



INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK AFRIKÁBAN – KÍNA ÉS AZ ÚJ TENGERI SELYEMÚT¹

KIS KATALIN

Bevezetés

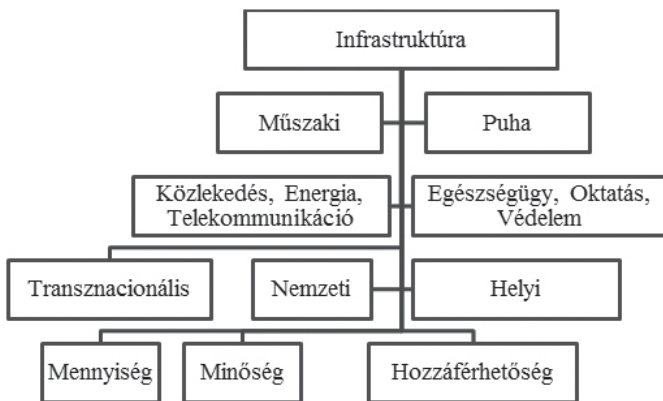
Az afrikai országok gazdasága az ezredforduló után dinamikus bővülést mutatott. Azonban a növekedés mértéke csak a legritkább esetben érte el a hét százalékos lélektani értéket, ezzel segítve a Millenniumi Fejlesztési Célok szegénységscsökkentő célját. E célok elérésének egyik legnagyobb gátló tényezője a megfelelő infrastruktúra hiánya. Az elégtelen infrastruktúra szűkíti az adott ország kereskedelmi lehetőségeit, ellehetetleníti a vállalatok működését, rontja az ország üzleti környezetét és elzárja az országot a beáramló külföldi működőtőkétől. Az energiaellátás akadozása és a közlekedési rendszer hiányosságai a háztartások szintjén is komoly jóléti problémákat okoznak (Foster–Briceño–Garmendia 2010). Ebből következően a tanulmány az infrastruktúra elméleti kereteinek felvázolása után az infrastruktúra hiányát afrikai kontextusban mutatja be. Az infrastruktúra-fejlesztés jelenleg az afrikai belső tőke hiányában erősen támaszkodik a külső forrásokra. A külső befektetők és hitelezők között ma már Kína szerepe megkerülhetetlen. A tanulmány Kína afrikai beruházásaira kiemelt figyelmet fordít, és kitér az Új Tengeri Selyemút kezdeményezésre is, amely nem újkeletű, hiszen Afrika már a klasszikus Selyemút térképére is felkerült (Tarrósy 2016).

Infrastrukturális hiányosságok Afrikában

Az infrastruktúra fogalmi meghatározására a mai napig nincs elfogadott konszenzus, ebből következően feladatát, illetve fajtáit fejthük ki részletesebben. „Az infrastruktúra feladata, hogy alapvetően biztosítsa egy adott ország gazdaságának normális működését, a termelést, a fogyasztást és az elosztás folyamatát a gazdaság mindenkor fejlettségének megfelelő szellemi és technikai színvonalon. Az infrastruktúra tehát az anyagi termelés környezetét öleli fel, azon eszközök, tevékenységek és intézmények körét, amelyek nem részei az anyagi termelésnek, de hozzájárulnak minőségének, hatékonyságának javításához” (VÁTI 2004: 15-16. o.). Látható, hogy az infrastruktúra a gazdasági szereplők közötti interakciók szükséges feltétele, ugyanakkor annak nemcsak mennyisége, de minősége is meghatározó. E dimenziókra a Világbank (2017) csoportosítása is felhívja a figyelmet (1. ábra). A műszaki – fizikai – infrastruktúra közé sorolható a közlekedés, a telekommunikáció, az energiaellátás, illetve a ivóvízellátás, míg a puha² elemek között találjuk

az egészségügyi ellátást, az oktatást, vagy akár a védelempolitikát. Persze meg kell jegyeznünk, hogy az egyes szektorokon belül is nagy a heterogenitás, a közlekedési szektor magába foglalja a közutakat, a vasutat, a kikötőket vagy akár a metróhálózatot, melyeket eltérő költségek, tervezési technikák és fenntartási problémák jellemeznek. Az infrastruktúra-osztályozás másik szintje elkülöníti egymástól a helyi, a nemzeti és a transznacionális hálózatokat. Ez utóbbi a felgyorsult globalizáció korában már létfontosságú, hiszen sem a közlekedési hálózat, sem az energiahálózat nem állhat meg a nemzetek határainál. A jelenlegi kutatások már egy további csoportosítást is kiemelt helyen kezelnek. Ma már nem csak az infrastruktúra fizikai mennyisége számít, hanem annak minősége, illetve az elérhetősége is fontos.

1980-as évek végétől számos elméleti és empirikus elemzés született a megfelelő infrastruktúra és a gazdasági növekedés, a termelékenység, az egyenlőtlenség, továbbá a szegénység közötti kapcsolatról.³ Az infrastruktúra elemei fajtájuktól függően eltérő módon és mértékben befolyásolják a gazdaság szereplőit. Az infrastruktúra fizikai elemei közül a háztartások – főként az alacsony jövedelmű országok vonatkozásában – jövedelmük döntő hányadát költik a víz- és energiaellátásuk finanszírozására. Így egy energiahálózatba bekerült háztartás nagy jóléti nyereséget tud realizálni. A vállalatok szempontjából is elengedhetetlen a megfelelő energiaellátás. A hálózat hiányosságai és a kiszámíthatatlan áramkimaradások a magas termelési költségek mellett a termelés hatékonyságát gátolják. A közlekedési és telekommunikációs hálózat hiányosságai pedig nemcsak a beszállítókkal, hanem a vevőkkel való kapcsolattartást is ellehetetlenítik. Ebből következően a versenyképességet elemző indexek is elsődleges szempontként veszik figyelembe az infrastruktúra állapotát az üzleti környezet vizsgálatakor (Straub 2008). Caldron–Servén (2004) 100 országot lefedő mintán elemezték az ezredforduló előtti 40 év infrastruktúra-fejlesztéseinek gazdasági hatásait. Az infrastruktúra állomány növelése pozitív hatással járt a gazdasági növekedésre, azonban a jövedelemegyenlőtlenségek csökkentésében már az

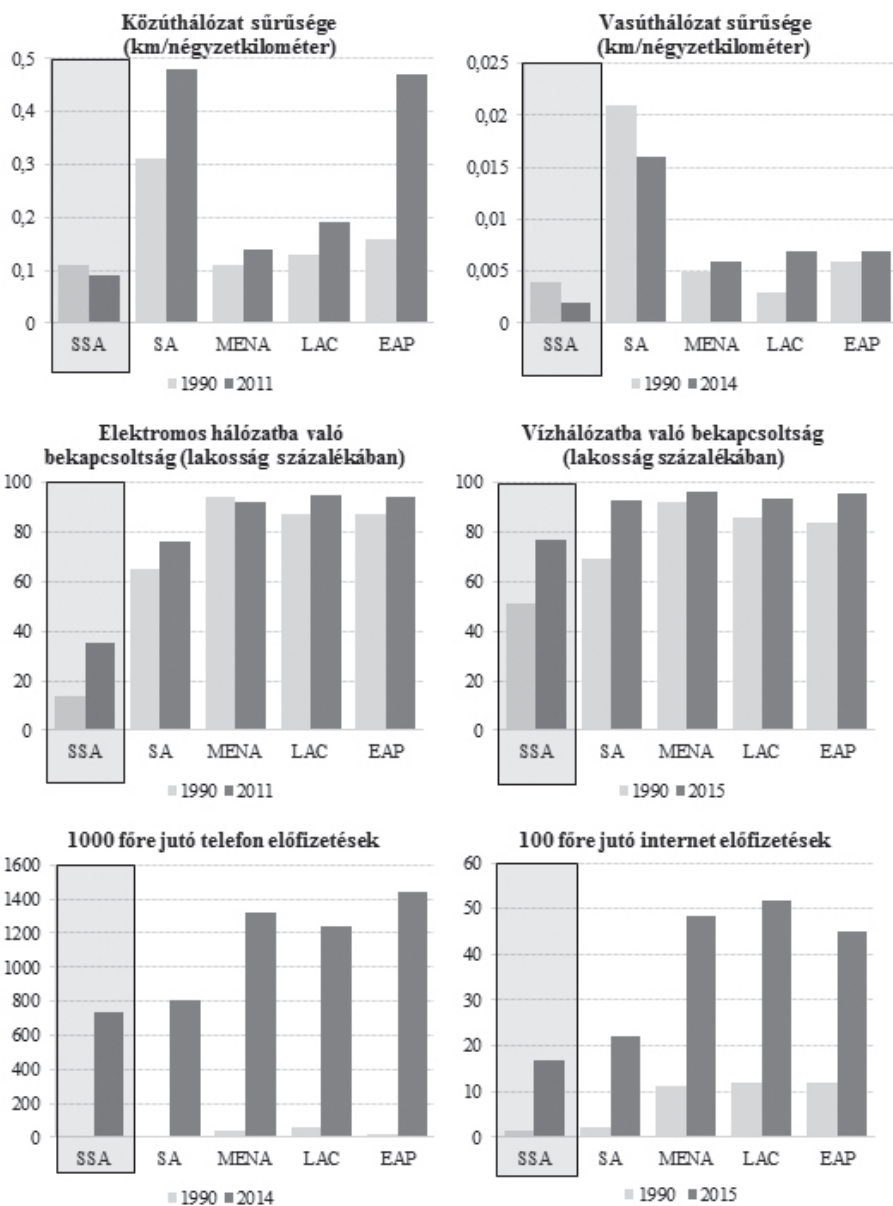


▲ 1. ábra: Az infrastruktúra osztályozása
 Forrás: Világbank (2017) alapján saját szerkesztés.

infrastruktúra mennyisége mellett annak minősége is meghatározó volt. Lenz és szerzőtársai (2015) az elektromos hálózat bővítésének rurális térségekre gyakorolt hatását vizsgálták Ruandában. A *Rwanda's Electricity Access Roll-Out Program* növelte az áramellátás lefedettségét – javítva a háztartások életkörülményeit –, azonban a jövedelemegyenlőtlenségre ezáltal a szegénység csökkentésére visszafogott volt a hatása. Ez rámutat arra, hogy az infrastrukturális-fejlesztések átgyűrűző hatásait országspecifikus tényezők is befolyásolják. Afrikai viszonylatban Etiópia dinamikus gazdasági növekedéséhez a mezőgazdasági termelékenység javulása, az urbanizáció és a tőkepiaci hozamkörnyezet változása is hozzájárult. Ahogy a bővülést az állami beruházások emelkedése, az állami fogyasztási kiadások visszavágása, illetve a kedvező nemzetközi környezethez való alkalmazkodás is segítette (Moller–Wacker 2017). Ellenpéldaként Nigériában az állami megszorítások, a népességrobbanás,⁴ a rossz kormányzás, a korrupció és az ezekből adódó finanszírozási nehézségek állhatnak az elégtelen infrastruktúra mögött (Oleseni–Lagos 2012).

Az infrastruktúra-ellátottság számos dimenzióját vizsgálva szubszaharai Afrika a fejlődő régiók között is a sereghajtók között található (2. ábra). Az energia- és vízellátottság Afrikában is emelkedni tudott az elmúlt bő két évtized során, ma már a lakosság 77 százaléka hozzájut az egészséges ivóvízhez. Azonban a mennyiségi fejlődés nem párosult a minőségi jellemzők javulásával, a szolgáltatás minősége romlott, az áramkimaradások gyakorisága emelkedett.⁵ A telekommunikációs lefedettség, az internet- és a telefon előfizetések száma is ugrásszerűen megnőtt az elmúlt negyed évszázad során. E szektor esetében a mennyiségi javulás minőségi – az internet sávszélesség – javulásával is együtt járt. A legrosszabb teljesítményt a közúthálózat és közlekedés mutatja. A Szaharától délre fekvő országokban egyedülként csökkent a közút- és a vasúthálózati lefedettség. Emellett Afrikában a közúthálózat sok helyen szinte használhatatlan, illetve a főként még a gyarmati korban épült vasúthálózat nem fedi le az egész kontinentet. A karbantartás hiánya miatt állapotuk nem kielégítő, sőt nagyon sok lezárásra került az országok közötti konfliktusok miatt (Erdösi 2012a). Afrika helyzetét tovább nehezíti, hogy a kontinensen belüli regionális különbségek is hatalmasak, az alacsony jövedelmű országok kárára (Világbank 2017).

Az infrastruktúra-fejlesztések és a gazdasági növekedés közötti pozitív kapcsolatot már afrikai viszonylatban is igazolták. A jóléti hatások – az alacsony ellátottsági szintből fakadóan – a kevésbé fejlett régiókban élenkebben jelentkeztek (Kodongo–Ojah 2016). A fejlesztések a külkereskedelem versenyképességének növelésén keresztül ösztönzik a gazdasági növekedést, hiszen a javuló infrastrukturális-ellátottság kedvezőbb üzleti környezetet jelent, ezzel a külföldi működőtőke előtt is megnyitva a kapukat. Az intézményi hiányosságok – a magas kereskedelmi költségeken keresztül – az importot és az exportot is hátráltatják. Egyrészt a fejlett országok által – kereskedelmi egyezmények keretében – biztosított szabad piacra lépést az afrikai országok nem tudják kihasználni (Gáspár–Udvari 2011). Másrészt a déli piacok fejlesztésére azért is szükség van, hogy meglegyen a fizetőképes kereslet a fejlett országok termékei iránt (Tarrósy 2006). A tengertől elzárt országok esetében még kritikusabb a helyzet. A megfelelő közút- vagy vasúthálózat nélkül



2. ábra: Az infrastruktúra-ellátottság regionális alakulása
 Forrás: Világbank (2017) adatai alapján saját szerkesztés.

Megjegyzés: SSA: Szubszaharai Afrika, SA: Dél-Ázsia, MENA: Közel-Kelet és Észak-Afrika, LAC: Latin-Amerika és a Karibi-térség, EAP: Kelet-Ázsia és a Csendes-óceáni térség. A második érték a rendelkezésre álló utolsó év adatát mutatja.

külkereskedelmük ösztönzése nehézkes. Hiszen a kereskedelem alapvető tényezője a megfelelő infrastruktúra megléte, amely támogatja az áruk akadálymentes áramlását (Francois–Manchin 2013). Az úthálózati hiányosságok – kiszámíthatatlan késések – a gazdasági ágazatokat eltérő mértékben érintik. A romlandó, feldolgozatlan mezőgazdasági termékek szállításakor a kár hatványozottan jelentkezik. Holott ma még számos afrikai ország e termékek exportjára építi gazdaságát (Christ–Ferrantino 2011).

Az afrikai országok gazdaságában számos lehetőség rejlik, de a kiaknázásukhoz szükséges az infrastruktúra hiányosságainak kezelése, amely a strukturális transzformációt és a piaci integrációjukat is segíti (Arezki–Sy 2016). A hazai tőkeellátottság hiányában a külső források fontos szerepet töltenek be az afrikai országok gazdaságában (Amighini–Sanfilippo 2014, Erdősi 2012b). A szakirodalomban a külső források között kiemelt figyelmet fordítanak a közvetlen működőtőkebefektetésekre és a segélyekre, sőt a köztük és az infrastruktúra fejlesztése között lévő kapcsolatot is hangsúlyozzák (Fuchs és szerzőtársai 2014).⁶

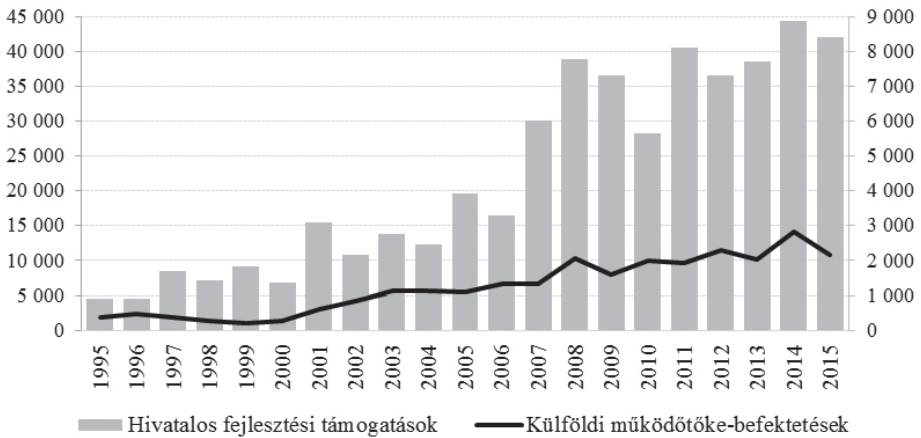
Törekvések az afrikai infrastruktúra fejlesztésére

Az Afrikába érkező külső források jelentős részét még mindig a segélyek teszik ki, melyek infrastrukturális fejlesztési célokra is fordíthatóak (3. ábra). A hivatalos fejlesztési támogatások (ODA), és az Aid for Trade (AfT)⁷ segélyek jelentős részét a DAC-donorok⁸ allokálják. A DAC-donorok mellett a nemzetközi fejlesztési együttműködésben egyre fontosabb szerep jut az úgynevezett feltörekvő donoroknak, mint Kína, India, Brazília vagy az Öböl-menti arab országok. Persze a nyugati és az arab donorok segélyezését más és más motivációk mozgatják. Míg a nyugati donorok esetében fontos a terrorizmus elleni harc, addig az arab donorok inkább a recipiens ország szegénységére és a kereskedelmi kapcsolataikra fordítanak kiemelt figyelmet (Udvari és szerzőtársai 2017, Vári 2016).

Kína kiemelt fontossággal bír a segélyezésben, sőt az afrikai országok bizonyos területeken előnyben is részesíthetik a kínai tőkét a nyugati tőkével szemben a kínai segélyezés lefektetett alapelvei miatt, mint a belügyekbe való be nem avatkozás, és a recipiens országok szuverenitásának tiszteletben tartása (Kis 2018). Egyenlítői-Guinea segélyeinek 83 százalékát Kínától kapta, illetve Mauritánia és Mauritius segélyeiben is 60 százalékot tesznek ki a kínai segélyek (Vári 2016). Másfelől Swedlund (2017) kiemeli, hogy ez csak alternatívát kínál az afrikai országoknak, és nem jár együtt a hagyományos DAC-donorok afrikai szerepvállalásának csökkenésével, hiszen olyan területeken, mint az egészségügy és az oktatás fejlesztése a DAC-donorok szerepe továbbra is kiemelt jelentőségű. A segélyezés jellegét tekintve Kína csak projektalapon – főként infrastrukturális beruházásokhoz kapcsolódóan – segélyez, ellentétben a nyugati donorok programalapú támogatásaival (Udvari–Pontet 2015, Vári 2016). Az Afrikába irányuló segélyek közel 40 százaléka költségvetési-támogatás és humanitárus segély. 2016-ban az infrastruktúra-fejlesztés tekintetében a puha tényezők domináltak, a segélyek 43,5 százalékát fordították az egészségügy és az oktatás fejlesztésére. A műszaki elemek közül az energiaszektor,

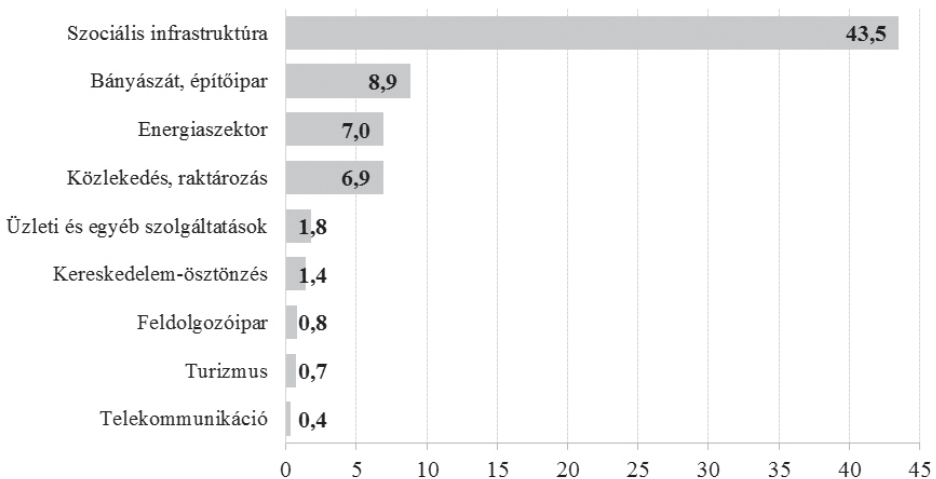
a közlekedés, a telekommunikáció és a kereskedelem-ösztönzés finanszírozása is 10 százalék alatt maradt (4. ábra).

A segélyek hatékonysága – akár az infrastruktúra-fejlesztésben, akár a kereskedelem-ösztönzésben – máig nem egyértelmű. Vijil (2014) az 1995 és 2005 közötti időszakot vizsgálva kimutatta, hogy a beáramló AfT támogatás pozitív hatással van a kereskedelmi infrastruktúra fejlesztésére. A kezdeményezés már konkrét eredményt is fel tud mutatni, amely a North-South Corridor Aid for Trade Programme – egy



3. ábra: A szubszaharai régióba áramló külső források (millió USD)
 Forrás: OECD-CRS (2018) és UnctadStat (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

Megjegyzés: A külföldi működőtőke-befektetések értékét a jobb tengelyen ábráztoltuk.



4. ábra: Az Afrikába irányuló hivatalos fejlesztési támogatások szektoronkénti megoszlása, 2016
 Forrás: OECD-CRS (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

10 647 km hosszú út 8 dél-afrikai országot átszelve. Ez az útvonal számos ország legforgalmasabb és legfontosabb útvonala, ami a kereskedelemben is nélkülözhetetlen (Byiers–Lui 2013). Busse és szerzőtársai (2011) tanulmánya alapján az AFT a fejlődő országokban hozzájárult a kereskedelmi költségek csökkentéséhez, ami az exportra is pozitívan hatott. Másfelől a legkevésbé fejlett országok (LDCs) esetében ez az összefüggés már nem igaz, a termelő kapacitásokra nyújtott segélyeknek sem volt kimutatható hatása. Sőt a donoroktól érkező segélyek sokszor nem érnek célt a magas korrupció következtében (Tarrósy–Suha 2013).

Külföldi befektetések Afrikában, az Új Tengeri Selyemút adta lehetőségek

Az afrikai országok számára a leghatékonyabb forrás a közvetlen működőtőke-befektetés (FDI) lehet. A beáramló technológiai transzfer hozzájárulhat a termelékenység javulásához, a külföldi vállalatok jelenléte pedig növeli a versenyt, ami a hazai vállalatokat hatékonyságuk javítására ösztönözheti (Amighini–Sanfilippo 2014, Szent-Iványi–Vigvári 2012). Az utóbbi évtizedekben a szubszaharai régióba áramló közvetlen működőtőke-befektetések dinamikusan növekedtek, de 2015-től egy lassulás figyelhető meg a befektetési dinamikában (3. ábra), amit a továbbra is fennálló rossz üzleti környezet, a súlyos strukturális problémák, és a politikai, gazdasági kockázat magyaráz (Okafor és szerzőtársai 2015).

A 2016-os év az Afrikába irányuló FDI estében kettős képet mutatott. Egyrészt a megvalósult FDI projektek száma 12,3 százalékkal csökkent az előző évhez képest, másfelől a projektek tőkeintenzív jellegének köszönhetően a beáramló FDI 31,9 százalékos növekedést mutatott, ami számos munkahelyet teremtett Afrikában. Az FDI állomány tekintetében egy-két ország szerepe kiemelkedő (5. ábra). A Dél-afrikai Köztársaság, Egyiptom, Nigéria, Marokkó és Kenya tudhatta magáénak a kontinensen végrehajtott FDI projekt 58 százalékát. Egyiptom és Marokkó befektetéseit a kínai tőke dominálta, ami a technológiai szektort, a telekommunikációs és a pénzügyi szolgáltatások szektorát érintette. Az elköteleződést a kínai elnök, Xi Jinping 2016 év eleji egyiptomi látogatása is jelezte, melynek alkalmával 15 milliárd dollár értékű, 15 infrastrukturális projektet magába foglaló beruházást jelentett be (E&Y 2017).

A 2000-es évek elejéig az Európai Unió és az Egyesült Államok dominálta az afrikai befektetéseket, azonban jelenleg egy csökkenő tendencia azonosítható. E csökkenést külső tényezők is magyarázzák, hiszen a jelenlegi amerikai adminisztráció komoly bizonytalansági tényező a térséget illetően is, továbbá a Brexit bejelentését követő bizonytalanságok is erősen éreztették hatásukat. Talán ennek is köszönhetően a barnamezős beruházások mellett a zöldmezős beruházások tekintetében is Kína befektetéseit domináltak 2016-ban. A szektorokat tekintve az energetika mellett az építőipar, a közlekedés és az üzleti szolgáltatások – főként a vállalatokat érintő felvásárlások miatt – fogadták a legtöbb külföldi tőkét (1. táblázat). A kínai beruházások historikus csúcst elérve több mint 38 ezer munkahelyet teremtettek a 2016-os év során.

FDI állomány (millió USD)

115 68 476 136 837



5. ábra: A külföldi működőtőke-befektetések állományának alakulása Afrikában, 2016
 Forrás: UNCTADStat (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

Régiók	2015	2016	Szektorok	2015	2016
<i>Fejlett országok</i>	37 412	19 979	Bányászat	14 972	3 713
EU	26 549	11 864	Textilipar	401	1 077
USA	6 447	3 640	Kitermelőipar	53	5 354
Japán	368	3 070	Vegyipar	2 709	5 170
<i>Fejlődő országok</i>	29 362	73 642	Járműipar	3 019	2 788
Afrika	11 550	8 604	Energetika	14 791	15 601
Kína	2 651	36 144	Építőipar	8 339	16 372
Szaúd-Arábia	1 506	4 057	Közlekedés, raktározás	5 887	12 879
UAE	4 068	11 004	Üzleti szolgáltatások	3 733	22 734

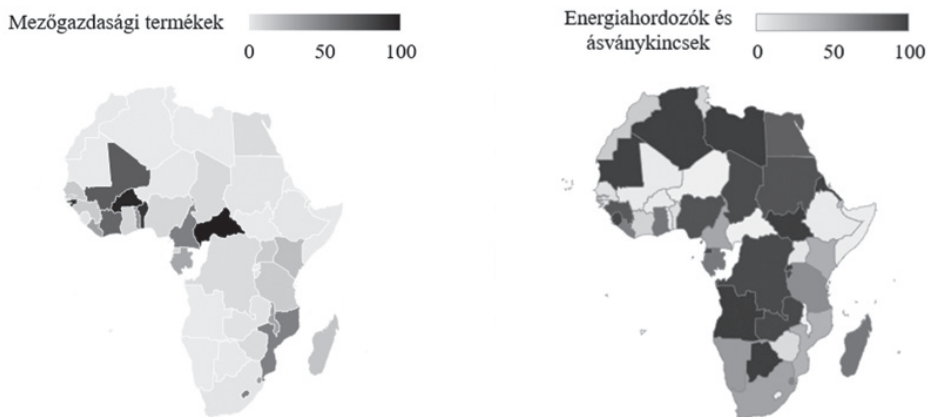
1. táblázat: A bejelentett zöldmezős FDI beruházások száma Afrikában, földrajzi és szektoronkénti bontásban (millió USD)
 Forrás: World Investment Report (2017) adatai alapján saját szerkesztés.

Befektetésein keresztül Kína a világ számos kikötőjében szerzett tulajdonjogot, mellyel az Új Selyemút koncepcióját szeretné megalapozni. Az Egy Út – Egy Övezet pekingi tervei szerint egy-két évtizeden belül olyan 64 országot érintő gazdasági övezet jönne létre, amely újradefiniálja Kína ázsiai, afrikai és európai kapcsolatrendszerét. Az övezet új és már meglévő közúti, vasúti, olaj és földgázvezetékek összekapcsolásából áll, kiegészülve együttműködő logisztikai központokkal és tengeri kikötőkkel (Bernek 2016, Eszterhai 2016). Az Új Selyemút több szárazföldi és egy tengeri útvonalat is magába foglal.

Kínának az Új Selyemút együttműködés többszörös célt valósíthat meg. Egyrészt, a kínai ipari szektor, főként az acél- és cementgyártás, illetve az építőipar jelentős kapacitásfelesleggel küzd, és ezeknek a vállalatoknak a nagy volumenű infrastrukturális beruházások munkát biztosítanak. Az infrastrukturális fejlesztések és a vámok eltörlése, biztosíthatja a megfelelő mennyiségű és minőségű nyersanyag Kínába áramlását és a kínai termékek és szolgáltatások exportját (Salamin és szerzőtársai 2016). A munkaerő, a tőke és a technológia szabad áramlása komoly hatékonyság javulással járhat, a szállítási infrastruktúra fejlesztés pedig a szállítási idő csökkenésén keresztül versenyképesség-javító tényezőként jelentkezik (Csizmadia 2016).

Afrika egyes országai (Tanzánia, Dzsibuti, Mozambik, Szenegál, Ghána, Gabon, Egyiptom) kiemelt helyet foglalnának el a Tengeri Selyemúton, mely országokban Kína már nagy volumenű kikötő-fejlesztésekbe kezdett és Dzsibutiban haditengerészeti bázist alapított (Klemensits 2016). Ahogy a befektetési tendenciákból is látszik, Kínának Afrika több szempontból fontos és már jelenleg is Kína legfontosabb befektetési területe. A világ energiaigénye – Kínával az élen – 2000 és 2014 között 33 százalékkal nőtt, sőt 2040-re további 25 százalékkal fog emelkedni (ExxonMobil 2016). A növekvő szükségletű Kína számára Afrika egyrészt nyersanyagforrás, amit alátámaszt az a tény is, hogy számos afrikai ország kínai exportja nagyon egyoldalú. Az ásványkincsekben gazdag országok közül 15 afrikai ország exportjának több mint 90 százaléka energiahordozót és nemesfémeket tartalmaz. A mezőgazdasági termelésre támaszkodó államok közül a Közép-afrikai Köztársaság, Bissau-Guinea és Burkina Faso Kínába irányuló exportja haladja meg a 90 százalékot (6. ábra).

Mindazonáltal ezek a fejlesztések elengedhetetlen alapot jelentenek Afrika hosszú távú fejlődéshez (Tarrósy 2013). Kína Afrikára a termékei potenciális felvevőpiacaként, élelmiszerforrásként, vagy akár migrációs célpontként is tekint.



▲ 6. ábra: A mezőgazdasági termékek és az energiahordozók aránya Kína afrikai importján belül (százalék)
 Forrás: UnctadStat (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

Másrésről, a kínai állampolgárok jelentős része csak munkavállalóként érkezik a fekete kontinensre, és a helyi társadalomba sem integrálódnak, ahogy az állampolgárság megszerzését sem tervezik. Az élelmiszerellátás biztosítása Kínában kiemelt kérdés, hiszen területének csak hét százaléka művelhető. Tanzániában, a Dél-afrikai Köztársaságban, Gabonban, Ghánában, Maliban, Guineában és Mauritániában is működnek kínai farmok, amelyek még helyi piacokra termelnek, de élelmiszerhiány esetén Kínába lehetne szállítani az előállított élelmiszert (Czirják és szerzőtársai 2015). Az Afrobarometer (2016) 36 afrikai országban végzett közvéleménykutatása szerint az afrikai lakosság az előbb említett tényezőkre negatívan tekint. A válaszadók többsége a problémák között említette a kínai termékek minőségi hiányosságait, a kínai munkavállalók számának emelkedését, a kínai földtulajdonlást és az energiaforrások kiaknázását, illetve a válaszadók kis hányada az autoriter vezetéssel való együttműködés ellen is hangot emelt (7. ábra).

Azonban az afrikai országok számára is lehet pozitív a kínai jelenlét, ahogy az Új Tengeri Selyemút kezdeményezés is, ugyanis a regionális közlekedési hálózatok létrehozásával és az alacsony fejlettségű területek iparosításával olyan területen segítik Afrikát, melyre a belső forrás hiánya miatt nincs lehetőség (Czirják és szerzőtársai 2015). 2005 óta Kína 293 FDI projektet valósított meg, amivel több mint 130 ezer munkahelyet teremtett. A beruházások között a kínai vállalatok számos infrastruktúra-fejlesztést hajtottak végre, Afrika-szerte építettek kikötőket, utakat, vasutat, telekommunikációs hálózatokat és repülőtereket is (E&Y 2017). Az Afrobarometer (2016) közvéleménykutatása szerint az afrikai lakosság legnagyobb arányban az infrastrukturális-fejlesztéseket emeli ki, ha Kína pozitív jelenlétének tényezőiről kérdezik. E mellett a kínai termékek ára, Kína nemzetközi támogatása, illetve a belügyekbe való be nem avatkozást is említették (8. ábra).



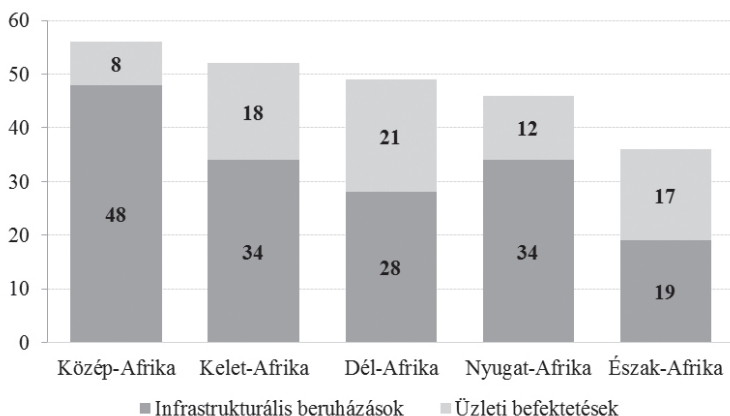
▲ 7. ábra: Negatív benyomás a kínai szerepvállalásról (százalék)
 Forrás: Afrobarometer (2017) alapján saját szerkesztés.



8. ábra: Pozitív benyomás a kínai szerepvállalásról (százalék)
 Forrás: Afrobarometer (2016) alapján saját szerkesztés.

Kína afrikai megítélése azonban nem olyan egyértelmű. Számos dimenzióban eltérő képet mutat az afrikaiak véleménye, ahogy a kontinens különböző régióiban is heterogén a kép. A megkérdezettek 30 százaléka szerint az USA fejlesztéspolitikája a követendő példa, és az USA szerepvállalását tartják a leghatékonyabbnak. A külső befolyást tekintve a volt gyarmattartó országok vezetnek. Franciaország nyugat-afrikai szerepe továbbra is kiemelkedő, elegendő az ott működő valutauniókra gondolni. Azonban a megkérdezettek rangsorában a fenti két tényezőben Kína volt a második helyen, ami mutatja fokozatos afrikai térnyerését. Kelet-Afrikában és Nyugat-Afrikában nagyobb népszerűségnek örvend a kínai jelentét, még Dél-Afrikában kevésbé, sőt Észak-Afrikában kifejezetten károsnak tartják. A kínai fejlesztési támogatásoknál is tetten érhető e régiós bontás. Mali, Elefántcsontpart, Burkina Faso, Kenya, és Botswana pozitívan látja a kínai fejlesztéseket, addig Marokkó, Ghána, Egyiptom, és a Dél-afrikai Köztársaság negatívan tekint rájuk (Afrobarometer 2016). Az infrastrukturális fejlesztéseknél a pozitív képet a közép-afrikai és kelet-afrikai országok erősítik, addig Nyugat-Afrika és Észak-Afrika látóképe már nem olyan felhőtlen a kínai beruházások megítélésekor (9. ábra).

Az afrikai beruházások értékelésekor az előnyök és hátrányok együttes szám-bavétele szükséges, ami részletes projektszintű vizsgálatokat is elvár. Terjedelmi korlátok miatt e tanulmány keretében egy beruházás „eredményét” emelnénk ki. Az elmúlt években Etiópiában két nagyléptékű kínai beruházás is a figyelem középpontjába került: az első modern villamoshálózat kiépítése az etióp fővárosban, Addisz-Abebában, illetve a várost és Dzsibutit összekötő vasútvonal fejlesztése. Mindkét beruházást kínai hitelből finanszírozták, kínaiak feleltek a kivitelezéséért, sőt az üzemeltetésért is. Bár az etióp kormány büszke e fejlesztésekre, a beruházások eleddig kevés eredmény tudtak felmutatni. A villamoshálózat elsődleges célja a főváros közlekedésének tehermentesítése lett volna, de a 110 ezer utas szállítása



▲ 9. ábra: Kínai beruházások hozzájárulása a pozitív megítéléshez régiós bontásban (százalék)
 Forrás: Afrobarameter (2016) alapján saját szerkesztés.


a 6-7 milliós főváros közlekedésében csak csepp a tengerben. Ezenfelül a meglévő autóbusz-útvonalak elhelyezkedését sem vették figyelembe, így a villamos vonal integrálása a főváros közlekedésébe nem történt meg (Tarrósy–Vörös 2018a). A vasútvonal kivitelezését jól csengő célok mellett – a tengerhez való eljutás lehetősége – kezdték meg. A jelen turistája a fővárostól egy óra útra található, üresen pangó vasútállomást talál, ahonnan jobb esetben minden második nap indul vonat. Az egy éves próbauzem után is gyakoriak a balesetek és az áramkimaradások miatti késések. Ráadásul az etióp kormányának, annak ellenére el kell kezdeni törleszteni a kínai hitelt, hogy bevételt a beruházásokból még nem látott (Tarrósy–Vörös 2018b).

Összegzés

Az afrikai fejlődést a mai napig számos tényező hátráltatja. A makrogazdasági elemzések és a vállalatok megkérdezései alapján is a régió infrastrukturális hiányosságai képezik a fejlődés egyik legnagyobb gátját. A megfelelő infrastruktúra a kereskedelem akadályozásán keresztül a gazdaság növekedését gátolja, a termelékenység nem javul illetve a befektetési környezetre is negatív hatása van. Afrika a fejlődő világ régiói között is a sereghajtók táborát erősíti a kiépített infrastruktúrát tekintve. A kontinens még ma is jelentős részben külföldi forrásokból tartja fent magát, melynek legnagyobb hányadát a segélyek teszik ki. A segélyezés alapelvei között 2005 óta kiemelt szerepet szánunk az infrastruktúra-fejlesztéseknek, mégis a segélyek tetemes hányada humanitárius segély, illetve költségvetési támogatás, melynek hatékony elosztását a magas korrupció gátolja. A közvetlen működőtőkebefektetések hatékonyabb forrást jelentenek a régióknak, azonban a kiszámíthatatlan üzleti környezet miatt nagyságrendileg elmaradnak a segélyek nagyságától. A tendencia ma már megfordulni látszik, és a fejlett országok mellett vagy inkább helyett a feltörekvő országok – köztük Kínával az élen – a régió fő befektetői közé kerül-

tek. E folyamatot az Új Tengeri Selyemút kezdeményezés is fokozhatja. Azonban Kína megítélése az egyes afrikai országokban nagyon heterogén képet mutat. A kiegyensúlyozottabb sino-afrikai kapcsolatok érdekében a kínai fejlesztések nemcsak mennyiségi, de minőségi ismérveire is figyelmet kell fordítani a jövőben. ☀

Jegyzetek

- 1 „ AZ EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA ÚNKP-17-3-I-NKE-11 KÓDSZÁMÚ ÚJ NEMZETI KIVÁLÓSÁG PROGRAMJÁNAK TÁMOGATÁSÁVAL KÉSZÜLT”
- 2 Terjedelmi korlátok miatt a tanulmány elméleti áttekintésében a fizikai infrastruktúra hatását vizsgáljuk. A humán tőke afrikai növekedésre gyakorolt hatását részletesebben lásd Ogundari–Awokuse (2018) elemzésében.
- 3 Az infrastruktúra gazdasági növekedésre és termelékenységre vonatkozó hatásainak vizsgálatakor az empirikus elemzések főleg a mennyiségi és – az utóbbi években – a minőségi tényezőket elemzik, addig a társadalmi problémák (egyenlőtlenség, szegénység) közelítésére már az infrastruktúra hozzáférhetőségének dimenziója a fontosabb (Világbank 2017).
- 4 A népességrobbanás korunk Afrikájának komoly következményekkel járó problémája. Növekszik az egyenlőtlenség, a városi szegénység, ahogy a növekvő nyomornegyedek is számos afrikai város általános látképéhez tartoznak. Az afrikai kontinens demográfiai folyamatairól Pásztor (2017) elemzése részletesebb képet is ad.
- 5 Az energiaforrások és az energiaellátottság afrikai vonatkozásairól részletesebben lásd Kis (2017) tanulmányát.
- 6 A fejlődő országok infrastrukturális fejlesztéseinek finanszírozásában az intézményi befektetők is egyre nagyobb szeletet vállalhatnak. A nyugdíjalapok, a biztosítási társaságok vagy a befektetési alapok – a fejlett országokat jellemző alacsony kamatkörnyezet következtében – keresik a jövedelmezőbb, hosszú távú beruházásokat. A jelenlegi csekély részvétel ellenére a jövőben az afrikai beruházók között is növekedhet a számuk (Inderst–Stewart, 2014).
- 7 A WTO 2005-ös Hong Kong-i Miniszterelnöki Konferenciáján indították útjára az Aid for Trade (AfT) kezdeményezést, amely támogatja a kereskedelmi infrastruktúra és a termelési kapacitások kiépítését, illetve ösztönzi a kereskedelem fejlesztését és a vitás ügyek hatékony megoldását (Udvari, 2013).
- 8 A DAC a nyugati világ legnagyobb donorait tömörítő szervezet az OECD-n belül, jelenleg 30 ország a tagja.

Felhasznált irodalom

- AFROBAROMETER: *China's growing presence in Africa wins largely positive popular reviews*, Afrobarometer, No. 122, 2016, p. 31.
- AMIGHINI, A. – SANFILIPPO, M.: *Impact of South-South FDI and Trade on the Export Upgrading of African Economies*, World Development, Vol. 64, 2014, pp. 1-17.
- AREZKI, R. – SY, A: *Financing Africa's infrastructure deficit: from development banking to long-term investing*, Global Economy and Development, No. 2, 2016, p. 22.
- BERNEK Ágnes: *A 21. századi geopolitikai stratégiák*. Hungarian Geopolitics, 1. szám, 2016, pp. 52-73.
- BUSSE, M. – HOEKSTRA, R. – KÖNINGER, J: *The impact of Aid for Trade facilitation on the costs of trading*, Proceedings of the Development Economics Conference, Berlin 2011, No. 48, 2011, Germany.
- BYIERS, B. – LUI, D: *Regional Aid for Trade effectiveness and corridors*. Overseas Development Institute, London, 2013.

- CALDERÓN, C. – SERVÉN, L: *The effects of infrastructure development on growth and income distribution*, Working Paper, No. 270, 2004, Central Bank of Chile. Elérhető: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-3400>
- CHRIST, N. – FERRANTINO, M. J: *Land transport for export: the effects of cost, time, and uncertainty in Sub-Saharan Africa*, World Development, Vol. 39, No. 10, 2011, pp. 1749-1759.
- CZIRJÁK Ráhel – POLYÁK Eszter – SIMIGH Fruzsina: *A sárkány árnyékában. Kína újragyarmatosítja Afrikát?* Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány, 2015, Forrás: http://pageobudapest.hu/files/materials/a_sarkany_arnyekaban.pdf (2017. november 24.)
- CSIZMADIA Norbert: *Geopillanat. A 21. század megismerésének térképe*. L'Harmattan Kiadó, 2016, Budapest.
- E&Y: *Africa attractiveness program*, May 2017, Connectivity redefined, Ernst & Young Global Limited.
- ERDŐSI Ferenc: *A regionális integrációk és Afrika fejlődése*. Területi statisztika, 15. (52.) évf, 5. szám, 2012b, pp. 492-513.
- ERDŐSI Ferenc: *Szinergiakeltés vagy látszatcselekvés? Az afrikai regionális integrációk problémái*. Tér és Társadalom, 26. évf. 2. szám, 2012a, 57-72. o.
- ESZTERHAI Viktor: *Az egy övezet, egy út geopolitikai jelentősége a történelmi távlatban*. Hungarian Geopolitics, 3. szám, 2016, pp. 8- 17.
- EXXONMOBILE: *The Outlook for Energy: A view to 2040*, 2016, Forrás: http://cdn.exxonmobil.com/~/_media/global/files/outlook-for-energy/2016/2016-outlook-for-energy.pdf (2017. december 1.)
- FOSTER, V. – BRICEÑO-GARMENDIA, C: *Africa's infrastructure: A time for transformation*, World Bank, 2010, Washington.
- FRANCOIS, J. – MANCHIN, M: *Institutions, infrastructure and trade*. World Development, Vol. 46, 2013, pp. 165-175.
- FUCHS, A. – DREHER, A. – NUNNENKAMP, P: *Determinants of donor generosity: A survey of the aid budget literature*. World Development, Vol. 56, 2014, pp. 172-199.
- GÁSPÁR Attila – UDVARI Beáta: *A Loméi Egyezmények felzárkózásra gyakorolt hatása*. Statisztikai Szemle, 89. évf., 4. sz., 2011, pp. 420-447.
- INDERST, G. – STEWART, F: *Institutional investment in infrastructure in Emerging Markets and Developing Economies*, Working Paper, No. 62522, 2014, World Bank Group.
- KIS Katalin: *A gazdasági növekedés és fejlődés múltja, jelene, jövője a Szaharától délre*. Közgazdasági Szemle, 65. évf, 1. szám, 2018, pp. 107-112.
- KIS Katalin: *Fenntartható energiagazdálkodás – Megújuló energiaforrások Afrikában*. Afrika Tanulmányok, 11. évf, 1-2. szám, 2017, pp. 5-23.
- KLEMENSITS Péter: *Kína és a 21. századi új tengeri selyemút*. Hungarian Geopolitics, 3. szám, 2016, pp. 76-79.
- KODONGO, O. – OJAH, K: *Does infrastructure really explain economic growth in Sub-Saharan Africa?* Review of Development Finance, Vol. 6, 2016, pp. 105-125.
- LENZ, L. – MUNYEHIRWE, A. – PETERS, J. – SIEVERT, M: *Does large scale infrastructure investment alleviate poverty? Impacts of Rwanda's electricity access poll-out program*. Economic Papers, No. 555, 2015.
- MOLLER, L. C. – WACKER, K. M: *Explaining Ethiopia's growth acceleration – The role of infrastructure and macroeconomic policy*. World Development, Vol. 96, 2017, pp. 198-215.
- OECD-CRS: *Aid-for-trade statistical querie, 2018*, Forrás: <http://www.oecd.org/dac/aft/aid-for-tradestatisticalqueries.htm> (2018. 02. 01.)
- OGUNDARI, K. – AWOKUSE, T: *Human capital contribution to economic growth in Sub-Saharan Africa: Does health status matter more than education?* Economic Analysis and Policy, Vol. 58, 2018, pp. 131-140.

- OKAFOR, G. – PIESSE, J. – WEBSTER, A: *The motives for inward FDI into Sub-Saharan African countries*. Journal of Policy Modelling, Vol. 37, 2015, pp. 875-890.
- OLESENI, M. – LAGOS, Y: *Vision 20:2020 and the challenges of infrastructural development in Nigeria*. Journal of Sustainable Development, Vol. 5, 2012, No. 2.
- PÁSZTOR Szabolcs: *Demográfiai trendek a szubszaharai régióban*. In Biedermann Zsuzsanna – Kiss Judit (szerk.): *Szubszaharai Afrika gazdasága a 21. században*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2017, pp. 35-56.
- SALAMIN G. – CSIZMADIA N. – GUTPINTÉR J. – SIMIGH F: *A geoökonómia kora*, Hungarian Geopolitics, 1. szám, 2016, pp.48-55. Elérhető: https://issuu.com/pageo/docs/hug_online_marcius_boritoval
- STRAUB, S: *Infrastructure and development: A critical appraisal of the macro level literature*. Working Paper, No. 4590, 2008, World Bank.
- SWEDLUND, H. J: *Is China eroding the bargaining power of traditional donors in Africa?* International Affairs, Vo. 93, No. 2, 2017, pp. 389-408.
- SZENT-IVÁNYI Balázs – VIGVÁRI Gábor: *Spillovers from foreign direct investment in Central and Eastern Europe*. Society and Economy, Vol. 34, No. 1, 2012, pp. 51-72.
- TARRÓSY István – SUHA György: *Afrikai felsőoktatási harmonizáció a fejlődés érdekében*. Polgári Szemle, 9. évf, 1-3. szám, 2013.
- TARRÓSY István – VÖRÖS Zoltán: *China and Ethiopia, Part 1: The light railway system*, The Diplomat Elérhető: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-1-the-light-railway-system/> (2018.02.20)
- TARRÓSY István – VÖRÖS Zoltán: *China and Ethiopia, Part 2: The Addis Ababa – Djibuti Railway*, The Diplomat Elérhető: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/> (2018.02.23)
- TARRÓSY István: *A globális világtrend és az Észak-Dél kontextus*. Politikatudományi Szemle, 2-3. szám, 2006, pp. 169-188.
- TARRÓSY István: *Afrikai perspektívák egy új világtrendben*, In: Grünhut Zoltán – Vörös Zoltán (szerk.): *Az átalakuló világtrend küszöbén*. Pécs, Publikon Kiadó, 2013.
- TARRÓSY István: *Afro-ázsiai dinamikák: tanulmányok ázsiai államok afrikai szerepvállalásairól*. Publikon Kiadó, Pécs, 2016.
- UCTADSTAT: *UnctadStat database 2018*, Forrás: http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en (2018. 02. 12.)
- UDVARI Beáta – KISS Gábor Dávid – KIS Katalin – PONTET Julianna – HALMOSI Péter: *Kuvait mint arab donor segélyezési motivációi*. Külgazdaság, 61. évf, 3-4. szám, 2017, pp. 74-101.
- UDVARI Beáta – PONTET Julianna: *Költségvetés-támogatás: útban a hatékonyabb segélyezés felé (?)*. Külgazdaság, 59. évf, 1-2. szám, 2015, pp.134-163.
- UDVARI Beáta: *Az Európai Unió fejlesztéspolitikája: a kereskedelempolitika eredményesége*. JATEPress, Szeged, 2013.
- VÁRI Sára: *A kínai fejlesztési együttműködés Afrikában az ezredfordulót követő évtizedekben*. Külgazdaság, 60. évf, 9-10. szám, 2016, pp. 71-94.
- VÁTI: *Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmai*. Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht. 2004, p. 93.
- VIJIL, M: *Aid for Trade Effectiveness: Complementarities with Economic Integration*. The World Economy, Vol. 37, No. 4, 2014, pp. 555-566.
- VILÁGBANK: *Africa's Pulse: An analysis of issues shaping Africa's economic future*, Vol. 15, 2017, World Bank Group.
- WORLD INVESTMENT REPORT: *World Investment Report, 2016. Investor Nationality: Policy Challenges*. United Nations, Geneva.

English Abstract

Infrastructure investment in Africa – China and New Maritime Silk Road

Infrastructure deficit is one of the biggest obstacles to economic growth in developing countries. With regard to the built-up infrastructure for transport, telecommunications and energy supply, the African region is poorly performing. In the absence of adequate domestic financing, African countries rely heavily on sources outside the continent. The purpose of the study is to outline possible solutions to the problem of infrastructure deficit in Africa. For this reason, it pays particular attention to the infrastructure development objective of aid and Foreign Direct Investment. Apart from classical donors, the emerging economies, especially China, are already financing Africa's development. However, China's perception of Africa is very heterogeneous. In order to ensure more balanced Sino-African relations and the effective functioning of the New Maritime Silk Road, attention should be paid not only to quantitative, but also to qualitative aspects of Chinese developments in the future.

A szerzőről

Kis Katalin

M.Sc. közgazdász

(Szegedi Tudományegyetem),

Ph.D. hallgató,

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

Közigazgatás-tudományi

Doktori Iskola

és Pécsi Tudományegyetem

Földtudományok Doktori Iskola

About the Author

Katalin Kis

M.Sc. economist

(University of Szeged)

Ph.D. student,

National University of

Public Service

Doctoral School of

Public Administration Sciences

and University of Pécs

Earth Sciences

Doctoral School

@

katalink@gamma.ttk.pte.hu