

ДЖИБУТИ: ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ

В статье в рамках актуального дискурс-анализа о перспективах мирового развития представлено концептуальное осмысление моделей и методов увеличения ресурсов (на примере Джибути), новых форм «вовлечения и удержания», контроля и распространения влияния в Африке. Сегодня «Черный континент» как геополитическое пространство становится ареной серьезно обостряющейся конфронтации двух доминирующих в мире полюсов – США и Китая. Самый динамично развивающийся регион мира превращается в главный и почти эксклюзивный по важности глобальный стратегический ресурс в современных реалиях формирующейся необиполярной модели мироустройства.

Ключевые слова: Джибути, экономика «военных баз», «Африканский Рог», геополитика и геоэкономика, инициатива «Пояс и путь» (BRI), необиполярный мир.

Введение. Республика Джибути (фр. République de Djibouti), до 1977 года Французская территория Афаров и Исса (фр. Territoire français des Afars et des Issas), – государство в Восточной Африке, в районе «Африканского Рога» с так называемой «экономикой военных баз» [2] и внутренней политической стабильностью на протяжении почти 25 лет.

В сегодняшних реалиях формирующегося полицентричного миропорядка крошечное государство (23,2 тыс. кв. км, население 1 млн. человек) Джибути – жизненно важный узел (англ. choke point) переплетения геополитических и геоэкономических интересов ведущих мировых держав, прежде всего США и Китая, в новой «схватке за Африку» (англ. scramble for Africa).

В силу своего геостратегического положения Джибути расположено на африканской стороне Баб-эль-Мандебского пролива (19 кв. км), связывающего Красное море с Аденским заливом (а значит, и весь бассейн Индийского океана и Азиатско-Тихоокеанский регион), через который проходит главный морской транспортный маршрут, соединяющий Европу, Азию и Африку. Данный стратегически важный район является вторым по объему

критически важного для торговли трафика мореходным участком (более 4,8 млн. баррелей сырой нефти и нефтепродуктов/день) [10], зоной общего контроля за ситуацией как на «Африканском Роге», так и на арабском Востоке, а также обеспечения безопасности мирового морского судоходства, большая часть которого приходится на долю Китая.

Джибути одна из немногих стран, способных обеспечить доступ иностранного бизнеса на рынки стран COMESA (англ. the Common Market for Eastern and Southern Africa), Общего рынка Восточной и Южной Африки (21 страна-член, 12 млн. кв. км или почти 2/3 территории африканского континента, население 583 млн. чел.) [12].

Актуальность темы исследования обусловлена, во-первых, ресурсной уникальностью, новой геостратегической значимостью Африки, одновременно природного моста между Евро-Атлантической и Индо-Тихоокеанской зонами стратегических интересов США и южного портала входа в Европу [4. С. 9-10] в рамках китайской инициативы «Пояс и путь» (англ. BRI). Во-вторых, императивом учета и политологического анализа действий, инструментов глобального политического маневрирования ведущих геополитических акторов в современных условиях. В-третьих, прикладным значением комплексного изучения и оценки «геополитических конструкций и потенциала» [3], моделей и способов геополитического влияния и экономической экспансии в целях принятия своевременных и адекватных политических решений.

Новизна и ценность исследования, по мнению автора, проявляется как в постановке проблемы, так и в предположительно достигнутых результатах как парциальных компонентов матрицы и алгоритма изучения явлений и процессов в мировой политике.

В качестве рабочей гипотезы автор доказывает, что в настоящее время ведущим театром необиполярной конфронтации становится Африка, а ее периферия (в данном случае Джибути) – тестовой «геополитической конструкцией» для реализации национальных интересов ведущих акторов мировой политики по оси главного геостратегического противостояния XXI века – США и Китая.

Теоретические и методологические основы исследования. В ходе исследования применены методы анализа геополитического положения страны (Джибути) на основе принципов всеобщей связи, всесторонности, развития, объективности, с учетом своеобразия, специфики исследуемого геополитического пространства; факторов региональной и глобальной геополитической динамики.

Геоэкономические интересы Китая в Джибути. Сегодня Китай – крупнейший коммерческий игрок в Джибути с общим объемом инвестиций в развитие портовой и транспортной инфраструктуры в размере более 15 млрд. долл. США в лице Экспортно-импортного банка Китая (англ. China

Eximbank), China Merchants Port (CMP) и China Merchants Group (CMG) [9. С. 5-6].

Китайская экономическая стратегия в Джибути получила название модель «Шекоу» (англ. Shekou model) [7], в честь маленькой рыбацкой деревни в провинции Гуандун, где в начале 1980-х гг. CMG запустила строительство морского порта и зоны экспортной обработки, из-за чего соседний Шэньжень (англ. Shenzhen) в последствии превратился в финансовый и промышленный центр. В Джибути суть этой модели заключается в создании морской и наземной инфраструктуры, необходимой для того, чтобы сделать страну связующим коридором между КНР и Восточной Африкой. В последнее время Джибути стала фигурировать в качестве одной из ключевых стран китайского стратегического проекта «Морского Шелкового пути XXI века» из Азии в Европу в рамках китайской инициативы «Пояс и путь» (англ. Belt and Road Initiative, BRI) – глобальной экспансии и оккупации геоэкономического пространства минимум трех континентов [1].

Центр экономического присутствия Китая в Джибути – многоцелевой порт Дорале (англ. Doraleh Multi-Purpose Port) в составе контейнерного терминала Дорале (англ. Doraleh Container Terminal – DCT), нефтяного терминала Горизонт (англ. Horizon Djibouti Terminal – HDTL), терминала Таджура (англ. Tadjourah) и порта Губэт (англ. Ghoubet), который находится в совместном управлении CMG и государственной администрации порта Джибути [9. С. 11]. Его строительство осуществляли China State Construction Engineering Corp. и China Civil Engineering Construction Corp. в период 2013-2017 гг. с общим объемом финансирования в размере 590 млн. долл. США, выделенных китайским Eximbank. В 2018 году через Doraleh прошло только 1176000 тонн из запланированных 4620000 тонн грузов.

Контейнерный терминал Дорале (DCT) отвечает современным требованиям портовой инфраструктуры мирового уровня: длина причалов (в количестве 5) – 1200 м, глубоководная акватория порта (16 метров осадки судов) [11], 12 супер-кранов столбового типа возможность разгрузки судов-контейнеровозов типа «Panamax». Средняя производительность крана составляет до 37 ходов в час, что превращает терминал в лидера среди портов стран Африки по данному показателю.

Терминал Горизонт (HDTL) – единственный современный нефтяной терминал в Восточной Африке, обладающий глубоководными специализированными причалами, а также большими емкостями резервуаров (общий объем – 371 тыс. куб. м), отвечающими международным требованиям хранения взрывоопасных топливных грузов.

Терминал Губэт, построенный в период 2013-2017 гг. China Harbour Engineering Corp. предназначен для ежегодного экспорта 5 млн. тонн соли с соляных месторождений на озере Ассал (около 2 млрд. тонн соленых минералов). China Communication Construction Engineering Co. приобрела 65%

местного соляного производства и учредила соляную инвестиционную компанию Salt Investment Co., которая получила сроком на 50 лет исключительные права на разработку местных соляных и бромных ресурсов.

К юго-западу от порта Дорале находится крупнейшая в Африке Международная зона свободной торговли Джибути/МЗСТД (англ. Djibouti International Free Trade Zone – DIFTZ) площадью в 48,2 км² с оборотом в размере 1 млрд. долл. США, проект (с марта 2015 года) китайской CMG и Djibouti Ports & Free Zone Authority (DPFZA) общей стоимостью в 3,5 млрд. долл. США, с возможностью обрабатывать грузы общей стоимостью в 7 млрд. долл. США ежегодно. Согласно официальному заявлению, МЗСТД сосредоточена на логистике, экспортной обработке, оказании финансовой поддержки, производстве и беспошлинной торговле товарами, в перспективе способной стать узловым (англ. hub) региональным транзитным центром – новым «Сингапуром» или «восточно-африканским Дубаем» [9. С. 6].

В 2016 году в Джибути создан китайский коммерческий банк Silk Road International Bank, совместное предприятие (СП) Министерства финансов Джибути и двух китайских компаний – IZP Group и Silk Road, впервые получивший банковскую лицензию в африканской стране. Примечательно, что банк, находящийся под китайским контролем, выполняет в Джибути ряд казначейских функций – распределение зарплат гражданских служащих, пенсионные выплаты и налоговые поступления от предприятий.

Джибути для Китая – ключ к экономикам «Африканского Рога», особенно к не имеющей выхода к морю соседней Эфиопии, одной из крупнейших экономик Африки, на территории которой располагаются крупные нефтегазовые месторождения. 750-километровая железная дорога Аддис-Абеба – Джибути, построенная China Railway Group и China Civil Engineering Construction Corp. в период 2011-2016 гг. (70% финансирования или 2,4 млрд. долл. США предоставлено китайским Eximbank), стала первой международной полностью электрифицированной дорогой на Африканском континенте и первой за пределами КНР, построенной исключительно по китайским стандартам. Она сократила время транспортировки грузов из Джибути в Эфиопию с 3 дней до 10 часов и ежегодно принимает 8,5 млн. тонн грузов. К 2020 году эта дорога уже соединена с портом Дорале.

Китай инвестирует в нефтегазовые месторождения в бассейне Огаден (англ. Ogaden Basin), расположенный на юго-западе Эфиопии. В 2013 году китайская China's GCL подписала соглашение с правительством Джибути об инвестировании 4 млрд. долл. США в строительство газопровода, по которому эфиопский природный газ будет поступать из бассейна Огаден в порт Дамерж (англ. Damerjog), к юго-востоку от столицы Джибути. По данным правительства Эфиопии, газопровод был введен в работу в 2020 году. В 2015 году GCL пробурила оценочную скважину на эфиоп-

ском месторождении Калуб (англ. Calub), а в июле 2018 года добыла первый баррель нефти. К тому времени GCL и правительство Эфиопии уже подписали соглашение о строительстве газопровода, завода по сжижению газа и экспортного терминала на общую сумму 4 млрд. долл. США. По оценкам, газопровод будет ежегодно транспортировать 12 млрд. куб. метров природного газа из Эфиопии в Джибути, из которой 10 млн. куб. метров экспортируется в Китай.

В 2017 году был завершен еще один инфраструктурный проект, необходимый для того, чтобы модель «Шэкоу» могла функционировать на засушливых территориях Джибути – водопровод, по которому из Эфиопии в крупные города Джибути перекачиваются подземные воды. Около 95% финансирования этого проекта общей стоимостью в 340 млн. долл. США было предоставлено китайским Eximbank в виде кредитов с 2% ставкой на 7-летний льготный период.

Таким образом, к настоящему времени в Восточной Африке отчетливо сформировались китайские экономические интересы, требующие защиты от встречных вызовов, периодически порождаемых африканской нестабильностью, сформулированной китайскими властями в 2015 году в Белой книге по обороне (англ. China Defense White Paper). Данный документ содержит новую военно-морскую стратегию [5], получившую название «оборона ближних и дальних морей» (англ. defense of the near and far seas) с установкой не только на защиту территориальных вод Китая, но и «на оборону стратегических морских коммуникаций, защиты своих интересов за рубежом».

Военно-стратегические интересы США и Китая в Джибути. С 2001 года в Джибути полноценный опорный пункт Пентагона – формально крупнейшая и единственная военная база США на Африканском континенте – Кэмп Лемонье (англ. Camp Lemmonier) с арендой в размере 63 млн. долл. США в год [8], доставшаяся в наследство от французского Иностранного легиона. В настоящее время там базируются 4 тыс. американских военнослужащих АФРИКОМ (англ. AFRICOM), Объединенное командование ВС США в Африканской зоне/ОКАЗ, истребители F-16 и береговые патрульные самолеты P-3 С. Арéal действий – весь африканский континент и прилегающая часть Аравийского полуострова. Официальная цель – купирование террористических угроз в регионе, в том числе и через проведение разведывательных и специальных операций (Сомали, Йемен), включающих применение беспилотных самолетов с аэродрома Chabelley в Джибути, также отданного американским военным. В период с 2021 по 2025 год на модернизацию и оснащение базы планируется выделить 300 млн. долл. США.

Африканский вектор «дипломатии проливов» играет значительную роль во внешней политике Китая. С августа 2017 года в Джибути, масштабное экономическое проникновение КНР подкреплено открытием к западу

от столицы страны (в отличие от баз НАТО, расположенных на юге, недалеко от международного аэропорта) фактически своего «первого стратегического заморского опорного пункта» – военно-морской базы (аренда 20 млн. долл. США в год) за пределами национальной территории [6]. На сегодняшний день отсутствуют точные данные о численности китайского военного контингента, развернутого в Джибути, лишь сообщается о 2 тыс. человек, что в 2 раза меньше контингента США. На базе находятся бойцы из разных подразделений, в том числе морские пехотинцы и спецназ. Сама база оснащена вертодромом, который может быть использован беспилотниками (наличие пирса длиной 680 метров), а под землей оборудован средствами кибер- и радиоэлектронной защиты.

Новая военная база Китая в Джибути, по существу первый серьезный вызов военному превосходству США в регионе Индийского океана. Она не только позволит Пекину в некоторой степени контролировать Баб-эль-Мандебский пролив, но и послужит военной гарантией интересов Китая на африканском континенте, в первую очередь, защиты нефтяных потоков Китая, превращения страны в глобальную морскую державу, преодоления попыток США заблокировать доступ к Китаю и его выход к мировому океану. Именно Джибути играет решающую роль с точки зрения безопасности в рамках реализации китайской геополитической стратегии «жемчужная нить» и «синие воды». Более того, этому военному эксперименту в Джибути во многом содействует большое количество расположенных рядом военных объектов иностранных игроков, а также возможность подписания стратегической конкуренции в Индийском океане между Китаем и Индией. Представляется возможным, что полученный опыт может быть использован КНР для открытия потенциальных стратегических опорных пунктов, в частности, в Пакистане (англ. Gwadar), в Шри Ланке (англ. Colombo and Hambantota), Мьянме (англ. Kyaukpriu) [9. С. 1].

В итоге, Китай в целях создания альтернативных американоцентричных структур безопасности в регионе, где присутствуют его геополитические и геоэкономические интересы, фактически стремится уравнивать, при необходимости, сдерживать не только США, но и своего соперника Индию, наращивающую собственное присутствие в регионе, создавая вокруг нее кольцо из стратегических опорных точек на африканском континенте.

Заключение. Приведенные в подтверждение рабочей гипотезы аргументы позволяют сделать некоторые общие выводы.

Крошечная по размеру территории (23,2 тыс. кв. км) и численности населения (1 млн. человек) страна расположена в ключевой географически стратегической точке «Африканского Рога», фактически на одной из самых оживленных торговых «магистралей» современного мира. Одновременно Джибути находится в сфере внимания США и Китая в плане размещения своей внешней военной инфраструктуры.

Стратегическое расположение Джибути на путях глобального мирового судоходства, с одной стороны, и роль страны в качестве естественного канала выхода к морским портам для внутриконтинентальных стран региона, с другой, превращают Джибути в перспективную логистическую экспортно-импортную платформу и в важнейший узел региональных торгово-транспортных коммуникаций.

Современные международные реалии способствуют значительному повышению многоуровневого геополитического потенциала Джибути в рамках противоборства двух «центров силы» – Запада и Востока, прежде всего американского «орла» и китайского «дракона», а именно:

- в геостратегическом аспекте: наличие и создание «опорных пунктов» в стратегических транспортных узлах, усиление геополитического влияния, обеспечение контроля над Индийским океаном, соединение Африки с новыми морскими коридорами в Пакистане, Бангладеш, Шри-Ланке и Мьянме;

- в военном аспекте: наличие, строительство военных баз – «морских узлов» для получения доступа к портам, безопасным линиям поставок, контроля импорта нефти (Баб-эль-Мандебский и Ормузский проливы), военных гарантий защиты, обеспечения прав и национальных интересов главных морских держав мира на Африканском континенте, тем самым, превращая финансовые вложения в геостратегическую прибыль;

- в геоэкономическом аспекте: экспансия и взятие под мягкий «экономический» контроль богатое ресурсами геоэкономическое пространство перспективного развития с огромным потребительским рынком за счет формирования инфраструктурного, транспортного, энергетического, торгового и др. коридоров в рамках многомерной модели регионального сотрудничества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Китайская Инициатива «Пояс и путь»: Подробный анализ // PRC. today 02.10.2021 // <https://prc.today/kitajskaya-inicziativa-poyas-i-put-podrobnyj-analiz/>

2. КНР и экономика «военных баз»: зачем Китаю военная база в Джибути // РИА ФАН. 01 июля 2020 // https://riafan.ru/23007790-knr_i_ekonomika_voennih_baz_zachem_kitayu_voennaya_baza_v_dzhibuti?ysclid=l3px9y4sut.

3. Писаренко С.В., Гладкий Ю.Н. «Геополитическая конструкция» и «геополитический потенциал» основные понятия геополитики // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2013. № 154 // <https://cyberleninka.ru/article/n/geopoliticheskaya-konstruktsiya-i-geopoliticheskiy-potentsial-osnovnye-ponyatiya-geopolitiki>

4. Фитунни Л.Л. На пути к новой биполярности: геоэкономика и геополитика противостояния в Африке // Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 3.

-
5. China's Military Strategy // Xinhua. May 27, 2015 // https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2015/05/27/content_281475115610833.htm.
 6. China Retools Its Military With a First Overseas Outpost in Djibouti // The New York Times. Nov. 26, 2015 // <https://www.nytimes.com/2015/11/27/world/asia/china-military-presence-djibouti-africa.html>.
 7. Deng Yanzi. "Building the Shekou of East Africa" // China Daily, March 27, 2017 // http://www.chinadailyasia.com/asiaweekly/2017-03/27/content_15592240_2.html.
 8. Djibouti: A Busy Hub of Foreign Military Bases on the Horn of Africa // Inside Arabia. Jul 11, 2019 // <https://insidearabia.com/djibouti-a-busy-hub-of-foreign-military-bases-on-the-horn-of-africa/>.
 9. Djibouti: China's first overseas strategic strongpoint, China Maritime Report № 6 // China Maritime Studies Institute, april 2020 // <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1005&context=cmsi-maritime-reports>.
 10. Geostrategic position draws foreign powers to Djibouti // The Arab Weekly. November 4, 2018. Issue 180 // https://the arabweekly.com/sites/default/files/2018-11/Issue_180.pdf.
 11. "Strengthening Djibouti Port's Strategic Position" // Port de Djibouti. July 4, 2015 // <http://www.portdedjibouti.com/strengthenin-djibouti-ports-strategic-position/>.
 12. What is COMESA? // COMESA int. // <https://www.comesa.int/what-is-comesa/>

K.S. KOMAROV

*Student, Moscow State Linguistic
University (MSLU), Moscow, Russia*

DJIBOUTI: GEOPOLITICAL POTENTIAL

This article presents in actual discourse-analysis focusing on world vision conceptual comprehension of models and methods of increase in resources (illustrated by Djibouti), new forms of engagement, control and expanding influence in Africa. The Black Continent as geopolitical space today is becoming the scene of a seriously escalating confrontation between the two dominating poles in the world – the United States and China. The most dynamically developing region of the world is turning into a main and almost exclusive global strategic resource in the current reality of the emerging non-bipolar model of the world order.

Key words: *Djibouti, military-base economy, the Horn of Africa, geopolitics and geoeconomics, Belt and Road Initiative (BRI), neo-bipolar world.*