

Секция «Глобальные политические процессы современности»

Танзания в поле китайской инициативы «Один пояс, один путь»: вызовы и возможности

Научный руководитель – Кассае Ныгусие В.М.

Просветова Роксана Борисовна

Аспирант

Российский университет дружбы народов, Факультет гуманитарных и социальных наук,
Москва, Россия

E-mail: r.pr.2016@yandex.ru

Сейчас уже не вызывает сомнений тот факт, что Восточное побережье Африки прочно включено в китайскую инициативу «Один пояс, один путь», а именно в ее морскую составляющую – «Морской шелковый путь 21 века», которая призвана обеспечить необходимую инфраструктуру для функционирования торговых путей между КНР и Африкой. Необходимо отметить, что инициатива Морского шелкового пути как предпочтительна, так и необходима и африканским странам, и Китайской Народной Республике.

Танзания в контексте развития инфраструктуры в рамках нового Морского шелкового пути – пример совмещения устремлений Китая к глобальному лидерству через экономическую мощь и поддержки с африканской стороны необходимости реализации инфраструктурных проектов и привлечения зарубежных инвестиций для развития собственного государства.

В контексте данной темы предстоит рассмотреть инфраструктурные проекты в рамках китайской инициативы, а также обозначить вызовы и угрозы, с которыми столкнулось как танзанийская, так и китайская сторона.

Исторически китайско-танзанийские отношения начали складываться еще в 1964 году когда Китай одним из первых поддержал Объединенную Республику Танзанию (бывш. Таганьика и о. Занзибар) и признал ее международную правосубъектность, что послужило основанием для крепких отношений в духе дружбы и партнерского сотрудничества. Танзания ответила поддержкой Китая в голосовании 1971 по восстановлению права КНР на представительство в СБ ООН, а также приверженностью принципу единого Китая в отношении Макао, Гонконга, Тайваня. С 1970 по 1975 год Китай осуществил строительство Танзанийско-замбийской железной дороги, как символ готовности помогать континенту и предоставить альтернативу существующим экономическим связям. Решительность Танзании в особенно чувствительных для КНР вопросах, и готовность Китая налаживать сотрудничество в Африке создает прочную базу для выстраивания партнерских отношений. В 2009 году Танзанию посетил лидер КНР Ху Цзиньтао, а уже в 2013 году новоизбранный председатель Си Цзиньпин также посетил Танзанию в качестве первой африканской страной на его пути, с танзанийской стороны было совершено около 20 визитов

Реализация инициативы пояса и пути на территории Танзании началась в 2013 году с подписания соглашения о строительстве порта Багамойо и развитии примыкающей к нему специальной экономической зоны. В рамках инициативы было заявлено также строительство еще одного порта Дар-эс-Салам, которое осуществлялось с 2017 года. Строительство портов предполагает также железные дороги, высокоскоростные шоссе, аэропорты, которые собираются в проект города-парка по известному примеру первого такого крупного строительства на территории КНР в городе Шекоу, становясь наряду с примыкающей экономической зоной серьезным импульсом задействованным в инициативе регионам. Стоит отметить, что строительство порта Дар-эс -Салам было завершено и дало серьезный толчок развитию экономики страны в то время, как инициатива порта Багамойо так и не было

осуществлена. Несмотря на участие Танзании в Форуме, посвященном инициативе пояса и пути, договоренности были заморожены ввиду смены лидера Танзании и новой политики правительства, которое сочло требование сдачи в аренду порта китайским и оманским инвесторам неприемлемым. Основным вопросом, стоящим перед правительством Танзании, как и любой африканской страны-столь масштабная экономическая помощь — это новый вид колониализма (неоколониализма, ползущей экспансии) или взаимовыгодное сотрудничество на благо народам двух стран? Свидетельства дружбы и приверженность паритетному взаимодействию не стали гарантиями безупречной реализации китайской инициативы и не избавили народ и руководство Танзании от страхов, присущих и другим странам континента, а именно:

- экономическая уязвимость и опасения по поводу долговых обязательств перед Китаем;
- недовольство условиями труда для африканских рабочих, а также тот факт, что при реализации китайских проектов предпочтение отдавалось китайским рабочим (так в 2019 году проект порта Багамойо был приостановлен из-за опасений танзанийской стороны);
- строительство «жемчужной» нити портов-баз, что потенциально может создать дисбаланс в регионе и угрожать безопасности стран инициатива Китая была окрещена американскими военными как «жемчужная нить» военных баз, призванных обеспечить Китай военными силами в любой точке мира. Опыт пережитой агрессии со стороны западных стран, а также внутренние конфликты африканского континента являются сдерживающим фактором в развитии проектов нового Морского шелкового пути. Эти факторы необходимо учитывать при дальнейшей реализации инициативы как Танзании, так и в других странах Восточной Африки.

Список литературы:

China's Maritime Silk Road Initiative, Africa, and the Middle East: Feats, Freezes, and Failures, by Jean-Marc F. Blanchard (Ed.), Palgrave Macmillan, 2021. 304 p.

Hezron Makundi, Huib Huyse, Patrick Develtere, "Negotiating the Technological Capacity in Chinese Engagements: Is the Tanzanian Government in the Driving Seat?" South African Journal of International Affairs 24, no. 3. 2017. PP. 331–353.

Martin Bailey, "Tanzania and China," African Affairs 74, no. 294. 1975. PP. 39–50.

The Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) Beijing Action Plan (2025-2027). 2024.
Beijing Declaration on Jointly Building a China-Africa Community with a Shared Future. 2024.