

Kínai soft power stratégiák Közép-Afrikában 2. rész

Összefoglalás: Az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés (BRI) célja Kína globális gazdasági befolyásának erősítése. Az erre kijelölt kereskedelmi útvonalakra csatlakozva a pekingi kormányzat további fejlesztéseket végez Afrikában, különösen a szubszaharai térségben. Röviden ismertetem a BRI jelentőségét és az abból nyíló egyéb modern gazdasági és politikai stratégiákat Közép-Afrikában. Célom átfogó képet adni Kína régióbeli jelenlétének erősödéséről és stratégiáiról, amikkel geopolitikai vetélytársaival szemben előnyökre tehet szert. Ismertetem, hogyan igyekszik növelni befolyását Közép-Afrikában Kína a soft power – mint a diplomáciai kapcsolatok erősítése, kulturális csereprogramok és infrastrukturális beruházások – eszközeivel.

Kína befolyásnövelési kísérletének részletes, példákkal alátámasztott bemutatása során öt afrikai országra; Kenyára, Tanzániára, Zambiára, Angolára és a Kongói Demokratikus Köztársaságra térek ki. Ezekben Kína jelentős projekteket hajt végre, amelyek gazdasági fejlődést hozhatnak.

Kulcsszavak: Gazdasági befolyás; BRI jelentősége; soft power; diplomáciai kapcsolatok; gazdasági fejlődés.

Abstract: The Belt and Road Initiative (BRI) aims to strengthen China's global economic influence. The Beijing government carries out further developments in Africa joining the designated trade routes, particularly in the Sub-Saharan region. I briefly outline the significance of the BRI, and other modern economic and political strategies arising from it in Central Africa. My aim is to provide a comprehensive overview of China's strengthening presence in the region and the strategies through which it may gain advantages over its geopolitical rivals. I present how China seeks to increase its influence in Central Africa through tools of soft power – such as strengthening diplomatic relations, cultural exchange programmes, and infrastructural investments.

* Széchenyi István Egyetem Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola, PhD-hallgató
Email: duspon@gmail.com

[6] McBride, James–Berman, Noah (2023): China's Massive Belt and Road Initiative. *Council on Foreign Relations*, 2023. február 2.
<https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
 (Letöltve: 2025. 10. 11.)

[7] Haddad-Fonda, Kyle (2017): The Asian-African (Bandung) Conference: Fact and Fiction. *Black Past*, 2017. augusztus 8.
<https://www.blackpast.org/global-african-history/perspectives-global-african-history/asian-african-bandung-conference-fact-and-fiction/>
 (Letöltve: 2025. 10. 12.)

[8] He, Wenping–Li, Anshan–Liu, Haifang–Pan, Huaqiong–Zeng, Aiping (2012): FOCAC Twelve Years Later: *Achievements, Challenges and the Way Forward*. Peking University Press, 2012
https://www.researchgate.net/publication/279373129_FOCAC_Twelve_Years_Later_Achievements_Challenges_and_the_Way_Foward
 (Letöltve: 2025. 10. 12.)

In the detailed, example-based presentation of China's attempt to increase its influence, I focus on five African countries: Kenya, Tanzania, Zambia, Angola, and the Democratic Republic of the Congo. China is carrying out significant projects in these countries that may bring economic development.

Keywords: Economic influence; significance of the BRI; soft power; diplomatic relation; economic development.

KÍNAI STRATÉGIÁK A POLITIKAI–GAZDASÁGI CÉLOKÉRT

Kína világpolitikai törekvései gyakran az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezéshez (BRI) kapcsolódnak, más esetekben külön megállapodások keretében valósulnak meg [6]. Kína ma már vezető geopolitikai hatalommá kíván válni, de a modern gazdasági együttműködésig egészen az 1955-ös Kína–Afrika Együttműködési Fórumig kellett várni. A bandungi konferencia nyilatkozata szorosabb diplomáciai kapcsolatokat és néhány befektetést eredményezett, ugyanakkor nem tekinthető a mai kínai–szubszaharai kapcsolatok tényleges kiindulópontjának, hiszen a térségből mindössze négy ország vett részt [7].

Fontos mérföldkő volt az 1998-as kínai–afrikai gazdasági vezetők találkozója, amelyet azóta évente kétszer tartanak [8]. Ezt követte 1999-ben a „Going Out” stratégia bevezetése, amely felgyorsította a kínai tengerentúli befektetések és politikai érdekeltségek bővülését.

Az elmúlt évtizedekben Kína és a Szubszaharai Afrika közötti kapcsolatok tovább mélyültek. Kína a térség egyik legnagyobb kereskedelmi partnerévé vált, és sok ország számára elsődleges fejlesztési finanszírozási forrássá.

A beruházások és infrastruktúrafejlesztések jelentősen alakították az afrikai gazdaságokat, és várhatóan erősen befolyásolják a kontinens geopolitikai helyzetének jövőbeli alakulását. Mára az afrikai infrastruktúrafejlesztési projektek több mint egyharmadát kínai szereplők valósítják meg.

Az Egy Övezet, Egy Út-kezdemenyezés

A 2008-as világgazdasági válság után Kína kihasználta, hogy egyes fejlődő országok csak magas kamattal kaphattak volna hitelt nyugati partnereiktől, ezért kedvezőbb kamatokat kínált. Később a nehéz helyzetbe került adósoknak adósságsökkentést vagy -elengedést biztosított kereskedelmi előnyökért cserébe [9]. Xi Jinping 2013-ban tette teljes értékű kezdeményezéssé az Egy Övezet, Egy Út programot, akkor még Selyemút Gazdasági Övezet néven [10].

A KPMG [11] szerint a BRI a világgazdaság növekedését 1,1–2,2%-kal, Kelet-Ázsia és a csendes-óceáni térségét 2,6–3,9%-kal gyorsíthatja. A kezdeményezés a Föld lakosságának 60%-át érinti.

Peter Cai [12] összefoglaló tanulmánya rámutat, hogy a BRI nem csupán gazdasági program, hanem Kína 21. századi geopolitikai előretörésének eszköze. Afrikában két kapcsolódási pont-kezdeményezés útvonalához Mombasa (Kenya) és Dzsibuti.

1. ábra. Az Egy Övezet, Egy Út-kezdeményezés útvonalai



Forrás: Yazdani, 2020.

[9] Pantucci, Raffaello (2021): The Many Faces of China's Belt and Road Initiative. *Current History*, 120., (1.), pp. 28–34.

[10] China Daily-cikk (2013): President Xi proposed Silk Road economic belt, *China Daily*, 2013. szeptember 7. https://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitc/enterasia/2013-09/07/content_16951811.htm (Letöltve: 2025. 10. 12.)

[11] KPMG (2019): *China's Belt and Road Initiative and the global chemical industry*. KPMG-elemzés 2019. december

[12] Cai, Peter (2017): *Understanding China's Belt and Road Initiative*. Lowy Institute, 2017. március 22. <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-china-s-belt-road-initiative> (Letöltve: 2025. 10. 13.)

[13] Falus O. (2011):
Lepra: Stigma a XXI.
században. *Orvosi
Hetilap*, 152., (7.), pp.
246–251.

[14] Falus O. (2014):
*Ispotályos kereszt
lovagrendek az Árpád-
kori Magyarországon.*
Pécsi Tudomány-
egyetem Állam- és
Jogtudományi Kar
(PTE ÁJK)

Kínai befolyás Afrikában

A BRI természetesen Afrikát is érinti, ahol a pekingi vezetés több hasznot húz egy csapásra. A legtöbb régióval szemben, ahol új piacokat keres termékeinek, a Szubszaharai Afrikában emellett egyrészt gyártókapacitás kiépítését, másrészt a következő évtizedekben nagy léptékű fejlesztések kivitelezését is reméli a hazai ingatlanpiacán egyre szorultabb helyzetbe kerülő nagyhatalom.

2. ábra. Kína nominális építőipari teljesítménye és lassuló évenkénti növekménye
2007–2019 között, valamint előrejelzés 2023-ig



Forrás: Brown, 2019.

Egy Kínától érkező pénzügyi segítség olyan lökést adhat ezen országok gazdaságának, ami versenyelőnyt jelent Afrika más államaival szemben a gazdasági lehetőségekért, befektetőkért és a fejlődésért, a járványok felszámolásáért [13], azaz a jobb jövőért folytatott versenyben [13, 14].

STRATÉGIÁK A BEFOLYÁS KITERJESZTÉSÉRE

Afrika nagy részének gyenge infrastruktúrája lehetőséget kínált Kína számára, hogy vezető szerepet vállaljon a régió gyors fejlődésében és a legtöbbet profitáljon belőle. Így született meg a mombasai kikötőtől átívelő kontinensvasút terve. Kína nemcsak elősegíti a Célrégió fejlődését, hanem a kedvező hitelekkel támogatott projektek révén tartozások törlesztéséből származó bevételre számíthat, munkahelyeket teremt építőipari cégeinek, és termékeit új piacokon értékesítheti. Az 5 ország közel 300 milliós piac, kínai mércével is vonzó.

4. táblázat. A Célrégió országainak népessége, 2000 és 2021

Ország	Népesség (millió fő)		Nép. arány Afrikában (%)	
	2000	2024	2000	2024
Angola	16.39	37.89	2.00%	2.50%
Kenya	30.85	56.43	3.77%	3.72%
Kongó (DRC)	48.62	109.28	5.94%	7.21%
Tanzánia	34.46	68.56	4.21%	4.52%
Zambia	9.89	21.30	1.21%	1.41%
Célrégió	140.21	293.46	17.12%	19.37%

Forrás: Világbank és ENSZ adatai alapján, saját szerkesztés.¹

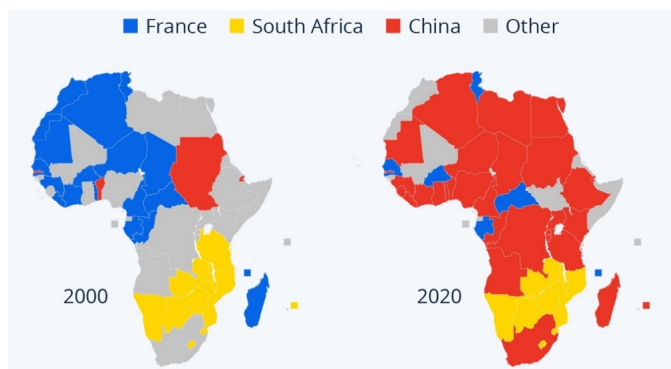
Kína célzottan választotta ki soft power stratégiái elsődleges célterületeit. A 4. táblázat szerint a Célrégió népessége 24 év alatt 109,3%-kal nőtt, ami fiatal társadalmat, tömeges munkaerőt és vásárlóerőt jelent. A régió népessége az afrikai átlagnál gyorsabban nőtt.

Kína gazdasági szerepének erősödése jól nyomon követhető: míg 2000-ben egyik országban sem volt elsődleges kereskedelmi partner, 2020-ra csak Zambiában nem Kína volt a legnagyobb importőr. A Kínából érkező áruk értéke húsz év alatt 5 milliárdról 110 milliárd dollárra nőtt. A következőkben a Célrégió öt országán keresztül mutatom be a fejlesztéseket, amelyek támogatják Kína áruinak terjesztését.

¹ https://databank.worldbank.org/country/GBR/556d8fa6/Popular_countries (Letöltve: 2023. 10. 17.)

[15] Otele, Oscar M. (2022): China-Kenya relations: Economic benefits set against regional risks. *Merics*, 2022. augusztus 18. <https://merics.org/en/china-kenya-relations-economic-benefits-set-against-regional-risks> (Letöltve: 2025. 10. 14.)

3. ábra. Afrika országainak legnagyobb importőre²



Forrás: Armstrong, 2023. Statista.

Kenya

Otele [15] részletesen bemutatja, milyen jelentős beruházásokat eszközölt Kína Kenyában az elmúlt évtizedben. A korábban főként az USA-hoz kötődő ország 2005–2019 között 313 kínai projektet kapott több mint másfél milliárd dollár értékben, míg az USA csupán 353 millió dollár értékű befektetést adott. 2019-ben a két ország közti kereskedelmi volumen 97%-át Kína exportja tette ki, míg Kenya mindössze 3%-ot értékesített partnerének. A kínai befektetések 2019-re közel 28 000 kenyainak adtak munkát, több mint 20 000 családnak biztosítva megélhetést.

Mombasa kikötője több okból is kulcsszerepű a kínai fejlesztésekben: egyrészt kiindulópontja a kontinens kelet–nyugati átjárójának, másrészt Lamu kikötőjéből indul a Kenya–Dél-Szudán–Etiópia (LAPSSET) kereskedelmi folyosó, amely a BRI térségi terveihez kapcsolódik. A kikötőfejlesztés mellett vasút- és autópályaépítés is szerepel a 2030-ig tartó projektek között.

² Angola, Kamerun, Elefántcsontpart, Gabon, Líbia, Szomália és Szudán esetében 2019-es adatok. Dél-Szudán 2011-ben függetlenedett Szudántól.

5. táblázat. Kínai befektetések Kenyában 2005–2019 között

SZEKTOR	PROJEKTSZÁM	ÉRTÉK (ezer \$)	FOGLALKOZTATOTT KENYAIK
Turizmus	27	294.98	1752
Kereskedelem	70	122,578.12	1862
Szolgáltatások	33	35,157.46	4871
Gyártás	118	452,082.47	11557
Mezőgazdaság	5	5,953.86	281
Építőipar	40	835,358.96	5791
Pénzügyi	1	9.70	8
Oktatás	1	1.40	50
Egészségügy	4	4.37	58
Telekommunikáció	10	230.69	1433
Energiaipar	4	9.55	31

Forrás: Otele (2022) cikke alapján, saját szerkesztés.

Az 5. táblázat szerint a kínai befektetések elsősorban saját építőipari vállalataikat erősítik, miközben előkészítik a terepet Afrika jövőbeli gyártókapacitásához, amely döntő tényező lehet a nagyhatalmi versenyben. A fejlesztések eredményeként Kína ma már a legnagyobb exportőr Kenyában, a teljes volumen több mint ötödével.

Kisebb beruházások tovább növelik Kenya vonzerejét és könnyítik a helyiek életét is. Ilyen a Nairobi belvárosát a reptérrel összekötő 27 km-es autópálya, amely gyorsabb kijutást és kisebb városi terhelést eredményezett.

A projektet nem hitelezésből finanszírozták: a China Road and Bridge Corporation az építésért cserébe 27 évre megkapta a fizetőkapuk üzemeltetését és bevételeit [16]. Ennek ellenére Kenya már így is jelentősen eladósodott Kína felé: 2018 végén 4,75 milliárd dollárral tartozott, ami teljes hitelállományának 67%-át tette ki, jól mutatva Kína politikai befolyásszerzési szándékát.

[16] Kumon, Takeshi – Kawate, Iori (2022): Kenya's new high-way signals shift in China's lending blitz in Africa. *Nikkei*, 2022. augusztus 20. <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Kenya-s-new-high-way-signals-shift-in-China-s-lending-blitz-in-Africa> (Letöltve: 2025. 10. 14.)

[17] *TanzaniaInvest FDI beszámoló* (2021) <https://www.tanzania-invest.com/fdi> (Letöltve: 2025. 10. 17.)

[18] GEIDCO-jelentés (2015): *China encourages further investment in Tanzania*. Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization. <https://m.geidco.org.cn/pcarticle/1166> (Letöltve: 2025. 10. 17.)

[19] Du, Xiaohui (2022): *China-Zambia Trade and Investment Cooperation: All weather, All dimensional, High Quality*. Embassy of the People's Republic of China in the Republic of Zambia, 2022. szeptember 30. http://zm.china-embassy.gov.cn/eng/dshdyjh/202210/t20221016_10784335.htm (Letöltve: 2025. 10. 18.)

[20] Hsiang, Evan (2023): *Chinese Investment in Africa: A Reexamination of the Zambian Debt Crisis*. *Harvard International Review*, 2023. január 25. <https://hir.harvard.edu/chinese-investment-in-africa-a-reexamination-of-the-zambian-debt-crisis/> (Letöltve: 2025. 10. 18.)

Tanzánia

Tanzániában az elmúlt években mintegy 40%-kal nőtt a kínai befektetés volumene, ami kiemelkedő afrikai összevetésben. A kapcsolat azonban nem új: Kína már 1970–1975 között megépítette az 1860 km-es TAZARA-vasútvonalat Dar es Salaam és Zambia között korábbi együttműködések keretében.

Tanzánia a Serengeti Nemzeti Park, „a világ hetedik csodája” révén már most is jelentős turizmust vonz, és Kína várhatóan még több látogatót küld majd ide, miközben már most is elárasztja áruival a piacot.

Az ország legnagyobb befektetője Kína. A kereskedelmi épületek, a gyártókapacitás és a közlekedési szektor fejlesztése dominál [17]. A jövőben főként gyárépítések, építőipari beruházások, a légiipar, mezőgazdaság és energiaszektor területén várható további együttműködés-bővülés [18]. Tanzánia számára is Kína az első számú exportcél.³

Zambia

Zambiában már több mint 600 kínai vállalat fektetett be, összesen 3 milliárd dollárt meghaladó értékben, noha az ország csak az elmúlt években került igazán a célkeresztbe. 2022 első felében a kétoldalú kereskedelmi volumen 3,76 milliárd dollár volt, ami 40%-os növekedés 2021 azonos időszakához képest [19]. Zambia élvezte a TAZARA-vasútvonal fejlesztésének előnyeit, a CATL gyártóegységének telepítését, a BYD-autógyár érkezését, valamint a CMOC bányanyitásait. Emellett az ország egyetlen nikkelbányájában 51%-os részesedést szerzett a Jinchuan vállalat [20]. A számos infrastrukturális beruházás révén a kínai kormány Zambiában is jelentős politikai befolyásra tett szert.

A beruházások összesen mintegy ötvenezer új munkahelyet teremtettek, a kínai vendégmunkások foglalkoztatásán felül, ami jelentősen hozzájárult a 19,5 milliós ország gazdaságához. A beruházási volumen gyors növekedése várhatóan a kereskedelmi rangsorban is hamarosan megmutatkozik: Kína egyelőre csak a második legnagyobb exportőr Zambiában, ám a fenti folyamatok alapján ez könnyen változhat.⁴

³ <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/TZA>

⁴ <https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/en/ZMB>

4. ábra. Az immár a BRI részét képező TAZARA-vasútvonal



Forrás: Africa Intelligence, 2023.⁵

Kongói Demokratikus Köztársaság

A DRC helyzete több szempontból különleges a régióban. Egyrészt a kontinens egyik legdiktatórikusabb állama, így a befektetések még Kína számára is nehéz terepet jelentenek. Másrészt Afrika negyedik legnépesebb országaként megkerülhetetlen szereplő. Az ország ráadásul gazdag kobaltban és rézben, továbbá itt található a világ második legnagyobb őserdője. Jelentős arany- és olajkészletekkel rendelkezik [21]. Kína fontos infrastrukturális fejlesztéseket végzett, például a 3130 km autópályafelújítást, amiért ásványkitermelési- és útdíjszedési jogokat kapott – végül azonban az uralkodó család felé is jelentős összegeket kellett visszacsatornáznia [22].

Kína a korrupció bürokráciát kihasználva számos beruházást valósít meg bányászati jogokért és tulajdonért cserébe, ezzel kulcsfontosságú készleteket biztosítva a következő évtizedek ipari termeléséhez, helyben és otthon egyaránt [23]. Bár a DRC még Kína számára is problematikus partner, a geopolitikai és gazdasági előnyök miatt fenntartják a kapcsolatot. Kína nemcsak a legnagyobb exportőr a DRC-be, hanem a kongói export első számú célpontja is.

⁵ <https://www.africaintelligence.com/eastern-africa-and-the-horn/2023/06/06/zambia-tanzania-and-drc-prepare-for-tough-negotiations-on-tazara-train-line,109990750-gra>

[21] Világbank-jelentés a DRC-ről (2023. szeptember) <https://www.worldbank.org/en/country/drc/overview#1> (Letöltve: 2025. 10. 18.)

[22] Clowes, William (2022): Chinese-built toll road leads straight to DR Congo's Kabila family. *Taipei Times*, 2022. február 8. <https://www.taipeitimes.com/News/editorials/archives/2022/02/08/2003772731> (Letöltve: 2025. 10. 18.)

[23] Kafarhire, John Bintu Bantu (2019): *China's investment in the Democratic Republic of Congo: The impact of the 2007 Sino-Congolese agreement in a postwar period*. MA-szakdolgozat, College of Liberal Arts & Social Sciences, DePaul University.

Angola

Angola importja elsősorban Kínából származik, exportja elsősorban Kínába tart. Az olajban és gyémántban gazdag országban sok munkája lesz még Kínának, és nem véletlenül helyezi itt előtérbe az oktatásfejlesztés ügyét, hiszen a társadalom harmada analfabéta, és jelenleg az olajexport adja a teljes kivitel 90%-át. Az ipar fejletlenségét jól mutatja, hogy ennek ellenére egyik legnagyobb importterméke az üzemanyag, tehát a majdnem egyetlen versenyképes termékét sem képes önmaga feldolgozni – lásd a Világbank hivatkozott adatait.

Összegzés

A következő évtizedekben Kína számára számos jövedelmező befektetési, fejlesztési és együttműködési lehetőség nyílik Afrikában. A térségben további infrastruktúraépítés várható. A lehetőségek szinte korlátlanok a gyorsan fejlődő, jelenleg még elmaradott térségben.

Peking erre felkészült, és hosszú távon számít befektetései megtérülésére. Addig is hitelei révén megkehlhetetlen geopolitikai szereplővé vált a térségben.