

▷ SZÖVEG: TARRÓSY ISTVÁN—VÖRÖS ZOLTÁN

# A KÖZÉPSŐ BIRODALOM SZÍNRE LÉP

## ETIÓPIA – KÍNAI KÉZBEN

Etiópia a világ egyik leggyorsabban gyarapodó gazdasága, növekedését 2017–19 között bő 8%-ra jósolják. Ám ahhoz, hogy a 100 milliós ország fenntartható gazdasági növekedést remélhessen, legelőször is alapvetően javítania kell infrastruktúráján és energiaellátottságán. Önállóan ez biztosan nem megy – elkél a segítség. Kína pedig – természetesen – itt is rögvest akcióba lép: utat, vasutat épít, repülőteret korszerűsít, villamoshálózatot húz a fővárosban. Az építkezések és a mögöttes pénzügyi vállalások azonban hamar komoly gondokat okozhatnak Etiópiának. Kína persze most is jól jár – a Középső Birodalom egyre izmosodik



**EGYSÉGBEN AZ ERŐ**

A DÉLETIÓP MURSZI NÉPCSOPORT  
A TÉRSÉG EGYIK LEGŐSIBB KULTÚRÁJÁT  
TESTESÍTI MEG. MÁRA ÉVENTE TÖBB  
ALKALOMMAL FOGADNAK TURISTÁKAT,  
AKIK BEVÉTELT JELENTENEK  
A NÉPCSOPORT SZÁMÁRA. NEM RITKA  
A FEHÉR HAMUVAL BEKENT TEST ÉS  
A KALASNYIKOV EGYÜTTES LÁTVÁNYA



FOTÓ: MARKÓ ROLAND

**M**eressa barátunk körbevezet az ország egyik minőségi egyetemének számító Mekelle jogi-társadalomtudományi campusán, ahol Kína külpolitikájáról tartunk előadásokat. Miközben a politikatudományi tanszék termei felé haladunk, az egyik udvaron épp a Kína Központ Konfuciusz-diákjai tanulják a kínai szavakat, hiszen a cél egy jó, kínai állami ösztöndíj, aztán egy jól fizető állás a hazatérés után...

## KELETI ÁRAMLAT

... és az esetek többségében valóban értékes és jövedelmező munkát találnak maguknak – akár tolmácsként, akár a kereskedelemben jártas, a kínai kultúrát jól ismerő munkatársként egy etióp cégnél vagy éppen kormányzati szervnél.

A kínai kormány által 2000-ben útjára indított FOCAC-folyamat (ez a Kína–Afrika Együttműködési Fórum-csúcstalálkozó) nagygrendi változást hozott a kínai jelenlétben. Ma már Afrika-szerte összesen 2 millió főre becsülik a kínai bevándorlók, az ún. szerződött munkások, a békefenntartók és például a nyelvet tanító önkéntesek számát. Vannak olyan

**Ma már Afrika-szerte összesen 2 millió főre becsülik a kínai bevándorlók, az ún. szerződött munkások, a békefenntartók és például a nyelvet tanító önkéntesek számát.**

FOTÓ: TARRÓSY ISTVÁN



FÖLDGÖMB VILÁGLÁTÓ A TREND FM-EN  
CSÜTÖRTÖKÖNKÉNT 16.35-KOR.  
A RÁDIÓBAN VENDEGÜNK A TEMÁRÓL:  
**TARRÓSY ISTVÁN**

**TREND FM** 94.2  
Gazdaság és Kultúra

KORÁBBI MŰSORAINK MEGHALLGATHATÓK:  
[WWW.TRENDFM.HU](http://WWW.TRENDFM.HU)

FOTÓ: MARKÓ ROLAND



**ASSZONYOK REGGELI IMÁDSÁG KÖZBEN**  
BAHIR DAR AZ AMHARA RÉGIÓ FŐVÁROSA, A TANA-TÓ DÉLI PARTJÁN, A KÉK-NÍLUS FORRÁSÁNÁL FEKSZIK. AZ 1935–36-OS ABESSZÍNIAI HÁBORÚT KÖVETŐEN HAILÉ SZELASSZIÉ CSÁSZÁR AZ ORSZÁG FŐVÁROSÁNAK IDE TÖRTÉNŐ ÁTHELYEZÉSÉT IS FELVETETTE

◀ **KÍNAI SOFT POWER**  
ETIÓP DIÁKOK TANULNAK KÍNAIUL. 2017 FEBRUÁRJÁRA KÍNA TÖBB MINT 40 AFRIKAI ORSZÁG EGYETEMÉN JELENT MEG: 48 INTÉZET ÉS 27 TANTEREM VISELI KONFUCIUSZ NEVÉT, ÉS SZOLGÁLJA HATÉKONYAN A KÍNAI NYELV TANÍTÁSÁT

afrikai országok – Namíbia, Mauritius –, ahol a kínai migránsok számaránya mára meghaladja a népesség 2–4 százalékát. Oda mennek, ahol üzleti lehetőséget látnak, és ahol persze jelen vannak a kínai állami vállalatok is a beruházásaikkal. Nem csoda, hogy Etiópiában is sorra nyíltak a kínai gyógyításra szakosodott magánklinikák a szokásos kínai boltokkal, éttermekkel, hotelekkel egyetemben. A rohamosan emelkedő jelenlét azonban sokakban szül ellenérzéseket – s néhányan ki is mondják, hogy elég volt a kínai bevándorlókól.



FOTÓ: MARKÓ ROLAND

## TÖRTÉNELMI TÁVLATOK

Nem meglepő, hogy a kínai állami külügyi kommunikáció a lehető legrégebbi időpontra vezeti vissza a két nép szoros kapcsolatát, nyomatékosítandó, hogy afrikai szerepvállalása (=előrenyomulása) is „békés úton” zajlik, és természetesen egyenes folyománya a sok évszázados történelmi kapcsolatrendszernek.

Egyes források szerint a Han-korban, pontosabban a Kr. e. 206 és Kr. u. 220 közötti időszakban a kínaiak szárazföldi úton Egyiptomig jutottak, és ott Alexandria városát is felkeresték. Később fellendítették az orrszarvútülök-kereskedelmet az akkori Abesszíniával – talán ez lehetett a legelső kapcsolatuk a mai Etiópiával. A 14. századi Ming-császár, Jung Lo idejében pedig Cseng Ho admirális szötte tovább az interkontinentális hálót, mindjobban bekötvé a kelet-afrikai térségeket az akkori Középső Birodalom diplomáciai előrenyomulásába.

Bár a 20. században a Csang Kaj-sek vezette Kínai Köztársaság nyíltan támogatta Hailé Szelasszié etióp császár küzdelmét az olasz területszerzés ellenében, a Kínai Népköztársaság 1949-es megalakulásakor Etiópia az elsők között ismerte el az

### PIHENŐ PAPOK A BET MARYAM-TEPLOMNÁL

A ZARÁNDOKOK TALÁN LEGNÉPSZERŰBB HELYE LALIBELÁBAN. A TEMPLOMBELŐ CSODÁLATOS DEKORÁCIÓI KÖZÖTT A TÉRSÉG LEGELSŐ FRESKÓIT IS MEGTALÁLJUK

**Egyes források szerint a Han-korban, pontosabban a Kr. e. 206 és Kr. u. 220 közötti időszakban a kínaiak szárazföldi úton Egyiptomig jutottak, és ott Alexandria városát is felkeresték.**

**Az 1990-es évek közepéig a kapcsolatok nem igazán fejlődtek, ugyanis a Mengisztu által 1974-ben végrehajtott baloldali puccsal Etiópia az 1980-as évek végéig valójában a Szovjetunió érdekszférájához csatlakozott.**

### KELETI JELENLÉT

KÍNAIAK SÉTÁLNAK AZ ADDISZ-ABEBAI GHION PARKBAN, AMELY AZ ESKÜVŐK, ESKÜVŐI FOTÓZKODÁSOK IGEN KEDVELT HELYSZÍNE

új államalakulatot. Hailé Szelasszié 1971-ben (miután a népi Kína – többek között számos afrikai állam támogatásának köszönhetően – kiűtötte Tajvant az ENSZ Biztonsági Tanácsában) hivatalos látogatást tett Mao Ce-tungnál Pekingben, és temérdek kereskedelmi, gazdasági és technológiai egyezményt írt alá vele, majd 1972-ben kölcsönösen megnyitották nagykövetségeiket a két fővárosban. Ám az 1990-es évek közepéig a kapcsolatok nem igazán fejlődtek, ugyanis a Mengisztu által 1974-ben végrehajtott baloldali puccsal Etiópia az 1980-as évek végéig valójában a Szovjetunió

érdekszférájához csatlakozott.

Ez azonban mára már a múlté, s a kínai beruházások rohamát jelzi, hogy míg 2004-ben 350 millió USD körül mozgott a teljes kereskedelem, addig 2011-re már 1,6 milliárd USD fölött állt, 2016-ban pedig 5,4 milliárd USD-ról jöttek a hírek, jelezve, hogy Kína Etiópia első számú kereskedelmi partnerévé lépett elő!



FOTÓ: TARRÓSY ISTVÁN

**KŐBE FARAGVA**

A SZENT GYÖRGY-TEMPLOM (BIET GHIORGHIS) LALIBELÁBAN. E GÖRÖGKERESZT ALAPRAJZÚ ÉPÜLETET IS EGYETLEN SZIKLATÖMBBŐL VÉSTÉK KI

FOTÓ: MARKÓ ROLAND



FOTÓ: MARKÓ ROLAND



**ÉLŐ, VONZÓ, ARCHAIKUS**

ZARÁNDOKOK ÉS SZERZETESEK SOKASÁGA KERESI FEL AZ UNESCO VILÁGÖRÖKSÉG RÉSZÉT KÉPEZŐ TEMPLOMEGYÜTTST

## VÁROSFEJLESZTÉS, VILLAMOSSAL

Kína 21. századi afrikai jelenlétének egyik különös és kiemelkedő jele az addisz-abebai villamosfejlesztés. (Ami nem mellesleg Etiópia egyik legfontosabb infrastrukturális beruházása is.) Fontossága azonban nem elsősorban a közlekedési problémákra adott válaszból rejlik, hanem sokkal inkább a presztíznövelésben! Egyrészt Etiópia számára, hiszen Afrika ezen térségében ez az egyetlen ilyen létesítmény, másrészt a kínai állami vállalatoknak is, hiszen máris több nagyváros (Lagosz, Nairobi, Luszaka) is bejelentkezett már hasonló programokra.

A villamosvonalak a világ e szegletében (egyelőre) meglepő városképet nyújtanak, noha a valóságot a betonoszlopokkal megemelt pályák sem tudják eltakarni. A hivatalos adatok szerint a két vonal naponta mintegy 100 ezer utast képes kiszolgálni. A beruházás fő mozgatórugója a közlekedési káosz enyhítése volt, ebben a tekintetben e fejlesztés igen szerény eredményű. A 100 ezer utas egy 6-7 milliós városban elképesztően kevésnek hat, az olcsó jegyek és az ingadozó áramszolgáltatás miatt pedig a járatok annyira tömöttek, hogy sokszor nem éri meg várni az érkező szerelvényre.

**A 100 ezer utas egy 6-7 milliós városban elképesztően kevésnek hat, az olcsó jegyek és az ingadozó áramszolgáltatás miatt pedig a járatok annyira tömöttek, hogy sokszor nem éri meg várni az érkező szerelvényre.**

### NYERŐ SZÉRIA

A SZUBSZAHARAI-AFRIKA ELSŐ VILLAMOSA. VÉGÜL ITT IS A KÍNIAIK FUTOTTAK BE, BÁR A FEJLESZTÉSRE VOLT EGY VERSENYKÉPES MAGYAR AJÁNLAT IS



FOTÓ: TARRÓSY ISTVÁN

FOTÓ: TARRÓSY ISTVÁN



### SZOKATLAN LÁTKÉP

A VILLAMOSOK SOKSZOR NEMHOGY ENYHÍTETTÉK VOLNA, ELLENKEZŐLEG, INKÁBB SÚLYOSBÍTOTTÁK A KÖZLEKEDÉSI PROBLÉMÁKAT

Ráadásul a szerelvények megemelt vagy a forgalomtól elkülönített pályán közlekednek, a megállók megközelítése pedig sokszor életveszélyes feladat a többsávos utakon keresztül. Mellette ott vannak a félkész utak, befejezetlen járdák, a megoldatlan közlekedési dugók: a villamos miatt ugyanis még nehezebbé vált autóval egyik oldalról a másikra áthajtani, és végeredményben a minibuszok tekinthetők továbbra is a fő közlekedési eszköznek.

**A villamos miatt még nehezebbé vált autóval egyik oldalról a másikra áthajtani, és végeredményben a minibuszok tekinthetők továbbra is a fő közlekedési eszköznek.**

A közlekedési gondok enyhítésére a hírek szerint európai államok is nyújtottak volna hitelt, de a villamos kiépítését egyik donor sem látta valódi megoldásnak – leszámítva Kínát. Márpedig az ázsiai állam szerepe mindenképp kiemelkedő: kínai hitel, kínai beruházó, kínai villamosok és kínai működtető.

## VONATTAL DZSIBUTIBA

Az Addisz-Abeba–Dzsibuti vasútvonal megépítése is Etiópia nagy zászlóshajó-építkezése volt: a tengeri kapcsolattal nem rendelkező ország Vörös-tengerrel való összekötése komoly gazdasági, kereskedelmi lehetőségeket hordoz. (Nem utolsósorban Kínának.) A vasútvonal óriási médiafelhajtás közepette, Kína afrikai jelenlétét bizonyítva épült meg 2016 őszére ötvennyi munkát követően, jelentős részben kínai hitelből. Ám a vonal még 2017-ben sem szállított utasokat, sem bárminemű árut, a személyközlekedés is csak 2018 első napjaiban indult meg. Ráadásul elmaradtak a kiszolgálólétesítmények, a tehervonatok ki- vagy átpakolására szolgáló depók: az amúgy is rettentő mértékben eladósodott etióp vasútvállalat tehát úgy kezdte meg a törlesztést a kínai banknak, hogy bevétel aligha remélhet a félkész beruházás miatt.

A fővárosi állomás a várostól meglehetősen távol áll, és kiépült infrastruktúra sem vezet az épülethez: egyelőre még az aszfaltozott utak sem készültek el. A megindult személyszállítás nem épp gördülékeny, túlbürokratizált, a vonal mentén legeltetett állatok gyakori elgázolása miatt pedig mindennapossá vált a vonat személyzete és a kísérő rendőrök hosszadalmas egyezkedése a pásztorokkal...

FOTÓ: TARRÓSY ISTVÁN

**A fővárosi állomás a várostól meglehetősen távol áll, és kiépült infrastruktúra sem vezet az épülethez: egyelőre még az aszfaltozott utak sem készültek el.**



**AZ ÚJ VASÚTÁLLOMÁS**  
EGYELŐRE A SEMMI KÖZEPÉN. TALÁN  
LESZNEK MAJD SZEBB NAPJAI...

FOTÓ: MARKÓ ROLAND



FOTÓ: TARRÓSY ISTVÁN

**DEMEKA FALU**  
IDŐS HAMER FÉRFIAK PIHENNEK A HŰVÖSBEN.  
AZ ADDISZ-ABEBÁTÓL KÖZEL 350 KM-RE ÉSZAKNYUGATRA  
TALÁLHATÓ AMHARA TELEPÜLÉS KÖZKEDVELT TURISTACÉLPONT  
– TÖBBEK KÖZÖTT A SOKSZÍNŰ PIACÁNAK KÖSZÖNHETŐEN

**KÍNAI MEGOLDÁS**  
KÍNAI GYÁRTMÁNYÚ SZEMÉLYKOCSIK.  
A PERONOKHOZ – A KÍNÁBAN IS  
MEGSZOKOTT MÓDON – JEGY NÉLKÜL  
NEM LEHET KIJUTNI



JELLEGZETES HAJÚ HAMER NŐ



MURSZI VADÁSZ AZ OMO-VÖLGYBEN

FOTÓK: MARKÓ ROLAND



A CHAMO-TAVON HALÁSZATRA INDULÓ FÉRFI

FOTÓK: MARKÓ ROLAND



HÍVÓ ASSZONY LALIBELÁBAN



DEK-SZIGETI FIÚ A TANA-TÓ VIDÉKÉRŐL



SZIGORÚ TEKINTETŰ HAMER LÁNY



KÁVÉÁRUS LÁNY LALIBELÁBAN

**SOKARCÚ ETIÓPIA**

A TÖBB MINT 80 KÜLÖNBÖZŐ NÉPCSOPORT ÁLTAL LAKOTT ORSZÁG KULTURÁLIS GAZDAGSÁGA, TÖRTÉNELMI ÖRÖKSÉGE ÉS FEJLŐDÉSI LEHETŐSÉGEI NEM CSUPÁN SAJÁT TÉRSÉGÉBEN TESZI EGYRE FONTOSABB CÉL- ÉS VISZONYÍTÁSI PONTTÁ ETIÓPIÁT





## ÉGI PÁLYÁN

Túl a síneken, a Bole Nemzetközi Reptér bővítése, felújítása is – nem nagy meglepetésre – kínai háttér-finanszírozással és kivitelezéssel zajlik. Az addisz-abebai reptér az ország legnagyobb légitársasága, az Ethiopian Airlines központi repülőtere. E cég 2014-ben vált Afrika legnagyobb forgalmat bonyolító társaságává, megelőzve a dél-afrikai és az egyiptomi versenytársakat, az ország és a vállalat vezetése pedig e pozícióhoz illő repteret álmodott. A jelenlegi 7–9 milliós éves kapacitást 22 millióra növelnék, központi kikötővé téve az etióp fővárost – a bővítéssel a kontinens egyik legforgalmasabb repterét hozhatják létre. A kínai Export-Import Bank itt is nyomban színre lépett: hitel, kivitelezés, aztán talán egy ideig üzemeltetés is. És távolabbi célok álmodása, hiszen létezik egy még ambiciózusabb elképzelés is: egy úgynevezett mega-repülőtér építése a várostól távolabb, lehetővé téve akár évi 100 millió utas fogadását is.

**A jelenlegi 7–9 milliós éves kapacitást 22 millióra növelnék, központi kikötővé téve az etióp fővárost – a bővítéssel a kontinens egyik legforgalmasabb repterét hozhatják létre.**

### ◀ HAMER KISGYEREK A FALU „JÁTSZÓTERÉN”

LEHET, HOGY ŐK IS A MANDARIN NYELVET AKARJÁK MAJD ELSŐ IDEGEN NYELVKÉNT ELSAJÁTÍTANI?

**Annak ellenére, hogy pragmatikusan mindig a helyiek számára is elfogadható megoldások megtalálására törekcszenek, a kínai termékek, beruházások minőségével korántsem elégedettek az itteniek.**

## ETIÓPIA: A KÖZÉPSŐ BIRODALOM KAPUJA

Etiópia az afrikai kontinensen nem lóg ki a sorból azzal, hogy mind több és egyre gyarapodó kínai beruházást fogad be, illetve finanszíroz. Ám mindenképp a kínai fejlesztések mintaországává lépett elő. Az útépítések sokaságán túl a Níluson például hamarosan megépül a Nagy Reneszánsz Gát (GERD), amely – a térségi vízkonfliktusokat nem feledve – Etiópiát az egész kontinens legnagyobb elektromosenergia-exportőrévé teheti. Ezt ugyan egy olasz cég készíti, azonban jelentős részben itt is egy kínai bank adja a hitelt.

Azzal pedig, hogy az etióp fővárosban „ajándékként” megépítette az afrikai kontinens politikai egységét, a pánafricanizmus szellemiségét megtestesítő Afrikai Unió új székházát, továbbá kórházakat, iskolákat is felhúz – melyek tényleg hozzájárulnak a helyi lakosság jobb életkörülményeihez –, Kína Afrika fő partnerévé vált.

Etiópia fejlődése ma nem elképzelhető a kínai szerepvállalás nélkül. De annak ellenére, hogy pragmatikusan mindig a helyiek számára is elfogadható megoldások megtalálására törekcszenek, a kínai termékek, beruházások minőségével az itteniek korántsem elégedettek. Azt azonban senki sem vitatja, hogy a belső és külső kapcsolatok, a kereskedelmi és közlekedési szá-

lak erősítését Kína „hozza el számukra”.

Kína számára pedig mindez elképesztő geopolitikai térnyerést hoz, s az „Egy Övezet, Egy Út” program kiteljesedését vetíti előre, mely a 21. század Középső Birodalmává teheti.

### ÖRÖKSÉG

A KOMMUNISTA IDŐSZAKBÓL. HA AZ EMBER ADDISZ-ABEBÁBAN TAXIT AKAR FOGNI, LEÁLLÍT EGY LADÁT. A KISZUPERÁLT GÉPEK RENDÜLETLENÜL RÓJÁK A FŐVÁROS ÚTJAIT



FOTÓ: TARRÓSY ISTVÁN



**TARRÓSY ISTVÁN**  
A POLITIKATUDOMÁNY DOKTORA. EGYETEMI DOCENS, A PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM AFRIKA-KUTATÓKÖZPONTJA VEZETŐJE



**VÖRÖS ZOLTÁN**  
POLITOLÓGUS, A PÉCSI TUDOMÁNYEGYETEM EGYETEMI ADJUNKTUSA, KÍNA-KUTATÓ



**MARKÓ ROLAND**  
KÜLÖNLEGES HELYSZÍNEKRE TARTÓ SZENVEDÉLYES UTAZÓ