

Реализация КНР инициативы «Один пояс, один путь» в Африке на примере железной дороги Момбаса-Найроби в Кении

Александровская София Юрьевна

Студент (бакалавр)

Удмуртский государственный университет, Ижевск, Россия

E-mail: sofya.aleksandrovskaia@gmail.com

Растущая сила Китая и его будущее влияние на международную стабильность являются наиболее обсуждаемыми темами в международных отношениях. Особое значение для усиления международного влияния КНР в мире имеет инициатива «Один пояс, один путь», выдвинутая Председателем КНР Си Цзинь Пинем в 2013 г. Импульс сотрудничеству в этой сфере между КНР и Африкой был придан после подписания меморандума о взаимопонимании в области объединения Африки транспортными и другими коммуникациями инфраструктуры в 2015г в рамках форума сотрудничества Китай-Африка.

Особую место для данных инициатив играет Восточная Африка, по территории которой проходит «Северный коридор», объединяющий инфраструктурные проекты в Кении, Уганде и Танзании. Интерес для реализации морской части проекта КНР, «Морского шелкового пути», представляет Кения, занимающая стратегическое географическое положение, имеющая выход к морю и граничащая с Южным Суданом и Угандой, нефтяными партнерами Китая. Также на территории Кении размещены штаб-квартиры агентства Синьхуа и China Daily Africa, что способствует продвижению «мягкой силы» КНР на всем африканском континенте. Ввиду указанных причин, в отношении Кении КНР прибегла к «дипломатии партнерства», повысив уровень двусторонних отношений до всеобъемлющего стратегического партнерства.

В рамках «ОПОП» кенийские порты являются привлекательными для Пекина с экономической и геополитической точек зрения. Морской Шелковый путь, проходя через Малайзию, Индийский океан, достигнет портов Кении (Момбасу и Ламу), после чего сможет выйти к государствам Средиземноморья и соединится с сухопутным маршрутом Нового Шелкового пути.

Крупнейшим инвестиционным проектом в рамках «ОПОП» стал 475-километровый железнодорожный путь SGR (железная дорога стандартной колеи), в реализации которой оказалась задействована компания China Roads and Bridges Corporation (CRBC). В 2014 г. Эксимбанк предоставил правительству Кении кредит на 3,2 миллиарда долларов США на строительство пути. В случае объявления правительством дефолта, залогом проекта выступают активы кенийского портового управления (КРА), а также Железнодорожной корпорации Кении (KRC), что может стать повторением «при-ланского» сценария. Подобные условия вызывают особую критику у других внешних акторов, часто характеризующих действия КНР как «дипломатию долговых ловушек».[2]

Маршрут Момбаса-Малаба представляет собой двухэтапный проект. Первый этап участок Момбаса-Найроби был завершен в 2017 году. Второй этап, маршрут Найроби-Малаба, разделенный на три подэтапа находится в замороженном состоянии.

На данный момент реализована 1 фаза 2 этапа проекта, участок был открыт 16 октября 2019г. Основное назначение пути - контейнерные грузоперевозки, поскольку трасса завершается транспортным хабом, откуда грузы направляются в Руанду, Уганду и Южный Судан.[3]

Дальнейшая реализация второго этапа осложняется выдвиганием дополнительных требований КНР к технико-экономическим обоснованиям проектов для выдачи дополнительных займов, например, для второй фазы участка «Наваши-Кисуму».

Среди примеров позитивных эффектов реализации КНР крупных проектов на территории Кении является создание рабочих мест для местного населения, сокращение продолжительности поездок и грузоперевозок между населенными пунктами в несколько раз. Реализация крупных транспортных проектов способствует росту региональной интеграции государств, соответствует целям национального развития страны «Kenya Vision 2030», а также совпадает с инициативами Восточноафриканского сообщества и Африканского союза. Позитивным аспектом партнерства является укрепление безопасности, поскольку в Плане Действий между Китаем и Африкой на 2018-2021 г., особо подчеркивался приоритет безопасности «крупных внутренних экономических проектов, граждан и компаний Китая». Так службы безопасности Китая обучили элитное подразделение кенийской полиции для защиты железной дороги Момбаса-Найроби.

Среди факторов, препятствующих реализации проекта, можно отметить действия внешних акторов. Например, Уганда в июне 2019 года, заявила о намерении восстановить старую железнодорожную линию Кампала-Малаба, вместо прокладки новых путей, что подорвало перспективы проекта.

Осложнения в реализации проектов связаны с обслуживанием большого государственного долга Кении перед КНР, низкой окупаемостью проекта железной дороги «Момбаса-Найроби».

Из негативных экономических последствий можно отметить введение дополнительного импортного сбора в 1,5% «на развитие железной дороги», а также сокращение экспорта ряда продуктов из Кении в соседние страны, с параллельным наращиванием экспорта этих товаров Китаем по построенным путям, что подорвало позиции кенийских производителей на региональном рынке. Среди иных негативных последствий можно отметить потерю грузоперевозчиками рабочих мест, экологическое загрязнение.[1] Обострение проблем происходило на фоне пандемии Covid-19.

Таким образом, инфраструктурные объекты «ОПОП» способствуют процессу «выхода за рубеж» прямых китайских инвестиций. Реализация инициативы выгодна КНР и соответствует национальным интересам страны, поскольку Пекин гарантирует себе ускоренные поставки импорта и создает свою "ресурсную базу" в Африке. Что касается африканских партнеров, пример Кении с железнодорожной трассой Момбаса-Малаба показал, что существует ряд серьезных проблем, связанных с реализацией транспортных проектов и характерных и для других стран континента, развивающих партнерство с Поднебесной. По этой причине стратегии продолжения сотрудничества с КНР, разрешение проблем двусторонних отношений, приоритетность инициатив будут определяться самими африканскими лидерами; их решения могут оказаться неоднозначными, что требует дальнейшего изучения.

TRANSLATE with x

English

#ar #he #pl

#bg #hi #pt

#ca #mww #ro

#zh-CHS #hu #ru

#zh-CHT #id #sk

#cs #it #sl

#da #ja #es

#nl #tlh #sv

#en #ko #th
#et #lv #tr
#fi #lt #uk
#fr #ms #ur
#de #mt #vi
#el #no #cy
#ht #fa
//
<https://go.microsoft.com/?linkid target=TRANSLATE with COPY THE URL BELOW>
Back
EMBED THE SNIPPET BELOW IN YOUR SITE
Enable collaborative features and customize widget: <http://www.bing.com/widget/translator> Back
//

Источники и литература

- 1) 1) Гемуева, К. А. Китайское экономическое присутствие в Восточной Африке на примере Кении / К. А. Гемуева // Вестник МГИМО Университета. – 2020. – Т. 13. – № 3. – С. 112-137
- 2) 2) <https://riafan.ru/1407143-zaimy-kitaya-i-dolgi-kenii-pochemu-port-mombasa-riskuet-smenit-khozyaina> (Займы Китая и долги Кении: почему порт Момбаса рискует сменить хозяина)
- 3) 3) Otele, O. China's Approach to Development in Africa: A Case Study of Kenya's Standard Gauge Railway // Business and Human rights resource center, – 13.10.2021.
- 4) 4) <https://theconversation.com/kenyas-mega-railway-project-leaves-society-more-unequal-than-before-170969> (Kenya's mega-railway project leaves society more unequal than before)