



Területi Statisztika

Közzététel: 2019. november 28.

A tanulmány címe:

A kínai „Övezet és Út Kezdeményezés” és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség

Szerző:

Tarrósy István, Pécsi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Politikatudományi és Nemzetközi Tanulmányok Tanszék, Afrika Kutatóközpont

E-mail: tarrósy.istvan@pte.hu

<https://doi.org/10.15196/TS590604>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) Területi Statisztika c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány, vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

- 1) A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Szt.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
- 2) A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
- 3) A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvett mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
- 4) A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, haszonszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Szt. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
- 5) A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
- 6) A 3. a)–c.) pontban foglaltak alapján a Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

„Forrás: Területi Statisztika c. folyóirat 59. évfolyam 6. számában megjelent, Tarrósy István által írt, A kínai „Övezet és Út Kezdeményezés” és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség c. tanulmány”

- 7) A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem esnek szükségképpen egybe a KSH, vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

A kínai „Övezet és Út Kezdeményezés” és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség *

China's 'Belt and Road Initiative' and East Africa: geopolitical expansion, infrastructure and dependency

Tarrósy, István

Pécsi Tudományegyetem,
Bölcsészettudományi Kar,
Politikatudományi és
Nemzetközi Tanulmányok
Tanszék, Afrika Kutatóközpont
E-mail: tarrosy.istvan@pte.hu

A tanulmány a kínai „Övezet és Út Kezdeményezés” (Belt and Road Initiative – BRI) és a már csaknem két évtizede működő Kína–Afrika Együttműködési Fórum (Forum on China–Africa Cooperation – FOCAC) kontextusában – terepmunkából származó elsődleges információkra, valamint helyi sajtómegjelenésekre támaszkodva – mutatja be a pragmatikus kínai külpolitika afrikai sikereit, valamint az elmúlt években egyre nagyobb számban jelentkező kihívásait (esetenként kudarcait). Az érdeklődés homlokterében az olcsó kínai hitelek és az ezekből finanszírozott infrastrukturális beruházások állnak, melyek kapcsán a vizsgált négy kelet-afrikai országban (Kenya, Etiópia, Tanzánia és Ruanda) is megfogalmazódnak Kína-ellenes észrevételek. A szerző rámutat arra, hogy kínai oldalról, de még inkább afrikai oldalról is szükséges a stratégiai tervezés és gondolkodás, egyfelől az adott beruházás pénzügyi kivitelezhetősége és megtérülése, másfelől a társadalmi befogadás és különösen az esetleges csalódottság menedzselése szempontjából. A tanulmány hozzájárulhat a kínai kormány által Afrika-szerte folytatott ún. bűbáj offenzíva, továbbá az azzal kapcsolatos helyi és nemzetközi reakciók, interpretációk jobb megértéséhez, egyúttal a sino-afrikai dinamikák mélyebb feltérképezéséhez.

Kulcsszavak:

Övezet és Út Kezdeményezés,
Kína–Afrika Együttműködési
Fórum,
sino-afrikai kapcsolatok,
infrastrukturális beruházások,
olcsó kínai hitelek

* A tanulmány a Tarrósy (2019) átdolgozott és kibővített verziója magyar nyelven.

Keywords:

Belt and Road Initiative,
Forum on China-Africa
Cooperation,
Sino-African relations,
infrastructural development,
soft Chinese loans

Relying on primary information from fieldwork and local newspaper articles, this paper presents the successes of the pragmatic Chinese foreign policy in Africa, as well as its challenges (sometimes failures) that have emerged in recent years in the context of China's Belt and Road Initiative (BRI) and the Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC), which has been in operation for almost two decades. The focus is on soft Chinese loans and the infrastructure investments financed from them, which have also raised anti-Chinese sentiments in the four East African countries examined (Kenya, Ethiopia, Tanzania and Rwanda). The author points out that there is a need for strategic planning and thinking on the Chinese side, and even more on the African side, on the one hand, in terms of financial viability and return on investment, and, on the other, in managing social inclusion and, in particular, potential frustration. The study could contribute to a better understanding of local and international reactions and interpretations of the Chinese government's so-called 'charm' offensive across Africa, as well as a deeper apprehension of Sino-African dynamics.

Beküldve: 2019. május 21.

Elfogadva: 2019. október 17.

Bevezetés

A tanulmány az afrikai kapcsolatait is megerősíteni kívánó kínai „Övezet és Út Kezdeményezés” (Belt and Road Initiative – BRI, kínaiul: 一带一路), valamint a 2000-ben létrehozott Kína–Afrika Együttműködési Fórum (Forum on China–Africa Cooperation – FOCAC) széles körű tevékenységét mutatja be. Ez az összetett geopolitikai eszközrendszer nemcsak Kína globális pozícióit, hanem afrikai szerepvállalását is erősíti, ami jöllehet kedvezőtlen következményekkel is jár(hat) az afrikai fél számára. Az infrastrukturális fejlesztési projektek dinamikája óhatatlanul egy újfajta függőség irányába sodorja az afrikai államokat, amelyben a domináns fél jelen esetben Kína (Taylor 2014). Bár az afrikai partnereknek is szükségük van egy gyümölcsöző kereskedelmi kapcsolatrendszer kiépítésére, azonban együttműködési stratégiájuk nemcsak hiányos, hanem – a legújabb kínai infrastrukturális beruházások áttekintése és az esettanulmányokban bemutatott kenyai, etiópiai, tanzániai és ruandai észrevételek szerint – nyilvánvalóan hiányzik is. A tanulmány fókuszában a kínai

stratégia magvát alkotó olcsó hitelek állnak, amelyek felvételével az afrikai kormányok hosszú távon eladósodnak Kína felé. Az írás a kenyai és az etiópiai vasúti projekteket, a kenyai és a tanzániai repülőtér-fejlesztési beruházásokat, valamint a ruandai építési projekteket dolgozza fel, esettanulmányok formájában.

Az értekezés mellett érvel, hogy számos, növekvő kínai jelenlétről alkotott helyi vélekedés közül bizonyos térségekben egyre erősebbek az ellenállást képviselő nézetek, például a kenyai Save Lamu (Mentsük meg Lamut!) csoport tevékenysége, amellyel egy kínai üzemeltetésű széntüzelésű erőmű működésének leállításáért küdenek (a helyi álláspontok részletes diszkusszióját lásd French 2015). Bár az ún. bűbáj offenzíva (charm offensive) (Kurlantzick 2007) még mindig a kínai pragmatikus külpolitika szerves része, a BRI nem készült fel a helyi aggodalmak és az ellenállás megfelelő kezelésére. Az említett 4 országban végzett terepmunka és a helyiakkal készített beszélgetések, interjúk anyaga, valamint a releváns médiatartalom- és hírelemzés alapján a tanulmány összegzi mind a kínai, mind az afrikai szempontokat, és így stabil alapok birtokában hívja fel a figyelmet a két fél között egyre erősödő ellentétekre.

Kutatási módszerek és kutatói kérdések

A tanulmány évek óta zajló terepi kutatómunka eredményeire támaszkodik. A hazai és külföldi szakirodalom feldolgozásával, az azokra adott reflexiókkal, valamint kínai szervek, illetve több nemzetközi szervezet által publikált adatokkal támasztja alá érvelését. Az esettanulmányokban szereplő 4 szubszaharai országban és Kínában a szerző az elmúlt években folyamatosan jelen volt. Többnyire félig strukturált szakértői interjúk, továbbá különböző szereplőkkel – köztük helyi árusokkal, munkavállalókkal, kereskedőkkel és egyetemistákkal – folytatott beszélgetések alapján ismerteti a problémát és annak összefüggérendszerét. Mindezeket a helyi nyomtatott sajtótermékek vonatkozó cikkeinek elemzése egészíti ki. Itt fontos aláhúzni azt, hogy a világ vezető lapjaiban közzétett írások mellett éppen a helyiekben napvilágot látott vélemények megismerése szükséges és elvárt célkitűzés volt annak érdekében, hogy teljes(ebb) képet alkothassunk az adott probléma sokszínű valóságáról. Az interjúk és beszélgetések sorából relevánsnak bizonyult egészen 2015-ig visszamenni, hiszen így a kínai–afrikai kapcsolatok fejlődési íve világosabban megjeleníthető. Az egyes terepi helyszíneken a beszélgetések alanyainak főként hólabdamódszerrel történő kiválasztását követően több esetben elektronikus kommunikáció előzte meg az adott interjút. A 4 afrikai ország kiválasztását a szerző 2000 óta folytatott kelet-afrikai terepmunkája határozta meg, melyek során jól használható helyi kapcsolati hálókat épített ki a különféle szereplőkkel. Ennél is fontosabb azonban az a tény, ami az egyre intenzívebb kínai szerepvállalást illeti Afrika-szerte, hogy e 4 ország mindegyike Kína kedvelt fejlesztési-befektetési célországai közé tartozik, és az elmúlt években hatványozottan részesült infrastrukturális beruházásokban, több jelképes, egész

Afrika számára kvázi „kirakat” projektet felvonultatva. Ilyenek például a kenyai és az etiópiai vasút-, továbbá villamosprojektek, a tanzániai hídprojekt, a ruandai fővárosi kongresszusi központ (amelyet aztán nem a beruházást megkezdő kínaiak fejeztek be, hanem török versenytársaik). E 4 ország kínai infrastrukturális projektjeit az BRI és a – háttérben gőzerővel majdnem két évtizede működő – FOCAC viszonylatát a tanulmány a következő kutatói kérdések mentén vizsgálja:

- Hogyan és milyen programokkal segíti elő Kína az afrikai kontinens globális bekötöttségét (konnektivitását) a BRI égisze alatt?
- Az egyre intenzívebb kínai jelenlét okoz-e frusztrációt, negatív megítélést a helyi afrikai társadalmakban Kínával és a kínaiakkal kapcsolatban?
- A kínai infrastrukturális beruházásokkal együtt fel-felbukkanó Kína-ellenes hangokat képes-e kezelni a kínai kormányzat?
- Hogyan válhatnak képessé maguk az afrikai kormányzatok arra, hogy hosszú távú stratégiák mentén saját maguk határozzák meg azt, hogy milyen mértékben adnak terepet a kínai projekteknek?
- Mennyire okoznak problémát, valójában egy újfajta függőséget a Kína által biztosított fejlesztési hitelek, melyeket az afrikai kormányok ezen infrastrukturális beruházásokhoz vesznek igénybe?

Kína globális szerepvállalása – Egy övezet, számos útvonal

Az 1990-es évek végére Kína egyre aktívabb és határozottabb szerepvállalással tűnt fel a nemzetközi szinten az ún. going global nyitási stratégia által, amely kiválóan előkészítette a BRI-t. A kínai kormányzat nyíltan arra buzdította az állami és a magántulajdonban lévő vállalkozásokat, hogy váljanak minél több helyi piac aktív szereplőjévé, előnyt kovácsolva a világkereskedelem új, dinamikus szakaszának sajátoságaiból és a fejlődő régiók infrastrukturális beruházások iránti éhségéből. Az ősi Selyemút, a Han-dinasztia által létrehozott kereskedelmi úthálózat mintájára kialakított BRI révén Hszi Csin-ping elnök vezetésével Kína geopolitikai helyzetének javítására és pozíciójának megerősítésére törekszik, saját régiójában és világszinten is. A más néven új Selyemutat két folyosó alkotja: a szárazföldi útvonal, amely lényegében a régi Selyemút kiterjesztett változata, valamint a tengeri útvonal. Az elgondolás szerint e kettő természetesen összefonódik, így „egy övezetet” alkot. A BRI egy gondosan kidolgozott hatalmi-stratégiai vízió, amely nem csupán Euráziát és Afrikát öleli fel, hanem az egész világot igyekszik behálózni a kínai külpolitika fő prioritása mentén (Brînză 2018).

A *China Policy* kutatási és stratégiai tanácsadó központ által 2017 áprilisában közzétett jelentés (China Policy 2017, 3. old) egyértelműen mutatja Kína globális terjeszkedésének szisztematikus és stratégiai fejlődését. Miután szakított a Mao-korszak önellátásra való törekvésével, Kína új stratégiája a globális vezetői pozíció elérése és a világméretű együttműködés felé fordult. 2001-ben a Kereskedelmi Világszervezet

(World Trade Organization – WTO) tagjává vált, és bár 2008 és 2010 között elszenvedte a gazdasági világválság hatásait, magabiztosan kézben tartotta a helyzetet; így az ezt követő években teljesen a BRI eurázsiai infrastruktúrafejlesztési, kereskedelmi, befektetési, valamint a humán kapcsolatrendszer építő programjaira összpontosíthatott (China Policy 2017, 7. old) annak érdekében, hogy a XXI. század „békés úton felemelkedő”¹ Középső Birodalma a világ különböző régióit összekötő nagyhatalommá váljon. Az egyik cél az afrikai kontinens – egy olyan térség – „behálózása”, ahol már az ezt megelőző korokban is jelentős volt a kínai jelenlét.

A hivatalos kínai közlemények a sino–afrikai kapcsolatok kezdetét a Han-korszakra (Kr. e. 206 – Kr. u. 220) datálják, amikor a kínaiak a szárazföldi útvonalon eljutottak Egyiptomba (Jalata–Mathews 2017, 73. old.). A mai kínai Afrika-politika szimbolikus „vezéralakja” Cseng Ho admirális, aki a XV. század elején – több mint 70 évvel korábban, mint az első európai, a portugál Vasco da Gama elérte volna a szuahéli partokat – nagy hatású felfedező utakat tett a Nyugati-óceánon, új történelmi alapokra helyezve a Kína–Afrika kapcsolatrendszer (Li 2017, 253. old.). Gyakorta Cseng Hóra hivatkoznak a politikai és közéleti diskurzusban használt „hosszú barátságos kapcsolatokra” történő utaláskor, valamint egy olyan „eszköznek” tekintik alakját, amely igazolja a kínai törekvések központi jellegét a kontinensen (Taylor 2006, 2. old.). Az első, 2000-ben Pekingben tartott FOCAC óta Kína valódi, pragmatikus arca határozza meg a kínai–afrikai kapcsolatokat, ami egy új korszak kezdetét is jelöli Afrika külvilághoz való viszonyulásában (Alden 2007, 2. old.). A kínai elnök szerint „új típusú stratégiai partnerséget” hoztak létre, amely „különböző területeken [...] számos eredményt hozott” (Xi 2017, 340. old.). Mostanra a kínai politikai és üzleti szereplők, illetve a vállalkozók egy olyan gazdasági potenciállal rendelkező kontinensnek tekintik Afrikát, amelyet leendő fogyasztók népesítenek be, és ahol az ázsiai vállalatok tapasztalatokra tehetnek szert azáltal, hogy helyben cégeket alapíthatnak és bevezethetik azokat a nemzetközi szintre (Alden et al. 2008, 7. old.). Mivel Afrika minden olyan versenytársat üdvözl, akik kihívást jelentenek a nyugati, a libanoni és az indiai monopóliumok számára (Michel–Beuret 2009, 7. old.), Kína jelenlétét így a legtöbb afrikai kormányzat pozitívan értékeli a jól kidolgozott, összetett és határozott célokkal rendelkező partnerség miatt. Kína egyre nagyobb szerepet vállal Afrika fejlődésében (fejlesztésében), ezért egyre több afrikai úgy látja, hogy már most az ázsiai óriás nyerte meg az afrikai kontinensért folytatott „pozícióharcot”. A kínaiak elköteleződése azonban vegyes reakciókat vált ki a helyiekből. Míg a kormányzatok ezt egy soha vissza nem térő lehetőségnek tekintik, a lakosság számára nem egyértelmű, hogy ebből fognak-e ők is profitálni hosszú távon vagy csak a vezetőik (Chidaushe 2007, 107. old.). Bár számos kétség merül fel a kínaiak jelenlétét illetően, mindenképpen kiemelendő, hogy Kína építette meg azt az

¹ Ma valamennyi kommunikáció a „peaceful rise” fogalom köré összpontosul, ezzel is jelezve, hogy Kína tudja jól, határozott lépésekkel haladó sikeres térhódítása sokakban kelthet félelmet. Ezt – érthető módon – Kína el kívánja kerülni.

égetően szükséges infrastruktúrahálózatot, amely még több csatornán keresztül kötötte be Afrikát a globális hálózatokba. Ezt a tevékenységet pedig nagyra értékelik az afrikaiak, arra viszont nincs kellő rálátásuk, hogy ezen megállapodások finanszírozási szempontból mennyire aggályosak. A kormányoknak el kell kezdeniük ugyanis viszszafelezni Kínának a felvett „puha kölcsönöket”, és egyre több az olyan ország, amelyik költségvetése ezt képtelen fedezni. Ebből pedig a függést, függelmi kapcsolatot tovább mélyítő scenáriók következnek. Az újfajta függőségi viszonyokat már több kutató is tárgyalja, többek között Taylor (2014), Bond (2015) és Van der Merwe (2016); utóbbiak a viselkedés „szubimperialista logikájának” nevezik ezt a folyamatot. Ami Kína Export-Import Bankja (az Exim Bank) által kínált és folyósított kölcsönöket (Chexim-kölcsönök) illeti, a Világbank jelentése szerint az államadósság (a GDP %-ában) 2018-ban a szubszaharai országok felében emelkedett, és legalább egyharmadukban 60% feletti volt. Az 1. ábra megmutatja az eladósodás kapcsolati szálait: az összes egyéni hitelező közül mára Kína biztosítja a legtöbb kihelyezett kölcsönt.

1. táblázat

Az afrikai kormányok által felhalmozott adósságállomány hitelezők szerint, 2018*

Breakdown of African government debt by creditor, 2018

Hitelező/i csoport	Adósságállomány	
	összesen, milliárd USD	megoszlás, %
Kína	100	24
Párizsi Klub kormányai	40	10
Világbank	66	16
Nemzetközi Valutaalap	18	4
Más multilaterális szervezetek	61	15
Privát szektor ^{a)}	132	31
Összesen	417	100

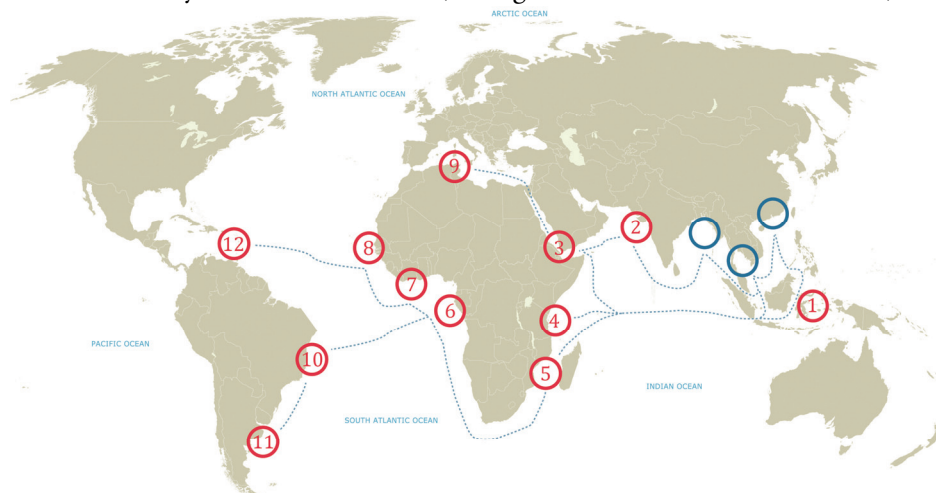
* A Jubilee Debt Campaign (JDC-) jelentés aláhúzza: „Ezek a Kína felé regisztrálható maximum volumenek, de elképzelhető, hogy túlzó értékek, mert ha a CARI (China–Africa Research Initiative at John Hopkins University) által mért összegeket egy évben nézzük az összes szereplő vonatkozásában, akkor: (1) Jelentős kétoldalú hitelegyezmények születtek nem Párizsi Klub-tagokkal is, különösen közel-keleti kormányokkal, amelyek nem szerepelnek e táblázatban. (2) Némelyik kínai hitel nem állami konstrukció, hanem a magánszektorból érkezett.”

^{a)} A kínai magánszektor nélkül.

Forrás: Jubilee Debt Campaign (2018, 7. old.).

1. ábra

A XXI. századi tengeri Selyemút stratégiai tengeri elosztó központjai
21st century Maritime Silk Road (Strategic Maritime distribution centers)



1: Makassar, Indonesia; 2: Okha, India; 3: Djibouti, Djibouti; 4: Dar es Salaam, Tanzania; 5: Maputo, Mozambique; 6: Libreville, Gabon;
7: Tema, Ghana; 8: Dakar, Senegal; 9: Bizerte, Tunisia; 10: Salvador, Brazil; 11: Mar del Plata, Argentina; 12: St. Georges, Granada

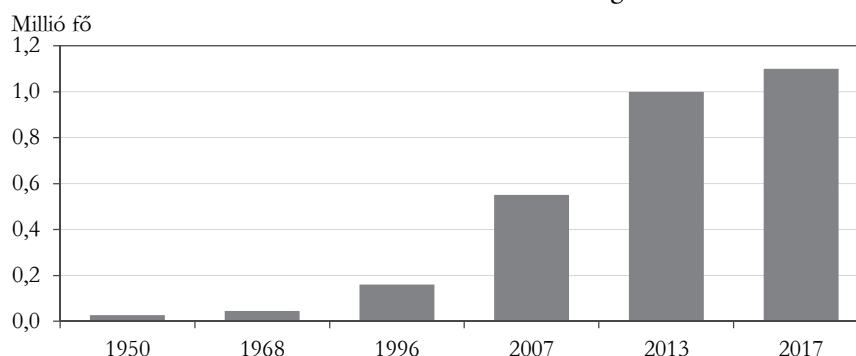
Forrás: Eyler (2014) nyomán saját szerkesztés.

A kínai Afrika-politikának van még egy közvetlen következménye, amelyre érdemes figyelni, ez pedig a kínai bevándorlók egyre növekvő száma és jelenlétük hatása az egyes afrikai térségekben. Különösen a FOCAC létrejöttét követően jelentősen emelkedett a kínaiak száma az afrikai kontinensen (2. ábra), ami változatos reakciókat váltott ki a helyiekből. (Míg 1968-ban 50 ezer főnél kevesebbre, 1996-ban csaknem 160 ezer főre, addig 2003 és 2007 között már 550 ezer főre becsülték számukat.) A következő részben áttekintjük, hogy kik ezek a kínai állampolgárok, és milyen hosszú távú kihívásokkal szembesítik az afrikai és a kínai kormányokat.

2. ábra

A kínai bevándorlók becsült számának alakulása Afrika-szerte

Trends in the estimated number of Chinese immigrants across Africa



Forrás: Yoon (2009), Mohan-Tan-Mullins (2009), Li (2017), Su (2017) adatai alapján saját szerkesztés.

A FOCAC jelentősége Kína afrikai szerepvállalásában²

A népi Kína megalakulását követően fokozatosan, egyre pragmatikusabban került a kínai központi politikai erőfeszítések fókuszába a „puha erő” fejlesztése és kiterjesztése. Joseph Nye (2004) nyomán maga a puha erő a nem katonai erődemonstrációval, fenyegetéssel történő befolyásolási, meggyőző képesség; valójában egy adott állami (vagy nem állami) szereplő sármjának bevetése a kultúra bázisán annak érdekében, hogy elérje egy másik szereplővel szemben a célját; puha, könnyen fogyasztható módon rákényszerítse akarátát a másikra. Kína évszázadok óta építi saját puha erejét. Különösen az 1990-es évektől a pártpolitikai agenda prioritásai közé emelt összennemzeti erő (comprehensive national power) koncepcionális elemének tekintett puha erő fogalom jelzi Kína szándékát gravitációs centrumának és az ehhez kötött globális hálózatának létrehozásában. Salát (2010) szerint a Kínai Kommunista Párt XVII. kongresszusát követően a „kínai puha erő fokozása a kormányzati politika szintjére emelkedett,” valójában egy központi eszköz erősítését célozza „Kína további gazdasági fejlődésének, s ezzel stabilitásának biztosításához.” Lampton (2008) mindezeket a kínai erő – egyébként Nye gondolatmenetével „okos erő (smart power)” – „három arcának” fogalmával bontja tovább. A katonai nagyság/hatalom, a gazdasági erő és az emberek értelmére, gondolkodására gyakorolt befolyásolási kapacitás egyvelege egyfajta – Etzioni (1975) elméletére alapozott – elrettentő-jövedelmező-normatív hármasság meglétét jelezve a nemzetközi kapcsolatok arénájában. Szerinte egyre világosabb, hogy Kína nagy hangsúlyt fektet arra, hogy támogatottsága nőjön a nemzetközi közösségen belül, ezt pedig sokkal inkább „kedveskedéssel, bájolgással” (seduction) képes elérni, semmint az elrettentés képességének folyamatos demonstrálásával (Lampton 2008, 10. old.).

A FOCAC és valójában a hozzá kapcsolott folyamat a már említett *Kurlantzick*-féle (2007) ún. búbáj offenzíva, vagy más megfogalmazásban ún. sárm hadjárat egyik legsikeresebb példája. A háromévenként megtartott csúcstalálkozó részleteiben tárgyalja meg a sino-afrikai kapcsolatrendszer legfontosabb kérdéseit, mindvégig kézzelfogható, számszerűsíthető, kölcsönösen értelmezhető eredményekre fókuszálva. A 2000-es első találkozót³ követően évente több alkalommal, különböző formában, szinte napi szinten zajlanak egyeztetések, eszmecsere a kínai és afrikai együttműködő felek között. Megszokottá váltak a magas szintű állami delegációk látogatásai⁴ – minden alkalommal természetesen népes üzletembercsoport részvételével kiegészülve. A nem túlságosan bürokratizált kapcsolatmenedzsment kommunikációját – ezáltal az együttműködések – a kínai külügyminisztériumban tematizálják, töb-

² E rész nagyban támaszkodik Tarrósy (2016) 3. fejezetére.

³ A 2000. október 10–12. között zajló eseményen 80 kínai miniszter és 44 afrikai állam vezetője, továbbá 17 regionális szervezet képviselője, valamint a gazdasági élet meghatározó szereplői vettek részt.

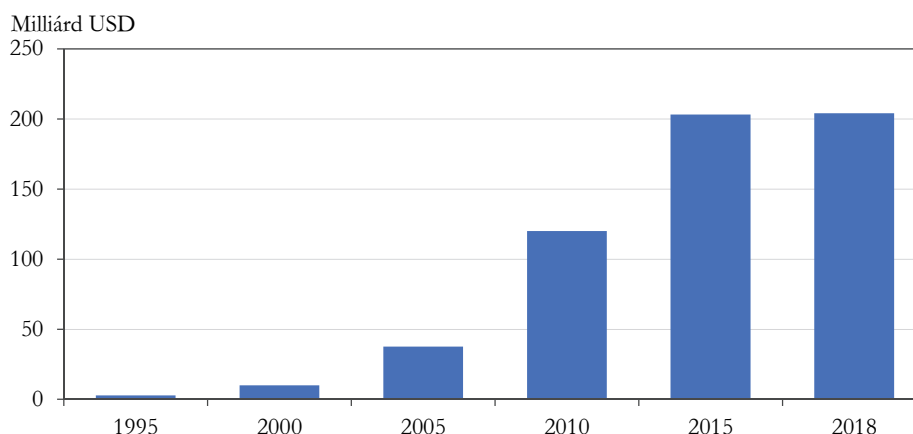
⁴ 800 és 1000 közé teszik a látogatások összesített azóta, hogy az 1960-as években sor került az első hivatalos utazásokra.

bek között egy folyamatosan frissülő háromnyelvű (angol, francia, kínai) portál segítségével.⁵ 2000-ben a sino–afrikai gazdasági és kereskedelmi együttműködés volumene 10 milliárd USD volt, ami kiegészült számos egyéb, fejlődést elősegítő eszközzel: 31 súlyosan eladósodott, szegény⁶ afrikai ország esetében 1,38 milliárd USD kínai adósságot töröltek el, valamint bizonyos importáruk tekintetében életbe léptették a vámtarifa-mentességet.⁷ A kereskedelem összvolumene a FOCAC indítását megelőző évek minimális kiterjedtségéhez képest jelenleg 200 milliárd USD-t tesz ki, amely elképesztő sebességgű, exponenciális növekedést mutat (3. ábra). A kínai kormány egyik fontos kommunikációs csatornája, a China Daily szerint (is) ez a félelmetes erősödés a FOCAC hatékonyságával magyarázható.⁸

3. ábra

A Kína és az afrikai kontinens közötti kereskedelem alakulása

Development of trade between China and the African continent (USD billion)



Forrás: SAIS CARI (2018), UNCommodity Trade Statistics Database (1992–2017), MOFCOM (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

Megalakulása óta a FOCAC miniszteri értekezletein több hasznosnak bizonyuló eszköz elfogadásáról döntöttek az együttműködő felek. A Pekingi Deklaráció (Beijing Declaration of the Forum on China–Africa Cooperation) egy igazságosabb

⁵ A portál elérhető a <http://www.fmprc.gov.cn/zflt/eng/> címen. Közvetlen e-maileket is fogadnak a kínai kollégák a fzs_ltb@mfa.gov.cn elektronikus postafiókon.

⁶ A hivatalos angol terminussal: heavily indebted poor country (HIPC).

⁷ Az elmúlt bő 50 év együttműködésének számszerű eredményeit is ismerteti a Xinhua hírügynökség által publikált China-Africa cooperation fruitful over past 50 years című írás, amely elérhető: http://english.focacsummit.org/2006-11/01/content_4312.htm.

⁸ Lásd: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/10/content_22417707.htm. A 2015-re tervezett 300 milliárd USD-s határt ugyan még nem sikerült elérni (bár akkori tudósítások ezt jelezték), de Kína markánsan bővíti azon eszközök táráát, melyek ezen álomhatár felé terelhetik a folyamatot.

gazdasági világtrend⁹ megalkotását szorgalmazta, miközben a felek egyenlőségét és az együttműködésükben rejlő kölcsönös hasznosulást helyezte a középpontba. A gazdasági és szociális fejlődést szorgalmazó Kína–Afrika Együttműködési Program (Programme for China–Africa Cooperation in Economic and Social Development) a kereskedelem, a turizmus, a tudomány, az oktatás, az egészségügy és a környezetvédelem területeire koncentrált az erőfeszítéseket, és ezzel megalapozta az egységes kínai Afrika-politikát. A 2004–2006-os időszakra fókuszáló Addisz-Abeba Akciótervet (Forum on China–Africa Cooperation–Addis Ababa Action Plan) a 2003. december 15–16-án lezajlott 2. miniszteri konferencián fogadták el, és hangsúlyait tekintve – akcióterv lévén – konkrét együttműködési eszközöket jelölt meg, aláhúzáva az Afrikai Unió és az Új Partnerség Afrika Fejlesztéséért (New Partnership for Africa’s Development – NEPAD) pánafrikai kezdeményezés jelentőségét és vezető szerepét a kontinens fejlesztésében.

A gazdasági együttműködés területén elsőként kiemelt kereskedelmet illetően a kínaiak az afrikai áruk könnyített piacra jutását igyekeznek elősegíteni, a leginkább arra rászoruló országok esetében például vámmentességet biztosítva. Kína létrehozott továbbá egy Kína–Afrika Közös Kereskedelmi és Iparkamarát (China–Africa Joint Chamber of Commerce and Industry), és ösztönzi azokat a tárgyalásokat – mind bilaterális, mind regionális értelemben –, amelyek a szabadkereskedelmi övezet kialakításával foglalkoznak.

A kulturális együttműködések tekintetében 2009-ig megduplázták, azaz 4 ezerre emelték az afrikai diákoknak adható állami felsőoktatási ösztöndíjak számát, amellyel párhuzamosan újabb Konfuciusz Intézeteket nyitottak a kínai kultúra és nyelv terjesztése és oktatása érdekében. 2015-ben a New China tudósítása¹⁰ szerint több mint 100 millió kínai turista látogatott el a világ különböző pontjaira. Míg 2008-ban a kiutazók csupán 2,8%-át tették ki azok a kínaiak, akik afrikai úti célt választottak, addig 2014-ben már csaknem 10%-át. 2010 óta évente csaknem 50%-os ütemben nő az afrikai országokba utazó kínai turisták száma. A legnépszerűbb afrikai utak között találjuk a Kanton–Nairobi (广州 *Guangzhou*) és a Peking–Addisz-Abeba, valamint a Sanghaj–Johannesburg járatokat. 2019-re a kínai turisták számára a legvonzóbb afrikai úti célok a következők: Egyiptom, Mauritius, Kenya, Marokkó, Tanzánia, Tunézia és Etiópia.¹¹ A központi politika kiemelten támogatja a turizmusban rejlő lehetőségek feltérképezését, és a turisztikai szektor fellendítése érdekében ösztönzi a kínaiak csoportos utaztatását, egyre több afrikai országra kiterjesztve az Engedélye-

⁹ Először az ENSZ Világkereskedelmi Konferenciáján (UN Conference on Trade and Development – UNCTAD) 1964-ben, Genfben merült fel az északi és a déli országok közötti párbeszéd elmélyítése, valamint egy, a déliek által szorgalmazott Új Gazdasági Világtrend (New International Economic Order – NIEO) megalkotása. Lásd: Tarrósy (2016, 175. old.)

¹⁰ Lásd: http://news.xinhuanet.com/english/2016-04/07/c_135258964.htm

¹¹ Lásd: <https://www.tourism-review.com/travel-tourism-magazine-chinese-tourists-discover-african-sights-in-greater-numbers-article2727>

zett Turisztikai Célországok (Approved Destination Status – ADS) kategóriát, amely érezhető módon gyorsítja fel a kínai beutazó turizmust.

A FOCAC 15 éves fennállását Johannesburgban ünnepelték meg a felek, hatodik alkalommal megrendezett csúcstalálkozójukon. Nem Pekingben, hanem afrikai földön! Ez egyértelműen szimbolikus jelentőséggel bír – olyannyira, hogy azt az ötletet, miszerint egy-egy ilyen afrikaiakkal szervezett csúcstalálkozót időnként afrikai országban kell tartani, többen is alkalmazzák azóta. Többek között Japán vette át a kínai módszert, és a VI. Tokió Afrikai Fejlesztési Konferenciát (Tokyo International Conference on African Development – TICAD) – annak történetében először – Japánon kívül (Kenya fővárosában, Nairobiban) tartotta meg. A 2015. évi FOCAC kétséget kizáróan különösen fontosnak bizonyult a kínai–afrikai kapcsolatok történetében. Azáltal, hogy itt jelentette be Kína második (finomhangolt) Afrika-stratégiáját, biztosan megszilárdította jelenlétét a fekete kontinensen, továbbá ismét gyorsabban lépett előre a kapcsolatfejlesztésben, mint (nem csak ázsiai) vetélytársai.

A legutóbbi, 2018. évi FOCAC-on pedig Hszi Csin-ping kínai elnök újabb 60 milliárd USD-val emelte a tétet: a legújabb fejlesztési-egütműködési csomagot Kína nagyon változatosan biztosítja Afrika számára, ugyanis ebből hitelt nyújt, beruház, infrastruktúrát épít, ösztöndíjakat ad, szakmunkásképzést finanszíroz, illetve számos klímavédelmi projektet támogat.¹²

Több kínai bevándorló, több kérdés Afrika számára

A FOCAC működése nyomán egyre több kínai dönt úgy, hogy Afrikába vándorol és gazdasági bevándorlóként ott próbál szerencsét. Számos szerző, köztük Mohan–Tan–Mullins (2009), Park (2013), valamint Li (2017) is megemlíti, hogy az Afrikában tartózkodó és élő kínaiakról a statisztikák nem megbízhatóak, számukat egy- és két-millió fő közé becslik. Az *Annual Report on Overseas Chinese Study (2017)* szerint 1996-ban kevesebb mint 160 ezer kínai élt Afrika-szerte, 2012-re viszont már több mint 1,1 millió fő.¹³ Természetesen ezek az adatok sok tényezőtől függenek. A tengerentúli kínaiak Afrikában meghatározás többfajta jelentéstartalmat hordozhat, szűk és széles körű definícióval, emellett különbséget tehet a korábbi és a nemrég kivándorolt kínaiak, valamint azok között, akik a szárazföldi Kínából, vagy éppen Hongkongból, Tajvanról vagy Makaóról érkeztek (Li 2017, 275. old.). A kínaiak még akkor is egy rendkívül színes kulturális és nyelvi közösséget alkotnak, ha figyelmen kívül hagyjuk a számos mandarin nyelvű meghatározásukat (például Huaqiao 华侨, Huayi 华裔, Haiwai Huaren 海外华人) (Mohan–Tan–Mullins 2009, 591. old), amelyek tovább differenciálják csoportjukat. Ráadásul az elmúlt néhány évtizedben a kínaiak afrikai jelenlétének jellemzői jelentős mértékben átalakultak. Míg a 2000-es

¹² Lásd: többek között:

https://mandiner.hu/cikk/20180903_kina_hatvanmilliard_dollart_fordit_afrikai_kapcsolatai_fejlesztesere

¹³ Lásd részletesebben: http://www.chinadaily.com.cn/world/2017-01/14/content_27952426.htm

évek elejéig főként a kínai kormány központi utasítása nyomán – szervezett ciklusokban – érkeztek a térségbe az állami tulajdonban lévő vállalatok szerződéses munkavállalói, addig az utóbbi időben a kínaiak ide vándorlása állami szervezéstől függetlenül (Mohan–Tan–Mullins 2009, 592. old.). Eddig azonban csekély figyelmet fordítottak ezen egyéni vándorokra, szándékaikra és tevékenységükre. French azt is hangsúlyozza, hogy míg a nagy, állami tulajdonban lévő vállalatok által realizált projektek uralják a kínai tevékenységről szóló afrikai híreket, valójában sokkal inkább a kisebb szereplők cselekvése határozza meg annak arculatát (2015, 5. old.). Ezek is hozzájárulnak a kínaiakról alkotott vélemények, a róluk vallott nézetek és a jelenlétükre adott reakciók terjedéséhez, amelyek országról országra és azokon belül is teljesen változatos képet mutatnak (Park 2013, 131. old.). *Denise A. O. Kodbe*, a kenyai Nairobi székhelyű Afrikai Fejlesztési és Vezetési Intézet (Institute for Development and Leadership in Africa – IDEA) igazgatója egy interjúban kifejtette, hogy Kína afrikai jelenléte egy olyan stratégián alapul, amely „az afrikai kormányokat nagy összegű hitelekkel kenyerézi le, hogy a kínaiak megkapják azt, amit akarnak. Ezek a kölcsönök több millió kenyai shillingre rúgnak, és mi, kenyaiak aggódva figyeljük, hogy mikor tudjuk visszafizetni ezeket az összegeket, és ha ez nem sikerül, akkor mi történik velünk.”¹⁴ A kínaiak és afrikaiak közötti interakciókról továbbá megállapítja, hogy számos esetben „a kínai befektetők vesztegetéssel érik el a céljukat, nem érdekük a hosszú távú együttműködés kialakítása és az afrikai emberek alaposabb megismerése. Röviden, ez egy érdekházasság, amely egyszer csak felbomolhat.”

Azonban nem csupán az afrikaiak nincsenek tisztában a kínai bevándorlás mértékével és természetével. A kínai hatóságok sem rendelkeznek átfogó információval az egyre növekvő számú, Afrikában élő, tengerentúli kínai közösségről. Igaza van *Hannah Postel*nek (2016), amikor amellett érvel, hogy afrikai szempontból elengedhetetlen a kontinensen élő kínai közösségek természetének alapos megértése ahhoz, hogy ebből az egyre növekvő tendenciából minél többet profitáljanak és fenntarthatóvá tegyék azt – Afrika hosszú távú fejlődése érdekében.

A BRI-hez kapcsolódó kínai infrastrukturális projektek: pénzügyi kihívások, feszültségek és az ezekkel kapcsolatos felfogások Kelet-Afrikában

Kenya

A sino–afrikai kapcsolatok értékelésében már régóta kiemelt téma a tudás- és technológiatranszfer kérdése. Afrikának el kell sajátítania azt a tudást, amellyel fenntarthatják és működtethetik a kínai szereplők által megvalósított projekteket. Megfigyelhető, hogy a könnyűvasutat (villamost) vagy vasúti pályát működtető infrastrukturális projektek hosszú távon kevésbé befolyásolják a helyiek véleményét. *The Standard*

¹⁴ A szerző által 2018. május 6-án rögzített interjú részlete.

exkluzív riportjában (Wafula 2018) a kenyai 385 kilométer hosszú, normál nyomtávú vasút (standard gauge railway – SGR) üzemeltetését jellemző munkakörülményekkel kapcsolatos kihívásokra hívja fel a figyelmet. Ez a Nairobít és a part menti Mombasát összekötő, BRI-beruházásként megvalósuló vasútvonal a jelenlegi egyetlen nagyobb volumenű infrastruktúrafejlesztési projekt az országban. Azok, akiket két éve a vasúti szerelvények irányítására tanítottak be, a Madaraka Express indítása óta is segéd-mozdonyvezetőként dolgoznak a tolatószerelvényeken, és csak ülnek és nézik, ahogyan a kínai mozdonyvezetők irányítják a vonatot a partig és vissza. „Csak ülünk hátul és nézünk. Semmit nem tanulunk ebből.” – mondta egy közel egy éve az SGR-nél alkalmazásban lévő segéd-mozdonyvezető (Wafula 2018). Az afrikaiak nem csupán kisebb felelősséggel járó feladatokat végezhetnek, hanem ugyanazért a munkáért alacsonyabb fizetést is kapnak, így nem véletlen, hogy a helyi kenyai munkások nem érzik úgy, hogy ilyen mostoha körülmények között hatékonyan hozzájárulhatnak saját tapasztalataik bővítéséhez és országuk fejlődéséhez.

A környezeti állapotát illetően számos káros következménnyel is jár ez a beruházás: a vadvilágot védő aktivistákat aggasztja, hogy egyre több állatot gázolnak el a szerelvények, és ezt semmilyen megelőző vagy biztonsági intézkedéssel nem akadályozzák meg az illetékesek. Nelson (2015) a következő legkritikusabb véleményeket foglalta össze: az SGR forgalomirányításának teljes elmarasztalása mind a nairobi lakosok, mind a Kenyai Természetvédő Szövetség (Conservation Alliance of Kenya – CAK) részéről. Leginkább attól tartanak, hogy a vasút működtetése a vonal mentén fekvő nemzeti parkban jóvátehetetlen károkat okoz, valamint ezeket szorítja ki a több generációnak otthont adó házaikból, megszűnnek a nyílt terek, romlik a levegő minősége, amely nemcsak az egészségre ártalmas, hanem a szabadidős tevékenységekre alkalmas tereket is leszűkíti. Ehhez jönnek hozzá a helyrehozhatatlan ökológiai károk, mint például a természetes élőhelyek pusztulása, különösen az őshonos erdők és a vadon élő állatoké, továbbá a város gazdag biológiai sokszínűségének elvesztése. Ám az aktivisták, úgy tűnik, eddig hiába hallatják a hangjukat.

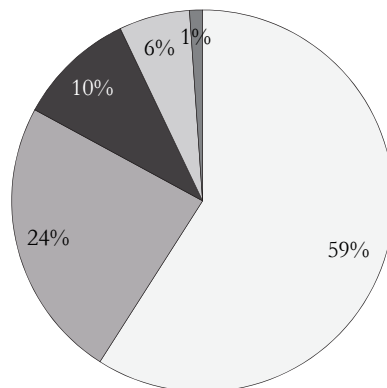
A vasúti projektet illető másik lényeges kérdés annak pénzügyeivel és pénzügyi fenntarthatóságával kapcsolatos. A kenyai államkincstár adataira hivatkozva a *Business Daily* (2018) egy vasárnapi vezércikkében rámutatott, hogy a kínai Exim Bank által a vasúti projekthez nyújtott, 3,233 milliárd USD összegű kölcsön több mint a háromszorosára nőtt 2019 júliusára, mivel a 2014 májusában Peking által meghosszabbított ötéves türelmi idő lejárt a projektalapok számára.

Általában az ilyen közlekedési és egyéb infrastrukturális fejlesztésekben tetten érhető kínai szerepvállalások fontosságát az is „emeli, hogy a fejlődő országokban a fejlett országok viszonylag kevés projektet finanszíroznak. [...] Az 51 afrikai országba irányuló kínai beruházások 23%-a közlekedési és logisztikai, 18%-a energetikai célú” (Bucsky 2018, 58. old.). Az afrikai infrastruktúraprojektek finanszírozásának összetételét a 4. ábra mutatja.

4. ábra

**Az afrikai infrastruktúraprojektek milliárd USD-ben számított
finanszírozásának megoszlása 2017-ben***

Breakdown of funding for African infrastructure projects in 2017 (USD billion)



□ Afrikai kormányok ■ ICA-tagok ■ Kína ■ Más két- és többoldalú ■ Privát szektor

* Az Afrikai Infrastruktúra Konzorciumot (Infrastructure Consortium for Africa – ICA) a G7-eken túl többek között Oroszország, a Dél-afrikai Köztársaság, a Világbank, az Afrika Fejlesztési Bank is tagként jegyez és támogat. A témában lásd továbbá: Bucsky (2018).

Forrás: ICA (2018, 71. old.)

Az újabb kínai finanszírozású projektek által kiváltott helyi reakciókra példa a történelmi jelentőségű kikötővel rendelkező Lamuban felépített széntüzelésű erőmű fogadtatása, amely az első ilyen létesítmény az országban. A *New York Times* beszámolója alapján, míg a kenyai tisztviselők szerint az erőmű segít kielégíteni az állam egyre növekvő villamosenergia-keresletét, és beruházásösztönző hatással is bír, addig a kritikusok aggodalmukat fejezik ki a térség érzékeny tengeri ökoszisztémájának, a halász közösségek megélhetésének és a levegőminőség megőrzésének veszélyeztetése miatt (Sengupta 2018). A kínai multinacionális energetikai vállalat, a Power China a színpad mögött készen áll azonnal „segítséget nyújtani”, amint a 2016 novemberében egy helyi csoport által indított per lezárul a Kenyai Nemzeti Környezetvédelmi Bíróságon, ugyanis az erőmű szerves részét alkotná Kenya egyik legnagyobb és legsokoldalúbb infrastruktúrafejlesztési projektjének. A Kenyai Kikötői Hatóság olvasatában ez a kenyai kormányzat által a Kenya hosszú távú nemzeti fejlesztési tervében (Kenya Vision 2030) szereplő egyik legfontosabb infrastrukturális projekt, amely egy új közlekedési folyosót hozna létre az új, modern lamui kikötő és a tengeri kapcsolattal nem rendelkező Etiópia, illetve Dél-Szudán között. Számos helyi háztartás számára, amelyek földjeit felvásárolták a projekthez, az ígért anyagi kompenzáció összege elégtelennek bizonyul a jövőjük megalapozásához. A Save Lamu csoport egyik aktivistája szerint „nem létezik olyan ellenszolgáltatás, amely képes volna kártalanítani azt, akit evakuálnak” (Sengupta 2018).

Etiópia

Számos példát lehet felsorolni Kína Afrika-politikájának kézzelfogható megnyilvánulásaival kapcsolatban szerte a kontinensen. Néhány, nemrégiben indított, nagy volumenű beruházás irányította rá a figyelmet Etiópiára, ahol már eddig is számottevő volt a kínai jelenlét. Nekik köszönhető az első szubszaharai villamoshálózat a fővárosban, Addisz-Abeában; a szárazföldet az Ádeni-öböl és a Vörös-tenger kereskedelmi útvonalaival összekötő Addisz-Abeba–Dzsibutiváros vasút (lásd Tarrósy–Vörös 2018a, b, 2019); valamint a tengeri összeköttetést javítani kívánó intenzív földfelvásárlással is járó beruházás Kenyában, amely egy modern, Etiópiát kiszolgáló logisztikai központ megépítését jelenti Lamu kikötővárosában (Kenya Port Authority 2018). Etiópia fejlődése jellemzően olyan nagy építési projektekhez köthető, mint például a vasúti beruházások, autópályák, vízi erőművek építése, valamint a nemrégiben elfogadott, ún. Addisz-Abeba Mesterterv városbővítési program megvalósítása (Záhořík 2017, 259. old.). A villamoshálózat építése 2011 decemberében kezdődött, miután a kínai Exim Bank biztosította a szükséges anyagi forrásokat. A vasút végső költsége 475 millió USD, amelynek 85%-át az említett kínai bank kedvezményes hitelei fedezték. A kivitelező kínai vasútfejlesztő csoportnak (China Railway Group Limited, az anyavállalat a China Railway Engineering Corporation – CREC) három évig tartott a két vonalból álló 34,4 kilométer hosszú hálózat megépítése. A próbaüzem 2015 februárjában kezdődött, az egyes vonalak szeptember 20-án és november 9-én kezdték meg a működésüket.

A terv eredetileg az volt, hogy csökkentsék a főváros autóforgalmát, ám Tesfaye (2015) szerint ez nem sikerült: a villamossal utazók száma a körülbelül 7 millió lakosú városban naponta 110 ezer fő, az alacsony jegyárak nagyjából megegyeznek a buszjáratokéval, ám a mindig túlszűfolt villamosok csak bizonyos városrészeket érnek el. Számukat növelni kellene, ám a helyi hírek és az ott lakók véleménye szerint a hálózat kapacitása – az áramellátás korlátozottsága miatt – véges, ráadásul a jelenlegi villamosok is ritkán járnak vagy pedig csak egy-egy kocsival. Az illetékesek ígéretet tettek egy hatékony, saját áramellátó rendszer kialakítására, ám még ez sem volna képes teljesen fedezni a hálózat energiaigényét.

A 2011 és 2016 között épült és az etiópiai kormány, valamint szintén a kínai Exim Bank által nyújtott hitelekkel finanszírozott Addisz-Abeba–Dzsibutiváros vasút 784 kilométer hosszú összeköttetést biztosít Etiópia és Dzsibuti fővárosa között. Bár a vonatkozó adatok nem teljesen egybehangzóak, Etiópia brüsszeli nagykövetsége (Embassy of Ethiopia in Brussels 2016) szerint az építés teljes költsége elérte a 4,5 milliárd USD-t, amely legalább félmilliárd USD-vel magasabb az eredetileg tervezettnél. A különböző források alapján a kínai Exim Bank mintegy 2,4–3,0 milliárd USD összegű kölcsönt nyújtott a projekthez. 2017-ben az Etiópiai Vasúti Társaság (Ethiopian Railway Corporation – ERC) már maga a beruházás és a csatlakozó infrastruktúra időben történő befejezése előtt pénzügyi nehézségekkel küszködött. Anberbir (2017) számol be arról, hogy az ERC 2016 végére példátlanul

magas, mintegy 3,7 milliárd USD összegű adósságot halmozott fel, és már megkezdte a hitelek visszafizetését a vasúti pályák üzembe helyezése előtt.

A villamoshálózathoz hasonlóan ezt a rendszert is a kínai vállalat működteti: a CREC és a kivitelezésért is felelős Kínai Építőmérnöki Kivitelező Társaság (China Civil Engineering Construction Corporation – CRCC) fő feladata 2023-ig a vonalak karbantartása és működtetése, valamint a helyi személyzet képzése. A díjazásukra vonatkozó adatok nem nyilvánosak.

Ez a vasútprojekt – a villamoséhoz hasonlóan – nem képes betölteni az eredetileg meghatározott szerepét, ez pedig súlyos pénzügyi következményekkel jár. Míg a villamosprojekt célja a túl nagy forgalom csökkentése volt, addig a vasúté a szárazföldi területek tengeri útvonalakkal történő összekapcsolása és a szükséges üzemanyag szállítása, valamint a gazdaság élénkítése. Amennyiben nem tudják előteremteni a szükséges bevételeket a kölcsönök visszafizetéséhez, az nemcsak az ERC működésére és a jövőbeni projektekre jelent veszélyt, hanem az etiópiai kormánynak is számos negatív következménnyel kell szembenéznie.

Tanzánia

A szomszédos Tanzániában is elkezdődött egy nagyszabású kikötői projekt kivitelezése Bagamoyóban; ez várhatóan 2020 és 2021 között zárul. Célja az új Selyemút fontos állomásaként Bagamoyót Kelet-Afrika legnagyobb kikötőjévé fejleszteni, így nem meglepő, hogy a szükséges források egy részét kínai szereplő biztosítja, a Nemzetközi Kínai Kereskedelmi Holding (China Merchants Holdings International), az ománi állami tartalékalappal közösen. Többen úgy vélik, hogy a projekt kiváló lehetőséget kínál ahhoz, hogy felmérjék az új Selyemút tengeri ágában rejlő potenciált, amely Afrika fejlődésének kulcsa lehet a jövőben (Léautier et al. 2015). A 10 milliárd USD összegű projekt egy további kínai elemet is tartalmaz, ez pedig az ún. exportfejlesztési zóna (export development zone – EDZ), egy speciális gazdasági-kereskedelmi térség, egy ipari jellegű nagyvárossal és még sűrűbb infrastrukturális hálóval. Néhányan a helyiek közül viszont fenyegetve érzik magukat, és úgy vélik, hogy veszélybe kerül a lakókörnyezetük – főként olyan gazdag ökoszisztémák, mint például a közeli mangrovemocsarak, valamint azok a halászati vízterületek, amelyek számos család megélhetését biztosítják. A kínaiakkal szemben növekvő ellenérzésüket csak erősíti az a tény, hogy a kereskedelmi mérleg nyelve is Kína felé billen, hiszen a kínaiak nem fogyasztanak annyi tanzániai és kenyai termékeket, mint amennyit az afrikaiak a kínai termékekre költenek. Omondi (2018) kiemeli, hogy Kenya még egy olyan túlságosan is nagyvonalú engedményt is tett, amellyel Kína hagymát és halat exportálhat a térségbe, olyan termékeket, amelyek helyben könnyen beszerezhetők volnának.

Bagamoyo azonban csak egyike annak a 12 stratégiai jelentőségű tengeri disztribúciós központnak (Strategic Maritime Distribution Centres – SMDC), amely az új Selyemút tengeri útvonala mentén fekszik (1. ábra). Az említett 12 kikötőből 7 az

afrikai partok mentén található. Ez az egész koncepció vagy geopolitikai elképzelés egy kínai központú, kereskedelemfejlesztésben érdekelt partnerségek által alkotott hálózatra épül, amelyben ismételten Kína mint a régi-új Középső Birodalom vállal szerepet. Eyler (2014) rámutat arra, hogy akár jön, akár megy, ez az óceánjáró hajókból álló, rakományokkal megrakott tengeri flotta soha nem szeli üresen a vizeket, így a hálózat csúcán elhelyezkedő Kína részesül a kereskedelemből származó források és a bevétel oroszlánrészéből.

Bár az SMDC-k nem tekinthetők az BRI szerves elemeinek, a stratégiai jelentőségű tengeri elosztó központok szélesebb köre tágabb kínai hajózási kapcsolatrendszerbe helyezi a BRI-t, ami tovább bővíti Kína kereskedelmi útvonalait. Kína infrastrukturális fejlesztésben szerzett tapasztalatai nagymértékben hozzájárulhatnak a fejlődő országok infrastrukturális lemaradásának csökkentéséhez, valamint a kereskedelem élénkítéséhez. Olyan közlekedési hálózatok modernizációjára és kiépítésére fókuszál, amelyek nagy csomópontokat, kikötőket vagy pusztán fontos városokat kötnek össze a gyors és zavartalan kereskedelem bonyolítása érdekében (Krukowska 2016, 159–160. old.).¹⁵ Így a BRI egy óriási tengeri és kereskedelmi hálózat középontjában áll, amely az afrikai part menti régiók geopolitikai jelentőségének felértékelődését is maga után vonhatja.

Ruanda

Minden sikeres beruházás előfeltétele a stabil politikai és gazdasági környezet. Egyes szereplők kevésbé elővigyázatosak, mint mások, ám a biztonság a számukra is rendkívül fontos. A külföldi működőtőke-befektetések (foreign direct investment – FDI) áramlása érdekében Afrikának napi szinten olyan politikát és magatartást kell követnie, amely bármely befektetőt meggyőző a piacra lépésről. Az afrikai államok rendkívül különbözőek attól függően, hogy milyen fegyveres konfliktusokkal küzdenek, mennyire nyitottak, továbbá piacuk a regionális integráció mely fokán áll. Ezek a tényezők pedig természetesen nagy hatással vannak arra, hogy ezek az államok mit tudnak a potenciális befektetőknek és leendő kereskedelmi partnereiknek nyújtani. Bár a kínai befektetők sok esetben bátran és tette készen jelentek meg az afrikai instabil piacokon, manapság már – a globális stratégia szellemében – sokkal óvatosabbak a tervezett beszerzések és beruházások megvalósítása terén. A biztonságosabb, ám a legjobb üzlet megkötése reményében nagyobb mozgásteret garantáló országok minden bizonnyal több tőkére és nagyobb elköteleződésre számíthatnak a kínai fél részéről. Erre példa a kis, tengeri kapcsolatokkal nem rendelkező kelet-afrikai állam, Ruanda.

Az ország megújulásának egyik letéteményese a Ruandai Fejlesztési Tanács (Rwandan Development Board – RDB), amely nem csupán a beruházások ösztönzéséért felelős, hanem zökkenőmentes átmenetet is biztosít a jövőben szolgáltatás-

¹⁵ Afrika közlekedési infrastruktúrájáról lásd Erdősi (2011), illetve a kínai segítséggel megépült vasúthálózatról Bucsky (2018), továbbá az afrikai infrastruktúra fejlesztésére irányuló törekvésekről Kis (2018).

orientálttá váló gazdaság számára. Az RDB egykori, fejlesztésösztönzésért felelős igazgatója, Yvette Mutoni egy interjúban leszögezte, hogy az állam jövőjének egyik zálogát az idegenforgalom fellendítése jelenti. Ruanda kelet-afrikai vezető pozícióját az új és modern létesítményekkel rendelkező Kigali konferenciaturizmusának élénkítésével kívánják elérni.¹⁶ Egyablakos regisztrációs központot alakítottak ki annak érdekében, hogy minél több vállalkozást csalogassanak az országba: így az RDB épületének földszintjén akár 6 óra alatt elintézhető minden szükséges adminisztráció. Ezen kívül a kormány mérsékelte a vállalkozások működési költségeit is, főként az áram árának csökkentésével, illetve az átláthatóbb beszerzési eljárások biztosításával is fontos lépést tett a még több FDI bevonása irányába. A pályázatokat minden szektorban kettős ellenőrzésnek vetik alá, amelyért az Igazgatótanács által irányított Ruandai Standardok Testülete (Rwanda Standards Board – RSB) a felelős, amelyet a kormány, az ipar, valamint a fogyasztói egyesületek és az akadémiai élet kiemelkedő szereplői alkotnak.¹⁷

A külföldi szereplőknek a – főként az egyre szükségesebb infrastrukturális beruházásokról szóló – nagy építési projektek kivitelezésében játszott szerepére világít rá a Kagame elnökkel készített interjú, amelyre 2015. március 24-én az Elnöki Komplexumban, a kabinet tanácstermében került sor. Kagame elismerte, hogy „a kínaiak már mindenütt ott vannak, Európában is.” „Ha ez jó Európának, miért ne lenne jó Afrikának?” – tette fel a retorikai kérdést. Majd hozzáfűzte, hogy ha „rosszul mennek a dolgok [például egy projekt megvalósítása során], akkor az nem csak a kínaiak hibája, hiszen ha ezeknek a dolgoknak nincsen gazdája, akkor nem is mehetnek jó irányba.”¹⁸ Az elnök itt minden bizonnyal a „hazai megoldásokra” utalt, amelyek hatékonyságában szilárdan hisz, úgy véli, hogy egy hozzáértő „afrikai ágens” (hatalmi tétel) képes a társadalom nevében felelős, helyes döntéseket hozni. Ezek a kijelentések is az egyfajta szilárd elkötelezettség szerepét hangsúlyozzák a pozitív jövő érdekében: az afrikai országoknak szisztematikus és önkritikus módon a saját útjukat kell járniuk, tanulva a múltjukból, valamint mások jelenlegi sikereiből és kudarcaiból. Kagame elnök legutóbb 2019 október közepén, az Elefántcsontparti Vállalkozások Általános Szövetségének (Confédération Générale des Entreprises de Côte d’Ivoire) 8. akadémiáján tett felszólalásában¹⁹ húzta alá, hogy Afrikának nem a külső szereplők segélyein, fejlesztési támogatásain kell építkeznie, hanem önmagának kell saját kapacitásból releváns és fenntartható programokat összeállítania. Ehhez – többek között – a regionális integrációk is fontos keretet biztosítanak.

Ebből a szempontból Kína természetesen kiváló referenciának számít sokak, így a ruandaiak szemében is. Egy lényeges dolognak azonban híján vannak a helyiek: az afrikai államoknak nincsen egy, a kínai jelenlétre és elköteleződésre következetesen és körültekintően reagáló, átfogó Kína-politikája. Ilyen körülmények között az egyes

¹⁶ A szerző által 2015. március 24-én, az RDB székhelyén készített interjú.

¹⁷ Lásd: <http://www.rsb.gov.rw/quick-nav/home.html>

¹⁸ A Kigaliban, 2015. március 24-én rögzített interjú anyaga.

¹⁹ Lásd: <https://allafrica.com/stories/201910150026.html>

államokat kell buzdítani a saját nemzeti Kína-politikájuk/stratégiájuk kidolgozására (Chidaushe 2007, 111. old.), amiben következetesnek és magabiztosnak kell lenniük.

Ruanda kormánya az ipari szektor helyhez kötését szorgalmazza. A *Made in Rwanda* kezdeményezés célja, hogy világszerte növelje a helyben gyártott termékek exportját. Kigaliban létrehoztak egy Különleges Gazdasági Zónát, amely egy kínai tulajdonú textilüzemnek is helyet biztosít. Jarvis (2018) szerint a magas színvonalú kínai befektetési, valamint ipari szakértelem révén nemzetközi és hazai piacra is termelő, a legújabb technológiát alkalmazó gyárat alapítottak az említett zónában. Jolly Rubagiza, a Ruandai Menedzsment Intézet főigazgató-helyettese olvasatában „a kínaiak ruandai jelenléte nem válik olyan kézzelfoghatóvá a mindennapi üzleti életben, mint Kelet-Afrika más országaiban. Csupán néhány kínai étterem és kiskereskedelmi üzlet fedezhető fel. A kínaiak többsége az építőiparban és az útépitésben érdekelt, de ezt nem is sajnálják annyira a ruandaiak.”²⁰

Meg lehet-e változtatni a negatív vélekedést?

Egyáltalán kitől várható el, hogy megváltoztassa ezt a felfogást? Először is, a bemutatott 4 esettanulmány szerint egyszerre vannak jelen hasonlóságok és nyilvánvaló különbségek az afrikai országok között, így a „többiekéről” – azaz a kínaiakról – alkotott vélemény sem lehet egységes. Másodszor, a kérdés megválaszolásához ezeket kormányzati és egyéni szinten is meg kell vizsgálni. A kínai kormány tevékenysége azt mutatja, hogy amennyiben az afrikai civil szervezetek aggodalmukat fejezik ki bizonyos beruházások negatív társadalmi és környezeti hatásai miatt, akkor szinte azonnal felajánlják, hogy egy társadalmilag hasznos projektet, például egy kórházépítést is támogatnak, vagy pedig a negatív externáliák csökkentését finanszírozzák a közjó érdekében (Rebol 2010, 173. old.). Az is igaz, hogy Kína az afrikai partnerséget „csomagajánlat” formájában működteti, azaz egyszerre nyújt infrastruktúrafejlesztési és pénzügyi támogatást, valamint asszisztenciát, illetve olyan puha hatalmi tényezőket, mint például egy Konfuciusz Intézet vagy egy ösztöndíjkvóta, egy új stadion, egy kórház és/vagy számos új iskola; mindezt pedig minden esetben egy hosszú távú bányászati koncessziós jogért vagy pedig egy nagyszabású beruházásért cserébe. Egyéni szinten a helyi afrikai vállalkozások a kínai partnereik üzleti hálózatainak részévé válhatnak, és ezáltal hasznos tapasztalatokat gyűjthetnek (Bräutigam 2003, 447. old.). Ezek a kapcsolatok segíthetnek az afrikai szereplőknek hatékonyabb és sűrűbb kapcsolati háló kiépítésében. Az afrikai hálózatok pedig kiaknázhathatók – a világ más pontjain működő partnereik és kapcsolati hálójuk által – a globális egymásrautaltságban rejlő előnyöket (Bräutigam 2003, 467. old.), az általunk vizsgált esetekben a kínai vállalkozások és magánemberek sűrű hálójá révén. Az afrikai kormányok egyik fő feladata egy olyan kompetens és magabiztosan fellépő „afrikai ágens” létrehozása, felerősítése, amely képes kiválasztani a legjövődolgozóbb és

²⁰ A szerző által 2018. május 21-én készített interjú.

legcélszerűbb megoldásokat kínáló ajánlatokat, miközben serkenti a külső szereplők közötti egészséges versenyt. A kritikus hangok óvatosságra is intik az afrikaiakat: nem szabad hagyniuk, hogy Kína egy új imperialista hatalommá váljon Afrikában (Chidaushe 2007, 113. old.). A kínai magánemberek egy része számára egy nyereséges kis üzlet felépítése és működtetése a cél, azonban viselkedésük, az afrikaiakkal való viszonyuk, üzletvitelük, a helyi jogszabályok, szokások és a természeti környezet, valamint a helyi lakosok tisztelete vagy annak hiánya fogja a leginkább meghatározni a róluk kialakított képet (French 2015, 6. old.).

Összegzés, következtetések

Az afrikai kilátások mindenképpen kedvezőek lehetnek, ha a kontinens államai sikeresen integrálódnak a globális struktúrákba, a társadalmakat felelősséggel és tudatosan vezetik, valamint a jó kormányzás gyakorlatát is megvalósítják. A Kínai Népköztársaság 1949-es megalapítása óta folyamatosan mélyebbé és szorosabbá váló kínai–afrikai kapcsolatrendszer továbbépítését és -fejlesztését szorgalmazza a kontinens számos országa (Stewart–Li 2014, 24. old.). Kína világos és jól tagolt stratégia mentén felépített politikát folytat Afrikában, ahol a partnereik még nem öntötték egy explicit Kína-politika formájába az ázsiai állam jelentőségének és szerepének helyi értelmezéseit (Omondi 2018). Az afrikai kormányok üdvözlik a kínai infrastrukturális projekteket. A gyakran ismételt kérdés azonban továbbra is aktuális: eldöntheti-e, képes-e eldönteni a ma még mindig több helyen nem túl erős afrikai cselekvő azt, hogy mi a legjobb megoldás, és hogy milyen feltételekkel kell megvalósítani az egyes beruházásokat? Su (2017) azt hangsúlyozza, hogy az afrikai országoknak az egyébként is szűkös büdzséjüknek nem csupán egy kis szeletére lesz szükség a kölcsönök törlesztéséhez. Nem feltétlenül kell egyetérténünk az „új típusú kolonializmusról” alkotott nézeteivel, de rámutathatunk Afrika sebezhetőségére azzal, hogy a kínaiak infrastrukturális hitelei várhatóan erősítik Afrika Kínától való függését. A tanulmányban bemutatott 4 kelet-afrikai ország esettanulmánya néhány, az afrikai kormányok és a helyi lakosság számára is kihívást jelentő forгатókönyvet tár elénk. Bár a rég várt vasúti összeköttetések, az új kikötők és további infrastrukturális fejlesztések is elsősorban a BRI részét képezik, Afrikának a globális folyamatokban való részvételét, az azokba való sikeresebb bekötöttségét is elősegítik, azonban számos tanulságot kell majd levonniuk a – külső szereplők afrikai földön történő tevékenységével kapcsolatos – csalódásokból és frusztrációkból. A BRI mind ez ideig nem fordított kellő figyelmet ezekre a „puha” követelményekre. A közelmúlt afrikai tapasztalatai azonban feltehetően arra ösztönzik majd a kínai kormányzatot, hogy fontolóra vegye ezeket a szempontokat is: így Kína az üzleti vállalkozásainak és állampolgárainak felelős magatartásra buzdításával, továbbá egy érzékenyebben reagáló politika folytatásával elkerülheti a főcímekben való negatív szereplést (Rebol 2010, 174–175. old.).

Köszönetnyilvánítás

A szerző Bolyai János Kutatói Ösztöndíjban részesül, így munkáját a Magyar Tudományos Akadémia támogatja.

IRODALOM

- ALDEN, C. (2007): *China in Africa* Zed Books, London and New York.
- ALDEN, C.–LARGE, D.–DE OLIVEIRA, R. S. (2008): Introduction: China Returns to Africa. In: ALDEN, C.–LARGE, D.–DE OLIVEIRA, R. S. (eds.): *China Returns to Africa. A Rising Power and a Continent Embrace* Hurst & Company, London.
- BOND, P. (2015): BRICS and the sub-imperial location. In: BOND, P.–GARCIA, A. (eds.): *BRICS. An Anti-Capitalist Critique* Jacana, Auckland Park.
- BRÄUTIGAM, D. (2003): Close Encounters: Chinese Business Networks as Industrial Catalysts in Sub-Saharan Africa *African Affairs* 102 (408): 447–467.
<https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.afraf.a138824>
- BUCSKY, P. (2018): Afrikai vasutak kínai segítséggel – Kinek éri meg? *Afrika Tanulmányok* 12 (1–3): 55–78.
- CHIDAUSHE, M. (2007): China's Grand Re-Entrance into Africa – Mirage or Oasis? In: MANJI, F.–MARKS, S. (eds.): *African perspectives on China in Africa* Fahamu, Cape Town–Nairobi–Oxford.
- ERDŐSI, F. (2011): *Afrika közlekedése* Publikon Kiadó Budapest–Pécs.
- ETZIONI, A. (1975): *A Comparative Analysis of Complex Organizations* Free Press, New York.
- FRENCH, H. W. (2015): *China's Second Continent. How a Million Migrants Are Building a New Empire in Africa* Vintage Books, New York.
- ICA (2018): *ICA Report – 2017 The Infrastructure Consortium for Africa Secretariat*, African Development Bank, Abidjan.
- JALATA, G. G.–MATHEWS, K. (2017): Ethiopia and China. Changing relations. In: YLÖNEN, A.–ZÁHORÍK, J. (eds.): *The Horn of Africa since the 1960s. Local and International Politics Intertwined* pp. 73–87., Routledge, London–New York.
<https://doi.org/10.4324/9781315557083-6>
- KIS, K. (2018): Infrastrukturális beruházások Afrikában – Kína és az új tengeri Selyemút *Afrika Tanulmányok* 12 (1–3): 79–94.
- KRUKOWSKA, M. (2016): China's 'one belt, one road' strategy and its implications for the global world order *International Business and Global Economy* 35 (1): 157–168.
<https://doi.org/10.4467/23539496IB.16.012.5593>
- KURLANTZICK, J. (2007): *Charm Offensive. How China's Soft Power Is Transforming the World* A New Republic Book. Yale University Press, New Haven–London.
- LAMPTON, D. M. (2008): *The Three Faces of Chinese Power. Might, Money, and Minds* University of California Press, Berkeley–Los Angeles.
- LI, X. (2017): *China in Africa. In Zheng He's Footsteps* BestRed, HSRC Press. Cape Town.
- MICHEL, S.–BEURET, M. (2009): *China Safari. On the trail of Beijing's expansion in Africa* Nation Books, New York.
- MOHAN, G.–TAN-MULLINS, M. (2009): Chinese Migrants in Africa as New Agents of Development? An Analytical Framework *European Journal of Development Research* 21 (4): 588–605.
- NYE, J. S., JR. (2004): *Soft Power: The Means to Success in World Politics* PublicAffairs, New York.

- PARK, Y. J. (2013): Perceptions of Chinese in Southern Africa: Constructions of the “Other” and the Role of Memory *African Studies Review* 56 (1): 131–153.
<https://doi.org/10.1017/asr.2013.9>
- REBOL, M. (2010): Public Perceptions and Reactions: Gauging African Views of China in Africa *Alternatives: Turkish Journal of International Relations* 9 (4): 149–186.
- SALÁT, G. (2010): Kína puha ereje *Kommentár* 6: 100–113.
- STEWART, A. K.–LI, X. (2014): Beyond Debating the Differences: China’s Aid and Trade in Africa. In: LI, X.–FARAH, A. O. (eds.): *China-Africa Relations in an Era of Great Transformations* Ashgate, Farnham–Burlington.
- TARRÓSY, I. (2016): *Afro-ázsiai dinamikák. Tanulmányok ázsiai államok afrikai szerepvállalásairól* Pécs, Publikon Kiadó.
- TARRÓSY, I. (2019): The Belt and Road Initiative and Eastern Africa. In: VAN DER MERWE, J.–DODD, N.–BOND, P. (eds.): *BRICS and resistance in Africa: Contention, assimilation and co-optation* Zed Books, London.
- TAYLOR, I. (2006): *China and Africa. Engagement and compromise* Routledge, London–New York.
- TAYLOR, I. (2014): *Africa Rising? BRICS – Diversifying Dependency* James Currey, Woodbridge–Rochester.
- VAN DER MERWE, J. (2016): Theorising Emerging Powers in Africa within the Western-Led System of Accumulation. In: VAN DER MERWE, J.–TAYLOR, I.–ARKHANGELSKAYA, A. (eds.): *Emerging Powers in Africa. A New Wave in the Relationship?* pp. 17–38., Palgrave Macmillan, Basingstoke.
https://doi.org/10.1007/978-3-319-40736-4_2
- XI, J. (2017): *Kína kormányzásáról* Antall József Tudásközpont, Budapest.
- YOON, J. P. (2009): Chinese Migration in Africa *SAILA Occasional Paper* No. 24, 1–20.
- ZÁHORÍK, J. (2017): Reconsidering Ethiopia’s ethnic politics in the light of the Addis Ababa Master Plan and anti-governmental protests *The Journal of the Middle East and Africa* 8 (3): 257–272. <https://doi.org/10.1080/21520844.2017.1370330>

INTERNETES HIVATKOZÁSOK

- ANBERBIR, Y. (2017): Running out of steam. *The Reporter*, 28 January
<https://www.thereporterethiopia.com/content/running-out-steam>
- ANNUAL REPORT OF OVERSEAS CHINESE STUDY (2017), Social Sciences Academic Press,
<http://www.ssapchina.com/>
- BRÎNZĂ, A. (2018): Redefining the Belt and Road Initiative *The Diplomat*, March 20,
<https://thediplomat.com/2018/03/redefining-the-belt-and-road-initiative/>
- BUSINESS DAILY (2018): *SGR loan payments to triple to \$b83bn next year* 6 May 2018
<https://www.businessdailyafrica.com/news/SGR-loan-payments-to-triple-to-Sh83bn-next-year/539546-4548046-11f8wt4z/index.html>
- CHINA POLICY (2017): *China Going Global between ambition and capacity* April, Beijing.
<https://policy.cn.com/wp-content/uploads/2017/05/2017-Chinas-going-global-strategy.pdf>
- EMBASSY OF ETHIOPIA IN BRUSSELS (2016): Railway development in Ethiopia *The Ethiopian Messenger* Issue 4, October
<https://ethiopianembassy.be/en/2017/01/06/railway-development-in-ethiopia/>
- EYLER, B. (2014): China’s Maritime Silk Road is all about Africa *East by Southeast*, 17 November <http://www.eastbysoutheast.com/chinas-maritime-silk-road-africa/>

- JARVIS, O. (2018): *Made in Rwanda: Chinese investment helps initiative to grow* CGTN Africa, 12 January <https://africa.cgtn.com/upcoming2/made-in-rwanda-chinese-investment-helps-initiative-to-grow/>
- JUBILEE DEBT CAMPAIGN (2018): Africa's growing debt crisis: Who is the debt owed to? October 2018, https://jubileedebt.org.uk/wp/wp-content/uploads/2018/09/Briefing_09.18.pdf
- KENYA PORT AUTHORITY (2018): *Lamu: Lamu Port Project* <https://www.kpa.co.ke/OurBusiness/pages/lamu.aspx>
- LÉAUTIER, F. A.–SCHAEFER, M.–WEI, S. (2015): The Port of Bagamoyo: A Test for China's New Maritime Silk Road in Africa *The Diplomat* 1 December 2015 <https://thediplomat.com/2015/12/the-port-of-bagamoyo-a-test-for-chinas-new-maritime-silk-road-in-africa/>
- MOFCOM (2018): Statistics on China-Africa Trade 2018, <http://english.mofcom.gov.cn/article/statistic/lanmubb/AsiaAfrica/201901/20190102831255.shtml>
- NELSON, N. (2015): Residents, conservation alliance oppose SGR routings through Nairobi National Park, Ngong Forest *Kenya Monitor*, 31 December 2015 <http://www.monitor.co.ke/2015/12/31/residents-conservation-alliance-oppose-sgr-routings-nairobi-national-park-ngong-forest/>
- OMONDI, D. (2018): The dance between Lion and Dragon gets awkward *The Standard* 20 May 2018 <https://www.standardmedia.co.ke/business/article/2001281025/kenya-s-dance-with-the-dragon-now-gets-awkward>
- POSTEL, H. (2016): We may have been massively overestimating the number of Chinese migrants in Africa *African Arguments* 19 December 2016 <http://africanarguments.org/2016/12/19/we-may-have-been-massively-overestimating-the-number-of-chinese-migrants-in-africa/>
- SAIS CARI (2018): Data: China-Africa Trade, <http://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade>
- SENGUPTA, S. (2018): Why Build Kenya's First Coal Plant? Hint: Think China *The New York Times*, 27 February 2018 <https://www.nytimes.com/2018/02/27/climate/coal-kenya-china-power.html>
- SU, X. (2017): Why Chinese Infrastructure Loans in Africa Represent a Brand-New Type of Neocolonialism *The Diplomat* 9 June 2017 <https://thediplomat.com/2017/06/why-chinese-infrastructure-loans-in-africa-represent-a-brand-new-type-of-neocolonialism/>
- SU, Z. (2017): Number of Chinese immigrants in Africa rapidly increasing, *China Daily*, 2017.01.14., https://www.chinadaily.com.cn/world/2017-01/14/content_27952426.htm
- TARRÓSY, I.–VÖRÖS, Z. (2018a): China and Ethiopia, Part 1: The Light Railway System *The Diplomat* 13 February 2018 <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-1-the-light-railway-system/>
- TARRÓSY, I.–VÖRÖS, Z. (2018b): China and Ethiopia, Part 2: The Addis Ababa–Djibouti Railway *The Diplomat* 22 February 2018 <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/>

- TARRÓSY, I.–VÖRÖS, Z. (2019): Revisiting Chinese Transportation Projects in Ethiopia *The Diplomat* 19 January 2019 <https://thediplomat.com/2019/01/revisiting-chinese-transportation-projects-in-ethiopia/>
- TESFAYE, M. (2015): Litany of complaints about risks to the public of Addis Ababa's light rail come from all corners, engineers included *The Ethiopia Observatory* 23 September 2015 <https://ethiopiaobservatory.com/2015/09/23/litany-of-complaints-about-risks-to-the-public-of-addis-abebas-light-rail-come-from-all-corners-engeers-included/>
- UN COMMODITY TRADE STATISTICS DATABASE: <https://comtrade.un.org/db/>
- WAFULA, P. (2018): Exclusive: Behind the SGR walls *The Standard* 8 July 2018 <https://www.standardmedia.co.ke/article/2001287119/shocking-details-behind-sgr>