

УДК 327

## Влияние политического процесса на развитие транспортных систем сельской местности: на примере Африки южнее Сахары

**Смирнов Олег Аркадьевич**

Кандидат физико-математических наук,  
доцент кафедры прикладной информатики, программирования и телекоммуникаций,  
Государственная классическая академия им. Маймонида,  
115035, Российская Федерация, Москва, ул. Садовническая, 52/45;  
e-mail: smirnovoleg1952@mail.ru

### Аннотация

**Цель.** Цель работы состоит в рассмотрении институциональной трансформации политического процесса для преодоления системных ограничений развития транспортных систем сельской местности Африки. В работе рассмотрено влияние практики политического регулирования на инфраструктурные отрасли, с целью поиска возможностей в преодолении ограничений, влияющих на социально-экономическое развитие сельских территорий. **Методология.** Методология работы включает в себя применение методов анализа влияния политических институтов на институциональную модель развития транспорта сельских территорий. **Результаты.** Стимулирование развитие транспортной доступности сельской местности в наименее развитых странах может осуществляться за счет снижения формальных барьеров, таких как наличие нормативных актов, препятствующих пользованию дорог общественным транспортом, или неформальных, таких как наличие соглашений между операторами транспортных систем, осуществляющих мероприятия по развитию конкуренции. Недостаточная емкость рынка транспортных услуг приводит к тому, что данная деятельность может осуществляться только за счет привлечения субсидий, однако в практике государственного регулирования транспортных систем сельских территорий юга Сахары фактически нет случаев субсидирования транспортных систем, однако в тех случаях, когда оно осуществлялось, это приводило к существенным результатам, как, например, было показано на примере сельской местности Малави или Замбии. **Заключение.** Несмотря на определенные успехи, в настоящее время во многих странах «Черной Африки» доступность транспорта для сельских территорий является недостаточно развитой. Существенным структурным ограничением

для транспорта является то, что при отсутствии конкуренции у операторов маршрутных автобусов или их аналогов отсутствуют стимулы к развитию сервиса. Этому способствует и незначительная емкость рынка, которая не привлекает на рынок новых участников. В таких условиях, с помощью только экономических механизмов, невозможно решить проблему транспортной доступности сельских территорий. Для достижения поставленной цели необходимо использовать политические инструменты, стимулирующие как непосредственное развитие транспорта, так и воздействующие на увеличение емкости рынка транспортных услуг для сельской местности.

#### **Для цитирования в научных исследованиях**

Смирнов О.А. Влияние политического процесса на развитие транспортных систем сельской местности: на примере Африки южнее Сахары // Теории и проблемы политических исследований. 2016. № 3. С. 274-282.

#### **Ключевые слова**

Политический процесс, сельская местность, транспортная доступность, Millennium Development Goals, бедность, социальное развитие.

## **Введение**

Современные исследования в области развития сельских территорий указывают на то, что транспортная доступность является ключевой характеристикой социально-экономического развития [Adedeji, 2014]. По отношению к менее развитым странам в ряде источников было показано, что транспортная инфраструктура сельских поселений способствует снижению уровня бедности, положительно влияет на развитие аграрного сектора экономики, снижает уровень безработицы, а также увеличивает доступность образования и здравоохранения [Berdegúe, Escobal, Bebbington, 2015]. Недостаточный уровень транспорта создает условия для ущемления прав наименее защищенных групп населения.

Страны южнее Сахары иногда определяются как «Черная Африка», к ним относятся 48 стран, как минимум 44 из которых относятся по классификации ООН к странам с наименьшим уровнем развития [Chakwizira, Vikam, Mashiri, 2014]. Особенность данного региона состоит в его крайней политической и экономической нестабильности, неравномерности уровня жизни между урбанизированными и сельскими территориями, низким уровнем образования и здравоохранения, преобладанием в быту культурных традиций коренных народов [Chakwizira, Nhemachena, 2012].

Политический прогресс позволяет осуществить принятие решений в отношении к различным группам сельского населения, в том числе и таким как предприниматели, которые осуществляют деятельность в сельской местности и аграрном секторе [Parkhurst,

2014]. Данные решения позволяют определить возможности и ограничения политических инструментов в развитии транспортной инфраструктуры сельских территорий, в условиях ограниченного развития институтов, в том числе обеспечивающих дорожную безопасность.

### **Обзор литературы**

Исследования последних 10 лет в области политического процесса по обеспечению транспортной доступности в развитых и развивающихся странах в большей степени были связаны с рассмотрением политических инструментов по реализации определенных нормативных актов (например таких, как программы развития World Bank) и целей (Millennium Development Goals) [Thompson, 2013]. Причина, по которой цели развития транспорта в сельской местности уделяется столько внимания, заключается в доказательстве зависимости, на основе обобщения международного опыта, между развитием транспорта и уровнем бедности [Siciliano, 2012; Pařakarnis, Morley, Malienè, 2013]. При этом было показано, что показатели эффективности в развитии сельской местности включают в себя не только экономические, но и социальные факторы [Odero, Starkey, 2012].

В прикладных исследованиях было показано, что к 2010 году данные цели не были полностью решены, несмотря на критическую потребность в увеличении качества и количества транспорта в сельской местности данного региона [Kreuger, 2015]. В частности, по отношению к развитию транспортных систем сельской местности Африки данной проблеме уделялось незначительное внимание по сравнению с исследованием проблем транспортного обеспечения урбанизированных территорий [Brown, 2016]. Дополнительно было показано, что между инвестированием в строительство сельских дорог и увеличением транспортной доступности нет прямой корреляции, так как часто реализуемые государственные программы строительства не учитывают потребностей сельского населения [Larson, 2014]. Между тем было показано, что наиболее удачный опыт развития сельских дорог был связан только с применением политических инструментов, например, при предъявлении спроса со стороны государства на транспортную инфраструктуру.

### **Методология**

Методология работы включает в себя применение методов обобщения институциональных моделей развития инфраструктуры транспорта и рынка транспортных услуг на примере наименее развитых стран.

Также в работе применяется метод анализа политических процессов, происходящих на различных уровнях: межгосударственного сотрудничества, взаимодействия социальных групп и общественных институтов.

## Эволюция транспортных систем сельских территорий Африки юга Сахары

Транспортные системы сельских территорий стран юга Сахары представляли собой системы дорог и транспортной инфраструктуры, связывающие между собой административные центры колоний и удаленных сельских территорий [Beuran, Gachassin, Raballand, 2015]. Железнодорожное сообщение развивалось только в регионах, осуществляющих экспорт продовольствия и минеральный удобрений. Таким образом, политическое устройство стран определяло транспортную доступность сельских территорий, которая, однако, не обеспечивала снижения уровня бедности населения. Значительные территории не имеют дорожного сообщения ни с административными центрами, ни с соседними территориями, а большая часть сообщений осуществляется только часть года [Neal, 2013].

Реализация большей части продовольствия, производимого в домашних хозяйствах, доставлялась к центрам продажи пешком, имели место значительные ограничения и на перемещение рабочей силы, и на доступность социальных институтов [Sebola, 2014]. После получения независимости страны юга Сахары не смогли трансформировать транспортную систему сельских территорий. Сложность ситуации заключалась в том, что существующая транспортная система отвечала потребностям метрополий, заинтересованных в экспорте продукции данных территорий, однако хозяйственные связи между территориями внутри региона фактически не осуществлялись. При этом если в XX веке были достигнуты определенные успехи в области обеспечения транспортной доступностью урбанизированных территорий, особенно в части развития железнодорожного сообщения, то в сельской местности ситуация не изменилась со времен колонизации.

За последние 10 лет существенно увеличилось количество моторных транспортных средств, обеспечивающих транспортную доступность сельских территорий, а также увеличилось количество дорог, приспособленных для перемещения транспорта [Chakwizira, Vikam, Mashiri, 2014].

Наибольшее развитие получили дороги, связывающие портовые и сельскохозяйственные территории стран юга Сахары. Основным транспортным средством стали покупаемые на вторичном рынке в других странах микроавтобусы. С 1990-х наибольшее распространение получили моторизованные такси, переоборудованные из низкобюджетных китайских мотоциклов [Kamruzzaman, Nine, 2012]. Эти мероприятия оказали существенное влияние на доступность транспортных территорий; так, впервые в сельских территориях стран для самых бедных домохозяйств «Черной Африки» стали доступны услуги транспорта в тот момент, когда и них имеется потребность. В ряде исследований настоящий момент называют «транспортной революцией» сельской Африки, а результаты ее развития связывают в первую очередь с политическим процессом.

## **Политический процесс по отношению развития транспорта сельской местности**

Наиболее значимые изменения в политическом процессе в области транспорта произошли после начала 2000-х, когда роль транспорта была определена как ключевая в преодолении бедности и ограничений экономического роста [Beugan, Gachassin, Raballand, 2015]. Участниками политического процесса кроме органов государственной власти являются международные организации, разрабатывающие и финансирующие программы развития, наднациональные объединения стран Африки, осуществляющие межнациональное развитие, силы местного самоуправления, часто представляющие собой представителей коренных народов, и объединения предпринимателей, осуществляющие деятельность в сфере аграрного сектора экономики [Lindsay, Kongolo, 2014].

Сложность политических процессов в области развития транспорта заключается не только в необходимости преодоления институциональных ограничений, но и в том, что часто развитие транспорта приводит к возникновению экономических конфликтов между операторами транспорта, например, как между участниками рынка такси ЮАР. Однако данная проблема характерна в основном для урбанизированных территорий.

На участие в политическом процессе накладывает существенное ограничение институциональные ограничения, такие как коррупция и низкий уровень государственного управления. Все это делает участие в формировании институциональных условия развития транспорта сельских территорий ограниченным для различных социальных групп, а по мнению ряда исследователей, еще и опасным. Однако, несмотря на это, с 2000 года на всех уровнях достигнуты существенные успехи в развитии систем транспорта с помощью политического процесса [Liddle, McElwee, Disney, 2014].

Институциональные формы политического процесса могут также существенно отличаться. Так, в ряде работ показано, что на уровне местных общин осуществлялась совместная деятельность по поддержанию дорог общего пользования между сельскими поселениями, а на уровне государства был отменен ряд ограничений на импорт и эксплуатации автомобилей. Как показано в исследованиях, посвященных развитию дорожного строительства Эфиопии и Замбии, были предложены программы развития дорог как в рамках одного государства, так и на уровне межгосударственного сотрудничества [Velaga, 2013]. Следует отметить, что благодаря политическому диалогу между различными социальными группами при проектировании транспортной инфраструктуры были учтены потребности и сельского населения. В ряде стран политический процесс развития транспортной доступности был направлен на создание конкуренции на рынках перевозчиков, что сделало услуги транспорта более доступными. При этом отсутствие политического взаимодействия между различными социальными группами при строительстве дорог не решило проблему транспортной доступности для беднейших домохозяйств, что было показано в работах, по-

священных дорожному строительству Эфиопии [Siciliano, 2012]. Предоставляемые услуги были недоступны из-за их высокой стоимости. Аналогичные процессы происходили и в Сьерра-Лионе в отношении дорожного строительства [Odero, Starkey, 2012].

Таким образом, политический процесс развития транспортных систем сельских территорий стран «Черной Африки» эффективен только в случае, если при его развитии учитывается мнение различных социальных групп, в том числе наименее социально защищенных.

### Заключение

Несмотря на определенные успехи, в настоящее время во многих странах «Черной Африки» доступность транспорта для сельских территорий является недостаточно развитой. Существенным структурным ограничением для транспорта является то, что при отсутствии конкуренции у операторов маршрутных автобусов или их аналогов отсутствуют стимулы к развитию сервиса. Этому способствует и незначительная емкость рынка, которая не привлекает на рынок новых участников. В таких условиях, с помощью только экономических механизмов, невозможно решить проблему транспортной доступности сельских территорий. Для достижения поставленной цели необходимо использовать политические инструменты, стимулирующие как непосредственное развитие транспорта, так и воздействующие на увеличение емкости рынка транспортных услуг для сельской местности. Стимулирование развития транспортной доступности сельской местности в наименее развитых странах может осуществляться за счет снижения формальных барьеров, таких как наличие нормативных актов, препятствующих пользованию дорог общественным транспортом, или неформальных, таких как наличие соглашений между операторами транспортных систем, в осуществлении мероприятий по развитию конкуренции. Недостаточная емкость рынка транспортных услуг приводит к тому, что данная деятельность может осуществляться только за счет привлечения субсидий, однако в практике государственного регулирования транспортных систем сельских территорий юга Сахары фактически нет случаев субсидирования транспортных систем, однако в тех случаях, когда оно осуществлялось, это приводило к существенным результатам, как, например, было показано на примере сельской местности Малави или Замбии.

### Библиография

1. Adedeji O.A. (2014) An assessment of the impact of road transport on rural development: a case study of Obokun local government area of Osun state, Nigeria. *British Journal of Environmental Sciences*, 2 (1), pp. 34-48.
2. Berdegúe J.A., Escobal J., Bebbington A. (2015) Explaining Spatial Diversity in Latin American Rural Development: Structures, Institutions, and Coalitions. *World Development*, 73, pp. 129-137.



3. Beuran M., Gachassin M., Raballand G. (2015) Are There Myths on Road Impact and Transport in Sub-Saharan Africa? *Development Policy Review*, 33 (5), pp. 673-700.
4. Brown A.T. (2016) Emergency transport of stroke suspects in a rural state: opportunities for improvement. *The American Journal of Emergency Medicine*, 34 (8), pp. 1640-1644.
5. Buehler M. (2015) Continuity through Co-optation: Rural Politics and Regime Resilience in Morocco and Mauritania. *Mediterranean Politics*, 20 (3), pp. 364-385.
6. Chakwizira J., Bikam P., Mashiri M. (2014) Are We Parked, Giving Way or Negotiating the Curve of Rural Development: Implications of the State of Rural Transport Research in South Africa for Planning, Policy and Development Choices. In: *Planning Africa 2014. Making Great Places*. Durban, pp. 646-672.
7. Chakwizira J., Nhemachena C. (2012) Linking indigenous knowledge systems, transport and rural development in South Africa. In: *Abstracts of the 31st Southern African Transport Conference (SATC 2012)* Pretoria, pp. 187-197.
8. Kamruzzaman M., Hine J. (2012) Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach. *Transport Policy*, 19 (1), pp. 105-120.
9. Kreuger Johansson L. (2015) *Has the Maputo Declaration Made a Difference? Looking at the past ten years of Sub-Saharan agriculture within the CAADP. Bachelor Thesis*. Lund University.
10. Larson D.F. (2014) Should African rural development strategies depend on smallholder farms? An exploration of the inverse-productivity hypothesis. *Agricultural Economics*, 45 (3), pp. 355-367.
11. Liddle J., McElwee G., Disney J. (2012) Rural transport and social inclusion: The DalesBus Initiative. *Local Economy*, 27 (1), pp. 3-18.
12. Lindsay A.K., Kongolo M. (2014) Rural Roads and Agricultural Development in Swaziland. *J. Hum. Ecol.*, 48 (3), pp. 431-438.
13. Neal S. (2013) Transition culture: Politics, localities and ruralities. *Journal of Rural Studies*, 32, pp. 60-69.
14. Odero K., Starkey P. (2012) *Rural Transport Service Indicators: Kenya Country Report*. London.
15. Parkhurst G. (2014) Beyond transport: understanding the role of mobilities in connecting rural elders in civic society. In: *Countryside connections: Older people, community and place in Rural Britain*, pp. 125-158.
16. Pašakarnis G., Morley D., Malienė V. (2013) Rural development and challenges establishing sustainable land use in Eastern European countries. *Land Use Policy*, 30 (1), pp. 703-710.
17. Sebola M.P. (2014) Recapitalizing mini-bus taxis for effective public transportation in South Africa: the urban rural transport connection problem. *Urban Transport XX*, 138, pp. 125-135.
18. Siciliano G. (2012) Urbanization strategies, rural development and land use changes in China: A multiple-level integrated assessment. *Land use policy*, 29 (1), pp. 165-178.

19. Thompson E.C. (2013) Urban Cosmopolitan Chauvinism and the Politics of Rural Identity. In: *Cleavage, Connection and Conflict in Rural, Urban and Contemporary Asia*. Springer Netherlands, pp. 161-179.
20. Velaga N.R. (2012) Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities. *Journal of Transport Geography*, 21, pp. 102-112.

## The impact of the political process for the development of transport systems in rural areas: the case of sub-Saharan Africa

**Oleg A. Smirnov**

PhD in Physical and Mathematical Sciences,  
Associate Professor at the Department of Applied informatics,  
programming and telecommunications,  
Maimonides State Classical Academy,  
115035, 52/45 Sadovnicheskaya str., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: smirnovoleg1952@mail.ru

### Abstract

**Objective.** The purpose of work is to consider the institutional transformation of the political process for overcoming limits of the development of transport systems in rural Africa. The paper considers the influence of political regulation practices in infrastructural industries, with the aim of finding opportunities to overcome constraints affecting the social and economic development of rural areas. **Methods.** Methodology of the work involves the use of methods of analysis of the impact of political institutions on the institutional model of transport in the countryside. **Results.** Stimulating the development of transport accessibility of rural areas in the least developed countries can be carried out by reducing formal barriers, such as the existence of regulations preventing the use of roads by public transport, or informal, such as the existence of agreements between the operators of transport systems, implementing measures to promote competition. Lack of transport services in the market leads to the fact that this activity can be carried out only by attracting subsidies, but in the practice of state regulation of transport systems in rural areas in the south of the Sahara are virtually no cases of subsidizing transport systems, but when it was carried out, it led to important results, such as, for example, it has been shown in Malawi or Zambia countryside. **Conclusion.** Despite certain progress, at present in many countries of so called "Black Africa" accessibility to transport for rural areas



is insufficiently developed. A significant structural limitation for transport is the absence of rivalry among operators of shuttle buses or their analogs and there are no incentives for further development of the service. This contributes to the small size of the market, which does not attract new entrants. In such conditions, using only economic mechanisms, it is impossible to solve the problem of transport accessibility of rural areas. To achieve this goal it is necessary to use policy instruments to encourage the development of a transport system and affecting the increase in capacity of the market of transport services in rural areas.

**For citation**

Smirnov O.A. (2016) Vliyaniye politicheskogo protsessa na razvitiye transportnykh sistem sel'skoi mestnosti: na primere Afriki yuzhnee Sakhary [The impact of the political process for the development of transport systems in rural areas: the case of sub-Saharan Africa]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 3, pp. 274-282.

**Keywords**

Political process, countryside, transport access, Millennium Development Goals, poverty, social development.