



# **ГОРОДА: ДЕМОГРАФИЯ, ЭКОНОМИКА, ИНФРАСТРУКТУРА**

Цветков А.А., Свиридов В.Ю.

Глава из «Африка 2027. Возможности и риски»  
экспертно-аналитического справочника,  
подготовленного Центром изучения Африки НИУ ВШЭ

Под общей редакцией А.А. Маслова

**Авторы:**

Цветков Аркадий Андреевич, стажер-исследователь Центра изучения Африки НИУ ВШЭ.

Свиридов Всеволод Юрьевич, заместитель директора Центра изучения Африки НИУ ВШЭ (2024–2026 гг.).

**Под редакцией** Маслова Андрея Александровича, директора Центра изучения Африки НИУ ВШЭ.

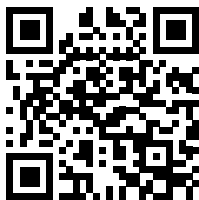
Глава **«Города: демография, экономика, инфраструктура»** посвящена современному состоянию и ключевым траекториям развития африканских городов. Рассматриваются причины и темпы урбанизации в Африке, а также основные факторы городского роста. Особое внимание уделяется жилищному сектору и проблеме неформальных поселений. Отдельно анализируются развитие городского транспорта, влияние колониального наследия на современную структуру городов, а также вопросы развития городской среды, включая создание и сохранение зелёных зон и объектов культурного наследия.

Материал подготовлен Центром изучения Африки НИУ ВШЭ в рамках экспертно-аналитического справочника «Африка 2027. Возможности и риски».

**«Африка 2027. Возможности и риски»** – экспертно-аналитический справочник посвящен ключевым тенденциям, вызовам и перспективам развития континента. Он продолжает серию изданий «Африка 2023. Возможности и риски», «Africa 2025: Prospects and Challenges» и «Африка 2025. Возможности и риски», предлагая российский взгляд на экономические, социальные и технологические процессы в странах Африки. Новое издание существенно расширяет тематический охват серии.

*Книга подготовлена командой экспертов и исследователей,  
объединенной Центром изучения Африки НИУ ВШЭ (Москва, Россия).*

Цифровая версия  
справочника  
доступна по ссылке:



# Города: демография, экономика, инфраструктура

**Урбанизация Африки – процесс роста населения городов и их роли в общественном устройстве, политике и экономике – идёт беспрецедентными темпами и превышает даже темпы урбанизации в Восточной Азии в конце XX в.**

Так, по данным Всемирного банка в период с 1960 по 2025 г. городское население Китая выросло на 606%, Японии – на 94%, а Африки – на 1709%<sup>1</sup>.

В 1950 г. городское население Африки составляло всего 33 млн человек, а к 2000 г. выросло до 248 млн<sup>2</sup>. В период 2020–2025 гг. городское население росло на 3%/г., или на 61 тыс./д. По данным ОЭСР за 2025 г., примерно 829 млн африканцев живут в городах<sup>3</sup>. Исчисления другими методами дают число в диапазоне от 719 до 838 млн человек.

Все суждения об уровне урбанизации и численности городского населения зависят от определения того, что такое город. Правительства и Всемирный банк часто определяют городское поселение по строгим критериям: в статистику записываются только населённые пункты, носящие статус города, и только в их административных границах (т.н. city-proper). В то же время под эгидой ООН идёт переход на более гибкую систему оценки **«уровня урбанизации» (DEGURBA)**. Эта система учитывает все населённые пункты с плотностью населения от 300 человек на км<sup>2</sup> и с населением от 5 тыс. человек<sup>4</sup>. То есть малые населённые пункты, официально не считающиеся городами, но обладающие признаками городской застройки, вносятся в статистику. Внедрение этой системы позволяет более точно определять уровень урбанизации и гармонизировать отчётность (переход на DEGURBA уже поддержан ОЭСР, ФАО, UN-Habitat и другими организациями).

В то же время новая система ещё не внедрена в отчёты некоторых международных организаций (например, Всемирного банка или UN DESA), и она практически не используется государственными статистическими агентствами. Помимо этого, в национальную статистику в некоторых случаях включаются и дополнительные критерии (наличие сетевого электричества и водопровода, мощность улиц, занятость во вторичном и третичном секторах и пр.). Эти факторы не учитываются в методологии уровня урбанизации.

Всемирный банк часто ссылается на национальную статистику, а ОЭСР, параллельно с имплементацией DEGURBA, продолжает использовать методологию собственного проекта «Africapolis», который относит к городским только поселения численностью от 10 тыс. жителей<sup>5</sup>. Этот метод даёт более консервативную оценку, которая во многом лучше отражает конвенциональное понимание «города». В результате может наблюдаться существенное расхождение в данных за один и тот же период.

1 Urban Population. World Bank Group. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL?>

2 Aiyede, E. R. (2025) Governance and the Resilience of Cities in Africa.

3 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

4 United Nations (2025). World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results. UN DESA/POP/2025/TR/ NO. 12. New York: United Nations. URL: <https://www.un.org/development/desa/pd/world-urbanization-prospects-2025>

5 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

Так, например, по методологии DEGURBA, в 2025 г. 73% населения Африки жило в городах<sup>6</sup>, при этом Всемирный банк считает, что в том же году этот показатель составлял только 45%<sup>7</sup>, а ОЭСР – 57%<sup>8</sup>. Стоит также отметить, что при использовании любой методологии к городам будут относиться поселения, конвенционально не воспринимающиеся как «города», в особенности в европейском понимании.

Разница в методологии очень показательна на примере Руанды. По данным переписи 2022 г., в Руанде 28% городского населения. В это число включены столица Кигали и её города-спутники, вторичные города, районные центры и т.н. «периурбанные» территории на стыке города и села. За десять лет до выделения «периурбанных» территорий доля городского населения определялась в 12%<sup>9</sup>. Всемирный банк, на основе собственных вычислений, даёт оценку в 31% в 2025 г., Africapolis, проект ОЭСР, определил долю городского населения Руанды в 67%, а инновационная методология DEGURBA – в 94%. Разная методология даёт результаты с разбросом от 12% до 94%. В данной главе, где это возможно, отдаётся предпочтение данным Всемирного банка и ОЭСР, которые, на наш взгляд, представляют собой «золотую середину» между разными методологиями.

По прогнозу ОЭСР, городское население континента превысит 1,4 млрд к 2050 г., две трети всех африканцев будут жить в городах, а Африка станет вторым по абсолютной численности городского населения континентом в мире (после Азии)<sup>10</sup>. Это означает, что к середине века в африканских городах будет жить больше людей, чем сегодня живёт на континенте вообще. Также к 2050 г. в Африке будет 17 городов с населением свыше 10 млн человек и 159 городов с населением свыше 1 млн<sup>11</sup>.

Урбанизация в Африке – системный процесс, определяющий жизнь континента. Изменения в демографии, структуре потребления, экономике и образе жизни, а также развитие транспорта, информационных технологий и строительства вызваны не в последнюю очередь именно урбанизацией. Изучение и осмысление этого процесса критически важно для понимания изменений, которые будут происходить на континенте в ближайшие десятилетия.

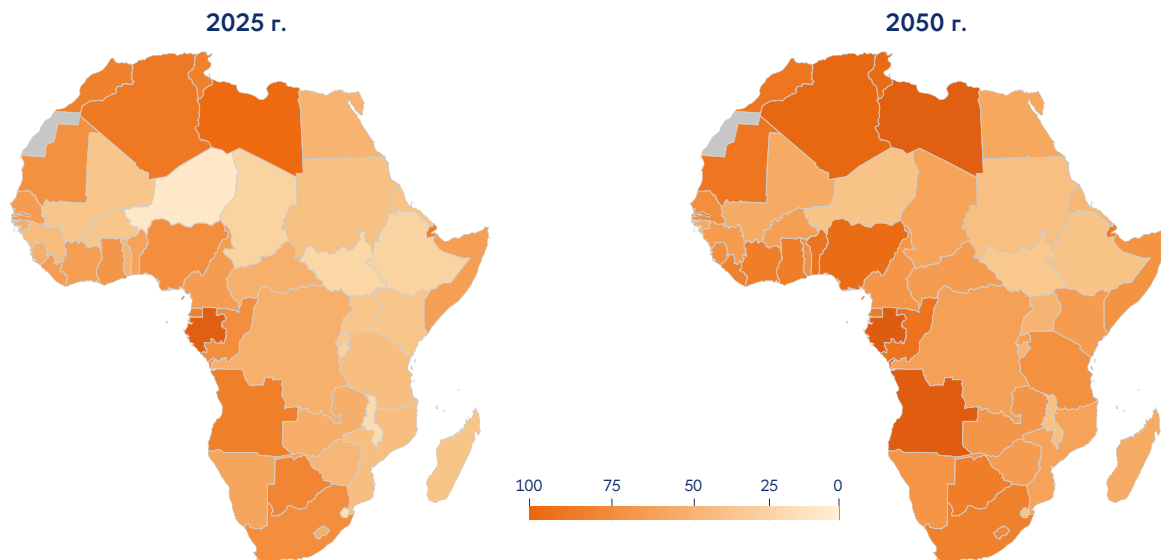
## Африканская урбанизация

### Сегодня самая урбанизированная часть континента – Северная Африка.

По данным ОЭСР за 2025 г. 83% населения уже проживает в городах, а к 2050 г. этот показатель вырастет до 87%, что сделает регион вторым самым урбанизированным регионом мира (после Центральной и Южной Азии, 88%)<sup>12</sup>. В Центральной Африке сегодня около 54% населения живёт в городах, и по данным ООН, к 2050 г. в этом регионе будет наблюдаться рост доли городского населения до 66%. При этом по общему количеству горожан лидирует Западная Африка – 237 млн человек.

- 6 United Nations (2025). World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results. UN DESA/POP/2025/TR/ NO. 12. New York: United Nations. URL: <https://www.un.org/development/desa/pd/world-urbanization-prospects-2025>
- 7 World Bank Group. Urban population (% of total population). URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>
- 8 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)
- 9 Подробнее – см. главу «Население».
- 10 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)
- 11 Ibid
- 12 United Nations (2025). World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results. UN DESA/POP/2025/TR/ NO. 12. New York: United Nations. URL: <https://www.un.org/development/desa/pd/world-urbanization-prospects-2025>

## Городское население в странах Африки



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных ООН.

Самый неурбанизированный регион – Восточная Африка с 47% городского населения. Несмотря на то, что у некоторых стран региона показатели превышают средние значения по континенту (в Кении 84% городского населения, в Джибути – 70%), некоторые страны региона сильно отстают по темпам урбанизации (в Эфиопии в 2025 г. только 31% населения жило в городах, на Мадагаскаре – 25%). Однако к 2050 г. доля городских жителей Восточной Африки, по прогнозам, достигнет 57%.

По данным Всемирного банка за 2025 г. самые урбанизированные страны на континенте: Габон (92% городского населения), Ливия (88%), Кабо-Верде (77%), Алжир (76%) и Джибути (73%). Самые неурбанизированные: Малави (17%), Нигер (18%), Южный Судан (21%) и Эфиопия (24%)<sup>13</sup>. В абсолютных числах наибольшее число горожан сегодня проживает в Нигерии (140 млн), Египте (108 млн), ЮАР (47 млн), ДРК (53 млн) и Кении (45 млн).

Из этих данных видно, что Центральную Африку ожидает самый стремительный рост городского населения, в то время как, например, в ЮАР текущий потолок урбанизации практически достигнут и дальнейший рост будет более плавным.

Среди крупнейших агломераций Африки можно назвать Каир (26 млн человек), Лагос (12 млн), Луанду (11 млн), Киншасу (10 млн) и Дар-эс-Салам (8 млн)<sup>14</sup>. К 2050 г. эти города вырастут ещё больше: население Лагоса составит почти 37 млн человек, а Каира – 55 млн человек<sup>15</sup>.

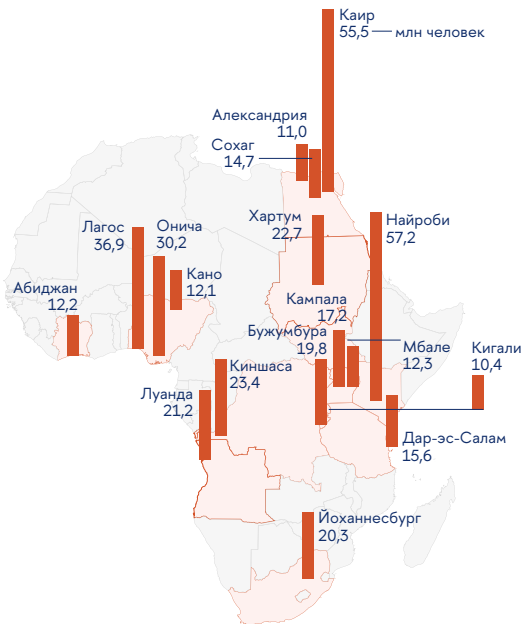
По расчётам ОЭСР, до 80% всего демографического прироста африканского населения с 2020 по 2050 г. будет «поглощено» городскими районами. Рост городского населения опережает рост населения вообще. Если за рассматриваемый период население в целом будет расти примерно на 1,7% ежегодно, то городское население будет ра-

<sup>13</sup> Urban population (% of total population). World Bank Group/ URL: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS>

<sup>14</sup> United Nations (2025). World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results. UN DESA/POP/2025/TR/ NO. 12. New York: United Nations. URL: <https://www.un.org/development/desa/pd/world-urbanization-prospects-2025>

<sup>15</sup> OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

## 17 мегагородов Африки к 2050 г.



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных ОЭСР.

сти на 2,3%. Эта тенденция уже видна во многих странах: например, в Нигере население растёт на 2,9% в год, а городское – на 4,2% в год<sup>16</sup>. В среднем по континенту коэффициент рождаемости составляет 3,9 ребёнка на женщину в городах и 5,8 ребёнка на женщину в сельской местности<sup>17</sup>. В отличие от международного опыта, когда урбанизация и улучшение качества жизни приводили к резкому снижению рождаемости, в Африке во второй половине XX в. наблюдалась обратная тенден-

ция: рождаемость росла в условиях роста благосостояния и падала во время кризисов<sup>18</sup>. Помимо этого, сохраняются страны, в которых городское население растёт при сохранении сельских темпов рождаемости (так, например, в Нигере коэффициент рождаемости среди городского населения составляет 5,6, а в Нигерии – 4,5)<sup>19,20</sup>. Тем не менее тренд на снижение рождаемости вследствие распространения образования среди женщин, более позднего возраста вступления в брак и снижения детской смертности приводит к устойчивой тенденции снижения коэффициента рождаемости в городах<sup>21</sup>.

## Почему растут города Африки?

Городское население Африки увеличивается не только за счёт естественного прироста, который формирует основу роста населения городов<sup>22</sup>. Другим важным фактором роста городского населения выступает миграция из деревень. С одной стороны, в города людей привлекают более высокий уровень жизни, перспективы заработка и более благоприятная экономическая обстановка, с другой – из деревни людей выталкивают бедность, нехватка земли и социальные кризисы, в том числе связанные с безопасностью.

Помимо этого, климатические угрозы (засухи и наводнения) также ответственны за миграцию из деревень в города.

**По данным Всемирного банка, к 2050 г. по причинам, связанным с климатом, в города может переехать около 86 млн человек<sup>23</sup>.**

16 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

17 Tesfa D, Tiruneh SA, Gebremariam AD, Azanaw MM, Engidaw MT, Kefale B, Abebe B, Dessalegn T and Tiruneh M. 2023. The pooled estimate of the total fertility rate in sub-Saharan Africa using recent (2010–2018) Demographic and Health Survey data

18 Подробнее – см. главу «Население»

19 Tesfa D, Tiruneh SA, Gebremariam AD, Azanaw MM, Engidaw MT, Kefale B, Abebe B, Dessalegn T and Tiruneh M. 2023. The pooled estimate of the total fertility rate in sub-Saharan Africa using recent (2010–2018) Demographic and Health Survey data

20 Для сравнения, рождаемость в сельской местности в Нигере и Нигерии составляет 8,1 и 5,9 соответственно.

21 Tesfa D, Tiruneh SA, Gebremariam AD, Azanaw MM, Engidaw MT, Kefale B, Abebe B, Dessalegn T and Tiruneh M. 2023. The pooled estimate of the total fertility rate in sub-Saharan Africa using recent (2010–2018) Demographic and Health Survey data

22 United Nations. World Urbanization Prospects 2025: Summary of Results. UN DESA/POP/2025/TR/ NO. 12. New York: United Nations. URL: <https://www.un.org/development/desa/pd/world-urbanization-prospects-2025>

23 The World Bank. Climate Change Could Force 216 Million People to Migrate Within Their Own Countries by 2050. PRESS RELEASE NO:2022/12/CCG. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2021/09/13/climate-change-could-force-216-million-people-to-migrate-within-their-own-countries-by-2050>

Хотя в основном миграция происходит внутри одной страны, иммигранты вносят вклад в рост городского населения. Они притягиваются в первую очередь в города, где уже проживают их соотечественники. Так, диаспора йоруба в Абиджане сформировала устойчивые каналы связи с нигерийской родиной, и нынешний приток йоруба в Кот-д'Ивуар обеспечен не в последнюю очередь связями с местной диаспорой<sup>24</sup>.

Третий немаловажный фактор после естественного прироста и миграции – разрастание агломераций, особенно крупных. Города растут территориально, поглощая сельские поселения вокруг, увеличивая таким образом численность городского населения. Так, по прогнозам ОЭСР, 36% роста населения Кампалы до 2050 г. будет обеспечено за счёт слияния и поглощения ближайших городов-спутников и сельских поселений. Прогнозируется, что Кампала в будущем поглотит 230 сельских поселений, а также города Кьямписи, Лугази, Ньеру, Джинджа и Иганга, население каждого из которых превышает 100 тыс. человек<sup>25</sup>. Другой пример – Дакар, площадь которого в 1942 г. составляла всего 9,4 км<sup>2</sup>, а сегодня – 80 км<sup>2</sup>. Этот прирост был обеспечен за счёт поглощения десятков деревень и хуторов<sup>26</sup>.

Ещё более стремительным будет рост Найроби. Население города, по оценке ОЭСР, может вырасти с 7 млн до 57 млн за счёт слияния с окрестностями<sup>27</sup>,

образовав мегалополис Найроби-Кисуму. Население кенийской столицы без учёта территориального расширения к 2050 г. достигнет 25 млн человек. Ещё 33 млн добавятся к населению Найроби за счёт слияний. Этим феноменом объясняется появление в будущем на континенте т.н. «мегагородов».

При этом рост площади, занимаемой городами, т.н. «городского следа», в свою очередь опережает рост численности городского населения. По прогнозу ОЭСР, с 2020 по 2050 г. городская территория среднего африканского города будет расти на 3,2% в год, в то время как численность населения только на 2,3%<sup>28</sup>. При этом рост территории обеспечен в первую очередь не новой инфраструктурой, а неэффективным использованием земли: вместо уплотнения к городу «прирастают» новые территории, поскольку строительство на периферии дешевле, из-за чего плотность населения остаётся низкой<sup>29</sup>.

## Структура потребления городского жителя

По данным ЭКА ООН, более 60% горожан в Африке имеют смартфон или компьютер, а 33% – и то, и другое. Среди жителей городов выше уровень цифровой грамотности. Также в городах выше уровень покрытия мобильной связью третьего, четвёртого и пятого поколений<sup>30</sup>.

Горожане покупают продукты питания в магазинах и на рынках. По данным Urban Institute, в Дар-эс-Саламе горожане покупают 96–99% продуктов питания, в то время как в сельской местности этот показатель равен 50%. В Кении эти показатели составляют 98% и 70% соответственно. Аналогично в Малави горожанами покупается до 90% продуктов питания, в то время как жителями сельской местности – только 30%. Городской продовольственный рынок заметен в структуре национальных экономик: в Намибии он составляет 500 млн долл., и на него приходится 12% ВВП. К 2030 г. 75% всей продаваемой на континенте еды будет покупаться жителями городов<sup>31</sup>.

24 Adeniran, Adebunsi Isaac. Migration and Regional Integration in West Africa: A Borderless ECOWAS. New York: Palgrave Macmillan, 2014.

25 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

26 Ibid.

27 Ibid.

28 Ibid.

29 Подробнее – см. главу «Население».

30 United Nations Economic Commission for Africa (2024). State of urbanization in Africa 2024. URL: <https://www.uneca.org/state-of-urbanization-in-africa>

31 Romanik, Clare. (2007). The Urban Institute. An Urban-Rural Focus on Food Markets in Africa. URL: <https://www.urban.org/sites/default/files/publication/31436/411604-An-Urban-Rural-Focus-on-Food-Markets-in-Africa.PDF>

Меняются и пищевые привычки населения: в городской среде наблюдается т.н. **«пищевой переход»**, когда сокращается количество потребляемых традиционных культур (например, сорго) и увеличивается потребление пшеницы и риса. Так, например, в Мозамбике житель города потребляет на 60% больше риса, чем житель сельской местности. В городах растёт потребление мяса, масла, яиц и молочных продуктов. В Малави средний житель города тратит на молочные продукты и яйца 7% от бюджета, в то время как житель деревни только 1%<sup>32</sup>.

В городах, в отличие от деревень, растёт потребление еды, приготовленной другими людьми на продажу. Речь идёт об уличных торговцах едой, кафе и ресторанах. По данным Urban Institute, в Аккре бедные домохозяйства тратят на уличную еду до 39% своего дохода, а домохозяйства с более высоким достатком – 26%. Об изменении образа жизни также свидетельствуют растущий круглогодичный спрос на сезонные товары, консервы и замороженные продукты<sup>33</sup>.

В изменении демографической структуры и структуры потребления прослеживается фундаментальное онтологическое изменение африканского города. Сегодня африканцы – конечные бенефициары городского развития, повышение уровня жизни которых напрямую вытекает из развития и роста городов. Так было не всегда: в колониальную эпоху городское развитие исключало коренное население, а города служили инструментом колониального управления.

## Колониальное наследие африканского города

Во-первых, многие африканские города были основаны как порты. В колониальную эпоху одной из основных функций прибрежного города было

обслуживать порт и железную дорогу, ведущую от порта к местам, где добывают ресурсы<sup>34</sup>. Помимо этого, именно прибрежные города-порты в большинстве случаев брали на себя административные функции. Так, Дакар, Леопольдвиль (теперь Киншаса), Луанда, Лагос и др. стали центрами колониальных владений, что привело к цементированию их политической и экономической роли и, как следствие, дисбалансам в развитии уже в постколониальный период.

Во-вторых, колониальное наследие до сих пор находит отражение в планировке африканских городов: бывшие европейские кварталы, такие как Ойстер-бей в Дар-эс-Саламе, сегодня остаются зонами концентрации деловой активности, в то время как окраины, которые раньше использовались для сегрегации местного населения, отстают в развитии, потому что колониальный город не предполагал расширения для включения в него окраинных районов<sup>35</sup>. На современном этапе такой подход к городскому планированию приводит к сложностям с интеграцией неформальных поселений, образующихся на окраинах, и связыванием их с городским пространством.

Сохраняется заметная разница между французскими и британскими колониальными поселениями. Из-за британского подхода к колониальному управлению многие англофонные города сегодня имеют два наследственных ядра: европейский колониальный район и районы «традиционной власти». Из-за этого, а также из-за пересекающихся и противоречащих друг другу прав собственности на землю, города на территориях бывших британских колоний чаще страдают от расползания и проблем неформальных поселений. По данным Всемирного банка, бывшие британские колониальные города на 25% более фрагментированы, чем франкофонные, в них фиксируется на 50% больше участков **«очаговой фрагментированной застройки»**,

32 Ibid.

33 Romanik, Clare. (2007). The Urban Institute. An Urban-Rural Focus on Food Markets in Africa. URL: <https://www.urban.org/sites/default/files/publication/31436/411604-An-Urban-Rural-Focus-on-Food-Markets-in-Africa.PDF>

34 World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Onginjo, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

35 Richard Slater and Euan Crispin - The State of Urban Governance in Africa. African Development Bank 2022. URL: [https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the\\_state\\_of\\_urban\\_governance\\_in\\_africa\\_-\\_sudap\\_paper\\_-\\_afdb\\_umdf\\_-\\_2022.pdf](https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the_state_of_urban_governance_in_africa_-_sudap_paper_-_afdb_umdf_-_2022.pdf)

то есть урбанизированных территорий, отрезанных от основного городского массива<sup>36</sup>. Иллюстрация этого феномена – город Кисуму в Кении: город разделён на историческое ядро с низкой плотностью застройки и чёткими строгими правилами землепользования и «родовые земли» на окраинах, характеризующиеся высокой плотностью застройки и неформальными поселениями<sup>37</sup>.

В целом города Африки примерно на 20–25% сильнее страдают от городского расползания, чем города в других регионах мира. Проблему усугубляет отсутствие грамотного территориального планирования и неэффективное использование земли: например, в Хараре и Мапуту до 30% земли, находящейся в радиусе 5 км от центра города, остаётся незастроенной или недоиспользуется<sup>38</sup>.

Стоит также отметить, что из прогнозируемого прироста городского населения в Африке 81% придётся на внутренние районы материка. К 2050 г. 69 из 100 городских агломераций (от 1 млн человек) и 6 из 17 агломераций свыше 10 млн человек будут расположены во внутренних районах континента<sup>39</sup>.

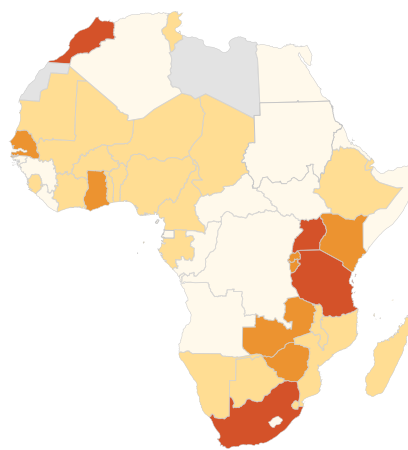
Эта тенденция означает постепенный отход от классической модели африканского города-порта. Развитие городов внутри материка означает постепенное уничтожение постколониальной архитектуры хозяйственных комплексов, завязанной на экспорт ресурсов, развитие внутреннего потребления и торговли. В то же время рост городов во внутренних районах вынуждает правительства больше тратиться на транспортную инфраструктуру, связывающую новые города с традиционными центрами. Несмотря на первичную дороговизну обеспечения связанности, в долгосрочной перспективе развитие внутренних районов приведёт к появлению связанных рынков и гармоничному развитию территорий страны.

## Автономия и проблемы управления городами Африки

Один из основных вызовов для африканских городов – становление собственной агентности. В 2021 г. международная организация United Cities and Local Governments провела исследование по оценке роли местных властей в управлении городским развитием. 41 из 53 рассмотренных африканских стран были оценены как страны с «неблагоприятным» или «скорее неблагоприятным» климатом для эффективной работы местных правительств. Только 4 страны (Марокко, Уганда, Танзания и ЮАР) получили рейтинг «наиболее благоприятные»<sup>40</sup>.

### Страны Африки по уровню условий для деятельности городских администраций и региональных органов власти, 2024 г.

- Наиболее неблагоприятные условия
- Скорее неблагоприятные условия, требуются масштабные реформы
- Скорее благоприятные условия, необходимы некоторые улучшения
- Наиболее благоприятные условия



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных CAHF.

36 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

37 Richard Slater and Euan Crispin - The State of Urban Governance in Africa. African Development Bank 2022. URL: [https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the\\_state\\_of\\_urban\\_governance\\_in\\_africa\\_-\\_sudap\\_paper\\_-\\_afdb\\_umdf\\_-\\_2022.pdf](https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the_state_of_urban_governance_in_africa_-_sudap_paper_-_afdb_umdf_-_2022.pdf)

38 Ibid.

39 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

40 Lena Gutheil, "Decentralization and Its Effects on Urban Governance in Africa", Ifri Studies, Ifri, April 2024. URL: [https://www.ifri.org/sites/default/files/migrated\\_files/documents/atoms/files/decentralization\\_and\\_its\\_effects\\_on\\_urban\\_governance\\_in\\_africa.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/migrated_files/documents/atoms/files/decentralization_and_its_effects_on_urban_governance_in_africa.pdf)

Положение городской автономии в Африке очень хрупкое: практика показывает, что городская автономия<sup>41</sup> может быть ликвидирована политической волей центрального правительства. Так, например, в Кампале в 2010 г. выборный городской совет был упразднён центральным правительством и заменён Управлением столицы Кампалы (КССА), находящимся под прямым контролем президента<sup>42</sup>. Похожая ситуация произошла в Кении: в 2020 г. ключевые функции городской администрации Найроби были переданы в ведение Центральной столичной службы Найроби (NMS) (в 2022 г. после выборов губернатора они были возвращены в ведение администрации округа Найроби)<sup>43</sup>.

Другой проблемой выступает **институциональная фрагментация**. У многих ведомств пересекаются зоны ответственности, а органы публичной власти соперничают с неформальными (в т.ч. «традиционными») институтами за управление территорией. Так, например, по данным AfDB, в Гане более половины комитетов муниципальных образований (самый низкий уровень управления в муниципальных органах власти) практически не функционируют из-за отсутствия определённых обязанностей<sup>44</sup>.

Ещё одна фундаментальная проблема – неспособность аккумулировать достаточные для эффективного управления ресурсы. В среднем

по миру 25% всех доходов органов государственной власти приходится на региональные администрации, в то время как в Африке этот показатель равен 12%<sup>45</sup>. Основной источник доходов на региональном уровне – сборы с налогов на имущество. Например, в Хараре (Зимбабве) они формируют до 40% доходов города. Такая структура доходов не может гарантировать автономию города из-за низкого уровня сборов: в среднем по Африке сумма поступлений от налогов на владение собственностью составляет 8 долл. на душу населения, при том что среднемировой показатель превышает 220 долл. на душу населения<sup>46</sup>.

Успешный пример применения на практике принципов децентрализации и городской автономии – ЮАР. Город Кейптаун зарабатывает примерно 2,3 млрд долл. в год. Доходы от оплаты услуг энерго- и водоснабжения составляют 42% городского бюджета<sup>47</sup>, а на дотации из центра приходится только 15% городских доходов<sup>48</sup>. Йоханнесбург также самостоятельно формирует 42% городского бюджета и даже обладает собственным кредитным рейтингом, независимым от национального<sup>49</sup>.

В целом в этом вопросе ЮАР представляет собой скорее исключение из правил. Йоханнесбург располагает самым большим бюджетом в Африке, более 5 млрд долл. в 2024–2025 гг.<sup>50</sup> На втором месте – Кейптаун (4,7 млрд)<sup>51</sup>,

41 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

42 Lena Gutheil, "Decentralization and Its Effects on Urban Governance in Africa", Ifri Studies, Ifri, April 2024. URL: [https://www.ifri.org/sites/default/files/migrated\\_files/documents/atoms/files/decentralization\\_and\\_its\\_effects\\_on\\_urban\\_governance\\_in\\_africa.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/migrated_files/documents/atoms/files/decentralization_and_its_effects_on_urban_governance_in_africa.pdf)

43 Ibid.

44 Richard Slater and Euan Crispin - The State of Urban Governance in Africa. African Development Bank 2022. URL: [https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the\\_state\\_of\\_urban\\_governance\\_in\\_africa\\_-\\_sudap\\_paper\\_-\\_afdb\\_umdf\\_-\\_2022.pdf](https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the_state_of_urban_governance_in_africa_-_sudap_paper_-_afdb_umdf_-_2022.pdf)

45 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

46 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

47 Ibid.

48 Richard Slater and Euan Crispin - The State of Urban Governance in Africa. African Development Bank 2022. URL: [https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the\\_state\\_of\\_urban\\_governance\\_in\\_africa\\_-\\_sudap\\_paper\\_-\\_afdb\\_umdf\\_-\\_2022.pdf](https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the_state_of_urban_governance_in_africa_-_sudap_paper_-_afdb_umdf_-_2022.pdf)

49 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

50 Inside Metros. 2025. City of Joburg tables R89.4 billion budget and boosts capex spending to R8.7 billion. URL: <https://insidemetros.co.za/2025/05/28/city-of-joburg-tables-r89-4-billion-budget-and-boosts-capex-spending-to-r8-7-billion/>

51 Moneyweb. 2025. Cape Town's R76.4bn budget finally gets the green light. URL: <https://www.moneyweb.co.za/news/south-africa/cape-towns-r76-4bn-budget-finally-gets-the-green-light/>

на третьем – Дурбан (4,4 млрд)<sup>52</sup>, а на четвертом – Претория (3,2 млрд)<sup>53</sup>. При этом обычно крупный африканский город располагает бюджетом до 1 млрд долл. Например, Найроби (328 млн)<sup>54</sup> или Касабланка (708 млн)<sup>55</sup>.

Одна из фундаментальных проблем африканских городов – дефицит кадров. Самые образованные и квалифицированные кадры предпочитают работу в частном секторе или в правительствах работе в муниципалитетах из-за ограниченных карьерных возможностей и низкой зарплаты: зарплаты старшего управленческого и технического персонала в муниципалитетах составляют не более 15–20% от уровня оплаты труда на аналогичных должностях в частном секторе или международных компаниях<sup>56</sup>.

## Роль города в экономике

Мировой опыт показывает, что при достижении уровня урбанизации в 60% роль обрабатывающей промышленности в структуре ВВП должна достигать 15–20%. Африканский опыт отличается от мирового: африканские города часто развиваются по модели **«урбанизация без индустриализации»**, роль обрабатывающей промышленности остаётся на уровне 10% даже при достижении нужного количества городского населения<sup>60</sup>. Такая ситуация складывается из-за ориентированности экономик на экспорт природных ресурсов. В странах, сильно зависящих от их экспорта, как правило, развивается городская экономика, в которой доминируют неторгуемые услуги (услуги красоты, недвижимость и общественное питание). За подобными городами закрепился термин **«города потребления»**<sup>61</sup>.

В таких условиях африканские муниципалитеты страдают от дефицита компетенций и невозможности выполнять свои функции. По данным AfDB, в 2017 г. в эфиопском городе Дыре-Дауа только 1% сотрудников городской администрации обладали дипломом о высшем образовании, а дефицит кадров составлял 89% в сфере городского планирования и 87% в сфере городских финансов<sup>57</sup>. В среднем в городах Эфиопии на 1 тыс. жителей приходилось 1,4 технического специалиста или управленца. По данным исследования Cities Alliance, в городах других африканских стран этот показатель ещё ниже: в Гане, Мозамбике и Уганде он составляет примерно 0,4 на 1 тыс. человек. Для сравнения, в Индии, одном из мировых лидеров по утечке мозгов и дефициту кадров, этот показатель составляет 8 человек на 1 тыс.<sup>58</sup>. Особо критична ситуация в сфере городского планирования: по данным ОЭСР, в Либерии на всю страну есть только 6 аккредитованных планировщиков, в Буркина-Фасо – 14. Для сравнения – в странах ОЭСР на 100 тыс. человек приходится 21,5 планировщика, а в Африке – 1. В среднем по континенту африканские города укомплектованы управленческим и техническим персоналом менее чем на треть от необходимого уровня<sup>59</sup>.

52 EThekweni Newsflash. 2025. Mayor Hosts Successful Post-Budget Speech Breakfast With Business Stakeholders. URL: <https://www.durban.gov.za/press-statement/Mayor+hosts+successful+post-budget+speech+breakfast+with+business+stakeholders>

53 IOL. 2025. Tshwane coalition approves R52.2 billion draft Budget for 2025/26. URL: <https://iol.co.za/news/politics/2025-05-16-tshwane-coalition-approves-r52-2-billion-draft-budget-for-202526/>

54 Nairobi City County 2025/26 FY Quarter 1 Budget Implementation Report. URL: <https://nairobi.go.ke/download/nairobi-city-county-2025-26-fy-quarter-1-budget-implementation-report>

55 Medias24. 2025. En 2025, un budget de plus de 5 MMDH pour la ville de Casablanca. URL: <https://medias24.com/2024/10/22/en-2025-un-budget-de-plus-de-5-mmdh-pour-la-ville-de-casablanca>

56 Richard Slater and Euan Crispin - The State of Urban Governance in Africa. African Development Bank 2022. URL: [https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the\\_state\\_of\\_urban\\_governance\\_in\\_africa\\_-\\_sudap\\_paper\\_-\\_afdb\\_umdf\\_-\\_2022.pdf](https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the_state_of_urban_governance_in_africa_-_sudap_paper_-_afdb_umdf_-_2022.pdf)

57 Richard Slater and Euan Crispin - The State of Urban Governance in Africa. African Development Bank 2022. URL: [https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the\\_state\\_of\\_urban\\_governance\\_in\\_africa\\_-\\_sudap\\_paper\\_-\\_afdb\\_umdf\\_-\\_2022.pdf](https://www.afdb.org/sites/default/files/2023/01/18/the_state_of_urban_governance_in_africa_-_sudap_paper_-_afdb_umdf_-_2022.pdf)

58 Ibid.

59 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

60 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

61 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

Иными словами, некоторые африканские города перешли в фазу постиндустриальной экономики, не пройдя фазу индустриальной.

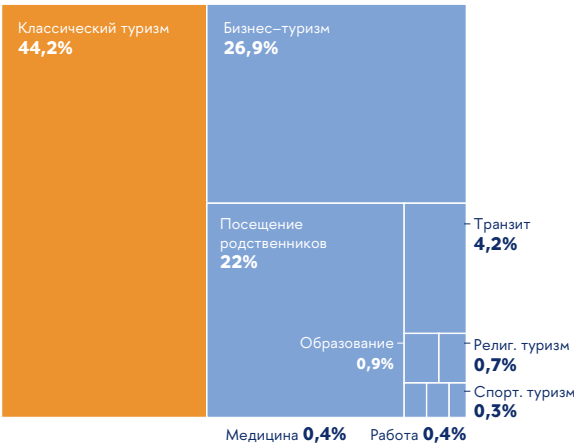
Такая ситуация помогает добиться относительно роста уровня жизни, но оставляет нерешённой проблему отсутствия промышленной и инфраструктурной базы города, что обуславливает неустойчивость и хрупкость такого роста.

Новый фактор в развитии городской экономики – туризм. В 1990 г. в Африку приезжало всего 6,7 млн туристов ежегодно. За десять лет турпоток вырос на 300% – до 26,2 млн посещений в 2000 г., а доходы от туризма выросли с 2,3 млрд долл. до 3,7 млрд<sup>62</sup>. С тех пор турпоток в Африку неуклонно рос и в 2024 г. составил 74 млн человек<sup>63</sup>.

По прогнозу Africa Growth Initiative, к 2035 г. континент будут ежегодно посещать 280 млн туристов<sup>64</sup>.

Визитная карточка туризма в Африку – природный туризм. Сафари в Восточной и Южной частях Африки, хождение по вулканам в ДРК и «охота на лемуру» на Мадагаскаре сегодня стали самыми быстрорастущими секторами континентального туризма<sup>65</sup>. Но несмотря на ключевую роль природных комплексов, города также привлекают крупные турпотоки.

Характеристика туристического потока в Кению, 2024 г.



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных Министерства туризма и дикой природы Кении.

В частности, речь идёт о бизнес-туризме. Так, организация конференций, встреч и саммитов вывела в топ по посещаемости Найроби, Йоханнесбург и Кейптаун. Основные направления для африканского бизнес-туризма: Марокко, Египет, Кения и ЮАР<sup>66</sup>.

По данным на 2025 г., самыми посещаемыми странами континента были Марокко (17,5 млн человек), Египет (16 млн человек), Тунис (10 млн человек) и ЮАР (8,5 млн человек)<sup>67</sup>. Отметим, что по данным AGI, до 10 млн человек из ежегодно пересекающих границы африканских стран – сами африканцы<sup>68</sup>.

62 Signé, Landry. "Africa's Tourism Potential: Trends, Drivers, Opportunities, and Strategies." Washington, DC: Brookings Institution, 2018. URL: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential\\_landrysigne1.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential_landrysigne1.pdf)

63 Breisinger, Clemens & Wiebelt, Manfred & Omune, Lensa & Breisinger, Milena & Bordignon, Jacopo, 2025. "Tourism for development: A SAM-multiplier study on sports tourism in Kenya," Kenya SSP Working Paper 2, International Food Policy Research Institute (IFPRI).

64 Signé, Landry. "Africa's Tourism Potential: Trends, Drivers, Opportunities, and Strategies." Washington, DC: Brookings Institution, 2018. URL: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential\\_landrysigne1.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential_landrysigne1.pdf)

65 Signé, Landry. "Africa's Tourism Potential: Trends, Drivers, Opportunities, and Strategies." Washington, DC: Brookings Institution, 2018. URL: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential\\_landrysigne1.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential_landrysigne1.pdf)

66 Christie, Iain, Eneida Fernandes, Hannah Messerli, and Louise Twining-Ward. 2014. Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and Improved Livelihoods. Africa Development Forum series. Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/738471468299123752/pdf/Tourism-in-Africa-harnessing-tourism-for-growth-and-improved-livelihoods.pdf>

67 Breisinger, Clemens & Wiebelt, Manfred & Omune, Lensa & Breisinger, Milena & Bordignon, Jacopo, 2025. "Tourism for development: A SAM-multiplier study on sports tourism in Kenya," Kenya SSP Working Paper 2, International Food Policy Research Institute (IFPRI).

68 Nyasha, Sheila; Odhiambo, Nicholas M.; Asongu, Simplice (2020) : The impact of tourism development on economic growth in sub-Saharan Africa, AGDI Working Paper, No. WP/20/044, African Governance and Development Institute (AGDI), Yaoundé

## Жильё и жилищное строительство

**Дефицит жилья** – фундаментальная проблема африканских городов. По данным ОЭСР<sup>69,70</sup>, Нигерия испытывает дефицит в 17 млн жилых единиц, Ангола – почти в 2 млн, в Камеруне и Кот-д'Ивуаре – более чем по 700 тыс.<sup>71</sup> В Гане годовая потребность составляет от 70 тыс. до 133 тыс. единиц, однако текущие темпы строительства покрывают лишь 33% этого спроса, что привело к накопленному дефициту в 2 млн единиц<sup>72</sup>. В Намибии к 2030 г. для покрытия спроса требуется строительство 30 тыс. единиц жилья в год, а Государственное жилищное предприятие (NHE) с 1993 г. построило только около 21,5 тыс. домов при наличии задолженности по строительству около 300 тыс. домов<sup>73</sup>.

Жилищный сектор в Африке недоинвестирован: африканские страны с низким уровнем дохода вкладывают в него лишь 4,9% ВВП, в то время как аналогичные экономики в других регионах тратят 5,5%. Это приводит к тому, что строительство жилья отстаёт от темпов урбанизации в среднем на девять лет<sup>74</sup>. Ситуация усугубляется дороговизной построенной недвижимости и издержками, связанными с её приобретением.

Во-первых, проблему представляют расходы на регистрацию недвижимости. В среднем в странах Африки южнее Сахары регистрация недвижимости занимает 59 дней и требует 9% от её стоимости, что в два раза дольше и в три раза дороже, чем в Европе<sup>75</sup>. Бюрократические сложности есть и у застройщиков. Получение разрешений на строительство в среднем занимает 171 день и стоит 737% от дохода на душу населения, что почти в девять раз дороже, чем в странах ОЭСР с высоким уровнем дохода<sup>76</sup>.

Во-вторых, стоимость единицы жилья сравнимого качества в Африке может быть сравнительно выше, чем в других регионах мира, из-за дороговизны строительных материалов. В Гане до 90% всех стройматериалов импортируется, что не может не сказываться на конечной цене<sup>77</sup>. В Танзании 70% материалов, включая цемент и сталь, закупается за рубежом. Цена 50-килограммового мешка цемента в 2024 г. составляла 9 долл. в Габоне и до 15 долл. на Коморах. При этом более 60% домовладельцев, например, в Габоне вынуждены прибегать к самостоятельному строительству, нанимая рабочих на неформальном рынке<sup>78</sup>.

Официальное (формальное) строительство ведётся государственными агентствами, частными застройщиками и международными финансовыми институтами, однако объёмы строительства остаются низкими. В Эфиопии в рамках государственной программы IHDP с 2006 г. построено было около 250 тыс. квартир, однако из-за высокого первоначального взноса она не смогла решить проблему доступа к жилью для беднейших слоёв населения<sup>79</sup>.

69 UN-Habitat. (2026). State of African Cities Report 2026: Harnessing the value of urban land for socioeconomic transformation in African cities. United Nations Human Settlements Programme. URL: <https://unhabitat.org/executive-summary-of-the-state-of-african-cities-report-2026-harnessing-the-value-of-urban-land-for>

70 Под единицей жилья (жилой единицей) понимается отдельное жилое пространство, где человек или семья могут жить, есть и спать самостоятельно. Оно должно иметь прямой вход снаружи или через общий коридор. Примерами жилой единицы могут служить отдельный дом, квартира или передвижной дом.

71 OECD et al. (2025), Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

72 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

73 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Namibia country profile. Johannesburg, South Africa. URL: <https://housingfinanceafrica.org/wp-content/uploads/2025/03/NAMIBIA.pdf>

74 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

75 Ibid.

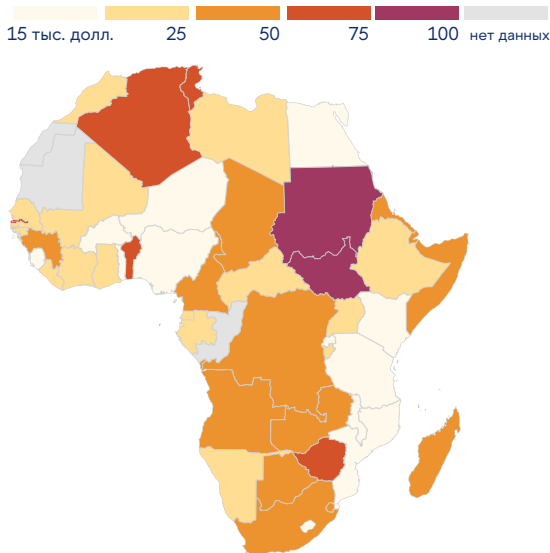
76 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

77 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

78 Ibid.

79 UN-Habitat. (2026). State of African Cities Report 2026: Harnessing the value of urban land for socioeconomic transformation in African cities. United Nations Human Settlements Programme. URL: <https://unhabitat.org/executive-summary-of-the-state-of-african-cities-report-2026-harnessing-the-value-of-urban-land-for>

## Минимальная цена одной единицы жилья в странах Африки, 2024 г., тыс. долл.



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных CAHF.

Стоимость самого дешёвого дома от застройщика варьируется от 3,5 тыс. долл. в Нигерии и 7,5 тыс. долл. в Кении до 34 тыс. в ЮАР и 60 тыс. в Бенине<sup>80</sup>.

В последние годы всё более заметной становится роль частных застройщиков. Один из континентальных лидеров – гамбийская **Taf Africa Global** (основана в Гамбии, головной офис в Дубае, ОАЭ) ведёт строительство в Гамбии, Нигерии, Сенегале, Руанде, Кот-Д'Ивуаре, Того, Сьерра-Леоне и Мозамбике и ставит перед собой цель «построить 1 млн доступных качественных домов и стать лидирующим африканским девелопером к 2038 г.»<sup>81</sup>. Taf Africa специализируется на строительстве частных домов. **Jobomax Homes** (специализируется на Западной Африке (Республика Гвинея, Гана, Сьерра-Леоне, Камерун), но зарегистрирован и базируется в США

(штаб-квартира в Филадельфии, ранее называлась American Homebuilders of West Africa)<sup>82</sup>, **OVID Holding**, крупнейший частный застройщик в Эфиопии, заявляет об общем портфеле строительных контрактов более чем 15 млрд долл.<sup>83</sup>

Зарегистрированная в Абу-Даби компания **Eagle Hills Properties** в партнёрстве с правительством Эфиопии в 2018 г. запустила строительство мегапроекта La Gare, жилого комплекса премиум-класса. Стоимость проекта – 2 млрд долл., правительство Эфиопии выступает акционером с долей в 27%<sup>84</sup>. Привлечение иностранных застройщиков, с одной стороны, позволяет задействовать их ресурсы для модернизации городской инфраструктуры, но с другой – поднимает вопрос о влиянии внешних акторов на государственную строительную политику. Для строительства La Gare были снесены объекты культурного наследия, а жители были выселены в другие районы города, причём зачастую с понижением качества условий проживания<sup>85</sup>. Влияние иностранных застройщиков на процесс принятия решений о градостроительной политике – серьёзный вызов для африканских городов.

Место ведущих девелоперов в ряде стран занимают государственные строительные предприятия, например, **National Housing and Construction Company** в Уганде. Часто они совмещают операционную деятельность с регулированием: так, например, **MAETUR** в Камеруне продаёт земельные участки в Дуале и Яунде по льготным ценам при условии, что они будут застроены в течение трёх лет<sup>86</sup>.

80 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

81 Taf Africa Global. URL: <https://www.tafaficaglobal.com/about-us>

82 Jobomax. URL: <https://www.jobomax.com/>

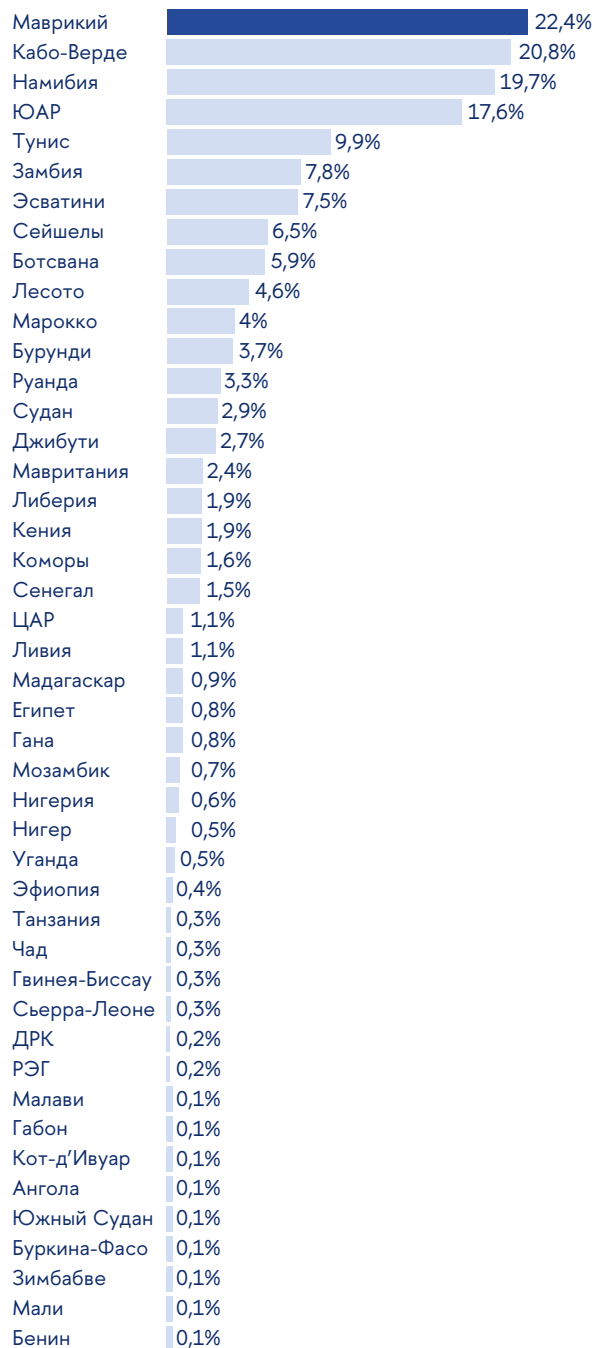
83 OVID-Holding. URL: <https://ovid-group.com/about-us/>

84 Africa Arbitration. Abu Dhabi firm launches \$2b Ethiopia construction. URL: <https://africaarbitration.org/2018/11/26/abu-dhabi-firm-launches-2b-ethiopia-construction/>

85 The Observer. Bulldozers raze homes and history as Ethiopia's PM builds his new Dubai. URL: <https://observer.co.uk/news/international/article/bulldozers-raze-homes-and-history-as-ethiopia-leader-builds-his-new-dubai>

86 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

## Отношение объёма ипотечных кредитов к ВВП в странах Африки



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных САНАФ.

Несмотря на поддержку, государственные строительные предприятия зачастую оказываются неэффективными: как в случае с упомянутым намибийским Государственным жилищным предприятием, которое с 1990-х гг. накопило задолженность<sup>87</sup> в 300 тыс. жилых единиц<sup>88</sup>. Распространяются различные модели **государственно-частного партнёрства**. Так, например, упомянутый OVID Holding взял на себя обязательства по ревитализации района Аваре в Аддис-Абебе<sup>89</sup> в партнёрстве с правительством страны.

Финансирование через ипотечные механизмы остаётся недоступным для большинства: показатель отношения объёма ипотечных кредитов к ВВП, характеризующий проникновение ипотеки в экономику страны, минимален. Например, он составляет 0,1% в Габоне и 0,16% в Экваториальной Гвинее. Для сравнения, в странах ОЭСР этот показатель равен 25–60%<sup>90</sup>.

Дороговизна материалов, бюрократические сложности и низкие темпы строительства делают покупку жилья пока неподъёмной для среднего африканца. Вместе с тем ключевой проблемой может быть и нехватка реалистичных планов развития городов, которые бы опирались на достоверные данные. Наличие таких планов и воли к их воплощению постепенно обеспечит привлечение инвестиций в локализацию производства стройматериалов, а также банковское финансирование в сектор. В целом формализация сектора жилищного строительства может привести к появлению одного из наиболее перспективных и масштабных направлений для частных инвестиций на континенте.

87 В данном контексте под задолженностью понимается объём невыполненных обязательств по строительству жилья для будущих собственников.

88 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Namibia country profile. Johannesburg, South Africa. URL: <https://housingfinanceafrica.org/wp-content/uploads/2025/03/NAMIBIA.pdf>

89 UN-Habitat. (2026). State of African Cities Report 2026: Harnessing the value of urban land for socioeconomic transformation in African cities. United Nations Human Settlements Programme. URL: <https://unhabitat.org/executive-summary-of-the-state-of-african-cities-report-2026-harnessing-the-value-of-urban-land-for>

90 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

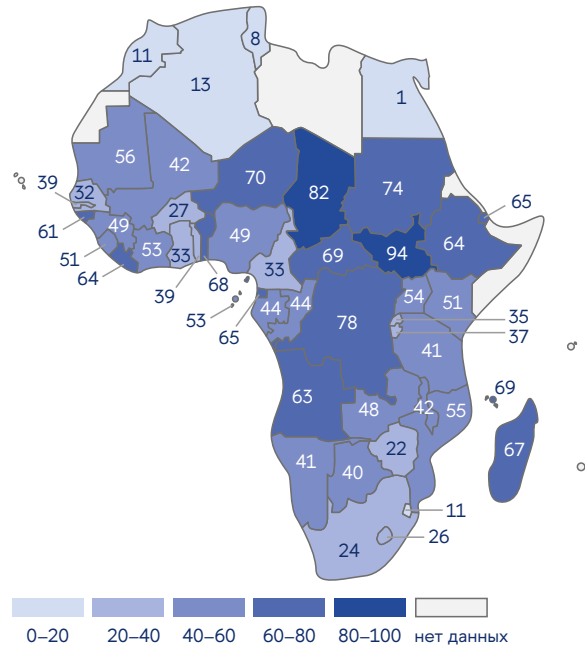
## Проблема неформальных поселений

Городские трущобы – доминирующая черта африканской урбанизации: 54% городского населения континента проживает в неформальных поселениях<sup>91</sup>. В Южном Судане доля жителей трущоб достигает 94%, в Чаде – 82%, в Демократической Республике Конго – 78%, в Судане – 74%, в Эфиопии – 64%. В Лагосе двое из трёх жителей (66%) живут вне формального сектора<sup>92</sup>.

Ситуация осложняется тем, что большая часть рынка неформального жилья – аренда. В трущобах Уганды 56% жилья занимают арендаторы, а в собственности жильё находится только у 30% жителей<sup>93</sup>. Это в свою очередь означает, что многие из живущих в неформальных районах рискуют остаться без жилья в случае финансовых трудностей. Неформальные районы обладают низким уровнем санитарной безопасности и высокой плотностью населения. Плотность населения в неформальных районах может в 10 раз превышать показатели формальных кварталов<sup>94</sup>, достигая экстремальных значений перенаселённости: в Абиджане 50% жителей живут по три и более человека в одной комнате, в Дар-эс-Саламе – 28%<sup>95</sup>. Среди других проблем можно выделить отсутствие стандартов безопасности строительства: только 16% городских домохозяйств в Африке имеют капитальные крыши (то есть крыши из бетона или черепицы), а также высокий уровень преступности<sup>96</sup>.

В Южном Судане 90% домов представляют собой «мазанки» с соломенными крышами, где доступ к чистой воде имеют лишь 38%, а к электричеству – 22% горожан<sup>97</sup>. Неэффективное использование земли в центре городов

## Городское население, проживающее в неформальных поселениях, %



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных CAHF.

ведёт к серьёзным экономическим потерям. Район **Кибера** (крупнейшая трущоба Найроби) потенциально лишает экономику города 1 млрд долл. (условная стоимость земли)<sup>98</sup>. В 2003 г. Министерством жилищного строительства Кении совместно с UN-Habitat была запущена **программа модернизации трущоб Кении (KENSUP)**, в рамках которой предполагалось расселить жителей Киберы в более современное жильё. Проект столкнулся с проблемой: из-за укоренившихся горизонтальных связей, экономической выгоды и непривычного образа жизни некоторые горожане предпочитали сдавать новое жильё среднему классу, а сами пере-

91 UN-Habitat. (2026). State of African Cities Report 2026: Harnessing the value of urban land for socioeconomic transformation in African cities. United Nations Human Settlements Programme. URL: <https://unhabitat.org/executive-summary-of-the-state-of-african-cities-report-2026-harnessing-the-value-of-urban-land-for>

92 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

93 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

94 United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2024). World Population Prospects 2024: Summary of Results (UN DESA/POP/2024/TR/NO. 9). URL: [https://population.un.org/wpp/assets/Files/WPP2024\\_Summary-of-Results.pdf](https://population.un.org/wpp/assets/Files/WPP2024_Summary-of-Results.pdf)

95 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

96 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

97 Centre for Affordable Housing Finance in Africa (2024). 2024 Yearbook: Housing Finance in Africa. Johannesburg, South Africa. URL: <http://housingfinanceafrica.org>

98 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

езжали обратно в Киберу, где могли улучшить условия жизни за счёт денег, полученных от сдачи новых квартир в аренду<sup>99</sup>. В результате программа до сих пор не завершена и проблема неформальных поселений остаётся одной из ключевых для кенийской столицы.

Из-за подобных случаев наблюдается постепенный отказ от стратегии принудительного сноса неформальных поселений в пользу стратегии ревитализации, легализации и интеграции неформальных районов в ткань города. В Эфиопии в 2003–2005 гг. власти выдали сертификаты на 20 млн земельных участков, стоимость регистрации каждого из которых не превышала один доллар<sup>100</sup>. Намибия внедрила закон о гибком землевладении (**Flexible Land Tenure Act**), позволяющий жителям трущоб получать документы для бессрочного проживания, что потенциально поможет 30% населения страны<sup>101</sup>. Сенегал в 2011 г. упростил систему регистрации собственности, разрешив бесплатно конвертировать временные разрешения на проживание в постоянные акты собственности<sup>102</sup>.

В Уганде реализуется проект по ревитализации трущоб **Кисенья** в Кампале, где через картирование с помощью спутников и дронов документируются права жителей и пробелы в инфраструктуре для последующей интеграции района в городскую ткань<sup>103</sup>. При этом в целом цифровизация регистрации прав собственности в Африке недоразвита. Единые реестры, облачные сервисы и системы обмена данными распространены меньше, чем личные мобильные устройства, и пока не могут быть основой решения проблем городского развития<sup>104</sup>.

## Городской транспорт

Развитие доступной и качественной транспортной инфраструктуры – основа устойчивого городского развития, обеспечения связности городов. Во-первых, речь идёт об автомобильном транспорте. Общая протяжённость африканских дорог составляет 1,75 млн км, а плотность дорожной сети оценивается в 24,3 км на единицу площади, что более чем вдвое ниже среднего показателя для других развивающихся регионов (54,2 км)<sup>105</sup>. В Аддис-Абебе, Дар-эс-Саламе, Кигали и Найроби асфальтированные дороги практически исчезают за пределами центральных деловых районов, что затрудняет ежедневные поездки с периферии для большинства домохозяйств<sup>106</sup>. В Лагосе из-за пробок горожане каждый день теряют 14 млн часов, что эквивалентно потере 4,3 млрд долл. ежегодно<sup>107</sup>. Из-за устаревания автопарка, нерегулируемого трафика и низкокачественной транспортной инфраструктуры в африканских городах остра проблема безопасности на дорогах. Здесь Африка вписывается в общемировой тренд: проблемы с безопасностью на дорогах актуальны для всех стран с низким и средним уровнем доходов. Эти страны владеют менее 60% мирового автопарка, но на них приходится 90% всех смертей на дорогах<sup>108</sup>. В частности, в Гвинее наблюдается самый высокий уровень смертности в результате ДТП в Африке – 37 летальных исходов на 100 тыс. чел. (для сравнения, в Того – 22, а в Габоне – 12)<sup>109</sup>.

Одно из самых перспективных решений для транспортных проблем – развитие общественного транспорта, например, **систем скоростного автобусного транспорта (BRT)**. Первой полноценной системой BRT в Африке стала запущенная в марте 2008 г. в Лагосе (Нигерия) система **«BRT Lite»**,

99 ONE. Why residents of Kibera slum are rejecting new housing plans. URL: <https://www.one.org/stories/why-residents-of-kibera-slum-are-rejecting-new-housing-plans/>

100 Ibid.

101 UN-Habitat. (2026). State of African Cities Report 2026: Harnessing the value of urban land for socioeconomic transformation in African cities. United Nations Human Settlements Programme. URL: <https://unhabitat.org/executive-summary-of-the-state-of-african-cities-report-2026-harnessing-the-value-of-urban-land-for>

102 Ibid.

103 Ibid.

104 Подробнее – см. главу «Инфраструктура связи и цифровизация».

105 Borat, Haroon, and Finn Tarp, eds. Africa's Lions: Growth Traps and Opportunities for Six African Economies. Washington, D.C.: Brookings Institution Press, 2016.

106 Lall, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

107 OECD et al. (2025). Africa's Urbanisation Dynamics 2025: Planning for Urban Expansion, West African Studies, OECD Publishing, Paris. URL: [https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025\\_2a47845c-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/africa-s-urbanisation-dynamics-2025_2a47845c-en.html)

108 World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Onginjo, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

109 World Health Organization. World Health Statistics 2026. URL: <https://www.who.int/data/gho/whs-annex/>

которая задействовала 220 автобусов и перевозила более 200 тыс. пассажиров в день, а общее число перевезенных пассажиров с момента запуска превысило 380 млн человек<sup>110</sup>. В 2016 г. в Лагосе была запущена вторая фаза, расширившая систему до полноценного стандарта BRT<sup>111</sup>. В Танзании реализуется проект **Dar es Salaam Rapid Transit (DART)**, в рамках которого функционирует сеть из шести участков общей протяженностью 137 км коридоров с 18 терминалами и 228 станциями<sup>112</sup>. В ЮАР системы BRT работают в крупнейших городах: Rea Vaya в Йоханнесбурге (2009) и MyCiTi в Кейптауне (2011), а также A Re Yeng в Претории (2014) и Yarona в Рюстенбурге (2022)<sup>113</sup>. Амбициозно спроектирована система BRT в Дакаре (Сенегал), целевые показатели для которой – перевозка 300 тыс. пассажиров ежедневно и сокращение среднего времени поездки с 95 до 45 минут<sup>114</sup>. Проект координируется Исполнительным советом городского транспорта Дакара (CETUD) при поддержке Всемирного банка, который выделил на инициативу 50 млн долл. Общий бюджет всей программы составляет 400 млн долл.<sup>115</sup>

Параллельно с BRT в африканских городах развиваются системы **легкового рельсового транспорта (LRT)**. Первой такой системой в Африке стала открытая в 2015 г. сеть в Аддис-Абебе (Эфиопия), построенная за 475 млн долл., из которых 85% составил кредит China Exim Bank. Система длиной в 34,2 км состоит из двух линий и 41 станции, работает с эксплуатационной скоростью 65 км/ч и рассчитана на 15 тыс. пассажиров/час в одном направлении<sup>116</sup>. В Лагосе реализуется программа **Lagos Urban Rail Network (LURN)**, которая предполагает строительство

7 линий LRT общей протяженностью 298 км. Первая, голубая линия длиной 27 км открылась в сентябре 2023 г. и способна перевозить 400 тыс. пассажиров в день. Вторая, красная линия длиной 37 км открылась в 2024 г. и способна обслуживать от 750 тыс. до 1,1 млн человек ежедневно<sup>117</sup>.

Однако эффективность систем LRT и BRT ограничена. Например, Rea Vaya в Йоханнесбурге достигла лишь 22% от запланированного пассажиропотока, а коэффициент окупаемости затрат за счёт тарифов (то есть доля расходов транспортной системы, покрываемой за счёт платы за проезд) составляет всего 30% в Йоханнесбурге и 40% в Кейптауне<sup>118</sup>. Инфраструктурные ограничения не позволяют быстро добираться до рабочих мест, и, следовательно, ограничивают выбор работы. Так, к примеру, DART ежедневно перевозит 180 тыс. пассажиров, что составляет всего 7,8% от общей доли общественного транспорта в городе. При этом во время сбоев оставшиеся на линии автобусы переполняются и начинают пропускать станции, усугубляя транспортный кризис<sup>119</sup>. В Дар-эс-Саламе среднестатистический житель за час езды на общественном транспорте может добраться лишь до 12% рабочих мест, а в Аруше – до 34%<sup>120</sup>.

Более того, основным видом общественного транспорта во многих городах Африки остаются частные маршрутные такси и микроавтобусы малой вместимости. Например, в Дар-эс-Саламе 5 тыс. т.н. «даладала» отвечают за 61% всех поездок по городу (82%, если исключить передвижение пешком). Большая часть даладала (90%) старше 10 лет, 54% – старше 15 лет.

110 World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Onginjo, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

111 Alison Chetty, Christoffel Venter. 2025. Evolution of bus rapid transit concepts in Sub-Saharan Africa: towards lighter design and incremental deployment.

112 Ibid.

113 Emmanuel Theodore Asimeng, Franco Jauregui-Fung. 2025. Tailoring bus rapid transit to the complex realities of African Cities: Critical issues and public policy planning approaches.

114 Chang, A; de Faria M; Strengthening Urban Climate Policy and Finance in Dakar, Senegal // Princeton School of Public and International Affairs . - January 2025

115 Rapport Final "PREPARATION D'UNE EXPERIENCE PILOTE D'UN SYSTÈME DE BUS RAPIDES SUR VOIE RÉSERVÉE À DAKAR (BRT)" № SFG 2891. Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement. - Janvier 2017.

116 Sekasi, J; Martens, M.L. Assessing the Contributions of Urban Light Rail Transit to the Sustainable Development of Addis Ababa. Sustainability 2021, 13, 5667.

117 World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Onginjo, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

118 Alison Chetty, Christoffel Venter. 2025. Evolution of bus rapid transit concepts in Sub-Saharan Africa: towards lighter design and incremental deployment

119 Gebregiorgis, G. A., & Greiving, S. (2026). Dar es Salaam's Bus-Rapid-Transit system in view of systemic criticality. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 36, 101824. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2025.101824>

120 Танзания: возможности и риски. [Текст] : экспертно-аналитический справочник / А.А. Маслова, А.В. Бондаренко и др.; под общ. ред. А.А. Маслова; Центр изучения Африки, Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — Москва, 2024. — 140 с. — 250 экз. — ISBN 978-5-6052729-1-5 (е-обл.). — ISBN 978-5-6052729-2-2 (е-book).

Машины часто находятся в плохом техническом состоянии, перегружены и не имеют фактического расписания. Более того, по данным Всемирного банка до 93% всех ДТП в Дар-эс-Саламе происходят именно с участием микроавтобусов. В целом в стране по данным ВОЗ происходит 29,2 смерти в ДТП на 100 тыс. жителей (20-е место в мире), а экономические потери от ДТП доходят до 10% ВВП<sup>121</sup>.

В Аккре система BRT, запущенная в 2016 г., столкнулась с нехваткой финансирования, ее работа была приостановлена в 2018 г. и возобновлена в 2019 г. только в пиковые часы<sup>122</sup>. Для беднейших 20% населения стоимость двух ежедневных поездок на общественном транспорте в Лагосе превышает 100% их располагаемого дохода, в Дар-эс-Саламе составляет 53%, а в Абудже – 49%<sup>123</sup>. Неподъемная цена принуждает жителей к пешим перемещениям: доля пешеходов составляет 40% в Лагосе и Мапуту, 46% в Найроби и 70% в Дар-эс-Саламе<sup>124</sup>. При средней скорости пешехода 4 км/ч житель может охватить площадь всего в 50 км<sup>2</sup> за час, что в случае, например, Найроби покрывает лишь 7% территории города<sup>125</sup>.

Развитие общественного транспорта в городах Африки в первую очередь упирается в нехватку финансирования. Увеличение платы за проезд на BRT в Лагосе в 2022 г., призванное обеспечить окупаемость системы, привело к падению выручки на 72% из-за того, что проезд стал слишком дорогим для среднего горожанина<sup>126</sup>.

**Авиационный сектор** – важная составляющая городской транспортной инфраструктуры, но сегодня африканский авиасектор сталкивается с фундаментальными проблемами: он располагает лишь 4% мест в системе мировых пассажирских авиаперевозок, стоимость перелётов внутри континента в 2 раза выше, чем в Латинской Америке, и в 4 раза выше, чем на внутренних рейсах в США<sup>127</sup>, уровень авиационных происшествий (1 на 471 тыс. вылетов) вдвое превышает среднемировой показатель, а 16 африканских национальных перевозчиков находятся под полным или частичным запретом на полёты в Европу<sup>128</sup>. При этом ситуация быстро развивается: либерализация воздушного пространства в рамках **договора Ямусукро** позволила сократить время полёта между городами (по маршруту Лагос – Касабланка, к примеру, более чем на 75%) и установить правила конкуренции между авиалиниями<sup>129</sup>. Ключевые авиаузлы континента: Аддис-Абеба, Йоханнесбург и Найроби, а Аккра, Абуджа, Дакар, Дар-эс-Салам и Лагос активно развиваются как региональные хабы<sup>130</sup>.

С точки зрения городского планирования авиасектор представляет интерес из-за влияния аэропортов на городское развитие. Появляется новая форма города – «аэрополис», то есть город, в котором экономика, территориальное планирование и инфраструктура формируются исходя из потребностей крупного аэропорта. Наличие аэропорта естественным образом увеличивает границы агломерации, поскольку аэропорты, как правило, располагаются на удалении от центра города.

121. Madinda, E. and Mfinanga, D. A. An Analysis of Minibus Transport Operational Problems in Dar es Salaam. Department of Transportation and Geotechnical Engineering, University of Dar es Salaam, Tanzania / African Centre of Excellence for Studies in Public and Non-motorised Transport (ACET). 2013. URL: <https://repository.up.ac.za/server/api/core/bitstreams/0cf100d8-0e15-4b21-b69d-904f7edb775b/content>

122. Alison Chetty, Christoffel Venter. 2025. Evolution of bus rapid transit concepts in Sub-Saharan Africa: towards lighter design and incremental deployment

123. Lal, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

124. World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Ongino, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

125. Lal, Somik Vinay, J. Vernon Henderson, and Anthony J. Venables. 2017. Africa's Cities: Opening Doors to the World. Washington, DC: World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/en/programs/africa-regional-studies/publication/african-cities-opening-doors-to-the-world>

126. World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Ongino, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

127. Signé, Landry. "Africa's Tourism Potential: Trends, Drivers, Opportunities, and Strategies." Washington, DC: Brookings Institution, 2018. URL: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential\\_landrysigne1.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential_landrysigne1.pdf)

128. Christie, Iain, Eneida Fernandes, Hannah Messerli, and Louise Twining-Ward. 2014. Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and Improved Livelihoods. Africa Development Forum series. Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/738471468299123752/pdf/Tourism-in-Africa-harnessing-tourism-for-growth-and-improved-livelihoods.pdf>

129. Signé, Landry. "Africa's Tourism Potential: Trends, Drivers, Opportunities, and Strategies." Washington, DC: Brookings Institution, 2018. URL: [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential\\_landrysigne1.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2018/12/africas-tourism-potential_landrysigne1.pdf)

130. Christie, Iain, Eneida Fernandes, Hannah Messerli, and Louise Twining-Ward. 2014. Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and Improved Livelihoods. Africa Development Forum series. Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/738471468299123752/pdf/Tourism-in-Africa-harnessing-tourism-for-growth-and-improved-livelihoods.pdf>

Связь аэропорта с городом посредством торговых, туристических и экономических (в том числе напрямую не связанных с авиацией) связей может расширять агломерацию до 30 км и сформировать целые районы обслуживающей аэропорт застройки и инфраструктуру<sup>131</sup>. Так, в 2014 г. в зоне аэропорта Йоханнесбурга было зафиксировано 1629 работающих предприятий, в зоне аэропорта Кейптауна – 461<sup>132</sup>.

## Городская среда

Помимо утилитарного развития транспорта, экономики и решения проблем управления, африканские города должны быть комфортны для горожан. Зелёные зоны, парки, велодорожки, безопасные пешеходные переходы и пр. составляют основу безопасности и комфорта. Сегодня в Африке есть проблема неревитализованной городской среды. По данным UN-Habitat, только 15% городской земли в Африке отведено под пешеходные улицы и общественные пространства. Для сравнения, целевой показатель организации составляет 45–50%. Меньше трети населения африканских городов имеет прямой доступ к открытым общественным пространствам (в пределах 400 метров от места жительства)<sup>133</sup>.

Остро стоит и проблема зелёных зон. По оценке ООН 2024 г. площадь зелёных насаждений в африканских городах сокращается быстрее, чем в любом другом регионе мира. Африканские городские планировщики часто воспринимают зелёные зоны как неиспользуемое пространство, а потому их сохранение на этапе планирования – не приоритет. На опыте Кампалы и Аддис-Абебы можно увидеть, что зелёные зоны создаются с нуля по мере необходимости, постфактум, и не служат интегральной частью планировочной стратегии. В результате,

по оценке исследования 108 городов континента, проведённого UN-Habitat, среднее количество зелёных пространств на душу населения сократилось с 57 м<sup>2</sup> в 1990 г. до 15 м<sup>2</sup> в 2020 г.<sup>134</sup>

Одна из основных проблем планировки африканских городов – ориентированность на автомобили: пешеходных зон мало, а городские развязки предназначены в основном для автомобилистов<sup>135</sup>. По опросу жителей Мапуту, 25% горожан не чувствуют себя в безопасности у проезжих частей, а 40% ощущают физическую опасность при пешем транзите до автобусной остановки или ж/д станции. Во многих районах сохраняются проблемы отсутствия освещения и инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями<sup>136</sup>.

### Динамика площади зелёных зон, м<sup>2</sup> на человека в 1990 г. и 2020 г.



Источник: Центр изучения Африки НИУ ВШЭ на основе данных UN-Habitat.

131 Masilonyane Mokhele. 2017. Spatial economic evolution of the airport-centric developments of Cape Town and OR Tambo international airports in South Africa.

132 Ibid.

133 UN-Habitat. (2026). State of African Cities Report 2026: Harnessing the value of urban land for socioeconomic transformation in African cities. United Nations Human Settlements Programme. URL: <https://unhabitat.org/executive-summary-of-the-state-of-african-cities-report-2026-harnessing-the-value-of-urban-land-for>

134 UN-Habitat. (2026). State of African Cities Report 2026: Harnessing the value of urban land for socioeconomic transformation in African cities. United Nations Human Settlements Programme. URL: <https://unhabitat.org/executive-summary-of-the-state-of-african-cities-report-2026-harnessing-the-value-of-urban-land-for>

135 World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Ongino, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

136 World Bank, Lawrence, Martha, Alfonso Cabrillo Losada, Marissa Moore, Betty Ongino, Tom Opiyo, Jorge Rebelo, and Bello Sambo. 2023. Developing Urban Rail Corridors in African Cities Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099061324063512468>

## Брендинг и идентичность

Африканские города – маяки африканской идентичности и основа развития африканского «бренда». Во-первых, города концентрируют объекты культурного наследия. По данным Всемирного банка, около 40% всех туристических поездок в Африку включают «культурную составляющую»<sup>137</sup>. При этом по данным ЮНЕСКО, на континенте находится почти половина всех объектов культурного наследия, находящихся под угрозой (43%)<sup>138</sup>. Из этого следует, что африканские ОКН нуждаются в более тщательной оценке и выработке систематической политики их сохранения.

Во-вторых, помимо существующих древних сооружений, города Африки концентрируют современные уникальные объекты архитектуры, а также продвигают континентальный и национальный брендинг в своей градостроительной политике. Так, в Аддис-Абебе был реализован масштабный план по установке уличных фонарей, напоминающих пальмы.

Уникальные объекты архитектуры часто строятся при помощи иностранных инвесторов. Так, например, «Монумент африканского возрождения» в Дакаре и Мемориал Агостиньо Нето в Луанде были построены северокорейской компанией Mansudae Overseas Projects, а нынешняя архитектурная доминанта Аддис-Абебы, штаб-квартира Коммерческого Банка Эфиопии, была построена китайской China State Construction Engineering Corporation.

Сотрудничество международных строительных компаний с Африкой даёт континенту ресурсы для продвижения собственного бренда. Величественные сооружения, небоскрёбы и монументальные памятники способствуют трансформации образа африканских городов и росту их привлекательности в глазах мировой общественности.

## Возможности для России в городах Африки

Урбанизация в Африке представляет возможности выхода на африканские рынки для российских компаний. Основное направление, где уже видны значительные успехи, – рынок такси и платформенная экономика. **Yango Group**, изначально дочерняя компания конгломерата «Яндекс», ныне работающая независимо, вышла на рынки такси в Кот-Д'Ивуаре, Сенегале, Гане, Анголе, Камеруне, Замбии и Эфиопии. В мае 2026 г. компания объявила о выделении 150 млн долл. на дальнейшее расширение в ещё 10 африканских стран. Конкурентное преимущество Yango – возможность подключать к своей экосистеме уже существующие таксопарки, что снижает затраты на первоначальный выход на рынок и исключает все издержки работы с индивидуальными водителями. Yango открывает ранее неосвоенные рынки малых экономик, что позволяет диверсифицировать операции и избежать издержек конкуренции с крупными компаниями в Нигерии, Кении, ЮАР и других крупных экономиках<sup>139</sup>.

137 Christie, Iain, Eneida Fernandes, Hannah Messerli, and Louise Twining-Ward. 2014. Tourism in Africa: Harnessing Tourism for Growth and Improved Livelihoods. Africa Development Forum series. Washington, DC: World Bank. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/738471468299123752/pdf/Tourism-in-Africa-harnessing-tourism-for-growth-and-improved-livelihoods.pdf>

138 Ibid.

139 Ecofin Agency. 2026. "Yango Plans \$150 Million Expansion Into New African Markets". URL: <https://www.ecofinagency.com/news/2005-55752-yango-plans-150-million-expansion-into-new-african-markets>



Центр изучения Африки  
НИУ ВШЭ

