



**Аналитическая глава диссертации: Логистика грузовых перевозок
Республики Мали**

2 Логистика грузовых перевозок и ее особенности в Республике Мали

2.1 Правовые источники международных перевозок

2.1.1 Автомобильный транспорт

2.1.2 Железнодорожный транспорт

2.2 Анализ организации международных перевозок

2.2.1 Анализ управления автомобильным транспортом

2.2.2 Анализ управления железнодорожным транспортом

2 Логистика грузовых перевозок и ее особенности в Республике Мали

2.1 Правовые источники международных перевозок

2.1.1 Автомобильный транспорт

Свободное передвижение людей и товаров является серьезной проблемой для политической и экономической интеграции стран Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС). Транспортный сектор, в целом, и автомобильный транспорт, в частности, играют важную роль в этой интеграции. Это позволяет сближать рынки, области производства и области потребления. Однако, следует отметить, что свободное передвижение не является реальной реальностью. Ей сильно мешают многочисленные препятствия. Причинами этого являются низкий уровень обслуживания в дорожных коридорах, физические барьеры, незаконные сборы, систематические рэкет, задержки в перевозке грузов между различными странами-членами. [56]

Рассмотрим нормативно-правовое регулирование международных автомобильных перевозок Республики Мали. В целом, международная деятельность по этому виду транспорта в Республике осуществляется на основании нормативно-правовых актов, принятых ЭКОВАС. В 1980-х годах экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) приняло законы, направленные на устранение нетарифных барьеров на межгосударственных автомобильных дорогах, а также на согласование и упрощение процедур, связанных с транспортными и транзитными операциями. Основными из них являются:

1) Конвенция а/п 2/5/82 о межгосударственном автомобильном транспорте (ТІЕ), подписанная 29 мая 1982 года в Котону. Эта Конвенция регулирует автомобильный транспорт между государствами и посвящена техническим стандартам и условиям. Она определяет маршруты, по которым следует ехать, и останавливает нагрузку на ось, ограниченную 11,5 тоннами для транспортных средств, разрешенных к перевозке.

2) Конвенция ЭКОВАС о межгосударственном автомобильном транзите (TRIE) а/п 4/5/82, подписанная 29 мая 1982 года в Котону дополнена дополнительной Конвенцией А/СП/1/5/90, предусматривающее введение механизма гарантирования операций под контролем, принятого 30 мая 1990 года в Банжуле. Эти конвенции направлены на облегчение транзитных перевозок грузов путем отмены различных национальных правил и физической проверки товаров; они предусматривают, в частности, опечатку транспортных средств. Кроме того, эта конвенция предусматривает использование единой транзитной книжки, создание регионального Гарантийного фонда (средства которого поступают из сбора в размере 0,50% от стоимости САФ импортируемых товаров) и внесение залога для покрытия возможных таможенных мошенничеств.

Сортировка - это таможенный режим, который позволяет перевозить автомобильным транспортом товары, облагаемые пошлинами, налогами и запретами, из таможни данного государства-члена в таможню другого государства-члена; он осуществляется под прикрытием единого таможенного документа и без нарушения нагрузки. Цель этой проверки состоит в том, чтобы упростить контроль; разрешить замену банковских поручительств, обычно требуемых для квитанций по поручительству, Гарантийным фондом Сортировки; отменить таможенное сопровождение, которое наносит ущерб стоимости перевозки. [63]

3) Дополнительная Конвенция а/СП/1/5/90, устанавливающая механизм гарантии операций в соответствии с Трие (TRIE), принятая 30 мая 1990 года в Банжуле. Эта конвенция направлена на облегчение транзитных перевозок грузов путем отмены различных национальных правил и физической проверки товаров; они предусматривают, в частности, опечатку транспортных средств. Кроме этого, в этой Конвенции предусматривается использование единой транзитной книжки, создание регионального Гарантийного фонда.

4) Соглашения от 24 апреля 1998 г. и от 22 марта 2005 г., связывающие национальные поручительства с целью обеспечения операций по сортировке товаров в рамках ЭКОВАС, которые устанавливают сбор в размере 0,50% стоимости САФ импортируемых товаров для пополнения гарантийного фонда и определяют способы распределения сбора для гарантийного фонда.

5) Протокол а/Р1 /5/82 создает коричневую карту ЭКОВАС для целей страхования ответственности перед третьими лицами, подписанное 29 мая 1982 года в Котону. Транспортное средство должно получить страховку от третьих лиц для покрытия несчастных случаев, вызванных транспортными средствами в государствах-членах. Система коричневых страховых карт работает на основе совместного обеспечения, предоставляемого авторизованными страховыми компаниями. Основная цель этой системы состоит в том, чтобы гарантировать жертвам дорожно-транспортных происшествий своевременную и справедливую компенсацию ущерба, причиненного им автомобилистами -нерезидентами, посещающими их территорию из других государств-членов ЭКОВАС. [56]

Однако, после подписания конвенций ТПЕ и ТРИЕ они никогда не применялись, и создание коричневой карты сопряжено с большими трудностями. Чтобы активизировать осуществление этих конвенций, ЭКОВАС и ЗАЭВС в период с 2003 по 2005 годы приняли различные документы сообщества, касающиеся осуществления региональной программы содействия автомобильному транспорту и транзиту (PRFTTR) и программы развития автомобильных перевозок, в основном речь идет о:

А) Решение А/ДЕС 13/01/03 от 31/01/2003г. ЭКОВАС о реализации PRFTTR, в том числе строительство РСJ;

Б) Решение/ДЕС 9/01/05 от 19.01.2005г. ЭКОВАС о создании национальных комитетов по упрощению процедур и комитетов по управлению коридорами:

В) Директивы № 8/2005/СМ/УЕМОА о сокращении контрольно-пропускных пунктов на межгосударственных автомобильных дорогах ЗАЭС до трех;

Г) Директивы Совета Безопасности ЗАЭС о создании национальных комитетов по упрощению процедур и управлению коридорами;

Д) Решение № 15/2005/СМ/УЕМОА от 16.12.2005г. о практических способах осуществления регионального плана контроля на межгосударственных автомобильных дорогах ЗАЭС. [56]

Все эти решения и положения предусматривают: повышение уровня обслуживания дорожной инфраструктуры; строительство контрольно-пропускных пунктов рядом с границами; ограничение контроля в трех точках коридоров (отправление, пограничное и прибытие); создание центров наблюдения за практикой вдоль коридоров; упрощение и согласование процедур и правил; и создание национальных комитетов и регионального комитета по упрощению перевозок, а также Комитета по управлению каждым коридором. В них определяются службы, уполномоченные проводить проверки (полиция, таможня, жандармерия, водные и лесные ресурсы), а также типы транспортных средств (рефрижераторы, контейнеры и другие дорожные транспортные средства, соответствующие установленным стандартам герметизации), для которых применяется ограничение на трехточечный контроль. Строительство пограничных контрольно-пропускных пунктов (КПИ) направлено на укрепление сотрудничества между государственными службами, осуществляющими там контроль, облегчение пересечения границ и снижение транспортных расходов.

Также предусмотрено правовое регулирование ограничения контроля в трехточечных коридорах. Директива № 08/2005/СМ/УЕМОА от 12.16.2005 г., которая определяет службы, уполномоченные проводить проверки; устанавливает, что контрольно-пропускные пункты ограничены тремя пунктами (отправление, граница и прибытие) на автомагистралях между государствами Союза для любого типа транспортных средств. [63]

Таможня государств ЭКОВАС использует систему таможенных информационных технологий (АСОТД), разработанную ЮНКТАД, за исключением таможен Сенегала, которые имеют систему GAINDE, и таможен Ганы, которые используют систему АСОТД. Однако, используемые версии АСОТД отличаются друг от друга в разных государствах, и, кроме того, ни одна из используемых в настоящее время версий не управляет транзитом. С ЮНКТАД заключены договоренности о том, чтобы помочь государствам-членам перейти к соответствующим вариантам АСОТД. Таким образом, кот-д'Ивуар предпочел использовать Мир Асотд (Sysdam World), который функционирует и поддерживает транзит. Мали, Буркина-Фасо мобилизовали финансирование для миграции в Асотд по всему миру. Но уже в целях стандартизации формата таможенных данных в марте 2004 года были приняты таможенная процедура и контрольные таблицы. [63]

Для управления и контроля за осуществлением руководящих принципов, решений и правил, в связи с упрощением перевозок в ЭКОВАС был принят ряд институциональных мер, которые включают: создание национальных комитетов, регионального комитета по упрощению процедур перевозок и комитетов по управлению коридорами; создание наблюдательных центров практики вдоль коридоров; создание офисов для администрирования коричневой карты.

Однако, не удачно принятое законодательство, в части регулирования автомобильных перевозок создало проблемы и препятствия на пути осуществления положений, касающихся упрощения перевозок. Основными из них являются: препятствия в соответствии с TRIE; возникли проблемы, связанные с организацией грузовых перевозок; проблемы, связанные с разделением таможенных данных и информации и другое.

Рассмотрим препятствия в соответствии с TRIE. После подписания конвенций TIE и TRIE, они никогда не применялись. Условиями для осуществления сортировки являются: отмена заявления сортировки, сводная, Единая, в начальной точке операции межгосударственного автомобильного

транзита; создание гарантийного фонда, выполняющего роль залога; приведение в соответствии со стандартами авторизованных транспортных средств с определенными критериями неприкосновенности и герметичности.

Основными препятствиями на пути эффективного осуществления конвенций TRIE/TIE являются: сбор средств, предназначенных для гарантийных фондов для межгосударственных автомобильных перевозок, и управление ими; отсутствие согласования условий лицензирования авторизованных транспортных средств; разъединение таможенной информации, касающейся транзитных автомобильных перевозок; организация грузовых перевозок. С момента вступления в силу Конвенции TRIE было взято несколько обязательств по ее осуществлению, но каждый раз возникали проблемы, которые требовали дополнительных исследований и/или консультаций. [56]

Таким образом, выше было рассмотрено нормативно-правовое регулирование международных автомобильных перевозок, в целом, в Западной Африке и в Республике Мали, в частности. Были выявлены и слабые места правового регулирования, в связи с этим, необходимым является проведение следующих мероприятий:

1) Осуществление конвенций TIE и TRIE. Для этого необходимо сделать гарантию достоверной, согласование законодательства о допуске транспортных средств и водителей; ускорение взаимодействия таможенных информационных систем; ускорить процесс геолокации и радиосвязи.

2) Внедрение руководящих принципов ограничения контрольно-пропускных пунктов.

3) Применение коричневой карты ЭКОВАС. Система коричневых страховых карт была введена в действие протоколом а/П1/5/82, подписанным главами государств и правительств экономического сообщества западно-африканских государств (ЭКОВАС) 29 мая 1982 года в Котону, Народная Республика Бенин. [63]

Основная цель этой системы состоит в том, чтобы гарантировать жертвам дорожно-транспортных происшествий своевременную и справедливую компенсацию ущерба, причиненного им автомобилистами-нерезидентами, посещающими их территорию из других государств-членов ЭКОВАС. В Европе аналогичная система, Зеленая карта, была введена в действие в 1953 году. [63]

Система коричневой карты функционирует через сеть из четырнадцати национальных офисов, расположенных в каждом из четырнадцати государств-членов. Каждое национальное бюро выполняет две основные функции: а) сделать коричневую карту доступной для автомобилистов-резидентов; таким образом, Национальный офис играет роль выдающего офиса; б) провести расследование и урегулировать претензии, связанные с аварией, вызванной автомобилистами, имеющими коричневые карты; таким образом, Национальный офис играет роль менеджера офиса.

Итак, рассмотрев нормативно-правовое регулирование автомобильных международных перевозок, согласно структуры работы, необходимо описать правовое регулирование международных перевозок железнодорожным транспортом.

2.1.2 Железнодорожный транспорт

Почти все железнодорожные системы в Африке берут свое начало в начале двадцатого века, когда европейские колониальные державы построили железнодорожные линии для поддержки военных передвижений и транспортировки товаров, произведенных в крупных горнодобывающих или сельскохозяйственных предприятиях. В настоящее время железная дорога Африканских государств уже давно требует улучшения, а у государств, не имеющих выхода к морю, еще сильнее усугубляется ситуация транспортной логистики. Одним из них является Республика Мали, которая вынуждена осуществлять транзит своих импортных и экспортных товаров через

соседние порты, в том числе порт Абиджан в Кот-д'Ивуаре, порт Tema в Гане, порт Ломе в Того и особенно порт Дакар в Сенегале, только на последний приходится более половины импортных перевозок в основном из Мали благодаря наличию железнодорожной сети из Дакара в Бамако, которая активно участвует в торговле. Прежде чем рассмотреть нормативно-правовое регулирование международных перевозок грузов по железной дороге Республики Мали, дадим понятие международного транзита грузов по железной дороге.

Под транзитом понимается тот факт, что товар перемещается между двумя таможнями в порядке отмены пошлин и мер контроля за внешней торговлей и обменом валюты. Цель этого режима состоит в том, чтобы облегчить международные перевозки грузов, избегая необходимости делать последовательные заявления о въезде и выезде при пересечении границ в течение всего срока перевозки, если маршрут пролегает через различные страны.

Формальности различаются в зависимости от вида транспорта и в зависимости от того, проходит ли маршрут перевозки товаров через две или более таможенных территорий (международный транзит). Международный транзит позволяет на основе одного документа заранее подготовить всеобъемлющую процедуру, а не выполнять несколько формальностей.

Основными нормативно-правовыми актами, регулирующие правила международных перевозок по железной дороге являются: Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года; ТИФ, КБК, Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных режимов, так называемая Киотская конвенция от 1973 года; Международная конвенция о транзитной торговле для стран, не имеющих выхода к морю (Нью-Йорк, 1965 год). Рассмотрим кратко эти нормативно-правовые акты. [56]

1) Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года (с изм. от 3 июня 1999 года). Указанная

Конвенция, первой редакцией которой принято считать Бернскую конвенцию 1890 г. (Речь идет о Конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК), путем многократных изменений и пересмотров приобрела сегодняшний вид в результате вступления в силу с 1 июля 2006 г. Вильнюсского протокола об изменениях Конвенции от 3 июня 1999 г. Последняя редакция Конвенции стала итогом деятельности Международного комитета железнодорожного права (CIT (Comite Internationale des Transport par Chemins de Fer) (франц.)), который на протяжении многих лет разрабатывал и согласовывал корректуры и дополнения в текст КОТИФ от 9 мая 1980 г.

Конвенция, официальными языками которой являются французский, немецкий и английский, является официальным международным договором, требующим ратификации для официального присоединения к нему. В отличие от СМГС, которое является межведомственным международным договором, в котором участвуют национальные железные дороги стран-участниц, страны - участницы КОТИФ составляют «Межправительственную организацию» (ОТИФ) - юридическое лицо со штаб-квартирой в г. Берне (Швейцария). ОТИФ имеет право заключать договоры, приобретать или отторгать любого вида имущества, обращаться с исками в суд и пр. Конвенция кроме целей организации, общих положений, структуры и деятельности, финансов, порядка регулирования споров, процедур изменения Конвенции и заключительных положений содержит ряд Единых правил, предписания которых являются основными регуляторами отношений, связанных с международной железнодорожной перевозкой. Эти Правила оформлены как приложения к КОТИФ. Среди них применительно к предмету данного издания следует выделить:[64]

Приложение А - Единые правила к договору о международных перевозках пассажиров железнодорожным транспортом (ЦИВ);

Приложение В - Единые правила к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ);

Приложение С - Регламент международной железнодорожной перевозки опасных грузов (РИД);

Приложение D - Единые правила к договору об использовании вагонов в международном железнодорожном сообщении (ЦУВ);

Приложение E - Единые правила к договору об использовании инфраструктуры в международном железнодорожном сообщении (ЦУИ) и др. [56]

В отличие от СМГС, где отношения по использованию подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры не регламентированы, а речь идет о различных видах услуг, оказываемых национальными железными дорогами, КОТИФ разделяет договорные отношения по перевозке грузов, по использованию вагонов, по использованию инфраструктуры. Это оправданно, так как виды этих договорных отношений и стороны указанных договоров различны.

2) ТИФ. Это двустороннее соглашение о международных железнодорожных перевозках, известное как (TIF), в котором определяются условия функционирования сети между заинтересованными странами, правила транзитных процедур на любой территории.

3) Международная Конвенция по безопасным контейнерам (КБК). От имени Правительства СССР Конвенция подписана в Лондоне 23 августа 1973 г. Ратификационная грамота СССР сдана на хранение Генеральному Секретарю Межправительственной морской консультативной организации 24 августа 1976. Конвенция вступила в силу 6 сентября 1977 г. Настоящая Конвенция распространяется на новые и существующие контейнеры, используемые в международных перевозках, исключая контейнеры, специально предназначенные для воздушных перевозок.[64]

4) Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных режимов (Киотская конвенция) была заключена в Киото 1973 г. Основные цели Конвенции: осуществление программ, направленных на постоянное совершенствование и повышение эффективности таможенных

правил и процедур; предсказуемость, последовательность и открытость при применении таможенных правил и процедур; предоставление заинтересованным сторонам всей необходимой информации, относительно законов, нормативных правовых и административных актов по таможенному делу, таможенных правил и процедур; применение современных методов работы, таких как контроль на основе управления рисками и методов аудита и максимальное практическое использование информационных технологий; сотрудничество с другими национальными органами власти, таможенными службами других государств и торговыми сообществами, во всех случаях, где это необходимо; внедрение соответствующих международных стандартов; обеспечение беспрепятственного доступа заинтересованных сторон к процедурам рассмотрения в административном и судебном порядке.

Положения Конвенции сформулированы не в виде норм прямого действия, а в виде принципов, на основе которых национальное законодательство должно вырабатывать конкретные правила регулирования тех или иных процедур. Достижение поставленных целей авторы Конвенции видят в упрощении таможенных процедур в целях ускорения внешне-торгового товарооборота, содействия торговле и снятия необоснованных административных барьеров. Причем вся эта работа должна производиться в рамках постоянного, открытого и эффективного взаимодействия государства и бизнеса.

В соответствии с философией Конвенции таможенный контроль как способ обеспечения надлежащего применения таможенного законодательства и соблюдения предписаний других подзаконных и нормативных актов должен осуществляться при максимальном облегчении условий и соблюдения интересов международной торговли. В связи с объективной ограниченностью ресурсов таможенной службы таможенный контроль должен ограничиваться минимумом, необходимым для достижения основных целей, и должен осуществляться на основе выборочности и при максимально возможном применении методов управления рисками. Таким

образом, таможенные органы смогут использовать имеющиеся ресурсы с наибольшей эффективностью и смогут сосредоточить свои усилия на наиболее уязвимых операциях и поставках. Использование в этих целях систем анализа и управления рисками позволит таможенным органам, сосредоточить внимание на областях повышенного риска, повысить возможности выявления таможенных правонарушений, и в противовес этому позволит предоставить законопослушным участникам внешней торговли более благоприятные и щадящие условия.

5) Международная конвенция о транзитной торговле для стран, не имеющих выхода к морю (Нью-Йорк, 1965 год). Согласно данной Конвенции, государства, не имеющие морского берега, для того чтобы пользоваться свободой морей на равных правах с прибрежными государствами, должны иметь свободный доступ к морю. Для этой цели государства, расположенные между морем и государством, не имеющим морского берега, по общему соглашению с этим последним и в соответствии с существующими международными конвенциями предоставляют: а) государству, не имеющему морского берега, на основе взаимности, свободный путь через свою территорию; б) судам, плавающим под флагом этого государства, на условиях равенства со своими судами или судами других государств, доступ к морским портам и использованию этих портов. [66]

Итак, выше кратко были рассмотрены основные нормативно-правовые акты, регулирующие международные железнодорожные перевозки в Республике Мали. Перевозка грузов по железной дороге, осуществляется также с помощью документов, сопровождающих товары в международном транзите, основными из них являются: TIF и декларация о доставке. Tif является упрощенной декларацией для международного железнодорожного транзита и регулируется Конвенцией. Декларация о доставке- необходима для всех видов товаров, она сопровождает товар на протяжении всего пути его следования, в отгрузочной декларации указывается информация о характере товара, весе, имени грузополучателя, станции отправления.

Отгрузочная декларация составляется в нескольких экземплярах, в том числе: для станции отправления, для отправителя, для контроля доходов, для выставления счетов, для сопровождения товара(в двух экз.).

Железные дороги Республики несут коллективную ответственность за весь маршрут. Существует презумпция ответственности за полную или частичную потерю, повреждение или задержку с момента получения товара до момента доставки. Таким образом, выше было рассмотрено правовое регулирование международных перевозок грузов по железной дороге и автомобильным транспортом Республики Мали. Согласно структуры работы, перейдем к анализу организации международных перевозок страны.

2.2 Анализ организации международных перевозок

2.2.1 Анализ управления автомобильным транспортом

За управление транспортным сектором в Мали отвечает Министерство оборудования, транспорта и освобождения от ответственности (METD). Его миссия заключается в разработке и реализации национальной политики в области оборудования и транспорта в соответствии с указом № 07-387/P-RM от 15 октября 2007 года, устанавливающий его полномочия. Конкретные функции METD, представлены на рисунке 21. Metd состоит из четырех направлений и множества услуг. Он также находится под опекой автономных органов. [63]

Национальное Управление автомобильных дорог (ДНР), созданное законом № 02-057 от 16 декабря 2002 года, отвечает за все, что связано с дорожной инфраструктурой. Его задача заключается в разработке элементов национальной политики в области дорог и строительных работ, а также в обеспечении координации и контроля за деятельностью государственных и частных служб и учреждений, способствующих осуществлению этой политики. [66]

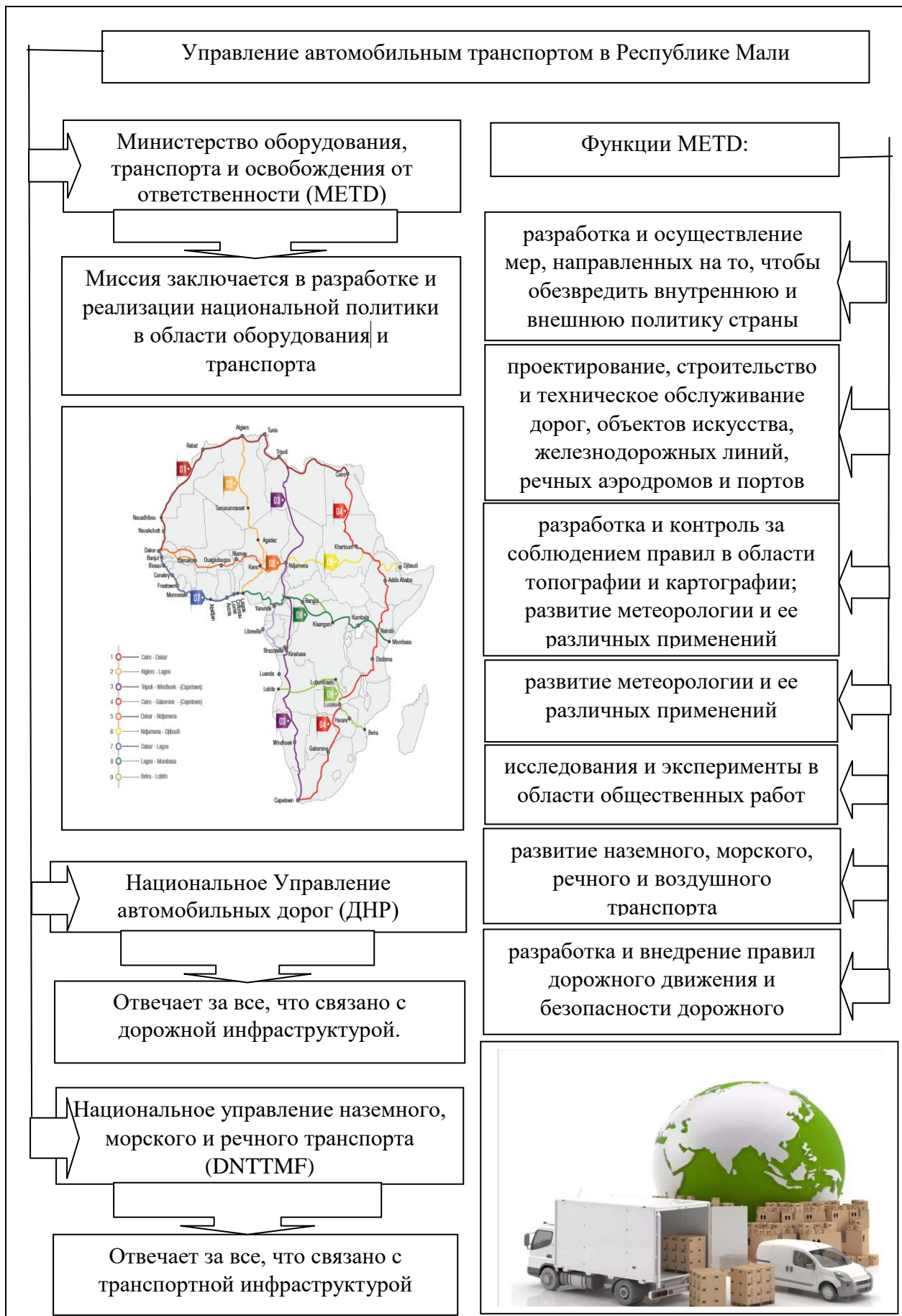


Рисунок 21- Управление автомобильным транспортом в Республике

Мали[63]

Национальное управление наземного, морского и речного транспорта (DNTTMF), созданное законом № 02-057 от 16 декабря 2002 г. Управление отвечает за все, что связано с транспортной инфраструктурой, за исключением дорог. Ему поручено разрабатывать элементы национальной политики в области автомобильного, железнодорожного, морского и речного транспорта, а также обеспечивать координацию и контроль за внешними, региональными, прикрепленными службами, а также государственными и частными учреждениями, которые способствуют осуществлению этой политики.

Сеть трансафриканских автомобильных дорог включает трансконтинентальные дорожные проекты, разрабатываемые Африканским союзом, Африканским фондом развития Банк (АфБР) и Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА ООН) совместно с Региональными экономическими сообществами. Общая протяженность девяти автомагистралей сети составляет 56 683 км, рисунок 22. [63]

В Республике Мали имеется обширная дорожная сеть, включающая 89 024 км, из которых примерно 24 000 км проложены, начиная от сельских (хлопковых и пастушьих) дорожных дорожек и заканчивая международными дорожными коридорами, покрытыми либо асфальтобетоном, либо поверхностным штукатурным покрытием. Сеть с покрытием, состоящая в основном из национальных дорог, имеет линейную протяженность 5700 км. Плотность дорожного движения составляет 1,80 км/100 км², что является одним из самых низких в Африке. [66]

Текущие дорожные перевозки Республики Мали, полученные в результате дорожных расчетов и некоторых конкретных исследований, сводятся к следующему: для асфальтированных дорог- на межгородских участках движение варьируется от 50 до более 1000 транспортных средств в день, в том числе 30,0 при 50,0% транспортных средств большой грузоподъемности. На пригородных участках, особенно в столице Бамако,

трафик варьируется от 2000 до 4000 автомобилей в день, в том числе от 15,0 до 25,0% автомобилей большой грузоподъемности.



Рисунок 22- Схема трансафриканских автомобильных дорог [70]

На наиболее загруженных битумных участках столицы Мали, города Бамако трафик колеблется от 4000 до 30000 автомобилей в день. На современных грунтовых дорогах проезжает от 40 до более 200 транспортных

средств в день. На междугородних, пригородных и городских участках проезжает от 100 до 500 транспортных средств в день, из которых от 20,0 до 30,0% составляют тяжелые транспортные средства. [66]

Транспортный сектор в зоне ЭКОВАС играет ключевую роль в экономическом развитии субрегиона и примерно генерирует 6,0% валового внутреннего продукта. Расходы на перевозку товаров и людей являются одними из самых высоких в мире. Они остаются очень дорогими в этом районе. Конкуренция в секторе автомобильного транспорта недостаточно развита, а дорожные хлопоты приводят к дополнительным расходам и потере времени. Количество контрольно-пропускных пунктов варьируется от страны к стране в зависимости от характера перевозимого товара и дорожного коридора. Для улучшения ситуации на дорогах Западной Африки, в том числе и в Республике Мали требуется финансирование. Одним из крупных инвесторов по ситуациям на дорогах является- Африканский Банк развития, который продолжает финансировать данный сектор экономики. В продолжении темы, рассмотрим, как инвестиции в автотранспортную отрасль Западной и Северной Африки повлияли на результаты работы трансафриканских автомагистралей, рисунок 23.

1) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: Центральный коридор TSH (Часть Транссахарского шоссе). [70]

Транссахарская автомагистраль (TSH) является одним из крупных интеграционных проектов. Магистраль напрямую связывает шесть стран, входящих в три из восьми региональных экономических сообществ Африканского союза, а именно Алжир, Тунис, Мали, Нигер и Нигерию (ЭКОВАС) и Чад (ЭСЦАГ). Общая протяженность TSH составляет 9 022 погонных километра. В настоящее время 80,0% дороги автомагистрали уже заасфальтировано. Участок в северных зонах Мали поможет открыть регионы Гао и Кидаль и увеличить торговлю между Мали и Алжиром.



Рисунок 23- Трансафриканские автомагистрали Западной и Северной Африки[70]

Африканский Банк развития впервые профинансировал раздел TSH в 2005 году. В 2013 году последовали трансграничные участки в Нигере, Чаде и на границе с Алжиром, а также строительство моста длиной 543 метра на реке Нигер. Второй этап проекта в 2018 году касался Бурема- Секция Кидаль в Мали.

В результате финансирования транссахарской автомагистрали (TSH) и проведения необходимых работ, были получены следующие результаты:

А) Таможенная стоимость на границах: Алжир-Нигер составила 5 млрд. африканских франков (КФА) в 2013 году, 26 млрд. африканских франков в 2018 году (+420,0%);

Б) Таможенная стоимость на границах: Нигер-Чад составила 2 миллиарда швейцарских франков в 2013 году, 14 миллиардов швейцарских франков в 2018 году (+600,0%);

В) Среднее время, проведенное на границе Буркина-Фасо-Нигера составило 24 часа до границы, 2 часа после границы;

Г) Количество транспортных средств, пересекающие границу Алжира-Нигера составило 62 в день в 2013 году, 116 в день в 2018 году;

Д) Транзит большегрузных транспортных средств из европейских портов в города Северного Нигера (Арлит Ассамакка, Агадес) составил 40 дней в 2013 году, 18 дней в 2018 году.

Ж) Средний трафик на участке Мали составил 104 км/ч в день в 2018 году, к 2024 году прогнозируется показатель 190 км/ч в день.

2) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: Коридор Бамако – Сан-Педро. Союз стран бассейна реки Мано: соединение регионов, не имеющих выхода к морю, с прибрежным югом.

Коридор Бамако-Сан-Педро в районе Союза рек Мано включен в приоритетные программы ЗАЭВС и ЭКОВАС. Порт Сан Педро станет транзитным портом для Мали и Буркина-Фасо. Участки дорог на юге Мали и севере Кот-д'Ивуара проходят через основные сельскохозяйственные районы.

Проект коридора состоит из двух этапов и дополняет проект развития дорог и транспорта Союза стран бассейна реки Мано.

Проекты, поддерживаемые Африканским банком развития, являются частью недостающих региональных связей на Трансзападноафриканской прибрежной автомагистрали (Лагос-Дакар-Коридор Нуакшот). Работы состояли из асфальтирования участков и включения резервирования для оптического волокна. Системы освещения на солнечных батареях установлены в ряде мест. В результате финансирования и проведения необходимых работ по транспортному коридору: Бамако - Сан-Педро, были получены следующие результаты:

А) Совокупное время в пути на соответствующих участках составило 25 часов до границы и 10 часов после границы;

Б) Среднее время, проведенное на границе составило 24 часа до и 2 часа после границы;

В) Эксплуатационные расходы на грузовые автомобили в 2014 году составили 1,7 доллара США/км, 0,8 доллара США/км в 2020 году.

3) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: Коридор Дакар–Бамако – Уагадугу – Ниамей. Соединяющие коридоры, ведут к порту Дакар. Объединение коридоров между Мали и Гвинеей в направлении порта Дакар способствует укреплению экономической интеграции и субрегионального сотрудничества стран - членов ЗАЭВС и ЭКОВАС и открытию внутренних районов страны. Дорога Лабе-Тамбакунда между Гвинеей и Сенегалом пересекает регион с высоким потенциалом в области сельского хозяйства и животноводства. [70]

В результате финансирования, Африканским банком развития, в коридоре Бамако - Дакар было построено 2 моста общей протяженностью 328 м, а на реке Фалеме на границе между Мали и Сенегалом был построен мост длиной 250 м с единым пограничным постом. Направляясь на восток, участок коридора Дори-Тера теперь представляет собой дорогу шириной 7 метров с дополнительными городскими дорогами в обоих городах. В

результате финансирования и проведения необходимых работ по транспортному коридору: Дакар–Бамако–Уагадугу–Ниамей, были получены следующие результаты:

А) Увеличение торговли внутри сообщества с 10,0% в 2005 году до 30,0% в 2015 году и увеличение внешней торговли на 10,0% за тот же период;

Б) Время на границе с Сенегалом сократилось с 1 дня в 2005 году до 2 часов в 2015 году;

В) Время на транзит через Сенегал сократилось с 3 дней в 2005 году до 1 дня в 2015 году.

4) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: Коридор Дакар–Абиджан. Данный коридор способствует расширению торговли в странах Союза стран бассейна реки Мано и за его пределами. Коридор Дакар-Абиджан также является частью Трансафриканской автомагистраль 7 Дакар-Лагос. Направляясь на юг, дорожные улучшения в Южной Сенегал и мост Сенегамбия обеспечивают транзит сельскохозяйственной продукции в соседние страны Гамбию, Гвинею Бисау и Гвинея. В Либерии программа развития автомобильных дорог Союза стран бассейна реки Мано направлена на преодоление изоляции сельских районов и улучшение интеграции на границе с Кот-д'Ивуаром. [70]

Восстановление участка Сеноба-Зигинчор в Сенегале завершает недостающее звено на дороге на Юг. Мост длиной 942 метра через реку Гамбия и два пограничных пункта с одной остановкой были официально открыты в 2019 году. Между Гвинеей-Бисау и Гвинеей новая асфальтированная дорога и мост через реку Когон заменят нынешние грунтовые дороги и паромную переправу. В настоящее время строятся подъездные дороги к коридору в Либерии, облегчающие трансграничную торговлю с Кот-д'Ивуаром по коридору. В результате финансирования и проведения необходимых работ по транспортному коридору: Дакар – Абиджан, были получены следующие результаты:

А) Ежегодные объемы торговли Кот-д'Ивуар-Гвинея увеличились со 103 миллионов тонн в 2013 году до 139 миллионов тонн в 2019 году;

Б) Ежегодные объемы торговли Кот-д'Ивуар-Либерия планируется увеличить с 445 миллионов тонн товаров в 2017 году до 560 миллионов тонн в 2022 году;

В) Таможенные формальности сокращены с 4 часов в 2011 году до 2 часов в 2016 году;

Г) Глобальный индекс конкурентоспособности инфраструктуры в Гамбии увеличился с 3,8 до 4,8, а в Сенегале - с 2,7 до 3,7. [70]

5) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: Коридор Абиджан – Лагос (Центральная часть вдоль Гвинейского залива).

Коридор Абиджан–Лагос является частью более протяженного коридора Дакар-Лагос, и его развитие подпадает под Программу развития инфраструктуры -Развитие в Африке (PIDA). Коридор имеет протяженность 1028 км и пересекает 4 прибрежные границы. Он соединяет наиболее густонаселенные и экономически активные районы субрегиона и соединяется с железнодорожной сетью, крупными портами и аэропортами. Коридор в настоящее время поддерживает примерно 75,0% торговой деятельности субрегиона и считается основой мультимодальной торговой логистики.

При поддержке ЗАЭВС проект Африканского банка развития по облегчению перевозок по коридору Абиджан-Лагос начался с проектов в торговых центрах в Гана, за которыми последовала модернизация участков прибрежных дорог в Бенине и Того, включая скоростную автомагистраль 2x2. Банк также финансировал работы по защите существующей инфраструктуры от береговой эрозии. Между Бенином и Того был построен единый пограничный пост. В 2018 году Банк профинансировал технико-экономическое обоснование эффективной реализации предлагаемой новой шестиполосной (3-полосной двухполосной) автомагистрали с проезжей частью в коридоре. В результате финансирования и проведения необходи-

мых работ по транспортному коридору: Абиджан – Лагос, были получены следующие результаты:

А) Объем внутренней торговли между странами ЭКОВАС планируется увеличить с 11,0% в 2011 году до 15,0% к 2025 году;

Б) увеличение товарооборота на 15,0% после завершения работ на скоростной автомагистрали Того-Бенин

В) Совокупное время в пути на соответствующих участках составило 75 часов до границы, 36 часов после границы;

Г) Среднее время пересечения границы Бенина и Того составило 7 часов в 2015 году, 3 часа в 2020 году.

Д) Объем торговли, зафиксированный на границе Хиллаконджи между Бенином и Того, увеличился на 20,0% с 2010 по 2014 год. [70]

б) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: Коридор Ломе– Уагадугу (недостающие звенья на пути на юг, к Гвинейскому заливу). Порт Ломе в Гвинейском заливе служит перевалочным узлом на побережье Западной Африки и воротами в Мали, Нигер и Буркина-Фасо, не имеющие выхода к морю, а также в северные районы Нигерии. Автомобильный коридор Ломе-Уагадугу является частью приоритетных автомагистралей сети общественных дорог Западноафриканского экономического и валютного союза (ЗАЭВС). Коридор протяженностью 975 км состоит из участков дорог с различным уровнем обслуживания.

Финансирование Африканского банка развития позволили охватить более 300 км дороги в коридоре Ломе– Уагадугу и единый пограничный пост между двумя странами. Проект порта Ломе предусматривал строительство, разработку и эксплуатацию нового терминала по перевалке контейнеров с годовой пропускной способностью 1,5 миллиона 20-футовых контейнерных единиц. В результате финансирования и проведения необходимых работ по транспортному коридору: Ломе–Уагадугу, были получены следующие результаты:

А) Среднее транзитное время по коридору Ломе–Уагадугу для большегрузных транспортных средств сократилось с 6 дней до 3 дней в 2016 году;

Б) Среднее время, проведенное на границе составило 48 часов до границы, 2 часа после границы;

В) Ежегодный прирост объема торговли внутри сообщества в зоне ЗАЭС увеличился, в целом рост составил с 10 млн. тонн в 2011 году до 19 млн. тонн в 2016 году.

Г) Ежегодный прирост объема перевозок по коридору, проходящему транзитом в Буркина-Фасо, Нигер и Мали или из них, увеличился. В целом рост составил 0,35млн. тонн, с 1,56 млн. тонн в 2011 году до 1,91 млн. тонн в 2016 году. [70]

7) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: коридор Tema–Уагадугу, соединяющий не имеющие выхода к морю Буркина-Фасо и Нигер с главным портом Ганы. Коридор Бамако-Уагадугу - Аккра-Тема протяженностью почти 2000 км представляет собой асфальтированное шоссе, состоящее из участков с различными техническими характеристиками. Коридор обслуживает 30,0% транзитных перевозок стран зоны, не имеющих выхода к морю.

Финансирование модернизации коридора в 2003 году было дополнено 2 соседними пограничными контрольными пунктами. Дорога Фуфулсо-Савла является кратчайшим связующим звеном с точки зрения расстояния между Тамале, крупнейшим городом на севере Ганы, и Вашингтоном (столицей региона Верхний Запад). В 2010 году Африканский банк развития включил выровненные дренажные системы в крупных населенных пунктах вдоль дороги; строительство 4 основных рынков, 4 основных парков грузовых автомобилей, расположенных в Фуфулсо, Даманго и Савле, включая пункты взимания платы и билетные кассы, а также строительство 2 компьютеризированных станций взвешивания на мосту в Даманго и Пила для контроля нагрузки на ось. В результате финансирования и проведения

необходимых работ по транспортному коридору: Tema–Уагадугу, были получены следующие результаты:

А) С 2008 года объем внешней торговли стран ЗАЭВС, не имеющих выхода к морю, увеличился на 15,0% через порты стран ЗАЭВС и Ганы;

Б) С 2008 года время в пути сократилось в среднем на 50,0%;

В) Стоимость нетрадиционного экспорта между Ганой и ЭКОВАС увеличилась с 365 миллионов долларов США в 2007 году до 417 миллионов долларов США в 2014 году.

Г) Среднее время в пути от Купелы в Буркина-Фасо до границы с Нигером планируется сократить с 7,4 часов в 2017 году до менее, чем 5 часов в 2022 году. [70]

8) Трансафриканская автомагистраль Западной и Северной Африки: Транс-Тунисский коридор(часть Трансмагрибской магистрали).

Трансмагрибское шоссе предназначено для сближения пяти стран Арабского Магриба путем создания автомобильного коридора, соединяющего Нуакшот, Мавритания, с Каиром, Египет. Несмотря на свой экономический потенциал, Юго-восточный Тунис борется за повышение конкурентоспособности и создание достаточных возможностей для трудоустройства.

В 2011 году в координации с Японским агентством по сотрудничеству и правительством Туниса Африканский банк развития профинансировал проект, связывающий город Габес с тунисско-ливийской границей. Дорога представляет собой двухполосное шоссе с 5 развязками, обслуживающими города по пути. Гейбы- Участки Меденин и Меденин-Рас Jdir были завершены в 2019 и 2020 годах соответственно. В 2015 году Банк одобрил финансирование проекта «Тунис - Модернизация дорожной инфраструктуры» для улучшения качества дорожной сети и условий движения пользователей в целевых районах, которые охватывают все регионы страны. [70]

В результате финансирования и проведения необходимых работ по Транс-Тунисскому транспортному коридору были получены следующие результаты: среднегодовой рост ежедневного потока грузов, перевозимых

автомобильным транспортом увеличился на 8,0% в период с 2015 по 2020 год. [68]

Таким образом, выше была рассмотрена система управления автомобильным транспортом в Республике Мали и результаты модернизации транс-африканских автомагистралей Западной и Северной Африки. Не зря осуществляется финансирование проектов по улучшению дорожного полотна и других мероприятий отрасли автомобильного транспорта. Как показывают результаты, наблюдается сокращение времени нахождения на границе, сокращается среднее время в пути, увеличиваются объемы внешней торговли между странами. Несмотря на то, что большую роль в финансировании автодорог играет Африканский банк развития, тем не менее одним из факторов, препятствующих развитию транспортного сектора, все же является состояние дорожной сети. [31] [29]

Сеть транспортной инфраструктуры Мали развита слабо. По Индексу развития инфраструктуры Африки (AIDI) в 2020 году Мали заняла 36-е место из 54 стран. Из-за ухудшения состояния дорог с твердым покрытием протяженность дорог хорошего качества сократилась вдвое - с 6079 км в 2015 году до 2667 км в 2018 году. 2,99% классифицированной дорожной сети имеет твердое покрытие и находится в хорошем состоянии. Это свидетельствует о существующем огромном дефиците дорожной инфраструктуры. [30]

Африканский банк развития, который помог стране укрепить свою транспортную инфраструктуру и сократить ее положение, не имеющее выхода к морю, благодаря региональному дорожному проекту Мали-Кот-д'Ивуар, продолжит поддерживать этот сектор с помощью важного дорожного проекта Бурем-Кидаль, реализация которого свяжет Мали и Алжир и соединит зоны конфликтов с остальной частью страны. Дополнительная поддержка со стороны других партнеров также поможет укрепить транспортную инфраструктуру страны. [7] Не менее важным в транспортной логистике Республики Мали является железнодорожный транспорт, перейдем к рассмотрению этой части вопроса.

участка на въезде в столицу Мали, путь такой же, как и во время его реконструкции, проведенной в период с 1936 по 1957 год.



Рисунок 25- История железной дороги Бамако-Дакар[34]

За последние несколько лет количество дорожных происшествий, таких как сход с рельсов, значительно возросло. Эта ситуация в основном связана с увеличением количества сломанных рельсов. От границы между Сенегалом и Мали до Кайеса, а затем от Тинтибы до практически Бамако на общей протяженности 558 км трасса оснащена рельсами, установленными на металлических шпалах с прорезными соединениями. Этот тип оборудования представляет определенный уровень опасности, особенно на стыках. Таким образом, эта метрическая полоса и парк подвижного состава устарели и не обеспечивают надежного регулярного движения.

Перейдем к анализу системы управления. После 60-х годов Управление железных дорог Западной Африки было разделено на две совершенно разные компании: Управление железных дорог Сенегала (Rcfs) и Управление железных дорог Мали (Rcfm). Раскол, который был недолгим, поскольку через два года оба государства согласовали соглашение о совместном использовании железнодорожного коридора.

Это соглашение в области управления коридором действовало более четырех десятилетий. И это несмотря на трудности, связанные с высокой конкуренцией со стороны автомобильного транспорта, а также, что особенно важно, с отсутствием технического обслуживания и инвестиций в железнодорожные пути и подвижной состав. Ситуация, к которой добавилась хроническая задолженность двух государств Мали и Сенегала, которые больше не могли получить доступ к кредитам, снизили возможность сохранения монополии на железнодорожные перевозки. Международные финансовые учреждения, такие как Всемирный банк и французское агентство по развитию, возражали против требования приватизации сектора в отношении кредита в размере 61,6 миллиона евро, который они запрашивали. Идея, которую отстаивали эти два финансовых учреждения, тогда основывалась на государственном и частном управлении этой двунациональной железнодорожной линией. [69]

Прекращение действия концессионного соглашения, подписанного между государствами Мали и Сенегала, касающегося управления и эксплуатации железнодорожной магистрали Дакар-Бамако, вступило в силу. Железнодорожная компания Transrail уступила место «железной дороге Дакар-Бамако», новому предприятию, созданному обоими Штатами для управления переходным этапом. Новой компанией управляет команда, состоящая из двух руководителей из Сенегала и столько же руководителей из Мали. Общее руководство возложено на Джозефа Габриэля Самбу из Сенегала, из Мали -Джибриль Нама Кейта, который отвечает за общее управление и оборудование, его согражданину Сори Самбу Диаките

доверено управление транспортом, и, наконец, Сенегалец Амаду Сире Салл назначен ответственным за управление инфраструктурой. Задача этой созданной руководящей команды состоит в том, чтобы обеспечить строгое совместное управление для своевременного достижения целей.

В связи с тем, что железнодорожное полотно Дакар-Бамако находится в состоянии глубокой деградации, правительства Мали и Сенегала планируют объединить свои усилия по восстановлению железной дороги Дакар-Бамако. Основные цели восстановления железной дороги Дакар-Бамако представлены на рисунке 26. Кроме того, правительства Мали, Гвинеи, Кот-д'Ивуара и Буркина-Фасо намерены реализовать проект по соединению железных дорог. [20]



Рисунок 26- Основные цели восстановления железной дороги Дакар-Бамако[69]

Железная дорога экономически важна для Мали (добыча полезных ископаемых, выход к морю и др.). Железнодорожный транспорт может извлечь выгоду из широкого рынка и сильных конкурентных преимуществ в нынешних условиях роста цен на энергоносители. В связи с возникшими трудностями данного сектора в Республике Мали, необходимым является принятие следующих мер:

А) Государствам Мали и Сенегала следует ускорить осуществление текущих реформ, особенно на институциональном уровне, с тем чтобы создать основу для максимального использования значительных инвестиций, необходимых для строительства инфраструктуры.

Б) Техническим и финансовым партнерам необходимо поддерживать любое решение, позволяющее финансировать внешнюю инфраструктуру;

В) В рамках программ железнодорожных соединений реализовывать различные инициативы, в частности: Мали– Гвинея(Бамако-Бугуни-Канкан); Мали-Кот-д'Ивуар (Бугуни-Сикассо-Уанголодугу) и другие. [20] [69]

Необходимость совершенствовать существующую систему железнодорожных перевозок Республики Мали, объясняется также тем, что данный вид транспорта сокращает выбросы парниковых газов. Транспортный сектор -это одна из опор международной торговли и современного мира в целом, а железнодорожные перевозки - важнейший компонент этой экосистемы.

Железнодорожные перевозки имеют целый ряд преимуществ перед другими видами транспорта, в том числе экологические. По данным индекса ERAI, по итогам первого полугодия 2021 г. при перевозке контейнеров по евразийскому железнодорожному маршруту в сообщении Китай – Европа - Китай объем прямых выбросов CO₂ составил 22,5 тыс. т. В то же время прямые выбросы от морского, автомобильного и воздушного видов транспорта при перевозке того же объема ДФЭ составили бы 107,3 тыс. т, 1999,7 тыс. т и 11862,3 тыс. т соответственно. [15]

Выступая стабильным и надёжным способом доставки товаров, обеспечивая предсказуемость цепочек поставок, железнодорожный транспорт

имеет преимущество перед морским и воздушным транспортом: по скорости, безопасности, эффективности и, в значительной степени, экологичности. Именно из-за вопросов экологии, и в особенности климатической нейтральности, все больше компаний учитывают ESG-факторы в своих стратегиях. При этом, под ESG понимается набор характеристик, по которым можно оценить социальную и экологическую ответственность бизнеса, меры, которые принимает компания, чтобы улучшить окружающий мир. Содействуя реализации целей по сокращению выбросов парниковых газов, а также обеспечению безопасности и корпоративной устойчивости, железнодорожный транспорт становится важным элементом для реализации ESG-повестки.[68]

Европейская комиссия также заинтересована в снижении выбросов парниковых газов и экологичности транспортного бизнеса. Она представила Стратегию устойчивой и умной мобильности, а также план действий, состоящий из 82 инициатив, которые будут определять работу Комиссии в транспортном секторе в течение следующих четырех лет. Стратегия закладывает основу для цифровизации европейской транспортной системы, а также для ее экологизации и устойчивости к будущим кризисам. Результатом станет сокращение выбросов на 90,0% к 2050 году, как указано в Европейском зеленом курсе. [12]

В Стратегии определены инициативы в десяти ключевых областях, в числе которых повышение экологичности транспорта и создание подходящих условий для внедрения инноваций и цифровизации. Также в списке инициатив представлены способы предотвращения возможных будущих потрясений, аналогичных тем, которые транспортному сектору пришлось пережить из-за кризиса, вызванного пандемией COVID-19.

Итак, несмотря на трудности, с которыми сталкиваются африканские страны до сих пор, и состояние упадка железных дорог в большинстве регионов, начиная с колониальной эпохи, железные дороги в Африке по-прежнему обладают огромным потенциалом для поддержки экономического

и социального развития континента. Движущие силы потенциала железных дорог в Африке представлены на рисунке 27. [69]



Рисунок 27-Движущие силы потенциала железных дорог в Африке[69]

Важно отметить, что не только африканские страны заинтересованы в улучшении железнодорожных перевозок, Россия также является не безразличной к данной проблеме. РФ планирует принять участие в строительстве трансконтинентальной железной дороги в Африке. Об этом говорится в протоколе межправительственной комиссии Россия - Судан. Дорога является частью планов Африканского союза по соединению порта Дакар в Сенегале (Западная Африка) с портом Джибути на востоке

континента. Поскольку трасса проходит более, чем через десяток государств, единственное условие России - предварительное согласие всех потенциальных участников проекта. На первом этапе проекта будет модернизирована уже существующая железная дорога от Дакара до Бамако - столицы соседней Мали. Объем финансирования оценивается в 2,2 млрд. долларов. После того, как железная дорога из Дакара достигнет Судана, она, возможно, соединится с трансафриканской веткой из Каира в Кейптаун, которую начинали строить еще британские колонизаторы. Однако, в настоящее время не известно, на каком этапе находится помощь России в модернизации трансконтинентальной железной дороги в Африке, в любом случае, дополнительное финансирование этому сектору экономики крайне необходимо. [3]

Железные дороги не являются единственным решением всех транспортных проблем Мали. Следует рассматривать проекты, в которых железная дорога эффективно обеспечивает более высокую эффективность и более низкие затраты, чем другие виды транспорта: перемещение большого количества людей или объемов товаров на заданное расстояние.

Речной транспорт в Мали также развит слабо (12553 пассажира в 2018 году) и работает с перерывами (5-7 месяцев в году). Сеть воздушного транспорта насчитывает 7 аэропортов (один международный и 6 местных) с небольшим трафиком. Тем не менее, внутренние услуги новой авиакомпании Sky Mali, которая запустила свой первый рейс в Кайес 29 сентября 2020 года, должны способствовать открытию страны с 12 еженедельными рейсами. [67]

Таким образом, Республике Мали, как вообщем-то и другим государствам Африки необходима помощь в модернизации и совершенствовании транспортного сектора экономики. Но не только другие страны, но и сама Африка старается себе помочь. В настоящее разработана страновая стратегия (CSP) Африканского банка развития для Республики Мали на период 2021-2025 годов.

Документ CSP 2021-2025 был подготовлен в сложных условиях. Мали сталкивается с постоянным кризисом в области безопасности с 2012 года, а

шок от COVID-19 начался 25 марта 2020 года. Страна вновь столкнулась с политическим кризисом, кульминацией которого стал государственный переворот 18 августа 2020 года. Мали сталкивается с многогранной нестабильностью в областях безопасности, институтов (ухудшение управления и рост коррупции), политики (постоянная политическая нестабильность), социальной (высокий уровень бедности и неравенства, включая гендерное неравенство), финансов (низкий потенциал мобилизации внутренних ресурсов), климата (высокая подверженность стихийным бедствиям и низкий потенциал смягчения последствий и адаптации) и экономики (низкая диверсификация экономики и низкий вклад частного сектора в экономику). С социальной точки зрения Мали по-прежнему сталкивается с высоким уровнем бедности и отсутствием продовольственной безопасности. [32]

Главная проблема Мали в области развития связана с ее экономической нестабильностью, связанной с отсутствием структурных преобразований, низкой диверсификацией экономики и ее высокой уязвимостью к внешним потрясениям. Основные проблемы в области развития связаны с отсутствием цепочек создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве и слабым развитием транспортной и энергетической инфраструктуры, поддерживающей эти цепочки создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве.

Однако, Мали не только имеет свои слабые стороны и проблемы, у нее также имеются сильные стороны и возможности, таблица 3. Сильными сторонами Мали являются: высокое сельскохозяйственное производство, высокий потенциал для развития агропродовольственной промышленности; Мали - это третья страна-производитель золота в Африке. Основные возможности страны: высокий неиспользованный потенциал сельскохозяйственного сектора; наличие горнодобывающих и энергетических ресурсов; неиспользованный рыночный потенциал для усиления региональной и африканской интеграции и содействия внешней торговле; культурные ценности Мали, которые могут быть использованы для развития динамичного туристического сектора в стране.

Таблица 3– SWOT-анализ Республики Мали [67]

Strengths -Сильные стороны	Weaknesses -Слабые стороны
<p>Молодое население; Высокое сельскохозяйственное производство (первая страна-производитель хлопка в Африке, второе по величине поголовье скота в Западной Африке, продовольственная самообеспеченность зерновыми культурами); Высокий потенциал для развития агропродовольственной промышленности; Потенциал природных ресурсов (третья страна-производитель золота в Африке).</p>	<p>Слабое развитие производственно-сбытовой цепочки для поддержки местного продукта переработка и создание рабочих мест с высокой добавленной стоимостью; Недостаточная транспортная и энергетическая инфраструктура; Неблагоприятная деловая среда и низкий уровень развития ГЧП(государственно-частное партнерство); Низкий уровень квалификации кадров; Социально-политическая нестабильность и ослабление социальной сплоченности; Низкая способность адаптироваться к изменению климата; Природа страны, не имеющей выхода к морю.</p>
Opportunities -Возможности	Threats, Défis - Угрозы, Вызовы
<p>Высокий потенциал для развития цепочек создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве, животноводстве и горнодобывающей промышленности; Высокий неиспользованный потенциал сельскохозяйственного сектора (наличие неиспользованных пахотных земель и водных ресурсов); Наличие горнодобывающих и энергетических ресурсов; Неиспользованный рыночный потенциал для усиления региональной (Соглашение о свободной торговле ЭКОВАС) и африканской (AfCFTA) интеграции и содействия внешней торговле; Культурные ценности Мали, которые могут быть использованы для развития динамичного туристического сектора в стране.</p>	<p>Сохраняющийся кризис в области безопасности и политическая нестабильность; Ухудшение управления и коррупция; Плохая диверсификация экономики; Высокая уязвимость к изменению климата и внешним потрясениям; Высокая концентрация внутренних долговых обязательств со сроком погашения 60,0% в период 2021-2023 годов; Низкая мобилизация внутренних ресурсов.</p>

В целом, страновая стратегия (CSP) Республики Мали на период 2021-2025 годов направлена на улучшение всех секторов экономики страны, в том числе и транспортный сектор. В частности, от реализации данной стратегии, планируется: увеличение числа МСП/МСП, созданных в цепочках создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве, с 5 в 2021 году до 20 в 2025

году; увеличение доли прямых и косвенных рабочих мест, созданных для женщин в цепочках создания добавленной стоимости в сельском хозяйстве, с 0% в 2021 году до 35,0% в 2025 году; снижение уязвимости к изменению климата (оценка Глобальной инициативы по адаптации Нотр-Дам) с 34,4 в 2021 году до 45 в 2025 году; сокращение доли населения в ситуации отсутствия продовольственной безопасности с 6,60% в 2021 году до 3,96% в 2025 году; увеличение доли агропродовольственного сектора в ВВП с 3,6% в 2021 году до 5,0% в 2025 году; сокращение времени транзита грузового автомобиля на границе Кот-д'Ивуара-Мали с 24 часов в 2021 году до 3 часов в 2025 году; увеличение доступа к электроэнергии с 50,0% в 2021 году до 65,0% в 2025 году на национальном уровне и с 21,12% в 2021 году до 31,0% в 2025 году в сельских районах; увеличение вклада возобновляемых источников энергии в общее энергоснабжение с 23,33% в 2021 году до 35,52% в 2025 году; увеличение числа рабочих мест, созданных для женщин в энергетических проектах, с 0 в 2021 году до 130 в 2025 году; увеличение доли рабочих мест, созданных в транспортных проектах для молодежи, с 0% в 2021 году до 80,0% в 2025 году и для женщин с 0% в 2021 году до 10,0% в 2025 году. [67]

Интересные цифры планируется получить от реализации стратегии, в транспортной отрасли Республике Мали, таблица 4. Планируется увеличить протяженность дорог с твердым покрытием, снизить среднее время, затрачиваемое на лечение жертв дорожно-транспортных происшествий; снизить время, необходимое грузовому автомобилю для пересечения границы Кот-д'Ивуара-Мали; сократить время в пути для легковых транспортных средств и тяжелых грузовиков между Буремом и Кидалем.

Таким образом, резюмируя выше изложенное можно сделать вывод, что в Республике Мали разработаны и действуют нормативно-правовые акты по регулированию международных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом.

Таблица 4-Прогнозные показатели Республики Мали до 2025года по транспортному сектору[67]

№ п/п	показатели	2021год	2025 год
1	Протяженность дорог с твердым покрытием (км)	9926	22463
2	Повысить безопасность дорожного движения и среднее время, затрачиваемое на лечение жертв дорожно-транспортных происшествий (часы)	6	1
3	Время, необходимое грузовому автомобилю для пересечения границы Кот-д'Ивуара-Мали (часы)	24	3
4	Время в пути для легковых транспортных средств, между Буремом и Кидалем (часы)	8,8	2,86
5	Время в пути для тяжелых грузовиков между Буремом и Кидалем (часы)	10,85	3,57

Также существует система управления в этих отраслях. Однако, транспортные сектора Мали, как и в целом, экономика региона, развиты очень слабо. Требуется существенное финансирование для улучшения как железной дороги, так и автомобильных дорог, которые находятся в очень разрушительном положении. Африканский банк развития всеми силами старается финансировать сектора экономики Мали, однако, на сегодняшний день этого не достаточно. Представленный СВОТ-анализ по региону Мали показал, что республика имеет не только слабые места, но сильные стороны и возможности. Не равнодушной является и Россия к транспортным проблемам Африки, она планирует также оказывать помощь региону в строительстве трансконтинентальной железной дороги. В настоящее время, разработана страновая стратегия (CSP) Республики Мали на период 2021-2025 гг., которая направлена на улучшение всех секторов экономики страны, в том числе и транспортную отрасль. Поэтому перспективы развития данного сектора экономики радужные, регион имеет возможности и располагает сильными сторонами, поэтому развитие логистического перевозчика, может являться целесообразным в данном регионе. Для того, чтобы подробнее рассмотреть эту часть вопроса, перейдем к следующей главе исследования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1.Алесинская, Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления[Текст] / Т.В. Алесинская. – Таганрог : ТТИ ЮФУ, 2017. – 116 с.

2.Аникин, Б.А. Логистика[Текст] / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина. – М. : ТК Велби, изд-во Проспект, 2017. – 408 с.

3. Аксенов С. Россия построит африканцам огромный «транссиб» (дата публикации 17 декабря 2018г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://svpressa.ru/economy/article/219395/>– Загл. с экрана.

4.АМИ-Мали-аудит счетов проекта по планированию дорог и упрощению перевозок по коридору Бамако-Дзантиебугу-Бундиали-Сан-Педро в Мали (дата публикации 30 сентября-2020г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.afdb.org/en/documents/ami-mali-audit-des-comptes-du-projet-damenagement-routier-et-de-facilitation-du-transport-sur-le-corridor-bamako-zantiebougu-boundiali-san-pedro-au-mali>– Загл. с экрана.

5.Бойко А.Складские роботы [Электронный ресурс].Режим доступа <https://robotrends.ru/robopedia/skladskie-roboty>-Загл. с экрана.

6.Введены санкции против «друзей России» из Мали: за что и почему? [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.rfi.fr/ru/в-мире/20220110-введены-санкции-против-друзей-россии-из-мали-за-что-и-почему>-Загл. с экрана.

7.В Мали реализация документа Африканского банка развития по стратегии стран на 2015-2019 годы дала удовлетворительные результаты (отчет)(дата публикации 14 октября-2021 г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/au-mali-la-mise-en-oeuvre-du-document-de-strategie-pays-2015-2019-de-la-banque-africaine-de-developpement-produit-des-resultats-satisfaisants-rapport-46161>– Загл. с экрана.

8.Ваганова Т. Что такое цепи поставок: концепция, виды, преимущества [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://supplychain.korusconsulting.ru/blog/upravlenie-tsepyami-postavok-na-predpriyatii-cto-eto-takoe>. Загл. с экрана

9. Гаджинский, А.М. Логистика[Текст]: учебник для вузов / А.М. Гаджинский. –М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2018. – 484 с.

10.Глобальный рынок складских роботов: \$4 млрд в 2021 году, \$8,9 млрд в 2028 году [Электронный ресурс]. Режим доступа [https://robotrends.ru/pub/2209/globalnyy-rynok-skladskih-robotov-\\$4-mlrd-v-2021-godu-\\$8-9-mlrd-v-2028-godu](https://robotrends.ru/pub/2209/globalnyy-rynok-skladskih-robotov-$4-mlrd-v-2021-godu-$8-9-mlrd-v-2028-godu). Загл. с экрана.

11.Городской транспорт в Бамако: с нового, скоро (дата публикации 06.09.2019г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.journaldumali.com/2019/09/06/transport-urbain-a-bamako-neuf-bientot/>– Загл. с экрана.

12.Европейская комиссия представляет новую стратегию мобильности (дата публикации 20.02.2021)[Электронный ресурс].Режим доступа <https://index1520.com/analytics/evropeyskaya-komissiya-predstavlyayet-novuyu-strategiyu-mobilnosti/>– Загл. с экрана.

13.Еще один гигант рынка переходит на эко-рейсы от DB Schenker и Lufthansa [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://logistics.ru/ustoychivoe-razvitie-transportirovka/esche-odin-gigant-rynka-perekhodit-na-eko-reysy-ot-db-schenker>. Загл. с экрана.

14.Жители Мали вышли на митинг в поддержку России[Электронный ресурс]. Режим доступа <https://lenta.ru/news/2022/01/16/mali/>. Загл. с экрана.

15.«Зеленый» выбор в пользу железных дорог: влияние экологической повестки на модальный сдвиг (дата публикации 18.11.2021г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://index1520.com/analytics/zelenyy-vybor-v-polzu-zheleznykh-dorog-vliyanie-ekologicheskoy-povestki-na-modalnyy-sdvig/>– Загл. с экрана.

16.Интеграция: дорожный коридор между Кот-д'Ивуаром и Мали, финансируемый Африканским банком развития, повышает мобильность товаров и людей(дата публикации 09.11.2020г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/integration-le-corridor-routier-entre-la-cote-divoire-et-le-mali-finance-par-la-banque-africaine-de-developpement-ameliore-la-mobilite-des-biens-et-des-personnes-38873>– Загл. с экрана.

17.Как доставка дронами может изменить наши дома и города [Электронный ресурс].Режим доступа <https://hightech.fm/2020/12/08/new-town-drones>– Загл. с экрана.

18.Ковалева, Н.А. Основы логистики и управление цепями поставок [Текст]: учеб. пособие / Н.А. Ковалева, А.В. Гузенко; ФГБОУ ВО РГУПС. – Ростов н/Д, 2016. – 127 с.

19.Кузнецов А. Как повлияла пандемия на мировую логистику [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.mjr.ru/blog/tendentsii-razvitiya-mirovoy-logistiki-v-2021/>-Загл. с экрана.

20.Кот-д'Ивуар: Африканский банк развития поддерживает пять преобразующих проектов на сумму 275 миллиардов канадских франков (Дата публикации 01 марта 2019 г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/cote-divoire-la-banque-africaine-de-developpement-appuie-cinq-projets-transformateurs-pour-un-montant-de-275-milliards-cfa-19047>– Загл. с экрана.

21.Ключевые цифры Bolloré[Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.bollore.com/fr/chiffres-cles/>-Загл. с экрана.

22.Кувшинов М. Складские роботы [Электронный ресурс].Режим доступа <https://nissa-eng.ru/category/baza/skladskie-roboty/>-Загл. с экрана.

23.Логистика: интегрированная цепь поставок[Текст]: пер. с англ. / Н.Н. Барышникова [и др.]. – М. : ЗАО «Олимп-Бизнес», 2018. – 640 с.

24.Логистика[Текст]: учеб. пособие / ред. Б.А. Аникин. – М. : ИНФРА-М, 2017. – 219 с.

25. Bolloré Logistics, компания, приверженная сохранению биоразнообразия [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.bolloré-logistics.com/en/csr/bolloré-logistics-a-company-committed-to-nature/>-Загл. с экрана.

26. Лавриков, И. Н. Транспортная логистика [Текст]: учебное пособие / Издательство ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2019.- 92 с.

27. Модели и методы теории логистики: учеб. пособие для вузов / ред. В.С. Лукинский [и др.]. – М. : СПб. : Питер, 2016. – 176 с.

28. Мали - древняя африканская империя [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://dxnews.com/ru/countries/mali/>- Загл. с экрана.

29. Мали: 56 миллионов долларов от африканского банка развития на второй этап строительства транссахарской дороги (дата публикации 13 декабря 2018 года) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/mali-56-millions-de-dollars-de-la-banque-africaine-de-developpement-pour-la-deuxieme-phase-damenagement-de-la-route-transsaharienne-18855>– Загл. с экрана.

30. Мали: сальдо торгового баланса (дата публикации 24.12.2021) [Электронный ресурс]. Режим доступа. <https://www.journaldumali.com/2021/12/24/mali-balance-commerciale-excedentaire/>– Загл. с экрана.

31. Мали: Африканский банк развития улучшает региональную интеграцию, местную экономику и занятость за счет финансирования дорожного участка (дата публикации 08 сентября 2020г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/mali-la-banque-africaine-de-developpement-ameliore-lintegration-regionale-leconomie-locale-et-lemploi-par-le-financement-dun-troncon-routier-37775>– Загл. с экрана.

32. Мали - Страновой стратегический документ на 2021-2025 годы (дата публикации 04.06.2021г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/documents/mali-country-strategy-paper-2021-2025>– Загл. с экрана.

33.Мельников В. Республика Мали [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://ria.ru/20200818/1575950926.html>-Загл. с экрана.

34.Мали - информация о стране, достопримечательности, история [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://geo-1.ru/mali-informatsiya-o-strane-dostoprimechatelnosti-istoriya/>-Загл. с экрана.

35.Моисеева, Н.К. Экономические основы логистики: учебник / Н.К. Моисеева. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 528 с.

36.Мировые тренды логистики 2020-2025, краткий обзор [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://droneshub.ru/mirovye-trendy-logistiki-2020-2025-kratkij-obzor/>-Загл. с экрана.

37.Новиков, О.А. Логистика[Текст]: учеб. пособие / О.А. Новиков, С.А. Уваров. – СПб. : Бизнес-пресса, 2016. – 208 с.

38.Недвижимость: стратегический драйвер действий в нашей политике устойчивого роста. Компания Bolloré Logistics [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.bolloré-logistics.com/en/csr/real-estate-a-strategic-lever-for-action-in-our-sustainable-growth-policy/>-Загл. с экрана.

39.Отчет о деятельности Группы Bolloré[Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.bolloré.com/fr/informations-reglementees/>-Загл. с экрана.

40.Основы логистики и управление цепями поставок[Текст] / Б.А. Аникин [и др.]. – М. : Проспект, 2017. – 339 с.

41.Официальный сайт компании группы Bolloré [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.bolloré-transport-logistics.com/metiers.html>-Загл. с экрана.

42.Премия За выдающиеся достижения Казначейства США за проект по строительству дорог Мали-Сенегал: какие уроки следует извлечь из этого АБР, чтобы заработать на других успешных проектах? (дата публикации 01 октября 2012 г.) [Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.afdb.org/en/news-and-events/mali-senegal-road-project-and-the-us-treasury-award-what-lessons-can-it-offer-the-afdb-in-ensuring-the-success-of-other-projects-9785>-Загл. с экрана.

43.Применение дронов в логистике: проблемы и перспективы [Электронный ресурс].Режим доступа <https://sitmag.ru/article/24444-primenenie-dronov-v-logistike-problemy-i-perspektivy>-Загл. с экрана.

44.PPM - Мали-проект по планированию дорог и упрощению перевозок по коридору Бамако-Дзантиебугу-Бундиали-Сан-Педро(дата публикации 26 марта 2020 года) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.afdb.org/en/documents/ppm-mali-projet-damenagement-routier-et-de-facilitation-du-transport-sur-le-corridor-bamako-zantiebougu-boundiali-san-pedro>– Загл. с экрана.

45.Родников, А.Н. Логистика: терминологический словарь[Текст] / А.Н. Родников. М. : ИНФРА-М, 2016. – 340 с.

46.РФ и Франция ведут спор из-за Мали. Там появились российские наемники, предложившие свои услуги хунте [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://theins.ru/news/246194>-Загл. с экрана.

47.Сергеев, В.И. Логистика в бизнесе[Текст]: учебник для вузов / В.И. Сергеев. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 607 с.

48.Смиронова, Е.А. Управление цепями поставок[Текст]: учеб. пособие. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2017. – 120 с.

49.Сковронек, Ч. Логистика на предприятии [Текст]: учеб.-метод. пособие : пер. с польск. / Ч. Сковронек, З. Сариуш-Вольский. – М. : Финансы и статистика, 2016. – 396 с.

50.Степушова Л.Почему Африка выбирает военное сотрудничество с Россией [Электронный ресурс]. Режим доступа https://www.pravda.ru/world/1676509-mali_russia/-Загл. с экрана.

51.Следователи ООН признали Францию виновной в ударе по гражданским лицам в Мали [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://riafan.ru/1415241-sledovateli-oon-priznali-franciyu-vinovnoi-v-udare-po-grazhdanskim-licam-v-mali>-Загл. с экрана.

52.Статистика Мали [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://knoema.ru/atlas/Мали>-Загл. с экрана.

53.Транспортная логистика: что это такое простыми словами - виды, основы, особенности грузоперевозок транспортно-логистической компании [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.cleverence.ru/articles/biznes/transportnaya-logistika-chto-eto-takoe-prostymi-slovami-vidy-osnovy-osobennosti-gruzoperevozk-trans/> Загл. с экрана.

54.Транспортная логистика [Электронный ресурс].Режим доступа https://www.axelot.ru/knowhow/press/detail_48008/– Загл. с экрана.

55.Транспорт: правление неформала (дата публикации 01.06.2017г.) [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://www.journaldumali.com/2017/06/01/transport-regne-de-linformel/>– Загл. с экрана.

56.Транспорт в Африке: рост инвестиций [Электронный ресурс].Режим доступа (дата публикации 16.07.2019) <https://www.journaldumali.com/2019/07/16/transport-afrique-investissements-hausse/>– Загл. с экрана.

57.Упаковка: продвижение экодизайна и переработки компании Bolloré Logistics[Электронный ресурс].Режим доступа <https://www.bolloré-logistics.com/en/csr/packaging-promoting-eco-design-and-recycling/>-Загл. с экрана.

58.Фёдорова, Л.С. Общий курс транспортной логистики[Текст] / Л.С. Фёдорова, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов. – М. : Кнорус, 2017. – 312 с.

59.Щербаков, В.В. Основы логистики [Текст]: учебник для вузов / В.В. Щербаков. – СПб. : Питер, 2018. – 432 с.

60.Экономические показатели Республики Мали [Электронный ресурс]. Режим доступа <https://ru.tradingeconomics.com/mali/indicators>-Загл. с экрана.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ НА АНГЛИЙСКОМ И ФРАНЦУЗСКОМ ЯЗЫКАХ

61.Bolloré Transport & Logistics Mali. <https://www.bolloré-logistics.com/en/country/mali/>

62. Bons résultats en 2020 de l'ensemble des activités du Groupe Bolloré dans le contexte de la crise liée à la pandémie. Résultats de l'exercice 2020. Le 4 mars 2021. <https://www.bolloré.com/bollo-content/uploads/2021/03/2021-03-04-bolloré-communique-resultats-2020.pdf>

63. Étude pour l'amélioration de la sécurité routière dans le District de Bamako. Rapport 2018. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/etude_securite_routiere_Bamako_2018.pdf;

64. Infrastructure and Urban Development 2019. African Development Bank Group All rights reserved. <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/sectors/transport/publications>;

65. Les 200 ans du Groupe Bolloré. https://www.bolloré-transport-logistics.com/fileadmin/user_upload/200ans_francais.pdf;

66. Mali. Note sur le secteur des transports. <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/sectors/transport/publications>;

67. MALI – CSP 2021-2025. Directorate General, West Africa Regional Development and Business Delivery Office (RDGW) – Mali Country Office (COML). May 2021г.;

68. Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/AfDB_-_Facilitation_du_transport_en_Afrique_de_l'Ouest.pdf;

69. Rail Infrastructure in Africa Financing Policy Options https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Events/ATFforum/Rail_Infrastructure_in_Africa_-_Financing_Policy_Options_-_AfDB.pdf;

70. CROSS-BORDER ROAD CORRIDORS. The Quest to Integrate Africa. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Cross-border_road_corridors.pdf.

71. Très bons résultats de l'ensemble des activités en 2021. Résultats de l'exercice 2021. Le 10 mars 2022. <https://www.bollore.com/bollo-content/uploads/2022/03/2022-03-10-bollore-communique-resultats-2021.pdf>

72. Tous responsables et engagés. Rapport de responsabilité sociale et environnementale 2021.

73. WE DELIVER GLOBAL LOGISTICS. <https://www.bollore-logistics.com/en/>

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А. Плюсы и минусы транспортных средств

Приложение Б. Основные процессы, входящие в управление цепочками поставок

Приложение В. Основные стратегии управления цепями поставок