*Научная статья*

# «АТЛАНТИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА» КОРОЛЯ МАРОККО МУХАММЕДА VI: ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

**© 2026 П.Н. Мамед-заде**

МАМЕД-ЗАДЕ Первин Ниязи оглы, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Центр изучения стран Северной Африки и Африканского Рога, Институт Африки РАН, Москва, Российская Федерация. ORCID: 0009-0000-0353-0881. E-mail: mamed-zade@yandex.ru

**Аннотация.** В статье рассматриваются ключевые цели и задачи «Атлантической инициативы», выдвинутой королем Марокко Мухаммедом VI в 2023 г. для реализации совместных проектов со странами Центрального Сахеля – Буркина-Фасо, Мали, Нигером и Чадом. Анализируются концептуальные основы и заявленные цели официального Рабата, который после возвращения в ряды Африканского союза в 2017 г. проводит активную наступательную внешнюю политику в Африке, используя различные инструменты, в том числе экономические и инфраструктурные, а также свое выгодное географическое положение на стыке Африки и Европы. Актуальность темы обусловлена важностью Центрального Сахеля, находящегося в фокусе повышенного внимания Совета Безопасности ООН в связи с резко возросшими вызовами в сфере безопасности, а также с повышенным интересом к субрегиону со стороны ряда европейских и мировых держав. За счет реализации королевской инициативы Рабат стремится разрешить в свою пользу конфликт вокруг Западной Сахары. В статье рассматриваются декларируемые властями Марокко выгоды от присоединения Буркина-Фасо, Мали, Нигера и Чада к проектам, включенным в дорожную карту королевской инициативы. Подробно изучены два основных проекта – строительство нового порта «Дахла Атлантик» в контролируемом Марокко южном сахарском регионе и строительство большого африкано-атлантического газопровода из Нигерии в Марокко вдоль всего побережья Западной Африки. В статье показано, что реализация инициативы Мухаммеда VI, которая преподносится королевством как комплексная программа развития и интеграции Центрального Сахеля в мировую торговлю, может столкнуться с рядом серьезных препятствий.

**Ключевые слова:** Марокко, Мухаммед VI, Сахель, Атлантика, инфраструктура, дипломатия, порты, газопровод

**Конфликт интересов.** Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

**Для цитирования:** Мамед-заде П.Н. «Атлантическая инициатива» короля Марокко Мухаммеда VI: геополитические и экономические аспекты. *Ученые записки Института Африки РАН.* 2026. Т. 12. № 3. С. 168–181. https://doi.org/10.31132/2412-5717-2026-76-3-168-181

## ВВЕДЕНИЕ

Королевство Марокко в первой четверти XXI в. взяло курс на проведение активного внешнеполитического и внешнеэкономического курса, одним из приоритетов которого стало сотрудничество с африканскими странами [Es-Salehy, Sabri 2024: 93]. В преамбуле конституции, принятой в июле 2011 г., говорится о приверженности Рабата

укреплению отношений сотрудничества и солидарности с народами и странами Африки, в частности, со странами к югу от Сахары и зоны Сахеля[1].

Новый импульс африканский вектор внешней политики Марокко получил вслед за возвращением в 2017 г. королевства в Африканский союз (АС) после более чем 30-летнего отсутствия в рядах этой межправительственной организации[2]. Король Мухаммед VI в своей речи, адресованной участникам 29-го саммита глав государств и правительств АС, состоявшегося в июле 2017 г. в Аддис-Абебе, заявил о важности того, чтобы «африканские государства установили реалистичные и прагматичные цели, основанные на истинных приоритетах континента. Африке больше не нужны идеологические лозунги, ей нужны конкретные и решительные действия в области мира, безопасности и развития человеческого потенциала»[3].

К моменту, когда Мухаммед VI два десятилетия находился на троне, между королевством и африканскими государствами действовало свыше 1 тысячи соглашений о сотрудничестве, а сам монарх совершил более 50 рабочих, официальных и государственных визитов в страны Африки [Alaoui 2019: 150]. Марокко придерживается всеобъемлющей стратегической концепции, основанной на политических, экономических, культурных и религиозных подходах [Rached 2020: 153–155]. При этом монарх принимает личное участие в их выработке и продвижении на региональном и международном уровнях. Среди целей на Африканском континенте значится в том числе создание условий для окончательного урегулирования конфликта вокруг Западной Сахары в соответствии с предложенным Рабатом планом о предоставлении автономии сахарским регионам Эль-Аюн – Сегиет-эль-Хамра и Дахла – Уэд-эд-Дахаб в рамках марокканского суверенитета[4].

Целью данной статьи является анализ направлений и задач выдвинутой Мухаммедом VI в конце 2023 г. «Атлантической инициативы», нацеленной на развитие инфраструктурной интеграции в регионе и повышение роли Марокко в Африке. В российской науке тема инфраструктурных проектов как двигателя интеграционных процессов исследовалась в работах целого ряда авторов [Баринов, Шарова 2021; Бухарин, Коваленко, Цыганков 2024; Володина 2021]. Вопросу выстраивания странами Сахеля стратегии развития и обеспечения суверенитета посвящены научные работы Д. Дегтерева [Дегтерев 2024], Л. Исаева [Исаев 2025] и И. Лошкарева [Лошкарев 2024].

## ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ДИПЛОМАТИЯ РАБАТА

В ноябре 2023 г. Мухаммед VI в обращении к нации по случаю 48-й годовщины «зеленого марша» на Западную Сахару[5] обнародовал Королевскую атлантическую

[1] Texte intégral de la Constitution du Royaume du Maroc adoptée par voie de référendum le 01 juillet 2011. *Chambre des Représentants*. 2011. https://chambredesrepresentants.ma/fr/la-constitution-du-royaume-du-maroc-2011 (accessed: 12.07.2026)

[2] Марокко покинуло Организацию африканского единства (предшественницу Африканского союза) в ноябре 1984 г. в знак протеста против принятия в ОАЕ частично признанного государства – Сахарской Арабской Демократической Республики (САДР), которая добивается независимости Западной Сахары.

[3] SM le Roi adresse un Discours au 29ème Sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de l'UA. *Portail national du Royaume du Maroc*. 03.07.2017. https://maroc.ma/fr/discours-messages-royaux/discours-royaux/sm-le-roi-adresse-un-discours-au-29eme-sommet-des-chefs-detat-et-de-gouvernement-de-lua (accessed: 12.07.2026)

[4] В Марокко вместо географического названия Западная Сахара в официальных документах и в прессе традиционно используется название Марокканская Сахара.

[5] «Зеленым маршем» называется пеший поход в ноябре 1975 г. около 350 тыс. безоружных марокканцев в Западную Сахару, бывшую тогда испанской колонией. Целью акции, инициатором и идейным

инициативу (КАИ), призванную предоставить четырем странам Центрального Сахеля – Буркина-Фасо, Мали, Нигеру и Чаду – свою дорожную, портовую и железнодорожную инфраструктуру через побережье регионов Эль-Аюн – Сегиет-эль-Хамра и Дахла – Уэд-эд-Дахаб[6]. Соседней с Марокко Мавритании отводится роль важнейшего транзитного звена, связывающего «сахельскую четверку» с атлантическим побережьем королевства [Ben Attou 2025: 251].

КАИ развивает и дополняет идеи, изложенные в Новой модели развития для провинций Юга (*Nouveau modèle de développement pour les provinces du Sud*) – комплексной программе, которую в октябре 2013 г. представил королю Экономический, социальный и экологический совет Марокко. Итогом ее реализации должно стать «превращение южных провинций в ведущий геостратегический центр ради мира, стабильности и общего процветания во всем евро-африканском регионе». Марокканской Сахаре отводится роль хаба между регионом Арабского Магриба и субсахарскими странами путем развития сети портов, объектов морского и воздушного транспорта[7]. И как итог – интеграция Марокканской Сахары в африканское торгово-экономическое и транспортно-логистическое пространство, что должно способствовать признанию статуса этих регионов странами-участницами как неотъемлемой части территории королевства [Abourabi, de Sanctis 2024: 24].

В марокканской инициативе Мухаммеда VI отчетливо видны признаки **инфраструктурной дипломатии** Рабата. КАИ призвана перенаправить транспортные потоки стран Центрального Сахеля к побережью Атлантического океана непосредственно через территорию королевства [Ghoulidi, Lyammouri 2026: 3]. Предполагается возведение глубоководного порта «Дахла Атлантик» в сахарском регионе Дахла – Уэд-эд-Дахаб, создание транспортного пути из Чада в Марокко (так называемый сухопутный «коридор Нджамена-Дахла»), строительство Африкано-атлантического газопровода.

С конца 2023 г. марокканские официальные лица развернули на различных зарубежных площадках активную информационную и дипломатическую кампанию по продвижению КАИ, разъяснению ее ключевых концепций и нарративов. По словам официального Рабата, королевская инициатива «появилась в период международной тревожности и неопределенности», она носит «альтруистический характер, направлена на высвобождение экономической энергии стран, не имеющих выхода к морю, и своей конечной целью ставит достижение стабильности и устойчивого развития». КАИ направлена на то, чтобы «вывести эти страны из изоляции, предоставив им более широкое пространство и интегрировав их в открытую миру экономическую и торговую систему», помочь им «преодолеть физические и нефизические барьеры и таким образом реализовать огромный потенциал их торгового обмена, укрепить связи с остальным миром благодаря большим атлантическим воротам»[8].

---

вдохновителем которой выступил тогдашний марокканский король Хасан II, было принуждение Испании к передаче Западной Сахары под контроль марокканского правительства.

[6] SM le Roi adresse un discours à la Nation à l'occasion du 48ème anniversaire de la Marche Verte. *Maroc.ma*. 06.11.2023. https://maroc.ma/fr/discours-messages-royaux/discours-royaux/sm-le-roi-adresse-un-discours-la-nation-loccasion-du-48eme-anniversaire-de-la-marche-verte-texte (accessed: 12.07.2026)

[7] Nouveau modèle de développement pour les provinces du Sud. *Le Conseil Economique, Social et Environnemental présente son rapport.* 2013. https://cese.ma/media/2020/10/Nouveau-modèle-de-développement-pour-les-provinces-du-Sud.pdf (accessed: 14.07.2026)

[8] Initiative royale pour l'Atlantique: l'analyse de Omar Hilale au Forum annuel MD Sahara. *Medias24*. 10.05.2024. https://medias24.com/2024/05/10/initiative-royale-pour-latlantique-lanalyse-de-omar-hilale-au-forum-annuel-md-sahara/ (accessed: 19.07.2026)

Марокко подчеркивает значительный масштаб КАИ, рассматривая ее как «проект человеческого и социального развития для Африканского континента»[9], способный придать импульс механизмам Африканской континентальной зоны свободной торговли (АфКЗСТ), соглашение о формировании которой вступило в силу в мае 2019 г. [Oualla 2026: 333].

КАИ также направлена на закрепление за Марокко статуса региональной морской державы, которая имеет возможность извлекать выгоду от маритимизации[10] экономики благодаря производству национального богатства на береговой линии за счет наличия активной морской торговли, эффективной эксплуатации рыболовных и шельфовых углеводородных ресурсов, функционирования объектов промышленности и динамичного развития прибрежных городов [Kerrouch 2024: 689].

Появление КАИ совпало по времени с завершением вывода французских воинских контингентов поочередно из Мали, Буркина-Фасо и Нигера, который происходил в 2022–2023 гг. и стал свидетельством уменьшения влияния Парижа в Центральном Сахеле. Этот же период отмечен активизацией сотрудничества этих трех стран с Россией, Турцией и Китаем.

Создание новых транспортных коридоров в Сахеле марокканская элита преподносит как восстановление сети некогда успешно действовавших транссахарских торговых путей, утраченных в результате деятельности европейских колонизаторов[11]. Одновременно подчеркивается важность КАИ как инструмента устранения раскола Северной Африки и региона Сахеля, преодоления разрыва их географического пространства и геополитического единства как наследия колониальной эпохи[12]. Целью КАИ также является поощрение политического диалога между странами-участницами, совместное принятие решений, согласованное управление проблемами безопасности региона [Oualla 2026: 330].

Для алжирских властей обнародование КАИ и стремление Рабата расширить свое влияние в сахельской зоне посредством реализации долгосрочных проектов – очевидный повод для беспокойства, поскольку субрегион Центрального Сахеля, и прежде всего Мали и Нигер, традиционно воспринимались Алжиром как зона его интересов. Алжир глубоко вовлечен в вопросы обеспечения безопасности в Сахеле, от которой зависит и его собственная безопасность [Hamadouche 2014: 105].

## СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ САХЕЛЯ

Марокко видит в Центральном Сахеле субрегион с большим нераскрытым потенциалом – человеческим, экономическим, энергетическим. Отсутствие у Буркина-Фасо, Мали, Нигера и Чада выхода к морю создает для них серьезные препятствия для интеграции в глобальные рынки. Географическая изоляция и отдаленность портов, принадлежащих соседним странам, приводят к тому, что транспортно-логистические

[9] Omar Hilale: «L'initiative Royale est ambitieuse par son objectif ultime de stabilité et de développement durable». Maroc Diplomatique. 10.05.2024. https://maroc-diplomatique.net/linitiative-royale-est-ambitieuse-par-son-objectif-ultime-de-stabilite/ (accessed: 20.07.2026)

[10] Под термином маритимизация ряд специалистов понимает усиление роли морей и океанов в жизни общества, что выражается, в частности, в повышении значимости прибрежных зон, развитии морской торговли и увеличении роли защиты морских интересов в военной политике государства.

[11] Sahara marocain: Portail d'ouverture sur le Sahel. *Maroc Diplomatique*. 14.05.2024. https://maroc-diplomatique.net/sahara-marocain-portail-douverture-sur-le-sahel/ (accessed: 12.07.2026)

[12] Omar Hilale: l'Initiative Atlantique, vecteur de transformation économique et politique du Sahel. *Maroc Diplomatique*. 14.05.2024. https://maroc-diplomatique.net/omar-hilale-linitiative-atlantique-vecteur-de-transformation-economique-et-politique-du-sahel/ (accessed: 12.07.2026)

издержки составляют от 30 до 40% от стоимости импорта, а это, в свою очередь, серьезно подрывает экономическую конкурентоспособность и сдерживает перспективы развития. К числу структурных проблем также относится неразвитая дорожная инфраструктура, особенно в сельских районах, и ограниченный доступ к энергоресурсам [Lyammouri, Ghoulidi 2024: 3]. КАИ, как отмечают власти Марокко, должна способствовать «укреплению экономического суверенитета и продовольственной безопасности стран Сахеля, стать фактором изменения геополитического статуса региона в долгосрочной перспективе», а также «послужить рычагом для активизации развития не только в странах Сахеля, но и на всем Африканском континенте в более долгосрочной перспективе»[13].

КАИ, уверены в Рабате, «выгодно отличается от других, часто бесперспективных и мертворожденных инициатив, поскольку способна обеспечить странам Центрального Сахеля выход к Атлантическому океану, а через него – к разветвленным международным торговым сетям». При этом королевство указывает на равноправный характер взаимоотношений между странами-участницами инициативы, подчеркивая, что она «сосредоточена на непатерналистском сотрудничестве со странами Центрального Сахеля, построена на стремлении не к вмешательствам, а к созданию партнерств, основанных на общей судьбе»[14].

Создание Альянса государств Сахеля (АГС), который в 2023 г. учредили Буркина-Фасо, Мали и Нигер с целью формирования архитектуры коллективной обороны и взаимной поддержки, не встретило негативной реакции в Марокко [El Mouden 2025: 339]. В интеллектуальных, научных сферах Марокко распространено мнение, что Сахель для Марокко – это не далекая периферия, а стратегический сосед королевства, естественное продолжение его сферы влияния на юг [El Mouden 2025: 340].

Вовлеченность Марокко в реализацию проектов в рамках КАИ и его стремление обеспечить защиту «атлантических ворот» Сахеля, по всей видимости, потребуют от королевства адаптации своей оборонной стратегии и политики безопасности к реалиям обострившейся региональной обстановки. Одним из проявлений этого может стать дальнейшее укрепление военного флота Марокко ради гарантирования безопасного функционирования конечных отрезков логистических коридоров, выходящих к портам на атлантическом побережье[15]. При этом учитывается риск расширения деятельности террористических группировок Сахеля на прибрежные зоны с целью причинения вреда международному морскому судоходству [Bassou 2025: 9].

Участие четырех стран Центрального Сахеля в КАИ пока не оформлено институционально, при этом Марокко, страны КГС и Чад на регулярной основе обсуждают конкретные меры и проекты формирующейся дорожной карты. Кроме того, Рабат, помимо многостороннего формата, использует методы выстраивания двустороннего партнерства, в том числе с учетом того, что между сахельскими странами могут быть расхождения во взглядах на актуальные вопросы региональной повестки в сферах политики, безопасности, экономики и других.

---

[13] Initiative royale pour l'Atlantique: l'analyse de Omar Hilale au Forum annuel MD Sahara. *Medias24*. 10.05.2024. https://medias24.com/2024/05/10/initiative-royale-pour-latlantique-lanalyse-de-omar-hilale-au-forum-annuel-md-sahara/ (accessed: 14.07.2026)

[14] Omar Hilale: «L'Initiative Royale pour une prospérité partagée se profile comme un catalyseur de changement». *Maroc Diplomatique*. 14.05.2024. https://maroc-diplomatique.net/omar-hilale-linitiative-royale-pour-une-prosperite-partagee-se-profile-comme-un-catalyseur-de-changement/ (accessed: 12.07.2026)

[15] Initiative Atlantique royale: quelles sont les implications militaires? *Medias24*. 25.01.2024. https://medias24.com/2024/01/25/initiative-atlantique-royale-quelles-sont-les-implications-militaires (accessed: 16.07.2026)

## ВАЖНОСТЬ ПОЗИЦИИ МАВРИТАНИИ

Вскоре после речи короля в Марракеше 23 декабря 2023 г. прошла координационная министерская встреча, посвященная обсуждению КАИ, в которой приняли участие руководители внешнеполитических ведомств Буркина-Фасо, Мали, Марокко, Нигера и Чада. В итоговом коммюнике страны Центрального Сахеля выразили поддержку инициативе Мухаммеда VI, отметив ее стратегическую важность. Они подтвердили «общее стремление к укреплению сотрудничества посредством совместных многоотраслевых, структурирующих и инновационных партнерств, отражающих ценности сотрудничества Юг-Юг и совместного развития». Министры договорились создать в своих странах национальные рабочие группы для подготовки и предложения механизмов претворения в жизнь КАИ, а также условились передать их на рассмотрение глав своих государств[16].

В дальнейшем вопрос реализации КАИ стал одной из главных тем на встречах различного уровня между официальными лицами Марокко, Буркина-Фасо, Мали, Нигера и Чада. В ходе аудиенции у Мухаммеда VI, состоявшейся 28 апреля 2025 г. во дворце в Рабате, министры иностранных дел Буркина-Фасо, Мали и Нигера – стран-участниц Конфедерации государств Сахеля (КГС) – заявили о своей «полной поддержке королевской атлантической инициативы и о приверженности ускорению ее реализации», подчеркнув, что КАИ «предоставляет возможность диверсификации доступа к морю, укрепления мира и безопасности»[17]. Продолжилась работа национальных рабочих групп, которые ведут разработку проектов, которые могут быть реализованы как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе[18].

Мавритания, не принявшая участие 23 декабря 2023 г. в координационной встрече в Марракеше, занимает стратегическое положение между Марокко и Сахелем и в силу этого играет решающую роль в вопросе реализации концепции региональной взаимосвязи в рамках КАИ [Lyammouri, Ghoulidi 2024: 5]. Мавритания является для Рабата «неотъемлемым и важнейшим участником проектов, которые предстоит реализовать в соответствии с планом КАИ»[19]. Глава МИД Марокко Насер Бурита по этому поводу заявил, что «успех этой инициативы немыслим без конструктивного, позитивного и конкретного участия Мавритании»[20].

---

[16] Réunion ministérielle de coordination sur l'initiative internationale de SM le Roi Mohammed VI pour favoriser l'accès des pays du Sahel à l'Océan Atlantique: Les points saillants du communiqué final. *Ministère des affaires étrangères et de la coopération internationale et des marocains résidant à l'étranger*. 23.12.2023. https://diplomatie.ma/fr/réunion-ministérielle-de-coordination-sur-l'initiative-internationale-de-sm-le-roi-mohammed-vi-pour-favoriser-l'accès-des-pays-du-sahel-à-l'océan-atlantique-les-points-saillants-du-communiqué-final (accessed: 14.07.2026)

[17] S.M. le Roi reçoit les ministres des Affaires étrangères des trois pays de l'Alliance des États du Sahel. *Le Matin*. 28.04.2025. https://lematin.ma/activites-royales/alliance-des-etats-du-sahel-sm-le-roi-recoit-les-ministres-des-ae/276400 (accessed: 14.07.2026)

[18] Réunion de suivi sur l'opérationnalisation de l'Initiative Royale pour favoriser l'accès des pays du Sahel à l'Océan Atlantique. *Le Matin*. 25.09.2025. https://lematin.ma/nation/reunion-sur-linitiative-royale-pour-connecter-le-sahel-a-latlantique/303764 (accessed: 14.07.2026)

[19] Nasser Bourita: "La Mauritanie est une composante essentielle de l'Initiative d'accès du Sahel à la Façade Atlantique". *L'Opinion*. 21.01.2024. https://lopinion.ma/fr/actu-maroc/nasser-bourita--la-mauritanie-est-une-composante-essentielle-de-linitiative-dacces-du-sahel-a-la-facade-atlantique_a53203?articleId=4b3ad0fd-7fe7-4ed1-8e72-eba5630c9515 (accessed: 22.07.2026)

[20] La Mauritanie appelée à rejoindre l'Initiative Atlantique offerte par le Maroc aux pays de Sahel. *Le Desk*. 25.12. 2023. https://ledesk.ma/2023/12/25/la-mauritanie-appelee-a-rejoindre-linitiative-atlantique-offerte-par-le-maroc-aux-pays-du-sahel/ (accessed: 10.07.2026)

Мавритания, имеющая более чем 750-километровую атлантическую береговую линию, в силу своего географического положения представляет собой для Марокко естественного стратегического партнера для формирования атлантического коридора [Ammari, Lyammouri 2025: 7]. Рабат отмечает роль Нуакшота как важнейшего игрока в «обеспечении территориальной преемственности инициативы»[21]. Марокко и Мавритания могли бы создать эффективную систему морских транспортных узлов, адаптированную для обслуживания различных сегментов рынка и торговых маршрутов. [Lyammouri, Ghoulidi 2024: 4].

При этом, формулируя свою позицию в отношении КАИ и включенным в нее инфрастуктурным проектам, Нуакшот оказывается перед непростой задачей сохранения нейтралитета и равноудаленности по отношению к продолжающемуся кризису между Марокко и Алжиром [Ammari, Lyammouri 2025: 7].

## ПОРТ «ДАХЛА АТЛАНТИК» – СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ

Для привлечения стран Сахеля к КАИ Марокко предлагает уже действующие или вводимые в строй в ближайшем будущем транспортные и инфраструктурные объекты. Прежде всего речь идет о портах на атлантическом побережье Марокко, железнодорожных сетях и скоростных автотрассах, которые страны Центрального Сахеля – Буркина-Фасо, Мали, Нигер и Чад – смогут использовать для ведения внешнеэкономической деятельности и расширения числа коммерческих партнеров в Африке и мире.

Краеугольным камнем в комплексе проектов в рамках дорожной карты КАИ по развитию транспортных и коммуникационных сетей и в контексте выстраивания атлантического коридора из стран Центрального Сахеля в Марокко власти королевства называют строящийся в 40 км к северу от города Дахла (в контролируемом марокканскими властями регионе Дахла – Уэд-эд-Дахаб) большой глубоководный порт «Дахла Атлантик» (*Dakhla Atlantique*), который должен укрепить портовый потенциал Марокко и сыграть важную роль в африканской морской связанности[22]. Его строительство должно быть завершено в конце 2028 г., а введение в эксплуатацию намечено на 2029 г.

Стоимость «Дахла Атлантик», который считается флагманским проектом Национальной портовой стратегии до 2030 г., оценивается в 12,65 млрд дирхамов (более $1,3 млрд)[23]. Будущий порт будет включать в себя несколько терминалов, при этом каждый из них предназначен для определенных видов деятельности. Это коммерческий порт, готовый обрабатывать 35 млн тонн грузов, рыболовный порт с пропускной способностью 1 млн тонн морепродуктов, а также инфраструктура для ремонта судов и обработки насыпных грузов и контейнеров [Kerrouch, Hdidou 2025: 18]. В целях логистической оптимизации запланирована интеграция порта «Дахла

[21] Nasser Bourita: "La Mauritanie est une composante essentielle de l'Initiative d'accès du Sahel à la Façade Atlantique". *L'Opinion*. 21.01.2024. https://lopinion.ma/fr/actu-maroc/nasser-bourita--la-mauritanie-est-une-composante-essentielle-de-linitiative-dacces-du-sahel-a-la-facade-atlantique_a53203?articleId=4b3ad0fd-7fe7-4ed1-8e72-eba5630c9515 (accessed: 12.07.2026)

[22] Nisrine Iouzzi: «Le futur port Dakhla Atlantique renforcera la connectivité portuaire continentale». *Pouvoirs d'Afrique*. 09.07.2024 https://pouvoirsafrique.com/article/1174/nisrine-iouzzi-le-futur-port-dakhla-atlantique-renforcera-la-connectivite-portuaire-continentale (accessed: 21.07.2026)

[23] Coût, capacité, taux d'avancement, mise en service… Tout savoir sur le port Dakhla Atlantique. *Challenge*. 06.07.2024. https://challenge.ma/cout-capacite-taux-davancement-tout-savoir-sur-le-port-de-dakhla-atlantique-283945/ (accessed: 16.07.2026)

Атлантик» с промышленными кластерами, предприятиями добывающей и рыболовной отрасли.

Как отмечается в Национальной портовой стратегии до 2030 г., будущий порт в Дахле «послужит логистическим и экономическим инструментом для содействия экономическому и социальному развитию южного Марокко». Кроме того, в зависимости от разрабатываемых в регионе природных ресурсов (морских, минеральных и других), порт «Дахла Атлантик» сможет при необходимости расширить свои услуги за счет специализированных терминалов[24].

По задумке марокканских властей, порт «Дахла Атлантик» должен стать альтернативой перегруженным портам Абиджана, Дакара и Лагоса, содействовать укреплению региональной конкуренции в сфере логистики и привлечь к себе растущую долю торговых потоков по линии Юг-Юг. В качестве важного конкурентного преимущества порта «Дахла Атлантик» марокканские власти отмечают технические новшества, которые позволят сократить задержки и логистические затраты, традиционно затрудняющие внутрирегиональные торговые операции [Kerrouch, Hdidou 2025: 17]. Для стран Центрального Сахеля, не имеющих выхода к морю или океану, вопрос доступа к портам представляет важность с точки зрения не только осуществления торговых операций, но также обеспечения продовольственной безопасности, бесперебойного импорта продуктов питания [Ouedraogo 2024: 2].

Порт «Дахла Атлантик» будет связан с национальной автотрассой *RN1* (*Route nationale 1*), связывающей северные и южные регионы Марокко, что усилит ее значимость как торгово-логистического коридора [Ayass, Zouiri 2026: 32]. Кроме того, «Дахла Атлантик» будет соединен с введенной в эксплуатацию в январе 2025 г. автомагистралью Тизнит-Дахла протяженностью в 1055 км – трассой, которая призвана улучшить транспортную доступность южных районов королевства и сыграть стимулирующую роль в деле укрепления торговых обменов со странами Западной Африки и зоны Сахеля[25].

В настоящее время основным маршрутом снабжения **Мали** является транспортный коридор Дакар-Бамако (1368 км), по которому ежегодно проходит около 2–3 млн тонн грузов, что составляет более 60% импорта Мали. К числу рисков, возникающих на маршруте Дакар-Бамако, необходимо отнести многочисленные проверки на контрольно-пропускных пунктах, низкое качество дорожного покрытия на отдельных участках, участившиеся атаки со стороны террористической группировки «Джамаат Нусрат аль-Ислам валь-Муслимин»[26] [Jabbar 2025].

Альтернативным маршрутом (длиной в 1120 км) для Мали служит дорога из Бамако в порт Абиджана – крупнейшего города и главного экономического центра Кот-д'Ивуара, расположенного на побережье Гвинейского залива [Jabbar 2025]. Однако и эта трасса в последнее время все чаще подвергается нападениям связанных с «Аль-Каидой» боевиков, атакующих грузовики, перевозящие продовольствие и топливо. Нельзя сбрасывать со счетов и такой фактор, как нестабильные политические отношения Мали и Кот-д'Ивуара, способные привести к сбоям в переходе транспортных средств, вовлеченных в трансграничную торговлю.

[24] La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030. *L'Agence Nationale des Ports*. https://anp.org.ma/fr/publications/strategieportuaire (accessed: 16.07.2026)

[25] Tout savoir sur la voie express Tiznit-Dakhla, saluée par Donald Trump. *Maroc Diplomatique*. 27.07.2026. https://maroc-diplomatique.net/tout-savoir-sur-la-voie-express-tiznit-dakhla-saluee-par-tout-savoir-sur-la-voie-express-tiznit-dakhla-saluee-par-donald-trump/ (accessed: 29.07.2026)

[26] «Группа поддержки ислама и мусульман», JNIM, связанная с запрещенной в РФ «Аль-Каидой».

**Буркина-Фасо** осуществляет выход к Атлантическому океану по двум основным направлениям. Первый транспортный коридор – Уагадугу-Абиджан протяженностью 1158 км. Однако на возможность его использования, пропускную способность и стоимость транспортных расходов влияет состояние политических отношений между Буркина-Фасо и Кот-д'Ивуаром, которые в последние годы неоднократно переживали кризис из-за обвинений со стороны официального Уагадугу в адрес своего соседа в региональной дестабилизации и содействии террористам. В этом случае Уагадугу прибегает к альтернативному выходу к атлантическим водам Гвинейского залива в виде коридора (длиной 947 км) к глубоководному Автономному порту Ломе в столице Того.

**Нигер** на протяжении долгих лет осуществлял большую часть внешнеторговых сделок по морю через порт Котону (финансовой столицы и крупнейшего города Бенина). Однако политическая напряженность и пограничный кризис, возникшие между странами после совершенного в июле 2023 г. военного переворота в Нигере, вынудили власти в Ниамее искать обходные транспортные коридоры, в частности, в направлении порта Ломе [Jabbar 2025].

В сложившейся ситуации порт «Дахла Атлантик» может стать одним из таких альтернативных вариантов для стран Центрального Сахеля при условии, если на этих маршрутах будет обеспечена безопасность.

## АФРИКАНО-АТЛАНТИЧЕСКИЙ ГАЗОПРОВОД

Еще одним крупным стратегическим проектом, включенным в дорожную карту КАИ, стало строительство большого газопровода из Нигерии в Марокко, именуемого Африкано-атлантическим газопроводом (*African Atlantic Gas Pipeline, AAGP*). Рабат считает его механизмом региональной интеграции, направленным на создание условий для достижения общего экономического подъема.

Инициаторами строительства газопровода выступили в 2016 г. король Марокко Мухаммед VI и тогдашний президент Нигерии Мухаммаду Бухари. Процесс согласования между странами и работы по тщательному изучению технических особенностей заняли почти десять лет. Наконец, 19 июля 2026 г. страны ЭКОВАС на саммите в столице Сьерра-Леоне, городе Фритаун, подписали межправительственное соглашение в поддержку проекта строительства газопровода протяженностью около 6900 км[27].

Согласно утвержденному плану, газопровод пройдет через 13 государств вдоль атлантического побережья Африки, в том числе под водами океана, и позволит транспортировать до 30 млрд куб. м природного газа в год. Половина из этого объема – около 15 млрд куб. м – будет использоваться для поставок газа на рынки Европы через существующий газопровод Магриб-Европа (*Maghreb-Europe*), соединяющий Марокко с Испанией. Оставшийся объем направится на обеспечение нужд африканских стран[28]. В Буркина-Фасо, Мали и Нигер топливо поступит по специально построенным ответвлениям от главного магистрального Африкано-атлантического газопровода. Это

[27] Gazoduc atlantique: pourquoi le projet Nigeria-Maroc à 23 milliards d'euros change la donne. *Jeune Afrique*. 20.07.2026. https://jeuneafrique.com/1825169/economie-entreprises/gazoduc-atlantique-pourquoi-le-projet-nigeria-maroc-a-23-milliards-deuros-change-la-donne/ (accessed: 22.07.2026)

[28] Gazoduc Africain Atlantique: l'approbation des chefs d'État de la CEDEAO lève les derniers obstacles à la réalisation de cette infrastructure stratégique. *Le360*. 19.07.2026. https://afrique.le360.ma/economie/gazoduc-africain-atlantique-lapprobation-des-chefs-detat-de-la-cedeao-leve-les-derniers-obstacles-a_3AUZW4GUXFEBZFIPCPEID5VCBI/ (accessed: 26.07.2026)

позволит обеспечить их доступ к энергоресурсам для поддержки проектов промышленного развития [Lyammouri, Ghoulidi 2024: 6].

Включение проекта стоимостью 23 млрд евро в дорожную карту КАИ обосновано тем, что газопровод «соединит газовые ресурсы Западной Африки с основными региональными центрами потребления, одновременно усиливая интеграцию африканских энергетических рынков и создавая новый коридор развития, соединяющий Западную Африку, государства Сахеля, Марокко и Европу»[29].

Провозглашаемые Марокко цели строительства Африкано-атлантического газопровода дополняют задачи КАИ в части, касающейся стимулирования внутреннего роста, преодоления энергетической отсталости и поощрения программ развития в Центральном Сахеле. Официальный Рабат, в частности, отмечает, что проект *AAGP* «направлен на ускорение доступа к энергии в регионе и содействие его экономическому и социальному развитию за счет роста всех отраслей промышленности, особенно тех, которые связаны с минеральными ресурсами»[30].

## РИСКИ, ПРЕПЯТСТВИЯ И ОСЛОЖНЯЮЩИЕ ФАКТОРЫ

КАИ, как следует из заявлений официальных марокканских лиц, является крайне необходимым и выгодным проектом для стран Центрального Сахеля. Она выдвинута и курируется лично Мухаммедом VI, что придает ей репутационный вес, обеспечивает политическую и дипломатическую поддержку как внутри Марокко, так и на переговорах с заинтересованными сторонами.

В то же время нельзя не отметить слабые места инициативы:

1. Строительство портов, инфраструктурных коридоров, транспортно-логистических путей в сахельском регионе представляет собой масштабные проекты, требующие стабильного финансирования в долгосрочной перспективе. В числе тех, кто может предоставить такую поддержку, Марокко называет США, Китай, ряд стран Европы, Францию и государства Персидского залива, международные финансовые институты, включая Всемирный банк и Международный валютный фонд. Однако гарантии того, что проекты из дорожной карты КАИ будут обеспечены денежными средствами в полном объеме, в настоящее время отсутствуют. Негативную роль могут сыграть и макроэкономические потрясения в виде колебаний процентных ставок, скачков цен на строительные материалы, энергоносители и страхование транспортных перевозок.

2. Серьезным фактором, осложняющим строительство и последующее функционирование атлантического коридора из Чада на южное марокканское побережье, является перманентная нестабильность в Центральном Сахеле, характеризующаяся вооруженными нападениями экстремистских и террористических группировок на объекты инфраструктуры и грузовой транспорт, установками мин на трассах, высокой активностью трансграничной преступности.

3. На ход реализации дорожной карты КАИ могут повлиять напряженные отношения Буркина-Фасо, Мали и Нигера со своими соседями. В АГС считают, что с

[29] Gazoduc atlantique: pourquoi le projet Nigeria-Maroc à 23 milliards d'euros change la donne. *Jeune Afrique*. 20.07.2026. https://jeuneafrique.com/1825169/economie-entreprises/gazoduc-atlantique-pourquoi-le-projet-nigeria-maroc-a-23-milliards-deuros-change-la-donne/ (accessed: 22.07.2026)

[30] Les pays de la CEDEAO adhèrent au Gazoduc Nigeria-Maroc. *Aujourd'hui le Maroc*. 30.07.2026. https://aujourdhui.ma/economie/les-pays-de-la-cedeao-adherent-au-gazoduc-nigeria-maroc (accessed: 24.07.2026)

территории ряда стран-членов ЭКОВАС исходит прямая угроза безопасности и стабильности.

4. К числу рисков также могут относиться возможные акты саботажа со стороны государств, находящихся в конфликте с Марокко[31]. Так, марокканские власти упоминают перспективы КАИ в контексте кризиса в отношениях с соседним Алжиром, серьезно обострившегося после 2021 г., когда алжирские власти приняли решение разорвать дипломатические отношения с королевством. В Рабате открыто заявляют, что КАИ обращена к странам, которые Алжир считает своей зоной влияния, при этом осуществляя «вопиющее вмешательство в их внутренние дела»[32].

5. Нельзя сбрасывать со счетов нерешенность конфликта вокруг Западной Сахары в рамках зашедшего в тупик переговорного процесса, курируемого ООН. Принимая во внимание отсутствие мирных договоренностей между противоборствующими сторонами – Марокко и Фронтом ПОЛИСАРИО – сохраняется риск новой вооруженной эскалации с непредсказуемыми последствиями для перспективы трансграничной торговли и интеграционных проектов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам проведенного анализа напрашивается следующий вывод: КАИ, с одной стороны, представляет собой комплексное предложение Рабата в интересах развития многостороннего сотрудничества со странами сахельской Африки для решения общих проблем в области безопасности и экономической интеграции, создания регулируемых торговых коридоров, а с другой, является инструментом внешнеполитической стратегии Рабата на Африканском континенте.

Обнародование и публичное продвижение КАИ свидетельствует о возросших амбициях Марокко, которое рассматривает себя в качестве самодостаточной региональной державы, способной предложить странам Центрального Сахеля модель экономического взаимодействия и механизмы ее воплощения в жизнь.

Для реализации королевской инициативы странам-участницам придется выстроить надежную систему координации действий, обеспечить безопасность вдоль транспортных коридоров, эффективно управлять сложным взаимодействием региональных противоречий и стратегических интересов. Ради успеха КАИ ее кураторам необходимо согласовать долгосрочное экономическое видение с непосредственными логистическими и геополитическими реалиями [Jabri, Hanine 2026: 1268]. Без всего этого стратегический проект Рабата рискует остаться на уровне декларативных предложений.

## БИБЛИОГРАФИЯ

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

[31] L'Initiative Royale Pour L'Afrique Atlantique: Enjeux, Facteurs-clé de Succès Et Feuille de Route Pour Le Maroc. *Institut Royal des Etudes Stratégiques*. Septembre 2024. https://ires.ma/fr/publications/rapports-thematiques/linitiative-royale-pour-lafrique-atlantique-enjeux-facteurs-cle-de-succes-et-feuille-de-route-pour-le-maroc (accessed: 20.07.2026)

[32] Initiative royale pour l'Atlantique: l'analyse de Omar Hilale au Forum annuel MD Sahara. *Medias24*. 10.05.2024. https://medias24.com/2024/05/10/initiative-royale-pour-latlantique-lanalyse-de-omar-hilale-au-forum-annuel-md-sahara/ (accessed: 19.07.2026)

Бухарин М.Д., Коваленко В.И., Цыганков П.А. Основы глобальной конкуренции: логистика, технологии и полярные союзы в прошлом, настоящем и будущем. Часть 2. *Вестник Московского университета. Серия 12. Политические науки*. 2024. № 3. С. 46–66. https://doi.org/10.55959/MSU0868-4871-12-2024-2-3-46-66

Володина М.А. Конкуренция внешних игроков за транспортно-логистические проекты в западной и северной Африке (на примере морских портов). *Сравнительная политика*. 2021. № 12 (1). С. 34–48. https://doi.org/10.24411/2221-3279-2021-10004

Дегтерев Д.А. «Коллективная опора на собственные силы»: новое прочтение концепции в Сахеле в контексте становления многополярного мира. *Ученые записки Института Африки РАН*. 2024. № 2. С. 60–81. https://doi.org/10.31132/2412-5717-2024-67-2-60-81

Исаев Л.М. Конфедерация государств Сахеля: проблемы и перспективы развития. *Пути к миру и безопасности*. 2025. № 1(68). С. 239–251. https://doi.org/10.20542/2307-1494-2025-1-239-251

Лошкарев И.Д. Альянс государств Сахеля как «лаборатория» минилатерализма. *Восток. Афро-Азиатские общества: история и современность*. 2024. № 5. С. 108–119. https://doi.org/10.31696/S086919080030925-4

Abourabi Y., de Sanctis J.D. The Royal Atlantic Initiative: a manifestation of African agency in regional integration? *Afrique(s) en mouvement*. 2024. № 9. Pp. 18–31. https://doi.org/10.3917/aem.009.0018

Alaoui H. *Mohammed VI. Le siècle d'un Roi.* Casablanca: La Croisée des Chemins, 2019.

Ammari F., Lyammouri R. *The Atlantic Initiative and Morocco-Mauritania Relations: Strategic Opportunities and Shared Challenges*. Policy Center for the New South. 2025. № 09/25. Pp. 1–26.

Antil A. *Le Royaume du Maroc et sa politique envers l'Afrique subsaharienne.* Paris: IFRI, 2003.

Ayass H., Zouiri H. The Afro-Atlantic Space amid Sahelian Fragmentation: The Atlantic Initiative as a Regional Integration Framework. *La Revue Journal d'Economie, de Management, d'Environnement et de Droit*. 2026. Vol. 9. № 1. Pp. 27–38. https://doi.org/10.48398/IMIST.PRSM/jemed-v9i1.61903

Azizi M. L'extension du Maroc sur l'Ocean Atlantique: enjeux diplomatiques et defis economiques. *Revue d'étude des migrations africaines*. 2024. Vol. 2. № 1. Pp. 134–142.

Bassou A. *Le Maroc dans la cartographie de l'Afrique atlantique: la communauté d'intérêts neutralise les paradoxes*. Policy Center for the New South. Policy Paper. № 34/25. 2025. Pp. 1–19.

Benaziz S. Reconfigurer la résilience régionale: l'Initiative Atlantique marocaine et la géoéconomie de la connectivité en Afrique de l'Ouest. *Revue Française d'Economie et de Gestion*. 2026. Vol. 7. № 2. Pp. 384–398.

Ben Attou M. Es-Semara et l'initiative atlantique marocaine: vers un nouveau carrefour géostratégique. *Espace Géographique et Société Marocaine*. 2025. Vol. 1. № 100. Pp. 247–261. https://doi.org/10.34874/IMIST.PRSM/EGSM/58251

Boucetta M. L'Afrique atlantique: un levier stratégique pour le développement continental. Dynamiques géoéconomiques, intégration régionale et connectivité logistique. *Brief*. 2025. № 43/25. Pp. 1–17.

Dag F. The African Atlantic Gas Pipeline and the Trans-Saharan Gas Pipeline: Geopolitical Competition in North Africa, West Africa, and the Sahel Triangle. *Ortadogu Etutleri*. 2025. Vol. 17. № 1. Pp. 67–98. https://doi.org/10.47932/ortetut.1745945

Dzaguiss A. La géopolitique marocaine en Afrique: un nouveau paradigme de cooperation. *Al Maarifa Journal*. 2024. № 17. Pp. 1–20.

El Abboubi B. La proposition marocaine d'accès à l'océan pour les pays africains enclavés: analyse des implications politiques et économiques. *Revue Internationale du Chercheur*. 2024. Vol. 5. № 2. Pp. 192–208. https://doi.org/10.5281/zenodo.11417478

El Jaafari M., Hinti S. Effets du changement structurel sur les échanges commerciaux entre le Maroc et l'Afrique Atlantique. *African Scientific Journal*. 2025. Vol. 3. № 28. Pp. 551–571. https://doi.org/10.5281/zenodo.14891639

El Mouden A. Le Maroc et l'Alliance des États du Sahel: entre enjeux géopolitiques et inputs d'influence dans un Sahel en recomposition. *Problématiques de recherche*. 2025. № 3. Pp. 332–365.

Es-Salehy M., Sabri A. La Diplomatie du Maroc en Afrique: Enjeux Stratégiques et Politique. *African Scientific Journal*. 2024. Vol. 3. № 25. Pp. 93–115. https://doi.org/10.5281/zenodo.12914826

Fhail A. Internationalisation des entreprises marocaines en Afrique Atlantique: modes et perspectives de croissance. *Revue Internationale des Sciences de Gestion*. 2021. Vol. 4. № 4. Pp. 1223–1248.

Ghoulidi A., Lyammouri R. *Unlocking the Sahel, Reconfiguring the Western Mediterranean: Morocco's Atlantic Initiative as an Integration Corridor*. Policy Center for the New South. Research Paper. № 02/26. 2026.

Guegan J. La région de Dakhla-Oued Eddahab, une plateforme maritime: enjeux, risques et perspectives. *Espace Géographique et Société Marocaine*. 2018. № 24–25. Pp. 353–374. https://doi.org/10.34874/IMIST.PRSM/EGSM/14192

Hamadouche L. L'Algérie et la sécurité au Sahel: lecture critique d'une approche paradoxale. *Confluences Méditerranée*. 2014. № 90. Pp. 105–121. https://doi.org/10.3917/come.090.0105

Hanine S., Dinar B. The blue economy: the future of the Atlantic African Sea front Initiative? *Espace Géographique et Société Marocaine*. 2024. Vol. 1. № 86. Pp. 77–107. https://doi.org/10.34874/IMIST.PRSM/EGSM/49326

Jabbar C. *Corridors des pays de l'Alliance des États du Sahel: vulnérabilités logistiques, contraintes sécuritaires et dynamiques d'adaptation*. Policy Center for the New South. Policy Brief. № 67/25. 2025.

Jabri N., Hanine S. L'initiative Maroc Atlantique: opportunités et défis. *African Scientific Journal*. 2026. Vol. 3. № 35. Pp. 1256–1271. https://doi.org/10.5281/zenodo.19596899

Kerrouch M., Hdidou K. Le port de Dakhla atlantique: levier stratégique de connectivité logistique pour l'intégration régionale et le développement territorial des provinces du sud. *African Scientific Journal*. 2025. Vol. 3. № 33. Pp. 11–29. https://doi.org/10.5281/zenodo.17659787

Kerrouch M. L'espace Atlantique, enjeux et défis pour une ambitieuse initiative marocaine. *International Journal of Accounting Finance Auditing Management and Economics*. 2024. Vol. 5. № 9. Pp. 681–697. https://doi.org/10.5281/zenodo.13856968

Lakir R., Habboub S. Le Maroc: un pôle logistique entre l'Union Européen et l'Afrique Subsaharienne. *Revue Française d'Economie et de Gestion*. 2022. Vol. 3. № 11. Pp. 56–79.

Lyammouri R., Ghoulidi A. Morocco's Atlantic Initiative: A Catalyst for Sahel-Saharan Integration. *Policy Center for the New South. Policy Brief*. 2024. № 68/24.

Makpawo M. L'adhésion du Maroc à l'Union Africaine: entre une logique méditerranéenne et une logique subsaharienne. *Études internationals*. 2021. Vol. 52. № 3. Pp. 241–376. https://doi.org/10.7202/1088836ar

Nachoui I., Nachoui M. Les specificites et les apports de la logistique et de la connectivite maritime au développement des relations entre le Maroc et les pays de l'Afrique de l'Ouest. *Espace Géographique et Société Marocaine*. 2025. Vol. 1. № 95. Pp. 7–45. https://doi.org/10.34874/IMIST.PRSM/EGSM/54570

Nel M., Blaine M. Maritime Diplomacy: Advancing Africa's Strategic Interests. *Scandinavian Journal of Military Studies*. 2026. Vol. 9. № 1. Pp. 119–132. https://doi.org/10.31374/sjms.411

Oualla K. L'Initiative Royale pour l'Afrique Atlantique: une vision stratégique. *Revue Internationale du Chercheur*. 2026. Vol. 7. № 1. Pp. 320–338.

Ouedraogo N. Strategic Gateway: The Port of Lomé's Pivotal Role in Togo's Economic Prosperity and West African Hinterland Development Through the Lens of Communication and Information. *International Journal of African Studies*. 2024. Vol. 4. № 2. Pp. 1–15.

Rached T. *La Stratégie africaine du Maroc*. Saint-Denis: Edilivre, 2020.

Talkhokhet D., Moutmini M. Les ports du Maroc: Gouvernance et Régionalisation. *Revue Organisation et Territoire*. 2016. Vol. 2. https://doi.org/10.48407/IMIST.PRSM/OT-N2.6519

*Research article*

# THE ATLANTIC INITIATIVE OF KING MOHAMMED VI OF MOROCCO: GEOPOLITICAL AND ECONOMIC ASPECTS

**© 2026 P.N. Mamed-zade**

MAMED-ZADE Pervin Niyazi ogly, PhD (History), Senior Research Fellow, Centre for North African and African Horn Studies, Institute for African Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation. ORCID: 0009-0000-0353-0881. E-mail: mamed-zade@yandex.ru

**Abstract.** The article examines the key goals and objectives of the Atlantic Initiative put forward by King Mohammed VI of Morocco in 2023 to implement joint projects with the countries of the Central Sahel, namely Burkina Faso, Mali, Niger, and Chad. An analysis is presented of the conceptual foundations and stated goals of Rabat, which, after returning to the African Union in 2017, has been pursuing an active, assertive foreign policy in Africa, using various instruments, including economic and infrastructural, as well as its advantageous geographical position at the junction of Africa and Europe. The relevance of the topic is due to the importance of the Central Sahel which is the focus of increased attention of the UN Security Council due to sharply increased security challenges and to the growing interest in the subregion on the part of various European and global actors. By implementing the king's initiative, Rabat seeks to resolve the conflict over Western Sahara in its favor. The article

examines the benefits declared by the Moroccan authorities from the accession of Burkina Faso, Mali, Niger, and Chad to the projects included in the roadmap of the king's initiative. Two major projects were studied in detail: the construction of the new Dakhla Atlantic port in the Moroccan-controlled southern Saharan region and the construction of a large African-Atlantic gas pipeline from Nigeria to Morocco along the coast of West Africa. The article shows that the implementation of Mohammed VI's initiative, which is presented by the kingdom as a comprehensive program for the development and integration of the Central Sahel into world trade, may face a number of serious obstacles.

**Keywords:** Morocco, Mohammed VI, Sahel, Atlantic, infrastructure, diplomacy, ports, gas pipeline

**Conflict of interest.** The author declares that there is no conflict of interest.

**For citation:** Mamed-zade P.N. (2026). The Atlantic Initiative of King Mohammed VI of Morocco: Geopolitical and Economic Aspects. *Journal of the Institute for African Studies*. Vol. 12. № 3. Pp. 168–181. https://doi.org/ doi.org/10.31132/2412-5717-2026-76-3-168-181