

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СССР

СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

Под общей редакцией
члена-корреспондента АН СССР
Д. А. ОЛЬДЕРОГГЕ

ВЫП. IX

СТРАНЫ И НАРОДЫ АФРИКИ



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»
Главная редакция восточной литературы
Москва 1969

М. М. Голубчик

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ И НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СТРАН ЭКВАТОРИАЛЬНОЙ АФРИКИ

В. И. Ленин в июле 1920 г. в предисловии к французскому и немецкому изданиям книги «Империализм, как высшая стадия капитализма» писал: «Распределение желдорозной сети, неравномерность его, неравномерность ее развития, это — итоги современного, монополистического капитализма во всемирном масштабе... Постройка желдороз кажется простым, естественным, демократическим, культурным цивилизаторским предприятием: такова она в глазах буржуазных профессоров, которым платят за подкрашивание капиталистического рабства, и в глазах мелкобуржуазных филистеров. На деле капиталистические нити, тысячами сетей связывающие эти предприятия с частной собственностью на средства производства вообще, превратили эту постройку в орудие угнетения *миллиарда* людей (колонии плюс полуколонии), т. е. больше половины населения земли в зависимых странах и наемных рабов капитала в „цивилизованных“ странах» [1, стр. 304—305].

Эти слова В. И. Ленина, написанные около полувека тому назад, можно с полным правом отнести к характеристике современного железнодорожного (и других видов) транспорта подавляющего большинства развивающихся стран, ныне уже политически независимых, но еще не добившихся экономической самостоятельности, еще не покончивших со своим подчиненным положением в системе капиталистического мирового хозяйства.

Железнодорожный транспорт является одной из важных и необходимых составных частей всей системы инфраструктуры африканских стран, которую на протяжении многих десятилетий колониального господства империализма в Африке создавали и постоянно совершенствовали колониальные власти и капиталистические монополии, так как без инфраструктуры невозможна развернутая эксплуатация богатых природных и людских ресурсов стран Африки.

Темпы сооружения железных дорог, характер их размещения, направление, степень оснащенности современными средствами транспорта и необходимым оборудованием, ширина колеи и т. п. определялись конкретными историческими условиями развития капиталистической экономики прежде всего стран-метрополий, диктовались корыстными интересами крупного капитала; при этом полностью игнорировались нужды коренного африканского населения.

Характеризуя развитие транспорта на Африканском континенте, А. Ю. Шпирт справедливо подчеркивает: «Империалистические государства, развивая различные виды транспорта, преследовали военные, политические и экономические цели, значимость и очередность реализации которых определялись конкретными условиями в отдельных частях и странах Африки» [9, стр. 202].

Военно-политические и военно-стратегические цели — это создание плацдармов для завоевания выделенных каждой колониальной державе (по взаимному согласию) «сфер влияния»: упрочение и расширение военно-политического господства на захваченных территориях; подавление выступлений африканских народов против колониального ига, борьба колонизаторов с национально-освободительным движением; укрепление позиций колониальных держав в их межимпериалистической борьбе за раздел и передел Африки. В экономическом отношении железнодорожное строительство создает благоприятные условия для «более полной» эксплуатации ресурсов африканских стран, расхищения растительных и минеральных богатств; создания предприятий европейского сектора, поселений европейцев; для вывоза к побережью, в морские порты, экспортной продукции из внутренних, глубинных районов; доставки в эти районы самых необходимых импортных товаров (нефтепродуктов, строительных материалов, некоторых металлоизделий и др.); для внедрения в мелкие африканские хозяйства экспортных сельскохозяйственных культур и т. п.

Все это определяет основные черты транспорта в целом большинства стран Африки, характеристику которому дал Ю. Д. Дмитриевский: «Слабое развитие современных его видов; небольшая плотность современных путей сообщения; большая роль в основных видах транспорта государственного предпринимательства¹; отчетливая ориентировка основной транспортной сети на порты и слабое развитие внутриафриканских межрайонных коммуникаций; низкий технический уровень; высокие тарифы» [4, стр. 126—127].

Общая протяженность сети железных дорог в Африке составляет 74 765 км; при этом свыше 53% дорог приходится на страны Северной Африки (17 910 км) и ЮАР (21 829 км) [23, 1966, № 150, стр. 352]. Густота железнодорожной сети в среднем для всего континента лишь около 250 м на 100 кв. км площади, т. е. намного ниже, чем в странах Западной Европы (во Франции — 7,0 км, в Великобритании — 10,5, в ФРГ — 14,3 км).

Особенности формирования сети железных дорог, преобладание так называемых «линий проникновения» — от океанских портов в глубь территорий — обусловили изолированность отдельных участков, отсутствие единой сети железных дорог, охватывающей весь континент.

Сооруженные дороги часто не связаны между собой, имеют разную ширину колеи, много узкоколейных участков. По сведениям французского журнала [23], только 14,1% африканских железных дорог имеют нормальную ширину колеи — 1435 мм (большая часть их сосредоточена в странах Северной Африки); 66,0% дорог — с шириной колеи 1067 мм, 12,6% — 1000 мм и остальные 7,3% имеют колею менее 1000 мм [23, 1966, № 150, стр. 352]. Такая разнородность препятствует координации перевозок по железным дорогам Африки.

Завоевание подлинной экономической независимости молодых

¹ С достижением политической независимости во многих африканских странах пути и средства сообщения, находившиеся ранее в руках колониальных властей, перешли в ведение африканских государств.

суверенных государств Африки невозможно без преодоления их транспортной отсталости, уродливого, оставшегося от колониальных времен размещения средств транспорта и путей сообщения, без ликвидации транспортной разобщенности отдельных стран и районов.

Отсюда — новые задачи, стоящие перед развитием железнодорожного транспорта стран Африки. Во-первых, налаживание, укрепление и расширение межрайонных экономических связей с целью освоения новых районов, подъема отсталых частей страны; вовлечение в народнохозяйственный оборот еще не используемых природных ресурсов; постепенное создание единого народнохозяйственного организма в каждой африканской стране на основе комплексного, рационального развития всех производительных сил в национальных интересах. Во-вторых, развитие внутриафриканского территориального разделения труда на основе постепенного расширения всестороннего экономического сотрудничества между суверенными государствами, ликвидации существующей дезинтеграции их национальных хозяйств. В-третьих, более широкое и равноправное участие стран Африки в международном разделении труда, во всей системе мировых экономических взаимоотношений.

Решение этих задач сопряжено с большими трудностями, заключающимися главным образом в недостаточности собственных финансовых средств и ресурсов у независимых развивающихся государств, все еще сохраняющейся экономической зависимости их от бывших метрополий и других капиталистических держав.

В этих условиях большое значение может приобрести решение транспортных (равно как и других экономических) проблем африканских стран путем их сотрудничества в рамках региональных объединений (союзов).

Еще в январе 1959 г. страны, входившие во Французскую Экваториальную Африку (Габон, Конго², ЦАР, Чад), создали Экваториальный таможенный союз (ЭТС). Вступление в действие в июле 1962 г. единого таможенного тарифа стран ЭТС и Камеруна означало практически создание зоны свободной торговли между указанными государствами. Были установлены единые ставки пошлин на импортные товары из третьих стран в размере от 5 до 30% (причем предусматривались беспошлинный импорт из Франции и постепенное снижение таможенных пошлин на товары, ввозимые из стран — членов ЕЭС³).

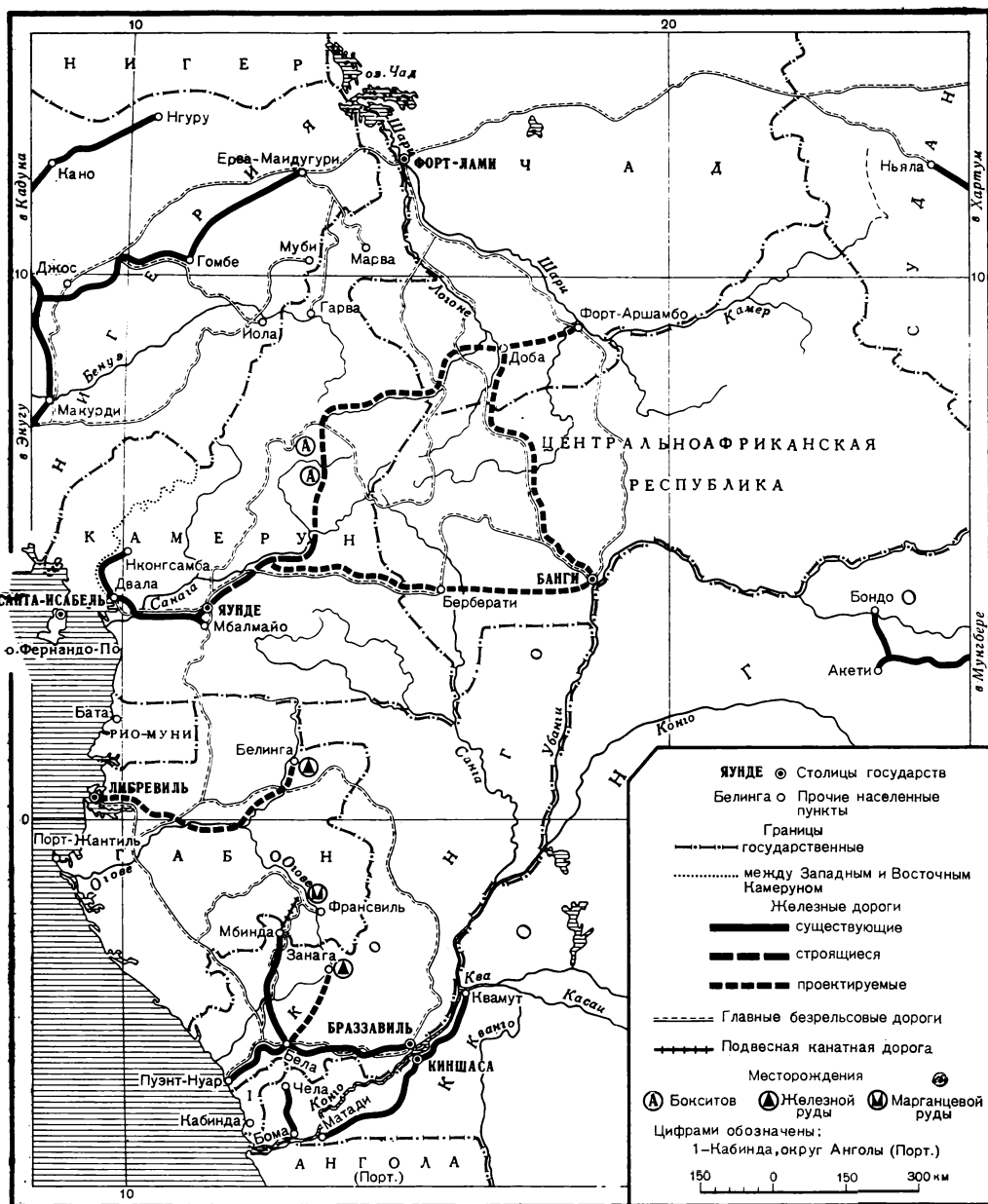
В декабре 1964 г. на конференции в Браззавиле страны — члены ЭТС и Камерун подписали договор о создании Таможенного и экономического союза стран Центральной Африки (ТЭСЦА), предусматривавший дальнейшее развитие экономических связей между пятью государствами Экваториальной Африки [5, стр. 68].

Общая площадь этих стран — примерно 3 млн. кв. км (2991 тыс. кв. км), население — 11 274 тыс. (1965 г.) (средняя плотность около 3,8 человека на 1 кв. км) [подсчитано по: 8].

Все эти молодые государства относятся к числу слабозаселенных (в четырех из них плотность населения не превышает 2,6 человека на 1 кв. км) и экономически отсталых стран Африки с доминирующим сельским хозяйством и плохо развитой промышленностью, особенно

² Здесь и далее речь идет о Республике Конго (Браззавиль).

³ Все пять названных стран входят в ЕЭС на правах «ассоциированных» членов.



Экваториальная Африка

обрабатывающей (табл. 1). Тем более для них необходимо объединение усилий, направленных на решение насущных задач развития народного хозяйства.

Таблица 1

Характеристика населения стран — участниц ТЭСЦА*

	Площадь, тыс. кв. км	Численность населения** тыс. человек	Плотность населения, человек на 1 кв. км	Удельный вес городского населения, %	Удельный вес само- деятельного насе- ления, %	
					в сельском хозяйстве	в промыш- ленности
Габонская Рес- публика	267,0	462	1,7	16	79,7	11,8
Федеративная Рес- публика Камерун	475,4	5210	11,0	10	85—90	—
Республика Конго	342,0	826	2,4	28	76,0***	9,5
Центральноафри- канская Респу- блика	617,0	1352	2,2	20	77,8	8,5
Республика Чад .	1284,0	33300	2,6	10	88,5****	5,6

* Составлено по: [3; 6; 8].

** Данные за 1964—1965 гг.

*** Вместе с лесным хозяйством.

**** Вместе с рыболовством.

Основными целями ТЭСЦА являются укрепление экономического единства стран-участниц, обеспечение их гармоничного развития.

Договор о создании ТЭСЦА предусматривает унификацию налоговых систем и инвестиционных кодексов стран-участниц; координацию их национальных планов развития, прежде всего проектов промышленного строительства; усиление народнохозяйственной специализации стран ТЭСЦА и развитие межгосударственного разделения труда между ними с целью расширения взаимной торговли и повышения жизненного уровня населения. В соответствии с договором территория стран ТЭСЦА объявляется единой таможенной территорией, в пределах которой осуществляется свободное передвижение лиц, товаров, имущества, услуг и капиталов.

С 1 января 1966 г. одновременно всеми членами союза введен в действие единый таможенный тариф, который применяется для торговли с третьими странами. Между этими странами ликвидируются таможенные пошлины и количественные ограничения в торговле. В 1966 г. был создан общий для ТЭСЦА Центральный банк промышленного развития, основная задача которого — финансирование строительства новых промышленных объектов, призванных обслуживать рынок всего района⁴.

Одной из важнейших экономических баз объединения пяти государств в союз явилась их взаимозависимость от транспортных связей с внешним миром, общность решения основных транспортных проблем.

⁴ Среди этих объектов выделяется нефтеперерабатывающий завод в Порт-Жантле на побережье Габонской Республики (строительство начато в июне 1966 г.; введен в эксплуатацию в конце 1967 г.). Завод первоначальной мощностью 700 тыс. т в год должен полностью обеспечить внутренние потребности в нефтепродуктах пяти государств — партнеров по ТЭСЦА, оценивавшиеся на 1966 г. в 362 тыс. т, в том числе (в тыс. т): бутана — 3, автомобильного бензина — 117, керосина — 44, реактивного топлива — 37 и газойля — 161 [23, 1966, № 154, стр. 762—763].

Республика Чад и ЦАР, не имеющие выхода к морю, большую часть своих внешнеторговых перевозок осуществляют транзитом через Конго (морской порт Пуэнт-Нуар), а также через Камерун и Нигерию.

Габон, хотя и имеющий непосредственный выход в Атлантический океан, но не обладающий достаточной сетью автодорог для связи глубинных районов с морским побережьем, также вынужден пользоваться основной транспортной сетью четырех стран, входивших ранее в ЭТС, так называемым федеральным путем. Он начинается автомобильными дорогами на территории Республики Чад и ЦАР, по которым экспортные товары стягиваются к Банги (ЦАР). Далее путь продолжается по рекам Убанги и Конго до Браззавиля, завершаясь железной дорогой Браззавиль — Пуэнт-Нуар. Габон соединен с этим путем автодорогой Ламбарене — Браззавиль.

В 1959 г. для совместного управления федеральным путем странами — членами ЭТС было создано Трансэкваториальное агентство коммуникаций, в ведении которого находятся железная дорога Пуэнт-Нуар — Браззавиль, порт Пуэнт-Нуар, речные порты Банги и Браззавиль и водные пути сообщения на реках Конго, Убанги и Санга. Агентство призвано координировать пассажирские и грузовые перевозки по этим путям сообщения [5, стр. 67; 23, 1966, № 154, стр. 764—768].

Наряду с федеральным путем Габон пользуется для своих экспортно-импортных перевозок дорогами и морскими портами Камеруна.

В последние годы разрабатывается проект создания единой сети железных и шоссейных дорог ТЭСЦА; основой ее явятся железные дороги, которыми располагают из пяти стран только две — Камерун и Конго.

Общая протяженность этих железных дорог не превышает 1400 км (1383,3 км на начало 1966 г.). Ввиду того что они в той или иной степени обслуживают нужды всех стран ТЭСЦА, правомерно считать густоту железнодорожной сети по отношению к территории всех стран союза, вместе взятых. Она составляет всего лишь 0,046 км на 100 кв. км площади ТЭСЦА, т. е. ничтожно малую величину.

Несмотря на чрезвычайно слабую обеспеченность пяти описываемых стран железнодорожной сетью, роль действующих дорог в их экономической жизни трудно переоценить, ибо эти дороги вместе с морскими портами Двала и Пуэнт-Нуар образуют жизненно важные для молодых государств ворота во внешний мир, их главные экономические стержни, играющие очень большую роль в процессе формирования национального рынка, развития межрайонного разделения труда.

Остановимся на некоторых конкретных вопросах, характеризующих экономическую роль железных дорог ТЭСЦА, связанных прежде всего с новым железнодорожным строительством в Федеративной Республике Камерун.

Железные дороги Камеруна проходят через наиболее густо населенные и экономически важные районы, образуя своеобразные «оси» этих районов, соединяя их с «экономической столицей» страны и ее главным морским портом — г. Двалой.

Однако существующей железнодорожной сети явно недостаточно для такой обширной страны, как Камерун. Совершенно отсутствуют железнодорожные магистрали, которые пересекали бы всю страну в широтном и меридиональном направлениях, способствуя развитию межрайонных перевозок и экономических связей.

Конфигурация железнодорожной сети носит своеобразный характер, типичный для многих бывших колониальных стран Африки. Так же, например, как в Того, железные дороги Камеруна образуют так называемую веерную систему: обе дороги лучеобразно исходят из г. Двалы и идут в главные районы производства экспортного сырья. Так, конфигурация дорог подчеркивает их основную хозяйственную функцию — обслуживание внешнеторговых связей.

Владельцем железных дорог Федеративной Республики Камерун является Государственное управление железных дорог Камеруна. Главную роль в железнодорожных перевозках играет Центральная дорога, на долю которой приходится до 80% общего объема перевозимых грузов и 50—60% перевозок пассажиров (табл. 2). В Яунде и Мбалмайо осуществляется перевалка на Центральную дорогу таких основных видов экспортной продукции Камеруна, как какао-бобы, древесина, пальмовые ядра и масло, хлопок; из Эдеа, где расположен крупный алюминиевый завод, отправляется алюминий в слитках и листовой алюминиевый прокат. Все эти грузы следуют почти исключительно транзитом в порт Двалу.

Таблица 2

Действующие железные дороги Федеративной Республики Камерун*

Основные железные дороги и ветки	Протяженность (эксплуатируемая линия), км	Годы строительства	Направление	Объем перевозок			
				грузов		пассажиров	
				тыс. т	млн. т · км	тыс.	млн. пассажиро-км
Центральная дорога (Двала—Яунде)	308	1910 — 1914 гг. и 1921 — 1927 гг.	Яунде — Двала 1962 г. 1964 г.	626 744	116,5 ...	715 712	70,1 ...
Ветка Отеле— Мбалмайо	37	1921 — 1927 гг.	—	—	—	—	—
Северная дорога (Двала—Нконг- самба)	172	1906 — 1911 гг.	Нконгсамба—Двала 1962 г. 1964 г.	191 198	22,8 ...	699 475	34,4 ...
Ветка Мбанга— Эдики (в Западный Камерун)	15,3	1964 — 1965 гг.	—	—	—	—	—
Вся железнодорож- ная сеть (на нача- ло 1966 г.)** . . .	532,3		1962 г. 1964 г.	817 942	139,3 167,5	1414 1187	104,5 118,4

* Источники: [18, стр. 358; 22, 1965, № 440, стр. 45; 23, 1963, № 116, стр. 648, 1965, № 139, стр. 480, 491—493; 25, стр. 234; 28, стр. 33; 33, стр. 17—21].

** Без учета расположенной в Западном Камеруне узкоколейной (600 мм), так называемой «плантационной», дороги общей протяженностью 147 км. Эта дорога имеет чисто местное значение: она обслуживает европейские плантации округа Виктория (экспортная продукция этих плантаций подвозится к морским портам Тико и Виктория) [34, стр. 5]

По Центральной дороге во внутренние районы поступают нефтепродукты и глинозем, ткани и одежда, импортные продукты питания, различные металлоизделия и оборудование, строительные материалы, транспортные средства, продукция предприятий Двалы.

По Северной дороге из западных районов в Двалу поступают бананы, кофе, какао-бобы, пальмовая продукция, древесина, продукты питания местного производства. Состав импортных грузов, следующих из Двалы, примерно такой же, как и на Центральной дороге, за исключением глинозема и другого сырья, необходимого для производства алюминия. Характерно, что тоннаж экспортных грузов на Северной дороге в три-пять раз превышает перевозки импортных грузов.

До 1955 г. обе дороги существовали изолированно друг от друга, разделенные р. Вури (в Двале). Это причиняло огромные неудобства для их эксплуатации. В феврале 1955 г. было завершено строительство железнодорожного моста через Вури, который соединил Двалу с его пригородом — портом Бонабери, бывшим до этого времени начальным пунктом Северной дороги. В результате значительно возросли перевозки между западными и центральными районами страны, улучшились условия эксплуатации железных дорог, использование подвижного состава и т. д.

Железные дороги Камеруна играют важную роль в перевозках пассажиров, особенно сезонных рабочих-отходников; в последние годы они находятся на уровне 1200—1500 тыс. человек в год, более чем в два раза превышая уровень 1939 г.

Объем перевозок грузов на железных дорогах Камеруна испытывает резкие колебания — годовые и сезонные, что характерно для транспорта всех бывших колоний. Годовые колебания зависят от сборов экспортной сельскохозяйственной продукции и продовольственных культур, а также от состояния цен на экспортные товары на мировом рынке. Сезонные же колебания связаны с циклом сельскохозяйственных работ. Как следствие этих колебаний в отдельные периоды железные дороги едва успевают справляться с перевозками, а в другое время порожние составы месяцами простаивают без работы.

В общем, Федеративная Республика Камерун обладает слабо развитой железнодорожной сетью с низкими технико-экономическими и эксплуатационными показателями, не обеспечивающей быстрое и рациональное экономическое развитие страны в целом и отдельных ее рынков.

Среди наиболее важных транспортных проблем Камеруна перво-степенное значение, несомненно, имеет проблема улучшения и расширения сети путей сообщения между северными и южными районами; она будет решена путем сооружения Транскамерунской железной дороги (ТКД).

Транскамерунская дорога — крупнейшая стройка Федеративной Республики Камерун и одна из крупнейших на всем Африканском континенте. Ее основная задача — покончить с транспортной обособленностью обширных территорий, простирающихся к северу от Яунде до оз. Чад и связанных с побережьем и главными экономическими центрами юга и юго-запада лишь грунтовыми дорогами, многие из которых являются к тому же сезонными. Новая дорога призвана способствовать расширению внутреннего рынка, экономическому подъему слабо развитых внутренних районов Камеруна, постепенной ликвидации резких диспропорций в условиях развития относительно развитого Юга и более отсталого Севера.

Проект сооружения ТКД предусматривает продолжение Централь-

ной дороги от Яунде на север, до Нгаундере (центра отсталого, слабо-освоенного скотоводческого департамента Адамава).

31 октября 1964 г. в Яунде состоялось торжественное открытие строительных работ на первом участке ТКД Яунде — Белабо (протяженностью 296 км), сооружение которого намечено завершить к 1 марта 1968 г.⁵ С 1 июля 1967 г. до 1 октября 1970 г. предполагается построить второй участок — Белабо — Нгаундере (333 км) и, таким образом, закончить строительство всей ТКД (629 км).

Ширина колеи этой дороги — 1000 мм (как и у существующих Северной и Центральной дорог), но шпалы укладываются таким образом, что в дальнейшем путь можно будет перешить на колею 1067 мм⁶, которая принята в качестве стандартной на железных дорогах африканских стран, расположенных южнее Сахары [10, стр. 45—46; 32, стр. 8—15].

ТКД пройдет от Яунде на восток, по долине Санаги, до Белабо, близ слияния рек Лом и Дьерем, и далее — по долинам Дьерема, его притока Пангара, р. Южной Вины — к Нгаундере.

Новая дорога позволит освоить долину Средней и Верхней Санаги и другие районы департамента Адамава и, что особенно важно, создать благоприятные транспортно-географические условия для разработки крупного месторождения бокситов Миним — Мартап, расположенного примерно в 120 км к югу от г. Нгаундере. Оно было открыто в конце 1958 г. французской компанией. Бокситоносная полоса этого месторождения занимает площадь до 15 тыс. га. Химический состав наруженных бокситов оказался следующим (в %): окиси алюминия — 40—45 (т. е. примерно такое же содержание, как в богатых месторождениях Гвинейской Республики); кремнезема — 2—4; окиси железа — 23; окиси титана — 4,5. В небольших количествах присутствуют также кальций, магний, ванадий, хром и другие элементы. Мощность промышленного пласта составляет 7—13 м, а максимальная мощность достигает 18 м.

Общие запасы бокситоносной полосы и прилегающего района оцениваются в 500 млн. т; потенциальные запасы департамента Адамава (речь идет в основном о месторождении Миним — Мартап и генетически связанном с ним — Нгаундал) определяются в 2—2,5 млрд. т, что при хорошо развитой транспортной системе данного района позволит в будущем организовать ежегодную добычу 480—500 тыс. т руды.

В результате станет возможным снабжение алюминиевого завода в Эдеа глиноземом, полученным из камерунских бокситов⁷: до сих пор завод работает на гвинейском глиноземе.

Несомненно то важное экономическое значение, которое будет иметь Транскамерунская дорога, но при этом следует подчеркнуть, что в ее сооружении особенно (и прежде всего) заинтересован крупный иностранный капитал, действующий в Камеруне, ибо ТКД, открывая доступ к богатейшим ресурсам бокситов, в то же время способствует выкачиванию из этой африканской страны новых больших прибылей.

⁵ Строительство этого участка стоимостью 8 млрд. афр. фр. (всей ТКД — около 14 млрд. афр. фр.) финансируется странами «общего рынка» (3,7 млрд.), Францией (2,35 млрд.) и США (1,98 млрд.) [19].

⁶ ТКД строится также с таким расчетом, чтобы по ней могли ходить тяжеловесные поезда.

⁷ Между правительством Камеруна и французской компанией, владеющей заводом, достигнута договоренность об использовании на этом предприятии местных бокситов.

По новой железной дороге с юга на север на всем протяжении будут перевозиться только транзитные грузы (за исключением древесины); в обратном направлении, с севера на юг, пойдет в постоянно увеличивающихся размерах экспортная продукция. Предполагается, что в 1970 г. перевозки грузов по дороге Яунде — Нгаундере превысят 300 тыс. т, а в 1980 г. составят 550—600 тыс. т [20, стр. 5—6] (табл. 3).

Т а б л и ц а 3

Предположительный объем перевозок грузов на строящейся железной дороге Яунде — Нгаундере*

	Объем перевозок, тыс. т		Грузооборот, млн. т · км	
	1970 г.	1980 г.	1970 г.	1980 г.
Направление Нгаундере—Яунде (север—юг)	152,7	227,0	73,6	107,1
Направление Яунде—Нгаундере (юг—север)	131,6	289,1	63,5	156,0
Вместе в обоих направлениях	284,3	516,1	137,1	263,1
Местные перевозки	28,4	51,6	5,0	9,6
Итого . . .	312,7	567,7	142,1	272,7

* Источники: [10, стр. 47; 20, стр. 5—6].

В зону влияния ТКД войдут многие центральные и почти все восточные районы Камеруна, а также юго-западные районы Республики Чад и западные и северо-западные районы Центральноафриканской Республики.

Новая дорога позволит увеличить вывоз из внутренних районов Камеруна, значительно удаленных от морского побережья, какао-бобов, кофе, древесины; намного расширить перевозки из Северного Камеруна в южные районы таких товаров, как рис, арахис, хлопок-волокно, хлопковое масло, сушеная рыба, живой скот и др. Таким образом, ТКД должна выступить в роли сильнейшего «стимулятора роста» для ряда отраслей камерунского сельского хозяйства во многих внутренних районах страны.

Одновременно должен возрасти ввоз в эти районы нефтепродуктов, цемента, продовольствия, промышленного оборудования, различных предметов широкого потребления.

ТКД будет иметь большое значение для некоторых районов ЦАР, таких, как Верхняя Санага, Бвар-Бабва, Уам-Пенде и частично Уам, где сосредоточено свыше $\frac{2}{5}$ населения страны и производится до $\frac{9}{10}$ хлопка и $\frac{2}{3}$ кофе ЦАР. Ожидается значительное увеличение грузоперевозок ЦАР через территорию Камеруна, особенно вывоз названных товаров.

Республика Чад также сможет увеличить свой транзит через территорию Камеруна, в частности вывоз хлопка.

Вот уже ряд лет изучаются возможности продолжения ТКД в Республику Чад по трассе Нгаундере — Мунду — Доба — Форт-Аршамбо, в юго-западный, наиболее густо населенный район страны (протяженная протяженность — 740 км [22, 1966, № 440, стр. 45]). Проект изучается чадско-камерунским комитетом. В 1967—1968 гг. должны быть про-

ведены все необходимые предварительные изыскания и исследования трассы как камерунского, так и чадского участков [29, стр. 985].

Этот проект следует рассматривать как один из элементов системы железных дорог, которая будет создана в будущем в области оз. Чад и обеспечит этой области, в особенности Республике Чад, надежные и широкие связи с морскими портами западноафриканского побережья.

Вполне очевидно, будет построена дорога, соединяющая железнодорожные сети Нигерии и Судана, и созданная таким образом трансконтинентальная африканская магистраль пересечет Республику Чад в ее центральной части, пройдя через столицу страны — г. Форт-Лами. Возможно «подключение» к этой магистрали продолжения ТКД в Чад посредством сооружения линии Форт-Аршамбо — Форт-Лами [17, стр. 53]. В перспективе Республика Чад может получить еще один выход в море благодаря сооружению узкоколейной (ширина колеи — 600 мм) железной дороги Форт-Лами — Банги длиной 1100 км (при условии железнодорожного выхода Банги к портам Двала или Пуэнт-Нуар) [12]. Считается, однако, что Транскамерунская дорога, способствуя развитию экономических связей между Камеруном и Республикой Чад, обеспечит последней более выгодный выход к морю, чем путь через Банги — Браззавиль — Пуэнт-Нуар или через железнодорожную сеть Нигерии [21, стр. 252—254].

Возможно также, что завершением трансафриканской магистрали — от Красного моря (Порт-Судан) до Атлантического океана — станет не Порт-Харкорт (Нигерия), как обычно считают, а Двала — как более близкий морской порт.

Вместе с решением вопроса о продолжении ТКД в Республику Чад обсуждается возможность сооружения ответвления от этой дороги (или от Центральной дороги Камеруна) в ЦАР до г. Банги. Этот проект связан с общей проблемой улучшения транспортно-географического положения ЦАР, с необходимостью расширения ее экспорта, с проблемой освоения значительных лесных ресурсов этой страны (как и лесных массивов Южного Камеруна), до настоящего времени еще слабо эксплуатируемых.

Лесная зона ЦАР простирается в южной части страны с запада на восток на 440 км (от 15° в. д. до 19° в. д.) и подразделяется на три района: западный район Верхней Санги; центральный район р. Мдаере и восточный район по нижнему течению р. Лобае.

В этих лесах встречаются 12 древесных пород, имеющих товарное значение. В среднем на 1 га лесопокрытой площади насчитывается 22 куб. м древесины товарных пород; в богатых же ценной древесиной областях этот показатель возрастает до 70—90 и, в исключительных случаях, до 120—150 куб. м на 1 га [31, стр. 771]. Леса только одного западного района Верхней Санги при их рациональной эксплуатации могут давать ежегодно 660 тыс. куб. м высококачественной древесины⁸. могушей найти применение в различных отраслях хозяйства.

Удельный вес площади лесных массивов ЦАР, пригодных для эксплуатации, оценивается в 50—65% всей лесопокрытой площади, или в 1,5—2,0 млн. га, но эксплуатация этих массивов требует большой подготовительной работы, прежде всего транспортного строительства.

И вот с целью создания условий для развития лесного хозяйства ЦАР и обеспечения этой стране более короткого и более удобного (чем

⁸ В последние годы объем лесозаготовок находится на уровне 100 тыс. куб. м. Размеры лесозаготовки ограничиваются трудностями, связанными с транспортировкой леса.

путь по рекам Санга, Лобае, Убанги, Конго и затем по железной дороге Браззавиль — Пуэнт-Нуар) пути к побережью Атлантического океана был выдвинут проект сооружения железной дороги с шириной колеи 1000 мм, которая соединит Банги с железными дорогами Камеруна. Предполагается проложить железную дорогу из Банги до р. Санги (400 км), после чего предоставится выбор между двумя вариантами трассы: либо с выходом к ТКД в Эбака, либо с выходом в Мбалмайо (конечный пункт Центральной дороги). В первом случае длина дороги будет 700 км, но общее расстояние между Банги и Двалой по железной дороге — 1400 км. Кроме того, железная дорога пройдет вдоль окраины лесных массивов и для вывоза древесины потребуются сооружение дополнительных подъездных путей. Во втором случае длина соединительного отрезка составит 900 км, причем условия строительства будут сложнее ввиду более пересеченного рельефа; зато общее расстояние между Банги и Двалой станет (по железной дороге) на 200 км меньше (1200 км) и дорога пройдет непосредственно через лесные массивы [23, 1965, № 136, стр. 234].

Таковы некоторые экономические проблемы, связанные с сооружением ТКД и соединением ЦАР и Республики Чад с железнодорожной сетью Камеруна.

Следующий комплекс проблем связан с эксплуатацией железнодорожной магистрали Конго — Океан (протяженность эксплуатируемых линий — 510 км; ширина колеи — 1067 мм). Она соединяет административную столицу Республики Конго Браззавиль (136 тыс. жителей в 1964 г.) с ее «экономической столицей» — г. Пуэнт-Нуаром (76 тыс. жителей в 1962 г.)⁹, судоходный участок на р. Конго (а вместе с тем всю речную систему Конго — Убанги), отрезанный от океана многочисленными порогами и водопадами на Нижнем Конго, с побережьем Атлантического океана.

Магистраль Конго — Океан занимает исключительно важное место в системе инфраструктуры стран ТЭСЦА, обеспечивая экспортно-импортные перевозки, снабжение и транспортировку грузов не только Республики Конго (Браззавиль), но и Габона, ЦАР и Республики Чад. Все это позволило директору Управления железной дороги Конго — Океан К. Арнольду назвать эту дорогу «легкими» Экваториальной Африки [13, стр. 494].

При строительстве железной дороги (1922—1934 гг.) пришлось преодолеть немало технических трудностей, обусловленных природными условиями. Так, например, при пересечении горного массива Майомбе на протяжении примерно 100 км было построено 12 тоннелей общей длиной 3005 м (в том числе тоннель Бамба, имеющий длину 1694 м), 47 виадуков и 62 подпорные стены [11, стр. 25; 13, стр. 491].

Завершается дорога на морском побережье, в Пуэнт-Нуаре — «воротах» Конго во внешний мир. Его внутренняя акватория имеет основной причал длиной 720 м (глубина 9,2 м). Кроме того, порт располагает так называемым северо-западным причалом длиной 210 м (глубина 10,2 м) и причалом для перевозки грузов на лодках и лихтерах. Мол порта (440×150 м) имеет причальную стенку длиной 350 м (глубина 10 м). Эти сооружения позволяют принимать одновременно

⁹ Предполагается, что к 1971 г. численность населения страны возрастет до 912 тыс. человек (в 1964 г. — 826 тыс.), в том числе: населения Браззавиля — до 200 тыс. человек, а Пуэнт-Нуара — до 115 тыс. человек [6, стр. 231; 23, 1965, № 135, стр. 112].

восемь крупных морских судов. В 1963 г. порт посетило 911 судов [23, 1966, № 154, стр. 764—766].

Грузооборот порта за 1953—1965 гг. значительно вырос: в 1953 г. — 255 тыс. т, а в 1965 г. — 2208 тыс. т [22, 1964, № 418, стр. 47; 23, 1966, № 154, стр. 764—766]. Это связано с ростом перевозок грузов по дороге Конго — Океан, который в свою очередь определяется развитием некоторых отраслей экономики Республики Конго и соседнего Габона.

Железная дорога имеет обширную зону влияния (экономического тяготения), площадь которой — 1729 тыс. кв. км, население — 4195 тыс. (1964 г.), в том числе: Республика Конго (342 тыс. кв. км; 845 тыс. человек), ЦАР (617 тыс. кв. км; 1,2 млн. человек), южные части Габона (70 тыс. кв. км; 150 тыс. человек) и Республики Чад (700 тыс. кв. км; 2 млн. человек) [14, стр. 17].

Рост перевозок на дороге Конго — Океан, наблюдавшийся в последние годы и ожидаемый в ближайшей перспективе, обусловлен прежде всего открытием и освоением (начиная с середины 50-х годов XX в.) ряда крупных месторождений полезных ископаемых (марганцевых и железных руд, калийных солей и др.), обнаруженных в пределах зоны влияния железной дороги, а также развитием некоторых отраслей сельского и лесного хозяйства и обрабатывающей промышленности, связанных с экспортом (в центрах, расположенных в непосредственной близости или на самой дороге).

Предполагается, что в 1968 г. объем грузовых перевозок превысит 3,5 млн. т (табл. 4), грузооборот достигнет 700 млн. т·км, причем свыше $\frac{1}{3}$ его составят перевозки габонской марганцевой руды, которая транспортируется по железной дороге Мбинда — Бела¹⁰ к дороге Конго — Океан и далее по последней в Пуэнт-Нуар.

Необходимо подчеркнуть, что весьма характерной чертой нового железнодорожного строительства в молодых африканских государствах является сооружение (с иностранной технической и финансовой помощью) так называемых «рудовозных» железных дорог для освоения месторождений преимущественно рудных ископаемых и вывоза минерального сырья к побережью, в морские порты. Сооружение таких дорог диктуется и определяется в первую очередь интересами крупных капиталистических монополий, стремящихся заполучить выгодные источники необходимого сырья.

Типичным примером рудовозной дороги является дорога Порт-Этьенн — Форт-Гуро в Мавритании (длина — 650 км, со станционными и подъездными путями — 737 км), построенная в 1961—1963 гг. компанией «Сосьете де мин де фер де Моритани» (создана в 1952 г. с участием главным образом французского капитала) и предназначенная для вывоза железной руды, добываемой в районе Форт-Гуро (в 1965 г. перевезено свыше 6,3 млн. т) [22, 1966, № 440, стр. 43].

Подобное же назначение имеет железная дорога Мбинда — Бела, которая используется для вывоза марганцевой руды из района Франс-виля (Габон) (строительство завершено в 1962 г.).

Первые признаки наличия марганцевых руд в Южном Габоне были обнаружены в 30-х годах нынешнего столетия; затем они подтвердились поисковыми работами, проведенными в конце второй мировой войны. В 1951—1953 гг. крупные промышленные месторождения в районе Моанда были разведаны геологами французского «Бюро миньер

¹⁰ Эту дорогу, являющуюся ответвлением железнодорожной системы Конго — Океан, обычно называют «дорога Комилог» (по имени ее владельца — международной «Компани миньер де л'Огове»).

д'Утр-мэр» и американской «Юнайтед Стейтс стил корпорейшн». В следующие годы новые изыскания позволили расширить представление о запасах этих руд, оцениваемых цифрой до 300 млн. т [25, стр. 354—362]. Месторождения марганцевых руд охватывают плато Бангомбе, Окума и Массенга. Условия залегания руд благоприятствуют их разработке. Руды легко доступны к выемке и отличаются исключительно высоким содержанием марганца (до 45—52 %).

В настоящее время речь идет об эксплуатации месторождения Моанда, восточнее одноименного населенного пункта (плато Бангомбе), в 45 км к северо-западу от Франсвиля (запасы месторождения — порядка 70 млн. т) [25, стр. 355]. В 1962 г. на этом месторождении вступил в эксплуатацию рудник, принадлежащий компании «Комилог».

Эта компания — довольно характерный пример тех международных консорциумов, к созданию которых все чаще прибегают монополии, считая такие концерны наиболее «надежной» формой приложения капитала в условиях крушения колониальной системы и постепенного становления национальной экономики молодых развивающихся государств.

49 % капитала «Комилог» принадлежит «Юнайтед Стейтс стил корпорейшн», 29 % акций находятся в руках частного французского капитала и 22 % акций принадлежат Французскому государству, представленному посредником в лице «Бюро де решерш геоложик э миньер». Таким образом, «Комилог» является франко-американским предприятием.

В освоение месторождения Моанда эта компания вложила 486 млн. фр., в том числе 102 млн. фр. (21 %) — в геологоразведочные работы и изыскания по транспортировке руды и 335 млн. фр. (70 %) — в оборудование системы транспортировки [25, стр. 358—360].

Расположенный в верхней части бассейна р. Огове район Моанда отстоит на 400 км от побережья Атлантического океана и отделен от него гранито-гнейсовым массивом Шайю и горами Майомбе. Это создает значительные трудности для прокладки прямого железнодорожного пути от месторождения к побережью Южного Габона. К тому же потребовалось бы построить новый порт для вывоза руды.

Инженеры «Комилог» решили использовать для вывоза руды хорошо оборудованный порт Пуэнт-Нуар («Комилог» дополнительно израсходовала 12 млн. фр.), а для транспортировки к порту — смешанный способ перевозки: канатную подвесную дорогу и железную дорогу.

От Моанды до Мбинды (в Республике Конго, на границе с Габоном) в густых экваториальных лесах массива Шайю была прорублена полоса шириной 60 м, в которой была построена канатная подвесная дорога протяженностью 76 км. Начинается эта дорога в Моанде на отметке 486 м над уровнем моря, затем проходит 15 км по пересеченной местности, поднимаясь на гребень массива Шайю, на высоту 722 м, откуда она постепенно спускается к конечной станции Мбинда (отметка 633 м).

Руда перевозится в вагонетках грузоподъемностью 900 кг каждая. Всего на трассе работают 3 тыс. вагонеток, обеспечивающие пропускную способность дороги в 1,4 млн. т руды в год. В Мбинде руда разгружается на открытой площадке, где может одновременно находиться 30 тыс. т, затем автоматически погружается в специальные железнодорожные вагоны грузоподъемностью 40 т и транспортируется по железной дороге Мбинда — Бела.

Эта дорога протянулась с севера на юг по долинам рек Итсibu, Луэссе и Ниари. Характер трассы потребовал ряда искусственных со-

оружий, в числе которых 3 виадука, длиной 95, 120 и 175 м, 22 моста и другие объекты.

Помимо выполнения своей основной функции — перевозки марганцевой руды — дорога «Комилог» используется также для транспортировки других грузов и для пассажирских перевозок (имеется семь станций), осуществляемых Управлением железной дороги Конго — Океан.

В сентябре 1962 г. первая партия марганцевой руды, добытой в районе Франсвиля (15 тыс. т), была отгружена из Пуэнт-Нуара и отправлена на металлургические заводы Рура. За последние четыре месяца 1962 г. добыча составила уже 203 тыс. т, в 1963 г. — 637 тыс. т, в 1964 г. приблизилась к 950 тыс. т, а в 1965 г. достигла почти 1,3 млн. т (в том же году было вывезено 1187 тыс. т) [27, стр. 455].

Габонская руда отправляется главным образом в страны Северной Америки и Западной Европы. Так, например, в 1963 г. 62% вывезенной руды поступили на металлургические предприятия Северной Америки, преимущественно на заводы США на берегу залива Делавэр и в г. Балтиморе; 17% габонского марганца получили французские заводы и 14% — предприятия ФРГ (марганец выгружается в Булони, Дюнkerке, Антверпене и Роттердаме). Небольшая часть руды отправляется в Японию [18, стр. 361].

Развитие добычи марганцевой руды в районе Франсвиля внесло значительное оживление в экономическую жизнь юго-востока Габона и в большой степени повлияло на развитие экономики в западных районах Республики Конго. Так, увеличилась занятость населения, возникли новые экономические центры (близ рудника Моанда построен новый город на 5 тыс. человек), обе страны получили дополнительные валютные поступления. Кроме того, увеличился грузооборот транспортной сети, обслуживающей добычу и вывоз марганцевой руды, в особенности дороги Конго — Океан и порта Пуэнт-Нуар, который, по мнению французского журнала [18], превратился из типичного тропического порта в «настоящий рудоэкспортный порт» (если в 1962 г. в его грузообороте марганцевая руда составляла только 12%, то уже в 1964 г. ее удельный вес вырос до 60%) [18, стр. 360].

Открытие коммерческого движения на дороге «Комилог» явилось одной из важнейших причин увеличения средней дальности перевозок грузов и пассажиров. Эта дорога открыла новые возможности для дальнейшего развития лесной промышленности в Республике Конго, в частности для организации рациональной эксплуатации новой зоны лесных массивов, богатых ценной древесной породой окумэ.

По первому пятилетнему плану экономического и социального развития Республики Конго (1964—1968) велись работы по расширению лесозаготовок в зоне дороги, созданию здесь новых лесопильных и лесоперевалочных центров — Макабана (здесь находится управление коммерческого движения на дороге «Комилог»), Мабати, Мосенджо, Зингиди, Майоко и Мбинда. Это должно позволить увеличить к концу пятилетки общие по стране заготовки круглого неокоренного леса с 290 тыс. до 330 тыс. т, а вместе с пиломатериалами общий объем лесной продукции должен возрасти с 315 тыс. до 446 тыс. т, т. е. на 42% [23, 1965, № 135, стр. 116].

Дальнейший рост грузоперевозок по дороге Конго — Океан (как и развитие железнодорожной сети Республики Конго) в исключительно большой степени связан с освоением новых ресурсов минерального сырья, в особенности месторождений калийных солей и железных руд. В результате уже ряд лет осуществляются и предусмотрены в будущем мероприятия, направленные на увеличение пропускной способно-

сти железной дороги: обновление рельсового пути, спрямление железной дороги на отдельных участках, создание дополнительных пересечений, удлинение платформ, модернизация существующих и сооружение новых сортировочных станций, улучшение телефонной связи, расширение вагонного и локомотивного парка и т. д.

Остановимся прежде всего на значении освоения крупного месторождения калийных солей, открытого в результате геологопоисковых работ, проводившихся в 1960—1963 гг., в районе Олль — Сен-Поль, в 40—50 км к северо-востоку от Пуэнт-Нуара, т. е. в непосредственной близости от железной дороги. Запасы лишь разведанной части месторождения определяются в 550 млн. т (руды представлены сильвинитом) [7, стр. 212—213].

В 1968—1969 гг. специально созданная «Компани де поташ дю Конго» (акционеры — правительство Конго и французские фирмы)¹¹ должна начать разработку месторождения и ввести в строй рафинировочный завод.

В Пуэнт-Нуаре для вывоза солей намечается построить специальный грузовой причал, что позволит принимать суда до 65 тыс. брутто-регистрах т (в настоящее время порт принимает суда до 18 тыс. брутто-регистрах т). Предполагается ежегодная добыча в размере 500—600 тыс. т калийных солей в течение примерно 20—30 лет; экспорт достигнет 350 тыс. т (в пересчете на K_2O).

С созданием калийной промышленности связано развитие инфраструктуры в районе Сен-Поль — Пуэнт-Нуар: намечено строительство электростанции, насосной станции, ремонтных мастерских, складских помещений, лабораторий, рабочих поселков и т. д. [15, № 10, стр. 236].

В результате самым грузонапряженным станет 50-километровый участок дороги Конго — Океан Олль — Пуэнт-Нуар (в 1968 г. перевозки на этом отрезке пути могут достигнуть 3360 тыс. т, учитывая также нарастающий поток марганцевой руды и древесины) [14, стр. 18].

Значительно более сложные транспортные проблемы связаны с освоением богатого месторождения железных руд Занага, расположенного в массиве Шайю, на верхнем течении р. Лебани-Огове, в 120 км по прямой линии к северу от Лудимы — железнодорожной станции на дороге Конго — Океан (222-й км от Пуэнт-Нуара). Изученные геологические структуры простираются на площади 16 кв. км в окрестностях деревни Занага. Разведка месторождения в 1954, 1962 и 1963 гг. дает основание оценивать его общие запасы в 5 млрд. т итабиритовых руд (со средним содержанием железа 56—66%), залегающих на глубине до 100 м; месторождение может разрабатываться открытым способом [30, стр. 16].

Для вывоза железной руды в Пуэнт-Нуар предполагается построить железную дорогу длиной около 167 км; начало ее — в 21 км от станции Лудима (243-й км от Пуэнт-Нуара) и конечный пункт — вблизи деревни Занага.

Сооружение этой дороги потребует больших капиталовложений — порядка 14,6—15 млрд. афр. фр.; кроме того, еще 3—3,6 млрд. афр. фр. потребуются для соответствующего расширения порта Пуэнт-Нуар [30, стр. 17].

Несомненно исключительно важное значение, которое имеет (и будет иметь) железная дорога Конго — Океан для вывоза минераль-

¹¹ Финансирует работу этой компании Международный банк развития и реконструкции (30 млн. долл.) и европейский Инвестиционный банк (9 млн. долл.) [15, № 10, стр. 236].

ного и лесного сырья. Однако было бы неправильно сводить ее экономическую роль только к этому: дорога выступает в качестве одного из важнейших и необходимейших условий развития ряда отраслей сельского хозяйства и обрабатывающей промышленности, новых экономических центров и районов. Остановимся на одном из примеров, подтверждающем это положение.

Таблица 4

Развитие перевозок грузов и пассажиров на железной дороге
Конго — Океан*

	1954 г.	1956 г.	1958 г.	1960 г.	1961 г.
Перевозки, осуществляемые Управлением железной дороги Конго — Океан	398 99,7	468 130,7	590 158,4	699,7 209,2	750,3 231,2
Перевозки компании «Комилог» (габонская марганцевая руда)	—	—	—	—	—
Перевозки калийных солей	—	—	—	—	—
Итого:					
грузовые перевозки . . .	398 99,7	498 130,7	590 158,4	699,7 209,2	750,3 231,2
перевозки пассажиров . .	—	—	—	560,6 62	648,8 ...
	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1965 г.	1966 г. (прогноз)
Перевозки, осуществляемые Управлением железной дороги Конго — Океан	793,2 231,4	887,6 262,9	1021,0 304,0	... 308,0	1392,0 410,0
Перевозки компании «Комилог» (габонская марганцевая руда)	149,2 30,0	605,3 120,0	942,6 188,5		1200,0 240,0
Перевозки калийных солей	—	—	—	—	1000,0 50,0
Итого:					
грузовые перевозки . . .	942,4 261,4	1492,9 382,9	1963,6 492,5		3592,0 700,0
перевозки пассажиров . .	733,2 ...	794,7 ...	874,0 ...	... 109	

* Составлено по: [22, 1966, № 440, стр. 46; 23, 1965, № 139, стр. 493; 33, стр. 19].

В числителе — тыс. *т* (тыс. человек);

в знаменателе — млн. *т-км* (млн. пассажиро-*км*).

В 248 км от Пуэнт-Нуара на трассе дороги близ железнодорожной станции расположен небольшой населенный пункт Жакоб, который за последнее десятилетие из маленькой захолустной деревушки превратился в третий по величине город Конго (после Браззавиля и Пуэнт-

Нуара), центр района Долина Ниари, выделенного в числе девяти других районов по сетке экономического районирования, разработанной в связи с первым пятилетним планом Республики Конго.

Развитию Жакоба в высшей степени способствовало его выгодное транспортно-географическое положение — на железной дороге, вблизи крупных плантаций сахарного тростника.

Компания «Сосьете эндюстриэль э агриколь дю Ниари» (СЭАН) владеет примерно 18 тыс. га земли, из которых 6 тыс. — непосредственно под сахарным тростником. В 1956 г. эта компания ввела в эксплуатацию в Жакобе сахарный завод; производство сахара быстро выросло с 5 тыс. т в 1957 г. до 30 тыс. т в 1964 г., причем вся продукция вывозится в страны — участницы ТЭСЦА.

Созданная в 1965 г. новая компания «Сосьете сюкриер конголез» (акционеры — правительство Конго и компания СЭАН) начала эксплуатировать плантацию сахарного тростника в 15 тыс. га и сахарный завод; в 1969 г. она должна поставить на мировой рынок 100 тыс. т тростникового сахара-сырца [23, 1965, № 135, стр. 120].

Переработка багассы (вместе с сизалем, который поставляют небольшие крестьянские плантации) позволит в ближайшем будущем организовать производство картона (в 1969 г. — 20 тыс. т); меласса должна перерабатываться в технический спирт (85 тыс. гл в 1969 г.).

Так Жакоб превращается в один из крупнейших в Африке центров сахарной промышленности, на основе которой в будущем сможет вырости целый «сахарный комплекс».

Помимо сахарных предприятий в Жакобе работают завод по производству арахидного масла (арахис скупается у местных крестьян) и мукомольный завод, существуют проекты развития производства ананасов и создания на этой основе фруктово-консервного завода, а также организации переработки животноводческой продукции (например, изготовление мясных консервов).

Считается, что комплекс сахарных плантаций и новых предприятий потребует в ближайшие годы дополнительно 8—10 тыс. новых рабочих; наем этой рабочей силы, по мнению журнала [23], не представляет большой трудности ввиду неполной занятости трудоспособного населения в Республике Конго [23, 1965, № 135, стр. 120].

Наконец, следует остановиться на проблеме сооружения железных дорог в Габонской Республике.

Габон — одна из наименее населенных и наиболее отсталых стран Африки, но тем не менее в последние годы он стал предметом пристального внимания крупных капиталистических монополий, ибо эта страна обладает богатыми источниками некоторых ценных видов минерального сырья и большими запасами лесных ресурсов.

Только за период 1961—1965 гг. стоимость вывезенного из Габона минерального сырья более чем утроилась, достигнув 14 530 млн. афр. фр., превысив стоимость экспорта древесины (10 462 млн. афр. фр.) [27, стр. 455].

Практически «все добываемое минеральное сырье вывозится и совершенно не используется на месте не только для создания таких ключевых отраслей промышленности, как крупная металлургия или металлообработка, но даже и для строительства мелких литеек и кузниц, чтобы снабжать хотя бы простейшими металлическими изделиями местный рынок» [2, стр. 74—75].

Среди ресурсов минерального сырья Габона следует особо рас-

смотреть месторождения железных руд (одни из крупнейших в мире по запасам) и некоторые проблемы, связанные с их освоением.

Изыскания, проведенные в 1954—1961 гг., обнаружили на северо-востоке страны, в бассейне р. Ивиндо (правый приток Огове), в районе Макоку—Мекамбо, ряд месторождений железных руд, общие запасы которых оцениваются в 900 млн. т при среднем содержании железа 63,64% (без вредных примесей). Многие участки удобны для открытой разработки даже без взрывных работ [24, стр. 496]. Все это позволяет отнести габонские месторождения к числу лучших из известных на земном шаре источников железных руд. На наиболее разведанном горном массиве Бока-Бока, в 40 км к западу от Мекамбо, достоверные и вероятные запасы гематитовых руд исчислены в 200 млн. т с содержанием 60—63% железа и 5—6% кремнезема [7, стр. 141—142].

С целью эксплуатации руд района Макоку—Мекамбо в 1959 г. было создано «Сосьете де мин де фер де Мекамбо» («Сомифер»), акционерный капитал которого распределяется следующим образом: 50% — в руках американской «Бетлехем стил корпорейшн»; 34% принадлежат французским банкам и металлургическим компаниям и 10% — западно-германскому консорциуму крупнейших сталелитейных монополий; оставшиеся 6% акций поделены между компаниями Италии и Бельгии [7, стр. 141—142; 23, 1967, № 163, стр. 540—543].

Таким образом, мы встречаемся с еще одним примером международных консорциумов, предназначенных для выкачивания природных богатств развивающихся стран, только на этот раз консорциум по своему «национальному» происхождению — американо-франко-западно-германский.

В сентябре 1963 г. «Сомифер» получила концессию на разработку основного железорудного месторождения близ Белинга. Главное препятствие, стоящее на пути эксплуатации этого месторождения, заключается в его удаленности от моря: 450 км от побережья Атлантического океана, к тому же покрытых густым экваториальным лесом. Железная дорога представляет собой единственное средство, для того чтобы перебросить в порт отгрузки 10—20 млн. т руды, которые может ежегодно давать разработка месторождения.

Существует проект первой габонской типично рудовозной железной дороги от Овендо (лежащего в Габонском эстуарии, в 15 км от столицы страны — Либревиль) до Белинга. Общая протяженность этой дороги между названными конечными пунктами с учетом станционных, маневровых и сортировочных путей — 632 км [10, стр. 31—33; 23, 1965, № 139, стр. 498].

Правительство Габона получило от Специального фонда ООН помощь для изучения трассы будущей железной дороги, ее влияния на экономику страны. В течение 1967—1968 гг. должны были быть закончены проектные и изыскательские работы. Новая дорога будет собственностью не горнорудной компании «Сомифер», а Габонского государства, что отличает ее от большинства железных дорог, построенных для эксплуатации месторождений минерального сырья (как, например, в Мавритании или Либерии), открывает большие возможности для ее рационального использования в национальных интересах.

Дорога пересечет с запада на восток приморскую низменность (шириной примерно 100 км), затем повернет на юго-восток, огибая Хрустальные горы, и далее пройдет по долине р. Огове; перейдя реку по мосту выше Ндоле, дорога протянется на расстоянии 85 км вдоль ее южного берега, переходя затем опять на северный берег (по второму мосту, выше Айема). В районе горного прохода Оканда дорога прой-

дет по тоннелю длиной 700 м, после чего покинет долину р. Огове, изменит свое направление с восточного на северо-восточное, пересечет долину р. Ивиндо и выйдет к Белинге.

Таблица 5

**Добыча и экспорт основных видов минерального сырья
в Габонской Республике***

Виды минерального сырья	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1965 г.
Нефть, тыс. <i>т</i>	774 <u>743</u>	827 <u>856</u>	889,7 <u>886,0</u>	1 058,4 <u>1 053,0</u>	1 264,4 <u>1 266,0</u>
Природный газ, тыс. <i>куб. м</i>	6 700	8 790	8 612,6	9 457	10 646,6
Марганцевая руда, тыс. <i>т</i> .	—	203,0 <u>92,6</u>	636,6 <u>568,7</u>	948,3 <u>912,5</u>	1 280,4 <u>1 187,0</u>
Урановые концентраты, <i>т</i> .	969 <u>954</u>	1 161 <u>1 176</u>	1 317 <u>1 317</u>	1 288 <u>1 288</u>	1 644 <u>1 395</u>
Золото, <i>кг</i>	475 <u>473</u>	507 <u>460</u>	1 111 <u>1 017</u>	1 330 <u>1 274</u>	1 155 <u>1 057</u>

* Составлено по: [27, стр. 455].
В числителе обозначена добыча, в знаменателе — экспорт.

Новая дорога будет иметь стандартную ширину колеи — 1435 мм (в то время как в Африке распространена колея, равная 1067 мм), что обеспечит большую устойчивость пути для тяжеловесных поездов, более высокую пропускную способность, возможность приобретения подвижного состава серийных выпусков, меньшие эксплуатационные расходы; наконец, о выгоды использования нормальной ширины колеи свидетельствует опыт других рудовозных дорог. Будут использованы деревянные шпалы, изготовленные из высококачественной габонской древесины.

Сооружение первой габонской железной дороги приведет к превращению порта Овендо, положение и навигационные характеристики которого считаются исключительно благоприятными, в крупный рудоэкспортный порт; вырастет значение Овендо как торгового и лесозаготовительного порта.

Предполагается, что по новой дороге в первые два-три года будет перевозиться ежегодно:

к побережью — 8 млн. *т* железной руды, 2 млн. *т* древесины (окумэ и другие ценные породы) и несколько десятков тысяч тонн различных сельскохозяйственных продуктов;

во внутренние районы — около 160 тыс. *т* различных грузов (в том числе нефтепродукты).

Пропускная способность дороги превысит 22 млн. *т* в год; предполагается пассажирооборот порядка 50 млн. пассажиро-км.

Общая стоимость железной дороги Овендо — Белинга составляет 125 млн. долл., рабочих поселков, подъездных путей и т. п. — 120 млн. долл.; предположительный расход на рельсы — 81 600 *т*, на металлические подкладки — 24 600 *т*. Сооружение дороги продолжится в общей сложности шесть лет (строительство должно было начаться в 1968 г.).

Добываемая руда будет поставляться предприятиям компаний-акционеров [10, стр. 31—33; 23, 1965, № 139, стр. 498, 1967, № 163, стр. 543].

Экономическое значение дороги Овендо — Белинга для Габона очень велико. Во-первых, ее сооружение даст новый сильный толчок развитию горнодобывающей промышленности, растущей сейчас в основном благодаря добыче марганцевой и урановой руд, а также нефти. Во-вторых, дорога будет способствовать развитию лесных районов, жизненно важных для экономики страны, и даст возможность эксплуатировать глубинные, пока еще мало доступные (или вовсе недоступные) лесные богатства преимущественно в северных и северо-восточных районах.

Огромны лесные ресурсы Габона. При общей площади страны 267 тыс. кв. км леса занимают 225 тыс. кв. км, т. е. свыше 84 %. Лесоэксплуатация дает 50 % доходной части бюджета (1964 г.), [22, 1966, № 443, стр. 28—30]. Основная масса заготавливаемой древесины вывозится в виде кругляка, без всякой переработки; 90 % лесозаготовок приходится на окумэ (запасы свыше 30 млн. т). Кроме того, в лесах Габона насчитывается около 50 других ценных древесных пород, имеющих товарное значение (запасы более 100 млн. т) [3, т. 1, стр. 301].

Железная дорога Овендо — Белинга не только открывает путь к еще не используемым лесным ресурсам Габона, но и будет способствовать снижению себестоимости заготавливаемой древесины. Так, при доставке круглого леса автотранспортом до Алембе и его сплаве по р. Огове до Порт-Жантиля общая стоимость 1 т древесины (в среднем в порту) составляет 8130 афр. фр. Если же использовать железную дорогу (при погрузке кругляка в Айеме и доставке леса в вагонах в Овендо), можно снизить эту стоимость до 7025 афр. фр., т. е. более чем на 1 тыс. афр. фр. [23, 1965, № 138, стр. 372], причем появится возможность перевозить на большие расстояния породы тяжелой древесины, которые непригодны для сплава по рекам, ибо они тонут в воде (удельный вес больше 1).

В районах, которые непосредственно тяготеют к трассе будущей дороги и будут связаны с ней хорошими автодорогами, намечено развивать различные отрасли лесоперерабатывающей промышленности. Так, например, в районе Нджоле должен быть построен самый крупный из предусмотренных пятилетним планом развития страны (1966—1971) лесопильный завод (мощностью 12 тыс. куб. м различных пиломатериалов в год) [22, 1966, № 443, стр. 29].

В середине 1967 г. в районе Комо, северо-восточное Овендо, близ Канго, должно было начаться сооружение первой в стране целлюлозной фабрики — основы будущего крупного целлюлозно-бумажного комплекса. Первая продукция должна быть выдана в конце 1969 — начале 1970 г. (годовая мощность фабрики — 140 тыс. т целлюлозы и бумажной массы). В Габоне насчитывается примерно 113 пород деревьев, из древесины которых можно получать высококачественную бумажную массу.

Сооружаемая на р. Комо небольшая ГЭС Кингеле будет обеспечивать фабрику электроэнергией по линии электропередачи протяженностью 110 км (предполагается, что в 1974 г. ГЭС поставит 150 млн. квт · ч при общей выработке 188 млн. квт · ч) [15, № 12, стр. 286; 23, 1964, № 133, стр. 1029].

Считается, что в ближайшие годы может приобрести большое значение вывоз бумажной массы из африканских стран — «ассоциированных» членов ЕЭС, в том числе и из Габона, — в западноевропейские государства.

Подводя краткие итоги рассмотренным выше лишь некоторым экономическим аспектам развития железнодорожного строительства в пяти государствах Экваториальной Африки, следует прежде всего отметить, что это строительство и поныне, в обстановке достижения африканскими странами политической независимости, определяется преимущественно интересами крупных капиталистических монополий, их стремлением получать высокие прибыли путем эксплуатации выгодных источников минерального сырья (бокситов, железных и марганцевых руд и др.) и ценных пород тропической древесины (в особенности окумэ).

Возможность диктата монополий не случайна, ибо молодые африканские государства вынуждены прибегать к иностранной помощи, не располагая в настоящее время ни капиталами, ни промышленной базой, ни национальными кадрами.

Предоставление капиталистическими государствами и монополиями различных видов финансовой и технической помощи странам Африки сулит первым немалые выгоды, создавая в новых условиях благоприятные предпосылки для продолжения капиталистической эксплуатации африканских народов¹².

Вместе с тем было бы неправильным сводить все выгоды от нового железнодорожного строительства в странах — участниках ТЭСЦА только к получению монополиями новых больших прибылей. Это строительство объективно способствует росту экономического потенциала указанных стран, сдвигам в размещении производительных сил.

Постепенно формируются единая железнодорожная сеть ТЭСЦА и ее связи с третьими странами. Помимо уже рассмотренных проблем на более далекую перспективу рассчитано соединение существующих и проектируемых железных дорог Камеруна, Конго и Габона [16, стр. 53], что призвано сыграть исключительно важную роль в развитии всестороннего экономического сотрудничества между странами ТЭСЦА в использовании национальных (природных, трудовых и экономических) ресурсов каждой из них в интересах всего союза.

В ближайшем будущем, по мере осуществления рассмотренных выше проектов, начнется формирование новых экономических районов и центров.

Так, в Камеруне в крупный бокситодобывающий район мирового значения может превратиться департамент Адамава, что должно благотворно повлиять на экономическое оживление всех северных департаментов, на процесс их индустриализации; расширятся мощности электрометаллургического комплекса Эдеа, что в свою очередь связано с использованием в больших масштабах, чем в настоящее время, гидроэнергетических ресурсов страны.

В Республике Конго появятся новые крупные горнопромышленные и лесопромышленные центры (Сен-Поль — Оль, Занага, Макабана и др.). Более полное и рациональное освоение местных минеральных и растительных ресурсов обеспечит большую эффективность капиталовложений в сооружение крупного гидроузла на р. Квилу (в ущелье Сунда, северо-восточнее Пуэнт-Нуара), главными элементами которого будут плотина и ГЭС с годовой выработкой до 7 млрд. кВт·ч. На

¹² В связи с этим характерно замечание западногерманского журнала «Бундесбан», который подчеркивает, что развитие железнодорожной сети Африки имеет большое значение не только для этого континента, но и для развитых индустриальных стран Европы, предоставляющих для железнодорожного строительства помощь капиталами, материалами и высококвалифицированными специалистами (и зарабатывающих на этих поставках дополнительные прибыли. — М. Г.) [12].

базе этой ГЭС и в основном на местном минеральном сырье предполагается создание крупного комплекса энергоемких производств¹³.

Железные дороги, очевидно, и в дальнейшем будут способствовать развитию новых центров промышленных отраслей по переработке сельскохозяйственного сырья (подобных Жакобу на дороге Конго — Океан).

В Габоне железнодорожное строительство приведет не только к возникновению новых центров по добыче полезных ископаемых (например, Белинга) и по переработке лесных ресурсов (Мбеи), но и приведет к значительному подъему экономической активности в уже существующих главных центрах страны: Либревиле, Порт-Жантиле, Овендо и др.

Таковы некоторые аспекты развития железнодорожного строительства в молодых африканских государствах, образующих Таможенный и экономический союз стран Центральной Африки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ленин В. И., Империализм, как высшая стадия капитализма, — Полное собрание сочинений, т. 27.
2. «Африка. 1961—1965 гг. (Справочник)», М., 1967.
3. «Африка. Энциклопедический справочник», т. 1, 2, М., 1963.
4. Дмитриевский Ю. Д., Внутренние воды Африки и их использование, М., 1967.
5. Короткова Е. Н., Экономическое сотрудничество независимых стран Африки, М., 1966.
6. «Население земного шара. Справочник», М., 1965.
7. Розин М. С., География полезных ископаемых капиталистических и развивающихся стран, М., 1966.
8. «Страны мира. Краткий справочник», М., 1967.
9. Шпирт А. Ю., Экономика стран Африки. Краткий очерк, М., 1963.
10. Штительман Н. В., Железные дороги африканских стран, М., 1966.
11. Aboville F. de, Un problème de l'Afrique centrale: les transports, — «Armée», Paris, 1965, № 44.
12. «Afrikas Eisenbahnnetz im Wachsen», — «Bundesbahn», Darmstadt, 1963, № 8.
13. Arnold C., Le chemin de fer du Congo, — «Industries et travaux d'outremer», 1965, № 139.
14. Arnold C., Le Congo — Océan. — «La Vie du Rail d'Outremer», 1964, № 129.
15. «Aussenwirtschaft», Zürich, 1967.
16. Bernard G., Les chemins de fer en Afrique, — «Universitaire», Paris, 1966, № 3—4.
17. Blanchet A., Le chemin de fer outil indispensable du développement de l'Afrique, — «Industries et travaux d'outremer», 1966, № 150.
18. «Cahiers d'outre-mer», Bordeaux, 1966, № 76.
19. «Le Cameroun Fédéral», — «Europe — France outremer», 1963, № 398.
20. Darnault P., Le chemin de fer transcamerounais, — «Equipements et activités d'Outre-mer», Paris, 1962, № 98—99.
21. «Eisenbahnprojekte in und um Kamerun», — «Bundesbahn», 1962, № 6.
22. «Europe — France outremer», Paris.
23. «Industries et travaux d'outremer», Paris.
24. Joffroy C., Le projet de chemin de fer gabonais, — «Industries et travaux d'outremer», 1965, № 139.
25. Leraf S., Le manganèse du Gabon, — «Cahiers d'outre-mer», 1966, № 76.

¹³ Сооружение гидроузла на Квилу потребует огромных капиталовложений — порядка 50 млрд. афр. фр.

Вырабатываемая электроэнергия должна быть использована в основном для целей развития алюминиевой промышленности (250—300 тыс. т в год), для производства ферромарганца (100—200 тыс. т), ферросилиция, магнезия, фосфорных удобрений и некоторых других продуктов, главным образом в районе Пуэнт-Нуара, а также для освоения месторождения калийных солей Сен-Поль — Оллер (расположенного всего лишь в 50 км от устья Сунда) и других минеральных ресурсов Конго [4, стр. 117; 22, 1964, № 418, стр. 23—24].

26. «Marchés tropicaux et méditerranéens», Paris, 1966, № 1054.
27. «Mines et métallurgie», Paris, 1966, № 3612.
28. «Note trimestrielle sur la situation économique», Yaounde, 1964, № 4.
29. «Le premier plan quinquennal de développement du Tchad (1966—1970)», — «Industries et travaux d'outremer», 1966, № 157.
30. «Projet d'exploitation du gisement de fer de Zanaga», — «La Vie du Rail d'Outremer», 1965, № 132.
31. P y M., Zentralafrika als künftiger Holzlieferant, — «Holz-Zentralblatt», Stuttgart, 1967, № 50.
32. «Le Transcamerounais. Facteur d'unité et de développement économique», — «La Vie du Rail d'Outremer», 1965, № 132.
33. «Le trentenaire du Congo — Ocean», — «La Vie du Rail d'Outremer», 1964, № 129.
34. «La Vie du Rail d'Outremer», Paris, 1962, № 100.