

SZAKDOLGOZAT

Ráskai-Kiss Réka

2020

BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM
KÜLKERESKEDELMI KAR
NEMZETKÖZI GAZDÁLKODÁS
NAPPALI TAGOZAT
KÜLGAZDASÁGI VÁLLALKOZÁS

KÍNA INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSEI ÉS KÖVETKEZMÉNYE
AFRIKÁBAN

Belső konzulens: Dr. Majoros Pál

Készítette: Ráskai-Kiss Réka

Budapest, 2020

TARTALOMJEGYZÉK

| | |
|---|----|
| Táblázatok jegyzéke | 4 |
| Ábrajegyzék | 4 |
| Köszönetnyilvánítás | 5 |
| Bevezetés..... | 6 |
| 1. Kína és Afrika gazdasági kapcsolata a kezdetektől..... | 9 |
| 1.1 Történelmi visszatekintés | 9 |
| 1.2 A Kína-Afrika Együttműködési Fórum létrejötte és működése | 11 |
| 1.3 A kínai-afrikai kapcsolat kialakulásának okai..... | 15 |
| 1.3.1 Kína gazdasági motivációi | 15 |
| 1.3.2 Kína politikai motivációi..... | 17 |
| 1.4 Az együttműködés főbb nehézségei | 19 |
| 2. Az Afrikai országok és Kína közti infrastrukturális fejlesztések..... | 23 |
| 2.1 Az afrikai infrastruktúra az együttműködés megerősödése előtt..... | 24 |
| 2.2 Az új Selyemút kialakítása | 32 |
| 2.2.1 Egyiptom | 35 |
| 2.2.2 Kenya | 35 |
| 2.2.3 Dzsibuti | 37 |
| 2.2.4 Etiópia | 37 |
| 2.2.5 Dél-Szudán | 38 |
| 2.2.6 Tanzánia | 38 |
| 2.3 Afrikai Ipari Parkok..... | 41 |
| 2.3.1 Fenntartható infrastrukturális fejlődés | 43 |
| 3. Kína kereskedelmi vetélytársai az afrikai kontinensen | 46 |
| 4. Következtetések | 50 |
| 4.1 Az kínai beruházások következményei a Szubszaharai-Afrika országában..... | 50 |
| 4.2 A sino-afrikai együttműködés alakulása napjainkban | 52 |
| Összegzés | 55 |
| Irodalomjegyzék..... | 59 |
| Mellékletek..... | 67 |

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

| | |
|---|----|
| 1. táblázat: A kínai cégek által alkalmazott helyiek %-os megoszlása Afrikában..... | 20 |
| 2. táblázat: A kiemelt afrikai közutak minősége | 25 |
| 3. táblázat: Afrika Infrastruktúra-fejlesztési indexe (AIDI)..... | 40 |
| 4. táblázat: Az afrikai ipari parkok által létesített munkahelyek száma..... | 42 |

ÁBRAJEGYZÉK

| | |
|--|----|
| 1. ábra: Afrika Közúti Kiépítettsége | 24 |
| 2. ábra: A megújult Selyemút..... | 34 |

KÖSZÖNETNYÍLVÁNÍTÁS

Ezúton szeretnék köszönetet mondani a témavezetőmnek Dr. Majoros Pálnak, aki észrevételeivel, hasznos tanácsaival, szakértelmével, idejének részánásával és a megfelelő szakirodalmi ajánlásokkal segítette a szakdolgozatom elkészülését.

Külön szeretném megköszönni Dobos Kristófnak az útmutató javaslatait, gondolatait a témával kapcsolatban.

Hálás vagyok a családomnak nem szűnő támogatásukért és türelmükért ebben az időszakban.

Végül, de nem utolsó sorban szeretném hálásan megköszönni a Budapest Gazdasági Egyetem valamennyi dolgozójának és oktatójának azt a lelkiismeretes munkáját, amivel a hallgatók képzését és tanulását támogatják.

BEVEZETÉS

Témaválasztásom fő indoka, hogy tanulmányaim során mindig is érdeklődéssel töltött el Kína szerepe a világban, amely alatt a kontinens kultúrában, világgazdaságban betöltött szerepét és minden, egy állam működése szempontjából elengedhetetlen tényezőt értek. Érdekes kérdés számomra, hogy mely tényezők tették lehetővé Kína számára, hogy felvehesse a gazdasági harcot az Amerikai Egyesült Államokkal. E folyamatnak számos aspektusa van, melyek teljeskörű kifejtése azonban túlmutat a dolgozatomon. Így tovább szűkítettem kutatásom tárgyát, melynek eredményeként végső választásom az Afrikai országok és Kína közti szövetség hatásainak ismertetésére esett. Ez ugyan csak egyike a számos, Kínát gazdasági előnyhöz hozzásegítő tényezőnek, számomra mégis az egyik legsokrétűbb és legérdekesebb.

Dolgozatom tehát a napjainkban minden szempontból folyamatosan erősödő és nagyhatalommá váló Kína afrikai kontinensen való térnyerését és ezzel kapcsolatos motivációit tárgyalja. Jelentős eredmény, hogy mára Kína - egyre növekvő befolyásának köszönhetően - világgazdasági téren az Amerikai Egyesült Államok egyik legnagyobb konkurenciájává vált. Elmondható továbbá, hogy a kínai vezetés időben felismerte, hogy az erős gazdasági pozíció megtartásához elengedhetetlen az új földrajzi területek, piacok felé való nyitás. A folyamatos területi terjeszkedésnek köszönhetően ugyanis Kínának új potenciális lehetőségei nyílnak.

A kitűzött kutatási céljaimnak megfelelően, dolgozatom négy fő részre tagolódik. Az első fő egység, a *Kína és Afrika gazdasági kapcsolata a kezdetektől* című fejezetben és annak alfejezeteiben általánosan ismertetem a két partner közti főbb történelmi eseményeket. Kísérletet teszek továbbá kereskedelmi kapcsolatuk bemutatására a kezdetekről egészen a FOCAC¹ által hozott intézkedésekig, rámutatva annak indítékaira és esetleges előnytelen kimeneteleire.

A következő nagy, *Az Afrikai országok és Kína közti infrastrukturális fejlesztések* című fejezetben az ázsiai nagyhatalom afrikai kontinensen végrehajtott szállítmányozási, kereskedelmi, gazdasági lépéseit ismertetem részletesen; tanulmányozva azok folyamatát, finanszírozását, és végkimenetelét. A már megtörtént események elemzését és bemutatását követően a várható jövőképpel és felek közti szövetségben rejlő további lehetőségekkel

¹ Magyarul: Kína-Afrika Együttműködési Fórum

foglalkozom. Ezután a „*Kína kereskedelmi vetélytársai az afrikai kontinensen*” részletben azon országok gazdasági jelenlétét vizsgálom, akik esetlegesen megtörhetik Kína nagykiterjedésű hatalmát a fejlődő földrészen, Afrikának ezzel új szövetségeket biztosítva. A téma terjedelme és sokrétősége miatt pedig, a *Következtetések* című fejezetben törekszem a kulcsfontosságú tényezők felsorakoztatására, azokból a lehető legrealisztikusabb következtetések levonására.

Szakdolgozatom célja, átfogó képet nyújtani a két övezet, Kína és Afrika közt zajló gazdasági együttműködés eseményeiről, hatásairól. Ehhez a kutatás során a tárgykör részletes feltérképezését és az alábbi kutatási kérdések megválaszolását tűztem ki célul:

- Milyen érdekek vezérelték a Kínai Népköztársaság afrikai nyitását?
- Nevezhetjük-e a kínai intézkedéseket „modernkori gyarmatosításnak” az elszegényedett kontinensen?
- Beszélhetünk-e egyenlőtlen viszonyokról Kína és Afrika között?
- Afrika tényleg csak elszenvedője ennek a kapcsolatnak, vagy voltak számára pozitív hatásai is az együttműködésnek?
- Afrika miért Kínát választotta fő hitelezőjének?
- Képes lett volna Afrika saját erőből ekkora infrastrukturális és gazdasági fejlődés megvalósítására?
- Milyen más lehetőségei voltak/vannak Afrikának az ázsiai hatalom támogatásán kívül?

A téma szakirodalmi feldolgozottsága széleskörűnek mondható, hiszen számos cikk, szakdolgozat és kutatás tett kísérletet a Kína és Afrika közti gazdasági kapcsolat részleteinek megértésére, feltárására. A felek törekvéseivel, valamint a szövetség hatásaival kapcsolatos vélemények azonban sok esetben igen eltérőek.

A magyar szakirodalomban is több professzor, író, szakavatott személy részletesen foglalkozik a kérdéskörrel. A témáról ír Erdősi Ferenc, az *Afrika Közlekedése* című könyvében, Tarrósy István egyetemi docens és Afrika kutató az *Afro-Ázsiai Dinamikák* című dokumentációiban, valamint Dr. Engelberth István is írásaiban. Kiemelendők továbbá Kiss Judit és Biedermann Zsuzsánna 21. századi megközelítése, és Szentesi Ambrus Gábor és Fehér Helga munkái is. A megfelelő, naprakész és aktuális adatok biztosítása érdekében a magyar nyelvű források tanulmányozása mellett célszerűnek tartottam idegen nyelvű publikációk felhasználását is. Ennek megfelelően a kutatás során számos alkalommal

hivatkozom ezen külföldi kiadványokra, hiszen a témakör folyamatos alakulása, a sino-afrikai viszony napról-napra történő változása megköveteli a lehető legnaprakészebb információk figyelembevételét.

A vizsgálat során éves jelentéseket, elemzéseket és olyan adatbankok adatait használtam fel, mint a Világbank (angolul: World Bank), az AIDI (afrikai infrastruktúra-fejlesztési index), az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium, az Afrikai Fejlesztési Bank, a Kínai Export-Import Bank, a Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank, a Kínai Fejlesztési Bank és a Kínai Export és Hitelbiztosító Intézet. Szekunder forrásaim főként külföldi tanulmányokból állnak, magyar szakirodalmi alátámasztásokkal. A forrásokból nyert információk értelmezhetőségét saját szerkesztésű grafikonok és táblázatok hivatottak elősegíteni.

1. KÍNA ÉS AFRIKA GAZDASÁGI KAPCSOLATA A KEZDETEKTŐL

1.1 Történelmi visszatekintés

Kína és Afrika is jelentős történelmi múlttal rendelkezik, így nem meglepő, hogy a Sino-afrikai² együttműködés egészen a 7. századig nyúlik vissza, amikortól írásos emlékek bizonyítják a kapcsolat létrejöttét. Alexander Akin térképész szerint a kereskedelem már a Tang-dinasztia (7-9. század) uralkodása alatt megkezdődött az óceán által elválasztott két kontinens között. Ezt a szakértő azon kutatásai³ támasztják alá, melyek során bizonyításra került, hogy ebben az időszakban már szállítottak rabszolgákat Zanzibárból Ázsiába. A két fél között létrejött gazdasági kapcsolat kezdete tehát nem csak feltételezéseken alapul, további bizonyítékokként szolgálnak azok a régészeti felfedezések is, melyek során Észak-Afrikában, Egyiptom partjainál kínai porcelánra bukkantak;⁴ valamint, a 9. századra datálható kínai érmék, amelyekre Kenyában, Szomáliában és Zanzibárban leltek rá.

A kínai-afrikai kapcsolatok kialakulása szempontjából a következő lényeges pont Cseng Ho (angolul: Zheng He) nevéhez fűződik, aki a 15. században négy alkalommal indított expedíciót az afrikai kontinensre. Annak ellenére, hogy a főparancsnok által vezetett hajóutak mögötti cél ekkoriban a kínai hatalom erősítése és a zsákmányszerzés volt, a kínaiak tisztában voltak azzal is, hogy újabb nációk felfedezésével hosszú távon nagyobb kapcsolatrendszerre tehetnek szert.⁵ A tudatos diplomáciai törekvéseknek, a keleti partokat érintő expedícióknak és a hasonló történelmi múltjuknak köszönhetően a Kelet-afrikai országok (Kenya, Szomália, Tanzánia) és Kína között kereskedelmi kapcsolat alakult ki a 15. században, amit aztán a következő századokban a gazdasági együttműködést érintő stagnálás követett, egészen a 19.-20. századig, amikor is a kapcsolat ismételen felélénkült.⁶

A következő fontos korszak, amit a Sino-afrikai kapcsolatok szempontjából tárgyalni érdemes az 1950-es évektől kezdődik. Ennek legfontosabb mérföldköve a Bandungi

² A kínai-afrikai kapcsolat egyfajta megnevezése, amelyenél a „Sino” kifejezés Kínára utal.

³ Mtshali Khanya (2020): China's ignorance about its own maps created a false history of its ancient role in South Africa
Forrás: <https://qz.com/africa/1027919/chinas-ancient-south-africa-history-is-based-on-a-map-misunderstanding/>
Letöltve: 2020. április 16.

⁴ Sarathi Aksha (2015): Early Maritime Cultures in Est Africa and the Western Indian Ocean. Archaeopress Publishing Ltd, Sommertown, p. 90.

⁵ Menzies Gavin (2002): 1421-Amikor Kína felfedezte a világot. Alexandra Kiadó, Pécs p. 10-40.

⁶ Arkebe Oqubay-Justin Yifu Lin (2019): China-Africa and an Economic Transformation. Oxford University Press, New York p. 61-62.

Konferencia megrendezése volt, 1955. április 18-án Indonéziában, Bandung városában. A találkozó az afrikai és ázsiai országok (Indonézia, Mianmar, Srí Lanka, India, Pakisztán) szervezésének köszönhetően jött létre. Az eseményen 29 ország vett részt, akiknek célja a szabadságuk kivívása és a hidegháborúban való semlegességük megtartása volt. Habár az ázsiai országok többsége már eljutott a függetlenedésig, Afrika nagyobb része ekkor még mindig az európaiak által gyarmatosított területek közé tartozott, így számukra ez a konferencia jelenthette az utat a szabadsághoz. Ez volt az első olyan megmozdulás, ahol a harmadik világ országai közös erővel léptek fel az elnyomó nyugati gyarmatosító hatalmak ellen. A tanácskozások eredményeként a résztvevő országok tíz pontos nyilatkozatot állítottak össze, melyben olyan fő pontok gyakorlását követelték, mint az egyes nemzetek szuverenitása és egyenlősége, a faji megkülönböztetés megszüntetése, az érdekeik érvényre juttatása és az emberi jogok kiterjesztése. A későbbiekben a Bandungi konferencia szolgált alapul az El nem kötelezett országok mozgalma (angolul: Non-Aligned Movement)⁷ 1961-es megalakulásához.⁸

1970 végére az 50 független afrikai országból 44 lépett diplomáciai kapcsolatra Kínával, melyek kiemelkedően fontosak voltak az ázsiai ország számára. Az afrikai országok támogatásának elnyerésével ugyanis, meghatározó szavazóbázist tudtak kiépíteni maguknak az 1971-es Egyesült Nemzetek Szervezetében történő Tajvan elleni szavazáshoz. Kína törekvései sikereseknek bizonyultak, hiszen szövetségeseik oldalán sikerült visszaszerezniük korábbi pozíciójukat az Egyesült Nemzetek Szervezetében (ENSZ).⁹ Kijelenthető, hogy e sikert követő időszakban mélyült el a két fél partnersége. Az együttműködésből Kína mellett azonban az afrikai országok egy része¹⁰ is profitált, hiszen 1950 és 1970 közt nagyjából 2,5 milliárd dollár értékű anyagi támogatásra tettek szert.¹¹ A segély továbbá nemcsak pénzbeli támogatás formájában érkezett a fekete kontinensre, hanem több tízezer képzett szakember személyében is. Az egyezség résztvevői ugyanis

⁷ Rövidítve: NAM. Azon fejlődő országok összessége, amelyek nem kívántak egyik nagyhatalomhoz (Szovjetunió, Amerika) sem csatlakozni a második világháború után megkezdődő hidegháborúban. A mozgalom főként az államok szuverenitását hirdette. Nti.org (2020) Forrás: <https://www.nti.org/learn/treaties-and-regimes/non-aligned-movement-nam/> Letöltve: 2020.április 17.

⁸ Tarján M. Tamás (2020): 1955.április 18.- A badungi konferencia megnyitása. Forrás: http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1955_aprilis_18_a_bandungi_konferencia_megnyitasa/ Letöltve: 2020.április 17.

⁹ Hanauer Larry-Morris Lyle J. (2014): Chinese Egagement in Africa: Drivers, Relations, and Implications for U.S. Policy. RAND Corporation, Santa Monica p. 5-7.

¹⁰ Angola, Csád, Dél-afrikai Köztársaság, Egyenlítői-Guinea, Etiópia, Gabon, Kenya, Kongó, Mauritánia, Nigéria, Szudán, Zambia Forrás: Guo Sujian-Blanchard Jean-Marc F. (2010): Harmonious World and China's New Foreign Policy-Challenges Facing Chinese Political Development. Lexington Books, Lanham p. 154-161.

¹¹ Garth le Pere-Garth Shelton (2007): China, Africa and South Africa: South-South Co-operation in a Global Era. Institute for Global Dialogue, Pretoria, p. 56.

hamar felismerték, hogy a későbbi infrastrukturális projektek elindításához elengedhetetlen a szakképzett munkaerő importálása.

A következő jelentős változást az 1978. december 13-án bekövetkező fordulópont jelentette. A Kommunista Párt (angolul: Communist Party of China-CPC) által ekkor hozott reformok hatására ugyanis, az ország megnyitotta kapuit a nemzetközi gazdaság előtt, és ezzel egy időben saját gazdaságának átszervezésébe is belekezdett. Teng Hsziao-ping (angolul: Deng Xiaoping) vezetésével kezdetét vette a kínai szocialista piacgazdaság időszaka. Éles váltást figyelhetünk meg az egykori „teljes elzárkózás a kapitalista országok elől” és az ekkor létrejövő „nyitott, exportorientált” gazdasági eszmék között. A korszakváltó politikus világnézete szerint, a szocializmus és a piacgazdaság nem inkompatibilis, így Kína nem kényszerül rá arra, hogy a kapitalista államigazgatási berendezkedést saját gazdaságában is alkalmazza.¹² A fejlődő kontinens országaival kialakított szövetség szemszögéből nézve azonban a helyzet rosszabbra fordult, hiszen a nyugati nyitással egyidejűleg Kína érdekeltsége Afrikában egyre inkább csökkent, a Sino-Afrikai együttműködési szándék egy időre alábbhagyott.

1.2 A Kína-Afrika Együttműködési Fórum létrejötte és működése

Ahogy az az előző alfejezet végén bemutattam, a 70-es 80-as évek környékére a korábbi - mindkét fél számára pozitív eredményeket biztosító szövetség - alábbhagyott. Annak érdekében, hogy ezt a meggyengült kínai-afrikai kapcsolatot¹³ újra megerősítsék, létrehozták a Kína-Afrika Együttműködési Fórumot (FOCAC). A közösen elérni kívánt eredmény az összefogás erősítése, illetve a politikai és gazdasági együttműködés biztosítása volt. A fórumot háromévente egyszer tartják általában vagy Kínában vagy Afrikában. A következőkben részletesen elemzem az egyes miniszteri konferenciákat, valamint azok hatásait.

Összesen hét ilyen konferencia került megrendezésre 2000 és 2019 között. Az első értekezlet 2000. októberében vette kezdetét Pekingben, ahol 44 afrikai ország képviseltette magát. A napirendre kerülő politikai és gazdasági kérdések megvitatása mellett fontos oktatással kapcsolatos kezdeményezések is helyet kaptak ezen a megbeszélésen. Többek között Kína lehetőséget biztosított a partnerei számára ösztöndíj szerzésére, valamint az

¹² Vogel F. Ezra (2018): Teng Hsziao-ping és Kína megreformálása. Antall József Tudásközpont, Budapest p. 260-262.

¹³ Algéria, Tanzánia, Togo, Zambia, valamint 40 további afrikai ország képviseltette magát a Konferencián. Focac.org (2020) Forrás: https://www.focac.org/eng/ljhy_1/dvjbjzjhy_1/CI12009/t157577.htm Letöltve: 2020.április 18

ázsiai kontinensen való továbbtanulásra, illetve vállalta azt is, hogy igény esetén oktatókat küld a szövetséges afrikai országba

A tárgyalások kimenetele igen kedvező volt a FOCAC kiemelt tagjainak (Algéria, Benin, Bissau-Guinea, Botswana, Burundi, Dzsibuti, Egyenlítői-Guinea, Gabon, Kamerun, Kongó, Kongói Demokratikus Köztársaság, Madagaszkár, Mali, Marokkó, Mauritánia, Mauritius, Mozambik, Namíbia, Niger, Ruanda, Uganda, Seychelle-szigetek, Sierra Leone, Szudán, Tanzánia, Togo, Tunézia, Zambia, Zimbabwe, Zöld-foki Köztársaság)¹⁴, megalakult a Kína-Afrika Egyesített Üzleti Tanács (angolul: China-Africa Joint Business Council) és a Kína-Afrika Termék Bemutató Központ (angolul: China-Africa Products Exhibition Centre) a bilaterális¹⁵ kereskedelem elősegítésének céljából. Az egyezményben megállapodtak, abban, hogy Kína előnyben részesíti az Afrikából importált termékeket, orvosi csapatokat küld és ösztönözi a kínai vállalatokat a kontinensen való befektetésre, mindemellett 10 milliárd jüan-t (Kína hivatalos pénzegysége), ami körülbelül 1.4 milliárd dollárnak felel meg ajánlottak fel a fejlődő országok adósságainak rendezésére.

A második konferencia 2003. december 15-16-ig tartott Etiópia fővárosában, Addis Ababában. A tanácskozás tárgyaként a pragmatikus és cselekvés orientált együttműködést jelölték meg, melynek részeként Ven Csia-pao (angolul: Wen Jiabao) - a Kínai Népköztársaság hatodik miniszterelnöke – terjesztette elő négyponos javaslatát. A kezdeményezés fókuszában a hagyományörző sino-afrikai kapcsolatok előlendítése, globalizációs kérdések és a nemzetközi kapcsolatok demokratizálása állt. Megnyitották piacaikat a legkevésbé fejlett országok előtt, az onnan érkező meghatározott árucikkekre pedig elengedték a vámilleték fizetését. Kiterjesztették a turisztikai együttműködést, valamint Pekingben az első Ifjúsági Fesztivál (angolul: Youth Festival) is megrendezésre került a két fél jóvoltából 2004 augusztusában.

A harmadik miniszteri konferencia tagjai 2006.november 3.-ától kezdődően két napig tárgyaltak Pekingben, ahol Kína akkori elnöke Hu Csing-tao (angolul: Hu Jintao) is megjelent 35 afrikai ország képviselőivel karöltve. Hu Csing-tao felszólalásában kihangsúlyozta, hogy itt az ideje a Kína-Afrika együttműködést egy megújult stratégiai összefogássá alakítani. Ennek megvalósításához, a kínai politikus egy nyolc pontból álló intézkedéssorozatot javasolt.

¹⁴ Shelton Garth-Paruk Farhana (2008): The Forum on China-Africa cooperation-A strategic opportunity. In: Institute for Security Studies Monographs. Pretoria, Institute for Security Studies 156. szám p. 78-81

¹⁵ Bilaterális kereskedelem: Két fél között zajló, avagy kétoldali kereskedelem

A tárgyalások eredményeként 2009-ig 5 gazdasági és kereskedelmi zónát hoztak létre Afrikában. Emellett megduplázták az eddig nyújtott segélyek mértékét, és összesen körülbelül 5 milliárd dollárnyi kedvezményes hitelt biztosítottak a fejlődő országok számára. Egy év előkészület és tervezés után 2007-ben megkezdte működését a Kína-Afrika Fejlesztési Alap (angolul: China-Africa Development Fund) is, mely a kínai cégek afrikai befektetéseinek ösztönzésére szolgált. Ennek eredményeként számos kínai társaság kezdett vállalkozásba ebben az időszakban, közel 2 milliárd dollár értékű beruházással.¹⁶ Kína elengedte továbbá 33 HIPC és LDC¹⁷ országnak a 2005 végén lejáró 1.3 milliárd dollár értékű tartozásait, valamint felemelte az exportált áruk számát is.¹⁸

A tárgyalások során a gazdasági egyezségeken túl egészségügyi kérdésekre is kitértek, melynek hatására 30 kórházat építettek Afrikában kínai hozzájárulással. A kórházak mellett jelentős mennyiségű malária elenni gyógyszert is szállítottak a fejlődő országokba, melyek komoly segítséget nyújtottak a malária elleni védekezésben (A globális malária esetek 92 százaléka a WHO szerint az Afrikai régiókban van jelen)¹⁹.

Az ezt követő konzultációra 2009 novemberében az Egyiptomban Sharm el Sheikh-ben került sor. Ven csia-pao kínai kormányfő, illetve Hoszni Mubarak (angolul: Hosni Mubarak) egyiptomi elnök is képviseltette magát az értekezleten. Az új intézkedések között olyan aktuális, a világot nagy mértékben foglalkoztató kérdéskörök is helyet kaptak, mint a klímavédelem. Az együttműködés keretein belül 100 szolár energia, biogáz projektet indítottak a kevésbé fejlett kontinensen. Ahhoz, hogy a fekete kontinens tartani tudja a lépést a globális elvárásokkal szemben, elengedhetetlen volt a technológiai és tudományos fejlesztési programok bevezetése. Ennek eredményeképpen több kínai-afrikai tudóscsoportot hoztak létre új kutatások, kísérletek elvégzése reményében.

Ismételten elengedték a Nagy mértékben eladósodott szegény országok (HIPC) által felhalmozott adósságokat, amik 2009 végén jártak le. Támogatva a földművelést, az agrár technológia demonstrációs központok számát 20-ra emelték, valamint 50 mezőgazdasági technológiával foglalkozó csapatot küldtek az afrikai földművelők továbbképzésének

¹⁶ Geeraerts Gustaaf.: Perspectives for a European Security Strategy Towards Asia: Views from Asia, Europe and the US. Brussels, Vubpress, 2011. pp. 97.

¹⁷ HIPC (Heavily Indebted Poor Country): Nagymértékben eladósodott országok, LDC (Least Developed Countries): Legkevésbé fejlett országok

¹⁸ Wang Jian-Ye (2007): What Drives China's Growing Role in Africa? IMF Working Paper 2211. szám p. 9.

¹⁹ Afro.who.int (2020) Forrás: <https://www.afro.who.int/health-topics/malaria> Letöltve: 2020.április 18.

céljából. Ezzel a segítséggel Afrika lehetőséget kapott, arra, hogy megerősítse az élelmezésbiztonsági intézkedéseit.

A korábbi tárgyalásokhoz hasonlóan a malária elleni harc ezen az eseményen is jelentős szerephez jutott. A résztvevők 60 kórház építéséről – ebből 30 létesítmény a betegség megelőzésére és orvoslására szolgált – állapodtak meg. Továbbá előmozdították az emberi erőforrások fejlesztését, melynek keretében 50 kínai-afrikai testvériskolát alapítottak, 1500 iskolaigazgató, tanító előzetes felkészítésével. Ennek köszönhetően az afrikai országok megtették az első lépéseket egy magasabb fokú oktatási és képzési rendszer megteremtésére.

2012. július 19-től 20-ig rendezték meg az ötödik fórumot a már az előzőekben is sokszor említett konferencia helyszínen: Pekingben, amelyen a külügyminiszterek, a kínai gazdasági együttműködésért felelős miniszterek, 50 afrikai ország és az afrikai bizottság elnöke is megjelent. A fejlődő afrikai országok és Kína egy újabb 6 pontot tartalmazó javaslatot terjesztett elő, mely egymás kölcsönös támogatásán alapul, olyan kérdésekben, mint például szuverenitás, területi integritás, politikai egyenlőség, kölcsönös bizalom és a kormányzati tapasztalatok megosztása.

A nemzetek közti viszony előmozdítása érdekében fontos témaként szerepelt a szegénység visszaszorítása, valamint a fenntartható fejlődési modell megvalósítása a fekete kontinens országaiban. Előtérbe kerültek az infrastrukturális konstrukciók, befektetések és a kereskedelmi könnyítések területén belüli összetartás is, melynek köszönhetően az afrikai országok versenyképessége növekedésnek indulhatott.²⁰

2012-t követően további két gyűlés került megrendezésre napjainkig. Ezen tárgyalások legfőbb célkitűzése a Kína-Afrika konföderáció további erősítése, valamint a közös jövő megalapozása volt. A felszólalások során szó esett az AU Agenda 2063²¹ által alkotott elhatározásokról, az elmúlt évek megbeszélésein felvetődő közös érdekekről, az élővilág megmentéséről, terrorizmusról, az Egy Övezet Egy Út (One Belt One Road – az új Selyemút) kezdeményezésről, valamint a Dél-afrikai Köztársaság által megrendezett tizedik BRICS²² csúcstalálkozóáról is.

²⁰ Jonker Kobus-Robinson Bryan (2018): China's Impact on the African Renaissance-The Baobab Grows. Springer, Berlin p. 16.

²¹ Az Afrikai Unió 2063 Program célja, hogy segítse az afrikai országokat a fenntartható gazdasági fejlődésben, valamint, hogy 2063-ra az egész kontinens egy erős, elismert gazdasági, politikai szereplővé váljon. Au.int (2020)
Forrás: <https://au.int/en/agenda2063/overview> Letöltve: 2020.április 19.

²² Kína, India, Oroszország, Dél-afrikai Köztársaság és Brazília gazdasági együttműködése

Jelen állás szerint 2020-ban a FOCAC afrikai részről 53²³ tagországot számlál (Algéria, Angola, Benin, Bissau-Guinea, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Comore-szigetek, Csád, Dél-afrikai Köztársaság, Dél-Szudán, Dzsibuti, Egyiptom, Egyenlítői-Guinea, Elefántcsontpart, Eritrea, Etiópia, Gabon, Gambia, Ghána, Guinea, Kamerun, Kenya, Kongó, Kongói Demokratikus Köztársaság, Közép-afrikai Köztársaság, Lesotho, Libéria, Líbia, Madagaszkár, Malawi, Mali, Marokkó, Mauritánia, Mauritius, Mozambik, Namíbia, Niger, Nigéria, Ruanda, São Tomé és Príncipe, Seychelle-szigetek, Sierra Leone, Szegengál, Szomália, Szudán, Tanzánia, Togo, Tunézia, Uganda, Zambia, Zimbabwe, Zöld-foki), valamint az Afrikai Unió Bizottságával (AUC)²⁴ is együttműködik. Egyedül Tajvan utolsó megmaradt afrikai szövetségese²⁵ Szváziföld nem csatlakozott a Kína-Afrika Együttműködési Fórumhoz, hiszen a csatlakozás feltétele Tajvan szuverenitásának megtagadása lett volna, amivel Szváziföld nem értett egyet.²⁶

A fejezetben bemutatott intézkedések figyelembe vételével kijelenthető, hogy az elmúlt évtizedekben a sino-afrikai szövetségből az afrikai országok többsége számos területen – mezőgazdaság, egészségügy, oktatás – profitált. Várhatóan a partnerek közötti összefogás a későbbiekben sem fog szünetelni, hiszen a legközelebbi fórum 2021-re már kitűzésre is került. Összességében a FOCAC-ra egy fejlesztés támogatási mechanizmusként tekinthetünk, mely segítséget nyújt a nemzetközi kooperáció formálásában, a korrupció elleni küzdelemben, a béke és a biztonság megtartásában, az oktatásban, a környezetvédelemben, a tudományos és technológiai vívmányok feltalálásában, a szegénység visszaszorításában, az egészségügyben, a kereskedelemben, a mezőgazdaságban és nem utolsósorban a dolgozatom szempontjából legfontosabb területen, az infrastruktúra fejlesztésben.

1.3 A kínai-afrikai kapcsolat kialakulásának okai

1.3.1 Kína gazdasági motivációi

Az előző fejezet bemutatta, hogy milyen kedvezményeket biztosított partnerei számára Kína az elmúlt évtizedekben. Jogosan merülhet fel tehát a kérdés, hogy vajon ez a

²³ Köztársaság Focac.org (2020) Forrás: https://www.focac.org/eng/ltjj_3/ltffcy/ Letöltve: 2020.április 20.

²⁴ Angolul: The African Union Commission

²⁵ 2018-ban az utolsó gyűlés során Tajvan legkitartóbb szövetségesei is csatlakoztak a FOCAC-hoz. (Burkina Faso, Gambia, São Tomé és Príncipe)

²⁶ Song Liang-Garnaut Ross-Fang Cai-Johnston Lauren (2015): China's Domestic Transformation in a Global Context. ANU Press, Canberra p. 386-387.

nagyszabású közreműködés miért érte meg az ázsiai országnak, illetve, hogy miért éppen Afrikát választották a támogatások helyszínéül?

Ezen kérdések megválaszolásához kutatásomat Engelberth István a *Kínai-Afrikai kapcsolatok a világgazdasági átrendeződés tükrében* című írásának megismerésével kezdtem. A szerző művében megemlíti, hogy a kínai „(...) vezetésnek szembesülnie kellett, azzal, hogy a fejlődési pálya fenntartása érdekében be kell lépnie a „globális sakkjátszmákba. (...) A nagy mennyiségű kínai áruk elhelyezése-amit a külföldi tőke megjelenés erősen ösztönöz-, a nyersanyagszükséglet biztosítása, a jelentős számú népesség élelmiszerrel történő ellátása mind arra ösztönözte Pekinget, hogy aktívabban nyisson a világ felé.”²⁷ Ennek a felismerésnek hatására, a világ legnagyobb populációjával rendelkező állama megkezdte globális gazdasági stratégiáját 1979-ben²⁸, melynek fókuszában az energiaforrásokhoz való hozzájutás volt. Erre talán nem is találhattak volna megfelelőbb régiót az afrikai kontinensnél, hiszen a Szubszaharai Afrika ezen a téren kiemelkedő természeti adottságokkal rendelkezik.

Az említett energiaforrások közül talán a legfontosabb az olaj volt Kína számára, melyet alátámaszt az a tény, miszerint 2013-ra importjának 24 százalékát az olaj behozatal tette ki.²⁹ Nem ez volt azonban az egyetlen erőforrás, melyre Kína szemet vetett. Afrika - az Atlanti-óceán és Indiai-óceán által határolt elszegényedett földrész - ugyanis, számos kőszénlelőhellyel rendelkezett, ami mai napig világszerte a legszélesebb körben használt energiahordozó.³⁰ Ezen kívül elmondható, hogy jelentős réz, földgáz és vasérc állománnyal is rendelkezik. Nagy valószínűséggel további motivációként szolgált Kína számára az Afrikában rendelkezésre álló természeti erőforrásokhoz való hozzáférés alacsony költsége is.³¹

Kína az optimális nyersanyag beszerzésen túl, az afrikai régió nagy részét potenciális export partnernek is tekintette, így a 20. században meg is kezdte a fejlődő országok saját késztermékeivel való elárasztását. „A kínai behozatal a legmagasabb arányú többek között Kenyában, Tanzániában, Mauritániában, illetve a Guineai-öböl menti országokban,

²⁷ Dr. Engelberth István (2010): Kínai-afrikai kapcsolatok a világgazdasági átrendeződés tükrében. Afrika Tanulmányok 1. szám p. 7.

²⁸ Lóhn Anita (1999): A gazdasági reformok hatása Kína regionális fejlődésére. In: Földrajzi Értesítő. 48.szám p. 199-203. Forrás: http://www.mtafki.hu/konyvtar/kiadv/FE1999/FE19991-2_199-215.pdf Letöltve: 2020.április 20.

²⁹ Wang Tao, Kwok Donna (2014): China Export Exposure Chartbook. UBS, Zürich p. 8.

³⁰ Statssa.gov.za (2020) Forrás: <http://www.statssa.gov.za/?p=4341> Letöltve: 2020.április 20

³¹ Erdeiné Késmárki-Gally Szilvia (2015): Kína az afrikai kontinensen? Multidiszciplináris kihívások, sokszínű válaszok, 1. szám p. 15-16.

*Ghánától Kamerunig.*³² Az említett országok azonban sok esetben nem végfelhasználói, hanem egyfajta közvetítői szerepet töltek be Kína és az Amerikai Egyesült Államok között. Segítségükkel az ázsiai állam számára lehetőség nyílt saját árukat exportálni az USA-ba többletköltségek nélkül. A Kína és Amerika, a két nagyhatalom közt 2018-ban megkezdődő kereskedelmi háború miatt erre másként csak nagyon magas díjszabások mellett lett volna lehetőség.

1.3.2 Kína politikai motivációi

A gazdasági motivációs tényezők ismertetése után, jelen fejezet az ázsiai nagyhatalom legfontosabb politikai indítékainak áttekintésére hivatott. Ezen motivációk négy fő csoportba sorolhatók³³:

1. Az „egy Kína” elv³⁴ hirdetése és érvényesítése
2. Saját nemzetközi arculatának támogatása
3. Szembeszállás a nemzetközi normákkal
4. Gazdasági partnerek stabilitásának támogatása

Az 1., illetve 3. indíték megvalósításában jelentett segítséget az a tény, hogy az Egyesült Nemzetek Szervezetének biztonsági tanácsában Afrika szavazati joggal rendelkezett.³⁵ Ez elsősorban azért volt fontos, mert Kína tisztában volt azzal, hogy amennyiben maga mellé tudja állítani az említett országokat, képes lehet olyan méretű szavazóbázis kialakítására, mely lehetőséget biztosít majd számára, hogy visszaszerezze helyét az ENSZ-ben Tajvannal szemben a Közgyűlési szavazások során.

Egyértelmű volt azonban az ázsiai ország vezetői számára, hogy egy hosszú távú hatékony szövetség kialakítása megvalósíthatatlan a partnerországok stabilitásának támogatása nélkül. Ennek első lépéseként Kína hozzájárult a biztonság megszervezésének az afrikai régiókban. Globálisan ugyanis ekkorra már szinte mindenki tisztában volt azzal, hogy Afrika nem a legbiztonságosabb kontinens a Földön, melyben szerepe volt a hatalmas

³² Trademagazin.hu (2020) Kína Afrikában terjeszkedik. Forrás: <https://trademagazin.hu/hu/kina-afrikaban-terjeszkedik/> Letöltve: 2020.április 21.

³³ Investopedia.com (2020): The 3 Reasons Why Chinese Invest in Africa. Forrás: <https://www.investopedia.com/articles/active-trading/081315/3-reasons-why-chinese-invest-africa.asp> Letöltve: 2020.április 21., Mbaidjol Kabra Ngonlardje (2018): African Countries and the Global Scramble for China. BRILL, Leiden, p. 69.

³⁴ Az “egy Kína” elv kijelenti, hogy Kína törvényes autonóm képviselője egyedül a Kínai Népköztársaság és senki más. E szerint Kína nem ismeri el Tajvan szuverenitását.

³⁵ Savona Paolo-Freytag Andreas-Sally Razeen-Kirton J. John (2011): Securing the Global Economy: G8 Global Governance for a Post-Crisis World. Ashgate Publishing, Farnham p. 97-111.

szegénységnek, fejletlenségnek és elmaradottságnak. Ahhoz azonban, hogy a kínai befektetők nyugodt szívvel fektethessenek be, és vállalatokat hozhassanak létre az említett régióban, elengedhetetlen volt a biztonsági alapok biztosítása.

A Kína Ereje Afrikában: Az Új Globális Rend (angolul: China's Power in Africa: A New Global Order) című könyvből idézve „*A kezdeményezés óvatos és jól megfontolt diplomáciai lépéseket igényel annak érdekében, hogy a számos nemzetközi kapcsolatot és interakciót megfontolt megtervezésével maximális eredményességet érjen el. Várhatóan azonban a továbbiakban is megpróbáltató lesz elérni, hogy ez a kezdeményezés működjön, hiszen olyan emberek összességét öleli körül, akiknek más a kultúrájuk, vallási hátterük, illetve nem beszélnek ugyanazt a nyelvet és a politika, gazdasági rendszerük is különbözik.*”³⁶

Ennek megfelelően 2017. július 11-én hivatalosan megnyitottak egy katonai bázist Dzsibutiban³⁷, melynek célja kalózkodás elleni fellépés, a békefenntartás és a humanitárius missziók támogatása volt. Ezen logisztikai központ területi elhelyezése során nem véletlenül esett a választás erre az országra, elvégre az Afrika szarvának³⁸ is nevezett régió már ekkoriban is erősen befolyásolt volt a modernkori kalózkodás és fegyveres rablások által. A helyzet súlyosságát alátámasztja az a tény is, hogy 2017-re az OBP³⁹(Óceánok a kalózkodáson túl) összesen 54 incidenst jegyzett fel az Indiai-óceán nyugati részén. Emellett, 2017-ben megduplázódott azon tengerészek száma, akiket rablótámadás vagy kalóztámadás ért, 2016-ban ez a szám 545 volt, míg 2017-ben 1102. A kínai-afrikai kapcsolat azonban más régiókban sem zajlott zökkenőmentesen. Atrocitások érték kínai állampolgárokat többek között a 2012-es kínai dolgozók egyiptomi és szudáni elrablása és a 2011-es líbiai kimenekítése esetében. A Muammar al-Kaddáfi⁴⁰ (angolul: Muammer Gaddafi) elleni véres lázadás következtében Kína azt látta legjobbnak, ha minél előbb polgárai segítségére siet, azonban a 2011-es év történései, nem hatottak újdonságként, hiszen ugyanebben az évben Kína a Líbiai belviszályok miatt már 35860 állampolgárát evakuálta a területről.⁴¹ Ezt követően a 2012-es év is eseménydúsnak bizonyult, hiszen Egyiptomban ismételtén kínai munkásokat raboltak el. A beduin törzs célja ezzel az volt,

³⁶ Abegunrin Olayiwola-Manyeruke (2019): China's Power in Africa: A New Global Order. Palgrave Macmillan, London p. 200.o

³⁷ Tao Zhang (2020): PLA establishes base in Horn of Africa. Forrás: http://eng.chinamil.com.cn/view/2017-07/12/content_7672754.htm Letöltve: 2020.április 21.

³⁸ Afrika szarva: Etiópia, Szomália, Eritrea, Dzsibuti tartozik ide, Északkelet Afrika. Elnevezése a terület alakjából ered.

³⁹ Angolul: Oceans Beyond Piracy

⁴⁰ Líbia diktátora 1942-2011-ig Forrás: biography.com (2020): Muammer al-Qaddafi. Forrás: <https://www.biography.com/political-figure/muammar-al-qaddafi> Letöltve: 2020.április 21.

⁴¹ Bbc.com (2020): Hundreds of Chinese workers are evacuated from Libya. Forrás: <https://www.bbc.com/news/world-africa-28684555> Letöltve: 2020.április 21.

hogy felkeltse az egyiptomi vezetés figyelmét és a tárgyalások során kiszabadítsa rokonait, akik bombatámadás miatt börtönbe kerültek.⁴² A szudáni ügy azonban már nem volt olyan egyszerűen elsimítható, hiszen a 29 elrabolt kínai építőmunkásból 1 életét veszítette.⁴³

A fent említett események fényében érthető tehát, hogy Kína miért döntött katonai jelenlétének afrikai kontinensre történő kihelyezéséről. A biztonság megteremtésével egy erős, hosszú távú szövetség kialakítását kívánták létrehozni, mellyel a gazdasági motivációkon túl, Kína nemzetközi arculatának javítását, valamint az ENSZ tanácsban lévő szavazóbázisának bővítését is elősegítették.

1.4 Az együttműködés főbb nehézségei

Az előzőekben ismertetett információk alapján belátható, hogy a Kína részéről érkező folyamatos segélynyújtás már olyan mértéket öltött, amit a gazdaságilag elmaradott fekete-afrikai országok képtelenek lennének visszatéríteni. Ezt támasztja alá Denise Kodhe, az IDEA⁴⁴(Afrikai Fejlesztési és Vezetési Intézet) vezetőtestületi tagjának interjúja is, melyben azt állítja, hogy a kínaiak a megmentő szerepében tetszelegnek, az alábbi taktikát alkalmazva: „Az afrikai kormányokat nagy összegű hitelekkel kenyerelik le, hogy a kínaiak megkapják azt, amit akarnak. Ezek a kölcsönök több millió kenyai shillingre rúgnak, és mi, kenyaiak aggódom figyeljük, hogy mikor tudjuk visszafizetni ezeket az összegeket, és ha ez nem sikerül, akkor mi történik velünk.”⁴⁵ Ezen nyilatkozatból következtetve megállapítható, hogy az afrikaiak is tisztában vannak a segítségnyújtó országgal való együttműködésben rejlő kockázatokkal, veszélyekkel.

Kiemelendő továbbá a nemzetközi visszhang, melyben az európai országok számos kritikát megfogalmaztak már az ázsiai ország lehetséges hátsó szándékaival kapcsolatban. Az afrikai kontinens érdekeit előtérbe helyező szakértők szerint a Kínai Népköztársaság csak kizsigereli a fejletlen kontinenst. Sokat vitatott kérdés továbbá az afrikai dolgozók foglalkoztatásának módja, annak etikai háttere. Észrevételeik szerint ugyanis, az afrikai munkások hátrányos megkülönböztetésben részesülnek a kontinensre importált kínai munkavállalókkal szemben. Ezen aggodalom jogos mivoltának eldöntésében a McKinsey menedzsment tanácsadó cég (angolul: McKinsey and Company) felmérése lehet

⁴² Bbc.com (2020): Kidnapped Chinese workers freed in Egypt Sinai region. Forrás: <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-16828127> Letöltve: 2020.április 21.

⁴⁴ Angolul: Institute for Development and Leadership

⁴⁵ Denise A. O. Kodhe interjú. Idézi: Tarrósy István (2019): A kínai “Övezet és Út Kezdeményezés” és Kelet-Afrika: geopolitikai tényérés, infrastruktúra, függőség. Területi Statisztika 6. szám p. 680.

segítségünkre. A vizsgálatot folytató kutatóknak ugyanis 1000 kínai cég megkérdezésével sikerült átfogó képet kialakítaniuk a témáról. A kutatások eredménye alapján kijelenthetjük, hogy a kínai vállalatok nagymértékben törekszenek helyi beosztottak képzésére és alkalmazására. A két etnikum foglalkoztatottságának aránya ugyan szektoronként eltérő, de az alkalmazotti tevékenységek területén elmondható, hogy az afrikai munkavállalók aránya mindenhol eléri a minimum 81 százalékot.

A kínai cégek által alkalmazott helyiek %-os megoszlása Afrikában

1. táblázat

mértékegység: százalék (%)

| | Helyiek felvétele vezetői pozíciók betöltésére (%) | Helyiek felvétele alkalmazott pozíciók betöltésére (%) |
|----------------------|--|--|
| Állami tulajdonú cég | 35 | 81 |
| Privát cég | 47 | 92 |
| Ingatlanszektor | 33 | 85 |
| Gyártási szektor | 54 | 95 |
| Szolgáltatói szektor | 49 | 85 |
| Kereskedelmi szektor | 34 | 82 |
| <i>Átlag</i> | 44 | 89 |

Forrás: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/the-closest-look-yet-at-chinese-economic-engagement-in-africa>

Az (1. összehasonlító táblázatból) azonban az is kiderül, hogy a kínai társaságok nagyobb mértékben alkalmazzák alárendelt pozíciókban az afrikai munkavállalókat. Ezzel szemben a menedzseri, vezetői szerepek betöltését 56 százalékban inkább kínai szakemberekre bízzák.⁴⁶ Számos cég próbálja továbbá a költségek csökkentése érdekében a munkásainak ellátására szánt kiadásokat (étkeztetést, szállítást és egészségügyi ellátást) a lehető legnagyobb mértékben minimalizálni.⁴⁷ Ezen tények alapján tehát megállapítható, hogy a kínai vállalatok nem minden esetben járnak el erkölcsösen a munkaerőpiacon.

⁴⁶Yuan Irene Sun-Jayaram Kartik-Kassiri Omid (2020): Dance of the Lions and Dragons: How are Africa and China Engaging, and how Will the Partnership Evolve? Forrás: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/the-closest-look-yet-at-chinese-economic-engagement-in-africa> Letöltve: 2020.április 22.

⁴⁷Xiaoyang Tang (2016): Does Chinese Employment Benefit Africans? Investigating Chinese Enterprises and their Operations in Africa. African Studies Quarterly 3. szám p. 114.

A munkaerőpiacon túl azonban számos más területen is érezhetők érdekellentétek az ázsiai és afrikai felek között. Ezek közül talán a legjelentősebb konfliktusokat a környezetvédelmet érintő kérdések okozzák. Ahogyan azt számos forrás alátámasztja⁴⁸, Kína erőteljes gazdasági fejlődésének negatív mellékhatásaként, a világ légszennyezettség által leginkább terhelt területévé vált. Ennek kiváltó okai elsősorban a magas népességszámmal járó hatalmas energiafelhasználás, valamint a kínai szénipar fellendülése volt. Nem meglepő tehát, hogy Kína lehetőségként tekintett az afrikai régióra a magas szennyezettséggel bíró iparágainak áthelyezéséhez. Ezen iparágak közé tartozik az acél-, az üveg-, és a bőrgyártás, amely cikkek előállításánál során jelentős mennyiségű káros gáz jut a légkörbe. Azonban, ha Japán és a „kistigrisek” (Dél-Korea, Hong-Kong, Szingapúr, Tajvan) példáját vesszük alapul ez akár hihetetlen gyorsaságú fejlődéshez is vezethet az újonnan iparosodott országokban.⁴⁹

Kína FDI⁵⁰ beruházásaival nagymértékű környezetkárosodást idézett elő a Szubszaharai Afrikában (SSA).⁵¹ Egy stanfordi tanulmány szerint az afrikai régióban minden ötödik csecsemő halálából egyet a rossz levegőminőség okoz. Az emberek életkörülményeinek megváltoztatásán túl azonban egyéb káros környezeti hatásai is voltak Kína térnyerésének. Ez Gambiában például egészen odáig vezetett, hogy a helyi halászfalu lakói egységesen tüntetésekre kezdtek – az őket fenyegető környezetszennyezés és a túlhalászás miatt – a külföldi beruházókkal szemben.⁵² Emellett több ázsiai cég is illegális fakitermelés gyanújába keveredett a Kongói Demokratikus Köztársaságban (DRC), megsértve annak erdővédelmi szabályzatát.⁵³ Az illegális erdőirtás következtében Ghána elveszített esőerdőinek mértéke 2017-ről 2018-ra 60 százalékkal Elefántcsontpartban pedig 26 százalékkal emelkedett. Amennyiben a környezeti terhelés és pusztítás hasonló ütemben

⁴⁸ Zheng Haitao-Huai Wenxin-Huang Lele (2015): Relationship between pollution and economic growth in china: Empirical evidence from 111 cities. Journal of Urban and Environmental Engineering 1. szám p. 23-30., Ye Mason F. (2020): Causes and Consequences of Air Pollution in Beijing, China Forrás: <https://ohiostate.pressbooks.pub/sciencebites/chapter/causes-and-consequences-of-air-pollution-in-beijing-china/> Letöltve: 2020. április 24.

⁴⁹ Nkp.hu (2020): A világgazdaság ázsiai szereplői Forrás: https://www.nkp.hu/tankonyv/foldrajz_7/lecke_06_007 Letöltve: 2020. április 22.

⁵⁰ FDI: Közvetlen külföldi tőkeberuházás

⁵¹ Marsh Jessica (2015): Supplying the World's Factory: Environmental Impacts of Chinese Resource Extraction in Africa. Tulane Environmental Law Journal 2. szám p. 42-45

⁵² Fcwc-fish.org (2020): Gambia: China's overfishing of Africa – The lure and the lies Forrás: <https://fcwc-fish.org/other-news/gambia-china-s-overfishing-of-africa-the-lure-and-the-lies> Letöltve: 2020. április 22.

⁵³ Rainforestfoundation.org (2020): Donors called on to address breakdown in forest governance in DR Congo as Chinese company accused of widespread illegal logging. Forrás: <https://www.rainforestfoundationuk.org/global-donors-called-to-address-forest-governance-breakdown-in-dr-congo-as-chinese-company-accused-of-widespread-illegal-logging> Letöltve: 2020. április 22.

zajlik majd a jövőben is, a kontinens színéről néhány évtizeden belül eltűnhetnek a trópusi dzsungelek.⁵⁴

Fontos megjegyezni azonban, hogy a munkanélküliségben és szegénységben szenvedő Afrika számára az említett gyárak megépítése pozitív hatással is járt, hiszen új munkahelyeket teremtett. Jelen fejezetet összegezve kijelenthető, hogy Kína és az afrikai régió között kialakult szövetség a pozitívumok mellett negatív hatásokkal is járt a szövetségesek számára. Elgondolkodtató tehát, hogy összességében megérte-e Afrika országainak ez az áldozathozatal, erre azonban teljesen egyértelmű választ csak a jövő eseményei adhatnak.

⁵⁴ Weforum.org (2020): Ghana is losing its rainforest faster than any other country in the world. Forrás: <https://www.weforum.org/agenda/2019/05/ghana-is-losing-its-rainforest-faster-than-any-other-country-in-the-world/>
Letöltve: 2020.április 22.

2. AZ AFRIKAI ORSZÁGOK ÉS KÍNA KÖZTI INFRASTRUKTURÁLIS FEJLESZTÉSEK

Miután az előző fejezetekben részletesen ismertettem a Kína és a fekete-afrikai országok közötti kapcsolat főbb történeti eseményeit, valamint szövetségük létrejöttének fontosabb motivációit, jelen fejezetben a partnerek között létrejövő jelentős infrastrukturális fejlesztéseket tekintem át. Az események alakulásának megértéséhez, először célszerű pontosan meghatározni az infrastruktúra fogalmát.

Számos definícióval találkozhatunk az infrastruktúra fogalmával kapcsolatban, tisztázásában számomra legtöbbit mégis a VÁTI Kht. részletes leírása segített. *„Az infrastruktúra feladata, hogy alapvetően biztosítsa egy adott ország gazdaságának normális működését, vagyis a termelést, fogyasztást és az elosztás folyamatát a gazdaság mindenkori fejlettségének megfelelő szellemi és technikai színvonalon. Nélkülözhetetlen szerepet tölt be a bővített újratermelés biztosításában, valamint a lakosság életkörülményeinek javításában, a területi különbségek csökkentésében. A termelésnek és a fogyasztásnak nincs külön infrastruktúrája, az infrastruktúra egyszerre szolgálja mindkettőt közvetlenül, vagy közvetve, de elválaszthatatlanul.”*⁵⁵ Az infrastrukturális fejlesztések fogalma tehát igen tág. Ide sorolhatjuk többek között a vasutak, repülőterek, kikötők, autópályák, ipartelepek építését, de akár a mezőgazdasági fejlesztéseket, valamint a rádiós, televíziós, telefonos és az ivóvíz hálózatok korszerűsítésére tett lépéseket is.

Elmondható, hogy infrastruktúra tekintetében Afrika, az elszegényedett kontinens visszamaradott. A kínai vezetőség azonban már a kezdeti időszakban felismerte, hogy az afrikai régióban temérdek olyan kiaknázatlan lehetőség rejlik, melyekből egy jelentősebb infrastrukturális fejlesztési projekt megvalósítása után sokat profitálhatnak. Az úthálózatok kiépítésével, kibővítésével, az elektromos energiahálózat fejlesztésével megnyílhat az út az iparosodás, a mezőgazdasági versenyképesség elérése felé. Mindez pedig elősegíthetné a kontinens előre lépését és lefektethetné a virágzó Afrika alapkövét. Kínának komoly érdekeltsége volt tehát az afrikai régió infrastrukturális fejlesztésében, hiszen annak megvalósítása egy előnyös gazdasági együttműködést eredményezhetett számukra. A

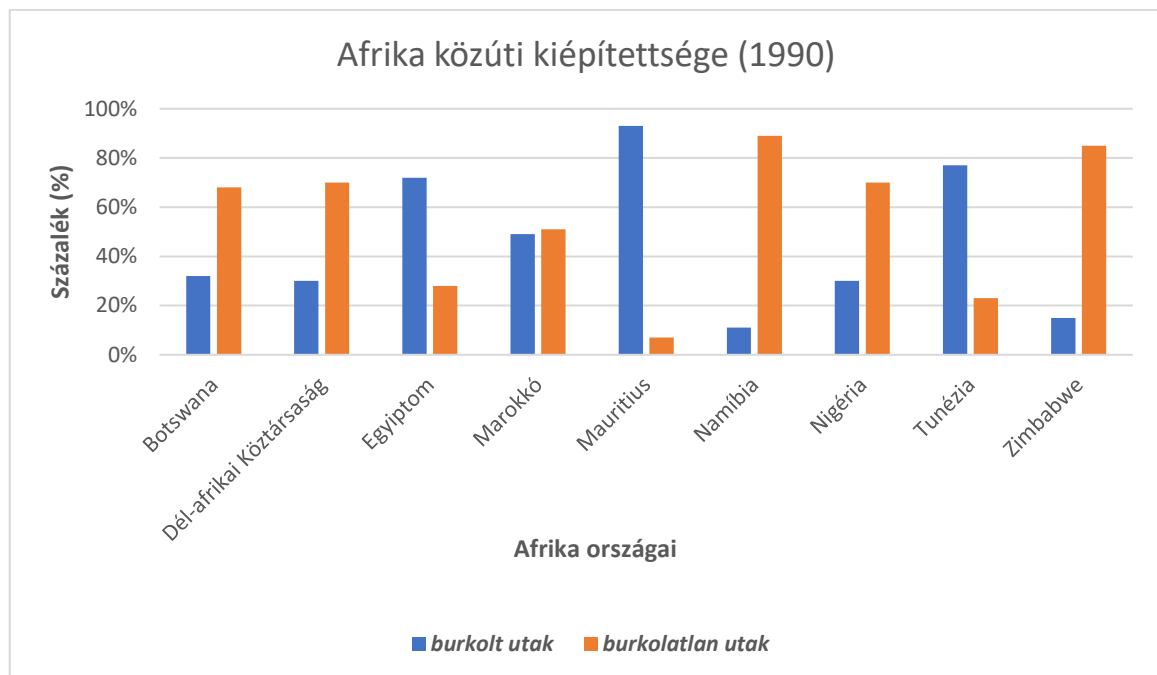
⁵⁵ VÁTI Kht. Területfejlesztési Igazgatóság Elemző és értékelő iroda (2004): Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmai. VÁTI, Budapest p. 15.

fejezet további részében ismertetni fogom az infrastrukturális fejlesztések egyes szakaszait és azok legfontosabb eseményeit a kínai-afrikai szövetség kialakításától napjainkig.

2.1 Az afrikai infrastruktúra az együttműködés megerősödése előtt

5.1.1. Úthálózatok

Az 1990-es évekig visszamenőleg az afrikai úthálózatokkal kapcsolatban kevés információ, illetve hiányos adatok állnak rendelkezésünkre, éppen ezért annak érdekében, hogy a kutatásom ne csak Afrika egy régiójára koncentrálódjon, az elemzés szempontjából fontosnak tartottam, hogy a meglévő adatokat leszűkítsem az afrikai földrész négy égtáján elhelyezkedő országokra. Így tehát a fejezet főként Botswana, a Dél-afrikai Köztársaság, Egyiptom, Marokkó, Mauritius, Namíbia, Nigéria, Tunézia és Zimbabwe közötti infrastruktúra állapotával és fejlődésével foglalkozik, a Kína-Afrika Együttműködési Fórum létrejöttét megelőzően.



Forrás: Tradingeconomics.com (2020) alapján saját szerkesztés

1. ábra

Afrika Közúti Kiépítettsége

Észak-Afrika államaiban (Egyiptom, Marokkó, Tunézia) a kőburkolatú utak mértéke jelentősen eltér a többi országhoz képest, ami az egykori gyarmatosítók által hátrahagyott

kiépített útvonalaknak⁵⁶, valamint a kontinens Európához és a Közel-Kelethez való közelségének köszönhetően nagyobb gazdasági növekedésre tett szert, mint a kontinens távolabbi térségei. Ezáltal a közlekedésfejlesztés az említett területeken hamarabb kezdődött meg, ami a számok tekintetében azt jelenti, hogy 1990-ben Egyiptom 47000, Marokkó 59500, Tunézia pedig 20000 kilométeres úthálózattal rendelkezett, melyeknek egyharmad része Marokkót leszámítva földút volt.

Mauritius szigete kivételt képez a Keltet-afrikai országokat illetően, hiszen kimagasló százalékos aránya az állam kis méretének köszönhető. 1990-ben itt mindössze csak 1800 kilométerről beszélünk, ami a vizsgált országok közül a legalacsonyabb úthálózati kilométerszám. Mauritius nagyszázalékú kiépítettségétől függetlenül a Kelet-afrikai országok tekinthetők a legelmaradottnak az úthálózatok kivitelezését tekintve, hiszen a burkolt utak száma csupán 10-15 százalék közé tehető.⁵⁷

A kiemelt afrikai közutak minősége
(2000-es év adatai)

2. táblázat

mértékegység: minőség index (1-6)

| Országok | Közutak minősége |
|--------------------------------|------------------|
| Botswana | 2.05 |
| Dél-afrikai Köztársaság | 2.47 |
| Egyiptom | 2.30 |
| Marokkó | 3.04 |
| Mauritius | 2.37 |
| Namíbia | 1.85 |
| Nigéria | 4.11 |
| Tunézia | 2.18 |
| Zimbabwe | 3.42 |
| <i>Átlag</i> | 2.6 |

Forrás: World Economic Forum (2003)

⁵⁶ Eur (2003): The Middle East and North Africa. Psychology Press, Hove p. 1086.

⁵⁷ Tradingeconomics.com (2020) Forrás: <https://tradingeconomics.com> Letöltve: 2020.április 23.

A (2. táblázat) célja, hogy az úthálózatok kiépítettségének tanulmányozása (lásd. 1. ábra) után a 2000-es évi információk rendszerezésével kiindulópontot nyújtson az afrikai úthálózatok minőségével kapcsolatban. Az adatok egyaránt vizsgálják az Észak-afrikai, Dél-afrikai, Kelet-afrikai és Nyugat-afrikai országok közötti kiépítettségét, valamint annak minőségét, így egy összefogó képet alkotva a kontinens eltérő fejlettséggel rendelkező államairól. A közutak minőségét 1-től 6-ig terjedő skálán mérjük, melynél a az 1-es „*nagyon rossz minőséget*” a 6-os pedig „*nagyon jó minőséget*” jelöl. Az összefoglaló táblázat rámutat arra, hogy a közúti infrastruktúra kiépítettség az afrikai kontinens egészét vizsgálva igen silány minőségű, amit az átlagolt 2.6-os érték is alátámaszt. Mindez igazolja azt a tényt, hogy az úthálózatok hosszának bővítése, illetve az utak egy részének lebetonozása nem feltétlenül vezet azonnali kirobbanó közlekedési sikerekhez, hiszen ennél az egész jóval összetettebb és bonyolultabb folyamatok során alakul ki.

A kezdeti időszakban kevés befejezett és megfelelően kialakított út volt jelen, melyek állapota a régióra jellemző nagy mennyiségű csapadék elvezetésére képtelen, elmaradott vízelvezető rendszerek hatására még tovább romlott. További nehézséget jelentett, hogy a kontinens legtöbb országában nem szabályozták a teherjárművek maximális súlyát, ami gyakran komoly károsodásokat okozott az utakon.⁵⁸ Azonban idővel az Afrikai kontinens folyamatos fejlesztési törekvésekbe kezdett, melyek legfontosabbjait a következőkben részletezem.

Nyugat-afrikai részről Nigériában a lényegesebb és egyben fenntartható útfejlesztések 1993-ban a Nemzeti Közlekedéspolitika (angolul: National Transport Policy) keretében kezdődtek meg, Nigéria szövetségi kormánya (angolul: Federal Government of Nigeria) megbízásából. Az intézkedések elsősorban a közlekedés-fenntarthatóságra épültek fel, a gazdasági és pénzügyi fenntarthatóság, a környezeti fenntarthatóság és társadalmi fenntarthatóság szem előtt tartásával. A fejlődésnek hála 1996-ra Nigériában már 1153 közlekedési vállalatot és 26514 ott dolgozót regisztráltak.⁵⁹ Ugyanakkor az 1997-es év sem zajlott történelmentesen, a Nigériai Nyersolaj Vagyonkezelői Alapnak (angolul: Nigeria's Petroleum Trust Fund) 432 millió dollár elnyerésével lehetősége nyílt 12500 kilométernyi

⁵⁸ Davis Henry A. (2008): Infrastructure Finance. Euromoney Books. London p. 91.

⁵⁹ Ugboaja Paul C. (2013): A sustainability assesment of Nigerian transport policy. International Journal of Asian Social Science 5. szám p. 1208-1126. Forrás: <https://pdfs.semanticscholar.org/543b/545790a2cea73aee8ff1ac180fb1d288cd9a.pdf> Letöltve: 2020.április 23.

úthálózat helyreállítására, azonban ez még mindig nem volt elegendő ahhoz, hogy az elvárásoknak megfelelő autópályákat alakítsanak ki.⁶⁰

Észak-Afrika esetében Marokkóban már 1991-ben üzembe helyezték a fizetős autóutakat, ahol a sofőrök az autósztrádát úthasználati díj megfizetése ellenében vehették igénybe. Az ebből befolyó összegeket pedig ezek után további útvonalak kiépítésére használták fel.⁶¹ Egyiptomban 1997-ben nyújtották be az országút-innovációs indítványokat, amely 6 útszakaszra korlátozódott, valamint 1998-ban az észak-afrikai ország belekezdett a Szezi-csatornát átívelő híd és két 2.6 kilométer hosszúságú alagút kiépítésének lebonyolításába, annak érdekében, hogy csökkentsék az övezeten belüli feltorlódások által okozott forgalmi dugókat, illetve felgyorsítsák a közlekedési folyamatokat. Az utóbbi kiadás hozzávetőlegesen 487 millió dollár beruházással jött létre.⁶²

Kelet-Afrikában Mauritius szigetén ez az 1998-ban megalapított karbantartásokért és felújításokért felelős Útfejlesztési Hatóság (angolul: The Road Development Authority) formájában kezdődött meg.⁶³ Majd az innovációs programokat 2000 júniusában az Afrikai Fejlesztési Bank által finanszírozott Dél-keleti Főútvonal Projekt előkészítésével folytatták. A projektberuházás összköltsége 28.2 millió dollár volt, aminek legnagyobb részét 51.4 százalékban a sávszélesítések, útmunkálatok jelentették. A költségvetés többi részét 26.1 százalékban a 608 méteres alagúthálózat, 9,2 százalékban a hidakat érintő munkálatok, valamint 13,3%-ban az ezzel járó világítási rendszerek kiépítése és egyéb általános mellékköltségek tették ki. A Dél-keleti Főútvonal Projekt a szigetállam erősen közútra támaszkodó gazdaságát volt hivatott előlendíteni, hiszen az itt zajló több millió tonna teheráru szállítás igencsak igénybe veszi az utakat. Ebből kifolyólag az utak károsodhatnak, ami meghosszabbíthatja a szállítási időt, növelheti a költségeket, így az országnak bevételkiesést okozva. Mindent összevetve a tervezet ösztönözte a gazdasági szektor és turizmus fejlődését, továbbá csökkentette a szegénységi rátát, a járművek üzemeltetési költségeit, utazási időt és az utak fenntartási költségeit.⁶⁴

⁶⁰ U.S International Trade Commission (1997): Africa Trade Flows and Effects of the Uruguay Round Agreements and U.S. Trade and Development Policy, DIANE Publishing 332-362. szám p.38.

⁶¹ Europa Publications (2004): The Middle East and North Africa 2004. Middle East and North Africa 50. szám p. 854.

⁶² Europa Publications (2004): The Middle East and North Africa 2004. Middle East and North Africa 50. szám p. 336.

⁶³ Rda.govmu.org (2020) Forrás: <http://rda.govmu.org/English/Pages/default.aspx> Letöltve: 2020.április 23.

⁶⁴ African Development Bank (2000): South-eastern highway project. ADF, Abidjan, p. 1-26. Forrás:

https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Mauritius_-_South_Eastern_Highway_Project_-_Appraisal_Report.pdf Letöltve: 2020.április 23.

A Dél-afrikai Köztársaságban az infrastrukturális szempontból nehéz időszakból való kilábalás első lépése a SANRAL (Dél-Afrika Állami Utak Irodája Részvénytársaság) 1998-as megalapítása volt. A szervezet víziója az volt, hogy finanszírozza, üzemben tartsa és szabályozza a nemzeti úthálózatokat, a lehetőség szerinti legkörnyezetkímélőbb megoldásokat alkalmazva. A részvénytársaság bevételeinek forrása két fő részre osztható; a fizetős autópályák használatából adódó díjak kifizetésére, valamint azokra a kormány részéről érkező támogatásokra, amit nem fizetős autópályák karbantartásának céljára különítenek el.

Az évek során a társaság jelentős projektek kivitelezését vitte véghez. Ezek közt volt a Thombothi Folyami Híd projekt a Dél-afrikai Köztársaság településén Ubombo-ban, amely segítséget nyújtott az iskolába tartó tanulók számára a veszélyes folyón való átkelésben, és a Hammanskraal-i esővíz elvezetési terv. Kiemelendő továbbá a teherautó feltartóztató pontok létesítésére vonatkozó projekt is, melynek során három teherautó stop került felépítésre Smithfieldben, Windburgban és Ventersburgban. Ezek segítségével sikerült megszüntetni az illegális parkolásokat a Dél-afrikai köztársaság területein belül, biztosítani az útbiztonsági előírásokat és kivonni a teherjárműveket azon útvonalokról, ahol a város útburkolat minőségét korábban rongálták.⁶⁵

Egyértelműen érzékelhető tehát, hogy az 1990-es évek végén és a 2000-es évek elején már megnövekedett az igény egy jelentősebb infrastrukturális fejlesztési projekt megvalósítására az afrikai kontinensen. Egy hatékony, nemzetközi szinten is helytálló logisztikai kiépítettség eléréshez azonban elengedhetetlen a megfelelő szakképzettséggel rendelkező szakemberek kinevelése, vagy adott esetben azok más országokból való behozatala. Mind a szakképzés kialakítása, mind pedig a fejlesztések lebonyolítása tekintetében szükség van külföldi partnerek bevonására is, mely felismerés kezdeti lépéseként indult el Szubszaharai Afrika országainak a külföldi működőtőke felé való nyitása.

5.1.2 Elektromos energia hálózat

Az infrastrukturális fejlődés egyik első és legfontosabb alappillére és eszköze az elektromos hálózatok kivitelezése a kontinens egészén, hiszen enélkül nem jöhetne létre az áhított gazdasági fejlődés, tekintve, hogy elengedhetetlen a közlekedés működtetésben, ipari

⁶⁵ Nra.co.za (2020): Forrás: <https://www.nra.co.za/live/index.php> Letöltve: 2020.április 23.

parkok üzemeltetésében, építkezéseken és a mindennapi életben is. Az afrikai földrész méretéhez képest nem rendelkezik túl nagy kiterjedésű energiaszektormal, amit a folyamatos innovációs törekvésekkel próbáltak kiküszöbölni. Az elektromos ellátottság hiányának hátterében számos indok húzódhat, Afrika esetében ezek az okok elég sokrétűek voltak, hiszen a kormány nem volt képes befektetőkre találni, az állami költségkeret pedig önmagában meg nem volt elegendő a projektek megvalósítására, hiszen Afrikában az elektromos áram nagyon drága. Ugyanakkor, abban az esetben, ha sor került a befektetésekre elektromos erőműveket csak nagyon gyenge minőségben tudták kivitelezni, valamint a már meglévő létesítményeket sem tartották karban szakszerűen.⁶⁶

Nyugat Afrikában, ez az infrastrukturális hiányosság elveszi a lehetőséget Nigériától, hogy a világ elismert szereplője legyen a bauxitbányászatban, hiszen azok a társaságok, akik bányászattal foglalkoznak, inkább az elektromosság szempontjából fejlettebb, valamint olcsóbb területeket választják projektjeik lebonyolítására. Azonban a kedvezőtlen helyzetek hatására a nyugat afrikai országok összessége 1995-ben úgy döntött, hogy itt az idő a régió fejlesztéseinek támogatására, méghozzá a Nyugat Afrika gázvezetékek kiépítésének formájában. A gázvezeték évente nagyjából 2500 gigawatt elektromosságot fog generálni, ezzel segítve a Nyugat Afrika Elektromoshálózat Programját (angolul: West African Pool), ami a régió országainak elektromos-hálózati összeköttetését irányítja.⁶⁷

Mint ahogyan az úthálózatok kiépítettségénél említettem, Észak-Afrika itt is jobb eredményekkel rendelkezett, mint Afrika többi térsége ugyanazon okok folytán. Ez százalékosan azt jelentette, hogy az Észak-afrikai területen 1990-ben az emberek 74.7 százaléka használt elektromosságot a mindennapjaiban.⁶⁸ Dél Afrika tekintetében ez az érték Észak-Afrikához képest csak nagyjából 56.5 százalékra rúgott. Észak-Afrika kivételével a szubszaharai-afrika (Dél-Afrika, Nyugat-Afrika, Kelet-Afrika, Közép-Afrika) országokban együttvéve az villamosenergiához a lakosság 27.6 százalékának volt hozzáférése 1997-ben.⁶⁹

⁶⁶ Mkhwanazi Xolani (2003): Power Sector Development in Africa. Paper for the NEPAD Energy Workshop, Senegal, p. 4-6 Forrás: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/nepadmkhwanazi.pdf> Letöltve: 2020.április 23.

⁶⁷ OECD, Shanel and West Africa Club (2009): West African Studies West African Perspectives Resources for Development-Resources for Development. OECD Publishing, Paris, p. 38-39, p. 186.

⁶⁸ Statista (2020): Share of population with access to electricity in North Africa from 1990 to 2014. Forrás: <https://www.statista.com/statistics/803495/north-africa-population-access-to-electricity/> Letöltve: 2020.április 23.

⁶⁹ Dataworldbank.org (2020): Access to electricity (% of population)-Sub-Saharan Africa. Forrás: <https://data.worldbank.org/indicator/EG.ELC.ACCS.ZS?end=1999&locations=ZG&start=1996> Letöltve: 2020.április 23.

A területi energia kiépítettség feltérképezése után láthatjuk, hogy Afrikának ez az egyik legnagyobb gyengepontja és a fenntartható ellátóhálózatok kiépítéséhez mindenképpen külföldi pénzügyi, technológiai tőkére van szükségük, ahhoz, hogy az ország gazdaságát és kereskedelmét működésbe hozzák, nem beszélve az állampolgárok alapvető létszükségleteiről és annak javításáról.

5.1.3 Vízrendszerek

Az infrastruktúra innováció szempontjából ugyanúgy elengedhetetlen a vízrendszerek kiépítése, mint a többi tényező. Afrika legfőbb kihívása ezen a téren a tiszta ivóvízhez való hozzáférés és a vízvezetőrendszerek, szennyvízrendszerek, öntözőrendszerek hiánya volt, ami rámutat, hogy mégis mennyire rossz helyzetek uralkodtak a Szubszaharai régiókban. Azonban az 1990-es év kezdetével mindez változásnak indult. Namíbiában ez oda vezetett, hogy 1998-ban megalakult a Namíbiai Vízművek Részvénytársaság⁷⁰ (angolul: The Namibia Water Corporation Limited-NamWater). Emellett Botswana is munkálatokba kezdett és 1999-re sikerült üzembe helyezni a 400 kilométer hosszú vízvezető hálózatot az Észak-Dél Vízhordozót (angolul: North-South Water Carrier).⁷¹

Mindezek a fejlesztések azzal jártak, hogy a 2000-es évvel bezárólag a fekete-afrikai országok polgárainak 55 százaléka már jobb minőségű vízhez jutott hozzá, de ez még mindig elenyésző mennyiség Észak-Afrikához képest, aki ugyanebben az évben az emberek 89 százaléknak volt képes megfelelő minőségű vizet biztosítani.⁷²

5.1.3 Telekommunikációs rendszerek

Legkorábban az 1900-es és 1993-as év között kezdődtek meg az internetet célzó fejlesztések. Elsőként az ENSZ Gazdasági és Szociális Tanácsa ért el jelentős eredményeket programjai keretében, 28 afrikai országnak biztosított lehetőséget a saját nemzeti információs és kommunikációs infrastruktúrájának kialakítására. Ezek után Amerika 1996-ban Leland néven elindította az 5 éves internetes kapcsolat-fejlesztési programját, melynek keretében 15 millió dollár beruházást ajánlottak fel.⁷³ Majd 1999-ben Nairobiban

⁷⁰ Saleth Maria R.-Dinar Ariel (2004): The Institutional Economics of Water. World Bank Publications, Washington, p. 165.

⁷¹ Department of Environmental Affairs (2006): Water Accounts of Botswana (1992-2003). In: Department of Environmental Affairs (szerk.): Botswana Journal of African Studies. Pula, Botswana, p. 18.

⁷² Jerome Afeikhena (2011): Infrastructure for Economic Development and Poverty Reduction in Africa. UN-HABITAT, Nairobi, p. 40.

⁷³ Internetsociety.org (2020): History of the Internet in Africa. Forrás: <https://www.internetsociety.org/internet/history-of-the-internet-in-africa/> Letöltve: 2020.április 23.

megalakult az Afrikai Telekommunikációs Unió (angolul: African Telecommunications Union), mely arra volt hivatott, hogy 48 afrikai államnak kiemelkedő kommunikációs rendszert biztosítson.⁷⁴

Gazdasági szempontból ezeknek az innovációknak mind fontos szerepük van, hiszen azáltal, hogy egy ország infrastruktúrája fejlett és megfelelően kiépített, sokkal több befektetőt képes megnyerni.

5.2 A FOCAC létrejöttével kezdődő infrastrukturális fejlesztések korszaka

A részletes előzmény vizsgálatból megállapíthatjuk, hogy az afrikai országok attól függetlenül, hogy elindultak az infrastrukturális innováció útján, egyelőre csak nagyon kezdetleges fázisokat ért el. Itt jött képbe Kína, aki az együttműködés keretében utat mutatott Afrikának. Kína eszköze a gazdasági ellátóhálózat kiépítésében rejlett, annak érdekében, hogy saját maga számára is kedvező körülményeket alakítson ki a kontinensen.

A fejezet a Kína-Afrika Együttműködési Fórum létrejötte után vizsgálja az afrikai országban bekövetkező kínai infrastrukturális beruházások gazdaságra gyakorolt hatását 2000-2013-ig. Ebben a szövegrészletben ugyanúgy a szubszaharai Afrika és Észak-Afrika térségeit fogom vizsgálni, annak érdekében, hogy a frissebb adatokat összehasonlíthatóak legyenek az „Afrikai infrastruktúra a szövetség megerősödésében” részletezett adatokkal.

Észak-Afrika fejlődése nem volt annyira nagymértékben a Kínai tőkéhez kötve, mint a szubszaharai államoké, hiszen az Észak-Afrikai régiók már eleve fejlettebbek voltak és a külföldi befektetőknek is biztonságosabb befektetési területet jelentett, mint Afrika többi térsége, azonban ettől függetlenül itt is számos infrastrukturális fejlesztés következett be a vizsgált 13 év alatt, ami hozzájárult az Észa-Afrikai országok gazdasági fejlődéséhez. (lásd 1. számú és 2. számú melléklet)

Ebben az időszakban a szubszaharai Afrikában, olyan fejlesztések következtek be, mint például Szudán olajvezeték és Etiópiai Tekeze gát kiépítése, Angola, Ruanda úthálózati fejlesztése⁷⁵, Nigéria belföldi gyártásának támogatása, valamint textil iparának létrehozása 50 millió dollár értékben. 2009-re az ipari park már 5 textil céggel állt szerződésben és 1000 munkásnak tudott állást teremteni.

⁷⁴ Atu.org (2020) Forrás: <http://atu-uat.org/history/> Letöltve: 2020.április 23.

⁷⁵ Dent Christopher M. (2010): China and Africa Development Relations. Routledge, London, p. 10.

Az utolsó vizsgált évben, 2013-ban a fekete-afrikai országokban a kínai működőtőke áramlás 1.3 milliárdra emelkedett, a Kínai külföldi közvetlen tőkebefektetésének állománya majdnem elérte a 25 milliárd dollárt. Ugyanebben az évben Kína, 170 milliárd dolláros export és import tevékenységével a szubszaharai Afrika nemzeteinek legnagyobb kereskedelmi partnerévé nőtte ki magát.⁷⁶

A fejlesztések taglalása után az egyes országok 1990 és 2013 közti GDP (bruttó hazai termék) növekedésének vizsgálatával választ kaphatunk arra a kérdésre, hogy vajon tényleg van-e hatása az infrastrukturális fejlesztéseknek a gazdasági növekedésre. Itt ismételten „Afrikai infrastruktúra a szövetség megerősödésében” kiemelt országokat fogom alapul venni. Az 1990-es évi GDP adatok a következőképpen alakultak, Botswana 3.791 milliárd dollárral, a Dél-afrikai Köztársaság 115.6 milliárd dollárral, Egyiptom 42.98 milliárd dollárral, Marokkó 30.18 milliárd dollárral, Mauritius 2.653 dollárral, Namíbia 2.786 milliárd dollárral, Nigéria 54,04 milliárd dollárral, Tunézia 12,29 milliárd dollárral és Zimbabwe 8.784 milliárd dollárral zárta az évet. Ezzel szemben a 2013-as évben mért adatok Botswanában majdnem ötszörösére, a Dél-afrikai Köztársaságban körülbelül háromszorosára, Egyiptomban hétszörösére, Marokkóban három és félszeresére, Mauritiuson négy és félszeresére, Namíbiában négy és félszeresére, Nigériában a legnagyobb értékkel kilenc és félszeresére, Tunéziában majdnem négyszeresére és Zimbabwe-ban kétszeresére nőttek az 1990-es és 2013-as év között.⁷⁷

Ezek alapján megállapíthatjuk tehát, hogy a kapcsolat az infrastrukturális fejlesztések és a gazdasági növekedés szorosan összefügg, hiszen, ha a gazdaságot működtető háttér tényezők nincsenek megfelelően kialakítva, akkor a gazdaság sem lesz képes a legjobb eredményeket nyújtani.

5.3 Az új Selyemút kialakítása

Noha a kínai-afrikai kapcsolat már a 20. század közepétől jelentős fejlődésnek indult, a szorosabb együttműködés korszaka csak a 2000-es évekkel kezdődött meg. A szövetség erősítésében jelentős szerepe volt – a dolgozatban már korábban ismertetett - FOCAC konferenciákon hozott egyezségeknél, döntéseknél. Ezeken ugyanis számos, a kontinens

⁷⁶ Worldbank.org (2020): China and Africa: Expanding Economic Ties in and Evolving Global Context. Forrás: <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Event/Africa/Investing%20in%20Africa%20Forum/2015/investing-in-africa-forum-china-and-africa.pdf> Letöltve: 2020.április 23.

⁷⁷ Dara.worldbank.org (2020) GDP growth (annual %) Forrás: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> Letöltve: 2020.április 23.

infrastruktúráját jelentős mértékben befolyásoló projektet fogadtak el, melyek többsége egy új, Kína és Európa közötti Selyemút kialakítását alapozta meg.

A Selyemút történelmi tanulmányaink mentén közismert kifejezés. Az ókori Selyemút időszámításunk előtti 2. századtól egészen a 9. századig volt használatban. A stratégiai útvonal az ókori Kínából indulva Európáig húzódott, ázsiai és afrikai zónák felölelésével. Nevét pedig az ezen keresztül szállított selyem kelmékről kapta.

Kína ugyanezen nyomvonalra alapozva kezdte meg hivatalosan 2013-as programtervét, Hszi Csin-Ping vezetésével. A kezdeményezést az *Egy Övezet Egy Út*⁷⁸, vagy az *Új Selyemút* néven hívták. Az útvonal két fő szerkezeti részből áll; az egyik a Selyemút *Gazdasági Övezet*, a másik a *Tengeri Selyemút*.

Ahhoz azonban, hogy a kereskedelmi útvonal létrejöjjön és minden régióban megfelelő körülmények között működjön a kínai bankoknak nagyszabású tőkeberuházásokba kellett kezdenie. A Selyemút finanszírozását legnagyobb mértékben a már régóta fenálló Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank (angolul: Industrial and Commercial Bank of China), Kínai Bank (angolul: Bank of China), Kína Építési Bank (angolul: China Construction Bank), és a Kínai Mezőgazdasági Bank (angolul: Agricultural Bank of China) erőforrásaiból oldották meg. A Kína legnagyobbjaiként számon tartott bankok együttesen így 225 milliárd dollárnyi kölcsönt tudtak biztosítani a tervezet létrehozására.⁷⁹

Ugyanakkor emellett Kína újabb pénzügyintézeteket hozott létre az OBOR fejlesztések segítésének céljából. Az új támogatási formákkal kapcsolatban két kategóriát különböztetünk meg. Az egyik azon pénzügyintézetek csoportját öleli fel, akik közvetlenül a kínai vállalatokba fektetnek be. Ide soroljuk Kína Fejlesztési Bankját (angolul: China Development Bank) és a Kína Export-Import Bankot (angolul: Export-Import Bank of China), akik együttesen 200 milliárd dollárt ajánlottak fel a cél teljesülésének érdekében (lásd. Oxford economy), valamint a Selyemút Alapot (angolul: Silk Road Fund), amit 2014-ben hoztak létre 40 milliárd dollár tőkeberuházással. A másik osztályba tartoznak azok a bankok, melyek az *Egy Övezet Egy Út* kezdeményezés országaiban elinduló projekteket támogatják. Ilyen tehát a BRICS országok által 2014-ben létrehozott 50 milliárd kezdőtőkésű Új Fejlesztési Bank (angolul: New Development Bank) és a 2015-ben

⁷⁸ Angolul: OBOR - One Belt One Road

⁷⁹ ICBC Standard Bank-Oxford Economics (2018): Belt and Road Interim Report-Tracking evolving scope, discovering expanding opportunities. Oxford Economics, Oxford p. 18. Forrás: <https://www.oxfordeconomics.com/recent-releases/5d9af887-c2bd-4c8b-9ced-e336901a00aa> Letöltve: 2020.április 23.

megalakuló, 100 milliárd dollár alaptőkével rendelkező Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (angolul: Asian Infrastructure Investment Bank).⁸⁰

Az Új Selyemút *Gazdasági Övezetének* kialakításával a cél elsősorban olyan vasútvonalak, autópályák, gázvezetékek, olajvezetékek kiépítése volt, melyek a szállítmányozás és az infrastrukturális fejlesztések folyamatát hivatottak megkönnyíteni. A *Tengeri Selyemút* létrehozását a vízi szállítmányozás modernizálása érdekében hozták létre. Ez magában hordozza az országok közti tengeri útvonalak megerősítését, a kikötők összekapcsolását.

A hálózat hat fő gazdasági közlekedési útból tevődött össze; a Kína-Pakisztán gazdasági folyosóból (CPEC), a Bangladesi-Kínai-Indiai-Mianmari szakaszból (BCIMEC), a Kínai-Indokínai-félszigetnél húzódó útvonalból (CICPEC), a Kínai-Közép és Nyugat Ázsiai kereskedelmi vonalból (CCWAEC), az Új Eurázsiai Földhídból (NELB) és a Kína-Mongol-Orosz összeköttetéséből.⁸¹



Forrás: <http://www.ctwsaudi.com/page/market.aspx>

2. ábra

A megújult Selyemút

A projektet bemutató térkép (2. ábra) célja, hogy segítséget nyújtson az olvasó számára az új Selyemút útvonalának földrajzi elhelyezésében, valamint az annak kialakításával érintett régiók feltérképezésében. Az Új Selyemút indítvány több mint 70 országot⁸² érintett

⁸⁰ Baker McKenzie (2017): Belt and Road: Opportunity and Risk. Silk Road Associates, Hong Kong, p.8., Naisbitt Doris-Naisbitt John (2017): Mastering Masters. World Scientific, Singapore, p. 165.

⁸¹ National Academy of Sciences Republic of Armenia- Institute of Oriental Studies (2019): The countries and peoples of the Near and Middle East, IOS NAS RA, Yerevan, p. 288.

⁸² Ebrd.com (2020) Forrás: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html> Letöltve: 2020.április 23.

valamilyen formában. A továbbiakban azonban, csupán a dolgozatom szempontjából releváns, afrikai intézkedések ismertetésére szorítkozom.

A térkép (1. ábra) vizsgálata nyomán azt feltételezhetnénk, hogy a *Tengeri Selyemút* csupán az afrikai kontinens keleti oldalán lévő Szubszaharai-Afrika néhány országát érintette. Ez azonban nem helytálló, hiszen a fizikailag a keleti régiókban eszközölt fejlesztések szinte az egész afrikai kontinensre jelentős hatással voltak. Kiemelhetők azonban Egyiptom, Kenya, Dzsibuti és Etiópia, melyeket a stratégiai jelentőségű útvonal kialakítása a legnagyobb mértékben érintette. Az ezen országokban bekövetkező fejlesztések fontosabb lépéseinek ismertetésére kerül sor jelen fejezet további részeiben.

2.1.1 Egyiptom

Az Új Selyemút projekt hatásainak vizsgálatát érdemes a Szezei-csatorna által határolt állammal kezdeni, hiszen az afrikai országok közül elsőként csatlakozott a kezdeményezéshez 2015-ben. Az ázsiai hatalom oldaláról az Egyiptommal kötött Selyemút egyezség egy előre megfontolt taktikai lépés volt, hisz az Afrika mentén húzódó *Tengeri Selyemút* egyes források⁸³ szerint e nélkül nem jöhetett volna létre. Az 1869-ben megnyitott Szezei csatorna jelenti ugyanis az átjárót az Indiai Óceán és a Mediterrán Tenger között, hozzáférést biztosít az európai kontinenshez és annak piacaihoz. „Több mint 192 globális cég folytat gazdasági tevékenységet a Szezei csatornán, továbbá a nemzetközi olaj szállítás 40 százaléka és a világkereskedelem 10 százaléka is ezen keresztül zajlik.”⁸⁴ Az egyezményben kiemelt határozatok szerint a Kínai Exim Bank 10 milliárd dollár értékű infrastruktúra-fejlesztési fedezetet ajánlott fel a projekt keretein belül, amit Egyiptom vasútfejlesztésekre és az energiaszektorban történő tevékenységeire használhatott fel.

2.1.2 Kenya

A Kína által támogatott infrastrukturális fejlesztésekkel kapcsolatos teljes kép kialakítása érdekében elengedhetetlen a Kenyai projektek áttekintése is, hiszen itt csatlakozik be a *Tengeri Selyemút* Ázsiából Afrikába. Az innovációs programok közt szerepelt többek között a Mombasa-i kikötő felújítása és a Lamu-i kikötő modernizációja.

⁸³ Abegunrin Olayiwola, Manyeruke Charity (2019): *China's Power in Africa-A New Global Order*. Palgrave Macmillan, London, p. 192.

⁸⁴ Muthoni Githaiga, Burimaso, Bing and Mohammed Ahmed (2019): *The Belt and Road Initiative-Opportunities and Risks for Africa's Connectivity*. *China Quarterly of International Strategic Studies* 1.szám p. 123.

Továbbá egy új, a Nairobiban található Mombasa-i kikötőt a környező országokkal összekötő, Szabványos nyomtávú vasút (angolul: The Standard Gauge Railway)⁸⁵ vasútvonal kiépítése is. A Kenyai Vasúttársaság (angolul: Kenya Railways Corporation) az említett vonal létrehozásával és 2017-es átadásával megkönnyítette az áru- és utasforgalmat és az utasok közlekedését Mombasa és Nairobi között. De a 472 km hosszúságú vasúti pálya kialakítása kulcsfontosságú volt Ruanda és Uganda – a tengerektől elzárt országok – kereskedelmének fellendítése szempontjából is. A 3,6 milliárd dollár értékű létesítmény az eddigi 10 órás utazási időt kevesebb, mint a felére csökkentette és lehetővé tette, hogy a tehervonatok is kevesebb, mint 8 óra alatt tegyék meg ezt az utat a kikötő és az említett országok között.⁸⁶ A beruházással egy olyan kiépített logisztikai rendszer került megvalósításra, amely képes volt a szállítási költségeket csökkenteni, valamint összekapcsolni, fellendíteni Kenya, és az azzal szomszédos államok gazdaságát.

Egy másik, Kínai Kommunikációs Építőipari Vállalat (angolul: China Communications Construction Company) által támogatott, 480 millió dollár értékű kenyai beruházás a Lamu-i megyében jött létre a LAPSET⁸⁷ (Lamu kikötője és Lamu-Dél-Szudán-Etiópia közlekedési folyosója) közreműködésével. A kezdeményezés az Etiópiát, Dél Szudánt és a Lamu-i kikötőt összekötő közlekedésfejlesztéseket támogatta⁸⁸. Céljaként tűzte ki, hogy 2030-ra ez Afrika legnagyobb kapacitású kikötővé váljon 23.9 millió tonna teheráru befogadóképesség elérésével, megelőzve ezáltal Mombasa-t, Kelet-Afrika jelenlegi legnagyobb kikötőjét is.

Az említett ambiciózus törekvések várható pozitív gazdasági következményei mellett, a Dong Le értékelése rámutat a projekt romboló hatásaira is. A befektetők ugyanis az esetek túlnyomó részében nem vállaltak felelősséget a környezetkárosító hatásokért és szociális kockázatokért. Ennek veszélyeit tovább súlyosbítja a tény, miszerint az övezetben élők túlélése nagyban függ azon természetes forrásoktól, melyeket a kikötő építésével felhasználnak és teljesen kimerítenek a fejlesztő cégek.⁸⁹

⁸⁵ Afrika legnagyobb infrastrukturális programja, amit a Kínai Kommunikáció Konstruktív Cég-China Communications Construction Company(CCCC) vezet. Lafargeholcim.com (2020): SGR project spotlight: Infrastructure. Forrás: <https://www.lafargeholcim.com/sgr-kenya-spotlight-infrastructure> Letöltve: 2020.április 24.

⁸⁶Lafargeholcim.com (2020): SGR project spotlight: Infrastructure. Forrás: <https://www.lafargeholcim.com/sgr-kenya-spotlight-infrastructure> Letöltve: 2020.április 24.

⁸⁷ LAPSET: Lamu Port South Sudan Etiopia)

⁸⁸ Lapsset.go.ke (2020) LAPSET Corridor Development Authority – Building Transformative and Game Changer Infrastructure for a Seamless Connected Africa. Forrás: <http://www.lapsset.go.ke> Letöltve: 2020.április 24.

⁸⁹ Le Dong (2016): Environmental and social risks of Chinese official development finance in Africa: The case of the Lamu Port project, Keny. African Journals Online 1. szám p. 110-111.

2.1.3 Dzsibuti

Noha Dzsibutit nem szokás kiemelni az Új Selyemút kialakítása kapcsán, én mégis így teszek, lévén, hogy véleményem szerint nagy szerepe van a kereskedelmi szakasz működésének fenttartásában. Az itt megalakult Doraleh-i katonai bázispont tette ugyanis lehetővé, a vonalon végbemenő kereskedelem zökkenőmentesen lebonyolítását, valamint azt is, hogy kiszorítsák a kalóztámadásokat az útvonal területéről. Fontos megjegyezni azonban, hogy a Kínai Népköztársaság első Kínán kívüli katonai bázispontjaként heves vitákat indított a nemzetközi színtereken.

Ezen vitában való állásfoglalás nehézségét az okozza, hogy a katonai bázis korábban sorolt számos pozitív hatása mellett negatívokat is említhetünk. A nemzetközi közvélemény aggodalma jogosnak tekinthető ugyanis abban a tekintetben, hogy a katonai támaszpontok megjelenése egyfajta modernkori gyarmatosítás kialakulásának kockázatát hordozza magában. Az sem kérdés, hogy valós veszélyek fenyegetik a tengeri kereskedelem zavartalan működését ezen a területen, melyekről részletesebb tájékoztatást a *Kína politikai motiváció* című alfejezet második fele tartalmaz.⁹⁰

2.1.4 Etiópia

A Dzsibutival határos Etiópia szempontjából a legfontosabb infrastrukturális modernizációs lépés kétségtelenül az Addisz Abebai 759 km-es vasút és villamoshálózat megépítése volt. „A villamoshálózat építés 2011 decemberében kezdődött, miután a kínai Exim Bank biztosította a szükséges anyagi forrásokat. A vasút végső költsége 475 millió USA-dollár, amelynek 85 százalékát az említett kínai bank kedvezményes hitelei fedezték.”⁹¹ Az építkezés 2015-ben ért véget, és ezután működésbe lépett Afrika első elektromos árammal működő vasútja is. A hálózat kialakításának elsődleges célja az volt, hogy szárazföldi kapcsolatot létesítsen Etiópia és Dzsibuti kikötője között. A beruházások azonban nem zajlottak zökkenőmentesen. A villamospálya kiépítettsége nem volt megfelelő, és az áramellátottság is limitált volt. Ennek eredményeként az Addisz Abebai vasút konstrukciója jelentős mértékben túllépte az arra előzetesen meghatározott költségkeretet.

⁹⁰ Peery Brad (2018): China Vs. U.S.: A Political Analysis of U.S. China Competition, a Police State Vs. a Democracy. Archway, Canada, p. 35-40.

⁹¹ Tarrósy István (2019): A kínai “Övezet és Út Kezdeményezés” és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség. Területi Statisztika 6. szám p. 683.

2.1.5 Dél-Szudán

Jelen fejezetben eddig bemutatott infrastrukturális projektek sikeresnek mondhatók. Előfordultak azonban olyan fejlesztési projektek is, melyek nem hozták meg az ezektől várt sikert. Ezek közül mutatnak be néhányat a most következő alfejezetek.

A Dél-Szudánban kialakult helyzet pontos megértéséhez fontos megjegyezni, hogy Kína beruházásainak elsődleges mozgatórugója ebben a régióban az olajkészletekhez való hozzáférés volt. Ezt támasztják alá Hongbo Xu írásai is Kína befolyása Dél-Szudánban: Lehetőségek és Kihívások című művében: a Kínai Nemzeti Kőolaj Vállalat 7 milliárd dollár feletti összeget fektetett be és 40 százalékos részesedéssel rendelkezett Dél-Szudán legnagyobb olaj konzorciumában.⁹² 2013 első tíz hónapjában pedig közel 1,9 millió tonna olajat importált Dél-Szudánból.⁹³ Amellett, hogy a terület nyersanyag ellátottságát tekintve tehát tökéletes partnernek bizonyult, elhelyezkedése szempontjából is megfelelő volt ahhoz, hogy a Selyemút vonal ellátásában jelentős szerepet töltsön be.

A kínai befektetések és fejlesztések megvalósulása azonban nem haladt zökkenőmentesen az említett régióban, aminek legfőbb oka a térségben 2013-tól kezdődő polgárháború volt.⁹⁴ A háború ugyanis ellehetetlenítette a tervezett projektek kivitelezését. A kínai és afrikai közötti kapcsolat újonnan való felvétele pedig csak 2018-tól, a háborús időszak végeztével kezdődhetett meg. Dél-Szudán ekkor nyílt kommunikációba kezdett, melynek keretében biztosította Kínát intenzív együttműködési szándékáról.

2.1.6 Tanzánia

Dél-Szudánhoz hasonlóan, a kínai befektetőknek Tanzániában sem sikerült akadálytalanul véghezvinni a fejlesztési terveket. 2013-ban ugyanis, a Jakaya Mrisho Kikwete tanzániai elnök és a Kínai Népköztársaság elnöke, Hszi Csin-ping által elfogadott, 10 milliárd USA-dollárt érő kínai projektet Bagamoyo kikötővárosban leállították. A felfüggesztést a Jakaya Mrisho Kikwetét követő tanzániai elnök, John Magufuli eszközölte, arra hivatkozva, hogy a projekt feltételei nem kedvezőek a fekete-afrikai ország számára.

⁹² A projekt megvalósítására pályázó tagokból alakult ajánlattevői társaság, kutatás-fejlesztési, technológiai innovációs tevékenység közös folytatása vagy egy kutatás-fejlesztési technológiai innovációs projekt közös megvalósítása céljából a részes felek (tagok) polgári jogi szerződésben szabályozott munkamegosztásán alapuló együttműködés

<http://palyazatok.szie.hu/kutatasinnovacio/alapfogalmak>

⁹³ Hongbo Xu (2017): China's Influence in South Sudan: Propects and Challenges. The Zambakari Advisory, Phoenix, p. 3.

⁹⁴ Hongbo Xu (2017): China's Influence in South Sudan: Propects and Challenges. The Zambakari Advisory, Phoenix, p. 3-7.

Az eredeti megállapodásban az ázsiai befektetők kikötötték, hogy a tanzániai adóhatóság nem vehet részt a kikötő működtetésében. Továbbá nem építhetnek, fejleszthetnek olyan további kikötőket sem, melyek képesek lehetnek felvenni a versenyt a Bagamoyo-i létesítménnyel. Ezáltal lényegében a hajóállomás 33 évre a kínai fejlesztő cég kezére került volna. Az afrikai kormány továbbá nem szólhatott volna bele abba sem, hogy milyen cégeket alapítanak az említett területen.⁹⁵

A Bagamoyo-i kikötő célja egyébként Észak-Dar es Salaam és a Kenyai Mombasa kikötő összekötése volt. Emellett vasúti hozzáférést is biztosított volna a TAZARA⁹⁶-hoz. A TAZARA kifejezés a Tanzániai, Zambiai Vasúti Hatóság által 1970-es években épített 1,860 km-es Zambiai és Tanzániai szakaszt összekötő vasúti pályavonalat rejti magában, amely a kínai kamatmentes hiteleknek köszönhetően valósult meg.⁹⁷

A projekt korábban ismertetett, Tanzánia számára számos előnyös hatása ellenére elmondható, hogy a megállapodásban szereplő kikötések irreális feltételeket szabtak és érthető, hogy ilyenformán az nem került kivitelezésre. A 2010-es évek végére azonban nem Tanzánia az egyetlen olyan régió, ahol Kínának - nagy értékű hitelei ellenére - érezhetően nehezebb feladatnak bizonyul befolyásának növelése. Már nem minden afrikai ország kész ugyanis elfogadni az ázsiai kölcsönt, ha az a tanzániai projekthez hasonló feltételekhez van kötve.

⁹⁵ Hursh John (2020): Tanzania Pushes Back on Chinese Port Project. Forrás: <https://www.maritime-executive.com/editorials/tanzania-pushes-back-on-chinese-port-project> Letöltve: 2020.május 16.

⁹⁶ Angolul: Tanzania Zambia Railway Authority

⁹⁷ Monson Jamie (2011): Africa's Freedom Railway. Indiana University Press. Bloomington, p. 85-88.

Afrika Infrastruktúra-fejlesztési indexe (AIDI)
(2015-2020)

3. táblázat

mértékegység: százalék (%)

| Országok | Indexek | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Nigéria | I. Összetett közlekedési index | 5,91 | 5,84 | 5,82 | 5,76 | 5,70 | 5,66 |
| Nigéria | II. Összetett elektromos energia index | 2,81 | 2,75 | 2,82 | 2,84 | 2,72 | 2,72 |
| Nigéria | III. Összetett információs, kommunikációs technológia index | 10,51 | 11,48 | 13,24 | 15,06 | 17,32 | 17,88 |
| Nigéria | IV. Összetett vízellátottsági index | 60,04 | 61,12 | 62,32 | 63,41 | 64,55 | 65,62 |
| Tanzánia | I. Összetett közlekedési index | 3,90 | 3,84 | 3,11 | 3,08 | 3,05 | 3,05 |
| Tanzánia | II. Összetett elektromos energia index | 1,93 | 1,99 | 2,02 | 2,02 | 2,13 | 2,12 |
| Tanzánia | III. Összetett információs, kommunikációs technológia index | 5,56 | 5,97 | 7,83 | 10,27 | 16,25 | 16,95 |
| Tanzánia | IV. Összetett vízellátottsági index | 39,06 | 41,79 | 44,43 | 47,10 | 49,81 | 52,53 |
| Egyiptom | I. Összetett közlekedési index | 53,40 | 53,08 | 51,59 | 52,56 | 55,31 | 54,87 |
| Egyiptom | II. Összetett elektromos energia index | 30,25 | 29,57 | 31,62 | 33,54 | 34,26 | 33,95 |
| Egyiptom | III. Összetett információs, kommunikációs technológia index | 20,91 | 23,03 | 25,72 | 28,49 | 33,50 | 37,12 |
| Egyiptom | IV. Összetett vízellátottsági index | 98,59 | 98,72 | 98,72 | 98,77 | 98,89 | 98,90 |
| Dzsibuti | I. Összetett közlekedési index | 9,99 | 9,91 | 9,78 | 9,70 | 9,63 | 9,33 |
| Dzsibuti | II. Összetett elektromos energia index | 6,49 | 6,52 | 6,53 | 6,59 | 6,64 | 6,71 |
| Dzsibuti | III. Összetett információs, kommunikációs technológia index | 6,56 | 7,61 | 9,14 | 10,35 | 12,00 | 13,27 |
| Dzsibuti | IV. Összetett vízellátottsági index | 76,17 | 76,92 | 77,68 | 78,41 | 79,14 | 79,89 |
| Kenya | I. Összetett közlekedési index | 11,98 | 11,86 | 11,43 | 11,34 | 10,62 | 10,49 |
| Kenya | II. Összetett elektromos energia index | 3,16 | 3,15 | 3,25 | 3,31 | 3,26 | 3,59 |
| Kenya | III. Összetett információs, kommunikációs technológia index | 10,85 | 12,34 | 14,89 | 19,63 | 21,87 | 21,47 |
| Kenya | IV. Összetett vízellátottsági index | 50,77 | 51,43 | 52,08 | 52,75 | 53,42 | 54,15 |
| Etiópia | I. Összetett közlekedési index | 1,68 | 1,66 | 2,18 | 2,16 | 2,13 | 2,09 |
| Etiópia | II. Összetett elektromos energia index | 1,12 | 1,32 | 1,56 | 1,67 | 1,75 | 1,77 |
| Etiópia | III. Összetett információs, kommunikációs technológia index | 2,60 | 3,97 | 5,81 | 8,75 | 10,88 | 10,12 |
| Etiópia | IV. Összetett vízellátottsági index | 27,60 | 30,04 | 32,40 | 34,84 | 37,32 | 39,74 |
| Dél-Szudán | I. Összetett közlekedési index | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,00 | 0,00 | 0,02 |
| Dél-Szudán | II. Összetett elektromos energia index | 0,72 | 0,70 | 0,72 | 0,84 | 0,62 | 0,62 |
| Dél-Szudán | III. Összetett információs, kommunikációs technológia index | 1,67 | 3,15 | 3,51 | 3,86 | 4,29 | 4,84 |
| Dél-Szudán | IV. Összetett vízellátottsági index | 36,58 | 38,48 | 40,36 | 42,22 | 44,10 | 45,90 |

Forrás: Africa Infrastructure Knowledge Program (2020) alapján saját szerkesztés

Az eddig tárgyalt afrikai országok 2015-2020 közötti infrastrukturális fejlődését hivatott bemutatni a (3. táblázat). Az afrikai Tudományos Program adataira épülő táblázatból kiderül, hogy a felsorolt országok a legtöbb index tekintetében folyamatos fejlődésnek indultak.

Kiemelkedik közülük Egyiptom, mely magasan a legmagasabb értékekkel rendelkezik az összetett vízellátottsági mutatószám, az összetett elektromos index, az összetett információs-, és kommunikációs technológia index, valamint az összetett közlekedési index tekintetében is. Érdeemes megemlíteni Egyiptom mellett Etiópia vízellátottsági indexének tekintetében bemutatott több mint 12 pontos, valamint Tanzánia összetett információs, és kommunikációs technológia indexének 11,5 pontos növekedését is. Érdekesképpen, a táblázat adataiból megfigyelhető a dél-szudáni polgárháborús időszak infrastrukturális fejlesztésekre gyakorolt negatív hatása is.

2.2 Afrikai Ipari Parkok

Miután áttekintettük a régióban bekövetkező főbb közlekedést érintő kínai infrastrukturális fejlesztéseket, érdemesnek tartom bemutatni az ipari környezetet ért jelentősebb változásokat is. Az 1970-es évek elején több ország köztük Szenegál és Libéria is nekilátott különböző ipari zónák kialakításához. Ezen kísérletek szinte mindegyikéről elmondható azonban, hogy nem jártak teljes sikerrel, melynek oka jellemzően a gazdasági felkészületlenség, valamint a tapasztalatok hiánya volt. Számos esetben fordult elő, hogy magát a zónát egy földrajzilag kedvezőtlen övezetben alakították ki, mely hosszú távon ellehetetlenítette a parkok fenntartását. Találkozhatunk azonban olyan esetekkel is, ahol a nem várt karbantartási és egyéb költségek okozták a gyárak bezárását.⁹⁸

Változás az afrikai ipar fejlesztésében csak a Kínai Népköztársaság térnyerésének hatására következett be, melynek keretében 1 milliárd dollár értékű ázsiai tőke került befektetésre a BRI-hez kapcsolódó zónákba.⁹⁹ Ezzel egyidejűleg 4500 kínai cég is megkezdte működését ezekben a szektorokban, mellyel háromszázezer munkahelyet teremtettek az afrikai kontinensen.

Ha megvizsgáljuk a 2019-es adatokat, láthatjuk, hogy az említett beruházások eredményeként a mai napig 25 Kína által épített ipari park van működésben az övezetben.¹⁰⁰ Ezek között vannak az Etiópiai Ipari Park Fejlesztési Társaság által létrehozott projektek, mint például a Bole lemi-I, Bole lemi II, Kilinto, Adama, Bahir-Dar, Kombolcha, Debre-Birhan, Dire-Dawa, Haeassa Phase-I, Mekelle ipari parkok, melyek működésének céljai közé tartozik az export élénkítése, munkahelyek teremtése, valamint a külföldi és belföldi befektetések ösztönzése.

⁹⁸ Dinh Hinh-Palmade Vincent, Chandra Vandana, Cossar Frances (2012): Light Manufacturing in Africa: Targeted Policies to Enhance Private Investment and Create Jobs. World Bank Publications 2245. szám p. 67-75.

⁹⁹ Ictsd.org (2020) Afirca and China's One Belt One Road Initiative. Forrás: <https://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/africa-and-china's-one-belt-one-road-initiative-why-now-and-what> Letöltve: 2020.május 16.

¹⁰⁰ Yingqun Chen (2020): BRI industry parks bolster African links. Forrás: <https://global.chinadaily.com.cn/a/201912/31/WS5e0aa5c310cf3e35581a30.html> Letöltve: 2020.május 16.

Az afrikai ipari parkok által létesített munkahelyek száma

4. táblázat

mértékegység: darab (db.)

| Ipari parkok | Munkahelyek száma |
|--|--------------------------|
| Hawassa Ipari Park | 21733 |
| Bole Lemi Ipari Park (Addisz-Abeba) | 15383 |
| Keleti Ipari Zóna | 14906 |
| Huajian Ipari Park | 4489 |
| Mekelle Ipari Park | 3038 |
| Velocity/Vogue Ipari Park | 1635 |
| Kombolcha Ipari Park | 1366 |
| Adama Ipari Park | 1605 |
| Mojo George Cipőipari Zóna | 353 |
| Összesen | 64508 |

Forrás: OECD-Policy Studies Institute (2020): OECD Development Pathways Rural Development Strategy Review of Ethiopia Reaping the Benefits of Urbanisation: Reaping the Benefits of Urbanisation. OECD Publishing, Paris p. 95.

Az adatok alapján megfigyelhető az is, az Etiópiában elhelyezkedő kilenc létesítmény önmagában összesen 64508 munkahelyet teremtett. Ennek nagy része három létesítménynek köszönhető, hiszen a Hawassa Ipari Park 21733, az Addisz Abeba-i Bole Lemi zóna 15383, a Keleti ipari zóna pedig 14906 fő számára biztosít munkalehetőséget.¹⁰¹ Ezek közül a Hawassa Textilgyártó Ipari Zóna máig egész Afrika tekintetében a legjelentősebb ipari komplexumnak számít. A 4. táblázat egyértelműen mutatja, hogy ez a létesítmény biztosítja a legtöbb állást a felsorolt ipari parkok közül, ami egyáltalán nem meglepő, hiszen 18 vezető amerikai, kínai, indiai és srí lankai globális ruházati és textil cég mellett, hat helyi gyártó is megkezdte működését a megújuló erőforrásokat felhasználó 1,3 millió négyzetméteres gyárterületen.¹⁰²

A Hawassa Ipari Park sikerességének hatására további textillel foglalkozó gyárak is létrejöttek. Ilyen például a Komblocha ipari zóna, valamint a 100 hektáros területen elhelyezkedő Merkelle is. „*Mivel az ország olcsó munkaerőt és megfelelően felszerelt ipari*

¹⁰¹ OECD and Policy Studies Institute (2020): OECD Development Pathways Rural Development Strategy Review of Ethiopia Reaping the Benefits of Urbanisation-Reaping the Benefits of Urbanisation. OECD Publishing, Paris p. 95.

¹⁰² Investopedia.gov.et (2020): Hawassa Industrial Park inaugurated. Forrás:

<http://www.investethiopia.gov.et/about-us/how-we-can-help?id=465> Letöltve: 2020.május 16.

területeket biztosít, annak a valószínűsége, hogy a világ minden tájáról ruházati gyártókat vonzzanak a régióba, igen nagy. Annak reményében, hogy Etiópia elérje a közepes jövedelemmel rendelkező ország státuszát 2025-re, az ország további 15 ipari zóna kiépítését tervezi.”¹⁰³ Tarrósy, Vörös és Gebreslassie Mekelle Ipari Park című írásából egyértelműen kiderül, hogy a beindult ipari fejlődés tempóját a jövőben sem kívánja csökkenteni Etiópia, sőt további parkok létrehozását vették célba. Etiópia azonban nem az egyetlen olyan afrikai ország, amely ipari létesítményekkel rendelkezik.

Ilyen például Togo is, mely várhatóan két ipari parkot fog véglegesíteni 2022 végéig. A projekt keretében a Nemzeti Fejlesztési Tervezet a textilipari szereplőktől 1000 milliárd FCFA¹⁰⁴, átváltva körülbelül 1,7 milliárd USA-dollár beruházásra és százezer darab munkahely megteremtésére számít.¹⁰⁵ A ruházati iparág mellett, Togo mezőgazdasági szektorát tekintve is kiemelkedőnek számít az afrikai kontinens más régióihoz képest. Hasonlóan fejlett országnak számít azonban Tanzánia is, ahol napjainkig összesen 387 ipari zónát alakítottak ki. Az itt, illetve Afrika más országaiban létrehozott gyárterületekről általánosságban elmondható tehát, hogy kialakításuk többek között a meglévő gazdasági folyamatok innovációját, a különböző gyártási folyamatok egy régióba szervezését, valamint munkahelyek létrehozását hivatott elősegíteni.

2.2.1 Fenttartható infrastrukturális fejlődés

Amint azt már az „Együttműködés főbb nehézségei” fejezetben említettem Kína gazdaságélénkítő törekvései a fejlődő kontinensen jelentős környezetkárosodáshoz vezettek, ezért a helyzet javításának érdekében a 2015-ös Kína-Afrika Együttműködési Fórumon a két fél elfogadta a Kína-Afrika Környezetvédelmi Együttműködési Központ (angolul: China-Africa Cooperation Center) létrehozásáról szóló rendeletet. Felismerve az infrastruktúra-fejlesztések nagyfokú környezetkárosító hatásait, Kína 1 millió dollár beruházásával és az ENSZ Környezetvédelmi Programjának (angolul: United Nations Environment Programme) közreműködésével 2018-ban Kenya fővárosában, Nairobiban nyitotta meg a központot. A szervezet olyan programok megvalósításában segédkezik, mint például a Fenttartható Fejlődés Program 2030 (angolul: The 2030 Agenda for Sustainable

¹⁰³ Tarrósy István-Vörös Zoltán-Gebreslassie Seife Hailu (2020): China and Ethiopia, Part 4: Mekelle Industrial Park. The Diplomat, Tokió p. 9.

¹⁰⁴ pénznem, Afrikai valutaközösségi frank

¹⁰⁵ Togofirst.com (2020): Togo to create two industrial parks. Forrás:

<https://www.togofirst.com/en/investments/1605-844-togo-to-create-two-industrial-parks> Letöltve: 2020.május 16.

Development) vagy az Afrikai Unió 2063 Programja (angolul: Agenda 2063: The Africa We Want).¹⁰⁶

A gazdasági fejlődést és környezetvédelmet célzó Fenntartható Fejlődés Program 2030 ugyanúgy 2015-ben került elfogadásra. A program olyan területeken próbál pozitív változást eszközölni, mint az élővilág védelme, klímavédelem, felelős fogyasztás és termelés, fenntartható városok kivitelezése, a tisztaenergia használat, ipari innovációk és környezetkímélő gazdasági ellátóhálózat kiépítése, mezőgazdaság és élelmiszervédelem, valamint tisztavíz ellátottság. A szervezet abból a célból jött létre, hogy segítse tartani a lépést Afrikának a gyors ütemű gazdasági fejlődéssel és az általa okozott veszteségek minimalizálásával. Ennek egyik legfontosabb lépése, hogy megfelelő közlekedési és energiahálózatot építsenek ki, hiszen Afrika több évnnyi fejlődés után sem rendelkezik elegendő mennyiségű kiépített autópályával, elektromos hálózattal, valamint a meglévők minősége sem a legmegfelelőbb, mivel sokszor áramkimaradást okoznak, ezzel évi 2 százalékos GDP romlást előidézve.¹⁰⁷

A 2013-ban közölt Agenda 2063 terve is hasonló alapokra épült, mint a 2030-as koncepció, azonban egy sokkal erőteljesebb elképzeléssel. A 2063-as évet célzó törekvés a pánafrikanizmus¹⁰⁸ jegyében született, melynek fő érdeke, hogy az afrikai kontinentet teljeskörű innováció alá vesse és a jövő globális erőműjévé alakítsa 50 év alatt. A napirendi pontok közt olyan ambíciók találhatók meg, mint a fővárosokat összekötő nagysebességű vasutak kiépítése, megújuló és környezetbarát energia használat gyarapítása és előtérbehelyezése, kiberbiztonság növelése, mezőgazdasági technológiák modernizálása, és az Afrika világkereskedelmi piaci helyzetének fokozását célzó szabadkereskedelmi övezetek megvalósítása.¹⁰⁹

Ha az említett tervezett programok és Afrika fejlődése viszonylag ilyen ütemben halad akkor, nagy eséllyel szerezhetnek nagyobb befolyást a globális piacon. A 2063-as projekt egy elég intenzív átalakulást célzó tervezet, amiből láthatjuk, hogy Afrika tisztában van gyengeségeivel és a sok évnnyi külföldi stratégia, technológia tőke investálásnak

¹⁰⁶ Unenvironment.org (2020): China-Africa Environmental Cooperation Centre. Forrás:

<https://www.unenvironment.org/regions/africa/regional-initiatives/china-africa-environmental-cooperation-centre> Letöltve: 2020. április 23.

¹⁰⁷ Henao Lina-Hui May-Shaw Gordon (2017): How Africa Can Achieve The Sustainable Development Goals. Japan International Cooperation Agency, Tokyo p. 7-58.

¹⁰⁸ Afrika összetartozásának ideológiája

¹⁰⁹ African Union Commission-AU (2015): Agenda 2062-The Africa We Want. AU, Addis Ababa p. 1-20. Forrás: <https://www.un.org/en/africa/osaa/pdf/au/agenda2063.pdf> Letöltve: 2020. április 24.

köszönhetően elméletben tudják is, hogy hogyan küszöböljék ki azokat. Egyelőre ez még csak egy elképzelés és lehet a végén nem az elvárt eredményeket hozza majd, azonban láthatjuk, hogy Afrika egyre inkább kezdi gazdasági szempontból átlátni saját régiói lehetőségeit és már nem csak a bábu szerepét tölti be Kína nagyhatalmi sakkjátszmájában.

3. KÍNA KERESKEDELMI VETÉLYTÁRSAI AZ AFRIKAI KONTINENSEN

A fejezetcímbe szereplő, kereskedelmi vetélytársak alatt azon országok értendők, melyek Kínához hasonló eszközök, beruházások segítségével próbáltak szövetségre lépni a Szubszaharai-Afrika egyes régióival. Nem Kína volt ugyanis az egyetlen, aki felismerte ezen területek gazdasági potenciálját. Ezt támasztják alá az Integrált Világkereskedelmi Megoldás (angolul: World Integrated Trade Solution)¹¹⁰ oldalán található információk is, melyek alapján a Fekete-afrikai országoknak más lehetőségeik is voltak/vannak arra, hogy befektetéseket szerezzenek.

A 2018-as adatok alapján az Európai Unió volt Afrika elsős számú és legfontosabb export-import partnere, hiszen ebben az évben nagyjából 277 milliárd dolláros árukereskedelmet bonyolítottak le egymás között. Ennek következtében Kína, törekvései ellenére csupán a második helyen végzett 180 milliárd dolláros afrikai kereskedelmével.¹¹¹ Az Európai Unió kiemelkedő jelenléte a fejlődő földrészen főként annak tudható be, hogy a Kereskedelmi Társulásról szóló megállapodást (angolul: Economic Partnership Agreement) 55-ből 52 afrikai állam írta alá. Az egyezmény lehetővé tette, hogy az afrikai régiók kedvezményesen, valamint díjszabások nélkül tudjanak árut exportálni az európai piacokra. Melynek eredményeképp 2018-ban az Európai Unió tette ki Afrika összkereskedelmi volumenének 36 százalékát.

Mindez azonban annak köszönhető, hogy az EU (Európai Unió) Kínával egyidejűleg kezdett tárgyalásokba az afrikai kontinensen. 2000-ben pár hónappal az első Kína-Afrika Együttműködési Fórumot megelőzően Egyiptom fővárosában, Kairóban megrendezésre került az első Afrika-EU csúcstalálkozó, az afrikai országok és az EU tagállamok szervezésében. A megbeszélés során központi szerepet kapott a politikai, gazdasági, stratégiai együttműködés, valamint a biztonság, stabilitás és az egyenlőség kérdése is.

A sikeres csúcstalálkozónak köszönhetően a két fél partnersége ettől kezdve folyamatos fejlődésnek indult. Az ezt követő években olyan platformokat, alapokat és programokat hoztak létre, mint például az EU-Afrika Infrastrukturális Vagyonkezelői Alap (angolul: EU-Africa Infrastructure Trust Fund), Afrika Beruházási Platform (angolul: Africa Investment

¹¹⁰ Worldbank.org (2020) Forrás: <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/SSF> Letöltve: 2020.május 16.

¹¹¹ Ec.europa.eu (2020) Forrás: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Africa-EU_-_international_trade_in_goods_statistics Letöltve: 2020.május 16.

Platform), Európai Unió Tartalék Alap (angolul: European Union Emergency Trust Fund) és a Pánafrikai Program (angolul: Pan-African Programme) a fejlődő kontinens gazdasági előrelépésének segítése érdekében.

Ugyanakkor a kooperáció szempontjából legmeghatározóbb esemény 2018. március 21-én következett be a Pánafrikai Program keretében, amikor is az Európai Unió nagyjából 81 millió dollár beruházásával hozzájárult az Afrikai Kontinentális Szabadkereskedelmi Térség létrehozásához. (angolul: African Continental Free Trade Area). A szabadkereskedelmi térség fő célkitűzése, hogy motiválja a kontinensen belüli kereskedelmet, valamint az afrikai országok közti gazdasági összeköttetést. A kereskedelmi övezet 2020.július 1.-jén kezdte meg működését és a számítások szerint valószínűleg 13-25 százalékos gazdasági növekedést fog hozni a régiók közti kereskedelemben.

Az Európai Unió összességében nagy hangsúlyt fektet az afrikai államok gazdasági föllendülésére, illetve átalakítására, mindamelllett, hogy figyelembe veszi az alapvető emberi jogokat és Afrika érdekeit is. A partnerséget az Európai Unió és Afrika esetében inkább a kölcsönös együttműködés jellemzi, ami már nem mondható el az afrikai térségben jelenlévő rivális befektetőkről.¹¹²

A Szubszaharai-Afrika második legjelentősebb export és import partnere a 2018-as adatok alapján – Európa és Kína után – India volt, amit a következő adatok támasztanak alá. India és Afrika export és import kereskedelme a 2017-es év végére, 2018-es év elejére elérte a 62.66 milliárd dolláros összértéket. Ez számokban azt jelentette, hogy ebben az évben India 26 milliárd dollár értékű terméket exportált Afrikába, az ennek fennmaradó részét pedig Afrikából érkező import tette ki. Az indiai termékek nagy része ásványok, olaj, járművek, gyógyszeripari termékek, termelési eszközök, fogyasztási cikkek, munkagépek formájában kerültek az afrikai országokba. Legnagyobb értékben ezen exportcikkek közül olajat, valamint különböző nyersanyagokat szállítottak Afrikába a dél-ázsiai országból 2018-ban.¹¹³

Az együttműködés jelentőségére mutat rá, hogy 2015-ben India aláírt egy egyezséget is az Afrikai Fejlesztési Bankkal, mely eredményeként a dél-ázsiai ország egy, az infrastrukturális fejlesztések kivitelezését támogató, 9,5 millió dolláros vagyongazdálkodási

¹¹² Africa-eu-partnership.org (2020) Forrás: <https://africa-eu-partnership.org/en/partnership-and-joint-africa-eu-strategy> Letöltve: 2020.május 16.

¹¹³ Exportgenius.in (2020): India Africa Trade 2018-India's Top Exports to African Countries. Forrás: <https://www.exportgenius.in/blog/india-africa-trade-2018-india-top-exports-to-african-countries-364.php> Letöltve: 2020.május 16.

alapot hozott létre.¹¹⁴ Látható tehát, hogy India – Kína mellett – már a 2010-es évek első felében jelentős hatással volt afrikai földrész gazdaságának fejlesztésére. Ez a hatás pedig 2016-ban tovább nőtt, amikor Indiának sikerült megnyernie a Kenyai Rivatex textilgyár újjáélesztésének lehetőségét, 29,95 millió dollárnyi hitelkeret folyósításával. A gyár kivitelezésével az afrikai munkások képesek voltak napi 83 bála gyapot feldolgozására.¹¹⁵ A textilgyár felújítása mellett India nevéhez köthető azonban további 7 tanműhely, 6 IT központ és számos új technológiai központ kialakítása is. Kijelenthető tehát, hogy a déli-ázsiai ország fontos stratégiai partnerként tekintett a szubszaharai régióra.

Ennek ellenére elmondható, hogy Kína afrikai gazdasági vezetői pozícióját jelentősen sosem befolyásolta India, melynek oka véleményem szerint elsősorban a két fél eltérő stratégiájából következik. Ugyanis míg Kína erős, bizonyos esetekben katonai erők bevetésétől (lásd. Doraleh-i katonai bázispont felépítése) sem eltántorodó taktikát alkalmazott, addig India egy sokkal visszafogottabb partneri viszonyon alapuló gazdasági politikát folytatott.

India azonban nem az egyetlen olyan ország, mely Kína mellett érdekelt volt az Afrika irányú gazdasági terjeszkedésben. Indiát követve ugyanis az Amerikai Egyesült Államok a harmadik legnagyobb export és import partnere a Szubszaharai Afrika országoknak. A 2018-as év során az USA és a fekete-afrikai országok között összesen 40,9 milliárd dollár értékű kereskedelem zajlott le. Ebből 15,9 milliárd dollárnyi áru került importálásra az amerikai kontinensről Afrikába, a fennmaradó 25,1 milliárd dollárt pedig Afrika exportja tette ki. Ezek többsége munkagépekhez tartozó felszerelések, elektromos berendezések, logisztikai áruk, és nyersanyagok formájában érkezett Afrikába. A térségen belül USA második legnagyobb kereskedelmi partnere a Dél-afrikai Köztársaság után Nigéria volt, melyet alátámaszt, hogy ez az ország volt az USA 44. legnagyobb import áru ellátója.¹¹⁶

A nemzetközi gazdaságpolitika elmúlt években bekövetkezett alakulásának fényében, véleményem szerint hosszú távon az Amerikai Egyesült Államok sokkal komolyabb vetélytársa lehet Kínának a régióban, mint India. Köztudott ugyanis, hogy az USA gazdasági pozíciójában jelentős visszaesést okozott Kína elképesztő gyorsaságú fejlődése

¹¹⁴ Afdb.org (2020): India. Forrás: <https://www.afdb.org/en/countries/non-regional-member-countries/india> Letöltve: 2020. május 16.

¹¹⁵ Roche Elizabeth (2020): India ups the game in delivering infra projects in partner countries. Forrás: <https://www.livemint.com/industry/manufacturing/india-ups-the-game-in-delivering-infra-projects-in-partner-countries-1561894282011.html> Letöltve: 2020. május 16.

¹¹⁶ Ustr.gov (2020) Forrás: <https://ustr.gov/countries-regions/afrika> Letöltve: 2020. május 16.

és földrajzi tényere. Ennek fényében pedig nem meglepő, hogy Donald Trump az Amerikai Egyesült Államok elnöke 2018 október 5.-én elfogadta azt a határozatot, melynek keretében 60 milliárd dolláros segélyt kívánnak nyújtani a fejlődő országok megsegítésére.¹¹⁷ Azután, hogy Donald Trump aláírta a fejlesztési beruházások hatékonyabb felhasználásáról szóló törvényt (angolul: Better Utilization of Investments Leading to Development), rögtön nekiláttak az Egyesült Államok Nemzetközi Fejlesztési Pénzügyi Társaság (angolul: U.S. International Development Finance Corporation) kialakításához, amit a 2019-es év végére sikerült létrehozniuk. A pénzügyi társaság négyféle képpen biztosít segítséget a fejlődő országoknak, még hozzá technikai fejlesztések, adósságfinanszírozás, közvetlen tőke és befektetési alapok támogatása, valamint politikai kockázatbiztosítás formájában.¹¹⁸

A DFC¹¹⁹ 2019-ben a Malawi Köztársaságban, Gabon-ban Mauritániában, Niger-ben összesen öt biztosítási projektet indított el 35.3 millió dollár értékben. Továbbá együttesen 305.7 millió dollár befektetésével tizennégy pénzügyi program vette kezdetét a Dél-afrikai Köztársaságban, a Malawi Köztársaságban, Csádban, Egyiptomban, Ghánában, Kenyában, Nigériában, Ruandában, Ugandában, Szenegálban, Tanzániában, Zambiában. A legutóbbi 2020-as tervezetek közt szerepel az első 20 millió dollár értékű hálózat nélküli napelemes rendszer kiépítése Kenyában, ami előreláthatólag 270 ezer háztartásnak és 1.2 millió embernek fog energia-hozzáférést biztosítani. A másik két beruházás az előbb említetthez képest kisebb volumenű, a Malawi Köztársaság számára nyújtott támogatás csakúgy, mint az előző, szintén a napenergia-fejlesztésre koncentrálódott 1.6 millió dollár formájában. Ezekről eltérően az utolsó feljegyzett 5 millió dolláros projekt Uganda ékszergyártó manufaktúrájának kiterjesztésére irányult.¹²⁰

Pillanatnyilag még elég friss a kezdeményezés és Afrika esetében is csak elenyésző mennyiségű tervezetről beszélhetünk, de amennyiben az említett 60 milliárd dolláros amerikai támogatásokra sor kerül a fejlődő országokban, könnyen elképzelhető, hogy Kína afrikai befolyása csökkenésnek indul majd.

¹¹⁷ Ecofinagency.com (2020): USA plans a \$60 billion fund to counter Chinese investments in developing countries. Forrás: <https://www.ecofinagency.com/public-management/2609-38997-usa-plans-a-60-billion-fund-to-counter-chinese-investments-in-developing-countries> Letöltve: 2020.május 16.

¹¹⁸ Dfc.org (2020) Forrás: <https://www.dfc.gov/who-we-are> Letöltve: 2020.május 16.

¹¹⁹ U.S. International Development Finance Corporation

¹²⁰ Dfc.org (2020): All Active Projects. Forrás: <https://www.dfc.gov/our-impact/all-active-projects> Letöltve: 2020.május 16.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

4.1 Az kínai beruházások következményei a Szubszaharai-Afrika országában

Kína főbb vetélytársai gazdasági lépéseinek áttekintése után szakdolgozatom fókuszának megfelelően, az Afrikában bekövetkezett kínai befektetések következményeihez térek vissza. Összességében elmondható, hogy számos afrikai ország az Új Selyemút vonalába történt bekapcsolása által a környező régiók kereskedelme jelentősen fellendült. Ennek eredményeképp számos új munkahely jött létre, és sikerült magasabb színvonalra emelni az oktatást is. Az Egy Övezet Egy Út (OBOR vagy BRI)¹²¹ program keretében sikerült továbbá munkalehetőséget biztosítani a már meglévő, illetve jövőbeli diplomás rétegek számára, mely megalapozta a kontinens érintett részeinek hosszú távú gazdasági fejlődését.

Az OBOR kezdeményezés ugyanis nagy mértékben segítette hozzá a kontinens országait ahhoz, hogy a megújuló energiával történő technológiák folyamatába beletanuljanak. Ezeknek a módszereknek az elsajátítását nem csak a munkahelyeken, az építkezéseken, hanem a turizmusban is gyakran kamatoztatni tudták az érintettek. A Tengeri Selyemút mindezek mellett lehetővé tette az afrikai országok többsége számára, hogy bekapcsolódjanak a világkereskedelembé. Ahhoz, hogy ennek a fejlődésnek a gyorsaságát és ütemét megérthessük érdemes megfigyelni a Világbank ide kapcsolódó adatait. Ezek alapján elmondható, hogy átlagosan a világ infrastruktúra fejlődésének kétszeres értékeit produkálták az OBOR mentén húzódó területeken.¹²²

A hatalmas befektetések, infrastrukturális fejlesztések a pozitív hatásokon túl számos veszéllyel is jártak. A közéleti nyughatatlanság és az afrikai társadalom által megkérdőjelezett ázsiai befolyás témaköre erős indulatokat vált ki ugyanis a legtöbb ország polgáraiból. Ezek az indulatok a politikai választások idején gyakran tüntetésekhez, felkelésekhez, és számos esetben gyilkosságokhoz is vezettek; komoly biztonsági kihívások

¹²¹ Angolul: OBOR: One Belt One Road BRI: Belt and Road Initiative (A szakirodalmakban mindkét rövidítést használják, egy fogalmat jelölnek)

¹²² World Bank (2019): Belt and Road Economics. World Bank Publications, Washington. p. 1-15.

elé állítva ezzel a Kelet-afrikai Közösség nemzeteinek és az Afrika szarvánál elterülő országoknak – Ruanda, Kenya, Szomália, Burundi – vezetését.¹²³

A politikai nehézségeken túl szignifikáns veszélyfaktornak tekinthető a fejlődés útjára lépő térségben zajló korrupció is. A Transparency¹²⁴ honlapján található 2019-es jelentésből egyértelműen leszűrhető, hogy Afrikában nagymértékű a korrupció jelenléte. A régió országai közül ebben a tekintetben Szomália emelkedik ki, ahol az említett forrás adatai alapján még Észak-Koreánál is magasabb korrupciós értéket mértek.

Megfogalmazódik azonban a kérdés, hogy mégis milyen szerepe van Kínának az afrikai régiókban zajló korrupcióban? Erre mi sem adhatna jobb magyarázatot, mint a 2018-ban publikált cikk, mely rávilágít arra, hogy *„Azokon az afrikai területeken, ahol kínai projektek valósultak meg 4 százalékkal valószínűbb, hogy a lakosok kenőpénzt ajánlanak fel a rendőrségnek, valamint 2 százalékkal valószínűbb, hogy illegálisan jutnak hozzá különböző dokumentumokhoz és engedélyekhez, mint azok az afrikai polgárok, akik ezzel szemben olyan övezetekben élnek, ahol még Kína egyelőre nem kezdett projektberuházásokba.”*¹²⁵

A tanulmány szerint ennek három kiváltó oka lehetett. Az első, hogy Kína már eleve olyan területeken fektetett be, ahol a korrupció mértéke nagyon magas volt. Másodsorban az író arra a következtetésre jutott, hogy a kínai projektbefektetések területén valószínűbb, hogy a polgároknak rendelkezniük kell hivatalos iratokkal, engedélyekkel munkavállalás céljából, ami pedig hozzájárulhat a megvesztegetések számának növekedéséhez. Az utolsó állítás pedig azt hangsúlyozza, hogy a gazdasági jólétnek és fejlődésnek ez egy várható velejárója, főként a korrupció övezetekben. Összességében azonban az előzőktől függetlenül kijelentenünk, hogy a korrupció már régóta jelen volt az afrikai kontinensen, az ázsiai nagyhatalom jelenléte csupán egy eszköz volt ennek súlyosbítására.

Szakdolgozatomban bemutatott események, és azok következményeinek vizsgálata alapján megállapítható tehát, hogy a kínai befektetések, a jelentős gazdasági fejlődés mellett komoly nehézségeket is hoztak az afrikai országok többsége számára.

¹²³ Stiftung Ebert Friedrich-Centre for Conflict Research (2001): Political and Electoral Violence in East Africa, Working Papers on Conflict Management 2. szám p. 1-7. Forrás: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/01398.pdf> Letöltve: 2020.május 16.

¹²⁴ Transparency.org (2020): Corruption around the World in 2019. Forrás: <https://www.transparency.org/en/cpi> Letöltve: 2020.május 16.

¹²⁵ Jetson Leder-Luis (2020): Do Chinese Aid Projects in Africa Make Corruption Worse? And If So, Why? Forrás: <https://globalanticorruptionblog.com/2018/09/21/do-chinese-aid-projects-in-africa-make-corruption-worse-and-if-so-why/> Letöltve: 2020.május 16.

4.2 A sino-afrikai együttműködés alakulása napjainkban

Miután diplomamunkámban előző fejezeteiben áttekintettem az elmúlt évtizedek fontosabb sino-afrikai összefogással kapcsolatos politikai és gazdasági törekvéseit, érdekesnek tartom annak vizsgálatát is, hogy várhatóan hogyan fog alakulni a felek kapcsolata a közeljövőben. Annak figyelembevételével, hogy az említett országok kulturális, gazdasági és fejlettségi szempontból teljesen eltérőek; felmerülhet a kérdés, hogy fenntartható-e hosszú távon a kölcsönös együttműködés. A kérdés megválaszolásához tekintsük át a 2020-as év tervezett eseményeit.

A tervek szerint 2020-ban került volna megünneplésre a kínai-afrikai gazdasági szövetséget megalapozó FOCAC huszadik évfordulója. Az eseménnyel kapcsolatos kommunikáció során Kína több alkalommal is további, jövőbeni támogatásáról biztosította a fejlődő kontinens partnerországait. Céljaik között szerepelt továbbá kontinensen fennálló infrastrukturális különbségek kiegyenlítése, valamint további beruházások elindítása is.¹²⁶

Az 2020-as év azonban nem úgy vette kezdetét, ahogyan azt a világ legtöbb országa tervezte. A januárban nagy ütemben terjedni kezdő COVID-19 ugyanis világjárvánnyá nőtte ki magát. A vírus megjelenésének kiemelt jelentősége van a tárgyalt közreműködés tekintetében, lévén, hogy annak kiindulási gócpontja Kína volt. Noha a betegség világra gyakorolt hatásai, következményei és a járvány vége még nem állapítható meg; az bizonyos, hogy annak Kína elkövetkezendő évekre tervezett afrikai infrastrukturális fejlesztéseire is hatással lesz.

Az elmúlt hónapokban Kína gazdaságát nagymértékben megrendítette a vírus, mely a legnagyobb károkat az ázsiai ország élelmiszeriparában, ingatlanpiacán, turizmusában és kiskereskedelmében okozta. Mindemellett számtalan cég csődölt be, illetve jutott csőd közelébe, amin az sem segített, hogy a járvány időszakában a kölcsönökhöz való hozzájutás is igencsak körülményessé vált.¹²⁷ Ez azonban Afrikára nézve sem éppen jó hír, hiszen az afrikai földrészen számos Kínai vállalat fektetett be, melyeknek esetleges csődje során a fejlődő kontinens jelentős károkat szenvedhet.

¹²⁶ Byumvuhore Frederic (2020): China-Africa cooperation's gains are remarkable. China Investment. Forrás: https://www.focac.org/eng/zfgx_4/rwjl/t1761025.htm Letöltve: 2020.május 16.

¹²⁷ Livermore Adam-Shira Dezan (2020): The Social and Economic Impact of COVID-19 on China and its Recovery Potential. Forrás: <https://www.china-briefing.com/news/social-economic-impact-covid-19-china-recovery-potential/> Letöltve: 2020.május 16.

A vírushelyzet kimeneteleként jobb esetben az afrikai fejlesztések, beruházások csak eltolódnak, egy rosszabb scenárió mentén azonban el is maradhatnak. Ahogyan az a dolgozat során több esetben is említésre került, Afrika gazdasága gyenge lábakon áll, melyet egy hosszabb – akár a COVID-19-hez hasonló – krízis jelentős mértékben károsíthat. A témával kapcsolatban már számos külföldi analízis rendelkezésünkre áll, mint például a Világbank és az Egyesült Nemzetek Szervezetén belüli Afrika Gazdasági Bizottsága által publikált adatok, melyek rámutatnak a lehetséges kimenetelekre és Afrika gyenge pontjaira. Valamint az elemzések részletes betekintést nyújtanak a vírus sújtotta afrikai országok gazdasági átrendeződésébe. A beszámolók szerint elsősorban a kereskedelmi leállás volt a leginkább lesújtó hatással a kontinensre. Azáltal, hogy számtalan vállalkozás zárt be a világkörüli és korlátozta külföldi kereskedelmét, Afrika export és import tevékenységeiben is jelentős változások álltak be. Ezen belül a változások a mezőgazdasági termelést, textilipart és az olaj exportot érintették leginkább.

Afrika textiliparát tekintve nagymértékben támaszkodik Európa és az Egyesült Államok piacaira, ami az eddigi években Afrikának évi 15 milliárd dollár bevételt jelentett. A kereslet visszaesésének következtében 2019 végén a gyapot ára 26 százalékos esést, kockára téve ezzel a földművesek megélhetését. A mezőgazdasági szektorban a kávé és kakaó termelőket sem kíméli a vírus, a kávé ára 2019 decemberétől egészen 2020 márciusáig 7 százalékkal, a kakaó ára pedig 2020 elejétől egészen áprilisig 6 százalékkal zuhant. Az olajárak érintő 50 százalékos csökkenés szintén meghatározó az afrikai államok számára, hiszen exportjuk 40 százalékát az olaj kivitel teszi ki.

Az afrikai légitársaságoknak nagyjából 4 milliárd dollár jövedelem veszteséggel kell majd számolniuk a korlátozások és határlezárások miatt. Ennek következtében a főként elsősorban a turizmusra támaszkodó országokat¹²⁸ (Botswana, Gambia, Madagaszkár, Mauritius, Marokkó, Ruanda, São Tomé és Príncipe, Seychelle-szigetek, Tunézia, Zöld-foki Köztársaság) ugyancsak nagy károsodások érték.

¹²⁸ United Nations (2020): Impact Assessment of Covid-19-The Case of Eastern Africa. Forrás: https://www.uneca.org/sites/default/files/uploaded-documents/COVID-19/impact_of_coronavirus_on_east_africa_v2.pdf Letöltve: 2020.május 16.

Várhatóan 2020-ban a régiót érintő termelési visszaesés 37-79 milliárd dollár közé lesz tehető a World Bank adatai alapján.¹²⁹ Az ENSZ szerint legalább 100 milliárd dollár értékű költségvetés élénkítő csomagra lenne szükség, ahhoz, hogy a kontinens ismét lábra álljon.¹³⁰

A jelentések alapos vizsgálatával összefüggő képet kaphatunk arról, hogy Afrika mégis milyen jelentős mértékben függ a kontinensen kívüli nemzetektől és kereskedelmi partnereiktől. Lényegében megállapítható, hogy az afrikai régiók gazdasága teljes mértékben a világkereskedelem legjelentősebb résztvevőire van utalva.

¹²⁹ World Bank Group (2020): Accessing The Economic Impact of Covid-19 And Policy Responses In Sub-Saharan. Africa's Pulse 21. szám p. 1-5. Forrás:

<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33541/9781464815683.pdf?sequence=16&isAllowed=y> Letöltve: 2020.április 16.

¹³⁰ Economic Commission for Africa (2020): Covid-19 in Africa-Protecting Lives and Economies. Publications and Conference Management Section 1. szám p. 34. Forrás:

https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/eca_covid_report_en_24apr_web1.pdf Letöltve: 2020.május 16.

ÖSSZEGZÉS

Szakedolgozatomban a kínai-afrikai gazdasági kapcsolatokra vonatkozó kutatásból származó adatok és elemzések alapján, az Összegzés című fejezetben a Bevezetésben felsorolt kutatási kérdésekre adok választ.

1) Milyen érdekek vezérelték a Kínai Népköztársaság afrikai nyitását?

A szakedolgozatom korábbi fejezeteiben részletesen bemutattam a Kínai Népköztársaság legfőbb politikai és gazdasági motivációt. Ezek között szerepelt többek között Kína ENSZ-en belüli szavazóköreinek bővítésén túl az új Selyemút egy szakaszának Afrikában való kialakítása is. Nem állíthatjuk tehát, hogy az ázsiai ország önzetlenül nyújtott volna támogatást afrikai partnereinek. Kínának a kapcsolat kialakításával a kezdetektől a globális tényerési stratégia megvalósítása volt a célja, jelentős gazdasági, politikai, és katonai befolyást szerezve ezáltal Afrikában.

2) Nevezhetjük-e a kínai intézkedések összességét „modernkori gyarmatosításnak” az elszegényedett kontinensen?

Számos olyan sajtócikk került napvilágra az elmúlt néhány évben, mely modernkori gyarmatosítónak nevezte Kínát. Többek között ezt a kifejezést használja a Tolna Megyei Krónika „*Modernkori gyarmatosítás – kínai királyság Kenyában*”¹³¹ című, valamint a BitcoinBázis „*Modernkori gyarmatosítás: Kína önellátó városokat épít Afrikában*”¹³² című cikkek is. Annak érdekében, hogy állást tudjunk foglalni, fontos megértenünk, hogy általában mit értünk gyarmatosítás alatt. A történelemben a gyarmatosítók elnyomó hatalomként voltak ismertek, akik a fejletlen régiókban önkényes uralmat gyakoroltak, kiaknázták azok természeti kincseit saját érdekükből és katonai erővel engedelmességre kényszerítették a gyarmatosított területek lakóit.¹³³ Lévén, hogy közvetlenül egyik afrikai ország sem volt rákényszerítve a kínai befektetések elfogadására, úgy gondolom túlzásnak lenne modernkori gyarmatosításnak titulálni Kína lépéseit.

¹³¹ Tmkronika.hu (2020): Modernkori gyarmatosítás-kínai királyság Kenyában. Forrás: <http://www.tmkronika.hu/hirek/modernkori-gyarmatositas--kinnai-kiralysag-kenyaban> Letöltve: 2020. május 16.

¹³² Andrea (2020): Modernkori gyarmatosítás-Kína önellátó városokat épít Afrikában. Forrás: <https://www.bitcoinbazis.hu/modernkori-gyarmatositas-kina-onellato-varosokat-epit-afrikaban/> Letöltve: 2020. május 16.

¹³³ Böröcz József-Sarkar Mahua (2020): Gyarmatosítás. Forrás: <https://www.magyardiplo.hu/archivum/2014-1-12/179-2014-aprilis/1544-gyarmatositas-1> Letöltve: 2020. május 16.

Másrészről azonban, a szóban forgó ázsiai ország pontosan megtervezte minden egyes lépését. Egészen biztosan tisztában voltak ugyanis azzal, hogy ilyen mértékű kölcsönök az afrikai országok többsége nem lesz képes visszafizetni. Amennyiben pedig erre nem képesek, a kínai hitelezők várhatóan más formában fogják „törlesztésre” kényszeríteni az eladósodott régiókat. Ezt támasztja alá a BitcoinBázis említett cikkének utolsó néhány gondolata is: *„Azért azzal tisztában kell lenni, hogy Kína nem szimplán felebaráti szeretetből adományoz ilyen sok pénzt. Az afrikai kormányok ugyanis elképesztő mértékben eladósodnak. Csak néhány példa az iszonyatos tartozásokra. Etiópiának az Addisz-Abeba és Dzsibuti vasútért a 2016-os évi költségvetésének egynegyedét kellett fizetnie. Nigéria fizetési elmaradásban van, emiatt új megállapodást kell kötnie a kínai vállalkozókkal. Kenya pedig az ország GDP-jének 6 százalékát adta oda a Mombasa-Nairobi vasútért. Az adósságokat viszont nem mindenki tudja visszafizetni. Kína pedig könyörtelen. A zambiai kormány és Kína között tárgyalások zajlanak, hiszen az ország nemzeti villamos energia társaságát, a ZESCO-t át kell adniuk a kínaiaknak, mivel az ország képtelen a hiteleit fizetni. Ez nem volt meglepő, hiszen már Kína irányítja az ország televíziós társaságát, a ZNBC-t is.”*¹³⁴

Ahogy korábban említettem, Kína közvetlenül senkit nem kényszerített a kölcsönök elfogadására. Felkínált kedvezményes hitelével ugyanakkor olyan ajánlat elé állította afrikai partnereit, amit azok nem tudtak visszautasítani. Véleményem szerint nem okolható tehát kizárólag Kína az afrikai régió eladósodásáért, hiszen az általa biztosított hitelek hatékonyabb felhasználásával elkerülhető lehetett volna Kína gazdasági elhatalmasodása az érintett régiókon.

3) Beszélhetünk-e egyenlőtlen viszonyokról Kína és Afrika között?

Mindenképpen! Azzal, hogy Kína saját törekvéseit kívánja véghez vinni, jelentős károkat okoz a fejlődő övezetnek. A nem megújuló energiaforrások készletei végére érnek a Szubszaharai országok, míg Kína éhsége egyre nő. Továbbá a kontinens élővilágában és a természeti adottságaiban is nagy károkat okoztak a modernizációs lépések. A temérdek gyár alapítása jelentős szennyezést okozott károsítva levegőt és a polgárok egészségét.

Lévén, hogy az afrikai országok többsége nem fogja tudni visszafizetni a felhalmozott adósságait, így azok fennmaradása esetén, az államtulajdonban lévő vállalatok átvételét

¹³⁴ Andrea (2020): Modernkori gyarmatosítás-Kína önálló városokat épít Afrikában. Forrás: <https://www.bitcoinbazis.hu/modernkori-gyarmatositas-kina-onellato-varosokat-epit-afrikaban/> Letöltve: 2020. május 16.

határozták meg biztosítékként. Az egyenlőtlen viszonyokat támasztja alá emellett az is, hogy míg Kína mára a világ egyik legjelentősebb gazdasági befolyásával rendelkező országává fejlődött, addig az afrikai országokról még továbbra is csak fejlődésben lévő régiókként beszélhetünk.

4) Afrika tényleg csak elszenvedője ennek a kapcsolatnak, vagy voltak számára pozitív hatásai is az együttműködésnek?

Az említett negatív hatások mellett vitathatatlan, hogy Afrika legtöbb érintett régiója jelentős fejlődésen ment keresztül a kínai befektetéseknek köszönhetően. Számos új munkalehetőség nyílt, fejlődött az oktatás, illetve több ország is sikeresen becsatlakozott a világkereskedelembé az új Selyemút kialakításának köszönhetően. Egyértelmű tehát, hogy a tárgyalt kapcsolat több területen is pozitív következménnyel volt az együttműködés résztvevőire. A kérdés az, hogy amennyiben az afrikai országok hosszabb távon is képtelenek lesznek visszafizetni a kapott hiteleket, milyen károkat fognak szenvedni a hitelezők kártalanítása során.

5) Afrika miért Kínát választotta fő hitelezőjének?

A sino-afrikai kapcsolat kialakításának kezdetén Afrikának még nem álltak rendelkezésére olyan lehetőségek, amilyenek napjainkban. Az ázsiai nagyhatalom az említett időszakban olyan területekre is kiterjesztette tőkét, ahová a nyugati hatalmak nem szívesen merészkedtek. Ennek köszönhetően a Fekete-afrikai térség lényegében csak Kínától várhatott jelentős segítséget a polgárháborúiról, valamint a korrupcióról híres országaiban. Természetesen ez a helyzet a Kínai Népköztársaságnak is kedvezett, ugyanis így nem kellett a nyugati versenytársakkal rivalizálnia. Annak fényében pedig, hogy az afrikai régiók többsége szignifikáns kedvezményeket kapott a szerződések aláírásakor, nem csoda, hogy nem tudtak ellenállni ázsiai partnerük befektetési csábításának. Az ázsiai támogatások alkalmával jelentős mértékű segítyt, hitelt, fejlesztési eszközt, szolgáltatást ajánlottak fel a fejletlen országnak, amit azok tárt karokkal fogadtak. Kutatásom fényében megfogalmazható tehát, hogy Afrika már a kezdeti időszakokban is Kínában látta a megoldást gazdaság problémáira.

6) Képes lett volna Afrika saját erőből ekkora infrastrukturális és gazdasági fejlődés megvalósítására?

Meglátásom szerint Afrika ilyen mértékű infrastrukturális és gazdasági fejlődést ilyen rövid idő alatt saját erőből nem lett volna képes megvalósítani. Elképzelhető azonban, hogy

bizonyos mértékű innováció külső támogatások nélkül is elérhető lett volna, a kontinens infrastruktúrájának tudatos és fokozatos fejlesztésével. Ahhoz ugyanis, hogy az övezet egy erős talapzaton álló gazdaságot tudjon kialakítani a megfelelő infrastrukturális kiépítettség elengedhetetlen. Ezzel szemben a 20. század nagy részében a régióban fellelhető elszigetelt közösségek, a rossz minőségű utak, a tiszta ivóvízhez való hozzáférés nehézségei tovább hátráltatták Afrikát a fenntartható előrehaladás elérésében. Nagy szüksége volt emellett a külföldi országokban már bevált, és széles körben alkalmazott eszközök és technológiák megismerésére is. Ebben pedig kiváló segítséget nyújthatott Kína, aki fontos céljaként tűzte ki a szakemberek képzésének megvalósítását a régióban. Összességében tehát azt gondolom, hogy ugyan bizonyos mértékű fejlődés megvalósítható lett volna önerőből is a régióban, az így elért eredmény közel sem lett volna olyan jelentős, mint amit Afrika a kínai befektetések segítségével tudott elérni.

7) Milyen más lehetőségei voltak/vannak Afrikának az ázsiai hatalom támogatásán kívül?

Afrikának napjainkban már több potenciális partnere van, mint amennyi sino-afrikai kapcsolat elmélyülését megelőzően volt. Azon országok pedig, amelyek kiábrándultak az ázsiai befolyásból, gyakran próbálnak is nyitni ezen partnerek felé. Ennek köszönhetően alakult ki többek között egy jelentős együttműködés India és több afrikai ország között. Érezhetően növekedett emellett az európai és amerikai cégek befektetési kedve is a régióban. Vitathatatlan azonban, hogy a felsoroltak közül Kína volt a leggyorsabb és leginkább kockázatot vállaló partner. Ezzel jelentős gazdasági befolyást tudott kialakítani, mielőtt az említett szövetségesek a maihoz hasonló nyitottsággal kezdtek volna az afrikai kontinens országaihoz fordulni.

IRODALOMJEGYZÉK

- Abegunrin Olayiwola-Manyeruke (2019): China's Power in Africa: A New Global Order. Palgrave Macmillan, London p. 200.o
- Abegunrin Olayiwola, Manyeruke Charity (2019): China's Power in Africa-A New Global Order. Palgrave Macmillan, London, p. 192.
- Afdb.org (2020): India. Forrás: <https://www.afdb.org/en/countries/non-regional-member-countries/india>
Letöltve: 2020. május 16.
- African Development Bank (2000): South-eastern highway project. ADF, Abidjan, p. 1-26. Forrás: [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Mauritius -
South Eastern Highway Project - Appraisal Report.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Mauritius-_South_Eastern_Highway_Project_-_Appraisal_Report.pdf) Letöltve: 2020.április 23.
- Africa-eu-partnership.org (2020) Forrás: <https://africa-eu-partnership.org/en/partnership-and-joint-africa-eu-strategy> Letöltve: 2020.május 16.
- African Union Commission-AU (2015): Agenda 2062-The Africa We Want. AU, Addis Ababa p. 1-20.
Forrás: <https://www.un.org/en/africa/osaa/pdf/au/agenda2063.pdf> Letöltve: 2020. április 24.
- Afro.who.int (2020) Forrás: <https://www.afro.who.int/health-topics/malaria> Letöltve: 2020.április 18.
- Andrea (2020): Modernkori gyarmatosítás-Kína önellátó városokat épít Afrikában. Forrás: <https://www.bitcoinbasis.hu/modernkori-gyarmatositas-kina-onellato-varosokat-epit-afrikaban/> Letöltve: 2020. május 16.
- Arkebe Oqubay-Justin Yifu Lin (2019): China-Africa and an Economic Transformation. Oxford University Press, New York p. 61-62.
- Atu.org (2020) Forrás: <http://atu-uat.org/history/> Letöltve: 2020.április 23.
- Au.int (2020): Agenda 2063-The Africa We Want Forrás:<https://au.int/en/agenda2063/overview> Letöltve: 2020.április 19.
- Baker McKenzie (2017): Belt and Road: Opportunity and Risk. Silk Road Associates, Hong Kong, p.8.,
Naisbitt Doris-Naisbitt John (2017): Mastering Masters. World Scientific, Singapore, p. 165.
- Bbc.com (2020): Hundreds of Chinese workers are evacuated from Libya. Forrás: <https://www.bbc.com/news/world-africa-28684555> Letöltve: 2020.április 21.
- Bbc.com (2020): Kidnapped Chinese workers freed in Egypt Sinai region. Forrás: <https://www.bbc.com/news/world-asia-china-16828127> Letöltve: 2020.április 21.
- Biedermann Zsuzsánna-Kiss Judit (2017): Szubszaharai Afrika gazdaság a 21. században. Akadémia Kiadó, Budapest, p. 35-127.
- biography.com (2020): Mummar al-Qaddafi. Forrás: <https://www.biography.com/political-figure/muammar-al-qaddafi> Letöltve: 2020.április 21.
- Böröcz József-Sarkar Mahua (2020): Gyarmatosítás. Forrás: <https://www.magyardiplo.hu/archivum/2014-1-12/179-2014-aprilis/1544-gyarmatositas-1> Letöltve: 2020. május 16.
- Byumvuhore Frederic (2020): China-Africa cooperation's gains are remarkable. China

- Cnn.com (2020): Kidnapped Chinese workers released in Sudan. Forrás: <https://edition.cnn.com/2012/02/07/world/africa/sudan-hostages/index.html> Letöltve: 2020.április 21.
- Dara.worldbank.org (2020) GDP growth (annual %) Forrás: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG> Letöltve: 2020.április 23.
- Dataworldbank.org (2020): Access to electricity (% of population)-Sub-Saharan Africa. Forrás: <https://data.worldbank.org/indicator/EG.ELC.ACCS.ZS?end=1999&locations=ZG&start=1996> Letöltve: 2020.április 23.
- Davis Henry A. (2008): Infrastructure Finance. Euromoney Books. London p. 91.
- Denise A. O. Kodhe interjú. Idézi: Tarrósy István (2019): A kínai “Övezet és Út Kezdeményezés” és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség. Területi Statisztika 6. szám p. 680.
- Dent Christopher M. (2010): China and Africa Development Relations. Routledge, London, p. 10.
- Department of Environmental Affairs (2006): Water Accounts of Botswana (1992-2003). In: Department of Environmental Affairs (szerk.): Botswana Journal of African Studies. Pula, Botswana, p. 18.
- Dfc.org (2020) Forrás: <https://www.dfc.gov/who-we-are> Letöltve: 2020.május 16.
- Dfc.org (2020): All Active Projects. Forrás: <https://www.dfc.gov/our-impact/all-active-projects> Letöltve: 2020.május 16.
- Dinh Hinh-Palmade Vincent, Chandra Vandana, Cossar Frances (2012): Light Manufacturing in Africa: Targeted Policies to Enhance Private Investment and Create Jobs. World Bank Publications 2245. szám p. 67-75.
- Dr. Engelberth István (2009): “Chinafrica”? - Afrika a XXI.század küszöbén “A legmohóbb kapitalisták ma Kínából érkeznek!”. EU Working Papers 3. szám p. 41-51.
- Dr. Engelberth István (2010): Kínai-afrikai kapcsolatok a világgazdasági átrendeződés tükrében. Afrika Tanulmányok 1. szám p. 7-16.
- Dr. Engelberth István (2010): Kínai-afrikai kapcsolatok a világgazdasági átrendeződés tükrében. Afrika Tanulmányok 1. szám p. 7.
- Ebrd.com (2020) Forrás: <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html> Letöltve: 2020.április 23.
- Economic Commission for Africa (2020): Covid-19 in Africa-Protecting Lives and Economies. Publications and Conference Management Section 1. szám p. 34. Forrás: https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/eca_covid_report_en_24apr_web1.pdf Letöltve: 2020.május 16.
- Ecofinagency.com (2020): USA plans a \$60 billion fund to counter Chinese investments in developing countries. Forrás: <https://www.ecofinagency.com/public-management/2609-38997-usa-plans-a-60-billion-fund-to-counter-chinese-investments-in-developing-countries> Letöltve: 2020.május 16.
- Economic Commission for Africa (2020): Covid-19 in Africa-Protecting Lives and Economies. Publications and Conference Management Section 1. szám p. 34. Forrás: https://www.uneca.org/sites/default/files/PublicationFiles/eca_covid_report_en_24apr_web1.pdf Letöltve: 2020.május 16.

Erdeiné Késmárki-Gally Szilvia (2015): Kína az afrikai kontinensen? Multidiszciplináris kihívások, sokszínű válaszok, 1. szám p. 15-16.

Erdősi Ferenc (2011): Afrika közlekedése. Publikon Kiadó, Pécs, p. 100-120.

Eur (2003): The Middle East and North Africa. Psychology Press, Hove p. 1086.

Europa Publications (2004): The Middle East and North Africa 2004. Middle East and North Africa 50. szám p. 854.

Europa Publications (2004): The Middle East and North Africa 2004. Middle East and North Africa 50. szám p. 336.

Exportgenius.in (2020): India Africa Trade 2018-India's Top Exports to African Countries. Forrás: <https://www.exportgenius.in/blog/india-africa-trade-2018-india-top-exports-to-african-countries-364.php> Letöltve: 2020. május 16.

Fcwc-fish.org (2020): Gambia: China's overfishing of Africa – The lure and the lies Forrás: <https://fcwc-fish.org/other-news/gambia-china-s-overfishing-of-africa-the-lure-and-the-lies> Letöltve: 2020. április 22.

Fehér Helga (2014): Kína gazdasági fejlődésének hatása a Fekete-afrikai országok árukereskedelmi specializációjára. Pannon Egyetem, Veszprém p. 12-200.

Focac.org (2020) Forrás: https://www.focac.org/eng/ljhy_1/dyjbzjhy_1/CI12009/t157577.htm Letöltve: 2020. április 18

Freeman-Grenville G. S. P. (1960): East African Coin Finds and Their Historical Significance-The Journal of African History. Cambridge University Press 1. szám p. 31-43.

Garth le Pere-Garth Shelton (2007): China, Africa and South Africa: South-South Co-operation in a Global Era. Institute for Global Dialogue, Pretoria, p. 56.

Geeraerts Gustaaf.: Perspectives for a European Security Strategy Towards Asia: Views from Asia, Europe and the US. Brussels, Vubpress, 2011. pp. 97.

Guo Sujian-Blanchard Jean-Marc F. (2010): Harmonious World and China's New Foreign Policy-Challenges Facing Chinese Political Development. Lexington Books, Lanham p. 154-161.

Hanauer Larry-Morris Lyle J. (2014): Chinese Engagement in Africa: Drivers, Relations, and Implications for U.S. Policy. RAND Corporation, Santa Monica p. 5-7.

Heno Lina-Hui May-Shaw Gordon (2017): How Africa Can Achieve The Sustainable Development Goals. Japan International Cooperation Agency, Tokyo p. 7-58.

Hongbo Xu (2017): China's Influence in South Sudan: Propects and Challenges. The Zambakari Advisory, Phoenix, p. 3.

Hongbo Xu (2017): China's Influence in South Sudan: Propects and Challenges. The Zambakari Advisory, Phoenix, p. 3-7.

Hursh John (2020): Tanzania Pushes Back on Chinese Port Project. Forrás: <https://www.maritime-executive.com/editorials/tanzania-pushes-back-on-chinese-port-project> Letöltve: 2020. május 16.

ICBC Standard Bank-Oxford Economics (2018): Belt and Road Interim Report-Tracking evolving scope, discovering expanding opportunities. Oxford Economics, Oxford p. 18. Forrás: <https://www.oxfordeconomics.com/recent-releases/5d9af887-c2bd-4c8b-9ced-e336901a00aa> Letöltve: 2020. április 23.

Ictsd.org (2020) Africa and China's One Belt One Road Initiative. Forrás: <https://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/africa-and-china's-one-belt-one-road-initiative-why-now-and-what> Letöltve: 2020.május 16.

Internetsociety.org (2020): History of the Internet in Africa. Forrás: <https://www.internetsociety.org/internet/history-of-the-internet-in-africa/> Letöltve: 2020.április 23.

Investopedia.com (2020): The 3 Reasons Why Chinese Invest in Africa. Forrás: <https://www.investopedia.com/articles/active-trading/081315/3-reasons-why-chinese-invest-africa.asp> Letöltve: 2020.április 21., Mbaidjol Kabra Ngondardje (2018): African Countries and the Global Scramble for China. BRILL, Leiden, p. 69.

Investment. Forrás: https://www.focac.org/eng/zfgx_4/rwjl/t1761025.htm> Letöltve: 2020.május 16.

Investopedia.gov.et (2020): Hawassa Industrial Park inaugurated. Forrás: <http://www.investethiopia.gov.et/about-us/how-we-can-help?id=465> Letöltve: 2020.május 16.

Jerome Afeikhena (2011): Infrastructure for Economic Development and Poverty Reduction in Africa. UN-HABITAT, Nairobi, p. 40.

Jetson Leder-Luis (2020): Do Chinese Aid Projects in Africa Make Corruption Worse? And If So, Why? Forrás: <https://globalanticorruptionblog.com/2018/09/21/do-chinese-aid-projects-in-africa-make-corruption-worse-and-if-so-why/> Letöltve: 2020.május 16.

Jonker Kobus-Robinson Bryan (2018): China's Impact on the African Renaissance-The Baobab Grows. Springer, Berlin p. 16.

Köztársaság Focac.org (2020) Forrás: https://www.focac.org/eng/ltjj_3/ltffcy/ Letöltve: 2020.április 20.

Lafargeholcim.com (2020): SGR project spotlight: Infrastructure. Forrás: <https://www.lafargeholcim.com/sgr-kenya-spotlight-infrastructure> Letöltve: 2020.április 24.

Lapsset.go.ke (2020) LAPSET Corridor Development Authority – Building Transformative and Game Changer Infrastructure for a Seamless Connected Africa. Forrás: <http://www.lapsset.go.ke> Letöltve: 2020.április 24.

Le Dong (2016): Environmental and social risks of Chinese official development finance in Africa: The case of the Lamu Port project, Kenya. African Journals Online 1. szám p. 110-111.

Livermore Adam-Shira Dezan (2020): The Social and Economic Impact of COVID-19 on China and its Recovery Potential. Forrás: <https://www.china-briefing.com/news/social-economic-impact-covid-19-china-recovery-potential/> Letöltve: 2020.május 16.

Lóhn Anita (1999): A gazdasági reformok hatása Kína regionális fejlődésére. In: Földrajzi Értesítő. 48.szám p. 199-203. Forrás: http://www.mtafki.hu/konyvtar/kiadv/FE1999/FE19991-2_199-215.pdf Letöltve: 2020.április 20.

Marsh Jessica (2015): Supplying the World's Factory: Environmental Impacts of Chinese Resource Extraction in Africa. Tulane Environmental Law Journal 2. szám p. 42-45
Menzies Gavin (2002): 1421-Amikor Kína felfedezte a világot. Alexandra Kiadó, Pécs p. 10-40.

Mkhwanazi Xolani (2003): Power Sector Development in Africa. Paper for the NEPAD Energy Workshop, Senegal, p. 4-6 Forrás: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/nepadmkhwanazi.pdf> Letöltve: 2020.április 23.

Monson Jamie (2011): Africa's Freedom Railway. Indiana University Press. Bloomington, p. 85-88.

Mtshali Khanya (2020): China's ignorance about its own maps created a false history of its ancient role in South Africa Forrás: <https://qz.com/africa/1027919/chinas-ancient-south-africa-history-is-based-on-a-map-misunderstanding/> Letöltve: 2020.április 16.

Muthoni Githaiga, Burimaso, Bing and Mohammed Ahmed (2019): The Belt and Road Initiative- Opportunities and Risks for Africa's Connectivity. China Quarterly of International Strategic Studies 1.szám p. 123.

Muthoni Githaiga, Burimaso, Bing and Mohammed Ahmed (2019): The Belt and Road Initiative- Opportunities and Risks for Africa's Connectivity. China Quarterly of International Strategic Studies 1.szám p. 123

National Academy of Sciences Republic of Armenia- Institute of Oriental Studies (2019): The countries and peoples of the Near and Middle East, IOS NAS RA, Yerevan, p. 288.

Nkp.hu (2020): A világgazdaság ázsiai szereplői Forrás: https://www.nkp.hu/tankonyv/foldrajz_7/lecke_06_007 Letöltve: 2020. április 22.

Nra.co.za (2020): Forrás: <https://www.nra.co.za/live/index.php> Letöltve: 2020.április 23.

Nti.org (2020) Forrás: <https://www.nti.org/learn/treaties-and-regimes/non-aligned-movement-nam/> Letöltve: 2020.április 17.

OECD and Policy Studies Institute (2020): OECD Development Pathways Rural Development Strategy Review of Ethiopia Reaping the Benefits of Urbanisation-Reaping the Benefits of Urbanisation. OECD Publishing, Paris p. 95.

OECD, Shanel and West Africa Club (2009): West African Studies West African Perspectives Resources for Development-Resources for Development. OECD Publishing, Paris, p. 38-39.

OECD, Shanel and West Africa Club (2009): West African Studies West African Perspectives Resources for Development-Resources for Development. OECD Publishing, Paris, p. 186.

Peery Brad (2018): China Vs. U.S.: A Political Analysis of U.S. China Competition, a Police State Vs. a Democracy. Archway, Canada, p. 35-40.

Rainforestfoundation.org (2020): Donors called on to address breakdown in forest governance in DR Congo as Chinese company accused of widespread illegal logging. Forrás: <https://www.rainforestfoundationuk.org/global-donors-called-to-address-forest-governance-breakdown-in-dr-congo-as-chinese-company-accused-of-widespread-illegal-logging> Letöltve: 2020.április 22.

Rda.govmu.org (2020) Forrás: <http://rda.govmu.org/English/Pages/default.aspx> Letöltve: 2020.április 23.

Roche Elizabeth (2020): India ups the game in delivering infra projects in partner countries. Forrás: <https://www.livemint.com/industry/manufacturing/india-ups-the-game-in-delivering-infra-projects-in-partner-countries-1561894282011.html> Letöltve: 2020.május 16.

Saleth Maria R.-Dinar Ariel (2004): The Institutional Economics of Water. World Bank Publications, Washington, p. 165.

Sarathi Aksha (2015): Early Maritime Cultures in Est Africa and the Western Indian Ocean. Archaeopress Publishing Ltd, Summertown, p. 90.

Savona Paolo-Freytag Andreas-Sally Razeen-Kriton J. John (2011): Securing the Global Economy: G8 Global Governance for a Post-Crisis World. Ashgate Publishing, Farnham p. 97-11.

Shelton Garth-Paruk Farhana (2008): The Forum on China-Africa cooperation-A strategic opportunity. In: Institute for Security Studies Monographs. Pretoria, Institute for Security Studies 156. szám p. 78-81

Song Liang-Garnaut Ross-Fang Cai-Johnston Lauren (2015): China's Domestic Transformation in a Global Context. ANU Press, Canberra p. 386-387.

Statista (2020): Share of population with access to electricity in North Africa from 1990 to 2014. Forrás: <https://www.statista.com/statistics/803495/north-africa-population-access-to-electricity/> Letöltve: 2020.április 23.

Statssa.gov.za (2020) Forrás: <http://www.statssa.gov.za/?p=4341> Letöltve: 2020.április 20

Stiftung Ebert Friedrich-Centre for Conflict Research (2001): Political and Electoral Violence in East Africa, Working Papers on Conflict Management 2. szám p. 1-7. Forrás: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/kenia/01398.pdf> Letöltve: 2020.május 16.

Szentesi Ambrus Gábor (2009): Kína Afrika felé fordulásának folyamata, valamint annak gazdasági és geopolitikai vonzatai. EU Working Papers 3. szám p. 3-35.

Tao Zhang (2020): PLA establishes base in Horn of Africa. Forrás: http://eng.chinamil.com.cn/view/2017-07/12/content_7672754.htm Letöltve: 2020.április 21.

Tarján M. Tamás (2020): 1955.április 18.- A badungi konferencia megnyitása. Forrás: http://www.rubicon.hu/magyar/oldalak/1955_aprilis_18_a_bandungi_konferencia_megnyitasa/ Letöltve: 2020.április 17.

Tarrósy István (2016): Afro-Ázsiai Dinamikák. Publikon Kiadó, Pécs, pp. 15-111.

Tarrósy István (2019): A kínai "Övezet és Út Kezdeményezés" és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség. Területi Statisztika 6. szám p. 670-688.

Tarrósy István (2019): A kínai "Övezet és Út Kezdeményezés" és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség. Területi Statisztika 6. szám p. 683.

Tarrósy István-Vörös Zoltán (2016): Education and development in the Sino-African context of relations: The case of Tanzania and Sudan. Politeja, African Studies 42. szám p. 111-128.

Tarrósy István-Vörös Zoltán-Gebreslassie Seife Hailu (2020): China and Ethiopia, Part 4: Mekelle Industrial Park. The Diplomat, Tokió p. 9.

Tmkronika.hu (2020): Modernkori gyarmatosítás-kínai királyság Kenyában. Forrás: <http://www.tmkronika.hu/hirek/modernkori-gyarmatositas--kinalysag-kenyaban> Letöltve: 2020. május 16.

Togofirst.com (2020): Togo to create two industrial parks. Forrás: <https://www.togofirst.com/en/investments/1605-844-togo-to-create-two-industrial-parks> Letöltve: 2020.május 16.

Trademagazin.hu (2020) Kína Afrikában terjeszkedik. Forrás: <https://trademagazin.hu/hu/kina-afrikaban-terjeszkedik/> Letöltve: 2020.április 21.

Tradingeconomics.com (2020) Forrás: <https://tradingeconomics.com> Letöltve: 2020.április 23.

Transparency.org (2020): Corruption around the World in 2019. Forrás: <https://www.transparency.org/en/cpi> Letöltve: 2020.május 16.

U.S International Trade Commission (1997): Africa Trade Flows and Effects of the Uruguay Round Agreements and U.S. Trade and Development Policy, DIANE Publishing 332-362. szám p.38.

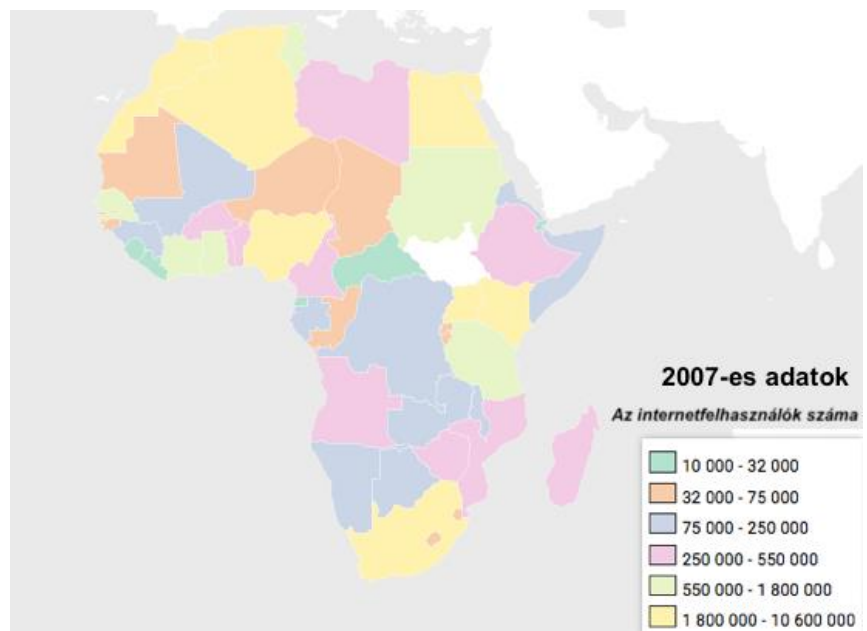
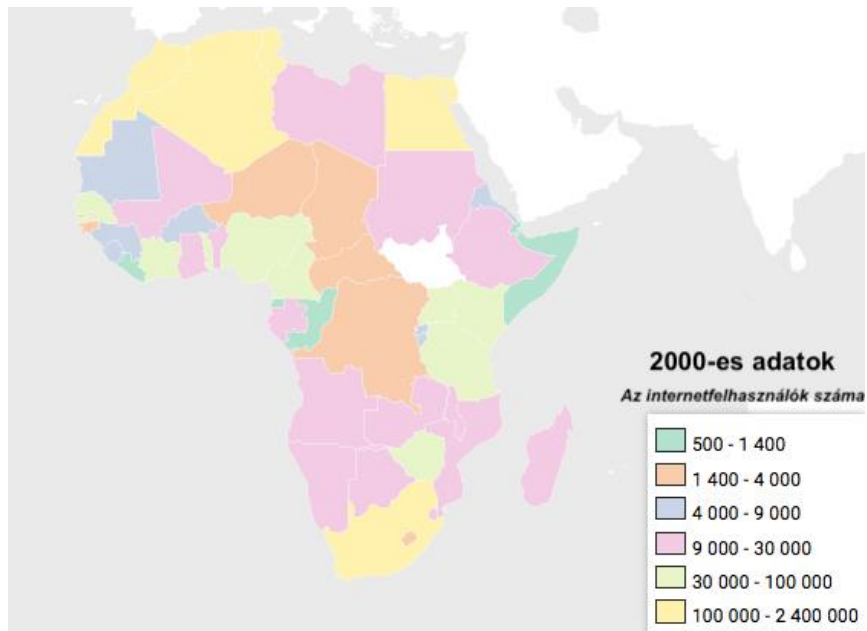
- Ugboaja Paul C. (2013): A sustainability assesment of Nigerian transport policy. International Journal of Asian Social Science 5. szám p. 1208-1126. Forrás: <https://pdfs.semanticscholar.org/543b/545790a2cea73aee8ff1ac180fb1d288cd9a.pdf> Letöltve: 2020.április 23.
- Unenviroment.org (2020): China-Africa Environmental Cooperation Centre. Forrás: <https://www.unenvironment.org/regions/africa/regional-initiatives/china-africa-environmental-cooperation-centre> Letöltve: 2020. április 23.
- United Nations (2020): Impact Assesment of Covid-19-The Case of Eastern Africa. Forrás: https://www.uneca.org/sites/default/files/uploaded-documents/COVID-19/impact_of_coronavirus_on_east_africa_v2.pdf Letöltve: 2020.május 16.
- Ustr.gov (2020) Forrás: <https://ustr.gov/countries-regions/africa> Letöltve: 2020.május 16.
- VÁTI Kht. Területfejlesztési Igazgatóság Elemző és értékelő iroda (2004): Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmai. VÁTI, Budapest p. 15.
- Vogel F. Ezra (2018): Teng Hsziao-ping és Kína megreformálása. Antall József Tudásközpont, Budapest p. 260-262.
- Wang Jian-Ye (2007): What Drives China's Growing Role in Africa? IMF Working Paper 2211. szám p. 9.
- Wang Tao, Kwok Donna (2014): China Export Exposure Chartbook. UBS, Zürich p. 8.
- Weforum.org (2020): Ghana is losing its rainforest faster than any other country in the world. Forrás: <https://www.weforum.org/agenda/2019/05/ghana-is-losing-its-rainforest-faster-than-any-other-country-in-the-world/> Letöltve: 2020.április 22.
- World Bank (2019): Belt and Road Economics. World Bank Publications, Washington. p. 1-15.
- World Bank Group (2020): Accessing The Economic Impact of Covid-19 And Policy Responses In Sub-Saharan. Africa's Pulse 21. szám p. 1-5. Forrás: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/33541/9781464815683.pdf?sequence=16&isAllowed=y> Letöltve: 2020.április 16.
- Worldbank.org (2020) Forrás: <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/SSF> Letöltve: 2020.május 16.
- Worldbank.org (2020): China and Africa: Expanding Economic Ties in and Evolving Global Context. Forrás: <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Event/Africa/Investing%20in%20Africa%20Forum/2015/investing-in-africa-forum-china-and-africa.pdf> Letöltve: 2020.április 23.
- Worldbank.org (2020): China and Africa: Expanding Economic Ties in and Evolving Global Context. Forrás: <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/Event/Africa/Investing%20in%20Africa%20Forum/2015/investing-in-africa-forum-china-and-africa.pdf> Letöltve: 2020.április 23.
- Xiaoyang Tang (2016): Does Chinese Employment Benefit Africans? Investigating Chinese Enterprises and their Operations in Africa. African Studies Quartely 3. szám p. 114.
- Ye Mason F. (2020): Causes and Consequences of Air Pollution in Beijing, China Forrás: <https://ohiostate.pressbooks.pub/sciencebites/chapter/causes-and-consequences-of-air-pollution-in-beijing-china/> Letöltve: 2020. április 24.
- Yingqun Chen (2020): BRI industry parks bolster African links. Forrás: <https://global.chinadaily.com.cn/a/201912/31/WS5e0aa5cba310cf3e35581a30.html> Letöltve: 2020.május 16.

Yuan Irene Sun-Jayaram Kartik-Kassiri Omid (2020): Dance of the Lions and Dragons: How are Africa and China Engaging, and how Will the Partnership Evolve? Forrás: <https://www.mckinsey.com/featured-insights/middle-east-and-africa/the-closest-look-yet-at-chinese-economic-engagement-in-africa> Letöltve: 2020.április 22.

Zheng Haitao-Huai Wenxin-Huang Lele (2015): Relationship between pollution and economic growth in china: Empirical evidence from 111 cities. Journal of Urban and Environmental Engineering 1. szám p. 23-30.

MELLÉKLETEK

1. számú melléklet: *Kína Internet felhasználóinak száma az afrikai kontinens területein*



Forrás: Africa Infrastructure Knowledge Program-National Infrastructure adatbázis

2. számú melléklet: *Afrika Ivóvíz-higiéniai index 2006-ban*

| Országok | 2006 |
|--|-------------|
| <i>Benin</i> | 43,84 |
| <i>Burkina Faso</i> | 56,20 |
| <i>Csád</i> | 31,25 |
| <i>Dél-afrikai Köztársaság</i> | 40,92 |
| <i>Elefántcsontpart</i> | 60,99 |
| <i>Etiópia</i> | 39,66 |
| <i>Ghána</i> | 55,78 |
| <i>Kenya</i> | 62,77 |
| <i>Kongói Demokratikus Köztársaság</i> | 41,54 |
| <i>Niger</i> | 64,22 |
| <i>Nigéria</i> | 40,84 |
| <i>Lesotho</i> | 44,37 |
| <i>Madagaszkár</i> | 44,47 |
| <i>Malawi</i> | 41,56 |
| <i>Mozambik</i> | 68,13 |
| <i>Namíbia</i> | 33,39 |
| <i>Ruanda</i> | 46,69 |
| <i>Szenegál</i> | 62,13 |
| <i>Szubszaharai-Afrika</i> | 52,16 |
| <i>Szudán</i> | 61,40 |
| <i>Tanzánia</i> | 62,94 |
| <i>Uganda</i> | 62,91 |
| <i>Zambia</i> | 66,85 |
| <i>Zöld-foki Köztársaság</i> | 66,97 |

Forrás: Africa Infrastructure Knowledge Program-National Infrastructure adatbázis