

Китайские инфраструктурные проекты в странах Африки южнее Сахары: кредитное финансирование¹

Карина Алиевна ГЕМУЕВА

младший научный сотрудник, Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН. Адрес: 117997, Москва, Профсоюзная ул., д. 23. E-mail: krina07@mail.ru

ЦИТИРОВАНИЕ: Гемуева К.А. (2018) Китайские инфраструктурные проекты в странах Африки южнее Сахары: кредитное финансирование // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т. 11. № 5. С. 55–73. DOI: 10.23932/2542-0240-2018-11-5-55-73

АННОТАЦИЯ. Китайские компании активно участвуют в строительстве инфраструктурных объектов в странах Африки южнее Сахары (АЮС), существенная доля которых финансируется за счет китайских кредитов. По некоторым оценкам, на эти цели в 2000–2015 гг. Китай направил более 60% всех выделенных странам АЮС кредитов. Большая часть проектов выполняется крупными государственными компаниями КНР, их основными преимуществами являются возможность обеспечить льготное финансирование проекта, особая китайская модель финансирования, государственная поддержка за счет деятельности в русле стратегических целей КНР и приобретенные компетенции по реализации аналогичных проектов в Китае. Такая связка китайских банков и компаний служит эффективным инструментом для продвижения стратегических экономических и политических интересов КНР. Вместе с тем это дает странам АЮС уникальную возможность реализовать

масштабные инфраструктурные проекты, необходимые для дальнейшего социально-экономического развития. Участие Китая в инфраструктурных проектах в странах АЮС началось в 1960-е годы, а заметный рост масштаба и количества проектов отмечается с первого десятилетия XXI века. С выдвижением инициативы «Один пояс – один путь» акцент смещается в сторону реализации трансграничных и трансрегиональных мегапроектов. В статье раскрываются характерные особенности китайской модели финансирования, в том числе связанный характер кредитов, отсутствие политических требований (кроме признания принципа «одного Китая»), комбинированные схемы снижения рисков невозврата кредитов и непрозрачность условий сделок. Подробно рассмотрены ключевые направления инфраструктурного строительства китайских компаний в странах АЮС – энергетика, транспорт и телекоммуникации. Отдельное внимание уделено крупнейшим проектам в каж-

1 Статья подготовлена за счет гранта Российского научного фонда (проект № 17-78-20216 «Обострение конкуренции российских и китайских компаний на Африканском континенте: предпосылки, современное состояние и перспективы») в ИМЭМО имени Е.М. Примакова РАН.

дой сфере. Проанализированы проблемы, возникающие в ходе осуществления китайских инфраструктурных проектов, а также особенности среды реализации проектов на Африканском континенте.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Африка южнее Сахары, КНР, кредитное финансирование, энергетическая инфраструктура, транспортная инфраструктура, телекоммуникации

На состоявшемся в 2015 г. Форуме сотрудничества Китай – Африка было отмечено, что слаборазвитая инфраструктура является одним из узких мест, препятствующих независимому и устойчивому развитию Африки. На момент обретения странами Африки независимости, оставшейся им в наследие инфраструктуры было явно недостаточно для социально-экономического развития. Строительство инфраструктурных объектов поступательно велось со второй половины XX в., но лишь в XXI в. стало можно говорить о буме инфраструктурного строительства в Африке. Стали реализовываться как средние по размерам проекты, так и очень крупные, затрагивающие несколько соседних стран. Существенная их доля реализуется с участием Китая, в том числе в части финансирования проектов.

В настоящей статье рассматриваются реализуемые с участием Китая инфраструктурные проекты в странах Африка южнее Сахары (АЮС), источники и условия их финансирования, показана связь реализуемых инфраструктурных проектов с долгосрочными геоэкономическими и geopolитическими целями сотрудничества Китая со странами АЮС. Проводится подробный анализ ключевых направлений финансирования и строительства Китаем инфраструктурных объектов в странах АЮС — энергетики, транспорта и телекоммуникаций.

Кредитное финансирование в историческом контексте

Китай начал финансировать инфраструктурные проекты в странах АЮС в 1960-х гг. с обретением африканскими странами независимости и возросшим интересом Китая к поиску политических и идеологических союзников на Африканском континенте. В XX в. приоритет отдавался проектам небольшим по размерам, но дающим быструю отдачу. Среди масштабных проектов с китайским финансированием можно выделить строительство железной дороги ТАЗАРА (из Танзании в Замбию), глубоководного порта в Мавритании и реконструкцию железной дороги в Ботсване. С конца 1970-х гг. финансовая помощь Китая странам АЮС резко сократилась, что связывают с исчезновением идеологического мотива и фокусированием на собственном экономическом развитии с введением политики реформ и открытости [Copper 2016, р. 14]. В 1980–1990-е гг. акцент был смешен с предоставления беспроцентных кредитов на низкокомпенсационные, сокращены сроки выплаты кредитов, стал применяться механизм отсрочки платежей и списания старых кредитов [Дейч 2008, с. 174]. В рамках политики «выхода вовне» кредитное сотрудничество приобрело более прагматичный характер и стало важным инструментом для продвижения экономических интересов Китая: обеспечения потребности в энергоресурсах и минеральном сырье, расширения рынков сбыта китайских товаров и услуг [Brautigam 2009, р. 52]. Китайским компаниям предоставлялась государственная поддержка в виде льготного налогообложения, правительственные льготные кредиты [Li Zhongyuan 2003]. В XXI в. отмечается интенсификация китайско-африканского взаимодействия в сфере строительства и финансирования ин-

фраструктурных объектов, в том числе расширение спектра и рост масштаба проектов. В контексте инициативы «Один пояс – один путь» на первый план выдвигаются особо крупные трансграничные проекты.

Предоставление льготных и беспроцентных кредитов странам АЮС также служит продвижению интересов Китая в политической сфере, в том числе помогает обеспечить поддержку стран-реципиентов по ключевым вопросам на международной арене, является инструментом в дипломатической борьбе с Тайванем. После восстановления КНР дипломатических отношений с Гамбией и Сан-Томе и Принсипи в 2016 г. и Буркина-Фасо в 2018 г. на всем Африканском континенте осталась только одна страна, признающая Тайвань – Свазиленд.

Сотрудничество КНР со странами Африки по линии «Юг – Юг» выходит на новый уровень с основанием Форума сотрудничества Китай – Африка в 2000 г., на котором определяются ключевые направления сотрудничества на три года, заключаются важнейшие сделки. На последнем саммите в Йоханнесбурге в 2015 г. Китай заявил о выделении финансирования в размере 60 млрд долл. в течение последующих трех лет, которое включает 35 млрд льготных и экспортных кредитов.

Особенности кредитного финансирования инфраструктурных проектов

Сотрудничество Китая и стран АЮС имеет не ситуационный характер, оно является частью комплексной долгосрочной стратегии развития Китая. Для финансирования инфраструктурных

проектов в странах АЮС китайская сторона использует разнообразные финансовые инструменты. Среди них гранты (субсидии), кредиты по нулевой ставке (беспроцентные кредиты), льготные, коммерческие, экспортные кредиты, пакетное финансирование [Brautigam 2011, р. 205]. В ряде случаев наблюдается совместное финансирование проекта китайским банком и международными финансовыми структурами.

Оператором оказания межгосударственной правительственной помощи в форме грантов и кредитов по нулевой ставке выступает MOFCOM (Министерство торговли Китая). Зачастую такие кредиты предоставляются для выполнения не очень крупных, но имеющих значительную имиджевую составляющую социальных проектов, например стадионов, спортивных комплексов, ремонта дорог и т.д. В некоторых случаях в качестве оказания экономической помощи MOFCOM производит списание ранее выданных кредитов [Brautigam, Hwang 2016, р. 5].

Льготные кредиты для финансирования инфраструктурных проектов, в том числе весьма крупных, обычно предоставляет China Eximbank. Минимальная сумма для льготного кредитования составляет эквивалент 20 млн юаней, при этом обязательным требованием является доля закупаемой при реализации проекта китайской продукции или процент участия китайских подрядчиков не менее 50% [Brautigam 2009, р. 279]. Сумма льготного кредита для покупателя не должна превышать 85% от общей стоимости контракта². Кредиты на коммерческих условиях предоставляют как China Eximbank, так и China Development Bank (CDB) и другие государственные банки, но

2 NRZ's Fute Chinese Dalliances (2017) // Zimbabwe Situation, September 28, 2017 // <https://www.zimbabwesituation.com/news/nrz-futile-chinese-dalliances/>, дата обращения 12.10.2018.

в меньших объемах – Bank of China, China Construction Bank и Industrial and Commercial Bank of China [Brautigam, Hwang 2016, p. 5]. За 2000–2015 гг. на China Eximbank и China Development Bank приходится соответственно 66 и 14% общего объема предоставленных кредитов странам АЮС³.

Китайский подход к кредитованию инфраструктурных проектов значительно отличается от рекомендованных критериев ОЭСР, особенно в части учета страновых рисков, прозрачности условий сделок, размера поддержки. Приоритетом при принятии решения о финансировании сделки или проекта является его соответствие долговременным и среднесрочным стратегическим целям Китая, в том числе продвижению китайской продукции и услуг.

Китайские финансовые институты в гораздо меньшей степени принимают в расчет страновые риски, активно сотрудничают со странами АЮС с нестабильным или сложным внутриполитическим положением, а также со странами, правительства которых по критериям ОЭСР являются неэффективными или коррумпированными. Единственным жестким требованием является признание принципа «одного Китая». Такой подход позволяет в том числе осуществлять проекты, затрагивающие несколько стран (трансграничные инфраструктурные проекты). Для снижения рисков невозврата предоставленных кредитных средств активно применяются комбинированные схемы: погашение путем прямых поставок топливных, минеральных или сельскохозяйственных ресурсов, т. наз. «Ангольская модель»; обеспечение кредитов за счет экспорта природных ресурсов; выплата кредитов за счет средств от реали-

зации соответствующих товаров и услуг, поступающих на целевой депозитный счет; сотрудничество с китайской корпорацией страхования экспортных кредитов Sinosure. Доля кредитов, обеспеченных сырьевыми товарами или доходами от их экспорта, составляет 33% [Brautigam, Hwang 2016].

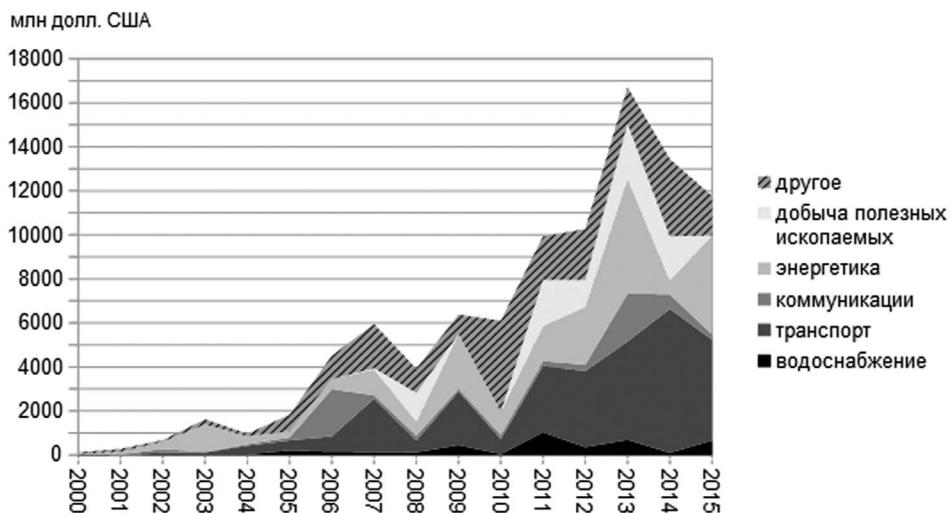
Учитывая отсутствие официальных данных о кредитном сотрудничестве в открытом доступе, было предпринято несколько попыток оценки масштабов китайско-африканского сотрудничества с опорой на данные из открытых источников с разной степенью их проверки. К первым таким глобальным исследованиям можно отнести опубликованный в 2008 г. доклад Всемирного банка «Building bridges: China's Growing Role as Infrastructure Financier for Sub-Saharan Africa», в котором дается оценка объема обязательств Китая по финансированию инфраструктурных проектов в Африке в 2001–2006 гг. В докладе проанализированы соответствующие кредитные сделки в географическом и секторальном разрезе [Foster, Butterfield, Chen, Pushak 2009]. Наблюдается большой разброс среди оценок объемов фактически выделенных кредитов странам Африки [Малахов 2016, с. 61]. По расчетам рейтингового агентства Fitch Rating, за 2001–2010 гг. China Eximbank предоставил странам Африки финансирование на сумму 67,2 млрд долл. По оценкам исследовательского центра Rand Corporation, в 2001–2011 гг. объем финансовых вложений Китая (включая ПИИ) в 49 стран Африки составил 175 млрд долл. Исследователи аналитического центра AidData (Колледж Вильгельма и Марии в США), используя методику сбора данных путем мониторинга СМИ, создали комплексную статистическую базу фи-

3 Chinese Loans to African Governments for 2000–2017 (n/y) // SAIS-CARI // <http://www.sais-cari.org/data-chinese-loans-and-aid-to-africa>, дата обращения 12.10.2018.

нансирования Китаем проектов в странах АЮС (не включая ЮАР) в 2000–2014 гг.⁴ Учитывая только подтвержденные сделки, объем китайских кредитов странам АЮС за этот период составил 72 млрд долл. Преимуществами этой работы является хранение полной статистической базы в открытом доступе, а также деление проектов по типам и сферам финансирования, странам-реципиентам и др. Вместе с тем в статистическую таблицу включен ряд неподтвержденных сделок, которые являются скорее соглашениями о намерениях, а не фактически предоставленными кредитами⁵. Наиболее детальным и тщательным представляется анализ, проведенный в рамках проекта China Africa Research Initiative (CARI), руководителем которого является профессор университета

тета Джона Хопкинса Дебора Браутигэм. По оценкам CARI, за 2000–2015 гг. странам Африки были предоставлены кредиты в размере 94,4 млрд долл., в том числе странам АЮС – 86,8 млрд долл. Основными направлениями финансирования инфраструктурных проектов в странах Африки являются транспортная, энергетическая и информационно-коммуникационная инфраструктура, на которые за 2000–2015 гг. было выделено 32, 24 и 7% всех кредитов соответственно (см. рис. 1). В ежегодном исследовании Deloitte «African Construction Trends, 2017» указано, что на эти направления приходится более половины всех проектов в сфере инфраструктуры, реализованных в африканских странах в 2017 г. Самая высокая доля участия Китая наблюдается в Центральной и Восточной

Рис. 1. Кредитное финансирование Китаем проектов в странах Африки в 2000–2015 гг. в секторальном разрезе



Источник: составлено по данным статистической базы CARI.

4 AidData's Global Chinese Official Finance Dataset, 2000–2014, Version 1.0 (n/y) // AIDDATA // <https://www.aiddata.org/data/chinese-global-official-finance-dataset>, дата обращения 12.10.2018.

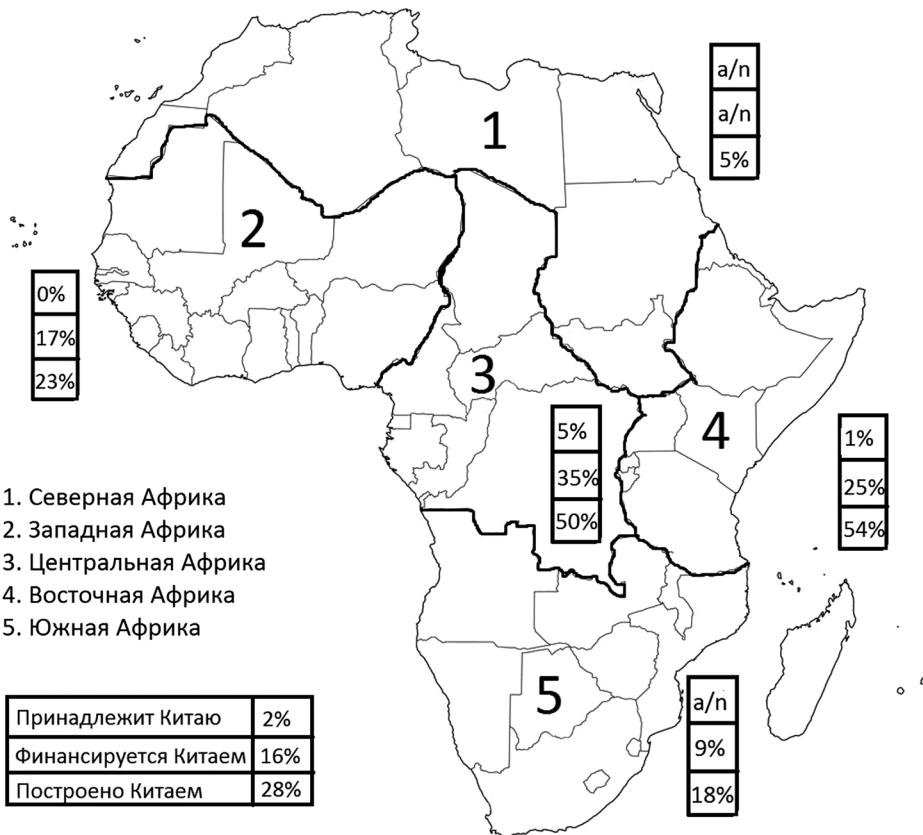
5 Brautigam D. (2013) AidData: Why It Is not Wikipedia // SAIS-CARI. Blog, May 02, 2013 // <http://www.chinaafricarealstory.com/search?q=aiddata>, дата обращения 12.10.2018.

Африке (см. рис. 2) [African Construction Trends 2017].

Оценив экономические возможности стран АЮС по самостоятельному финансированию и реализации инфраструктурных проектов, можно сделать вывод, что предлагаемые Китаем ме-хан

измы кредитования позволяют сба-лансировать интересы китайской сто-роны и интересы стран АЮС, нужда-ющихся в значительных финансовых ресурсах для развития базовой инфра-структуры, а также снизить риски не-возврата предоставленных кредитов.

Рис. 2. Доля Китая в строительстве инфраструктурных проектов* в Африке в 2017 г. в региональном разрезе**



Источник: [African Construction Trends 2017].

* Учитываются проекты с общей стоимостью более 50 млн долл., реализуемые на 1 июня 2017 г. Данные округлены.

** Деление на регионы согласно категоризации, принятой Африканским банком развития.

6 Данная категоризация отличается от категоризации, используемой в РФ и определенной Общероссийским классификатором стран мира (ОКСМ). Согласно ОКСМ, Замбия, Зимбабве, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мозамбик, Реконьюн отнесены к Восточной Африке, а Ангола – к Центральной Африке.

Энергетика

Проведение индустриализации, повышение уровня жизни населения невозможны без стабильного энергоснабжения. В связи с этим развитие энергетической инфраструктуры является критическим условием для экономического развития стран Африки, где, по данным Африканского банка развития, в настоящее время более 650 миллионов жителей не имеют доступа к электричеству⁷. Наиболее тяжелая ситуация наблюдается в странах АЮС.

В соответствии с данными доклада «Boosting the Power Sector in Sub-Saharan Africa – Chinese Involvement» Международного энергетического агентства (IEA), с 2010 по 2015 гг. установленные электрогенерирующие мощности в странах АЮС выросли с 95 до 115 ГВт. Более 7 ГВт новых мощностей по производству электроэнергии построено китайскими подрядчиками, что составляет более 30% всех новых установленных мощностей за этот период или 46%, если исключить ЮАР [IEA 2016, р. 14].

Китайские компании стали принимать активное участие в строительстве энергетической инфраструктуры в странах АЮС с начала XXI в. Первые успешные проекты реализованы в Эфиопии, Конго, Судане и Нигерии. По данным доклада, к концу 2015 г. китайские проекты охватили уже как минимум 37 стран региона. За 2010–2015 гг. завершено 54 проекта строительства электрогенерирующих мощностей и 25 проектов в сфере передачи и распределения электроэнергии. Проекты китайских компаний охватывают стро-

ительство всех типов электростанций, за исключением АЭС, причем на производство возобновляемой энергии приходится 56% мощностей в 2010–2020 гг. (из них 49% – ГЭС). Строятся ТЭС на различных видах топлива (уголь, газ, торф, тяжелые углеводороды) в зависимости от наличия данных ресурсов в стране. Средний размер вводимых мощностей в проектах китайских компаний в этот период составляет 188 МВт, хотя он может варьироваться от минипроектов (0,4 МВт) до мегапроектов мощностью более 500 МВт (см. табл. 1.) [IEA 2016, pp. 12, 14, 15, 18].

Китайским государственным компаниям в реализации энергетических проектов в странах АЮС принадлежит ведущая роль: компаниями, контролируемыми на национальном и провинциальном уровне, реализовано 90% всех проектов [IEA 2016, р. 20]. Конкретные условия кредитных сделок по реализации масштабных проектов можно рассмотреть на примере ГЭС Isimba (183 МВт) в Уганде: был привлечен льготный кредит China Eximbank в размере 482,5 млн долл., что составляет 85% общей стоимости проекта, со сроком погашения кредита в 20 лет и льготным периодом 5 лет⁸. Подрядчиком проекта выбрана китайская компания China International Water & Electric Corporation.

По данным доклада, 78% проектов китайских компаний в сфере энергетики в странах АЮС финансируются китайскими банками и финансовыми институтами и 10% – за счет смешанных кредитов от китайских и других иностранных финансовых институтов. В структуре китайского финансирова-

7 AfDB: 650 Million Africans Live without Electricity (2018) // TODAY.ng, May 02, 2018 // <https://www.today.ng/business/energy/afdb-650-africans-live-electricity-110714>, дата обращения 12.10.2018.

8 Parliament Okays Shs1.4 Trillion Loan for Isimba Hydropower Deal (2016) // Daily Monitor, March 16, 2016 // <http://www.monitor.co.ug/News/National/Parliament-okays-Shs1-4-trillion-loan-for-Isimba-hydropower-deal/-/688334/2653534/-/91uj8z/-/index.html>, дата обращения 12.10.2018.

ния 74% приходится на льготные кредиты, 8% – на акционерное финансирование, 6% – на коммерческие кредиты, по 5% – на смешанные кредиты и гранты. Крупнейшим кредитором является China Eximbank, финансирующий более 60% проектов. В остальных случаях финансирование обеспечивается другими государственными банками Китая (например, ICBC и CDB), международными финансовыми структурами (например, Мировым банком, Европейским инвестиционным банком

и Африканским банком развития) и местными правительствами [IEA 2016, pp. 31, 33, 35].

В последние годы стимулируется переход к акционерному финансированию проектов, в том числе за счет инвестиций China-Africa Development Fund. Ему принадлежит 40% ТЭС Sunon Asogli в Гане, а 60% – Shenzhen Energy Group⁹. Большинство объектов энергетической инфраструктуры построено в рамках EPC-контрактов (Engineering, Procurement, Construction), тем не ме-

Таблица 1. Китайские проекты в странах АЮС по строительству электростанций мощностью более 500 МВт*

Страна	Название проекта	Мощность (МВт)	Стоимость проекта (млн долл.)	Год завершения строительства	Китайский банк-кредитор, размер кредита	Китайский подрядчик проекта
Нигерия	ГЭС Mambilla	3050	5792	2023	EXIM, 4923 млн долл.	Sinohydro, Gezhouba, CGCOC
Ангола	ГЭС Caculo Cabaca	2171	4500	2024	ICBC, 3825 млн долл.	Gezhouba
Судан	ГЭС Merowe Dam	1250	2945	2009	EXIM, 608 млн долл.	Sinohydro, CIWEC
Замбия	ГЭС Kafue Gorge Lower	750	2000	2019	EXIM, ICBC, 1700 млн долл.	Sinohydro
Эфиопия	ГЭС Gilgel Gibe III Dam	1870	1830	2016	ICBC, 421 млн долл.	DEC
Уганда	ГЭС Karuma Hydro	600	1688	2018	EXIM, 1435 млн долл.	Sinohydro
Ботсвана	Угольная ТЭС Morupule B	600	1600	2014	ICBC, 825 млн долл.	CNEEC
Нигерия	ГЭС Zungeru	700	1294	2020	EXIM, 984 млн долл.	CNEEC, Sinohydro
Зимбабве	Угольная ТЭС Hwange (7,8)	600	1100	2022	EXIM, 998 млн долл.	Sinohydro
Ангола	Газовая ТЭС Soyo I	750	985	2017	ICBC, 837 млн долл.	CMEC
Нигерия	Газовая ТЭС Papalanto (Olorunsogo)	750	650	2015	EXIM, 414 млн долл.	SEPCO III
Нигерия	Газовая ТЭС Omotosho	500	167	2013	EXIM, 167 млн долл.	CMEC

Источник: составлено автором на основе данных СМИ.

* В таблицу не включены проекты ГЭС Inga 3 в ДР Конго (4800 МВт), ГЭС Mpanda Nkuu в Мозамбике (1500 МВт), ТЭС Latu в Кении (1050 МВт), ТЭС Kudu в Намибии (800 МВт), ТЭС Arkyiai/Port Sudan в Судане (500 или 600 МВт), угольная ТЭС Aboano power station в Гане (700 МВт), поскольку их последующая реализация не подтверждена.

9 Smith-Asante E. (2017) Accra CADFund Invests over \$100 Million in Projects // Graphic.com.gh, August 28, 2017 // <https://www.graphic.com.gh/business/business-news/accra-cadfund-invests-over-100-million-in-projects.html>, дата обращения 12.10.2018.

нее продвигается сотрудничество и в рамках государственно-частного партнерства, в том числе в форме BOT (Build, Operate, Transfer) [IEA 2016, р. 19]. Например, в 2017 г. дочерней компанией China Longyuan Power Group Corporation были запущены две ВЭС De Aar и De Aar II в ЮАР суммарной мощностью 244,5 МВт. Помимо привлечения финансирования и выполнения EPC-контракта, компания будет нести ответственность за эксплуатацию и техническое обеспечение электростанций в течении 20 лет¹⁰.

Китайские компании участвуют в строительстве как местных распределительных сетей, так и трансграничных магистральных ЛЭП в странах АЮС. Например, реализуются проекты по строительству магистральных ЛЭП Кения – Эфиопия и Кения – Танзания с сопутствующей энергетической инфраструктурой. Усилиями китайских компаний в 2010–2020 гг. построено или будет построено не менее 28 тыс. км электросетей [IEA 2016, р. 14].

С 2010-х гг. отмечается интерес китайских компаний к проектам в сфере альтернативной энергетики в странах АЮС. Так, за счет кредита China Eximbank в размере 400 млн долл., компания Great Wall Drilling Company пробурила скважины для строительства геотермальной электростанции Olkaria V в Кении¹¹. Участие китайских компаний планируется еще в двух геотермальных проектах. На декабрь 2018 г.

запланировано введение в строй СЭС Garissa, которая строится компанией China Jiangxi за счет кредита China Eximbank в размере 136 млн долл¹². В Эфиопии введены в строй ВЭС Адама и Адама II¹³, реализуются проекты по строительству электростанций, работающих на мусоре и биомассе. Правительство Анголы в 2017 г. подписало меморандум с компанией СНЕС относительно строительства мусороперерабатывающего завода стоимостью 195 млн долл.¹⁴

Транспорт

Китай является одним из важнейших торговых партнеров для стран АЮС, импортируя различное минеральное сырье и поставляя промышленную продукцию. Существующие экономические потребности обуславливают его интерес к развитию транспортной инфраструктуры стран АЮС, в первую очередь в проектах по строительству и восстановлению железных дорог, строительству и модернизации портов. Кроме этого, китайские компании участвуют в строительстве автомобильных дорог и аэропортов, поставке подвижного состава. Масштаб участия Китая в инфраструктурных проектах в этих странах можно представить исходя из слов посла КНР в Малави Ван Шитина: «Китай построил более 5600 км железных дорог, 4500 км до-

10 De Aar Wind-power Projects Start Feeding Electricity to Northern Cape (2017) // Times Live, November 30, 2017 // <https://www.timeslive.co.za/news/south-africa/2017-11-30-de-aar-wind-power-projects-start-feeding-electricity-to-northern-cape/>, дата обращения 12.10.2018.

11 Kenyan President Hails China for Boosting Its Geothermal Power (2017) // Chinadaily, May 02, 2017 // http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-05/02/content_29164598.htm, дата обращения 12.10.2018.

12 Garissa-based 55MW Solar Farm Starts Operations in Dec. 2018 (2018) // Daily Nation, February 22, 2018 // <https://www.nation.co.ke/business/Garissa-55MW-solar-farm-starts-operations/996-4315296-fd5jn0z/index.html>, дата обращения 12.10.2018.

13 China's Biggest Wind Power EPC Project Successfully Transfers (2016) // Chinadaily, May 24, 2016 // http://www.chinadaily.com.cn/powerchina/2016-05/24/content_25653253.htm, дата обращения 12.10.2018.

14 Chinese Company Builds Waste Recycling Plant in Luanda, Angola (2017) // Macauhub.com.mo, July 19, 2017 // <https://macauhub.com.mo/2017/07/19/pt-empresa-chinesa-constroi-fabrica-de-reciclagem-de-residuos-em-luanda-angola/>, дата обращения 12.10.2018.

рог, 9 портов, 34 электростанции, 14 аэропортов, 68 больниц и более 200 школ в Африке»¹⁵.

Первым крупным китайским проектом в сфере транспортной инфраструктуры в Африке является железная дорога ТАЗАРА. Железнодорожная магистраль протяженностью 1860 км, соединившая Замбию с портом Дар-эс-Салам в Танзании, была построена Китаем в 1970-е гг. за счет беспроцентного кредита в размере 500 млн долл. [Copper 2016, р. 52]. Однако после сдачи в эксплуатацию этот знаковый проект китайско-африканского сотрудничества столкнулся с рядом проблем, включая неэффективное управление, нехватку квалифицированных кадров и неудовлетворительное техническое состояние. Это привело к определенным имиджевым потерям Китая в Африке и нежеланию Китая участвовать в новых крупных проектах. В XXI в. после приобретения китайскими компаниями компетенций в строительстве и эксплуатации современных железных дорог и учета негативного опыта стало заметно возрождение интереса китайских компаний к реализации масштабных транспортных проектов на континенте. Например, к 2016 г. реконструированы три железнодорожные ветви в Анголе (Benguela Railway, Luanda Railway и Namibe Railway¹⁶), маршрут Абуджа – Кадуна в Нигерии. С выдвижением инициативы «Один пояс – один путь» акцент сместился в сторону реализации сверхкрупных трансграничных проектов, нацеленных на объединение железнодорожных маршру-

тов стран Африки в региональные сети. Среди первых реализованных проектов – электрифицированная железная дорога Аддис-Абеба – Джибути и участок Момбаса – Найроби (первый этап проекта, связывающего семь стран Африки с портом Момбаса в Кении), каждая стоимостью порядка 4 млрд долл. Обе дороги построены в соответствии с принятыми в Китае техническими стандартами (ширина колеи 1435 мм), их использование в дальнейших проектах будет способствовать расширению экспорта китайской техники и услуг. Китайской стороной учтен негативный опыт при реализации железной дороги ТАЗАРА: в ряде крупных проектов после завершения строительства железных дорог китайские компании обязались заниматься их эксплуатацией и обслуживанием в течение нескольких лет, одновременно с этим происходит подготовка и обучение местного управленческого и линейного персонала железной дороги¹⁷.

В глобальной стратегии Китая модернизация железнодорожной инфраструктуры стран АЮС, связывающей побережье с внутренними районами Африки, где расположены месторождения полезных ископаемых, сопряжена с развитием портовой инфраструктуры и созданием в непосредственной близости особых экономических и индустриальных зон. Ярким примером деятельности Китая по созданию комплексной логистической цепочки служит участие в строительстве и финансировании многофункционального порта Дорале (Джибути), соединенно-

15 Has Malawi Become a Dumping Ground for Chinese Products? (2017) // Africa-China Reporting Project, September 21, 2017 // <http://africachinareporting.co.za/2017/09/has-malawi-become-a-dumping-ground-for-chinese-products/>, дата обращения 12.10.2018.

16 Ранее называлась Моçâmedes Railway (CFM).

17 Yun S. (2017) China and the East Africa Railways: Beyond Full Industry Chain Export // Brookings.edu, July 06, 2017 // <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2017/07/06/china-and-the-east-africa-railways-beyond-full-industry-chain-export/>, дата обращения 12.10.2018.

го с Эфиопией железной дорогой Аддис-Абеба – Джибути¹⁸. К 2014 г. зафиксировано участие Китая в 15 проектах портовой и связанной с ней инфраструктуры. В шести проектах отмечено получение финансирования из Китая, а в четырех – интерес Китая к инвестициям в операторов контейнерных терминалов и портов¹⁹. Китайские компании реализуют проекты строительства и модернизации глубоководных портов на побережье Индийского и Атлантического океанов: порт Лобито (Ангола), Бейра (Мозамбик), Абиджан (Кот-д'Ивуар), Дар-эс-Салам (Танзания), Ламу (Кения) и др.

Помимо инфраструктуры для грузовых перевозок Китай активно развивает транспортную инфраструктуру в крупных африканских городах. В частности, введено в строй легкое метро в Аддис-Абебе (Эфиопия) в 2015 г. и в Абудже (Нигерия) в 2018 г., реализуется проект в Лагосе (Нигерия). Обсуждается строительство легкорельсового транспорта в Замбии и Зимбабве.

Участие китайских компаний в развитии инфраструктуры воздушного транспорта в странах АЮС наблюдается со второй половины 2010-х гг. Это вызвано тем, что в Китае в целом завершены строительство и модернизация аэропортов, причем современные аэропорты появились не только в столицах провинций, но и в большинстве уездных центров. Компании, которые приобрели соответствующие компетенции, в соответствии со стратегической политикой Китая поощрялись к расширению своей деятельности за рубежом, в том числе в странах Африки.

К числу первых реализованных проектов можно отнести модернизацию аэропортов в Мали, Мозамбике, Кении, Танзании и Маврикии. Только в 2015–2016 гг. китайские компании завершили проекты по строительству, расширению и модернизации аэропортов в ДР Конго (N'Djili International Airport), Намибии (Ondangwa Airport), Сомали (Bosaso International Airport), Того (Gnassingbe Eyadema International Airport) и Зимбабве (Victoria Falls International Airport). В настоящее время китайские компании реализуют проекты в более чем десяти африканских странах. Самый масштабный – строительство международного аэропорта Luanda International Airport в Анголе общей стоимостью 3,8 млрд долл.²⁰

В целом можно отметить, что реализуемые китайской стороной инфраструктурные проекты в сфере транспорта существенно повышают экономический потенциал стран АЮС. Наибольший интерес Китай проявляет к железнодорожным проектам, обеспечивающим доступ к необходимым для экономики КНР сырьевым и сельскохозяйственным ресурсам в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Телекоммуникации

С начала XXI в. телекоммуникационный сектор стран АЮС переживает бурное развитие, что отчасти объясняется крайне низкими стартовыми показателями. Если в 2000 г. общее число абонентов мобильных сетей в ре-

18 Djibouti Opens \$590m World Class Mega Port Co-funded by China (2017) // Africanews.com, May 25, 2017 // <http://www.africanews.com/2017/05/25/djibouti-opens-590m-world-class-mega-port-co-funded-by-china/>, дата обращения 12.10.2018.

19 Casabayo M. (2014) China in the African Ports: A String of Pearls in the Making? // Lund University Publications // <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8852087&fileId=8852092>, дата обращения 12.10.2018.

20 Angola's New President Inspects New Luanda International Airport (2017) // Avic-intl.cn, November 03, 2017 // <http://www.avic-intl.cn/html/news/4275.html>, дата обращения 12.10.2018.

гионе составляло всего 10 млн чел.²¹, то в 2010 г. число уникальных абонентов превысило 200 млн и за последующие шесть лет выросло до 420 млн чел. В период с 2010 по 2017 гг. охват населения мобильной связью в странах АЮС вырос с 27 до 44%²². К 2016 г. компания ZTE участвовала в строительстве сетей связи в 48 африканских странах²³; компания Huawei установила более половины всех базовых станций для беспроводной передачи данных в Африке, 70% высокоскоростных мобильных сетей четвертого поколения стандарта LTE и более 50 тыс. км ВОЛС (волоконно-оптических линий связи); корпорация China Communications Services построила более 25 тыс. км ВОЛП²⁴. Несмотря на впечатляющие показатели роста, телекоммуникационный рынок стран АЮС обладает значительным потенциалом для дальнейшего развития: по прогнозам GSM Association, охват населения мобильной связью достигнет 52% к 2025 г., а доля пользователей мобильного интернета за последние восемь лет вырастет с 21 до 40%²⁵.

Наиболее сильные позиции на африканском рынке заняли крупнейшие китайские производители телекоммуникационного оборудования Huawei и ZTE, предоставляющие широкий спектр ИКТ-решений и услуг. Их дея-

тельность охватывает практически все страны региона. Среди других китайских компаний можно выделить Alcatel Shanghai Bell и China Communications Services Corporation (CCS). Первая изначально была создана как совместное китайско-французское предприятие. После поглощения компанией Nokia Alcatel-Lucent в 2016 г. оно было переименовано в Nokia Shanghai Bell, в которой China Huaxin принадлежит 50% акций²⁶. В 2001–2007 гг. Alcatel Shanghai Bell принимала участие в крупных телекоммуникационных проектах в Анголе, Гане, Нигерии и Того с общей стоимостью более 550 млн долл. [Foster, Butterfield, Chen, Pushak 2009, pp. 100–105]. China Communications Services Corporation (China Comservice) вместе с дочерней компанией China International Telecommunication Construction Corporation (CITCC) реализовала проекты в таких странах, как Эфиопия, Танзания, Нигерия, ЮАР и ДР Конго²⁷. Китай практически не осуществляет прямые инвестиции в предприятия телекоммуникационного сектора, среди редких исключений можно назвать приобретение компанией ZTE 51% акций мобильного оператора Congo Chine Telecoms в 2000 г. (в 2011 г. продан France Telecom-Orange²⁸) и создание совместного предприятия по производству оптико-во-

21 Creating Mobile Telecom Markets in Africa (2016) // International Finance Corporation, World Bank Group. Note 19, September 2016 // <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/95f1e831-fc48-49e4-804f-d92b710882dc/EMCompass+Note+19+Mobile+Telecoms+SSA+9-30+Final.pdf?MOD=AJPERES>, дата обращения 12.10.2018.

22 The Mobile Economy: Sub-Saharan Africa 2017 (2017) // GSMA Intelligence // <https://www.gsmaintelligence.com/research/?file=7bf3592e6d750144e58d9dcfac6adfab&download>, дата обращения 12.10.2018.

23 Chinese Technology Companies' Development in Africa (2016) // Chinadaily, February 05, 2016 // http://africa.chinadaily.com.cn/weekly/2016-02/05/content_23404083.htm, дата обращения 12.10.2018.

24 State-Owned Telecom Subsidiary Looks to Africa to Reverse Its Fortunes (2017) // China Technology News, March 09, 2017 // <http://www.technologynewschina.com/2017/03/state-owned-telecom-subsidiary-looks-to.html>, дата обращения 12.10.2018.

25 The Mobile Economy 2018 (2018) // GSMA // <https://www.gsma.com/mobileeconomy/wp-content/uploads/2018/02/The-Mobile-Economy-Global-2018.pdf>, дата обращения 12.10.2018.

26 Bushell-Embling D. (2017) Nokia Formally Launches Nokia Shanghai Bell JV // Telecom Asia, July 04, 2017 // <https://www.telecomasia.net/content/nokia-formally-launches-nokia-shanghai-bell-jv>, дата обращения 12.10.2018.

27 Chinese Firm Hopes to Wire Continent with Same Strategy that Boosted Internet Access across China (2017) // Global Times, March 13, 2017 // <http://www.globaltimes.cn/content/1037500.shtml>, дата обращения 12.10.2018.

28 ZTE Sells 51% Stake in Congo Chine Télécom to France Telecom-Orange (2011) // ZTE, October 21, 2011 // http://wwwen.zte.com.cn/en/press_center/news/201110/t20111021_351198.html, дата обращения 12.10.2018.

локонного кабеля YOA Cable в ЮАР в 2016 г.

Приход китайских телекоммуникационных компаний на африканский рынок происходил на рубеже XX–XXI вв., активизация их деятельности во многом сопряжена с формированием и реализацией стратегии «идти вовне», предполагающей государственную поддержку соответствующих предприятий. Например, к 2009 г. компаниям Huawei и ZTE были открыты кредитные линии для финансирования зарубежной деятельности в размере 30 и 25 млрд долл. соответственно²⁹ (стоит учесть, однако, что они не были полностью использованы). Благодаря этому компании имели возможность проводить выгодную ценовую политику и вести деятельность в странах с более высокими политическими рисками. Первые крупные контракты по строительству телекоммуникационной инфраструктуры были заключены в начале 2000-х гг. с ДР Конго, Анголой, Нигерией, Ганой, Эфиопией, Зимбабве и др. Помимо проектов по прокладке и модернизации сетей, китайские компании участвовали и в других инновационных проектах, таких как «электронное правительство», центры хранения и обработки данных, уличное освещение на солнечных батареях (проект ZTE в Того), интернет-доступ на железных дорогах и легком метро (проекты Huawei в ЮАР, Кении, Эфиопии), системы безопасности в городах (проекты ZTE в Нигерии и Кабо-Верде) и система счет-

чиков электропотребления с предоплатой (проект ZTE в Анголе).

С выдвижением инициативы «Один пояс – один путь» акцент сместился в сторону более масштабных проектов, охватывающих несколько стран или целый регион. В апреле 2015 г. компания CCS предложила проект создания «африканской информационной магистрали», по-другому называемый «Восемь вертикалей, восемь горизонталей». Проект предполагает создание высокоскоростных сетей во всех крупных городах Африки с последующим объединением их в региональную сеть³⁰. Другой мегапроект «Pakistan East Africa Cable Express» подразумевает строительство подводной кабельной сети, на первом этапе соединяющей Пакистан и Джибути, а в дальнейшем – Китай с южной, восточной и северной Африкой и Европой. Главным инвестором выступает китайская компания Tropic Science Co., Ltd., в проекте задействованы китайские компании Tropic Science Co., Ltd. и Huawei Marine Networks, начальный этап работ стартовал в 2017 г.³¹ В мае 2018 г. начались работы по проекту «South Atlantic Inter Link», соединяющему Камерун и Бразилию, контракт на строительство кабельной сети был заключен с Huawei Marine Networks в 2017 г.³²

Согласно данным CARI, на сектор телекоммуникаций пришлось чуть более 7% всех выделенных китайских кредитов в 2000–2015 гг. (6766 млн долл.). Причем лишь на одну Эфиопию прихо-

29 Clark R. (2009) Huawei Gets \$30b Credit Line from CDB // Telecom Asia, September 14, 2009 // <https://www.telecomasia.net/content/huawei-gets-30b-credit-line-cdb>, дата обращения 12.10.2018.

30 Chinese Company Builds Network to Boost Internet Access in Africa (2017) // People's Daily, March 29, 2017 // <http://en.people.cn/n3/2017/0329/c90000-9196530.html>; Chinese Firm Hopes to Wire Continent with Same Strategy that Boosted Internet Access across China (2017) // Global Times, March 13, 2017 // <http://www.globaltimes.cn/content/1037500.shtml>, дата обращения 12.10.2018.

31 Huawei Marine и Tropical Science приступили к прокладке подводного кабеля между Азией и Африкой (2016) // Huawei.com. 6 ноября 2017 // http://www.huawei.com/ru/press-events/news/ru/2017/huawei_marine_tropical_science, дата обращения 12.10.2018.

32 Huawei Cable Ship Sails on Journey to Lay New South Atlantic Link (2018) // Capacity, May 25, 2018 // <http://www.capacitymedia.com/Article/3809516/Huawei-cable-ship-sails-on-journey-to-lay-new-south-Atlantic-link>, дата обращения 12.10.2018.

дится 47% кредиторов, тогда как на семь стран АЮС (Эфиопия, Танзания, Нигерия, Камерун, Ангола, Зимбабве и Гвинея) – более 80%.

Проблемы китайских инфраструктурных проектов и особенности среды реализации

Качественная оценка китайских инфраструктурных проектов в странах АЮС представляется непростой задачей, учитывая отсутствие в открытом доступе достоверных и подробных данных по многим проектам. Значительное число публикаций в СМИ и аналитических работ политизированы, в них отражена либо прокитайская позиция с акцентом на взаимовыгодность сотрудничества и успешные проекты, либо прозападная позиция. Во втором случае критике подвергаются как отдельные китайские проекты, так и в целом модель взаимодействия Китая и стран АЮС, в том числе сотрудничество Китая с рядом недемократических и коррупционных режимов, масштабное освоение природных ресурсов Африки, негативные аспекты связанного финансирования. Экономическая экспансия Китая на Африканский континент в рамках комплексной государственной стратегии вызывает заметное раздражение западных элит, так как приводит к снижению их политического и экономического влияния в регионе. Вместе с тем по результатам опроса, проведенного агентством «Афробарометр» в 36 странах Африки, 63% респондентов оценивают характер взаимодействия с Китаем как «отчасти положительный» или «очень положительный». При-

чем ключевым фактором такого отношения являются инвестиции Китая в инфраструктуру и другие программы развития³³.

При анализе китайских инфраструктурных проектов в странах АЮС следует разделять проблемы, относящиеся непосредственно к китайским проектам, и особенности среды реализации проекта. К последним можно отнести неразвитое законодательство и ненадлежащую работу контролирующих и регулирующих органов, наличие предпосылок к реализации коррупционных схем, нехватку собственных средств для финансирования масштабных проектов, нехватку квалифицированных кадров, отсутствие производства многих необходимых материалов и оборудования внутри страны, недостаточный уровень экологического образования, завышенные ожидания населения. Очевидно, что экономическая отдача от инфраструктурных проектов в регионе будет выше для стран с более эффективным управлением и развитыми институтами [Dollar 2016, p. 57].

Среди проблем, характерных для китайских проектов, можно выделить намеренное завышение цен контрактов китайскими подрядчиками и применение коррупционных схем для лоббирования своих интересов из-за непрозрачности сделок и отсутствия открытых тендеров по условиям предоставления связанного финансирования. Например, в Зимбабве по результатам аудита проекта NetOne's National Mobile Broadband (NMBB), выполненного компанией Huawei за 218 млн долл., справедливая цена проекта была признана в пределах 120–140 млн долл. По результатам переговоров удалось договориться о возмещении китайской компани-

33 China's Growing Presence in Africa Wins Largely Positive Popular Reviews (2016) // Afrobarometer.org // <http://afrobarometer.org/publications/ad122-chinas-growing-presence-africa-wins-largely-positive-popular-reviews>, дата обращения 12.10.2018.

ей 30 млн долл.³⁴ Подобные обвинения высказывались в адрес многих масштабных инфраструктурных проектов Китая в странах АЮС, однако без проведения независимых расследований сложно судить, в какой степени они соответствуют действительности.

Реализация некоторых проектов зачастую вызывает критику СМИ из-за недостаточного внимания китайской стороны к экологическим аспектам, наличия проблем в ходе отчуждения земель под инфраструктурные проекты, проблем с привлечением местной рабочей силы. Следует учитывать, что реализация масштабных проектов, особенно ГЭС, неизбежно сопряжена с негативными экологическими последствиями. В некоторых случаях несоответствие экологическим стандартам вызвано привлечением китайских подрядчиков с недостаточным уровнем компетенций, в частности при строительстве ТЭС Mogupule B в Ботсване³⁵. Ответственность за компенсацию ущерба при изъятии земли под строительство инфраструктуры лежит на инвесторе проекта, обычно представленного государственными структурами. Тем не менее, учитывая негативный опыт с протестами населения и задержками в реализации проекта по этой причине, китайская сторона уделяет больше внимания этой проблеме: одним из условий China Eximbank при предоставлении финансирования железной дороги Найваша – Малаба в Уганде были гарантии выплаты компенсаций³⁶. Что касается послед-

ней проблемы, то по результатам исследования ученых Б. Саутмана и Я. Хайжуна, доля местной рабочей силы в персонале китайских компаний превысила 80%, хотя руководящие и технические должности преимущественно занимают китайцы³⁷.

По мере роста научного и технологического уровня китайских компаний растет и качество реализуемых ими проектов в странах АЮС. Например, по результатам исследования качества транспортных проектов, выполненных за счет кредитов Всемирного банка китайскими компаниями и компаниями из стран ОЭСР, обнаружилось, что показатели практически одинаковы, но для китайских компаний характерен больший разброс по качеству [Farrell 2016, р. 15]. Однако Китаю до сих пор не достает компетенций в проектировании и производстве такого высокотехнологичного оборудования, как турбины и генераторы для электростанций [IEA 2016, р. 19]. Наблюдаются попытки продвижения локомотивных двигателей китайского производства в страны Африки, хотя до настоящего времени можно отметить наличие технических проблем.

Выводы

- Китаю удалось разработать альтернативный стандартам ОЭСР эффективный механизм финансирования, выгодный для развиваю-

34 Nigel Gambanga (2016) NetOne Prejudiced of \$78 Million in Overpriced Huawei Deal as Shadow of Suspicion is Raised over Other Projects // The Financial Gazette, April 12, 2016 // <https://www.financialgazette.co.zw/netone-prejudiced-of-78-million-in-overpriced-huawei-deal-as-shadow-of-suspicion-is-raised-over-other-projects/>, дата обращения 12.10.2018.

35 World Bank "Classifies" Morupule B as a Health Hazard (2018) // Sunday Standard, April 15, 2018 // <http://www.sundaystandard.info/world-bank-%E2%80%9Cclassifies%E2%80%9D-morupule-b-health-hazard>, дата обращения 12.10.2018.

36 China Exim Sets Terms for Financing Uganda's Standard Gauge Railway (2016) // The East African, May 28, 2016 // <http://www.theeastafican.co.ke/business/China-Exim-sets-terms-for-financing-Uganda-SGR/2560-3223214-esac0v/index.html>, дата обращения 12.10.2018.

37 Brautigam D. (2015) 5 Myths about Chinese Investment in Africa // Foreign Policy, December 04, 2015 // <https://foreignpolicy.com/2015/12/04/5-myths-about-chinese-investment-in-africa/>, дата обращения 12.10.2018.

- щихся стран АЮС и вместе с тем способствующий экспансии китайских компаний и китайских товаров на иностранные рынки. Китай заинтересован в сопряжении интересов и планов экономического развития со странами Африки.
- Китайские государственные компании осуществляют свою деятельность в русле выполнения стратегических планов Китая, поэтому долгосрочный характер сотрудничества со странами АЮС позволяет Китаю учитывать негативный опыт реализации проектов для совершенствования моделей сотрудничества.
 - Наблюдаются эволюция целей и моделей кредитного финансирования китайских проектов в регионе, расширение спектра и рост масштаба проектов. В рамках инициативы «Один пояс – один путь» делается акцент на реализацию особо крупных трансграничных проектов.
 - Благодаря гибким подходам к финансированию и участию в проектах китайских компаний, получивших необходимые компетенции, сотрудничество с КНР дает многим странам АЮС возможность реализовать масштабные инфраструктурные проекты, необходимые для промышленного и гуманитарного развития. Состояние экономики многих стран АЮС не позволяет им самостоятельно финансировать проекты такого масштаба, а международные финансовые институты крайне неохотно идут на сотрудничество со странами с высокими рисками и зачастую выдвигают трудновыполнимые макроэкономические и политические требования.
 - Реализация инфраструктурных проектов способствует росту объ-

емов торговли стран АЮС, в том числе с Китаем (за счет материалов и техники в ходе реализации проекта, экспорта минеральной продукции, месторождения которых стали транспортно доступными, импорта китайский товаров). В дальнейшем после реализации основной части инфраструктурных проектов ожидается расширение финансирования промышленных проектов.

- Наряду с положительными существуют и отрицательные аспекты сотрудничества. К ним можно отнести завышение контрактных цен, наличие предпосылок для коррупции за счет непрозрачности сделок, проблемы в ходе отчуждения земель под инфраструктурные проекты, недостаточное внимание к экологическим аспектам и др. На ход реализации инфраструктурных проектов также отрицательно влияют особенности среды реализации проекта.

Список литературы

- Дейч Т.Л. (2008) Африка в стратегии Китая. М.: Институт Африки РАН.
- Малахов Ф.В. (2016) Азиатская модель финансирования экспорта: практика Китая в странах Африки южнее Сахары // Азия и Африка сегодня. № 11. С. 58–64.
- African Construction Trends, 2017 (2017) // Deloitte.com // https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ao/Documents/energy-resources/Africa_Construction_Trends_Reports.pdf, дата обращения 12.10.2018.
- Brautigam D. (2009) The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa, Oxford: Oxford University Press.
- Brautigam D. (2011) Chinese Development Aid in Africa: What, Where, Why,

- and How Much? // *Rising China: Global Challenges and Opportunities* (eds. Golley J., Ligang Song), Canberra: Australia National University Press, pp. 203–222 // <https://deborahbrautigam.files.wordpress.com/2013/04/2011-brautigam-chinese-aid-in-africa.pdf>, дата обращения 12.10.2018.
- Brautigam D., Hwang J. (2016) *Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000–2014*. CARI Working Paper No. 2016/4 // <https://static1.squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/58ac91ede6f2e1f64a20d11a/1487704559189/eastern+promises+v4.pdf>, дата обращения 12.10.2018.
- Cisse D. (2012) *Chinese Telecom Companies Foray Into Africa* // *African East-Asian Affairs*, vol. 69, no 7 pp. 16–23 // <http://aeaa.journals.ac.za/pub/article/view/94/45>, дата обращения 12.10.2018.
- Copper J. (2016) *China's Foreign Aid and Investment Diplomacy. Volume III*, New York: Palgrave Macmillan. DOI: 10.1057/9781137532688
- Dollar D. (2016) *China's Engagement with Africa: from Natural Resources to Human Resources* // *The Brookings Institution, Washington* // <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/Chinas-Engagement-with-Africa-David-Dollar-July-2016-1.pdf>, дата обращения 12.10.2018.
- Farrell J. (2016) *How Do Chinese Contractors Perform in Africa? Evidence from World Bank Projects*. SAIS China Africa Research Initiative. Working Paper No. 3, February 2016 // http://static1.squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/573c970bf8baf3591b05253f/1463588620386/Working+Paper_Jamie+Farrell.pdf, дата обращения 12.10.2018.
- Foster V., Butterfield W., Chen C., Pushak N. (2009) *Building Bridges. China's Growing Role as Infrastructure Financier for Sub-Saharan Africa*, Washington: World Bank. DOI: 10.1596/978-0-8213-7554-9 // <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2614/480910PUB0Buil101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, дата обращения 12.10.2018.
- Hubbard P. (2007) *Aiding Transparency: What We Can Learn About China. Exim Bank's Concessional Loans*. Center for Global Development. Working Paper No. 126 // https://www.cgdev.org/files/14424_file_AidingTransparency.pdf, дата обращения 12.10.2018.
- IEA (2016). *Boosting the Power Sector in Sub-Saharan Africa – Chinese Involvement*. OECD/IEA, Paris // https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Partner_Country_SeriesChinaBoosting_the_Power_Sector_in_SubSaharan_Africa_Chinas_Involvement.pdf, дата обращения 12.10.2018.
- Li Zhongyuan (2003) Liyong duiwai youhui daikuan zhichi qiye “zouchuqu” [Using Preferential Loans to Foreign Countries Support Enterprises to “Go Out”] // *International Economic Cooperation*, no 3(4), pp. 15–17 (in Chinese).

Chinese Infrastructure Projects in Sub-Saharan Africa: Credit Financing

Karina A. GEMUEVA

Junior Researcher Fellow, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences. Address: 23, Profsoyuznaya St., Moscow, 117997, Russian Federation. E-mail: krina07@mail.ru

CITATION: Gemueva K.A. (2018) Chinese Infrastructure Projects in Sub-Saharan Africa: Credit Financing. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 11, no 5, pp. 55–73 (in Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2018-11-5-55-73

ABSTRACT. Chinese companies are actively involved in building infrastructure facilities in sub-Saharan Africa (SSA), with a substantial part of the projects funded by Chinese banks. According to some estimates, more than 60% of all Chinese loans granted to the SSA countries from 2000 to 2015 were provided to this end. Vast majority of the projects are carried out by the state-owned enterprises (SOEs). Their main advantages are the opportunity to obtain concessionary financing for the project, a special Chinese model of financing, a government support of activities serving the national strategic goals and the expertise gained from the implementation of similar projects in China. This combination of Chinese banks and companies is an effective tool for promoting China's strategic economic and political interests. Meanwhile, it gives the SSA countries a unique opportunity to implement large-scale infrastructure projects necessary for further socio-economic development. China's participation in infrastructure projects in the SSA countries began in the 1960s, and there has been a marked increase in the scale and number of projects since the first decade of the 21st century. In response to the launching "One belt, one road" initiative, the focus is shifting towards cross-border and trans-regional mega-projects. Chinese financing model profile described in the article comprise "tied" loans, no-political-strings-attached approach (except for the recogni-

tion of the "one China" principle), combined schemes to reduce the risk of non-repayment of loans and non-transparent transaction terms. The key areas of infrastructure development by Chinese companies in the SSA countries, i.e. energy, transport and telecommunications, are considered in detail. Particular attention is paid to the largest projects in each area. The problems arising during the implementation of Chinese infrastructure projects, as well as features of the project implementation environment on the African continent are analyzed.

KEY WORDS: Sub-Saharan Africa, China, loan financing, energy infrastructure, transport infrastructure, telecommunications

References

- African Construction Trends, 2017 (2017). *Deloitte.com*. Available at: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ao/Documents/energy-resources/Africa_Construction_Trends_Reports.pdf, accessed 12.10.2018.
- Deych T.L. (2008) *Afrika v strategii Kitaya* [Africa in China's Strategy], Moscow: Institute for African Studies RAS.
- Malakhov F. (2016) Aziatskaya model' finansirovaniya eksporta: praktika Kitaya v stranakh Afriki yuzhnee Sakhary [Asian Model of Export Financing: China's Ex-

- perience in SSA]. *Asiya i Afrika segonya*, no 11, pp. 58–64.
- Brautigam D. (2009) *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*, Oxford: Oxford University Press.
- Brautigam D. (2011) Chinese Development Aid in Africa: What, Where, Why, and How Much? *Rising China: Global Challenges and Opportunities* (eds. Golley J., Ligang Song), Canberra: Australia National University Press, pp. 203–222. Available at: <https://deborahbrautigam.files.wordpress.com/2013/04/2011-brautigam-chinese-aid-in-africa.pdf>, accessed 12.10.2018.
- Brautigam D., Hwang J. (2016) *Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000–2014*. CARI Working Paper No. 2016/4. Available at: <https://static1.squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/58ac91ede6f2e1f64a20d11a/1487704559189/eastern+promises+v4.pdf>, accessed 12.10.2018.
- Cisse D. (2012) Chinese Telecom Companies Foray Into Africa. *African East-Asian Affairs*, vol. 69, no 7, pp. 16–23. Available at: <http://aeaa.journals.ac.za/pub/article/view/94/45>, accessed 12.10.2018.
- Copper J. (2016) *China's Foreign Aid and Investment Diplomacy*. Volume III, New York: Palgrave Macmillan. DOI: 10.1057/9781137532688
- Dollar D. (2016) China's Engagement with Africa: from Natural Resources to Human Resources. *The Brookings Institution*, Washington. Available at: <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/Chinas-Engagement-with-Africa-David-Dollar-July-2016-1.pdf>, accessed 12.10.2018.
- Farrell J. (2016) *How Do Chinese Contractors Perform in Africa? Evidence from World Bank Projects*. SAIS China Africa Research Initiative. Working Paper No. 3, February 2016. Available at: http://static1.squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/573c970bf8baf3591b05253f/1463588620386/Working+Paper_Jamie+Farrell.pdf, accessed 12.10.2018.
- Foster V., Butterfield W., Chen C., Pushak N. (2009) *Building Bridges. China's Growing Role as Infrastructure Financier for Sub-Saharan Africa*, Washington: World Bank. DOI: 10.1596/978-0-8213-7554-9. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/2614/480910PUB0Buil101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, accessed 12.10.2018.
- Hubbard P. (2007) *Aiding Transparency: What We Can Learn About China. Exim Bank's Concessional Loans*. Center for Global Development. Working Paper No. 126. Available at: https://www.cgdev.org/files/14424_file_AidingTransparency.pdf, accessed 12.10.2018.
- IEA (2016). Boosting the Power Sector in Sub-Saharan Africa – Chinese Involvement. OECD/IEA, Paris. Available at: https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/Partner_Country_SeriesChinaBoosting_the_Power_Sector_in_SubSaharan_Africa_Chinas_Involvement.pdf, accessed 12.10.2018.
- Li Zhongyuan (2003) Liyong duiwai youhui daikuan zhichi qiyi “zouchuqu” [Using Preferential Loans to Foreign Countries Support Enterprises to “Go Out”]. *International Economic Cooperation*, no 3(4), pp. 15–17 (in Chinese).