



DOI: 10.22363/2313-1438-2018-20-1-60-68

РОЛЬ АФРИКИ В ИНИЦИАТИВЕ КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ «ОДИН ПОЯС И ОДИН ПУТЬ»

К.М. Михайличенко

Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

В статье анализируется роль, место и формы участия государств африканского континента в новой стратегии Китая «Один пояс и один путь». Автор дает характеристику уже существующему партнерству между Китайской Народной Республикой и странами Африки, а также их перспективному взаимодействию в рамках проекта Нового Шелкового пути. Особое внимание в китайской инициативе уделяется выявлению плюсов и минусов сотрудничества Китай—Африка.

Ключевые слова: «Один пояс и один путь», Африка, Китай, Морской Шелковый путь XXI века, инвестиции, взаимовыгодное сотрудничество

С приходом к власти Си Цзиньпина внешняя политика Китая вздохнула совершенно по-другому, оживившись новыми подходами. Одной из самых важных инициатив XXI века, выдвинутой нынешним Председателем КНР, стал проект «Один пояс и один путь». Данная идея была озвучена Си Цзиньпином во время его визита в Казахстан в сентябре 2013 года в форме «Экономического пояса Шелкового пути» [10], простирающегося от Азии до Европы, а в октябре этого же года в Индонезии в виде «Морского Шелкового пути XXI века» [10], в свою очередь начинаясь в Поднебесной, проходя вдоль Индийского океана до Восточной Африки, а затем и Европы.

Новый Шелковый путь — это далеко не первая попытка возрождения Великого Шелкового пути, так как кроме Китая усилия в этой области делали США, ЕС, Индия и другие страны [16]. На данный момент Китай, в отличие от других государств, является единственным государством у кого эта попытка осуществляется не только на бумаге, а происходит на практике.

Стратегия «Один пояс и Один путь» с самого начала показала свои высокие амбиции, тем самым подвергаясь сильной критике по поводу своей нереализуемости, однако этот проект вскоре дал понять, что китайская инициатива не сойдет быстро с дистанции без широкомасштабного воздействия.

Хотя в фокусе Нового Шелкового пути в основном больше видятся взаимоотношения с Европой, странами Центральной и Юго-Восточной Азии, а также уделяется внимание евразийским проектам, тем не менее Африка для Китайской Народной Республики в рамках «Один пояс и Один путь» является одним из важнейших регионов.

В декабре 2015 года в Йоханнесбурге состоялся Форум сотрудничества Китай—Африка, прошедший под эгидой «Продвижения к взаимному выигрышу

и совместному развитию», на котором был принят план действий между государствами на 2016—2018 годы [2. С. 34]. Были определены пять опорных пунктов взаимодействия: 1) взаимный выигрыш в экономике; 2) доверие и равенство в политике; 3) обмены в культурной сфере; 4) взаимопомощь в безопасности; 5) сотрудничество в международных отношениях. К тому же были установлены приоритетные планы сотрудничества между Поднебесной и африканскими странами, например, в таких областях, как инфраструктура, финансы, здравоохранение, инвестиции, торговля, модернизация, индустриализация и др. [9].

Также в декабре 2015 года между Китайской Народной Республикой и Африканским Союзом было подписано меморандум о взаимопонимании в области объединения 54 государств Африки транспортными и другими коммуникациями инфраструктуры внутри континента [2. С. 163—164], что сразу привело к строительству железных дорог «Чад—Судан», «Лагос—Калабар», «Найроби—Момбаса» и др.

Начиная с 2016 года установки между китайским правительством и государствами африканского континента, выработанные на форуме, приняли форму активной реализации, что, таким образом, привело ко множеству встреч, переговорам в различных областях в рамках проекта «Один пояс и один путь» и Форума сотрудничества Китай — Африка, по итогам которых было подписано огромное количество соглашений и началось еще более серьезное углубление двусторонних связей.

Китайская Народная Республика стремится построить крепкие отношения и достигнуть продуктивного и взаимовыгодного сотрудничества при помощи инициативы «Один пояс и один путь» с большинством стран Африки. Ранее маршрут Великого Шелкового пути не обходил стороной Африку, а наоборот, пролегал через нее. Одним из первых государств, которое предстает и может иметь весомую роль на Морском Шелковом пути из Китая, выступает Мадагаскар, с которым уже давно есть сотрудничество. Сейчас экономика Мадагаскара развита не сильно, поэтому участие в китайском проекте может весьма поменять такое положение дел, притом что Мадагаскар имеет очень удобное географическое расположение, что может дать ему преимущество и превратить его в важный транспортный центр. Во время визита министра иностранных дел КНР две страны определили план работы в направлениях энергетики, туризма, медицины, рыболовства, сельского хозяйства, инфраструктуры и др. [1].

Также благодаря своему географическому положению Республика Маврикий имеет все шансы, чтобы быть активным участником Нового Шелкового пути и стать не менее важным логистическим узлом, чем Мадагаскар.

Партнерство с Танзанией главным образом ориентировано на модернизацию ее железных дорог, строительство соответствующей инфраструктуры, а также развитие морских портов и их состыковки с железнодорожными ветками.

Республика Конго прежде всего привлекает китайское правительство сотрудничеством в проектах развития логистических и промышленных центров, а также партнерством в экономической зоне в Пуэнт-Нуаре [1].

Китай сотрудничает не только с государствами, которые имеют выход к морю. Замбия находится внутри континента, но это не мешает ей в дальнейшем стать участницей Нового Шелкового пути. Поднебесная уже инвестировала в строительство железной дороги Замбия — Танзания и не намерена на этом останавливаться, так как считает Замбию надежной в сотрудничестве и хочет больше вкладывать в развитие страны, тем самым приближая ее к более активной внешней торговле.

В Эфиопии на данный момент весьма низкая стоимость труда, в связи с чем одним из основных пунктов взаимодействия являются человеческие ресурсы. Например, в последнее время идет увеличение инвестиций в текстильную промышленность, так как стоимость пошива одежды в Эфиопии обходится в несколько раз дешевле, чем в Поднебесной. Однако партнерством в этой области страны не ограничиваются, а идут к совместному прогрессу, развиваясь в таких областях, как безопасность, управление, производство.

Интересным китайским партнером является Зимбабве. На данный момент это африканское государство, которое пребывает в состоянии воздействия западных санкций, вследствие чего его экономическое сотрудничество со многими странами весьма ограничено, поэтому Китай для Зимбабве выступает хорошей альтернативой и уже стал ее крупнейшим торговым партнером. КНР оказывает огромную помощь экономике Зимбабве, предоставляя большой объем инвестиций (порядка 9,41 млрд долларов [1]), кадры, кредиты и т.д.

Ведут работу по расширению и развитию дружественного, открытого и взаимовыгодного сотрудничества, политического доверия, партнерства с финансовой, промышленной, инфраструктурной и др. сферах Мозамбик и Китай, Гана и Китай. ЮАР высказал готовность выйти на совершенно новый уровень развития и укрепления взаимодействия и доверия.

Нельзя не отметить активность и серьезный сдвиг в политических и экономических отношениях между Китайской Народной Республикой и Гамбией, с которой в 2016 году были восстановлены после более чем двадцатилетнего перерыва дипломатические отношения [5].

Несмотря на такое большое количество стран, вовлеченных в проект «Один пояс и один путь», есть несколько государств, которые играют более весомую роль для китайской стратегии.

Одной из таких стран является Кения. Здесь Пекин привлекают кенийские порты. Морской Шелковый путь, проходя Малайзию, Индийский океан, достигнет портов Кении (Момбасу и Ламу), после чего сможет, пересекая Красное море и Суэцкий канал, выйти к государствам Средиземноморья, а затем перейти в сухопутный маршрут Нового Шелкового пути. Кроме того, Кения интересна КНР своей наземной частью. Китайская сторона уже построила новую железную дорогу в стране, соединяющую Найроби и Момбасу, которая в конечном итоге должна достигнуть и связать Уганду, Руанду и Демократическую Республику Конго.

Среди важных стран сотрудничества, без которых невозможна реализация Морского Шелкового пути в XXI веке в его основном варианте, следует выделить Египет. Все понимают, что без Суэцкого канала, с помощью которого грузы из Индийского океана транспортируются в Средиземное море и быстрее достигают

Европы, морская часть проекта становится нерентабельной. Поэтому Си Цзиньпин предложил президенту Египта достичь консенсуса в стратегиях развития государств, сделал Египет ключевым элементом в маршруте Морского Шелкового пути.

Таким образом, китайская инициатива все больше захватывает африканский континент, подключая все время новых участников. Под эгидой проекта Нового Шелкового пути сотрудничество, основываясь на доверии, дружбе, взаимной выгоде, политической стабильности, уважении и открытости продвигается на новый уровень. С каждым днем растет влияние КНР на прогресс в экономике государств Африки, благодаря возросшим инвестициям почти в восемнадцать раз (в 2016 году показатель достиг 36,1 млрд долларов) [5]. Происходит реализация огромного количества проектов в рамках «Одного пояса и одного пути». Все это приводит к тому, что такое количество финансовых вложений не может оставаться незащищенным. Поэтому здесь внимание переключается на еще одну важную для китайской стратегии страну — Джибути.

1 августа 2017 года Китай открыл в Джибути первую военную базу за рубежом [8]. Реакция Запада была незамедлительна и несла негативный оттенок. В его глазах Китай приступил к реализации своих геополитических интересов, сдерживая США и другие страны. Официальные причины создания за пределами Поднебесной первого военного объекта — это поддержание безопасности и мира в Африке, содействие китайскому флоту в сопровождении судов около Сомали, обеспечение гуманитарной помощи [4]. Также китайская сторона делает акцент на том, что на этой базе не будут происходить крупные учения и т.д., и использоваться она будет как некая поддержка.

Выбор основания первой китайской зарубежной военной базы на Джибути пал неслучайно. Если посмотреть на географическую карту, то первая причина окажется видна сразу. Джибути имеет важнейшее геостратегическое положение, соединяя Европу, Азию и Африку, являясь воротами в Красное море на самом важном морском торговом пути в мире. Проблема заключается в том, что это крайне нестабильное и небезопасное место. Дело в том, что здесь очень узкая территория, на которой цветет террористическая активность, пиратство с Сомали и война в Йемене, в следствии чего прохождение судов в этом месте — это всегда опасно. Поэтому Китаю весьма важен контроль безопасности логистических путей этого участка Морского Шелкового пути.

Однако КНР не единственная, кто проявляет интерес к этому месту на карте. В Джибути уже давно помимо нынешнего Китая расположила свои силы военная база США, имеющая довольно большое количество военных и техники, а также в регионе находятся японские, немецкие, итальянские военнослужащие. В силу такого активного присутствия других государств Поднебесная просто не может остаться равнодушной к данной точке на карте мира, где пересекается множество стратегических интересов как политического, так и экономического характера.

Как уже говорилось выше, одной из причин основания китайской военной базы в Джибути является поддержание мира и безопасности в Африке. Однако это предполагает участие китайской стороны не только в разного рода миротворческих мероприятиях, но также и помощь в подготовке африканских вооруженных сил

(Си Цзиньпин в 2015 году обещал выделить около 60 млн долларов на формирование Африканских сил постоянной готовности) [4]. Плюс ко всему в силу того, что проект «Один пояс и один путь» активно реализуется и уже на африканском континенте находится более 1 млн китайских граждан, а Африка — это не самый безопасное место в мире, то вопрос об эвакуации на случай непредвиденных ситуаций встает сам собой.

На данный момент у КНР и Эфиопии товарооборот составляет около 1,5 млрд долларов [4], на инвестиции Поднебесной (4 млрд долларов) построена и введена в эксплуатацию первая электрифицированная железная дорога на африканском континенте Аддис-Абеба — Джибути, поэтому Джибути — это такое окно в Эфиопию, которое Китай не может закрыть и оставить без внимания.

Военная база в Джибути для Китая представляет большой интерес в силу того, что Поднебесная весьма озабочена безопасностью Баб-эль-Мандебского пролива, через который идет транспортировка нефти из Южного Судана и Судана.

Таким образом, в результате мы видим, что Джибути сейчас выступает одним из ключевых элементов на Морском Шелковом пути XXI века, который будет получать много выгоды от китайского проекта, а именно: большие инвестиции, развитие транспортной инфраструктуры, сферы услуг, производства и т.д. Несмотря на очевидный выигрыш Джибути, КНР, реализуя свои национальные интересы, выиграет в несколько раз больше.

Однако также следует отметить, что военная база в Джибути — это не логическое завершение в китайском проекте (решение вопроса безопасности), а это только начало. По плану КНР необходимо создать «Жемчужную нить», которая представляет из себя целых двадцать военно-морских баз, находящихся вдоль Индийского океана и в Южной Азии [3. С. 165], чтобы обеспечить надежную защиту Морского Шелкового пути XXI века от различных видов угроз.

В целом, от сотрудничества с Китаем в рамках инициативы «Один пояс и один путь» Африка получает множество плюсов, таких как модернизация и строительство инфраструктуры, предоставление военной помощи, развитие медицины, образования, информационных коммуникаций и технологий, содействие в уходе от сырьевой зависимости и переходе на промышленное производство, обеспечение работой местного населения, что должно привести государства на африканском континенте к некой политической, экономической и социальной стабильности. Более половины населения Африки положительно оценивают китайских инвесторов, считая, что их капиталовложения оказывают позитивное влияние на их страну, однако, если посмотреть с другой стороны, то все не настолько просто и есть ряд сложностей.

Сейчас одной из главных африканских проблем выступает безработица. Поэтому возлагаются большие надежды на проект «Один пояс и один путь», так как в его рамках планируется много рабочих во всех сферах этой инициативы, что само собой подразумевает создание новых рабочих мест. В силу того, что работники с африканских государств не обладают теми знаниями, умениями и навыками, которые используют китайские коллеги, а также нежелание Поднебесной делиться своими достижениями — все это приводит к тому, что в Африку приез-

жает огромное число китайских работников (уже более 1 млн человек), а это в свою очередь ставит под сомнение создание новых рабочих мест. Хотя именно помощь по безработице может дать эффективный результат. Если людям дать возможность зарабатывать, то, в первую очередь, их социальная стабильность будет улучшаться, а это значит, что «климат» внутри континента станет более благоприятным.

Помимо вопроса безработицы интересным остается вопрос о людях, тех, кому досталась работа в китайских компаниях. По некоторым сведениям, до пятидесяти процентов африканцев недовольны условиями труда (например, нарушение правил безопасности), что в итоге иногда приводит китайскую сторону к негативным последствиям, таким как лишение прав китайских фирм на добычу полезных ископаемых, изъятие прав на разработку богатых месторождений и т.д. [З. С. 168].

Китайская Народная Республика, благодаря сотрудничеству с государствами Африки, которые в свою очередь имеют дешевую рабочую силу, переносит в них множество своих производственных мощностей. А так как Китай славится своим далеко не высокоэкологичным производством, то сама собой появляется проблема экологического загрязнения.

Из-за мощной экономики КНР и ее огромных объемов продукции местному бизнесу очень сложно выдержать конкуренцию с таким сильным игроком.

Однако несмотря на все эти отрицательные моменты не стоит забывать, что сам Китай, в отличие от многих других стран, которые просто боятся вкладывать в Африку, весьма сильно рискует и будет рисковать в течение всей реализации проекта «Один пояс и один путь», так как Африка славится своей крайней нестабильностью — это частые смены режимов, высокая террористическая активность, политическая, социальная и экономическая дестабилизации, а также неустойчивый инвестиционный климат.

Подводя итог вышесказанному, следует сделать некоторые выводы. С самого выдвижения инициативы Нового Шелкового пути этот проект представлялся только интеграцией Азии и Европы, однако с каждым годом его осуществления данное предположение становится неверным. Африка, ранее казавшаяся весьма далекой от этого процесса, сейчас является активной его составляющей. КНР устанавливает дипломатические отношения, открывает посольства, принимает совместно с африканской стороной план стратегического партнерства на 2016—2018 гг.

В экономической сфере круг интересов КНР сосредоточен в том, чтобы уменьшить замедление роста экономики Китая, создать сырьевую базу за границей, подготовить инфраструктуру и перенести производство за рубеж, сформировать и облегчить логистику продукции и ресурсов в предприятия Китая и других сотрудничающих ним стран, обеспечение новыми рабочими местами китайских работников. В политической области интересы Поднебесной представляют собой: трансформацию отношений КНР и африканскими странами, распространение китайской модели экономического развития, стремление Китая заявить о себе как о лидере среди развивающихся стран, сделать материальный фундамент для создания у государств Африки, участвующих в инициативе, внешнеполитический

вектор прокитайской направленности, а самое главное установить свое влияние. Имея такую мощную финансовую подушку, перед КНР открывается масса возможностей. Делая огромные инвестиции, Китай наращивает большое количество союзников, друзей, партнеров, которые становятся частью его влияния, таким образом превращая экономическое основание в политическое превосходство.

КНР позиционирует свои отношения с Африкой не как проведение политики помощи, а как сотрудничество и крепкое партнерство. Официально Китай рассматривает Новый Шелковый путь в качестве взаимовыгодного экономического проекта и является сторонником невмешательства во внутреннюю политику стран. Однако несмотря на такую позицию КНР реализует в Африке свои многочисленные геополитические, а также экономические амбиции.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Африканские горизонты «Нового Шелкового пути» // Новое Восточное обозрение NEO. Режим доступа: <https://ru.journal-neo.org/2017/03/31/afrikanskie-gorizonty-novogo-shelkovogo-puti/>.
2. Коваленко В.Н. Экономическое сотрудничество со странами Африки в глобальной стратегии КНР // Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы Тезисы докладов XXII Международной научной конференции. Российская академия наук; ФГБУН Институт Дальнего Востока Российской академии наук; Научный совет РАН по проблемам комплексного изучения современного Китая. М., 2016.
3. Сафронова Е.И. Проект «Один пояс, Один путь» в контексте стран Африки и Латинской Америки // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21. № 21.
4. Официальный сайт Российского совета по международным делам. Режим доступа: <http://russiancouncil.ru/>.
5. Официальный сайт информационного агентства REGNUM. Режим доступа: <https://regnum.ru/news/2276109.html>.
6. Официальный сайт Коммерсант.ru. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/?from=logo>.
7. Официальный сайт РИА Новости. Режим доступа: <https://ria.ru/>.
8. Официальный сайт Lenta.ru. Режим доступа: <https://lenta.ru/>.
9. Официальный сайт Синьхуа новости. Режим доступа: <http://russian.news.cn/>.
10. Официальный сайт Renmin Ribao. Режим доступа: <http://www.people.com.cn/>.
11. Официальный сайт The Chinafrica project. Режим доступа: <http://www.chinaafricaproject.com/>.
12. Ekman A., Nicolas F., Seaman J., et. al. Three years of China's New Silk Roads: From Words to (Re)action? // Ifri, February 2017.
13. China's new silk road gets off the mark // African business. Режим доступа: <http://africanbusinessmagazine.com/sectors/infrastructure/chinas-new-silk-road-gets-off-mark/>.
14. The New Silk Road: a development opportunity for Africa? // Ideas for development. Режим доступа: <http://ideas4development.org/en/the-new-silk-road-a-development-opportunity-for-africa/>.
15. There's one major pitfall for African countries along China's new Silk Road // Quartz. Режим доступа: <https://qz.com/1144387/world-aids-day-south-africa-could-slow-aids-if-more-people-took-treatment-earlier/>.
16. Where Africa fits into China's massive Belt and Road Initiative // The conversation. Режим доступа: <http://theconversation.com/where-africa-fits-into-chinas-massive-belt-and-road-initiative-78016>.

AFRICA'S ROLE IN CHINESE PEOPLE'S REPUBLIC INITIATIVE "ONE BELT AND ONE ROAD"

K.M. Mikhaylichenko

Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University)
Miklukho-Maklaya str., 6, Moscow, Russia, 117198

Abstract. The article analyses the role, place and forms of African countries' participation in the new China's strategy "One Belt and One Road". The author describes the existing partnership between China and African countries and their future interaction within the New Silk Road. China's initiative pays special attention to identification of positive and negative sides of China—Africa cooperation.

Key words: "One Belt and One Road", Africa, China, The Maritime Silk Road, investments, mutually beneficial cooperation

REFERENCES

1. Afrikanskije gorizonty "Novogo Shelkovogo puti". *Novoe Vostochnoe obozrenie NEO*. Available from: <https://ru.journal-neo.org/2017/03/31/afrikanskije-gorizonty-novogo-shelkovogo-puti/>. (In Russ).
2. Kovalenko V.N. Jekonomicheskoe sotrudnichestvo so stranami Afriki v global'noj strategii KNR. *Kitaj, kitajskaja civilizacija i mir. Istorija, sovremennost', perspektivy Tezisy dokladov XXII Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii. Rossijskaja akademija nauk; FGBUN Institut Dal'nego Vostoka Rossijskoj akademii nauk; Nauchnyj sovet RAN po problemam kompleksnogo izuchenija sovremennogo Kitaja*. Moscow, 2016. (In Russ).
3. Safronova E.I. Proekt "Odin pojas, Odin put'" v kontekste stran Afriki i Latinskoj Ameriki. *Kitaj v mirovoj i regional'noj politike. Istorija i sovremennost'*. 2016; Vol. 21; 21. (In Russ).
4. The official website of Russian international affairs council. Available from: <http://russiancouncil.ru/>. (In Russ).
5. The official website of REGNUM information agency. Available from: <https://regnum.ru/news/2276109.html>. (In Russ).
6. The official website Of.ru. Available from: <https://www.kommersant.ru/?from=logo>. (In Russ).
7. The official website of RIA Novosti. Available from: <https://ria.ru/>. (In Russ).
8. The official website of Lenta.ru. Available from: <http://lenta.ru>. (In Russ).
10. The official website of Renmin Ribao. Available from: <http://www.people.com.cn/>.
11. The official website of the Chinafrica project. Available from: <http://www.chinaafricaproject.com/>.
12. Ekman A., Nicolas F., Seaman J., et. al. Three years of China's New Silk Roads: From Words to (Re)action? *Ifri*. February 2017.
13. China's new silk road gets off the mark. *African business*. Available from: <http://africanbusinessmagazine.com/sectors/infrastructure/chinas-new-silk-road-gets-off-mark/>.
14. The New Silk Road: a development opportunity for Africa? *Ideas for development*. Available from: <http://ideas4development.org/en/the-new-silk-road-a-development-opportunity-for-africa/>.
15. There's one major pitfall for African countries along China's new Silk Road. *Quartz*. Available from: <https://qz.com/1144387/world-aids-day-south-africa-could-slow-aids-if-more-people-took-treatment-earlier/>.

16. Where Africa fits into China's massive Belt and Road Initiative. *The conversation*. Available from: <http://theconversation.com/where-africa-fits-into-chinas-massive-belt-and-road-initiative-78016>.

Информация об авторе:

Михайличенко Кристина Михайловна — аспирантка кафедры сравнительной политологии Российского университета дружбы народов (e-mail: mihailmik@mail.ru).

Information about the author:

Mikhaylichenko Christina M. — postgraduate student of the Department of Comparative Politics of Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University) (e-mail: mihailmik@mail.ru).

Статья поступила в редакцию 11.11.2017.