

# Kontroversiell kinesisk närvaro

**ÖSTAFRIKA** Kinas närvaro i Afrika ger snabb tillväxt i länderna. SvD har besökt Kenya och Tanzania där de så kallade utvecklingskorridorerna skapar delade meningar bland befolkningen.

TEXT OCH FOTO: JOHAN AUGUSTIN

**V**i befinner oss i nationalparken Hell's Gate som ligger i Kenyas Rift Valley-provins. Kenya utnyttjar den vulkaniska aktiviteten i området och satsar på att mångdubbla utvinningen av geotermisk energi.

– Här får ni inte ta bilder, säger den kinesiske förmannen och korsar händerna som om de satt i handfängsel.

Statliga energibolaget Kengen har byggt fyra kraftverk och dubbelt så många är på gång – med hjälp av en kinesisk partner och hundratals kinesiska arbetare. Produktionen ska i första hand användas till det nationella elnätet – i ett Kenya som konstant skriker efter mer energi. Anledningen till att man på 1980-talet fick bygga det första kraftverket här var att området ännu inte klassades som nationalpark. I dag syns inga vilda djur kring vad som mer påminner om ett stort industriområde – med tät lastbilstrafik. De har i stället flytt till de orörda delarna av parken. Joseph Rokina, 23 år massaj och arbetar som guide i Hell's Gate. Han tycker det är bra att Kenya har en inhemsk energikälla som utnyttjas, men tycker att jobben borde gå till lokalbor i stället för till kineser. För ett tag sedan blockerade traktens massajer vägen in i Hell's Gate, och släppte inte igenom några kinesiska arbetare.

– Massajerna krävde att de skulle få några av jobben, vilket de också fick, samtidigt som en del kineser fick åka hem, berättar Joseph Rokina.

Utänför nationalparken har de kinesiska migrantarbetarna bildat egna bostadsområden, som lokalbefolkningen ser ner på.

– Vi kallar området "the Chinese slum", säger Eddy Verbeek, som är manager för ett holländskt växtföretag vid Naivashasjön – alldeles i närheten.

Han har bott i Kenya i sju år och har tydligt sett hur samhället blir allt mer influerat av Kina.

– När jag flyttade hit fanns det inga kineser i Naivasha eller Nairobi. Nu är de överallt, säger Eddy Verbeek och fortsätter:

– Visst är det bra om våra energikostnader sänks, men samtidigt förstörs nationalparken. Det är regeringen i Nairobi som bestämmer allt – de har sålt vår själ.

**Det är inte bara** inom energisektorn som Kenya satsar pengar. Flera miljarder dollar lades förra året på infrastruktur, där nya vägar spelar en viktig funktion. Motorvägen söderut slingrar sig upp för en lång backe där lastbilar bildar långa köer, innan de så småningom kommer in i huvudstaden Nairobi. Kinesiska byggentreprenörer bygger för närvarande motorvägar på många håll i Kenya. En fem mil lång "superhighway" mellan Nairobi och staden Thika som byggdes av tre kinesiska entreprenörer invigdes för två år sedan. Den åttafiliga motorvägen ska boosta ekonomin i Östafrika och länkas samman med en motorväg som nu håller på att färdigställas mellan Nairobi och staden Moyale vid den etiopiska gränsen. Utvecklingen på den afrikanska kontinenten går i en rasande fart, trots att länder

som Kanada och Frankrike har många samarbeten, och att Barack Obama och förre finansministern Anders Borg båda har visat intresse för nyinvesteringar, så är det Kina som leder försprånget.

När andra länder eftersträvar miljöregler och mänskliga rättigheter, så kan Kina ofta få fritt spelrum. Dessutom kan andra länders entreprenörer ofta inte konkurrera med de kinesiska bolagens priser – som ligger långt under marknadspriserna. Robert Ndetei på WWF Kenya säger till SvD att kineserna ofta använder sin egen arbetskraft.

– Då tjänar ju inte vi som land något på att de kommer hit, säger han.

Robert Ndetei berättar om rykten som florerar – att stora mutor betalas ut till kenyanska tjänstemän och att kinesiska arbetsfångar fungerar som gratis arbetskraft.

– Vi vill ha transparenta affärer, inga deals bakom stängda dörrar, säger han och konstaterar:

”*Vi vill ha transparenta affärer, inga deals bakom stängda dörrar.*

**Robert Ndetei**, WWF Kenya.

– Lagar finns, men de tillämpas ofta inte.

WWF försöker nu förmå den kenyanska regeringen att "tillämpa en strategisk miljöprocess" – vilket innebär att det ska finnas tydliga riktlinjer för hållbart miljöarbete.

– Utveckling är bra för vårt land, men vi måste veta vad som händer.

Söderut, mot gränsen till Tanzania ligger viltreservatet Masai Mara. Svenske Jonas Gejke har bott i Kenya i 20 år och driver bland annat ett safariföretag. De senaste sex åren har han sett Kinas inflytande bli allt mer påtagligt – förutom att det kommer fler kinesiska turister så ökar antalet migrantarbetare från landet.

– De är tuffa. En kines jobbar som tio kenyaner, säger Jonas Gejke och klargör:

– Prismässigt lägger de sig under alla andra och mutar sig fram. Kineserna tar över allt.

Jonas Gejke tycker att kvaliteten på vägarna, skolorna och byggnaderna som de kinesiska entreprenörerna bygger är bra.

– De bygger bättre än de europeiska byggbolagen, som dessutom är alldeles för dyra. Använder man sedan straffångar och nyligen utexaminerade ingenjörer så blir det billiga arbetskostnader.

Jonas Gejke beskriver den starka tillväxten i Kenya som ett resultat av Kinas närvaro, men långsiktigt tror han inte att det håller. Kenya har en arbetslöshet på omkring 50 procent, samtidigt som Kina köper jordbruksmark och spannmål – som de exporterar hem. Samma sak sker med företagen.



– Eftersom det räcker att ett företag har en procent kenyansk deläggande så försvinner pengarna ur landet.

**Masai Mara hänger ihop** med nationalparken Serengeti i Tanzania och tillsammans bildar de ett av världens viktigaste ekosystem – känt för sin årliga migration av två miljoner gnuer, zebbor och gaseller. Sedan 1980-talet har det funnits diskussioner om att bygga en asfalterad motorväg genom Serengeti och på så vis sammankoppla Victoriasjön med tanzaniska staden Dar es Salaam som ligger vid kusten till Indiska Oceanen. De senaste fyra åren har dragkampen mellan miljögrupper – som vill låta bygga en alternativ väg söder om nationalparken och därmed inte förstöra djurens migrationsväg, och Tanzanias president Jakaya Kikwete som vill sätta utveckling först, varit i gång. I oktober överklagades ett domstolsbeslut som slog fast att den norra motorvägen inte ska byggas. Så än så länge råder ett dödläge kring Serengeti-vägen. Lusekelo Philemon är journalist på tanzaniska The Guardian Newspaper. Han vill se utveckling för sitt land.

– Människor vill ha förbättrad infrastruktur, så att de lättare kan transportera sina varor, säger Lusekelo Philemon.

Om kineser har han bara gott att säga och ger Tasara-järnvägen mellan Tanzania och Zambia som byggdes på 1970-talet som exempel.

– Järnvägen är av hög kvalitet och kineser är arbetsföra människor.

När president Obama besökte Tanzania förra året, tre månader efter att Kinas president Xi Jinping besökt landet var det många som höjde på ögonbrynen.

– Folk undrade varför Obama kom efter Jinping. Kina är ju redan här. De är här för att stanna, säger Lusekelo Philemon.

Kenya har med hjälp av en kinesisk partner exploaterat den geotermiska energin som finns nationalparken Hell's Gate.

Motorvägsbyggen genom nationalparken Serengeti hotar vandringsleder för många djurarter.



Joseph Rokina jobbar som guide.



Kinesiska entreprenörer byggde motorvägen mellan Nairobi och Thika.



Arbetslösheten är mycket hög i Kenya. De kinesiska företagen använder egna arbetare vilket skapar stort missnöje bland lokalbefolkningen.



## FAKTA

### Råvaror lockar Kina

**Kina har varit** Afrikas största handelspartner de senaste fem åren. Förra året uppgick den bilaterala handeln till över 200 miljarder dollar, ungefär dubbelt så mycket som handeln mellan USA och Afrika uppgår till. Kinas investeringar i Afrika har ökat 30-fal-

digt de senaste tio åren. Över 80 procent av Kinas import från Afrika består av råolja och råvaror. Trots ökningen är enbart 5 procent av Kinas totala utrikeshandel med Afrika. Kinesiska motorvägar som ska transportera timmer och mineraler från demokratiska republiken Kongo genom Rwanda

och Tanzania till staden Beira i Moçambique har påbörjats.

**En östafrikansk järnväg** som ska sammankoppla Uganda, Rwanda, Burundi och Sydsudan med kenyanska hamnstaden Mombasa börjades bygga i oktober. Projektet som kostar fyra miljarder dol-



lar är signerat av en kinesisk entreprenör. LAPSET är ett projekt där Kina bygger en utvecklingskorridor från kenyanska hamnstaden Lamu, som förutom en ny hamn innefattar vägar, järnvägar, oljeraffinaderier och en pipeline – för export av råolja till Asien med start 2017. **SVD**