В.Ю. САЛАМАТОВ

доктор экономических наук, кандидат технических наук, профессор,
директор Института международной торговли и устойчивого развития,
заведующий кафедрой «Торговое дело и торговое регулирование»
Института международной торговли и устойчивого развития
МГИМО МИД России

А.В. ТАНГАЕВА

начальник отдела тарифных барьеров и доступа на рынки
Исследовательского центра «Международная торговля и интеграция»

А.А. ЖАРКОВА

специалист Исследовательского центра
«Международная торговля и интеграция»

РОССИЯ И ДРУЖЕСТВЕННЫЕ СТРАНЫ ВОСТОЧНОЙ АФРИКИ: ПОТЕНЦИАЛ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗАННОСТИ

В статье исследуются возможности развития торгово-экономических отношений и транспортно-логистической связанности между Россией и странами Восточной Африки. На основе международной торговой статистики выявлены ключевые товарные группы и направления взаимной торговли, обладающие потенциалом контейнеризации. Проанализированы морские и мультимодальные маршруты, выявлены инфраструктурные ограничения портов и железнодорожной сети, сдерживающие формирование устойчивых логистических цепочек. Проведен SWOT-анализ, показавший сочетание значительных рыночных возможностей с высокими политическими, финансовыми и инфраструктурными рисками. На основе анализа сделан вывод о том, что для России наиболее перспективным направлением является встраивание в существующие региональные и трехсторонние форматы Восточной Африки через сопряжение с индийскими транспортно-логистическими коридорами и портами Мозамбика. Рекомендуется формирование мультимодальных цепочек поставок с учетом рисков для маршрутов через Суэцкий канал и с фокусом на создание устойчивой контейнерной грузовой базы.

Ключевые слова: *Восточная Африка, международная торговля, транспортная связанность, контейнеризация, Глобальный Юг, логистические хабы, региональная интеграция.*

УДК: 339.54

EDN: VZLTYF

DOI: 10.52180/2073-6487_2026_2_144_166

Введение

Современные трансформации мировой экономики сопровождаются изменением географии внешнеэкономических связей и усилением роли развивающихся регионов в международной торговле. Восточная Африка в этом контексте представляет собой один из наиболее динамично развивающихся макрорегионов, характеризующийся ростом внутрирегиональной торговли, расширением внешних экономических связей и активным вовлечением в международные транспортно-логистические цепочки. Для России данный регион представляет интерес с точки зрения диверсификации внешнеэкономических связей и формирования новых торговых направлений, однако практическая реализация этого потенциала сталкивается с рядом структурных ограничений, включая инфраструктурные и логистические факторы. В этой связи актуальной задачей является комплексный анализ торгово-экономического потенциала взаимодействия России со странами Восточной Африки с учетом особенностей региональной торговли и транспортной связанности.

В рамках данного исследования Восточная Африка рассматривается в расширенном прикладном понимании и включает страны Восточноафриканского сообщества (Танзания, Уганда, Руанда, Бурунди), государства Африканского Рога (Эфиопия, Эритрея), а также Мозамбик как ключевой юго-восточный морской и транзитный узел, логистически связанный с регионом через Индийский океан. Такая агрегация обусловлена задачами анализа торговых потоков, морской логистики и потенциальных транспортных коридоров России со странами Восточной Африки.

Исследование выполнено с использованием методов сравнительного, структурного и статистического анализа, а также элементов сценарного подхода, ориентированного на выявление потенциала развития торгово-экономических и транспортно-логистических связей. Анализ торговых потоков основан на данных международной торговой статистики, включая базы данных ITC Trade Map, UNCTAD и Всемирного банка, а также официальные статистические материалы национальных органов стран региона. Для оценки структуры взаимной торговли и динамики внутрирегиональных обменов применялся сравнительный анализ экспортно-импортных операций в разрезе товарных групп и стран-партнеров.

При анализе транспортной и логистической инфраструктуры использовались материалы международных транспортных организаций, отраслевые отчеты и аналитические публикации, а также данные специализированных информационных ресурсов. Оценка потенциально контейнеризируемой части товаропотоков проводилась

на основе анализа товарной структуры торговли с использованием данных о контейнерных перевозках, представленных в базе ERAI / Index1520. При этом расчеты носят оценочный характер и отражают потенциальную верхнюю границу контейнеризации, а не фактические объемы контейнерных перевозок.

В работе применялся качественный анализ инфраструктурных ограничений, включая пропускную способность портов, характеристики железнодорожной сети и параметры мультимодальных маршрутов, что позволило выявить ключевые узкие места, сдерживающие реализацию торгового потенциала региона. Сопоставление торговых и инфраструктурных факторов использовалось для формирования выводов о возможных направлениях развития внешнеэкономического взаимодействия и транспортно-логистических решений.

Общая характеристика региона

Восточная Африка – это стратегически важный макрорегион, охватывающий прибрежные и внутренние государства, расположенные к югу от Судана и Эфиопии и к северу от Мозамбика.

Стратегическая значимость Восточной Африки определяется совокупностью факторов. Во-первых, регион демонстрирует одни из самых высоких темпов экономического роста на африканском континенте. По оценкам ООН, именно она станет самым быстрорастущим субрегионом Африки в 2026 году, демонстрируя ожидаемый рост ВВП около 5,8% и тем самым опережая как другие африканские макрорегионы, так и собственную динамику 2025 года (5,4%)[1]. Ключевыми драйверами выступают добыча полезных ископаемых (уголь, графит, нефть, золото), развитие агросектора и расширение транспортной инфраструктуры при поддержке Китая, Турции, Индии и России.

Во-вторых, географическое положение Восточной Африки обеспечивает контроль над важнейшими морскими и сухопутными коридорами мировой торговли. Регион обладает выходом к Индийскому океану через ключевые порты (Дар-эс-Салам в Танзании, Бейра и Накала в Мозамбике, Массауа в Эритрее), а также транспортным потенциалом внутренних маршрутов, связывающих страны Великих Африканских озер (Уганда, Руанда, Бурунди) с прибрежными логистическими хабами. Близость к маршрутам морской торговли и проектам, таким как Коридор Ламу – Южный Судан – Эфиопия (LAPSSET), делает регион важной частью глобальной логистической архитектуры. Разви-

[1] United Nations. OSAA. African economies to grow in 2026, despite uncertain global outlook // UN OSAA. https://www.un.org/osaa/Africa-economy-2026 (дата обращения: 23.01.2026).

тие региональных интеграционных объединений и внутрирегиональной торговли усиливает роль Восточной Африки как самостоятельного экономического макрорегиона, а не совокупности разрозненных национальных рынков. Страны региона являются членами региональных экономических объединений – Восточноафриканского сообщества (EAC), Южноафриканского развития (SADC) и Комиссии по Великим озерам (ICGLR).

Отдельного рассмотрения заслуживает политическая значимость африканского региона в целом, которая в последние десятилетия все чаще осмысливается через призмы концепций «Глобального Юга»[2] и «средних держав» (middle powers). Усиление роли стран Африки происходит в условиях формирования многополярного мирового порядка, сопровождающегося трансформацией мировой экономики, фрагментацией, а также снижением эффективности традиционных международных институтов.

Значение Глобального Юга усилилось после пандемии COVID-19, которая ускорила реструктуризацию глобальных цепочек поставок. На этом фоне приток прямых иностранных инвестиций в страны Глобального Юга достиг 916 млрд долл. в 2022 г.[3] Несмотря на падение мировых прямых иностранных инвестиций (ПИИ) на 11% в 2024 г. до 1,5 трлн долл. (с сокращением на 22% в развитых странах и на 29% в Китае), Африка продемонстрировала рекордный рост на 75%, достигнув исторического максимума притока капитала [7, с. 7]. Этот контраст подчеркивает стратегическую значимость всего континента как полюса привлечения инвестиций, где даже без мегапроекта в Египте на 35 млрд долл. (который стал основной причиной резкого скачка), подъем составляет порядка 12%.

Важным фактором «поворота на Юг» стало быстрое усиление экономического и политического влияния Китая в 2010-е годы. Запуск инициативы «Один пояс, один путь» способствовал формированию альтернативных маршрутов экономической интеграции и сопровождался расширением китайского присутствия в Африке, где Пекин последовательно наращивал инвестиционную и инфраструктурную активность [1].

КНР использует инфраструктурную экспансию не только в экономических, но и политических целях, продвигая долгосрочное

---

[2] Обозначает развивающиеся страны Азии, Африки и Латинской Америки, а также другие регионы, которые исторически и экономически отличаются от развитых стран «Глобального Севера».

[3] *Born D.* Can the Global South become the new driver of global growth? Roland Berger Institute. https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/Global-South-Beyond-BRICS.html (дата обращения: 20.01.2026).

изменение правил мировых отношений, продвигая собственную интерпретацию принципов суверенитета, делая фокус на взаимную выгоду и отсутствие политических требований как альтернативу западным подходам – эта специфика повышает привлекательность китайских займов и инвестиций для африканских стран [2, с. 126]. В дополнение к этим факторам стратегического влияния значительную роль играют индийские и китайские диаспоры, составляющие устойчивую часть этнодемографической структуры ряда стран Восточной Африки [3, с. 18].

Отдельным аргументом возрастания значимости Восточной Африки является приобретение государствами региона черт так называемых «средних держав»[4]. В классических типологиях к числу средних держав относились прежде всего развитые страны Глобального Севера, такие как Канада и Австралия. Африка в целом не входит в классический перечень «зарождающихся держав среднего уровня»: в частности, в 2003 году Э. Джордан отнес к данной категории Южно-Африканскую Республику, не распространяя этот статус на другие страны континента [4]. *Однако в последние годы на фоне вышеупомянутых факторов трансформации мировой политико-экономической системы отдельные государства региона приобретают черты средних держав – относительную экономическую устойчивость, активную внешнеполитическую позицию и посреднические функции, институциональную включенность в региональные и многосторонние форматы.*

Наиболее показателен в этом отношении пример Кении: во внешней политике государство реализует стратегию мультивекторности, характерную для средних держав, сочетая экономическое сотрудничество с Китаем – в том числе в рамках инициативы «Один пояс, один путь» – с партнерствами в сфере безопасности и нормативного взаимодействия с США, Великобританией и Европейским союзом [5, p. 1444]. Одновременно Кения активно вовлечена в многосторонние форматы, включая Восточноафриканское сообщество, Межправительственную организацию по развитию, Африканский союз и ООН. Подобный подход позволяет Найроби хеджировать риски чрезмерной зависимости от одного внешнего актора и отражает амбиции государства выступать связующим звеном между Африкой и глобальным сообществом.

Таким образом, регион представляет собой стратегически значимое пространство, в котором пересекаются несколько слоев конкури-

[4] В теории международных отношений под «средними державами» или «державами среднего уровня» (middle powers) понимаются государства, не обладающие статусом великих держав, но способные оказывать устойчивое влияние на региональные и отдельные глобальные процессы за счет экономического потенциала, активной дипломатии и участия в многосторонних институтах.

рующего влияния – инфраструктурного, финансового, политического и демографического. Восточная Африка уже не выступает только как объект внешней экспансии, а формируется как самостоятельный узел многополярного миропорядка, где местные развивающиеся «средние державы» используют конкуренцию внешних акторов для наращивания собственной субъектности. В данной статье предлагается рассмотреть торговый и логистический потенциал региона, который должен стать предметом стратегического интереса России.

Текущие экономические и внешнеторговые тенденции

Экспорт региона ориентирован в первую очередь на сырьевые товары – кофе, чай, табак, хлопок, металлы, а также природный газ, нефть и уголь (особенно Мозамбик и Танзания). Импортируется главным образом техника, топливо, удобрения, продукция машиностроения и фармацевтика. Основными внешнеэкономическими партнерами остаются Китай, Индия, ЕС и страны Персидского залива. В то же время наблюдается растущий интерес к диверсификации партнерств, в том числе в пользу России.

Данные о структуре импорта Восточной Африки за 2020–2024 гг. (см. табл. 1) отражают устойчивую доминацию Китая, объем поставок из которого в 2024 г. составил более 17,3 млрд долл. Китай удерживает лидирующие позиции благодаря экспорту промышленных товаров, техники и инфраструктурных решений, укрепляя тем самым свою роль в развитии африканских экономик. Индия занимает второе место, но ее позиции претерпели изменения: после пика в 2022 г. (8,85 млрд долл.) импорт снизился до 6,7 млрд долл. в 2024 г. Несмотря на это, Индия сохраняет стратегическую значимость, выступая поставщиком медикаментов, потребительских товаров и машинного оборудования, а также оставаясь важным рынком для африканского сырья и продовольствия.

На третьем месте по объемам поставок находятся Объединенные Арабские Эмираты (6,2 млрд долл. в 2024 г.), чей вклад определяется преимущественно поставками нефтепродуктов и реэкспортными операциями.

На фоне устойчивого доминирования Китая падение Индии и ОАЭ после пиков 2022 г. свидетельствует, что их роль более конъюнктурна и чувствительна к ценам на сырье и топливо, тогда как китайское присутствие опирается на системные поставки критически важной промышленной продукции (в т.ч. в рамках инвестиционных проектов), которые труднее заместить.

Россия находится на 11 месте среди поставщиков на рынки стран Восточной Африки, значительно укрепив свои позиции за последние

Таблица 1

Географическая структура импорта стран Восточной Африки, млн долл.

	Экспортер	2020	2021	2022	2023	2024
1	Китай	12 673	14 319	16 776	17 581	17 318
2	Индия	6 326	7 897	8 853	7 829	6 670
3	ОАЭ	3 682	5 518	10 028	7 799	6 211
4	ЮАР	3 214	3 579	3 644	3 964	3 995
5	США	1 904	2 760	2 840	2 750	3 131
6	Танзания	1 585	1 985	1 253	2 033	2 463
7	Япония	2 281	2 433	2 433	2 445	2 177
8	Малайзия	1 112	2 182	2 221	1 825	1 887
9	Кения	1 521	1 598	1 641	1 688	1 715
10	Оман	366	608	772	599	1 520
11	Россия	780	911	682	1 362	1 249
12	Франция	673	734	575	733	1 230
13	Саудовская Аравия	1 837	2 740	3 069	3 849	1 140
14	Германия	1 183	1 172	1 023	999	1 110
15	Великобритания	940	943	841	1 032	1 085

Источник: расчеты авторов по данным ITC.

годы: импорт из России вырос с 682 млн долл. в 2022 г. до 1,25 млрд долл. в 2024 г., что сопоставимо с показателями таких европейских экономик, как Франция или Германия. Основу этих потоков составляют зерновые, минеральные удобрения и нефтепродукты. Рост импорта из России до сопоставимых с крупными странами ЕС величин говорит о том, что Россия уже вышла на уровень «второго эшелона» поставщиков. Россия присутствует на рынке, но не задает правила игры. Без плотного встраивания в инфраструктурные, энергетические и агропромышленные цепочки она рискует оставаться нишевым поставщиком, который конкурирует в основном за счет цен, а не за счет долгосрочных институциональных преимуществ.

Согласно данным по географической структуре экспорта (см. табл. 2), в 2024 г. главным направлением экспорта Восточной Африки стали ОАЭ (4,2 млрд долл.), выступающие как глобальный логистический и торговый хаб. На втором месте находится Индия (3,8 млрд долл.), стабильно поглощающая значительные объемы африканского сырья, в том числе угля и сельхозпродукции. ЮАР (3,6 млрд долл.) и Китай (3,1 млрд долл.) также входят в число крупнейших рынков

Таблица 2

Географическая структура экспорта стран Восточной Африки, млн долл.

	Импортер	2020	2021	2022	2023	2024
1	ОАЭ	4 111	3 304	2 303	3 910	4 217
2	Индия	1 139	2 103	3 215	3 801	3 797
3	Южная Африка	1 931	1 846	2 004	2 359	3 578
4	Китай	1 080	1 492	1 713	2 539	3 105
5	США	912	1 122	1 339	1 080	1 520
6	Нидерланды	1 034	1 550	1 334	1 318	1 360
7	Уганда	890	1 171	1 092	1 248	1 241
8	ДР Конго	969	1 390	1 053	978	1 081
9	Кения	745	995	1 161	1 016	1 037
10	Великобритания	930	939	1 482	906	941
	…	…	…	…	…	…
60	Россия	112	154	100	69	97

Источник: расчеты авторов по данным ITC.

для восточноафриканских товаров. Заметны позиции США (1,5 млрд долл.) и Нидерландов (1,36 млрд долл.).

Россия среди направлений восточноафриканского экспорта занимает 60 место: объем составил 97 млн долл. в 2024 г. Это заметно меньше по сравнению с Индией или Китаем, однако присутствие России постепенно закрепляется и может быть связано с перспективой наращивания нишевых поставок – прежде всего чая, кофе и цветочной продукции.

Таким образом, Восточная Африка находится на пересечении интересов трех крупных внешних партнеров – Китая, Индии и России. Если Китай сохраняет абсолютное лидерство в поставках промышленных товаров, то Индия постепенно снижает объемы экспорта в регион, но остается важным партнером с точки зрения диверсификации торговых потоков. Россия укрепляет позиции за счет поставок продовольствия и удобрений, что делает ее вклад особенно чувствительным для обеспечения устойчивости африканских экономик.

Структура и содержание внешнеторговых связей с Россией

Россия занимает около трети африканского зернового рынка, доставляя пшеницу более чем в 40 стран континента. В 2024 г. Россия экспортировала в Африку свыше 7 млрд долл. сельхозпродукции –

рост на 19 % по сравнению с 2023 г. В лидеры импорта входят страны Восточной Африки[5].

Вместе с тем на сегодняшний день торговля между Россией и странами Восточной Африки носит фрагментарный характер и характеризуется низким товарооборотом. Основные российские экспортные позиции – минеральные удобрения, пшеница, техника и продукция ВПК (в первую очередь в Мозамбик и Уганду). Импорт из региона в Россию – ограничен, включает кофе, специи, тропические фрукты и текстиль. *При этом инфраструктурные и логистические ограничения, отсутствие прямого морского или авиационного сообщения, а также ограниченная информация о рынках региона сдерживают рост взаимодействия.*

Однако с учетом текущей геополитической трансформации и интереса к «повороту на Юг», Восточная Африка рассматривается как перспективное направление как для товарной экспансии, так и для инвестиционного сотрудничества, прежде всего в агропромышленности, энергетике, инфраструктуре и образовании.

Танзания является одним из наиболее активных партнеров России в Восточной Африке: исторические связи восходят к советским программам и продолжаются современными соглашениями о торгово-экономическом сотрудничестве. За счет выгодного географического положения на побережье Индийского океана и развитых связей с государствами внутренних районов Восточной Африки Танзания может рассматриваться как ключевой морской узел и точка входа российской продукции в регион. В логистическом смысле такая роль позволяет рассматривать Танзанию как южное морское продолжение логистической связки, сопряженной с международным транспортным коридором «Север – Юг», через морское плечо Индийский океан – Суэцкий канал – порты Черного моря или Балтики с последующей интеграцией в евразийские маршруты. Подобный формат сопряжения транспортных маршрутов соответствует практике формирования гибких логистических цепочек в условиях ограничений прямых транзитных коридоров.

У России и Танзании большой потенциал в сфере энергетики, добыче полезных ископаемых, также в фокусе сельское хозяйство, фармацевтика и туризм. Россия является важным стратегическим партнером Танзании в области продовольственной безопасности. За последние пять лет (2019–2023 гг.) Россия экспортировала в Танзанию более

[5] Федеральный центр «Агроэкспорт» (Минсельхоз России). В 2024 году российский агроэкспорт в Африку превысил 7 млрд долларов (новость от 10.03.2025). https://aemcx.ru/2025/03/10/v-2024-godu-rossijskij-agroeksport-v-afriku-prevysil-7-mlrd-dollarov/ (дата обращения: 01.04.2026)

2,2 млн т пшеницы[6]. Танзания ежегодно импортирует более 1 млн т пшеницы, что составляет 94% от внутреннего потребления населения страны. Спрос на пшеницу обусловлен ростом доходов населения и интенсивной урбанизацией. Собственное производство пшеницы не развито и составляет всего лишь 6% от объема внутреннего потребления.

В 2025 г. потенциал поставок пшеницы оценивается в порядка 1,3 млн т. Один из ведущих российских производителей свинины, сахара и масложировой продукции, группа компаний «Русагро», ведет переговоры со странами Восточной Африки о поставках зерна[7].

Эфиопия, Уганда, Руанда, Бурунди, Эритрея – активно взаимодействуют с Россией через образовательные, технические и энергетические соглашения, включая соглашения с МАГАТЭ, строительство инфраструктуры, сотрудничество в агросекторе и добыче сырья.

После 2022 г. Россия серьезно усилила внимание к *Мозамбику* как к важному партнеру в Восточной Африке, видя в нем стратегический рынок для продовольственного экспорта и логистический узел в рамках общей африканской стратегии. Такая активность особенно выражена в поставках зерна, политической поддержке и инфраструктурном развитии, несмотря на внешние санкционные ограничения (от трудностей формирования платежных механизмов до ограниченного доступа к капиталу, логистическим каналам и технологиям).

Мозамбик представляет собой важный элемент логистической конфигурации Восточной и Юго-Восточной Африки, обладая протяженной береговой линией Индийского океана и развитой портовой инфраструктурой (Бейра, Накала, Мапуту), ориентированной как на экспорт сырьевых ресурсов, так и на обслуживание внутренних стран региона (Замбия, Зимбабве, Малави). В отличие от Танзании и Кении, Мозамбик не является универсальной точкой входа на рынок Восточной Африки, однако играет роль ресурсного и транзитного морского узла южного направления.

Включение Мозамбика в потенциальные маршруты российских судоходных компаний, включая сервисы группы ФЕСКО, целесообразно рассматривать в сегменте контейнерных грузов, не конкурирующих с традиционными навальными потоками (уголь, СПГ). Речь идет прежде всего о перевозках промышленной продукции, удобрений, строительных материалов, оборудования и контейнеризируемых товаров агропромышленного комплекса.

---

[6] Объединенная Республика Танзания (Справочная информация. Сентябрь 2023). ФГБУ «Центр оценки качества зерна». https://fczerna.ru/upload/medialibrary/dd1/xu4dele2m6p9dn4fia05g67od3vi0yuj.pdf (дата обращения: 20.01.2026).

[7] «Русагро» вскоре начнет поставки зерна в Восточную Африку // Агроэксперт. https://agroexpert.press/eksport-import/rusagro-vskore-nachnet-postavki-zerna-v-vostochnuyu-afriku/ (дата обращения: 20.01.2026).

Анализ региональной торговли

За период 2020–2024 гг. торговля стран Восточной Африки с другими странами Африки демонстрирует устойчивый рост. Согласно данным ITC (см. табл. 3), совокупный экспорт региона на африканские рынки увеличился с 8,0 до 11,5 млрд долл. США (+43%), а импорт – с 10,1 до 12,6 млрд долл. США (+24%). Это отражает постепенное усиление региональной интеграции и растущую взаимозависимость экономик африканского континента.

Таблица 3

Континентальная и внутренняя торговля стран Восточной Африки, млн долл.

	Год	2020	2021	2022	2023	2024
Экспорт	в страны Африки	8 017	9 804	10 443	10 477	11 499
	в т.ч. в страны Восточной Африки	*2 918*	*3 840*	*4 193*	*4 221*	*4 096*
	доля, %	*36,4*	*39,2*	*40,2*	*40,3*	*35,6*
Импорт	в страны Африки	10 098	10 868	11 426	12 500	12 576
	в т.ч. в страны Восточной Африки	*3567*	*4145*	*3669*	*4806*	*5448*
	доля, %	*35,3*	*38,1*	*32,1*	*38,4*	*43,3*

Источник: расчеты авторов по данным ITC.

Торговля внутри самого восточноафриканского блока также демонстрирует положительную динамику: экспорт вырос с 2,9 млрд долл. в 2020 г. до 4,1 млрд долл. в 2024 году (+40%), импорт из стран Восточной Африки – с 3,6 до 5,4 млрд долл. (+53%). Таким образом, *внутрирегиональный импорт растет быстрее, чем импорт из Африки в целом, а внутрирегиональный экспорт – сопоставимыми темпами с поставками в другие страны Африки. Это свидетельствует о постепенном уплотнении экономических связей и формировании более выраженного экономического ядра в Восточной Африке.*

Доля внутриафриканского экспорта, приходящаяся на Восточную Африку, в 2024 г. составила около 36%, а по импорту – 43%. Это означает, что почти половина африканской торговли стран региона осуществляется между их ближайшими соседями, что подчеркивает значимость Восточной Африки как интегрированного экономического пространства. Основной обмен осуществляется между Кенией, Угандой и Танзанией в рамках Восточноафриканского сообщества (EAC). Основные статьи торговли включают сельскохозяйственную

продукцию (кукуруза, чай, кофе), текстиль, удобрения и нефтепродукты. Несмотря на наличие соглашений о свободной торговле, остаются барьеры в виде таможенных сборов, дублирующего регулирования и инфраструктурных узких мест.

Таким образом, Восточная Африка укрепляет позиции как один из наиболее динамичных субрегионов Африки по темпам роста внутрирегиональной торговли. Высокая доля взаимных поставок (до 40–45% от африканского оборота) указывает на успешное развитие транспортно-логистических связей и унификацию торговых режимов в рамках ЕАС и Общий рынок Восточной и Южной Африки (Common Market for Eastern and Southern Africa, COMESA). Несмотря на сохраняющийся дисбаланс (импорт превышает экспорт), наблюдается сближение торговых балансов и формирование предпосылок для устойчивого экономического роста на базе региональной торговли.

Транспортная связанность: возможности и вызовы

Внутри региона преобладают автомобильные и железнодорожные маршруты, связывающие порты Дар-эс-Салам, Момбаса и Бейра с внутренними странами (Уганда, Руанда, Бурунди, Замбия). Проекты железных дорог стандартной колеи (Standard Gauge Railway – SGR) реализуются прежде всего в Кении (участок Момбаса – Найроби – Наиваша), в то время как их продление в направлении Уганды и сопряжение с национальной железнодорожной сетью остается на стадии планирования и поиска финансирования, что создает проблемы стыковки и увеличивает издержки.

В регионе используются различные форматы железнодорожной колеи: стандартная колея (SGR, 1 435 мм) в Кении и Эфиопии, метровая колея (1 000 мм) в Танзании и Уганде, капская колея (1 067 мм) в Мозамбике, тогда как Руанда и Бурунди не располагают действующей железнодорожной сетью (см. табл. 4). Такая фрагментация остается одним из ключевых ограничений для развития мультимодальной логистики.

Основной путь морской торговли между Восточной Африкой и Россией пролегает через Индийский океан, Суэцкий канал и далее через Черное море или порты Балтики. На сегодняшний день отсутствует регулярное прямое судоходное сообщение между портами Восточной Африки и Россией. Однако увеличение экспортного потенциала (зерно, удобрения из России, сельхозпродукция, уголь и газ из Африки) может сделать такие маршруты экономически целесообразными.

Таблица 4

Форматы железнодорожной колеи в странах Восточной Африки

Страна	Используемый формат колеи	Характеристика и роль
Кения	Железная дорога стандартной колеи (Standard Gauge Railway (SGR)) – 1 435 мм + Meter Gauge – 1 000 мм (наследие)	SGR действует на участке *Момбаса – Найроби – Наиваша* и ориентирована на контейнерные и массовые грузопотоки из порта Момбаса. Метровая колея сохраняется фрагментарно и имеет ограниченное значение.
Уганда	Железная дорога метровой колеи (Meter Gauge Railway (MGR)) – 1 000 мм	Основная сеть – устаревшая метровая колея, связанная с Кенией. Проекты SGR обсуждаются, но находятся на стадии планирования и поиска финансирования.
Танзания	MGR+SGR (строительство)	Историческая сеть – метровая колея. Реализуется проект SGR (Дар-эс-Салам – внутренние районы), нацеленный на повышение пропускной способности и связности с соседними странами.
Руанда	Отсутствует действующая ЖД сеть	Железнодорожной инфраструктуры нет; транспорт осуществляется автотранспортом через Танзанию и Кению. Рассматриваются проекты подключения к SGR Танзании.
Бурунди	Отсутствует действующая ЖД сеть	Аналогично Руанде: отсутствие ЖД, зависимость от портов Танзании (Дар-эс-Салам).
Эфиопия	SGR	Действующая электрифицированная линия *Аддис-Абеба – Джибути*, ключевой коридор внешней торговли страны, ориентированный на контейнерные и генеральные грузы.
Эритрея	Узкая колея (историческая, < 1 000 мм) (Narrow Gauge)	Железнодорожная сеть ограничена и используется эпизодически; существенной роли в международной торговле не играет.
Мозамбик	Капская колея – 1 067 мм (Cape Gauge)	Основной формат для экспорта угля и руды. Железные дороги связаны с портами *Бейра, Накала, Мапуту* и ориентированы на навальные грузопотоки в страны SADC.

Источник: составлено авторами.

Сравнение маршрутов: Юго-Восточная Азия vs Суэцкий канал

Маршруты через Юго-Восточную Азию (включая перевалку в Сингапуре и Шри-Ланке) более развиты, но удлиняют доставку и увеличивают зависимость от третьих стран. Прямое сообщение через Суэцкий канал – более короткий путь при наличии подходящих логистических связей. В условиях обострения геополитической ситуации на Ближнем Востоке, включая риски эскалации конфликта между США и Ираном, устойчивость маршрутов через Суэцкий канал приобретает дополнительное значение. Потенциальные угрозы безопасности судоходства, рост страховых премий и возможность временных ограничений транзита создают дополнительные издержки и неопределенность для международной торговли. В этих условиях возрастает значение диверсификации маршрутов и развития альтернативных логистических цепочек.

Анализ морской инфраструктуры в Восточной Африке

Порты региона модернизируются, но остаются ограниченными по глубине, мощности обработки контейнеров и пропускной способности. Момбаса и Дар-эс-Салам являются наиболее загруженными, в то время как Бейра и Накала развиваются как альтернативные. Среди портов Мозамбика выделяются следующие. Порт Бейра имеет выгодное географическое положение для обслуживания внутренних регионов (Малави, Замбия, Зимбабве) и потенциальных поставок в Россию. Порт Мапуту используется преимущественно для экспорта угля и металлов, но требует улучшения логистической инфраструктуры.

Порты Джибути и Ассаб критичны для внешней торговли Эфиопии. Проблемы включают перегруженность Джибути, отсутствие альтернатив и нестабильную обстановку в Эритрее. Развитие железных дорог и логистических центров может увеличить экспортный потенциал и сделать Эфиопию важным партнером России. Маршрут ФЕСКО может стать эффективным каналом доставки товаров между Россией и Восточной Африкой при наличии следующих грузопотоков: уголь, древесина, сельхозпродукция, металлы. Окупаемость маршрута зависит от логистической надежности и объемов торговли.

Восточная Африка – Россия – Индия: треугольник торговли

В 2024 г. грузопоток между странами Восточной Африки и Индией достиг значительных масштабов – порядка 15 млн т, ⅔ из которых – поток грузов из стран Африки в Индию и ⅓ – поток товаров обратно (см. табл. 5).

Таблица 5

Торговля стран Восточной Африки с Индией в 2024 г., т

Страна	Экспорт в Индию	Импорт из Индии	Оборот
Мозамбик	7 576 617	742 169	8 318 786
Танзания	1 399 447	2 139 516	3 538 963
Кения	196 722	1 797 158	1 993 880
Уганда	51 474	674 789	726 263
Эфиопия	53 512	122 467	175 979
Бурунди	862	62 931	63 793
Руанда	4 763	30 522	35 285
Эритрея		2 872	2 872
ВСЕГО	9 283 397	5 572 424	14 855 821
Доля контейнеропригодных грузов, %	14	78	38

Источник: расчеты авторов по данным ITC.

Крупнейший поток в торговле Восточной Африки с Индией формируется за счет экспорта из Мозамбика – более 7,5 млн т, однако он практически не имеет потенциала контейнеризации, так как представлен преимущественно навальным углем. Именно поэтому доля контейнеропригодных грузов в общем экспорте Восточной Африки в Индию невысока – около 14%, в отличие от импорта, где этот показатель достигает 78%. На втором месте по физическому объему – торговля Танзании с Индией (3,5 млн т), и здесь структура более диверсифицирована: наряду с минеральными товарами в экспорте заметную роль играют продукты сельского хозяйства и рыболовства, часть которых может быть перевезена в контейнерах. Импорт в Танзанию из Индии представлен широким спектром промышленных изделий, медикаментов и продовольствия, что и обеспечивает высокий уровень контейнеризации. Кения занимает третье место по обороту (почти 2 млн т), причем преобладает импорт индийских товаров. Экспорт из Кении ограничен 197 тыс. т, в основном это чай, кофе и цветы – грузы, традиционно ориентированные на контейнерные перевозки. Уганда и Эфиопия демонстрируют сопоставимые масштабы (от 170 до 726 тыс. т), где также ключевую роль играет импорт индийской продукции. Наименьшие объемы у Бурунди, Руанды и Эритреи.

Таблица 6

Торговля стран Восточной Африки с Индией в 2024 году, ДФЭ (оценка)

Страна	Экспорт в Индию	Импорт из Индии	Оборот
Танзания	63 079	157 341	220 419
Кения	16 658	73 035	89 692
Мозамбик	31 458	47 763	79 220
Уганда	3 877	50 923	54 800
Эфиопия	5 031	8 068	13 098
Бурунди	170	3 825	3 995
Руанда	405	2 361	2 765
Эритрея		129	129
Всего	120 676	343 443	464 119

Источник: расчеты авторов по данным ITC.

Для оценки объемов потенциального контейнерного грузопотока в текущей структуре торговли физические объемы экспорта и импорта контейнеропригодных грузов по каждой отдельной товарной позиции были переведены в эквивалент ДФЭ[8].

Наибольший потенциал выявляется у Танзании – более 220 тыс. ДФЭ (см. табл. 6). Здесь как экспорт (около 63 тыс. ДФЭ), так и импорт (157 тыс. ДФЭ) имеют значительный контейнерный характер, что делает страну перспективным центром развития контейнерных сервисов с Индией. Кения оценивается примерно в 90 тыс. ДФЭ, в основном за счет импорта индийской продукции, но и экспорт традиционных контейнерных товаров – чая, кофе, цветов – также формирует устойчивую нишу. Мозамбик, несмотря на лидерство в тоннажных потоках, обладает сравнительно скромным потенциалом контейнеризации (около 79 тыс. ДФЭ). Основной экспорт страны – уголь – продолжает оставаться преимущественно навальным грузом, и лишь сопутствующие поставки можно оценить как контейнеропригодные.

Уганда и Эфиопия имеют потенциал на уровне 55 тыс. и 13 тыс. ДФЭ соответственно, что отражает контейнеризацию в первую очередь импорта. Для Бурунди, Руанды и Эритреи потенциал минимален и исчисляется единицами тысяч ДФЭ.

[8] Для оценки объема в ДФЭ были использованы данные об удельных весах различных товаров (отношение веса к объему по отдельным товарным позициям), рассчитанные на основе детальной статистики транзитных железнодорожных контейнерных перевозок ERAI https://index1520.com/statistics/

Таким образом, Индия активно торгует с Восточной Африкой: экспортирует лекарства, текстиль, технику; импортирует минеральное сырье, кофе, чай, бобовые, специи. Устойчивые логистические связи и исторические диаспоры укрепляют ее позиции в регионе. Контейнерный потенциал грузопотока сосредоточен в первую очередь в Танзании и Кении, тогда как крупные сырьевые потоки Мозамбика играют меньшую роль. Это создает основу для развития регулярных контейнерных линий в направлении Восточная Африка – Индия, особенно в сегменте сельхозпродукции, потребительских товаров и фармацевтики.

Товарные потоки Восточная Африка – Россия

В 2024 г. грузопоток товаров между Россией и странами Восточной Африки имеет существенный перевес в сторону российского экспорта. Общий объем взаимных поставок составил около 4,2 млн т, из которых лишь 34 тыс. т пришлось на экспорт восточноафриканских стран в Россию (см. табл. 7). Наибольшим партнером для России стала Кения, обеспечившая более половины всего товарооборота региона – свыше 2,1 млн т, в основном за счет поставок российского зерна. Танзания и Уганда также выступили крупными импортерами российских продуктов: в Танзанию поступило около 1 млн т, а в Уганду – более 660 тыс. т.

В структуре экспорта России в Восточную Африку доминировали зерновые культуры, минеральные удобрения и нефтепродукты, что отражает зависимость региона от импорта продовольствия и топлива. В то же время экспорт восточноафриканских стран в Россию остается нишевым и представлен преимущественно сельхозпродукцией – чаем, кофе, фруктами, овощами и цветами, главным образом из Кении и Уганды.

Анализ структуры взаимных поставок на уровне товарных групп показал, что более 97% восточноафриканского экспорта и почти 100% импорта из России могут транспортироваться в контейнерах. Это открывает возможности для развития прямых морских маршрутов и контейнерных сервисов между регионами, что позволит диверсифицировать логистику и снизить зависимость от транзита через третьи страны.

Для оценки объемов потенциального контейнерного грузопотока в текущей структуре торговли физические объемы экспорта и импорта контейнеропригодных грузов по каждой отдельной товарной позиции были переведены в эквивалент ДФЭ[9].

[9] Для оценки объема в ДФЭ были использованы данные об удельных весах различных товаров (отношение веса к объему по отдельным товарным позициям), рассчитанные на основе детальной статистики грузоперевозок ERAI https://index1520.com/statistics/

Таблица 7

Торговля стран Восточной Африки с Россией в 2024 году, т

Страна	Экспорт в РФ	Импорт из РФ	Оборот
Кения	22 688	2 088 622	2 111 310
Танзания	2 314	1 001 546	1 003 860
Уганда	8 840	661 902	670 742
Мозамбик	189	423 378	423 567
Бурунди	148	28 756	28 904
ВСЕГО	34 179	4 204 204	4 238 383
Доля контейнеропригодных грузов, %	*97,73*	*99,91*	*99,89*

Источник: расчеты авторов по данным ITC.

При оценке контейнерного потенциала торговли между Россией и странами Восточной Африки в работе используется *подход к определению максимально достижимого уровня контейнеризации товаропотока.* Расчеты основаны на данных ERAI / Index1520, содержащих статистику по контейнерным перевозкам и удельным весам товаров, что позволяет определить физическую и технологическую пригодность отдельных товарных групп к перевозке в контейнерах.

В этом контексте такие товары, как зерно, нефтепродукты и минеральные удобрения, рассматриваются не с точки зрения сложившейся практики перевозок, а как потенциально контейнеризируемые грузы, что подтверждается статистикой контейнерных отправок данных категорий. Таким образом, полученные оценки (см. табл. 8) отражают верхнюю границу уровня контейнеризации и позволяют выявить структурный резерв развития контейнерных сервисов при изменении логистических и институциональных условий.

Таким образом, товарные потоки между Россией и Восточной Африкой в 2024 г. демонстрируют высокую асимметрию: Россия выступает в роли ключевого поставщика продовольствия и удобрений, а восточноафриканские страны пока ограничиваются экспортом отдельных видов аграрной продукции. В перспективе именно развитие контейнерных перевозок и логистической инфраструктуры может дать новый импульс для расширения торговли и диверсификации товарной структуры.

Индия выступает одним из ключевых торговых партнеров Восточной Африки, обеспечивая крупный и диверсифицированный обмен. В отличие от торговли с Россией, здесь объемы несопоставимо выше, а структура потоков более разнообразна, включая не только продовольствие и сырье, но и широкий спектр промышленных и фармацев-

Таблица 8

Торговля стран Восточной Африки с Россией в 2024 г., ДФЭ (оценка)

Страна	Экспорт в РФ	Импорт из РФ	Оборот
Кения	2 034	678 704	680 738
Танзания	280	321 636	321 915
Уганда	671	231 360	232 031
Мозамбик	–	130 561	130 561
Бурунди	13	9 709	9 722
Всего	2 997	1 371 970	1 374 967

Источник: расчеты авторов по данным ITC.

тических товаров. Индия развивает собственные судоходные линии и логистические хабы в Восточной Африке. Россия может подключаться через совместные коридоры, использовать перевалочные пункты в Индии, снижая затраты и риски.

Выводы и рекомендации

Восточная Африка по совокупности экономических, географических и политических факторов формируется как один из наиболее перспективных регионов Глобального Юга. Устойчивые темпы роста, ускоряющаяся внутрирегиональная интеграция и развитие транспортной инфраструктуры превращают регион в самостоятельный центр экономической активности. Для России это означает наличие долгосрочного стратегического окна возможностей, выходящего за рамки конъюнктурного товарного экспорта.

Подходы Китая и Индии к присутствию в регионе показывают, что долгосрочный успех в регионе обеспечивается не столько объемами торговли, сколько системным характером экономического присутствия. Россия уже заняла нишу в экономике стран Восточной Африки, однако пока не встроена в инфраструктурные, логистические и производственные цепочки в регионе и остается в роли поставщика «второго эшелона». На основе комплексного анализа экономических, геополитических и логистических факторов, проведенного на основе SWOT-анализа (см. табл. 9), выделены стратегические сильные стороны региона и возможности для России на фоне таких вызовов для нее, как санкционное давление и инфраструктурные барьеры.

На наш взгляд, для России наиболее рациональной представляется стратегия встраивания в уже существующие региональные и трехсторонние форматы, включая сопряжение с индийскими транспортно логистическими коридорами и сервисами в акватории Индийского

Таблица 9

SWOT-анализ внешнеэкономического и транспортно-логистического взаимодействия России и стран Восточной Африки

Сильные стороны	Слабые стороны	Возможности	Угрозы
Стратегическое позиционирование ключевых стран (Кения, Танзания, Мозамбик, Эфиопия) как узловых точек транспортных коридоров и агросектора; рост регионального ВВП	Политическая нестабильность режимов, гиперинфляция, дефицит финансирования	Инвестиционные потребности (ежегодный дефицит до 100 млрд долл.): потенциал ГЧП России для логистических хабов и агрокомплексов	Пиратство у берегов Сомали, вооруженные конфликты, контрабанда и слабый приграничный контроль, повышающие логистические издержки
Конкурентные преимущества российского экспорта (техника, фармацевтика, удобрения) с высокой маржинальностью	Дефицит транспортной инфраструктуры: износ дорог/портов, складские ограничения, разнородность колеи	Создание прямых маршрутов с участием российских судоходных компаний, развитие мультимодальных логистических платформ	Макроэкономические барьеры, усугубляемые глобальной нестабильностью
		Интеграция в маршруты Россия–Индийский океан; синергия с индийской контейнерной инфраструктурой.	Эскалация конфликта США–Иран и производные риски для морских маршрутов Индийского океана
		Создание механизмов финансирования экспорта и страхования рисков	
		Углубление взаимодействия с региональными организациями (EAC, COMESA)	
		Стимулирование поставок российской техники, фармацевтики, удобрений, создание перерабатывающих предприятий в регионе	

Источник: составлено авторами.

океана. В этом контексте Индия и порты Мозамбика могут рассматриваться как элементы «сборки» мультимодальных цепочек поставок для южной части Восточной Африки и стран SADC. При этом в условиях эскалации конфликта США–Иран экономическая целесообразность маршрутов через Суэцкий канал и прилегающие «узкие места» должна оцениваться по сценарному принципу с учетом возможных

ограничений судоходства, роста страховых и военных надбавок, а также вероятности вынужденного перехода на обход вокруг мыса Доброй Надежды, увеличивающий сроки доставки и стоимость фрахта. При сценарии обхода, согласно оценкам Всемирного банка, рост времени в пути для судов, ранее использовавших красноморское плечо, может достигать порядка десятков процентов, что критично именно для регулярных контейнерных сервисов с фиксированными окнами в портах и зависимостью от оборота контейнерного парка. Следовательно, подключение Мозамбика имеет смысл прежде всего при формировании устойчивой контейнерной грузовой базы и обеспечении регулярности сервисов; объемы навального экспорта сами по себе не создают достаточного основания для стабильного контейнерного плеча.

Для России дополнительным преимуществом является структура собственного экспорта, востребованная в регионе. Подавляющая часть взаимных товарных потоков пригодна для контейнеризации, и создает основу для запуска регулярных морских сервисов.

Регион испытывает инвестиционный дефицит в инфраструктуре, логистике и агропромышленности – это открывает для России возможности участия в проектах на основе государственно-частного партнерства. Дополнительным направлением является формирование механизмов финансирования экспорта, страхования коммерческих и политических рисков, а также углубление взаимодействия с региональными объединениями.

ЛИТЕРАТУРА/REFERENCES

1. *Богданов К.В., Кобринская И.Я., Фрумкин Б.Е.* Гонка на Глобальном Юге, или Битва за мировое большинство // Россия в глобальной политике. 2024. Т. 22. № 5. С. 80–97. [*Bogdanov K.V., Kobrinskaya I.Ya., Frumkin B.E.* Race on the Global South, or Battle for the World Majority // Russia in Global Affairs. 2024. Vol. 22. No. 5. Pp. 80–97. (In Russ.).]
2. *Дейч Т.Л.* Китай в Африке: «неоколониализм» или «win-win» стратегия? // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2018. № 5. С. 119–139. [*Deich T.L.* China in Africa: "Neocolonialism" or "Win-Win" Strategy? // Contours of Global Transformations: Politics, Economics, Law. 2018. No. 5. Pp. 119–139. (In Russ.).] DOI: 10.23932/2542-0240-2018-11-5-119-141.
3. *Фитуни Л.Л.* Переустройство миропорядка: БРИКС и Африка в эпоху перемен, или «многоядерность» против полицентричности // Ученые записки Института Африки РАН. 2022. № 4 (61). С. 17–27. [*Fituni L.L.* Rebuilding the World Order: BRICS and Africa in Times of Change, or "Multipolarity" vs Polycentrism // Scientific Notes of the Institute for African Studies of the RAS. 2022. No. 4 (61). Pp. 17–27. (In Russ.).] DOI: 10.31132/2412-5717-2022-61-4-17-27.
4. *Jordaan E.* The Concept of a Middle Power in International Relations: Distinguishing between Emerging and Traditional Middle Powers // South African Journal of Political Studies. 2003. Vol. 30. No. 1. Pp. 165–181. DOI:10.1080/0258934032000147282
5. *Ravindran R.* Balancing Giants: Kenya's Foreign Policy Between the West and China in the 21st Century // Leadership, Education, Personality: An Interdisciplinary Journal.

2024. Vol. 19. No. 1. Pp. 1443–1462. https://sibe.rpress.co.in/index.php/jimr/article/view/868/86 (дата обращения: 20.01.2026).
6. UNCTAD. World Investment Report 2025. https://unctad.org/system/files/official-document/wir2025_en.pdf (дата обращения: 20.01.2026).

Дата поступления рукописи: *09.02.2026 г.*
Дата принятия к публикации: *02.04.2026 г.*

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Саламатов Владимир Юрьевич – доктор экономических наук, кандидат технических наук, профессор, директор Института международной торговли и устойчивого развития, заведующий кафедрой «Торговое дело и торговое регулирование» Института международной торговли и устойчивого развития МГИМО МИД России, Москва, Россия
ORCID: 0000-0002-6430-640X
VYSalamatov@itandi.ru

Тангаева Анна Вячеславовна – начальник отдела тарифных барьеров и доступа на рынки Исследовательского центра «Международная торговля и интеграция», Москва, Россия
ORCID: 0000-0003-3319-2283
tangaeva.anna@mail.ru

Жаркова Анна Алексеевна – специалист Исследовательского центра «Международная торговля и интеграция», Москва, Россия
ORCID: 0009-0006-5860-8555
aazharkova@itandi.ru

ABOUT THE AUTHORS

Vladimir Yu. Salamatov – Dr. Sci. (Econ.), Cand. Sci. (Tech.), Professor, Director at the Institute of International Trade and Sustainable Development, Head of the Department of Commerce and Trade Regulation, Institute of International Trade and Sustainable Development, MGIMO University, Ministry of Foreign Affairs of Russia, Moscow, Russia
ORCID: 0000-0002-6430-640X
VYSalamatov@itandi.ru

Anna V. Tangaeva – Head of the Tariff Barriers and Market Access Department at the Research Center "International Trade and Integration", Moscow, Russia
ORCID: 0000-0003-3319-2283
tangaeva.anna@mail.ru

Anna A. Zharkova – Specialist at the Research Center "International Trade and Integration", Moscow, Russia
ORCID: 0009-0006-5860-8555
aazharkova@itandi.ru

RUSSIA AND FRIENDLY EAST AFRICAN COUNTRIES: THE POTENTIAL FOR TRADE AND ECONOMIC INTERACTION AND TRANSPORT CONNECTIVITY

The article examines the prospects for developing trade and economic relations and transport and logistics connectivity between Russia and the countries of East Africa. Based on international trade statistics, key commodity groups and directions of mutual trade with containerization potential have been identified. Maritime and multimodal routes have been analyzed, revealing infrastructural limitations of ports and the railway network that hinder the formation of sustainable logistics chains. A SWOT analysis has been conducted, demonstrating a combination of significant market opportunities with high political, financial, and infrastructural risks. The analysis concludes that the most promising direction for Russia is integration into existing regional and trilateral formats of East Africa through alignment with Indian transport and logistics corridors and Mozambique's ports. It is recommended to form multimodal supply chains taking into account risks for routes through the Suez Canal, with a focus on creating a sustainable container cargo base.

Keywords: *East Africa, international trade, transport connectivity, containerization, Global South, logistics hubs, regional integration.*

JEL: F14, O55, R40.