

Китайское экономическое присутствие в Восточной Африке на примере Кении

К.А. Гемуева

Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук

Проведение первого в истории саммита и Экономического форума Россия – Африка в октябре 2019 г. не просто демонстрирует заинтересованность обеих сторон в развитии сотрудничества, но и имеет все шансы стать переломным событием при переходе от намерений к реальным действиям. Благодаря выгодному географическому положению, динамичному экономическому развитию и своей роли транспортно-логистического и финансового центра в Восточной Африке Кения обоснованно служит иностранным компаниям «точкой входа» на африканский рынок. В настоящее время экономическое присутствие России в этой стране весьма скромное, в связи с чем для разработки эффективной стратегии продвижения на рынок Кении представляется целесообразным изучить практический опыт других крупных игроков, как для поиска «ключей к успеху», так и для выявления потенциальных рисков. Выбор китайского опыта в качестве предмета исследования оправдан стремительным возвышением Поднебесной до одного из ключевых партнёров Кении. Таким образом, цель настоящего исследования заключается в разработке рекомендаций российским государственным структурам и представителям бизнеса по продвижению на африканские рынки на основе опыта китайского экономического присутствия в Кении.

В статье детально проанализированы три ключевых направления китайской экономической деятельности в Кении: внешняя торговля, инфраструктурное строительство и кредитное финансирование, а также взаимосвязь между ними. Автор делает вывод, что развитию двустороннего сотрудничества способствует готовность Китая реализовывать проекты, отвечающие принятым в Кении стратегиям развития. Деятельность Китая направлена не только на поддержку экспорта китайских товаров и услуг, а также повышение своего геополитического веса в регионе, но и благоприятствует Кении в проведении индустриализации и создании современной инфраструктуры. На примере железной дороги Момбаса – Найроби, самого масштабного проекта с участием китайских компаний в Кении, рассмотрены типичные проблемы, с которыми могут столкнуться иностранные компании в этой стране, включая негативное информационное воздействие. По результатам исследования сделан вывод, что развитие двустороннего сотрудничества во многом зависит от готовности обеих сторон к постепенной смене приоритетных областей и к использованию новых инструментов и механизмов взаимодействия.

Ключевые слова: Кения, Китай, торгово-экономическое сотрудничество, внешний долг, инфраструктурные проекты, китайские ПИИ

УДК: 339.9

Поступила в редакцию: 29.03.2020 г.

Принята к публикации: 02.05.2020 г.

В настоящее время присутствие российского бизнеса на кенийском рынке минимально; по большому счёту, экономическое взаимодействие между странами ограничено сферой торговли. Исключение составляет перспективный двусторонний проект по решению экологических проблем озера Виктория¹. Вместе с тем проведение в октябре 2019 г. масштабного саммита Россия – Африка демонстрирует желание России усилить свои позиции на континенте и может дать импульс к развитию двустороннего сотрудничества.

Кения относится к числу крупнейших экономик на африканском континенте; это важный региональный центр в сфере логистики, торговли и финансов. Благодаря своему выгодному географическому положению на побережье Индийского океана и динамике экономического развития Кения служит «опорной точкой» для продвижения экономических интересов внешних игроков в Восточной Африке. Изучение опыта китайских компаний в Кении может представлять интерес для потенциальных российских инвесторов с точки зрения понимания современных реалий Кении и выявления типичных проблем, с которыми сталкиваются иностранные компании, с целью снижения рисков при реализации проектов.

Цель настоящего исследования состоит в разработке рекомендаций российским государственным структурам и представителям бизнеса по продвижению на африканские рынки исходя из опыта китайского экономического присутствия в Кении. В соответствии с поставленной целью в работе решаются следующие задачи: 1) анализ ключевых направлений китайского экономического присутствия в Кении и выявление взаимосвязей между ними; 2) сопоставление интересов Китая с приоритетами Кении в области развития; 3) выявление типичных проблем, с которыми могут столкнуться иностранные компании в Кении, и причин их возникновения; 4) выявление и изучение тенденций развития двустороннего сотрудничества. Выдвигаемая гипотеза исследования: активное участие Китая благоприятствует решению задач в проведении индустриализации и создании современной инфраструктуры Кении.

В отечественной научной литературе тема китайского экономического присутствия в Кении рассматривалась только как часть более общего дискурса при анализе китайского присутствия в Африке (Дейч 2018) и ПИИ в промышленность Кении (Фогель 2018). Выделим две работы зарубежных исследователей, в которых представлен взвешенный и комплексный анализ данной тематики (Chege 2008; Onjala 2008). В обеих публикациях детально рассматриваются отдельные аспекты двустороннего сотрудничества во второй половине XX – начале XXI вв., в т.ч. инвестиционные и подрядные проекты китайских компаний 2000-х гг. В первой работе сделан акцент на изучении динамики, структуры и проблем двусторонней торговли, во второй работе – на анализе прямых инвестиций китайских компаний и официальной помощи в целях развития с переч-

¹ Интервью с Д.И. Максимычевым, послом РФ в Республике Кения, 03.02.2020, Найроби.

нем конкретных проектов по годам и выявлением их особенностей и тенденций. Оба автора обращают внимание на поляризацию мнений научного сообщества относительно китайского присутствия в Африке, поиск различными игроками баланса между выгодами и рисками в условиях растущей конкуренции на местном рынке со стороны китайских производителей и подрядчиков, а также рассматривают соотношение интересов Китая и Кении в отдельных аспектах двустороннего взаимодействия. Более поздние работы были посвящены исследованию отдельных аспектов двустороннего взаимодействия, например, анализу взаимодополняемости торговли товарами и услугами между Китаем и Кенией исходя из структуры торговли и комплексного показателя уровня конкурентоспособности отдельных отраслей (Tian 2018), вопросу растущей задолженности Кении перед Китаем (Onjala 2018; Brautigam 2019) и китайского инвестиционного присутствия в Кении (Ying 2019). В связи с ограниченностью актуальных и точных данных в открытом доступе представляют интерес основанные на полевых исследованиях работы в рамках *China Africa Research Initiative (CARI)*, в т.ч. изучение проблем трудовых отношений на примере китайских и американских предприятий в Кении (Zander 2017).

Помимо научной литературы, при написании статьи использованы данные первоисточников, находящихся в открытом доступе: 1) СМИ и сайты компаний, что позволило актуализировать сведения по исследуемой тематике, а также выявить новые тенденции и составить общую картину текущей ситуации из множества отдельных фрагментов; 2) статистические данные международной торговли товарами: динамика экспортных потоков из Китая в Кению по отдельным товарным позициям в период с 2000 по 2018 гг. изучена на основе статистической базы ООН по торговле товарами (*Comtrade*), что можно считать отличительной чертой данного исследования. Исходя из специфики крупных инфраструктурных проектов в сфере энергетики, транспорта и коммуникаций, реализуемых в Кении в указанный период, в том числе с участием китайских компаний, определялись ключевые товарные позиции оборудования и материалов, а также соответствующие им коды номенклатуры *HS code*. Ежегодные показатели по каждой выявленной товарной позиции консолидированы нами по ключевым категориям и отражены графически в общем объеме экспорта из Китая в Кению. 3) Национальная и международная статистическая отчетность экономической направленности: данные ежегодных экономических обзоров, публикуемых Национальным бюро статистики Кении, использованы для анализа структуры и динамики внешнего долга Кении за 2007-2018 ф.г.², а также для выявления причин резкого увеличения китайского финансирования в общем объеме двусторонних межгосударственных займов Кении за последние несколько лет. По данным ежегодных экономических обзоров Кении и отчетов Международного энергетического агентства проводился анализ особенностей

² В Кении финансовый год установлен с 1 июля по 30 июня.

развития электроэнергетики в Кении. Сравнение данных национальной статистики Кении и Китая, а именно Статистического бюллетеня по учёту прямых зарубежных инвестиций Китая, статистики платёжного баланса Кении и обзорного доклада по иностранным капиталовложениям в Кению, выявило значительное расхождение в оценках объёма китайских ПИИ в Кении. Поскольку официальная статистика публикуется с определённым временным интервалом и зачастую не включает некоторые малые проекты и изменения в инвестиционных планах, составление полной актуальной картины китайского инвестиционного присутствия в Кении не представляется возможным без учёта данных полевых исследований и детального анализа данных СМИ и сайтов компаний.

Полученные выводы, в том числе в части изучения китайского опыта Россией, подтверждены в ходе личных встреч с сотрудниками посольства России в Кении, посольства КНР в Кении, представителями научного сообщества Республики Кения в рамках научной поездки в Кению в феврале 2020 г.

Развитие торгово-экономических отношений между КНР и Республикой Кения

Дипломатические отношения между Китаем и Кенией были установлены 14 декабря 1963 г., через два дня после обретения Республикой Кения независимости от Великобритании. Однако вплоть до конца 1970-х гг. вследствие идеологических разногласий двустороннее взаимодействие носило крайне ограниченный характер. Во время пребывания на посту президента Дэниэла арап Мои (1978-2002) были предприняты шаги по налаживанию торгово-экономического сотрудничества с Китаем с целью обеспечения новых источников финансирования и расширения доступа на внешние рынки. Показательным примером развития сотрудничества стало совместное строительство Международного спортивного центра Мои, 52% финансирования которого обеспечил китайский беспроцентный кредит (Chege 2008: 22-23, 25).

С приходом к власти в декабре 2002 г. президента Мваи Кобаки торгово-экономическое сотрудничество с Китаем вышло на новый уровень. Новое правительство разработало пакет структурных реформ в сфере экономики и управления, направленных на улучшение делового климата в стране. В рамках Стратегии восстановления экономики на 2003-2007 гг. и последующей экономической концепции *Vision 2030* на 2008-2030 гг. большое значение придавалось строительству и модернизации транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры. Потребность Кении во внешних ресурсах для реализации поставленных целей, с одной стороны, приобретённые компетенции в указанных сферах, финансовая и дипломатическая поддержка китайского бизнеса в рамках государственной стратегии «выхода вовне», с другой стороны, создали благоприятные условия для наращивания китайского присутствия на кенийском рынке. В ходе официальных визитов глав двух государств в 2005 и

2006 г. был заключён ряд соглашений в сфере инфраструктурного строительства, финансов, туризма, добычи полезных ископаемых и пр. (Nyaga et al. 2017: 254-256).

После победы на президентских выборах 2013 г. Ухуру Кениаты отношения Кении со странами Запада ухудшились. Был продолжен курс на расширение сотрудничества со странами Востока, прежде всего с Китаем. В мае 2017 г. главы двух государств решили повысить двусторонние связи до уровня всеобъемлющего стратегического сотрудничества и партнёрства.

Китай проявляет интерес к реализации проектов в рамках национальной программы четырёх приоритетов Кении – так называемой «Большой четвёрки» (*The Big 4 Agenda*), принятой в декабре 2017 г. Программа предполагает активизацию производственной деятельности, обеспечение всеобщего охвата услугами здравоохранения, повышение продовольственной безопасности, а также строительство доступного жилья. Между тем по мере углубления торгово-экономического сотрудничества Кении и Китая в отдельных его аспектах возникают серьёзные проблемы, обусловленные конфликтом интересов.

Двусторонняя торговля

Согласно базе статистических данных ООН по торговле товарами (*Comtrade*), объём внешней торговли Кении в 2018 г. составил 23,4 млрд долл. Доля экспорта в товарообороте с наивысшего показателя 42% в 2003 г. сократилась до 26% в 2018 г. (см. рис. 1).

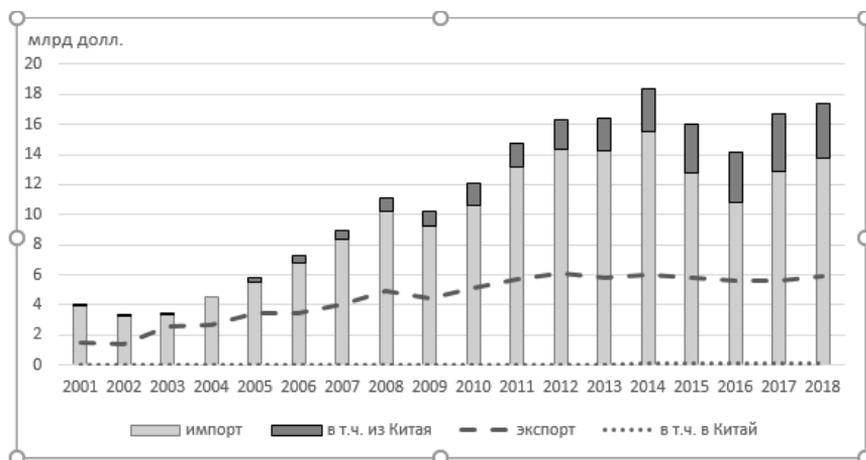


Рис. 1. Внешняя торговля Кении в 2001-2018 гг.

Figure 1. Kenya's foreign trade in 2001-2018

Источник: trademap.org

В структуре экспорта традиционно преобладает продукция растениеводства (48%), в которой ключевые товарные позиции занимают чай, срезанные

цветы, кофе, авокадо и макадамия. В структуре импорта лидируют нефть и нефтепродукты (18%), машины, оборудование и механизмы (17%), продукция химической и связанных с ней отраслей промышленности (11%). 67% импорта поступает из стран Азии. В пятёрку крупнейших экспортёров входят Китай, Индия, Саудовская Аравия, ОАЭ и Япония. Экспорт Кении ориентирован на Африку (35%), крупнейшие страны-импортёры – Уганда, Пакистан, США, Нидерланды и Великобритания.

Объём кенийского импорта из КНР в 2018 г. составил 3,66 млрд долл. Номенклатура китайских поставок обширна; ключевые товарные позиции – машины, оборудование и механизмы (32%), металлы и изделия из них (16%) и транспортные средства (12%). Нарастание импорта из Китая во многом связано с закупками материалов, оборудования и техники для реализации масштабных инфраструктурных проектов. Льготное финансирование этих проектов предоставляется при условии участия китайских компаний в качестве подрядчиков, которые, в свою очередь, отдают приоритет китайским поставщикам. Учитывая ключевые товарные позиции техники, машин и оборудования, используемых при реализации данных проектов, можно отметить рост импорта, связанного с реализацией инфраструктурных проектов: в 2014-2018 гг. его доля составляла порядка 40% (см. рис. 2). Обратная сторона растущего импорта из Китая, особенно потребительских товаров, – это давление на местных производителей в результате ценовой конкуренции, например, в сфере производства шин³. Отдельный случай, получивший широкое освещение в кенийских СМИ в 2018-2019 гг., связан с негативной реакцией населения на увеличение импорта рыбы из Китая⁴.

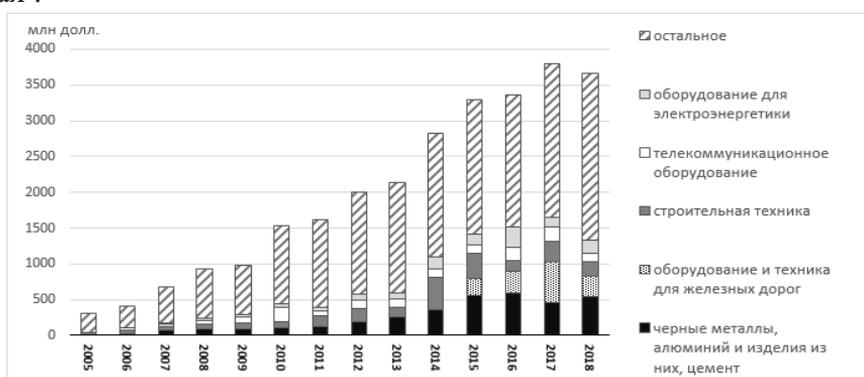


Рис. 2. Экспорт Китая в Кению в 2005-2018 гг.

Figure 2. China's exports to Kenya in 2005-2018

Источник: compiled by the author based on data from trademap.org

³ Otuki N. 2016. Kenya's full plate of Chinese imports. *Daily Nations*. 27.09.2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.nation.co.ke/lifestyle/smartcompany/Kenya-full-plate-of-Chinese-imports/1226-3396052-848300/index.html> (accessed 25.05.2020).

⁴ Dijkstra A. 2019. Chinese imports 'driving fishermen to despair'. *BBC News*. 21.03.2019 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.bbc.com/news/business-47611076> (accessed 25.05.2020).

Объём кенийского экспорта в КНР в 2018 г. составил 110 млн долл. Скачок торговли в 2011-2013 гг. вызван резким ростом поставок медных сплавов и металлолома, которые в 2012 г. достигли рекордного уровня в 42% общего экспорта (см. рис. 3). Это объясняется хищениями медной проводки, железных и стальных конструкций с их перепродажей в Китай в виде сплавов и металлолома (Chege 2008: 29). Однако, как наглядно демонстрирует график, к 2015 г. властям Кении фактически удалось свести данный незаконный оборот к нулю. Скачок торговли в 2014-2018 гг. связан с началом экспортных поставок в Китай с проекта Квале по разработке титано-циркониевых руд. В последние два года растёт экспорт продукции АПК. В августе 2019 г. дочерняя компания *ChemChina Petrochemical* приобрела на международном аукционе первую партию нефти, добытой на месторождении в долине Локичар.

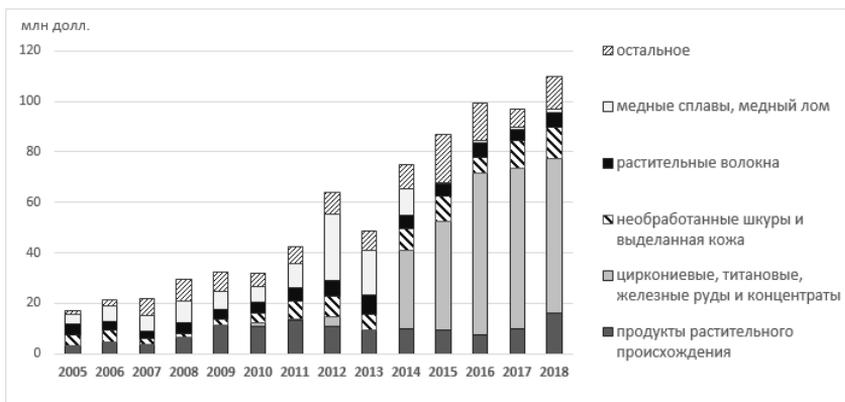


Рис. 3. Экспорт Кении в Китай в 2005-2018 гг.

Figure 3. Kenya's exports to China in 2005-2018

Источник: compiled by the author based on data from trademap.org

Резкий рост отрицательного сальдо в торговле с Китаем начался с 1994 г., что объясняется снижением стоимости импорта после введения плавающего курса кенийского шиллинга и постепенным вытеснением продукции отдельных внешних и местных поставщиков более конкурентоспособными китайскими товарами (Chege 2008: 25). После 2007 г. доля экспорта Кении в общем объёме торговли с Китаем не превышала 4%. В отличие от таких африканских стран, как ДР Конго и Ангола, имеющих профицит в торговле с Китаем, Кения только недавно стала экспортировать в Китай природные ресурсы, причём объём этих поставок относительно невелик и пока не существенно повлиял на общую картину. Отрицательное сальдо в торговле с Китаем вызывает у Кении серьёзную обеспокоенность (Tian 2018: 70). В обнародованной летом 2018 г. Комплексной национальной стратегии развития и продвижения экспорта приоритетным направлением названа экспансия на рынки Индии и КНР. Благодаря усилиям обеих сторон уже удалось достичь некоторых результатов. Так, в ноябре 2018 г.

Китай и Кения подписали протокол по санитарным и фитосанитарным требованиям к экспорту стевии; в апреле 2019 г. согласованы требования к экспорту замороженных авокадо. Кения планирует расширить товарную номенклатуру экспорта в Китай сельскохозяйственных продуктов. Достигнутые и планируемые договорённости открывают благоприятные перспективы для местных производителей. Однако, учитывая то обстоятельство, что в структуре взаимной торговли в импорте Кении высока доля высокотехнологичной продукции, а основу экспорта составляет продукция с низкой добавленной стоимостью, для выравнивания торгового баланса принятых мер явно недостаточно.

В странах Африки, в том числе в Кении, действуют китайские центры содействия инвестициям и развитию торговли, в функции которых входит обеспечение платежей, таможенных сборов, страхование, консультации предпринимателей⁵. Другой «актив», которым китайская компания может воспользоваться при выходе на зарубежный рынок – это традиционно тесные связи, своеобразная «партнёрская сеть» между представителями китайской общины в конкретных странах (Ying 2019: 17).

Подрядные работы в сфере транспорта

Транспортная сфера занимает доминирующее положение как по числу реализованных в Кении китайских проектов, так и по объёму кредитного финансирования из Китая. В качестве примера двустороннего взаимодействия рассмотрим строительство железной дороги Момбаса – Найроби, которая считается самым дорогостоящим инфраструктурным проектом в Кении за период независимости. Построенную железную дорогу называют *Standard Gauge Railway (SGR)* по причине использования стандартной ширины колеи (1435 мм), распространённой в Европе и Китае. Данному проекту, направленному на развитие межрегионального железнодорожного сообщения и предоставляющему внутриконтинентальным странам Восточной Африки выход к Индийскому океану через порт Момбаса, придаётся важное значение в рамках китайской инициативы «Пояса и пути».

Строительство железной дороги реализуется поэтапно. Пассажирское сообщение на первом участке Момбаса – Найроби открылось в мае 2017 г., а грузовое – в январе 2018 г. Ввод в эксплуатацию второго участка Найроби – Найваша состоялся в конце 2019 г. Строительство обоих участков общей стоимостью соответственно 3,8 млрд долл. и 1,5 млрд долл. финансировал *China Eximbank*. Подрядчиками проектов выступали компания *China Communications Construction Company (CCCC)* и её дочернее предприятие *China Road and Bridge Corporation (CRBC)*. Поставки связанных с реализацией проекта материалов и техники (рель-

⁵ *Стратегическое соперничество ведущих экономик мира за африканские ресурсы (2006-2008)* [Электронный ресурс]. URL <https://www.inafran.ru/node/48> (accessed 25.05.2020).

сы, вагоны, дизельные локомотивы, строительная техника и пр.) составили весомую долю импорта из Китая в 2015-2018 гг. (см. рис. 2). Кенийские поставщики и подрядчики занимались поставками цемента, шпал, гальки и песка, а также отдельными работами и услугами. Примечателен пример с местными производителями цемента, организованное давление которых на президента привело к отмене существовавшего соглашения об импорте цемента из Китая. Впоследствии весь цемент для проекта закупался на местном рынке (Wissenbach 2017: 16). В мае 2017 г. с компанией *CRBC* было заключено соглашение по эксплуатации и техническому обслуживанию железной дороги Момбаса – Найроби сроком на 10 лет, которое предусматривает подготовку местных специалистов и постепенное замещение ими китайских кадров к истечению срока действия контракта. Стоит отметить усилия компании *CRBC*, направленные на развитие местных общин, в том числе строительство местных дорог и мостов, реконструкцию учебных и медицинских учреждений, создание учебного центра.

Строительство двух оставшихся участков на территории Кении, Найваша – Кисуму и Кисуму – Малаба, и возведение связанных железных дорог со стандартной колеей в соседних странах находится в подвешенном состоянии из-за множества взаимозависимых факторов. Во-первых, в последние годы растёт политическая напряжённость между Угандой и Руандой – ключевыми партнёрами Кении по интеграционному проекту Северного коридора. Во-вторых, Кения и Уганда не смогли согласовать с Китаем условия финансирования проектов на 2018-2019 гг. В-третьих, в Танзании запущен альтернативный проект железнодорожного сообщения в рамках Центрального коридора, который свяжет Руанду, Бурунди и ДР Конго с портом Дар-эс-Салам. Разница в стоимости строительства, транспортных расходах, сроках реализации проектов, а также прочие факторы могут повлиять на решение внутриконтинентальных стран в пользу того или иного проекта и в конечном счёте отразиться на объёме грузооборота двух железнодорожных линий и их рентабельности. В-четвёртых, учитывая высокую стоимость строительства новых железнодорожных линий и ограниченные финансовые возможности, в порядке дополнения или альтернативы страны рассматривают вариант реконструкции старых узкоколейных железных дорог. Согласно опубликованному в августе 2013 г. отчёту Отдела транспорта Африки Всемирного Банка, в котором представлен сравнительный анализ экономической эффективности четырёх вариантов, включая реконструкцию узкоколейной железной дороги и строительство новой со стандартной шириной колеи, в первом случае можно достичь рентабельности при объёме грузовых перевозок в 5,5 млн т в год, а во втором потребуется перевозить ежегодно 55,2 млн т. Грузооборот железнодорожного транспорта Восточноафриканского сообщества к 2030 г. по прогнозам составит 14,4 млн т в год⁶. Все перечислен-

⁶ The Economics of Rail Gauge in the East Africa Community. World Bank-Africa Transportation Unit. 08.08.2013 [Электронный ресурс]. URL: <https://africog.org/wp-content/uploads/2017/06/World-bank-Report-on-the-Standard-Gauge-Railway.pdf> (accessed 25.05.2020).

ные факторы могут повлиять на коммерческую жизнеспособность кенийского проекта.

Строительство железнодорожной инфраструктуры способствует социально-экономическому развитию, но имеет долгие сроки окупаемости, а также требует постоянных затрат на эксплуатацию и техническое обслуживание. Разумно ожидать, что на начальном этапе эксплуатации железная дорога будет работать с низкой рентабельностью или в убыток до тех пор, пока не будут достроены участки, обеспечивающие необходимый грузопоток. Тем не менее, в местных и региональных СМИ акцентируется проблема убыточности железной дороги в течение первых двух лет эксплуатации. Учитывая неясные перспективы строительства остальных участков и задержку с возведением особой экономической зоны в г. Найваша, которая могла бы поспособствовать увеличению грузооборота, построенную железную дорогу ряд новостных изданий окрестил «дорогой в никуда». Другим поводом для критики стало введение правительством Кении на всю импортируемую готовую продукцию нового налога, поступающего в Фонд развития железных дорог для компенсации затрат по выкупу земли под полосу отчуждения железной дороги и частично на погашение китайских кредитов. Принятая в сентябре 2019 г. директива, обязывающая перевозить по железной дороге все грузовые контейнеры, привела к массовым протестам в Момбасе автомобильных перевозчиков и таможенных агентов.

Пример железной дороги Момбаса – Найроби позволяет выявить типичные проблемы, возникающие в Кении при реализации проектов китайскими и другими зарубежными компаниями. Прежде всего, выплата частным владельцам компенсаций за земельные участки оборачивается существенными финансовыми затратами и занимает длительное время. Эти вопросы, а также проблемы при распределении рабочих мест, заключении контрактов на поставку сырья и материалов нередко приводят к обострению напряженности между этническими и социально-экономическими группами, использованию отдельных конфликтов в политической борьбе, а также усилению враждебности местного населения к проекту (Wissenbach 2017: 4, 15). Немалую сложность для иностранных компаний представляют различия в интересах и подходах к проекту у органов власти на национальном и местном уровнях (Wissenbach 2017: 11). Наконец, это элементы неопатримониализма в политической культуре Кении (Wissenbach 2017: 25) и сохраняющаяся коррупция. Последняя по опросу китайских компаний в 2014 г. признана самым серьёзным препятствием для ведения бизнеса в стране⁷.

Опыт китайских компаний показывает, насколько важно выстраивать взаимодействие с кенийскими работниками. Конфликты могут возникать по причине столкновения интересов различных этнических групп, неприятия китайского стиля руководства, языковых и культурных различий, политизации вопросов,

⁷ Chinese companies' perception survey of doing business in Kenya 2014. *Sino-African Centre of Excellence* 06.01.2014 [Электронный ресурс]. URL: http://www.fahamu.org/resources/SACEFoundation_BPKenya2014_FullReport.pdf (accessed 25.05.2020).

различия в занимаемых позициях и уровне оплаты труда у кенийских и китайских работников, в том числе из-за разницы в эффективности труда и уровне квалификации (Pan 2018: 87-88). Отдельный пункт касается соблюдения норм местного трудового законодательства (Masta, 2009: 409): китайские компании зачастую критикуют за «неофициальные практики», включая использование рабочей силы без официального трудоустройства. Необходимо подчеркнуть, что многие из перечисленных проблем характерны скорее для конкретных предприятий и определённых отраслей или же для любых, не только китайских, иностранных компаний (Zander 2017: 3). Стоит учитывать, что расходы на привлечение специалистов из-за рубежа очень высоки, что, в числе прочего, связано с затратами на оформление разрешения на трудоустройство (Ying 2019: 22).

Дополнительными поводами для критики китайских проектов зачастую служат выбор подрядчиков без проведения публичного тендера, ограниченность открытой информации о финансовой стороне реализуемого проекта и повышение его стоимости проекта в ходе реализации.

Наряду со строительством железной дороги, китайские компании принимают активное участие в развитии портовой инфраструктуры. Так, в 2011-2013 гг. компания *CRBC* реализовала проект правительства Кении по строительству причала в порту Момбаса стоимостью 67 млн долл. В апреле 2013 г. консорциум во главе с компанией *CCCC* выиграл тендер на строительство первых трёх причалов в порту Ламу стоимостью 484 млн долл. Возведение этого нового глубоководного порта – часть совместного проекта Кении, Эфиопии и Южного Судана по созданию транспортного коридора (*LAPSSET*). Финансирование первых трёх причалов осуществляется правительством Кении, а следующих 29 причалов, как ожидается, будет происходить на частные инвестиции. Строительство первого причала было завершено осенью 2019 г., второго и третьего причалов намечено на 2020 г. Поскольку наземная инфраструктура для перевозки грузов пока отсутствует, для начала портовые мощности будут ориентированы на перевалку грузов.

Начиная с 2006 г. китайские подрядчики реализовали проекты по расширению инфраструктуры Международного аэропорта им. Джомо Кениаты и Международного аэропорта Кисуму. Продолжается многолетнее судебное разбирательство между Управлением аэропортов Кении и компанией *China Aero-Technology International Engineering Corporation* в связи с расторжением договора на строительство нового терминала в Международном аэропорту им. Джомо Кениаты.

Наибольшее число инфраструктурных проектов китайских компаний в Кении реализуется в сфере строительства автомобильных дорог. Такие конкурентные преимущества, как возможность привлечения финансирования из Китая, многолетний опыт деятельности в стране, реализация проектов в сжатые сроки, хорошее соотношение цена-качество позволили китайским подрядчикам потеснить европейские и кенийские компании. Так, в 2010-2015 гг. семь из одиннадцати крупных контрактов на строительство дорог были заключены с китайскими

компаниями⁸. В числе примеров можно привести строительство в 2009-2012 гг. автомагистрали между г. Найроби и г. Тика общей стоимостью 360 млн долл. Китайские компании *China Wu Yi, Sinohydro u Shengli Engineering Construction Group* отвечали за строительство трёх отдельных участков трассы. Вытесненные китайцами кенийские строительные компании обвинили своих конкурентов в занижении стоимости работ, одновременно критикуя своё правительство за недостаточность мер по подготовке собственных инженерных кадров и созданию на иностранных предприятиях условий по передаче практического опыта местным работникам. Распространились слухи об использовании китайскими компаниями труда китайских заключённых в качестве дешёвой рабочей силы. Эти слухи ярко демонстрируют культурные различия и разницу в восприятии одних и тех же фактов: изолированность китайских работников, тяжёлые условия труда и проведение досуга исключительно в границах временных общежитий с китайской позиции рассматривается как самоотверженность и трудолюбие, тогда как кенийцы посчитали, что только заключённые могут работать в таких условиях. Эти слухи усиливали критику непрозрачных договорённостей между кенийским правительством и китайскими компаниями, неспособности первого настоять на справедливых условиях сотрудничества (Plummer 2019: 682, 685, 693).

Подрядные работы в сфере электроэнергетики

За минувшее десятилетие Кении удалось добиться впечатляющих успехов в повышении уровня электрификации страны. С 2013 г. по 2018 г. доля населения, имеющего доступ к электроэнергии, выросла с 25% до 75%⁹. Правительство Кении поставило цель обеспечить всеобщий доступ к электроэнергии к 2022 г. Размер установленных электрогенерирующих мощностей Кении вырос с 1268 МВт в 2008 г. до 2712 МВт в 2018 г.¹⁰. Доля ВИЭ в производстве электроэнергии составила 88,5% в 2019 г., на геотермальных станциях (ГеоЭС) и ГЭС было произведено 46% и 28% соответственно¹¹. При этом не решены проблемы высоких потерь при передаче и распределении электроэнергии, перебоев в электроснабжении и высоких тарифов на электроэнергию, что, в свою очередь, снижает конкурентоспособность предприятий.

Природные условия позволяют Кении активно использовать геотермальную энергию, более стабильный тип ВИЭ по сравнению с подверженными влиянию засух ГЭС. Контракты на ключевые работы при строительстве ГеоЭС заключаются преимущественно с японскими компаниями, китайские подряд-

⁸ Omondi D. Why Chinese firms are elbowing out foreign rivals in road construction? 22.11.2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.standardmedia.co.ke/business/article/2000183220/why-chinese-firms-are-elbowing-out-foreign-rivals-in-road-construction> (accessed 25.05.2020).

⁹ Access to electricity. IEA report. 11.2019. 2015 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.iea.org/reports/sdg7-data-and-projections/access-to-electricity> (accessed 25.05.2029).

¹⁰ Economic Survey 2010, 2019. *Kenya National Bureau of Statistics*.

¹¹ Leading Economic Indicator December 2019. *Kenya National Bureau of Statistics*.

чики занимаются реализацией отдельных этапов проектов. Так, компания *Great Wall Drilling Co.* с 2005 г. занималась бурением геотермальных скважин в Кении, заняв лидирующие позиции в этой сфере. Компания *Sinopec International Petroleum Service Corporation* выиграла контракты на установку циркуляционной системы в проектах *Olkaria I, Olkaria IV u Olkaria V*. Совместное предприятие двух китайских компаний *Sieyuan Electrical u North East China International Electric Power Corporation* было привлечено для строительства подстанций и ЛЭП в проекте *Olkaria V*. Другой пример – участие китайской компании *Kaishan Renewable Energy Development*, дочерней компании *Zhejiang Kaishan Compressor*, в строительстве геотермальной станции *Menengai III* (34 МВт). В апреле 2019 г. компания заключила EPC-контракт (*Engineering, Procurement and Construction*) с независимым производителем энергии *Sosian Energy* стоимостью 65 млн долл. по возведению электростанции и контракт стоимостью 18 млн долл. по управлению и обслуживанию электростанции в течение 14 лет.

Китайские компании занимаются также строительством других видов электрогенерирующих мощностей. Например, компания *Sinohydro* выиграла контракт на строительство ГЭС *Songo'oro* мощностью 21 МВт на сумму 65 млн долл., проект был реализован в 2008-2012 гг. Компания *China Jiangxi International* стала EPC-подрядчиком в проекте по возведению СЭС *Garissa* (55 МВт), крупнейшей солнечной электростанции в Восточной Африке. Проект был реализован с привлечением финансирования *China Exim Bank* в размере 136 млн долл., поставку солнечных модулей осуществляла китайская компания *Jinko Solar*. Станция введена в эксплуатацию в декабре 2019 г.

Китайскими подрядчиками реализованы проекты в сфере передачи и распределения энергии, в их числе ЛЭП Лойангалани – Сува к ВЭС *Turkana*, ЛЭП Момбаса – Найроби, ЛЭП Рабай – Малинди – Гарсен – Ламу, подстанция *City Center* в Найроби и пр. В ноябре 2019 г. компания *China Aerospace Construction Group* приступила к строительству ЛЭП Конза – Исинья. В январе 2020 г. компания *Shenzhen Star Instruments Company* выиграла тендер на сумму 7,4 млн долл. на поставку однофазных счётчиков с предоплатой для компании *Kenya Power*.

Многие проекты с китайским участием в сфере электроэнергетики пока остались на бумаге. Среди них наиболее острую реакцию у населения вызвал проект строительства угольной ТЭС в г. Ламу. В последние годы проект находится в подвешенном состоянии в связи с дискуссиями относительно целесообразности развития традиционной генерации и степени воздействия на окружающую среду.

Проекты в сфере телекоммуникационной инфраструктуры

Китайские телекоммуникационные компании вышли на рынок Кении в конце 1990-х гг. После заключения первого контракта в 2002 г. и налаживания тесного сотрудничества с оператором сотовой связи *Safaricom* компания *Huawei* закрепилась в качестве основного подрядчика в сфере развития телекоммуни-

кационной инфраструктуры Кении¹². Например, в 2010 г. компании подписали трёхлетний контракт на поставку ключевого оборудования и развертывания сети 4G стоимостью 143 млн долл. *Huawei* – один из ключевых подрядчиков в проекте строительства с привлечением китайского финансирования волоконно-оптической сети Кении. В рамках проекта «Безопасный город» компания предоставила комплексные решения по повышению общественной безопасности в Найроби и Момбасе. В 2017 г. *Huawei* ввела в коммерческую эксплуатацию коммуникационную сеть по обслуживанию железной дороги Момбаса – Найроби. В апреле 2019 г. Китай выразил готовность предоставить финансирование в размере 173 млн долл. на реализацию *Huawei* проекта «Умный город» и возведение дата-центра в новом технологическом городе Конза. Компания *ZTE* тоже принимала участие, хотя и более скромное, в проектах строительства телекоммуникационной инфраструктуры Кении.

Китайские компании присутствуют и на рынке телевидения Кении. В 2011 г. *Pan Africa Network Group*, дочерняя компания *Star Times*, по результатам тендера получила одну из двух лицензий на распределение трансляционных сигналов в цифровом формате. Компания приняла участие в развёртывании национальной инфраструктуры цифрового вещания в процессе перехода Кении с аналогового вещания на цифровое. С 2012 г. *Star Times* стала предоставлять услуги платного цифрового телевидения в Кении.

Проекты в сфере недвижимости

Строительство доступного жилья представляет один из приоритетов «Большой четвёрки». К 2022 г. правительство Кении намерено обеспечить 500 тыс. единиц доступного жилья. Уже начата реализация ряда проектов, в т.ч. с привлечением китайских подрядчиков. В марте 2019 г. компания *Erdemann Property Limited* объявила о запуске в районе Нгара (Найроби) проекта *River Bank Apartments*, предусматривающего строительство 3000 единиц жилья в течение 18 месяцев¹³. В том же районе Нгара в январе 2020 г. компания *China State Construction and Engineering Corporation* передала правительству первую партию квартир в количестве 288 единиц в рамках проекта на 1370 единиц жилья, завершение которого планируется к концу 2020 г.¹⁴. Тогда же, в январе 2020 г., китайский подрядчик *China Wu Yi* приступил к реализации проекта по

¹² *Huawei Kenya sustainability report 2018* [Электронный ресурс]. URL: https://www.huawei.com/minisite/explore-kenya/pdf/huawei_kenya_csd_report_v2.pdf (accessed 25.05.2020).

¹³ Wanjohi J. 2019. Inside Sh7 Billion Low-Cost Houses in Nairobi's Ngara Estate. *Mwakilishi.com*. 03.15.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mwakilishi.com/article/real-estate-news/2019-03-15/inside-sh7-billion-low-cost-houses-in-nairobi-ngara-estate> (accessed 25.05.2020).

¹⁴ Kariuki J. 2020. State opens bids for redeveloped civil servants' Parkroad houses. *Business Daily*. 05.02.2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.businessdailyafrica.com/news/civil-servants-Parkroad-houses/539546-5444022-hnfruu/index.html> (accessed 25.05.2020).

строительству 1343 единиц доступного жилья в районе Пангани (Найроби)¹⁵. В мае 2019 г. Международная финансовая корпорация и китайская *CITIC Construction* запустили инвестиционную платформу стоимостью 300 млн долл., направленную на развитие доступного жилья в нескольких африканских странах.

Китайские компании занимались строительством жилой и коммерческой недвижимости в Кении и до принятия Программы доступного жилья в конце 2017 г. Например, компания *China Wu Yi* к 2015 г. построила 21-этажное здание для Коммерческого банка Кении, а к концу 2016 г. – 22-этажное здание для Университета Найроби. Компания *Erdemann Property* построила в Кении около 4000 единиц жилья¹⁶, в числе крупных её проектов – *Great Wall Apartments, Seefar Apartments, Great Wall Gardens* и др.

При реализации крупных строительных проектов в Кении многие китайские компании сталкивались с обвинениями в коррупции, вступали в споры относительно прав собственности на земельные участки. В конечном счёте такие обстоятельства зачастую приводили к критике СМИ и даже к прекращению проекта. Например, остаётся неясной перспектива проекта по строительству самого высокого здания в Африке – *Pinnacle Towers*, подрядчиком которого выступает *China State Construction and Engineering Corporation*. В феврале 2019 г. Верховный суд Найроби выдал ордер на арест двух девелоперов проекта в связи со спором о признании права собственности на земельный участок. Осенью 2019 г. разгорелся скандал вокруг строительства торгового центра в Кисуму. Подрядчик проекта *Erdemann Properties Ltd.* и ряд чиновников обвиняются в завышении стоимости строительства более чем в полтора раза. Широкую огласку получили судебные разбирательства, связанные с проектами *Great Wall Gardens* и *Seefar Apartments* этого подрядчика.

Кредитное сотрудничество

В последние годы предметом горячих дискуссий в африканских и западных СМИ стала тема растущей задолженности Кении перед Китаем. К июню 2019 г. её размер достиг 6,46 млрд долл.¹⁷. Доля китайской стороны в общем объёме финансирования двусторонних межгосударственных займов Кении выросла с 15% в 2012 ф.г. до 69% в 2018 ф.г. (см. рис. 4). С 2015 ф.г. Китай стал крупнейшей страной-кредитором Кении, обогнав Японию. В число ключевых кредиторов также входят Франция, Германия, страны Северной Европы и США.

¹⁵ Muiruri P. 2020. Construction of 1,434 affordable houses begins as contractor moves to site. *Standard*. 16.01.2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.standardmedia.co.ke/business/article/2001356706/pangani-affordable-housing-project-now-gets-underway> (accessed 25.05.2020).

¹⁶ *Erdemann Property Website*. [Электронный ресурс]. URL: <http://erdemann.co.ke/> (accessed 25.05.2020).

¹⁷ Munda C. 2019. China takes up 87pc of Kenya interest payment. *Business Daily Africa*. 25.09.2019 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.businessdailyafrica.com/economy/China-takes-up-87pc-of-Kenya-interest-payment/3946234-5287558-shxwg8/index.html> (accessed 25.05.2020).

Двусторонние межгосударственные займы составили около трети суммарного внешнего долга Кении в 2018 ф.г., доля в нём китайского финансирования – 22%. За последнее десятилетие при увеличении физических объёмов кредитования доля займов международных институтов в общем объёме внешнего долга Кении сократилась с 64% в 2009 ф.г. до 32% в 2018 ф.г. Этот тренд стал более явным после прихода к власти У. Кениаты, когда возрос интерес к альтернативным источникам финансирования (Prizzon 2016: 21). Кения не только активно привлекла кредиты из КНР, но также разместила три выпуска суверенных еврооблигаций в 2014, 2018 и 2019 гг. на общую сумму 6,1 млрд долл. Кроме того, были увеличены заимствования у коммерческих банков: к 2018 ф.г. их объём превысил 4 млрд долл. Общий долг на внутреннем и внешнем рынках к концу 2019 г. составил порядка 60% ВВП¹⁸. К причинам диверсификации пула внешних заёмщиков можно отнести ужесточение условий по привлечению льготного финансирования от западных доноров в результате получения Кенией статуса страны с доходами ниже среднего в 2014 г.

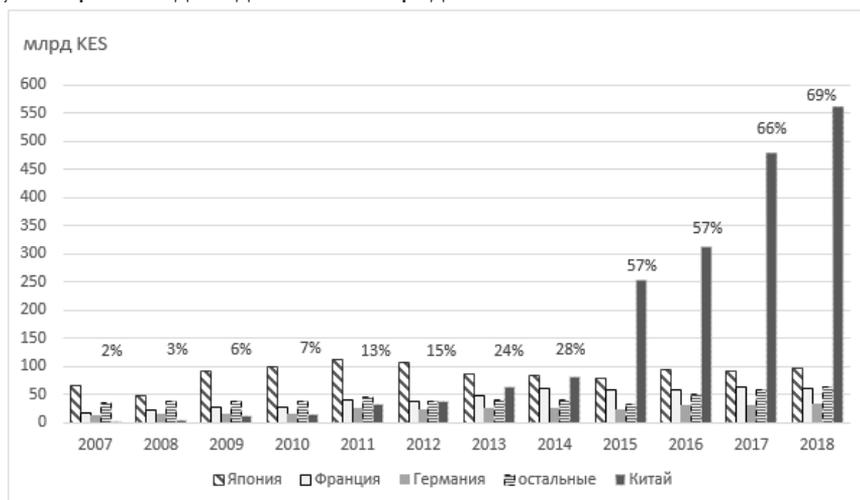


Рис. 4. Двусторонние межгосударственные займы Кении в 2006/2007-2017/2018 ф. гг.

Figure 4. Kenya's bilateral interstate loans in 2006/2007-2017/2018 financial years

Источник: Kenya National Bureau of Statistics, Economic Survey 2012-2019.

Один из способов решения проблемы дефицита финансирования при реализации инфраструктурных проектов правительство Кении усматривает в продвижении формата государственно-частного партнёрства (ГЧП). Наиболее активное участие частного сектора наблюдается в сфере энергетики: к осени 2019 г. на долю независимых производителей энергии приходилось около 40%

¹⁸ Kenya's public debt hits 60.4 bln USD. *Xinhua*. 27.01.2020. [Электронный ресурс]. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2020-01/27/c_138737678.htm (accessed 25.05.2020).

установленных электрогенерирующих мощностей страны¹⁹. К проектам ГЧП с китайским участием относится планируемая платная скоростная дорога, которая соединит Международный аэропорт им. Джомо Кениаты с автомагистралью Найроби – Накуру. Строительство началось в октябре 2019 г., завершение работ ожидается к декабрю 2021 г. Подрядная компания *China Road and Bridge Corporation* будет оператором платной дороги до 2049 г., после чего право собственности перейдёт к государству.

Согласно данным *CARI*, с 2000 по 2017 гг. Китай предоставил Кении кредитные линии в размере 9,8 млрд долл. По этому показателю Кения заняла третье место среди стран Африки, после Анголы и Эфиопии. В секторальном разрезе лидируют транспорт и энергетика, на них было направлено 81,1% и 8,7% китайского финансирования соответственно. Крупнейшие проекты с китайским финансированием – железная дорога Момбаса – Найроби и её продолжение до Найваши. Помимо этого, китайские кредиты привлекались к проектам дорожного строительства, включая объездную дорогу вокруг Найроби и автомагистраль Найроби – Тика, а также к бурению скважин для геотермальной станции *Olkaria IV* (Onjala 2018: 716-718), возведению СЭС *Garissa* и подстанции в Найроби, строительству ЛЭП, национальной волоконно-оптической сети и пр.

Некоторые СМИ рассматривают финансовую зависимость Кении от Китая в рамках широкого дискурса относительно китайской «дипломатии долговых ловушек», которая вызывает растущую озабоченность не только в Африке, но и, например, на постсоветском пространстве. Своеобразной точкой отсчёта стала публикация новостного портала *Africa Stand*, процитировавшего высказывание Генерального аудитора Эдварда Оуко, что в случае дефолта по кредиту, выделенного на строительство железной дороги Момбаса – Найроби, активы Управления портов Кении, включая порт Момбаса, могут перейти под контроль Китая. Впоследствии президент Кения категорически опроверг заявление, будто Кения рискует потерять порт²⁰. Тем не менее, публичное заявление Оуко, а также неразглашение условий кредитного договора повлекли за собой жёсткую критику деятельности китайских инвесторов.

Китай оценивает ситуацию иначе. Согласно опросу китайских граждан, проведённому Хуаном Чжэнли из Шеффилдского университета, в качестве обеспечения кредита в соглашении указано не право собственности на порт, а его операционный доход. «Китайская сторона ни при каких обстоятельствах не рассчитывает на передачу прав собственности на порт в качестве оплаты кредита не только потому, что это политически и практически невозможно, но и потому,

¹⁹ Richter A. 2019. Kenya's energy sector landscape – overview from interview with Joan Chahenza, KenGen. *Think Geoenergy*. 03.08.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.thinkgeoenergy.com/kenyas-energy-sector-landscape-overview-from-interview-with-joan-chahenza-kengen/> (accessed 25.05.2020).

²⁰ Huang K. 2018. Will China seize prized port if Kenya can't pay back its belt and road loans? *South China Morning Post*. 30.12.2018. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/2180026/will-china-seize-prized-port-if-kenya-cant-pay-back-its-belt> (accessed 25.05.2020).

что финансовая состоятельность проекта железной дороги Момбаса – Найроби сама по себе гораздо важнее для китайских компаний»²¹. Исследования CARI также опровергает подозрение в том, будто Китай намеренно предоставляет кредиты странам Африки, которые не смогут их выплачивать, с целью получения стратегических преимуществ, включая контроль над выгодными активами (Brautigam 2019: 6).

Китайские кредиты представляют собой реальную альтернативу финансированию западных институтов. При этом Китай выставляет условия по доле участия в проекте китайского бизнеса, тогда как западные финансовые институты выдвигают требования политического и макроэкономического характера. К тому же в некоторых случаях получить кредит у западных институтов невозможно – например, из-за масштаба или направленности проекта. Важным преимуществом китайских связанных кредитов выступает возможность получить финансирование и реализовать проект в более сжатые сроки. В то же время поскольку конкретные условия кредитных сделок с китайскими банками не афишируются, утечка информации может вызвать широкий общественный резонанс (примеры см. выше). Повысить эффективность использования китайского финансирования можно в случае принятия и эффективного исполнения законов, гарантирующих обеспечение прозрачности государственных займов и определённой доли участия местных поставщиков и подрядчиков в реализации проектов (Opjala 2018: 725). В целом, выбор наиболее выгодного в конкретных условиях финансирования зависит от приоритетов, стратегического мышления и точных расчётов на долгосрочную перспективу принимающей стороны.

Прямые инвестиции

Согласно официальной китайской статистике, приток китайских ПИИ в Кению в 2018 г. составил 520 млн долл. Исключая скачки показателей в 2010 и 2016 гг., можно выделить период умеренного наращивания китайских ПИИ практически с нулевых показателей до 100 млн долл. в год в 2007-2012 гг. и период усиления инвестиционной активности после 2013 г. (см. рис. 5). Если к концу 2008 г. объём накопленных китайских ПИИ в Кении составлял менее 80 млн долл., то к концу 2018 г. он превысил 2 млрд долл.²². В настоящее время по объёму накопленных китайских ПИИ Кения входит в первую десятку африканских стран, в 2018 г. её доля от общего показателя Африки составила 4,5%.

К оценке доли Китая в ПИИ на основании статистических данных Кении нужно подходить с осторожностью, учитывая значительные расхождения меж-

²¹ Olander E. 2019. China Was Never Going to Seize the Port of Mombasa if Kenya Defaulted on its SGR Debts. 23.10.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://chinaafricaproject.com/analysis/china-was-never-going-to-take-the-port-of-mombasa-if-kenya-defaulted-on-its-sgr-debts/> (accessed 25.05.2020).

²² 中国—肯尼亚经贸合作简[China-Kenya Economic and Trade Cooperation]. Ministry of Commerce of the PRC. 09.03.2020. [Электронный ресурс]. URL: [http://search.mofcom.gov.cn/swb/recordShow.jsp?flag=0&lang=0&base=iflow_app&id=xf201903028393531&value=\(%E8%82%AF%E5%B0%BC%E4%BA%9A\)](http://search.mofcom.gov.cn/swb/recordShow.jsp?flag=0&lang=0&base=iflow_app&id=xf201903028393531&value=(%E8%82%AF%E5%B0%BC%E4%BA%9A)) (accessed 25.05.2020).

ду предварительными и окончательными данными за 2016-2017 гг. Если взять за основу данные Доклада о мировых инвестициях за 2019 г., которые опираются на статистику платёжного баланса Кении, приток ПИИ в Кению в 2017 и 2018 гг. составил 1,275 и 1,626 млрд долл. соответственно²³. Сопоставив эти данные с китайской статистикой, можно рассчитать, что на Китай приходится почти треть от поступлений ПИИ Кении в эти годы. В то же время, по последним данным Обзора иностранных инвестиций Кении приток китайских ПИИ в 2017 г. оценивался в 96 млн долл., составляя лишь 7% от общего показателя²⁴. Полевые исследования показали, что в официальных данных Министерства коммерции КНР и Управления по инвестициям Кении (*KenInvest*) зачастую не учитываются проекты малого масштаба, а также изменения инвестиционных планов (Ying 2019: 3).

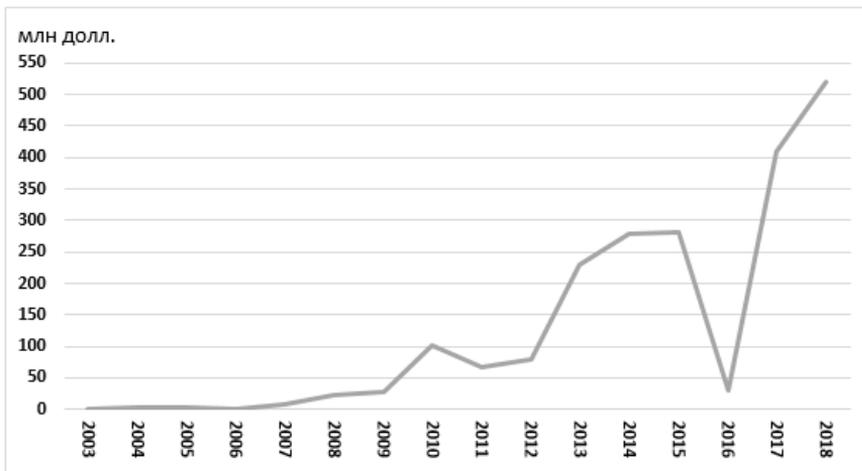


Рис. 5. Приток ПИИ из Китая в Кению в 2009-2018 гг.

Figure 5. FDI inflow from China to Kenya in 2009-2018.

Источник: Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment, 2009, 2017, 2018.

Подавляющее большинство китайских инвесторов в Кении представлены некрупными частными предприятиями, открытыми китайскими эмигрантами и экспатами, т.е. фактически это кенийские предприятия с иностранным капиталом. Такой характер инвестиций обусловил крайне незначительное влияние государственной политики КНР по продвижению инвестиций за рубеж, которая преимущественно ориентирована на государственные предприятия или проекты крупного масштаба (Ying 2019: 16, 27). В связи с этим сместим фокус внимания на изучение конкурентных преимуществ Кении и национальных приоритетов развития, оценке мер по улучшению инвестиционного климата в стране, а также на фактический анализ китайских инвестиционных проектов.

²³ World Investment Report 2019. UNCTAD.

²⁴ Foreign Investment Survey Report 2018. Kenya National Bureau of Statistics.

Кения обладает рядом конкурентных преимуществ благодаря своему выгодному географическому положению, роли регионального экономического центра и амбициозной стратегии развития. Правительство предпринимает шаги по повышению инвестиционной привлекательности страны, включая упрощение административных процедур и их перевод в электронный вид, повышение надёжности электроснабжения, проведение законодательных и административных реформ и проч. За последние пять лет Кении удалось подняться со 136-й до 56-й позиции в рейтинге стран по лёгкости ведения бизнеса (*Doing business*). Тем не менее, остаётся нерешённым ряд проблем: недостаточный уровень развития инфраструктуры, нехватка квалифицированных кадров, политическая нестабильность и угроза террористических атак, социально-экономические и этнические конфликты, неэффективность правоохранительной системы и коррупция²⁵.

С 1990 г. в целях привлечения инвестиций в экспортоориентированные отрасли в Кении были созданы зоны экспортной переработки (*export processing zones*). В этих зонах распространены предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции, а также швейной промышленности - вследствие принятия США Закона об экономическом росте и торговых возможностях Африки (AGOA) в 2000 г. В частности, преференциальный доступ на американский рынок стал ключевым мотивом открытия в Кении крупных швейных производств компаниями из Тайваня и материкового Китая (Ying 2019: 19). В последние несколько лет по причине длительных забастовок на предприятиях и растущей конкуренции со стороны других стран региона (по таким параметрам, как тарифы на электроэнергию, стоимость рабочей силы, транспортно-логистическая доступность, эффективность государственной политики) швейные производства компаний *Future Garments* и *Longyun Garments* закрылись.

Для привлечения инвестиций в реальный сектор экономики правительство Кении с 2015 г. приняло программу по развитию особых экономических зон (ОЭЗ); реализация её намеченными темпами затрудняется под действием ряда факторов: 1) недостаток финансовых ресурсов, выделяемых государством на создание базовой инфраструктуры с учётом количества запланированных проектов; 2) отсутствие чётких критериев отбора инвестиционных проектов; 3) отсутствие прозрачных административных процедур при получении статуса резидента ОЭЗ, налоговых и других льгот для совершения таможенных операций; 4) проблемы с выбором и выделением крупных земельных участков под ОЭЗ, в том числе нерациональность размещения некоторых проектов исходя из соображений транспортно-логистической доступности; 5) конфликт интересов между национальным правительством, местными правительствами, населением и иностранными инвесторами.

²⁵ Fingar C. 2019. Kenya's reputation for quality leads companies to choose Nairobi. *Financial Times*. 01.11.2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ft.com/content/367907d0-d558-11e9-8d46-8def889b4137> (accessed 25.05.2020).

Можно выделить два проекта, реализуемых с участием китайских инвесторов: ОЭЗ «Жемчужная река» рядом с г. Эльдорет под управлением частного оператора *Africa Economic Zones Ltd.*, СП компаний *Africa Economic Zones* и *Guangdong New South Group Limited*, и ОЭЗ в рамках проекта *Tatu City* неподалеку от Найроби. По мере строительства базовой инфраструктуры для второй ОЭЗ китайские компании проявили интерес к производству газовых баллонов (*Tianlong Cylinder*), сталелитейному производству (*Stecol*), а также производству и сборке измерительных приборов для газа, воды, электричества (*Shenzhen Star Instrument Co.*).

Китайские компании неоднократно, хотя и без видимых результатов, проявляли интерес к проектам в сфере горнодобывающей промышленности. Например, в конце 2009 г. сорвались переговоры по приобретению китайской компанией *Jinchuan Group* 70% в проекте по разработке титано-циркониевых руд, принадлежавшем канадской компании *Tiomin Resources*. Компания *Chinese National Off-Shore Oil Corporation* в 2006 г. получила права на разведку шести блоков нефтяного месторождения в обход европейских конкурентов (Onjala 2008: 19), но в 2010 г. вышла из проекта из-за отсутствия коммерческих запасов нефти. В декабре 2013 г. компания *Fenxi Mining* подписала концессионное соглашение с правительством Кении на разработку угольного месторождения, однако проект заморожен из-за протестов местных жителей. В январе 2019 г. Верховный суд Кении предписал китайской фирме *Lijin Mining* прекратить деятельность по добыче золота и меди по причине отсутствия у компании необходимых разрешений и лицензий. Среди перспективных китайских проектов упомянем планы *Chuanshan International Mining Company* начать добычу и переработку диатомитовой руды в округе Баринго.

В исследовании *CARI* производство строительных материалов названо ключевым направлением китайских ПИИ в Кении в промышленности (Ying 2019: 13). В Кении присутствуют китайские производители кровельных материалов, керамической плитки, кирпича, бетонных столбов, строительных конструкций из алюминия, стройматериалов из натурального гипса и пр. К крупным проектам можно отнести инвестиции компании *China Wu Yi* в завод по производству сборных конструкций стоимостью 100 млн долл. и торговый центр по продаже строительных материалов и деталей внутреннего интерьера китайского производства.

За последние несколько лет внимание китайских инвесторов привлекла сфера недвижимости. В 2017 г. сообщалось о планах строительства 16-этажного здания для размещения регионального офиса агентства Синьхуа, с жильём для сотрудников и зонами отдыха. Другой пример – приобретение в 2015 г. компанией *Aviation Industry Corporation of China* 39% доли в проекте по возведению торгового центра *Two Rivers* за 70 млн долл.

Помимо перечисленных ключевых направлений китайские компании представлены в самых широких сферах: от переработки пластиковых отходов до

производства подгузников, батареек и папиросной бумаги, от выращивания лекарственных трав и цветов до скотобоен.

Благодаря планомерным усилиям, финансовой и дипломатической поддержке товаров и услуг китайских предприятий, а также готовности реализовывать проекты, соответствующие существующим стратегиям развития Кении, Китаю с начала XXI в. удалось значительно нарастить своё присутствие в этой стране. К трём прорывным направлениям сотрудничества, связанным между собой и ярко демонстрирующим усиление влияния Китая, относятся внешняя торговля, инфраструктурное строительство и кредитное финансирование.

В целом, ключевое направление деятельности китайских компаний в Кении в виде строительства транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры благоприятствует решению стоящих перед Кенией задач по проведению индустриализации и созданию современной надёжной инфраструктуры. Опасения относительно коммерческой жизнеспособности ряда проектов, помимо прочего, вызваны внешними факторами и отставанием с реализацией сопутствующей инфраструктуры или промышленных объектов.

Китайские компании зачастую сталкиваются с негативными слухами и враждебностью со стороны местного населения, подвергаются критике западными СМИ. Это отчасти вызвано сложившимися стереотипами и предубеждениями в отношении китайских компаний и товаров в Африке, нехваткой достоверной и актуальной информации, культурными различиями и недопониманием. Определённую роль играет и непрозрачность условий сделок с китайскими банками и компаниями, что порождает подозрения в коррупции ответственных лиц в местных администрациях и сомнения в их способности выстраивать отношения с внешними партнёрами исходя из национальных интересов.

Перспективы развития взаимовыгодного сотрудничества с Китаем во многом зависят от успеха при разрешении накопившихся в двусторонних отношениях проблем, от готовности обеих сторон использовать новые инструменты и механизмы взаимодействия и постепенно сменить приоритеты сотрудничества, переходя от кредитного финансирования проектов к ГЧП, от подрядных проектов в сфере инфраструктуры к прямым инвестициям в сферу производства.

По результатам изучения инвестиционных проектов и подрядных работ китайских компаний в Кении выскажем ряд рекомендаций по продвижению российских компаний на рынок Кении и других стран Африки:

1. Сопряжение целей инвестора с коренными интересами страны реализации проекта. Увязка проекта с приоритетными направлениями развития, обозначенными в государственных программах, обеспечивает поддержку со стороны органов власти.

2. Создание благоприятного информационного поля при освещении инвестиционного проекта. Этого можно достичь благодаря открытости, полному и своевременному информированию заинтересованных сторон, учёту интересов

местного населения при реализации проекта, в т.ч. в вопросах найма персонала, привлечения местных поставщиков, реализации небольших проектов и инициатив в сфере корпоративной социальной ответственности для нужд местных жителей.

3. Предварительное детальное изучение действующих норм и законов, особенностей политической среды, существующих конфликтов между этническими и социально-экономическими группами в стране реализации проекта, а также принятие заблаговременных мер по снижению рисков вовлечения проекта в политические и прочие конфликты. С особой тщательностью следует подходить к поиску надёжных и компетентных местных партнёров. При взаимодействии с представителями государственных органов необходимо учитывать их родственные связи, этническую принадлежность и политическую позицию.

4. Использование синергического эффекта за счёт вовлечения различных российских компаний и институтов на этапе финансирования, дипломатического содействия, реализации, поставки оборудования и материалов. Как представляется, достижение максимального эффекта возможно при ведущей роли крупных государственных концернов в проектах, отвечающих стратегическим интересам по продвижению российских товаров и услуг, тогда как частные компании ориентированы преимущественно на финансовый результат. Кроме того, государственному концерну легче обеспечить финансирование проекта, замыкание товарных и логистических цепочек. Необходимо учитывать интересы африканских стран, предлагая справедливые условия финансирования проекта и распределения его результатов проекта между участниками.

5. Создание в ключевых региональных центрах на африканском континенте специализированных агентств по продвижению российских инвестиций, представлению интересов российских производителей на базе Торговых представительств, финансируемых государством в рамках внешнеэкономической стратегии РФ. Подобное учреждение-посредник позволит существенно повысить вовлечённость и заинтересованность российского бизнеса, в т.ч. малых и средних предприятий, в выходе на рынки стран Африки благодаря снижению денежных затрат, минимизации возможных рисков, решению организационных и маркетинговых вопросов. Связанный с реализацией государственной политики характер агентств, с одной стороны, даст возможность использовать дипломатические каналы, с другой стороны, обеспечит доступность услуг за счёт покрытия части расходов из государственного бюджета. Думается, что наибольшего эффекта можно достичь принятием следующего комплекса мер: 1) привлечение компетентных специалистов для понимания местной специфики, норм и законодательства; 2) налаживание контактов с ответственными институтами и органами власти; 3) активное продвижение товаров и услуг через участие в тендерах, местных выставках, благотворительных акциях, а также содействие в получении необходимых лицензий; 4) обеспечение информированности местных потребителей о российских товарах и услугах путём создания demonstra-

ционных залов и специализированных супермаркетов, объединяющих товары определённой категории, например, товары агропромышленного комплекса (по аналогии с китайским торговым центром строительных и отделочных материалов в Кении), создания электронного каталога товаров на местном языке; 5) обеспечение контроля качества продвигаемых товаров; 6) создание необходимой инфраструктуры, включая организацию транспортно-логистических цепочек, аренду складских помещений и пр.

Об авторе:

Карина Алиевна Гемужева – младший научный сотрудник, ИМЭМО РАН, 117997, Москва, ул. Профсоюзная, 23. E-mail: krina07@mail.ru.

Конфликт интересов: Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Благодарности: Исследование выполнено по гранту РНФ №17-78-20216 «Обострение конкуренции российских и китайских компаний на Африканском континенте: предпосылки, современное состояние и перспективы».

Received: March 29, 2020
Accepted: May 2, 2020

Chinese economic presence in East Africa: the case of Kenya

K.A. Gemueva
DOI 10.24833/2071-8160-2020-3-72-112-137

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences

Abstract: The first ever Russia-Africa Summit and Economic Forum in October 2019 demonstrates not only interest of both sides in developing bilateral cooperation, but also has every chance of becoming a turning point in translating words into action. Due to advantageous geographical position, dynamic economic development and its role as a transport, logistics and financial center in East Africa, Kenya is justifiably considered as an "entry point" to the African market for foreign companies. At present, Russia's economic presence in this country is extremely limited, and therefore, when developing an effective strategy for promoting the market in Kenya, it seems advisable to study the practical experience of other major players, both to find "keys to success" and to identify potential risks. Russia's economic presence in the country has been very limited so far, thereby learning from the practical experience of other major players would be useful for developing an effective strategy to enter the Kenyan market, both to find "keys to success" and to identify potential risks. The reason why the Chinese experience was chosen as the subject of study is the China's rapid uptake to become

one of Kenya's key partners. Thus, the purpose of this study is to develop recommendations for Russian companies to enter the African market based on the experience of the Chinese economic presence in Kenya.

The article analyzes in detail three key areas of Chinese economic activity in Kenya, i.e. foreign trade, infrastructure development and credit financing, as well as linkages between them. The author argues that the willingness of China to implement projects that are in line with the current Kenya's development agenda was an important factor in the large-scale increase of cooperation. Thus, China's activities are not only aimed at stimulating the export of Chinese goods and services, as well as increasing its geopolitical weight in the region, but also are supporting for Kenya's industrialization, modern and reliable infrastructure development. The Mombasa-Nairobi railway, the largest project involving Chinese companies in Kenya, is used as an example with regard to typical problems that foreign companies may face in Kenya, including media pressure. Based on the analysis of current trends, the author concludes that the further development of bilateral cooperation will depend to a great extent on the commitment from both sides to gradually change the priority areas of cooperation and to use new tools and mechanisms of interaction.

Key words: Kenya, China, trade and economic cooperation, foreign debt, infrastructure projects, Chinese FDI

About the author:

Karina A. Gemueva – junior researcher, IMEMO RAS, 23, Profsoyuznaya Street, Moscow, 117997. E-mail: krina07@mail.ru.

Conflict of Interests: The author declares absence of conflict of interests.

Acknowledgements: Research is accomplished under the Russian Science Foundation grant No. 17-78-20216 "Increasing competition between Russian and Chinese companies on the African continent: prerequisites, current status and prospects".

References:

- Brautigam D. 2019. A Critical Look at Chinese «Debt-Trap Diplomacy»: the Rise of a Meme. *Area Development and Policy*. 5(1). 14 p. DOI: 10.1080/23792949.2019.1689828
- Chege M. 2008. Economic Relations between Kenya and China, 1963-2007. *Washington DC: Center for Strategic and International Studies*. P. 17-38.
- Masta J. 2009. Chinese Investments in Kenya. *Chinese Investments in Africa: a Labour Perspective. African Labour Research Network*. P. 384-421.
- Nyaga W., Munga A., Kinyua L., KathyGathu, Nge'no W. 2017. Kenya China Relations: Portrait of Economic Cooperation in the New Millennium. *International Journal of Social Science and Humanities Research*. 5(3). P. 254-269.
- Onjala J. 2008. *A Scoping Study on China-Africa Economic Relations: the Case of Kenya*. Nairobi: African Economic Research Consortium. 48 p.
- Onjala J. 2018. China's development loans and the threat of debt crisis in Kenya. *Development Policy Review*. 36(S2). P. 710-728. DOI: 10.1111/dpr.12328.
- Pan Yue, Chen Lusha. 2018. The Research on Chinese Companies' Labor Issue under "the Belt and Road" Initiative – Taking Kenyan and Indonesian Cases as Examples. *Crossroads: Southeast Asian Studies*. Vol. 1. P. 84-90. (In Chinese).
- Plummer A. 2019. Kenya and China's Labour Relations: Infrastructural Development for Whom, by Whom? *Africa*. 89(4). P. 680-695. DOI: 10.1017/S0001972019000858

Prizzon A., Hart T. 2016. *Age of Choice: Kenya in the New Development Finance Landscape*. London: Overseas Development Institute. 32 p.

Tian Feng, Zeng Shengcun. 2018. "Yi dai yi lu" beijing xia zhongken jingmao hezuo xianzhuang yu qianjing [Current Situation and Perspectives of Economic and Trade Cooperation between China and Kenya in the Context of the "Belt and Road" Initiative]. *Financial Minds*. 3(4). P. 60-78. (In Chinese).

Wissenbach U., Yuan Wang. 2017. African Politics Meets Chinese Engineers: The Chinese-Built Standard Gauge Railway Project in Kenya and East Africa. *Washington DC: Johns Hopkins University, CARI, Working Paper No. 2017/13*. 33 p.

Ying Xia. 2019. Chinese Agricultural and Manufacturing Investment in Kenya: A Scoping Study. Washington DC: Johns Hopkins University, CARI, Working Paper No. 2019/30. 36 p.

Zander R., Hongxiang Huang. 2017. We are not so different: A comparative study of employment relations at Chinese and American firms in Kenya. *Washington DC: Johns Hopkins University, CARI, Working Paper No. 2017/10*. 32 p.

Deych T.L. 2018. [China in Africa: Neo-Colonial Power or "Win -Win" Strategy?] *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. 11(5). P. 119-141. (In Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2018-11-5-119-141

Fogel D.V. 2018. [Structural Optimization of Foreign Capital Inflows in the Industry of Kenya]. *Bulletin of Moscow Region State University*. №2. P. 24-34. (In Russian). DOI: 10.18384/2310-6646-2018-2-24-34

Список литературы на русском языке:

Дейч Т.Л. 2018. Китай в Африке: «неоколониализм» или «win – win» стратегия? *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 11(5). С. 119-141. DOI: 10.23932/2542-0240-2018-11-5-119-141

Фогель Д.В. 2018. Оптимизация структуры иностранных капиталовложений в промышленность Кении. *Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Экономика*. 2018. № 2. С. 24-34. DOI: 10.18384/2310-6646-2018-2-24-34