

## **Китай и Африка: итоги экономического сотрудничества последних лет**

27-28 ноября 2017 г. в Марракеше (Марокко) состоялся Китайско-африканский инвестиционный форум (China-Africa Investment Forum, CAIF). Более 400 представителей китайского и африканского бизнеса прибыли в Марокко, чтобы обсудить совместные проекты в области транспортной инфраструктуры, промышленности, современных технологий, торговли, энергетики. Программа форума включала конференции и дебаты по вопросам финансового содействия экономикам африканских стран, в первую очередь, включенных в китайскую инициативу нового Шелкового пути. Обсуждались и вопросы инвестиционной деятельности таких финансовых институтов, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Фонд Шелкового пути, Новый банк развития БРИКС, Китайско-африканский фонд развития.

Марокко лишь недавно оказалось в фокусе активного внимания Китая. Страна, не имеющая подобно Анголе или Алжиру нефтяных запасов, неожиданно приобрела важное место в осуществляемой Пекином политике диверсификации сфер приложения инвестиций. Популярность этой страны выросла после визита в 2016 г. в Китай короля Мухаммеда VI, о чем свидетельствует открытие здесь сразу трех Институтов Конфуция. Китай предпочитает не комментировать болезненную для Марокко проблему Западной Сахары, а Марокко хранит молчание по поводу проблемы мусульманских сепаратистов в Синьцзяне. К тому же Марокко представляет собой островок относительной стабильности в нестабильном арабском регионе. И, наконец, «акции» Марокко в глазах Пекина выросли в связи с восстановлением его членства в Африканском Союзе (АС).

С 2011 по 2015 гг. китайские прямые инвестиции в Марокко выросли на 195%, при этом с 2014 по 2015 гг. – на 93%. В июле 2016 г. открыт построенный с китайской помощью мост короля Мухаммеда VI – самый длинный в Африке вантовый мост, соединяющий столицу Марокко Рабат с г. Сале и входящий в масштабный инфраструктурный проект по созданию крупнейшей в Марокко сети автомобильных дорог от средиземноморского города Танжера до финансовой столицы страны Касабланки. В совместные планы входит строительство многомиллиардной высокоскоростной железной дороги между Марракешем и Агадиром, а также реализация ряда других проектов.

Отношения Китая с Марокко – отнюдь не уникальны. Сегодня Китай стремится расширять сотрудничество со всеми готовыми к этому странами и щедро вкладывает инвестиции, в том числе и в мега-проекты. В течение долгого времени китайская экономика демонстрировала бурный рост – в среднем на 10% в год. Но последние годы стали свидетелями ее замедления. В 2014 г. рост составил 7,3%, в 2015 г. – 6,8%, в 2016 г. – 6,7%.

В последнее десятилетие эксперты связывали беспрецедентный рост ВВП многих африканских стран (в среднем – 5,5%) с участием Китая в их развитии. Китай с 2009 г. – главный торговый партнер и один из ведущих доноров и инвесторов Африки. Поэтому эффект от китайского «замедления» сказался и на «замедлении» Африки, чей средний рост упал с 4,6% в 2014 г. до 3,4% в 2015 г. и до 1,4 % в 2016 г. Падение цен на нефть привело к росту госдолга (8% в год), обесцениванию национальной валюты ряда стран континента. В 2017 г. впервые за 5 лет ожидается восстановление темпов роста африканских стран, в основном за счет роста цен на нефть и прекращения засухи: по данным МВФ, рост должен

составить 2,6%, прогноз на 2018 г. – 3,4 %. При этом лидером станет Эфиопия (8,5%), далее идут Сенегал (6,5%), Гвинея (7%), Гана (5,9%).

Из-за падения цен на сырье – основной товар африканского экспорта – объем китайско-африканской торговли, составивший в 2014 г. 200 млрд долл. США, сократился в январе-октябре 2015 г. до 147,6 млрд долл. США, а за весь 2016 г. составил 149,2 млрд долл. США. Африканский экспорт в Китай упал в 2015 г на 40%, а по другим данным – даже на 50% в результате падения цен на главный товар африканского экспорта – нефть. Так, экспорт нефти из Анголы упал с 41 млрд долл. США в 2014 г. до 15 млрд долл. США в 2015 г.

В 2016 г. потребление нефти Китаем составило 12,4 млн баррелей в день, и Африка сыграла в этом не последнюю роль. Впрочем, согласно данным Министерства торговли КНР, импорт Китаем африканского минерального сырья и нефтепродуктов, а также сельскохозяйственной продукции не сократился в количественном отношении, а импорт отдельных продуктов даже вырос. В январе-сентябре 2017 г. китайский импорт нефти вырос на 12,2% по сравнению с 2016 г., в том числе из Анголы – на 16%. При этом Ангола, а за ней и Саудовская Аравия обогнали Россию, которая с 2016 г. занимала ведущее место по поставкам нефти в Китай. И нефтью снабжает Китай не одна Ангола. Китайские нефтяные компании имеют доли в таких африканских странах, как Гана, Египет, Нигер, Габон, Эфиопия, Намибия, Республика Конго, а недавно в их число вошли Чад и Кения. Сегодня Китай и Индия являются крупнейшими покупателями кенийской нефти.

В 2017 г. вновь наметился рост китайско-африканской торговли: за первые 6 месяцев импорт Китая из Африки вырос на 46%, составив 38,4 млрд долл. США, а экспорт в Африку – на 3%, составив 47 млрд долл. США. Ведущие африканские торговые партнеры Китая – ЮАР, Ангола и Нигерия. Некоторые африканские страны перешли на юань в торговле с Китаем: как сообщалось, почти 40% китайско-африканской торговли стало осуществляться в китайской валюте.

Вопреки трудностям в китайской экономике, Африка продолжает занимать важное место во внешнеэкономических приоритетах Пекина. В декабре 2015 г. Си Цзиньпин объявил, что Китай дополнительно внесет в Китайско-африканский фонд развития, созданный для поддержки китайских компаний, действующих в Африке, 10 млрд долл. США. По заявлениям его главы, Фонд инвестировал в 87 проектов в 36 странах на сумму свыше 3,5 млрд долл. США. Основным источником финансовых ресурсов для Африки остается Экспортно-импортный банк Китая (Эксимбанк): за 2000-2015 гг. он предоставил займы почти всем африканским странам на общую сумму 63 млрд долл. США. Чайна Девелопмент Бэнк (China Development Bank, CDB), финансирующий мелкие и средние китайские предприятия, участвующие в развитии Африки, обещал внести 6 млрд долл. США. Куда идут эти средства?

В 2016 г. Китайско-африканская исследовательская инициатива (China-Africa Research Initiative, CARI) Школы международных исследований Университета Джона Хопкинса (School of Advanced International Studies, SAIS) опубликовала результаты исследований о китайских займах Африке в период с 2000 по 2014 гг. За этот период китайские банки, компании и правительство предоставили Африке свыше 80 млрд долл. США. Самыми крупными получателями были Ангола (21,2 млрд долл.), Эфиопия (12 млрд долл.), далее шли Кения, Судан и ДРК (по 5 млрд долл. каждая). Таким образом, главными

получателями финансовых ресурсов становились не обязательно обладающие нефтью и минералами страны: первая в списке – богатая нефтью Ангола, однако следом за ней идет небогатая сырьем Эфиопия. При этом китайские займы континенту шли больше на строительство объектов инфраструктуры – автомобильных и железных дорог, электрификацию и т.д., нежели на добычу углеводородов и минералов.

Комментируя ставший традиционным первый в году зарубежный визит на континент министра иностранных дел Ван И в январе 2017 г., целью которого был назван контроль за выполнением решений Йоханнесбургского саммита Форума китайско-африканского сотрудничества (ФОКАК) и принятого им плана на 2016-2018 гг., китайская печать сообщила, что сотрудничество Китая со странами Африки вступило в 2016 г. в новую фазу. 2016-й год стал рекордным: китайские компании инвестировали в Африку 14 млрд долл. США. Предыдущий рекорд был достигнут в 2008 г., когда Африка получила 9 млрд долл. США инвестиций. Всего было заключено 245 соглашений о сотрудничестве более чем на 50 млрд долл. США.

С января 2013 г. по июль 2016 г. число китайских проектов в Африке выросло на 112%; количество созданных китайцами рабочих мест – на 413%, число компаний, инвестирующих в страны континента, более чем удвоилось (рост на 108%). Контрактная стоимость проектов, зафиксированных в соглашениях в январе-ноябре 2016 г., составила 65 млрд долл. США. С января по июль 2016 г. Китай реализовал в Африке 36 проектов (для сравнения: за весь 2012 г. было реализовано 38 проектов).

В январе 2015 г. между КНР и Африканским Союзом был подписан меморандум о взаимопонимании, выполнение которого позволит реализовать «африканскую мечту»: соединить сетью скоростных железных и шоссейных дорог, а также воздушным сообщением столицы 54 государств континента.

В июле 2016 г. состоялось открытие железной дороги Абуджа-Кадуна в Нигерии протяженностью 187 км, строительство которой осуществляла «Чайна Сивил Инжиниринг Констракшн Корпорейшн» (China Civil Engineering Construction Corporation, CCECC). В январе 2017 г. была открыта построенная с китайской помощью железная дорога, связывающая Эфиопию и Джибути. Выступая на церемонии открытия, китайский посол в Эфиопии Ла Юфан сказал, что это первая электрифицированная железная дорога, построенная на континенте по китайским стандартам и технологиям, но, конечно, не последняя. Дорога протяженностью 756 км заменила старую, построенную еще в 1917 г. Скорость движения на ней составит 120 км/ч, а весь путь займет 10-12 часов, в то время как на машине он занимает 2-3 дня. Дорога позволит перевозить ежегодно 5 млн тонн грузов. Строительство эфиопского отрезка дороги обошлось в 3,4 млрд долл. США, при этом 70% финансирования предоставил Эксимбанк Китая.

Крупнейшим китайским инфраструктурным проектом в Кении с момента обретения страной независимости считают железную дорогу стоимостью 3,8 млрд долл. США, 85% из которых дал китайский Эксимбанк. Строительство дороги протяженностью 609 км осуществила «Чайна Родс энд Бридж Корпорейшн» (China Road and Bridge Corporation, CRBC). Первая фаза строительства, призванная связать порт Момбаса со столицей Найроби, была завершена в 2017 г. По планам эта линия станет частью современной железнодорожной системы Северного коридора, которая свяжет Кению с Угандой, Руандой и Южным Суданом. Перечисленное – лишь часть серии проектов, в том числе мега-

проектов, реализуемых Китаем в Африке. В числе последних, например, строительство крупнейшего контейнерного порта в Восточной Африке в Багамо в Танзании, который должен превзойти по масштабам порт Момбаса в Кении. Стоимость проекта – 7 млрд долл. США; инвесторы – Чайна Мерченс Холдингс Интернешнл (China Merchants Holdings International) и Государственный Резервный Фонд правительства Омана.

В 2014 г. премьер Ли Кэцян в ходе визита в Африку в штаб-квартире Африканского Союза предложил «Китайско-африканский план сотрудничества в региональной авиации». Был подписан меморандум о взаимопонимании с авиационными корпорациями шести африканских стран: Анголы, Эфиопии, Зимбабве, Кабо-Верде, Гвинеи, Конго, а также с Экономическим сообществом стран Западной Африки (ЭКОВАС). «Чайна Саузерн Эйрлайнс» (China Southern Airlines) и «Эйр Чайна» (Air China) открыли прямые линии воздушного сообщения из Гуанчжоу в Найроби, из Пекина – в Йоханнесбург и Аддис-Абебу. Воздушный транспорт, связывающий Китай с Африкой, увеличивается ежегодно в среднем на 15%.

Важное место в китайской стратегии занимает инициатива нового Шелкового пути и Морского Шелкового пути «Один пояс – один путь». О значимости этой инициативы для Пекина говорит тот факт, что в числе решений XIX съезда КПК в октябре 2017 г. было включение ее в Устав партии. Воплощение в жизнь проекта предусматривает реализацию долгосрочных инфраструктурных проектов, которые должны охватить все пространство «пояса»; они включают строительство железных и шоссейных дорог, модернизацию авиационного сообщения, автотрассы, проекты в энергетике, промышленные парки. Китай отводит Африке важную роль в реализации проекта. Особое место занимает при этом Восточная Африка. Китайские эксперты видят в новой стратегии два главных преимущества для Африки. Во-первых, развитие инфраструктуры позволит Китаю использовать свои возможности в строительной сфере, что принесет пользу странам континента и одновременно стимулирует рост Китая, замедлившийся в последние годы. Во-вторых, реализация проекта – это возможность передать Африке промышленные предприятия интенсивного труда, что приведет к росту производства, числа рабочих мест и оплаты труда. Эксперты считают эти два компонента двумя столпами китайско-африканского сотрудничества на предстоящие годы. Министр иностранных дел и сотрудничества ЮАР Майте Нкоана-Машабане связывает инициативу «Один пояс – один путь» с принятой Африканским Союзом в 2015 г. «Повесткой дня – 2063». Как заявила министр, китайская инициатива перекликается с Программой инфраструктурного развития Африки (Program for Infrastructure Development in Africa, PIDA). Она создает условия для инвестирования в инфраструктурные проекты и дает возможность африканским компаниям работать вместе с китайскими компаниями в реализации этих проектов.

Сегодня в африканских странах наблюдается небывалый строительный бум, и Китай играет в этом далеко не последнюю роль. Важная особенность китайских проектов – руководство строительством и технический персонал – китайцы, но рабочие – африканцы, что способствует созданию в Африке рабочих мест и опровергает расхожее мнение, что китайские рабочие «отнимают хлеб у местного населения». Пекин, разумеется, не альтруист. Сеть железных дорог и порты в Кении, Танзании и Джибути крайне важны для китайской торговли. Предоставляя масштабные инвестиции, Пекин не может рассчитывать на быструю отдачу и идет на определенные финансовые риски. Однако африканские страны

получают конкретную выгоду от реализованных с китайской помощью проектов. Таким образом, вопреки прогнозам экспертов, считающих, что спад в экономике Китая окажет резко негативное влияние на его экономическое сотрудничество со странами Африки, Африка по-прежнему занимает важное место во внешнеэкономической политике Китая.

По мере расширения российского присутствия в Африке риски столкновения и соперничества интересов между Россией и Китаем будут возрастать. Об этом свидетельствует противодействие Китая, наряду с Францией, усилиям «Росатома» принять весомое участие в реализации атомно-энергетической программы ЮАР.

Т.Л. Дейч, д.и.н.,  
вед. н. с. Центра российско-африканских отношений  
Института Африки РАН