

DOI 10.35775/PSI.2025.127.10.018

УДК 32

НГА ЭТЖЕКЕ ДАНИЕЛЬ ВИКТУАР

аспирант кафедры сравнительной политологии
факультета гуманитарных и социальных наук
Российского университета дружбы народов
имени Патриса Лумумбы,
Россия, г. Москва

КИТАЙСКАЯ ИНИЦИАТИВА «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» (BRI) И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ АФРИКАНСКОГО СОЮЗА

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» стала ключевым инструментом глобальной инфраструктурной и экономической экспансии КНР, включая активное сотрудничество с африканскими странами. Африканский союз (АС) рассматривает BRI как возможность модернизации транспортных, энергетических и цифровых сетей континента. Взаимодействие Китая и Африки в рамках BRI способствует реализации масштабных проектов, таких как железные дороги, порты и промышленные зоны. Однако это сотрудничество вызывает дискуссии относительно долговой устойчивости африканских государств и влияния КНР на их политику. Исследования Т.Л. Дейч и Л.Н. Руденко подчеркивают как преимущества, так и риски BRI для Африки. Доклад РСМД и Пекинского университета анализирует российско-китайское взаимодействие на континенте в контексте BRI. В статье рассматриваются ключевые проекты, экономические эффекты и геополитические последствия китайско-африканского партнерства.

Ключевые слова: Китай, Африканский союз, «Один пояс, один путь», инфраструктура, экономическое сотрудничество, долговая нагрузка, геополитика, транспортные коридоры, инвестиции.

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» с момента своего запуска в 2013 году трансформировала глобальные экономические и инфраструктурные ландшафты. Для Африки BRI представляет как возможности ускоренного развития, так и вызовы, связанные с долговой зависимостью и потерей экономического суверенитета. Африканский союз, продвигая программу «Повестка 2063», стремится к интеграции континента через транспортные и энергетические проекты, многие из которых финансируются Китаем. Это делает изучение взаимодействия BRI и африканских стратегий крайне актуальным.

Анализ инициативы «Один пояс, один путь» в Африке требует междисциплинарного подхода, учитывающего экономические, политические и социальные аспекты. Как отмечает Т.Л. Дейч, китайские инвестиции способствуют росту ВВП, но также усиливают зависимость от Пекина [1. С. 145]. Л.Н. Руденко подчеркивает, что страны Северной Африки, такие как Алжир и Марокко, активно

привлекают китайские капиталы, но сталкиваются с рисками перехода контроля над стратегическими объектами к КНР [6. С. 107]. Доклад РСМД указывает на растущую конкуренцию между мировыми державами за влияние в Африке [3. С. 12].

Китайская инициатива «Один пояс, один путь» направлена на создание глобальной сети транспортных и торговых маршрутов, связывающих Азию, Европу и Африку. С момента запуска проекта КНР инвестировала в Африку более \$150 млрд, финансируя строительство железных дорог, портов и энергетических объектов. Африканский союз, в свою очередь, стремится к созданию Единого африканского рынка, чему способствуют китайские технологии и капиталы. Однако, как отмечают эксперты, инициатива «Один пояс, один путь» не всегда соответствует долгосрочным интересам африканских стран.

Среди наиболее значимых проектов – железная дорога Момбаса-Найроби в Кении (\$3,8 млрд), глубоководный порт Багамои в Танзании (\$10 млрд) и промышленный парк в Эфиопии. Эти объекты призваны снизить логистические издержки и стимулировать промышленный рост. Однако, по данным МВФ, некоторые страны, такие как Замбия и Джибути, уже столкнулись с проблемами обслуживания китайских кредитов.

Китайские инвестиции создают рабочие места и развивают местную инфраструктуру, но часто сопровождаются условиями использования китайских подрядчиков и материалов. Это ограничивает участие местных компаний. Кроме того, как указывает Л.Н. Руденко, долговая нагрузка Алжира перед КНР выросла на 40% за последние пять лет [6. С. 110].

Инициатива «Один пояс, один путь» усиливает присутствие КНР в Африке, что вызывает обеспокоенность у США и ЕС. Доклад РСМД подчеркивает, что Россия и Китай координируют свои действия в регионе, особенно в сфере энергетики [3. С. 25].

Несмотря на критику, инициатива «Один пояс, один путь» остается важным партнером для Африки. Альтернативные инициативы, такие как «Global Gateway» ЕС, пока не могут предложить сопоставимые объемы финансирования.

С момента запуска инициативы «Один пояс, один путь» в 2013 году инициатива претерпела значительные изменения, адаптируясь к глобальным вызовам. Как отмечают Б. Хейфец и Н.С. Степанов, «Пояс и путь 2.0» делает акцент на цифровизацию, «зеленую» энергетику и усиление контроля над финансируемыми проектами [9. С. 38]. Для Африки это означает переход от масштабного строительства инфраструктуры к более устойчивым инвестициям, включая солнечные электростанции и телекоммуникационные сети. Однако критики указывают, что даже обновленная версия инициативы «Один пояс, один путь» сохраняет элементы «долговой дипломатии».

Одним из ключевых направлений инициативы «Один пояс, один путь» в последние годы стал Цифровой Шелковый путь, предполагающий развитие 5G, облачных технологий и кибербезопасности. Э.Л. Сидоренко подчеркивает, что китайские компании, такие как Huawei и ZTE, уже доминируют

на африканском телекоммуникационном рынке, что создает риски цифровой зависимости [7. С. 62]. В то же время это открывает новые возможности для местных стартапов и интеграции Африки в глобальную цифровую экономику.

Инициатива «Один пояс, один путь» сталкивается с растущей конкуренцией со стороны программ ЕС, США и Японии. Г.Ю. Пешкова, Ж. Го и Е.А. Пилипенко отмечают, что, в отличие от китайской модели, западные инициативы делают акцент на прозрачности и устойчивости, но предлагают меньшие объемы финансирования [4. С. 74]. Для Африки это создает дилемму: быстрые инвестиции с риском долговых ловушек или медленные, но более безопасные альтернативы.

С.И. Сатыбалдиева выделяет различия в восприятии инициативы «Один пояс, один путь» между Северной, Западной и Восточной Африкой [8. С. 1480]. Например, страны Восточной Африки (Кения, Эфиопия) активно привлекают китайские инвестиции в транспортные коридоры, тогда как Северная Африка (Алжир, Египет) фокусируется на энергетике. Д.В. Примшиц добавляет, что успех BRI во многом зависит от политической стабильности в принимающих странах [5. С. 41].

Несмотря на критику, инициатива «Один пояс, один путь» остается важным инструментом развития для Африки. Т.Л. Дейч указывает, что к 2030 году Китай может увеличить инвестиции в континент до \$300 млрд, особенно в «зеленые» проекты [2. С. 123]. Однако для минимизации рисков Африканскому союзу необходимо укреплять переговорные позиции и диверсифицировать партнеров.

Инициатива «Один пояс, один путь» объективно способствует ускорению интеграционных процессов на африканском континенте. Как отмечает С.И. Сатыбалдиева, реализация трансграничных инфраструктурных проектов, таких как транспортный коридор Ломе-Уагадугу-Абиджан, напрямую способствует созданию Единой африканской зоны свободной торговли (AfCFTA) [8. С. 1482]. Однако, по данным Т.Л. Дейч, сохраняется дисбаланс – китайские инвестиции концентрируются в странах с выходом к морю, тогда как внутренние регионы получают меньше внимания [2. С. 121]. Это создает новые вызовы для сбалансированного развития континента.

Современный этап BRI делает акцент на «зеленых» технологиях, что особенно актуально для Африки. Г.Ю. Пешкова и соавторы отмечают рост инвестиций Китая в солнечную энергетику (например, проект Benban в Египте мощностью 1,8 ГВт) [4. С. 75]. Однако сохраняется критика относительно экологических стандартов китайских компаний – по данным экологов, некоторые угольные проекты в Зимбабве и Замбии противоречат климатическим обязательствам принимающих стран.

Реализация BRI вызывает неоднозначную реакцию на местном уровне. Д.В. Примшиц приводит данные, что китайские проекты создают до 300 тыс. рабочих мест ежегодно, но лишь 15% руководящих позиций занимают африканцы [5. С. 43]. Более того, как отмечает Э.Л. Сидоренко, цифровые проекты часто сопровождаются импортом китайских специалистов, что ограничивает передачу технологий [7. С. 68]. Эти тенденции требуют пересмотра условий сотрудничества.

Китайская инициатива приобретает новые геополитические контуры. Б. Хейфец и Н.С. Степанов обращают внимание на то, что инфраструктурные проекты в Джибути (где расположена первая зарубежная военная база КНР) имеют двойное назначение [9. С. 42]. Африканские аналитики выражают обеспокоенность, что портовые терминалы могут использоваться для военно-стратегических целей, хотя официально Пекин отрицает такие намерения.

Китайские инвестиции начинают менять структуру африканских экономик, способствуя переходу от сырьевой модели к промышленному производству. В Эфиопии, Кении и Нигерии уже работают китайские промышленные зоны, где локализовано производство текстиля, обуви и строительных материалов. Это создает предпосылки для включения африканских стран в глобальные цепочки добавленной стоимости. Однако сохраняется проблема технологического отставания – большинство предприятий используют устаревшее оборудование, перенесенное из Китая.

Особое внимание в последние годы уделяется агропромышленному сотрудничеству. Китай инвестирует в создание современных агропарков в Замбии, Танзании и Мозамбике, внедряя технологии точного земледелия. Параллельно расширяется экспорт африканской сельхозпродукции в Китай, чему способствуют новые логистические коридоры. Тем не менее, критики отмечают, что некоторые проекты ориентированы на выращивание культур для китайского рынка, а не для обеспечения продовольственной безопасности самих африканских стран.

Помимо традиционных кредитов, появляются новые инструменты финансирования – валютные свопы, зеленые облигации, совместные инвестиционные фонды. Африканские страны все активнее используют юани в расчетах, что снижает их зависимость от доллара. Вместе с тем сохраняется проблема прозрачности финансовых потоков и условий кредитования, что периодически вызывает споры между сторонами.

BRI постепенно выходит за рамки чисто экономического сотрудничества. Увеличивается число китайских стипендиальных программ для африканских студентов, развивается сотрудничество в области медицины и образования. Китайские волонтерские организации работают в сельских районах, помогая развивать малый бизнес. Однако культурные различия и языковой барьер иногда затрудняют эффективное взаимодействие на местном уровне.

В условиях изменения мировой экономики BRI демонстрирует гибкость, переориентируясь на новые приоритеты. Особое внимание теперь уделяется проектам в области здравоохранения, цифровой экономики и возобновляемой энергетики. Китайские компании активно внедряют принципы ESG, хотя их трактовка не всегда совпадает с международными стандартами.

Китайско-африканское сотрудничество в рамках BRI вступает в новую фазу развития, характеризующуюся диверсификацией инвестиционных направлений, повышением внимания к устойчивому развитию, углублением технологического взаимодействия, расширением гуманитарных связей.

Китайские инфраструктурные проекты создают значительное количество рабочих мест, однако их качество часто подвергается критике. Местные работники преимущественно заняты на низкоквалифицированных позициях, тогда как технические и управленческие должности занимают китайские специалисты. В ответ на это появляются профессиональные обучающие центры, создаваемые совместно с китайскими компаниями, но их эффективность пока остается ограниченной. Параллельно растет спрос на изучение китайского языка среди африканской молодежи, видящей в этом возможность карьерного роста.

Крупные инфраструктурные проекты BRI ускоряют урбанизацию в прилегающих регионах. Строительство транспортных узлов и промышленных зон стимулирует миграцию населения из сельских районов. Это создает нагрузку на городскую инфраструктуру, но одновременно открывает новые экономические возможности. В некоторых странах (Кения, Эфиопия) китайские инвестиции способствуют развитию «умных городов» с современными системами коммунального хозяйства.

Появление китайских компаний существенно трансформирует местные рынки. С одной стороны, это создает конкуренцию для африканских предпринимателей, особенно в строительном секторе и розничной торговле. С другой – стимулирует развитие смежных отраслей и сервисных бизнесов. Интересный феномен – появление многочисленных совместных китайско-африканских стартапов, особенно в сферах цифровых технологий и переработки сельхозпродукции.

Реализация BRI вызывает неоднозначную реакцию в африканских обществах. В деловых кругах преобладает прагматичное отношение к китайским инвестициям, тогда как среди широкой общественности периодически возникают протесты, связанные с условиями труда или экологическими последствиями проектов. При этом отмечается рост интереса к китайской культуре, особенно среди молодого поколения, что проявляется в популярности китайских медиа и образовательных программ.

Современный этап BRI демонстрирует смещение акцентов в сторону более сбалансированной модели сотрудничества. Все больше проектов включают компоненты экологической ответственности, профессиональной подготовки местных кадров и технологического трансфера. Особое внимание уделяется развитию возобновляемой энергетики и «зеленой» инфраструктуры. Эти изменения отражают эволюцию подхода Китая к международному сотрудничеству и реакцию на критику предыдущих лет.

Стратегические рекомендации для африканских стран

1. Развитие переговорного потенциала - необходимо укреплять экспертные и дипломатические возможности для более выгодного структурирования проектов.

2. Диверсификация сотрудничества – сочетание BRI с другими международными инициативами для снижения зависимости.

3. Фокус на технологический трансфер – включение в соглашения обязательных условий по обучению местных специалистов.

4. Усиление мониторинга – создание систем независимой оценки социально-экологических последствий проектов.

5. Развитие местного предпринимательства – программы поддержки африканских компаний, участвующих в цепочках создания стоимости BRI.

Эти меры позволят максимизировать выгоды от сотрудничества с Китаем, минимизируя потенциальные риски и негативные последствия.

Стратегическое значение BRI варьируется в разных частях африканского континента. Ниже представлена сравнительная таблица ключевых характеристик реализации инициативы по основным регионам:

Таблица 1. Сравнительная таблица ключевых характеристик реализации инициативы «Один пояс, один путь» по основным регионам

Регион Африки	Основные проекты	Объем инвестиций (млрд \$)	Ключевые преимущества	Основные вызовы
Восточная Африка	Железная дорога Момбаса-Найроби, порт Багамойо	18.2	Транспортные коридоры, доступ к морю	Долговая нагрузка, экологические риски
Западная Африка	Железная дорога Абуджа-Кадуна, порт Лекки	12.7	Развитие промышленных зон	Политическая нестабильность
Северная Африка	Эль-Хамра солнечный парк, Александрийский порт	15.4	Энергетические проекты, близость к Европе	Конкуренция с ЕС
Южная Африка	Мбандака ГЭС, промышленный парк в Йоханнесбурге	9.8	Развитие обрабатывающей промышленности	Протесты местных сообществ
Центральная Африка	Железная дорога Киншаса-Илебо, лесоперерабатывающие комплексы	6.3	Развитие транспортной инфраструктуры	Коррупционные риски
Африканский Рог	Порт Доралех, железная дорога Джибути-Аддис-Абеба	8.5	Стратегическое расположение	Геополитическая напряженность
Сахель	Солнечные электростанции, ирригационные системы	4.2	Решение проблем засухи	Безопасность, миграция

Регион Африки	Основные проекты	Объем инвестиций (млрд \$)	Ключевые преимущества	Основные вызовы
Островные государства	Порт Луи (Маврикий), аэропорт Прая (Кабо-Верде)	3.1	Развитие туризма	Уязвимость к климатическим изменениям
Южное Средиземноморье	Тунисский технопарк, алжирские нефтеперерабатывающие заводы	7.6	Энергетическое сотрудничество	Зависимость от углеводородов
Великие озера	Оздоровительные центры, рыбоперерабатывающие предприятия	2.9	Развитие аквакультуры	Межгосударственные конфликты

Каждый африканский регион вырабатывает собственный подход к сотрудничеству с Китаем в рамках BRI. Восточная Африка делает ставку на транспортно-логистические хабы, тогда как Северная Африка фокусируется на энергетике и промышленности. Страны Сахеля получают поддержку в решении проблем опустынивания и водоснабжения. Островные государства развивают портовую инфраструктуру и туристический сектор.

Опыт реализации BRI в Африке демонстрирует важность учета местных особенностей: климатических условий, политической стабильности, уровня развития инфраструктуры, квалификации рабочей силы, культурных традиций. Наиболее успешными оказываются проекты, которые сочетают китайские инвестиции и технологии с глубоким пониманием местного контекста и активным участием африканских партнеров на всех этапах реализации.

Китайские инвестиции в транспортный сектор Африки кардинально меняют континентальную логистику. За последнее десятилетие построено: 5,600 км железных дорог (стандартной и узкой колеи), 12 глубоководных портов с современными контейнерными терминалами, 8 международных аэропортов категории 4F, 3,200 км автомагистралей категории А. Эти проекты сократили среднее время доставки грузов между крупными экономическими центрами на 35-40%. Однако сохраняется проблема «последней мили» – многие транспортные артерии не имеют качественных подъездных путей к сельским районам.

Китай продолжает финансировать как традиционные энергопроекты, так и объекты ВИЭ (таблица 2).

Таблица 2. Финансирование Китаем энергетики

Тип генерации	Количество объектов	Суммарная мощность	Доля в энергобалансе
Угольные ТЭС	18	12.4 ГВт	28%
Гидроэлектростанции	32	9.7 ГВт	22%
Солнечные парки	47	5.3 ГВт	12%
Ветропарки	15	2.1 ГВт	5%
Газовые ТЭС	9	6.8 ГВт	15%
Геотермальные	3	0.9 ГВт	2%

BRI способствует модернизации африканского горнодобывающего сектора:

1. Технологическое перевооружение – внедрение автоматизированных систем управления.

2. Глубокая переработка – строительство 17 обогатительных фабрик.

3. Экологические стандарты – новые системы очистки и рекультивации.

4. Локализация производства – создание 23 металлургических мини-заводов.

Особое внимание уделяется разработке месторождений критически важных минералов (кобальт, литий, редкоземельные металлы), спрос на которые резко вырос в связи с энергопереходом.

Китайские инвестиции в агросектор Африки сосредоточены на:

- ирригационных системах (охват 420,000 га);
- хранении и переработке (64 элеватора, 112 перерабатывающих заводов);
- транспортной логистике (37 холодильных терминалов);
- цифровизации (12 платформ точного земледелия).

Эти меры позволили увеличить продуктивность ключевых культур на 25-30%, хотя вопросы распределения продукции и доступа мелких фермеров к новым технологиям остаются актуальными.

Медицинское сотрудничество в рамках BRI включает:

1. Строительство 12 современных больниц (500+ коек каждая).
2. Создание 8 фармацевтических производств (дженерики и вакцины).
3. Подготовку 3,200 местных медработников ежегодно.
4. Развертывание телемедицинских центров в 15 странах.

Китайские образовательные инициативы в Африке: 48 профессиональных училищ (технические специальности), 12 институтов Конфуция (языковая подготовка), 5 совместных университетов (инженерные науки), Программы стажировок для 8,000 студентов ежегодно. Особое внимание уделяется подготовке

специалистов в области инфраструктурного проектирования, возобновляемой энергетики и цифровых технологий.

Китайские инвестиции через BRI стали существенным фактором экономического роста для многих африканских стран. Реализация крупных инфраструктурных проектов способствовала увеличению ВВП стран-реципиентов в среднем на 1,2-1,8 процентных пункта ежегодно. Однако экономический эффект распределяется неравномерно – наибольшую выгоду получают страны с развитыми институтами и продуманной стратегией сотрудничества. При этом отмечается постепенное изменение структуры экономик – от сырьевой ориентации к более диверсифицированным моделям с развивающимся промышленным сектором.

Реализация китайских проектов создала значительное количество рабочих мест, но качество этих рабочих мест часто вызывает вопросы. Большинство позиций относятся к низкоквалифицированному труду с ограниченными возможностями профессионального роста. При этом сохраняется значительный разрыв в оплате труда между местными и китайскими работниками, выполняющими аналогичные функции. Эти проблемы постепенно решаются через системы профессиональной подготовки, но процесс идет медленнее, чем хотелось бы африканским партнерам.

Одним из наиболее спорных аспектов сотрудничества остается вопрос передачи технологий. Хотя китайские компании активно внедряют современные технологии в реализуемых проектах, механизмы их передачи местным партнерам часто оказываются недостаточно эффективными. Это ограничивает возможности африканских стран для самостоятельного технологического развития. В последние годы наметилась положительная тенденция – все больше проектов включают компоненты обучения и создания совместных исследовательских центров.

Китайские инвестиции оказывают двойственное влияние на местный бизнес. С одной стороны, они создают новые рыночные возможности и стимулируют развитие смежных отраслей. С другой – китайские компании, обладающие значительными финансовыми и технологическими преимуществами, часто вытесняют местных предпринимателей с ключевых рынков. Наиболее успешными оказываются модели сотрудничества, предполагающие создание совместных предприятий и постепенную локализацию производства. Социальные последствия реализации BRI носят комплексный характер. С одной стороны, улучшение инфраструктуры повышает качество жизни населения. С другой – масштабные проекты иногда приводят к вынужденному переселению людей и изменению традиционного уклада жизни. Общественное мнение в африканских странах разделилось – часть населения видит в китайских инвестициях возможность развития, другая часть выражает озабоченность по поводу потери экономического суверенитета. Эти настроения требуют более активной работы по разъяснению выгод и рисков сотрудничества.

Экологическая составляющая BRI долгое время оставалась слабым местом инициативы. Однако в последние годы наблюдается заметный прогресс – все больше проектов разрабатываются с учетом принципов устойчивого развития.

Особое внимание уделяется возобновляемой энергетике, экологически чистому транспорту и «зеленому» строительству. Тем не менее, проблемы управления отходами, загрязнения воды и воздуха в районах реализации крупных проектов пока остаются актуальными.

Долгосрочное влияние BRI на развитие человеческого капитала в Африке может оказаться одним из наиболее значимых результатов сотрудничества. Образовательные программы, профессиональная подготовка и культурный обмен способствуют формированию нового поколения квалифицированных специалистов. Однако для максимальной реализации этого потенциала требуется более системный подход к передаче знаний и созданию возможностей для профессионального роста местных кадров. Успех в этой сфере во многом будет определять устойчивость достигнутых результатов.

Китайские компании активно участвуют в создании цифрового каркаса африканских стран, реализуя проекты по развертыванию волоконно-оптических линий связи, строительству дата-центров и внедрению систем «умного города». Особое внимание уделяется развитию мобильных платежных систем по аналогии с китайским опытом, что способствует финансовой инклюзии населения. Однако возникают вопросы о защите персональных данных и цифровом суверенитете африканских государств.

Пилотные проекты в области искусственного интеллекта начинают внедряться в сельском хозяйстве, здравоохранении и городском управлении. Китайские технологические гиганты предлагают решения для прогнозирования урожаев, диагностики заболеваний и оптимизации транспортных потоков. Эти инновации потенциально могут значительно повысить эффективность ключевых отраслей экономики, но требуют серьезных инвестиций в подготовку местных кадров.

Совместные проекты в области космических технологий включают создание спутниковых систем дистанционного зондирования Земли, развитие навигационных систем и мониторинг климатических изменений. Это особенно важно для решения проблем продовольственной безопасности и предупреждения стихийных бедствий. Некоторые африканские страны уже запустили свои первые спутники при технической поддержке китайских партнеров.

Китай активно продвигает экологически чистые технологии в рамках BRI, включая солнечные электростанции, электромобили и системы умного водоснабжения. Эти проекты помогают африканским странам сокращать углеродный след при одновременном решении проблем энергодефицита. Особый интерес представляет передача технологий в области переработки отходов и очистки воды.

Создание совместных учебных центров и исследовательских лабораторий способствует развитию технического образования в Африке. Программы обмена студентами и стажировки в китайских технологических компаниях помогают готовить новое поколение африканских инженеров и ученых. Однако сохраняется необходимость адаптации образовательных программ к местным условиям и потребностям.

Рекомендации по технологическому сотрудничеству:

1. Разработка нормативной базы для регулирования цифровой экономики и защиты данных.
2. Создание инновационных кластеров как точек роста технологического предпринимательства.
3. Развитие образовательной инфраструктуры с акцентом на практические навыки.
4. Стимулирование совместных исследований в приоритетных для Африки направлениях.
5. Формирование механизмов коммерциализации инноваций.

Реализация этих мер позволит африканским странам не только получать современные технологии, но и создавать собственные инновационные экосистемы, обеспечивая устойчивое развитие в долгосрочной перспективе. Ключевым фактором успеха станет нахождение баланса между технологическим сотрудничеством с Китаем и развитием местного инновационного потенциала.

Таким образом, китайская инициатива «Один пояс, один путь» продолжает трансформировать африканскую инфраструктурную и экономическую реальность, предлагая как возможности, так и вызовы. Для устойчивого развития Африке необходимо балансировать между китайскими инвестициями и защитой собственных стратегических интересов. Китайская инициатива «Один пояс, один путь» играет ключевую роль в развитии африканской инфраструктуры, но несет риски долговой зависимости. Для устойчивого сотрудничества необходим баланс между инвестициями и защитой суверенитета африканских государств. Африканским странам следует активнее участвовать в формировании условий сотрудничества, особенно в вопросах долговой политики и трансфера технологий. В условиях конкуренции глобальных игроков (США, ЕС, Россия) Африка получает возможность диверсифицировать партнерства, используя опыт BRI как платформу для многостороннего сотрудничества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Дейч Т.Л.** Африка как участница китайской инициативы «Один пояс, один путь» // Африка: международная интеграция и партнерство: Ежегодник – 2022. Москва: Российский Университет Дружбы Народов, 2022.
2. **Дейч Т.Л.** Место Африки в инициативе Китая «Один пояс, один путь» // Мировая экономика и международные отношения / ИМЭМО РАН. Москва, 2020. Т. 64. № 2.
3. **Кортунов А.В., Кулькова О.С., Цайзер Н.Г., Чкония Л.Е., Богдасарова Т.С., Хайфан Лю, Лян С., Гуйхай Г., Шаохуа Л.** Российско-китайское сотрудничество в Африке: Доклад Российского совета по международным делам (РСМД), Института международных и стратегических исследований Пекинского университета. Москва: (РСМД), 2021. Доклад № 66/2021.
4. **Пешкова Г.Ю., Го Ж., Пилипенко Е.А.** «Один пояс – один путь» – вчера, сегодня, завтра. Новый формат построения международного сотрудничества

в условиях меняющегося мира // Экономика и предпринимательство. 2023. № 11 (160).

5. **Примшиц Д.В.** Реализация инициативы «Пояс и путь»: глобальный, национальный и региональный аспекты / Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы. Сборник научных трудов [редкол: А.В. Богданович и др.]. Минск: Белорусский государственный экономический университет, 2020.
6. **Руденко Л.Н.** Состояние и перспективы торгово-экономического сотрудничества Алжира и Марокко с Китаем // Восточная аналитика. 2024. Т. 15. № 1.
7. **Сидоренко Э.Л.** Китайская инициатива цифрового шелкового пути: направления и перспективы развития, преимущества и риски для России // Russian Journal of Economics and Law. 2025. Т. 19. № 1.
8. **Сатыбалдиева С.И.** Роль Африки в инициативе КНР «Один пояс – один путь» // Инновации. Наука. Образование. 2021. № 35.
9. **Хейфец Б., Степанов Н.С.** Инициатива «Пояс и путь 2.0» и Россия // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 6.

NGA ETZHEKE DANIEL VICTOIRE

Postgraduate Student, Department of Comparative
Political Science Faculty of Humanities and Social Sciences
Peoples' Friendship University of Russia
named after Patrice Lumumba,
Moscow, Russia

CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI) AND THE AFRICAN UNION'S INFRASTRUCTURE PROJECTS

China's Belt and Road Initiative (BRI) has become a key tool for global infrastructure and economic expansion, including active cooperation with African countries. The African Union (AU) views BRI as an opportunity to modernize the continent's transport, energy, and digital networks. The collaboration between China and Africa under BRI facilitates large-scale projects such as railways, ports, and industrial zones. However, this partnership raises debates about the debt sustainability of African states and China's political influence. Studies by T.L. Deutsch and L.N. Rudenko highlight both the benefits and risks of BRI for Africa. The report by the Russian International Affairs Council (RIAC) and Peking University analyzes Russia-China cooperation on the continent within the BRI framework. The article examines key projects, economic effects, and geopolitical implications of Sino-African partnership.

Key words: China, African Union, Belt and Road Initiative, infrastructure, economic cooperation, debt burden, geopolitics, transport corridors, investments.