

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ
ИНСТИТУТ АФРИКИ

АЗИЯ сегодня **и АФРИКА**

2021 № 7

Ежемесячный научный журнал
Выходит с июля 1957 года (до марта 1961 г. - «Современный Восток»)
Журнал издается под руководством Отделения историко-филологических наук РАН
ISSN 0321-5075 (Print); ISSN 2782-2389 (Online)

Главный редактор
академик РАН А.М. Васильев

Редакционная коллегия:

И.О. Абрамова (Институт Африки РАН, Москва, Россия),
Б.А. Акинтерина (Нигерия), В.Я. Белокрыцкий (Институт востоковедения РАН,
Москва, Россия), Х.Х.С. Вишванатан (Индия), Л.В. Гевелинг (Москва, Россия),
Ян Гуан (КНР), А.Б. Давидсон (Институт всеобщей истории РАН, Москва, Россия),
А.В. Денисов (Москва, Россия), Я.М. Ибн Джунейд (Саудовская Аравия),
С.С. Кунанбаева (Казахстан), Р.Г. Ланда (Институт востоковедения РАН,
Москва, Россия), В.А. Мельянцева (Институт стран Азии и Африки МГУ
им. М.В.Ломоносова, Москва, Россия), Д.В. Мосяков, (Институт востоковедения РАН,
Москва, Россия), Ф.С. Муфаммади (ЮАР), М. Наср аль-Гибали (Египет), У. Рено (США),
С.В. Прожогина (Институт востоковедения РАН, Москва, Россия),
О.И. Тетерин (Москва, Россия), Л.Л. Фитуни (Институт Африки РАН, Москва, Россия),
Т.Л. Шаумян (Институт востоковедения РАН, Москва, Россия),
В.Г. Шубин (Институт Африки РАН, Москва, Россия)

Редакция:

О.И. Тетерин, первый зам. главного редактора
А.В. Денисов, ответственный секретарь
В.С. Окулов, редактор
Е.А. Львов, зав. редакцией
Г.М. Абишева, оформление и верстка

RUSSIAN ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF ORIENTAL STUDIES
INSTITUTE FOR AFRICAN STUDIES

ASIA today & AFRICA

2021 № 7

Scientific monthly journal

Published since July 1957 (until March 1961 has been issued under the title “Sovremennyi Vostok” / “Contemporary East”). The journal is published under the supervision of the Historical and Philological Department of the Russian Academy of Sciences (RAS)
ISSN 0321-5075 (Print); ISSN 2782-2389 (Online)

Editor-in-Chief

Academician of RAS A.M. Vasiliev

Editorial Board:

I.O. Abramova (Institute for African Studies, RAS, Moscow, Russia),
B.A. Akinterinwa (Nigerian Institute of International Affairs, Nigeria), V.Ya. Belokrenitsky (Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow, Russia), Ya.M. Bin Junaid (Center for Research and Islamic Studies, Saudi Arabia), A.B. Davidson (Institute of World History, RAS, Moscow, Russia),
A.V. Denisov (Moscow, Russia), L.L. Fituni (Institute for African Studies, RAS, Moscow, Russia),
L.V. Geveling (Moscow, Russia), Y. Guang (Chinese Academy of Social Sciences, China),
S.S. Kunanbayeva (Kazakh Ablai Khan University of International Relations and World Languages, Kazakhstan), R.G. Landa (Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow), V.A. Meliantsev (Institute of Asian and African Studies, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia),
D.V. Mosyakov (Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow, Russia), F.S. Mufamadi (University of Johannesburg, South Africa), M. Nasr El-Gebaly (Ain Shams University, Egypt), S.V. Prozhogina (Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow, Russia), W. Reno (Northwestern University, USA),
T.L. Shaumyan (Institute of Oriental Studies, RAS, Moscow), V.G. Shubin (Institute for African Studies, RAS, Moscow, Russia), O.I. Teterin (Moscow, Russia),
H.H.S. Viswanathan (BRICS Think Tank Council, India)

Editorial Staff:

O.I. Teterin, First Deputy Editor-in-Chief
A.V. Denisov, Executive secretary; V.S. Okulov, Text editor
E.A. Lvov, Office manager; G.M. Abisheva, Designer

СОДЕРЖАНИЕ

ПОЛИТИКА, ЭКОНОМИКА

Кириченко И.В. Индия: программа цифровизации как ключ к решению социальных проблем	5
Макеева С.Б. Китай: региональное развитие на пути к экологической цивилизации	14
Калиниченко Л.Н., Новикова З.С. Высокие технологии в странах Центральной Африки: отдаленное будущее или новая реальность?	21
Макаревич Г.Г. Военно-морская стратегия Пакистана: эволюция и перспективы	29
Баринев А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки)	38
Карпов Г.А. «Другие африканцы»: кенийская диаспора в Великобритании	47

НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

Кривоногов В.Н. (Красноярск). Африканские мигранты в Кабо-Верде	54
--	-----------

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Абдель Вахед Э.А.М. (Казань). Советско-египетские политические взаимоотношения во взглядах египетского публициста Мухаммеда Хейкала	62
Уланова Н.С. Российские авиационные специалисты в Африке (свидетельства очевидца)	69

РЕЦЕНЗИИ

Окулов В.С. На перекрестках судьбы Афганистана	77
---	-----------

© Российская академия наук, 2021
© Редколлегия журнала «Азия и Африка сегодня»
(составитель), 2021

Точка зрения авторов может не совпадать с точкой
зрения редакции.

**Журнал включен в список ВАК. Входит в Russian
Science Citation Index на платформе Web of Science
и EBSCO Publishing.**

Адрес редакции:

123001, Москва, ул. Спиридоновка, д. 30/1
Тел.: **+7 495 697 94 50**
Тел./факс: **+7 495 691 02 70**
E-mail: **asaf-today@mail.ru**
Интернет: **www.asaf-today.ru**

CONTENTS

POLITICS, ECONOMICS

- Irina V. Kirichenko.** India: digitalization program as the key to social problems solving **5**
- Svetlana B. Makeeva.** China: Regional development on the way to ecological civilization **14**
- Lyudmila N. Kalinichenko, Zinaida S. Novikova.** High technologies in Central Africa's countries:
Distant future or a new reality? **21**
- Gleb G. Makarevich.** Maritime strategy of Pakistan: Development and future prospects **29**
- Andrey K. Barinov, Anna Yu. Sharova.** Infrastructure development in Africa
(East African transport) **38**
- Grigory A. Karpov.** "Other Africans": the Kenyan diaspora in Great Britain **47**

SCIENTIFIC LIFE

- Victor P. Krivonogov** (Krasnoyarsk). African migrants in Cabo Verde **54**

PAGES OF HISTORY

- Abdel Vahed E.A.M.** (Kazan). Soviet-Egyptian political relations in the views
of the Egyptian publicist Mohamed Heikal **62**
- Natalya S. Ulanova.** Russian aircrews in Africa (eyewitness narrative accounts) **69**

BOOK REVIEW

- Vadim S. Okulov.** At the crossroads of Afghanistan's fate **77**
-

© Russian Academy of Sciences, 2021
© Editorial board of «Asia & Africa today» (compiler), 2021

The authors opinions may not coincide with position
of the editorial.

**Included in Russian Science Citation Index on WoS platform,
and EBSCO Publishing.**

Postal Address:

30/1 Spiridonovka Str.
123001, Moscow, Russian Federation
Tel.: **+7 495 697 94 50.**
Tel./Fax: **+7 495 691 02 70**
E-mail: **asaf-today@mail.ru**
Website: **www.asaf-today.ru**

Индия: программа цифровизации как ключ к решению социальных проблем

© Кириченко И.В.^a, 2021

^a Национальный исследовательский институт мировой экономики
и международных отношений им. Е.М.Примакова РАН, Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0002-6017-6505
irakir54@mail.ru

Резюме. В статье рассматривается место и роль процессов цифровизации общественных институтов и экономики в реализации установок инновационной политики Индии на инклюзивность инноваций и разрешение на этой основе социальных проблем страны. Показано, как цифровизация снижает себестоимость и оптимизирует социальные коммуникации, благодаря чему облегчается взаимодействие граждан страны с органами государственной власти и доступ социальных групп с низкими доходами к повышающим качество их жизни услугам.

Также проанализированы сформировавшиеся в стране факторы масштабной цифровизации общественных институтов и экономики. Это - уникальная система цифровой идентификации граждан, низкая себестоимость мобильной связи, сеть общественных центров доступа к широкополосному Интернету, охватывающих всю территорию страны. Показана роль высокоразвитой ИКТ-отрасли Индии в процессах цифровизации. На примере таких сфер, как финансовые услуги, здравоохранение, государственные услуги, сельское хозяйство, показано, как системный и последовательный подход к цифровизации позволяет Индии существенно продвинуться в решении социальных проблем. Эти сферы выбраны для анализа, поскольку в них наиболее наглядно проявляются такие результаты цифровизации, как выравнивание доступности тех или иных услуг или сфер деятельности для граждан с низкими и средними доходами, жителей городов и сельской местности, что, в конечном счете, приводит к выравниванию уровня доходов различных слоев населения.

Ключевые слова: Индия, цифровизация, социальные проблемы, финтех, телемедицина, агротех, стартап

Для цитирования: Кириченко И.В. Индия: программа цифровизации как ключ к решению социальных проблем. *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 5-13. DOI: 10.31857/S032150750014771-0

India: Digitalization Program as the key to social problems solving

© Irina V. Kirichenko^a, 2021

^a Primakov National Research Institute of World Economy
and International Relations, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0002-6017-6505
irakir54@mail.ru

Abstract. The article examines the place and role of the public institutions and the economy digitalization in the implementation of the Indian innovation policy objectives such as the inclusiveness of innovations and the social problems of the country resolution on this basis. It is shown that digitalization reduces the cost and optimizes social communications, and as a result facilitates the interaction of the country's citizens with public authorities, access of disadvantaged segments of the population to services that improve their quality of life, and activates their involvement in economic activity that can improve their standards of living.

The article also examines the prerequisites that have been formed to implement large-scale digitalization in India. These are a digital identification system that has no analogues in the world, low cost mobile telephony services, a large number of mobile phone users, and a network of public broadband Internet access centers created by the state that covers the entire country. Thus, India has created a good base to provide access to electronic services for the general population. It is concluded that a broad base of digitalization was created due to the highly developed ICT industry in India. Examples of areas of digitalization include public services, healthcare, financial services, and agriculture. These are the areas where the social aspect of digitalization is most noticeable. And the digitalization of agriculture allows numerous farmers to conduct agricultural production effectively and efficiently, increasing their incomes.

Thus, a systematic and integrated approach to digitalization allows the country to make significant progress in solving social problems caused by the poverty of the population, which persists despite rapid economic growth.

Keywords: India, digitalization, social problems, fintech, telemedicine, agritech, startup

For citation: Irina V. Kirichenko. India: Digitalization Program as the key to social problems solving. *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 5-13. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750014771-0

ВВЕДЕНИЕ

Индия, одна из самых быстрорастущих экономик мира, все еще не преодолела многих присущих странам с развивающейся экономикой проблем, связанных с тем, что значительная часть населения страны, несмотря на безусловные экономические достижения, живет в нищете. В Глобальном многомерном индексе бедности-2020, оценивающем уровень бедности согласно методике, разработанной совместно Программой развития ООН и Оксфордской инициативой по борьбе с бедностью, Индия занимает 62-е место из 107 индексируемых стран с долей бедных в 27,9%, причем для сельского населения этот показатель составляет 36,7%, а для городского - 9,2%. [1, p. 14].

Важнейшим средством преодоления сопутствующего бедности социального неблагополучия в Индии видятся инклюзивные инновации, что нашло отражение в инновационной политике страны. Она направлена на повышение качества жизни всех слоев населения, но прежде всего, находящихся на нижних ступенях материального достатка.

Об этом прямо было заявлено в стратегическом документе «Научно-техническая и инновационная политика 2013», который до последнего времени задавал основные ориентиры для решений, принимаемых в рамках объявленной в свое время правительством «Декады инноваций 2010-2020 гг.». В частности, в нем говорится: «"Наука, технологии и инновации для людей" - вот новая парадигма деятельности индийского научно-технологического и инновационного предпринимательства. Институты национальной инновационной системы Индии должны осознать, что основным стейкхолдером ее развития является индийское общество. Развитие в рамках глобальных инновационных систем зачастую не принимает во внимание нужды целых страт последнего. Между тем, инновации, обеспечивающие развитие Индии, должны быть доступны физически и финансово, а также полезны широким слоям населения» [2].

В настоящее время в Индии рассматривается новый вариант долгосрочной «Научно-технической политики», в котором также делается акцент на инклюзивности¹.

Существенную роль в реализации инклюзивной направленности инновационной политики страны играет установка на масштабную, системную и комплексную цифровизацию, охватывающую деятельности государственных и общественных институтов, а также таких отраслей экономики, как сельское хозяйство, здравоохранение и др., развитие которых поднимает качество жизни в Индии.

Стратегическая программа цифровизации под названием «Цифровая Индия» - один из важнейших элементов общего курса на разрешение социальных проблем на базе высоких технологий. Инициатива «Цифровая Индия» была выдвинута в 2015 г. премьер-министром Нарендра Моди под лозунгом построения общества, использующего для своего развития все возможности цифровых технологий.

ПРЕДПОСЫЛКИ ЦИФРОВИЗАЦИИ В ИНДИИ

Программа цифровизации в Индии опирается, прежде всего, на результаты более раннего этапа развития национальной инновационной системы страны (НИС). До 2013 г. НИС развивалась в парадигме принятой в 2003 г. научно-технологической политики, сфокусированной на стимулировании роста отраслей индийской экономики, способных вписаться в глобальные цепочки создания стоимости высокотехнологичной продукции, таких как ИТ и фармацевтика [2]. Предполагалось, что это приведет не только к экономическому росту, но и существенно повысит благополучие индийских граждан. Однако последнего не случилось. Тем не менее, в стране появилась высокоразвитая ИТ-отрасль, способная служить технологической базой осуществления социально-ориентированной политики цифровизации. Благодаря достижениям отрасли, в стране удалось существенно снизить себестоимость пользования ее благами. Например, исследования и разработки (ИР) в области финтеха в совокупности с регуляторными установками финансовых властей привели к тому, что пользование системами быстрых платежей внутри страны -- самое дешевое в мире: платежи осуществляются с нулевой комиссией [3].

Снижается в последнее время и плата за пользование мобильной связью и Интернетом. Причем это произошло не в результате деятельности государства по регулированию тарифов, а в результате появления в этой сфере крупного частного инвестора. В 2016 г. крупный промышленник в области нефтеперера-

¹ Science, Technology and Innovation Policy 2020. <http://thesciencepolicyforum.org/initiatives/science-technology-and-innovation-policy-stip-2020/> (accessed 20.01.2021)

ботки создал телекоммуникационную компанию *Jio*, объявив целью ее деятельности «Интернет по цене *vada pav* (дешевый индийский вегетарианский фастфуд)». В итоге, за 4 года стоимость 1 Гб упала с \$3 до 26 центов при том, что, в среднем, в мире речь идет о \$5,09 [4].

Индия занимает 2-е место после Китая по числу интернет-подписчиков, скачиваний мобильных приложений, пользователей социальных сетей и пр. Правда, по индексу проникновения цифровизации Индия пока находится на 17-м месте среди крупнейших цифровых экономик мира² - после ЮАР и Индонезии (на 1-м месте по этому показателю находится Южная Корея). Но по темпам прироста этого индекса страна занимает 2-е место: в 2014-2017 гг. он вырос на 90%, в то время как в следующем за ней Китае - только на 46%. Большая часть населения страны уже обладает мобильными средствами связи, многие пользуются услугами интернет-торговли. Прогнозируется, что в 2022 г. в Индии будет 859 млн смартфонов, а в сельской местности - 200 млн активных пользователей Интернета [5].

В Индии весьма развита сеть широкополосного Интернета и мобильной телефонии. Так, на осуществление проектов государственной компании *Bharat Broadband Network Limited (BBNL)* на сельских территориях в 2015-2020 гг. было выделено почти \$6 млрд. И столько же планируется потратить до 2024 г., чтобы каждая деревня была присоединена к широкополосному Интернету. Кроме того, в стране в настоящий момент насчитывается около 500 тыс. телекоммуникационных вышек против 90 тыс. в 2006 г. В итоге, мобильное покрытие доступно в 554 530 деревнях из 597 608. Масштабы этой системы сыграли существенную роль в обеспечении связанности регионов страны во время локдауна из-за *COVID-19*. В стране действуют Общественные центры услуг. Выйти в интернет можно почти в 300 тыс. из 546,2 тыс. таких центров; из них около 800 предлагают *Wi-Fi*³.

В результате осуществления специальной программы *Aadhaar*, запущенной в 2009 г., в стране сформирована самая обширная в мире база для цифровой идентификации (*DI*); свой уникальный *DI*-номер (*Aadhaar digital identification*) получили, по данным за 2018 г., 1,2 млрд человек из 1,4 млрд населения [6].

Эксперты глобальной консалтинговой компании *McKinsey*, которая провела оценку состояния цифровизации общества в Индии, считают, что эта программа дала мощный импульс цифровизации различных аспектов социальной жизни в стране. Тем более что с уникальным *DI*-номером к любым услугам могут подключиться граждане без постоянного местожительства, перемещающиеся по стране в поисках работы - таких миллионы.

Государство частично берет на себя бремя финансирования цифровизации. Скажем, в бюджете 2020 г. на ее обеспечение выделено на 23% больше, чем годом ранее. Правда, речь идет об общей сумме, в которую, кроме ИР в области социальных приложений, входят и финансирование разработок и производства гаджетов, и *IoT*.

Привлекаются и средства из-за рубежа. Так, в 2020 г. на цифровизацию в Индии \$10 млрд выделила *Google* - в известной мере благодаря тому, что *CEO* материнской компании *Alphabet* - выходец из Индии. Эти средства предполагается потратить на разработку и запуск продуктов, в т.ч. «социальной» направленности [7]. Но главное, на что рассчитывает государство, - вовлечение широкого круга предпринимателей сферы инноваций в решение социальных задач цифровизации. При этом в последние годы введена такая протекционистская мера, как запрещение использования многих цифровых приложений китайского производства.

В итоге, Индия существенно продвинулась по пути обеспечения доступности цифровых технологий для своих граждан вне зависимости от их местожительства и достатка.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ КАК ОСНОВА ДОСТУПА К СОЦИАЛЬНЫМ УСЛУГАМ

Первоначальной целью программы «Цифровая Индия» было обеспечение цифрового доступа к государственным услугам всем гражданам страны. Предполагалось, что эта инициатива будет реализована до конца 2018 г. Действительно, осуществлены правительственные программы формирования инфраструктуры, обеспечивающей доступность и прозрачность многих государственных услуг как в городе,

² При расчете индекса проникновения цифровизации, разработанного в *McKinsey*, и масштабов цифровой экономики принимаются во внимание: 1) база цифровизации, или стоимость, скорость и надежность интернета; 2) доступ к цифровым платформам, или число мобильных устройств, скачивания приложений и объем потребления данных; 3) ценность цифровизации, или масштаб использования потребителями чатов, твиттера, покупок в онлайн, стримминге (прим. авт.).

³ Annual Report 2019-2020. Department of Telecommunications, 2020.

так и в сельской местности. С ее помощью в Индии онлайн в секторе *G2C* предоставляется несколько сотен услуг.

Помимо этого, благодаря созданной инфраструктуре любой гражданин страны получает возможность быть вовлеченным в выгоды от цифровизации не только в качестве потребителя услуг государства, но и использовать ИТ-платформы для обратной связи с государством, информируя его о своих нуждах и даже предложениях. Например, в системе *e*-государства действует платформа *myGov.in*, на которой граждане могут поделиться своими идеями о совершенствовании госуправления⁴. Так, на этой платформе в настоящее время проводятся вебинары по обсуждению бюджета на 2021/2022 г. Здесь ведется дискуссия о бюджетных инициативах в области возобновляемой энергетики, здравоохранения, инфраструктуры и пр.

Впрочем, по мере того, как цифровизация была осмыслена в качестве ключа к решению острых социальных проблем страны, программа вышла за рамки ранее установленных сроков и тематики. Она распространилась на другие отрасли, предоставляющие услуги населению - такие как здравоохранение. В то же время предусматривается, что выгоды от цифровизации человек может получить не только в качестве потребителя услуг, но и в качестве эффективного экономического агента, выступающего при поддержке ИТ-платформ свое собственное благополучие.

Типичная сфера цифровизации, в которой инклюзивность связана с увеличением физически и экономически доступности услуг? - здравоохранение. Качество услуг здравоохранения в Индии страдает из-за недостатка квалифицированного медперсонала и неразвитой инфраструктуры. На 1000 человек населения здесь приходится 0,76 врача, 2,09 медсестер и 1,3 больничных коек при том, что ВОЗ рекомендует, как минимум, поддерживать эти показатели на уровне 1, 2,5 и 3,5, соответственно [8]. К тому же инфраструктура отрасли распределена по территории страны неравномерно, ее дефицит особенно ощущается в сельской местности и труднодоступных регионах. И зачастую лечение обходится для беднейших слоев населения слишком дорого: по оценке правительства страны, ежегодно на грани разорения оказывается, в среднем, 63 млн человек из-за того, что им пришлось взять кредит на оплату лечения.

Одним из путей улучшения системы здравоохранения индийские власти видят внедрение телемедицины. Она на 30% снижает стоимость медицинских консультаций. По оценке экспертов, Индия сможет сэкономить \$4-5 млрд в год. В программе «Цифровая Индия» предусмотрена создание 150 тыс. медицинских центров, в т.ч. за счет модернизации сельских медучреждений, которые будут присоединены к национальной службе телемедицины.

В настоящее время правительство создает основу для расширения поля цифровой медицины. Это такие инициативы, как создание Национального комитета по *e*-медицине; Программа интеграции данных в здравоохранении, цель которой - обеспечение каждого жителя электронными картами наблюдения за здоровьем; разработка единых для Индии стандартов заполнения электронных медицинских карт.

Формирование общенациональной системы электронных карт пациентов важно для перехода на следующую ступень цифровизации здравоохранения, а именно - к внедрению искусственного интеллекта (ИИ). Дело в том, что отсутствие единых стандартов для электронной системы медицинских наблюдений препятствует формированию большой базы данных, необходимой для аналитики в системе ИИ.

В настоящее время 95% больниц вводят данные практически вручную и опираются на свои собственные системы, не связанные с общенациональной системой электронных медицинских карт, которую еще предстоит сформировать. Благодаря этой системе, предполагающей частично автоматическое введение в нее данных, возможно прослеживание медицинской истории человека на протяжении всей жизни в интегрированной системе данных здравоохранения. Внедрение ИИ предполагает использование обезличенных данных для проведения на их основе масштабных вычислений, позволяющих делать точные диагнозы и выбирать оптимальные режимы лечения.

Прогнозируется, что уже в 2021 г. рынок медицинского ИИ увеличится на 40% и составит \$6 млрд. В дальнейшем планируется соединить разработки в области ИИ с разработками в области робототехники и Интернета медицинской техники (*IoMT*) [9].

В Индии действуют высокотехнологичные компании и стартапы, в т.ч. под эгидой государственных институтов развития, создающие инновации для цифровизации здравоохранения, среди них весьма успешные. Например, *NITI Aayog* (Национальный институт преобразования Индии) - государственный центр по разработке научно-технической политики и распределению бюджетных средств, выделяемых на ее осуще-

⁴ <https://www.mygov.in/> (accessed 28.03.21)

ствление, - инициировал сотрудничество индийской компании *Forus Health*, производителя медтехники, с *Microsoft* (см. табл.).

Первая - разработала переносной аппарат для офтальмологических обследований, который можно использовать не только в амбулаториях и стационарах, но и на выездах в отдаленную местность. А *Microsoft*, обладая высокими компетенциями в ИИ и облачных вычислениях, создал для этого аппарата платформу диагностики глазных заболеваний. Совместное решение существенно снизило стоимость диагностики. В настоящее время оно доступно не только в Индии, но и в 26 других странах.

Всего в стране насчитывается 4892 стартапов в области *e*-здравоохранения. В докладе о положении дел в цифровой медицине Индии отмечено несколько трендов последних лет в содержании разработок стартапов. Совершенствуются разработки в области лечения и ухода за больными, страдающими незаразными и хроническими болезнями.

Таблица. **Топ-5 индийских стартапов в сфере *e*-здравоохранения**
Table. **Top-5 Indian Health Tech Startups**

Название	Продукт	Место основания	Нек. сведения о привлеченных венчурных инвестициях	Масштабы деятельности и планы
<i>Cure.Fit</i>	Платформа, объединяющая и координирующая рекомендации по фитнесу, поддержанию умственных способностей, здоровому питанию, а также данные медицинских наблюдений и рекомендации врачей.	Бангалор	\$210 млн	Планирует развитие платформы на основе использования ИИ для определения трека заботы о своем здоровье, разработку собственных инструментов для фитнеса, исследования возможностей выйти на новые рынки
<i>DocApp</i>	Приложение, облегчающее коммуникации между пациентами и врачами с быстрым переключением в зависимости от случая от специалиста к специалисту. Нужные пациенту врачи могут связаться с ним в течение получаса.	Бангалор	\$9,5 млн	5 млн установок через <i>Google Play</i> . Среднегодовой прирост выручки - 150%. 65% пользователей приложения живут в сельской местности. С помощью приложения проводится 100 тыс. консультаций в месяц
<i>Forus Health</i>	Производитель медтехники, разработавший переносной аппарат для офтальмологических обследований, который можно использовать не только в амбулаториях и стационарах, но и на выездах в отдаленную местность. <i>Microsoft</i> создал для этого аппарата платформу диагностики глазных заболеваний, используя ИИ и облачные вычисления.	Бангалор	\$13,5 млн	Совместное решение с <i>Microsoft</i> существенно снизило стоимость диагностики. В настоящее время оно доступно не только в Индии, но и в 26 других странах.
<i>HealthPix</i>	Приложение, обеспечивающее связь между электронными записями в медкартах с системой на основе ИИ, предлагающей оптимальные варианты лечения.	Бангалор	\$13 млн	Приложение было использовано в 150 городах в 20 индийских штатах. 60% пользователей приложения живут в малых и средних городах Индии.
<i>Innovaccer</i>	Программное обеспечение на основе ИИ для построения моделей оптимального лечения и ухода за больными, обеспечивающее эффективное управление этими процессами, позволяющее избежать выгорания медперсонала и полностью отвечающее нуждам пациентов.	Нью-Дели	\$225 млн	Пользователи компании сэкономили \$400 млн.

Источник: [8, p. 19].

Разработчики постепенно переходят от разработок ПО, поддерживающих административные процессы в медицинских учреждениях, к разработкам, поддерживающим клинические процессы. Стартапы постепенно нацеливаются не на обслуживание здравоохранения крупнейших городов страны, к которым по индийской классификации городских поселений относятся всего 8 мегаполисов, а фокусируются на задачах, стоящих перед здравоохранением средних и малых городов.

Стартапы стараются разрабатывать продукты, в которых заинтересован широкий круг клиентов - не только пациенты, но и медучреждения, производители медтехники, фармацевтическая промышленность, фитнес индустрия и пр. Разработчики также расширяют основы своего продукта за счет мульти-дисциплинарного подхода, включая в команду, помимо айтишников, врачей разного профиля.

Прогнозируется, что в 2035 г. цифровые продукты в здравоохранении внесут свой вклад в превращение медицины в предиктивную - в основном за счет использования всех возможностей ИИ. Однако многие эксперты отмечают, что необходимо разработать законы, регулирующие развитие e-здравоохранения, с тем, чтобы не нанести ущерба правам граждан на защиту частной жизни.

ВОВЛЕЧЕНИЕ В ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ЖИЗНЬ НЕБЛАГОПОЛУЧНЫХ СЛОЕВ НАСЕЛЕНИЯ НА ОСНОВЕ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Двойной цели - улучшение доступа к государственным услугам и вовлечение граждан страны в эффективную экономическую деятельность - служит сектор финтех, развитие которого является частью программы «Цифровая Индия» и активно поощряется государством. В программе изначально был задан курс на превращение экономики страны в экономику полностью безналичных расчетов. Это обусловлено стремлением сократить затраты на обслуживание расчетов наличными, а также вывести из тени расчеты малого бизнеса, чтобы увеличить налогооблагаемую базу. Также цифровизация денежного обращения и расчетов видится властям Индии средством борьбы с коррупцией и взяточничеством.

Финтех в Индии становится важнейшим инструментом достижения всеобщего охвата населения страны финансовыми услугами. Предполагается, что инноваторы создадут удобные в использовании, качественные, безопасные и к тому же дешевые финтех-приложения, и это повысит доступность финансовых услуг как для микро- и малого бизнеса с невысокими доходами, так и для малоимущих слоев населения.

Планируется стимулировать развитие разнообразных финтех-приложений с тем, чтобы к марту 2024 г. каждый житель страны смог пользоваться мобильными гаджетами для доступа к финансовым продуктам и услугам. Страна занимает уже 2-е место в мире после Китая по индексу проникновения финтеха в целом по экономике и в общественных институтах⁵ за счет того, что в Индии функционирует 1300 финтех-стартапов, в которые вложено \$5,7 млрд в 2014-2018 гг.⁶ Причем индекс проникновения в Индии вырос взрывным образом за последние два года: в 2017 г. он равнялся 52%, а в 2019 г. - уже 87% при среднемировом уровне в 64% [10].

Впрочем, в стране существуют проблема с проникновением финансовых услуг в потребление населения: при том, что почти 80% жителей Индии имеют банковские счета⁷, около 50% из счетов - неактивны⁸. Между тем, в разработанной Резервным банком Индии и принятой недавно Национальной стратегии финансовой инклюзии на 2019-2024 гг. ставится цель обеспечить всех граждан страны доступными финансовыми продуктами и услугами с тем, чтобы ликвидировать бедность, «обеспечить экономическое благополучие, процветание и устойчивое развитие» [11; 12]. Финансовая инклюзия позволяет наиболее уязвимым группам населения обеспечить большие выгоды от сбережений, доступность кредитов и вовлеченность в сферу страхования, в т.ч. социального, и к тому же в целом по социуму снизить дифференциацию доходов.

Особое значение придается вовлечению в пользование базовыми финансовыми услугами таких групп, как женщины и фермеры: именно они в стране относятся к наиболее уязвимым слоям населения. Между тем, без заработков женщин в качестве самозанятых невозможно существование беднейших домохозяйств, а сельское хозяйство - источник средств существования для половины населения страны. Впрочем,

⁵ <https://www.rbi.org.in> (accessed 23.03.2021)

⁶ <https://www.investindia.gov.in/> (accessed 20.03.2021)

⁷ <https://globalindex.worldbank.org/> (accessed 03.03.2021)

⁸ <https://data.worldbank.org/> (accessed 03.03.2021)

целевая аудитория стратегии финансовой инклюзии - также беднейшие горожане и жители труднодоступных регионов, например, Гималаев.

Финтех способен эффективно решить проблемы «последней мили». Цифровизация облегчает для жителей сельских и труднодоступных регионов получение пенсий, субсидий, социальных платежей, зачастую просто освобождая их от необходимости тратить деньги на дорогу к ближайшей точке оказания услуги. В частности, во время пандемии *COVID-19* в условиях карантина благодаря цифровизации упростилась процедура распределения средств, выделенных государством на поддержку населения. А в итоге, доступность финансовых продуктов и услуг, обеспеченная высокими технологиями, обостряет конкуренцию между игроками финансового сектора, что неизбежно приводит к тому, что предложение становится более разнообразным и более дешевым⁹.

Кроме того, финансовые технологии позволяют государству формировать оптимальную, как считают в Резервном банке Индии, для страны структуру банковского сектора: регулятор в 2015 г. запустил программу лицензирования банков, специализирующихся на выдаче небольших кредитов и обслуживании небольших счетов. Осуществлять эти функции подобные банки могут себе позволить благодаря финтеху, снижающему себестоимость операций.

Пользование финтехом позволяет подключиться к платформам интернет-торговли, что дает жителям сельских поселений и другим неблагополучным strатам населения возможность дополнительного заработка. В Индии разрабатываются приложения, решающие соответствующие задачи: так, приложение *Meesho* облегчает открытие и функционирование магазинов на базе мировых социальных сетей, таких, как *WhatsApp*, *Facebook* и пр. Кроме того, развиваются небанковские сети быстрых платежей - активно действуют, по крайней мере, пять. Объем платежей, проходящих через них в 2014-2019 гг. вырос в 9 раз [13], что существенно облегчает расчеты с поставщиками продуктов и услуг из среды микро- и малого бизнеса.

Большинство микропредприятий, субъектов малого и среднего бизнеса в Индии не имеет кредитной истории, и, следовательно, по формальным соображениям им трудно получить кредит. Но государство запустило программу «Кредит за 59 минут», которая дает шанс доступа к кредитным ресурсам для широкого круга претендентов за счет того, что выдающие кредит субъекты благодаря финтеху получают информацию на ИТ-портале налоговой базы данных, которая содержит более полные сведения, чем стандартные финансовые показатели, на которые ориентируются банки. А искусственный интеллект (ИИ) оценивает надежность заемщика на основе этих данных - регулярность налоговых платежей, налоговая база, денежные потоки, связи с другими субъектами экономики и пр. [14]. Такой подход позволяет предложить клиентам самые различные форматы займов: от займов под денежные потоки, замов от поставщиков или покупателей, займов под качество предпринимательской экосистемы, в которой находится заемщик.

Таким образом, финтех является направлением цифровизации, которое сочетает в себе как обслуживание граждан в качестве конечных потребителей финансовых услуг, так и в качестве микросубъектов экономики.

А вот направление цифровизации, цель которого - вовлечение населения страны полностью в активную экономическую жизнь: это т.н. *agtech* или *farmtech*, включающее разного рода инновации в области сельского хозяйства, в т.ч. программные платформы и приложения, рассчитанные на использование многочисленными мелкими фермерами, которые пока являются основными субъектами агросектора в стране. Его использование позволяет микро- и малым предприятиям агробизнеса стать более прибыльными и устойчивыми.

Помимо агрофинтеха, в арсенал цифровых платформ для сельского хозяйства входят точное агропроизводство, роботизация, приложение для отслеживания состояния рынка и оптимизации цепочек поставок, маркетплейсы, доступ к государственным службам прогноза погоды, управление фермами и пр.

Государство в Индии заложило основы цифровизации сельского хозяйства, когда запустило Общенациональный агрорынок (*eNAM*) - цифровую платформу для онлайн-торговли сельскохозяйственной продукцией. Правда, до настоящего времени многие фермеры не пользуются ею, уходя из-под надзора государственных финансовых органов, несмотря на то, что фермер может увеличить свои доходы на 50%, вый-

⁹ Впрочем, Резервный банк Индии считает, что внедрение финтеха не должно быть слишком агрессивным, поскольку иначе существует риск того, что потребители, не имеющие смартфона или доступа в Интернет, останутся вне финансовой системы, что противоречит духу Национальной стратегии финансовой инклюзии (прим. авт.).

дя на этот маркетплейс, хотя бы потому, что такая торговля устраняет многочисленных посредников в цепочке поставок.

Решать эту проблему предлагается более активной демонстрацией преимуществ онлайн-торговли, поощрением создания других маркетплейсов, которые благодаря конкуренции между собой будут создавать все более удобные интерфейсы и условия выхода на торговую платформу, а также выхода на внешний рынок. Впрочем, карантинные меры во время пандемии, исключая возможность личных встреч продавцов с покупателями, послужили толчком к расширению обращений к онлайн-торговле.

Позже власти Индии учредили специальное агентство для распространения *agtech*. Кроме того, под государственной эгидой создаются кластеры для стартапов в области сельскохозяйственных технологий. Подобные инициативы действуют и на общенациональном уровне, и на уровне штатов. Например, в штате Карнатака учрежден Агротек-фонд в размере \$2,5 млн для разработок в области использования ИИ для прогноза цен на томаты. Предполагается, что этот продукт будет использоваться в 10 районах семи штатов, выращивающих томаты. В ИР будет участвовать *IBM*. В целом, наиболее финансируемый сектор стартапов в агротехе - «Цепочка поставок и выход на рынки»: из общего венчурного финансирования агротеха в \$552 млн в 2020 г. этот сектор получил \$301 млн, т.е. 55%.

Однако, в целом, агротек в Индии пока недофинансирован и уже существующие решения занимают лишь 1% от потенциального рынка, который оценивается консалтинговой компанией *E&Y* в \$24 млрд [15]. Государство, скорее всего, пойдет по пути поощрения и поддержки стартапов в отстающие сектора, например, точное земледелие через создание баз данных о плодородии почв, погодных циклах и пр., что важно для исследований и цифровизации в этой области.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Научно-техническая и инновационная политика Индии выстраивается как ответ на вызовы, стоящие перед страной в социальной сфере. Индийскому государству важно, чтобы выгоды от технологического развития получили как можно более широкие слои населения - независимо от достатка и места жительства. Такая установка приводит к тому, что политика цифровизации строится системно и комплексно. Охватываются различные аспекты социальной жизни - от государственных услуг до поддержки малого предпринимательства в сельском хозяйстве. Развиваются как специфические программные продукты (например, связанные с телемедициной), так и сквозные технологии - такие, как ИИ. Важнейший механизм развития технологий - создание специализированных кластеров стартапов.

При этом в Индии государство не только поощряет развитие цифровых технологий, но и задумывается, как и многие другие страны, об этической стороне их применения, корректируя траектории их развития при помощи соответствующих законов. Кроме того, технологии развиваются в соответствии с программами развития отраслей, подлежащими цифровизации - например, направления развития финтеха согласуются с Национальной программой финансовой инклюзии.

REFERENCES

1. Seema G., Srinivasa R. Poverty Measurement in India. Ministry of Rural Development, 2020. 22 p.
2. Science and Technology Policy - 2003. *Current Science*, Vol. 84, № 1, 2003.
3. No Charges on Transaction through UPI: NPCI. *The Economic Times*. <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/finance/no-charges-on-transaction-through-upi-npci/articleshow/80060743.cms> (accessed 02.02.2021)
4. Deck A. How Mukesh Ambani Won India's Mobile Data Price War. *Rest of World*. 15.07.2020. <https://restofworld.org/2020/how-india-mobile-data-became-worlds-cheapest/> (accessed 25.08.2020)
5. Lee Ch. Financial Inclusion and the Rise of Independent Incomes in Rural India through Fintech Apps. *ET BFSI.COM*, 25.11.2019. <https://bfsi.economictimes.indiatimes.com/blog/financial-inclusion-and-the-rise-of-independent-incomes-in-rural-india-through-fin-tech-apps/3889> (accessed 26.12.2020)
6. Digital India. Technology to Transform a Connected Nation. New Delhi, McKinsey, 2019.
7. Google announces \$10 bn investment in «digital India». *BBC News*, 13.07.2020. <https://www.bbc.com/news/world-asia-india-53391466> (accessed 15.03. 2021)
8. Digital Healthcare in India. New Delhi, 2020.
9. Vision 2035: Public Health Surveillance in India. NITI Aaong, 2020.
10. Brij R., Varun U. Role of FinTech in Accelerating Financial Inclusion in India. Paper presented at the 3rd International Conference on Economics and Finance organised by the Nepal Rastra Bank at Kathmandu, Nepal during February 28-29, 2020.

11. National Strategy for Financial Inclusion. Reserve Bank of India. 2020.
12. Digital Payments Adoption in India 2020.
13. Opportunities and Challenges of FinTech. Shri Shaktikanta Das, Governor, Reserve Bank of India. Delivered at the NITI Aayog's FinTech Conclave 2019. 2019.
14. From small to big: The evolution of MSME lending in 2020 and the role of fintech *The Economic Times*. 01.01.2020. https://economictimes.indiatimes.com/small-biz/sme-sector/from-small-to-big-the-evolution-of-msme-lending-in-2020-and-the-role-of-fintech/articleshow/73044876.cms?utm_source=contentofinterest&utm_medium=text&utm_campaign=cppst (accessed 11.02.2021)
15. AgriTech - towards Transforming Indian Agriculture. Ernst&Young, 2020.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Кириченко Ирина Вадимовна, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений им. Е. М. Примакова РАН. Москва, Россия.

Irina V. Kirichenko, PhD (Economics), Senior Researcher, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences. Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
20.04.2021

Доработано после рецензирования
(Revised) 18.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
02.06.2021

Китай: региональное развитие на пути к экологической цивилизации

© Makeeva C.B.^a, 2021

^a Институт демографических исследований Федерального научно-исследовательского социологического центра (ИДИ ФНИСЦ) РАН, Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0003-2953-0411; msbmag9581@yandex.ru

Резюме. В статье рассматриваются особенности регионального развития КНР в условиях обострения социально-экономических и природно-экологических проблем. Анализируется особый китайский путь в выборе модели устойчивого развития страны в соответствии с принципами экологической цивилизации. Исследуется современная региональная история КНР, включающая эволюцию региональной политики в рамках реализации крупных проектов пространственного развития Западного, Центрального, Восточного и Северо-Восточного Китая в контексте построения экоцивилизации. Определяются приоритеты пространственного развития КНР согласно принятому в 2015 г. «Общему плану реформирования системы экологической цивилизации Китая».

На основе применения модели оценки эффективности «зеленого» развития выделяется такая проблема, как неравномерность регионального развития КНР по показателям экоцивилизационного строительства. В настоящее время в КНР принципы построения экологической цивилизации оказывают влияние на инновационное сельское региональное экономическое строительство и процессы урбанизации в соответствии с требованиями поддержания экологического баланса в регионах Китая. Наряду с лидирующими регионами по «зеленому развитию» в Китае, есть также регионы с относительно низкими темпами экологических изменений.

В рамках построения экологической цивилизации Китай стремится создать имидж ответственной державы, трансформирующей «зеленое» развитие в новую всеобъемлющую национальную силу. Особая роль в строительстве экологической цивилизации в КНР уделяется международному сотрудничеству.

Ключевые слова: КНР, экологическая цивилизация, пространственное развитие, экологические и социальные проблемы, «зеленая» стратегия

Благодарность. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и ЭИСИ в рамках научного проекта № 21-011-31803.

Для цитирования: Makeeva C.B. Китай: региональное развитие на пути к экологической цивилизации. *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 14-20. DOI: 10.31857/S032150750012642-8

China: Regional development on the way to ecological civilization

© Svetlana B. Makeeva^a, 2021

^a Institute for Demographic Research - Branch, Federal Center of Theoretical and Applied Sociology, Russian Academy of Sciences (IDR FCTAS RAS), Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0003-2953-0411; msbmag9581@yandex.ru

Abstract. The article examines the modern regional history of the PRC, which includes the evolution of regional policy in the framework of the implementation of large projects for the spatial development of Western, Central, Eastern and Northeastern China in the context of building an ecological civilization. A comprehensive analysis of the implementation of projects for the development of the PRC in accordance with the world principles of regional environmental transformations is carried out by the Chinese scientific school of regional studies of ecological civilization.

It is noted that the unevenness and disproportionality of the position of Chinese regions, as well as the strengthening in a short historical period of China's development of a whole complex of socio-economic and natural-ecological problems, determined a special Chinese way in choosing a model of sustainable development of China, combining the sustainability of the ecological system, the uniformity and balance of the development of Chinese regions. The article discusses the «General plan of reforming the system of ecological civilization in China».

At present, in the PRC, the principles of building an ecological civilization have an impact on innovative rural regional economic construction and urbanization processes in accordance with the requirements of maintaining an ecological balance in the regions of China. At the same time, there is an uneven regional development of the PRC in terms of building an ecological civilization. Along with the leading regions in «green development» in China, there are also regions with relatively low rates of eco-civilization change, which are mainly located in Central China, some areas of Heilongjiang, Gansu and Shaanxi.

Keywords: China, ecological civilization, spatial development, ecological and social problems, «green» strategy

Acknowledgment: The reported study was funded by RFBR and EISR, Project number 21-011-31803.

For citation: Makeeva S.B. China: Regional development on the way to ecological civilization. *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. №. 7. Pp. 14-20. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750012642-8

ВВЕДЕНИЕ

Характеризуя современную региональную историю КНР, необходимо отметить, что она представляет собой не только эволюцию региональной политики в рамках реализации крупных проектов пространственного развития основных китайских регионов: Западного, Центрального, Восточного и Северо-Восточного, но также включает в себя рассмотрение вопросов регионального развития КНР в условиях построения экологической цивилизации.

Отдельные аспекты экологического развития Китая в условиях увеличения темпов экономического роста находят отражение в работах как отечественных, так и зарубежных ученых. Среди отечественных ученых следует выделить к.э.н. Е.И.Кранину (ИДВ РАН), которая в своих публикациях анализирует особенности построения «зелёной экономики» и «экологической цивилизации» в современном Китае (см. например: [1; 2]). К.э.н. И.В.Ушаков (ИДВ РАН) представляет динамику экологической политики КНР, утверждая, что экологические проблемы с каждым годом оказывают все большее влияние на социально-экономическое развитие Китая [3].

Анализируя китайские исследования по проблемам развития регионов КНР в условиях построения экологической цивилизации, необходимо отметить, что, начиная с 1990-х гг., формируется одна из основных китайских научных школ, ориентированная на решение экологических проблем устойчивого регионального развития Китая.

В работах китайских ученых, представителей этой школы, находят отражение теоретико-методологические основы строительства региональной экологической цивилизации (Ян Юн, Ляо Шанхуа, Гэ Юэхуа, Ли Юпин); теоретико-практические принципы развития экологичной циркулярной экономики в китайских регионах (Сяо Хуамао, Лэй Сюэцин, Ян Хуафэн, Ван Цзин, Линь Вэйбай); особенности построения экологически чистых городских районов (Чэнь Фэй, Чжу Дацзянь) [7, pp. 40-41].

Цель статьи - рассмотрение особенностей реализации стратегии пространственного скоординированного развития КНР (区域协调发展战略) в ходе решения актуальных задач построения экологической цивилизации.

Основные методы исследования при подготовке статьи - проблемно-хронологический и ретроспективный. Они позволили проследить причины, эволюцию, последствия региональных экоцивилизационных преобразований в КНР в современный период истории.

АКТУАЛИЗАЦИЯ ЭКОЦИВИЛИЗАЦИОННОЙ ПРОБЛЕМАТИКИ В КИТАЙСКОМ ОБЩЕСТВЕ

В период с конца 1990-х по 2012 гг. региональное развитие Китая происходило в рамках реализации стратегии скоординированного экономического развития регионов КНР, которое соответствовало принципам устойчивости территории государства и модернизации гармоничного сосуществования человека и природы. Страна стремилась выйти на новый уровень индустриализации с высокими технологическими показателями, использованием региональных экономических преимуществ, низким потреблением ресурсов, меньшим загрязнением окружающей среды и определяющей ролью человеческих ресурсов в региональном развитии [12].

В докладе XVII съезда КПК (октябрь 2007 г.) отмечалось, что построение экологической цивилизации формирует производственную структуру энергосбережения и систему охраны окружающей среды в китайских регионах, поддерживающую режим баланса между экономическим ростом и моделью рационального потребления. Пространственное развитие было направлено на осуществление эффективного контроля за выбросами загрязняющих веществ в атмосферу, чтобы качество окружающей среды значительно улучшалось. Эти принципы постепенно утвердились в китайском обществе.

В 2005 г. Си Цзиньпин (тогда секретарь провинциального партийного комитета провинции Чжэцзян), выдвигает тезис - «Зелёные горы и изумрудные воды - несметные сокровища» («绿水青山就是金山银山»), ставший в дальнейшем своего рода основой для строительства экологической цивилизации в Китае.

Проблематика экоцивилизационного развития становится актуальной в китайском обществе, что находит отражение также в научной среде Китая. В различных работах китайских ученых рассматриваются вопросы использования современных промышленных технологий, инноваций в ходе трансформации регионов. Как отмечает Лю Цинлун, наряду с быстрым экономическим ростом Китай уделяет большое внимание экологической и экономической устойчивости. Ключ к достижению устойчивого развития - повышение качества человеческих ресурсов [8].

Китайские исследователи Лю Сяотун и Дэн Хунбин отмечают, что перспективы пространственного развития Китая связаны с «эффективным зеленым региональным развитием» [9]. Лю Чансун утверждает, что построение экологической цивилизации стимулирует трансформацию методов производства [10].

Жань Шань в своих работах отмечает, что экологическая цивилизация - неотъемлемая часть современной цивилизации, научное развитие - фундаментальная предпосылка для построения экологической цивилизации [11]. Сун Найпин также утверждает, что построение экоцивилизации и стратегия пространственного развития Китая тесно взаимосвязаны.

ОБОСТРЕНИЕ В КНР СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ПРИРОДНО-ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ

Стремление к построению экоцивилизации было сформировано в результате социально-экономических, природно-экологических изменений, произошедших за довольно короткий период развития Китая во второй половине XX в.

В процессе реализации политики «реформ и открытости», КНР достигла значительных результатов, но при этом в пространственном развитии сохранялись проблемы и противоречия. Количество пахотных земель, пресной воды, энергии и важных минеральных ресурсов было недостаточно. Окружающей среде был нанесен значительный вред. Большая численность населения страны оказывала ощутимое давление на использование ресурсов и социально-экономическое развитие регионов.

Среди социальных проблем, обострившихся к началу 1990-х гг., была проблема дисбаланса в соотношении полов среди населения [13], темпы рождаемости в Китае продолжали расти.

Соотношение мужчин и женщин в ходе 5-й переписи населения в 2000 г. составляло 117:100. По данным 7-й переписи населения КНР, прошедшей в конце 2020 г., в стране сохранился незначительный гендерный дисбаланс: на 105 мужчин приходится 100 женщин¹. Кроме того, обострилась проблема старения населения Китая, которая характеризовалась большими масштабами, высокой скоростью роста. В 1982 г. число пожилых людей старше 60 лет составляло около 5% от общей численности населения, в начале 2000-х - 11% [13]. В настоящее время в стране живёт 264 млн человек старше 60 лет - это 18,7% населения².

По состоянию на конец 2020 г., тенденция старения населения в КНР сохранялась. Этой проблеме было посвящено заседание ЦК КПК 31 мая 2021 г. В частности, была определена новая политика в области деторождения, согласно которой супружеская пара отныне может иметь троих детей; утверждена усовершенствованная система декретного отпуска и страхования материнства³.

Анализируя демографические проблемы Китая, отметим, что в 2000-е гг. региональное развитие КНР характеризовалось медленной урбанизацией: доля городского населения составляла 42,99%, что было ниже, чем, в среднем, в мире - 46%. Около 57% населения Китая по-прежнему оказывались в бедственном положении в сельских районах, что приводило к серьезному избытку сельскохозяйственной рабочей силы [14, pp. 86-110].

На протяжении реализации политики «реформ и открытости» китайское правительство проводило борьбу с бедностью, а с 2013 г. осуществлялся комплекс мер по ликвидации абсолютной нищеты (подробнее см.: [5; 6]). В феврале 2021 г. в КНР было объявлено об окончательном искоренении крайней бедности⁴. Нищета в региональном масштабе, несмотря на распространение пандемии *COVID-19*, была ликвидирована, что стало, считают в Китае, результатом социалистического строя КНР.

По данным переписи населения Китая, в конце 2020 г. наблюдается ускоренный рост числа городских жителей. На сегодняшний день 63,89% китайцев проживает в городах. Многие из живущих в городах - представители мигрирующей рабочей силы, численность которой достигла 357,8 млн человек. С 2010 по 2020 гг. этот показатель вырос на 69,73% [24].

Социально-экономические региональные проблемы обострились на фоне ухудшения общей экологической ситуации. Нагрузка на водные ресурсы и водную среду в условиях экономического роста в Китае с каждым годом возрастала. Водные ресурсы Китая насчитывают около 2,8 трлн м³, занимая 6-е место в мире, но на душу населения составляют лишь 1/4 от среднемирового показателя. При этом наблюдалась неравномерность пространственного распределения водных ресурсов. Две трети из 669 городов страны испытывали недостаток воды, из них 110 - острую нехватку воды, включая, прежде всего, города Северного региона КНР. В то же время из-за отсутствия контроля над уровнем загрязнения воды качество водной среды ухудшалось. Почти 50% участков рек страны и 90% городских вод были загрязнены в разной степени. Общий объем сбрасываемых сточных вод в стране составил около 48,2 млрд т [13].

¹ The Seventh National Census. <http://www.stats.gov.cn/tjc/zdtjgz/zgrkpc/dqcrkpc/index.html> (In Chin.) (accessed 20.04.21)

² Ibidem.

³ Meeting of the Political Bureau of the CPC Central Committee: Organize and implement the three-child birth policy in accordance with the law, improve the maternity leave and maternity insurance system. <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1701262285833739313&wfr=spider&wfr=pc> (In Chin.) (accessed 28.05.2021)

⁴ The National Poverty Alleviation Summary and Commendation Conference was held in Beijing. <http://cpc.people.com.cn/n1/2021/0226/c64094-32037141.html> (In Chin.) (accessed 14.06.2021)

В ходе осуществления социально-экономических преобразований в КНР наблюдалось снижение уровня запасов энергетических и минеральных ресурсов. Китай обладает большим количеством данных видов ресурсов, однако малой долей на душу населения. Запас 45 основных минеральных ресурсов при распределении на душу населения составлял менее половины мирового уровня.

Китай столкнулся с такими экологическими проблемами, как серьезное загрязнение воздуха, загрязнение твердыми промышленными отходами, опустынивание, деградация растительности, угроза лесной экосистеме и сокращение биоразнообразия. Региональные экономические институциональные противоречия также обострились в рассматриваемый период времени. Нерациональность промышленной структуры КНР заключалась в том, что доля сельского хозяйства и промышленности в национальной экономике была высокой, а доля сферы услуг - низкой [15]. Между основными регионами Китая с каждым годом увеличивался разрыв в социально-экономических показателях регионального развития, усилились угрозы общественной, экологической и продовольственной безопасности.

ОСОБЫЙ КИТАЙСКИЙ ПУТЬ УСТОЙЧИВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

Неравномерность и диспропорциональность положения китайских регионов, а также усиление целого комплекса различных социальных, экономических и экологических проблем определили особый китайский путь в выборе модели устойчивого развития Китая, сочетающей не только устойчивость экологической системы, но также устойчивость, равномерность и сбалансированность развития китайских регионов, позволяющие восстановить региональные ресурсные преимущества, увеличить экологический потенциал регионов КНР.

Как отмечали китайские исследователи Шэнь Юймин, Фан Чуаньли, Мао Ханьин: «Перед лицом суровых региональных условий и жесткой конкурентной внешней среды мы должны выбрать модель развития, отличающуюся от развитых западных стран, которые полагаются на высокое потребление ресурсов для достижения экономического и социального развития» [14, р. 108].

В целях осуществления широкомасштабных планов по экономическому росту Западного и Северо-Восточного регионов Китая были разработаны руководящие принципы скоординированного экономического развития регионов КНР (区域协调发展战略1999-2012 гг.).

Переход от стратегии преимущественного развития Восточного Китая к стратегии комплексного скоординированного развития Восточного, Центрального и Западного регионов КНР с конца 1990-х гг. сопровождался формированием четырех экономических зон: Восточный, Центральный, Северо-Восточный и Западный регионы Китая. В 1999 г. была принята стратегия развития Западного Китая. В 2003 г. была сформирована стратегия по возрождению старых промышленных баз на Северо-Востоке Китая и поддержанию скоординированного развития северо-восточных провинций КНР (Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин) [15, с. 200-206].

В ходе реализации этих проектов центральное правительство КНР призывало учитывать плотность населения в отдельных районах, потенциал окружающей среды для реализации региональной политики в сфере промышленности.

С 2012 г. по н.в. одними из основных направлений реализации стратегии регионального развития выступали такие проекты, как «Один пояс - один путь», скоординированное развитие района Пекин - Тяньцзинь - Хэбэй, экономического пояса реки Янцзы. Ведущая регулирующая роль в пространственных преобразованиях отводилась китайскому правительству, которое направляло реформы на сдерживание роста предприятий в регионах, загрязняющих окружающую среду, а также обеспечивало контроль со стороны общественных организаций за построением экоцивилизационного китайского общества.

В рамках этих мероприятий совершенствовались система и механизм управления процессом охраны окружающей среды: с одной стороны, в городах, предотвращая рост промышленного загрязнения и поощряя экоиндустриализацию, с другой стороны - в сельской местности, способствуя развитию лесного хозяйства, агропромышленной экономики и интеграции сельского туризма.

Но в то же время процесс пространственного развития в КНР в начале XXI в. сталкивался с некоторыми проблемами и противоречиями. Сложность строительства экоцивилизации заключалась, прежде всего, в ее широком масштабе, отсутствии четкого определения и неясных ключевых мер в тактике реализации проектов. Кроме того, создание экологической цивилизации требовало крупномасштабного финансирования.

Регионы находились на этапе быстрого развития индустриализации и урбанизации. Были характерны проблемы «несбалансированности, несогласованности и неустойчивости». Трудности возникали в процессе осуществления экологического мониторинга, надзора за выполнением обязанностей по охране окружающей среды.

Существовавшая система защиты окружающей среды в Китае имела следующие недостатки: во-первых, было сложно реализовать надзорную ответственность местных органов власти и связанных с ними ве-

домств; во-вторых, наблюдались сложности в решении межрегиональных экологических проблем; в-третьих, функции строительства экоцивилизации были рассредоточены по разным ведомствам, отсутствовала единая координация, было сложно обеспечить выполнение различных задач во всех регионах Китая [16].

ПЕРЕХОД К РЕФОРМИРОВАНИЮ СИСТЕМЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЦИВИЛИЗАЦИИ

В сентябре 2015 г. ЦК КПК и Госсовет КНР выпускают «Общий план реформирования системы экологической цивилизации Китая», согласно которому региональное развитие должно соответствовать 5 направлениям: инновации, координация, экологичность, открытость, совместное использование природных ресурсов всеми китайскими макрорегионами.

На XIX съезде КПК (октябрь 2017 г.) подчеркивалось, что свежий воздух, чистая вода, плодородные земли и биоразнообразие - всё это необходимо сохранить для будущих поколений. Особое внимание отводилось защите естественной экологии лесов, лугов, рек, озёр, водно-болотных угодий и океанов.

В рамках этих планов было запланировано определение системы прав собственности на природные ресурсы, разработка системы защиты территориального пространства, территориального планирования, определение комплексного управления ресурсами и комплексной системы охраны окружающей среды, а также системы экологического менеджмента [18, pp. 1-6].

Реализация стратегии развития «зелёной экономики» в КНР была тесно связана с формированием экологической культуры, содействием сохранению ресурсов и их эффективному использованию, популяризации «зелёного» образа жизни и поддержанием экологической безопасности, скоординированным развитием Восточного, Центрального, Северо-Восточного и Западного регионов Китая.

В китайском обществе регулярно осуществляются различные мероприятия по освещению в СМИ вопросов состояния природных ресурсов, окружающей среды. У граждан формируются экологические ценности в рамках распространения концепций «зелёного потребления» во всем обществе. Ежегодно выполняется план действий по энергосбережению, разумному потреблению, стремлению избегать расточительства. Так, например, в 2019-2020 гг. активно проходит акция «Чистая тарелка» (光盘行动) по сокращению порций блюд, чтобы уменьшить расточительство в местах общественного питания и китайскому обществу массово перейти к цивилизованному и здоровому образу жизни.

В период пандемии *COVID-19* в КНР значительно сократились выбросы углерода. Различные предприятия закрылись и работники были отправлены в отпуск, а ежедневная выработка энергии на угольных электростанциях в начале 2020 г. находилась на минимуме по сравнению с предыдущими годами. Несмотря на сложные социально-экономические условия, эпидемия коронавируса повлияла на запуск в КНР политики обратного регулирования по восстановлению экономики.

ПОЛИТИКА КНР ПО РАЗВИТИЮ КРУПНЫХ АГЛОМЕРАЦИЙ

Стремление к построению экологической цивилизации отразилось и на политике китайского правительства по развитию крупных агломераций. В 2010-е гг. был разработан проект эко-городов в КНР. В настоящее время планируется построить 285 инновационно-технологических городов по всей территории Китая; активно внедряется проект по озеленению небоскребов для поглощения углекислого газа и смога. Строительство «умных», «низкоуглеродных», «зеленых городов» предполагает в будущем решить многие экологические проблемы при развитии процесса урбанизации.

За последние годы в рамках реализации проектов «Стратегии скоординированного регионального развития территории Китая» и выполнению задач «Общего плана реформирования системы экологической цивилизации Китая» был определен курс на комплексное развитие городов и сельских районов КНР. Получают распространение идеи строительства городских районов инновационного типа, учитывающих нагрузку на ресурсы и окружающую среду.

Разрабатываются проекты по корректированию масштабов городов, оптимизации форм и функций городских пространств, внедрению стандартов экологического планирования, проектирования и строительства малых, средних и крупных городов Китая. Правительство нацелено сделать крупные города «более интеллектуальными» благодаря использованию в городском планировании, строительстве и администрировании технологий больших данных, технологий искусственного интеллекта [20].

Начинают создаваться комфортные условия для проживания в «городах-садах» с обильными лесонасаждениями и благоприятной экологической средой, прогулочными пешеходными дорожками и «гостиницами под открытым небом», где горожан и туристов повсюду окружает зелень. Кроме того, в разных регионах Китая начинается строительство «поселков виртуальной реальности» (VR), чтобы найти новые двигатели роста и позволить КНР стать лидером в области технологий VR с наступлением эры 5G. В «VR-посёл-

ках» создается интегрированная производственно-сбытовая цепочка для стимулирования дальнейшей разработки VR-приложений, изготовления оборудования, внедрения программного обеспечения и производства контента.

В рамках увеличения финансовых инвестиций в защиту экологии и окружающей среды китайских регионов запланировано создание государственного фонда «зелёного» развития. В регионах начинают закрываться предприятия с высокой степенью энергопотребления и загрязнения. Быстрыми темпами начинают развиваться экологически чистые отрасли, включая производство богатых селеном пищевых продуктов, экотуризм, экономику гор и лесов, текстильную промышленность, биофармацевтику [21; 22].

При анализе регионального развития КНР особый интерес, на наш взгляд, вызывают результаты исследования Лю Сяотун и Дэн Хунбина по измерению эффективности экологического развития регионов Китая. Метод комплексной оценки эффективности «зеленого» развития включает в себя анализ таких показателей, как плотность населения и наличие «зеленого» пространства в расчете его площади на душу населения (подробнее см.: [9]). Измерение показателей «зеленого» развития за 2013-2017 гг. в городах Китая показал, что Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Уси, Ханчжоу, Циндао и другие города демонстрируют более высокие показатели «зеленого» развития. В основном, они расположены в дельте рек Янцзы и Чжунцзян и в восточных прибрежных районах Китая.

Большое внимание уделяется возведению «зеленой» застройки. Провинции Шаньдун, Цзянсу и Гуандун имеют самые высокие показатели экологической застройки городов. Больше всего «зеленых» населенных пунктов расположено в автономном районе Внутренняя Монголия, провинции Цинхай. Эти регионы имеют более высокие показатели экологического развития благодаря своим уникальным эколого-географическим преимуществам. Лю Сяотун и Дэн Хунбин высказывают предположение, что в будущем в Пекине, Шанхае, Ухани и других крупных городах, где наблюдается технологический прогресс, движимый инновациями, может активно ускориться процесс построения экологической цивилизации [9, pp. 7-10].

Наряду с регионами-лидерами по «зеленому» развитию в Китае есть регионы и с относительно низкими показателями «зелёного» развития, которые, в основном, расположены в Центральном Китае, некоторых районах провинций Хэйлунцзян, Ганьсу и Шэньси. С одной стороны, там наблюдается низкий уровень озеленения природной среды (провинции Ганьсу и Шэньси), с другой - некоторые промышленно развитые города (провинции Хэйлунцзян) понесли серьезный экологический ущерб в процессе регионального развития.

Особая роль в строительстве экоцивилизации в КНР уделяется международному сотрудничеству, обмену опытом с другими странами по внедрению проектов защиты окружающей среды. Китайские производители обязаны использовать передовое технологическое оборудование. Китай стремится создать имидж ответственной державы, ориентирующейся на «зеленое» развитие в производственной и научно-технической сферах общества [23].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современная региональная история КНР включает в себя эволюцию региональной политики в рамках реализации крупных проектов пространственного развития Западного, Центрального, Восточного и Северо-Восточного Китая в условиях построения экологической цивилизации. Неравномерность и диспропорциональность положения китайских регионов, а также усиление за короткий исторический период развития Китая целого комплекса социально-экономических и природно-экологических проблем определили особый китайский путь в выборе модели устойчивого развития Китая, сочетающий устойчивость экологической системы, равномерность и сбалансированность развития китайских регионов, позволяющий восстановить региональные ресурсные преимущества, увеличить экологический потенциал регионов КНР.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Кранина Е.И. Стратегия «зелёного» развития Китая. *Проблемы Дальнего Востока*. 2020. № 2. С. 138-151.
Kranina E.I. 2020. China's Green Development Strategy. *Far Eastern Affairs*. № 2. Moscow. (In Russ.). DOI: 10.31857/S013128120009857-3
2. Кранина Е.И. 13-я пятилетка КНР: разворот к «зелёной» экономике. *Проблемы Дальнего Востока*. 2013. № 4. С. 69-77.
Kranina E.I. 2013. 13th Five-Year Plan of the PRC: Turning Towards a Green Economy. *Far Eastern Affairs*. № 4. Moscow. (In Russ.)
3. Ушаков И.В. Экологическая цивилизация: мечта или мираж? *Проблемы Дальнего Востока*. 2019. № S5-1. С. 112-122.
Ushakov I.V. 2019. Ecological Civilization: Dream or Mirage? *Far Eastern Affairs*. № S5-1. Moscow. (In Russ.). DOI: 10.31857/S013128120007132-6
4. Макеева С.Б. КНР: стратегия устойчивого развития КНР (1980-2000-е гг.). *Азия и Африка сегодня*. 2020. № 4. С. 19-25.
Makeeva S.B. 2020. PRC: Strategy for Sustainable Development of the PRC (1980-2000s). *Asia and Africa today*. № 4. Moscow. DOI: 10.31857/S032150750009101-3

5. Бони Л.Д. Ликвидация бедности в Китае. Часть 1. *Азия и Африка сегодня*. 2020. № 8. С. 4-12. DOI: 10.31857/S032150750010444-0
Boni L.D. 2020. China: elimination of poverty. Part 1. *Aziya i Afrika segodnya*. № 8. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750010444-0
6. Бони Л.Д. Ликвидация бедности в Китае. Часть 2. *Азия и Африка сегодня*. 2020. № 9. С. 4-12. DOI: 10.31857/S032150750010854-1
Boni L.D. 2020. China: elimination of poverty. Part 2. *Aziya i Afrika segodnya*. № 9. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750010854-1
7. Liu Pengfei. 2019. Discussion on the construction of an ecological civilization and sustainable development of the regional economy. *The main publication of economic research*. № 23 (409), pp. 40-41 (In Chin.).
8. Liu Qinglong. 2019. Study of the role of human resources in the process of sustainable regional development. *Modern marketing*. № 4, pp. 157-158 (In Chin.).
9. Liu Xiaotong, Deng Hongbing. 2019. A study to measure the effectiveness of the ecological development of China's regions. *Technology and economics*. № 4, pp. 7-10 (In Chin.).
10. Liu Changsun. 2015. New ideas for building an ecological civilization during the 13th Five-Year Plan. *Poyang Lake Academic Journal*. № 6, pp. 21-27 (In Chin.).
11. Zhan Shan. 2008. The creation of an ecological civilization is an important goal of China's economic and social development. *Journal of the Northeastern Electric Power University*. № 6, pp. 100-103 (In Chin.).
12. Song Naiping. 2004. Ecological civilization: an important goal of the all-round construction of a society of average prosperity. *Economic perspective*. № 7, pp. 17-19 (In Chin.).
13. Glorious 70 years: the achievements of the economic and social development of New China: 1949-2019. Statistical Publishing House of China. 2019. 474 p. (In Chin.).
14. Shen Yuming, Fang Chuanli, Mao Hanying. Sustainable development concept. Theory and practice. Beijing: China Environment Science Publishing House, 2007 (In Chin.).
15. Zhao Jianjun. Theoretical innovation and practical research on the construction of an ecological civilization in China. Ningbo, 2017 (In Chin.).
16. Li Xiaoxi, Liu Imeng, Song Tao. 2014. Calculation of the human green development index. *Chinese social sciences*. № 6, pp. 21-24 (In Chin.).
17. Zhang Xiaode. 2017. «Theory of two mountains»: new thoughts, new strategies and new breakthroughs in ecological civilization. *People's Forum*. № 25, pp. 1-7 (In Chin.).
18. Wang Xu, Qin Shusheng. 2019. Interpreting the ideas of Xi Jinping's ecological civilization from the point of view of modernizing environmental management. *Chongqing University Journal. Publication for the social sciences*. № 10, pp. 1-10 (In Chin.).
19. Wang Yaqin, Shen Zhouyao. Building an ecological civilization promotes transformation and development. *Shanxi Daily*. 2019-07-08. № 10, pp. 2-6 (In Chin.).
20. Dou Zongjun. 2019. Analysis of transformation, development of urban and rural planning and construction based on ecological civilization. *Chinese collective economy*. № 19, pp. 6-7 (In Chin.).
21. Hu Angang. An important path for China's green development. *China Environment News*, 2004-10-28 (In Chin.).
22. Qi Jianguo. 2013. Circular Economy and Green Development - Humanity is calling for a fourth technological revolution to increase resilience. *Economic aspects*. № 1, pp. 30-33 (In Chin.).
23. Zhang Panpan. 2015. Investigation of the «green» development assessment index system based on correlation analysis (on the example of Wuhan). *Special economic zone*. № 12. pp. 90-92 (In Chin.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Макеева Светлана Борисовна, кандидат исторических наук, доцент, ведущий научный сотрудник отдела георбанистики и пространственной демографии Института демографических исследований Федерального научно-исследовательского социологического центра РАН, Москва, Россия.

Svetlana B. Makeeva, PhD (History), Leading Researcher, Department of Geo-Urban Studies and Spatial Demography, Institute for Demographic Research - Branch of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology, Russian Academy of Sciences (IDR FCTAS RAS), Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
02.03.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
20.04.2021

Принята к публикации (Accepted)
02.06.2021

Высокие технологии в странах Центральной Африки: отдаленное будущее или новая реальность?

© Калиниченко Л.Н.^a, Новикова З.С.^{a,b}, 2021

^a Институт Африки РАН, Москва, Россия

^a ORCID ID: 0000-0003-0531-9873; kalinichenkolyudmila@mail.ru

^b ORCID ID: 0000-0001-7680-410X; dubrava-16@yandex.ru

Резюме. В статье подчеркивается укрепление позиции руководства государств Центральной Африки в необходимости развития информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) как цифровой платформы для экономических и социальных преобразований. Особое значение имеет осуществление проекта региональной магистральной сети телекоммуникаций (*The Central African Backbone, CAB*), поставившего цель расширить оптоволоконную кабельную сеть в рамках Центральноафриканского экономического и валютного сообщества (*Central African Economic and Monetary Community, CEMAC*). Его реализация привела к появлению сетей технологии 3G/4G, значительно увеличив доступ населения к услугам широкополосной связи и повысив степень проникновения высокоскоростного Интернета и мобильной телефонии. Единая сеть телекоммуникаций внесет существенный вклад в развитие интеграции стран региона.

Расширение системы стартапов способствует решению проблемы занятости молодежи, внедрению новейших технологических достижений в таких важнейших для населения сферах, как медицина, финансы, торговля, фермерство, образование. Постепенно происходит сокращение разрыва между потребностями цифрового рынка и уровнем подготовки специалистов, занятых в сфере высоких технологий. Неизбежно воздействие рецессии, вызванной пандемией COVID-19, на сектор цифровых услуг. Общий прогресс в направлении расширения сетей 3G/4G может быть замедлен, а расходы на электронные устройства и услуги могут возрасти. Однако правительства большинства стран региона стремятся обеспечить гражданам возможность оптимально пользоваться достижениями цифровизации, разрабатывая схемы субсидий и продвигая проекты телемедицины, телеобразования, финансовых и банковских услуг.

Ключевые слова: страны Центральной Африки, Центральноафриканская магистральная сеть телекоммуникаций, информационное общество, цифровая экономика, ИКТ, инновационные стартапы, новые технологии

Для цитирования: Калиниченко Л.Н, Новикова З.С. Высокие технологии в странах Центральной Африки: отдаленное будущее или новая реальность? *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 21-28. DOI: 10.31857/S032150750015771-0

High Technologies in Central Africa's Countries: Distant Future or a New Reality?

© Lyudmila N. Kalinichenko ^a, Zinaida S. Novikova ^{a, b}, 2021

^a Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

^a ORCID ID: 0000-0003-0531-9873; RSCI ID: 625999; kalinichenkolyudmila@mail.ru

^b ORCID ID: 0000-0001-7680-410X; dubrava-16@yandex.ru

Abstract. The article emphasizes the strengthening of the Central African states leadership position in the need to develop the latest technologies. The focus is on the ICT development as a digital platform for economic and social transformations. The realization of Central African Backbone project, which aims to expand the fiber optic cable network within the CEMAC countries, is of particular importance. Its implementation led to the emergence of 3G/4G networks, significantly increasing the population access to broadband services and penetration rate of high-speed Internet and mobile telephony. The unified telecommunications network will make an important contribution to the countries' integration.

The startup system development contributes to solving the problem of young population employment, by realizing the latest technological advances, using digital technologies in such important areas as medicine, finance, trade, farming, education. There is a gradual reduction in the gap between the digital market needs and the level of training for employees working in high technologies sphere. The impact of COVID-19 recession on the digital sector in the countries of the region is inevitable. Overall progress towards expanding 3G/4G networks could be slowed down and the cost for telecommunication services is possible to rise. However, the governments of most countries are striving to ensure that the citizens can make the best use of the digitalization advancements by developing subsidy schemes and promoting projects for telemedicine, education, financial and banking services.

Keywords: Central Africa's countries, Central African Backbone, information society, digital economy, ICT, innovation startups, new technologies

For citation: Lyudmila N. Kalinichenko, Zinaida S. Novikova. High Technologies in Central Africa's Countries: Distant Future or a New Reality? *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 21-28. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750015771-0

ВВЕДЕНИЕ

В современный период Четвертой промышленной революции страны Африки, не желая оставаться в стороне от технологического прогресса, стремятся к интенсификации научных исследований, созданию высокотехнологичных продуктов, адаптации и внедрению новых разработок в таких сферах, как цифровые услуги, проектирование, производство оборудования, энергетика, медицина, фармацевтика и т.д.

Ряд стран добились определенного прогресса на этом пути. Рассматривая регион Центральной Африки, надо отметить, что в целом страны, входящие в него, уступают в технологическом развитии другим регионам континента несмотря на целый ряд достижений на этом пути [1]. Анализ опубликованных Международным союзом электросвязи рейтингов по основным показателям уровня цифровых технологий подтверждает сильное отставание стран Центральной Африки в развитии ИКТ, лежащих в основе цифровой трансформации экономики. Страны региона оказались в последней четверти списка обследованных 176 стран мира, исключение представляет лишь Габон с рейтингом 114¹.

БАЗОВАЯ СТРУКТУРА ИКТ КАК ЗАЛОГ УСПЕХА В РАЗВИТИИ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Индекс ИКТ, являясь комбинированным показателем доступа населения стран к технологиям и их практическому использованию, исходя из знаний и навыков, отражает проникновение фиксированной и мобильной телефонии, возможности Интернета и доступ к нему. Индексы стран Центральной Африки свидетельствуют о том, что для подавляющей части населения региона услуги ИКТ в полном объеме ограничены или даже недоступны. Анализ данных во временном отрезке, указывая на постепенный рост показателей, тем не менее, оставляет их на самом низком мировом уровне по доступу, использованию и знанию технологий.

Задачи создания фундамента цифровой экономики и региональной интеграции в этой сфере рассматриваются как в рамках *CEMAC*, так и Экономического сообщества государств Центральной Африки (*Economic Community of Central African States, ECCAS*), в которое в настоящее время входят 11 стран².

Таблица 1. Характеристики информационного общества, на начало 2021 г.
Table 1. Characteristics of Information Society, the beginning of 2021

Страна	Интернет пользователи			Социальные сети, подписчики		Мобильная связь, подключения		
	Млн	В % от населения	Рост за 2020-2021, %	В % от населения	Рост за 2020-2021, %	Млн	В % от населения	Рост за 2020-2021, %
Ангола	10,36	31,0	16,0	9,0	36,0	15,45	46,3	4,6
Бурунди	1,61	13,3	39,0	5,7	30,0	7,47	61,9	14,0
Габон	1,4	62,0	2,4	37,7	13,0	3,07	136,2	2,5
ДРК	21,14	23,2	29,0	4,4	29,0	39,63	43,6	5,3
Камерун	9,15	34,0	16,0	16,0	16,0	26,6	99,0	11,0
Р. Конго	1,79	32,1	17,0	15,2	16,0	4,95	88,7	2,8
Руанда	4,12	31,4	24,0	6,5	39,0	9,69	73,9	1,8
Сан-Томе и Принсипи	0,08	35,3	20,0	30,7	9,7	0,27	120,1	3,9
ЦАР	0,56	11,4	...	2,9	17,0	1,5	30,7	9,0
Чад	2,86	17,2	28,0	2,8	42,0	8,1	48,6	5,6
Экваториальная Гвинея	0,37	26,2	3,4	9,1	30,0	0,77	54,0	5,1

Источник: Middle Africa - Reports - DataReportal - Global Digital Insight. 2021. <https://datareportal.com/reports/tag/Middle+Africa> (accessed 11.03.2021)

¹ Global ICT Development Index 2017. ITU Data. <https://www.itu.int/net4/ITU-D/idi/2017/index.html> (accessed 12. 01. 2021)

² ECCAS включает 11 стран: Ангола, Бурунди, Габон, ДРК, Камерун, Р. Конго, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, ЦАР, Чад, Экваториальная Гвинея.

По данным Африканского Союза, в 2010-е гг. в рамках ECCAS значительно возросло число мобильных подписчиков - в среднем с 46% в 2010 г. до 69% в 2020 г., что примерно на 10 пунктов ниже, чем в целом на континенте. Хуже обстоит дело с доступом к другим цифровым инструментам, Интернету (в среднем только 29% населения) и социальным сетям (13%). Однако за усредненными показателями скрываются различия уровня развития цифровых услуг в странах региона (см. табл. 1).

Высокая стоимость мобильной телефонии, которая составляет около 22% от среднемесячного дохода на душу населения в странах региона, является следствием низкой конкуренции с преобладанием трех основных провайдеров: *AIRTEL* (Индия), *Orange* (Франция), *MTN* (ЮАР). Регион также испытывает проблемы в связи с низким покрытием сетями 4G, которое составляет около 34% (2018 г.) по сравнению с 49% в среднем в Африке. Только Камерун выделяется почти 80% охватом территории.

Существуют также большие различия в обеспеченности связью между городскими и сельскими жителями. Внутриконтинентальные страны - Чад, ЦАР, Бурунди - не имеют доступа к подводным оптоволоконным кабелям. В странах СЕМАК регистрируются также одни из самых высоких тарифов на континенте на пользование интернет-услугами. Опросы, проведенные в Камеруне и ДРК, выявили, что более чем 20% жителей не могут по этой причине пользоваться Интернетом. Из числа молодых людей в возрасте до 30 лет, которые составляют 65% населения, лишь немногим более 30% имеют подключение к Сети. Высокая стоимость услуг отрицательно влияет и на развитие бизнеса³.

ЦЕНТРАЛЬНОАФРИКАНСКАЯ ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННАЯ МАГИСТРАЛЬ

В решении проблемы доступа населения к услугам широкополосной высокоскоростной связи и преодолении отставания стран региона по этому показателю, что может привести к внутриконтинентальному цифровому разрыву, чрезвычайно важным стал проект Центральноафриканской магистрали (CAB).

Принятый в 2007 г. странами СЕМАК на саммите в Нджамене (Чад), проект был направлен на субрегиональную интеграцию и сокращение цифрового разрыва путем создания сети высокоскоростных магистралей с целью повысить потенциал цифровой связи между странами Сообщества. Проект охватывает ДРК, Габон, Камерун, Р. Конго, ЦАР, Чад, Сан Томе и Принсипи.

На первом этапе строительства, запущенного в **Республике Конго** (Р. Конго) от порта Пуэнт Нуар, оптоволоконная сеть страны была соединена с наземной сетью Габона длиной 1100 км, доходящей до Либревиля. В работах приняла участие китайская компания *Huawei*. Финансирование в объеме \$30 млн было осуществлено правительством страны и Всемирным банком [2].

Второй этап строительства имел целью прокладку двух новых оптоволоконных сетей общей протяженностью 550 км на севере Р. Конго для подключения к сетям Камеруна и ЦАР. Это потенциально позволяло Р. Конго занять стратегическую позицию в развитии ИКТ в Центральной Африке. Финансирование в объеме \$66,5 млн осуществлял Африканский банк развития и правительство страны. Этап включил также строительство национального центра данных (*National Data Centre*) и технологического центра по разработке новых технологий, что послужит основой для создания цифрового фонда экономики Р. Конго путем развития сети стартапов. С вводом в 2011 г. в эксплуатацию сети 3G началось быстрое развитие широкополосной высокоскоростной связи. Новая инфраструктура эффективно помогла улучшить интернет-сервис и снизить затраты на подключение для пользователей, что крайне важно, поскольку текущие ставки как государства, так и частных операторов, были непомерно высоки⁴.

Страна получила новые возможности диверсификации экономики. В значительной степени затронута финансовая сфера, в т.ч. денежные переводы сельскому населению через сеть расположенных по всей стране почтовых отделений. Платформа для создания электронного правительства позволила повысить качество жизни жителей, улучшить бизнес-климат благодаря динамично развивающемуся частному сектору, обеспечила ранние предупреждения климатических рисков (наводнения, оползни). 11 высших учебных заведений в Браззавиле были объединены общей сетью Интернета, а африканские студенты могут воспользоваться доступной технологической средой.

Габон получил международное признание «за приверженность к прогрессу в области ИКТ». По уровню их развития страна занимает 6-е место в АЮС и выражает амбиции стать региональным цифровым хабом. Услугам ИКТ отводится центральное место в реализации принятой концепции цифровой экономики, как стратегического механизма для превращения Габона в одну из развитых стран. Телефонная связь страны опирается на внутреннюю спутниковую систему с 12 наземными станциями. Быстро растет сеть сотовой подвижной связи с множеством провайдеров, что делает телефонные услуги вполне доступными.

³ Africa's Development Dynamics. 2021. https://au.int/files/39862-doc-africadd_2020_en_web.pdf (accessed 15.02.2021)

⁴ Congo. Central African Backbone (CAB) Project. Congo Component. May 2016. https://www.afdb.org/Documents/Boards/Documents/Congo_Central_Africa_Backbone_CAB_Project_-_Congo_Component.pdf (accessed 14.01.2021)

Использование оптоволоконной кабельной системы вдоль стран западного побережья Африки обеспечивает их связь друг с другом, а также с Португалией и Францией. Подводный оптоволоконный кабель соединяет Либревиль, столицу Габона, со 2-м по величине городом Порт-Жантиль. Система проложенных на территории страны кабелей, модернизированных до уровня технологий 3G/4G, обслуживает десятки городов и деревень, предоставляя 90% населения страны высокоскоростной доступ к услугам широкополосной мобильной связи. Число пользователей Интернета возросло в период 2000-2020 гг. более чем в 900 раз⁵.

Активные усилия по развитию ИКТ предпринимает **Камерун**, где расширение и модернизация национальной сети телекоммуникаций становится в последние годы все более важным элементом развития инфраструктуры, а доступность основных телекоммуникационных услуг - необходимым социальным и экономическим фактором развития. Одной из первоначальных задач по включению страны в мировое информационное пространство было создание современной системы мобильной телефонии путем установки цифровых коммутаторов с оптоволоконными каналами, т.к. устаревшее и изношенное оборудование фиксированных линий, обеспечивая лишь 3 из 10 человек, делало телефонную связь недостаточно надежной.

При участии компании *Huawei* было осуществлено строительство многоцелевых оптических петель в Яунде и Дуале, а также созданы технологические парки и хранилища электронной информации национального и регионального значения. Активизация в развитии сектора ИКТ отмечалась после 2010 г., а в 2016 г. этот процесс получил мощную поддержку с принятием Национального стратегического плана развития ИКТ 2020, означавшего признание правительством цифровой экономики в качестве драйвера развития Камеруна. Было зарегистрировано увеличение капиталовложений в создание сетевой инфраструктуры, включая 12 тыс. км оптоволоконных линий для соединения 209 из 360 административных единиц страны и объединения Камеруна с сетями Чада, Габона, Экваториальной Гвинеи, ЦАР и Нигерии. Правительство прилагает усилия к тому, чтобы сделать цифровую экономику рычагом достижения целей устойчивого развития. Реализация целого ряда проектов по развитию оптоволоконных сетей привела к тому, что уже к 2015 г. более 50% территории страны было охвачено сетями 2G и 36% - сетями 3G [3].

Растет участие частных предпринимателей, значительно расширивших коммерческую абонентскую сеть. Тем не менее, еще остаются районы, где мобильная связь пока отсутствует из-за слишком высоких расценок на установку необходимого оборудования, либо является нерентабельной в небольших деревнях.

Для ДРК, ЦАР, Чад, имеющих самые низкие индексы развития ИКТ в мировом рейтинге, характерны большие ограничения в доступе к услугам ИКТ из-за слабого развития национальной сети наземной широкополосной связи и очень дорогой спутниковой. Особенно тяжелое положение испытывают внутриконтинентальные ЦАР и Чад, не имеющие выхода на подводные оптоволоконные кабели вдоль побережья континента и полностью зависящие от спутниковой связи.

ДРК, с ее 4-м по численности населением в Африке⁶, обладает большим нераскрытым потенциалом развития ИКТ. Существующий охват связью крайне ограничен: сеть оптоволоконных кабелей протяженностью 4 тыс. км соединяет лишь 45 населенных пунктов по всей стране. Существует внушительный разрыв по числу обладателей телефонов между городами (79%) и сельскими районами (21%). Наиболее распространенным доступом в Интернет является подвижная широкополосная связь⁷.

Благодаря реализации проекта *CAB* особенно большие изменения произошли в распространении мобильной телефонии и интернет-связи в **Сан-Томе и Принсипи**. Сектор ИКТ теперь обладает более чем достаточной пропускной способностью для достижения целей национального развития. Сети 3G покрыли 90% территории, к ним подключены 93% населения, доступность широкополосной связи увеличилась до 100%⁸.

В Докладе ЮНКТАД 2020 о наименее развитых странах Чад, ДРК, Сан-Томе и Принсипи отмечаются как страны Африки, особенно пострадавшие под влиянием воздействия кризиса *COVID-19*. Ожидаемое в связи с этим снижение экономического роста с 5% ВВП до 0,4% несомненно скажется и на возможностях дальнейшего развития ИКТ⁹.

Результаты, которых добились страны Центральной Африки на протяжении 2000-х гг., отмечаются Международным союзом электросвязи как «впечатляющие» на пути к достижению поставленной Цели устой-

⁵ Africa Internet User, 2021. Population and Facebook Statistics. <https://www.internetworldstats.com/stats1.htm> (accessed 20.01.2021)

⁶ После Нигерии, Эфиопии и Египта.

⁷ Отчет МСЭ. Измерение информационного общества. Том 2 Профили информационного общества в области ИКТ 2018. www.itu.int/statistics/misr2018/MISR-Vol-2-R.pdf (accessed 07.02.2021)

⁸ Internet and Mobile Connectivity: Central African Backbone Program 2018. <https://ieg.worldbankgroup.org/sites/default/files/centralafricanbackbone.pdf> (accessed 07.03.2021)

⁹ Доклад ЮНКТАД 2020 о наименее развитых странах: производственный потенциал на предстоящее десятилетие. <https://unctad.org/webflyer/least-developed-countries-report-2020> (accessed 12.03.2021)

чивого развития ООН в области ИКТ - значительно расширить доступ к информационно-коммуникационным технологиям и стремиться к обеспечению всеобщего и недорогого доступа к Интернету.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ И ИННОВАЦИОННЫЕ СТАРТАПЫ

Большую роль в постепенном внедрении передовых технологий в экономику стран Африки играют технологические центры, или хабы, получившие в 2000-е гг. широкое распространение во многих странах континента. Среди участников *ECCAS* наибольшее число инновационных хабов - в Камеруне, ДРК, Руанде, Анголе [4].

Создание экосистемы подобных центров играет важную роль в поддержке цифровых стартапов, являющихся для последних инкубаторами и акселераторами, предоставляя коверкинговое пространство и обеспечивая образовательную и информационную поддержку, а также организацию дискуссионных форумов, таких как *Kinshasa Digital Week* в ДРК. В качестве примеров таких центров можно назвать *Ingenious City* (образован в 2018 г.) в Киншасе (ДРК), на базе которого было создано более 50 стартапов, *Bantu Hub* (2015 г.) в Браззавиле (Р. Конго), который обеспечивает подготовку и поддержку молодых предпринимателей или *Ja Gabon* (2013 г.) в Либревиле (Габон).

Камерун претендует на первенство как центр технологических инноваций в регионе. В стране действует хаб высоких технологий, инноваций и социальных сетей под названием Силиконовая гора в юго-западном регионе страны в Буза. Правительство Камеруна поддерживает создание еще одного технологического центра - Камерунская силиконовая река в столице страны Яунде и выделяет на эти цели значительную часть (более \$20 млн в 2019 г.) бюджета министерства научных исследований и инноваций, рассчитывая, что новый центр станет платформой для новейших разработок, где молодые творческие камерунские специалисты получат необходимую инфраструктуру и поддержку [5]. В планах правительства Руанды создания технологического кластера *Kigali Innovation City* с целью привлечения мировых инновационных компаний для создания экономики знаний, значительного увеличения числа дипломированных специалистов и формирования пула талантливых разработчиков, расширения ежегодного экспорта ИКТ услуг. В его рамках будут работать образовательные и исследовательские центры, инновационные компании [6]. Цифровые стартапы, формирующиеся на базе технологических центров, характеризуются малой численностью занятых и небольшими доходами (см. табл. 2).

Таблица 2. Примеры цифровых стартапов в странах *ECCAS*, 2020
Table 2. Examples of Digital Start-ups in *ECCAS* Countries, 2020

Страна	Компания	Год основания	Сектор	Число занятых	Общий объем финансирования, \$ млн
Ангола	<i>Tipuca</i>	2015	Э-коммерция	51	0,5
Габон	<i>Gaboncoin</i>	2012	Реклама	2-10	...
ДРК	<i>Helios Towers</i>	2012	Телекоммуникация	35	105
Камерун	<i>Diool</i>	2015	Э-коммерция	11-50	2,1
Руанда	<i>Mara Phones</i>	2018	Электроника	39	...
Экваториальная Гвинея	<i>Empleoguinea</i>	2010	Кадровое онлайн агентство	1-10	...

Источник: Africa's Development Dynamics. 2021. https://au.int/files/39862-doc-africadd_2020_en_web.pdf (accessed 5.02.2021)

Как показано в таблице, предприниматели основывают свои компании в различных сферах экономики. В последнее время все новые стартапы возникают в такой важной области для населения как медицина. Целый ряд инновационных стартапов применяют достижения науки и технологии для помощи нуждающимся людям. Технологический проект Конрада Танку (Камерун) по диагностике онкологических заболеваний у женщин, получивший название *Gicmed*, основан на специальной методике с применением телемедицины для жителей отдаленных районов. На следующих этапах проекта предполагается разработка нового программного обеспечения для диагностики заболеваний с использованием искусственного интеллекта. Ученый получил несколько международных наград за свои уникальные разработки¹⁰.

Эпидемическая ситуация, связанная с распространением *COVID-19*, вызвала дополнительный интерес к электронной коммерции, хотя медленное внедрение новых технологий и создание цифровых платформ

¹⁰ Innovative Technology Saving Women's Life in Cameroon. <https://www.aa.com.tr/en/africa/innovative-technology-saving-women-s-lives-in-cameroon/1699498> (accessed 13.02.2021)

местными фирмами объясняет ограниченное развитие этого направления. Пока не высок процент компаний, имеющих собственный веб-сайт. В половине стран Центральной Африки их число составляет от 30% до 40%, в остальных - менее 30%. Только около 50% компаний используют электронную почту для общения с клиентами и поставщиками¹¹.

Цифровые технологии предлагают новые решения в промышленности. В Габоне применение спутниковых изображений, предоставляемых *Gabonese Agency for Space Studies and Observations* помогают в рациональном использовании лесных ресурсов. В ДРК в 2018 г. был запущен проект *Better Cobalt Project*, основанный на технологии блокчейн с целью оперативного контроля за использованием детского труда и нарушением прав рабочих в кобальтовой промышленности¹².

Камерунский стартап *Green Power Biotechnology* разработал с помощью передовых программных продуктов технологию производства биогаза из бытовых отходов с помощью биореакторов. Система, получившая название «*Power biogas*», может обслуживать домохозяйства в течение 10 лет и позволяет готовить пищу практически без вредных выбросов. Кроме того, установка обеспечивает освещение в течение нескольких часов. Компания по сбору и переработке бытовых отходов *Hysacam* в феврале 2020 г. объявила о разработке на основе этой методики трех проектов по производству электроэнергии на полигонах в Яунде, Дуале и Бафуссаме общей мощностью 72 МВт¹³.

В последние годы Руанда значительно продвинулась вперед в создании инновационной экосистемы, что было связано с реализацией стратегии страны *Vision 2020* и финансовой поддержкой предпринимателей. Руандийская компания *Mara Group* представила два смартфона (*Mara X* и *Mara Z*), объявив их первыми моделями, полностью сделанными в Африке, что стало частью государственной инициативы «Сделано в Руанде». На предприятии *Mara Group* в Руанде смартфоны не просто собирают из уже готовых частей, а создают, например, печатные платы. Производительность предприятия - 10 тыс. телефонов в день стоимостью \$130-190¹⁴.

Цифровизация (мобильная связь, блокчейн, приложения) проникает, хотя и медленными темпами, в аграрную сферу, способствуя быстрому реагированию на меняющиеся климатические условия и стихийные бедствия. Камерунский центр *Agro-Hub* помогает фермерам адаптироваться к изменениям рынка, продавать свою продукцию и находить взаимопомощь. Такие приложения, как *eFarm*, *Jangolo* в Камеруне, *BanQu* в ДРК помогают оптимизировать поставку продукции потребителям. Организаторы *DroneSIG* в Анголе используют технологию применения дронов для сбора данных с целью помощи фермерам¹⁵.

Таблица 3. Динамика объема мобильных денег в странах ECCAS*
Table 3. Mobile Money Dynamics in ECCAS*

Регион	Год	Число зарегистрированных счетов, млн	Число активных счетов, млн	Объем транзакций, \$ млрд
ECCAS	2010	13	8	0,2
	2019	48	20	1,8
АЮС	2010	125	78	10,3
	2019	469	181	33,8

* Страны ECCAS без учета Руанды и Анголы.

Источник: Africa's Development Dynamics. 2021. https://au.int/files/39862-doc-africadd_2020_en_web.pdf (accessed 7.02.2021)

Передовые технологии в области финансовых услуг облегчают предпринимательскому сообществу продвижение бизнеса. В последние годы идет активное развитие сервиса мобильные деньги, что позволяет задействовать население, ранее не имеющее доступа к банковскому обслуживанию. В таких странах как Чад и ДРК значительная часть населения обладает только мобильным банковским счетом. Создаются краудфандинговые платформы, когда компании получают финансирование непосредственно от населения с

¹¹ Africa's Development Dynamics. 2021. https://au.int/files/39862-doc-africadd_2020_en_web.pdf

¹² Digital Transformations and Economic Diversification in Central Africa: Issues, Challenges and Opportunities. UN ECA Malabo, 23-27 September 2019. www.uneca.org/sites/default/files/images/SROs/CA/SROs_CA/cie_19_-_rapport_du_cie_-_29_octobre_2019_without_contacts.pdf. (accessed 3.02.2021)

¹³ Cameroon: the Green Power Startup Produces Biogas from Household Waste. <https://www.afrik21.africa/en/cameroon-the-green-power-start-up-produces-biogas-from-household-waste/> (accessed 16.02.2021)

¹⁴ В Руанде представили первые смартфоны, полностью произведённые в Африке. 10.10.2019. <https://tjournal.ru/tech/120416-v-ruande-predstavili-pervye-smartfony-polnostyu-proizvedennye-v-afrike> (accessed 16.03.2021)

¹⁵ The Digitalisation of African Agriculture Report, 2018-2019. Technical Centre for Agricultural and Rural Cooperation ACP-EU. <http://www.cta.int/en/digitalisation-agriculture-africa> (accessed 2.03.2021)

помощью продажи акций в интернет-пространстве. Например, платформа *Guanxi Investment* в Камеруне. В 2019 г. объем мобильных транзакций в странах региона достиг \$1,8 млрд по сравнению с \$200 млн в 2010 г. (см. табл. 3).

Возрастает роль стартапов в области образования, подбора кадров и предоставления информации о рынке труда. Поскольку безработица остается постоянной проблемой, веб-платформа *Njorku* в Камеруне помогает найти работу, предлагая простой в использовании интерфейс¹⁶.

Стартап *BAG (Building a Generation) Innovation* в Руанде создал цифровую платформу, позволяющую студентам ориентироваться в бизнес среде и возможностях устройства на работу. В Габоне с помощью дистанционного обучения было подготовлено более 1,5 тыс. специалистов в возрасте от 17 до 35 лет для работы в сфере цифровых технологий по программе *Train my Generation*¹⁷. В ДРК цифровая платформа коучинга *Ingenious City* и многофункциональное пространство *Centre d'innovation de Lubumbashi* созданы для объединения под одной крышей инкубаторов, позволяющих молодым предпринимателям ориентироваться на рынке идей и труда. На базе данной платформы действует программа *Tujenge STEM* по обучению молодых женщин в возрасте 18-34 лет навыкам ИКТ, что очень важно, поскольку в странах региона число женщин, обладающих базовыми знаниями в области цифровых технологий, на 25% меньше, чем мужчин¹⁸.

Формирование экосистемы стартапов сталкивается с целым рядом проблем, прежде всего финансовых. К сожалению, из-за неготовности многих местных бизнесменов вкладывать средства в эту сферу, стартапам зачастую приходится искать инвестиции за пределами страны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Страны Центральной Африки в своих стратегиях развития предусматривают дальнейшее расширение оптоволоконной инфраструктуры и снижение стоимости подключения к электронным сервисам, что было подчеркнуто на встрече министров телекоммуникаций в 2019 г. в Браззавиле, где была разработана дорожная карта и законодательные рамки развития ИКТ региона. В нынешних условиях, по мнению ведущего российского африканиста Абрамовой И.О., «Еще одним итогом пандемии может стать взрывное развитие процесса цифровизации в Африке, в первую очередь, в финансовой, торговой и социальной сферах» [7].

Важнейшее условие становления цифровой экономики - повышение грамотности населения в данной области. Инновационные стартапы используют цифровые технологии для решения практических задач. Они помогают совершенствовать образовательный и профессиональный уровень молодых исследователей и разработчиков и раскрывать их потенциал. Производимые ими инновационные продукты часто становятся ключевыми для построения экономики и улучшения жизни граждан, учитывая, что многие из них все еще борются за выживание. Подъем технологической индустрии быстро меняет условия и инвестиционные возможности стран континента. Потенциальные инвесторы должны понимать и поддерживать стремительно развивающееся направление и воспользоваться его преимуществом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Экономика Африки в эпоху глобальной технологической революции. Сб. статей под общей ред. Морозенской Е.В. М.: ИАФР РАН. 2019.
2. Загитов Р. Развитие цифровой экономики в Африке «висит на нитке». 12.04.2018. <https://zen.yandex.ru/media/id/5a78c42c5f4967da58bad10a/razvitie-cifrovoy-ekonomiki-v-afrike-visit-na-nitke-5acf8fa2256d5c208b330527> (accessed 13.01.2021)
3. Toussi S. Overview of Cameroon's Digital Landscape. Sept 12, 2019. <https://cipesa.org/2019/09/overview-of-cameroons-digital-landscape/> (accessed 26.01.2021)
4. Калининченко Л.Н., Новикова З.С. Африка на пути инновационного развития. *Азия и Африка сегодня*. М. 2017. № 9(722). С. 48-55
5. Atabong A.B. Cameroon's plan for a Francophone-led tech hub isn't being welcomed in its Anglophone Region. Jan. 23, 2019. <https://qz.com/africa/1530993/cameroon-plans-francophone-tech-hub-undermines-silicon-mountain/> (accessed 14.02.2021)
6. Emewu I. Rwanda Starts Building Innovation Hub Described as Africa First Silicon Valley. 2019. <https://africachinapresscentre.org/2019/11/21/rwanda-starts-building-2b-ict-innovation-hub-described-as-africa-first-silicon-valley/>
7. Абрамова И.О. (2020) Коронавирус в Африке: социально-экономические и политические последствия. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. Т. 13. № 5. С. 38-56. DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-5-3

¹⁶ Tech Industry in Cameroon. 8.12.2018. <https://borgenproject.org/tech-industry-in-cameroon/> (accessed 18.02.2021)

¹⁷ Working Group on Education: Digital skills for life and work. High-Level Commission on Digital Development. ITU-UNESCO. <https://broadbandcommission.org/Documents/publications/WG-Education-Report2017.pdf>. (accessed 11.02.2021)

¹⁸ UNESCO 2019. Report of the regional training for Francophone Africa: Cracking the code: Quality, gender-responsive STEM education. Paris. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000367986_eng (accessed 2.02.2021)

REFERENCES

1. African Economy in the Age of Global Technological Revolution. Ed. by Morozenskaya E.V. Moscow: Institute for African Studies RAS. 2019. (In Russ.)
2. Zagitov R. Development of the digital economy in Africa is "hanging on a thread". (In Russ.). <https://zen.yandex.ru/media/id/5a78c42c5f4967da58bad10a/razvitie-cifrovoi-ekonomiki-v-afrike-visit-na-nitke-5acf8fa2256d5c208b330527> (accessed 13.01.2021)
3. Toussi S. Overview of Cameroon's Digital Landscape. Sept 12, 2019. <https://cipesa.org/2019/09/overview-of-cameroons-digital-landscape/> (accessed 26.01.2021)
4. Kalinichenko L.N., Novikova Z.S. 2017. Modern Africa on the Way to Innovation Technology Development. *Aziya i Afrika Segodnya*. No 9 (722) Pp. 48-55 (In Russ.)
5. Atabong A.B. Cameroon's plan for a Francophone-led tech hub isn't being welcomed in its Anglophone Region. Jan. 23, 2019. <https://qz.com/africa/1530993/cameroon-plans-francophone-tech-hub-undermines-silicon-mountain/> (accessed 14.02.2021)
6. Emewu I. Rwanda Starts Building Innovation Hub Described as Africa First Silicon Valley. 2019. <https://africainapresscentre.org/2019/11/21/rwanda-starts-building-2b-ict-innovation-hub-described-as-africa-first-silicon-valley/> (accessed 4.03.2021)
7. Abramova I.O. 2020. Coronavirus in Africa: Social, Economic and Political Consequences. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. Vol. 13, No 5. Pp. 38-56 (In Russ.). DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-5-3

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Калиниченко Людмила Николаевна, ст.н.с. Центра изучения проблем переходной экономики, Институт Африки РАН, Москва, Россия.

Lyudmila N. Kalinichenko, Senior Researcher, Centre for Transition Economy Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Новикова Зинаида Степановна, кандидат экономических наук, ст.н.с. Центра изучения проблем переходной экономики, Институт Африки РАН, Москва, Россия.

Zinaida S. Novikova, PhD (Economics), Senior Researcher, Centre for Transition Economy Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
04.04.2021

Доработана после рецензирования
(Revised) 15.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
11.06.2021

Военно-морская стратегия Пакистана: эволюция и перспективы

© Макаревич Г.Г.^a, 2021

^a Национальный исследовательский институт
мировой экономики и международных отношений
им. Е.М.Примакова РАН, Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0001-8037-0973
gmakarevich@imemo.ru

Резюме. На акваторию Индийского океана приходится половина мировых контейнерных перевозок, две трети перевозок нефтепродуктов и треть - насыпных грузов. Пакистан, как значимая региональная держава, претендует на важное место в региональной торговле. Но для этого необходимо обладать эффективными ВМС, способными не допустить неконтролируемого роста издержек как вследствие реализации традиционных угроз (возможная блокада морских портов Пакистана в случае вооруженного конфликта с Индией), так и нетрадиционных (пиратство в Ормузском проливе).

В статье рассматривается эволюция военно-морской стратегии Пакистана от момента обретения независимости до наших дней. Приводится краткий исторический обзор развития военно-морской стратегии страны, анализируется значение ВМС Пакистана в составе вооруженных сил, их роль в реализации китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), рассматриваются инициативы Пакистана в области региональной морской безопасности. Автор статьи полагает, что роль ВМС в общей стратегии Пакистана по увеличению своего влияния в Индийском океане будет лишь возрастать как из-за экономических факторов развития, так и регионального контекста.

В основе исследования лежит гипотеза о постепенном росте значения военно-морской стратегии и ВМС Пакистана во внешней политике страны, что объясняется необходимостью обеспечения морской безопасности при реализации проекта КПЭК, а также попыткой выстроить устойчивую систему региональной безопасности в Индийском океане.

Ключевые слова: Пакистан, ВМС, военно-морская стратегия, морская безопасность, КПЭК, региональная безопасность, Индийский океан

Для цитирования: Макаревич Г.Г. Военно-морская стратегия Пакистана: эволюция и перспективы. *Азия и Африка сегодня*. 2021, № 7. С. 29-37. DOI: 10.31857/S032150750014631-6

Maritime strategy of Pakistan: Development and future prospects

© Gleb G. Makarevich^a, 2021

^a Primakov National Research Institute of World Economy
and International Relations, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0001-8037-0973
gmakarevich@imemo.ru

Abstract The Indian Ocean accounts half of the world's container shipments, two-thirds of oil product shipments and a third of bulk cargo. Pakistan as a significant regional power laying claims to a higher role in regional trade. But it demands effective naval forces capable of resisting both traditional (possible blockade of Pakistan's seaports if an armed conflict with India takes place) and non-traditional threats (piracy in the Strait of Hormuz).

The article examines the evolution of Pakistan's naval strategy from the moment of gaining independence to the present day. The article provides a brief historical overview of the development of the country's naval strategy, analyzes the place of the Pakistani Navy in the armed forces, their role in the implementation of the China-Pakistan economic corridor (CPEC), considers Pakistan's initiatives in the field of regional maritime security, as well as the processes of modernizing the fleet. The author believes that the role of the Navy in Pakistan's grand strategy will only increase due to both economic and regional security factors.

The author claims that the role of the maritime strategy and the Pakistani Navy in the country's foreign policy will increase, which is explained by the need to ensure maritime security to implement the key economic project of the CPEC, as well to build a regional security system in the Indian Ocean resistant to all types of threats. The author invokes historical methods to analyze the evolution of Pakistani maritime strategy and hermeneutics to consider the current development of the strategy and its prospects.

Keywords: Pakistan, Navy, naval strategy, maritime security, CPEC, regional security, Indian Ocean

For citation: Makarevich G.G. Maritime strategy of Pakistan: Development and future prospects. *Aziya i Afrika segodnya*. 2021, № 7. Pp. 29-37. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750014631-6

ВВЕДЕНИЕ

«Кризисы не приносят в нашу жизнь ничего нового, они служат катализаторами ранее появившихся трендов» - эта фраза стала расхожей в пандемию *COVID-19*, и она вполне применима как к реалиям региона Индийского океана в целом, так и Пакистана, в частности. Мировой экономике необходимо найти драйверы экономического роста для выхода из коронакризиса, и в качестве одного из них рассматривается интенсивная морская торговля, занимающая ключевое место в осуществлении бесперебойных поставок жизненно важных товаров¹. Однако ведение морской торговли требует приемлемого уровня региональной безопасности, который обеспечивают военно-морские силы (ВМС).

Пакистан занимает выгодное геостратегическое положение, находясь в непосредственной близости от стран Персидского залива, откуда он импортирует жизненно важные для экономики страны энергоресурсы, и обладает выходом в Индийский океан, по которому перевозится львиная доля этих ресурсов. На акваторию Индийского океана приходится половина мировых контейнерных перевозок, две трети перевозок нефтепродуктов и треть - насыпных грузов [1]. Пакистан, как значимая региональная держава, претендует на важное место в региональной торговле. Но для этого необходимо обладать эффективными ВМС, способными не допустить роста издержек как вследствие реализации традиционных (возможная блокада морских портов Пакистана в случае вооруженного конфликта с Индией), так и нетрадиционных угроз (пиратство в Ормузском проливе).

Армия занимает традиционно важное место в политической жизни Пакистана [2]. В то же время в недавнем прошлом военно-морским силам страны уделялось значительно меньше внимания по сравнению с сухопутными силами. Этим можно объяснить относительно малое количество литературы по рассматриваемой проблеме. Отметим, однако, работы ст.н.с. Н.А.Замараевой (ИВ РАН) [3; 20] и к.и.н. А.В.Куприянова (ИМЭМО РАН) [4; 13].

Важное значение имели материалы официального журнала вооруженных сил Пакистана «*Hilal*», авторы которых - действующие морские офицеры и ветераны ВМС в отставке, а также публикации прессы, специализирующейся на военно-морской проблематике. При этом материалы по военно-морской стратегии Пакистана практически отсутствуют в открытом доступе, в связи с чем ее положения приходится реконструировать по вторичным источникам.

В основе нашего исследования лежит гипотеза о постепенном росте значения военно-морской стратегии и ВМС Пакистана во внешней политике страны, что объясняется необходимостью обеспечения морской безопасности при реализации важного для страны экономического проекта Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК), а также попыткой выстроить устойчивую систему региональной безопасности в Индийском океане.

ЭВОЛЮЦИЯ ВМС И ВОЕННО-МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ ПАКИСТАНА

Для понимания современного положения пакистанских ВМС и изменений в военно-морской доктрине Пакистана, характерных для последних десятилетий, необходимо сделать краткий обзор истории пакистанских ВМС и проследить развитие военно-морской стратегии Пакистана.

История ВМС Пакистана начинается с раздела Британской Индии и образования независимого государства Пакистан 14 августа 1947 г. Королевский военно-морской флот Пакистана (такое название сохранялось до принятия первой Конституции Исламской Республики Пакистан в 1956 г.) находился под командованием британского контр-адмирала Джеймса Уилфреда Джеффорда и располагал 4 шлюпами, 4 эскадренными тральщиками, 8 дизельными тральщиками и катерами охраны водного района базы [5].

Командующий флотом представил в 1948 г. «План действий в чрезвычайных ситуациях на краткосрочную перспективу» («*Short Term Emergency Plan*»), согласно которому флоту необходима была скорейшая модернизация с целью противостоять возможным волнениям на территории Пакистана, подстрекаемым Индией. Таким образом, с самого своего основания ВМС Пакистана рассматривали Индию в качестве главного потенциального противника.

Однако Пакистан не обладал финансовыми ресурсами для достижения военного паритета с индийским флотом как в количественном (число кораблей), так и в качественном отношении (боевые характеристики флота). Поэтому пакистанское командование сфокусировалось на подготовке личного состава. Так, в 1950-е гг. пакистанские моряки регулярно принимали участие в различных учениях, проводимых ВМС Великобритании, Австралии и Новой Зеландии [6].

Изначально ВМС Пакистана придерживались оборонительной стратегии. Тем не менее, его флот демонстрировали готовность проводить дерзкие операции. Одним из примеров стала т.н. операция «Дварка».

¹ Обзор морского транспорта 2020. Резюме. ЮНКТАД. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (accessed 23.03.2021)

В ходе второй индо-пакистанской войны 1965 г.² основные события разворачивались в Кашмире и Панджабе; на флот возлагалась задача отвлечь внимание противника. Пакистанские ВМС должны были обстрелять и вывести из строя радиолокационную станцию в городе Дварка, вынудив тем самым крупные корабли противника выйти из бухты Бомбея под удар пакистанской подводной лодки «Гази» (*Ghazi*); привлечь внимание индийских ВВС, снизив концентрацию сил и средств Индии на основном театре военных действий [7].

С пакистанской точки зрения, операция была проведена успешно: набег на Дварку состоялся, пакистанским силам удалось обойтись без потерь. Но военное ее значение оказалось сравнительно небольшим: находившиеся в гавани Бомбея крупные индийские корабли, включая авианосец «Викрант» и крейсер «Дели», проходили в это время ремонт и физически не могли выйти в море, а сам обстрел Дварки не принес каких-либо результатов (в частности, уничтожить радиолокационную станцию так и не удалось).

Нередко в индийской печати можно встретить мнение о том, что операция «Дварка» стала катализатором стремительного развития индийского флота в 70-е и 80-е гг. прошлого века. На самом деле эта модернизация была задумана и прописана в доктринальных оборонительных документах еще до 1965 г. [8].

Третья индо-пакистанская война наглядно продемонстрировала неспособность пакистанских ВМС того времени не только проводить наступательные операции, но и успешно противодействовать ВМС Индии. Взгляды военно-морского командования Пакистана на то, как следует вести будущую войну, игнорировались, координация действий между видами вооруженных сил осложнялась отсутствием доверия среди генералов и адмиралов. Треть личного состава флота, набранная из этнических бенгальцев Восточного Пакистана, с началом войны за независимость Бангладеш массово дезертировала либо сдалась в плен индийским вооруженным силам. Не оправдался и расчет на неспособность Индии вести войну на два фронта - Индии удалось сдержать удар Пакистана на западе и перейти в контрнаступление, продолжая операцию в Восточном Пакистане.

Но главным результатом первоначальной стратегии стала концентрация основных сил пакистанского флота в Карачи, и побережье Восточного Пакистана осталось практически незащищенным. Это объяснялось географической разделенностью Пакистана, которая вела к необходимости содержать, в сущности, два флота - у берегов Западного и Восточного Пакистана. В результате, морская безопасность Восточного Пакистана стала жертвой общей стратегии пакистанского руководства, которая долгое время не предусматривала выделение достаточных ресурсов на развитие региона и концентрировалась на развитии Западного Пакистана [9, pp. 79-81].

Индийским ВМС удалось провести две успешные операции: 4 декабря 1971 г. в рамках операции «Трезубец» (*Trident*) была совершен первый рейд на Карачи, а в ночь с 8-го на 9-е декабря была успешно проведена операция «Питон» (*Python*), целью которой было разрушение инфраструктуры морских портов в Карачи и выведение из строя военно-морских кораблей противника. В результате этих операций индийского флота были повреждены или уничтожены 13 пакистанских кораблей [10], значительный урон был нанесен инфраструктуре портов в Карачи, а именно - нефтехранилищам и нефтеперерабатывающим заводам³.

Таким образом, стратегия Пакистана, направленная на защиту побережья Аравийского моря, не оправдала себя. Не оправдался и расчет на помощь китайских союзников, не вступивших в войну как из-за климатических условий, характерных для Гималаев в декабре, так и из-за сдерживающего фактора в лице Советского Союза, подписавшего в августе 1971 г. с Индией «Договор о дружбе, мире и сотрудничестве». И США не выступили в защиту своего союзника, ограничившись выступлением в ООН и демонстративным появлением оперативного соединения военно-морского флота США (*Task 74*) в Бенгальском заливе [11].

Катастрофа 1971 г. обозначила необходимость переосмысления роли военно-морского флота в защите границ и национальных интересов Пакистана. Создалось мнение, что Пакистану необходимо сосредоточиться, прежде всего, на развитии военно-воздушных и сухопутных войск, поддержку которых будут обеспечивать ВМС. Неспособность конкурировать с Индией на море, по мнению пакистанских военных экспертов 1990-х гг., обуславливает сугубо оборонительную стратегию ВМС, которые должны защищать береговую линию и используемые пакистанскими торговыми судами морские пути [12]. Но уже во время Каргильского конфликта⁴ 1999 года индийцы в ходе операции «Талвар» вновь продемонстрировали возможность полной блокады порта в Карачи, ставя под угрозу прибытие танкеров с нефтью и бесперебойную работу нефтеперерабатывающих заводов страны [13].

² Первая (октябрь 1947 - декабрь 1948 гг.) и вторая (август-сентябрь 1965 г.) индо-пакистанские войны - вооруженные конфликты из-за территориального спора между Пакистаном и Индией по поводу принадлежности Кашмира. Причиной третьей (декабрь 1971 г.) стало стремление Восточного Пакистана (ныне Бангладеш) обрести независимость, на стороне которого выступила Индия (*прим. авт.*).

³ Indo-Pakistani War of 1971. *Global Security*. https://www.globalsecurity.org/military/world/war/indo-pak_1971.htm (accessed 25.03.2021)

⁴ Каргильский конфликт (май-июль 1999 г.) - пограничный вооруженный конфликт в Кашмире (*прим. ред.*).

Таким образом, череда неудач пакистанских ВМС вследствие полного доминирования индийских ВМС в Южной Азии побудила руководство страны приступить к переосмыслению военно-морской доктрины Пакистана и модернизации ВМС.

МЕСТО ВМС В СОВРЕМЕННОЙ СТРУКТУРЕ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ ПАКИСТАНА

Армия как институт занимает особое место в политической системе Пакистана. Согласно действующей Конституции 1973 г., вооруженные силы страны призваны не только защищать страну «от внешней агрессии или угрозы войны», но и «действовать с целью оказания помощи гражданским властям в тех случаях, когда их к этому призывают». При этом судебные органы не имеют права препятствовать армии в исполнении обязанностей, возложенных на нее гражданскими властями (в лице президента страны), до окончания проводимой вооруженными силами операции⁵. Широкие полномочия армии в обход органов судебной власти - наследие двух «военных правлений»: генерала Мухаммеда Зия-уль-Хака (1977-1988) и генерала Первеза Мухаррафа (1999-2008), и принятых тогда 8 и 17 поправок в Конституцию страны, соответственно [14].

Неудивительно, что пакистанская армия не только обладает широкими конституционными полномочиями, но и аккумулирует значительные финансовые ресурсы. Поскольку Пакистан находится в состоянии постоянной конфронтации с Индией, за последние 5 лет его расходы на вооруженные силы составляли от 3,6 до 4,1% ВВП⁶. Федеральный бюджет на 2020/2021 финансовый год⁷ предполагает, что на оборону страны будут выделены 17,7% от расходов правительства (более \$11 млрд) [15]. При этом, по сравнению с прошлым годом (\$10,2 млрд) расходы на оборону повысились на 11,9%, примерно на столько же выросли и расходы на ВМС внутри этой суммы. Распределение бюджетных средств между видами войск выглядит следующим образом: сухопутные войска получают 47,55% (\$5,5 млрд) выделяемых средств, пакистанские ВВС - 21,25% (\$2,4 млрд), а ВМС - 11,3% (\$1,3 млрд). Еще 20,33% (\$2,34 млрд) бюджетных средств получают межведомственные службы (*Inter-Services Establishments*) [16].

Очевидно, что правительство Пакистана уделяет первоочередное внимание сухопутным силам. Кроме того, две межведомственные службы также фактически контролируются представителями сухопутных сил Пакистана - Межведомственная разведка (*Inter-Service Intelligence Organization, ISI*) управляется офицером в звании генерал-лейтенанта, чью кандидатуру предлагает начальник штаба сухопутных войск. Им же подбирается и начальник Отдела стратегического планирования (*Strategic Plans Division, SPD*). 85% личного состава вооруженных сил (более полумиллиона человек) проходит службу в сухопутных войсках Пакистана, в ВМС же служат лишь 4% личного состава ВС (около 30 тыс. человек) [17].

Отдельно стоит отметить значение ракетно-ядерного потенциала Пакистана, за развитие которого ответственность несет командование сухопутными силами страны. Пакистан осознает свою уязвимость по отношению к Индии в контексте обычных вооружений, а потому делает ставку на сдерживание посредством наращивания ядерного арсенала. Разумеется, ответственность за стратегические виды вооружений определяет особое место сухопутных сил в общей структуре вооруженных сил Пакистана.

Меньшее внимание в отношении ВМС Пакистана можно объяснить стремлением пакистанского командования, в первую очередь, найти противодействие индийской стратегии «холодного старта», что подразумевает отражение индийского наступления непосредственно силами сухопутных войск совместно с ВВС и переход в контрнаступление на территорию Индии [18]. Однако в последнее время Пакистан стал уделять большее внимание доктринальным установкам в сфере развития ВМС, что свидетельствует об изменении роли этого вида вооруженных сил в пакистанском оборонном дискурсе. По мнению пакистанских экспертов, одним из главных катализаторов повышения значения пакистанских ВМС стало начало реализации проектов Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК).

ЗНАЧЕНИЕ КПЭК ДЛЯ ПАКИСТАНА И РОЛЬ ВМС

Инициатива «Один пояс - один путь» (ОПОП) является самым амбициозным проектом КНР начала XXI века, ориентированным не только на развитие китайской экономики, но и на устойчивое развитие и «цветение» всех стран евразийского континента для «блага народов всего мира»⁸.

⁵ The Constitution of Pakistan, Part XII, Chapter 2: Armed Forces, Article 245 (1, 2-4). <http://pakistani.org/pakistan/constitution/part12.ch2.html> (accessed 27.03.2021)

⁶ Pakistan Military and Security. *The World Factbook CIA*. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/pakistan/#military-and-security> (accessed 27.03.2021)

⁷ Финансовый год в Пакистане охватывает период с 1 июля по 30 июня (*прим. авт.*).

⁸ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. МИД КНР. 28.03.2015. <https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (accessed 13.04.2021)

Китайско-пакистанский экономический коридор (КПЭК, *China-Pakistan Economic Corridor, CPEC*) - первый запущенный в рамках ОПОП комплекс проектов (пакет соглашений был подписан в апреле 2015 г.). В результате реализации проекта китайская сторона рассчитывает провести диверсификацию используемых морских путей, сократив время и стоимость доставки товаров. Поэтому ключевой объект коридора - порт Гвадар, который находится в 2500 км от города Кашгар в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР). Кашгар используется в качестве «перевалочного пункта» для импортируемых и экспортируемых китайских товаров. Город располагается в 4500 км от восточного побережья КНР, где сосредоточены традиционно используемые китайские порты. Если для доставки углеводородов (60% энергоресурсов КНР импортирует именно из стран Персидского залива) судам по морю приходится преодолевать 16000 километров, то при реализации проектов КПЭК доставляемые товары будут преодолевать лишь несколько тысяч километров [19].

Пакистанцы же рассматривают КПЭК как основу развития страны в XXI в. 51 проект общей стоимостью в \$56 млрд [21] подразумевает создание 27 особых экономических зон, первой из которых стал порт Гвадар в Белуджистане. 8 зон планируется создать в провинции Хайбер-Пахтунхва, по 7 - в Панджабе и Белуджистане, 3 зоны - в провинции Синд и по одной зоне - в Гилгит-Балтистане и Исламабаде [22]. Отметим, что две трети экономических проектов нацелены на развитие энергетической сферы Пакистана, поскольку страна является энергодефицитной [21].

Несмотря на существующие проблемы реализации части проектов из-за кризиса платежного баланса Пакистана [3] и понимания того факта, что выдвинутая КНР концепция «Сообщества единой судьбы»⁹ в перспективе грозит увязать большинство азиатских «судеб» с «судьбой» непосредственно Китая [23], не стоит недооценивать значение КПЭК для пакистанской экономики, а потому отдельного внимания заслуживают его ключевые проекты.

Непосредственное отношение к теме статьи имеет глубоководный порт Гвадар и обеспечение его бесперебойной работы. Правительство Пакистана обратило внимание на возможность развития Гвадара еще в 1964 г., но открыто о желании построить порт было объявлено лишь в 1993 г.

Первая фаза строительства была начата в 2002 г. и закончена в 2005 г., стоимость проекта составила около \$250 млн, из которых 50 млн вложил Пакистан, остальные - Китай. В 2007 г., в рамках 2-й фазы строительства порта, контракт на развитие и обеспечение функционирования порта на 40 лет был заключен с частной сингапурской компанией *PSA Gwadar Private Ltd*, но неспособность освоить средства и привлечь торговые суда обусловила передачу прав на эксплуатацию порта китайским компаниям [19].

С помощью порта в Гвадаре Пакистан рассчитывает не только нарастить объемы морской торговли, но и «замкнуть» на себе внешнюю торговлю стран Центральной Азии, поскольку государства ЦА с 2015 г. занимают 2-е место после Китая в ряду пакистанских внешнеполитических приоритетов [20].

Пакистану необходимо обеспечить безопасную и эффективную работу порта Гвадар и всего коридора. Особенно важно при этом добиться как можно скорее создания выгодных для центральноазиатских государств условий, сделав это еще до того момента, как будет полностью реализован индийский проект по превращению иранского порта Чабахар в региональный торговый хаб, связывающий Индию и страны Центральной Азии в обход Пакистана [19].

В этом контексте новая роль отводится ВМС Пакистана. Повышенное внимание к КПЭК со стороны руководства страны требует и особого отношения к пакистанским ВМС. В изменившихся обстоятельствах они должны получать всестороннюю поддержку и активно участвовать в обеспечении безопасности мегапроекта [24].

Так, кроме существующей в Гвадаре с 1983 г. военно-морской базы *Akram*, которую называют «ушами и глазами пакистанских ВМС» [25], а также базы *Makran*, в последние годы была построена база военно-морской авиации *Siddiq* в Турбате, во время открытия которой подчеркивалась ее важность как с точки зрения обеспечения безопасности в Аравийском море, так и в контексте поддержки осуществления проектов КПЭК [26].

Особый интерес представляет военно-морская база в Дживани, вызывающая крайнюю обеспокоенность индийских экспертов, предполагающих, что база будет использоваться для размещения кораблей китайских ВМС с целью продолжения «внешней экспансии Китая» [27]. При этом пакистанцы настаивают, что целью базы остается мониторинг акватории порта Гвадар и координация действий с командованием в Карачи. Кроме того, в конце 2016 г. в составе ВМС Пакистана были сформированы силы специального назначения *Task Force-88 (NF-88)* [28].

⁹ Выдвинута председателем КНР Си Цзиньпином в ноябре 2012 г. на XVIII съезде КПК. Является альтерглобалистской концепцией Китая, предлагающей учитывать разнообразие представленных в мире политических систем, макроэкономических моделей и культур, взаимозависимость экономик мира, из чего следует необходимость отказа от навязывания «универсальных» норм со стороны западных стран во главе с США и стремления к построению «гармоничного мирового сообщества» (прим. авт.).

Поскольку особая экономическая зона Гвадар построена и функционирует за счет китайских инвестиций, портом управляет китайская компания. Обслуживание порта ведется силами китайских рабочих, необходимость защиты которых - одна из причин постройки вышеперечисленных баз [26]. Тем самым значительно снижается вероятность нападения ВМС Индии на порт в ходе возможного военного конфликта.

На протяжении всего периода независимости страны пакистанцы опасались уничтожения своих ВМС и разрушения инфраструктуры Карачи в результате внезапного удара наподобие того, что осуществили ВМС Индии в 1971 г.

В ходе последнего военного обострения между Индией и Пакистаном в начале 2019 г. после теракта в Пульваме¹⁰ и удара ВВС Индии по лагерю группировки «Джаиш-е-Мухаммад»¹¹ в Балакоте корабли ВМС Пакистана были полностью выведены из портов и рассредоточены в прибрежных районах, чтобы не допустить единовременного удара или блокировки со стороны индийских ВМС [29].

Строительство второго крупного портового города, подверженного меньшим рискам из-за китайского присутствия, позволяет пакистанцам нивелировать недостатки своего военно-стратегического положения по отношению к Индии.

В любом случае, с началом реализации проектов КПЭК значение ВМС в общей стратегии развития страны заметно возросло. Более того, пакистанские эксперты и политики осознают, что для успешного функционирования проектов КПЭК недостаточно обеспечить безопасность акватории порта Гвадар. Защита национальных интересов страны на море предполагает не только обеспечение безопасности прибрежной зоны, но и активное участие в «поддержании структуры региональной безопасности в контексте как традиционных, так и нетрадиционных угроз» [30].

ВМС ПАКИСТАНА И ИХ РОЛЬ В ПОДДЕРЖАНИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Пакистан стремится позиционировать себя как значительного игрока в регионе Индийского океана, а потому старается принимать активное участие в существующих региональных форматах взаимодействия. Одним из таких форматов является Военно-морской симпозиум Индийского океана (*Indian Ocean Naval Symposium, IONS*). Эта неформальная организация, созданная по инициативе Индии, претендующей на роль регионального лидера, является единственной площадкой для координации действий стран региона Индийского океана [4].

Важная собственно пакистанская инициатива - запущенные в 2007 г. международные военно-морские учения *Aman* (в переводе с языка урду - мир), в которых принимают участие и страны региона, и внешние игроки [1]. Так, в последних учениях в феврале 2021 г. участвовали представители 45 стран [31].

Активное участие ВМС Пакистана принимали и в операциях Смешанной оперативной группы 150 (*Combined Task Force 150, CTF 150*) в 2004 г., а также Смешанной оперативной группы 151¹² (*Combined Task Force 151, CTF 151*) в 2009 г., нацеленных на противодействие пиратству, наркотрафику, контрабанде и работорговле в районе Ормузского пролива, Аденского залива и Африканского Рога. Командование ВМС Пакистана отдельно указывает на тот факт, что пакистанские моряки принимали командование объединенными силами [32].

Развивая курс на поддержание морской безопасности, в 2018 г. Пакистан запустил инициативу Региональных патрулей морской безопасности (*Regional Maritime Security Patrols, RMSPP*). Участвовать в них могут все желающие, не исключая нерегиональных игроков, но ключевую роль в обеспечении региональной безопасности в Индийском океане, по мысли пакистанских стратегов, должны играть региональные акторы [33]. Наряду с многосторонним форматом Пакистан регулярно проводит и двусторонние морские учения с такими ключевыми союзниками, как Китай, Саудовская Аравия, Оман, ОАЭ, США, Турция, Великобритания и т.д. [1].

В последние годы был начат процесс по налаживанию сотрудничества между военными моряками Пакистана и России. В декабре 2019 г. с официальным визитом в Пакистан прибыл главнокомандующий ВМФ России адмирал Н.А.Евменов. В ходе визита обсуждалось сотрудничество России и Пакистана в про-

¹⁰ 14 февраля 2019 г. в округе Пульвама индийского штата Джамму и Кашмир произошел теракт, в результате которого погибли 44 служащих внутренних войск Индии. Отношения между Индией и Пакистаном обострились, для удара по предполагаемым базам боевиков на территории Пакистана Индия задействовала свои ВВС (прим. авт.).

¹¹ Группировка «Джаиш-е-Мухаммад» - террористическая организация в Кашмире, главной целью которой является отделение Кашмира от Индии (прим. ред.).

¹² Международные военно-морские оперативные группы, созданные для противодействия атакам пиратов на судоходные линии в западном регионе Индийского океана. CTF 150 действовали в акватории Красного моря, Аденского и Оманского заливов, CTF 151 - вдоль восточного побережья Сомали (прим. ред.).

тиводействию угрозам морской безопасности, подчеркивалось участие России в международных военно-морских учениях *Aman*¹³.

Участие во всех вышеперечисленных форматах подтверждает изменения в природе военно-морской доктрины Пакистана, которая в настоящее время не сводится к обороне побережья страны в случае начала классического конфликта, но создает рамку «всеобъемлющей безопасности».

Для выполнения поставленной задачи необходимо соответствующее материально-техническое обеспечение. В этом контексте рассмотрим программу модернизации ВМС Пакистана, указав на ее значение в рамках обновленной военно-морской стратегии страны.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ВМС ПАКИСТАНА В РАМКАХ НОВОЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ СТРАТЕГИИ

Из трех родов войск ВМС - самые дорогостоящие, требуют больших затрат на модернизацию либо увеличение числа кораблей. В настоящий момент основу боевой мощи ВМС Пакистана составляют эскадренные миноносцы, фрегаты и корветы, всего - 34 боевых корабля. Более мелкие суда используются для решения вспомогательных задач (спасение рыбаков, патрулирование береговой линии и т.д.), однако их ценность в случае начала конфликта невысока. Перед ВМС Пакистана поставлена задача заменить их боеспособными военными кораблями, которые, пусть и обойдутся дороже, смогут при этом выполнять весь набор основных и вспомогательных задач [34].

Принимают во внимание пакистанские эксперты и наращивание военно-морской мощи Индии. К 2027 г. ВМС Индии планируется увеличить количество боевых кораблей со 145 до 200 единиц. Индия рассматривается в Пакистане как ключевой стратегический противник [35].

Долгое время Исламабад в вопросах военно-технического сотрудничества (ВТС) ориентировался на западные страны, но в последнее время больше внимания уделяется КНР и Турции. Совместно с КНР Пакистан построил 4 фрегата типа *F-22P* (пакистанское наименование - «Зульфикар»), а в 2019 г. были заключены контракты на покупку 4 фрегатов типа *054*, главная цель которых - противодействие подводным лодкам потенциального противника [36]. Пакистан обновляет и собственный подводный флот, заключив с КНР соглашение о строительстве 8 дизель-электрических подводных лодок типа *S20*, 4 из которых будут построены на пакистанских верфях и заменят устаревшие подводные лодки типа «Агоста», построенные по французскому проекту [37]. Кроме того, Пакистан заключил соглашение с Турцией о строительстве 4 корветов проекта *MILGEM*, два из которых также будут построены в Пакистане [38].

В последние годы Пакистан уже приступил к обновлению ВМС, стремясь добиться того, чтобы боевая мощь флота в полной мере соответствовала положениям изменившейся военно-морской доктрины страны. Глобальная и региональная нестабильность обуславливает повышенное внимание пакистанского руководства в отношении боеспособности ВМС, поэтому стоит ожидать дальнейшего наращивания военно-морских сил Пакистана.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Последние годы военно-морская стратегия Пакистана претерпела значительные изменения. На протяжении многих десятилетий концентрация на развитии сухопутных войск, обусловленная характером главного регионального конфликта с участием Пакистана, предопределила незначительную роль ВМС в военной стратегии страны. Однако в ходе боевых действий между Индией и Пакистаном была выявлена уязвимость ключевых портов Пакистана в случае возможного нападения ВМС Индии. Неудачное с точки зрения близости к территории условного противника географическое положение военной и гражданской морской инфраструктуры Пакистана создавало постоянную угрозу морской безопасности страны и потенциальную - функционированию национальной экономики, для которой необходим постоянный импорт углеводородов, осуществляющийся морским путем.

На наш взгляд, главным фактором, подтолкнувшим пакистанское руководство к переосмыслению роли ВМС в национальной оборонной стратегии, стала реализация проектов КПЭК в рамках китайской инициативы ОПОП. Упор на развитии энергетических и инфраструктурных проектов как драйверов экономического роста предопределил повышенное внимание к морской безопасности. При этом принятая на вооружение концепция «всеобъемлющей безопасности» предполагает поддержание безопасности не только в акватории порта Гвадар, но и во всем регионе Индийского океана.

Поэтому в последние десятилетия ВМС Пакистана не только принимали активное участие в существующих региональных форматах взаимодействия, но и запускали собственные инициативы: международные

¹³ Commander in Chief Russian Federation Navy visits Naval Headquarters, Islamabad. *ISPR*. 18.12.2019. <https://ispr.gov.pk/press-release-detail.php?id=5556> (accessed 13.04.2021)

военно-морские учения *Aman* и *RMSP*. Руководство Пакистана, стремясь расширить потенциал ВМС, заключило ряд соглашений о покупке и строительстве новых боевых кораблей с КНР и Турцией.

В нынешних обстоятельствах, подразумевающих необходимость найти эффективные способы выхода из экономического кризиса, вызванного пандемией коронавируса, можно с высокой долей вероятности предположить, что заинтересованность руководства Пакистана в реализации КПЭК не только сохранится, но и возрастет. Продолжится и поиск форматов взаимодействия со странами региона Индийского океана. Два этих ключевых фактора предопределяют необходимость обеспечивать защиту национальных интересов Пакистана на море, что является прямой функцией ВМС Пакистана.

Таким образом, следует ожидать дальнейших шагов по наращиванию военно-морской мощи Пакистана с целью реализации военно-морской стратегии по обеспечению «всеобъемлющей безопасности» в регионе Индийского океана.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Bin Saddique K.H. 2015. Pakistan Navy as a Stabilizing Force in Indian Ocean. *Hilal*. No. 1, pp. 42-48.
2. Белокреницкий В.Я. Армия в системе политической власти в Пакистане. *Армии на современном Востоке*. Под общ. ред. Стрельцова Д.В. Москва. Аспект Пресс. 2018, с. 172-198.
3. Belokrenitsky V.Ya. 2018. Army in Pakistani Politics. *Armies in the Contemporary East*. Streltsov D.V., ed. Moscow. (In Russ.)
4. Замараева Н.А. Проект Китайско-пакистанского экономического коридора (КПЭК) - первые вызовы реализации. *Востокведение: история и методология*. 2019, № 1, с. 45-55.
5. Zamaraeva N.A. 2019. The Project of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) - First Implementation Challenges. *Oriental Studies: History and Methodology*. No. 1. Moscow. (In Russ.)
6. Куприянов А. В. Военно-морской симпозиум Индийского океана. *Мировая экономика и международные отношения*, 2020, № 2, с. 80-88.
7. Kupriyanov A.V. 2020. The Indian Ocean Naval Symposium. *World Economy and International Relations*, No. 2. Moscow. (In Russ.)
8. Pakistan Navy Chronology of Important Event from 1947 to June 2012. *Pakistan Navy Official Website*. https://www.paknavy.gov.pk/chron_history.html (accessed: 13.04.2021)
9. Saghir D. A Review of Pakistan Navy and the Maritime Doctrine of Pakistan. *Daily Times*. 30.06.2020. <https://dailytimes.com.pk/634030/a-review-of-pakistan-navy-and-the-maritime-doctrine-of-pakistan/> (accessed 20.03.2021)
10. PN History. *Pakistan Navy Official Website*. <https://www.paknavy.gov.pk/history.html> accessed 26.03.2021)
11. Qadir I. 1998. Pakistan and its three wars. *Defence Journal*. <http://www.defencejournal.com/march98/pak3wars1.htm> (accessed 20.03.2021)
12. Goldrick J. 1997. No easy answers: The development of the Navies of India, Pakistan, Bangladesh and Sri Lanka 1945-1996. New Delhi, *Australian Maritime Affairs*, No. 2, p. 217.
13. Harry B. 2005. Indo-Pak Naval War damage assessment. <https://web.archive.org/web/20100508210258/http://orbat.com/site/cimh/navy/kills%281971%29-2.pdf> (accessed 28.03.2021)
14. Colbert R.G., McGruther K.R. 1974. The Role of perception in Naval Diplomacy. *Naval War College Review*. Vol. 27, No. 2, pp. 3-20. https://www.jstor.org/stable/44641525?seq=6#metadata_info_tab_contents (accessed 13.04.2021)
15. Sehgal I. 1998. Re-thinking Naval Strategy. *Defence Journal*. <http://www.defencejournal.com/march98/rethinkingnavals1.htm> (accessed 25.03.2021)
16. Куприянов А. В. Геополитика моря: идея контроля над океаном в политическом дискурсе независимой Индии. *Вестник РУДН*, № 2, 2019, с. 234-246.
17. Kupriyanov A.V. 2019. Geopolitics of the Sea: the Idea of Ocean Control in the Political Discourse of Independent India. *Vestnik RUDN*. No. 2. Moscow. (In Russ.)
18. Попадюк О.А. 17 поправок конституции Пакистана. *Вестник МГИМО*, № 6, 2009, с. 1-5. <https://cyberleninka.ru/article/n/17-popravok-konstitutsii-pakistana/viewer> (accessed 27.03.2021)
19. Popadyuk O.A. 2009. 17 Amendments to the Constitution of Pakistan. *MGIMO Review of International Relations*. No. 6 (In Russ.). <https://cyberleninka.ru/article/n/17-popravok-konstitutsii-pakistana/viewer> (accessed 27.03.2021)
20. Govt proposes Rs 1.29 tr for Defence spending. *The Dawn*. 13.06.2020. <https://www.dawn.com/news/1563187> (accessed 07.04.2021)
21. Pakistan's Military spending and Defence Budget 2020-2021. *Modern Diplomacy*. 14.07.2020. <https://moderndiplomacy.eu/2020/07/14/pakistans-military-spending-and-defence-budget-2020-21/> (accessed 07.04.2021)
22. Mason S. 2016. Military budgets in India and Pakistan: Trajectories, priorities and risks. *Stimson Center*. Washington, D.C., pp. 41. <https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/resources/docs/Stimson%20Military-Budgets-India-Pakistan-Trajectories-Priorities-Risks.pdf> (accessed 07.04.2021)
23. Sood M. 2017. Pakistan's (Non-nuclear) Plan to counter «Cold Start». *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2017/03/pakistans-non-nuclear-plan-to-counter-cold-start/> (accessed 07.04.2021)
24. Jahjua R.W. 2014. Gwadar - the Race to the Swift. *Hilal*. No. 5, pp. 48-54.
25. Замараева Н.А. Китайско-пакистанский экономический коридор - первый этап реализации. *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. 2017, № 22, с. 289-307.
26. Zamaraeva N.A. 2017. China-Pakistan Economic Corridor - First Stage of its Implementation. *China in Global and Regional politics. History and Modernity*. Volume 22, No. 22. Moscow. (In Russ.)
27. Mascood T. 2017. CPEC - a defining Project. *Hilal*. No. 10, pp. 4-6.

22. Shahzad S.M. 2016. CPEC: a Game Changer. *Hilal*. No. 8, pp. 35-37.
23. Киреева А.А. «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели, значение. *Сравнительная политика*, 2018, № 3, с. 61-74.
24. Kireeva A.A. 2018. One Belt One Road Initiative: substance, purposes, significance. *Comparative Politics*. No. 3. Moscow. (In Russ.)
25. Khan M. 2016. One Belt, One Road and Geopolitics in the Indian Ocean. *Hilal*. No. 6, pp. 4-10.
26. Naval network providing security to Gwadar Port. *The Dawn*. 15.03.2017. <https://www.dawn.com/news/1320631> (accessed 13.04.2021)
27. Naval Air Station in Turbat becomes operational, will provide support to CPEC. *The Dawn*. 25.05.2017. <https://www.dawn.com/news/1335356> (accessed 13.04.2021)
28. Rajagopalan R.P. 2018. A New China military base in Pakistan? *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2018/02/a-new-china-military-base-in-pakistan/> (accessed 13.04.2021)
29. Hali S. M. 2017. Armed Force's support to CPEC. *Hilal*. No. 11, pp. 14-19.
30. Pakistan's entire Navy has been out at sea after India bombed Balakot. *The Print*. 11.03.2019. <https://theprint.in/defence/pakistans-entire-navy-has-been-out-at-sea-after-india-bombed-balakot/204122/> (accessed 27.04.2021)
31. Khan M. 2017. A. Pakistan Navy in the Era of Globalization and New Challenges. *Hilal*, No. 4, pp. 27-31.
32. Pakistan's navy Aman 2021 Exercise concludes with «graceful» international fleet review. *The Dawn*. 16.02.2021. <https://www.dawn.com/news/1607705> (accessed 17.04.2021)
33. Pakistan's naval chief talks regional security and tech wish list. *Defense News*. 03.06.2020. <https://www.defensenews.com/interviews/2020/06/03/pakistans-naval-chief-talks-regional-security-and-tech-wish-list/> (accessed 17.04.2021)
34. Regional Maritime Security Patrols. *Pakistan Today*. 03.06.2019. <https://archive.pakistantoday.com.pk/2019/06/03/regional-maritime-security-patrols-rmsp/> (accessed 17.04.2021)
35. Ansari U. 2017. Reconfigurable warships - A step towards building Pakistan an affordable Navy. *Hilal*, No. 2, pp. 24-28.
36. Khan M.A. 2018. Winning over maritime blindness - the burden of history. *Hilal*. No. 1, pp. 72-76.
37. Two more Type 054A frigates from China for Pakistan Navy. *Navy Recognition*. 04.06.2018. <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/june-2018-navy-naval-defense-news/6261-two-more-type-054a-frigates-from-china-for-pakistan-navy.html> (accessed 27.04.2021)
38. China to deliver eight S20 submarines to Pakistan navy based on PLAN's Type 039A SSK. *Navy Recognition*. 31.08.2016. <https://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2016/august-2016-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/4325-china-to-deliver-eight-s20-submarines-to-pakistan-navy-based-on-plans-type-039a-ssk.html> (accessed 27.04.2021)
39. Pakistan Navy procuring 4 MILGEM type Corvette from Turkey. *Navy Recognition*. 06.07.2018. <http://www.navyrecognition.com/index.php/news/defence-news/2018/july-2018-navy-naval-defense-news/6337-pakistan-navy-procuring-4-milgem-type-corvette-from-turkey.html> (accessed 27.04.2021)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Макаревич Глеб Григорьевич, старший лаборант-исследователь группы Южной Азии и региона Индийского океана Центра Азиатско-тихоокеанских исследований Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений им. Е.М.Примакова РАН, Москва, Россия.

Gleb G. Makarevich, Senior Research Assistant, Group of South Asia and the Indian Ocean Region, Center for Asia-Pacific Studies, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences. Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
29.04.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
19.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
23.06.2021

Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки)

© Баринов А.К.^a, Шарова А.Ю.^{a,b}, 2021^a Институт Африки РАН, Москва, Россия^a ORCID ID: 0000-0001-8388-9463; a.barinov@inafr.ru^b ORCID ID: 0000-0003-4439-9028; sharova.inafr@gmail.com

Резюме. В статье авторы анализируют современное состояние и перспективы развития транспортной инфраструктуры стран Восточной Африки, приводят данные о реализуемых в настоящее время проектах. Африка - динамично развивающийся континент, обладающий мощным экономическим, демографическим и ресурсным потенциалом, который будет оказывать ощутимое воздействие на мировое развитие в XXI в. Масштабные трансформации, происходящие на континенте, требуют опережающих темпов развития инфраструктуры, которая несмотря на достигнутые успехи все еще не удовлетворяет его потребностям. И хотя суммарные капиталовложения в 2018 г. в инфраструктурные проекты в африканских странах достигли рекордных показателей, недостаток финансирования по-прежнему остается одним из ключевых факторов, сдерживающих развитие африканской инфраструктуры. Пандемия *COVID-19*, охватившая мир в 2020 г., еще больше обострит проблему существующего разрыва между необходимыми и вложенными инвестициями, а экономический потенциал многих инфраструктурных проектов будет снижаться. Однако, по мнению авторов, отрицательное влияние будет не столь масштабным в силу долгосрочного характера контрактов, а также социально-экономической значимости проектов.

Авторы статьи приходят к выводу, что в условиях эпидемиологического кризиса, как национальные, так и иностранные инвесторы, которые вкладываются в развитие региональной инфраструктуры, стремятся разделить свои риски путем привлечения новых финансовых партнеров. В данной ситуации открываются дополнительные возможности для вхождения отечественных компаний и предприятий в долгосрочные и капиталоемкие инфраструктурные проекты в Восточной Африке, что может стать прочной основой для выстраивания российско-африканских экономических отношений.

Ключевые слова: Восточная Африка, инфраструктура Африки, транспорт, инвестиции, инфраструктурные проекты, COVID-19.

Благодарность. Статья подготовлена в рамках проекта «Посткризисное мироустройство: вызовы и технологии, конкуренция и сотрудничество» по гранту Министерства науки и высшего образования РФ на проведение крупных научных проектов по приоритетным направлениям научно-технологического развития (Соглашение № 075-15-2020-783).

Для цитирования: Баринов А.К., Шарова А.Ю. Инфраструктурное развитие Африканского континента (транспорт Восточной Африки). *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 38-46. DOI: 10.31857/S032150750015770-9

Infrastructure development in Africa (East African Transport)

© Andrey K. Barinov^a, Anna Yu. Sharova^{a,b}, 2021^a Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.^a ORCID ID: 0000-0001-8388-9463; a.barinov@inafr.ru^b ORCID ID: 0000-0003-4439-9028; sharova.inafr@gmail.com

Abstract. In the article, the authors analyze the current state and prospects for the development of the transport infrastructure in the countries of East Africa. They provide latest data on projects in pipeline. Today, Africa is a dynamically developing continent with powerful economic, demographic and resource potential that will have a tangible impact on world development in the 21st century. The large-scale transformations that are taking place on the continent require an outstripping pace of infrastructure development, which, despite the success achieved, still does not meet its needs. While total capital investment in infrastructure projects in African countries in 2018 reached record level, the lack of funding remains one of the key obstacles for the development of African infrastructure. The COVID-19 pandemic that swept the world in 2020 will further exacerbate the existing gap between investment needed and investment required. The economic potential of many infrastructure projects will decline. However, according to the authors, the negative impact will not be so large-scale due to the long-term nature of the contracts, as well as the socio-economic significance of the projects.

The authors of the article come to the conclusion that in the context of an epidemiological crisis, both national and foreign investors who invest in the development of regional infrastructure seek to share their risks by attracting new financial partners. This situation opens up additional opportunities for Russian companies and enterprises to enter long-term and capital-intensive infrastructure projects in East Africa, which can become a solid basis for building Russian-African economic relations.

Keywords: East Africa, African infrastructure, transport, investment, infrastructure projects, COVID-19.

Acknowledgment. The article was prepared within the project "Post-crisis world order: challenges and technologies, competition and cooperation" supported by the grant from Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation program for research projects in priority areas of scientific and technological development (Agreement № 075-15-2020-783).

For citation: Barinov A.K., Sharova A.Yu. Infrastructure development in Africa (East African Transport). *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 38-46. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750015770-9

ВВЕДЕНИЕ

В наши дни Африканский континент обладает крупным ресурсным и человеческим потенциалом, который будет воздействовать на развитие всей мировой экономики в ближайшее столетие. Уже сейчас международные аналитические центры и эксперты отмечают, что роль Африки в системе мирового хозяйства в последние годы возрастает, и в XXI в. континент станет самым быстрорастущим регионом мира как в экономическом, так и в демографическом плане [2]. В настоящее время ключевые мировые державы и международные игроки, формируя свою геоэкономическую и геополитическую стратегию, все чаще рассматривают Африку не как объект, а как субъект международных отношений.

Африканскому экономическому росту уже способствует экспорт сырьевых товаров. Также континент является резервуаром редкоземельных металлов и уникальных минеральных ресурсов, которые активно используются при производстве высокотехнологичной продукции в современном мире [1].

Устойчивость экономического развития региона в значительной степени зависит как от развития торговых отношений Африки с мировым рынком, так и от увеличения непосредственно внутриконтинентальной торговли. В эпоху глобализации мировой экономики можно ожидать, что роль стран континента в системе международной торговли значительно возрастет.

По данным Международного центра торговли (*International Trade Centre - ITC*)¹, в 2019 г. суммарный экспорт стран Африки на мировой рынок находился на отметке около \$453 млрд, рост данного показателя по сравнению с 2016 г. составил более 27%, а по отношению к 2001 г. экспорт увеличился почти в 4 раза. В свою очередь, импорт стран континента в 2019 г. составил \$546 млрд с приростом около 10% по отношению к 2016 г., а в сравнении с 2001 г. показатель вырос в 4,7 раза. Необходимо отметить, что в 2001 г. доля континента в мировом товарообороте составляла около 1,8%, однако уже в 2019 г. на Африку пришлось 2,4% мирового экспорта и 2,9% мирового импорта.

При этом драйвером для внутреннего потребления и для развития экономики в целом выступает демографический рост африканского населения. По прогнозам ООН, в период с 2017 по 2050 гг. население мира увеличится на 2,2 млрд человек, рост аналогичного показателя для Африки будет находиться на отметке 1,3 млрд человек, что составит около 60% прироста населения нашей планеты [1]. По оценкам специалистов, в начале XXI в. треть африканцев жила в городах, а к 2030 г. уже половина населения континента будет жить в крупных населенных пунктах [8].

Восточная Африка - один из наиболее динамично развивающихся субрегионов континента с экономической и демографической точек зрения. По данным Всемирного банка², среднегодовой рост реального ВВП в Африке за период 2000-2019 гг. составил около 4,2% и был выше общемирового показателя - 3,1%. В Восточной Африке он находился на уровне 5,9%, в Западной - 5,4%, в Центральной - 4,7%, в Северной - 3,2%, в Южной Африке - 2,7%.

В 2019 г. показатель накопленных прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в страны Африки к югу от Сахары (АЮС) находился на уровне \$652,4 млрд (в текущих ценах). На Восточную Африку пришлось порядка 26,3% от этой суммы³.

Также Восточная Африка - лидер среди регионов континента по численности населения. В 2019 г. этот показатель составил 421,7 млн человек, или 40% от населения АЮС⁴.

При этом необходимо отметить, что экономические, демографические и интеграционные процессы вызывают потребность в полноценной трансформации инфраструктуры африканского региона, задавая новый вектор развития. Именно поэтому в стратегическом плане Африканского Союза по всестороннему развитию континента - «Повестка 2063» - в качестве одной из ключевых целей ставится формирование современной инфраструктуры, которая могла бы отвечать быстрорастущим потребностям экономики и населения макрорегиона.

¹ International trade center. Africa trade. Trade Map. <https://trademap.org/> (accessed 05.01.2021)

² World Bank. GDP (current US\$). Databank, World Bank national accounts data, and OECD national accounts data files. 2019. <https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mktp.cd> (accessed 20.11.2020)

³ Data center. UNCTADSTAT. <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed 30.11.2020)

⁴ Ibidem.

ФИНАНСИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ АФРИКИ

Одним из ключевых сдерживающих факторов развития инфраструктуры в Африке остается его финансирование.

В 2018 г. суммарные объявленные капиталовложения в инфраструктурные проекты в африканских странах достигли рекордных \$100,8 млрд, впервые преодолев отметку в \$100 млрд. Это на 24% больше по сравнению с аналогичным показателем 2017 г. (\$81,6 млрд), и на 33% больше, чем в среднем за период 2015-2017 гг. (\$75,8 млрд).

Крупнейшим получателем инвестиций в 2018 г. стал энергетический сектор⁵ (\$43,8 млрд, или 43,5%). Это самый большой показатель в истории, на 67% больше усредненного показателя за 2015-2017 гг. Стремительный годовой рост рассматриваемого показателя (на \$18,3 млрд по сравнению с 2017 г.) во многом произошел за счет резкого увеличения инвестиций из Китая (\$9 млрд) и с началом реализации последним двух крупных проектов в области электроэнергетики: 1) строительство гидроэлектростанции (ГЭС) *Mambila* в Нигерии мощностью 3050 МВт и оценочной стоимостью \$5,8 млрд; 2) строительство угольной теплоэлектростанции (ТЭС) *Hamrawein* в Египте мощностью 6600 МВт и стоимостью \$4,4 млрд. После сдачи в эксплуатацию эта электростанция станет второй в мире угольной станцией по мощности (после ТЭС *Tuoketuo* в Китае мощностью 6700 МВт).

На 2-м месте по объемам капиталовложений - транспортный сектор (\$32,5 млрд, или 32,2% суммарного показателя в 2018 г.), он продемонстрировал небольшое снижение относительно 2017 г. (4,4%). Существенное снижение инвестиций в 2018 г. в транспорт со стороны членов Инфраструктурного консорциума для Африки - ИКА (*Infrastructure Consortium for Africa*), а также небольшое снижение со стороны африканских национальных правительств было частично компенсировано значительным увеличением инвестиций из Китая.

Энергетика и транспорт традиционно - крупнейшие реципиенты инвестиций в инфраструктуру Африки, они делят между собой первые два места. Так, например, в 2017 г. в транспортные проекты было вложено \$34 млрд (или 42% суммарного показателя), в энергетические - \$24,8 млрд (30%).

Капиталовложения в область водоснабжения и канализации достигли в 2018 г. \$13,3 млрд (или 13,2% суммарного показателя) и остались почти на том же уровне, что и в 2017 г. (\$13,2 млрд). Инвестиции в информационно-коммуникационные технологии (ИКТ) в 2018 г. составили \$7,1 млрд, продемонстрировав более чем трехкратный рост по сравнению с предыдущим годом (\$2,3 млрд в 2017 г.). На прочие области в 2018 г. пришлось \$4,1 млрд (или 4,1%) (см. *диагр. - а*).

Крупнейшими инвесторами в инфраструктуру Африки в 2018 г. были африканские национальные правительства (\$37,5 млрд, или 37,2%), Китай (\$25,7 млрд, или 25,5%), члены ИКА (20,2 млрд, или 20%) и частный сектор (11,8 млрд, или 11,7%). Среди членов ИКА наиболее заметный вклад внесли группа Всемирного банка (ВБ) - в 2018 г. ее капиталовложения достигли почти \$8 млрд, Африканский банк развития (АФБР) - \$4,5 млрд, Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) - \$2,2 млрд, Франция - \$1,9 млрд, Германия - \$1,6 млрд и ЮАР - \$1,1 млрд (см. *диагр. - б*).

Что касается географического распределения капиталовложений в инфраструктуру в 2018 г., то на Западную Африку приходилось \$25,7 млрд (26%), Северную - \$19,9 млрд (20%), ЮАР - \$18 млрд (18%), Восточную Африку - \$14,2 млрд (14%), Южную Африку (без ЮАР) - \$13,7 млрд (14%) и Центральную Африку - \$7 млрд (7%) [11] (см. *диагр. - в*).

Ввиду вышеуказанных факторов авторы статьи ставили перед собой задачу оценить современное состояние и перспективы развития транспортной и энергетической инфраструктуры, в качестве наиболее важных для развития и привлекательных с инвестиционной точки зрения отраслей в Восточной Африке - одном из наиболее динамично развивающихся субрегионов континента. При этом транспортной инфраструктуре посвящена данная статья, энергетической - следующая, которая выйдет в ближайших номерах журнала «Азия и Африка сегодня».

⁵ В приводимых статистических данных под энергетическим сектором понимается производство, передача и распределение электрической энергии и газа, однако газовая отрасль привлекает не более 10% суммарного показателя, поэтому с небольшой долей условности показатели по энергетическому сектору можно приравнять к показателям по электроэнергетике (*прим. авт.*).

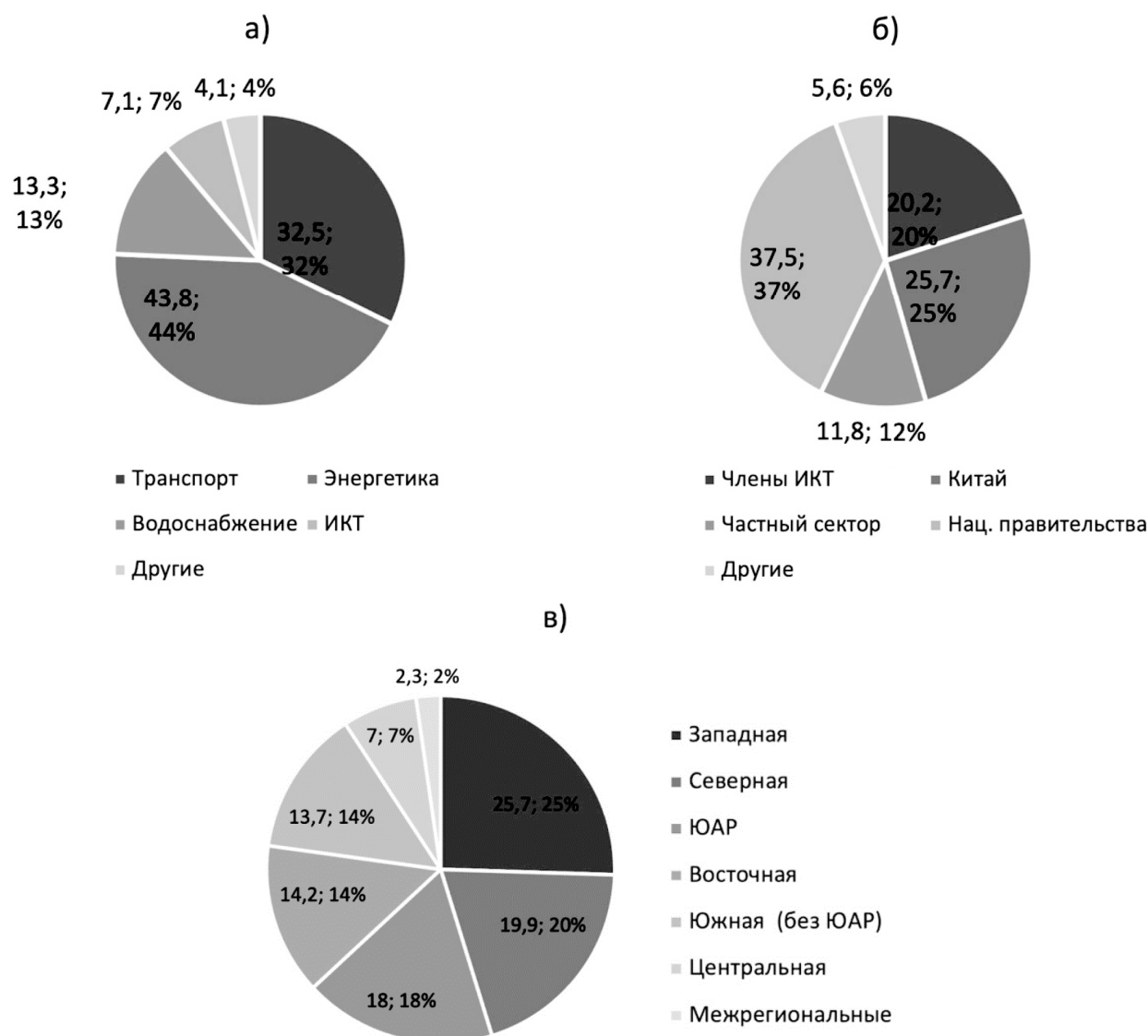


Диаграмма. Распределение инвестиций в инфраструктуру Африки в 2018 г., \$ млрд, %: а) по секторам приложения; б) по источникам поступления; в) по регионам.

Diagram. Investments distribution in infrastructure of Africa, 2018, \$ billion, %: а) by sector; б) by source; в) by region.

Составлено и рассчитано по: [11].

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СТРАНАХ ВОСТОЧНОЙ АФРИКИ

Стремительный экономический и демографический рост Восточной Африки в последние десятилетия обостряет транспортные проблемы в регионе.

Многие страны Восточной Африки внутриконтинентальные и не имеют выхода к морю. Поэтому основные торговые потоки всего региона идут через морские гавани Джибути, Кении, Танзании и Мозамбика. Крупнейшие морские порты Восточной Африки - это Джибути (Джибути), Момбаса (Кения) и Дар-эс-Салам (Танзания)⁶.

Железные дороги - главное средство доставки грузов между побережьем и глубинными районами континента. По данным ВБ, протяженность ж/д линий в Восточной Африке составляет 15,4 тыс. км. На ее территории наиболее протяженные железнодорожные системы располагаются в Мозамбике, Танзании и Зим-

⁶ Ports Database. Africa Infrastructure Knowledge programme. African Development Bank Group. 2014. <http://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/jfwkqrf/ports-database-2014> (accessed 20.09.2020)

бабве. Однако наибольшую плотность железнодорожных коммуникаций в расчете одного км дорог на тысячу кв. км территории имеют Джибути и Малави. В Бурунди, на Коморских островах и Маврикии, в Руанде и Сомали полностью отсутствуют действующие ж/д коммуникации (см. табл.).

Значительная нагрузка ложится на автомобильный транспорт, который активно используется для транспортировки пассажиров и грузов до территорий, не охваченных ж/д сетью.

В среднем, в странах континента на автомобильный транспорт приходится порядка 80% грузовых и более 90% пассажирских наземных перевозок [14]. Общая протяженность автодорог в Восточной Африке составляет 650,4 тыс. км, наиболее развитые системы расположены в Кении, Эфиопии и Зимбабве. В свою очередь, наибольшая плотность автодорожной сети выявлена в странах с небольшой территорией: Сейшельские и Коморские острова, Маврикий, Бурунди (см. табл.).

Через страны региона проходят участки четырех трансафриканских шоссе (*Trans-African Highway* - ТАН): • Каир - Габороне - Кейптаун; • Нджамена - Джибути; • Лагос - Момбаса; • Бейра - Лобито.

Общая проектная длина этих магистралей на территории Восточной Африки составляет 9932 км, из которых 83% дорог уже функционирует [13].

Таблица. **Транспортная инфраструктура Восточной Африки**
Table. **Transport infrastructure in East Africa**

Страна	Железные дороги, км	Плотность железных дорог, км / тыс. кв. км территории	Авто-дороги, км	Плотность автодорог, км / тыс. кв. км территории	Длина трубопроводов, км	Аэропорты, ед.	Порты, ед. ⁷
Бурунди	0	0	12322	479,8	0	1	1
Джибути	781	33,7	3065	132,2	0	1	2
Замбия	1273	1,7	40454	54,4	771	6	1
Зимбабве	2583	6,7	97267	251,4	270	4	4
Кения	1917	3,4	160878	282,7	1436	10	15
Коморские острова	0	0	880	472,9	0	5	9
Маврикий	0	0	2149	1058,6	0	2	2
Мадагаскар	854	1,5	31640	54,4	0	12	17
Малави	797	8,5	15450	163,9	0	3	5
Мозамбик	3116	4,0	31083	39,5	1250	12	12
Руанда	0	0	4700	190,5	0	1	3
Сейшельские острова	0	0	526	1143,4	0	2	2
Сомали	0	0	22100	35,2	0	7	5
Танзания	2600	2,9	86472	97,6	1210	12	25
Уганда	259	1,3	20000	99,7	0	4	2
Эритрея	306	3,0	4010	39,7	0	1	2
Эфиопия	659	0,7	110414	110,4	0	6	1
Юж. Судан	248	0,4	7000	10,9	0	0	0

Составлено по: [7; 8; 9; 10; 11].

Наибольшее количество постоянно действующих аэродромов находится в Мозамбике, на Мадагаскаре и в Танзании (по 12 в каждой стране). Однако лидерами по объему пассажирского и грузового авиапотока были аэропорты Эфиопии (6,2 млн чел. / 951 млн т км⁸), Кении (4,8 млн чел. / 281 млн т км), Танзании (1,5 млн чел. / 2,3 млн т км) и Руанды (0,6 млн чел. / 20,7 млн т км)⁹. Крупнейшие международные авиаци-

⁷ При расчете учитывались морские и внутренние водные порты (прим. авт.).

⁸ Данные на 2014 г. (прим. авт.).

⁹ AFDB Socio Economic Database. Africa Information Highway. African Development Bank Group. <https://dataportal.opendataforafrica.org/nbyenxf/afdb-socio-economic-database-1960-2021> (accessed 22.11.2020)

онными гаванями в регионе - *Jomo Kenyatta International Airport* в Найроби (Кения) и *Addis Ababa Bole International Airport* в Аддис-Абебе (Эфиопия) [3].

Лишь в 5 странах Восточной Африки есть трубопроводные коммуникации: в Кении, Мозамбике, Танзании, Замбии и Зимбабве (см. табл.). Начиная с середины прошлого века, стимулом для расширения сети трубопроводов в Африке стали не только мировой спрос на углеводороды, но и внутренний дефицит электроэнергии в отдельных странах континента [5].

В Восточной Африке в проектной стадии находится инициатива по строительству трубопроводной инфраструктуры от г. Элдорет (Кения) в сторону г. Кампала (Уганда) и далее в г. Кигали (Руанда). На этапе планирования находится проект по созданию трубопроводной линии, которая свяжет столицу Южного Судана г. Джуба с кенийским побережьем в порте Ламу.

Также правительства Эфиопии и Южного Судана заключили ряд договоренностей о намерениях по строительству трубопроводной инфраструктуры, которая в перспективе должна связать эти страны с побережьем Джибути [6]. Однако начавшееся в 2020 г. вооруженное противостояние между федеральным правительством Эфиопии и властями автономного региона Тыграй, нестабильные мировые цены на углеводороды, сложный рельеф местности ставят под вопрос жизнеспособность этого долгосрочного, капиталоемкого проекта.

В регионе располагается район Великих африканских озер, что обуславливает широкое использование внутреннего водного транспорта. Судходство развито в акватории озер Виктория, Танганьика и Ньяса: это позволяет обеспечить дополнительную коммуникацию между государствами Восточной Африки. Однако, по мнению экспертов Африканского банка развития, роль речной и озерной портовой инфраструктуры недооценена и именно внутренневодный транспорт, учитывая его экологичность и экономичность, по сравнению с другими видами внутриконтинентальных коммуникаций, имеет серьезный потенциал для развития [10].

Анализ статистических данных позволяет сделать вывод о том, что среди стран региона наибольшие сложности в области транспорта испытывает Южный Судан. Страна не имеет выхода к морю и на ее территории существует лишь 245 км ж/д линий и 7 тыс. км автодорог, а постоянно действующая авиационная инфраструктура отсутствует. Этого крайне недостаточно, чтобы обеспечить транспортом население в 12,8 млн человек, проживающих на площади 620 тыс. кв. км. Также серьезную нагрузку на транспортную инфраструктуру, которая катастрофически пострадала в ходе многолетних военных действий, оказывают производство углеводородов (5,3 млн т в 2018 г.), сельскохозяйственный сектор (764 тыс. т). Серьезной проблемой для экономики Южного Судана остается отсутствие эффективных, надежных линий внешне-торговой транспортной коммуникации с мировым рынком [12].

Особую роль в инфраструктурной системе Восточной Африки играют *мультимодальные транспортные коридоры* (МТК), которые соединяют внутриконтинентальные государства с портами соседних стран на побережье Индийского океана. Крупнейшие морские транспортные узлы восточного побережья континента, которые обеспечивают основные внешнеторговые потоки региона и связывают его с мировым рынком, располагаются в Кении и Танзании [7].

К ключевым восточноафриканским проектам МТК можно отнести следующие:

1. Северный мультимодальный транспортный коридор, который подразумевает развитие транспортной инфраструктуры на территории Бурунди, Демократической Республики Конго (ДРК), Кении, Руанды, Южного Судана и Уганды. В рамках проекта идет строительство пограничных пунктов, а также модернизация 560 км автомобильных шоссейных линий и 900 км дорог. Более того, реализуется строительство 180 км ж/д линий и модернизация отдельных участков железнодорожной сети Кении. Этот коридор должен обеспечить адекватное бесперебойное транспортное сообщение между портом Момбаса (Кения) и внутриконтинентальными районами восточной части ДРК, Южным Суданом, Угандой, Руандой и Бурунди.

2. Центральный мультимодальный коридор, в рамках которого должны быть улучшены линии коммуникаций между Бурунди, ДРК, Руандой, Танзанией и Угандой. Идет строительство 7 современных пограничных постов, а также модернизация 176 км автомобильных шоссейных линий и 890 км дорог. В свою очередь, Центральный коридор - альтернатива для вышеупомянутого Северного МТК. Проект должен связать крупный танзанийский порт Дар-эс-Салам со странами, не имеющими выхода к восточному побережью континента: ДРК, Угандой, Руандой, Бурунди.

3. Мультимодальный коридор *LAPSSET*, который подразумевает строительство транспортной инфраструктуры для обеспечения внешнеторговых потребностей внутриконтинентальных стран (в первую оче-

редь Южного Судана и Эфиопии) через порт Ламу на кенийском побережье. В рамках проекта идет поэтапное строительство автодорожных линии от Аддис-Абебы (Эфиопия) и Джубы (Южный Судан) к порту Ламу. Также идет конструирование и углубление самого порта. Коридор *LAPSSET* будет иметь трубопроводную и железнодорожную инфраструктуру, которая свяжет столицу Южного Судана с кенийским побережьем. Подразумевается, что два мультимодальных коридора в Кении (Северный и *LAPSSET*) будут связаны в единую систему.

Необходимо отметить, что столь стремительное развитие транспортных проектов в Восточной Африке требует привлечения значительных средств. В целом, в 2018 г. на развитие всей континентальной транспортной инфраструктуры было привлечено \$32,5 млрд, из них \$19,6 млрд - по линии национальных программ и проектов [11].

Другими источниками денежных поступлений были:

\$6,5 млрд - китайские иностранные инвестиции;

\$3,9 млрд - проекты Инфраструктурного консорциума для Африки;

\$1,9 млрд - иностранные инвестиции (без учета Китая);

\$439 млн - частные инвестиции.

В свою очередь, в 2018 г. 19,1% (\$6,19 млрд) от финансирования континентальных транспортных проектов пришлось на Восточную Африку [11].

За последние годы были заключены крупные сделки в области развития транспортной инфраструктуры региона. В частности, правительства Эфиопии и Джибути организовали совместное строительство железнодорожной линии Аддис-Абеба - Джибути. Была специально создана компания *Ethio-Djibouti Standard Gauge Rail Transport S.C.*, где правительству Эфиопии принадлежит 75%, а правительству Джибути - 25% акций компании. В проекте активно участвовали китайские финансовые структуры: *Exim Bank*, *China Development Bank*, *Industrial and Commercial Bank*. Общая стоимость проекта оценивается в \$4,5 млрд. Строительство вели две китайские компании - *China Railway Group Ltd.* и *China Civil Engineering Construction Corp.* Железная дорога - 759 км - имеет стандартизированную колею 1435 мм [4].

Также было осуществлено многостороннее финансирование (4 транша на сумму \$2,73 млрд к февралю 2018 г.) проекта ж/д линии в Мозамбике и Малави протяженностью 912 км. Дорога пройдет от угольной шахты Моатизе (север Мозамбика) через территорию двух стран до порта Накала (Мозамбик). Дополнительно проект подразумевает модернизацию угольного экспортного терминала в этом порту. Ключевую роль в данной работе играют инвесторы из ЮАР и Японии, АфБР, а также бразильская горнодобывающая компания *Vale S.A.*

Необходимо упомянуть о многосторонней сделке по финансированию (6 траншей на сумму \$1,64 млрд к апрелю 2020 г.) проекта новой электрифицированной железной дороги стандартной колеи от Дар-эс-Салама (Танзания) до Макутупоры (Танзания) протяженностью 541 км. Железнодорожная линия входит в состав Центрального мультимодального коридора, который в ближайшей перспективе свяжет ДРК, Руанду и Бурунди с танзанийским портом Дар-эс-Салам¹⁰.

В последнее десятилетие восточноафриканские авиакомпании смогли привлечь крупные кредиты на закупку техники и транспортных средств. Ключевыми заемщиками выступили американские и европейские банки, которые финансировали закупку продукции корпорации *Boeing*. В частности, необходимо упомянуть долгосрочный кредит (выдан в 2012 г. на 12 лет) в размере \$1,01 млрд, который был предоставлен в равных долях *JP Morgan* и *ING Bank* под гарантию *Export-Import Bank of the United States* для нужд крупнейшего эфиопского авиаперевозчика *Ethiopian Airlines*¹¹. В марте 2014 г. американские банки *JP Morgan* и *Citi* в равных долях предоставили кредит в размере \$841,6 млн под гарантию *Export-Import Bank of the United States* на закупку техники для авиакомпании *Kenya Airways* со сроком погашения займа в 12 лет¹².

В последние десятилетие активное развитие транспортной инфраструктуры Восточной Африки в определенной степени было связано с увеличением внутрирегиональной торговли и подъемом туристического сектора. Однако пандемия *COVID-19* и ее последствия нанесли серьезный удар именно по этим драйве-

¹⁰ Government of Tanzania / Standard Gauge Railway - ECA Covered Loan. Tagmydeals. <https://www.tagmydeals.com/Deals/DealData/11783?title=Government-of-Tanzania-Standard-Gauge-Railway-ECA-Covered-Loan#> (accessed 22.11.2020)

¹¹ Ethiopian Airlines - ECA Backed Export Finance. Tagmydeals. <https://www.tagmydeals.com/Deals/DealData/2591?title=Ethiopian-Airlines-ECA-Backed-Export-Finance> (accessed 20.11.2020)

¹² Kenya Airways - ECA Backed Export Finance. Tagmydeals. <https://www.tagmydeals.com/Deals/DealData/2836?title=Kenya-Airways-ECA-Backed-Export-Finance> (accessed 24.11.2020)

рам роста, что неизбежно оказало и продолжает оказывать негативное воздействие на развитие регионального транспорта (в особенности авиации) [9].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная инфраструктура Восточной Африки в ближайшей перспективе будет развиваться более быстрыми темпами в сравнении с другими регионами континента. В первую очередь, этому будут способствовать поэтапное строительство и модернизация участков Северного, Центрального МТК и проекта *LAPSSET*, которые призваны увеличить внешнеторговый потенциал региона в целом и внутриконтинентальных стран Восточной Африки, в частности. Необходимо учитывать, что экономическая эффективность и возврат вложенных инвестиций в эти капиталоемкие мультимодальные транспортные коридоры напрямую зависит от окончательной и всеобъемлющей реализации вышеупомянутых проектов, что будет способствовать концентрации финансирования в этом направлении.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамова И.О. Африка в современной модели мироустройства: весомый игрок или аутсайдер? *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*, 2018, Т. 11, № 5, с. 6-21. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-6-21>.
2. Абрамова И.О. Мировая экономика в начале XXI века и ее «африканская» составляющая. *Проблемы современной экономики*, 2014, № 3, с. 139-154.
3. Алешин К.А., Баринов А.К., Заноскина Е.Н. Транспорт Африки: планы и возможности. *Азия и Африка сегодня*, 2019, № 3, с. 35-40. DOI: 10.31857/S032150750004068-6.
4. Баринов А.К. Транспортная инфраструктура Эфиопии. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*, 2018, Т. 11, № 5, с. 105-118. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-105-118>.
5. Гончаров Л.В. (отв. ред.). *Производительные силы стран Африки: транспорт*. М., Наука, 1978, 175 с.
6. Калинин Л.Н. Трубопроводный транспорт в странах Восточной Африки: альтернативные проекты. *Ученые записки Института Африки РАН*, 2016, № 2-3 (36-37), с. 44-50.
7. Морозенская Е.В. (отв. ред.). *Африка: пути модернизации экономики*. М., Институт Африки РАН, 2012, 55 с. ISBN: 978-5-91248-112-8.
8. Пашкова Е.В., Тамбо Р.Х.Т. *Государственно-частное партнерство в странах Африки: проблемы и перспективы развития*. М., Макс Пресс, 2018, 70 с. ISBN 978-5-317-06056-5.
9. Тему А.-М.Т., Никольская М.В. Пандемия COVID-19 в Восточной Африке: анализ и перспективы. *Азия и Африка сегодня*, 2020, № 9, с. 22-28. DOI: 10.31857/S032150750010856-3.
10. African development report 2010: ports, logistics, and trade in Africa. African development bank, 2010, pp. 117-120.
11. Infrastructure Financing Trends in Africa - 2018. Abidjan, Côte d'Ivoire: The Infrastructure Consortium for Africa, 2018, 80 p. https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_Trends_in_Africa_-_2018_Final_En.pdf (accessed 11.12.2020)
12. Project appraisal report. Technical assistance for the development of the transport sector: Republic of South Sudan. African Development Bank Group, 2013. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/South_Sudan_-_Technical_Assistance_for_the_Development_of_the_Transport_Sector_Project_-_Appraisal_Report.pdf (accessed 24.12.2020)
13. Sixth session of the committee on trade, regional cooperation and integration: communiqué. UN, ECA committee on Trade, Regional Cooperation and Integration. Oct. 13-15, 2009, Addis Ababa, Ethiopia. <http://hdl.handle.net/10855/5254> (accessed 20.01.2021)
14. Tracking Africa's Progress in Figures. African Development Bank, 2014, 50 p. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Tracking_Africa%E2%80%99s_Progress_in_Figures.pdf (accessed 20.04.21)

REFERENCES

1. Abramova I.O. 2018. Africa in the Modern Model of the World Order: A Powerful Player or an Outsider? *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. No. 5. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-6-21>.
2. Abramova I.O. 2014. Global Economy of the Beginning of the XXI Century and its "African" Component. *Problems of Modern Economy*. No. 3. Moscow. (In Russ.)
3. Aleshin K.A., Barinov A.K., Zanoskina E.N. 2019. Transport in Africa: capabilities and prospect. *Aziya i Afrika segodnya*. No. 3. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750004068-6.
4. Barinov A.K. 2018. Transport Infrastructure in Ethiopia. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. No. 5. Moscow. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-5-105-118>.
5. Goncharov L.V. (ed.). 1978. Productive forces of African countries: transport. Moscow. (In Russ.)
6. Kalinichenko L.N. 2016. East Africa pipeline transport: alternative projects. *Journal of the Institute for African Studies*. No. 2-3(36-37). Moscow. (In Russ.)

7. Morozenskaya E.V. (ed.). 2012. *Economic Infrastructure in Africa*. Moscow: Institute for African Studies RAS. (In Russ.). ISBN: 978-5-91248-112-8.
8. Pashkova E.V., Tambo R.H.T. 2018. *Public-private partnership in African countries: problems and development prospects*. Moscow: MAKS Press. (In Russ.). ISBN 978-5-317-06056-5.
9. Temu A.-M.T., Nikolskaya M.V. 2020. COVID-19 pandemic in East Africa: analysis and prospects. *Aziya i Afrika segodnya*. No. 9. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750010856-3.
10. African development report 2010: ports, logistics, and trade in Africa. African development bank, 2010, 117-120 pp.
11. Infrastructure Financing Trends in Africa - 2018. Abidjan, Côte d'Ivoire: The Infrastructure Consortium for Africa, 2018, p. 80. https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2018/ICA_Infrastructure_Financing_Trends_in_Africa_-_2018_Final_En.pdf (accessed 11.12.2020)
12. Project appraisal report. Technical assistance for the development of the transport sector: Republic of South Sudan. African Development Bank Group, 2013. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/South_Sudan_-_Technical_Assistance_for_the_Development_of_the_Transport_Sector_Project_-_Appraisal_Report.pdf (accessed 24.12.2020)
13. Sixth session of the committee on trade, regional cooperation and integration: communiqué. UN, ECA committee on Trade, Regional Cooperation and Integration. Oct. 13-15, 2009, Addis Ababa, Ethiopia. <http://hdl.handle.net/10855/5254> (accessed 20.01.2021)
14. Tracking Africa's Progress in Figures. African Development Bank, 2014, 50 p. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/TrackingAfrica%E2%80%99s_Progress_in_Figures.pdf (accessed 20.04.21)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Баринов Андрей Константинович, м.н.с. Центра глобальных и стратегических исследований, Институт Африки РАН, Москва, Россия.

Andrey K. Barinov, Junior Researcher, Centre for Global and Strategic Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Шарова Анна Юрьевна, кандидат экономических наук, ст.н.с. Центра глобальных и стратегических исследований, Институт Африки РАН, Москва, Россия.

Anna Yu. Sharova, PhD (Economics), Senior Researcher, Centre for Global and Strategic Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
19.03.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
12.04.2021

Принята к публикации (Accepted)
31.05.2021

«Другие африканцы»: кенийская диаспора Великобритании

© Карпов Г.А.^а, 2021

^а Институт Африки РАН, Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0001-7439-0927; gkarpov86@mail.ru

Резюме. Статья посвящена изучению кенийской диаспоры современной Великобритании. Исследование содержит подробные сведения о предыстории, основных причинах и каналах миграции кенийцев в Великобританию. Главный акцент сделан на изучении специфики выходцев из Кении, их этнического состава, половозрастной структуры, социально-экономическим показателям.

Особое внимание уделено анализу практики материальной помощи британских кенийцев их близким в Кении. Они регулярно контактируют друг с другом, поддерживая прочные связи. Денежные переводы частных лиц из-за рубежа служат одним из основных источников притока инвестиций в кенийскую экономику в 2000-2010-х гг. Миграция в Великобританию многими кенийцами рассматривается как мера временная и вынужденная, не исключающая вероятность возвращения на историческую родину.

По характеру расселения, уровню рождаемости, материальному благосостоянию и степени успешности выходцы из Кении близки южноазиатским диаспорам Соединенного Королевства. Доходы британских кенийцев нередко даже превышают средние по Великобритании данные. Абсолютное большинство кенийцев имеют индийское происхождение. В Кении они были британскими подданными и после начала политики африканизации в этой стране были вынуждены в 1960-1980-х гг. массово иммигрировать в бывшую метрополию.

Иммиграция кенийцев африканского происхождения началась позднее, в 1990-2000-х гг., и была обусловлена ухудшением экономической и политической ситуации в стране. Образование, приверженность христианству и владение английским языком вместе с общей лояльностью британской культуре способствуют быстрой и безболезненной интеграции кенийцев в принимающее общество.

Ключевые слова: Великобритания, Индия, Кения, иммиграция, интеграция, кенийская диаспора, африканизация

Для цитирования: Карпов Г.А. «Другие африканцы»: кенийская диаспора Великобритании. *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 47-53. DOI: 10.31857/S032150750014440-6

«Other Africans»: Kenyan diaspora in Great Britain

© Grigory A. Karpov ^а, 2021

^а Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0001-7439-0927; gkarpov86@mail.ru

Abstract. The article is devoted to the study of the Kenyan diaspora of modern Great Britain. The study provides details on the background, main reasons and channels of migration of Kenyans to the UK. The main emphasis is placed on the study of the specifics of immigrants from Kenya, their ethnic composition, gender and age structure, socio-economic indicators.

By the end of the colonial era, a de facto regime of racial segregation had been established in Kenya. The main ethnic groups - Europeans, Indians and Africans - actually lived in closed enclaves. It was Europeans and South Asians who made up the backbone of postcolonial migration from this African country. The process of Africanization in the young Kenyan state provoked the massive migration of Indian Kenyans to Great Britain in the 1960-1970s.

Particular attention is paid to the analysis of the practice of material assistance of British Kenyans to their relatives in Kenya. They are in regular contact with each other, maintaining strong bonds. Private remittances from abroad are one of the main sources of investment in the Kenyan economy in the 2000s and 2010s. Migration to the UK is seen by many Kenyans as a temporary and forced measure, which does not exclude the possibility of returning to their historical homeland.

By the nature of settlement, birth rate, material well-being and the degree of success, immigrants from Kenya are close to the South Asian diasporas in the United Kingdom. An education, proficiency in English, together with a general loyalty to British culture, contributes to the rapid and painless integration of Kenyans into the host society.

Keywords: Great Britain, India, Kenya, immigration, integration, Kenyan diaspora, Africanization

For citation: Karpov G.A. «Other Africans»: Kenyan diaspora in Great Britain. *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. P. 47-53. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750014440-6

ВВЕДЕНИЕ

Кенийская диаспора Великобритании зародилась в 1960-х гг. Она служит примером интересного миграционного процесса постколониальной эпохи.

Первой волной мигрантов из Кении на Туманный Альбион в 1960-1980-х гг. были не собственно африканцы, а лица южноазиатского (индийского) происхождения, потомки выходцев из Британской Индии. Лишь позднее, в 1990-х и 2000-х гг. и в гораздо меньшем объеме, к ним присоединились мигранты африканского происхождения. В этом аспекте кенийцы схожи с южноафриканской диаспорой Соединенного Королевства, где большая часть приезжих тоже имеет неафриканские (британские и европейские) корни.

Применительно к таким мигрантам из Восточной Африки можно встретить термин «дважды мигранты» (*twice migrants*), определяющий их путь миграции: в колониальный период британской истории они прибывали на Африканский континент из Южной Азии, а в постколониальную эпоху были вынуждены эмигрировать оттуда уже в Великобританию¹.

В настоящее время на Британских островах проживает не менее 140 тыс. выходцев из Кении и их потомков во втором-третьем поколении². Из них только около 15 тыс. - это представители местного африканского населения [4]. Численность и активность британских кенийцев делает их одним из наиболее влиятельных и заметных африканских сообществ страны. Анализируя перипетии миграционной судьбы британских кенийцев, мы постараемся осветить наиболее существенные факторы и обстоятельства, повлиявшие на формирование данной диаспоры в ее современном виде.

Оценка ее двойственного (индийского и африканского) базиса в содержательной части обязывает нас обратиться к колониальным истокам миграционного «котла», которым предстала Восточная Африка к началу распада этой части Британской империи в 1950-1960-х гг.

ПОСРЕДНИЧЕСКОЕ МЕНЬШИНСТВО

Следы пребывания южноазиатских мигрантов, главным образом, торговцев из Индии, на побережье Восточной Африки прослеживаются с I в. н.э. С началом Нового времени португальские и затем британские колонизаторы упорядочили и расширили это присутствие [1]. Увеличение числа выходцев из Индии произошло в середине и второй половине XIX в., что было обусловлено, в том числе, открытием британского консульства на Занзибаре в 1840-х гг.

К концу XIX в., проживая главным образом в прибрежных городах (Момбаса и др.), весьма немногочисленные (около 6 тыс. человек) индийские переселенцы занимались коммерческими делами, активно участвовали в управлении таможней, не чурались ростовщичества, оказания финансовых услуг, вплоть до работорговли. Общий торговый оборот Восточной Африки, оцениваемый к рубежу XIX-XX вв. приблизительно на уровне 1,5 млн фунтов стерлингов в год, осуществлялся при участии индийских коммерсантов [2].

Первые поселения индийцев в глубине материка датируются началом XIX вв., в частности, община в Багамои (современная Танзания) была образована в 1815 г. В конце XIX - первой половине XX вв. в Восточную и Южную Африку переселилось несколько сотен тысяч индийцев, главным образом, из Гуджарата и Пенджаба.

Приезжие привлекались в качестве наемных рабочих (например, для строительства железной дороги Кения-Уганда в 1896-1901 гг.), занимались привычной им торговлей, служили в колониальной администрации. Развитие железнодорожной сети привело к созданию индийскими купцами торговых форпостов, на основе которых позднее появились многие полноценные поселения и города - Мачакос, Кикуйю, Кибвеса. Найроби, столица Восточно-Африканского протектората Британской империи (1895-1920 гг.), будущая столица независимой Кении, возникла как станция снабжения, организованная для строительства Угандийской железной дороги, с развернувшимся рядом индийским базаром [3].

Массовая миграция индийцев в Восточную Африку в конце XIX - начале XX вв. имела местную социально-экономическую подоплеку. В этот период северо-западные районы Индии постигла серия засух, что вызвало обнищание сельских жителей, голод, гибель нескольких миллионов человек и, как следствие, отток активного населения. Религиозный фактор благоприятствовал, в первую очередь, мусульманской (исмаилитской) миграции из Южной Азии. Адепты секты исмаилитов Ага-хана с 1860-х гг. стремились обособиться от братьев по вере, особенно, после 1866 г., когда британские власти даровали лидеру данной группы право управления религиозными общинами своих приверженцев. Для исмаилитов были характерны за-

¹ Twice migrants: African Asian migration to the UK. Striking women. Migration. <https://www.striking-women.org/module/map-major-south-asian-migration-flows/twice-migrants-african-asian-migration-uk> (accessed 30.03.2021)

² 2011 Census: Country of birth (expanded), regions in England and Wales. Office for National Statistics. 2011.

метные доктринальные особенности, которые стимулировали развитие деловой активности, в частности, концепция неограниченной свободы воли и отказ от детерминизма [2, pp. 442-443].

По социальной иерархии южноазиатские мигранты находились тогда в Кении посередине между европейцами и совершенно бесправным африканским населением.

Британские колониальные власти видели в индийцах своеобразное «посредническое меньшинство» (*middleman minority*) при взаимодействии с местными жителями. При этом никаких ограничений на предпринимательскую деятельность приезжих и африканцев британцы не накладывали [1, p. 741]. В результате такого подхода отдельным представителям индийских общин к началу XX в. удалось организовать в Кении целые торгово-промышленные конгломераты.

К примеру, уроженец Гуджарата - Аллидина Вишрам, прибыв на Занзибар в 1863 г. в возрасте 12 лет, к 1910-м гг. владел более 200 магазинами и торговыми точками, слыл крупнейшим поставщиком слоновой кости на восточноафриканском побережье, имел в собственности маслобойни, лесопилки, фабрики по производству соды, мебели, джина, сахара, хлопка, 7 крупных плантаций [4].

Торговцы индийского происхождения не замыкались только на одном направлении деятельности, а старались инвестировать накопленные активы в реальный промышленный капитал. Семьи Чандариас, Мадхвани, Мехта, начиная буквально с самых низов (курьерами, разносчиками, мелкими уличными торговцами), к 1950-м гг. владели металлургическими заводами и промышленными предприятиями по производству пластмассовых изделий, сахара, пива, мыла и т.п.

В 1950 г. в Кении проживало около 30 тыс. европейцев, 135 тыс. выходцев из Южной Азии и приблизительно 5,2 млн африканцев. Отношения, сложившиеся между тремя основными группами населения, нельзя было назвать безоблачными. Фактически, хотя и без официального объявления, в стране был установлен жесткий режим расовой сегрегации, очень схожий с апартеидом в ЮАР. Наиболее удобные сельскохозяйственные земли британские власти распределяли, в первую очередь, среди европейских поселенцев (в т.ч., приехавших из Южной Африки). Кенийцы южноазиатского происхождения не допускали в свой круг общения местных африканцев. Британцы, в свою очередь, отказывали индийцам в праве на суд присяжных и равной социальной поддержке из бюджета, а с африканцев собирали особый «налог на хижины» (*hut tax*). Вспыхнувшее против европейцев в первой половине 1950-х гг. восстание африканцев, известное как «мау-мау», запомнилось очевидцам проявлениями крайней жестокости с обеих сторон [2, pp. 448-454].

С таким неоднозначным бэкграундом кенийские индийцы встретили распад Британской империи. К началу постколониальных времен связи с исторической родиной были у них по большей части утрачены. Как бы они не стремились во внешних атрибутах быть похожими на колонизаторов, таковыми сами европейцы их никогда не признавали. Отношения же с коренными африканцами были в лучшем случае прохладными. При этом уровень жизни, профессиональные и деловые качества, занимаемое место в локальной колониальной экономике и непростой системе имперского управления все-таки обеспечивали им большее сходство с британцами, чем с подданными Короны в Южной Азии или местным населением.

МИГРАЦИЯ ПОДДАННЫХ КОРОНЫ

Кения стала независимым государством в 1963 г., и южноазиатским мигрантам было предложено в течение 2 лет получить кенийское гражданство взамен британского подданства. Большинство из них выбрали британские паспорта и по мере введения ограничительных мер для неграждан были вынуждены эмигрировать. Из примерно 185 тыс. индийцев и 42 тыс. британцев, проживавших на тот момент в Кении, не многим более 20 тыс. в установленный срок подали заявления на получение кенийского гражданства. Но даже не все они впоследствии смогли его получить, потому что кенийские власти на местах этому всячески препятствовали.

В правящих кругах Кении того периода идея натурализации жителей южноазиатского происхождения встречала мощное противодействие. На этой почве получил распространение термин на суахили - «вахинди» (*wahindi*), обозначающий кенийцев индийского происхождения [1, pp. 747-748].

По кенийскому Закону о миграции 1967 г. (*The Kenyan Immigration Act, 1967*), для всех лиц без кенийского гражданства было введено правило обязательного получения разрешения на работу. Закон о торговле (*Trade Licensing Act*), принятый в том же году, ограничил территорию страны, где неграждане Кении могли заниматься этой деятельностью.

Выходцев из Южной Азии начали увольнять с государственной службы, заменяя местными кадрами. Это был очень болезненный процесс африканизации, вылившийся в фактическое «выдавливание» индийцев из всех сфер жизни Кении (бизнеса, правоохранительных органов, государственного управления, образования, медицины и т.п.).

К началу 1967 г. в Великобританию ежемесячно стало прибывать около 1 тыс. мигрантов из Кении. Во второй половине 1960-х - начале 1970-х гг. на Туманный Альбион переселялись 6-7 тыс. индийских ке-

нийцев ежегодно [5]. Пик их миграции пришелся на рубеж 1960-1970-х гг., когда Кению покинуло несколько десятков тысяч человек, имевших неафриканские корни [6]. Британское подданство дало возможность индийцам относительно легко эмигрировать из Кении в Великобританию. До принятия Закона о миграции 1968 г. (*Commonwealth Immigrants Act, 1968*) они не сталкивались с официальными ограничениями на въезд в Соединенное Королевство, а позднее могли претендовать на приезд по квоте на востребованных специалистов.

В общей сложности, численность жителей, имевших индийское происхождение, в 5 странах (Кения, Уганда, Танзания, Замбия, Малави) упала с 345 тыс. в 1968 г. до примерно 85 тыс. к 1984 г. (в Кении - не более 40 тыс.). В 2009 г. южноазиатская диаспора страны самими кенийскими властями оценивалась приблизительно всего в 46 тыс. человек [1, p. 737].

Предпринимательский и управленческий потенциал индийской диаспоры Кении оказался фактически не востребован в новых постколониальных реалиях и без особых проблем был впитан бывшей метрополией. По данным переписи 1991 г., в Соединенном Королевстве проживало 112 тыс. кенийцев и их потомков. К 2001 г. эта цифра увеличилась до 129 тыс.³

По переписи 2011 г. численность выходцев из Кении и их потомков составляла около 140 тыс. человек. По данным кенийских властей, в Великобритании сейчас проживает не менее 200 тыс. граждан Кении (на легальном и нелегальном положении)⁴. Представители самой кенийской диаспоры дают цифру в 300 тыс. человек⁵.

Абсолютное большинство британских кенийцев - это мигранты индийского происхождения. В 1990-2000-х гг. в связи с ухудшением социально-экономической обстановки и межэтнических взаимоотношений в Кении обозначился поток мигрантов, имеющих африканские корни [6]. К середине 2010-х гг. их общее число не превышало 14 тыс. человек. Согласно релизу, выпущенному Государственной службой статистики Великобритании в июне 2020 г., эта цифра возросла до 15 тыс. человек⁶.

Сами приезжие из Кении в списке причин приезда в Соединенное Королевство в первую очередь указывают поиск работы (31,1%) и обучение (25,2%), заметны воссоединение семей (16,8%) и устройство на работу (11,7%).

За период с 2005 по 2015 гг. кенийцы получили в Великобритании 18 972 вида на жительство. Пиковые значения (более 2 тыс. в год) наблюдались в 2004 г., 2005 г. и 2010 г. Наименьшее число разрешений на проживание было выдано кенийцам в 2012 г. (886), 2014 г. (651) и 2015 г. (542). Эти цифры вполне укладываются в общий тренд снижения сокращения африканской миграции в Великобритании в 2000-2010-х гг. Наиболее часто основаниями для получения вида на жительство кенийцами служили трудовая занятость, длительность пребывания в стране, воссоединение семей (примерно четверть всех выданных видов на жительство приходится на детей)⁷.

За кенийцами не замечалась высокая активность в подаче заявлений на предоставление убежища. С 2001 по 2016 гг. на рассмотрение поступило 2 187 заявки, с явной тенденцией к снижению (в 2001-2003 гг. поступало примерно по 200-300 обращений в год, к 2014-2016 гг. - не более 100 заявок). Положительное решение за 16 лет британские власти приняли только в отношении 404 заявителей. Очевидно, что ни в масштабах диаспоры, ни в масштабах страны данные цифры существенными не представляются⁸.

С 1990 по 2016 гг. британское подданство получили 32 тыс. кенийцев. Максимальных значений (1-2 тыс. в год) этот процесс достигал в 2000-х гг. К 2010-м гг. количество предоставленных документов о гражданстве начало снижаться (около 1 тыс. в год), хотя до показателей 1990-х гг. (около 0,5 тыс. в год) пока не опустилось⁹.

Натурализация на основе брака и длительности пребывания в стране служат кенийцам главными (70% всех случаев) основаниями для получения британского подданства¹⁰. В общем итоге, к 2010-м гг. около 85% кенийцев, проживающих в Великобританию, имели британское гражданство. Великобритания в качестве желаемой цели миграции кенийцев выступает не только в силу исторических связей, но и благодаря

³ Kenya. Born abroad. An immigration map of Britain. *BBC News*, 16 October 2010.

⁴ Diaspora. Kenya High Commission United Kingdom. <https://www.kenyahighcom.org.uk/kenya-uk-relations> (accessed 30.03.2021)

⁵ Harnessing the development potential of Kenyans living in the United Kingdom. International Organization for Migration. Geneva, 2010, p. 3.

⁶ Non-British population in the United Kingdom, excluding some residents in communal establishments, by sex, by nationality. Office for National Statistics. 2020.

⁷ Grants of settlement by country of nationality and category and in-country refusals of settlement. Office for National Statistics. 2016.

⁸ Asylum applications and initial decisions for main applicants, by country of nationality. Office for National Statistics. 2016.

⁹ Citizenship grants by previous country of nationality. Office for National Statistics. 2016.

¹⁰ Ibidem.

английскому языку. Кроме Великобритании среди наиболее популярных маршрутов кенийской эмиграции - США, Канада, Германия и Танзания.

Массовая миграция индийцев из Кении в Великобританию началась в 1960-х гг. и завершилась в 1980-х гг. В 1990-2000-х гг. практически гомогенный состав диаспоры стал более разнообразным за счет притока новых мигрантов: хотя индийцы по-прежнему доминируют, их доля составляет около 90%. Численность диаспоры остается относительно стабильной на протяжении последних 20-30 лет с тенденцией к небольшому естественному росту.

НА НОВОМ МЕСТЕ

Кенийцы неравномерно расселяются по стране. Около половины из них проживает в Лондоне, где они составляют десятую по численности этническую группу, есть заметные общины в других регионах (Юго-Восток и Восточный Мидленд). Основными регионами исхода мигрантов в Кении были Найроби, Рифт-Валли, Ньянза, Западная и Центральная провинция.

Данные опроса 2010 г. свидетельствуют о довольно устойчивом характере кенийской диаспоры, большинство респондентов тогда заявили, что находятся в Великобритании от 5 до 15 лет и прибыли в Великобританию в возрасте от 18 до 35 лет. 32% имеют разрешение на проживание и 14,1% - на работу, 24,3% обладают британским подданством, а 11,5% приехали в страну на обучение¹¹.

Сведения о половозрастной структуре кенийской диаспоры мы можем получить, анализируя результаты социологических исследований. Например, согласно опросу, проведенному в 2010 г., на возрастную группу от 26 до 45 лет приходилось 64,1% участников исследования, от 46 до 50 лет - 15,3%, от 18 до 25 лет - 6,4%. Большинство (58%) респондентов состояли в браке, 28,2% были холостыми, еще 8,9% - в разводе. Более половины кенийцев - 56,4% - имели, как минимум, одного несовершеннолетнего ребенка, из них 29,4% имели двух детей.

Индийцы кенийской диаспоры отличаются высоким уровнем образования. Треть (30,8%) лиц трудоспособного возраста имеют степень бакалавра, еще треть (30,8%) - магистра, у каждого шестого (15,4%) - среднее специальное образование, а 2,6% вообще могут похвастаться степенью *PhD*.

Спектр специальностей, которые можно встретить среди приезжих из Кении, чрезвычайно широк - бизнес-администрирование, экономика и финансы, здравоохранение, СМИ, ИТ-сфера, социальная работа и пр. Если обратиться к показателям занятости, можно обнаружить, что выходцам из Кении не чужда предпринимательская жилка. 11,5% трудоспособных кенийцев работают на себя, 65,4% числятся наемными сотрудниками, каждый десятый находится в поиске работы, а 9% - студенты.

В абсолютном большинстве британские кенийцы работают по полученной специальности, в т.ч. 25,6% - менее 4 лет, 29,5% - от 5 до 10 лет, 26,9% - 10-15 лет. Сферы, где они находят применение своему образованию и навыкам, достаточно разнообразны - в области здравоохранения и социальной работы трудится 25,6% кенийцев, в общественной сфере - 20,5%, в секторе логистики и связи - 11,5%, в образовании и отрасли финансовых услуг - по 9%, соответственно¹².

Подавляющее большинство (до 90%) выходцев из Кении идентифицируют себя как христиане. В ходе опроса 2010 г. 86% кенийцев-христиан отметили, что религия занимает в их жизни очень важное место, не менее 80% респондентов посещают церковь не реже одного раза в неделю. Особой популярностью в кенийской диаспоре пользуются церкви пятидесятников. В Великобритании насчитывается несколько десятков кенийских пятидесятнических церквей, их число и численность прихожан постоянно увеличиваются [7].

В Великобритании действует множество общественных объединений британских кенийцев. К наиболее крупным структурам можно отнести «Ассоциацию кенийской диаспоры Великобритании» (*Kenya Diaspora UK Association*)¹³, «Кенийскую диаспору» (*Kenyan Diaspora Organisation*)¹⁴, «Кенийское общество» (*Kenya Society*)¹⁵.

При этом диаспора в Великобритании самими кенийцами не рассматривается как совершенно независимый субъект. Миграция в Соединенное Королевство для многих из них была лишь шагом на пути повышения благосостояния и улучшения социально-экономического положения. 70% работающих кенийцев на вопрос о желании вернуться в страну исхода отвечают утвердительно (правда, без конкретики по части сроков), причем независимо от наличия и или отсутствия британского гражданства.

¹¹ Harnessing the development potential of Kenyans living in the United Kingdom..., p. 10.

¹² Ibid., pp. 11-12.

¹³ Kenya Diaspora UK Association. <https://www.kenyadiasporauk.org> (accessed 30.03.2021)

¹⁴ Kenyan Diaspora Organisation. <http://rva.org.uk/organisation/kenyandiasporaorgani> (accessed 30.03.2021)

¹⁵ Kenya Society. <https://kenyasociety.org> (accessed 30.03.2021)

ДЕНЬГИ - К ДЕНЬГАМ

Принимая во внимание вышеперечисленную специфику кенийской диаспоры - относительно высокий процент трудоспособного населения, хорошее образование, свободное владение английским языком, доминирование в составе людей с индийскими корнями - показатели среднего дохода на семью, приведенные ниже, не выглядят неожиданными.

По ситуации на 2009 г., средний годовой доход штатного квалифицированного сотрудника в Великобритании составлял 25 тыс. ф.ст., среднедушевой доход был равен 14,8 тыс. ф.ст., а доход на семью (домохозяйство), состоящую из двух человек, не превышал 29,7 тыс. ф.ст. в год. Среди работающих британских кенийцев, между тем, 32% свой семейный годовой доход определили в диапазоне от 21 тыс. до 30 тыс. ф.ст., 22% - от 11 тыс. до 20 тыс., 15% - от 31 тыс. до 40 тыс., 10% - от 41 тыс. до 50 тыс., а 9% - вообще свыше 51 тыс. ф.ст. Крайне высокими выглядят и сведения о владении имуществом и бизнесом. Около 37% выходцев из Кении инвестировали в Великобританию, из них для 77% - это была недвижимость, 22% - бизнес, около 1% - автомобиль¹⁶. Таким образом, на общем для страны уровне кенийская диаспора представляется весьма обеспеченной.

Денежные переводы родственников из-за рубежа были и, вероятнее всего, останутся на ближайшие десятилетия одним из основных способов поддержки небогатых кенийских семей в стране исхода. Причем этот источник финансов растет. Например, в 2008-2009 гг. в Кению посредством официальных денежных переводов собственно африканцам и оставшимся в стране немногочисленным индийцам ежегодно поступало из-за рубежа \$1,6 млрд, что составляло 4,9% ВВП страны. Примем во внимание, что это было время мирового экономического кризиса, и несмотря на это объем транзакций оставался стабильным.

По данным на 2006 г., половина (51%) всех переводов поступала из Великобритании, пятая часть (19%) - из США (хотя там проживало примерно в 3 раза меньше кенийцев, чем на Туманном Альбионе), 7% - из Канады, 6% - из Танзании (где на тот момент проживала вторая по численности кенийская диаспора - более 100 тыс. человек), совсем незначительные поступления наблюдались из Германии, Уганды и других стран.

За 2010-е гг. объем переводов, как минимум, удвоился. В частности, только за январь 2021 г. (по данным ЦБ банка Кении) в страну по этому каналу поступило \$278,4 млн, что на 7,3% больше, чем в январе 2020 г. Декабрь 2020 г. в этом отношении был рекордным за всю историю страны (\$299 млн). Всего же за 12 месяцев 2020 г. кенийские диаспоры перевели на историческую родину \$3,1 млрд (на 10,8% больше, чем годом ранее)¹⁷. Изменилась структура денежных переводов по странам. На первом месте по объему пересылаемых денег теперь находятся кенийские общины США (около половины переводов), на втором - ЕС (до четверти объема) [8].

Согласно результатам опроса 2010 г., 87% британских кенийцев регулярно (хотя бы раз в год) отправляли денежные средства в Кению. Из них 32,1% делали это ежемесячно, 26,9% - раз в квартал, 20,5% - чаще одного раза в месяц. Большинство переводов (60%) аккумулируют сумму до 3 тыс. ф.ст. в год.

Рассматривая используемые выходцами из Кении каналы перевода средств, можно увидеть, что абсолютное большинство (87%) обращается к официальным структурам - банки, почта, *Western Union*, *Money Gram*. Для тех, кто использует неофициальные каналы отправки денег (хавалу, например), ключевым фактором такого выбора была стоимость перевода. Главными получателями такой финансовой помощи выступают члены семей, на них приходится 83% всех платежей, остальные переводы - это инвестиции и поддержка местных общин. Соотнеся суммы ежегодного дохода и объем отправляемых в Кению средств, мы можем увидеть, что для многих британских кенийцев такая помощь - существенная нагрузка (от 10% и более) на семейный бюджет.

Обзор инвестиционного потенциала кенийской диаспоры, проведенный в 2018 г., в общих моментах тенденции 2000-2010-х гг. вполне подтвердил. 76% всех денежных переводов на историческую родину по-прежнему отправлялись британскими кенийцами для поддержки близких людей (родственников и друзей).

Из важных изменений 2010-х гг. можно отметить увеличение доли тех выходцев из Кении, кто ежегодно переводит существенные суммы (5 тыс. ф.ст. и более). По данным на 2018 г., 49% кенийцев отправляли до 2,5 тыс. ф.ст. ежегодно, 9% - от 2,5 до 5 тыс., 21% - от 5 до 10 тыс., 21% - более 10 тыс. ф.ст. Причем эти инвестиции, по мнению самих британских кенийцев, могли бы быть значительно выше, если бы власти Кении озаботились созданием благоприятных экономических условий для притока такого рода капитала, снизили уровень коррупции, провели де бюрократизацию экономики¹⁸.

¹⁶ Harnessing the development potential of Kenyans living in the United Kingdom..., p. 10.

¹⁷ Diaspora Remittance up by 7.3%. *Kenya London News*, 24 February 2021.

¹⁸ Understanding the Investment Potential of the Kenyan Diaspora. Results of the Commonwealth Diaspora Investor Survey Country Report. Commonwealth Secretariat. London, 2018, p. 3.

В целом же, такая высокая финансовая активность индийцев не удивительна. Сказываются предпринимательские традиции еще колониальных времен, деловая хватка, трудолюбие и прочные родственные связи.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итог, можно зафиксировать, что британские кенийцы только по формальному признаку принадлежат к африканским диаспорам. По большинству аспектов, начиная от этнического состава и заканчивая уровнем дохода, кенийская диаспора ближе к южноазиатским сообществам Великобритании.

Хорошее знание английского языка, достаточно высокий уровень образования и доходов и, главное, готовность первое время работать на самых непрестижных и низкооплачиваемых позициях способствовали тому, что кенийцы индийского происхождения быстро и безболезненно освоились на новой родине. Их потомки смогли занять достойное положение в бывшей метрополии и добиться значительных успехов в самых различных сферах.

Индийцы из Кении заметны в медицине и медиаиндустрии, среди них много актеров, музыкантов, продюсеров, есть даже ученые, специализирующиеся на естественных и точных науках (например, физик-экспериментатор Тенджиндер Вирди, биологи Ричард Докинз и Алан Рейнер). В политике блестящую карьеру сделали Майкл Беар, занимавший пост лорд-мэра Лондона в 2010-2011 гг., Питер Хайн, известный борец с апартеидом, видный деятель Лейбористской партии, баронесса Уша Прашар, руководившая множеством структур в государственном и частном секторе.

Перспективы кенийской диаспоры Великобритании выглядят при текущем положении дел в межэтнических и межрелигиозных взаимоотношениях вполне позитивно. Кенийцы не предоставляют британским властям сколько-нибудь значимых оснований для беспокойства и, в целом, служат достойным примером этнического меньшинства, которое успешно интегрировалось в принимающее общество.

REFERENCES

1. Dickinson J. 2016. Chronicling Kenyan Asian Diasporic Histories: 'Newcomers', 'Established' Migrants, and the Post-Colonial Practices of Time-Work. Population, *Space and Place*. Vol. 22, Issue 8, p. 740. DOI: 10.1002/psp.1951
2. Kassam A. 2009. In Search of the Good Life: Life-History of a Kenyan Indian Settler. A Sartrean Approach to Biography and History. *History and Anthropology*. Vol. 20, № 4, p. 444. DOI: 10.1080/02757200903272067
3. Himbara D. 1997. The 'Asian question' in East Africa. *African Studies*. Vol. 56, № 1, pp. 7-8. DOI: 10.1080/00020189708707857
4. Khurana A. Bhuj boy turned African trade pioneer. *The Times of India*, 10 January 2015.
5. Hansen R. 1999. The Kenyan Asians, British Politics, and the Commonwealth Immigrants Act, 1968. *The Historical Journal*. Vol. 42, № 3, pp. 816-821. DOI: 10.1017/S0018246X9900864X
6. Kinuthia B.K., Akinyoade A. 2012. Diaspora and development in Kenya: What do we know? *Migration Policy Practice*. Vol. 2, № 2, p. 17.
7. Fesenmyer L. African-initiated Pentecostal churches are on the rise in the UK - what role do they seek to play in wider society? LSE Religion and Global Society, 23 November 2016.
8. Virtual Jamhuri Day 2020 Celebrations for Kenyans in the Diaspora - London/Rome/Paris. *Kenya London News*, 13 December 2020.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Карпов Григорий Алексеевич, кандидат исторических наук, Центр изучения российско-африканских отношений и внешней политики стран Африки, Институт Африки РАН, Москва, Россия.

Grigory A. Karpov, PhD (History), Center for the Study of Russian-African Relations and Foreign Policy of African Countries, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
30.03.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
21.04.2021

Принята к публикации (Accepted)
23.05.2021

Африканские мигранты в Кабо-Верде

© Кривоногов В.П.^а, 2021

^а Сибирский федеральный университет, Красноярск, Россия
ORCID ID: 000-0003-1255-2366; victor950@yandex.ru

Резюме. В статье изложены результаты исследований основных иммигрантских групп Кабо-Верде - выходцев из Африки. Этнографическая экспедиция по изучению современных этнических процессов работала на архипелаге в декабре 2019 - январе 2020 гг.

Выяснилось, что до конца XX в. африканских мигрантов на архипелаге практически не было, до 98-99% населения составляли кабовердианцы (креолы) - потомки африканских рабов, ввозимых на острова до середины XIX в. Современная миграция из африканских стран на архипелаг происходит с начала XXI в., причем мигранты рассматривают Кабо-Верде лишь как промежуточную транзитную зону для дальнейшего переселения в Западную Европу и Северную Америку. К 2010 г. общее количество африканцев достигло 10 тыс. чел. В середине десятилетия правительством страны были приняты жесткие ограничительные антимиграционные законы, приток новых мигрантов из Африки резко сократился.

В настоящее время африканские мигранты в общей массе населения страны составило менее 2%. Исследование позволило выявить половозрастной состав мигрантов, языковые процессы, степень адаптации к местной культуре, социальный и образовательный уровень, степень развития интеграционных и ассимиляционных процессов и другие вопросы, позволяющие сделать выводы о дальнейшем развитии иммигрантских групп в стране.

Ключевые слова: Кабо-Верде, африканские мигранты, современные этнические процессы, демография, языковые процессы, национально-смешанные семьи, интеграция, ассимиляция

Для цитирования: Кривоногов В.П. Африканские мигранты в Кабо-Верде. *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 54-61. DOI: 10.31857/S032150750015800-2

African migrants in Cabo Verde

© Victor P. Krivonogov^a, 2021

^a Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia
ORCID ID: 000-0003-1255-2366; victor950@yandex.ru

Abstract. This article outlines the results of study among main migrant groups of Cabo Verde, nationals of Africa. Ethnographic expedition for studying contemporary ethnic processes worked on the archipelago in December 2019 - January 2020. A comprehensive research method was used, along with examination of written and statistical sources. Interviews with informants and experts and mass-survey of African migrants using representative sample was carried out. It turned out that before XX century there were no African migrants on the archipelago, and up to 98-99% of the population were Cabo Verdeans (creole) - descendants of African slaves that were brought on the islands up to the middle of XIX century.

Modern migration from African countries started only in the beginning of XXI century, but migrants viewed Cabo Verde as a staging point for further resettling into Western Europe and Northern America. In 2010, total number of African settlers achieved 10 thousand people. In the mid-2010s, government passed new laws that heavily restricted migration and the stream of new people from Africa drastically declined. Now African immigrants make up less than 2% of the total population.

This study allowed to find out the age and gender composition of immigrants, language processes, degree of adaptation to local culture, social and educational level of migrants, the degree of development of integration and assimilatory processes and other questions allowing to draw conclusion about the subsequent development of immigrant groups in the country.

Keywords: Cabo Verde, African migrants, contemporary ethnic processes, demographic, language processes, nationally-mixed families, integration, assimilation

For citation: Victor P. Krivonogov. African migrants in Cabo Verde. *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 54-61. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750015800-2

ВВЕДЕНИЕ

В декабре 2019 - январе 2020 гг. состоялась этнографическая экспедиция Сибирского федерального университета в островное государство Кабо-Верде. Состав экспедиции - автор статьи и переводчица, жительница Кабо-Верде, креолка, прекрасно знающая креольский, португальский и русский языки (её мама - русская).

Цель - изучение национальных меньшинств, выходцев из материковой Африки. Выявлялись численность меньшинств, её динамика со времени обретения независимости (1975 г.), миграционные процессы, этноязыковая ситуация, процессы межэтнической интеграции и ассимиляции среди этих меньшинств, их взаимодействие в области языка, культуры, брака с основным населением архипелага - креолами (кабовердианцами).

Изучались разного рода письменные и статистические источники, проводились беседы с информаторами и экспертами, опросы по специальной выборке. Опросный лист включал вопросы, характеризующие современные этнические процессы в этой группе населения. Опросы проводились посемейно; кроме взрослых, опросные листы заполнялись и на детей (со слов родителей). Было составлено 213 опросных листов, что обеспечивает репрезентативность выборки.

Выборка произведена с учетом этнического состава выходцев из материковой Африки, их полового и возрастного состава и характера их расселения по 10 обитаемым островам архипелага. В выборку включены переселенцы из трех стран, ближайших территориально - Гвинеи-Бисау, Сенегала и Гвинеи (Конакри), которые по численности составляют около половины выходцев с материка. Более половины из них проживают на острове Сантьягу, больше всего в столице - городе Прая (ок. 40% всех выходцев из этих стран) [7].

В опрос включены 10% выходцев из названных трех стран, проживающих в Прае (их численность в столице, на основе данных текущего архива Института статистики, мы определили в 2,1 тыс. человек).

НАСЕЛЕНИЕ АРХИПЕЛАГА В XX ВЕКЕ

Общая численность населения архипелага, некогда необитаемого, постоянно росла со времени его открытия в середине XV в. В 1495 г., Португалия объявила архипелаг своей собственностью. Сначала появились переселенцы-португальцы, но затем всё больше нарастала численность и выходцев из разных территорий Африки, что связано с развитием работорговли.

Острова стали перевалочной базой, куда свозись рабы-африканцы с материка, а затем отправлялись в Новый Свет. Часть рабов оставались на архипелаге и использовались португальцами в сельском хозяйстве. Очень быстро выходцы с материка стали основным населением островов, доля португальцев упала до 2-3%. После отмены рабства (1876 г.) постепенно забывались африканские языки, культура, уходило в прошлое разделение на отдельные этнические группы, все стали христианами (в основном, католиками), постепенно появилась новая общность - креолы, или кабовердианцы.

К середине XX в. численность населения островов достигла 165,5 тыс. человек [5, pp. 32-33], из 96,5% составили креолы - вновь сформировавшаяся этническая общность, происходящая из смешения представителей десятков африканских племен (остальные 3,5% - «белые», в основном, португальцы).

Языком общения стал «креулу» - искаженный, упрощенный португальский. Изменялся и антропологический облик креолов - всё большую долю (до 2/3) из них составляли мулаты, происходящие от сожительства португальцев и рабынь-африканок.

Ко времени получения независимости численность архипелага составила 272,5 тыс. человек [2], из которых 1-2% составляли «белые» (в основном португальцы), остальные - креолы.

Когда же здесь появились новые мигранты из Африки?

Мы столкнулись с фактами, когда и в русскоязычных статистических сборниках, и в массе сайтов в Интернете, указывается, что значительную часть населения страны составляют выходцы с материка. Чаще всего упоминают народности *фульбе*, *баланте*, *манджак*, *волоф*, т.е. народы, проживающие в ближайших к архипелагу странах Западной Африки - Гвинеи-Бисау, Сенегале¹, а доля африканских народов - 28% [1; 3, с. 25]. В абсолютных цифрах это означает (на сегодня) от 100 до 150 тыс. человек, т.е. они должны составлять весьма значительный и заметный компонент населения страны.

Однако в самом начале экспедиции выяснилось, что ситуация выглядит совершенно по-иному.

Никаких африканских меньшинств подобной численности в последние 100 лет на островах не было и нет. Совершенно не ясно, каким образом в научную литературу, статистические сборники, в сеть проникли ложные сведения.

Обычно источником информации подобного рода служат переписи населения. С 1975 г. прошло уже 4 переписи, однако, изучив эти материалы в центральной библиотеке страны, мы выяснили, что сведений об этническом составе в них нет. В последней переписи 2010 г. есть лишь сведения о гражданстве населения, из каких стран прибыли иностранцы. Но их численность не достигала даже 3% от населения страны, в т.ч. из Африки - около 2% [6].

Не имея данных переписи об этническом составе населения страны, мы прибегли к иным источникам информации, в частности, провели консультации с экспертами - работниками статистических органов, а

¹ См.: Народонаселение стран мира. Справочник. Москва. 1984. с. 375, 378.

также с информаторами - представителями интеллигенции, в возрасте, позволяющем им знать ситуацию еще со времен португальского господства, т.е. с 1960-х гг.

Выводы оказались неожиданными. Выяснилось, что практически до конца XX в. никаких африканцев здесь не было. В годы после получения независимости Кабо-Верде была одной из самых моноэтнических стран мира - около 1% составляли «белые» (португальцы), а все остальные - это креолы. Сюда не только не ехали мигранты из других стран, наоборот, еще со времен португальского владычества кабовердианцы активно мигрировали в другие страны, чаще всего в Португалию, Гвинею-Бисау, Сенегал, Анголу, Сан-Томе и Принсипи, Бразилию.

Причина этой миграции - регулярно повторяющиеся засухи. Здесь явно ощущается горячее дыхание Сахары. В прошлом засухи приводили к неурожаю, голоду и массовой смертности, особенно в 1940-е гг. [5, pp. 41-42, 47-48]. Уже к началу XXI в. оказалось, что кабовердианцев за рубежом оказалось существенно больше, чем на родине; в разных источниках - до 700-800 тыс. кабовердианцев за рубежом (см., напр.: [3]), в то время как в стране в эти годы численность населения составляла 400-500 тыс. Архипелаг совершенно не привлекал мигрантов почти до конца XX в.

По мнению наших экспертов и информаторов, более или менее заметные миграции из африканских стран начались всего два десятилетия назад и постепенно нарастали. Перепись 2010 г. показала, что численность мигрантов из африканских стран - 10 тыс., или 1,9% от общего населения [7]. Так что ни о каких 28% африканцев, фигурирующих во множестве источников, речь не идет.

Мы попытались выяснить, откуда взялись такие нереальные цифры по африканцам в Кабо-Верде. Точной информации об этом найти не удалось, но мы нашли некоторые сведения, позволяющие выдвинуть предположение о происхождении этого заблуждения.

Изучая статистические показатели по первой половине XX в., мы выяснили, что при португальской власти скрупулёзно подсчитывались не только национальные группы архипелага, но и расовый состав креолов. Их делили на *mixta* (смешанные) и *preta* (чёрные), и численность «чёрных» как раз и составляла 27-33% численности (1930-1945 гг.) [5, pp. 32-33]. При этом и «смешанные» (мулаты), и «чёрные» были одним народом - креолами. Еще в годы власти португальцев в русскоязычном статистическом сборнике эти «чёрные» креолы были названы африканцами [4, с. 25], что и породило путаницу.

После получения независимости делить креолов на смешанных и несмешанных не стали, но 28% несмешанных креолов так и остались «африканцами», а после их вообще разделили на этносы - *фульбе*, *баланте* и *манджак*, и даже приписали им владение языками этих народов [1; 3]. Найти авторов этой ложной информации мне не удалось. Эта трансформация понятий - «чёрные» креолы - африканцы - фульбе, баланте, манджак - лишь предположение, но объяснить иное происхождение этих мифических полутора сотен тысяч африканцев каким-то другим способом не получается.

МОТИВАЦИЯ АФРИКАНСКИХ МИГРАНТОВ И ИХ ЧИСЛЕННОСТЬ

Все наши информаторы, эксперты и консультанты указывают одну и ту же причину неожиданного всплеска миграций на Кабо-Верде из Африки с начала текущего века. Оказалось, что большинство мигрантов вовсе не собираются селиться на островах постоянно. Их цель - получив гражданство Кабо-Верде отправиться дальше - в Западную Европу и Северную Америку.

Наши эксперты сообщили, что до недавнего времени получить гражданство Кабо-Верде было сравнительно нетрудно, а имея его, было легче попасть в богатые страны. Из своих же стран попасть им туда было значительно сложнее и дольше.

Таким образом, африканские мигранты рассматривали Кабо-Верде лишь как транзитную зону для дальнейших миграций, как трамплин, чтобы попасть в конечную точку маршрута. И так происходило до недавнего времени. При этом постоянно прибывающих мигрантов было больше, чем отправляющихся дальше. Для оформления документов на выезд требовалось время, кроме того, многие хотели сначала заработать деньги для дальнейшего путешествия, это задерживало мигрантов на архипелаге, поэтому численность иностранцев-африканцев постоянно росла за 20 лет - почти с нуля до 2%.

Но несколько лет назад все изменилось - получение гражданства власти ограничили, и приток новых мигрантов резко сократился. Поводом введения этих миграционных барьеров, по мнению информаторов, стало участие некоторых мигрантов в криминальном бизнесе, особенно в наркоторговле. В результате, приток мигрантов с материка резко сократился, и общее число мигрантов, находящихся в стране, начало сокращаться.

На 2010 г. граждан иных стран насчитывалось 14,3 тыс. человек [6], достигнув 17,9 тыс. в 2016 г. [7]. Но на этот год мы не нашли разбивки по странам, сюда включены все иностранцы, в т.ч. из Азии, Европы и Америки. К 2018 г., в результате введенных ограничений, общая численность иностранцев упала до уровня 2010 г. - 14,3 тыс., а из стран Африки - снова до 10 тыс., т.е. их стало столько же, сколько было в 2010 г. [7].

Таким образом, можно выделить два периода миграций из Африки. Первый - с начала XXI в. и до середины 2010-х гг. За последние 5 лет ситуация изменилась: резко сократился приток мигрантов, но сократился и выезд за пределы архипелага.

Каким было сальдо миграций в эти два периода? В первый - сальдо было положительным: приезжало больше, чем выезжало, общая численность росла. Во второй период, когда сократился и приток, и отток, выезжавших оказалось больше, сальдо миграций стало отрицательным, общее число африканцев, проживавших в стране, стало сокращаться.

В настоящее время статистика по иностранцам налажена неплохо, но гораздо сложнее определить число африканцев, уже получивших местное гражданство. До введения ограничений их было немалое количество, однако большинство из них тут же подавали документы на выезд в Европу и Северную Америку и покидали страну.

Найти эту статистику выезжающих африканцев в принципе невозможно, т.к. они выезжали официально уже как граждане Кабо-Верде, а значит, терялись в значительном потоке коренных кабовердианцев, которые также массово покидают страну.

Однако мы попытались выяснить число мигрантов, добившихся местного гражданства, по косвенным данным. Наш опрос помог это сделать. Мы отбирали респондентов не по гражданству, а по стране выхода, опрашивали тех, кто имел гражданство, и кто его не имел. Оказалось, что в нашей выборке число африканцев, уже получивших гражданство, составило... всего 4%!

Конечно, любая выборка условна, но всё же можно сделать вывод, что граждан Кабо-Верде среди выходцев из африканских стран даже не в разы, а в десятки раз меньше тех, кто этого гражданства не имеет. И если число вторых составляет всего 1,9% населения страны, то первые исчисляются десятками или даже сотыми долями процента.

Иными словами, практически в составе населения страны особая африканская диаспора не формируется, их слишком мало, приток новых граждан-африканцев практически прекратился, а отток в страны Запада - продолжается, и на формирование более или менее существенной группы шансов нет. Те немногие африканцы, которые получили гражданство и решили остаться в стране, скорее всего, будут быстро ассимилированы уже во втором поколении в силу крайне незначительной численности, а также наличие смешанных браков с креолами. Дети в этих браках чаще определяются как креолы (об этом ниже).

Поскольку местная статистика учитывает только гражданство и не учитывает этническую принадлежность, остается обратиться к результатам нашего опроса.

Всего в нашу выборку попали представители 13 этнических групп. По численности явно доминируют представители народа *фульбе*, которые в этой части Африки именуют себя «фула». Они приехали из всех трёх стран, попавших в нашу выборку. Их оказалось более половины всех опрошенных - 54,9%. Далее, со значительным отрывом следуют *мандинго* (из Гвинеи-Бисау и Сенегала) - 15,5%, и *волоф* (Сенегал) - 14,1%. Остальные этнические группы представлены лишь несколькими мигрантами, среди них *пепель*, *манджак*, *баланте*, *серер*, *сусу*, и др.

Таблица 1. Половозрастной состав мигрантов из Африки (по данным опроса)
Table 1. Gender and age migrant composition of migrants from Africa (according to survey)

Возраст	Мужчины, чел.	Женщины, чел.
55-59	-	1
50-54	3	-
45-49	10	1
40-44	16	5
35-39	25	4
30-34	27	5
25-29	30	10
20-24	8	8
15-19	3	3
10-14	6	1
5-9	9	11
0-4	12	14
Итого	149	63

Составлено автором.

Среди мигрантов значительно преобладают мужчины, в нашей выборке они составили 70%. Женщины самостоятельно практически не едут, чаще это жены, которых привезли мужья. Половозрастная структура африканцев отражает миграционный характер: среди них почти нет пожилых людей (см. табл. 1), довольно мало детей, значительная часть мигрантов не имеют жен, а многие оставили свои семьи на прежней родине.

Среди мигрантов много одиночек, а семьи преобладают малодетные. Средний размер семьи (исключая одиночек) - всего 3,5 чел. Это объясняется и относительной молодостью этих семей (еще не успели родить больше детей), и сознательным избеганием многодетности в связи с неопределенным статусом, проблемами с работой и материальным обеспечением. Многие семейные мигранты еще не привезли свои семьи из стран выхода, хотя живут здесь, порой, уже не один год. Неопределенность положения с гражданством и с работой не способствует воссоединению семей.

О резком сокращении миграций в последние 5 лет говорит анализ возрастной структуры мигрантов. Вопрос нашего опросного листа о времени проживания на архипелаге в соотнесении с возрастом респондентов позволяет сделать вывод, что чаще всего африканцы мигрируют в возрасте 20-24 лет - это самая многочисленная возрастная когорта. Однако по современной возрастной структуре (см. табл. 1) мы видим, что мужчин сейчас почти в 4 раза (точнее, в 3,75) меньше, чем в группе 25-29 лет. Это и указывает на резкое сокращение притока мигрантов в последние годы. Эта разница была бы еще больше, но из группы 25-29 лет многие покинули архипелаг 5-10 лет назад, когда еще не было нынешних миграционных барьеров.

Выше отмечалось, что большинство мигрантов ехали и едут с надеждой продолжить путешествие в развитые страны. Об этом говорят и результаты нашего опроса. Из числа взрослых мигрантов только 14,4% планируют остаться в Кабо-Верде (даже если не получится обрести гражданство - объясняя это тем, что в странах выхода уровень жизни ниже, чем в Кабо-Верде). Еще 9,6% разочаровались в попытках получить гражданство и думают вернуться домой, а подавляющее большинство по-прежнему надеются попасть в Западную Европу и Северную Америку (76%), несмотря на возникшие бюрократические препятствия.

СОЦИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА АФРИКАНСКИХ МИГРАНТОВ

Каковы основные социальные характеристики мигрантов? Об уровне образования говорят такие цифры: 11,1% имеют высшее образование, 50,3% - среднее, 33,4% - начальное, и только 5,2% - неграмотны.

Несмотря на юридическую неопределенность и связанные с этим трудности с поиском работы, жизнь заставляет искать средства к существованию, поэтому безработных почти не встретилось: все чем-то заняты, хотя во многих случаях эта работа не официальная.

Обратимся сначала к мужчинам, которых среди мигрантов большинство. Лишь 0,8% заявили, что на момент опроса не имеют работы. Неквалифицированным трудом заняты 13,7% опрошенных мужчин, чаще это - строители, грузчики, а также сторожа. Квалифицированным трудом заняты 8,6% опрошенных (автомеханики, ремонт техники и т.д.). Еще 6,8% - специалисты с высшим образованием (преподаватели университета, научные сотрудники и др.).

Все остальные, т.е. подавляющее большинство - 70,1% - мелкие торговцы (они нередко гордо именуют себя «бизнесменами»). Их можно условно разделить на две группы - молодежь, которая пока не имеет постоянного торгового места, торгует прямо на улице, с рук (сотовые телефоны, часы, дешевая бижутерия и т.п.). Вторая группа - более солидные и старшие по возрасту мигранты, они имеют на вещевом рынке небольшой постоянный закуток - палатку, где по стенкам развешены их товары, чаще всего одежда. Тут же стоит швейная машинка, за ней сидит сам «бизнесмен», и строчит свои изделия. Шьют на машинке почти исключительно мужчины.

Что касается женщин, то, как говорилось, их намного меньше, и попали сюда они не самостоятельно, а привезены мужьями. Половина из них (ровно 50%) торгуют на вещевом рынке вместе со своими мужьями. Квалифицированным трудом среди них заняты 20,6%. Специалистов с высшим образованием среди женщин обнаружилось 8,8% (среди них встретились учительница, журналистка и др.). Домохозяйками определили себя 14,7% (чаще те, кто имеет маленьких детей), временно не имеют занятия 5,9%.

ЯЗЫКОВЫЕ И ЭТНОКУЛЬТУРНЫЕ ПРОЦЕССЫ У АФРИКАНСКИХ МИГРАНТОВ

Сведения о языке охватывают не только взрослых, но и детей (со слов родителей). Первый вопрос, который задавался респондентам, был вопрос о первом языке, который респондент освоил с рождения. Взрослые родились в странах Западной Африки, поэтому, естественно, первыми языками у них были языки своей национальности или соседнего африканского народа (среди которых они жили). У выходцев из Гвинеи-Бисау встречается также креольский язык этой страны. Он так же, как и на архипелаге, сформировался на основе португальского, однако отличается от местного креольского, т.к. возник и развивался самостоятельно. Из числа детей многие уже давно привезены на архипелаг, а некоторые родились уже здесь, поэтому среди них встречаются и те, для кого креольский язык стал первым.

Всего среди опрошенных 77% назвали первым язык своей национальности, 1,4% - другой африканский язык, 2,3% - два языка - своей национальности и соседней африканской народности, 4,2% - креольский

(Бисау) язык, 1,4% - своей национальности и креольский (Бисау), 2,5% - креольский (местный), 10,3% - своей национальности и креольский (местный).

Если суммировать эти показатели по каждому языку отдельно, язык своей национальности назвали 92%, другого африканского народа - 4,7%, креольский (Бисау) - 5,6%, креольский местный (кабовердианский) - 12,7%.

Между тремя странами, попавшими в выборку, принципиальных различий по этому показателю нет, разве что креольский (Бисау) язык называли только выходцы из Гвинеи-Бисау, среди выходцев из этой страны назвали его в качестве первого 13,9%. По возрастным группам разница в показателе по первому языку видна в том, что местный креольский назван в качестве первого исключительно для детей. Всего он первый для 44,7% детей, в основном, наряду с языком своей национальности.

Вторым был вопрос о степени владения мигрантами языками данного региона. А языков здесь распространено немало. Кроме своего собственного языка, многие знают язык соседнего африканского народа, креольский (Бисау), многие изучали в школах французский, португальский и арабский. Степень владения мигрантами этими языками показывает *табл. 2*.

Таблица 2. Степень владения основными языками региона (по данным опроса, %)
Table 2. Degree of language proficiency (according to survey, %)

Языки	Степень владения языками		
	Владеют свободно	Владеют не свободно, частично	Не владеют
Своей нац-ти	90,2	5,1	4,7
Креольский	48,4	41,3	10,3
Креол.-Бисау	10,1	-	89,9
Португальский	8,9	29,1	62,0
Французский	13,1	25,4	61,5
Английский	2,3	5,2	92,5
Арабский	0,9	21,6	77,5
Другой африканский	13,1	1,4	85,5

Составлено автором.

Разница между тремя странами нашей выборки заключается в лучшем владении португальским и креольским (Бисау) языками выходцами из Гвинеи-Бисау и французским - выходцами из бывших французских колоний Сенегал и Гвинея (Конакри).

Местным креольским лучше овладели выходцы из Гвинеи-Бисау, т.к. он им ближе: они еще на родине учили в школах португальский, да и свой креольский похож на креольский местный. В той или иной степени овладели им 94,1%. Однако выходцы из соседних стран отстали не намного: из Сенегала - 85,9%, из Гвинеи (Конакри) - 85,4%. Не знают местный креольский только те, кто приехал совсем недавно, но уже через год-два его осваивают в той или иной степени. Как говорится, жизнь заставляет, ведь большинство мигрантов заняты в торговле. А там без общения с местными жителями не обойтись.

Знающие арабский язык - это те, кто учил его в мусульманской школе (медресе), причем это не живой арабский разговорный язык, на котором говорят в соседних странах (Марокко и др.), а литературный язык корана. Его используют не для общения, а для чтения молитв.

Читают мигранты, в основном, на трех языках - арабском, португальском (главным образом, из Гвинеи-Бисау) и французском (Сенегал, Гвинея-Конакри). Португальский язык при чтении используют 39,1% опрошенных (выходцы из Гвинеи-Бисау - 58%), французский 34,3% (Сенегал - 62%, Гвинея-Конакри - 64,5%), арабский - 27,2%. Остальные языки реже: английский - 4,1%, креольский - 4,1%, языки народов Западной Африки - 3,6%.

Многие респонденты при чтении используют сразу два и даже три языка, например, французский и арабский, или португальский, французский и английский. Есть и неграмотные - 8,9%.

Креольский язык не имеет литературной и письменной формы. Идея создания письменности на этом языке давно витала в воздухе, но помешали значительные диалектные различия на разных островах. Арабской письменностью владеют те, кто в своих странах учился в медресе, таких оказалось немало.

Большинство выходцев из западноафриканских стран по религии оказались мусульманами - 89,7%, остальные - христиане (католики) - 9,7% (один респондент специалист с высшим образованием, заявил, что он приверженец африканских традиционных культов). Христиане (в основном, выходцы из Гвинеи-Бисау) имеют значительные отличия от мусульман по многим этническим и социальным характеристикам. Среди них больше уроженцев городов, у них выше уровень образования, выше социальный статус (большая

доля специалистов с высшим образованием), они чаще называют родным не язык своей национальности, а креольский (Бисау) язык. Среди них несколько выше, чем у мусульман, доля добившихся местного гражданства и доля желающих остаться в этой стране (хотя тех, кто хотел бы уехать в богатые страны всё же больше, чем тех, кто хочет остаться). Имея общую религию с местным населением, они легче адаптируются к жизни в новой стране.

СЕМЕЙНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И СМЕШАННЫЕ БРАКИ У АФРИКАНСКИХ МИГРАНТОВ

В силу большой диспропорции полов у мигрантов многие мужчины не имеют жен, кроме того, многие приехали без семей, жён оставили на прежнем месте жительства. Некоторая часть нашли жен уже здесь, женились на креолках. У женщин ситуация с брачностью лучше, т.к. большинство приехали сюда вслед за своими мужьями, т.е. вышли замуж еще в стране выхода.

Всего в нашей выборке оказалось 45 одиночек, еще 29 человек живут здесь в одиночестве, но у них есть жены, семьи в стране выхода, 29 семей - однонациональные, еще 3 семьи, в которых мужья имеют жен иной африканской национальности, и 18 семей, образованных с местными креолками. Таким образом, если исключить одиночек, однонациональные семьи составили 36,7%, еще столько же - тоже однонациональные, но разделенные (жены и дети - остались в стране выхода), итого однонациональных - 73,4%, еще 3,8% национально-смешанные, с другими африканскими национальностями, и, наконец, 22,8% - смешанные с местными креолками.

Каждый четвертый женатый мужчина имеет жену креолку - это довольно высокий уровень смешанных браков, несмотря на то, что предпосылок для таких союзов довольно мало. Препятствуют таким бракам, прежде всего, разница в религии. Кроме того, у местных жителей и мигрантов разный менталитет, разное представление и роли мужчин и женщин в семье.

С точки зрения местных женщин, мужчины-мигранты не слишком привлекательны в качестве брачных партнеров: у них весьма неопределенный правовой статус, часто непрестижная работа, низкий уровень доходов. Но и местные женщины, с точки зрения мигрантов-мусульман, ведут себя непривычно: по их мнению, они слишком независимы и легкомысленны, носят слишком открытую одежду, легко относятся к разводам и т.д. Несмотря на серьезные различия во взглядах, такие браки всё же образуются - это проявление процесса межэтнической интеграции, а для мигрантов это открывает дорогу к ассимиляции.

В результате смешанных браков среди мигрантов появилось небольшое количество лиц смешанного происхождения, в основном - это дети. Из числа опрошенных 85,4% имеют в родословной только представителей своей национальности, 7% - кроме своей, еще и других африканских народов, у 0,5% в родословной встретились арабы, а 7% - смешанные с креолами (в основном дети - среди них доля смешанных с креолами составила 19,1%). Эти показатели было бы еще выше, но большинство детей в смешанных семьях причисляются родителями к креолам, а значит, мы их в число респондентов не включали, и опросные листы на них не составляли.

Всего, согласно нашей выборке, в смешанных с креолами семьях отнесены родителями к креольской национальности (к кабовердианцам) 69,3% детей, к национальности отца-мигранта - только 30,7%. Это полностью расходится с мусульманской традицией патрилинейности. Однако, несмотря на мусульманское воспитание многие отцы понимают, что объективно у его детей от матери-креолки больше вероятности стать именно креолами. Да и те, кто причислил детей к своей национальности, скорее, просто высказал своё пожелание, и не факт, что эти дети, подрастая, не осознают себя кабовердианцами. Таким образом, через смешанные браки происходит ассимиляция части мигрантов.

ВЫВОДЫ

В целом, можно констатировать, что мигранты из Африки в Кабо-Верде - это немногочисленная группа, составляющая менее 2% общего населения, и в последнее время наметилась явная тенденция к её сокращению. Появилось это население здесь недавно, в последние 20 лет, и главным мотивом было стремление к транзиту в богатые страны Северной Америки и Западной Европы. Лишь очень незначительная часть собирается остаться в стране, и те, кому это удастся, скорее всего, обречены на быструю ассимиляцию уже во втором поколении.

Законодательное перекрытие лазейки для мигрантов ударило по миграции и ведет к сокращению числа тех немногих, которые здесь еще остались. Несколько тормозит процесс дальнейшего сокращения числа мигрантов и возвращения их на родину то, что в странах выхода их ждет бедность, уровень жизни там ниже, чем на архипелаге. Поэтому некоторые мигранты, даже потеряв надежду на выезд в страны Запада, остаются здесь, находят работу и помогают семьям, оставшимся на материке.

Дальнейшая перспектива африканских мигрантов весьма неопределенна. Если нынешнее антимиграционное законодательство останется таким же строгим, то число мигрантов будет постепенно сокращаться, что и происходит последние несколько лет. Те немногие, которые всё-таки добьются гражданства, существенным компонентом местного населения не станут - они или уедут дальше, как и планируют, или останутся здесь, но при этом быстро ассимилируются креолами. Но их численность в любом случае настолько мала, что заметного влияния на этническую ситуацию в стране они оказать не смогут.

Встречи в ходе экспедиции со многими респондентами и информаторами позволяют предположить, что сделанные в этой статье выводы с определённой степенью условности можно распространить на всех африканских мигрантов в Кабо-Верде (т.е. не только на выходцев из названных трёх стран, и не только в Прае), несмотря на то, что при этом процент нашей выборки падает с солидных 10% до скромных 2%.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Demographics of Cape Verde. https://en.wikipedia.org/wiki/Demographics_of_Cape_Verde (accessed 11.11.2020)
2. Cape Verde Population. https://countrymeters.info/en/Cape_Verde (accessed 11.11.2020)
3. Виноградова Н.В. Кабо-Верде. *Большая российская энциклопедия*. Москва, 2008, Т. 12. 333 с. Vinogradova N.V. 2008. Cabo-Verde. *Great Russian Encyclopedia*. Moscow, V. 12. 333 p. (In Russ.)
4. Африка: Статистический сборник. Москва. 1969. 279 с. Africa: Compilation of Statistics. Moscow. 1969. 279 p. (In Russ.).
5. Correia A. Cabo Verde. Aspectos sociais. Secas e fomes do século XX. Biblioteca Ulmeiro. Lisboa. 1977.
6. Estrangeiros. Censo 2010. Instituto nacional de estatística de Cabo Verde. Cabo Verde, 2010.
7. Estrangeiros. O arquivo atual do Instituto de Estatística da Praia (Cabo Verde). Praia (Cabo Verde), 2019.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Кривоногов Виктор Павлович, доктор исторических наук, доцент, Гуманитарный институт, кафедра истории России, мировых и региональных цивилизаций, Сибирский федеральный университет, Красноярск, Россия.

Victor P. Krivonogov, Dr.Sc. (History), Associate Professor, Humanitarian Institute, Department of History of Russia, World and Regional Civilizations, Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
20.03.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
25.04.2021

Принята к публикации (Accepted)
26.05.2021

Советско-египетские политические взаимоотношения во взглядах египетского публициста Мухаммеда Хейкала

© Абдель Вахед Э.А.М.^а, 2021

^а Казанский национальный исследовательский
технологический университет, Казань, Россия
ORCID ID: 0000-0003-3526-6848; essam-essam@rambler.ru

Резюме: Статья посвящена деятельности египетского публициста Мухаммеда Хасанейна Хейкала и его взглядам на советско-египетские политические взаимоотношения второй половины XX в. В начале 1950-х гг. Хейкал занял высокое место среди популярных писателей Египта, его считают первым корреспондентом арабской современной журналистики, впитавшей некоторые западные подходы и традиции. Политическая жизнь, которая разворачивалась у него на глазах, дружба с президентом Гамаль Абдель Насером, множество поездок в разные страны мира, формировали его богатый опыт как журналиста.

Материалами исследования стали книги Мухаммеда Хейкала, отражающие дипломатические отношения двух стран. В статье отмечается, что на протяжении всей своей деятельности Хейкал выступал за налаживание советско-египетских отношений и высоко оценивал роль СССР в поддержке Египта. Об этом он писал в своих публицистических книгах «Для Египта, не для Насера», «Сфинкс и комиссар», «Каирские документы», «Советское землетрясение», основанных на документах и личных впечатлениях о событиях, большинство из которых он видел лично.

Книги египетского журналиста и публициста Мухаммеда Хейкала, его взгляды - это отражение реалий современного арабского мира. Школа Хейкала - школа публицистической журналистики. Подавая информацию в своей газете «Ал-Ахрам», он анализировал события, опираясь на факты и документы, тем самым воздействуя на сознание читателей. Хейкал работал в различных направлениях, создал центр стратегических исследований, который изучал влияние Запада на Ближний Восток.

Новизна статьи состоит в том, что в ней впервые представлены позиции публициста о советско-египетских отношениях в переводе на русский язык. Работы Хейкала характеризовали как «шокирующие циничные», «интригующие», «основанные на уникальных сведениях» этого «самого информированного журналиста арабского мира».

Ключевые слова: Мухаммед Хасанейн Хейкал, журналистика, Советский Союз, Египет

Для цитирования: Абдель Вахед Э.А.М. Советско-египетские политические взаимоотношения во взглядах египетского публициста Мухаммеда Хейкала. *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 62-68. DOI: 10.31857/S032150750013664-2

Soviet-Egyptian political relations in the views of the Egyptian publicist Mohamed Heikal

© Abdel Vahed E.A.M.^а, 2021

^а Kazan National Research Technological University, Kazan, Russia
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3526-6848>, essam-essam@rambler.ru

Abstract. The article is devoted to the activities of Egyptian publicist Mohamed Hassanein Heikal and his views on Soviet-Egyptian political relations in the second half of the 20th century.

In the early 1950s Heikal took a high place among Egypt's popular writers. He is considered the first correspondent of Arab modern journalism, which absorbed some Western approaches and traditions.

The political life that was unfolding before his eyes, the friendship with President Gamal Abd Nasser, many trips to different countries of the world, shaped his rich experience as a journalist.

The materials of the study were the books of Mohamed Hassanein Heikal, reflecting the diplomatic relations of the two countries. The article notes that throughout his activities Haikal advocated the establishment of Soviet-Egyptian relations and praised the role of the USSR in supporting Egypt. He wrote about this in several journalistic books "For Egypt, not for Nasser", "Sphinx and the Commissioner", "Cairo Documents" and "Soviet Earthquake", based on documents and personal impressions of events which he witnessed personally.

The books of Egyptian journalist and publicist Mohamed Hassanein Heikal, his views are a reflection of the realities of the modern Arab world. Heikal School - School of Journalism. Submitting information in his newspaper Al-Ahram, he analyzed events, relying on facts and documents, thereby influencing the minds of readers. Heikal worked in various directions, created a center for strategic policy research, which studied the influence of the West on the Middle East.

Heikal's work was described as "controversial", "intriguing", "based on the unique information" of this "most informed journalist in the Arab world".

Keywords: Mohamed Hassanein Heikal, journalism, Soviet Union, Egypt

For citation: Abdel Vahed E.A.M. Soviet-Egyptian political relations in the views of the Egyptian publicist Mohamed Heikal. *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 62-68. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750013664-2

ВВЕДЕНИЕ

История Древнего Египта известна благодаря сведениям писателей той эпохи о событиях правления царей, войнах, победах, поражениях, связях с другими государствами. Родоначальником-хронистом был историк по имени Манефон, который попытался составить единую историю Египта. Согласно его труду, история Египта начинается с первой династии и информация, предоставленная им, до сих пор считается важным документом для науки египтологии. И такая плеяда имен писателей, писавших об истории Египта, можно продолжаться бесконечно: Макризи, Абдулах ал-Джабарты.

В одном ряду с такими авторами можно поставить и имя Мухаммеда Хасанейна Хейкала - журналиста, публициста, который описал важные события, происходившие во времена правления короля Фарука I и первого президента Египта Гамалы Абдель Насера, президентов Анвара Садата, Хосни Мубарака, Мухаммада Мурси (представителя «Братьев-мусульман», захвативших власть в Египте), а также президента Абделя Фаттаха ас-Сиси.

Хейкал - первый корреспондент арабской журналистики, впитавшей некоторые западные подходы и традиции. Он работал корреспондентом в Корее, в Иране во время переворота, приведшего к свержению премьер-министра Мосаддыка¹. После переворота была издана первая книга Хейкала «Иран фаука буркан» («Иран на вулкане»).

НАЧАЛО КАРЬЕРЫ

Известный в кругу мировых СМИ, М.Х.Хейкал был одним из авторитетных публицистов и журналистов арабского мира.

Мухаммед Хасанейн Хейкал родился 23 сентября 1923 г. в деревне Бассус, в губернаторстве Кальюбия, расположенном в северной части Египта. Его отец был купцом зерен из селения Дарьют провинции Асьют, находящейся в южной части Египта. Отец мечтал, чтобы его сын стал врачом, однако Хейкал пошел другим путем. Он поступил в Торговый колледж и параллельно учился на европейском отделении Американского университета в Каире. Во время учебы Хейкал познакомился со Скоттом Уатсоном, который был преподавателем университета и редактором каирского издания «*The Egyptian Gazette*» («Египетская газета»).

Свою работу в публицистике Хейкал начал в 1942-1944 гг. в «*The Egyptian Gazette*». «Это была известная иностранная газета, выпускаемая в Египте английской компанией «Восточная реклама», хозяином которой был Фикней» [7, pp. 25-26].

Один из её редакторов - англичанин Скотт Уатсон дал шанс Хейкалу приобрести журналистский опыт. «Скотт Уатсон был корреспондентом на гражданской войне в Испании. Его уроки оказали на меня большой влияние, - писал Хейкал. - Кроме Скотта Уатсона, мне помогал еще один редактор газеты «*The Egyptian Gazette*» - Гарольд Эрл, который на тот момент являлся корреспондентом газеты «Манчестер гардиан» [7, pp. 25-26].

Позднее Хейкал переходит в журнал «Ахир саа» («Последний час»). Здесь он работает в новой атмосфере, далекой от криминалистики и войн, которые Гарольд Эрл считал естественной атмосферой для журналиста. Писатель Мухаммед ат-Таби считал атмосферу театра и парламента более приемлемой. Теперь Хейкал стоял за кулисами Каирского театра, освещал культурную жизнь Египта или следил за работой парламента. Хейкал вспоминал: «Работа с Мухаммедом ат-Табом была очень интересной. Я уверен, что многому у него научился. Мне очень нравился его стиль письма, поэтому я начал писать как он» [7, p. 27].

Опыт работы с Гарольдом Эрлом, Скоттом Уатсоном и Мухаммедом ат-Табом придал Хейкалу устойчивость в мире журналистики, помог ему твердо встать на ноги. Он перенял у Гарольда Эрла его рациональность, романтику - у Скотта Уатсона и красивый стиль - у Мухаммеда ат-Табом.

¹ Мухаммед Мосаддык (1882-1967) - демократически избранный премьер-министр Ирана (1951-1953 гг.), пытавшийся проводить прогрессивные реформы, включая национализацию нефтегазового сектора, за что был свергнут в результате переворота, организованного спецслужбами США и Великобритании (операция «Аякс») (прим. авт.).

ПРИЗНАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛИЗМА

В результате своей активной журналистской деятельности Хейкал получил премию короля Фарука² в номинации «Арабская журналистика». В 1947 г. эта премия считалась одной из самых престижных в арабском мире.

«В начале 50-х г. XX века Хейкал занял высокое место среди популярных писателей Египта, таких, например, как Мухаммед ат-Таби, братья Мустафа и Али Амин, Аббас Махмуд аль-Аккад, Таха Хусейн и др.» [1, р. 13].

Он работал корреспондентом в «горячих точках»: во время гражданской войны в Греции (1946-1949), войны в Палестине (1947), военных переворотов в Иране (1951), Сирии (1966); во время войны в Корее (1950-1953), в годы первой индокитайской войны³ (1946-1954). Хейкал стал свидетелем и хроникером событий, потрясших арабский мир (убийство президента Сирии Хусни аз-Заима в Дамаске (1949), убийство короля Иордании Абдаллы Первого в Иерусалиме (1951), убийство Риад ас-Сольха⁴ в Аммане (1951). Из этого следует, что еще до египетской революции 23 июля 1952 г. Мухаммед Хейкал приобрел бесценный опыт журналиста.

Политическая жизнь, которая разворачивалась у него на глазах, дружба с президентом Гамаль Абдель Насером, отношения с преемником Насера - Анваром Садатом, множество поездок в разные страны мира, сформировали его как «информированного и влиятельного в арабском мире ветерана журналистики» [2, с. 334].

Становление известной «Аль-Ахрам» как крупнейшей общенациональной газеты произошло в то время, когда в 1957 г. Хейкал стал ее главным редактором. После смерти Насера в 1970 г. она стала главной газетой в Египте и обрела около миллиона читателей.

Скоропостижная кончина президента Египта была неожиданной для Советского Союза. Делегация из СССР стала первой, приехавшей провожать Насера в последний путь. Её возглавлял член политбюро ЦК КПСС и премьер-министр СССР (1964-1980) - Алексей Николаевич Косыгин. В состав делегации входили: маршал СССР Михаил Захаров, посол СССР в Египте (1970-1974 гг.) Владимир Виноградов, советник-посланник Владимир Поляков. Их встречал Анвар Садат и министр обороны Мухаммед Фаузи. В тот период Хейкал продолжал возглавлять Министерство культуры и пропаганды Египта и совмещал этот пост с должностью главного редактора газеты «Аль-Ахрам».

ХЕЙКАЛ И СОВЕТСКИЙ СОЮЗ

Мухаммеда Хейкала называли «вторым я» президента Насера: «Бессмысленно доказывать, кто кого "вывел в люди" - Насер Хейкала или Хейкал Насера. Несомненно одно - именно сотрудничество с Насером, поддержка смелых начинаний этого видного политика, руководителя Арабского Востока, печатным словом, разностороннее образование, работоспособность и тонкое политическое чутье, сделали Хейкала тем Хейкалом, которым он является сегодня» [4, с. 79].

Хейкал выступал на каждом шагу своей деятельности за налаживание советско-египетских отношений. Он объяснял сближение Египта с СССР следующим образом: «Правда ли что Насер открыл дверь на Средний Восток для Советского Союза? Запад открыл эту дверь, а не Насер! Советский Союз после окончания Второй мировой войны, во времена Сталина, был одной из самых влиятельных держав мира. В 1945 году Рузвельт и Сталин встретились на Ялтинской конференции по разделу мира, но на самом деле Советскому Союзу не нужны были ни Рузвельт, ни Черчилль, ни их желания играть одну из ведущих ролей. Из этого следует, что если Советский Союз не нуждается в Рузвельте и Черчилле, то и конечно Насер, с его влиянием на Арабский мир, не был так уж и важен. По своему государственному положению СССР находится ближе к Египту, чем Америка» [5, р. 144].

После прихода к власти в США Д.Эйзенхауэра в 1953 г. на пост государственного секретаря США был назначен Фостер Даллес, который проводил политику построения военных блоков, предназначенной для сдерживания «советской угрозы». Хейкал отмечал, что задуманный план Даллеса должен был разрушить

² Фарук I - король Египта и Судана в 1936-1952 гг. (прим. авт.).

³ Первая Индокитайская война (часто именуется просто как «Индокитайская война») - война Франции за сохранение своих колоний в Индокитае в 1946-1954 гг. (прим. авт.).

⁴ Риад ас-Сольх - первый премьер-министр Ливана после обретения страной независимости в 1943 г. (прим. авт.).

Советский Союз с его коммунистическими идеалами, однако к власти пришел Насер, для которого Советский Союз стал одним из главных союзников.

Хейкал высоко оценивал роль СССР в поддержке Египта: «В 1956 году во время Суэцкого кризиса Советский Союз играл огромную роль в подготовке армии Египта. После шестидневной войны 1967 года⁵, благодаря СССР, поставкам советского вооружения и оснащения, Египет смог выиграть войну 6 октября 1973 года. СССР поддержал Египет и в строительстве Асуанской плотины» [5, р. 145].

Советско-египетским отношениям Хейкал посвятил свои книги «Каирские документы» (1972), «Сфинкс и комиссар» (1978). Хейкала интересовала не только история взаимоотношений двух стран, он всерьез изучал коммунистическую идеологию СССР. Он хорошо был знаком с работами В.И.Ленина, К.Маркса, Ф.Энгельса и неоднократно их цитировал, чтобы доказать какое-либо свое утверждение.

Хейкал признавал, что «Арабский мир очень многому научился у Советского Союза и получил большие выгоды от контакта с ним» [7, р. 10]. Апеллируя к словам Мухаммеда Хейкала в газете «Аль-Ахрам» от 28 июня 1968 г., А.М.Васильев в своей книге «Египет и египтяне» отмечал особенный национальный характер египтян, который стал одной из причин их поражения в войне 1967 года с израильтянами (подробнее см.: [3]). В результате того, что начальники баз не сообщали сразу наверх неприятную информацию и всеобщая тревога не была объявлена немедленно, время было упущено. «Этот порок дал врагу десять минут, в которых он нуждался для того, чтобы осуществить внезапное нападение на одиннадцать военно-воздушных баз, - писал Хейкал. - Первый удар наносился по передовым аэродромам на Синае, однако порок поведения сыграл свою роль в том, что другие не были быстро предупреждены и были потеряны драгоценные минуты» [3, с. 135].

Не знаем, сыграл ли особенный национальный характер египтян в истории отношений между арабскими странами и СССР после окончания Второй мировой войны, но М.Хейкал охарактеризовал этот период как взлет и падение советского влияния на Арабский Восток (намек на это содержится в самом заголовке книги «Сфинкс и комиссар»).

После закупки Египтом оружия у Чехословакии в 1955 г. и сближения с СССР в период «тройной агрессии» начался процесс все более тесного советско-египетского сотрудничества. Стороны стали лучше понимать друг друга. Но все же, на наш взгляд, Хейкал пишет весьма сдержанно о значении помощи СССР Египту. Это ощущается, несмотря на то, что египетский автор упоминает о времени, когда Египет был на первом месте в ряду стран, получивших советскую помощь (подробнее см. [9]).

Вместе с тем, выявились и существенные разногласия между Египтом и СССР в области идеологии. В целом поддерживая радикальные преобразования Насеровского руководства, предпринятые в середине XX в., Хейкал настойчиво подчеркивал мысль о том, что 60-е годы XX столетия - это кульминация советского влияния в Египте и на Арабском Востоке, и Египет сделал слишком большую ставку на сотрудничество с СССР.

Хейкал вспоминал: «В 1970 году, во время визита Насера в Москву, было подписано соглашение, в котором говорилось, что в случае конфликта с советскими специалистами министр обороны Египта Мухаммед Фаузи, по приказу Насера, должен был отправить их обратно в Союз на первом же корабле. Однако Насер сказал, что он очень хорошо знает свой народ и имеет представление о советских специалистах, и думает, что будет все хорошо, и все стороны будут взаимно удовлетворены этим договором. Брежнев не ожидал от Насера такого ответа, но сдерживал себя [от конфликта], поскольку предполагал, что у египетского руководства есть какая-то секретная информация о Советском Союзе» [6, с. 308].

Советский лидер Л.И.Брежнев также был знаком с деятельностью журналиста Хейкала и подверг ее критике. Хейкал сам рассказывал, что Брежнев в личном разговоре просил его уйти из журналистики. Причиной такой просьбы послужило то, что Хейкал в своих книгах «Каирские документы» и «Сфинкс и комиссар» очень детально рассматривает проблемы советско-египетских отношений.

Когда в 1990 г. Хейкал приехал в Советский Союз в очередной раз, его встречал старый друг Игорь Беляев, сотрудник газеты «Правда». Он задал вопрос Хейкалу: «Когда Вы были последний раз в нашей стране?» Хейкал ответил: «Впервые в 1957 году, последний раз в 1970 году» [8, с. 41].

Своими впечатлениями от визита в Советский Союз в 1990 году Хейкал поделился в книге «Советское землетрясение»: «В Советском Союзе я встретился с М.С.Горбачевым. Со мной был переводчик. Вот слова

⁵ Шестидневная война - война на Ближнем Востоке между Израилем, с одной стороны, и Египтом, Сирией, Иорданией, Ираком и Алжиром - с другой, продолжавшаяся с 5 по 10 июня 1967 года (прим. авт.).

М.С.Горбачева: «Наша страна - как котел на огне. Я думал, что если уберу крышку с этого котла, весь пар выйдет, и вместе с этим паром выйдет все плохое и все ненужное, но оказалось, что я сделал ошибку, и закрыть этот котел уже невозможно. Я знаю свой народ и надеюсь на него, потому что именно народ знает то, что ему нужно. Я отошел в сторону, делаю вид, что ничего не слышу и не вижу. Единственная возможность спасти нашу страну и вывести ее из создавшегося положения - это помощь народа» [8, с. 44].

Так Хейкал охарактеризовал тогда позицию советского лидера. Он писал: «Я был очень удивлен словам Горбачева, я понял все, что он хотел сказать. Я увидел, что экономика Советского Союза была ослаблена. В 1988 году рост экономики составил лишь 1%. М.С.Горбачев ввел новую программу - программу перестройки (на 1500 индустриальных предприятиях). Но результаты не оправдали ожиданий. Экономика выросла лишь на 1,5% в промышленности. М.С.Горбачев предложил сократить бюджет армии на 15-18%, но и это не помогло» [8, с. 44].

Хейкал полагал, что перестройка, начатая М.С.Горбачевым, была необходима и важна в то время. Она в корне изменила бы положение во всем мире, но во многом пошла не в том русле, в котором задумывалась.

Хейкал сравнивал два периода политического управления в СССР, проводимого в 1969 г. и 1989 г.; «В 1969 году Советский Союз заявил, что намерен защищать коммунистические идеалы с помощью вооруженных сил, где угодно, даже за границей. Так и было сделано, взять хотя бы события, произошедшие в Чехословакии в 1968 году, где была совершена попытка переворота. Но в 1989 году Советский Союз разработал план, согласно которому принимал участие в перевороте в нескольких странах социалистического лагеря. Сам М.С.Горбачев заставил генерала Ярузельского⁶ остаться в стороне от операций, которые проводились в Польше. Горбачев также принимал участие в разработке плана по свержению правительства Хонеккера⁷ в Германии и Живкова⁸ в Болгарии. Необходимо сказать, что Горбачев был сторонником такого мнения, что время коммунистов прошло, стране нужны новые идеалы и новая идеология. В результате СССР оказался без тщательно накопленного старого, и не приобрел ничего нового» [8, с. 118].

Понятно, почему Хейкал проводил такие аналогии. Во-первых, экономика страны не могла позволить помогать другим государствам, как это было раньше. Во-вторых, помогая многим развивающимся странам, таким как Куба, Эфиопия, Ангола, Советский Союз терял огромные средства, не получая ничего взамен. В случае же с Афганистаном СССР потерял не только деньги, но и жизни тысяч людей, политическое влияние. После этого начались беспорядки в мусульманских республиках бывшего Союза и, в результате, произошел распад СССР.

Уже тогда Хейкал как бы предугадывал ход событий. При этом он был уверен в том, что Советский Союз, несмотря ни на что, будет интересоваться Ближним Востоком, потому что он близкий сосед и друг арабов, и они не могли отказаться друг от друга. Книги Хейкала, его взгляды - это отражение реальной жизни современного арабского мира. Сходные с Хейкалом взгляды имели многие люди, обладающие реальной политической властью на Арабском Востоке, и это нельзя не учитывать [4, с. 81].

Конечно, необходимо заметить то, что ситуация в бывшем Советском Союзе в корне переменялась. Россия уже не могла помогать странам «третьего мира» так, как это было раньше, в силу своего экономического положения. Идеология, внедрявшаяся Горбачевым, изменилась по сравнению с той, что была в 1960-е - 1970-е гг. И, как сказал Хейкал, отношения между арабами и русскими тоже изменились.

Хейкал писал, что мир развивается и изменяется быстро, это сопровождается быстрым изменением и развитием идеологии, поэтому арабскую идеологию нужно изменить, чтобы она попала в русло развития современного мировоззрения. «Эта война 1973 года - урок для арабов, и теперь от всех арабских лидеров зависит, повторится такой урок или нет» [1, с. 140].

Египет занимает особое место среди стран арабского мира. Поэтому египетская журналистика играет важную роль в освещении событий на Ближнем Востоке.

Современная египетская публицистика немыслима без имени Мухамеда Хасанейна Хейкала. Его статьи и книги характеризовали как «шокирующие циничные», «интригующие», «основанные на уникальных

⁶ Войцех Ярузельский - последний коммунистический лидер Польши, председатель Государственного совета (1985-1989) и премьер министр (1981-1989), президент (1989-1990) (прим. авт.).

⁷ Эрих Хонеккер - на протяжении 18 лет (1971-1989) занимал высшие государственные и партийные должности Германской Демократической Республики, генеральный секретарь Центрального комитета Социалистической единой партии Германии (прим. авт.).

⁸ Тодор Живков - генеральный секретарь Центрального комитета. Болгарской коммунистической партии (1954-1989) (прим. авт.).

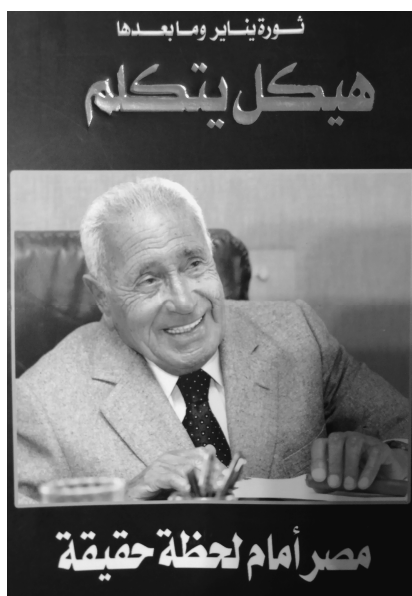
сведениях» этого «самого информированного журналиста арабского мира. Дж.Ф.Даллес, Д.Раск, Р.Киссинджер, Д.Эйзенхауэр, Дж.Кеннеди, Л.Джонсон, Р.Никсон, Дж.Форд, Дж.Картер, А.Иден, Г.Макмиллан, Т.Вильсон, Э.Хит, Дж.Каллаган, Чжоу-энь Лай, Дж.Неру, И.Ганди, И.Б.Тито, Че Гевара, Ф.Кастро, Д.Хаммаршельд, У.Тан, М.Булганин, Н.Хрущев, Л.Брежнев - со всеми ними М.Хейкал неоднократно встречался, был хорошо знаком лично [4, с. 82]. Недаром его называют «другом президентов».

ХЕЙКАЛ И СОВРЕМЕННЫЙ МИР

В 1994 г. автору данной статьи со своим другом и учителем А.П.Короченским⁹ посчастливилось лично познакомиться и задать свои волнующие вопросы Мухаммеду Хасанейну Хейкалу о становлении египетской журналистики, о влиянии правительственных кругов на свободу прессы. Тогда Хейкал заявил, что «сегодня в арабском мире не существует свободной прессы» [2, с. 334], отмечая жесткий государственный контроль над арабской периодикой.

На закате своей публицистической деятельности Хейкал заставлял арабского читателя задуматься о том, что сегодня мир уже не тот, что был вчера, что нужно адекватно реагировать на новую реальность. Но чтобы измениться, арабам вовсе не требуется отказываться от своих традиций, от всего того положительного, что было в их истории.

После событий египетской революции 25 января 2011 года СМИ обратились к опыту Хейкала с вопросом: «Какое будущее ждет Египет?». Отвечая на вызовы времени Хейкал стал вести аналитические телепередачи про политику Египта. Даже после прихода к власти представителя партии «Братья-мусульмане» Мухаммеда Мурси, Хейкал был уверен, что это не приведет к стабильности в государстве, и страну ожидает еще одна социальная революция. И его прогноз сбился. Революция произошла 3 июля 2013 года, в результате чего был свергнут президент М.Мурси и приостановлено действие Конституции. Хейкал также общался и с нынешним президентом Египта Абдель Фаттахом ас-Сиси.



Книга М.Х. Хейкала «Хейкал говорит». Каир: Изд-во «Ахбар ал-Йум», 2012. 237 с.

Последняя книга, написанная Мухаммедом Хасанейном Хейкалом - «Мубарак ва заману мин ал-минасса иля ал-майдан» («Мубарак и его время: от трибуны до площади»). В основе книги - история Египта периода правления Хосни Мубарака со дня прихода к власти после смерти Садата в 1981 г. до свержения его власти во времена египетской революции 2011 года. Нужно отметить, что первые годы правления Мубарака не были для Хейкала благодатными и безоблачными, поскольку Хейкал отказался работать в партии президента «Ватан» и априори стал персоной нон-грата. Дружественные отношения установились гораздо позже.

Последнее развернутое интервью с Хейкалом состоялось в 2013 г. на египетском канале *СВС*, где он отметил, что единственно, что он может оставить новому поколению, - это его опыт, который позволит определить необходимый порядок действия в политике и социальной сфере.

Мы считаем, что нельзя получить полного представления о египетской журналистике и о журналистике, освещающей проблемы Ближнего Востока, без исследования деятельности Хейкала. В чем же заключается его особенность?

«Существуют три источника силы Хейкала-журналиста. Первый - это его стремление идти вперед, анализируя настоящее. Для этого он читал много новых книг, статей, постоянно искал факты. Он прослушал лекции по социологии в американском университете в Каире. Во-вторых, он классифицировал информацию и сохранял ее для дальнейшей работы.

Он был единственным арабским публицистом, который пользовался американским законом о свободе информации, работал в архивах президентов США. В этих архивах хранятся все документы каждого президента. В-третьих, стиль его работ очень мягкий, завораживающий, поэтому Хейкал завоевывал любовь многих читателей» [1, с. 142].

⁹ Короченский Александр Петрович - д.ф.н., профессор кафедры журналистики Белгородского государственного исследовательского университета (прим. ред.).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Хейкал скончался 17 февраля 2016 г. в возрасте 93 лет. Школа Хейкала - школа публицистической журналистики. Подавая информацию в своей газете «Аль-Ахрам», он анализировал события, опираясь на факты и документы, тем самым воздействуя на сознание читателей. Хейкал работал в различных направлениях. Он находил умных, талантливых людей для совместной работы над развитием египетской журналистики. С ним работали люди самых различных взглядов и идеологий - Тауфик аль-Хаким, Нагиб Махфуз, Б.Бутрос-Гали (в 1992-1996 гг. - генеральный секретарь ООН), Заки Нагиб Махмуд, Луис Авад, Мотфи аль-Хол. Он организовал для социалистической партии журнал «Алталия». Хейкал в своей газете создал центр стратегических исследований, который изучал влияние Запада на Ближний Восток.

Книги египетского журналиста и публициста Мухаммада Хасанейна Хейкала, его взгляды - это отражение реалий арабского мира его времени. Сходные или во многом сходные с хейкаловскими взгляды имеют люди, обладающие на Арабском Востоке реальной политической властью. И это нельзя не учитывать.

REFERENCES

1. Abdulmenim S. عبدالمنعم سعيد. 1993. حرب الخليج والفكر العربي. (Gulf War and Arab Ideology. Cairo) (In Arab.)
2. Беспалова А.Г., Корнилов Е.А., Короченский А.П., Лучинский Ю.В., Станько А.И. История мировой журналистики. Издание третье, дополненное и исправленное. М.-Ростов н/Д, 2003. 432 с.
Bespalov A.G., Kornilov E.V. Korochenskiy A.P., Luchinskiy Yu.V., Stanko A.I. 2003. History of World Journalism. 3^d ed. Moscow - Rostov-na-Donu. 432 p. (In Russ.)
3. Васильев А.М. Египет и египтяне. 2-е изд., доп. и перераб. М., Классика плюс, 2000. 350 с. ISBN 5-89073-036-3
Vasilyev A.M. 2000. Egypt and the Egyptians. 2nd ed. Moscow. 350 p. (In Russ.). ISBN 5-89073-036-3
4. Малаховский А.К. Некоторые аспекты внешнеэкономических взглядов М.Х.Хейкала. *Актуальные проблемы журналистики Азии, Африки, Латинской Америки*. М., 1989.
Malakhovskiy A.K. 1989. Some aspects of the foreign economic views of M.Kh.Kheykal. *Actual problems of journalism in Asia, Africa, Latin America*. Moscow. (In Russ.)
5. Kheykal M.Kh. صر لا لعبدالناس. 1974. (For Egypt, not for Nasser. Cairo) (In Arab.)
6. Kheykal M.Kh. وثائق القاهرة 1972 محمد حسنين هيكل. (Cairo Documents. Cairo). (In Arab.)
7. Kheykal M.Kh. بين الصحافة والسياسة. 1974. محمد حسنين هيكل. (Between Journalism and Politics. Cairo) (In Arab.)
8. Kheykal M.Kh. زلزال السوفييتي. 1990. محمد حسنين هيكل. (Soviet earthquake. Cairo) (In Arab.)
9. Kheykal Mohamed. 1978. Sphinx and Commissar. New York.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Абдель Вахед Эссам Абдаллах Махмуд, кандидат филологических наук, доцент факультета технологий изданий и сервиса Казанского национального исследовательского технологического университета. Казань, Россия.

Abdel Vahed Essam A.M., PhD (Philology), Associate Professor, Faculty of Product Technology and Service, Kazan National Research Technological University, Kazan National Research Technological University. Kazan, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
02.03.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
12.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
10.06.2021

Российские авиационные специалисты в Африке (свидетельства очевидца)

© Уланова Н.С.^a, 2021

^a Институт Африки РАН, Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0001-9624-4541
Researcher ID: AAB-1405-2021
natalya.ulanova@gmail.com

Резюме. В последнее десятилетие XX века в страны Африки массово экспортировалась авиационная техника советского производства. Для ее эксплуатации и обслуживания были привлечены сотни высококвалифицированных авиационных специалистов со всего постсоветского пространства. Новые для многих из них рыночные отношения, агрессивный характер ведения бизнеса со стороны контрагентов, а также сложная военно-политическая ситуация в некоторых странах континента привели к формированию определенного типа деловых и личностных взаимоотношений.

За 30 лет работы в особых экономических и социокультурных условиях был накоплен огромный опыт и сформировались определенные деловые ожидания, которые находят свое отражение в современных реалиях. Тем не менее, этот аспект присутствия России в Африке остается одним из самых малоизученных. Работа с нарративами участников тех событий - пилотов, авиационных инженеров, переводчиков - все еще остается единственным методом, позволяющим узнать больше о специфике африканского авиационного рынка, до сих пор имеющего значительный теневой сегмент.

В работе представлены нарративы российского авиационного инженера, более 10 лет проработавшего в составе летных экипажей в разных странах Африки. Приведенные воспоминания касаются первой организованной поездки в ЮАР и Мозамбик в 1992 г. и более позднего периода частной контрактной работы в Анголе и Руанде. Воспоминания интересны, в первую очередь, тем, что позволяют проследить становление психологических и этнокультурных аспектов деловых и личных контактов, как с нанимающей стороной и местными жителями, так и внутри рабочего коллектива.

Ключевые слова: Россия в Африке, иностранные специалисты в Африке, гражданская авиация, нарратив, ЮАР, Мозамбик, Ангола, Руанда

Благодарности: Автор выражает глубокую признательность Минюшкину Н.П. за участие в исследовании и Пономареву И.В. - за помощь в работе над статьей.

Для цитирования: Уланова Н.С. Российские авиационные специалисты в Африке (свидетельства очевидца). *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 69-76. DOI: 10.31857/S032150750013880-0

Russian aircrews in Africa (eyewitness narrative accounts)

© Ulanova N.S.^a, 2021

^a Institute for African Studies, Russian
Academy of Sciences, Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0001-9624-4541
Researcher ID: AAB-1405-2021
natalya.ulanova@gmail.com

Abstract. The last decade of the 20th century saw another boom in the supply of Soviet-made civil aircraft to the countries of Africa. Hundreds of highly qualified aviation specialists from all post-Soviet states were involved in its operation and maintenance. Market relations, new for many of them, the aggressive way of doing business on the part of entrepreneurs, as well as the complicated military and political situation in some regions, have led to the formation of a certain type of business and personal relationships. Lessons learned over the thirty years of work in special economic and socio-cultural conditions are still actual.

Nevertheless, this aspect of Russia-Africa relations remains one of the least studied. Analysis of the narratives of the eyewitnesses - pilots, flight engineers, translators - is still the only way to know more about some hallmarks of the African aviation market, which still has a significant shadow segment.

For this study the narratives of a Russian flight engineer who has worked as a flight crew member in various African countries for more than ten years were collected. The recollections presented relate to the first organized trip to South Africa and Mozambique in 1992, and to the later period of private contract work in Angola and Rwanda, and are interesting because they trace the formation of psychological and ethnocultural aspects of business and personal contacts with the employers, local residents and co-workers.

Keywords: Russia in Africa, foreign employees in Africa, civil aviation, narrative, South Africa, Mozambique, Angola, Rwanda

For citation: Natalya S. Ulanova. Russian aircrews in Africa (eyewitness narrative accounts). *Aziya i Afrika segodnya*. 2021. № 7. Pp. 69-76. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750013880-0

ВВЕДЕНИЕ И ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

На 90-е годы XX столетия приходится очередной экспортный бум авиационной техники советского производства в страны Африки. Официальная статистика об объемах поставок до сих пор не обнародована, но свидетельства очевидцев говорят о сотнях самолетов, используемых в гражданских и военных целях. Обслуживая технику, на континенте работали и продолжают работать авиационные специалисты со всего постсоветского пространства.

Ни для кого не секрет, что африканский авиационный рынок имеет существенный теневой сегмент, а работа пилотов и обслуживающего персонала связана с определенным риском. Первые организованные выезды быстро сменились частными легальными и полулегальными контрактами с бесчисленными фирмами, предлагавшими работу по сопровождению как пассажирских, так и транспортных перевозок.

Поиск и вербовка новых специалистов перешла в сферу личных связей, а позже специализированных интернет-форумов. Предлагаемые оклады оказывались существенно выше существовавших на постсоветском рынке, и еще более возрастали, когда речь заходила о перевозках в интересах многочисленных воюющих сторон. Но все равно они оказывались ниже аналогичных расценок для специалистов из экономически развитых стран, часто не соглашавшихся работать с нарушениями техники безопасности или за оклад меньший, определявшийся национальными профсоюзными организациями¹.

Нанимающая сторона зачастую прямо отказывалась от каких бы то ни было гарантий безопасности или просто не могла выполнить их в отношении иностранных специалистов. Авиационный парк быстро устаревал: фирмы-владельцы и арендаторы не могли обеспечить регулярные проверки и регламенты использования самолетов, предпочитая скрывать факты несчастных случаев, потерь техники и персонала. В поле зрения широкой общественности попадали только крупные авиационные катастрофы, о которых трудно было умолчать. Поэтому число погибших и пострадавших в эти годы в Африке российских авиационных специалистов до сих пор не выяснено, как нет и никаких научных исследований этого вопроса, не смотря на то, что такая практика до сих пор остается актуальной.

Ранее вопросы трудовой миграции высококвалифицированных специалистов в постсоветский период изучались, в основном, на примере «утечки» научных кадров [1; 2]. А исследования проблем миграции на Африканском континенте, в первую очередь, касаются эмиграции самих африканцев (см., напр.: [3]).

Тема работы по контрактам российских высококвалифицированных специалистов технического профиля в африканских странах не менее интересна. Благодаря советскому наследию отечественная авиационная техника и летные специалисты оказались высококонкурентными в целом ряде мировых регионов, и в первую очередь, в Африке. Только в последние годы появилась надежда на то, что эта важнейшая отрасль выйдет из тени и появятся стабильные компании-операторы, обеспечивающие техническую исправность авиационного парка и предоставляющие гарантии материальной и физической безопасности персоналу.

В этой связи более чем 30-летний опыт сотен российских специалистов, работавших в сложных экономических и политических условиях, является уникальным свидетельством исторических, культурных и экономических аспектов становления современных российско-африканских отношений в этой сфере бизнеса.

ВЫБОР МЕТОДА ИССЛЕДОВАНИЯ

Единственным источником информации остаются интервью и нарративы участников тех событий - пилотов, авиационных инженеров, переводчиков. Многие из них оказались в Африке в силу непростых жизненных обстоятельств и зачастую не могли себе представить, в какие сложные материальные, психологические и этноконфессиональные отношения они могут попасть в новой для себя экономической и культурной ситуации. Некоторые такие свидетельства можно найти в открытых источниках, но в основном - это разрозненные интервью или авторские интернет-заметки, носящие публицистический характер (см., напр.: [4; 5]).

Представляемая работа призвана привлечь внимание к этой теме и является, по сути, первой попыткой работы с нарративами участников тех событий. Такой подход актуален в работе с определенной тематикой и уже использовался в изложении некоторых страниц современной африканской истории (см., в частности: [6; 7; 13]).

Использование нарративов в данном случае не ставит своей задачей сбор объективных фактологических данных, а более ценен тем, что позволяет отразить осознанный субъективный опыт. Через призму нарратива о пережитом возможно получить информацию как о конкретных ситуациях и явлениях, свиде-

¹ На африканцев работают до тысячи российских пилотов. <https://versia.ru/na-afrikancev-rabotayut-do-tysyachi-rossijskix-pilotov> (accessed 14.02.2021)

телем которых выступает рассказчик, так и о его собственных психологических особенностях, как самобытного представителя определенной культуры [8; 9].

ОПИСАНИЕ ИСТОЧНИКА ДАННЫХ

В статье представлены воспоминания авиационного инженера-механика Николая Петровича Минюшкина², в 1992-2006 гг. работавшего в составе летных экипажей в ЮАР, Мозамбике, Руанде, Республике Конго, ДР Конго, Ливии, Анголе, Судане, Бенине и ОАЭ.

Респондент с теплом вспоминает о своем опыте работе в Африке, восхищается природой и людьми, со многими из которых ему удалось пообщаться без переводчика: по-русски или на французском, которым он немного владеет. Вспоминая эти контакты, он говорит о взаимопонимании и чувстве единства с африканцами³. Отмечает некоторые поразившие его традиции и обычаи, особенно выделяя песенную культуру. Его воспоминания включают в себя довольно обширный спектр производственных и бытовых рассказов и отличаются присущим респонденту психологизмом и чувством юмора.

Чтобы проследить зарождение и развитие практики работы летных специалистов, были отобраны несколько нарративов, касающихся периода первой групповой рабочей поездки в ЮАР и Мозамбик в 1992 г., а также более поздние свидетельства опыта частной контрактной работы в Анголе и Руанде в середине 1990-х гг. Порядок воспоминаний выстроен таким образом, чтобы дать диахронное и многоплановое представление о разных аспектах межкультурных и межличностных контактов.

Воспоминания были записаны с согласия респондента в формате аудиозаписи в ходе неструктурированного нарративного интервью [10], а затем транскрибированы. Материал представлен в прямой речи с незначительными стилистическими правками и комментариями для того, чтобы максимально точно отразить суждения респондента и дать читателям возможность соприкоснуться с живым опытом.

СВИДЕТЕЛЬСТВА ОЧЕВИДЦА

«Куда нам было деваться?»: российские авиаторы возвращаются в Африку. Мы работали в Калуге в аэропорту. При министерстве авиационной промышленности была транспортная организация, которая координировала работу летных подразделений авиационных заводов. На нашем Калужском моторостроительном заводе была транспортная эскадрилья тяжёлых самолётов. Летали мы по всему Советскому Союзу. А потом стали никому не нужны. Работу завода сильно сократили, и самолёты продали за границу. А на наших самолетах никто кроме нас работать не может. Куда нам было деваться?

В первый вылет мы ещё числились на заводе. Нам даже страховки дали и сшили костюмы: шорты и рубашки песчаного цвета. Мы полетели в Мозамбик по договору, а потом ездили уже исключительно по личной инициативе. Например, экипаж отработал срок и собирается домой. Кого на замену? Да давай, вот, «Ваське» позвоним. Приезжай меня менять!

Собираясь в первую поездку, летом 1992 года мы поехали в бывший калужский Облисполком. Мол, мы полетим по линии ООН работать в Африку⁴, нам нужно, чтобы нас, так сказать, благословили. Они проверили по своим каналам, и мы вылетели без проблем. Конечно, взяли с собой очень много запчастей. Тогда у нас их было достаточно, снабжение было нормальное; всё, что мы заявляли, нам давали. Набрали два контейнера с собой, а также 4 бочки масла в расчёте на замены и на всякий случай одну бочку спирта, которая полностью разошлась. Зато никто из нас не болел малярией.

«Русские с красными флагами»: первый культурный контакт в ЮАР Мы прилетели в город Мабата - это Северный Бантустан⁵. Город очень небольшой, меньше Калуги. Крупных пассажирских рейсов не было, но небольшие самолёты летали. Мы прилетели на двух АН-32 и нас поставили напротив здания аэровокзала. И вот заходит на посадку борт, а места на перроне мало, и местный инженер покати́л наш первый са-

² Минюшкин Н.П. (р. 1951 г.) в 1974 г. окончил Казанский авиационный университет по специальности «инженер-механик», с 1976 г. работал на Калужском моторостроительном заводе. Личные данные указываются с согласия респондента (прим. авт.).

³ «Братское» отношение к представителям африканских стран в свое время было широко распространено вследствие советской идеологической политики, а позже могло проявляться уже как специфическая особенность русского культурного кода. Однако в этом случае речь идет о личном отношении респондента, сложившемся не сразу, а за годы работы в Африке (прим. авт.).

⁴ Возможно, речь идет о поддержке масштабной гуманитарной миссии ООН, начавшейся осенью 1992 г. (см.: [11]).

⁵ Речь идет о городе Ммабато - в 1977-1994 гг. столице бантустана Бопутатсвана - одной из 10 территорий в составе ЮАР, использовавшихся в качестве резерваций для коренного черного населения в рамках политики апартеида. Здесь проживает часть территориально разделенной между ЮАР и современной Намибией народности *тсвана*. Бессменным президентом этого полунезависимого образования был Лукас Мангопе, известный своими капиталистическими предпочтениями и негативным отношением к марксизму (прим. авт.).

молет к взлётной полосе - хотел там развернуть. А так делать в таких случаях не положено. Тем более что на тренировку прилетел большой Боинг-747. Водитель решил нас тогда по грунту развернуть, а не на беге. Самолёт и провалился. А тащить трактором самолёт за переднюю ногу очень опасно.

Экипаж второго самолёта видит, что мы там застряли. Они запустили движки и сами встали на площадку. Там рядом был спортивный клуб и парашютисты⁶. Молодые девушки и парни - вышли и стоят, рот разинув. У АН-32 движки сверху, да еще с красными флагами на фюзеляже. Наши лётчики предлагают девушкам зайти в самолёт, посмотреть.

А мы там застряли. Стали запускать движки, а пока мы стояли, сели аккумуляторы. Я скорее в машину и ко второму самолёту: давайте аккумуляторы срочно! А там девушки внутрь зашли, и инженер сидит на лавке, подшучивает, что аккумуляторы не даст, вдруг его командир чего скажет. Я на него наседаю, мол, дай мне срочно аккумуляторы.

За этой сценой наблюдают со стороны парни - парашютисты. Они видят, что девушек пустили в самолёт, но тут подлетаю я и начинаю на этого техника орать за то, якобы, что он девушек пустил. Тут один парень из толпы выскакивает и с криком и кулаками летит на меня в полную атаку. Техник скорее мне отвертку дал, я аккумуляторы снял, мы запустили двигатели и встали на стоянку.

А переводчик на следующий день мне сказал, что парни те, парашютисты, стояли и разговаривали между собой вот о чем: «Как так?! Мы же все служили в армии. Нам всем говорили: "Убей кубинца!", "Убей русского!", "Убей коммуниста!". А тут они прилетели в ЮАР с красными флагами и ещё орут на наших девушек!»⁷.

Как хорошо, что тот техник быстро сообразил и отдал мне отвертку. А то бы драка была...

«Мы, что, плохо работали?»: забастовка в Мозамбике. В ЮАР мы прожили две недели: пока решался вопрос, куда нас направить. И направляют нас в Мозамбик, в Бейру⁸. А перед тем как вылететь, нам вперёд дают два оклада. Мы еще и не приступали к работе, первый раз прилетели, а к нам так хорошо отнеслись. На радостях мы резко вступили в работу: по 5-6 вылетов на каждый самолёт в день. Полёты короткие, дозаправка небольшая, но чехарда жуткая. Два месяца отработали, третий месяц отработали, а зарплаты нет. Четвёртый месяц работаем, зарплаты нет. Ну, тут мы встали на уши - надо забастовку устраивать. А как это сделать?

И тут происходит случай. Местный главный инженер городка, где мы жили, учился в Ленинграде. Он был очень доволен, что русские прилетели, и был с нами очень общителен. У него была жена русская, и девятилетний сын. И вот они по дороге в ЮАР попали в страшную автокатастрофу. У инженера тяжёлое ранение живота, но он остался жив. А жена и сын насмерть. Ему сделали операцию, а их тела отправили в Бейру хоронить.

Привезли их в госпиталь, где уже много лет русские работают. Оттуда к нам пришла женщина и говорит: «Ребята, помогите нам. Местные хотят похоронить ребёнка по своим законам. А мы не хотим. Мы считаем, что он русский. Раз мама русская, значит, русский».

А нам как раз и нужен предлог, чтобы бросить работу. Сделали один рейс, сели в машину и - в госпиталь. Нас попросили сопроводить прощание и перевозку. Русские женщины договорились с индийцами и устроили сожжение, и одну из урн с прахом потом отправили в Ленинград. На церемонии было очень много людей - и русских, и африканцев. А после в нашем городке устроили поминки. Встала мать инженера и сказала так: «Да, мы хотели похоронить внука по нашим законам. Но если вы считаете, что он русский, значит, хороните по-русски. Мы не против».

Всего мы не работали около недели, и прилетает к нам из ЮАР представитель компании⁹ и начинает за нас водить. Меня экипаж послал на переговоры. Он должен был отдать общую зарплату - порядка 80 тысяч долларов на два экипажа, а он начинает меня травить. Говорю ему через переводчика, что если будут деньги - мы будем работать. Спрашиваю, мы что, плохо работали?.. А тот ведет политику, что он тут главный, что он как скажет, так мы и будем делать. А ведь мы изначально договор на три месяца подписали, и это они просят нас продлить.

⁶ Возможно, речь идет о тренировочной базе ВВС Бопутатсваны, которая находилась в аэропорту Ммбатю. <https://www.greenleft.org.au/content/mandela-lesson-they-will-never-forget> (assessed 10.02.2021)

⁷ Начиная с середины 1970-х гг., ЮАР при поддержке США, которые стремились укрепить свои позиции в регионе АЮС, вступила в противодействие и прямую военную конфронтацию с режимами, поддерживаемыми странами социалистического блока, включая СССР и Республику Куба, направлявшими в регион военную помощь (см.: [12]).

⁸ Бейра - крупный город и порт в Мозамбике на берегу Индийского океана. С конца 70-х гг. он в значительной степени оказался в сфере влияния СССР, в т.ч. из-за расположенного тут аэропорта, ставшего одним из опорных пунктов подготовки летных специалистов (см.: Наши в Африке. http://www.bvvaul.ru/content/history/foto_one_page/fotorasskaz/rassksz_mozambik.php (accessed 14.02.2021))

⁹ По словам респондента, по приезду в Африку работу экипажей курировала американская компания, а данным контактным лицом выступал белый иностранец - скорее всего, гражданин США.

К этому времени мы уже работали пятый месяц, и мы для них были очень выгодны. Контракты были составлены так, что нам платили копейки за налёт, а они получали за перевезённый груз. Мы совсем не понимали всех этих платежей, и не втягивались в эти сложности.

И вот веду я переговоры через переводчика, а представитель этот на меня давит: обещает заплатить, но потом. Я был доведен до крайности. Денег он так и не отдал, а на утро улетал из Бейры в ЮАР, и мы приехали его провожать. Сели напротив, сидим и молчим. А ему на посадку. Наконец, он достаёт пачку денег, мне чуть не швыряет и уходит.

Сели мы дома деньги по ведомости распределять. Все деньги в пачке были точно посчитаны. Не хватало самой мелочи. Но деньги тот отдал грязные, как с рынка: где-то проколотые, где-то подписные, которые годами там ходят. Где-то ведь специально насобирали...

И тут же нам из ЮАР звонит российский государственный служащий, который нас курировал, и говорит, ведомость срочно составить и ему передать. Значит, тоже в курсе был. А ведь он там деньгами крутил жуткими. Приезжал он к нам однажды и говорил: «Ребята, вы у меня не золотые, вы у меня бриллиантовые!»¹⁰.

«Вы обидели самого уважаемого человека в Анголе»: тюрьма в Луанде. В середине 90-х я работал уже в Анголе¹¹ на АН-12. У нас в экипаже пилотами были два командира. Один - бывший лётчик-испытатель. Мне показался он человеком очень положительным. А второй - наш калужский инструктор, допуска к полетам на АН-12 у него не было, и первый командир его вводил. И был он очень неуравновешенный. Вроде себя и держит, вроде и опытный, но вот что с ним вышло.

Мы работали на ангольскую авиакомпанию. У нас были менеджеры. Они находили нам контракты, а мы их выполняли. И вот заказали нам полёт по линии Министерства обороны Анголы. Они загрузили самолёт очень немного, в основном продуктами питания, и полетели. В тот раз я с ними не летал. Обратно тоже было очень мало груза: взяли только нескольких военных. Помимо прочих, летели с ними главный бухгалтер этой ангольской компании и переводчик.

Главный бухгалтер видит, что самолёт обратно летит пустой и берёт 12 пассажиров. Цена билета по 100 долларов с каждого. А наши пилоты - я уж не знаю, кто из них - решили: «Раз вы берёте пассажиров, то мы тоже возьмём своих пассажиров». И экипаж взял ещё несколько человек. И сидели они там, как селёдки в бочке, вместе с этими военными. А деньги со всех пассажиров забрал себе главный бухгалтер, он же арендатор самолёта. Наш калужский второй пилот стал требовать с него деньги за своих пассажиров. А бухгалтер отвечает, что деньги получит тот, кто заказал рейс, то есть кто-то из военных. Наш второй пилот подсакивает к одному из военных и хватает его за шиворот. Естественно, он понятия не имел, что там у него за ромбики на погонах. Военный спокойно говорит главбуху, отдать деньги. Тот отдаёт. Самолёт прилетает, мы его встречаем.

И тут начинается спектакль. Оказалось, что этот военный был чуть ли не замминистра обороны Анголы - что-то вроде командующего местного ВДВ. Его встречают две машины. В сторонке стоит полицейская машина аэропорта. Генерал даёт команду полицейским арестовать командира самолета. Они тут же окружили нашего первого пилота, а не второго, который военного обидел. А я в самолёте как раз в двери стою. Он кричит мне: «Выручай!» А как выручать? Они его уже повели.

Я делаю наивный вид, влетаю в этот круг и начинаю разводить руками: «Что случилось? Что произошло?». Подходит переводчик, и они мне говорят, что экипаж обидел самого уважаемого человека в Анголе. Я отвечаю, что это дипломатический вопрос, что его надо спокойно решать. Пока мы этот разговор вели, первый пилот и сбежал в самолет.

А генерал стоит в стороне и видит, что происходит. Он на них как рывкнул, они меня бросили и за командиром побежали. А тот уже был на трапе в самолёт. Наши его - за руки, а они его - за ноги. Даже ботинки с него сорвали. Но наши его в самолет все-таки затащили. Генерал махнул рукой, сел в машину и уехал. Мы все забежали на борт, а полицейские сели вокруг самолета - окружили.

Сидим мы в самолете час, сидим два. Выходить нельзя. Они вооружены. Жарища. Открыли форточки, дверь. Подъезжают красные береты - генерал прислал своих ребят. Тогда полицейские уехали, а эти «краснобереточники» взяли нас в кольцо. К двери подходят, присматриваются. Я говорю, надо дверь закрывать, а то сейчас прыгнет кто к нам, мы начнем его выталкивать, а это уже нападение - перестреляют нас всех. Закружили дверь. Сидим.

¹⁰ После окончания срока оплаченных работ экипажи вернулись домой и больше не имели контрактов с этой фирмой (прим. авт.).

¹¹ С 1975 по 2002 гг. Ангола была охвачена гражданской войной между тремя основными соперничающими группировками. Это определило значительный авторитет военных в стране. На описываемый период пришелся завершающий этап войны, на котором масштабные боевые столкновения сменились ожесточенным разделом сфер власти между сторонами. Для этого времени характерны частые кадровые перестановки, и восстановить личности упоминаемых высокопоставленных военных в рамках данного исследования не представляется возможным (прим. авт.).

Прилетает самолет АН-26. Радист по радиации им передает, что нас тут арестовали. Они подруливают к нам поближе, становятся рядом. Выходит один из пилотов и идет в нашу сторону, но и его остановили. Пилот крикнул ему в форточку, чтобы он передал нашим менеджерам, что нас арестовали.

Наконец, идет по аэродрому к нашему самолету представитель русского торгпредства, и как начал за сто метров орать на нас. «Сколько можно вам говорить, чтобы вы денег не брали! Выходите из самолета!». Мы вышли. Подъезжает машина, в ней человек шесть красных беретов, посадили нас и повезли в участок через аэропорт.

А там по дороге склады и служебная проходная. И вот старший офицер говорит мне на португальском, что, дескать, вы наделали, люди вы или не люди, как так можно себя вести?! А я ему говорю: «Ладно, уж. Всё нормально». Я не знаю португальского, но слово «нормально», все понимают. И тут мимо складов бежит какой-то местный. Явно залез что-то своровать. Я офицеру говорю, вон, мол, кого надо ловить. И тут два солдата прыгают из машины и за ним. Тот пытался убежать, а солдаты догнали его и на наших глазах сапогами его так забили, что он уже и не встал. До сих пор думаю, что парню досталось ни за что. В ситуации, в которую мы попали, вина была наша, и на месте этого парня мог бы оказаться и я.

Нас отвезли в участок, а оттуда в тюрьму. Тюрьма - это закрытая территория, а на ней боксы - гаражи с одним входом. Внутри бетонные кровати и ничего больше. Три этих бокса были полностью забиты людьми. А нам дали четвертый бокс. Там только двое до нас сидело. Просидели мы там трое суток, а на четвертые поехали к главному прокурору Анголы. Переводчики с торгпредством работали и вышли на него. В итоге на все деньги за тот рейс были закуплены для прокурора среди прочего ящик виски и ящик водки. И тот нас отпустил. Идите, мол, вы мне не нужны.

Нам ничего не оставалось, как улететь домой, так как, скорее всего, с нами больше бы не имели дела. Самолет, на котором мы работали, был арендован в Домодедово, туда мы и вернулись. И получилось, что я как был в летней обуви и одет легко, так и оказался в Москве зимой.

«Посылали, но не наши»: трагические случаи в Руанде. Мы никогда сознательно не участвовали в перевозках оружия. Было среди нас такое правило, и мы его придерживались. Но были неприятные ситуации, с этим связанные. В основном, во время поездки в Руанду¹² в середине 90-х годов. Однажды наш самолет с вечера уже был загружен обычным грузом, а утром приходим - замок сломан, груз вынесен, и самолет наполовину загружен ящиками защитного цвета. Не могу сказать, что там было, но в той ситуации нам пришлось совершить рейс. Иначе мы могли потерять работу или попасть в тюрьму. Такие случаи уже были с другими экипажами, и мы все про них знали.

В той же поездке в Кигали¹³ работал с нами на одном аэродроме экипаж на Л-410 из Алма-Аты. Дома работы у них не стало, как и у нас, и они прилетели в Африку. Летали они на этом маленьком самолете, в основном, по грунтовым аэродромам. Что они возили и куда они летали - не могу сказать, это обсуждать у нас было не принято. С их инженерами я жил в соседних комнатах, и у нас были очень хорошие отношения.

Однажды, вернувшись, они рассказали вот что. Садись они на грунтовой аэродром, выкатились с полосы и перевернулись вверх дном. У всех ушибы, но они легко выбрались. А командир стеклом разрезало руку, и он остался в кабине. Казалось, что рана не страшная, и все бросились его вытаскивать. Но местные африканцы схватили их, не дали им физической возможности его спасти и сами не оказали ему помощи. Командир выбраться сам не смог, истек кровью и умер. И никаких разговоров. Молчок. И все это из-за того, что могут пойти претензии, суды, возникнут вопросы, а кто тебя туда посылал, что ты там делал...

У меня сложилось впечатление, что существовал некий устный договор, что если происходит какой-то несчастный случай или травма, то ни в коем случае нельзя отпускать пострадавшего на родину.

Тогда же и там же был еще один эпизод. Жил с нами один русский экипаж самолета АН-8. И они работали только на войну. Что они возили, куда они летали, мы не знали и никогда не интересовались. Они прилетают вечером, их привозит машина, они идут в свою комнату, ложатся спать, утром за ними снова приезжает машина. За ночь самолёт у них заправлен, загружен. Какой там летный регламент? Там уже никому до этого дела не было. Этот самолёт работал уже «на убой»¹⁴.

¹² На протяжении всего последнего десятилетия прошлого века Руанда была ареной непрекращавшихся волнений и sporadических ожесточенных боевых действий, быстро перекинувшихся на приграничные территории соседних стран, что стало одной из предпосылок развития крупного военного конфликта, известного как Вторая конголезская война (1998-2002) (прим. авт.).

¹³ Столица Руанды.

¹⁴ Имеется в виду техническое состояние самолета. По словам респондента, многие самолеты поставлялись в Африку уже с истекающими показателями назначенного ресурса, т.е. их эксплуатация должна была быть довольно скоро прекращена независимо от их состояния. Но усилиями летных инженеров они работали в два и более раз дольше.

Так и вышло. Однажды экипаж улетел и не прилетел. Мы стали спрашивать, что случилось, посылали ли другой самолёт на поиски? «Да, посылали, но не нашли». «А что случилось?». «Птица попала». «Как птица попала? С железным клювом что ли?».

Никто ничего не говорил, но все было понятно без слов. Мы вечером собрались, сели, помянули. Так для нас закончилась их история.

ОБСУЖДЕНИЕ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В представленных свидетельствах наглядно раскрываются те изменения, которые произошли в ходе становления специфики работы российских летных специалистов в странах Африки.

В начале 90-х годов XX в. новые для многих из них рыночные отношения в условиях агрессивного характера ведения бизнеса со стороны местных и приезжих контрагентов, а позже масштабные военные действия, охватившие некоторые страны континента, привели к формированию определенного типа деловых и личностных взаимоотношений.

Первые прибывшие советские специалисты были в какой-то степени лишены иммунитета к условиям «дикого» рынка, порой проявляя кажущуюся сейчас наивность. Довольно быстро ожидания равноправных и партнерских отношений столкнулись с определенными реалиями, и поначалу сменились недоверием и непониманием. Военно-политическая обстановка и непростые условия труда способствовали еще более сложному положению авиаспециалистов, работавших в странах Африки южнее Сахары.

Среди главных личностных качеств тех, кто смог работать в таких условиях и гарантировать себе устойчивый заработок и относительную безопасность, на первый план вышли умение отстаивать свои права и улаживать конфликты своими силами, взаимовыручка и ориентация на работу в слаженной команде, адекватная неконфликтность, способность договариваться и решать сложные ситуации путем переговоров, осторожность и осознание опасности своего положения. Одновременно с этим менялось отношение к нанимающим работодателям, во многом обесценивался авторитет курирующих органов и местных властей, стал преобладать упор на собственные силы и проверенные личные контакты.

Работа в отрыве от родины и столкновение с опасностью способствовала закреплению особого самосознания, включающего идентификацию себя как члена определенной общности, и формировала отношение к окружающей альтернативной социокультурной реальности. Это проявлялось как на деловом уровне, так и в сфере личностных и бытовых контактов с особенностями проявления африканского культурного кода, что заметно на примерах разрешения сложных вопросов этнонациональных взаимоотношений обеих сторон.

Именно гармоничное соотношение между личным интересом и уважительным отношением к особенностям сложной и многосторонней африканской реальности способствовало развитию стабильных деловых отношений. Такая многолетняя практика, несомненно, оказала влияние на формирование определенных деловых ожиданий в рамках заданной сферы деловых взаимоотношений.

Освещение уникального, но малоизученного опыта работы отечественных авиационных специалистов в Африке должно внести свой вклад в развитие продуктивных российско-африканских отношений как в сфере авиационного партнерства, так и в других областях деловых и культурных контактов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Интеллектуальная миграция в современном мире. Под ред. Лебедевой М.М. М., МГИМО-Университет, 2014, 253 с.
2. Кокшаров В.А., Агарков Г.А. Международная научная миграция: прогресс или угроза научно-технической безопасности России. *Экономика региона*. 2018, № 1, С. 243-252.
3. Абрамова И.О. Африканская миграция: опыт системного анализа. М.: Институт Африки РАН, 2009, 354 с.
4. Осмоловский А. В Африке мы получали по 2000 долларов. <https://www.aviaport.ru/digest/2008/07/28/153973.html> (accessed 14.02.2021)
5. Фугин В. Как русский одноногий летчик покорил. Африку <https://www.ridus.ru/news/249354> (accessed 14.02.2021)
6. В Египте и на Занзибаре (1960-1966 гг.). Мемуары советских военных переводчиков. М.: Memories, 2011, 200 с. ISBN 978-5-904935-14-6
7. Тетерин О.И., Иванов А.Н. С мечтой, словарем и отвагой. *Азия и Африка сегодня*, 2013, № 2. С. 61-66.
8. Мишалева Е.В. Исторический нарратив как форма организации и репрезентации исторического знания. *Epistemology & Philosophy of Science*, 2012, № 1. С. 157-171.
9. Салиева Л.К. Нарративный анализ. История и современность. Сферы приложения. *Вестник Московского университета. Серия 21: Управление (государство и общество)*, 2012, № 3, С. 116-128.
10. Murray M. Narrative psychology and narrative analysis. *Qualitative research in psychology: expanding perspectives in methodology and design*. P.M.Camic et al (eds.). Washington, DC: American Psychological Association, 2003, pp. 101-112.

11. Шагалов В.А. Гражданская война в Мозамбике и миротворческая операция ООН. *Ученые записки КГУ. Серия Гуманитарные науки*, 2013. № 1, С. 257-265.
12. Бородаев В.А. Вклад Кубы в крушение режима апартеида в ЮАР на излете "холодной войны". *Вестник Московского университета. Серия 8. История*. 2018. № 2, С. 87-109.
13. Тетерин О.И. Работая на Занзибаре. *Тетерин О.И. Вспоминая Африку (важное... и не очень)*. М., с. 33-79. ISBN 978-5-6042825-0-2

REFERENCES

1. Intellectual migration in the modern world. Lebedeva M.M. (eds.), Moscow, 2014, 253 p. (In Russ.)
2. Koksharov V.A., Agarkov G.A. 2018. International scientific migration: progress or threat to the scientific and technical security of Russia. *Economy of the region*. № 1. Moscow. (In Russ.)
3. Abramova I.O. African migration: experience of systems analysis. Moscow: Institute for African Studies, RAS, 2009, 354 p. (In Russ.)
4. Osmolovsky A. In Africa we've got \$2,000. <https://www.aviaport.ru/digest/2008/07/28/153973.html> (accessed 14.02.2021). (In Russ.)
5. Fugin V. How a Russian one-legged pilot conquered Africa. <https://www.ridus.ru/news/249354> (accessed 14.02.2021) (In Russ.)
6. In Egypt and on Zanzibar (1960-1966). Memoirs of Soviet military translators. Moscow. 2011, 200 p. (In Russ.). ISBN 978-5-904935-14-6
7. Teterin O.I., Ivanov A.N. 2013. With a dream, a vocabulary and courage. *Asia and Africa today*. № 2 (In Russ.)
8. Mishalova E.V. 2012. Historical narrative as a form of organization and representation of historical knowledge. *Epistemology & Philosophy of Science*. № 1. (In Russ.)
9. Salieva L.K. 2012. Narrative analysis. History and modernity. Application areas. *Moscow University Bulletin. Series 21: Management (state and society)*. № 3. (In Russ.)
10. Murray M. Narrative psychology and narrative analysis. *Qualitative research in psychology: expanding perspectives in methodology and design*. P. M. Camic et al (eds.). Washington, DC: American Psychological Association, 2003, pp. 101-112.
11. Shagalov V.A. 2013. Civil war in Mozambique and the UN peacekeeping operation. *Uchenye Zapiski Kazanskogo Universiteta. Seriya Gumanitarnye Nauki*, № 1. (In Russ.)
12. Borodaev V.A. 2018. Cuba's contribution to the collapse of apartheid in South Africa at the end of the Cold War. *Moscow University Bulletin. Series 8. History*. No. 2. (In Russ.)
13. Teterin O.I. Working on Zanzibar. *Teterin O.I. Remembering Africa (important... and not so much)*. Moscow 2019, pp. 33-79 (In Russ.). ISBN 978-5-6042825-0-2

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Уланова Наталья Сергеевна, кандидат психологических наук, ст.н.с., Центр цивилизационных и региональных исследований, Институт Африки РАН. Москва, Россия.

Natalya S. Ulanova, PhD (Psychology), Senior Researcher, Centre for Civilisational and Regional Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences. Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
25.02.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
15.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
10.06.2021

На перекрестках судьбы Афганистана

© Окулов В.С.^a, 2021

^a Журнал «Азия и Африка сегодня», Москва, Россия
ORCID ID: 0000-0002-2098-8285; ovs-inva@mail.ru

Рецензия на книгу: **Конаровский М.А. Афганистан на рубеже веков: новый перекресток судьбы.** МГИМО МИД России, 2020, 355 с.

Ключевые слова: Афганистан, СССР, США, НАТО, американские войска, талибы, наркотрафик

Для цитирования: Окулов В.С. На перекрестках судьбы Афганистана. *Азия и Африка сегодня*. 2021. № 7. С. 77-80.
DOI: 10.31857/S032150750015773-2

At the crossroads of Afghanistan's fate

© Vadim S. Okulov.^a, 2021

^a «Aziya i Afrika segodnya» journal, Moscow, Russia
ORCID ID: 0000-0002-2098-8285; ovs-inva@mail.ru

Review of the book: **Konarovskiy M.A. Afghanistan at the turn of the century: new crossroads of fate.** Moscow, MGIMO-University, 2020. 355 p. (In Russ.)

Keywords: Afghanistan, USSR, USA, NATO, American troops, Taliban, drug trafficking

For citation: Vadim S. Okulov. At the crossroads of Afghanistan's fate. *Aziya i Afrika segodnya*. 2020, № 7. Pp. 77-80. (In Russ.).
DOI: 10.31857/S032150750015773-2



На первой же странице монографии «**Афганистан на рубеже веков: новый перекресток судьбы**» (МГИМО МИД России, 2020, 355 с.) ее автор, *М.А.Конаровский*, известный афганист и международник, Чрезвычайный и Полномочный посол РФ, справедливо говорит о взаимной симпатии, возникающей у «советских афганцев» при встрече друг с другом. Такая же симпатия появилась и у меня - и к автору, и к его книге после ее прочтения.

Возникла она еще и потому, что в 1983-1989 гг., когда Михаил Конаровский служил в Кабуле советником посольства СССР в Демократической Республике Афганистан (ДРА), автор рецензии работал в Афганистане собственным корреспондентом газеты «Правда» и тесно взаимодействовал с М.А.Конаровским, «подпитываясь» в своей журналистской работе его знаниями о стране, ее истории и тогдашней военной реальности.

Тем с большим интересом и тщательностью, словно в приступе ностальгии, я изучал книгу, посвященную не только памятным годам, но и нынешнему состоянию страны, хитросплетению её судеб на новом перекрестке её истории, на рубеже XX и XXI веков.

Разумеется, в пору своей журналистской командировки я не обладал всей полнотой знаний об истории нашего южного соседа, какими владел Михаил Алексеевич, окончивший в 1967 г. Институт восточных языков при МГУ имени М.В.Ломоносова, а в 1983-м - Дипломатическую академию МИД СССР. Еще в 1979 г. вышла его книга очерков

об Афганистане, куда Конаровский в марте 2002 г. вернулся Чрезвычайным и Полномочным послом и служил там до января 2004 г., завершив тем самым свою командировку в эту страну длиною почти в 20 лет, что, по его словам, предопределило всю его профессиональную и личную жизнь.

И сама книга, о которой идет речь, как часть этой личной жизни, посвящена памяти супруги автора, Иннесы, разделившей с ним в Афганистане нелегкую «служивую» судьбу.

Работа советских дипломатов на афганском поприще - одна из ярких страниц отечественной дипломатии. Интересны воспоминания о наших послах в Кабуле, о личных впечатлениях автора, работавшего с некоторыми из них. Монография обильно иллюстрирована фотографиями разных лет, сделанными автором в стране пребывания, и это усиливает воздействие документалистики на читателя.

В курсе афганской проблематики М.А.Конarovский постоянно находился и во время последующей своей работы в качестве заместителя Генерального секретаря Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). И ныне он в ее русле - ведущий научный сотрудник Института международных исследований МГИМО (У) МИД России, член Российского совета по международным делам (РСМД) и член Союза писателей России. Автор монографии, как и все, кто подолгу работал в Афгане, отдавал и продолжает отдавать этой стране множество сил и эмоций.

Сложные годы присутствия в ДРА Ограниченного контингента советских войск (ОКСВ), его борьбы с душманами - врагами Народно-демократической партии Афганистана (НДПА), пришедшей к власти на смену королевскому режиму, - и сейчас, по словам автора, продолжают напоминать о себе психологической усталостью, а нередко и горькими картинами прошлого. Что, впрочем, не помешало М.А.Конarovскому исследовательски углубиться в историю советско-афганских отношений, передать личные впечатления о работе иностранных дипломатических представительств в Кабуле и детально рассмотреть непростой процесс и проблемы нынешнего возвращения России в Афганистан,

История отношений России и Афганистана, пишет М.А.Конarovский в главе «*Российско-афганские предтечи*», уходит корнями в XV в., к посольству великого князя Ивана III, отправленному им в Герат. Единое афганское государство - Дурранийская держава - образовалось в середине XVIII в.

Позднее Афганистан стал заложником «Большой игры» Российской и Британской империй (и продолжение этой игры, на мой взгляд, трагическим эхом отозвалось в 70-х гг. XX в.).

С весны 1919 г., а тем более, после подписания в феврале 1921 г. Договора о дружбе, отношения Москвы и Кабула развивались довольно устойчиво и поступательно. В период с 1954 по 1978 гг. на СССР пришлось почти половина внешнеэкономического содействия Афганистану. Было реализовано более 140 крупных проектов. Это самый плодотворный период советско-афганских отношений. Их широкоформатное развитие стало беспокоить Вашингтон.

Вопреки мнению некоторых исследователей, отмечает автор книги, СССР не был заинтересован в смещении короля Мухаммеда Захир-шаха. А причинами переворотов 1973 г. и 1978 г. в Кабуле были внутренние кризисы самого афганского общества.

В этой своей оценке М.А.Конarovский не одинок. «Посетив несколько раз Афганистан в предреволюционные годы, имея встречи и беседы в посольстве СССР в Кабуле, а в Москве - в МИДе и в международном отделе ЦК, - пишет в главе «Афган: незаживающие раны России» своей книги академик А.М.Васильев*, - автор категорически утверждает, что существовавшее положение дел, включая сам королевский режим Захир-шаха, полностью устраивало советское руководство и что никаких планов его замены не было. История и внутреннее развитие Афганистана распорядились иначе».

В главе «*Хрупкий лед "народной власти"*» автор, очевидец революции 28 апреля 1978 г., дает подробный отчет об этом событии. Его вывод таков: «Неожиданно легко захватив власть, НДПА была совершенно не готова к ней. Ее «ахиллесовой пятой», как и многих других левых движений в развивающихся странах, было игнорирование конкретных условий и особенностей собственной страны. Началась силовая ломка железобетонных вековых устоев, традиций и образа жизни населения в интересах ускоренной «социализации» по опыту раннего СССР» (с. 33).

Любопытно, что еще в 1966-1967 гг., во время первой своей поездки в Афганистан студентом и работы переводчиком на строительстве газопровода на севере страны, М.А.Конarovский вел дневниковые записи, собирал материал, который в ту пору и предложил журналу «Азия и Африка сегодня». Опубликованные тогда в журнале зарисовки и легли в основу его первой книги в 1979 г. Вторую - «Дорога в семь тысяч дней» он издал в 2015 г.: жизненную «дорогу» именно такой протяженности Михаил Алексеевич прошел во время своей работы в Афганистане. Нынешняя книга - яркое и убедительное свидетельство, что путь его по этой «дороге» успешно продолжается.

К принятию решения о вводе в Афганистан советских войск, по мнению автора книги, привела «логика биполярного противостояния» (с. 37). В результате этой акции «СССР оказался во внешнеполитической изоляции, понес огромные материальные и моральные потери. Но могли ли советские руководители поступить иначе и не ввести войска? Увы, полагаю, что в тот конкретный период времени - нет» (с. 39).

* Васильев А. От Ленина до Путина. Россия на Ближнем и Среднем Востоке. М.: «Центрполиграф», 2018. С. 254.

Соглашусь с этим выводом автора как очевидец этих наших потерь, в т.ч. и людских. Но и обретений, доставшихся от нас Демократической Республике Афганистан - обретений материальных и моральных.

В январе 1987 г. в ДРА была принята Декларация «О национальном примирении в Афганистане», в октябре состоялось утверждение нового курса. Начался поэтапный вывод советских войск.

Уходя, мы оставили в нашем южном подбрюшье не только врагов, но и множество друзей: часть из них позднее была вынуждена, спасаясь, бежать к нам, на наши, тогда еще советские просторы.

«Однако и вывод советских войск к середине февраля 1989 года также не решил афганских проблем, - продолжает автор, рассматривая эти проблемы «изнутри» Афгана, глазами международного. - Придав импульс дальнейшей активизации моджахедов, еще через три года он предопределил и падение президента Наджибуллы» (с. 39).

И затем следует ключевой вывод автора: «Возможно, события могли бы развиваться иначе, если бы не распад Советского Союза» (с. 39).

М.А.Конаровский прав: суть дальнейшей трансформации афганской проблемы - в этом. Жаль только, что опытный аналитик употребляет этот широко распространившийся эвфемизм: «распад», ныне насильно внедренный у нас в политический оборот и ставший термином официальным. Афганская проблема, как и множество других международных проблем «постсоветской» России, - следствие осмысленного и целенаправленного уничтожения СССР силами мировой закулисы и сотрудничавшей с ней части переродившейся партийно-государственной верхушки нашей страны.

Но это - предмет другого исследования.

Книга же М.А.Конаровского рассматривает лишь сугубо афганскую проблематику.

После уничтожения СССР стратегией Вашингтона стал подрыв влияния России в ее «ближнем зарубежье» - в т.ч. и в Центральной Азии - путем своего долговременного присутствия в ней. Немаловажной составляющей этой линии стала реализация экономических интересов Вашингтона, в частности, энергетической проблематики, направленной на стимулирование экспорта центральноазиатского газа в обход России.

Главы монографии М.А.Конаровского - «Моджахеды и талибы», «Кабул постталибский», «Чрезвычайная Лойя Джирга», «Экономика vs политика», «Общациональная Ассамблея 2003» и другие анализируют нынешнее развитие афганской проблемы вплоть до февраля 2020 г. Тогда состоялось подписание американо-талибского соглашения о выводе из страны американских войск в обмен на обязательство Движения «Талибан» отказаться от поддержки терроризма и начать переговоры с кабульскими властями.

Логично, что анализ М.А.Конаровского временами выходит за пределы собственно афганских проблем. Автор монографии, работавший в 1994-1998 гг. советником Посольства РФ в США, видел, как в Госдепе игнорировали экстремистский характер лозунгов и задач талибов. Такой подход и контакты с «Аль-Каидой» и деятелями «Талибана» сохранялись вплоть до терактов в Нью-Йорке 11 сентября 2001 г. - крупнейших актов терроризма в истории человечества.

Реализация американо-натовского проекта в Афганистане прошла через несколько основных этапов, считает автор монографии. Первый охватывал период от принятого осенью 2001 г. решения о начале операции «Несокрушимая свобода» и до принятия Советом Безопасности ООН в октябре 2003 г. решения о передаче Международных сил содействия безопасности (МССБ) в Исламской Республике Афганистан (ИРА) под оперативное командование НАТО.

Второй этап - от распространения в 2003 г. мандата МССБ до решения в 2009 г. о постепенном выводе из Афганистана иностранных воинских контингентов - наиболее активная фаза противостояния. В 2006-2009 гг. контингенты НАТО и МССБ понесли наибольшие потери. В стране росло противостояние режима и его противников, усугублялась ненадежность Пакистана - основного регионального партнера США и НАТО в афганском вопросе, росло недовольство населения Афганистана действиями и поведением американских военнослужащих.

Третий этап завершился в мае 2012 г. решением саммита НАТО с оформлением афганской стратегии после завершения вывода войск.

Четвертый этап: параллельно формальному выводу иностранных войск к концу 2014 г. шла реализация стратегического сотрудничества ИРА с США и НАТО. Было обеспечено избрание президентом страны Ашраф Гани вместо Хамида Карзая, с которым у американцев началась серьезная эрозия отношений.

И хотя на посту посла России в Кабуле М.А.Конаровский застал первый из перечисленных этапов американо-натовского проекта, когда ожидалась быстрая победа МССБ над «Аль-Каидой» и талибами, в книге присутствует подробный и углубленный анализ дальнейших афганских событий. Автор проводит параллель стереотипов поведения афганских властей постталибского периода с поведением в свое время руководителей Народно-демократической партии Афганистана: и те, и другие, по его оценке, уповали на поддержку иноземного друга. НДПА - на СССР, на его военно-политическое присутствие, на его экономическую и советническую помощь.

Однако развитие обстановки в постталибском Афганистане приводило к тому, что иностранные войска, как некогда и ОКСВ, все больше втягивались в противостояние с противниками режима.

Несомненно, американцы изучили опыт Советского Союза.

А Конаровский, несомненно, глубоко изучил американский опыт присутствия в Афганистане, стратегию и тактику взаимодействия нынешней России с этой страной и с МССБ, и предоставил читателям монографии возможность опереться на его выводы.

Один из этих выводов таков: в 2002-2003 гг. посевы наркотических трав в Афганистане выросли более чем вдвое. В 2014 г. на Афганистан приходилось 90% мирового производства опиумного мака. По производству наркотиков страна вышла на 1-е место в мире. Причина - крайне турбулентная обстановка в стране.

Для России проблема противодействия афганскому наркотрафику превратилась в проблему обеспечения национальной безопасности. Эта угроза - долговременная и требует комплексного плана реагирования на нее мирового сообщества. Однако Запад никак не склонен к практическому взаимодействию с Россией на афганском политическом и экономическом поле.

Монография анализирует нынешнюю общественно-политическую жизнь в Афганистан, в т.ч. историю создания и развития афганской армии. Разумеется, широкий замысел автора позволил ему охватить и широко «мидовскую» проблематику в главах «Посольство», «Конфузы протокола», «Аккредитованы в Кабуле», «Жизнь дипкорпуса». Это делает книгу чрезвычайно интересной и актуальной не только для востоковедов и историков, но и для специалистов по международным отношениям.

Отдельную главу монографии М.А.Конаровский отвел анализу биографий афганских политических деятелей.

Что же касается судьбы Афганистана - нашего недалекого южного соседа, и ныне находящегося на своем историческом перекрестке, то вывод автора учитывает специфику хорошо изученной им страны.

Этот вывод основан на глубоком знании особенностей ее международного положения и внутренней политики. «Чем закончится начавшийся процесс, приведет ли он к выводу американских войск, к запуску межафганских переговоров и как их итог - к национальному согласию и восстановлению мира в этой стране - покажет время», - завершает книгу М.А.Конаровский.

Изученная автором монографии история Афганистана последних десятилетий свидетельствует, что, по его мнению, «корни почти всех его проблем, в конечном счете, были в разобщенности и в отсутствии консенсуса и общенационального единства среди самих афганцев» (с. 281). Согласимся. Но ведь это - коренное свойство государственного и общественного развития любой страны - от США до постсоветской России, - которое дает о себе знать в настоящем и, несомненно, обострится в будущем.

Отсюда, делает вывод автор монографии, - и чередование в истории Афганистана трагических эпох: «конституционная монархия; авторитарный республиканский режим; неудачный эксперимент НДПА в построении социализма с афганской спецификой; режим моджахедов, основной задачей которых было свержение «неверной прокоммунистической власти» и замена ее на правоверную и справедливую» (с. 283).

Обоснованность такого видения афганской проблемы подтверждают и сиюминутные сообщения мировых агентств новостей в те майские дни 2021 г., когда была написана эта рецензия: «Талибы захватили еще один район близ Кабула. Правительственные силы отступают...».

Несомненно, Афганистан и сейчас - на перекрестках своей судьбы: напряженность в стране растет по мере приближения 11 сентября нынешнего года - дня, на который президент США Джо Байден назначил окончательный вывод американских войск с территории нашего южного соседа.

Это обстоятельство усугубляет интерес к аналитическому произведению М.А.Конаровского и усиливает значение этого издания для прогнозирования событий в Афганистане.

А братство «советских афганцев» - мотив, отчетливо прозвучавший на первой странице монографии М.А.Конаровского, - дополнительное обстоятельство, побудившее автора рецензии к изучению этой книги. И, думаю, побудит оно к этому и многих наших современников, жизнь которых опалила разного рода служба в этой стране.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Окулов Вадим Сергеевич, редактор, журнал «Азия и Африка сегодня», Москва, Россия.

Vadim S. Okulov, Staff editor, "Aziya i Afrika segodnya" journal, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию (Received)
15.04.2021

Доработана после рецензирования (Revised)
21.05.2021

Принята к публикации (Accepted)
16.06.2021

ГАУГН-ПРЕСС

«ГАУГН-ПРЕСС» осуществляет свою деятельность на базе Государственного академического университета гуманитарных наук (ГАУГН) и научно-исследовательских институтов Российской академии наук социогуманитарного профиля в рамках их сетевого взаимодействия.



КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

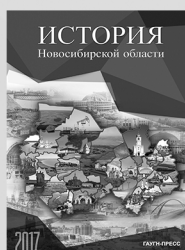
- формирование учебно-методических комплексов
- развитие научной периодики
- внедрение новых стандартов научной коммуникации



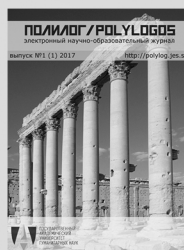
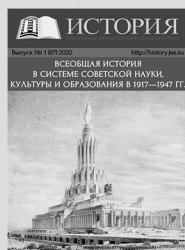
ПРИНЦИПЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- интеграция науки и образования
- модульный характер актуализации гуманитарного знания
- сетевое взаимодействие научных и методических центров

НАУЧНАЯ И УЧЕБНАЯ ЛИТЕРАТУРА



СЕТЕВАЯ ПЕРИОДИКА



По вопросам приобретения научной и учебной литературы, печатных изданий журналов Российской академии наук, а также оформления подписки на сетевую периодику обращаться по адресу **press@gaugn.ru**



БАКАЛАВРИАТ

Востоковедение и африканистика



МАГИСТРАТУРА

Экспертно-аналитическое востоковедение



АСПИРАНТУРА

Обучение в Институте востоковедения РАН

Обучение на восточном факультете предполагает сочетание классического востоковедного образования с углубленным изучением теории международных отношений, политологии, а также философии, религии и общественной мысли Востока.

Основа востоковедного образования — профессиональное овладение одним из восточных и английским языками. **Основные языки — арабский, китайский, корейский и японский.**

Обучение проходит в малочисленных языковых группах, что гарантирует индивидуальный подход к каждому студенту и создает комфортную атмосферу для эффективного усвоения материала.

Изучение обширного комплекса исторических, философских, религиоведческих, политологических и культурологических дисциплин готовит выпускника к исследовательской, переводческой и практической деятельности во всех сферах взаимодействия со странами и народами Азии и Африки.

5 ПРИЧИН ПОСТУПИТЬ В ГАУГН



ВЫДАЮЩИЕСЯ ПРЕПОДАВАТЕЛИ

Ученые из научно-исследовательских институтов РАН, включая академиков, членов-корреспондентов, докторов и кандидатов наук.



ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД

Мы не набираем на курс более 35 человек. Преподаватель общается с каждым индивидуально, помогает в выборе вектора профессионального развития.



МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Некоторые лекции читают приглашенные специалисты из других стран. Большое внимание уделяется языковой подготовке.



УДОБСТВО

Факультеты находятся в Москве в непосредственной близости от метро. Обучение в магистратуре и аспирантуре в основном проходит в вечернее время. Подать документы можно онлайн.



СТУДЕНЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

Студенты ГАУГН могут участвовать в многочисленных студенческих клубах («Что? Где? Когда?», Клуб политического анализа, Китайский разговорный клуб и др.).