

DOI: 10.31857/S0321507524110093

Портово-логистическое измерение стратегии ОАЭ в Африке

© Шелковников А.И.^а, 2024^а НИУ ВШЭ, Москва, Россия

ORCID: 0000-0002-1630-0310; andyshelk68@gmail.com

Резюме. Российская Федерация, расширяя сотрудничество со странами «мирового большинства», уделяет особое внимание взаимодействию с Африкой. Москва провела два саммита, приняла конкретные планы действий по развитию отношений с государствами континента. Однако дальнейший прогресс упирается в ограничения и сложности финансово-экономического характера, проблемы доступа на рынки стран Африки, в т.ч. нашей зерновой продукции.

Важно изучить и учесть оправдавший себя опыт третьих стран в этих вопросах. В этом отношении особое место занимает исследование подходов, которым следуют ОАЭ, имеющие проработанную и апробированную стратегию продвижения в Африке своих интересов в опоре на ускоренное развитие портово-логистической инфраструктуры, оказание содействия международной и внутриконтинентальной торговле.

В статье содержится анализ стратегии ОАЭ в отношении Африки с акцентом на её портово-логистическом измерении. Особое внимание уделяется исследованию опыта деятельности эмиратских портовых операторов. Рассматривается активность ОАЭ в отдельных субрегионах Африки, отмечены имеющиеся проблемы и составляющие успеха конкретных проектов. Ставится вопрос о возможном объединении усилий двух стран: ОАЭ – в сфере портово-логистических сооружений, России – в деле их физической защиты.

Ключевые слова: ОАЭ, российская политика в Африке, порты, экономика, логистика, торговля

Для цитирования: Шелковников А.И. Портово-логистическое измерение стратегии ОАЭ в Африке. *Азия и Африка сегодня*. 2024. № 11. С. 71–79. DOI: 10.31857/S0321507524110093

The Port and Logistics Dimension of the UAE's Strategy in Africa

© Andrei I. Shelkovnikov^a, 2024^a HSE University, Moscow, Russia

ORCID: 0000-0002-1630-0310; andyshelk68@gmail.com

Abstract. The Russian Federation, expanding cooperation with the countries of the “world majority”, pays special attention to cooperation with Africa. Moscow has held two summits and adopted specific action plans for the development of relations with the states of the continent. However, further progress rests on limitations and difficulties of a financial and economic nature, problems of access to the markets of African countries, including our grain products.

It is important to study and take into account the proven experience of third countries in these matters. In this regard, a special place is occupied by the study of approaches followed by the UAE, which has a well-developed and proven strategy for promoting its interests in Africa based on the accelerated development of port and logistics infrastructure, assistance to international and intercontinental trade.

The article contains an analysis of the UAE's strategy towards Africa, with an emphasis on its port and logistics dimension. Special attention is paid to the study of the experience of the Emirati port operators. The UAE's activity in certain sub-regions of Africa is considered; the existing problems and components of the success of specific projects are noted.

The question is raised about the possible combining the efforts of the two countries: the UAE – in the field of port and logistics facilities, the Russian Federation – in the field of their physical protection.

Keywords: UAE, Russian policy in Africa, ports, economy, logistics, trade

For citation: Shelkovnikov A.I. The Port and Logistics Dimension of the UAE's Strategy in Africa. *Asia and Africa today*. 2024. № 11. Pp. 71–79. (In Russ.). DOI: 10.31857/S0321507524110093

ВВЕДЕНИЕ

В условиях замораживания отношений с государствами Запада Россия всё больше внимания уделяет странам Африки, роль которых в мировой политике и экономике в XXI веке будет возрастать. Население Африки приближается сегодня к 1,3 млрд человек (почти в 2 раза больше численности жителей Европы) и, по прогнозам, достигнет 2,4 млрд к 2050 г. Большинство африканских стран демонстрируют устойчивый рост ВВП (примерно 4% в год), на континенте сосредоточена огромная база природных ресурсов (более 30% от всего ресурсного потенциала Земли).

Подтверждением приоритета Африки во внешней политике России стало проведение двух саммитов Россия – Африка – в 2019 и 2023 гг., принятие конкретных планов действий по укреплению отношений со странами континента. В то же время, несмотря на высокий уровень политического взаимодействия, отмечается сохранение весьма скромных – в масштабах континента – объемов наших торгово-экономических связей.

Африка не только крупнейший, но и традиционно особо выгодный для нас рынок продукции российской промышленности и сельского хозяйства. Зерновая сделка показала, что узким местом российского присутствия на континенте остается страховка и использование портовых сооружений. Решение этой проблемы может быть найдено на путях кооперации усилий с дружественными государствами. Особое значение это имело бы для нашего сельскохозяйственного экспорта в Африку, который сегодня по своим стоимостным показателям превышает экспорт вооружений¹.

Основной вид транспорта в мировой торговле – морское судоходство: около 90% продаваемых товаров перевозится по воде. В Африке находится лишь 5 крупнейших портов мира. В совокупности на африканские порты приходится всего 4% мировых объемов контейнерных перевозок и только 3% мирового экспорта и импорта². Остро встает задача расширения портового хозяйства, которое призвано обеспечить рост африканской торговли, повысить значение и эффективность африканского логистического компонента в цепочках поставок. Для этого порты должны быть соединены с экономическими объектами на всей территории континента с учетом того, что 16 африканских стран не имеют прямого выхода к морю.

Таким образом, увеличение масштабов портово-логистического хозяйства имеет огромное значение для будущего континента. При этом именно Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) проявляют сегодня наибольшую активность в сфере логистики. Такое положение делает необходимым изучение опыта взаимодействия Абу-Даби с африканскими странами в вопросах развития портово-логистической инфраструктуры континента.

АФРИКА ВО ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ ОАЭ

Африканский вектор во внешней политике ОАЭ расширился после событий «арабской весны» [1]. Противостоя активности представителей политического ислама и региональных конкурентов, ОАЭ поддерживали лояльные им политические силы в Тунисе и Сомали, приняли участие в гражданской войне в Ливии (с 2014 г.), поддержали свержение «Братьев мусульман» и приход к власти генерала Абдель Фаттах ас-Сиси в Египте в 2013 г., содействовали военному перевороту против Омара аль-Башира в Судане в 2019 г., выступили в качестве посредника в конфликте между Эритреей и Эфиопией в 2018 г., поддержали центральное правительство Эфиопии в конфликте в Тыграе в 2021 г.

Отражением растущих амбиций Абу-Даби в отношении Африки стало институциональное оформление этого направления внешней политики. За период с 2011 по 2023 г. ОАЭ открыли 15 новых посольств в африканских странах, доведя общее число действующих дипломатических миссий до 24. За этот период ОАЭ заключили 29 двусторонних инвестиционных договоров со странами Африки, из которых 11 уже реализуются. В феврале 2021 г. был назначен государственный министр ОАЭ по делам Африки шейх Шахбут бин Нахайян, ранее занимавший авторитетный дипломатический пост посла в

¹ Россия – Африка: новая экономическая политика. <https://roscongress.org/materials/rossiya-afrika-novaya-ekonomicheskaya-politika/> (accessed 23.06.2024)

² Maritime trade and Africa. <https://unctad.org/press-material/maritime-trade-and-africa> (accessed 23.06.2024)

Саудовской Аравии. Такое назначение подтвердило значимость африканского направления для внешней политики страны.

Успешное развитие политических связей создает дополнительные возможности для проникновения ОАЭ в Африку в сфере экономики, торговли, инвестиций.

Показатели ненефтяного торгового оборота за 2022 г., по данным Министерства экономики ОАЭ, стали рекордными, составив более \$80,5 млрд³. По данным Конференции ООН по торговле и развитию по положению на 2022 г., ОАЭ являлись крупнейшим экспортным партнером для Ботсваны, Бурунди, Мали, Нигера, Руанды, Эфиопии, Сейшельских островов, Судана, Уганды, Того, Зимбабве; вторым (после Китая) экспортным партнером для Эритреи, ЦАР, Южного Судана, Республики Конго, Чада; а также для Танзании и Бенина (после Индии)⁴.

Высоким темпам роста торгово-экономического взаимодействия со странами Африки способствует активность деловых кругов эмирата Дубай – важнейшего международного финансового центра в регионе. Примечательно, что в торговой палате Дубая на сегодняшний день зарегистрировано уже более 26 тыс. африканских компаний. Важно и то, что ненефтяной торговый оборот ОАЭ со странами Африки демонстрирует впечатляющую динамику на протяжении последних лет, увеличившись более чем в 2 раза – с \$33 млрд в 2015 г. до \$80,5 млрд в 2022 г.⁵

ОАЭ планомерно увеличивают свою инвестиционную активность в Африке. По данным *FDI Markets*, с 2012 по 2022 г. объем прямых иностранных инвестиций ОАЭ в страны Африки составил \$60 млрд, что поставило ОАЭ на 4-е место по объемам зарубежных инвестиций на континенте (после Китая, ЕС и США) [2].

ПОРТОВО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПАНИИ

Политика расширения портово-логистической инфраструктуры ОАЭ стала формироваться в 90-е гг. XX в. в рамках общей линии правительства, направленной на диверсификацию экономики страны и укрепление её международного статуса.

Этому способствовало как удачное географическое положение ОАЭ – на пересечении судоходных маршрутов между Европой и Азией, так и продуманная политика приоритетного финансирования инфраструктурных объектов [3].

На сегодняшний день морские порты на территории ОАЭ, интегрированные со свободными экономическими зонами, превратились в крупные международные и региональные логистические узлы, использование которых стимулирует экономический рост страны. Успех развития этого направления подтверждают официальные данные, согласно которым до 61% грузов, предназначенных для стран ССАГПЗ, в т.ч. КСА, прибывает через морские порты ОАЭ. Согласно Индексу эффективности логистики Всемирного банка, ОАЭ занимают 1-е место в регионе Ближнего Востока и 7-е – в мире (на 2023 г.)⁶.

В основе портово-логистической политики страны лежит деятельность двух компаний – *DP World* и *AD Ports Group*, которые продвигают за рубеж эмиратскую модель работы в этой сфере [4]. Эти портовые компании, хотя и стремятся продемонстрировать свой частный характер, де-факто контролируются правящими семьями эмиратов Дубай и Абу-Даби, которые располагают потенциалом всех государственных структур. Контрольный пакет акций *DP World* принадлежит компании *Dubai World*, основным акционером которой является премьер-министр ОАЭ, эмир Дубая шейх Мохаммед бин Рашид Аль Мактум, а *AD Ports* принадлежит фонду *ADQ*, управляемому шейхом Тахнуном бин Зайдом Аль Нахайном, родным братом президента ОАЭ.

Компания *DP World* была образована в сентябре 2005 г. Ей удалось фактически взять под свое управление наиболее важные и крупные региональные порты в Аденском заливе и Красном море (Джидда в КСА, Аден в Йемене, Дорале в Джибути), что позволило этой компании стать ведущей региональной структурой в своей области [5]. Уже в 2006 г. *DP World* приобрела одну из крупнейших в

³ International Trade Map. <https://www.moec.gov.ae/en/international-trade-map> (accessed 22.06.2024)

⁴ UN Trade and Development. Country Profiles. <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/GeneralProfile/en-GB/012/index.html> (accessed 24.06.2024)

⁵ International Trade Map...

⁶ Logistics Performance Index. <https://lpi.worldbank.org/international/global> (accessed 26.06.2024)

мире портовых компаний – британскую *P&O Ports* – и получила её значительные международные активы. Позже *DP World* приняла участие и в международных усилиях по борьбе с пиратством и терроризмом в Аденском заливе, которые стали способствовать успешному решению задач обеспечения безопасности торгово-логистических цепочек.

AD Ports была образована в 2006 г, сперва она сумела значительно продвинуться в деле получения контроля на портовыми сооружениями в ОАЭ, а затем начала международную экспансию, в частности, в направлении Африки.

Расширение деятельности эмиратских компаний происходило согласно стратегии горизонтальной интеграции, слияния и поглощения крупных международных игроков, долгосрочной аренды и развития портовых терминалов. Аналогичным путем пошла и *AD Ports*, выкупив в 2021 г. контрольный пакет акций египетских *Transmar International Shipping Company* и *Transcargo International*, зафиксировав свои дальнейшие планы по международному расширению.

Стремясь диверсифицировать риски в рамках расширения деятельности в Африке, эмиратские компании прибегают и к широкому международному сотрудничеству [6]. Так, в октябре 2021 г. *DP World* создала инвестиционную платформу с Британской международной инвестиционной группой (БМИГ) для осуществления инвестиций в Африку, обязавшись вложить до \$1 млрд в логистические проекты на континенте.

БМИГ поддержала *DP World* и в других проектах в Сенегале, Египте и Сомалиленде. *AD Ports* в декабре 2022 г. подписала соглашение о сотрудничестве с Африканской финансовой корпорацией о совместных инвестициях в логистическую инфраструктуру по всему континенту.

Значимость эмиратских портовых компаний подчеркивается и тем, что до открытия посольств ОАЭ именно они занимались налаживанием отношений со странами, в которых у ОАЭ были экономические интересы [3]. На 2023 г. такую же практику можно наблюдать в ДРК и Республике Конго, где у ОАЭ по-прежнему отсутствует посольства, однако портовые компании уже реализуют свои масштабные проекты.

АФРИКАНСКИЙ РОГ И СЕВЕРНАЯ АФРИКА

Важность присутствия на Африканском Роге объясняется не только стремлением ОАЭ контролировать ключевые порты-конкуренты в регионе, но и желанием обеспечивать безопасность и эффективность важнейших торговых маршрутов.

Получение концессии *DP World* на управление портом Дорале в Джибути в 2006 г. стало первым шагом для дальнейшего расширения её потенциала в регионе. В то же время начало деятельности *DP World* в Джибути привело к приходу и других эмиратских компаний, включая *Emirates National Oil Company* и *Jebel Ali Free Zone Authority*, которые направили свои инвестиции в эту страну [7].

Джибути стал первым примером «модели Дубая» в Африке, которая предусматривала, помимо управления портовой инфраструктуры, формирование свободной экономической зоны.

Во время управления портом Дорале эмиратским оператором через него стало проходить до 90% внешней торговли соседней Эфиопии, не имеющей выхода к морю, что подталкивало ОАЭ к активизации сотрудничества с Аддис-Абебой.

Несмотря на высокий уровень взаимодействия, отношения ОАЭ с Джибути не избежали кризиса. В 2014 г. правительство Джибути начало разбирательство в отношении *DP World* по подозрению в коррупции, обвинив компанию в неэффективном управлении портом. Концессия была аннулирована в одностороннем порядке, что запустило процесс международных судебных разбирательств, которые, хотя и подтверждали правоту *DP World*, не помогли вернуть управление портом, который с 2018 г. был передан под управление конкурирующей китайской компании *China Merchants Port Holdings*.

Потеря порта в Джибути и последовавший дипломатический кризис имели еще одно важное измерение. Именно этот объект ОАЭ рассматривали в качестве базы для проведения военной кампании в Йемене в 2015 г., однако на фоне кризиса были вынуждены договариваться о размещении военной базы с соседней Эритреей.

ОАЭ учли этот негативный опыт и трансформировали свою практическую линию, что проявилось в отсутствии в дальнейшем серьезных кризисов на других направлениях.

В условиях потери центрального порта в регионе, ОАЭ стали искать замену. В мае 2016 г. *DP World* заключила соглашение об аренде многоцелевого порта Бербера на территории автономного Сомалиленда, включавшее модернизацию и последующее создание СЭЗ. В 2017 г. соглашение об управлении портом Босасо было подписано с соседним Пунтлендом.

В 2018 г. ОАЭ заключили дополнительные соглашения, предоставившие возможность создания в Бербере и Босасо эмиратских военных баз. Это усилило военно-политический потенциал Абу-Даби в Аденском заливе, подтверждая неразрывную связь эмиратских компаний с геополитическими амбициями страны [8].

В Бербере *DP World* реализует проект интегрированного логистического и промышленного центра для обслуживания всего Африканского Рога. Уже в 2018 г. в проект порта Бербера вошла и Эфиопия, стремившаяся снизить свою зависимость от Джибути. Примечательно, что в мае 2021 г. *DP World* подписала предварительное соглашение с министерством транспорта Эфиопии о совместном развитии логистической инфраструктуры и формировании торгового коридора Бербера – Аддис-Абеба, которое предусматривало инвестиции до \$1 млрд в создание складов, элеваторов и сухих портов, а также регистрацию совместного предприятия по логистике⁷.

Уже в начале 2023 г. была открыта экономическая зона Берберы, а сам порт был связан асфальтированной дорогой со столицей Эфиопии Аддис-Абебой. Такое активное взаимодействие с не имеющей выхода к морю Эфиопией свидетельствует о важности портовых проектов ОАЭ на Африканском Роге для общей системы безопасности региона.

Значение Африканского Рога для внешней политики ОАЭ подчеркнуло и крупнейшее инвестиционное соглашение на сумму более \$6 млрд, подписанное *AD Ports* с Суданом в декабре 2022 г., которое, помимо возведения порта на Красном море, включало строительство СЭЗ, аэропорта и сельскохозяйственной зоны. Однако военный конфликт в Судане, начавшийся в апреле 2023 г. отложил реализацию проекта, продемонстрировав повышенный риск инвестиций ОАЭ в нестабильные африканские государства.

Таким образом, стратегическое географическое положение Африканского Рога с его выходом к одному из важнейших маршрутов международной торговли из Индийского океана через Баб-эль-Мандебский пролив к Красному и Средиземному морю объясняет активность портовой стратегии эмиратских компаний в регионе и делает её ярчайшим примером связанности с геополитическими амбициями страны.

Другим значимым регионом присутствия эмиратских портовых компаний остается Северная Африка – традиционное направление инвестиций государств Персидского залива.

В 2008 г. *DP World* заключила концессию на управление терминалом порта Алжир, стремясь расширить деятельность в Средиземном море. За период управления компания удвоила пропускную способность порта, инвестировав в проект более \$114 млн, что позволило сосредоточить в порту до 25% грузовых перевозок Алжира, что делает этот порт одним из важнейших объектов экономики страны.

В 2009 г. *DP World* заключила соглашение о реконструкции и управлении алжирским портом Джен Джен, направив на его развитие \$400 млн. Планировалось, что порт станет важным перевалочным узлом в Средиземном море, а также альтернативным выходом к морю для государств Сахеля [9]. В таком случае порт Джен Джен мог конкурировать с марокканским Танжером. Однако дальнейшая дестабилизация соседних государств после «арабской весны» нарушила эти планы.

Портовые проекты ОАЭ в Египте составляют важную часть вложений в страну, в которой ОАЭ остается вторым после Саудовской Аравии крупнейшим инвестором, предоставив до 30% прямых иностранных инвестиций.

С 2009 г. *DP World* управляет портом Сохна на Красном море, инвестировав за это время в более \$1,6 млрд. Значимость порта объясняется его географическим положением к югу от одной из важнейших торговых артерий мира – Суэцкого канала, а также выходом на строящуюся к востоку от Каира Новую административную столицу страны.

⁷ Ministry of Transport of Ethiopia and DP World sign MoU for the development of the Ethiopian side of the Berbera Corridor. <https://www.dpworld.com/news/releases/ministry-of-transport-of-ethiopia-and-dp-world-sign-mou-for-the-development-of-the-ethiopian-side-of-the-berbera-corridor/> (accessed 28.06.2024)

В ноябре 2023 г. *DP World* также начала строительство логистического парка в Сохне на сумму более \$80 млн, а ранее заключила соглашение с китайскими компаниями, участвующими в строительстве новой столицы Египта, сделав порт основным местом импорта строительных материалов [10]. Текущее расширение порта сосредоточит на нем до 17% всей внешней торговли Египта, делая эмиратского оператора ключевым партнером

В последние годы в Египте активизировалась и *AD Ports*, которая заключила сразу несколько соглашений в 2023 г. Компания будет развивать порт Сафага, построит цементные терминалы в портах Аль-Ариш и Западный Порт-Саид. Был также подписан меморандум о взаимопонимании по развитию многоцелевого порта в Восточном Порт-Саиде. Такое положение делает из ОАЭ важнейшего партнера в развитии египетской экономики и даже способствует увеличению конкуренции с Саудовской Аравией в Красном море.

ЮЖНАЯ И ВОСТОЧНАЯ АФРИКА

Важнейшим направлением инвестиций для ОАЭ остается и лежащее к югу от Африканского Рога восточное побережье Африки с его выходом на Индийский океан и доступом к ключевым азиатским рынкам. Так, одним из первых международных проектов *DP World* стала концессия на управление портом Мапуту в Мозамбике.

Порт Мапуту обладает выгодным географическим положением, находясь в отдалении от подверженных террористической угрозе северных регионов страны и предоставляя выход на рынки всей Южной Африки [11]. Такое местоположение Мапуту дает возможность расширять операции как на соседние страны, не имеющие выхода к морю Зимбабве и Ботсвану, так и на северные провинции ЮАР.

Учитывая значимость порта Мапуту, в 2019 г. *DP World* успешно связала его с другим своим региональным объектом – крупным сухим портом в г. Коматипоорт на севере ЮАР, который стал первым сухим портом в регионе. Идея этого коридора – в создании альтернативного выхода на северные провинции ЮАР в обход перегруженного порта Дурбан, через который проходит до 60% торговли страны.

Однако коридор в ЮАР не был единственным. В июне 2021 г. *DP World* запустила первый специализированный контейнерный поезд, соединивший порт Мапуту и столицу Зимбабве г. Хараре, а в октябре 2021 г. Национальные железные дороги Зимбабве подписали соглашение с *DP World* об инвестициях в развитие железнодорожной инфраструктуры страны, что особенно важно, учитывая наличие железнодорожных коридоров Зимбабве, ведущих сразу в 5 стран: Ботсвану, Мозамбик, ЮАР, Замбию и в соседнюю ДРК [12].

Для расширения своих операций в регионе в марте 2022 г. *DP World* приобрела южноафриканскую компанию *Imperial Logistics*, одного из крупнейших логистических операторов в Африке, имеющего широкую сеть присутствия в Мозамбике, Зимбабве, Замбии, ЮАР, Малави, ДРК, а также странах Западной Африки, в частности, в одной из крупнейших экономик континента – Нигерии. Эта покупка подчеркивает, что ОАЭ заинтересованы не только в портовых инвестициях, но в формировании комплексной инфраструктуры для развития экономических коридоров внутри континента.

В августе 2022 г. другая эмиратская компания – *AD Ports* – заключила соглашение с крупнейшей логистической компанией Индии – *Adani Ports* – с целью стратегических совместных инвестиций в логистическую инфраструктуру Танзании⁸, а уже в октябре 2023 г. *DP World* заключила соглашение и с правительством Танзании о приобретении доли в глубоководном порту Дар-эс-Салама. Инвестиции составят до \$1 млрд и будут направлены в том числе на развитие логистических проектов во внутренних районах Танзании и выход на соседние страны⁹.

Значимость Дар-эс-Салама объясняется тем, что через его порт проходит до 90% грузопотока Танзании. Инвестиции ОАЭ усилят роль Дар-эс-Салама как морских ворот для медного пояса в Южной и Центральной Африке, укрепив позиции Танзании в её портовой конкуренции с Кенией. Через Дар-эс-Салам всё чаще проходит транзит товаров из соседних стран, не имеющих выхода к морю, включая

⁸ AD Ports Group and Adani Ports and SEZ Ltd Sign MoU for Joint Infrastructure Investments in Tanzania. <https://adports.ae/ad-ports-group-and-adani-ports-and-sez-ltd-sign-mou-for-joint-infrastructure-investments-in-tanzania/> (accessed 28.06.2024)

⁹ DP World signs 30-year concession to operate multi-purpose Dar es Salaam port in Tanzania. <https://dpworld.com/news/releases/dp-world-signs-30-year-concession-to-operate-multi-purpose-dar-es-salaam-port-in-tanzania/> (accessed 29.06.2024)

Малави, Замбию, ДРК, Бурунди, Руанду и Уганду, которые предпочитают этот порт более перегруженному порту Момбаса в Кении.

В увеличении присутствия ОАЭ в Танзании центральное место занимает формирование коридора Дар-эс-Салам – Кигали, в котором с 2019 г. *DP World* и правительство Руанды создали крупный логистический центр. Он стал первым внутренним сухим портом *DP World* в Восточной Африке. Логистический центр в Кигали используется для распределения потоков товаров в соседние Уганду, Бурунди, Танзанию, ДРК, а также предоставляет выход на порт Момбаса в Кении.

Примечательно, что в 2022 г. *DP World* сделала предложение по управлению логистикой и на нескольких кенийских объектах, включая крупнейший порт региона – Момбаса. И в Танзании, и в Кении портовые проекты ОАЭ встретили критику, став фактором политической борьбы [13]. При этом, в то время как в Танзании соглашение было заключено, в Кении окончательного решения о сотрудничестве с *DP World* всё еще не было принято.

Несмотря на это, очевидно, что Эмираты уже активно включились в формирование экономических коридоров в Восточной и Южной Африке, создавая глубокие зоны развития, которые обеспечивают эффективное политико-экономическое присутствие и повышают влияние ОАЭ в этих регионах.

ЗАПАДНАЯ И ЦЕНТРАЛЬНАЯ АФРИКА

Несмотря на повышенную приоритетность акватории Индийского океана, ОАЭ выстраивают портово-логистические маршруты и на западном побережье Африки.

Еще в 2008 г. *DP World* подписала соглашение с Сенегалом об управлении портом Дакар – важным логистическим центром на пути из Европы на юг Атлантического океана. Это третий по величине порт во всей Западной Африке после портов Абиджана и Лагоса.

За период управления эмиратской компанией рост морских перевозок через Дакар составлял в среднем 7% в год. Однако, учитывая местоположение порта в столице Сенегала, он имеет ограниченные возможности для увеличения объемов складских помещений. Поэтому на фоне успешного управления объектом в декабре 2020 г. *DP World* заключила новое соглашение и начала строительство глубоководного порта стоимостью \$1,13 млрд в Ндаяне к югу от Дакара, что стало крупнейшей частной инвестицией в истории Сенегала. Основной целью развития нового порта стало формирование центра экономического притяжения для соседних стран, а потому проект включает в себя строительство СЭЗ, вновь воссоздавая эмиратскую модель [4].

Важность портов Сенегала обуславливается и тем фактом, что через них проходит до 70% торговли соседнего Мали, не имеющего выхода к морю, но активно торгующего с ОАЭ. Осознавая это, в 2018 г. компания *DP World* подписала с правительством Мали соглашение о строительстве и эксплуатации современного логистического центра недалеко от столицы Бамако. Однако вскоре реализация проекта была заморожена по причине двух государственных переворотов и продолжающейся нестабильности в Мали, что вновь подтвердило повышенный риск инвестиций на континенте.

В Западной Африке присутствует и другой эмиратский оператор. В 2016 г. *AD Ports* получила в управление контейнерный терминал в Камсаре на территории Гвинеи, который стал первым проектом компании в Африке. Порт был построен эмиратской алюминиевой компанией *EGA*, которая использовала его при строительстве рудника в стране. После завершения строительства контейнерный терминал в 2019 г. был открыт для других видов торговли, включая отправку проектных грузов, усилив торгово-экономическое присутствие ОАЭ в регионе.

Эмиратские компании всё более активны в Центральной Африке и соседних странах других регионов.

В январе 2021 г. *DP World* заключила концессионное соглашение с Анголой на эксплуатацию многоцелевого терминала в порту Луанды – крупнейшего порта Анголы и основного терминала дальнемагистральных морских перевозок – через Луанду проходит более 70% международного импорта и 80% ненефтяного экспорта страны. Эмиратская компания стремится преобразовать терминал в региональный морской узел всего западного побережья Африки [6], заключив для этого дополнительный Меморандум о взаимопонимании с правительством Анголы по развитию торгового и логистического сектора страны. Примечательно, что в Анголе действует и *AD Ports*, которая в январе 2023 г. подписала стратегические соглашения по расширению морского сообщения вдоль западного побережья Африки. Компа-

ния также заключила соглашение о создании совместного предприятия с государственной логистической и транспортной компанией Анголы, подчеркнув интересы ОАЭ в стране и регионе.

В мае 2021 г. *DP World* заключила соглашение о строительстве глубоководного порта стоимостью \$1,1 млрд в Банане в ДРК. Значимость этого проекта подчеркивается тем, что он станет первым глубоководным портом в ДРК, которая зависит от портов соседних стран. Таким образом, посредством строительства порта ОАЭ могут оказать серьезное влияние на торговлю и экономику ДРК, обладающей одними из крупнейших запасов минеральных ископаемых, обеспечив экономию времени и средств на доставку грузов.

В июне 2023 г. *AD Ports* заключила концессионное соглашение с соседней Республикой Конго на сумму более \$500 млн по строительству и управлению новым многофункциональным терминалом в Пуэнт-Нуаре. Пуэнт-Нуар – главный торговый центр Конго, а его порт играет ключевую роль в экономике и развитии страны и региона, являясь единственным морским портом страны и важным перевалочным пунктом для соседних государств [14].

Активизация в Западной и Центральной Африке подчеркивает комплексность эмиратского подхода к континенту. Получив проекты сразу в нескольких важнейших странах, имеющих выходы к Атлантическому океану, ОАЭ добавили в свою корзину инвестиций новые регионы, усилив свое присутствие на континенте, в т.ч. на западном побережье Африки.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ОАЭ является одним из наиболее активных международных акторов, имеющих четкую стратегию присутствия в Африке. Эмираты действуют через свои портовые компании, которые стремятся стать не просто операторами портовой инфраструктуры, но глобальными поставщиками логистических решений, они хотят участвовать в развитии основных внутренних экономических коридоров на континенте.

Стратегия развития портовых компаний ОАЭ совпадает с интересами правительства, зачастую становясь основным инструментом продвижения экономико-ориентированного подхода, стоящего в центре внешней политики страны. В Африке этот подход направлен на занятие роли связующего звена в увеличении внутриконтинентальной и международной торговли, что позволяет ОАЭ контролировать важные торговые маршруты, направления инвестиций и финансов, усиливая свой международный вес и стратегическую глубину.

Важнейшим аспектом в эмиратской стратегии остается контроль над портами-конкурентами в регионе северо-западной части Индийского океана, что критически важно для обеспечения безопасности и благоприятных условий функционирования собственных портов на территории ОАЭ. При этом ОАЭ не ограничивает свое географическое присутствие, целенаправленно развивая проекты во всех регионах Африки, делая позиции страны по-настоящему конкурентными и масштабными, способными бросить вызов даже великим державам. Однако ОАЭ не спешат сталкиваться в этом направлении с другими крупными игроками, напротив, предоставляют возможности для совместной и эффективной кооперации.

Всё это подчеркивает важность включения в повестку дня взаимодействия с ОАЭ проблематики возможного совместного движения в Африку, использования российскими компаниями растущих портовых активов ОАЭ.

Для эмиратских компаний крайне важной и вместе с тем сложной проблемой является обеспечение безопасности сооружаемых объектов. Здесь открываются большие возможности для взаимодействия с российскими структурами, которые в ближайшие годы могут превратиться в наиболее важных акторов в сфере обеспечения безопасности, в т.ч. конкретных экономических и логистических проектов. Этот вопрос имеет огромное значение с учетом африканских реалий – внутренних конфликтов, пиратских, криминальных и террористических угроз.

REFERENCES

1. Kostelyanets S.V. 2022. Africa Policy of the United Arab Emirates: Priorities and Challenges. *Fresca*. Vol. 1. № 1, pp. 111–123.
2. Hodder G. Africa and the Gulf States herald a new era in trade and investment relations. *White Case*. 12.12.2022.

3. Henderson C. 2017. The UAE as a nexus state. *Journal of Arabian Studies*. Vol. 7, № 1. Pp. 83–93.
4. Al-Saleh Y. 2018. Crystallising the Dubai model of cluster-based development. *Place Branding and Public Diplomacy*. № 14. Pp. 305–317.
5. Jacobs W., Hall P.V. 2007. What conditions supply chain strategies of ports? The case of Dubai. *GeoJournal*. № 68. Pp. 327–342.
6. Ardemagni E. One Port One Node: The Emirati Geostrategic Road to Africa. *ISPI*. 13.06.2023.
7. Chorin E. 2010. Articulating a “Dubai Model” of Development: The Case of Djibouti. Dubai School of Government.
8. Telci I.N. 2018. A Lost Love between the Horn of Africa and UAE. *Al Jazeera Center for Studies*. № 28. Pp. 1–9.
9. Alzaabi A. 2015. Quo Vadis DP World – Djen Djen? *Marasi Magazine*. № 9.
10. DP World Sokhna to facilitate trade, logistics in Egypt. *WAM*. 08.12.2019.
11. Lawrence C. 2020. DP World Maputo: Mozambique’s Global Gateway. *Africa Outlook*. 26.08.2020.
12. Razemba F. Zimbabwe: Govt Partners Dubai Company. *The Herald*. 27.10.2021.
13. Kitimo A. Inside UAE’s plan to control African ports business through DP World. *The East African*. 03.07.2022.
14. AD Ports Group to manage and operate multipurpose terminal in Congo’s Pointe-Noire Port. *WAM*. 20.06.2023.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Шелковников Андрей Игоревич, аспирант, факультет мировой экономики и мировой политики, НИУ ВШЭ, Москва, Россия.

Andrei I. Shelkovnikov, Post-graduate student, Faculty of World Economy and International Affairs, HSE University, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию
(Received) 20.04.2024

Доработана после рецензирования
(Revised) 29.09.2024

Принята к публикации
(Accepted) 17.10.2024