

Научная статья

УДК 330.341

EDN HJQPWJ

DOI 10.17150/2587-7445.2025.9(1).33-41



Инфраструктурные проекты Китая и Кении как фактор двустороннего сотрудничества

М.М. Самсонов

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова,
г. Москва, Российская Федерация

Дата поступления:

17.06.2024

Дата принятия к печати:

24.03.2025

Дата онлайн-размещения:

22.04.2025

Аннотация. Кения является крупнейшей экономикой среди членов Восточноафриканского сообщества и третьей по величине экономикой в Африке к югу от Сахары. В последние годы правительство страны предприняло ряд инициатив по содействию экономическому развитию. Согласно кенийской программе «Видение 2030», к 2030 г. планируется превратить государство в новую индустриальную страну (НИС). Для успешной реализации поставленных целей власти Кении приняли решение интегрировать намеченные проекты в инициативу «Один пояс, один путь» (ОПОП), для чего активно продолжают наращивать свое взаимодействие с Китаем. КНР является важным торгово-экономическим партнером Кении, страны совместно реализуют различные проекты, в том числе и в сфере инфраструктурного строительства. Целью статьи является рассмотрение ключевых проектов сотрудничества стран в данном сегменте, оценка масштабов и результатов двустороннего взаимодействия в сфере развития инфраструктуры. Строительство и успешный запуск железной дороги стандартной колеи Момбаса – Найроби дало старт активному сотрудничеству сторон в возведении различных транспортных магистралей, портов и плотин, что в свою очередь позволило удовлетворить растущие внутренние и международные транспортные потребности, наладить логистические цепочки, способствовало обучению местного персонала и созданию новых рабочих мест. Все больше китайских компаний инвестируют в Кению и другие африканские страны, что значительно способствует местному развитию и экономическому росту. Несмотря на имеющиеся сложности в решении некоторых финансовых вопросов и определенных различиях в интересах и подходах к проектам у органов власти на национальном и местном уровнях, Кения надеется и дальше укреплять двустороннее сотрудничество с Китаем и расширять торговлю между странами.

Ключевые слова. Китай, Кения, Восточная Африка, инфраструктура, железные дороги, автомагистрали, инициатива «пояс и путь».

科学文章

作为双边合作因素的中国和肯尼亚基础设施项目

M.M. Samsonov

莫斯科国立大学,
莫斯科市, 俄罗斯联邦

结稿日期: 2024年06月17日

出版日期: 2025年03月24日

网上出版日期: 2025年04月22日

摘要: 肯尼亚是东非共同体成员中最大的经济体, 也是撒哈拉以南非洲第三大经济体。近年来, 肯尼亚政府采取了一系列促进经济发展的举措。肯尼亚的“2030 愿景”计划旨在到 2030 年将肯尼亚转变为一个新兴工业化国家 (NIC)。为了顺利实现这些目标, 肯尼亚政府决定将这些项目纳入“一带一路”倡议, 并为此继续积极加强与中国的合作。中国是肯尼亚重要的经贸合作伙伴, 两国正在共同实施各种项目, 包括基础设施建设项目。本文旨在探讨两国在这一领域

的主要合作项目，评估基础设施发展领域双边合作的规模和成果。蒙巴萨-内罗毕标准轨距铁路的建设和成功开通，启动了双方在各种运输路线、港口和水坝建设方面的积极合作，满足了日益增长的国内和国际运输需求，建立了物流链，促进了当地员工的培训并创造了新的就业机会。越来越多的中国公司在肯尼亚和其他非洲国家投资，为当地发展和经济增长做出了巨大贡献。尽管在解决一些资金问题上存在困难，国家和地方政府之间在利益和项目处理方式上也存在一些分歧，但肯尼亚希望进一步加强与中国的双边合作，扩大两国之间的贸易。

关键词：中国，肯尼亚，东非，基础设施，铁路，公路，一带一路倡议。

Original article

Infrastructure Projects Between China and Kenya as the Factor of Bilateral Cooperation

M.M. Samsonov

Lomonosov Moscow State University,
Moscow, Russian Federation

Received: 2024 June 17

Accepted: 2025 March 24

Available online: 2025 April 22

Abstract. Kenya is the largest economy among members of the East African Community and the third largest economy in sub-Saharan Africa. In recent years, the government has undertaken a number of initiatives to promote economic development. According to the Kenyan program «Vision 2030», by 2030 it is planned to transform the state into a new industrial country (NIC). In order to successfully implement the objectives set, the Kenyan authorities have decided to integrate the planned projects into the initiative «One belt, one way» (OBOW), for which they are actively increasing their interaction with China. The PRC is an important trade and economic partner of Kenya, countries jointly implement various projects, including in the field of infrastructure construction. The purpose of the article is to examine the key cooperation projects of countries in this segment, and to assess the extent and results of bilateral interaction in the field of infrastructure development. The construction and successful launch of the Mombasa – Nairobi Standard Gauge Railway launched an active cooperation between the parties in the construction of various transport routes, ports and dams, which in turn enabled the growing domestic and international transport needs, establishing logistics chains, training local staff and creating new jobs. More and more Chinese companies are investing in Kenya and other African countries, which contributes significantly to local development and economic growth. Notwithstanding the difficulties in resolving some financial issues and the pronounced differences in interests and project approaches among national and local authorities, Kenya hopes to further strengthen bilateral cooperation with China and expand trade between countries.

Keywords. China, Kenya, East Africa, infrastructure, railways, highways, Belt and Road Initiative.

Кения известна как «Восточные ворота Африки» и является третьей по величине экономикой в странах Африки к югу от Сахары и одной из наиболее диверсифицированных и развитых экономик региона. Благодаря своему выгодному географическому положению, Кения имеет важное значение для Восточной и Центральной Африки.

Целью настоящего исследования является рассмотрение наиболее крупных проектов взаимодействия Китая и Кении в инфраструктурном строительстве на современном этапе и оценить участие Китая в решении задач кенийского правительства по проведению индустриализации и созданию современной инфраструктуры в стране.

В отечественной научной литературе тема китайского экономического присутствия в Кении рассматривалась в рамках общего анализа присутствия КНР в Африке и ПИИ в промышленность Кении [1]. Кроме того, можно отметить исследование, выполненное в рамках проекта ИМЭМО РАН, где дан обзор основных направлений взаимодействия стран [2]. Публиковались и отдельные доклады российских исследователей, датируемые преимущественно до 2020 г.

Зарубежные специалисты также не обходили вниманием данную тему, в особенности в период запуска инициативы «Один пояс, один путь» (далее — ОПОП). Так, например, исследуются приоритетные области сотрудничества Пекина с африканскими странами, некоторые крупные проекты и модели финансирования [3], анализируются китайские инвестиции в африканскую портовую инфраструктуру [4], рассматриваются адаптация китайских фирм и государственных учреждений к политике развития инфраструктуры в Африке [5].

В связи с ограниченностью актуальных и точных данных в открытом доступе, представляют интерес материалы отдельных первоисточников: СМИ и сайты компаний, национальные статистические отчеты, официальные документы и т.д.

Первые контакты между Китаем и Кенией восходят еще к периоду династии Мин (1368–1644). Известный китайский мореплаватель по имени Чжэн Хэ четыре раза приводил свой флот к восточному побережью Кении, положив начало торговым обменам между Китаем и африканскими странами. Тесные контакты между Китаем и Африкой способствовали развитию морского Шелкового пути.

Спустя всего два дня после провозглашения независимости Кенией в 1963 г. Кения и Китай официально установили дипломатические отношения. В 1978 г. стороны подписали соглашение о торговом сотрудничестве [6].

С приходом к власти в декабре 2002 г. президента Мваи Кибаки 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 и последующей экономической концепции «Видение 2030» большое значение придавалось строительству и модернизации инфраструктуры. Потребность Кении во внешних ресурсах для реализации поставленных целей и компетенций,

и финансовая поддержка китайского бизнеса создали благоприятные условия для наращивания китайского присутствия на кенийском рынке с начала 2000-х гг. [7].

Сегодня Китай и Кения совместно работают над реализацией инициативы «Одного пояса, одного пути», претворяя в жизнь различные форматы сотрудничества и проекты, способствующие общему развитию и повышению благосостояния народов двух стран [1].

Сотрудничество Китая и Кении в самых различных областях, будь то в сфере социально-экономического развития, инвестиций, наращивания производственных мощностей, инфраструктурных проектов, — по всем показателям превосходит кооперацию с другими государствами-членами Восточноафриканского сообщества [8].

В 2019 г. в Найроби состоялось первое заседание Совместного китайско-кенийского комитета по экономике и торговле. В последние годы китайско-кенийские торгово-экономические отношения продолжали активно развиваться, и Китай стал крупнейшим торговым партнером Кении, ключевым поставщиком инженерных подрядчиков и источником инвестиций¹.

Строительство железной дороги Момбаса — Найроби

Среди многих проектов сотрудничества Китая и Кении железная дорога стандартной колеи Момбаса — Найроби является одним из наиболее представительных проектов века с момента обретения Кенией независимости и на раннем этапе реализации инициативы ОПОП.

Железная дорога Момбаса — Найроби начинается от района Порт-Рейтц в порту Момбасы, крупнейшего порта в Восточной Африке, и простирается до столицы Кении Найроби. Раньше от Момбасы до Найроби проходила железная дорога с шириной колеи в 1 метр, построенная еще в 1896 г. Из-за аварийного состояния и устаревшего оборудования средняя скорость передвижения по этому пути составляла всего 22 км/ч, а на преодоление всего маршрута уходило более 20 часов. При этом ее функционирование было нестабильно, в случае неполадок логистика останавливалась на несколько дней.

¹ 中肯基础设施合作结出累累硕果 (共建“一带一路”第一现场) [China-Kenya Infrastructure Cooperation has Yielded Fruitful Results (Jointly building the “Belt and Road” First Scene)] // People.cn. 2024. April 3. P.03. URL: http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2024-04/03/nw.D110000renmrb_20240403_1-03.htm.

В последние годы быстрое социально-экономическое развитие Кении и углубление интеграции Восточной Африки привели к увеличению требований к внутренним магистральным перевозкам. Подобная железная дорога не могла удовлетворить потребности в развитии порта Момбасы. Являясь крупнейшим портом Восточной Африки, он имеет 17 международных маршрутов и связи с 80 портами по всему миру. Большая часть грузов из Восточной Африки поступает и отправляется из Момбасы. Из-за недостаточной пропускной способности старой железной дороги доставка грузов в основном опиралась на автодорожные перевозки, часто возникала перегрузка автомобильного грузового транспорта, ситуации с задержками портовых грузов, что в определенной степени сдерживало развитие Момбасы в частности и Кении в целом.

Существующие узкоколейные железные и автомобильные дороги между Момбасой и Найроби долгое время не справлялись с нарастающей нагрузкой и не могли удовлетворить растущие внутренние и международные транспортные потребности, что приводило к серьезным автомобильным и железнодорожным перегрузкам. Именно поэтому возведение современной железной дороги, соединяющей порт Момбаса с Найроби, было включено в качестве приоритетного проекта для реализации кенийской программы «Видение 2030». Однако из-за нехватки кадров, капитала, технологий и оборудования окончательная реализация проекта железной дороги могла не состояться.

В итоге железная дорога Момбаса — Найроби была построена совместно с Китаем. Строительство началось в декабре 2014 г. и официально завершено 31 мая 2017 г.²

Благодаря сопряжению с китайской инициативой ОПОП и кенийского «Видения 2030» Кения смогла обеспечить завершение проекта железной дороги Момбаса — Найроби.

Экспортно-импортный банк Китая взял на себя финансирование 90 % всего проекта, а «China Road and Bridge Group» отвечали за строительство и начальную эксплуатацию железной дороги. Кенийский технический персонал участвовал во всем процессе, от проектирования и строительства до эксплуатации и управления, внося большой вклад в завершение и открытие железной дороги в соответствии с графиком [9].

² 蒙内标轨铁路项目概况 // China Road and Bridge Corporation. 2024. June 25. URL: <https://www.crbc.com/site/crbc/mnbgtl/index.html>.

С момента запуска железная дорога Момбаса — Найроби продемонстрировала свою эффективность и безопасность. Общий объем пассажирских и грузовых поездов неуклонно рос. Ежедневно курсируют 2 пары пассажирских и 8 пар грузовых поездов. Значительные транспортные мощности не только сокращают затраты на логистику и транспортировку (почти на 40 %), но и способствуют росту ВВП Кении на 1,5 процентных пункта. Эффективность грузоперевозок порта Момбасы, в том числе контейнерных перевозок, увеличилась примерно на 30 %³.

По словам экспертов, за пять лет пассажирские и товарные поезда перевезли по новой железной дороге 7,78 млн пассажиров и 18,8 млн т грузов⁴. В настоящий момент современная ж/д линия дает возможность доставлять из порта Момбаса в глубь страны около 40 % грузов, тогда как по старой ветке с метровой колеёй перевозилось не более 4 %. Благодаря проекту для местного населения было создано 46 тыс. рабочих мест⁵.

От пассажирских и грузовых перевозок по железной дороге со стандартной колеёй выигрывают такие стратегические сектора экономики, как обрабатывающая промышленность, сельское хозяйство и туризм. Грузовые поезда с меньшими затратами доставляют удобрения для местных фермеров, в последние два года они везут в порт Момбаса чай на экспорт, освобождаясь от огромных расходов на доставку автомобильным транспортом. Современная железная дорога принесла пользу и местным производителям муки, которые больше не ездят в порт за импортной пшеницей — она своевременно доставляется в Найроби.

Благодаря открытию железной дороги туристическая отрасль вышла на новый виток развития. Доходы города от туризма увеличились на 40 % по сравнению с периодом до открытия железной дороги. Во время праздничных дней заполняемость отелей, в том числе иностранными туристами, достигает 98 %, и в городе

³ 中企建成的肯尼亚内罗毕快速路累计车流破千万 [The Nairobi Expressway in Kenya, built by a Chinese Company, has a Cumulative Traffic of over 10 million] // Belt and Road Portal. 2023. February 8. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/305991.html>.

⁴ 蒙内铁路通车运营五年来——为肯尼亚铺就一条幸福路 (环球热点) // People.cn. 2022. August. URL: http://paper.people.com.cn/rmrhwb/html/2022-08/06/content_25932788.htm.

⁵ 中企承建的肯尼亚内马铁路一期通车 [The First Phase of Kenya's Nema Railway, built by Chinese Companies, opens to traffic] // China Government Network. 2019. October 17. URL: https://www.gov.cn/xinwen/2019-10/17/content_5440833.htm#1.

практически отсутствуют места для проживания туристов⁶.

Железная дорога Момбаса — Найроби — это не только выход к наиболее экономически развитому и густонаселенному району Кении, но и крайняя восточная часть международного сухопутного пути на севере Восточной Африки. Это наиболее удобный путь для стран, не имеющих выхода к морю, таких как Уганда, Руанда и Южный Судан. Согласно железнодорожному плану Кении и Восточноафриканского сообщества, железная дорога Момбаса — Найроби будет идти дальше на запад страны вдоль северного сухопутного канала Восточной Африки, станет возможным соединением ее с новой железной дорогой стандартной колеи в Уганде. Технические стандарты и модель эксплуатации железной дороги Момбаса — Найроби, вероятно, станут примером для строительства других восточноафриканских железных дорог.

Железная дорога Момбаса — Найроби уже доказала свою рентабельность. Доходы за первый год эксплуатации приблизились к затратам, и в будущем будут продолжать расти. Эксперты, например, отмечают, что соединение транспортных систем Кении с другими странами на континенте позволило в разы увеличить их взаимную торговлю [10].

Будучи флагманским проектом инициативы «пояса и пути», созданным совместно Китаем и Африкой, реализация подобных программ закладывает прочную основу для дальнейшего развития китайско-африканского сотрудничества⁷.

Строительство железной дороги Найроби — Малаба

Железная дорога Найроби — Малаба начинается в Найроби, столице Кении. Современная железнодорожная линия со стандартной колеей связала район Найваша внутри Кении со столицей страны Найроби и крупнейшим портом Восточной Африки Момбасой. Магистраль Найроби — Малаба призвана обеспечить грузовое железнодорожное сообщение между портом

⁶ 多国驻肯使节蒙内铁路体验谈：利国利民 繁荣之路 [Diplomatic Envoys to Kenya Share their Experience of the Mombasa — Nairobi Railway: a Road to Prosperity that Benefits the Country and the People] // News.cn. 2023. October 10. URL: http://www.news.cn/world/2023-10/08/c_1129903531.htm.

⁷ 共共建“一带一路”：构建人类命运共同体的重大实践 [Jointly Building the “Belt and Road”: a Major Practice in Building a Community with a Shared Future for Mankind] // Ministry of Foreign Affairs The People’s Republic of China. 2023. October 10. URL: https://www.fmprc.gov.cn/chn/gxh/tyb/zyxw/202310/t20231010_11158751.html.

Момбаса и континентальными странами, включая Уганду, Южный Судан и Руанду. Это значительно снижает себестоимость перевозок и повышает конкурентоспособность районов вдоль железных дорог Момбаса — Найроби и Найроби — Малаба, служит источником привлечения внутренних и внешних инвестиций.

Протяженность дороги составляет почти 488 км. При ее строительстве была использована та же интегрированная модель «инвестиций, строительства и эксплуатации», что и с железной дорогой Момбаса — Найроби. За ее возведение отвечала компания «China Road & Bridge Corporation» (CRBC, 中国路桥集团).

Согласно плану строительства железной дороги Кении, железная дорога Найроби — Малаба разделена на три этапа строительства: первый этап — это строительство участка Найроби — Найваша общей протяженностью 120 километров. Дорога проходит через рифтовую долину, достигает Кедонга, затем простирается на запад до западного склона вулкана Лонгонот и, наконец, до города Найваша. Направление в целом соответствует существующей узкоколейной железной дороге. Из-за сложной геологической структуры и разнообразия форм рельефа первый участок железной дороги Найроби — Малаба представляет собой трудный для строительства отрезок [11].

Длина земляного полотна и станций составляет 87,98 км, имеются 37 магистральных мостов общей длиной около 23,96 км (20 % от общей длины пути)⁸.

Сложность сооружения этой линии заключалась в прохождении ее по территориям национальных парков. С целью минимизации воздействия на природные ресурсы на железной дороге обустроены 14 мостовых переходов для миграции диких животных, более 100 мостов и водопропускных сооружений, установлены звукоотражающие экраны [11]. Чтобы преодолеть возможные экологические последствия, правительство также обязалось сократить углеродный след поездов, участвующих в проекте [3].

В октябре 2016 г. официально началось строительство первой очереди железной дороги Найроби — Малаба, срок строительства которой составил три года. Официально дорога была открыта для движения в 2019 г.

Вторая очередь железной дороги, общая длина которой составляет 250 км, простирается на запад

⁸ 内马铁路引领东非加速发展 [Nairobi-Malvina Railway leads East Africa to accelerate development] // State-owned Assets Supervision and Commission of the State Council. 2019. April 27. URL: <http://wap.sasac.gov.cn/n2588025/n2588124/c11117576/content.html>.

от города Найваши, конечной остановки первой фазы, до Кисуму, третьего по величине города в Кении, являющегося ее западным экономическим и транспортным центром, и внутреннего порта на озере Виктория. Чтобы свести к минимуму расстояние от Кисуму до внутренних районов Кении, было принято решение отказаться от существующего обходного маршрута узкоколейной железной дороги. После старта из Найваши железнодорожная линия идет на запад через Сейабей, Нарок, Бомет, Сотик. Сонду, Ахеро и, наконец, приходит на восточное побережье озера Виктория.

В настоящее время, после определенного периода приостановки работ, Кения готовится к полноценному запуску второй фазы проекта, в частности ведутся переговоры с Китаем о планах дальнейшего финансирования.

Чтобы справиться с возникшими финансовыми трудностями и покрыть растущие расходы на топливо, в ноябре 2023 г. железные дороги Кении увеличили тарифы на проезд. Стоимость поездки из Момбасы в Найроби выросла с 19 до 30 долл. США в первом классе и с 6 до 10 долл. США в экономическом классе.

Тем не менее, правительство Кении сейчас работает над возобновлением следующих этапов.

Продление второй фазы от Найваши значительно повысит экономическую активность и обеспечит более быстрые пассажирские и грузовые перевозки между Момбасой, городом Кисуму и Угандой. Ожидается, что это поможет развитию туризма в западной Кении и в регионе вокруг озера Виктория.

Третий этап железной дороги Найроби — Малаба начинается со станции Кисуму на востоке и заканчивается в Малабе, пограничном городе между Кенией и Угандой. Начиная с Кисуму, линия начинает поворачивать на север, проходя через Бутере, Мумиас и, наконец, достигая Малабы. Северный участок линии обычно параллелен существующей узкоколейной железной дороге [12].

Железная дорога Найроби — Малаба является второй современной железной дорогой в Кении, возведенной по китайским техническим стандартам, очевидно, что ее роль в социально-экономическом развитии региона очень велика.

Строительство скоростной автомагистрали «Найроби»

Скоростная автомагистраль «Найроби» — еще один примечательный проект, получивший финансирование из КНР.

Строительство скоростной автомагистрали «Найроби» компанией «China Road and Bridge

Corporation» и правительством Кении началось в сентябре 2020 г., а ее тестовый запуск прошел в мае 2022 г. 31 июля 2022 г. трасса была официально открыта президентом Кении Ухуру Кениатой⁹.

По состоянию на начало 2023 г. совокупный трафик на скоростной автомагистрали «Найроби» протяженностью 27,1 км превысил 10 млн автомобилей. Китайская сторона отвечала за инвестиции и финансирование, проектирование, строительство, эксплуатацию и защиту магистрали. Современная трасса соединила главный аэропорт Кении и престижный район столицы, возродив конференц-туризм и повысив общую экономическую производительность страны.

Скоростная автомагистраль «Найроби» — это автомагистраль класса А с четырехполосной дорогой в оба направления, которая на некоторых участках расширяется до шести полос. Магистраль имеет 15 въездов и 14 съездов, чтобы гарантировать автомобилистам беспрепятственное движение в различные пункты назначения.

Автомагистраль сократила время в пути между районом Уэстлендс в Найроби и главным аэропортом с двух часов до двадцати минут, что во многом облегчило жизнь автомобилистов, в том числе туристов и предпринимателей.

Возведение нефтяного терминала и новой плотины

Взаимодействие стран затрагивает не только сферу строительства железнодорожных и автомагистральных путей, но и возведения других инфраструктурных объектов.

Как отмечалось выше, в Момбасе, городе на юго-восточном побережье Кении, находится крупнейший порт Восточной Африки. Стоит отдельно отметить, что морские порты играют ключевую роль в инвестиционном буме Китая в Африке [4].

Нефтяной терминал порта обрабатывает более 90 % нефтепродуктов, отправляемых в Кению и соседние страны, играя важную роль в торговле между странами Восточной Африки и остальным миром. В течение многих лет старый нефтяной терминал не мог удовлетворить потребности Кении. В январе 2022 г. компания «China Communications Construction Group Co., Ltd.» завершила строительство нового нефтяного терминала в Момбасе. Кения получила современный терминал для погрузки и разгрузки

⁹ Uhuru Officially Commissions Nairobi Expressway, revamped Eastern Bypass // Nation. 2022. July 31. URL: <https://nation.africa/kenya/news/uhuru-officially-commissions-nairobi-expressway-revamped-eastern-bypass-3898218>.

нефти и газа, соответствующий ведущим международным стандартам, а в порт Момбаса вдохнула новую жизнь.

Новый нефтяной терминал может завершить разгрузку нефтяного танкера в течение 24 часов, а средний поток транспортировки нефти через один причал в 3–4 раза превышает аналогичный показатель старого терминала¹⁰.

В водах возле порта Момбаса обитает более 2000 видов морских обитателей, включая дельфинов и горбатых китов. Терминал определил цели по защите окружающей среды еще на этапе планирования строительства: окружающая морская жизнь и экологическая среда должны быть максимально защищены¹¹.

Помимо создания нефтяного терминала, другая китайская компания, «China Energy Construction Gezhouba Group», построила в месте слияния рек Ати и Туэйк одноименную плотину Туэйк.

Плотина Туэйк является частью первой фазы многоцелевого проекта освоения водных ресурсов региона. Это крупнейший комплексный проект водного хозяйства, возводящийся в настоящий момент в Кении. Он объединяет плотину, водоснабжение, ирригацию и производство электроэнергии. После завершения он будет эффективно способствовать реализации «Видения 2030» и принесет огромную экономическую выгоду водоснабжению, электроснабжению и сельскохозяйственной ирригации на юго-востоке Кении.

Район, где расположена плотина, имеет климат саванны с двумя сезонами дождей в году и, как правило, представляет собой полузасушливую территорию. В сезон дождей река Ати богата водой, но водные ресурсы не используются эффективно. Местные жители используют резервуары для воды для сбора дождевой воды, либо покупают воду в мобильных водовозах водопроводных компаний, что трудоемко, дорого и отнимает много времени.

Емкость хранения воды плотины составляет 688 млн м³, что эффективно уменьшает нехватку воды в засушливый сезон, ускоряет местное экономическое и социальное развитие, улучшает условия в регионе, в котором проживает более 1 млн чел..

¹⁰ 中肯基础设施合作结出累累硕果 [China-Kenya Infrastructure Cooperation bears Fruitful Results] // Forum on China-Africa Cooperation. 2024. April 5. URL: http://www.focac.org/zfgx/jmh/z/202404/t20240405_11276781.htm.

¹¹ Kipevu Oil Terminal (KOT) is an Offshore Island Terminal within the Port of Mombasa, Kenya // China Communications Construction. 2021. August 26. URL: https://en.ccccltd.cn/CSRSustainableDevelopment/GreenDevelopmentSpecialPage/GreenConstruction/202306/t20230613_208341.html.

С начала строительства в 2018 г. плотина предоставила около 2000 местных рабочих мест, при этом уровень локализации составил более 90 % сотрудников¹².

Стоит отдельно отметить, что в докладе Всемирного банка «Серьезно ли Китай относится к своей деловой деятельности в Кении», опубликованном в марте 2016 г., отмечается то, что степень «локализации сотрудников» китайских компаний в Кении выше, чем ожидалось. С 2017 г. Кенийско-китайская торгово-экономическая ассоциация регулярно публикует отчеты о социальной ответственности финансируемых Китаем предприятий в Кении. Китайские компании в Кении тесно сотрудничают с местными властями [5]. Более 90 % из них нанимают местных сотрудников, создавая тем самым новые рабочие места. По сравнению с государственными предприятиями частные предприятия уделяют еще больше внимания «локализации сотрудников».

Например, Китайская дорожно-мостовая корпорация наняла более 72 тыс. местных сотрудников в процессе строительства и эксплуатации проекта железной дороги стандартной колеи в Кении. Среди них, с момента начала строительства железной дороги Найроби — Малаба в 2017 г. было создано более 20 тыс. рабочих мест. Благодаря передаче технологий во время реализации проекта, большое количество местных сотрудников проекта приобрели богатый опыт. В сентябре 2019 г. Africa Star, операционная компания железной дороги стандартной колеи Момбаса — Найроби, наняла четырех местных кенийских руководителей. В настоящее время в компании «Africa Star Railway Operating Company» работают 1795 кенийских сотрудников, общий уровень локализации достиг 80 %, а уровень локализации некоторых отделов достиг 98 %.

* * *

Таким образом, на основании вышеизложенного можно сделать вывод, что Китай является важным торговым партнером Кении. По данным Главного таможенного управления Китая, с января по октябрь 2024 г. объем двустороннего импорта и экспорта товаров между Китаем и Кенией за 10 месяцев составил 7,07 млрд долл. США, увеличившись на 8,9 %

¹² 中肯基础设施合作结出累累硕果 [China-Kenya Infrastructure Cooperation Bears Fruitful Results] // Forum on China-Africa Cooperation. 2024. April 5. URL: http://www.focac.org/zfgx/jmh/z/202404/t20240405_11276781.htm.

в годовом исчислении¹³. В целях развития сотрудничества между двумя странами регулярно проводятся мероприятия в различных сферах. Например, в рамках «Кенийско-китайской торговой недели 2023», кенийское агентство по продвижению инвестиций организовало несколько мероприятий между кенийской и китайской торговыми палатами¹⁴.

¹³ 2024年10月中国与肯尼亚双边贸易额与贸易差额统计 [Statistics on bilateral trade volume and trade balance between China and Kenya in October 2024] // Huaon.com. 2024. December 12. URL: <https://www.huaon.com/channel/tradedata/1038163.html>.

¹⁴ Chinese Lending to East Africa: What the Numbers Tell Us // Devinit.org. 2024. June 25. URL: <https://devinit.org/resources/chinese-lending-to-east-africa-what-the-numbers-tell-us/>.

Министр иностранных дел Кении Мудавади заявил, что совместное строительство инициативы «пояса и пути» соответствует кенийскому «Видению 2030». Все больше китайских компаний инвестируют в Кению и другие африканские страны, что значительно способствует развитию регионов страны и экономическому росту. Кения надеется и дальше укреплять двустороннее сотрудничество с Китаем в различных сферах, в том числе и в сегменте инфраструктурного строительства, и активно расширять торговлю товарами, услугами и инвестициями между странами.

[it.org/resources/chinese-lending-to-east-africa-what-the-numbers-tell-us/](https://devinit.org/resources/chinese-lending-to-east-africa-what-the-numbers-tell-us/).

Список использованной литературы

1. Дейч Т.Л. Место Африки в инициативе Китая «Один пояс, один путь» / Т.Л. Дейч. DOI 10.20542/0131-2227-2020-64-2-118-127. — EDN MVMZDH // Мировая экономика и международные отношения. — 2020. — Т. 64, № 2. — С. 118–127.
2. Гемуева К.А. Китайское экономическое присутствие в Восточной Африке на примере Кении / К.А. Гемуева. — DOI 10.24833/2071-8160-2020-3-72-112-137. — EDN KDXVCH // Вестник МГИМО-Университета. — 2020. — Т. 13, № 3. — С. 112–137.
3. Dussort M. China's Cooperation in Africa in the Area of Physical Connectivity Infrastructure. The Case of the Mombasa-Nairobi Railway Line. / M. Dussort, A. Marchetti // *Observare*. Universidade Autónoma de Lisboa. — 2019. — Vol. 10, no. 2. — P. 92–109.
4. China's Investment in African Ports: Spatial Distribution, Entry Modes and Investor Profile / Zhongzhen Yang, Yunzhu He, Hao Zhu, Theo Notteboom // *Research in Transportation Business & Management*. — 2020. — Vol. 37. — P. 3–7.
5. Yabo Wu. Mutual Accommodation: How do Chinese Firms and State Agencies Adapt to the Politics of Infrastructure Development in Kenya? / Wu Yabo. — DOI 10.1080/23792949.2024.2448426 // *Area Development and Policy*. — 2025. — P. 1–18.
6. 李新烽. 非洲踏寻郑和路. — 中国社会科学出版社, 2013. [Ли Синьфэн. По следам путешествия Чжэн Хэ в Африку / Ли Синьфэн. — Social Sciences Academic Press, 2013. — С. 35–47].
7. Дейч Т.Л. Сотрудничество Китая со странами Африки: современный этап / Т.Л. Дейч. — EDN BQURFP // Африка в условиях формирования полицентричного мира. — Москва, 2020. — С. 224–232.
8. 李新烽, 邓延庭, 张梦颖. 中国与肯尼亚友好合作. — 中国社会科学出版社, 2018. [Ли Синьфэн. Дружественное сотрудничество между Китаем и Кенией / Ли Синьфэн, Дэн Яньтин, Чжан Мэньин. — China Social Sciences Press, 2018. — С. 50–65].
9. Каратаев М.В. Инфраструктурные вызовы Африки / М.В. Каратаев. — EDN SMVBHK // Проблемы национальной стратегии. — 2020. — № 3. — С. 167–185.
10. Wilson-Andoh P. China's Belt and Road Initiative in Kenya / P. Wilson-Andoh. — DOI 20.500.12592/67p4fj // FPRI: Foreign Policy Research Institute. — 2022. — URL: <https://www.fpri.org/article/2022/05/chinas-belt-and-road-initiative-in-kenya/>.
11. 安爱军, 任文峰. 中国铁路走出去的成功实践—肯尼亚蒙内内马铁路建设总结. —中国铁商出版社有限公司, 2021. [Ань Айцзюнь. Успешный опыт выхода железных дорог Китая на мировой уровень. Краткое изложение строительства железной дороги Момбаса — Найроби в Кении / Ань Айцзюнь, Жэнь Вэньфэн. — China Railway Business Co., Ltd., 2021. — С. 21–40].
12. Chiyemura F. Infrastructure and the Politics of African State Agency: Shaping the Belt and Road Initiative in East Africa / F. Chiyemura, E. Gambino, T. Zajontz // *Chinese Political Science Review*. — 2023. — Vol. 8. — P. 105–131.

References

1. Deich T.L. Africa's Place in the Chinese Initiative "One Belt, One Road". *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya = World Economy and International Relations*, 2020, vol. 64, no. 2, pp. 118–127. (In Russian). EDN: MVMZDH. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-2-118-127.

2. Gemueva K.A. Chinese Economic Presence in East Africa: the Case of Kenya. *Vestnik MGIMO-Universiteta = MGIMO Review of International Relations*, 2020, vol. 13, no. 3, pp. 112–137. (In Russian). EDN: KDXVCH. DOI: 10.24833/2071-8160-2020-3-72-112-137.

3. Dussort M., Marchetti A. China's Cooperation in Africa in the Area of Physical Connectivity Infrastructure. The Case of the Mombasa-Nairobi Railway Line. *Observare. Universidade Autónoma de Lisboa*, 2019, vol. 10, no. 2, pp. 92–109.

4. Zhongzhen Yang, Yunzhu He, Hao Zhu, Theo Notteboom. China's Investment in African Ports: Spatial Distribution, Entry Modes and Investor Profile. *Research in Transportation Business & Management*, 2020, vol. 37, pp. 3–7.

5. Yabo Wu. Mutual Accommodation: How do Chinese Firms and State Agencies Adapt to the Politics of Infrastructure Development in Kenya? *Area Development and Policy*, 2025, pp. 1–18. DOI: 10.1080/23792949.2024.2448426.

6. Li Xinfeng. *In the Footsteps of Zheng He's Journey to Africa*. Social Sciences Academic Press, 2013, pp. 35–47. (In Chinese).

7. Deich T.L. China's Cooperation with Africa: The Modern Stage. *Africa in the Context of the Formation of a Polycentric World*, Moscow, 2020, pp. 224–232. (In Russian). EDN: BQURFP.

8. Li Xinfeng, Deng Yanting, Zhang Mengying. *Friendly Cooperation Between China and Kenya*. China Social Sciences Press, 2018, pp. 50–65. (In Chinese).

9. Karataev S.V. Challenges for Africa's Infrastructural Development. *Problemy natsional'noi strategii = National Strategy Issues*, 2020, no. 3, pp. 167–185. (In Russian). EDN: SMVBHK.

10. Wilson-Andoh, P. China's Belt and Road Initiative in Kenya. FPRi: *Foreign Policy Research Institute*. 2022. Available at: <https://www.fpri.org/article/2022/05/chinas-belt-and-road-initiative-in-kenya/>. DOI: 20.500.12592/67p4fj.

11. An Aijun, Ren Wenfeng. *Successful Experience of China's Railways to the World. Summary of the Construction of the Mombasa – Nairobi Railway in Kenya*. China Railway Business Co., Ltd., 2021, pp. 21–40. (In Chinese).

12. Chiyemura F., Gambino E., Zajontz T. Infrastructure and the Politics of African State Agency: Shaping the Belt and Road Initiative in East Africa. *Chinese Political Science Review*, 2023, vol. 8, pp. 105–131.

Информация об авторе

Самсонов Максим Михайлович — старший преподаватель, факультет журналистики, Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, г. Москва, Российская Федерация, blok1v@yandex.ru, <https://orcid.org/0009-0007-8050-0919>.

作者信息

Maksim M. Samsonov — 高级讲师, 新闻系, 莫斯科国立大学, 莫斯科市, 俄罗斯联邦, blok1v@yandex.ru, <https://orcid.org/0009-0007-8050-0919>.

Author

Maksim M. Samsonov — Senior Lecturer, Faculty of Journalism, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russian Federation, blok1v@yandex.ru, <https://orcid.org/0009-0007-8050-0919>.

Для цитирования

Самсонов М.М. Инфраструктурные проекты Китая и Кении как фактор двустороннего сотрудничества / М.М. Самсонов. — DOI 10.17150/2587-7445.2025.9(1).33-41. — EDN HJQPWJ // Российско-китайские исследования. — 2025. — Т. 9, № 1. — С. 33–41.

For Citation

Samsonov M.M. Infrastructure Projects Between China and Kenya as the Factor of Bilateral Cooperation. *Rossiisko-Kitaiskie Issledovaniya = Russian and Chinese Studies*, 2025, vol. 9, no. 1, pp. 33–41. (In Russian). EDN: HJQPWJ. DOI: 10.17150/2587-7445.2025.9(1).33-41.