

KÍNA, INDONÉZIA ÉS VIETNAM
– GEOPOLITIKAI ÖSSZEFÜGGÉSEK
A 21. SZÁZADBAN
KONFERENCIAKÖTET

Szerkesztette: Moldicz Csaba



BGE

BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM
ALKALMAZOTT TUDOMÁNYOK EGYETEME
2018

Kína, Indonézia és Vietnam
– Geopolitikai összefüggések a 21. században
Konferenciakötet

Szerkesztette: Moldicz Csaba



KÍNA, INDONÉZIA ÉS VIETNAM
– GEOPOLITIKAI ÖSSZEFÜGGÉSEK
A 21. SZÁZADBAN
KONFERENCIAKÖTET

Szerkesztette: Moldicz Csaba



KELETI ÜZLETI
AKADÉMIAI KÖZPONT
2018

KÍNA, INDONÉZIA ÉS VIETNAM
– GEOPOLITIKAI ÖSSZEFÜGGÉSEK A 21. SZÁZADBAN
ISBN: 978-615-5607-41-7

© Budapesti Gazdasági Egyetem

© Szerzők

Szerkesztő: Moldicz Csaba

Lektorálta: Artner Annamária, Farkas Péter, Szunomár Ágnes,

Völgyi Katalin, Weiner Csaba

Olvasószerkesztő: Balog Amadea

Borító design és grafika: Baksa János

Minden jog fenntartva. Jelen kiadvány bármely részét tilos a kiadó írásos engedélye nélkül módosítani, sokszorosítani, bármilyen elektronikus vagy gépi formában és egyéb módon közzétenni vagy terjeszteni.

Kiadó: Budapesti Gazdasági Egyetem, Alkalmazott Tudományok Egyeteme
Keleti Üzleti Akadémiai Központ könyvsorozata
Nyomtatás: Prime rate Kft.

Tartalomjegyzék

A kötet szerzői	9
Előszó	11
Horváth Levente	
A kínai geopolitika fejlődése	13
1. A geopolitika Nyugati értelmezése	13
2. Kínai geopolitika	15
2.1. Politikai földrajz és geopolitika kifejezések Kínában	16
2.2. A kínai geopolitika gyökerei	17
2.3. Kínai geopolitika hajtásai	19
2.4. A kínai geopolitika újkora	22
2.5. A kínai geopolitikai tudomány	24
3. Ellentétek és különbségek a kínai és nyugati geopolitika között	26
4. Összegzés	28
Felhasznált források	30
Bihari Katalin – Szalainé Szeili Katalin	
16+1: Kína és a kelet-közép-európai országok együttműködésének jövője	31
1. A 16+1 együttműködés bemutatása, érdekek és érdekellentétek	32
1.1. A 16+1 együttműködés bemutatása	32
1.2. A 16+1 együttműködés jellemzői	32
1.3. A BRI kezdeményezésről	33
2. A V4 országok és Kína kapcsolatának bemutatása	35
2.1. Kína érdekei a 16+1 együttműködéshez kapcsolódóan	35
2.2. Érdekek és ellentétek a 16+1 együttműködésben	36
3. 16+1 együttműködés kihívásai és lehetőségei	42
4. 16+1 együttműködés hazai értékelése	44
4.1. Magyar geopolitikai érdekek	44
4.2. Befektetések	47
4.3. Magyarország keleti nyitás stratégiája	47

5. Konklúzió	48
Felhasznált források	50

Horváth Marcell

Kína latin-amerikai infrastrukturális beruházásai

– Egy újabb selyemút Latin-Amerikában?	53
1. A kínai-latin-amerikai kapcsolatok	55
1.1. A jelenkori sino-latin-amerikai kapcsolatok politikai pillérei	59
1.2. A jelenkori kapcsolatok gazdasági relációja	63
2. Az Új Selyemút projekt jelentősége	65
3. Infrastrukturális beruházások Latin-Amerikában	68
3.1. Kínai hitelek Latin-Amerikában	69
3.2. Kína fő infrastrukturális projektjei Latin-Amerikában	71
4. Összegzés	79
Felhasznált források	81

Lantos Zsuzsanna

Indonézia: Népesedési trendek és gazdasági következmények	87
1. Népesedési trendek, jellegzetességek	89
1.1. Nagy és folyamatosan növekvő népesség	91
1.2. Sokszínűség és egyenlőtlen regionális eloszlás	93
1.3. Robbanásszerű urbanizáció	95
1.4. Fiatal lakosság, „window of opportunity”	98
1.5. Csökkenő termékenység és elöregedő társadalom	100
1.6. Iszlám vallás	101
2. Nemzetközi összehasonlítás: kihívások a népesedési folyamatok tükrében	103
3. Az indonéz kormány intézkedései a társadalmi problémák kezelésére	111
4. Összefoglalás	112
Felhasznált források	113

Bucsky Péter

A kínai Új Selyemút projektek finanszírozása	115
1. Bevezetés	115
2. Kína tőkeexportja	118
3. Kihívások a BRI projektek számára	124
3.1. Hatékonysági kérdőjelek	124
3.2. Finanszírozási kihívások	128
4. Pénzügyi alapok a BRI megvalósítása érdekében	129
4.1. Új Fejlesztési Bank	130

4.2. Selyemút Infrastruktúra Alap	131
4.3. Ázsiai Infrastruktúra Befektetési Bank	131
4.4. Kínai Export-Import Bank	132
4.5. Kínai Fejlesztési Bank	133
4.6. Egyéb források	134
5. Következtetések	134
Felhasznált források	136

Csapó Dániel Gábor

Kína részvétele a nyugat-balkáni energiaprojektekben 143

1. Elméleti keretek	143
2. Kína klímaváltozás elleni küzdelme	144
2.1. Kína és a szénelapú villamosenergia-termelés	145
2.2. Kínai energiavállalatok terjeszkedése	145
3. A nyugat-balkáni országok energiastratégiája	146
3.1. A nyugat-balkáni országok energiamixe és infrastruktúrája	147
3.2. Nyugat-balkáni energia körkép	147
4. Kína és a nyugat-balkáni államok kapcsolata	149
5. Nyugat-balkáni energiaprojektek	151
6. Lehetőségek és kockázatok	157
6.1. Környezetvédelmi aggályok	157
6.2. További felmerülő problémák mérlegelése	158
7. Konklúzió	158
Felhasznált források	161

Barnóczki Zsuzsa

Magyarország és Vietnam kapcsolatainak felértékelődése a kereskedelem területén 167

1. A keleti nyitás politikája	167
2. A kereskedelem fellendítése céljából hozott intézkedések	169
3. A vizsgált országok bemutatása	173
3.1. Magyarország helye és szerepe az együttműködésekben	173
3.2. Vietnam helye a nemzetközi kapcsolatokban	174
3.3. Vietnam és Magyarország	176
4. Konklúzió	178
Felhasznált források	179



A kötet szerzői

Barnóczki Zsuzsa, PhD jelölt, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Geopolitika, Geoökonómiai és politikai földrajz közép-európai perspektívából program

Bihari Katalin, PhD jelölt, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Geopolitika, Geoökonómiai és politikai földrajz közép-európai perspektívából program; főosztályvezető, Külgazdasági és Külügyminisztérium

Bucsky Péter, PhD jelölt, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Geopolitika, Geoökonómiai és politikai földrajz közép-európai perspektívából program

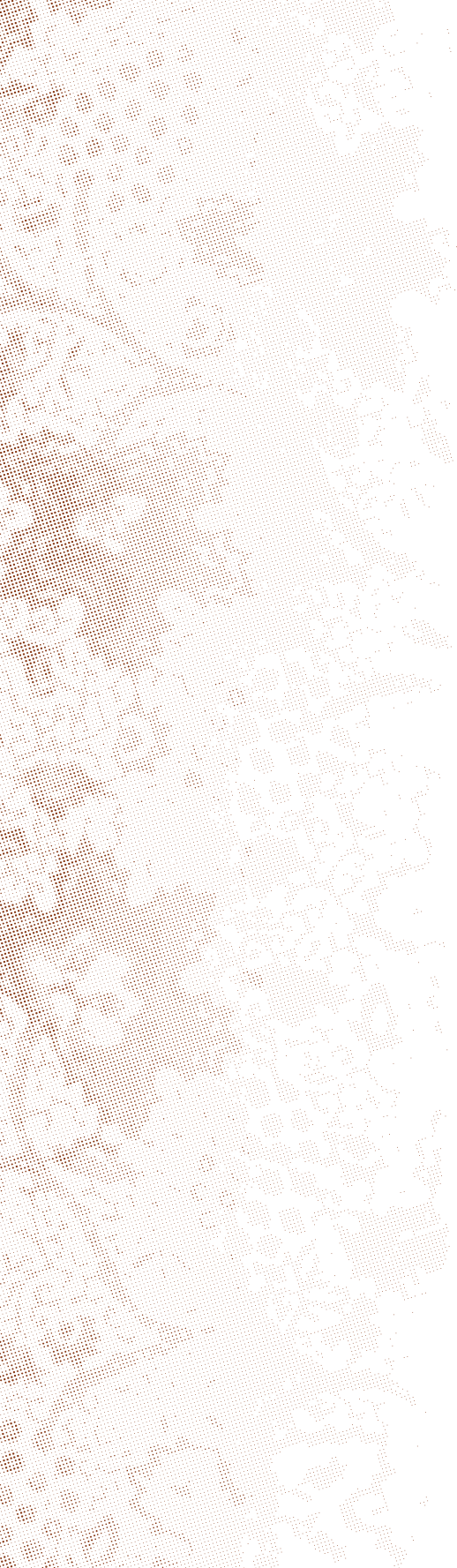
Csapó Dániel Gábor, PhD jelölt, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Geopolitika, Geoökonómiai és politikai földrajz közép-európai perspektívából program

Horváth Levente, PhD jelölt, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Geopolitika, Geoökonómiai és politikai földrajz közép-európai perspektívából program; volt sanghaji főkonzul, Fudan Egyetem Alumni alelnök

Horváth Marcell, PhD jelölt, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Geopolitika, Geoökonómiai és politikai földrajz közép-európai perspektívából program

Lantos Zsuzsanna, PhD jelölt, Pécsi Tudományegyetem, Földtudományi Doktori Iskola, Geopolitika, Geoökonómiai és politikai földrajz közép-európai perspektívából program

Szalai Szeili Katalin, Pannon Egyetem, Gazdaságtudományi Kar, Marketing és Nemzetközi Kapcsolatok Központ vezetője

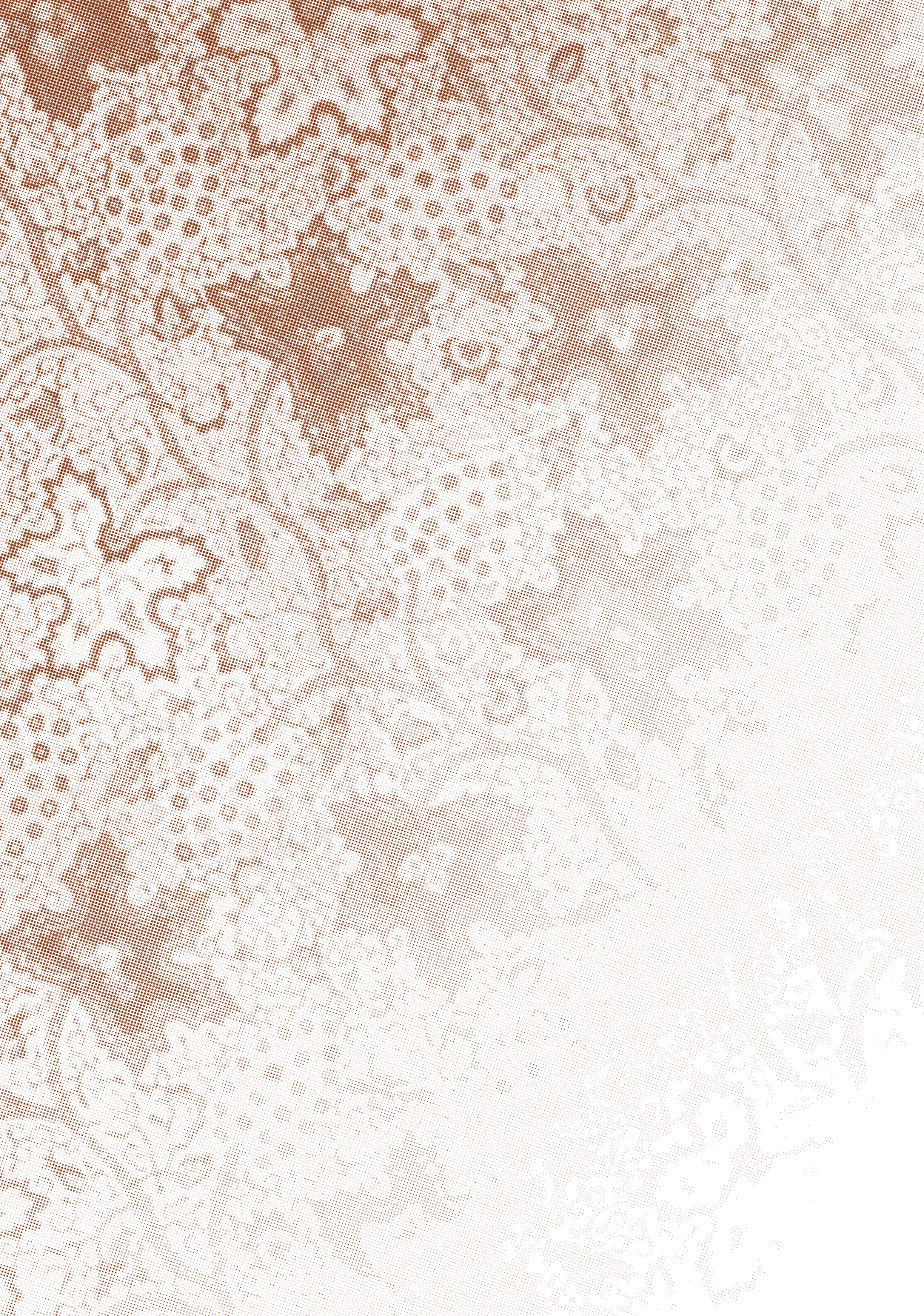


Előszó

A Keleti Üzleti Akadémiai Központ (KÜAK) 2016 októberében hozta létre a Budapesti Gazdasági Egyetem és a Magyar Nemzeti Bank. A KÜAK azzal a céllal jött létre, hogy támogassa a Budapesti Gazdasági Egyetem hallgatóinak és oktatóinak a távol-keleti térséggel kapcsolatos kutatásait, tanulmányait és így hozzájáruljon a térség jobb magyarországi megismeréséhez, és ezáltal a magyar gazdaság versenyképességének javításához. Ez a cél összhangban van a 2011-ben elindított „Keleti Nyitás” politikájával. A diverzifikálás megvalósításának egyik alapfeltétele, hogy létrejöjjön egy a térséget ismerő fiatal szakemberi gárda, olyan fiatalok, akik a főbb ázsiai nyelvek (kínai, japán, koreai és indonéz) mellett ismerik a térség országainak politikai és gazdasági folyamatait és jellegzetességeit. A Budapesti Gazdasági Egyetem az elmúlt évtizedekben nagyon erős akadémiai kapcsolatokat alakított ki a térség egyetemeivel, és számos megállapodás szolgálja ma már a hallgatók, oktatók e térségbe irányuló mobilitását. A jelenlegi is folyó világgazdasági átrendeződési folyamat eredményeképpen e térség jelentősége a jövőben tovább fog növekedni, ezért a Keleti Üzleti Akadémiai Központ törekszik arra hogy hozzájáruljon a térségről szerzett ismertetek bővítéséhez, és a területtel foglalkozó szakemberek utánpótlásának biztosításához.

Ennek jegyében a Budapesti Gazdasági Egyetem Keleti Üzleti Akadémiai Központja tudományos konferenciát rendezett PhD hallgatók részére *Kelet-Ázsia és a világ a 21. században* címmel. A konferencia célja az volt, hogy Kína és a délkelet-ázsiai térség modern kori fejlődésének különböző – gazdasági, politikai és kulturális – vetületeivel foglalkozó magyarországi kutatók és PhD-hallgatók számára nyújtson fórumot, hogy megosszák kutatási eredményeiket a szélesebb tudományos publikummal. A konferencián különös hangsúlyt kapott Kína, a térség többi országa és a Kelet-Közép Európa közötti gazdasági és politikai kapcsolatok alakulása. Az olvasó a konferencia felhívásra beérkezett anyagok válogatását tartja kezében. A blind-review keretében kiválasztott anyagok jelentős része a kínai gazdasági és politikai felemelkedés különböző vetületeit vizsgálja, de számos olyan téma is bekerült, amelyek érthető módon ugyan nem állnak a hazai érdeklődés fókuszában, de hosszú távon relevánsak lehetnek a magyarországi politikai és gazdasági döntéshozók számára.

A szerkesztő: Moldicz Csaba,
Keleti Üzleti Akadémiai Központ, kutatásvezető



A kínai geopolitika fejlődése

Horváth Levente

Európában és Amerikában egyre nagyobb hangsúlyt kap a politikai földrajzi és a geopolitikai gondolkodás, s eközben a Kínai Népköztársaság a 21. század legnagyobb geopolitikai és geoökonómiai programját indította be – ez az „Egy övezet, egy út” projekt. Mára Kína vált a világ egyik vezető geopolitikai országává.

A geopolitika fejlődéséről szóló tanulmányokban többnyire csak az európai és amerikai nagy gondolkozókról hallhatunk, olvashatunk, azonban a kínai geopolitika fejlődéséről kevés információval rendelkezünk, döntően a kínai nyelv nem ismerete miatt. A nyugati geopolitikai gondolkodásmód kialakulása és fejlődése alatt mi történt Ázsiában, legfőképpen Kínában? Az 5000 éves kultúrával rendelkező Kínában hogyan viszonyultak a politikai földrajz és geopolitikai gondolkodáshoz? – tehetjük fel ezeket a kérdéseket.

E tudománypolitikai hiányosságok feloldására teszek kísérletet – részben a kínai nyelvű szakirodalom feldolgozásával – tanulmányomban, amelyben a kínai geopolitika fejlődését mutatom be az ókori kínai stratégiáktól és filozófusoktól kezdve a császári dinasztiák tanácsadóin és tudósain át egészen a modernkori kínai vezetőig, napjaink politikusaikig. Tanulmányomban továbbá a nyugati és kínai geopolitikai gondolkodásmódot is összehasonlítom, hogy még tisztább képet kaphassunk a kínai geopolitikai tudományról és még könnyebben megérthessük a Kínai Népköztársaság kormányának geopolitikai gondolkodásmódját, lépéseit.

1. A geopolitika Nyugati értelmezése

A nemzetközi viszonyok térbeli és földrajzi jellegzetességeinek tanulmányozása, a politika, továbbá a geográfia, a természeti környezet, a demográfia és az államilag szervezett társadalom kapcsolatának, egymáshoz való viszonyának vizsgálata a 19. század végén került a tudományos érdeklődés előterébe. Új tudományágak születtek: a geopolitika és a politikai földrajz, amely fogalmak a politikatudomány és a földrajz-tudomány szemléletmódjának, módszertani hagyományainak, kutatási területeinek összekapcsolására irányultak (Szilágyi I., 2013).

A geopolitika szó megalkotója Johann Rudolf Kjellen (1868-1922) svéd politológus professzor, aki a szóösszetételt 1899-ben használta először az Ymer című svéd folyóiratban megjelentetett írásában. Azonban a politikai földrajzi és geopolitikai gondolkodás mély történelmi gyökerekre vezethető vissza. Már a klasszikus ókori görög filozófusok is tanulmányozták az emberek, a városállamok és a földrajzi környezet közötti viszonyokat.

Arisztotelész (i.e. 383-322) a „Politika” című művére vezethető vissza a politikai térbeli folyamatok kölcsönhatásának elemzése és földrajzi determinisztikus megfogalmazása. Az ideális városállamokat földrajzi szempontokból is definiálta: a szárazfölddel, tengerrel és az egész vidékkel kapcsolatban kell állnia. A politikai földrajz és geopolitika első nagy szakaszára a környezeti determinisztikus felfogás volt jellemző.

A történelem során Arisztotelész után is számos nagy filozófus foglalkozott a politikai földrajz kérdéseivel, mint például a görög Strabon (Kr. e. 64-24), az arab történész Ibn Khaldún (1331-1406), az olasz politikus, gondolkodó Machiavelli (1469-1527), a francia filozófus, író és gondolkodó Montesquieu (1689-1755), valamint a német filozófus Kant (1724-1804).

A politikai földrajz és geopolitikai gondolkodás folyamatosan formálódott és fejlődött Európában az évszázadok során, végül a 19. század végén, 20. század elején jelent meg az akadémiai tudományosság, a politikai gondolkodás és a politikai döntéshozatal világában. A modern politikai földrajz és geopolitika megalkotói a 19. század végén, 20. század elején a német Friedrich Ratzel (1844-1904) és a már említett svéd Johann Rudolf Kjellen (1864-1922).

Kjellen az alábbiak szerint definiálta a geopolitika fogalmát: „A geopolitika az államnak, mint földrajzi szervezetnek és térbeli jelenségnek az elmélete; vagyis azt vizsgálja, hogy az állam, mint tér (ország), terület, uralom vagy attól jelentős mértékben különbözve, mint birodalom, hogyan működik. Mint politikatudomány mindig az állam egységét tartja szem előtt. A geopolitika az állam, mint földrajzi organizmus térbeli megnyilvánulásának a tudománya” (Szilágyi, 2013: 15).

Ratzel elmélete szerint „A geopolitika a földrajzi feltételeknek és sajátosságoknak, különösképpen pedig a nagy terek államok életére gyakorolt hatásának a tudománya; az egyén és az emberi társadalom lakott tértől való függését vizsgálva állítja, hogy a földrajz törvényei a meghatározóak. Hozzájárul a politikai viselkedés és a kormányzás földrajzi értelemben vett meghatározásának szükségességéhez” (Szilágyi, 2013: 15).

A geopolitika korai képviselői a földrajzi fekvés, a domborzat és a klíma hatásait vizsgálták az államok társadalmi-gazdasági fejlődésére, nemzetközi kapcsolatrendszerére, világpolitikai súlyára.

A továbbiakban kisebb-nagyobb szünetekkel, de folyamatosan változott a politikai földrajzi és a geopolitikai gondolkodás, amelyeket az országok döntéshozatalában is hasznosítottak, főként az I. és a II. világháború idején élte újabb aranykorát, de a 21. században is az egyik legfontosabb diplomáciai eszközzé vált.

Észak-Amerikában a 19. században kezdték átvenni az európai elméleteket, ekkor kezdődött a földrajz politikai és geopolitikai gondolkodás erősödése. Az amerikai geográfus, Ellen Churchill Semple (1863-1932), Ratzel tanítványa terjesztette kezdetben a politika és a földrajztudomány ötvözésének gondolkodásmódját, Semple munkásságában Ratzel földrajzi determinizmusát és történelemszemléletét érvényesítette. Az amerikai politikai földrajz és geopolitika fontos szereplője volt Alfred Thayer Mahan (1840-1914) admirális is, aki a tengeri hatalmak történelemre gyakorolt hatásait vizsgálta, ezzel elnyerve a „tengeri hatalom geopolitikai teoretikusa” címet, továbbá őt tartják a geostratégia megalapítójának is.

Jól látható, hogy a politikai földrajz és a geopolitika gyökerei már az ókori görög korban felfedezhetők és a történelem során számos európai politikus, filozófus foglalkozott a politika és a földrajz kapcsolatával.

Ez idő alatt, az Európától távol eső, de a mai globalizált, „összeszűkült” világban már a „közelben” elhelyezkedő Kínában voltak-e hasonló elméletek? – tehetjük fel a kérdést. Kína 5000 éves kultúrájában számos, nemzetközileg híres és a nyugat által is kutatott filozófus, stratégia, bölcs tevékenykedett. Míg Európában Arisztotelész kezdte meg a városállamok és földrajzi elhelyezkedésükről az elmélkedést, Kínában felmerültek-e vajon hasonló gondolatok?

2. Kínai geopolitika

A Kínai Népköztársaság a 21. században már a világ második legerősebb gazdasági országává fejlődött, számos sikeres geopolitikai és geoökonómiai stratégiát, politikát folytatott az elmúlt években. Ezek közül is a legnagyobb és jelenleg is a legaktuálisabb kínai geopolitikai stratégia az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés. Megválaszolandó, hogy Kína átvette-e a 19. és 20. századi, nyugati politikai földrajz és geopolitikai gondolkodásmódot és azt hasznosította-e a gyakorlatban, majd a 21.

században tökéletesítette-e? Vagy a kínai észjárásban régóta jelen van az efféle gondolkodás?

Kína történelmét, kultúráját és a korabeli filozófusok munkáját kutatva a fennmaradt dokumentumokban megtalálhatjuk a feltett kérdésekre a választ és megismerhetjük a kínai politikai földrajz és geopolitika gyökereit és fejlődését.

Kína a geopolitika értelmezését a 20. század végéig a mai Kína területén és a környező országok közötti kapcsolatra, regionális szintre vetítette ki, nem volt az USA-hoz és Oroszországhoz hasonló, a világra kiterjedő geostratégiája, csak a 21. századtól helyezte a geopolitika gondolkodást globális szintre. Ennek két oka van:

- Kína a történelme során többnyire egy zárt geográfiai térben működött, határvidékeinek nagy része természetes földrajzi határ: keleten a Bohai-öböl, a Sárga-tenger, a Kelet-kínai-tenger és délen a Dél-kínai-tenger, azaz 18.000 km hosszú tengerpart határolja az országot, dél-nyugaton, nyugaton a Himalája és a Tibeti-fennsík, és északon a Góbi-sivatag védi a külvilágtól az országot.
- Kína a történelem során gazdaságilag és politikailag is mindig fejlettebb volt a szomszédos országoknál, ebből kifolyólag az az elképzelés ivódott bele a kínai gondolkodásba, hogy Kína a világ közepe. Ez a gondolat megfigyelhető az ország kínai elnevezésében is: Középső Birodalom.

2.1. Politikai földrajz és geopolitika kifejezések Kínában

Kínában jelenleg 2 szóösszetételt használnak, ha a politikai földrajzról vagy a geopolitikáról van szó. A politikai földrajz (地理政治 – Geopolitics) az Angliában és Amerikában elterjedt politikai földrajz tudományra, míg a geopolitika (地缘政治 – Geopolitik) a német geopolitikai iskolára utal. Habár a kettő nem ugyanaz, de a kínai nyelvű tanulmányokban és kutatásokban a két szóösszetételt azonos jelentéssel használják.

A 10 évente frissülő „Cihai” nevű kínai értelmező nagyszótárban az alábbiak szerint definiálják a geopolitika szót: „geopolitika, más néven földrajzpolitika, a földrajzi és az emberi tényezők együttes hatása a nemzetközi politikai jelenségekre, a 19. század végén, 20. század elején alakult ki, holisztikus kutatási módszertant használja, összegyűjtve az ismereteket a területekről, éghajlatokról, erőforrásokról, földrajzi elhelyezkedésekről, népességhozszlásról, kultúráról, kereskedelemről stb., vizsgálja,

magyarázza és vetíti előre a világ és regionális területek stratégiai pozícióit, továbbá az országok politikai döntéseit” (Cihai, 1999: 1512).

2.2. A kínai geopolitika gyökerei

2.2.1. Kína katonai stratégiái

Kínát először Kr. e. 221-ben egyesítette Qin Shihuang, Qin császár uralkodása előtt a kínai történelem számos ország hadakozásáról szólt, az egységes Kína előtti időszak a sokatmondó „hadakozó fejedelemségek kora” (i.e. 403-221) nevet kapta. E korai korból maradt fenn az első geopolitikai gondolatokat tartalmazó hadtudományos irodalmi mű, a „Liu Tao”, magyar fordításban „Hat titkos tanítás”. Jiang Ziya (i.e. 1156-1017) kínai tábornok az éppen alakuló Nyugati-Zhou dinasztia (i.e. 1046-771) királyait támogató munkásságát mutatja be művében.

Jiang Ziya fő stratégiája a jóakarát és igazságosság geopolitikája, és arról értekezik, hogy más országokkal és nemzetségekkel igazságosan és jól kell bánni, minden ország a saját érdekeit nézi, bármit teszünk, igazságosan kell eljárni, a szomszéd országokkal win-win szituációra kell törekedni. Továbbá hangsúlyozta, hogy a közeli szomszédos országokkal tisztelettel kell bánni. A „Liu Tao” című művében a földrajzi adottságok vizsgálatát is fontosnak tartja a harcok során és a hadseregnek a határon túli mozgásával kapcsolatban is fontos elemzéseket tesz.

A „Tavaszi és őszi korszak” (i.e. 770-476) végén élt Guan Zhong (i.e. 723-645) reformer politikus. „Guan-ce” című művében geopolitikai viszonylatban elemzi, hogy a kis országoknak hogyan kell viszonyulniuk a nagyobb nemzetekhez, és a nagy országnak miként kell építeni a kapcsolatokat, hogy ne érje váratlan támadás, amely a gyengék közé vetné vissza őket. Fő gondolatai közé tartozik, hogy a közeli országokat kell behódoltatni – nem feltétlenül katonai eszközökkel –, és a távoliakra fenyegetően hatni, ugyanakkor tiszteletben tartani őket.

Érdekesség, hogy Guan Zhong a geoökonómiához hasonló elméleteket feszeget. A geoökonómia fogalma Edward Luttwak (1990) politológus nevéhez fűződik, ő műveiben az alábbiak szerint definiálja a geoökonómiát: „az nem más, mint a nemzetek közötti ősi fegyveres rivalizálás folytatása új gazdasági eszközökkel, s így a háborút helyettesíti a gazdasági hódítás, a gazdasági versengés” (Bernek, 2010: 34).

Guan Zhong i.e. 600-as években már a kereskedelmi-háború nagymestereként győzött le több környező országot. Művének 76. fejezetében leírja, hogy az uralkodónak meg kell vizsgálni a környező országok fő export termékeit, gazdasági berendezkedését, az évszakok változásainak hatását a terményekre és gazdaságra, végül „gazdasági-statisztikai” számításokkal uralma alá vonhatja a szomszédos országokat. És valóban, Guan Zhong katonai irányításával országa kisebb-nagyobb kereskedelmi háborúkkal több nemzetet is békésen bekebelezett.

100 évvel később élt a világszerte ismert Szun-ce (i.e. 545-470), akinek „A háború művészete” című, magyarul is megjelent könyve a kínai geopolitika egyik alpműve. Szun-ce tanításait nem csak Kínában, hanem az egész világon a mai napig alkalmazzák a hadtudományi oktatásban, a politikai stratégiákban, de a „kereskedelmi harcokban” is. Szun-ce tanításaiban nagy fontosságot tulajdonított a geográfiai viszonyoknak mind a csatamezőn, mind az országok tekintetében. A stratégiai döntések meghozatala előtt teljes földrajzi kutatásokat hajtott végre, kitérve minden apró geográfiai részletre.

Szun-ce művéhez hasonlóan számos kínai hadviselési könyv született, amelyekben mind fellelhető a geopolitikai gondolkodás csírái. Ezek közül is kiemelendő a „Szema-fa” című mű, amely több nagy kínai stratégia cselekedeteit foglalja össze. Ebben a könyvben a szerzők már nem azt taglalják, hogyan kell háborúzni, hanem hogy szükségszerű-e a háború, milyen célból induljanak háborúba. Ha a háború elkerülhetetlen, akkor tanulmányozni kell minden részletet a két ország kapcsolatairól és a lehetséges háború kimeneteléről. Továbbá az alábbi fontos megállapítást teszik: „Ezért aztán bár lehet hatalmas az ország, de ha kedvét leli a háborúban, akkor bizonyos, hogy el fog pusztulni. (Másrésről viszont) hiába van béke az ég alattiban, aki a háborúról megfeledkezik, az egészen biztos, hogy veszélybe kerül” (Szun-ce, 2006: 136).

Összegezve kijelenthetjük, hogy a kínai kultúra folyamatos fejlődésének, a földrajzi adottságoknak és történelmi eseményeknek köszönhetően a mai Kína területén számos nagy katonai stratégia született, akik ötvözni tudták a természet iránti fogékony kultúrát a hadviseléssel. Ebből kifolyólag a kínai stratégiák i.e. 600-700 évvel ezelőtt már lefektették a kínai geopolitikai gondolkodás alapjait.

2.2.2. Kína nagy filozófusai a geopolitika tükrében

Kína nagy filozófusainak tanításaiban is megtalálhatóak a geopolitikai gondolkodás gyökerei. A teljesség igénye nélkül két híres filozófus említendő meg, az egyik az „Út és erény könyve” írója, Lao-ce (i.e. 571-471), másik pedig Konfuciusz tanítványa, Mo-ce (i.e. 476-390).

Lao-ce a békés geopolitikai gondolkodás tanítója, művében a bizalomra, a hitelességre és a kölcsönös tiszteletre tette a hangsúlyt. Az országoknak egymással békeségben kell élniük, egymást segítve, támogatva tudnak fejlődni. A háború a rosszat és a gonoszságot szüli, amelynek végeredménye a káosz. Ellenzett minden háborút, tanításai szerint a „Dao” (Tao, vagy „út”) irányítja a világot, nem az emberiség, ezért a Dao szabályai szerint élve béke és boldogság lehet a földön. De ha az ember akarja irányítani a világot, akkor az harcokat, szomorúságot és bajt okoz.

Mo-ce tanításai is a békés együttlétről szólnak. A „Hadakozó fejedelemségek korában” Mo-ce és tanítványai járták a fejedelemségeket, hogy agitálásukkal lebeszéljék őket a harcokról. A „támadás-nélküli békét” hirdette, tanítása szerint a háború nem válik egyik fél javára sem, sőt, további gondokat fog eredményezni. Mo-ce amikor tudomást szerzett arról, hogy a Chu ország támadást akart indítani a Song nemzetiség ellen, azonnal felkereste Chu ország vezetőjét, és sikeresen lebeszélte a harcokról. Ugyanis elmélete szerint a nagy országnak a kis ország elleni támadása nem csak a kis országnak okoz gondot, de a nagy országra is veszedelmes.

Mo-ce továbbá azt tanította, hogy az országoknak szeretniük kell egymást és együttműködésben, harmóniában kell élniük. Az önzőség okozza a terjeszkedést és háborút, e helyett viseltessenek a többi országgal úgy, mint a saját nemzetükkel, az erőforrásokat pedig osszák meg egymás között, így békében élhetnek egymással.

A kínai filozófusok az államokat már a ratzeli gondolatokhoz hasonlóan élő organizmusként fogták fel és azok szintjén vizsgálták a békés együttélést, amelyek kihatnak az emberek életére is. A kínai kultúrában nagyon fontos helyet foglal el Lao-ce és Konfuciusz tanítása, amelyek a mai napig a kínai kisiskolások kötelező memoriterei!

2.3. Kínai geopolitika hajtásai

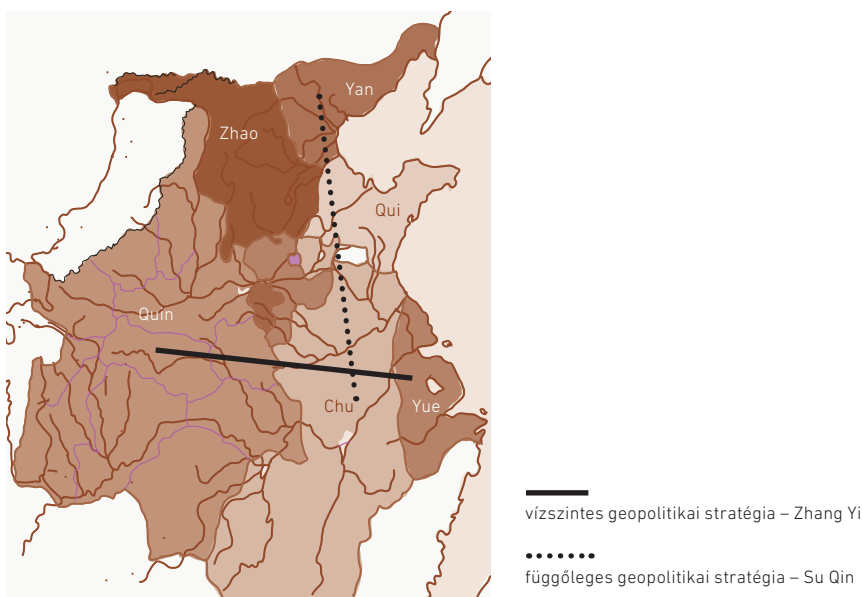
2.3.1. Az ókor végétől a kínai modernkorig

A lefektetett tanításokat az évezredek során tovább fejlesztették a kínai filozófusok, gondolkodók, így a geopolitikai gondolkodás is további fejlődésen ment keresztül. A konfuciuszi tanításokat hirdető Meng-ce (i.e. 372-289) már kijelentette, hogy egy országnak 3 kincse van: föld, nép és politika. A világon elsőként definiálta az államot, a klasszikus hármas felosztás szerint, ezen belül a földterület fontosságát hangsúlyozta.

Su Qin (i.e. 4. sz. – 284) a „függőleges geopolitika”, Zhang Yi (i.e. 4. sz. – 309) pedig a „vízszintes geopolitika” nagymesterei lettek – akkoriban Kína területén 7 ország hadakozott egymással, Su Qing egy függőleges, észak-dél mentén próbálta egyesíteni az országokat, Zhang Yi vízszintesen, kelet-nyugat tengely mellett akarta összefogásra bírni 3 országot (1. ábra).

1. ábra

A kínai függőleges és vízszintes geopolitika történelmi alapja



Forrás: saját készítés

Fan Sui (i.e. 3. sz. – 255) politikus és stratégia szerint a távoli országokkal baráti diplomáciai kapcsolatokat kell kiépíteni, a közeli országokat pedig harc útján bekebelezni. Ennek a gondolkodásnak az alapja a folyamatos terjeszkedés, hiszen a közeli országok bekebelezésével a távoliból előbb-utóbb szomszéd ország lesz. Fan Sui gondolatát a későbbiekben több filozófus és stratégia átvette, a mondás (远交近攻) a jelenlegi hétköznapi életben is használatos.

I.sz. 80-ban megjelent az első politikai földrajzkiadvány, a „Han könyv földrajzi monográfia”, amelyben leírták az akkori pontos határokat, városok, falvak számát és népességeit, közlekedési útvonalakat stb.

Hasonlóan e monográfiához, Li Jifu (758-814), Tang-dinasztia politikusa és földrajztudósa megírta a „Yuanhe tartomány térkép könyvét”, amely pontos leírást ad a tartomány politikai földrajzi helyzetéről. A Ming-dinasztia végén, Qin-dinasztia elején élt Gu Yanwu (1613-1682) híres politikus, filozófus és földrajztudós, aki az ország földrajzi helyzetét, adottságait tanulmányozta, az erőforrásokról, továbbá a közigazgatási egységekről, méreteikről, gazdasági helyzetükről értekezett a „Könyv az ország előnyeiről és betegségeiről” című könyvében, amelyben leírja az ország geográfiai előnyeit és hátrányait.

2.3.2. Kínai modernkor

2700 évvel ezelőtt a kínai bölcsek már feszegették a geopolitikai gondolkodás alapjait, amelyek közül számos stratégiát a mai kínai vezetés is átvett, ha máshogy nem is, de retorikai szinten mindenképpen. A jelenlegi kínai kormányzás is nagy hangsúlyt helyez a békés együttműködésre, mint ahogy azt Lao-ce és Mo-ce is tanították. De a kormányzat geoökonómiai törekvéseikben is fellelhető a Guang Zhong által megkezdett geoökonómiai gondolkodás, ezenben belül a gazdasági terjeszkedés.

A kínai filozófusok és stratégiák nem csak azt vizsgálták, ami volt, ami van, hanem azt is, ami lehetne, aminek lennie kellene, sőt azt is, ami lesz, tehát nem csak a jelenről írtak, de a jövőbe is tekintettek (Palotás, 1943).

Folytatva a kínai stratégiák és filozófusok munkáját, Kínában a 18. és 19. században is tovább fejlődött a kínai geopolitikai gondolkodás. Az európai országok erőszakos terjeszkedésével – 1839-42. évi ópiumháború – a külföldi katonai egységek és kalandorok megjelenésével a nyugati geopolitikai gondolkodásmód is megérkezett Kínába.

Két neves geopolitikai gondolkodót érdemes kiemelni ebből a korból: Lin Zexu (1785-1850) politikus, filozófus és költő, továbbá a nemzetközileg elismert Szun Jat-szen (1866-1925) kínai forradalmár képviselik a kínai modernkor geopolitikai irányzatát.

Lin Zexu jól ismerte a kínai és nemzetközi politikai eseményeket, az ópiumháború idején tanulmányozta Kína földrajzi adottságait és a külföldi katonai egységek megjelenését a térségben. Két geopolitikai veszélyre hívta fel a figyelmet: délen az angol tengeri flotta akadályozását sürgette, meglátása szerint, ha az angol haditengerészet bejut a Jangce folyón, akkor az a kínai nemzet végét hozhatja, ezért a tengerparti és a Jangce folyó menti tartományokat jelölte ki a harcok bázisának.

Északon az orosz cár hadseregei fenyegették a kínai határokat, meglátása szerint a cári seregek Ujguria területeit szeretnék bekebelezni, amely nagyban meggyengítené

Kína hatalmát, ezért az északi határvédelem megerősítését is sürgette. Lin Zexu volt az első kínai geopolitikai gondolkodó, aki a geopolitikai változásokat és veszélyeket a közeli és távoli jövőben vizsgálta, és az elképzelései szerint rendelte el az ország védelmét.

Szun Jat-szen nem csak a „kínai forradalom atyja”, hanem a kínai geopolitika nagy filozófusa is volt. Kína földrajzi adottságait a világpolitika szintjén tanulmányozta, műveiben kijelentette, bár Kína nagyrészt szárazföldi területtel rendelkezik, de a hosszú tengerpartjából kifolyólag 5:2 arányban definiálni Kína szárazföldi és tengeri határait. Ezért hibásnak ítélte meg Kína eddigi bezárkózását és a tengeri utazások tiltását a történelem során. Szun Jat-szen már nem csak a szárazföldi erőket, hanem a haditengerészet fejlesztését is megkezdte. Elsőként hirdette Kínában a légierő fontosságát, ugyanis filozófiája szerint az ország csak akkor tud békésen tovább fejlődni, ha meg tudja védeni a határait földön, vízen és levegőben egyaránt a külföldi agresszorok ellen.

A modernkorban számos kínai fiatalnak lehetősége adódott, hogy Európába utazzon tanulmányokra. A visszatérő földrajztudósok elkezdtek Kínában terjeszteni a nyugati geopolitikai tanulmányaikat, Kínában egyre többen megismerhették a mackinderi gondolatokat, továbbá európai és amerikai geopolitikai könyveket kezdtek lefordítani kínai nyelvre. E mellett egyre több kínai földrajztudós, politikus, katonai vezető publikált könyvet Kína problémáiról geopolitikai aspektusból.

2.4. A kínai geopolitika újkora

A Kínai Népköztársaság megalakulása után a geopolitikát, mint tudományágat a „nyugati kapitalizmus ördögi termékének” tulajdonították, ezért kezdetben nem készültek geopolitikával foglalkozó tanulmányok, de jelen volt a geopolitikai gondolkodásmód.

A Kínai Népköztársaság vezetői között több geopolitikai stratégia is megtalálható, akik műveikben is tanulságot adtak a geopolitikai gondolkodásmódról.

2.4.1. Mao Ce-tung (1893-1976)

Mao kínai forradalmár, politikus, stratégia és költő volt, a forradalom és a Népköztársaság megalapítása során is folyamatosan nagy hangsúlyt fektetett a kínai és külföldi földrajzi ismeretek használatára a politikában. A politikai és egyéb fontos stratégiai döntésekben objektív tényezőként tekintett a geográfiai adottságokra. Mao a „Kínai forradalmi háború stratégiai kérdései” című tanulmányában az alábbiak szerint ír: „A tapasztalt parancsnok, ha lelkiismeretesen tanul, tökéletesen megérti

alakulatának valamennyi megkülönböztető sajátosságát, tökéletesen megérti az ellenség alakulatainak megkülönböztető sajátosságait, és megérti valamennyi többi feltételt is, amely befolyással van a hadműveletek menetére: a politikai, gazdasági, földrajzi, éghajlati stb. feltételek" (Mao Ce-tung, 1952: 348-349).

Mao geopolitikai külpolitikáját a 30 év alatt folyamatosan fejlesztette, változtatta, kezdetben a világot két részre osztotta, az imperialistákra és a szocialistákra. Az ország a történelme során hol az egyikhez közeledett, hol a másikhoz. Nincs harmadik út, a kettő közül kell választani egyet – vallotta, ez volt az „egy oldalra dőlés” politikája. Az 1950-es években az volt a geopolitikai kérdés, hogy melyik oldal választásával nyerhet Kína nagyobb biztonságot. Mao a szovjet szövetséget választotta.

Az 1960-as években már egy „középső övezetről” értekezett, amely Amerika és Szovjetunió, a két nagy tábor között van. A „középső övezetet” gazdasági fejlettségük szerint is két félre lehet osztani: ázsiai, afrikai és dél-amerikai, gazdaságilag elmaradottabb országok és az európai fejlett országok.

1973-ban Mao Kissingerrel folytatott tárgyalása során az „egy vonal” geostratégiai elméletét mutatta be. Ekkorra Kína és Szovjetunió kapcsolata megromlott, Kína szövetségeseket keresett a szerinte lehetséges szovjet agresszió letörése érdekében. Az „egy vonal” elmélet szerint Kína, USA, Japán, Pakisztán, Irán, Törökország és Európa azonos szélességi körén elhelyezkedő országok és a körülöttük levő ázsiai, afrikai és dél-amerikai országok összefogásával visszaszorítható a szovjet egyeduralkodói törekvés.

Az 1970-es években Mao az addigi geopolitikai gondolatait továbbfejlesztve a világot már nem a kapitalizmus és a szocializmus szembenállása alapján osztotta fel, hanem fejlettség szerint, erről szólt Mao egyik leghíresebb geopolitikai elmélete, a „három világ” felosztás. Az első világba a szuperhatalmakat, az Egyesült Államokat és a Szovjetuniót sorolta; a másodikba a fejlett országokat, idetartoztak a nyugat-európai kapitalista országok és Japán, valamint a közép- és kelet-európai szocialista országok. A harmadik világ kifejezés a fejlődő országokat jelentette, amelyekhez a függetlenségükért küzdő afrikai és ázsiai országok mellett Kína is tartozott (Vámos, 2006).

2.4.2. Teng Hsziao-ping (1904-1997)

Teng kínai reformer, kommunista politikus volt, de emellett nagy geopolitikai stratégia is. 1978-ban Teng kezdeményezésére a Kínai Népköztársaság megkezdte a „reform és nyitás” politikáját, amely a kínai geopolitikai gondolkodást fejlesztette és segítette.

Teng műveiben nagy hangsúlyt tett az ország diplomáciai nyitottságára, hogy nemzetközi szintén Kína egyre fontosabb szerepet tölthessen be, továbbá elindította Hong Kong, Makaó és Tajvan visszatérítését és az ország egységesítését. Ezért fogalmazta meg az „egy ország, két rendszer” politikáját.

A politikai nyitásnak köszönhetően egyre több nyugati geopolitikai gondolkodó műve jelent meg kínai fordításban az ottani könyvpiacra, ezzel fellendült a geopolitikához kapcsolható tudományos élet Kínában is.

Teng Hsziao-ping geopolitika szempontjából két nagy kérdéssel foglalkozott: a béke és fejlődés kérdésével. A világot a két kérdés alapján kétféleképpen osztotta fel.

- Kelet-Nyugat ellentétén múlik a világbéke. Keleten a Szovjetunió, Nyugaton az USA próbál egyeduralomra törni, ami veszélyezteti a világbékét. Ha a Kelet-Nyugat probléma megoldódik, a világ népei békében élhetnek tovább.
- Észak-Dél problémája a gazdasági fejlődés akadálya. Az északi félteke fejlettebb a déli félgömbnél, a fejlett országok kihasználják a fejlődésben lévő országok gyengeségeit, ezáltal egyre nagyobbak lesznek a gazdasági különbségek, így a világ nem tud megfelelően gazdaságilag tovább fejlődni. Az Észak-Dél probléma megoldásával a gazdasági fejlődés is megoldódna. Mindkét probléma egyformán fontos, hiszen béke nélkül nincs gazdasági fejlődés, gazdasági fejlődés nélkül nincs lehetőség békére.

A kínai geopolitika újkorában a kínai vezetők már nem csak regionális szinten foglalkoztak az ország geopolitikai stratégiájával, hanem globálisan tanulmányozták azt. A vezetők geopolitikai elméleteikben fellelhető az ókori gondolkodásmód, mint például Mao Ce-tung „egy vonal” stratégiája hasonló Zhang Yi „vízszintes geopolitika” stratégiájához. Teng Hsziao-ping pedig Lao-ce-hoz hasonló filozófiát folytatott – béke és fejlődés.

2.5. A kínai geopolitikai tudomány

A Kínai Népköztársaság megalapítása után a földrajztudósok megkezdték a geopolitika tudomány „alapozását” a népességföldrajz, településföldrajz, társadalomföldrajz, szociálgeográfia, gazdaságföldrajz, az éghajlat-földrajz stb. területek kutatásaival. Az 1970-es évek végéig nem volt kifejezetten geopolitikai tudománnyal foglalkozó tanulmány („a nyugati kapitalizmus ördögi terméke”), a földrajz különböző területeinek

vizsgálásával próbálták behozni a nyugati kutatásoktól való lemaradásukat, ezzel megalkotva számos geopolitikai irodalmi művet.

A „reform és nyitás” politika (1978) után elérhetővé váltak a nyugati geopolitikai szakkönyvek Kínában is, ekkor ismerkedhettek meg a kínai kutatók Alfred Thayer Mahan, Halford John Mackinder, Giulio Douhet, Nicholas John Spykman, Zbigniew Brenzinski, Samuel P. Huntington stb. műveivel. Az 1980-as évektől kezdve a társadalomföldrajz és a szociálgeográfia fejlődésével a geopolitika tudomány is fontos kutatási területté vált.

Kínában legelőször Li Xudan (1911-), híres társadalomföldrajz kutató írt „Politikai földrajz” címmel tanulmányt (Li Xudan, 1984: 208). 1986-ban és 1988-ban Bao Juemin (1909-1994) több esszében értekezett a politikai földrajz tudományáról. Li és Bao a kutatásaikkal lefektették a kínai politikai földrajz alapjait.

1991-ben Zhang Wenkui megírta Kína első „Politikai földrajz tanulmányok” című könyvét, amelyben bemutatja a külföldi és kínai politikai földrajz kutatások kezdetét és fejlődését.

1989-től kezdték meg a ma is híres kínai geopolitikai kutatók kiadni a saját elemzéseiket (1. táblázat), a Kínai Nemzeti Könyvtár és a Peking Egyetem Könyvtárának statisztikái alapján 2004-ig már 65 db geopolitika témájú könyv jelent meg!

1. táblázat

Fontosabb művek kínai geopolitikai kutatóktól

Szerző	Könyv címe	Évszám
ZHOU Jieming	Kína politikai földrajza	1989
CHEN Li	Stratégia földrajzi elve	1990
ZHANG Wenkui	Politikai földrajz tanulmányok	1991
WANG Zhengyi	Modern politikai földrajz	1993
WANG Guoliang	Világpolitikai földrajz	1993
XIAO Xing	Politikai földrajz alapjai	1995
ZHU Ning	Ki lesz a következő század legerősebb országa - a következő 20 év Kína-Amerika verseny geopolitikája és stratégiája	1997
YE Zicheng	Geopolitika és Kína diplomáciája	1998
LIU Congde	Geopolitika tudomány alapja, módszere és a világ helyzete	1998
XU Xiaojie	Az új évezred az olaj-geopolitikában Kína lehetőségei és kihívásai	1998
CHENG Guangzhong	Geostratégia	1999

Forrás: saját készítés

1998-ban, Ye Zicheng a „Geopolitika és Kína diplomáciája” című könyvében így ír a kínai geopolitikai kutatásokról: „Az elmúlt években nem született elég kínai geopolitikai kutatás, szaklapokban, folyóiratokban nagyon ritkán látható a 'geopolitika' szó, csak a nemzetközi politika és diplomácia bemutatásakor találkozhatunk egyre többször a geopolitikai gondolkodásmóddal” (Ye Zicheng, 1998: 5). 1990-1994 között geopolitikai témáról 124 db, geoökonómia címmel 34 db tanulmányt adtak ki folyóiratokban.

Az 1990-es évek végén jött a változás a geopolitikai kutatásokban, a kínai geopolitikai kutatók a NATO keleti bővítésével kapcsolatban készítettek tanulmányokat, majd az USA közép-keleti terjeszkedéséről (2001. Afganisztán, 2003. Irak) értekeztek. Gyorsan elsajátították a Nyugat geopolitikai gondolkodásmódját.

Az 1990-es években az egyetemi oktatásban is elindult a politikai földrajz, mint a földtudományok kar és a nemzetközi politika kar választható tantárgya. 2010 és 2013 között már 392 db vs. 476 db volt az arány a geopolitikai és geoökonómiai tanulmányok terén. Kínában a „World Regional Studies”, a „Human Geography” és az „Economic Geography” lettek a zászlóshajós kínai nyelvű geopolitikai szaklapok.

2012-ben a Kínai Tudományos Akadémia létrehozta a World Geography and Resources Kutatóközpontot, több kínai egyetem is megalapította a saját geopolitikai kutatóközpontját, továbbá 2012 óta minden évben megrendezik a „Geográfia és Kína globalizációs stratégiája” című magasszintű fórumot.

Bár lassan indult el Kínában a politikai földrajz és a geopolitika oktatása és tanulmányozása, de a 2000-es évek elejére Kínában már kinevelődött egy erős, képzett geopolitikai szakember gárda, akikkel közösen dolgozzák ki az ország geopolitikai stratégiáját.

3. Ellentétek és különbségek a kínai és nyugati geopolitika között

A nyugati rendszerezett geopolitika tudomány nagy hatással volt a kínai kutatásokra, de vannak tézisek, amelyekkel a kínai kutatók nem feltétlenül értenek egyet, így:

- A geopolitikai gondolkodás Európában fejlődött volna ki? A kínai történelem során jól látható, hogy a kínai stratégiák, filozófusok a nyugati gondolkodókat megelőzően már dokumentálták geostratégiájukat. Ye Zicheng kínai geopolitikai kutató rámutat arra is a „Geopolitika és Kína diplomáciája” című könyvében, hogy a mackinderi

„heartland” elméletet Szun-ce 2300 évvel ezelőtt – más kifejezéssel – már megírta: „Azt a terepet, amelyen keresztül eljuthatunk a szomszédos tartományokba; azt, amelynek birtoklója hatással lehet az egész birodalomra, kulcsfontosságú terepnek nevezzük” (Szun-ce, 2006: 64). A kínai kutatók csak azt ismerik el, hogy a geopolitika, mint tudomány, elsőként jelent meg a nyugati tudományos világban, de a geopolitikai gondolkodás alapjait semmiképpen sem tulajdonítják a nyugati világ találmányának.

- A kínai kultúrában az országot a mai napig „középső birodalomnak” nevezik. A történelem során a császárok és a kínai nép is abban a hitben élt, hogy Kína a világ közepe. Ezért a mackinderi „heartland” elméletet nem tudják elfogadni, hiszen a kínaiak több ezer éven át úgy gondolták, hogy

- aki uralkodik Kínában¹, az kormányozza a magterületet,
- aki uralkodik a magterületen, az kormányozza a világszigetet,
- aki uralkodik a világszigeten, az kormányozza a világot.

Mint láttuk, a kínai geopolitikai gondolkodásmód az európaiától függetlenül alakult ki és fejlődött az évezredek során. Megvan a sajátos logikája és nézőpontja, amely a 19-20. században a nyugati geopolitikai gondolkodásmóddal vegyült. A kínai kutatók átvették a nyugati geopolitikai tudomány kutatási módszereit és tanait, de eközben a kínai geopolitikai kultúra tanulmányozását is folytatták. Így alakult ki a kínai típusú geopolitikai tudomány, amelynek megértéséhez nem elég a nyugati geopolitika tudomány alapos ismerete, de az ókori kínai stratégiák és filozófusok műveit is tanulmányozni kell. A kínai típusú geopolitika és a nyugati geopolitika különbségei a következők:

- Míg Európában a geopolitikai gondolkodásmóddal filozófusok és kutatók csak elméleti szinten foglalkoztak, addig Kínában az ókorban és a császárságok idején a kínai stratégiák a gyakorlatban fejlesztették magas szintre a geopolitikai gondolkodást. Ebből kifolyólag a nyugati geopolitika a földrajzi tényezőkre teszi a hangsúlyt (heartland, Lenaland, tengeri hatalom, légtér stb.), a kínai pedig a politikai tényezőket tartja fontosnak.
- Nyugaton makro-geopolitikáról beszélhetünk, Kínában mikro-geopolitikáról. Nyugaton a 19-20. században kezdődött meg a geopolitika tudományos kutatása, abban az időben a nyugati országok folyamatosan terjeszkedtek a világban, ezért a

¹ A mackinderi „heartland” elmélet Kelet-Európa fontosságát emeli ki, a kínai elmélet szerint azonban a kínai terület a fontos (saját szerkesztés)

geopolitikai gondolkodást az egész világra kivetítették. Kínában azonban a geopolitikai gondolkodás a történelem során csak a közeli országokra, a határos térségre terjedt ki, a szomszédos országokkal való kapcsolatok kialakítása során hasznosították a geopolitikai gondolkodást. Számos geopolitikai elmélet a határvédelemmel, határbiztonsággal, határrendszettel volt kapcsolatos. A szomszédos országokkal kapcsolatban minden kisebb ügyre megvan a megfelelő geopolitikai válasz. Ez a nyugati geopolitika szemszögéből apróságoknak tűnhet, de Kínában a geopolitikai gondolkodásmódban az országok közötti politikai kapcsolaton volt mindig a hangsúly.

- A nyugati kultúrában a „szomszéd ország lehet, hogy ellenség” felfogás alakult ki, Kínában azonban a békés együttműködésen alapszik a környező országokkal a kapcsolat kiépítés. Korábban az országok a terjeszkedés korát élték. Egymást figyelték, hogy kinek lesz nagyobb területe vagy erősebb birodalma a gyarmatosítások során, folyamatos volt a versengés, a növekvő és erősödő országokban mindenki az ellenséget látta. Azonban Kína nem terjeszkedett, az elmúlt 2000 év alatt az ország mérete nem sokat változott – kivéve a mongol hódítások idején –, a változások nagy része sem erőszakos terjeszkedésnek, gyarmatosításnak tudható be, hanem különböző békés egybeolvadások eredményének.
- A nyugati országok fontosnak tekintették a terjeszkedési lehetőséget, míg Kína az ország határainak védelmére tette a hangsúlyt, nem áhítozott nagyobb területekre. Továbbá míg a nyugati nagyhatalmak felügyelték a környező országokat, az USA Dél-Amerikát, a Szovjetunió Kelet-Európát, és gyakran beleavatkoztak az országok belpolitikájába, addig Kína együttműködő partnereket és barátokat keresett a szomszédos országok között, de ugyanakkor nem avatkozott bele a belpolitikájukba.
- A kínai típusú geopolitika egyik különlegessége, hogy a geostratégiára teszi a hangsúlyt a geopolitikai kutatások során. A geostratégián belül is a geodiplomáciai stratégiát és a geohadviselési stratégiát teszik az első helyre a kínai geopolitikai kutatók (Ye Zicheng, 1998).

4. Összegzés

A kínai nyelvű szekunder forrásokból összegyűjtött dokumentumokból jól látható, hogy míg az egyetemes geopolitikai tudomány Arisztotelészhez köti a geopolitikai indulást, addig távol Európától, Kínában már korábban megkezdődött a geopolitikai

gondolkodásmód kialakulása. A kínai történelem és földrajzi adottságoknak köszönhetően a nyugati geopolitikai alapvetéshez képest korábban elkezdődött a geopolitikai gondolkodás fejlődése, amelynek több hajtása is született.

Az ókori kínai stratégiák és filozófusok ránk hagyott műveit tanulmányozva azt láthatjuk, hogy Kínában a geopolitikai gondolkodás sokrétű, tartalma és logikája különbözik a nyugati geopolitikai elméletektől, már-már egy külön geopolitikai irányzatnak is nevezhetjük.

A geoökonómiai elképzelés sem volt újdonság a kínaiak számára, erről már Guang Zhong – megelőzve Edward Luttwak 1990-es műveit – is értekezett i.e. a 600-as években.

A kínai kultúrában és filozófiában folyamatosan jelen volt a geopolitikai gondolkodásmód, a kínai vezetők is ezeknek megfelelően döntöttek az országot érintő kül- és belpolitikai ügyekben, kezdetben csak a mai Kína területén, majd regionális szinten és mára már, a nyugati geopolitikai eszméket ötvözve a kínaival, világszinten is.

A kínai geopolitikai gondolkodásmód függetlenül a nyugati eszméktől önállóan fejlődött az évezredek során. A 19-20. században a nyugati geopolitikai kutatások irányvonalai, tételei, eredményei elérték Kínát, ahol ötvözni kezdték a több ezeréves kínai geopolitikával. Ennek köszönhetően egy új, kínai típusú geopolitikai szemlélet alakult ki, amelynek megértéséhez nem elegendő a nyugati geopolitikai kutatások tanulmányozása, hanem a kínai stratégiák, filozófusok műveit is el kell sajátítani.

Bár a geopolitikai kutatások elmaradnak a nyugati kutatókétól, de a gyakorlatban – ahogy ez a kínai geopolitikai gondolkodásmód fejlődése során is látható volt – Kína a 21. századra már az egyik legnagyobb geopolitikai hatalommá vált.

Az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés is egy gondosan felépített geopolitikai, geoökonómiai és geostratégiai kezdeményezés, amelyben fellelhető az ókori, modernkori és újkori geopolitikai gondolkodásmód. A kezdeményezést gyakran támadják, hiszen a geopolitika nyugati értelmezése szerint csak egyetlen rejtett célja lehet: a politikai-gazdasági beavatkozás szándéka, ahogy ezt egyébként számos nyugati elemző vallja a kínai kezdeményezésről. Ezzel szemben a geopolitika sajátos, kínai értelmezése, és a kínai kormány kommunikációja a kezdeményezés be nem avatkozó jellegét hangsúlyozza.

Felhasznált források

- Berneke, Ágnes (2010): Geopolitika és/vagy geoökonómia – a 21. század világ gazdasági és a világgazdasági folyamatainak összefüggései. Geopolitika a XXI. Században I./1. L'Harmattan Kiadó. 29-62. o.
- Cihai szótár (1999): Sanghaj Cihai könyvkiadó, 1999. szeptemberi kiadás, 1512. o. (辞海 (1999年9月). 上海辞书出版社, 第1512页.)
- Dai Xu (2010): C alakú bekerítés. Wenhu Kiadó (戴旭 (2010年). C形包围. 文汇出版社.)
- Li Xudan (1984): Társadalomföldrajz – Politikai földrajz. Kínai Enciklopédia Kiadó, 208. o. (李旭旦 (1984年). 人文地理学·政治地理学. 北京: 中国大百科全书出版社, 第208页.)
- Mao Ce-tung (1952): Válogatott művei. Szikra Kiadás. 348-349. oldal
- Ni Shixiong (2015): Kína geopolitikája és geostratégiája. Economic Science Press. (倪世雄 (2015年). 我国的地缘政治及其战略研究. 经济科学出版社.)
- Palotás, Zoltán (1943): A geopolitika, mint államtudomány, Hitel, 1943/2. szám, 98-109. o.
- Szilágyi, István (2015): Geopolitika. IDR Publikon Kiadó
- Szun-ce (n.a): A háború művészete. Carthaphilus kiadó 2006.
- Tóth, József szerk. (2014): Általános társadalomföldrajz I.-II. Dialóg Campus Kiadó. 310-327. o.
- Vámos, Péter (2006): A kínai nagyhatalom születése. História 2006/1. 16-19. o.
- Wang Enyong – Wang Zhengyi (1998): Geopolitikai tanulmányok. Higher Education Press. (王恩涌、王正毅 (1998年). 政治地理学. 高等教育出版社.)
- Ye Zicheng (1998): Geopolitika és Kína diplomáciája. Peking Kiadó. (叶自成. 地缘政治与中国外交. 北京出版社.)
- Zhang Wenkui (1991): Politikai földrajz tanulmányok. Jiangsu Oktatási Kiadó. (张文奎 (1991年). 政治地理学. 江苏教育出版社.)
- Zhang Wenmu (2015): Kínai Geopolitika elmélet. Óceán könyvkiadó. (张文木 (2015年). 中国地缘政治论. 海洋出版社.)

16+1: Kína és a kelet-közép-európai országok együttműködésének jövője

Bihari Katalin – Szalainé Szeili Katalin

A Kína és 16 kelet-közép-európai állam közti kapcsolatok elmélyítését szolgáló, 2012-ben Varsóban életre hívott úgynevezett „16+1 együttműködés” az elmúlt években a térség egyik legjelentősebb transzregionális keretrendszerévé vált. A 11 uniós tagállamot, 5 balkáni országot és Kínát tömörítő platform az átfogó politikai és gazdasági együttműködés mellett olyan területeken is erősíteni kívánja a felek közti kooperációt, mint a közlekedés, beruházások, pénzügyi szolgáltatások, oktatás és kultúra. A gazdasági területen belül a hangsúlyt a kereskedelmi kapcsolatok bővítésére helyezik a felek, azonban egyelőre nem sikerült elérni az öt évvel ezelőtt kitűzött célt, miszerint a kelet-közép európai (a továbbiakban: KKE) régió és Kína közti külkereskedelmi forgalom érje el a 100 milliárd USD-t. Ezzel együtt a mechanizmus megítélése továbbra is nagyrészt pozitív a tagországok többsége részéről, mivel a KKE-országok szempontjából a kooperáció a régió perifériájáról való kitörés fontos eszközének tekinthető, és jelentős összegű finanszírozási lehetőséget jelent a régió számára kiemelten fontos beruházások terén.

A 16+1 együttműködés politikai irányítása a hagyományosan évente megrendezett miniszterelnöki csúcstalálkozóhoz kapcsolódik, amelynek legutóbb, 2017. november végén Budapest adott otthont. Mindez házigazdaként lehetőséget adott Magyarországnak számára az együttműködés irányainak kijelölésében való nagyobb szerepvállalásra. Tanulmányunkban a KKE-országok és Kína közti külkereskedelmi forgalom és tőkebefektetések elemzésén keresztül kívánjuk bemutatni a 16+1 platform külgazdasági eredményeit. Végül megvizsgáljuk az együttműködés jövőbeni lehetőségeit, prioritásait, valamint geopolitikai szerepének várható alakulását.

Tekintettel arra, hogy a platform mindössze hat évvel ezelőtt jött létre, kutatói szempontból még viszonylag korai lenne annak hosszú távú sikerességét és eredményeit megítélni. Egy nemzetközi együttműködés tudományos szempontból is megalapozott vizsgálatához több évtizedes múltra való visszatekintés lenne szerencsés. A szerzők célja jelen kutatással az együttműködés keretében eddig elért eredmények bemutatása, az abban rejlő lehetőségek és esetleges hátrányok ismertetése, továbbá a kezdeményezés első tapasztalatainak értékelése. A szerzők célja a kutatás hosszabb

távon történő folytatása, az együttműködés későbbi kibontakozásának nyomon követése, és a jövőbeli eredmények, illetve a platform előtt álló kihívások vizsgálata.

A tanulmány célja a 16+1 együttműködési platform bemutatása a következők elemek részletesebb elemzése révén: az együttműködő felek gazdasági érdekeinek bemutatása, a partnerek gazdasági képességének néhány kiválasztott gazdasági mutatóval történő szemléltetése, a külkereskedelmi forgalom és beruházási állományok ismertetése, valamint ezen adatok elemzésén keresztül a 16+1 együttműködéshez fűződő geopolitikai és geoökonómiai aspektusok vizsgálata.

1. A 16+1 együttműködés bemutatása, érdekek és érdekellentétek

1.1. A 16+1 együttműködés bemutatása

Kína és 16 közép-kelet-európai ország² között 2012-ben Varsóban jött létre az úgynevezett 16+1 együttműködés. Az együttműködéssel kapcsolatos politikai döntéshozatal az évente megrendezésre kerülő kormányfői szintű találkozók keretében történik, amelyre 2012-ben Varsóban, 2013-ban Bukarestben, 2014-ben Belgrádban, 2015-ben Szucsouban, 2016-ban Rigában, végül 2017-ben Budapesten került sor; ezen eseményeken a tagországok általában miniszterelnöki vagy miniszterelnök-helyettesi szinten képviseltetik magukat. A csúcstalálkozókra a kormányfők többek között a következő szakterületeket vitatják meg rendszeresen: együttműködési terv és koordináció; kereskedelem és beruházások; hálózatépítés; ipari, energetikai, tudományos és technológiai együttműködés; pénzügyi együttműködés; mezőgazdasági, erdészeti és környezetvédelmi együttműködés; emberek közötti kapcsolatok; egészségügyi együttműködés, valamint helyi szintű együttműködés.

1.2. A 16+1 együttműködés jellemzői

Az együttműködés egy speciális formájú keretrendszer, amelynek jellegzetességei közül Tianping a következőket emeli: (1) egyenlő partnerség, (2) laza intézményesülés, (3) az együttműködés átfogó jellege, (4) multifunkcionális megállapodások, (5) jól megtervezett keret (Tianping, 2015: 176-180). A 16+1 együttműködés tulajdonságainak elemzése során Eszterhai szintén hangsúlyozza a laza intézményes kapcsolatot; emel-

² A 16 résztvevő KKE állam: Albánia, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Csehország, Észtország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Macedónia, Magyarország, Montenegró, Románia, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia.

lett a résztvevő országok heterogenitásának elfogadását; a KKE-országok egymáshoz fűződő kapcsolatainak erősítését, a gazdasági kapcsolatok dominanciáját húzza alá. Eszterhai (2017) emellett arra is felhívja a figyelmet, hogy az együttműködés motorja Kína, míg a KKE-országok sok kérdésben nincsenek egységes állásponton.

1.3. A BRI kezdeményezéséről

A 16+1 együttműködés politikailag és geoökonómiailag egyaránt illeszkedik a 2015-ben létrejött az ún. „Övezet és Út Kezdeményezéshez” (Belt and Road Initiative – a továbbiakban: BRI), amelyet érdemes részletesen bemutatni annak érdekében, hogy Kína átfogó geopolitikai céljait megismerjük. Az Új Selyemútként is emlegetett stratégia mögött az az elképzelés húzódik, hogy Kína újra Ázsia (és később globális szintű) vezető hatalmává váljon, létrehozva saját befolyási övezetét. A kezdeményezés célja, hogy fokozza az áruk és szolgáltatások szabad áramlását és a források hatékony elosztását. Célja továbbá a piaci integráció további növelése és egy regionális gazdasági együttműködési keret létrehozása.

Peking elképzelése szerint a BRI-nek köszönhetően egy-két évtizeden belül olyan, mintegy 64 országot érintő gazdasági övezet jönne létre, ami újradefiniálja Kína ázsiai, afrikai és európai kapcsolatrendszerét. Mindez azt jelentené, hogy olyan területeken jelenhet meg Kína (köztük Kelet-Közép-Európában), amelyet az USA elhanyagolt az elmúlt évtizedek amerikai külpolitikáját jellemző csendes-óceáni irányultsága miatt.

„Az övezet új és már meglévő közúti, vasúti, olaj- és földgázvezetékek összekapcsolásából áll, kiegészülve együttműködő logisztikai központokkal és tengeri kikötőkkel. Az új selyemút több szárazföldi és egy tengeri útvonalat is magába foglal” (Kis, 2017: 282). Peking befektetésein keresztül már több afrikai és ausztrál ércbányában és a világ számos kikötőjében szerzett tulajdonjogot, mellyel az új selyemút koncepcióját szeretné megalapozni. Ezen intézkedések, kiegészülve azzal, hogy Kína a világ legnagyobb piaca, Peking gazdasági szerepét fokozatosan növelik (Kis, 2017: 282).

A kínai Nemzeti Fejlesztési és Reform Bizottság 2015. március 28-án adta ki az „Elképzelések és lépések a selyemút gazdasági övezet és a 21. századi tengeri selyemút közös kiépítésével kapcsolatban” című dokumentumot, mely rögzíti a BRI keretrendszerét, az együttműködés kulcsterületeit és az együttműködés mechanizmusait. A BRI célja Ázsia, Európa és Afrika öt út mentén történő összekapcsolása. A Selyemút Gazdasági Övezet a következőkre összpontosít: (1) Kína összekapcsolása Európával Közép-Ázsián és Oroszországon keresztül; (2) Kína és a Közel-Kelet közötti kapcsolat-

rendszer kiépítése Közép-Ázsián keresztül (3) Kína és Délkelet-Ázsia, Dél-Ázsia és az Indiai-óceán szerves összekapcsolása. Ezzel egy időben a 21. századi Tengeri Selyemút a kínai tengerparti kikötők használatára helyezi a hangsúlyt, a következő célokkal: (4) szoros kapcsolat kiépítése Európával a Dél-kínai-tengeren és az Indiai-óceánon keresztül; és (5) Kína és a Dél-Csendes-óceán térségének Dél-kínai tengeren keresztüli összekötése. A megjelölt öt útvonalra összpontosítva a BRI kihasználja a nemzetközi szállítási útvonalakat, valamint a legfőbb városokat és kulcsfontosságú kikötőket az együttműködés további erősítése és hat nemzetközi gazdasági együttműködési folyosó létrehozása érdekében. Ezek a következők: Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó, Kína – Mongólia – Oroszország, Kína – Közép-Ázsia – Nyugat-Ázsia, Kína – Indokínai félsziget, Kína – Pakisztán, Banglades – Kína – India – Mianmar (HKTRC Research, 2017).

Csizmadia szerint az új Selyemútnak négy fő hatása van az érdekelt országokra: piacösztönző, tudásösztönző, hatékonyságfokozó és együttműködést fokozó hatás (Csizmadia, 2016: 171). A BRI stratégia létrehozásával Kína összetett célkitűzéseket kívánt megvalósítani. A legfontosabb motiváció Peking világgazdasági integrációjának növelése, továbbá a Kína által előállított termékek, szolgáltatások, technológia, információ és személyek áramlásának elősegítése. Fontos cél volt a kínai gyártási kapacitástöbblet számára felvevőpiac keresése, és ezzel a kínai termékek piacra jutásának elősegítése, valamint külföldi beruházási lehetőségek megteremtése a kínai építőipar számára. A kezdeményezés keretében Kína csökkenteni kívánta exporttermékei szállítási idejét, ami hozzájárulna versenyképessége további fokozásához. Lényeges szempont volt, hogy az együttműködésbe bekapcsolják Kína kevésbé fejlett területeit, ezzel is támogatva azok felzárkóztatását. Végül, de nem utolsósorban azt a törekvést is elő kívánta segíteni, hogy az ország megnövekedett energiabiztonságot érjen el importforrásainak diverzifikálásán keresztül.

Ami a BRI jelentőségét illeti, egyes elemzők szerint a BRI lehet Kína Marshall-terve, amely hozzájárulhat a térség gazdasági integrációjához, és új üzleti lehetőségeket nyithat a kínai vállalatok számára. Az eddig megkezdett beruházások kapcsán jól látható, hogy Kína nem a partnerországok jótékony segélyezésére készül, hanem piaci alapú, biztos megtérüléssel kecsegtető beruházások finanszírozását tervezi. Ugyanakkor, hasonlóan az egykori történelmi selyemúthoz, amely nem csak termékek szállítását tette lehetővé közel 2000 éven keresztül, úgy a BRI sem csak a kereskedelmi kapcsolatok szorosabbra fűzésében, hanem a kontinensek közötti kulturális és technológiai összeköttetés erősítésében is kiemelt szerepet játszhat (Csizmadia, 2016: 169-171).

Kína a kezdetektől fogva világossá tette, hogy a BRI kezdeményezés sikeressége szempontjából kulcsszerepet játszanak a kelet-közép-európai államok. A „térség

államait tömörítő „16+1” platform az elmúlt időszakban a kínai külpolitika egyik kiemelt együttműködési mechanizmusává vált” (Csizmadia, 2016: 169).

2. A V4 országok és Kína kapcsolatának bemutatása

A V4 országok már a 16+1 platform megalakulása előtt aktív bilaterális kapcsolatot ápoltak Kínával. A Kínával való kelet-közép-európai kooperáció tehát nem új keletű, a 16+1 együttműködésben résztvevő térségbeli államok Kína külpolitikájában 2012 előtt is fontos szerepet tölthettek be. Felmerül a kérdés, hogy a 16+1 együttműködést követő külkereskedelmi forgalom élénkülése, illetve a beruházásállomány növekedése elérhető lett volna akkor is, ha a kezdeményezés nem alakul meg, csak a kétoldalú kapcsolatépítések folytatódnak. Természetesen erre a kérdésre egyértelmű válasz nem adható, de az feltételezhető, hogy a kapcsolatok bilaterális szinten is bizonyos mértékű kereskedelmi és tőkebefektetési növekménnyel jártak volna. Mindezen túl azonban hangsúlyozandó, hogy az együttműködés számos egyéb specifikus területre kiterjed (pl. hálózatépítés, sport, egészségügy, oktatás, kultúra stb.), ahol – bár ezek kevésbé számszerűsíthető eredmények – szintén lényeges haladás következett be, amelyek a platform nélkül nem feltétlenül valósulnának meg. A platform további lehetséges hozzáadott értéke lehet az abban résztvevő 16 ország korábbinál szorosabb együttműködése, és közös érdekeik mentén átfogó, nagy léptékű beruházások megvalósítása.

2.1. Kína érdekei a 16+1 együttműködéshez kapcsolódóan

Kína geopolitikai és geoökonómiai szempontból egyaránt páratlan lehetőségeket lát a kelet-közép-európai régióban. Először is, a KKE-országok, különösen az EU új tagállamai fontos szerepet játszhatnak Európában. 11 KKE-ország csatlakozott az EU-hoz, és az együttműködésben résztvevő többi 5 nyugat-balkáni ország szintén uniós tagjelölt. Másrészt a KKE-országok Kína támaszpontjai lehetnek az európai piacra történő belépése során. A KKE-országok Európa szívében helyezkednek el, infrastruktúrájuk összekötő kapocsként szolgálhat a keleti és nyugati piacok között. Habár a kelet-közép-európai országokat is sújtotta a globális pénzügyi válság és az euróövezet adósságválsága, megfontolt és célzott gazdaságpolitika alkalmazásával a gazdasági fejlődés kilátásai viszonylag kedvezőnek mondhatók (Tianping, 2015: 173).

He Zhigao értékelése szerint Kína politikai befolyása a kelet-közép-európai régióban folyamatosan nő. Míg a KKE-országok korábban fenyegetésként gondoltak Kínára,

napjainkra ez a szemlélet megváltozott, és fenyegető regionális nagyhatalom helyett inkább együttműködő partnerként tekintenek rá (He, 2017: 126). Kína célja geopolitikai befolyásának növelésén túl az ország termékeinek piacra jutásának biztosítása. Agatha Kratz szerint kínai perspektívából a KKE-régió potenciális gazdasági lehetőséget jelent egy egyébként válságtól sújtott európai piacon, és stratégiai jelentőséggel bír Kína külpolitikai és gazdasági terveit tekintve (Kratz, 2016: 6).

Goreczky elemzésében megállapítja, hogy Kelet-Közép-Európa szállítmányozási útvonalai elősegítik a kínai áruk és tőke áramlását Nyugat-Európa felé. Fontos, hogy a 16 KKE-ország több mint 120 milliós népessége a térségnek az EU átlagánál nagyobb ütemű gazdasági növekedése miatt új piaci lehetőségeket jelenthet Peking számára. Ezen kívül a kínai vállalatok a nagyobb infrastrukturális beruházások, a privatizációs lehetőségek, illetve az állami közbeszerzési pályázatok miatt kísérik figyelemmel a térséget (Goreczky, 2017: 8).

2.2. Érdekek és ellentétek a 16+1 együttműködésben

Az Európai Unió – és azon belül Magyarország – Kína és a kelet-ázsiai régió egészének stabilitásában, az együttműködésben rejlő potenciál hatékony kihasználásában érdekelt, ezért középtávon a Brezszinski által felvázolt új szemléletű transzeurázsiai biztonsági rendszer megteremtését is megfontolás tárgyává kell tenni. Ami a geopolitikai szempontokat illeti, hangsúlyozni kell, hogy Kína felemelkedése döntő tényező a „globális erőcentrum eltolódásában (az euro-atlanti térségből a csendes-óceáni térségbe), miközben megteremti a feltételeket Eurázsia hatalmi pólussá válásához is. Az átalakulás a nemzetközi rendszer valamennyi szereplője számára egyaránt tartogat kiaknázandó lehetőségeket és elkerülendő „kockázatokat” (Rácz, 2007: 120-121).

A geopolitikai aspektus mellett érdemes megvizsgálni a gazdasági együttműködésben rejlő jelenlegi és jövőbeli lehetőségeket is. Az Economist Intelligence Unit módszertanával készült hosszú távú előrejelzések azt mutatják, hogy Kína 2026-ra gazdasági téren várhatóan utoléri az Egyesült Államokat, és 2050-re a világ vezető gazdaságává válik (Csizmadia, 2016: 106).

A kereskedelem és a beruházások szintje a 16+1 együttműködés öt évvel ezelőtti megalkakulása óta emelkedett, ugyanakkor egyenlőtlenül alakult az együttműködés. Néhány KKE-ország élénk, a többinél intenzívebb gazdasági együttműködést folytatott Kínával, míg más KKE-országban nem volt számottevő növekedés a külkereskedelmi forgalomban. A résztvevő 16 KKE-ország az együttműködés iránt különböző szintű politikai

elkötelezettséget mutat (Andžans, 2016: 14), és gazdaságuk sajátosságaikból adódóan a Kínával folytatott külkereskedelmi forgalom és a beruházások mértéke is eltérő.

Tianping hangsúlyozza, hogy a KKE-országok felismerték a világgazdasági helyzet átrendeződését és a Kína által játszott szerepet. Másrészt Kínát globális szinten is vonzó partnerré teszi látványos és egyedülálló gazdasági növekedése. Harmadrészt, Kínát a KKE- országok fontos gazdasági partnerének kell tekinteni. A nagy földrajzi távolság ellenére a gyorsan növekvő kínai gazdaság és az óriási piac komoly lehetőségeket nyújthat a kelet-közép- európai vállalkozásoknak (Tianping, 2015: 173-174).

A KKE-régió országai között jelentős eltérések mutatkoznak az egy főre jutó GDP, gazdasági növekedés, folyó fizetési mérleg, külföldi közvetlen tőke ki- és beáramlás, infláció és lakosság tekintetében. Az egy főre jutó GDP-t tekintve Szlovénia áll az első helyen 21 034 USD-vel; Magyarország középmezőnyben helyezkedik el 12 681 USD-vel. A legalacsonyabb egy főre jutó GDP-vel Albánia (4183 USD) illetve Bosznia-Hercegovina (4647 USD) rendelkezik. A Kína által regisztrált reál GDP növekedést (6,7%) egyik KKE-ország sem tudta megközelíteni. A legnagyobb mértékű GDP növekedés Románia (4,9%), Szlovákia (3,4%) Montenegró (3,2%) és Albánia (3,2%) esetében figyelhető meg.

1. táblázat

A KKE-országok kereskedelmi forgalma Kínával 2016-ban

Ország	Kivitel (millió USD)	Behozatal (millió USD)
Magyarország	2 246	4 869
Csehország	1 922	17 771
Lengyelország	1 911	23 448
Szlovákia	1 263	6 349
Románia	682	3 818
Bulgária	481	1 147
Észtország	191	1 262
Litvánia	136	784
Lettország	130	444
Horvátország	84	645
Albánia	60	410
Macedónia	48	421
Szerbia	25	1.603
Montenegró	21	204
Bosznia-Hercegovina	15	617
Szlovénia	n. a.	n. a.

Forrás: Goreczky 2017: 12 (UN Comtrade Database, 2016.)

Az 1. táblázatban szereplő adatok alapján megállapítható, hogy a KKE-országok közül a Visegrádi Négyek (V4 országok) exportáltak legtöbbet Kínába 2016-ban. Közülük is kiemelkedik Magyarország, amely a kivittet tekintve első helyen áll, 2 246 millió USD értékű kivitellel. Csehország és Lengyelország áll a második, illetve harmadik helyen; kivitelük elérte az 1922, illetve 1911 millió USD-t. Az első három legnagyobb exporttól kissé elmarad Szlovákia kivitele (1263 millió USD), azonban ez az adat is csaknem kétszerese a sorrendben az ötödik legnagyobb kivitellel rendelkező Romániának (682 millió USD). A balti államok és a nyugat-balkáni országok kivitele a V4 országok Kínába irányuló exportjához képest marginálisnak mondható.

A behozatalt tekintve látható, hogy a kínai import szempontjából szintén a V4 országok dominálnak a KKE-térségen belül. A Lengyelországba irányuló kínai import érte el a legmagasabb értéket (mintegy 23 448 millió USD). Szintén kiemelkedően magas volt a cseh import értéke (17 700 millió USD). A Kínából származó import értékét tekintve harmadik, illetve negyedik helyen Szlovákia (6349 millió USD) illetve Magyarország áll (4869 millió USD), őket követi Románia 3818 millió USD értékű behozattal. A fenti országokon kívül Szerbiába, Észtországba és Bulgáriába érkezett 1000 millió USD-t meghaladó kínai behozatal; a többi KKE ország 200 és 800 millió USD közötti értékben importált 2016-ban.

A kimutatásból jól látható, hogy mind a 16 KKE-ország behozatala Kínából lényegesen meghaladja az ázsiai országba irányuló export értékét. A BRI stratégia bírálói a KKE-országok szempontjából lehetséges veszélyként fogalmazzák meg, hogy a stratégia megvalósulásával ez a szakadék növekedni fog, mivel a kínai termékek szállítása alacsonyabb költségeken, lényegesen gyorsabban történhet meg. Ezen aggályok megalapozottságát még korai lenne megítélni, tekintettel arra, hogy a BRI stratégia még nem valósult meg, és a 16+1 együttműködés nagyon fiatal.

Az egyenlőtlen kereskedelmi forgalom alakulását vizsgálva érdemes rámutatni az Európai Parlament Kutatószolgálatának felvetésére, mely szerint a KKE országoknak összességében eddig nem sikerült magasabb hozzáadott értékű és high-tech termékeket exportálniuk Kínába (Grieger, 2017: 1).

A 2. táblázat alapján látható, hogy a KKE-térséget tekintve 2014-ben hat országba (Magyarország, Lengyelország, Csehország, Románia, Bulgária, Szlovákia) érkezett a kínai beruházások 95,3 százaléka. Kiemelendő, hogy a kínai beruházások tekintetében Magyarország a volt a kínai beruházások legfontosabb célországa a KKE-országok közül: 2014-ben első helyen szerepelt 556 millió USD-vel, miután 2009-hez képest a kínai FDI állománya csaknem hatszorosára nőtt hazánkban. A Lengyelországba

irányuló kínai beruházások állománya több mint háromszoros növekedést követően 329 millió USD-t tett ki, ezzel a második helyen áll a KKE-országok között. Csehország áll a harmadik helyen 242,69 millió USD értékű FDI állománnyal, ami csaknem 250 százalékos emelkedést jelent a 2009-es bázisévhez képest.

2. táblázat

A kínai beruházások a 16 KKE-országban 2009-2014 (állomány/USD millió)

Ország	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2009-2014 növekedés	KKE-régióba érkező befektetésekből való részesedés
Magyarország	97,41	465,70	475,35	507,41	532,35	556,35	471,14%	32,79%
Lengyelország	120,30	140,31	201,26	208,11	257,04	329,35	173,77%	19,41%
Csehország	49,34	52,33	66,83	202,45	204,68	242,69	391,87%	14,31%
Románia	93,34	124,95	125,83	161,09	145,13	191,37	105,02%	11,28%
Bulgária	2,31	18,60	72,56	126,74	149,85	170,27	7271,00%	10,04%
Szlovákia	9,36	9,82	25,78	86,01	82,77	127,79	1265,28%	7,53%
Szerbia	2,68	4,84	5,05	6,57	18,54	29,71	1008,58%	1,75%
Litvánia	3,93	3,93	3,93	6,97	12,48	12,48	217,56%	0,74%
Horvátország	8,10	8,13	8,18	8,63	8,31	11,87	46,54%	0,70%
Albánia	4,53	4,43	4,43	4,43	7,03	7,03	61,61%	0,41%
Bosznia- Hercegovina	5,92	5,98	6,01	6,07	6,13	6,13	3,55%	0,36%
Szlovénia	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	0,00%	0,29%
Észtország	7,50	7,50	7,50	3,50	3,50	3,50	-53,33%	0,21%
Macedónia	0,20	0,20	0,20	0,26	2,09	2,11	955,00%	0,12%
Lettország	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,00%	0,03%
Montenegró	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,00%	0,02%
ÖSSZESEN	410,60	852,58	1008,77	1334,00	1435,76	1696,51	3,13%	100%

Forrás: Kratz, A. 2016: 8-9 (Liu Zuokui összeállítása a kínai Kereskedelmi Minisztérium és Nemzeti Statisztikai Hivatal adataiból)

Érdemes megjegyezni, a China Global Investment Tracker adatbázis összeállítói az egyes 100 millió USD alatti beruházásokat nem veszik figyelembe (tekintettel arra, hogy a 100 millió USD alatti beruházások globális szinten történő követése túl nehezen kivitelezhető), így fenti táblázat csak a 100 millió USD feletti beruházások és kivitelezések összesítését tartalmazza. (Ezért ahol nincsen adat megadva, ott lehetségesek 100 millió USD alatti beruházások.) A táblázat nem-kötvény jellegű beruházásokat és kivitelezéseket tartalmaz, nem FDI adatokat. Az adatbázisban a vizsgált időszak tekintetében Szlovákiára, Litvániára, Albániára, Észtországra vonatkozóan nem található adat.

A 3. táblázat alapján látható, hogy a KKE-térséget tekintve a 2011-2017 időszakban két országba (Magyarország, Szerbia) érkezett a kínai nem-kötvény alapú beruházások

és kivitelezések 50,11 százaléka. Kiemelkedő, hogy a kínai nem-kötvény alapú beruházások és kivitelezések tekintetében Magyarország a volt a kínai beruházások legfontosabb célországa a KKE-országok közül a 2011-2017 időszakban 5,9 milliárd USD-vel. (Érdekesség, hogy amennyiben a 16+1 platform időszakát elemezzük, a 2011-es évtől eltekintve Szerbia áll az első helyen 5,4 milliárd USD-vel.) A 2011-2017 időszakban a KKE térségbe irányuló kínai nem-kötvény alapú beruházások és kivitelezések 96,27 százaléka nyolc ország (Magyarország, Szerbia, Bosznia-Hercegovina, Románia, Lengyelország, Csehország, Montenegró, Szlovénia) között oszlott meg.

3. táblázat

A kínai beruházások a 16 KKE-országban 2011-2017 (állomány/USD millió)

Ország	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2011-2017 összesen	KKE országokba érkező kínai befektetésből, kivitelezésből történő részesezés
Magyarország	1920	2490	n.a.	n.a.	1330	n.a.	210	5950	26,15
Szerbia	n.a.	n.a.	1900	1200	n.a.	1130	1220	5450	23,96
Bosznia-Hercegovina	n.a.	n.a.	280	1060	460	n.a.	950	2750	12,09
Románia	n.a.	1300	540	270	n.a.	n.a.	350	2460	10,81
Lengyelország	n.a.	100	750	n.a.	340	140	260	1590	6,99
Csehország	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	200	1330	n.a.	1530	6,73
Montenegró	n.a.	n.a.	n.a.	1120	n.a.	n.a.	n.a.	1120	4,92
Szlovénia	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1050	1050	4,62
Macedónia	n.a.	n.a.	400	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	400	1,76
Bulgária	n.a.	210	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	210	0,92
Horvátország	n.a.	n.a.	n.a.	130	n.a.	n.a.	n.a.	130	0,57
Lettország	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	110	n.a.	110	0,48
ÖSSZESEN	1920	4100	3870	3780	2330	2710	4040	22750	100

Forrás: saját szerkesztés (Az egyes évekre és országokra vonatkozó adatok forrása: China Global Investment Tracker)

Pleschová szerint a KKE-országok profitálhatnak Kína fokozott elkötelezettségéből a régió iránt, főleg azért, hogy Kína hozzájárul a helyi infrastruktúra fejlesztésének finanszírozásához. Ugyanakkor kérdéses, hogy a KKE-országok milyen mértékben tudják kiaknázni az infrastruktúra fejlesztéséből adódó lehetőségeket. Jelenleg nem biztos, hogy a KKE-országok képesek lesznek elegendő versenyképes terméket termelni Kínába vagy más országba történő export céljával (Pleschová, 2015: 26).

Seaman a beruházási megállapodásokkal kapcsolatban a következő kritikus pontokat hangsúlyozza: a kínai állam fokozott szerepe a gazdaságban, viszonyosság és tisztességes verseny hiánya, nemzeti versenyképesség és technológiai vezetés,

biztonsághoz kapcsolódó kritikus infrastruktúra és érzékeny technológiák bizonytalansága, beruházások, mint a politikai és geopolitikai befolyás forrásai, szabályozási kérdések, Európán belüli verseny a befektetőkért (Seaman – Huotari – Otero-Iglesias, 2017: 12).

Grieger kiemeli, hogy miközben egyes kínai vállalatok a KKE-országok liberális beruházási szabályozását élvezik, ezen országok tőkebefektetései Kínában számos iparágban gyakran korlátozások alá esnek vagy tiltottak (Grieger, 2017: 2). Ezen túlmenően az EU részéről számos fórumon felmerült az aggály, hogy a 16+1 platform keretein belül kötött beruházási megállapodások nem felelnek meg az EU vonatkozó jogszabályainak, sokkal megengedőbbek ezeknél.

A beruházásokkal szemben megfogalmazott bírálatokat illetően a kínai beruházások célországaiaként szolgáló KKE-országok rendszerint azzal érvelnek, hogy ilyen volumenű infrastruktúra beruházásokra más források hasonló nagyságrendben nem állnak rendelkezésre. Mind a hazai finanszírozási lehetőségek, mind a nemzetközi források lényegesen szerényebbek, és 2020 után az uniós források is bizonyosan korlátozottabb mértékben lesznek elérhetők. Ugyanakkor hangsúlyozandó, hogy a kínai hitelből tervezett infrastruktúra beruházások hitelkonstrukció keretein belül valósulnak meg, tehát ezek esetében nincs szó nem visszatérítendő támogatásokról.

A KKE-országok az 1989-90-es rendszerváltást követően az Európai Unióra összpontosítottak a mielőbbi taggá válás és a gazdasági növekedés reményében. A 2008-as nemzetközi gazdasági válság azonban rámutatott Európa kitettségére, és nyilvánvalóvá tette az egyéb partnerek irányába történő nyitás szükségességét. Ötéves átlagot figyelembe véve (a rövidtávú ingadozások hatásának kiküszöbölése érdekében) megállapítható, hogy az utóbbi évek átlagos GDP növekedése az EU-ban csak 1 százalék, míg az eurózónában csak 0,6 százalék volt. Ezért a KKE-országok részére fontossá vált, hogy gyorsabban növekvő régiókkal gazdasági kapcsolatokat építsenek ki; Kína a világ gazdaság legdinamikusabb és az egyik legjelentősebb gazdasága (Ross, 2016: 49).

A 16+1 együttműködés bírálói gyakran hangoztatják, hogy Kína a 16 KKE-ország vonatkozásában az úgynevezett „Oszd meg és uralkodj” stratégiát alkalmazza: bizonyos tagállamokkal bilaterális alapon szorosabb, kedvezőbb együttműködést alakít ki, mint más az együttműködésben résztvevő államokkal. Véleményünk szerint azonban ez nem a platform működésének következménye: amennyiben ez az együttműködési forma nem létezne, a kínai partner akkor is egyes KKE-országokkal szorosabb, más államokkal lazább kapcsolatokat tartana fenn, geopolitikai és gazdasági érdekeinek

megfelelően. Az együttműködés ugyanakkor lehetőséget biztosít ezen országok számára az egységes fellépésre, valamint nagyobb alkupozíciót jelenthet a kereskedelmi kapcsolatokat és a beruházások feltételrendszerét illetően. Az együttműködés elvitathatatlan haszna, hogy a 16 állam politikai és gazdasági súlya Kínához képest elenyésző, együttes fellépéssel azonban Kína BRI-vel, és egyéb európai külpolitikai terveinek megvalósításához megkerülhetetlen tényezővé válhatnak.

3. 16+1 együttműködés kihívásai és lehetőségei

A 16+1 együttműködés a létrehozása óta eltelt öt év alatt számos kihívással nézett szembe. Először is, a gazdaság és a kereskedelem visszaesése jelentős kihívás elé állította az együttműködést, mivel mindig közös cél volt a kétoldalú kereskedelem és beruházások új szintre emelése. Másodsor, Kelet-Közép-Európa regionális biztonsági helyzete és az ezzel kapcsolatos kihívások – köztük az ukrán válsága, menekültválság, a terrorizmus és az orosz-EU feszültségek – is folyamatos kihívások elé állították az együttműködést. Azok a KKE-országok, melyek határosak a Balti-tengerrel és Fekete-tengerrel az Oroszország-Amerika és Oroszország-Európa konfliktusok frontvonalában helyezkednek el. Ennek eredményeként ezen országok prioritásként kezelik a biztonsági fenyegetettség kérdését. Harmadsor, Kína és a KKE-országok eltérően értelmezik a nemzeti fejlődést. A KKE-országok érdeklődésének közép-pontjában a választásokon politikailag kiemelt jelentőséggel bíró ügyeket figyelembe véve olyan kérdések szerepelnek, mint munkanélküliség, jólét és a demokratikus kormányzás fenntarthatósága. Ezzel ellentétben Kína a fejlődést a gazdasági versenyképesség növekedésében és gazdasági erőforrások globális integrációjában méri. Végül, de nem utolsósorban, akadályt jelenthet, hogy a 16+1 mellett Kínának gondolnia kell a régióban más harmadik országokkal folytatott kapcsolataira is. Ezzel párhuzamosan a KKE-országokhoz az Egyesült Államokat és Oroszországot szintén kulcsfontosságú geopolitikai érdekek fűzik (Liu, 2017: 29-31).

Musabelliu a 16+1 együttműködéshez kapcsolódó kihívásokat két kategóriára bontja: belső és külső kihívásokra. A belső kihívások között említi, hogy a KKE-országok különböző fejlettségi szintje lelassíthatja a projektek előrehaladását. Az országok eltérnek gazdasági struktúrájuk tekintetében; nem mindegyikük EU tag; és nem tagja minden egyes ország az euróövezetnek. Mindez nehezíti egy egységes megközelítés kialakítását. Szintén nehézséget okozhat az együttműködés néhány együttműködő állam kormányával, különösen a Balkán-félszigeten, mivel legtöbbjük még „törékeny demokrácia”, ami az elmúlt 30 évben jött létre. Musabelliu szerint a következő külső kihívásokat szükséges figyelembe venni. Először is, gyakran elhangzik a 16+1 együttműködésben

nem érintett uniós tagországok részéről, hogy Kína politikai célt kíván elérni azzal, hogy gazdasági eszközökkel megosztja az EU tagállamokat. Geopolitikai szempontból szintén lényeges kihívást jelent, hogy az érintett országok az orosz érdekszférához tartoznak. A legtöbb KKE-országnak hosszú történelme van Oroszországgal, és legtöbbjük esetében számolni kell az orosz gáztól való gazdasági függőséggel, ami a külpolitikai döntéshozatalra is kihatással van. Washington, mint Kína legnagyobb geopolitikai és geoökonómiai vetélytársa szintén figyelemmel kíséri az együttműködési kezdeményezést. Egyes elemzők (Musabelliu, 2017: 71) emellett kétségüket fejezik ki a 16+1 megállapodások és tervek hosszú távú átláthatóságával, valamint az európai vállalatok és szervezetek piaci potenciáljának esetleges aláaknázásával kapcsolatban. Végül az a kérdés is gyakran felmerül, hogy a beruházásokkal Kínának milyen későbbi motivációi vannak. A szkeptikusok kételkednek benne, hogy pusztán a gazdasági növekedés elősegítése áll a pekingi nemzetbiztonsági politika középpontjában. A kétségek eloszlátása érdekében Xi elnök hangsúlyozta a „három nem” politikát a BRI kezdeményezésen belül: Kína nem fog beavatkozni a nemzetek belügyeibe a kezdeményezés útvonálának mentén; nem próbálja növelni befolyását ezen nemzetek irányába; és végül, de nem utolsósorban, Kína nem törekszik a hegemoniára (Musabelliu, 2017: 68-72).

Az együttműködésben rejlő lehetőségekkel kapcsolatosan megjegyzendő, hogy a kínai gazdaság további növekedési potenciálja széleskörű lehetőségeket kínál a 16 ország számára. A kínai export növekvő kifizetettsége nemcsak kockázatokat (elsősorban nagyobb versenyt), hanem komoly lehetőségeket is jelent a közép-kelet-európai termékek minőségének javítására, melyek kínai inputot tartalmaznak (Semerák, 2015: 46-47).

Ezenkívül jelenleg a szállítási ipar a legtöbb KKE-országban viszonylag elmáradt, ezért az infrastruktúra fejlesztése kiemelt és sürgető feladat. Kína komparatív előnnyel rendelkezik a gyorsvasutak és kikötők kivitelezésének területén, valamint például a kikötői rakodó gépek esetében. Amennyiben kínai vállalatok infrastruktúraépítési beruházásban vesznek részt, mindez nem csak az ő nemzetközi versenyképességüket növeli, hanem a résztvevő országok is magas színvonalú infrastruktúrához juthatnak az európainál alacsonyabb költségszint mellett. Szintén fontos lehetőség, hogy a 16+1 keretrendszer lehetőséget biztosít az ipari együttműködések szintjének növelésére. A legtöbb KKE-országban az iparosítás szintje alacsony, és az ipari termelés versenyképessége is fejlesztésre szorul. Annak ellenére, hogy Csehország és Lengyelország erős ipari bázissal rendelkezik, termelési kapacitásuk további növelésére van szükség. Így például Csehország high-tech gyártóipar, üzleti támogató szolgáltatások és technológiai központok kialakításában érdekelt Kína segítségével (Yuhong, 2017: 85-86).

További lehetőségként említhető, hogy a 16+1 együttműködési keretben kormányzatok, ipari vállalatok és pénzügyi vállalatok dolgozhatnak együtt jelentősebb projektek megvalósításán, ami kiváló beruházási potenciált jelent Kína és a KKE-országok számára. A 16+1 együttműködés keretein belül Kína és a KKE-régió számos országa megállapodást kötött ipari parkok kialakítására, ami többek között kis- és középvállalkozások (KKV-k) számára kínál beruházási lehetőségeket. Az ipari parkokban működő vállalatok preferenciális elbánást élveznek az adózás, gépimport, nyersanyag beszerzés, alacsonyabb vámok, vámvizsgálat, logisztika, raktározás, pénzügyi szolgáltatások tekintetében. Emellett az ipari parkok segíthetnek méretgazdaságosságot elérni, és csökkentik a KKV-k költségeit és kockázatait (Yuhong, 2017: 85-86).

A 16+1 platform előnyeinek kiaknázását illetően fontos, hogy ezen országok felmérjék, milyen módon tudják a Kína jövőbeli globális szerepéből eredő potenciális nyereségeket maximalizálni és a kockázatokat minimalizálni. Nyilvánvaló, hogy egyes országok a többi partnerhez képest nagyobb hasznot húzhatnak a Kínával folytatott együttműködésből, ami feszültségekhez vezethet a platformon belül. Ezzel együtt lényeges, hogy a 16-ok ne egyesével, hanem országcsoportként tárgyaljanak Kínával, hiszen alkupozíciójuk így jelentősen kedvezőbb lehet. Uniós szinten is fontos, hogy a tagállamok konszenzusra jussanak a Kínával folytatott politikát illetően. Konkrét cél lehet egy EU-Kína beruházásvédelmi megállapodás, valamint egy esetleges szabadkereskedelmi megállapodás megkötése. Ideális esetben a jövőbeni kapcsolatoknak tiszteletben kell tartaniuk a WTO keretrendszerét és elveit. Ezek az elvek védik azon kisebb KKE-országokat, amelyek várhatóan nem lesznek EU-tagok a közeljövőben, és egyúttal előnyösek az EU és Kína számára is, mivel csökkentik az esetleges kereskedelemi háborúk kockázatát és költségeit (Semerák, 2015: 48).

Pleschová konklúziója szerint mind a 16+1 együttműködésben, mind az EU szintjén a legnagyobb kihívást a tagállami érdekkülönbségek jelentik, tekintettel arra, hogy a KKE-országok a kínai befektetésekért folytatott versenyben gyakran inkább vetélytársként viselkednek, mint partnereként (Pleschová, 2015: 26).

4. 16+1 együttműködés hazai értékelése

4.1. Magyar geopolitikai érdekek

Magyarország külpolitikájában, geopolitikai kapcsolatrendszerében a Kínával folytatott kapcsolatok egyre hangsúlyosabb szerepet töltenek be. Az elmúlt évtizedben Kína egyértelműen globális világpolitikai szereplővé vált, és az erőviszonyok

megváltozásával a nagyhatalmi egyensúly fokozatosan Kína felé mozdul el. Az Európai Unió – és azon belül Magyarország – Kína és a kelet-ázsiai régió stabilitásában, a gazdasági és politikai együttműködésben rejlő lehetőségek hatékony kihasználásában érdekelt, ezért középtávon egy új szemléletű transzeurázsiai biztonsági rendszer megteremtését is napirendre kell venni (Rácz, 2016: 121).

Magyar részről a 16+1 együttműködés keretében hazánk kiemelt, vezető szerepre törekszik, melyet a 2017. november 27-én Budapesten megrendezett hatodik kormányfői csúcstalálkozó is jelez. Európai viszonylatban megállapítható, hogy Magyarországnak kiemelt helye lenne az Új Selyemúton, hiszen két szárazföldi útvonalon és a pireuszi kikötőben végződő tengeri útvonal folytatásában is belépést biztosítana a nyugat-európai piacokra. Az infrastruktúra-fejlesztés keretében pedig kínai tőkéből építik meg a Belgrád-Budapest gyorsvasút vonalat is. Magyarország számára Peking egyértelműen stratégiai partner, a fejlesztések finanszírozásának egyik jelentős külső forrása. A magyar kormány az elmúlt években arra törekedett, hogy ösztönözze a kínai tőkebefektetéseket, és logisztikai bázist kínáljon a kínai áruk európai uniós szinten történő elosztásához. Magyar részről egyértelmű célkitűzés, hogy hazánk a kelet- és közép-európai térségen belül több vonatkozásban a Kínával való érintkezés központi, megkerülhetetlen szereplőjévé váljon.

Ehhez kiváló alapot jelent, hogy a 2017 májusában, Pekingben Xi Jinping kínai elnök kezdeményezésére megrendezett Belt and Road magas szintű konferencia alkalmával –, melyen Orbán Viktor miniszterelnök is részt vett – lehetőségünk nyílt kétoldalú kapcsolataink átfogó stratégiai partnerségi szintre emelésére. A Kína és Magyarország között ily módon létrejött megállapodás mérföldkönek tekinthető, hiszen Kínában azokat az országokat tartják számon átfogó stratégiai partnerként, amelyekkel a kétoldalú együttműködésnek a legnagyobb jelentőséget tulajdonítja a pekingi kormány.

Közép-Európa országai közül 2016-os adatok alapján Magyarország szállítja a legtöbb árut Kínába, és ide érkezik a legtöbb kínai beruházás³. A méretbeli különbségekből adódóan a magyar-kínai relációban természetes a kínai export többlet; mindezt az importtermékek feldolgozás utáni re-exportjával tudjuk ellensúlyozni magyar részről.

A magyar-kínai kapcsolatokban rejlő további lehetőségek jobb kihasználása érdekében kiemelten fontos, hogy a nagyvállalatok törekvéseinek támogatásán túl figyelmet kell fordítani a magyar kis- és közepes vállalatok megjelenésének előmozdítására.

³ A Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint.

Emellett a gazdasági együttműködésen kívül nagy hangsúlyt kell fektetni az oktatás, kultúra és tudományos együttműködés területeire (Rác, 2016: 119).

A geopolitikai aspektus mellett meg kell említeni, hogy Magyarország a 16+1 együttműködés keretében számos egyéb szakmai fórumnak is helyet biztosít. 2018-ban hazánkban tartják meg többek között a Kína-KKE központi bankok vezetőinek találkozóját, a 2. Kína-KKE szóvivői párbeszédet, valamint a „3. Kínai Információs Nap” konferenciát. Érdemes kiemelni a Bank of China által Budapesten működtetett regionális RMB klíring központ szerepét is. Végül, de nem utolsósorban a tervek szerint Magyarországon kerül létrehozásra a hagyományos kínai gyógyászat közép-kelet-európai orvosi, oktatási és kutatási központja.

4. táblázat

Magyarország külkereskedelmi forgalma Kínával

(millió USD)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Export	1014	1110	1215	1530	1688	1811	1997	2156	1797	2246
Import	5128	6130	4949	6174	6079	5412	5360	5140	4777	4869
Összes	6 143	7 240	6 164	7 704	7 767	7 223	7358	7296	6574	7115

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

A magyar kormány deklarált célja, hogy Közép-Európában Kína legfőbb exportpartnere legyen, és a Közép-Európába irányuló kínai befektetések vonatkozásában is vezető helyen szerepeljen. Ezen ambícióhoz kapcsolódóan érdemes megvizsgálni Magyarország és Kína közötti kereskedelmi kapcsolatok és befektetések alakulását.

Kínába irányuló exportunk 2016-ban megközelítette a 2,25 milliárd USD-t, ami 25 százalékos növekedést jelent a 2015-ös év adataihoz képest. Mindez abszolút rekordot jelent export tekintetében. Ezen belül is kiemelkedő hazánk Kínába irányuló élelmiszer exportja, ami 2015-höz képest 57,48 százalékos növekedés után 2016-ban meghaladta a 75 millió USD-t. Behozatalunk Kínából 2016-ban több mint 4,8 milliárd USD-t tett ki, ami 1,9 százalékos növekedést mutat a 2015-ös évvel összehasonlítva.

Teljes külkereskedelmi forgalmunk Kínával 2016-ban meghaladta a 7,1 milliárd USD-t, amely 8,2 százalékos növekedést jelent a 2015. évhez viszonyítva. A 2016-os statisztikák alapján a Kínai Népköztársaság Magyarország 10. legfontosabb kereskedelmi partnere, az Európán kívüli országok között pedig az 1. volt. A teljes magyar import 5,23 százaléka származik Kínából, ezzel a teljesítménnyel a behozatal

vonatkozásában 2016-ban Kína az 5. legfontosabb reláció számunkra. Ezzel szemben a magyar export 2,18 százaléka irányult 2016-ban Kínába, mellyel Kína hazánk 13. legfontosabb exportpartnere.

A magyar külkereskedelmi hiány Kínával szemben 2015-ről 2016-ra 357,7 millió USD-vel csökkent. Ez jelentős javulást jelent a megelőző évhez képest, azonban hazánk még így is tetemes kereskedelmi passzívvámmal rendelkezik az ázsiai országgal szemben, melynek értéke 2016-ban több mint 2,62 milliárd USD-t tett ki. Hozzá kell tenni azonban, hogy behozatalunk jelentős részét késztermék formájában reexportáljuk (elsősorban az uniós tagállamok piacán). Ebből kifolyólag a kétoldalú áruforgalmi deficit önmagában nem feltétlenül negatív jelenség, ugyanis exporttöbbletet eredményezhet egyéb relációkban.

4.2. Befektetések

A magyarországi kínai befektetések kumulált értéke 2017 szeptember végén megközelítette a 4,1 milliárd USD-t; három hazánkban működő legnagyobb kínai vállalat jelenleg több mint tízezer embert alkalmaz. Az eddigi legnagyobb kínai befektetés Magyarországon a Wanhua Csoport 1,6 milliárd USD értékű akvizíciója volt 2011-ben, amelynek során a csoport 96 százalékra növelte tulajdonrészét a BorsodChem-ben, létrehozva ezzel a világ harmadik legnagyobb izocianát-gyártó vállalatát.

Kiemelendő az előkészítés alatt álló Budapest-Belgrád vasútvonal; a jelenleg 750 milliárd Ft-ra becsült projekt megvalósulása esetén az egyik legjelentősebb beruházás lenne a térségben, ami a mostaninál nagyságrendekkel gyorsabb és költséghatékonyabb áruszállítást tenne lehetővé. Mindez Magyarország számára kétségtelenül komoly geopolitikai előnyt jelentene. Fel kell ugyanakkor hívni a figyelmet arra, hogy a beruházás rendkívül magas költségeinek megtérülése óvatos becslések szerint is több évtizedet tesz ki.

4.3. Magyarország keleti nyitás stratégiája

Magyarország 2011-ben meghirdetett keleti nyitás politikájának kulcsfontosságú célja, hogy elérje a nyugati világtól való gazdasági függés és kiszolgáltatottság csökkentését, és ezzel párhuzamosan növelje a Kelet felé irányuló külkereskedelmi forgalom bővítését.

A keleti nyitásnak kétségkívül kézzelfogható sikerei vannak, viszont azt nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a kínai terjeszkedés végpontját nem Magyarország jelenti, hanem az EU, fő nyertese pedig közép- és hosszútávon minden bizonnyal Kína lesz. Mindazonáltal tranzitországgént Magyarország is profitálhat, tekintettel arra, hogy a kínai beruházások növelik a munkahelyek számát, javítják a gazdaságot, fokozzák Magyarország politikai láthatóságát globális szinten (Gyuris, 2013: 1-2).

Kína Magyarországot fontos, megbízható partnernek tartja, elismerve a térségben betöltött rendkívül kedvező szerepét, mely az EU tagság mellett a piaci szerkezet, a társadalmi stabilitás tovább erősít. A jó földrajzi adottságok, a Magyarországon élő kínai letelepültek magas száma (ami arányait tekintve a térségben a legmagasabb) „mellett Kína számára kedvező, hogy Magyarország európai uniós tagállam, így kétoldali kapcsolataik elmélyítése révén nagyobb befolyást szerezhet az EU-val fennálló vitás kérdéseinek (többek között az antidömping eljárások, illetve a fegyverembargó fenntartása terén) pozitív irányba történő terelésében” (Gyuris, 2013: 1-2).

5. Konklúzió

A 16+1 együttműködéssel kapcsolatos motivációk, ambíciók és eddigi eredmények elemzése rávilágít a kezdeményezésben résztvevő országok, országcsoportok eltérő érdekeire. Peking számára – a térségben betöltött geopolitikai befolyásának növelése és hosszú távon globális hatalmi szerepének elérése mellett – kulcsfontosságú törekvés, hogy kínai áruk nyugati piacokra kerüljenek. A fenti célkitűzéseinek elérése érdekében, saját konkrét rövid-és hosszútávú gazdasági érdekei mentén Peking hajlandó bizonyos infrastrukturális fejlesztésekre a KKE-országokban. A kelet-közép-európai országok pedig felismerték, hogy Kína, mint a világ második legnagyobb gazdasága, megkerülhetetlen globális tényezővé vált, ami népességét figyelembe véve óriási potenciális exportpiacot jelent. Összességében megállapítható, hogy az együttműködés jövője szempontjából döntő fontosságú, hogy az általános keretrendszert milyen mértékben sikerül tartalommal, konkrét projektekkel feltölteni.

Ami Magyarország szempontjait illeti, a geopolitikai érdekeken túl a rendelkezésre álló külkereskedelmi és befektetési adatok elemzése is azt támasztja alá, hogy hazánk számára a Kínával folytatott kétoldali kapcsolatok kiemelten fontosak. Közép-Európában Magyarország Kína legfőbb exportpartnerének számít, és a térségbe irányuló kínai beruházások vonatkozásában is első helyen állunk. Mindezek alapján Kína átfogó stratégiai partnereként Magyarország vezető szerepet tölthet be

a KKE-országok élén a 16+1 együttműködés keretében, ami hazánk geopolitikai súlyát is jelentősen emeli.

Hozzá kell azonban tenni, hogy álláspontunk szerint a kínai befektetések ösztönzése iránti erőfeszítések mellett is fontos szempontként kell kezelnie a térség országainak – így Magyarországnak is – önállóságuk megőrzését. A Kínával folytatott külgazdasági kapcsolatok erősítése és a befektetések növelése kétségtelenül kiemelten fontos célkitűzés, azonban hosszú távú külpolitikai és geopolitikai érdekeinket is érdemes szem előtt tartani. Lényegesnek tartjuk, hogy a térség országai, azon belül Magyarország is, az Európai Unió tagjaként megtaláljon egy egészséges egyensúlyt a keleti és nyugati partnereinkkel folytatott kapcsolatokat tekintve, mind külpolitikai, mind külgazdasági szempontból.

Felhasznált források

Andžāns, Maris (2016): Riga 2016 International Forum of China and Central and Eastern European Countries: Conclusions, Considerations, Recommendations and Introduction to the Afterthoughts. In: Andžāns, M.: Afterthoughts Riga 2016 International Forum of China and Central and Eastern European Countries, Riga

Csizmadia, Norbert (2016): Geopillanat – A 21. század megismerésének térképe. L'Harmattan, Budapest

Eszterhai, Viktor (2017): A „16 + 1 együttműködés” bemutatása. [online elérhető]: <http://www.geopolitika.hu/hu/2017/11/01/a-16-1-egyuttmukodes-bemutatasa/>

Goreczky, Péter (2017): Kína kapcsolata Közép- és Kelet-Európával: A „16+1” együttműködés eddigi mérlege. Külügyi és Külgazdasági Intézet, Budapest

Grieger, Gisela (2017): China, the 16+1 Cooperation Format and the EU. [online elérhető]: http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2017/599313/EPRS_ATA%282017%29599313_EN.pdf.

Gyuris, Klaudia (2018): Fókuszban a Kelet Nyitás politikája. [online elérhető]: http://diplomaci.blog.hu/2013/12/10/fokuszban_a_keleti_nyitas_politikaja.

He, Zhigao (2017): China's Policies Towards Regional Platform – with the Case of 16+1 Cooperation. In: Dimitrijević, D. – Ping, H.: Initiatives of the 'New Silk Road' Achievements and Challenges, Belgrade

Hong Kong Trade Development Council Research (2017): The Belt and Road Initiative. [online elérhető]: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X3CGF6L/1X0A36B7.htm>.

Kis, Katalin (2017): Világkereskedelmi központok az ókortól napjainkig, a hálózatelmélet tükrében. In: Tavaszai Szél II. Kötet, Doktoranduszok Országos Szövetsége, Budapest

Kratz, Agatha (2016): The Best of Both Worlds? CEE's Place in China-Europe Economic Relations. In: Stanzel, A. et al.: China's Investment Influence: The Future of 16+1 Cooperation, London, 6, 8-9. o.

Liu, Zuokui (2017): China-CEEC Cooperation: China's Building of a New Type of International Relations, In: CIRR XXIII (78), 29-31. o.

Musabelliu, Marsela (2017): China's Belt and Road Initiative Extension to Central and Eastern European Countries - Sixteen Nations, Five Summits, Many Challenges. In: CIRR XXIII (78), 68-72. o.

Pleschová, Gabriela (2015): China's Engagement in Central and Eastern Europe: Regional Diplomacy in Pursuit of China's Interests. In: International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs Vol. XXIV, No. 3

Rácz, Lajos (2007): A kínai össznemzeti erő növekedésének hatása a nemzetközi kapcsolatokra és a nagyhatalmak geostratégiai törekvéseire. Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Budapest

Ross, John (2016): China Strengthens Links with Central and Eastern Europe. In: China Today, 2016. június

Seaman, John – Huotari, Mikko – Otero-Iglesias, Miguel (2017): Introduction: Sizing Up Chinese Investments in Europe. In: Chinese Investment in Europe, A Country-Level Approach. French Institute of International Relations (Ifri), Elcano Royal Institute, Mercator Institute for China Studies.

Semerák, Vilém (2015): Future of Trade Relations within the 16+1 Group: Risks and Opportunities. In: International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs Vol. XXIV, No. 3.

Tianping, Kong (2015): 16+1 Cooperation Framework: Genesis, Characteristics, prospects, 173-174. o.

Yuhong, Shang. (2017): The Opportunities and Challenges of Economic and Trade Cooperation under the Framework of the "16+1 Cooperation". In: China-CEEC People to People Exchange: Past, Present and the Future. China Social Sciences Press, Paths International Ltd.

Kína latin-amerikai infrastrukturális beruházásai – Egy újabb selyemút Latin-Amerikában?

Horváth Marcell

Kínai Népköztársaság (továbbiakban Kína) befolyása egyre nagyobb méreteket ölt világviszonylatban, amelynek hatásától Latin-Amerika sem maradt érintetlen. A térség a 20. század végéig hagyományosan az amerikai érdekszférához tartozott, majd a 2000-es évektől egy új, fokozatosan mélyülő együttműködés alakult ki Latin-Amerika és Kína között, aminek legfőbb jelei a kereskedelmi, befektetési és pénzügyi kapcsolatok gyors bővülése volt. A jelentős gazdasági térnyerés mellett Kína a politikai és kulturális szálakat is szeretné mind jobban megerősíteni régióval.

Az elmúlt évtizedek reformfolyamatának eredményeként Kína napjainkra a világ első számú áruexportőrévé és legdinamikusabb felvevőpiacává nőtte ki magát, illetve a világ második legnagyobb tőkeberuházójává vált. 2013-ban Xi Jinping kínai államfő kazahsztáni látogatása során javaslatot tett egy újfajta együttműködési mód, az „Új selyemút gazdasági övezet” létrehozására, majd kezdeményezte az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bank létrehozását. Kína alapvető célja, hogy megerősítse befolyását a világ gazdaságban és a világpolitikában, illetve, hogy elmélyítse a regionális együttműködések. A tervzetet magában foglalja vasutak, autópályák, olaj- és gázvezetékek, elektromos hálózatok, valamint tengeri és egyéb infrastrukturális kapcsolatok fejlesztését Ázsián keresztül Európáig és Afrikáig.

Kína ezzel egyik főszereplőjévé vált a 21. század egyik nagy megatrendjének az összekapcsoltságért folyó versenyben. A globális infrastruktúrán keresztül, legyen az autópályák, vasutak, kikötők, repülőterek, vagy elektromos vezetéket, internetkábelek hálózata átforgalmazza a világrendszerünket és ennek köszönhetően a világ mind jobban összekapcsolódik. Az összekapcsoltságon keresztül áramlik a tőke, az információ, illetve lehetővé teszi az erőforrások és a technológia mind hatékonyabb áramlását. A nagy hatalmaknak célja, hogy a globális infrastruktúra feletti befolyásukat mind jobban erősítsék, illetve az infrastruktúra fejlesztésekkel az összekapcsoltság feletti irányítást magukhoz vonják. Az összekapcsoltság a világ gazdaság egyik központi hajtóerejévé vált (Khanna, 2017: 32).

Kína nem csak az Eurázsiai térségre fókuszál, hanem jelentős infrastrukturális projektet tervez Latin-Amerikában is, emellett nagy összegű hiteleket is nyújt a térség országainak. A kapcsolatok erősödését kiválóan jellemzi az is, hogy az elmúlt években a kínai kölcsönök felülmúlták az Amerika-közi Fejlesztési Banknak, valamint a Világbanknak a latin-amerikai térségnek nyújtott hiteleit is.

A 2000 évek folyamán az egymást követő washingtoni kormányzatok külpolitikájában más prioritások kerültek előtérbe, így a terror elleni harc, közel-keleti és távol-keleti kapcsolatok élénkítése vette el a figyelmet Latin-Amerikától. Ekkor jelent meg mind aktívabban Kína a térségben és a politikai, gazdasági, kereskedelmi, katonai és kulturális kapcsolatok szélesítésével igyekezett alternatívát kínálni a régió kormányainak az USA-val szemben.

Kína befektetései olyan szektorokba irányulnak, mint az olajipar, bányászat, mezőgazdaság, építőipar, telekommunikáció, logisztika, bankszektor. A beruházások legnagyobb arányban, mintegy 100 milliárd USD értékben az energiaiparba áramlottak, ezt követik az infrastrukturális beruházások 24 milliárd USD-vel.

Az 1,35 milliárd fős lakossággal bíró gazdasági nagyhatalom gyenge pontja az óriási nyersanyagigényében rejlik, amelynek kielégítése kapcsán a térség egyre vonzóbb célponttá vált a 2000-es évek elején. A kontinens ugyanis a világ ivóvízkészletének egyharmadával és termőföldjeinek több mint egynegyedével rendelkezik, egyéb értékes erőforrásai mellett.

Szükségleteinek fedezése érdekében Kína komoly infrastrukturális projektek mellett kötelezte el magát Latin-Amerikában, emellett nagy összegű hiteleket is nyújt azon országoknak, amelyek igen korlátozott lehetőségekkel bírnak a nemzetközi pénzpiacokon. A kínai barátságnak azonban megvan az ára, egyre több kritikával szembesülnek a latin-amerikai országok, mivel az ázsiai országgal való kereskedelem, illetve annak beruházási projektjei társadalmi és környezetvédelmi terhet rónak a lakosságra. Emellett a gazdasági együttműködés sem feltétlenül szolgálja a latin-amerikai ipar fejlődését.

Jelen elemzés Kína és Latin-Amerika kapcsolatait mutatja be röviden, ezen a témán belül is különös hangsúllyal Kína latin-amerikai infrastrukturális beruházásait. Az anyag az infrastrukturális kapcsolatok két legjelentősebb projektét részletezi, így a Nicaragua-csatorna, valamint a „Twin Ocean Railway Project” terveit, illetve az ezekkel kapcsolatos kihívásokat igyekszik bemutatni. A két stratégiai beruházás rendkívül fontos szerepet tölthet be geopolitikai szempontból, ugyanis bebetonozná Kína egyre hangsúlyosabb jelenlétét a térségben az Egyesült Államokkal szemben.

1. A kínai-latin-amerikai kapcsolatok

Latin-Amerika minden integrációs törekvés ellenére sem tekinthető egy masszív egységnek, egységes régiónak. Ennek megfelelően nem is beszélhetünk egységes Kína-Latin-Amerika kapcsolatrendszeréről. Ahogy valamennyi régiós állam különbözik gazdasági és politikai kormányzat szempontjából, ugyanúgy különbözik valamennyi állam Kínával való kapcsolatrendszere. Ezen változatos kapcsolatrendszer közös vonásait igyekszünk bemutatni vázlatosan a továbbiakban.

Egyes kínai és brit szerzők vitatott elmélete szerint már 70 évvel Kolumbusz Kristóf előtt felfedezték az Újvilágot, még hozzá nem más, mint a kínaiak (Menzies, 2002). Az bizonyos, hogy a Kína és Latin-Amerika közötti kereskedelem már a 16. században felvirágzott a viszonylag jelentős földrajzi távolság ellenére is. 1565-ben indultak útnak a spanyol hajók, a Manila Galleon-ok a tengeri selyemúton. Az útvonal Acapulcót és Manilát, így Új-Spanyolországot kötötte össze Ázsiával, a mexikói Veracruzon és a Fülöp-szigeteken keresztül. A kereskedelmi útvonal másik végállomása Sevilla volt, így az útvonal része volt Spanyolország és Európa is. A tengeri „Ezüstút” a maga 15 ezer mérföldes hosszúságával az akkori leghosszabb kereskedelmi útvonalnak számított (Ruescas – Wrana, 2009: 25).

Ez a tengeri „Ezüstút” mintegy 250 éven át töltött be kulcsszerepet az akkori világ-kereskedelemben és hasonlóan a szárazföldi selyemúthoz ez is a fejlődés motorjává vált az általa érintett térségekben. Mind Új-Spanyolország, mind a Perui Alkirályság bányái révén jelentős gazdasági súlyra tett szert, miközben az európai bevándorlásnak köszönhetően megindult a térség kulturális felvirágzása is (például az Újvilág első egyetemét a mai Peru területén hozták létre). Mexikóváros igazi nagyvárossá nőtte ki magát, míg Manila az ázsiai és latin-amerikai gazdasági kapcsolatainak köszönhetően a Kelet egyik legfontosabb kereskedelmi központjává vált, s egyes kutatók szerint a spanyol kereskedelem hiányában a Fülöp-szigetek térsége ebben az időszakban elnéptelenedett volna (Gordon, 2015).

A legfőbb kínai termékek a selyem, porcelán, fűszerek, valamint textil voltak, az Újvilágból pedig ezüst, kukorica, olívaolaj, illetve késztermékek érkeztek Kínába. A mintegy 250 évet felölelő időszakban a világ ezüstkészletének 85 százaléka az Újvilágból származott, és ennek egyharmada került a kínai birodalomba. A két régió közötti intenzív kereskedelmi kapcsolatnak is köszönhető, hogy a mexikói peso hivatalos pénznemnek számított Ázsiában (Gordon, 2015).

Továbbá a 19. század folyamán jelentőssé vált a kínai munkások beáramlása Latin-Amerika szerte, akik elsősorban a bányákban és infrastrukturális építkezéseken (vasút, Panama-csatorna) dolgoztak.

A kapcsolatok alakulásának történeti előzményeként meg kell említeni, hogy az 1825-öt követően függetlenedő latin-amerikai országok Monroe elnöknek és a róla elnevezett doktrínának (röviden az „Amerika az amerikaiaké” elvnek) köszönhetően hamar az Egyesült Államok érdekszférájába kerültek és hagyományosan az USA-val való széleskörű kapcsolatrendszer jellemezte a 20. századi történetüket. Az USA-tól való erősen függő kapcsolatrendszer az előnye ellenére számos kötöttséggel, hátránnyal is járt, többek között a más külpolitikai alternatívában gondolkodó államfők hamar belpolitikai, gazdasági válság elé nézhettek az USA-nak nem tetsző döntésük folytán. A Latin-Amerika és Kína közötti kapcsolatrendszer egyik jelentős befolyásoló tényezője az Egyesült Államok, annak szerepéről, hozzáállásáról sosem lehet elfelejtkezni. Ebből kifolyólag a Kína és Latin-Amerika kapcsolatrendszere mindig három szereplős lesz az USA-val kiegészülve.

1949-ben Mao Ce-tung vezetésével létrejött kommunista Kína külpolitikáját és külkapcsolatait tekintve sajátos helyzetben volt egészen az 1970-es évekig. Kína és Mao külpolitikájának új szakaszaként 1971-től kezdődött meg a stratégiai nyitás az USA és a többi nyugati állam felé, így szép lassan megindult Kínának a világ nemzetközi rendszerébe való bekapcsolódása és ezzel párhuzamosan Tajvan visszaszorulása.

Kína külkapcsolatainak alakulását elsősorban az adott államnak Tajvannal való kapcsolata határozta meg. Tajvannak az ENSZ-ből való 1971. évi kizárását követően egyfajta versengés alakult ki Kína és Tajvan között a diplomáciai elismerésért, mely „küzdelemben” mindkét ország elsősorban gazdasági és pénzügyi eszközöket vetett be (jüan-diplomácia versus dollár-diplomácia). Ez a diplomáciai küzdelem Latin-Amerikában, azon belül különösen Közép-Amerikában még kiélezettebb volt.

Az 1970-es években megindult kínai nyitással kezdődik Latin-Amerika és Kína kétoldalú kapcsolatainak tényleges fejlődése. Természetesen az első lépést Fidel Castro Kubája tette meg, ezt követően igen lassú olvadás kezdődött. Tényleges mérföldkőnek mégis a Kínai-USA nyitás, Nixon elnök kínai látogatása tekinthető, ezzel Kína nemzetközi megítélése fokozatosan javult és így a latin-amerikai államfők mozgástere is bővült a kínai nyitás tekintetében. 1971 és 1980 között 12 latin-amerikai állam létesített diplomáciai kapcsolatot Kínával (Shixue, 2006: 66).

Kínában Teng Hsziao-ping vezetésével 1978-tól átfogó reformfolyamat indult meg, aminek keretében az ország átállt a szocialista piacgazdaságra. A reformoknak két fő összetevője volt, egyrészt a belső gazdaságpolitika újragondolása, másrészt a gazdasági nyitás a világ felé. Kína új gazdaságpolitikájának fő célkitűzése az volt, hogy Kínát integrálja a globális gazdasági vérkeringésbe, így Latin-Amerika felé is nyitott. A diplomáciai, politikai nyitásban mind hangsúlyosabb szerepet kaptak a gazdasági, kereskedelmi tényezők, gazdasági megállapodások, aminek kettős gazdasági-politikai célja Kína külkereskedelmi mérlegének pozitívba fordítása és Tajvan kiszorítása a globális politikai-gazdasági világból.

Az 1990-es években megindult közeledés a 2000-es években új lendületet kapott. Kína egyértelmű célokat tűzött maga elé: a világ vezető gazdasági és politikai hatalmai közé kíván lépni – és lehetőleg a rangsort vezető első kettő között szeretne szerepelni. Alapvetően általános az egyetértés abban, hogy Kína Latin-Amerika stratégiájának és kapcsolatrendszerének hátterében az ország nyersanyag- és energiaéhsége áll. Ez megmutatkozik abban is, hogy Kína elsősorban vasat, rézet és kőolajat importál a latin-amerikai országoktól, ugyanis a kínai gazdasági növekedés robosztus ütemének fenntartása a gazdaság és ipar energiával való ellátását igényli.

A régióban a 2000-es évek elejétől megindult neo-szocialista fordulat következtében mind több államban baloldali jelöltek kerültek hatalomra, akiknek politikájában megjelent a hagyományos USA-ellenesség, ezért új alternatíva felé tekintettek a világban, szakítva az észak-amerikai függőséggel.

Ezzel párhuzamosan az USA külpolitikájában is máshová kerültek a hangsúlyok, így a latin-amerikai régió háttérbe szorult. A 2001. szeptember 11-i amerikai terrortámadást követően Bush elnök meghirdette a terror elleni globális háborút, amely vezető szerepet kapott az amerikai külpolitikában. Obama elnök pedig egyenesen szakított a Monroe elvvel Latin-Amerikában és a külügyi adminisztráció figyelme teljes mértékben Ázsia felé fordult. 2011-ben Hillary Clinton Foreign Policy-ben megjelent „America's Pacific Century” című írása után indult el az ún. „Pivot to Asia” vagyis az amerikai katonai és politikai fordulat, a megfelelő egyensúly helyreállítása a csendes-óceáni térségben.

Megjegyzendő, hogy Latin-Amerika 500 éves történelmében megfigyelhető, hogy a térségben akkor jelent meg egy újabb nagyhatalom, mikor a vezető szerepet betöltő hatalom meggyengült és/vagy figyelmét máshova összpontosította. A Spanyol Királyság meggyengülését követően igyekezett a kontinensen mind nagyobb befolyást szerezni a Brit Birodalom a 19. század elején, majd miután Nagy-Britannia az afrikai és ázsiai gyarmataival volt elfoglalva helyébe lépett az Egyesült Államok.

Visszatérve a jelenhez: az USA Ázsia felé fordult, ázsiai pozíciójának megerősítésére koncentrált, míg a latin-amerikai térséggel kapcsolatos nyugati politikai érdekek csökkentek. Ezzel párhuzamosan a nyugati befektetések is látványosan visszaestek, a térségbe irányuló befektetések és a finanszírozás jelentősen csökkent. Míg a régióba áramló FDI 1990 és 1999 között megnégyszereződött (15,8 milliárd USD-ről 61 milliárd USD-re), ez az érték 2003-re 40 százalékkal csökkent 36 milliárd USD-re. A régiós FDI értéke egyedülálló módon 2002-ről 2003-ra egy év alatt 19 százalékkal csökkent (United Nations, 2003). Ebben a történelmi helyzetben érkezett meg Kína a nyugati féltekére és gazdasági indíttatású külpolitikai törekvései könnyű terepre leltek Latin-Amerikában, amely két szempontból is kiemelt stratégiai jelentőséggel bír Kína számára; részben a térség hatalmas természeti erőforrásai miatt, részben pedig az USA közelsége miatt.

Hu Jintao kínai elnök 2004-es latin-amerikai látogatása nagy reményekkel és várakozással töltötte el a térség országait, azt illetően, hogy új politikai és gazdasági alternatíva jelenik meg az USA ellenében. Legfőbb remény mégis az volt, hogy a kínai pénzzel majd nem fog együtt járni semmilyen politikai feltétel, kötelezettség.

Egyes szerzők szerint Kína Latin-Amerika politikájának, illetve a Kína és Latin-Amerika közötti kapcsolatrendszer sikerének egyik legfőbb befolyásoló tényezője az észak-amerikai befolyás a térségben. További ilyen tényező, amely meghatározhatja a kapcsolatokat jövőjét Kína nemzeti ereje; a két térség közötti földrajzi távolság; Tajvan kérdése; és a kulturális különbségek (Ellis, 2017: 35). Ezzel összhangban Kína latin-amerikai stratégiájának megvalósulása során cél elkerülni a konfliktust más nagy hatalmakkal és fenntartani Kína belső stabilitását. Ha Kína Latin-Amerika politikájának főbb prioritásait kellene meghatározni, akkor azok a következők lennének:

- A térség által nyújtott elsődleges termékekhez való hozzáférés biztosítása.
- Kínai termékeknek piac biztosítása.
- Tajvan nemzetközi elszigetelése és az „egy Kína elv” széleskörű biztosítása.
- Az USA szomszédságban is stratégia partnerség megteremtése a szuperhatalommá válás érdekében (Ellis, 2009: 9).

Az 1990-es évek végétől számos bilaterális partnerségi megállapodás született Kína és a latin-amerikai államok között a kapcsolatok politikai megerősítésére. A partnerségi megállapodások közül a legnagyobb jelentősége a stratégiai partnerségi megállapodásnak van, amelyet először 1993-ban Brazíliával kötött. Kína egyébként is, mint a legfontosabb partnerére tekint Brazíliára, amellyel számos nemzetközi tömörülésben együttműködik (pl. BRICS, New Development Bank).

Kína stratégiai partneri megállapodást kötött Venezuelával 2001-ben, Mexikóval 2003-ban és Argentínával 2004-ben. A partnerségi megállapodások gyengébb változata az együttműködési partnerségi megállapodás, amit többek között Bolíviával, Chilével, Kubával, Ecuadorral és Peruval kötött Kína. Természetesen a politikai megállapodások végcélja általában gazdasági, kereskedelmi megállapodás megkötése volt. Így Kína szabadkereskedelmi megállapodást írt alá Chilével 2006-ban, Peruval 2009-ben és Costa Ricával 2010-ben.

Kína 2008-ban megfogalmazta Latin-Amerikára vonatkozó stratégiáját, amelynek célja a Kína és a térség közötti kapcsolatok további erősítése és mind több területre való kiterjesztése a kölcsönös bizalom és tisztelet jegyében, mindkét fél érdekeinek kölcsönös kielégítése a win-win eredmények elérése érdekében (Ministry of Foreign Affairs of PRC, 2008).

1.1. A jelenkori sino-latin-amerikai kapcsolatok politikai pillérei

Xi Jinping elnök külpolitikájában hangsúlyeltolódás figyelhető meg az elődeihez képest, és Kína nemzetközi porondon betöltött szerepét igyekszik erősíteni a 2013-as elnökké választása óta. Habár az ázsiai ország számára Latin Amerika stratégiaiilag nem élvez prioritást, szemben Kelet-Ázsiával vagy éppen Európával, Peking 2014-től átfogó Latin-Amerika-stratégiát indított útjára. Ennek megfelelően az elmúlt években a politikai és gazdasági kapcsolatok erősítése töretlen volt. Az ENSZ Latin-Amerikai és Karib-térségi Gazdasági Bizottságának (ECLAC) főtitkára, Alicia Bárcena pedig arra is rávilágított, hogy az Új Selyemút projekt kiváló lehetőséget nyújt Latin-Amerika számára a Kínával való kapcsolatainak további erősítésére (United Nations, 2017a).

Xi Jinping elnöksége alatt a politikai kapcsolatok is jelentős mértékben megerősödtek. 2014. július 17-én a kínai elnök részt vett a Brazíliavárosban megrendezett Kína-LAC csúcstalálkozón (China-Latin America and the Caribbean Summit), amelyen létrehozták a China-CELAC (Community of Latin American and Caribbean States) Fórumot azzal a céllal, hogy a kétezres évek eleje óta fejlődő gazdasági és kereskedelmi együttműködést tovább mélyítsék, illetve a magas szintű fórum célja a két régió között átfogó partnerségi kapcsolat fejlesztése is. Xi Jinping sikeres látogatását követően Kína stratégiai partnerséget kötött Argentínával, Brazíliával, Mexikóval, Peruval és Venezuelával, amely partnerség tartalmát folyamatosan bővítik. Xi Jinping elnök által meghirdetett kínai álom célja újjáépíteni Kína globális helyzetét és ismét vezető nagyhatalommá tenni, úgy ahogy néhány évszázada is vezető gazdasági hatalom volt a világban. Peking egyértelműen változtatni akar a jelenlegi nemzetközi helyzeten és

legfőbb befolyásoló tényezővé kíván válni, de békés úton, és célja egy harmonikus világ megteremtése (Xiang, 2016: 65).

Xi elnök latin-amerikai látogatása során „1+3+6”-t határozta meg az együttműködés új keretének. Az 1 Kína és Latin-Amerika közötti egységes stratégia együttműködésre utal a fenntartható fejlődés érdekében. Ezen belül a 3 a gazdasági együttműködésből fakadó növekedés három motorjára vonatkozik, így a kereskedelemi, beruházási és pénzügyi együttműködésre. Végül a 6 az együttműködés hat prioritását jelenti, azokat az elsődleges szektorokat, amelyekre ki kell terjednie a gazdasági kooperációnak. Ezek az energia és a természeti erőforrások, az infrastruktúra, a mezőgazdaság, az ipari termelés, a technológiai innováció és az IT (Ministry of Foreign Affairs of PRC, 2014).

A China-CELAC Fórum első miniszteri találkozására 2015. január 8-9. között került sor, amely egy mérföldkőnek is tekinthető a sino-latin-amerikai kapcsolatokban. A találkozó eredményeként három dokumentum került kibocsátásra,

- Pekingi Deklaráció az Első Miniszteri Találkozóról,
- Kína-Latin-Amerika Együttműködési Terv (2015-2019) és
- a Kína-CELAC Fórum Intézményi Együttműködési Keretei és Operatív Szabályai.

A Kína-Latin-Amerika Együttműködési Terv határozza meg az együttműködés területeit. Ezek a kereskedelem, befektetések, pénzügy, infrastruktúra és közlekedés, energiaügy, mezőgazdaság, tudomány és technológia, valamint az oktatás.

A kapcsolatok másik fontos pillére az ázsiai ország által 2016. november 24-én kiadott, Latin-Amerikát érintő stratégiai dokumentum. A tavaly megújított nyilatkozat elődjét Kína még 2008-ban hozta nyilvánosságra „China’s Policy Paper on Latin America and the Caribbean” címmel, amelyben Kína Latin-Amerikára vonatkozó stratégiáját, illetve terveit rögzítette.

A stratégiát 2016. november 24-én megújították, figyelembe véve az első nyilatkozat óta eltelt világgazdasági és világpolitikai változásokat. A dokumentum hangsúlyozza, hogy Kína Xi Jinping elnök színre lépése óta számos lépést tett a latin-amerikai és karibi régióval való kapcsolatainak megerősítésére, új célok rögzítésére, az együttműködés kiszélesítésére. Kína kész az eddigi együttműködést egy új szintre emelni, öt alapelv mentén:

1. őszinteség és kölcsönös bizalom politikai téren;
2. win-win alapú együttműködés gazdasági téren;

3. szoros együttműködés nemzetközi kérdésekben;
4. együttműködés kulturális kérdésekben;
5. együttműködés Kína latin-amerikai országokkal való kapcsolatainak megerősítésében (Ministry of Foreign Affairs of PRC, 2016).

A dokumentum azt is hangsúlyozza, hogy Kína nem tesz különbséget az országok közötti gazdasági fejlettségi szint tekintetében, ugyanis minden állam egyenlő a nemzetközi közösségben. A 2016-os stratégia meghatározza azokat a területeket is, amelyeken az együttműködést szorgalmazza Kína. Ezek politikai szinten a magas szintű találkozók szervezése, illetve a kormányzással kapcsolatos joggyakorlatok átadása, konzultációs mechanizmusok létrehozása, az együttműködés erősítése törvényhozói szinten, valamint a politikai pártok közötti információcsere elősegítése. Gazdasági téren a kereskedelem és a befektetések, a pénzügyi kooperáció ösztönzése, együttműködés energetikai, mezőgazdasági és tudományos kérdésekben, illetve az infrastruktúra-fejlesztés a stratégia kardinális pontjai.

A China-CELAC Fórum második miniszteri találkozására 2018. január 21-22-e között került sor a chilei fővárosban, Santiagóban, amely azért is volt szimbolikus jelentőségű, mert először rendezték meg a találkozót egy latin-amerikai országban (CGTN, 2018). A felek nagy várakozással néztek a magasszintű találkozó elébe, az esemény fő célja pedig a Kína és Latin-Amerika közötti kapcsolatok fejlesztése, új együttműködési lehetőségek feltérképezése voltak, különös tekintettel az „Egy övezet, egy út” kezdeményezésre, és azon belül is Latin-Amerika szerepére a kínai projektben (Uo.).

Xi Jinping kínai elnök üdvözölte a két régió képviselői közötti, magasrangú találkozó létrejöttét, és egyúttal arra kérte a latin-amerikai államokat, hogy működjenek együtt Kínával az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés keretein belül, amelynek segítségével egy új, szorosabb együttműködési platform jöhetne létre Kína és Latin-Amerika között (Xinhuanet, 2018a).

A csúcstalálkozón három dokumentumot fogadtak el:

1. a Santiagói Nyilatkozatot,
2. a Kína-LAK Közös Akciótervet (2019-2021) és
3. Külön Nyilatkozatot az „Egy övezet, egy út” Kezdeményezésről.

A Santiagói Nyilatkozatban a felek elhatározták, hogy közös erőfeszítéseket tesznek a fenntartható fejlődés, a gazdasági növekedés, a szegénység csökkentése, a multi-laterális megoldások fenntartása, valamint az emberi jogok előmozdítása érdekében.

A dokumentum kitér az „Egy övezet, egy út” kezdeményezésre is, és leszögezi, hogy ez kiváló lehetőséget teremt a fejlődő országok számára az együttműködés fokozására. Ezenkívül, a felek kulturális, oktatási, tudományos-technológiai, valamint kép-zésekkel kapcsolatos kérdésekben is fokoznák az együttműködést.

A Kína-LAK Közös Akcióterv a 2015-2019-es együttműködés terv kiterjesztéseként lefekteti azokat a stratégiai szempontból fontos területeket, amelyen a két régiónak a következő években dolgozniuk kell, ezek pedig: politika és biztonság; infrastruktúra és közlekedés; kereskedelem, befektetés és pénzügyek; mezőgazdaság; ipar; tudomány és technológia; együttműködés környezetvédelmi kérdésekben; kulturális kapcsolatok ápolása (El Universal, 2018).

A január 21-22-i csúcstalálkozó kiemelten fontos pontja az Új Selyemúttal kapcsolatban elfogadott nyilatkozat. Mind Kína, mind pedig Latin-Amerika egyetértettek abban, hogy a BRI-kezdeményezés (Belt and Road Initiative, BRI) a sino-latin-amerikai kapcsolatok fejlesztéséhez iránymutatásul szolgál, a felek pedig igyekeznek meggyorsítani a stratégiai együttműködést a kezdeményezés keretein belül (Xinhaunet, 2018b).

Wang Yi kínai külügyminiszter a Kína-LAK-kapcsolatrendszer jövőjét az alábbi öt alapelv mentén képzei el:

1. A szárazföldet és óceánokat összekötő közlekedési hálózat kiépítése:
 - ennek részeként Kína új hajózási útvonalakat, légifolyosókat, valamint egy óceánokat összekötő vasútvonalat hozna létre a latin-amerikai államokkal,
 - Kína célja továbbá, hogy több térségbeli országgal kössön megállapodást a BRI-ről.
2. Piacnyitás a kereskedelmi és befektetési kapcsolatok megkönnyítése érdekében.
3. Az ipari együttműködés felgyorsítása, ipari parkok építése és speciális gazdasági zónák kialakítása.
4. Együttműködés az innováció terén:
 - egy Kína-LAK online és digitális Selyemút építése,
 - az együttműködés ösztönzése tudományos és technikai téren,
 - együttműködés a környezetvédelem és a környezetbarát fejlődés érdekében,
 - a latin-amerikai államok támogatása a klímaváltozás elleni küzdelemben,
5. Az emberek közötti kapcsolatok erősítése, új kulturális intézetek, illetve Konfuciusz Intézetek létrehozásával.

Az öt alapelv tükrözi az Új Selyemút öt alapelvét, névleg a politikai együttműködést, infrastruktúra-fejlesztést, befektetést és kereskedelmet, pénzügyi integrációt, illetve a kulturális és társadalmi kapcsolatokat (Huang, 2018).

1.2. A jelenkori kapcsolatok gazdasági relációja

Kína latin-amerikai jelenléte és kapcsolatai fokozatosan erősödnek, és Kína külpolitikája és gazdaságpolitikája alapján az a közeljövőben is így lesz. Ugyanis a kínai gazdaságnak érdeke nemcsak a latin-amerikai, hanem az európai, ázsiai, valamint afrikai országokkal való kapcsolatok mélyítése is és hogy a kialakított partneri kapcsolatokon keresztül megfelelő felvevő piacot biztosítson, főleg az infrastrukturális befektetések számára.

A Kína és Latin-Amerika közötti virágzó gazdasági kapcsolatokat alapvetően két fő tényező határozza meg: egyrészt a kínai gazdaság méretéből fakadóan óriási a kereslete a külföldi árucikkek, nyersanyagok iránt, a latin-amerikai régió pedig ehhez hozzá tud járulni. Másrészt viszont a kínai cégek és építőipari vállalatok többletkapacitással rendelkeznek, és így tevékenységüket igyekeznek külföldre, így Latin-Amerikába is kihelyezni (COHA, 2016).

A Kína és Latin-Amerika közötti kereskedelem 2001 és 2014 között meghúszszorozódott, és az ázsiai ország számos latin-amerikai állam elsősorú kereskedelmi partnerévé lépett elő. 2016-ban a Kína és Latin-Amerika közötti kereskedelem értéke elérte a 216 milliárd USD-t. Ezzel párhuzamosan Latin-Amerika és az Egyesült Államok, valamint az Európai Unió közötti kereskedelem a 2000-es évek óta csupán a duplájára nőtt.

Kína alapvető exportpiaccá vált számos latin-amerikai ország számára, a dél-amerikai országok exportját tekintve Kína az első helyen áll, az összes latin-amerikai exportot tekintve pedig a második célország. 2016-ban a LAC-országok Kínába irányuló exportja elérte a 103 milliárd USD-t, ugyanakkor a kínai importja 14 százalékkal csökkent, és 113 milliárd USD-t tett ki (Ray – Gallagher, 2017: 2-3). Az ECLAC legfrissebb adatai szerint pedig 2017-ben Latin-Amerika kínai exportja 23 százalékkal fog növekedni (United Nations, 2017b). A latin-amerikai export szerkezetét tekintve a legfőbb árucikkek továbbra is a nyersanyagok (petróleum, vas, réz), valamint a mezőgazdasági termékek közül a szója. Az import termékszerkezete azonban merőben eltér az exporttól, ezek az országok Kínából főként elektronikus eszközöket (telekommunikációs-, adatfeldolgozó-, optikai cikkek) hoznak be.

A régió egészét tekintve Latin-Amerika viszonylag jelentős deficittel zárta az elmúlt évek külkereskedelmi mérlegeit Kínával szemben, főként az egyre növekvő közép-amerikai és mexikói import miatt. Rövidtávon tekintve a kínai kereslet élénkülése egyértelműen pozitív hatással volt a latin-amerikai gazdasági növekedésre az új évezred első évtizedében. A sino-latin-amerikai kapcsolatok fejlődése szempontjából problematikus Latin-Amerika számára, hogy az exportszerkezetét tekintve csupán töredékét jelentik azok az áruk, amelyek nem a nyersanyagok csoportjába tartoznak, ezért a következő évek egyik nagy kihívása a régió számára az exportszerkezetének diverzifikálása lesz (Oppenheimer, 2015). A beruházásokat illetően a kínai befektetések kétharmada az infrastrukturális szektorba áramlik, a fennmaradó részt pedig a mezőgazdaság, energia-, valamint a bányászat szívja fel. 2014-ben a kínai közvetlen tőkebefektetések Latin-Amerikába elérték a 106 milliárd USD-t (Dollar, 2017: 1).

A sino-latin-amerikai kapcsolatok erősödését, egyszersmind Kína elköteleződését Latin-Amerika felé jól jelzi az is, hogy a kínai elnök, Xi Jinping a 2015-ös China-CELAC Fórumon a 2015-2019-es időszakra mintegy 500 milliárd USD értékű kereskedelmi forgalmat célzott meg a két régió között, ezenkívül a befektetéseket tekintve 250 milliárd USD a célösszeg, amelyből 20 milliárd USD kifejezetten az infrastruktúra fejlesztésére fordítanak.

Kína a befektetési gyakorlata során nem alkalmaz semmilyen politikai jellegű megkülönböztetést, vagyis nem tesz különbséget az országok között; azok kormányát, politikai vezetőit illetően. Ennek megfelelően a kevésbé stabil jogállamisággal rendelkező Argentínába, Ecuadorba, vagy éppen Venezuelába is ugyanúgy érkeznek befektetések, mint a viszonylag stabil jogállamisággal rendelkező Brazíliába. Ezen a gyakorlaton a Kínai Államtanács 2017. augusztus 2-i, befektetéseket érintő iránymutatása a jövőre nézve módosíthat. A dokumentum arra buzdítja a cégeket, hogy mielőtt döntést hoznának a befektetésekről, mérjék fel a kockázatokat (The State Council of PRC, 2017). Mindez azért szükséges, mert számos latin-amerikai országban (főként Venezuelában és Kolumbiában) gyenge a közbiztonság, magas a bűnözés aránya, ezek pedig adott esetben ellehetetleníthetik a beruházásokat.

A kínai FDI 73,1 százaléka Brazíliába, Chilébe és Ecuadorba áramlik, míg 9,4 százalék megy Argentínába, Ecuadorba és Venezuelába. A kínai FDI-t tekintve pedig 29,3 százalék irányul olyan országokba, ahol stabil a kormányzás, míg 43 százaléka gyenge jogállamisággal rendelkező államokba. 2016-ban a kínai cégek mintegy 3,3 milliárd USD-t fektettek zöldmezős beruházásokba, amely a 2015-ös adatokhoz képest kevesebb, két éve ugyanis 4,8 milliárd USD volt ez az összeg.

A kínai vállalatok legkedveltebb célpontja Brazília, főként az autóipar és az infrastruktúra-fejlesztéshez (gátak, utak, vasutak, kikötők építéséhez) kapcsolódó ágazatok (például a közlekedés, telekommunikáció, vízerőművek stb.), azonban a befektetések jelentős része harmadik országokon keresztül érkezik a dél-amerikai országba (JETRO, 2015).

A Kína és Latin-Amerika közötti gazdasági és politikai kapcsolatok erősödése, mint például az a tény, hogy Kína jelenleg a legnagyobb hitelezője a latin-amerikai országoknak, illetve számos latin államnak Kína a legnagyobb kereskedelmi partnere, előrevetíti egy modern „Ezüstút” kialakulásának kezdetét, amely a 21. században infrastrukturális beruházásokon, kikötők, autópályák építésén, valamint a kereskedelmi útvonalak kibővítésén érhető tetten.

2. Az Új Selyemút projekt jelentősége

Az „Egy övezet, egy út” (Belt and Road Initiative, BRI) névre keresztelt kezdeményezés Kína legnagyobb, a nemzetközi közösséget érintő gazdasági terve, amely az ázsiai, európai, valamint afrikai régió gazdasági fejlődését célozza. A washingtoni kormány által 2011-ben meghirdetett Ázsia felé fordulást követő időszak a katonai jelenlét megerősítésével járt, amit – bár kimondatlanul, – de mindkét fél a kínaiak Amerika általi bekerítéseként értelmezett. Az „Új Selyemút,” más néven „Egy övezet, egy út” projekt így nem csupán gazdasági kezdeményezésként értelmezhető, hanem a fokozott amerikai jelenlét és bekerítés miatt célja a geopolitikai és gazdasági térnyerés abba az irányba, ahol az amerikai befolyás még kisebb hangsúllyal jelenik meg.

2013 szeptemberében Xi Jinping kínai államfő kazahsztáni látogatása során Asztanában javasolta először nemzetközi környezetben egy újfajta együttműködési módot, az „Új selyemút gazdasági övezet” létrehozását, majd az indonéz parlamenthez intézett október 3-i beszédében kifejezte szándékát az ASEAN országokkal való kapcsolatának megerősítésére, és javaslatot tett a „21. századi tengeri selyemút” és az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (Asia Infrastructure Investment Bank – AIIB) létrehozására.

A stratégia kiemeli az ország igényét a nagyobb globális szerepvállalásra, valamint lehetőséget nyújt a kínai túlkapacitás exportjára, például az acélgyártás és az építőipar területén. A tengerentúli nyitás abból a szempontból is fontos, hogy Kína elkezdje az ún. közepes jövedelmű országok csapdáját. Az „új selyemút projekt” új üzleti

lehetőségeket, a politikai, gazdasági befolyás növelését, alternatív közlekedési útvonalak kiépítését, valamint referenciát is jelent az európai beruházásoknál.

A tervezet magában foglalja vasutak, autópályák, olaj- és gázvezetékek, elektromos és internetes hálózatok, valamint tengeri és egyéb infrastrukturális kapcsolatok fejlesztését Közép- Nyugat- és Dél-Ázsián keresztül Európáig és Afrikáig. Ázsia, Európa, valamint Afrika együtt a világ népességének 64 százalékát teszi ki. Az BRI-projektben több mint 70 ország vesz részt, amelyek a világ GDP-jének százalékát (kb. 21 ezer-milliárd USD) adják (Huang, 2016: 318).

A cél elsősorban a gazdasági diverzifikáció megvalósítása, illetve a politikai stabilitás és a multipoláris globális rend elérése. Kína számára így a BRI nem pusztán egy regionális fejlődést célzó, hanem egy globális stratégia is. Eddig több mint 100 ország és nemzetközi szervezet csatlakozott a BRI kezdeményezéshez, amelynek nyomán eddig 6 gazdasági folyosó jött létre és több mint 40 együttműködési megállapodás aláírására került sor.

A kínai vállalatok több mint 50 milliárd USD értékben fektettek be a BRI államaiban és 56 kereskedelmi és gazdasági övezet kiépítésében működtek közre 20 országban, amivel 1,1 milliárd USD adóbevételt és 180 ezer helyi munkahelyet teremtettek. A Kína és a BRI országai között folyó kereskedelem mértéke 2016-ban elérte a 6 300 milliárd RMB-t (913 milliárd USD), ami több mint egynegyede Kína éves kereskedelmének.

Az Új Selyemút vízióját, valamint stratégiáját a Nemzeti Fejlesztési és Reformbizottság, a kínai külügyminisztérium, valamint a kereskedelmi minisztérium közös, 2015. március 28-án közzétett dokumentuma foglalja össze. A dokumentum kiemeli a békés egymás mellett élés öt alapelvét, így Kína a gazdasági fejlődést az államok szuverenitásának és területi integritásának kölcsönös tiszteletben tartása, meg nem támadás, egymás belügyeibe való be nem avatkozása, az egyenlőség és kölcsönös előnyök, valamint a békés egymás mellett élés mentén képzei el, ezenkívül hangsúlyozza, hogy a BRI teljes mértékben tiszteletben tartja az ENSZ Alapokmányban felsorolt alapelveket (NDRC, 2015). Továbbá az Új Selyemút-program az országokkal való együttműködést négy alapelv mentén képzei el: nyitottság és kooperáció; harmónia és inkluzivitás; piac alapú műveletek; végül pedig kölcsönös előnyök és win-win helyzet a projektben résztvevő országok számára (Huang, 2016: 316).

Kína tisztában van azzal, hogy az Új Selyemút kezdeményezésben résztvevő országok gazdaságilag komplementer jellegűek, illetve az egyes államok természeti kincsekben gazdagok, ezért az együttműködés számos területen megvalósulhat közöttük,

a projekt hatalmas lehetőségeket rejt a gazdasági növekedést tekintve. Éppen ezért Kína a 2015-ös dokumentumban az alábbi területeket jelölte meg a kooperáció alapjaként: politikai koordináció, infrastruktúra-fejlesztés, kereskedelem és befektetések elősegítése, pénzügyi integráció, emberek közötti kapcsolatok fejlesztése (Uo.).

A BRI-projekt amellet, hogy elősegíti a nemzetközi gazdasági fejlődést, a kínai gazdaság növekedésének elősegítése szempontjából is kulcsfontosságú. 2013 óta a GDP növekedési üteme fokozatosan csökken, a 2012-2013-as 7,7 százalékos értékről 2014-re 7,4 százalékra, 2015-re pedig 6,9 százalékra esett vissza a gyarapodás. A kínai gazdaság jelenleg egy új időszakot él át, amelyet 2014-ben Xi Jinping elnök „új normának” nevezett, utalva ezzel a korábban kétszámjegyű gazdasági növekedés egyszámjegyűvé válására. A hagyományos kínai növekedési modellel a jelenlegi világ-gazdasági környezetben már nem elegendő az ázsiai ország gazdasági növekedésének elősegítéséhez, illetve fenntartásához. A BRI-ben érintett legtöbb ország az alacsony jövedelmű országok kategóriájába sorolható, amelyekben még sok gazdasági potenciál rejtőzik, és megfelelő útmutatás birtokában gyorsan nőhet a gazdaságuk. Kína számára pedig mindez új piacokat, illetve új befektetési lehetőségeket jelent (Aoyama, 2016: 21).

A projekt finanszírozása érdekében is komoly lépéseket tett az ázsiai ország az elmúlt években: Kína 2014 novemberében bejelentette a Selyemút Alap (Silk Road Fund) létrehozását is, amelynek alaptőkéje 40 milliárd USD. Kína számításai szerint egy ilyen nagy horderejű stratégia megvalósításához kb. 6 ezer milliárd USD értékű befektetésekre lesz szükség, éppen ezért létrejött 2015 decemberében az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank, amely fontos szerepet játszik a stratégiában. Az AIIB 2016 januárjában kezdte meg tényleges működését, a tavalyi év folyamán pedig 1,7 milliárd USD értékben fektetett be infrastrukturális projektekbe (AIIB, 2016). Az AIIB a latin-amerikai államok között is nagy népszerűségnek örvend, ugyanis a régióból 6 állam, Argentína, Bolívia, Brazília, Chile, Peru és Venezuela jelezték csatlakozási szándékukat az ázsiai pénzügyi szervezethez. Nem az Új Selyemút Alap és az AIIB azonban az egyedüli pénzügyi intézmény, amely BRI-projekteket támogat: 2015 szeptemberéig a China Export-Import Bank 49 államban mintegy 2057 projektet támogatott, a China Development Bank pedig 400 projektet finanszírozott mintegy 48 országban. Kína rendkívül nagy erőfeszítéseket tesz azért, hogy a megaprojektet pénzügyileg is támogassa, és így elérje a geopolitikai célját.

A BRI két dologban különbözik Kína eddigi külpolitikai stratégiáitól: az egyik az, hogy földrajzilag sokkal nagyobb térséget fed le, a másik pedig az, hogy a fejlődést nem csak szárazföldön, hanem tengeri útvonal mentén képzei el. A projekt nem

korlátozódik Euráziára, hanem Afrikát, illetve Latin-Amerikát is érinti. A BRI-ről szóló együttműködési megállapodást 2017. november 17-én írták alá Xi Jinping kínai és Juan Carlos Varela panamai elnökök. Ez idáig a Panamai Köztársaság az egyetlen olyan latin-amerikai ország, amely csatlakozott az „Egy övezet, egy útról” kezdeményhez és megállapodást írt alá Kínával. Panama a földrajzi elhelyezkedése, a Panama-csatorna, valamint a vasútvonal-hálózata révén stratégiai fontossággal bír a BRI-projektben. Így Panama Új Selyemúton betöltött szerepe stratégiai fontosságú Kínának közlekedési, kereskedelmi, és geopolitikai szempontból is, a közép-amerikai ország segítségével ugyanis megnyílik az út egész Latin-Amerikába (Pérez, 2018). A panamai elnök, Juan Carlos Varela a 2017. novemberi kínai látogatása során egyértelművé tette, hogy az ország támogatja az Új Selyemút ötletét, és kész mindent megtenni, hogy a kínai kezdeményezés segítségével javítsa a globális konnektivitást (Xinhaunet, 2018c).

Az első fecske, Panama után várhatóan több latin-amerikai kormány is csatlakozik a BRI kezdeményezéshez és eleget téve a kínai miniszterelnöknek a China-CELAC Fórum második miniszteri találkozójára küldött felhívásával mind többen fogják a BRI keretein belül is szorosabbra fűzni a Kínával való kapcsolatokat.

3. Infrastrukturális beruházások Latin-Amerikában

Az elmúlt 30 évben a reform és a nyitás a gazdasági fejlődésnek fontos hajtóereje volt Kínában. A kínai befolyás egyre nagyobb méreteket ölt világviszonylatban, amelynek hatásától Latin-Amerika sem maradt(hat) érintetlen. A kétezres évek elejétől egy új, fokozatosan mélyülő együttműködésnek lehetünk tanúi, aminek központi elemei a kereskedelmi, befektetési és pénzügyi kapcsolatok gyors bővülése.

A 2008-as globális pénzügyi válság után kialakult világgazdasági egyensúlytalanságokat Kína folyamatos kapcsolatépítéssel igyekszik kezelni. A kínai diplomácia lényegében a „két láb, egy kör” elven működik, ahol az egyik láb a nyugati hatalmakkal, különösen az Egyesült Államokkal való új kapcsolatok kialakítását jelenti, a másik láb az „Új Selyemút” mentén elhelyezkedő fejlődő országokkal való kapcsolatépítés szimbóluma, a kör pedig a szomszédos országokra utal.

A cél elsősorban a gazdasági diverzifikáció, valamint a politikai stabilitás és a multipoláris globális rend elérése. Kína nemcsak Ázsia, Európa és Afrika felé fordul az Új selyemút kezdeményezés keretében, hanem Latin-Amerikában is hasonlóak a törekvései az infrastrukturális beruházásain keresztül.

3.1. Kínai hitelek Latin-Amerikában

Annak ellenére, hogy az ázsiai, valamint a latin-amerikai térségben is csökkenő tendenciát mutat a gazdasági teljesítmény, a kínai hitelek drasztikus mértékben megnöttek 2010 óta, 2015-ben például elérték a 29 milliárd USD-t, amely jóval meghaladja a Világbank, valamint az Amerika-közi Fejlesztési Bank (Inter-American Development Bank – IADB) által nyújtott hiteleket. Összehasonlításképpen, 2007-ben a térségnek nyújtott hitelek mindössze 4,8 milliárd USD-t tettek ki (Wigell, 2016: 3).

Kína 2016-ban mintegy 21 milliárd USD-vel finanszírozta a latin-amerikai kormányokat, illetve állami vállalatokat. Ez 2010 és 2015 után a harmadik legnagyobb évi összeg, amelyet az ázsiai ország bankjai a Kínai Fejlesztési Bank (Chinese Development Bank – CDB) és a China EximBank a latin-amerikai államok számára hiteleztek. A kínai bankok 2005 óta több mint 141 milliárd USD-t hiteleztek a latin-amerikai régiónak, így az elmúlt néhány évben Kína vált Latin-Amerika egyik legfontosabb finanszírozójává (Myers – Gallagher, 2017: 1).

1. táblázat

Kínai bankok 2016. évi Latin-Amerikába irányuló hitelezése

Célország	Szektor	Hitelező	Összeg (millió USD)	Projekt
Bolívia	Bányászat	China EximBank	422	El Mutún projekt
Bolívia	Egyéb	China EximBank	50	Polgári védelem projekt
Bolívia	Infrastruktúra	China EximBank	1000	Rositas vízerőmű
Brazília	Energetika	China Development Bank	5000	Adósság finanszírozás
Brazília	Energetika	China Development Bank	10000	Adósság finanszírozás
Ecuador	Egyéb	China Development Bank	2000	Infrastrukturális
Ecuador	Egyéb	China EximBank	198	Yachay oktatási központ
Jamaica	Infrastruktúra	China EximBank	327	Úthálózat fejlesztés
Venezuela	Energetika	China Development Bank	2200	Olaj iprai fejlesztés

Forrás: Myers – Gallagher, 2017: 3

A kínai bankok, valamint az IADB és a Világbank által nyújtott hitelek között desztinációbeli különbségek is láthatók. Míg a két nagy nemzetközi bank számos latin-amerikai kormány számára nyújtott hiteleket, addig a kínai bankok által nyújtott hitelek főként a sérülékenyebb latin-amerikai gazdaságokba irányultak, illetve azokba az államokba, amelyek nehezebben tudják magukat finanszírozni a nemzetközi piacról. Leginkább Brazíliába, Ecuadorba, Venezuelába. E három országnak nyújtott hitelek az összes régióba irányuló hitel 92 százalékát teszik ki átlagosan, és ezen belül is Brazília jól láthatóan felülreprezentált a hitelek 72 százalékával (15,2 milliárd USD). Habár Argentína jelentős szerepet töltött be Kína hitelpolitikájában az elmúlt években,

2016-ban nem érkezett kínai hitel az országba. 2007 és 2015 közötti időszakban Venezuela kapta a legtöbb kínai hitelt, a LAC-régióba érkező kínai pénzügyi támogatás 53 százaléka érkezett a dél-amerikai országba (Dollar, 2017: 7).

A kínai hitelezés tekintetében előkellő helyen szerepel Bolívia. 2015-ben Kína 7 milliárd USD értékű hitelt jelentett be, amelyet 2016-ban 10 milliárd USD-ra növelt. A kínai külügyminiszter, Wang Ji 2016. októberi, latin-amerikai látogatása során egy 4,8 milliárd USD értékű infrastrukturális beruházást jelentett be. 2016-ban a felek vas- és acélkitermeléssel kapcsolatos projektbe is belefogtak (Hinojosa, 2017).

A venezuelai olajvállalat (Petróleo de Venezuela – PDVSA) 2016-ban 2,2 milliárd USD összegű hitelhez jutott azért, hogy javítsa a termelési kapacitásait. Jamaica 327 millió USD összeghez jutott ugyanebben az évben, amelyet útépitésre fordítottak, míg Ecuador a technológiai innováció fejlesztésére kapott kínai hitelt. 2016-ban például a Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank (Industrial and Commercial Bank of China – ICBC) megközelítőleg 1 milliárd USD hitelt nyújtott az ecuadori kormánynak a különféle állami projektek támogatása végett. A kínaiak által nyújtott hitelek jellemzője, hogy az sokszor előírás, hogy kínai építőipari cégeket és felszerelést használjon a fogadó ország (ez nem kínai sajátosság, más országok is csinálják) (Myers – Gallagher, 2017: 2).

Kína nem pusztán bankok útján kíván hozzájárulni a régió fejlődéséhez. 2012-ben IADB és Kína együttműködésének köszönhetően megszületett a LAC-China Infrastructure Fund. Továbbá 2014-2015-es évek folyamán a kínaiak három alapot is létrehoztak, amelyek közül kettőt a Kínai Fejlesztési Bank kezel, ezek a China-LAC Industrial Cooperation Investment Fund, illetve a Special Loan Program for China-LAC Infrastructure Project. A harmadik, China-LAC Cooperation Fund névre keresztelt alap kezeléséért a China EximBank felelős. Az első kettő, 20, illetve 10 milliárd USD értékű tőkével rendelkezik, a China-LAC Cooperation Fund pedig 10-15 milliárd USD-vel. A Special Loan Program for China-LAC Infrastructure Project és a China-LAC Cooperation Fund minden CELAC tagállam számára hozzáférhető.

Összességében a legnagyobb hitelek, valamint beruházások a régió olajipari és bányászati szektorába irányultak. Emellett jelentősek az infrastrukturális hitelek és beruházás, amelyek olyan projekteket szolgálnak, amik célja, hogy megkönnyítsék a természeti erőforrások kitermelését és elszállítását, illetőleg elősegítsék Kínának a térség piacához való hozzáférést. A kínai bankok és hitelalapok egyértelműen átvették a Világbank és az IADB szerepét a térség hitelezésében. A kínai hitelezés sokban megegyezik a nyugati hitelezési gyakorlattal, kezdve a szektoroktól, célországokon

át, a kamatokig, azonban a kínai hitelek nem tartalmazzak politikai, gazdaságpolitikai feltételeket, javaslatokat. Ugyanakkor a kínai hitelek gyakori velejárói olyan kikötések, amelyek kínai cégek és felszerelések használatára vonatkoznak. Továbbá gyakran készek olyan államokat is finanszírozni, amelyek különböző okokból kiszorultak a nemzetközi hitelpiacról és előfordul, hogy az USA-val kritikusabb kormányokat hiteleznek, így módon erősítve a geopolitikai befolyásukat az USA ellenében.

3.2. Kína fő infrastrukturális projektjei Latin-Amerikában

A kínai befektetők számára a hosszú távú terveiket tekintve Latin-Amerika egy rendkívül vonzó térség, ugyanis nagy az igény az infrastrukturális beruházásokra, tekintettel a középosztálybeliek növekvő számára, a népességnövekedésre, valamint az országok gazdasági növekedésének fokozatos élénkítésére (Roldán et al., 2016: 83).

Kína az elmúlt években számos befektetést hajtott végre a térségben, olyan különböző szektorokban, mint az olajipar, bányászat, mezőgazdaság, építőipar, telekommunikáció, logisztika, bankszektor. A beruházások legnagyobb arányban, mintegy 100 milliárd USD értékben az energiaiparba áramlottak, az infrastrukturális beruházások állnak a második helyen, 24 milliárd USD-val.

A 2000-es évek eleje óta a térség Kínával való kereskedelmével együtt fejlődött a csendes-óceáni partvidéken található infrastruktúra, így kínai befektetéssel nagy közlekedési pontok, kikötők és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése valósult meg, új logisztikai központok épültek. A kínai Hutchinson Whampoa hajózási és kikötő fejlesztő cég Mexikótól kezdve Panamán, Kolumbián át szinte az egész keleti parton jelen van üzleti beruházásaival.

2008 és 2013 között a kínai olajvállalatok 73 milliárd USD-t fektettek be világszinten, amelynek egy jelentős része érintette Latin-Amerikát. A befektetéseknek köszönhetően olyan nagy kínai vállalatok, mint a CNPC, Sinopec, vagy a CNOOC, Sinochem stabilan jelen vannak a régióban, hogy Brazíliában annyira erős a kínai vállalatok befolyása. A kínai CNPC és CNOOC olajipari cégek egyenként 10 százalékos részesedéssel rendelkeznek a kitermelésben.

Kína a latin-amerikai országokból nagy mennyiségben importál nyersanyagot a növekvő belső keresletének kielégítése érdekében, éppen ezért a bányászati szektor is fontos, legfőképpen Peruban, Argentínában, Brazíliában, Ecuadorban és Guyanában.

Az Engineering News-Record 2014-es publikációja alapján Kínában közel 73 építőipari vállalat jövedelme haladta meg az egymilliárd USD-t, ugyanakkor ezek közül csak néhány állami vállalat hajt végre beruházásokat külföldön.

Az IADB egyik tanulmánya rávilágított arra, hogy az infrastrukturális szektorban legfőképpen a nagyobb építőipari vállalatok, míg az elektromos iparban főként azon állami vállalatok jelenléte erős, amelyek monopóliumot élveznek a szektorban. Mindössze öt olyan kínai nagyvállalat van, amelyek mind Kínában, mind pedig külföldön aktívak (China State Construction Engineering Corporation Ltd., China Railway Group Ltd., China Communications Construction Group Ltd., Shanghai Construction Group Co. Ltd., Shaanxi Construction Engineering Group Corporation). Bár az infrastrukturális beruházások az összes kínai beruházás egy jelentős hányadát teszik ki, ezek közül az autópálya-építés alul-reprezentált: mindössze Jamaicában épül egy autópálya kínai beruházásból, amely mögött a China Harbor vállalat áll. A beruházás értéke 600 millió USD. Szintén Jamaica az egyetlen latin-amerikai ország, ahol kínai pénzből épül egyetemi kampusz (Roldán, et al. 2016: 86-87).

Az Inter-American Dialogue adatbázisa alapján a kínai befektetések legnagyobb mértékben Venezuelába áramlottak (lásd 1. ábrát), 2016-ig több mint 62 milliárd USD értékben részesült a latin-amerikai ország kínai tőkében, összesen 17 alkalommal. Venezuelát követi Brazília, Ecuador, Argentína, Bolívia, Trinidad és Tobago. A legkevesebb beruházás Peruba érkezik, ott azonban főként a bányászszektor szívja fel a tőkét.

1. ábra

Kínai befektetések volumene Latin-Amerikában

Ország	Hitelek száma	Összérték
 Venezuela	17	62,2 MRD USD
 Brazília	10	36,8 MRD USD
 Ecuador	13	17,4 MRD USD
 Argentína	8	15,3 MRD USD
 Bolívia	10	3,5 MRD USD
 Trinidad és Tobago	2	2,6 MRD USD
 Jamaica	10	1,8 MRD USD
 Mexicó	1	1 MRD USD
 Costa Rica	1	395 M USD
 Barbados	1	170 M USD
 Guyana	1	130 M USD
 Bahamák	2	99 M USD
 Peru	1	50 M USD

Forrás: https://www.thedialogue.org/map_list/

Venezuelában 2013 szeptemberében, valamint 2014 júliusában történt nagyobb kínai infrastrukturális beruházás, mindkettőt a China Eximbank finanszírozta, előbbi 391 millió, utóbbit 4 milliárd USD értékben. 2017 februárjában a felek 22 megállapodást kötöttek 2 milliárd 700 millió USD értékben, elsősorban energiaügyi, tudományos, pénzügyi, technológiai és kulturális témakörökben.

Kína brazil befektetései legnagyobb arányban az energetikai iparba áramlanak, az elmúlt években egy nagyobb infrastrukturális beruházás történt: egy 1,2 milliárd USD értékű, szójafeldolgozással kapcsolatos befektetésbe kezdett az ázsiai fél. A beruházást a Chinese Development Bank állta (DW, 2017).

Ecuadorban 2013-ban útépítésbe, Argentínában 2010-ben pedig két vasútvonal építésébe kezdett Kína. A két vasútvonal összesen 10 milliárd 273 millió USD összegű. 2014-ben a Belgrano Cargas vasútvonalra hiteleztek a bankok 2 milliárd USD értékben.

2017. május 17-én az argentin elnök, Mauricio Macri Kínába látogatott, ahol Xi Jinping elnökkel is megbeszéléseket folytatott. A találkozó eredményeként számos megállapodás született a felek között, összesen 15 milliárd USD értékben (Infobae, 2017). A felek megállapodtak abban, hogy 2017-2021 között infrastrukturális kérdésekben együttműködnek. A megállapodásban 16 projekt szerepel: 5 vasútvonal felújítása, a Buenos Aires-i vasútállomásra gördülőállomány építése, két nukleáris erőmű építése, napelemparkok, vízerőművek, valamint szélparkok létrehozása (El Cronista, 2017). 2017. október 31-én az argentin kormány bejelentette azt is, hogy jövőre megkezdődik annak a két atomerőműnek az építése, amelyről még korábban állapodtak meg a felek. A projektet 85 százalékban kínai pénzből finanszírozzák, 15 százalékban Argentína állja (Reuters, 2017).

Bolíviában, Costa Ricában és Jamaicában főként országútépítésbe fektettek, Trinidad és Tobagón ellenben kórházat, valamint ipari parkot építettek a kínaiak. A kínai infrastrukturális beruházásokat tekintve Guyana, a Bahama-szigetek és Peru jutott a legkevesebb összeghez.

A továbbiakban röviden bemutatnánk néhány kiemelt jelentőségű infrastrukturális projektet, amely részben regionálisan, részben pedig globálisan erősítenék a kínai befolyást. A projektek jellemzői, hogy stratégiai pozíciót biztosítanak Kínának a térképben gazdasági, kereskedelmi szempontból és jelentősen csorbítanak az észak-amerikai érdekeket, befolyást.

3.2.1. Nicaragua-csatorna

A Nicaragua-csatorna a tengeri kereskedelem fellendítése érdekében megálmodott kínai gigaprojekt, amely még a Panama-csatorna korszerűsítésénél is ambiciózusabb terv. A tervezett projekt egy kínai alternatíva lenne az Egyesült Államok befolyását képező Panama-csatornával szemben. A létesítmény 178 mérföld hosszúságú lenne a tervek szerint és keresztülmenne a Nicaragua-tavon is. A Nicaragua-csatornát széles körben említik úgy, mint a BRI latin-amerikai megnyilvánulását.

Amerika felfedezése óta az emberiséget mindig is élénken foglalkoztatta az amerikai földrész átvágása, az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán összekötése, azért, hogy egy új közlekedési útvonalat találjanak a rendkívül hosszú és veszélyes út, a Magellán-szoros és a Horn-fok, vagyis a dél-amerikai földrész megkerülése helyett. E csatorna megalkotására legrövidebb útvonal Közép-Amerikában található, aminek helyszíné-ként Panamát jelölték ki.

Simon Bolívar 1815-ben kelt jamaicai levelében így írt Panamáról: „ez a csodálatos elhelyezkedés két óceán között idővel az univerzum legfőbb kereskedelmi központ-jává emelheti. Csatornái le fogják rövidíteni a világ távolságait szorosabbra fűzve Európa, Amerika és Ázsia kereskedelmi kapcsolatait, és majdan felvirágoztatja a vidéket a világ négy szegletének javaiból. Egyszer csak a világ azt fogja észrevenni, hogy itt van a Föld fővárosa, mint ahogy hajdanán Bizánc volt az antik világban” (Horváth, 2011: 15).

A csatorna megépítésén már a spanyolok is gondolkodtak, majd versenyfutás indult a britek és az amerikaiak között, mégis magyar közreműködéssel Ferdinand de Lesseps vezetésével egy francia vállalkozás kezdte meg az építkezést. Végül az USA került ki végső győztesként és alkotta meg a modernkor egyik csodáját a Panama-csatornát. Ugyanis Észak-Amerika a 19 században a Monroe-elv iránymutatásával meghódította szinte az egész észak-amerikai kontinenst és kiterjesztették határaikat a csendes-óceáni partokig. Egyértelművé vált, hogy meg kell találni a két part, a Csendes-óceán és az Atlanti-óceán közötti legideálisabb útvonalat a meg-növekedett kereskedelem lebonyolítására, vagyis a cél egy óceánközi csatorna épí-tése volt. Theodore Roosevelt amerikai elnök korán kijelölte a kontinenst átszelő csa-torna stratégiai jelentőségét. Ahogy egy beszédében mondta, „ha meg akarjuk állni a helyünket a tengeri és kereskedelmi uralomért folyó küzdelemben, fel kell építenünk a határainkon túli hatalmunkat. Meg kell alkotnunk a földszávon a csatornát, és ural-nunk kell azokat a pontokat, amik jóvoltából szavunk lesz a keleti és nyugati óceán sorsának alakításában” (McCullough, 2004: 224).

Theodore Roosevelt elnök személyes küldetésének tekintette a 77 km hosszú Csatorna megépítését, amely a modern világ egyik csodájává vált. Azonban az USA nemcsak a közlekedés és világkereskedelem megkönnyítésére használta a csatornát, hanem katonai szempontból is stratégiai jelentősége volt annak. Az USA több katonai támaszpontot, bázist létesített a Csatorna Övezetben és állandó jelleggel állomásoztatta ott hadseregét, illetve világháború idején korlátozta a csatorna használatát. A hidegháború során is kiemelt szerepe volt a Panama-csatornának, hiszen az USA óceánok feletti uralmának fontos folyosója volt. Ezért is engedte át Washington nehéz szível majd 100 év után a csatorna irányítását a panamai államnak és figyelte nagy aggodalommal már 1999-ben, hogy kínai cégek jelentek meg a Panama-csatorna körül.⁴

A Panama-csatorna versenytársának szánt óriási infrastrukturális projekt létrejöttét jogilag az tette lehetővé, hogy Nicaraguában 2012 júliusában elfogadták a 800. sz. törvényt, amely megteremtette egy óceánközi vízi útvonal jogi alapját. 2012. szeptember 6-án aztán a nicaraguai fél egy egyetértési megállapodást írt alá a kínai HKDN Group-al a tervezett csatornáról.

2012. október 31-én a felek egy újabb megállapodást írtak alá (Deed of Cooperation), amelyben Nicaragua a terv kivitelezését, tervezését, valamint az összes jogot a HKDN Groupra ruházta. A kínai és a nicaraguai fél az amerikai kontinenst átszelő – a Csendes-óceán és az Atlanti-óceán között húzódó – csatornáról 2013. június 14-én kötött megállapodást, miután a nicaraguai kormány kihirdette a 840. sz. törvényt (Cloutier, 2017). A projekt tervezett költsége 50 milliárd USD, a kínai vállalat 100 évre szóló koncessziós jogot kapott rá, hogy felépítse, majd 50 éven keresztül üzemeltesse a csatornát.

A tervek szerint a 278 km (178 mérföld) hosszú, 230-520 méter széles és nagyjából 30 méter mély csatorna 500 ezer tonnáig lesz képes a rakományokat fogadni, ezért ösztönzőleg hathat a tengeri kereskedelemre, ugyanis a Panama-csatorna kihívójává válhat majd így az új tervezett létesítmény. Statisztikai adatok szerint megközelítőleg 200 ezer új munkahely is létrejön majd, ugyanis a tervek megvalósításához egyéb infrastrukturális fejlesztésre is szükség van. Két kikötő, egy repülőtér, két szabadkereskedelmi zóna, egy vasút, valamint egy csővezeték-hálózat létrehozása is szükségessé válik (Peralta, 2017). A nicaraguai kormány becslései szerint a megaprojekt mintegy

⁴ Dana Rohrabacher kongresszusi képviselő 1999. decemberében felszólította a panamai kormányt, hogy ne kössön szerződést a Hong Kong-i székhelyű Hutchinson Whampoa hajózási és kikötő fejlesztési céggel és vörös kínai hatalom átvettelt vizionáltak.

400 ezer embert húzhatna ki a szegénységből 2018-ig. A Nicaragua-csatorna becslések szerint tonnánként mintegy 30 USD megtakarítást jelenthet majd a Panama-csatornán zajló kereskedelmi költségekhez képest (COHA, 2015).

Az egyelőre bizonytalan, hogy a projektben mennyire van benne a kínai állam keze, ugyanis a HKDN Group tulajdonosa Wang Jing üzletember, aki egyébként a hírek szerint vagyonának nagy részét elveszítette tőzsdeügyletekben. Ugyanakkor elemzők szerint a projekt a kínai állam új geopolitikai stratégiájának része, amellyel a befolyását kívánja növelni a régióban, illetve így akarja kiszorítani Tajvant a térségből. Nicaragua ugyanis még Tajvannal tart fenn diplomáciai kapcsolatokat a Kínai Népköztársasággal szemben, noha Tajvan befolyása csekély.

A projekt azonban környezetvédelmi aggályokat is felvet. Kína hagyományosan tartózkodik attól, hogy bármiféle környezetvédelemmel kapcsolatos jogi normát magáévá tegyen, álláspontja szerint az infrastrukturális projektjei során a fogadó ország jogi normáit maradéktalanul betartja. Azonban hagyományosan a feltörekvő országokban a környezetvédelemmel kapcsolatos szabályozások gyengék és hiányosak. A csatorna megépítése a Nicaragua-tavat is szennyezné, amely pedig Közép-Amerika legnagyobb tava és egyúttal az ország legfőbb vízforrása (Dollar, 2017: 10).

A projekt társadalmi támogatottsága is meglehetősen alacsony, elemzések szerint mintegy 30 ezer embert kéne kitelepíteni az építési munkálatok során. Az elmúlt két évben több, mint 80 tüntetés volt a gigaprojekt ellen, amelyeket főként a környezet-szennyezés, valamint a lakosok kitelepítése hívták életre. Az építkezés következményeiről ráadásul hatástanulmányok sem készültek, így környezetvédők, tudósok, emberi jogi szervezetek sem állnak maradéktalanul a projekt mögött.

Négy évvel az egyezmény aláírása után még nem kezdődtek el az építési munkálatok, (Peralta, 2017) és az említett tüntetéseken túl semmi nem történt a régióban. A nicaraguai kormány pedig mindezidáig Wang Jing helyett nem talált más befektetőt a projektbe, így kérdéses, hogy megépül-e az egyik legambiciózusabb kínai projekt Latin-Amerikában. Ráadásul, a nicaraguai kormány 2021-ig tartó infrastrukturális projektjei között sem szerepel a csatorna megépítése.

A Nicaragua-csatorna építésével kapcsolatban az az aggodalom is felmerült, hogy mivel 2017 júniusában Kína és Panama felvették egymással a diplomáciai kapcsolatokat, és eddig mintegy 21 bilaterális megállapodást írtak alá, Kína Nicaragua helyett az egyszerűbb megoldás a Panama-csatorna felé fordul. Jelzésértékű volt, hogy a 2016-ban befejezett Panama-csatorna bővítést követően a kiszélesített csatornát

elsőként egy kínai konténerhajó avatta fel. Ezeknek köszönhetően felpörögtek a gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok a két állam között. A kínai CHEC (China Harbour Engineering Company Ltd) vállalat alelnöke, Wang Bo elmondta, hogy Panama stratégiai fontosságú az ázsiai ország számára, és a céljuk az, hogy a közép-amerikai ország elhelyezkedését kihasználva minél több beruházást eszközöljenek a régióban, illetve új piacokra jussanak el. Panamavárosban a kínai cég a belga Jan de Nul vállalattal közösen egy új kikötő építésébe kezdett október 18-án a Panama-csatorna Csendes-óceáni bejáratánál (El Economista, 2017).

Továbbá az Új Selyemút égisze alatti együttműködés már meg is kezdődött Kína és Panama között, 2018 januárjában ugyanis panamai és a kínai kormány előrehaladott egyeztetéseket folytatott a Panamá-David névre keresztelt vasútvonal építéséről. A tervezett vasút a Panama nyugati részén fekvő Chiriquí megyét kötné össze az ország keleti részével, és mind személy-, mind pedig áruszállításra alkalmas lenne (Huang, 2018). Valamint 2018. február 6-án pedig Kína (Qingdao város) és Panama egy egyetértési megállapodást is aláírtak a panamai fővárosban, amelynek célja a felek közötti üzleti kapcsolatok erősítése. Panama olyan szektorok fejlesztését szeretné elérni kínai tőke segítségével, mint az infrastruktúra, a turizmus, a mezőgazdaság és a pénzügyi szolgáltatások (China-CELAC Forum, 2018).

Összességében úgy tűnik, hogy a nicaraguai projekt ellehetetlenül, mert a kínaiak a sok nehézség és akadály miatt más megoldás után néztek és a júan diplomácia eszközeit ismét felhasználva egyre szorosabb kapcsolatokat építenek ki a panamai kormánnyal, egyre nagyobb befolyást szerezve a hagyományosan észak-amerikai barát államban, és megoldásként egy negyedik zsiliprendszer finanszírozását támogatják a Panama-csatornán.

3.2.2. Twin Ocean Railroad Project

Az amerikai kontinenst átvágó vízi útvonal mellett hasonló ambiciózus és stratégiailag jelentős infrastrukturális vállalkozás a Dél-Amerika keleti és nyugati partját összekötő vasútvonal, Twin Ocean Railroad megépítése. A Nicaragua-csatornához hasonlóan a vasútvonal elsődleges célja az áruszállítás megkönnyítése, valamint a költségcsökkentés. Illetve ezeken keresztül a kínai befolyás és jelenlét békés megerősítése.

A tervezett beruházás két útvonalon valósulhat meg: az egyik északon haladna át Brazílián és Perun keresztül, a másik pedig Bolíviát is érintené. Ez utóbbi megközelítőleg 13 milliárd 500 millió USD-ba kerülne, és 3700 km hosszú lenne. Az északi útvonal megépítése mintegy 60 milliárd USD-t emésztene fel, és 1000 kilométerrel

hosszabb lenne. Bolívia számára rendkívüli sikert jelentene, ha rajta keresztül valósulna meg az építkezés, ugyanis az országnak az 1870-es évek óta nincs tengeri kijárata. A projekt a tervek szerint 2021-re valósulna meg.

Brazília és Kína még 2015. május közepén aláírtak egy megállapodást, amely lehetővé teszi Kínának az infrastrukturális beruházásokat (CGTN, 2015). Bolívia 2014 decemberében hivatalos találkozón szintén jelezte, hogy érdeklődik a projekt iránt. Az elmúlt időszakban pedig a bolíviai közlekedésfejlesztésért felelős minisztérium szorosan együttműködött az Amerikai-közi Fejlesztési Bankkal a projekt megvalósíthatósága érdekében. A befektetők számára egyébként a Bolívián áthaladó opció lehet célravezető, ez ugyanis rövidebb, és kevesebb építési munkálattal járna. Továbbá a Bolíviát átszelő útvonal sokkal kevesebb környezeti kárt is okozna, ami szintén nem elhanyagolható tényező, ahogy a Nicaragua-csatornánál is fő buktatónak bizonyult (Serra, 2016). A projekt finanszírozását valószínűleg a Kínai Fejlesztési Bank „Special Loan Program for China-LAC Infrastructure Projects” 20 milliárd USD értékű forrásaiból, valamint a China EximBank által nyújtott 7,5 milliárd USD hitelből biztosíthatják majd.

Csakúgy, mint a Nicaragua-csatorna, ez a projekt is komoly környezetvédelmi aggályokat vet fel, ugyanis az útvonal egy része az Amazonas területén haladna át, veszélyeztetve így az élővilágot, valamint legalább 600 amazóniai törzset is érintene az építkezés. Az északi útvonal ugyan nagyobb környezeti károkkal járna, mint a Bolívián áthaladó, azonban bolíviai tanulmányok szerint a három országot érintő építkezéssel járó környezeti terhelés sem elhanyagolható. Továbbá az építkezés során komoly technikai kihívásokkal is szembe kell majd nézni, ugyanis az útvonal óriási szintkülönbségeket hidal majd át, így speciális féktechnikai berendezésekre lesz szükség a biztonságos közlekedéshez (Uo.).

Elemzők részéről felmerültek olyan aggályok is, hogy a vasútvonal nem pusztán a környezetre lehet káros, hanem növelheti az illegális bányászatot, valamint a kábítószerek-kereskedelmet is.

Összegezve, mind a Nicaragua-csatorna, mind pedig a dél-amerikai kontinenst átszelő vasútvonal hatalmas gazdasági előnyökkel járna nemcsak Kína, hanem egész Latin-Amerika számára is. Kína már így is Brazília legnagyobb kereskedelmi partnere, Peru pedig Kínába exportálja a legtöbb ásványkincset (aranyat és rezet), az infrastrukturális projektek pedig még tovább erősítenék Latin-Amerika Ázsiával való kereskedelmi kapcsolatait. Illetve tovább erősítenék Kína stratégiai jelenlétét, befolyását a térségben az USA-val szemben.

4. Összegzés

„A kínai nemzet magasan és erősen áll keleten” – hangzott el 2017-ben Xi Jinping elnök nyitóbeszédében a Kínai Kommunista Párt 19. Pártkongresszusán. Kína az elmúlt évtizedben jelentősen bővítette külföldi befolyását, leginkább az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés révén, amelynek keretei között Kína jelentős összeget fektetett be Ázsiában, Európában és Afrikában. De a meghirdetett „kínai álom” Latin-Amerikát is elérte.

Xi Jinping kínai elnök beszédének kulcsszavai, úgy, mint a „modernizáció”, valamint „misszió” tökéletesen jellemzik az ország külpolitikai, valamint külgazdasági stratégiáját, illetve rávilágítanak Kína jövőbeli kihívásaira és prioritásaira is. Kína célja az elkövetkező 20-30 évben az, hogy egy erős és gazdag országgént vegyen részt a nemzetközi életben.

Az elnök azt is hangsúlyozta, hogy Kína a nemzetközi kapcsolataiban csakis a saját érdekeit követi, és ezt a jövőben is folytatni kívánja, ám arra mindig tekintettel lesz, hogy a saját fejlődése ne sértse más államok érdekeit.

A külgazdasági stratégiával kapcsolatban Kína az elmúlt néhány évben egyértelművé tette, hogy a szabadkereskedelemre törekszik – amely a növekedésének egyik kulcsa –, így a gazdasági és politikai céljainak megvalósítása érdekében létrehozta az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bankot, illetve elindította az „Egy Övezet, Egy Út” kezdeményezést. A BRI névre keresztelt kínai megaprojekt pedig nem pusztán Ázsiában növeli az ország befolyását, hanem világszerte is. Kína tengerentúli befektetései is egyre nőnek, minőségükben pedig javulás figyelhető meg. 2015-ben és 2016-ban az ország a második helyen állt a tengerentúli befektetéseket tekintve, 2016 végére ez 5 ezer milliárd USD-t jelentett (Chinadaily, 2017).

Kína latin-amerikai infrastrukturális beruházásaival igyekszik stratégia pozíciókat kiépíteni, amellyel meghatározó befolyást nyerhet a régió erőforrásainak kitermelése, szállítása és kereskedelme terén. Ehhez kapcsolódóan igyekszik olyan soft politikai eszközökkel, mint a hitelezés, még nagyobb befolyást nyerni a nemzetközi piacokhoz korlátozott hozzáféréssel bíró államokban. Hitelezése során eltérően a nyugati modelltól nem politikai iránymutatásokat, feltételeket alkalmaz, hanem gazdasági jellegű kikötéseket.

Továbbá a külgazdasági stratégiával kapcsolatban Kína egyértelművé tette, hogy a szabadkereskedelemre törekszik – amely a növekedésének egyik kulcsa lehet – és

sorra kötik a szabadkereskedelmi megállapodásokat a régió államaival. Ezzel a csendes gazdasági előretöréssel párhuzamosan a politikai kapcsolatokat is mind szorosabbra fűzi a stratégia partnerségi megállapodások bővítésével alternatívát kínálva a latin-amerikai országoknak az USA-val szemben.

A kapcsolatokban új fejezetet nyitott a BRI kezdeményezésnek Latin-Amerikára való kiterjesztése is, amely még jobb alapot teremthet a kínai infrastrukturális beruházásoknak is a térségben. Elsőként a korábban leginkább USA befolyás alatt álló Panamai Köztársaság csatlakozott hivatalosan az Új Selyemúthoz. Panamának és a Panama-csatornának földrajzi, kereskedelmi, pénzügyi és geopolitikai szempontból is kiemelkedő stratégiai jelentősége van a régióban. Várhatóan több latin-amerikai kormány is követi a panamai példát és csatlakozik az BRI kezdeményezéshez. Főleg, hogy Xi Jinping kínai elnök a januári csúcstalálkozó előtt üdvözölte a két régió képviselői közötti találkozó létrejöttét, és egyúttal arra kérte a latin-amerikai államokat, hogy működjenek együtt Kínával az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés keretein belül, amelynek segítségével egy új, szorosabb együttműködési platform jöhetne létre Kína és Latin-Amerika között.

A január 21-22-i csúcstalálkozó kiemelten fontos pontja az Új Selyemúttal kapcsolatban elfogadott nyilatkozat, amely újabb lökést adhat a kapcsolatok mind szorosabbra fűzésének. Mind Kína, mind pedig Latin-Amerika egyetértettek abban, hogy a BRI kezdeményezés a sino-latin-amerikai kapcsolatok fejlesztéséhez iránymutatásként szolgál.

Kína stratégiájának célja a gazdasági érdekeinek kielégítésén túl, hogy egy harmonikus egyensúlyt teremtsen a világban és az USA mellé kerüljön minden téren. A kérdés, hogy Washington visszatér-e „hátsó udvarába” és mekkora teret enged a továbbiakban Kínának az érdekszférájában. A jövőben mindenképpen figyelni érdemes, hogy a két nagyhatalom békés együttélése hogyan alakul a térségben, amely meghatározó terepe lehet a geostratégiai és geökonómiai küzdelmeknek.

Felhasznált források

AIIB (2016): Annual Report 2016. [online elérhető]: <https://www.aiib.org/en/news-events/news/2016/annual-report/index.html>

Aoyama, Rumi (2016): One Belt, One Road: China's New Global Strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies*. Vol 5. No. 2., 3-22. o.

CGTN (2015): China, Brazil Sign \$27B Trade Agreements. [online elérhető]: <https://america.cgtn.com/2015/05/19/china-brazil-sign-27b-trade-agreements>

CGTN (2018): Second Ministerial Meeting of China-CELAC Forum Opens in Chile. [online elérhető]: https://news.cgtn.com/news/7a45544d7a677a6333566d54/share_p.html

China-CELAC Forum (2018). Panama, Chinese City Qingdao seek to Deepen Business Cooperation. [online elérhető]: http://www.chinacelacforum.org/eng/zgtlmjlbjgix_1/t1532623.htm

Chinadaily (2017): China Remains Top Destination of Foreign Capital for 25 Years. [online elérhető]: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-10/13/content_33195460.htm

Cloutier, Gretchen (2017): Building Influence: Chinese Infrastructure Investment in Latin America. [online elérhető]: <https://edspace.american.edu/theworldmind/2017/02/27/building-influence-chinese-infrastructure-investment-in-latin-america/>

Council on Hemispheric Affairs (COHA) (2015): The Twin Ocean Railway Project: South America's Transcontinental Railroad. [online elérhető]: <http://www.coha.org/the-twin-ocean-project-south-americas-transcontinental-railroad/>

Council on Hemispheric Affairs (COHA) (2016): China and Latin America in 2016. [online elérhető]: <http://www.coha.org/china-and-latin-america-in-2016/>

Dollar, David (2017): China's Investment in Latin America. *Geoeconomics and Global Issues*. Paper 4. January 2017 Order From Chaos Project Foreign Policy at Brookings, 24. o.

DW (2017): China destaca cooperación con Venezuela y Cuba. [online elérhető]: <http://www.dw.com/es/china-destaca-cooperaci%C3%B3n-con-venezuela-y-cuba/a-37543139>

El Cronista (2017): Cuáles son las 16 obras de infraestructura que China desarrollará en la Argentina. [online elérhető]: <https://www.cronista.com/economiapolitica/Cuales-son-las-16-obras-de-infraestructura-que-China-desarrollara-en-la-Argentina-20170512-0079.html>

El Economista (2017): Llega inversión china a Panamá. [online elérhető]: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Llega-inversion-china-a-Panama-20171019-0147.html>

El Universal (2018): Mexico, strengthening diplomatic ties at the CELAC-China Forum <http://www.eluniversal.com.mx/english/mexico-strengthening-diplomatic-ties-celac-china-forum>

Ellis, Evan, R. (2009): China in Latin America. The Whats and Wherefores. Lynne Rienner Publishers, London, 329. o.

Ellis, Evan, R. (2017): Cooperation and Mistrust between China and the U.S. In Latin America. In: Myers, Margaret – Wise, Carol (2016). The Political Economy of China-Latin America Relations in the New Millennium. Routledge Taylor and Francis Group, New York, 31-49. o.

Gordon, Peter (2015): The Maritime Silk Road of the Manila Galleons. [online elérhető]: <https://defence.pk/pdf/threads/the-maritime-silk-road-of-the-manila-galleons.363265/>

Hinojosa, Josué (2017): Estudian 7 hidroeléctricas en la cuenca Río Grande. Los tiempos. [online elérhető]: <http://www.lostiempos.com/actualidad/economia/20170623/estudian-7-hidroelectricas-cuenca-rio-grande>

Horváth, Marcell (2011): A Panama-csatorna szerződés. Dialóg Campus, Budapest 224. o.

Huang, Ruiyang (2018): LAC's Not Part of the Belt and Road, but Does That Matter? The Dialogue, Leadership for Americas. [online elérhető]: <https://www.thedialogue.org/blogs/2018/01/lacs-not-part-of-the-belt-and-road-but-does-that-matter/>

Huang, Yiping (2016): Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment. China Economic Review 40, 314-321. o.

Infobae (2017): En China, Mauricio Macri firmó acuerdos por USD 15.000 millones con su par Xi Jinping. [online elérhető]: <http://www.infobae.com/politica/2017/05/17/mauricio-macri-firmara-acuerdos-comerciales-con-su-par-chino-xi-jinping/>

Japan External Trade Organization (JETRO) (2015): Trends in Overseas Direct Investments by Chinese Companies in 2013. [online elérhető]: https://www.jetro.go.jp/ext_images/en/reports/survey/pdf/2015_01_other.pdf

Khanna, Paragh (2017): Konnektográfia. A globális civilizáció jövőjének feltérképezése. HVG Könyvek, Budapest, 480. o.

McCullough, David (2004): Un Camino entre dos Mares. La Creación del Canal de Panamá. Espasa Calpe, S. A. Espana, 227. o.

Menzies, Gavin (2002): 1421. Amikor Kína felfedezte a világot. Alexandra Kiadó, Budapest, 536. o.

Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China (2008): China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean. [online elérhető]: http://www.gov.cn/english/official/2008-11/05/content_1140347.htm

Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China (2016): China's Policy Paper on Latin America and the Caribbean. [online elérhető]: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1418254.shtml Letöltés: 2017. december 15.

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2014): Xi Jinping Attends China-Latin America and the Caribbean Summit and Delivers Keynote Speech. [online elérhető]: http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpzxcxjzgjldrdlchwdxbxagtwnrlgbjxgsfwbxczlldrhwt1176650.shtml

Myers, Margaret – Gallagher, Kevin P. (2017): Chinese Finance to LAC in 2016. The Dialogue. Global Economic Governance Initiative. 8. o. [online elérhető]: <http://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2017/02/Chinese-Finance-to-LAC-in-2016-Web-and-email-res.pdf>

National Development and Reform Commission (NDRC) (2015). Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road. [online elérhető]: http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

Oppenheimer, Andres (2015): Sudamérica ante la perfecta tormenta. [online elérhető]: <http://www.elnuevoherald.com/opinion-es/opin-col-blogs/andres-oppenheimer-es/article32743806.html>

Peralta, Adriana (2017): Four Years Later, China-Backed Nicaragua Canal Struggles to Take off the Ground. Panampost. [online elérhető]: <https://panampost.com/adriana-peralta/2017/05/08/four-years-later-china-backed-nicaragua-canal-struggles-to-take-off-the-ground/>

Pérez, Priscilla (2018): Panamá, país estratégico para la iniciativa china la 'Franja y la Ruta'. El Capital. [online elérhető]: <https://elcapitalfinanciero.com/panama-pais-estrategico-para-la-iniciativa-china-la-franja-y-la-ruta/>

Ray, Rebecca – Gallagher, Kevin P. (2017): China – Latin-America Economic Bulletin 2017 Edition. BU Global Economic Governance Initiatives Discussion papers 2017-1. [online elérhető]: https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2014/11/Economic-Bulletin.16-17-Bulletin.Draft_.pdf

Reuters (2017): Argentina to Start Building Two New Nuclear Reactors in 2018. [online elérhető]: <https://www.reuters.com/article/argentina-nuclearpower/argentina-to-start-building-two-new-nuclear-reactors-in-2018-idUSL8N1N67EG>

Roldán Perez, A – Castro Lara, A. S. – Pérez Restrepo, C. A. – Echavarría Toro, P. – Ellis, R. E. (2016): La presencia de China en América Latina. Comercio, inversión y cooperación económica. [online elérhető]: <http://www19.iadb.org/intal/intalcdi/PE/2016/16192.pdf>

Ruescas, Javier – Wrana, Javier (2009): The West Indies and Manila Galleons: The First Global Trade Route. Asociación Cultural Galeón de Manila. Madrid, 27. o.

Serra, Silvana (2016): Update: Twin Ocean Railway. The Dialogue, Leadership for the Americas. [online elérhető]: <https://www.thedialogue.org/blogs/2016/06/update-twin-ocean-railway/>

The State Council of the People's Republic of China (2017): China Strengthens Supervision of SOE Overseas Investments. [online elérhető]: http://english.gov.cn/state_council/ministries/2017/08/02/content_281475767781432.htm

United Nations (2003): Foreign Investment in Latin America and the Caribbean. Economic Commission for Latin-America, and the Caribbean. [online elérhető]: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/1127/S04274_en.pdf?sequence=1&isAllowed=y

United Nations (2017a): One Belt One Road is a Civilizing Proposal of Interconnectedness and Shared Prosperity. Economic Commission for Latin-America,

and the Caribbean. [online elérhető]: <https://www.cepal.org/en/pressreleases/one-belt-one-road-civilizing-proposal-interconnectedness-and-shared-prosperity-eclac>

United Nations (2017b): China and Latin America and the Caribbean Strengthen Their Trade Ties: Exports will Grow 23% in 2017. [online elérhető]: <https://www.cepal.org/en/news/china-and-latin-america-and-caribbean-strengthen-their-trade-ties-exports-will-grow-23-2017>

Wigell, Mikael (2016): China's Advance in Latin America. Geostrategic Implications for Europe, the US, and the Region Itself. FIIA Briefing paper 199. 3. o.

Xiang, Lanxin (2016): China Goes Geopolitical in Its Strategic Partnership with Latin America. In: Roett, Riordan – Paz, Guadalupe (2016). Latin America and the Asian Giants. Evolving Ties with China and India. Brooking Institutions Press, Washington, D.C., 64-68. o.

Xinhuanet (2018a): Presidente chino pide esfuerzos conjuntos con América Latina para Iniciativa de Franja y Ruta. Spanich Xinhuanet. [online elérhető]: http://spanish.xinhuanet.com/2018-01/23/c_136916002.htm

Xinhaunet (2018b): La Franja y la Ruta guía cooperación China-América Latina y fomenta construcción de destino compartido para la humanidad. [online elérhető]: http://spanish.xinhuanet.com/2018-01/26/c_136926675.htm Letöltés: 2018. február 5.

Xinhaunet (2018c): Panamá y China definirán áreas de acción para iniciativa de Franja y Ruta. [online elérhető]: http://spanish.xinhuanet.com/2018-01/19/c_136906580.htm



Indonézia: Népesedési trendek és gazdasági következmények

Lantos Zsuzsanna

A fejlődő, felzárkózó országokban az elmúlt néhány évtized egyik legnagyobb kihívása a gyors népességnövekedés. A demográfiai folyamatok sok délkelet-ázsiai országban nehezen megoldható társadalmi és gazdasági problémákat okoznak. Ezek súlyos infrastrukturális, ökológiai és szociális feszültséggel járnak a közlekedési hálózat fejlesztését, az egészséges ivóvízellátást, a fenntartható környezetgazdálkodást, illetve a túlnépesedés okozta egyéb kihívásokat tekintve. A problémák kezelése jelentős beruházási igényeket generál, és szinte rákényszerít a minél dinamikusabb gazdasági növekedés fenntartására. A demográfiai kihívás az ázsiai országokban különböző fázisba jutott el napjainkra. Van, ahol a népességnövekedés már jelentősen lelassult, és sűrűn lakott, nagy népességű területek infrastrukturális problémái mérséklődtek (pl. Kína), míg máshol az ütem bár mérséklődött, de még mindig relatíve magas (pl. India vagy Indonézia). Közös jellegzetesség azonban, hogy mindegyik nagy népességű országban a következő évtizedek feladata lesz a demográfiai átmenet hatékony levezénylése a lakosság életszínvonalának emelésével vagy legalábbis megőrzésével.

Ázsiában és a csendes-óceáni szigetvilágban él a világ népességének túlnyomó többsége, itt a lakosság földrajzi koncentrációja rendkívül nagy. Kína, India és Indonézia együttesen a Föld lakosságának nagyjából 40 százalékát öleli fel. A népesség ekkora tömegénél és a regionális koncentráció következtében a nyugati féltekén megszokott gazdaságfejlesztési feladatokhoz képest – ahol az elmúlt évszázadokban soha nem volt ehhez hasonló méretű demográfiai robbanás – nagyobb kihívások jelentkeznek. Ezen nagy népességű országok esetében alapvető fontosságú kérdés, hogyan tudnak megküzdeni az ebből adódó nehézségekkel (egészségügyi és szociális ellátás, oktatás, szegénység, nemi egyenlőség stb.), illetve miképpen tudják kihasználni a nagy népességhez kapcsolódó lehetőségeket (hatalmas belső piacok, nagy tömegű munkaerő stb.) A nemzetközi tapasztalatok alapján egy fejlődő, de alapvetően még alacsony fejlettségű országban látványos előrelépés érhető el a szegénység elleni küzdelem, az egészségügy- szociális- és oktatásügy fejlesztése, élelmiszerbiztonság, gazdasági

fejlődés stb. terén, illetve a fejlesztő állam⁵ koncepciójának sikeres alkalmazásával. Ennek ellenére az országokon belüli regionális eltérések óriásiak lehetnek, egyes térségek a legfejlettebb országok színvonalát közelíthetik, míg más területek sok évszázaddal korábbi jellegzetességeket mutatnak. Indonézia esetében a regionális különbségeknek az egyik oka az is, hogy az egyes területi egységek nagyon eltérő gazdasági fejlődési szakaszban vannak, emiatt pedig demográfiai trendjeik is alapvetően eltérnek egymástól, ez pedig a lakosság jövedelmi helyzetét is alapvetően meghatározza.

A csökkenő termékenység és a népességnövekedés mérséklődése általában természetes folyamat, a demográfiai átmenet elméletével összhangban álló tendenciának tekinthető. Ugyanakkor, ahol szélsőséges dinamikával csökken a halandóság és nő a várható élettartam, ott a társadalom gyors elöregedésére lehet számítani, ami komoly feszültséget okozhat. A gyakorlatban legtöbbször kezdetben előnyös a munkaképes korúak arányának növekedése – különösen, ha a gazdaság bővülése lépést tud tartani ezzel –, azonban később a következő generációk (leendő munkavállalók) megfogycsozása és az idősebb generáció arányának növekedése súlyos terheket róhat az egészségügyi és szociális rendszerre, befolyásolja a gazdasági fejlődést. Pontosan ez a kettősség jellemzi Indonéziát: a jelenleg fiatal korösszetételű lakosság megfelelő gazdaságpolitika és környezet esetén jelentős előnyöket biztosíthat az ország számára, ezeket a lehetőségeket azonban még azelőtt kell kihasználni maximálisan, mielőtt az ország a gyors elöregedés szakaszába lépne néhány évtized múlva.

Ezt az ellentétet sok gyorsan fejlődő ország sikerrel tudta kezelni az elmúlt évtizedekben (pl. Kína, Dél-Korea), azonban a jelenlegi népességdinamika Indonéziában (és Indiában, Pakisztánban, Nigériában stb.) a korábban sikeres országokhoz képest még nagyobb problémákat okozhat. Ennek a cikknek alapvető célja, hogy Indonézia példáján keresztül egy olyan (a hasonló helyzetben lévő és hasonló kihívásokkal szembe-sülő országok számára is hasznosítható) elemzési keretet alakítson ki, amely alkalmas egyrészt a demográfiai folyamatok és adottságok feltérképezésére, másrészt az ezek alapján várható főbb gazdasági trendek, kapcsolódó előnyök, nehézségek és megoldási lehetőségek azonosítására.

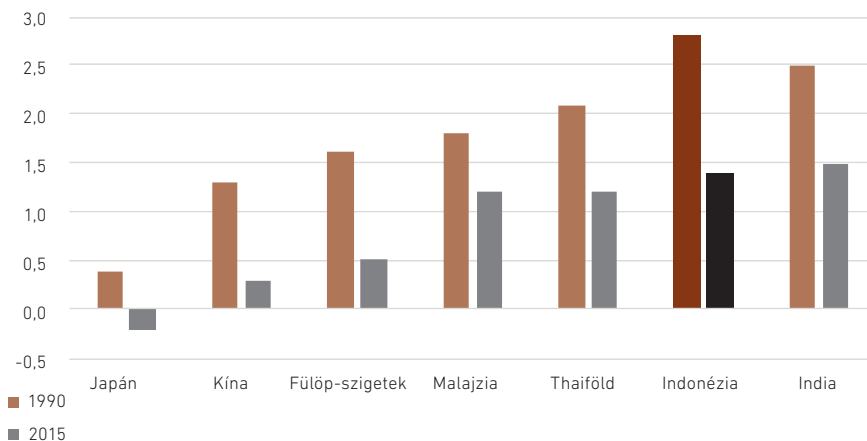
⁵ A fejlesztő állam fogalma Chalmers Johnstontól származik, aki először a 1980-as évek elején kezdett írni a japán gazdasági csoda elemzéséből kiindulva az angolszász vagy rajnai kapitalizmustól eltérő ázsiai kapitalista modelltől. Véleménye és a koncepciót később kiegészítő kutatók szerint ebben a modellben az állam erőteljesen beavatkozó jellege a legfőbb sajátosság, amely összekapcsolódik a neo-merkantilista gazdaságpolitikával; legalábbis a modellhez sorolt Japán, Dél-Korea, Tajvan és Szingapúr esetében ez a megállapítás megállja a helyét. Később ezen országok sikereiből tanulva Malajzia és Indonézia a modell egyes elemeit megpróbálta átvenni – több, kevesebb sikerrel.

1. Népesedési trendek, jellegzetességek

A népesedési trendek alakulásában egyidőben több tényező is szerepet játszik, amelyek közül a népmozgalmi adatok (termékenységi ráta, korszerkezet, migrációs folyamatok) tekinthetők talán a leglényegesebbeknek. 1990-től 2015-ig Indonéziában felére csökkent a termékenységi mutató, de a kelet- és délkelet-ázsiai térség számos országával összevetve még továbbra is magas. Japánban népességfogyást és előre-gedést látunk; Kína, valamint a Fülöp-szigetek népességének növekedése is mélyen 1 százalék alatti, ami a korábbi évtizedek magas születési adatai következtében rend-kívül gyors előre-gedést vetít előre.

1. ábra

Átlagos népességnövekedés (százalékban, 1990, 2015)

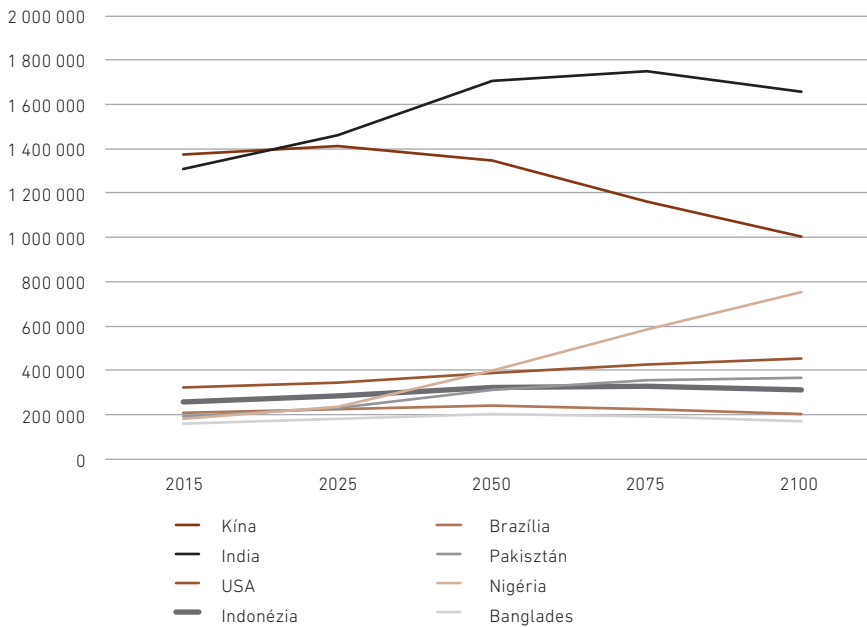


Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

Az előző évszázad derekáig visszatekintő adatok alapján jól nyomon követhető az ideáig vezető út, az 1960-as, 1970-es évek emelkedése után a máig tartó csökkenés. Indonéziában az 1960-as években bőven 2 millió fölött volt az éves népesség-növekedés, az 1970-es évektől folyamatosan 3 millió fő körül mozog. Ezen keretek mellett az ENSZ előrejelzése alapján a 21. század utolsó harmadában már népesség-csökkenéssel lehet számolni. Addigra a lakosság kétharmada fog városokban élni és csak egyharmada vidéken, ami az 1970-es évektől tartó robbanásszerű urbanizáció eredménye. Már jelenleg is a lakosság több, mint fele él városban, ami a gazdasági fejlődésnek egyszerre jele és feltétele is.

2. ábra

Népesség-előrejelzés néhány kiválasztott országban, 2015-2100
(teljes népesség az átlagos változat szerint, ezerben)



Forrás: saját szerkesztés, United Nations (2015)

A népesség változatos etnikai, kulturális és nyelvi sokszínűséget mutat, mégis kiemelkedik két nagy csoport, a teljes populáció 43 százalékát adó jávaiak és a 15 százalékot kitevő szunda szigetiek. Mindkét csoport eredetileg Jáva szigetéről származik, ez a sziget adja a teljes népesség csaknem 60 százalékát. Ha hozzávesszük Szumátra-szigetét is, akkor már nagyjából 80 százalékról beszélünk. A legnagyobb népesség a Nyugat-Jáva régióban (43 millió fő) található, míg a legkevésbé népes Nyugat-Pápua (761 ezer fő) a messzi keleti végében az országnak. Nagy regionális különbségek mellett a népsűrűség 144 fő/km², míg a városi népesség aránya közel 54 százalék. A népességnövekedést erős regionális különbségek jellemzik, Pápuaiban a legmagasabb, míg a legkisebb Közép-Jáván.

Ebben az összefüggésben érdemes utalni Evi Nurvidva Arifin és Aris Ananta (University of Indonesia) kutatásaira (Arifin – Ananta, 2013), akik az indonéz jellegzetességeket meghatározó megapopulációs trendeket dolgozták fel. A két indonéz

szakértő három lényeges trendet emel ki, amelyeket minden fejlesztési területen szükséges figyelembe venni, legyen szó társadalmi, politikai vagy gazdasági stratégiáról. A három tendencia pedig a következő. Első trend: folyamatosan növekvő populáció; második trend: öregedő társadalom; harmadik trend: változó migrációs viszonyok.

Ezen keretektől kiindulva 6 olyan trendet fogalmazhatunk meg, amelyek mentén a népesedési folyamatokkal összefüggő kihívások és lehetőségek megalapozottan értékelhetők, és kijelölik a dolgozat elemzési kereteit:

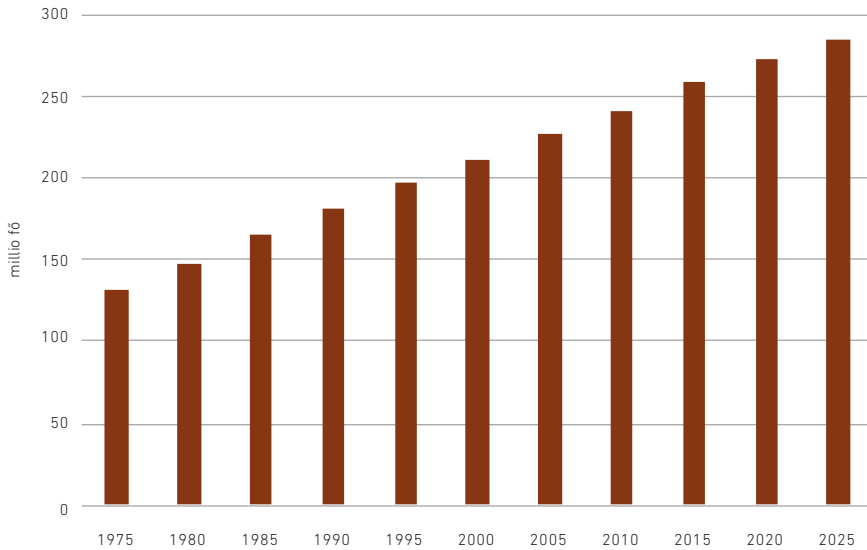
1. trend: nagy és folyamatosan növekvő népesség,
2. trend: sokszínűség és egyenlőtlen regionális eloszlás,
3. trend: robbanásszerű urbanizáció,
4. trend: fiatal lakosság – „window of opportunity”,
5. trend: csökkenő termékenység és elöregedő társadalom,
6. trend: iszlám vallás.

1.1. Nagy és folyamatosan növekvő népesség

Az 1960-as években a magas termékenység alacsony, de fokozatosan növekvő várható élettartammal párosult, aminek következtében a népesség növekedése felgyorsult. Akkor egy nő átlagosan 6 gyermeket szült és a várható élettartam 45 év volt. A 2010-es termékenységi mutató szerint egy nőnek átlagosan 2,5 gyermeke született és a várható élettartam 70 évre növekedett, ami továbbra is gyors, de már lassuló népességbővülést okoz.

Indonézia közel 264 milliós lakosságával a világ 4. és Ázsia 3. legnépesebb országa, nagy társadalmi egyenlőtlenségekkel, összetett etnikai és kulturális háttérrel. Az elmúlt 40 év alatt megkétszereződött a népességszám, s a mostani, lassuló trendekkel számolva is az ENSZ statisztikák szerint a becsült népesség 2025-re 284 millió fő, majd a 2050-ben valószínűsíthető csúcscsérték 322 millió fő, amelynek elérése után a népesség csökkenésére lehet számítani.

3. ábra

Népesség (1975-2025, millió fő)

Forrás: saját szerkesztés United Nations (2015) alapján

A növekvő népesség sok területen okoz problémát, nehézkes a közszolgáltatások biztosítása, a tömegközlekedés, az egészségügyi ellátás és az oktatás fejlesztése és óriási a környezeti terhelés. A népességnövekedés együtt jár a víz-, élelem- és energiaigény megnövekedésével, a környezet fokozott terhelésével. Miközben óriási erőfeszítések zajlanak a közszolgáltatások javítása, az egészségügy és az oktatás színvonalának javítása érdekében, mégis sok olyan mutatót találunk, főleg az egészségügy terén, amelyek további lépéseket kívánnak.

Indonézia gazdasága az utóbbi években folyamatos növekedést mutat. Jelenleg a 15. legerősebb gazdaság a világon és 2030-ra a legjobb 10-ben vagy 8-ban is benne lehet. Mégis körülbelül 30 millió ember él szegénységben, ami nagyjából Malajzia lakosságával megegyező szám. Ezért is kiemelt feladat a gazdaság további erősítése, az állami és a magánszektor fejlesztése, a munkahelyteremtés, valamint az átlagbérek emelésének ösztönzése. A gazdaságnak növekednie kell, hogy a foglalkoztatási szint fenntartható legyen, emelkedjen az életszínvonal, elkerülhető legyen a munkanélküliség növekedése, s így a népességnövekedés ne az egy főre jutó GDP csökkenésével menjen végbe. A lassuló népességnövekedés és a gyors gazdasági fejlődés következtében az egy főre jutó jövedelmek növekednek.

Indonézia útja sok szempontból követi Kínáét és Indiáét, ugyanis mindegyikük esetében eredendő problémának számított, hogy az óriási népesség és a gazdasági fejlődés gyorsítása több ponton ellentétbe kerülhet egymással, (Manning – Purnagunawan, 2011), és a megoldásokat az egyedi jellegzetességekkel összhangban szükséges megtalálni. Indonézia lehetőségeit bővíti, hogy rengeteg a még érintetlen, kiaknázható természeti erőforrása. Így a nyersanyagok széles körére és a magasabb hozzáadott értékű tevékenységek kombinációjára építő gazdaságfejlesztési stratégia a lassuló népességnövekedéssel kedvező társadalmi és gazdasági következményekkel tud járni.

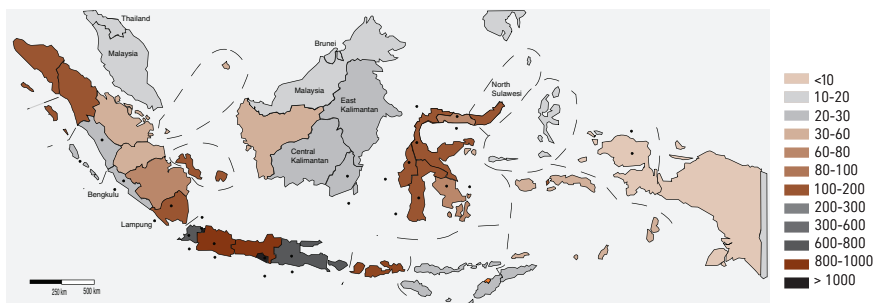
Előrejelzések sora szerint 2030-ra a 20 - 64 év közötti munkaképes korú népesség 55 százaléka fog középfokú és 18 százalék felsőfokú végzettséggel rendelkezni, és általánosságban is nő az iskolázottság. (2000-ben a népesség 47 százalékának volt alapfokú végzettsége.) Ezek a népesedési trendek, párosulva a képzettségi szerkezet változásával, illetve a munkaképes korú lakosság magas arányával a következő két-három évtizedre népesedési oldalról kedvező gazdaságfejlődési pályát alapozhat meg. (Lásd később: 1.4. trend: Fiatal lakosság, „window of opportunity”)

1.2. Sokszínűség és egyenlőtlen regionális eloszlás

A népesség eloszlása igen egyenlőtlen sok délkelet-ázsiai országban, és Indonézia erre kiemelkedő példa. Jáva és a szomszédos Madura szigete az ország területének csupán 7 százalékát teszik ki, mégis a lakosság 60 százalékát tömörítik. Jáván, ezen a körülbelül 130 ezer km²-es szigeten él 150 millió ember, ez a sziget Földünk legnagyobb népsűrűségű területe. 2016-ban ez közel 1200 fő/km²-es népsűrűséget jelentett, ami az országos átlag nyolcszorosa. De extrémnek tekinthető az átlagosnál ötször nagyobb népességű Bali is. Jakarta nem csak az ország fővárosa, gazdasági, kereskedelmi, kulturális és politikai központja, de egész Délkelet-Ázsia legnépesebb városa is. Az ország népességének több, mint 4 százalékát tömöríti, agglomerációjának folyamatos növekedése a külvárosi nyomornegyedek bővülését hozza magával.

Az egyenlőtlenségek belső feszültségeket táplálnak a lakosság körében, ami az ún. külső régió részéről okoz potenciális feszültséget a politikailag, gazdaságilag és népsűrűséget tekintve is domináns Jávával szemben.

1. térkép

Indonézia népsűrűsége régiók szerint (fő/km²)

Forrás: saját szerkesztés a World of Maps alapján online elérhető: (<https://www.worldofmaps.net/en/asia/maps-of-indonesia/map-of-indonesia-population-density.htm>)

A népesség nem csak eloszlásában mutat extrémításokat, hanem sokszínűségében is páratlan. Közel 350 népcsoport, 700 különböző nyelv és 6 hivatalos vallás képviselőit találhatjuk meg a számtalan szigeten. Az ország egységesítése céljával alkották meg a bahasza indonéz nyelvet (Bahasa Indonesia = Indonézia nyelve), mely a maláj nyelv egyik nyelvjárásának standardizációjával jött létre. Ezt a népesség lényegében 100 százaléka ismeri, ezzel Földünkön az egyik legtöbbek által beszélt nyelv, amely az országon belüli kommunikációt alapvetően megkönnyítette. Ezt használja a közoktatás, a média és minden hivatalos kommunikáció, miközben mindenki beszéli otthona saját nyelvét, nyelvjárását.

Az ország nyugati felében ázsiai, elsősorban maláj népek élnek, keleti felén csendes-óceániai, legnyugatibb területein pedig a pápuák. Ezt a három fő népcsoportot viszont számos további alcsoportra lehet bontani és az óriási kiterjedés, néha az egy-mástól való teljes elszigeteltség és sajátos fejlődési utak eredményeként a több ezer szigeten, sőt gyakran szigeten belül is összesen több száz különböző etnikai csoport alakult ki sokszor saját nyelvvel vagy nyelvjárással, gyakran sajátos életmóddal, szokásokkal és akár teljesen eltérő fejlettségi fokkal. Valóban mintha a történelem különböző időszakait képviselő embercsoportok élnének azonos időben (Pisani, 2015). Az etnikai csoportok neve néha árulkodó a származási helyet tekintve pl. jávaiak Jáva szigetén, a maduraiak Madura szigetén élnek vagy a balinézek Bali szigetének lakói. Máskor pedig nem tudunk következtetni származásukra pl. Szumátra szigetén élnek a lebongok, dajakok vagy batakok, Celebesz szigetén pedig a bugik és Malukku-szigetek lakói az amboinézek stb. Érthető hát az ország mottója: „Bhinneka Tunggal

lka”, vagyis „Egység a sokszínűségben”. Ez a diverzitás, éppúgy, mint a változatos természeti szépségek, Indonézia nagy büszkeségének, különleges jellegzetességének számítanak. A nemzeti filozófia alappillérei (Pancasila⁶) is azt hangsúlyozzák, hogy az egyenlőség, az igazság, a demokrácia és az egység a követendő értékek, a legfontosabb erények. Lényeges még az Istenben való hit, vagyis a mindenkire nézve kötelező vallásválasztás, ami azt jelenti, hogy a meghatározott ó hivatalos vallás valamelyikéből (mindegy, hogy melyiket) mindenkinek választania kell.

Kusdarjito (Novák, 2017: 151-169) hangsúlyozza, hogy Indonézia valószínűleg a legdiverzifikáltabb ország a világon és emiatt jelentős kompromisszumokat kell kötnie az egység érdekében. De a túl sok kompromisszum a fejlődést akadályozhatja, ha minden érdeket figyelembe szeretnének venni. Márpedig a demokratikus megoldások melletti elkötelezettség miatt az érdekegyeztetés alapvető fontosságú, ami sajnálatos módon, de logikusan a hatékonyság rovására mehet. Komoly kormányzati kihívásokat jelent az egység megőrzése és a különböző szempontok figyelembe vétele úgy, hogy közben a közös érdekek is érvényesüljenek, az egész ország emelkedését és fejlődését az ne hátráltassa.

1.3. Robbanásszerű urbanizáció

Az urbanizáció egyszerre jelent városodást, ami egy mennyiségi változás, vagyis egyre több település nyer városi rangot mérete, lakosságszáma és jelentősége alapján, másrészt városiasodást, ami egy minőségi változás, és ellátottságbeli, életmódbeli, infrastrukturális javulást hoz egy településen. Az 1960-as évektől rohamosan nő a városlakók száma, ami feltétele és következménye is a gazdasági növekedésnek. Míg 1950-ben 8 olyan város volt a Földön, melynek népessége elérte az 5 millió főt, mára több, mint 50 ilyen van és ezek között vannak 10-15 vagy akár a 20 milliót is meghaladó lélekszámú városok, ezek közé tartozik pl. Jakarta. A külvárosokban nagyvárosi tevékenységek jelentek meg (ipari területek, nagy lakótelepek) és vonzották a lakókat, miközben a mezőgazdasági területek csökkentek, a földterületekben hiány mutatkozott és a mezőgazdaságból élők közül sokan munkanélküliek lettek. A városokban elindult egy jelentős fejlődési hullám a vízellátást, csatorna- és úthálózatot tekintve, valamint igyekeztek felszámolni a városi nyomornegyedeket.

⁶ A Pancasila (ejtsd: „pancsaszíla”) jávai és szanszkrit eredetű kifejezés, melynek jelentése „öt alapelv” (panca – ‘öt’, sila – ‘elv’). Ez az öt, nemzeti filozófiai alappillérként szolgáló elv a következő: 1. Az egyetlen és igaz Istenben való hit. 2. Igazságos és civilizált emberiség. 3. Egységes Indonézia. 4. Demokrácia, melyet a tanácskozó képviselőtestület belső bölcsessége vezérel. 5. Társadalmi igazságosság Indonézia teljes lakossága számára. (Páldi Zoltán fordítása)

Indonéziában a városi lakosság Jáva szigetének nagyvárosaiban sűrűsödik. A városok és környékük, az odavezető autópályák és kapcsolódó infrastruktúra rendszertelenül fejlődött, nem volt megfelelő koncepció a városfejlesztésre, gyorsan kiderült, hogy nem kapott kellő figyelmet a környezetvédelem, a fenntarthatóság, a praktikum, a közszolgáltatások elérhetősége, az emberléptékűség, a helyi közösségi érdekek. A népességnövekedés együtt jár a víz-élelem- és energiaigény megnövekedésével, a környezet fokozott terhelésével. Jakarta mocsaras területre épült, ez magas talajvízszintet jelent és az árvízveszély folytonos jelenlétét. Nehézkés a vezetékes tiszta ivóvíz biztosítása, a csatornázás és a szennyvízelvezetés éppúgy, mint minden infrastrukturális fejlesztés. A fővárosban bár jelentősen nőtt az utak száma és hossza, olyan mértékben növekedett meg a motorok és biciklik forgalma, hogy azzal nem tudtak lépést tartani és állandósultak a forgalmi dugók, közlekedési zavarok. Sok kísérlet volt és van arra vonatkozóan, hogy csökkentsék a forgalmi torlódásokat, ilyen pl. a "három az egyben" szabály, ami annyit jelent, hogy csúcsidőben a legforgalmasabb utakon kiállítják a forgalomból a háromnál kevesebb személyt szállító autókat vagy ilyen az is, hogy napközben a legforgalmasabb útvonalakon nem közlekedhetnek kamionok és teherautók.

Jakarta modern metropolis, közel 200 felhőkarcolóval, széles sugárutakkal, sok bevásárlóközponttal. Gazdasági jelentősége és nagysága alapján a 34. a világon (Globalization and World Cities Study Group and Network, 2016) és gyorsabban növekszik, mint Kuala Lumpur, Peking vagy Bangkok. Az élénk gazdaság és az ország iránti érdeklődés alapján arra számítanak, hogy Jakarta konferencia-boom elé néz (TTGmice, 2013). Eszerint Jakartában óriási az üzleti turizmus növekedési potenciál, vagyis a konferenciák, értekezletek, jutalomutak és kiállítások számának bővülésére lehet számítani. Mások éppen arra hívják fel a figyelmet, hogy kevés a megfelelő létesítmény és üzleti színvonalú helység. Ezt felismerve folynak az építkezések a Jakarta térbeli korlátainak orvoslására. Üzleti turizmusban Bali számít igen erős versenytársának az utóbbi 10 évben.

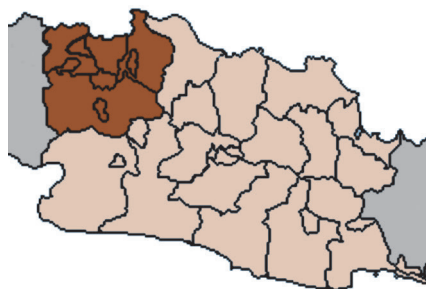
Az Indonéz Statisztikai Hivatal 2010-es népszámlálási adatokra épülő becslése alapján 2015-ben Jakarta 10.177.924 lakossággal és 1,02 százalékos éves lakosságnövekedéssel jellemezhető. Ennek megfelelően a 662 km²-es város páratlanul magas, 15.367 fő/km²-es népsűrűséget mutat. A következő negyed évszázadban tovább fog folytatódni az urbanizáció, 2035-re várhatóan a népesség kétharmada fog városokban élni, miközben az óriási területi eltérések megmaradnak. 2035-re a jávaiak 90 százaléka városlakó lesz és 76 millió főt fog koncentrálni a Jakarta és Bandung két megavárosi régiója, míg ezzel ellentétben az ország keleti területein, East Nussa Tenggara, Sulawesi Barat és Maluku Utara területein 40 százalékos lesz a városi népesség aránya.

A Jabodetabek (amely egy betűszó a következő városnevekből: Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, és Bekasi) néven ismert világvárosi terület, a második legnagyobb a világon, de Jakarta itt nem ér véget, a külvárosi területeken tovább folytatódik. A város-mag, DKI Jakarta több, mint 10 millió lakosú, de Greater Jakarta területe több, mint 30 millió embert zsúfol magába, ami szintén kiemelkedően magas, $4.373 \text{ fő} / \text{km}^2$ a népsűrűséggel párosul (az utolsó, 2010-es népszámlálás adatai alapján) (Citypopulation, 2010; National Statistics Office BPS).

2. térkép

DKI Jakarta és Jabodetabek területe

DKI Jakarta Nyugat-Jáván belül



Jabodetabek Nyugat-Jáván belül



Forrás: Doseiai2 by Creative Commons Attribution-Share Alike. [online elérhető]: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Locator_DKIJabodetabek.png#

Napjainkban a városi fejlődés kapcsán növekvő népszerűségnek örvendenek az olyan stratégiai tervek, amelyek segítenek felkészülni a további gyors fejlődésre, s itt elsősorban a különböző „okos város” megoldások tűnnek járhatónak. E szempontból Indonézia sem kivétel, s a smart city-k hamarosan akár a 100-as nagyságrendet is megközelíthetik. 2015-ben bevezették az IKCI (Indonesia Smart City Index) mutatót, aminek nyolc tényezője van.⁷ Ezek révén mérhető az okos városi fejlődés dinamikája, és jelzi a kormányzat elkötelezettségét is e terület fejlesztése iránt.

A Jakarta Smart City project keretében az a cél, hogy a város otthonává váljon minél több start up-nak és technológia alapú vállalkozásnak. A Jakartában megfogalmazott okos város víziónak hat eleme van: ezek a gazdaságra, mobilitásra, környezetre, kormányzásra, életmódra és az emberekre koncentrálnak⁸ (Deal Street Asia, 2016;

⁷ Smart ICT, smart development planning, smart green open space, smart transport, smart waste management, smart water management, smart building and smart energy.

⁸ Smart economy, smart mobility, smart environment (intelligent environment), smart government (smart administration), smart living (intelligent life), and smart people.

Smart City project). Az okos városok koncepciót Indonéziában segítheti, hogy a lakosság körében a digitális eszközök használata, illetve a szolgáltatások növekvő körében a mobil applikációk igénybe vétele világviszonylatban is kiemelkedő.

1. táblázat

A 10 legnépesebb város 2014-ben

Város	Városlakók száma (fő)
1 Jakarta	10,135,030
2 Surabaya	2,843,144
3 Bandung	2,575,478
4 Bekasi	2,510,951
5 Medan	2,497,183
6 Semarang	2,067,254
7 Tangerang	2,001,925
8 Depok	1,869,681
9 Palembang	1,561,959
10 South Tangerang	1,436,187

Forrás: Ministry of Health Indonesia (2014); National Statistics Office, BPS

1.4. Fiatal lakosság, „window of opportunity”

Indonézia lakossága igen fiatal, 2016-ban a medián életkor 28,6 év volt, a lakosság fele bőven 30 év alatti, 42 százalék, azaz 110 millió ember 25 évesnél fiatalabb, s ez a munkaerő-kínálat a gazdaság motorja lehet a következő két-három évtizedben.

2. táblázat

A teljes népesség és annak eloszlásának becslése kor és nem szerint

Korosztály	Teljes népesség	A teljes népességen belüli arány (%)	Férfi	Nő
0-14	70 879 673	27,34	36 066 000	34 813 673
15-64	172 458 228	66,51	86 672 485	85 785 743
65-	15 940 602	6,15	7 023 925	8 916 677

Forrás: United Nations, ESCAP (2016)

A munkaerőpiacra lépő fiatalok nagy lendületet jelentenek a gazdaságnak, az általuk generált fogyasztás folyamatosan bővíti a GDP-t és ösztönzi a középosztály erősödését is. A 15 és 64 év közötti munkaképes korúak száma az elmúlt 40 évben nagymértékben nőtt, s a digitális technológiát aktívan használó lakosság a gazdaság motorja, s ennek köszönhetően az ország a digitális robbanás fontos szereplőjévé válhat. Egyre

jelentősebb a technológiai start up-ok száma, növekszik az e-kereskedelem, itt van Földünk 2. legnagyobb Facebook-családja és a 110 millió indonéz internetfelhasználó a 4. legnagyobb Twitter-közösséget alkotja.

A mostani fiatalok általánosságban jobb egészségnek örvendenek, jobban képzettek, könnyebben hozzáférnek a tudáshoz, többségük város lakó és a világ más tájain élőkkel is könnyebben tudják tartani a kapcsolatot. Jellemzően tovább járnak iskolába, kitolva ezzel a munkapiacra lépésüket, a házasságot és a gyerekvállalást is, ami hosszabb távon is kevesebb gyermek születését jelenti. A munkaképes korúak növekedése jelenleg tehát gazdasági növekedést támogató tényező, a gyermekszám csökkenésének köszönhetően a családok többet tudnak megtakarítani, ami a befektetések és a fogyasztás növekedéséhez vezet, ez pedig a gazdaság további fejlődését hozza.

Mindemellett problémát okozhat, ha a munkahelyteremtés üteme lassabb, mint hogy az évente munkába lépő fiatal munkaerőt (1,8 millió főt) felszívhatná. Becslések szerint minden 1 százalékos GDP növekedés 2-300.000 új munkahelyet teremt. Erre alapozva körülbelül 7 százalékos gazdasági növekedésre van szükség ahhoz, hogy a munkaerő piacra újonnan belépők számára elegendő munkahely álljon rendelkezésre. A munkanélküliség csökkenő tendenciát mutat, míg 2006-ban még 10 százaléknál nagyobb arányú volt, addig a 2010-es évek közepén 5-6 százalék közé esett, de továbbra is sok milliónyian vannak munka nélkül. Még mindig jelentős a szegénység, a középiskolások alacsony aránya, komoly korlátot jelent a képzés nem túl magas színvonala, az egyes földrajzi egységekre jellemző korai munkába állás, az egészségügyi lehetőségek igénybevételeének nehézsége, a korai házasság. Mindez annak ellenére, hogy folyamatos javulás figyelhető meg ezeken a területeken az utóbbi két évtizedben. Ezen keretek mellett nyilvánvaló, hogy elengedhetetlen a mai fiatal korosztály és a gyerekek képzésébe, oktatásába történő befektetés, törekedni kell az ebből adódó lehetőségek („window of opportunity”) legjobb kihasználására és fel kell készíteni a munkaképes korú népességet a később jelentkező demográfiai nyomásra.

Most éppen abban az időszakban van Indonézia, amikor óriási a fiatalok és középkorúak aránya, és mivel ez így van, ezért a lassan, de biztosan növekvő arányú idősebb korosztály egyelőre még nem okoz gondot sem családi, sem társadalmi szinten. Ez később fog jelentkezni, amikor a most domináns korosztály idősödik, miközben a termékenység csökken, tehát egyre kisebb lesz azok aránya, akik el tudják majd őket tartani.

1.5. Csökkenő termékenység és előregedő társadalom

Az indonéz hagyományban a gyermek a jó szerencse hozója, a gyermek a rejeki (szerencse) forrása. A mondás szerint „banyak anak banyak rejeki” vagyis „több gyerek, nagyobb szerencse”. Ez jelentősen hozzájárult a magas termékenységi mutatókhoz és a fogamzásgátlásban sokan a vallási, erkölcsi szabályok és hagyományok megszegését látták. Felismerve ugyanakkor azt, hogy a magas termékenység a szegénység egyik fő tényezője, 1968-ban olyan új családtervezési politikába kezdtek, amely a születések számának csökkentését célozta. A következő évtizedekben tapasztalható eredmények óriási sikert jelentettek és az indonéziai modellt példának tekintették a hasonló helyzetben, hasonló gondokkal küzdő országok. 1976-ról 2002-re a termékenységi mutató lényegében megfeleződött, 5,6-ról 2,6-ra csökkent (Piesse, 2015).

A termékenység csökkenése jelentős változást hoz a nők helyzetében, hiszen kevesebb gyermek vállalása azt jelenti, hogy a nőknek javulnak a tanulási, majd az elhelyezkedési esélyei, kevesebb lesz a tinédzserkorú édesanya stb.

A korfákból jól látszik, hogy mennyire dinamikusan alakul a fiatalos piramis forma egyre időseödőbb, tipikus méhkas majd urna alakúra. Látszik ahogy magasodik, tehát a várható élettartam növekszik (1980-ban 58,6 év a jelenlegi 71,2-re, majd a előrejelzések szerint 2050-re 77,4 évre), ugyanakkor felfelé szélesedik is, tehát az idősek száma és aránya növekszik (65 felett jelenleg 5,4 százalékról 2050-re 16 százalékra), miközben a fiatalok száma és aránya csökken (15 év alattiak 28 százalékról 19 százalékra). De ez nem jelenti azt, hogy 2050-re valóban időse népessége lenne, nem úgy, mint sok közeli ázsiai országnak jósolják, pl. Kína.

A korábbi előrejelzések ellenére, mely szerint a termékenység a 2,6-nál fog stagnálni, a mutatószám tovább csökkent és a jelenlegi előrejelzések szerint folytatódni fog a csökkenés, sőt 2050 utáni időszakra a reprodukciós szint (2,1) alá fog esni. Így Indonézia népessége a következő évtizedekben elkerülhetetlenül öregedni kezd, és ha a termékenység tovább csökken, akkor a tendencia erősödni fog. Hamarosan megjelenik a fiatalok számának csökkenése és munkaképes korúak hiánya éppúgy, mint Dél-Koreában vagy Japánban. Indonéziában a 60 éves és afölöttieket tekintik időseknek, az ő arányuk 1971-ben 4,5 százalék volt, 2010-ben 7,6 százalék.

A 2030-ra időssé váló korosztály 1945 és 1970 között született, tehát 2000-ben 30 és 55 éves koruk között voltak, amikor már magasabb minőségű oktatásban, jobb egészségügyi ellátásban részesültek és nagyobb jólétben, magasabb életszínvonalon éltek (volt tanárok, volt orvosok, volt politikusok, volt irodai alkalmazottak stb.),

ezért arra lehet számítani, hogy ők egészen más időskorú generációt fognak jelenteni, sőt számolni kell és lehet velük, mint új fogyasztói célcsoport vagy éppen szavazati bázis. Ebből következik az, hogy mind a gazdasági, mind a politikai élet szereplőinek érdeke, hogy az időződő embereket jó egészségben, jó színvonalon és aktívan „tartsa”. Ráadásul ezzel csökken részükről az egészségügyi és szociális rendszer terhelése, kevesebbek a költségek, jobban részt tudnak venni a társadalmi, gazdasági és családi életben is, tehát az egész társadalom számára jótékony hatással van egy ilyen tendencia. A szerzők (Arifin – Ananta, 2013) szerint tehát az időződő korosztályra nem mint kötelezettség, hanem mint lehetőség, eszköz kell tekintsenek, a fenti előnyöket számba véve egy aktív idős generáció komoly versenyelőny is lehet akár a gazdaság számára.

Az öregedési index (ageing index), ami a 100 idős emberre jutó gyermeket (0-14 év) mutatja jelentős növekedésére lehet számítani, az előrejelzések szerint a 2010-es 26,3-ról 2035-re 73,4-re fog emelkedni. A meglévő nyugdíjrendszer korlátozottan nyújt biztonságot. Ezért van az, hogy sok időskorú kénytelen folytatni a keresőtevékenységét, hogy fedezhesse az alapvető szükségleteit. Ezért is van jelentősége a nagyobb létszámú családnak, akik biztonságot, támogatást tudnak egymásnak nyújtani. 2010-ben 36 százalék volt azon idősök aránya, akik háromgenerációs háztartásban éltek.

3. táblázat

Medián életkor alakulása, előrejelzése (1980-2100)

	1980	2015	2030	2050	2100
Indonézia	19.1	28.4	31.9	36.5	43.5

Forrás: United Nations, (2015)

Mivel az időskorúak száma mindenképpen emelkedni fog, ezért növekvő figyelmet igényel, hogy a társadalmi, gazdasági, politikai környezet támogassa őket, az ebből fakadó hátrányokat minél jobban lefaragja és az előnyeit pedig minél jobban kihasználja és próbálja elkerülni azt a kockázatot, ami a hasonló tendenciákkal jellemezhető, közepesen fejlett országokat fenyegeti, nevezetesen, hogy az ország megöregszik, mielőtt még meggazdagodhatna.

1.6. Iszlám vallás

Indonéziában hat államilag elismert vallást különböztethetünk meg, melyek a következők: iszlám, protestantizmus, katolicizmus, hinduizmus, buddhizmus és konfucianizmus. Az ateizmus és agnoszticizmus gyakorlatilag nem megengedett, az indonéz

állampolgároknak nyilatkozniuk kell arról, mely államilag elismert vallást követik, s ez az adat feltüntetésre kerül a személyi igazolványuk erre vonatkozó rubrikájában is. A vallásnak igen erős identitásmeghatározó szerepe van az indonéz lakosság körében. A hat vallás közül, az iszlám követőinek száma elsőprő. Több, mint 200 millió iszlámhívővel Indonézia a világ legnagyobb muszlim közösséggel rendelkező országa. Fontos azonban, hogy a szigetországban a mohamedán vallás egy megengedőbb, liberálisabb változata honosult meg. Itt az iszlám vallás egy mérsékelt verziójával találkozhatunk, ami nagyon harmonikusan olvasztja össze a vallást a helyi hagyományokkal és kultúrával. (Jóllehet, egyértelmű kivételt képez ez alól a Szumátra északnyugati csücskén található Aceh tartomány.) Ugyanakkor a másik irányba hat és az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy nőni látszik az iszlám befolyás, mivel az 1980-as évektől Szaúd-Arábia dollármilliókat fektet be az országban, vagyis 150 mecsetet építettek (eleve 800.000 van), egyetemet alapítottak Jakartában és számos arab nyelvi intézetet támogatnak. (Kínai befektetők beruházási kedvének szorgalmazása is erőteljes, ők a természeti erőforrások feltárásában, az autópálya építésben, valamint az áramfejlesztésben mutatnak érdeklődést.)

Keresztény vallású emberek főleg Pápuán és a Maluku-szigeteken élnek, kisebb kereszténycsoportokat találhatunk Szumátrán és Borneón, Bali lakossága pedig hindunak mondja magát, de annak egy olyan speciális ágát követik, amelyet igazából csak itt, ezen a szigeten gyakorolnak, valójában a hindu és a buddhista vallás, valamint a helyi tradíciók és hitrendszerek harmonikus és egyedi keveréke. A komplexitást és az elfogadást mutatja az is, hogy Jáva szigetén, ahol az iszlám vallás dominál, olyan, az UNESCO világörökség részét is képező nevezetességeket találunk, mint Borobudur, Földünk legnagyobb buddhista templomegyüttese, vagy Prambanan ami pedig az egyik legnagyobb hindu építészeti remekmű. Az iszlám befolyás ellenére nem csupán megtűrt és békésen megférő, hanem egyenesen büszkeségre alapot adó turisztikai látványosságok, mindkettő Indonézia legismertebb, legkedveltebb jelképeinek számítanak.

A világ legnépesebb muszlim országa vallásilag toleráns nemzet, ugyanakkor az iszlám befolyás erősödni látszik. Fontos kérdés, hogy az iszlám vallás valószínűsíthető erősödése milyen hatással lesz a környező és távolabbi országok befektetési kedvére, az ország megítélésére. A vallási tolerancia-intolerancia fontos kérdés Jokowi elnök szemében is. A kormány is hangsúlyozza eltökéltségét, hogy fenntartja a mérsékelt és liberális iszlám vonalát és Indonézia állam filozófiáját, a Pancasila-t, melynek egyik alappillére a vallási tolerancia.

2. Nemzetközi összehasonlítás: kihívások a népesedési folyamatok tükrében

Indonézia nem az egyedüli ország, amely hasonló kihívásokkal szembesül a tágabb térségben. Az egyes országokban zajló folyamatok azonban nem teljesen párhuzamosak, mivel időbeli lefutásokban nagy eltérések figyelhetők meg, függően a gazdasági fejlődés elmúlt évtizedekben tapasztalt folyamataitól, vagy éppen a társadalmi átalakulás, átrétegződés trendjeitől. A demográfiai átmenetben előrébb tartó, a korábban különösen gyors népességnövekedést mutató országokban a magas, fenntartható gazdasági bővülés alapvető fontosságú volt, mivel ez biztosíthatja azt, hogy a lakosságszám emelkedése ne jelentse egyben a szegénység terjedését is. Ez a kérdés különösen fontossá vált, mert a fejlődő országok lakossága olyan mértékben bővült, ami sokszor nagyon dinamikus, 5 százalék feletti tartós gazdasági növekedést követelt meg az életszínvonal (az egy főre jutó GDP) szinten tartása, fokozatos növelése érdekében. Sok ország, különösen Afrikában nem tudott elérni ilyen fenntartható gazdasági fejlődést, amelynek a hetvenes, nyolcvanas években katasztrofális következményei lettek éhínségekkel és fegyveres konfliktusokkal. Fontos megjegyezni azt is, hogy a fejlett nyugat-európai országokban a 19. századi, vagy a II. világháborút követő népességrobbanás időszakában sem volt olyan gyors a lakosságszám bővülése, mint a hetvenes évektől sok alacsonyan fejlett országban. Ez egyben jelzi azt is, hogy a népesedés okozta kihívások Indiában, Kínában, Indonéziában és sok afrikai országban példa nélkül állnak.

1990 és 2010 között a GDP éves átlagos növekedése a gyorsan fejlődő Ázsiában 6-7 százalék volt (2005-ös vásárlóerő paritáson), háromszor akkora, mint 2,4 százalékkal Közép-Kelet és Észak-Afrika, továbbá duplája a Latin-Amerika, valamint Karib-térség 3,2 százalékos értékénél. A növekedésben Kína és India járt élen az évi 9,9 százalékos és 6,3 százalékos GDP bővüléssel (Asian Development Bank, 2014). Ez a gyors növekedés elősegítette az életszínvonal emelkedését és a szegénység csökkentését, de ezzel együtt növekedtek a jövedelmi egyenlőtlenségek. Az elért eredményekben fontos szerepet játszott pl. Kínában a drasztikus születésszabályozás is. 2010 után a növekedési ütemek némiképpen mérséklődtek, illetve a világ gazdasági régiók közötti különbségek is csökkentek, de a térség GDP bővülése továbbra is kedvezően járul hozzá az életszínvonal alakulásához lényegében az egész térségben, beleértve Indonéziát is.

Különösen az ázsiai országok kedvező gazdasági folyamatai következtében a szélsőséges szegénységben élők száma a Földön megfeleződött 1990-hez képest. Ez egy nagyon látványos eredmény, de a fejlődő régiókban élők közül minden ötödik ember

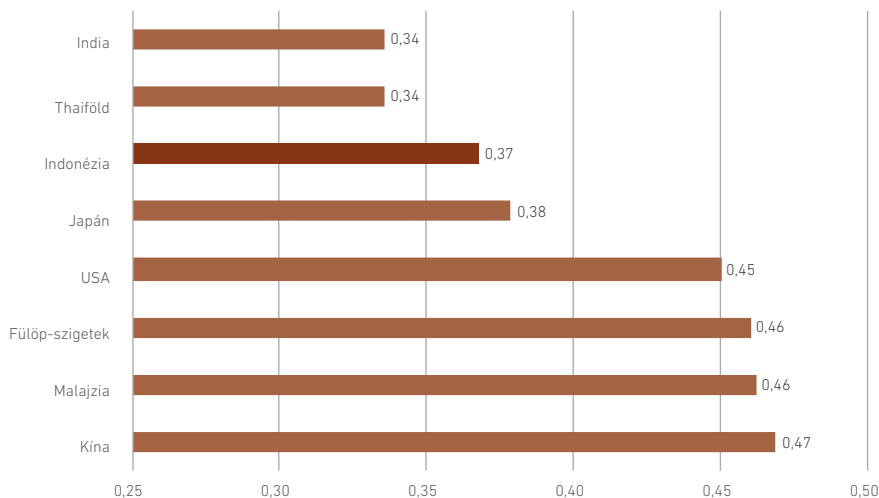
még mindig napi 1,25 USD-nél kevesebből él és több millióan vannak, akiknek ennél csak kicsivel jut több. Magas azok száma is, akiket komolyan fenyeget a veszély, hogy szintén (mély) szegénységbe csússzanak, különösen akkor, ha a gazdasági növekedés bármilyen ok miatt megtörne.

A szegénység értelmezése tágabb annál, mint hogy az embernek nincs elegendő jövedelme, amiből fenntartható életminőséget tudna magának biztosítani. A szegénység fogalma magában foglalja az éhezést, az alultápláltságot, az oktatáshoz vagy más alapszolgáltatáshoz történő hozzáférés korlátozottságát vagy a hatékony érdekképviselet hiányát. A gazdasági növekedésnek úgy kellene végbe mennie, hogy az elősegítse a megfelelő munkalehetőségek biztosítását, az egyenlőtlenség mérséklését, a jövedelmek igazságosabb elosztását. A valóságban azonban inkább az az általános tendencia, hogy a gyors fejlődéssel együtt növekszik az egyenlőtlenség.

A Gini-index az előbb kifejtett egyenlőtlenség egyik oldalát, a jövedelmek egyenlőségét/egyenlőtlenségét mutató mérőszám, amely az országok közötti összehasonlításban jól alkalmazható.

4. ábra

Gini-index (családi jövedelmek eloszlása, 2014)



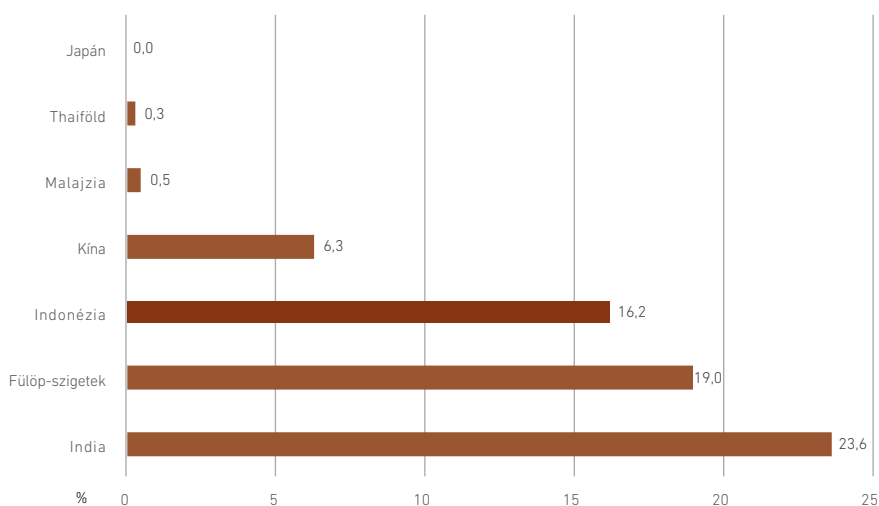
Forrás: saját szerkesztés United Nations, (2016) alapján.

Megjegyzés: India 2007, Thaiföld 2012, Indonézia 2009, Japán 2012, Malajzia 2009, Kína 2009.

A Gini-index Ázsiára vonatkozó értékei általában magasabbak, mint a világtátlag. A grafikonon látszik, hogy a fejlettség sokszor nagyobb egyenlőtlenséget jelent, a vizsgált országok között a fejlett USA és Japán magasabb GINI-indexet vagyis nagyobb egyenlőtlenséget mutat, mint például India, Thaiföld vagy Indonézia. India 0,34-gyel a legkisebb, Kína 0,47-tel pedig a legnagyobb egyenlőtlenséget adja a jövedelmek eloszlása terén. A város és vidék közötti jövedelemkülönbség, mint az egyenlőtlenség legfontosabb tényezője mindegyik ázsiai országban megtalálható. Nem meglepő, hogy az országon belüli migráció a vidéki területekről a nagyvárosokba minden egyes alacsonyabban fejlett felzárkózó ázsiai ország fontos jellemzője.

5. ábra

Szegénységben élők aránya (százalékban, 2012)



Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

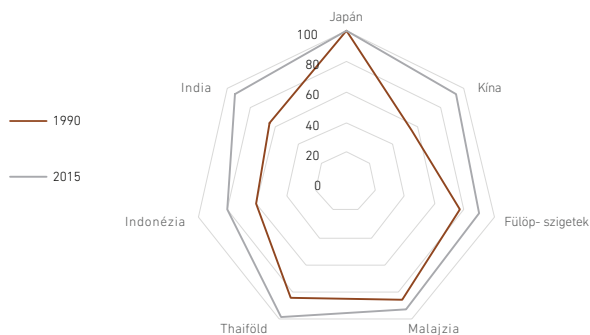
A diagram azokat a szegénységben élőket mutatja, akiknek napi kevesebb, mint 1,25 USD (2005 PPP) áll rendelkezésére. A régiós országokat tekintve a 16,2 százalékos értékkel Indonézia megelőzi Indiát és a Fülöp-szigeteket, de messze elmarad Kínától, még inkább Malajziától, Thaiföldtől és a Japánban nem mérhető, lényegében zéró értéktől. És bár folyamatosan javul a mutató, mégsem elég látványosan, sőt a szegénységi szint 2007 és 2011 között kb. 1 százalékkal csökkent évente, majd 2012 óta kisebb arányú, 0,3 százalékos csökkenést lehet tapasztalni. Indonéziában a 16,2 százalék több, mint 40 millió főt jelent, azaz jelentős nagyságú (4 magyarországnyi) embertömeget érint a szegénység.

Célszerű megvizsgálni néhány olyan mutatót is, amelyek segítségével még jobban megítélhetjük Indonézia helyzetét a szegénységhez kapcsolódó néhány területen, illetve képet kaphatunk az elmúlt évtizedekben bekövetkezett változásokról is.

Az egyik fontos indikátor, a tiszta ivóvízhez való állandó hozzáférés. Sajnálatos tény, hogy a világ jelentős részén, különösen sok túlnépesedett országban és régióban alapvető higiéniai, vízkezelési és szennyvízkezelési problémák nincsenek még megoldva. Az elegendő és az előírásoknak megfelelően tiszta ivóvíz sajnos nem mindenhol magától értetődő adottság, a víz manapság egyre nagyobb érték az embernek, a mezőgazdaságnak és az iparnak is. A vidéki területek vízellátás (improved water resource) terén⁹ Indonézia lemaradást mutat a többi vizsgált ország vidéki területeihez képest. A tendencia azonban javuló, hiszen 1990-ben még a lakosság 40 százaléka számára nem volt hozzáférhető a tiszta víz, 2015-re ez az arány 20 százalékra csökkent, de ez még továbbra is jelentős elmaradást mutat.

6. ábra

Vízellátásban részesülő népesség aránya (százalékban, vidéken)

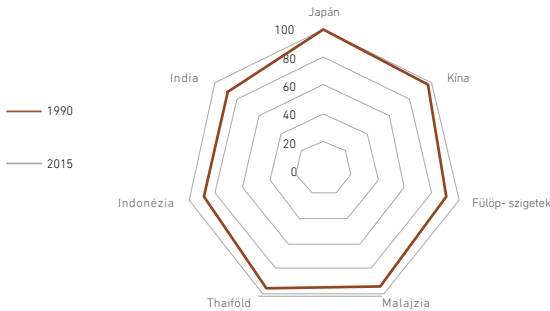


Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

Ugyanez a vizsgálat a városokban sokkal kedvezőbb képet fest. Japán, Kína és Thaiföld teljes körű városi lakossága hozzáfér a tiszta ivóvízhez és a többi ország, köztük Indonézia is a városlakók több, mint 90 százalékának tudja a vízellátást biztosítani.

⁹ Improved water source: az összehasonlíthatóság érdekében az MDGs (Millennium Development Goals), World Health Organization stb. szervezetek által meghatározott definíció nagyon tágan értelmezi a vízellátást és minden olyan forrást elismer, amiből az emberek bármilyen módon tudják biztosítani a személyes higiéniahoz vagy főzéshez szükséges tiszta ivóvizet, legyen az vezetékes víz vagy akár közcsap, palackozott víz, esővíz stb.

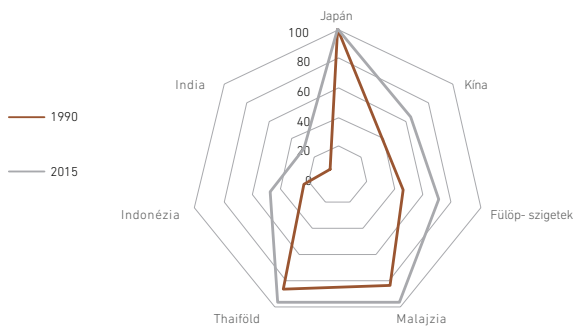
7. ábra

Vízellátásban részesülő népesség aránya (százalékban, városban)

Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

A vízellátásnál sokkal rosszabb a helyzet a csatornázottság állapotát tekintve, ami nem meglepő a kapcsolódó jelentős infrastruktúrafejlesztési igények következtében. India mutatja a legrosszabb eredményt, 2015-ben vidéki lakosságának csupán 30 százaléka rendelkezett csatornaeléréssel, Indonéziában pedig szintén csak 50 százalékos volt a csatornázottság. Japánban, Thaiföldön, Malajziában ez a szolgáltatás nem okoz gondot, de Kínában és a Fülöp-szigeteken is még jelentős fejlesztésre szorul a csatornázás, amelynek szintje 60-70 százalékos.

8. ábra

Csatornázott településen élő népesség (százalékban, vidéken)

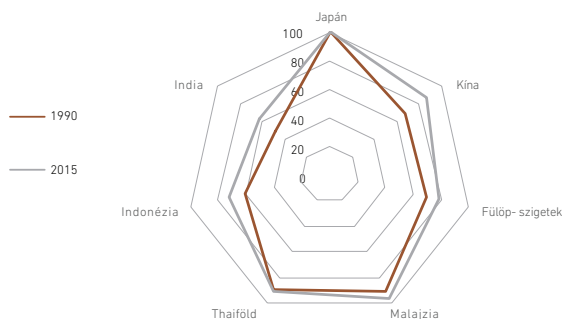
Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

A városokban megint jobb eredményeket találunk, de a főbb megállapítások szinte szóról-szóra megismétlődnek. Legnagyobb lemaradása Indiának van 63 százalékos és Indonéziának 72 százalékos csatornázottsági rátával, Kína és Fülöp-szigetek a

középmezőnyben, miközben Thaiföldön 90 százalékos, Malajziában majdnem teljes, Japánban pedig 100 százalékos a csatornázottság.

9. ábra

Csatornázott településen élő népesség (százalékban, városban)

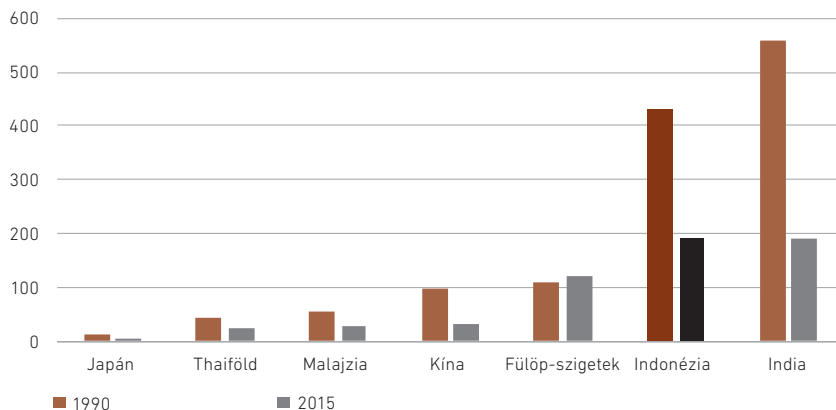


Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

Egy másik terület, amely komoly kihívást jelent a fejlődő, felzárkózó országok számára – különösen ott, ahol a túlnépesedés jelei is mutatkoznak –, az egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférés, illetve annak a színvonala. Miközben óriási erőfeszítések zajlanak a közszolgáltatások javítása, az egészségügy és az oktatás színvonalának javítása érdekében, mégis sok olyan mutatót találunk Indonéziában, amelyek jelentős problémákra utalnak és további jelentős erőfeszítéseket kívánnak.

Egyik nagy előrelépés az anyák halandóságának csökkenése, hiszen a térségben az egyik legrosszabb mutatót produkálták ezen a téren. 1990-ben még 100 000 élve születésre 430, 2015-ben már „csak” 190 anyai halálozás jutott. Sajnos ez még mindig nagyon magas, hiszen összehasonlításképpen, ugyanezen időszakban Kínában 97-től esett 32-re, Japánban 14-ről 6-ra, Malajziában 56-ról 29-re, Thaiföldön 42-ről 26-ra és Indiában látjuk a legnagyobb hasonlóságot, ahol 560-ról esett 190-re csökkent az anyai halálozás aránya. Vagyis Indonéziában még ez az alacsonyabb érték is több, mint 30-szor akkora, mint Japánban és 6-7-szer nagyobb Thaiföldhöz, Malajziához és Kínához képest.

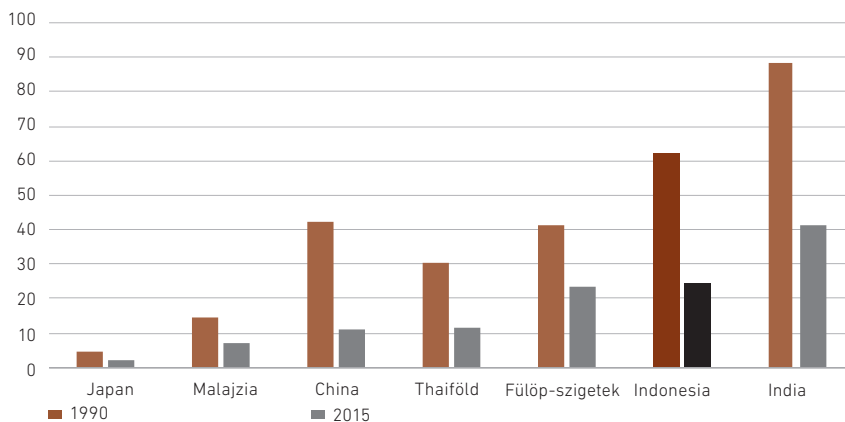
10. ábra

Anyai halálozás aránya (100.000 élve születésre jutó halálozás)

Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

Hasonló trendek figyelhetők meg az 1000 születésre jutó csecsemőhalandósággal kapcsolatban is, amely egyre csökken, és 2013-as becslést alapján 24,5. Ezzel még mindig Indiával és a Fülöp-szigetekkel esik egy kategóriába, míg az utánuk következő Thaiföld is 11,3-mal vagy Kína 10,9-cel jóval alacsonyabb mutatókat produkálnak, a többiek pedig még ennél is kisebb számokkal, az indonéz és főleg indiai nagyságrendek töredékével büszkélkedhetnek.

11. ábra

Csecsemőhalandóság aránya (1.000 születésre jutó halálozás)

Forrás: saját szerkesztés United Nations (2016) alapján

Annak érdekében, hogy Indonézia folyamatait és helyzetét tovább finomíthassuk nemzetközi összehasonlításban, még néhány összevetést érdemes elvégeznünk. A születéskor várható élettartam Japánban 12 évvel, az Egyesült Államokban 7 évvel, Kínában 3 évvel, Malajziában és Thaiföldön 2 évvel több, mint Indonéziában, míg Indiában 4 évvel kevesebb, a Fülöp-szigeteken pedig szinte ugyanannyi. Az 1000 főre eső átlagos éves születésszám Japánban 53 százalékkal, Thaiföldön 34 százalékkal, Kínában 29 százalékkal, az Egyesült Államokban 21 százalékkal kevesebb, míg Indiában 17 százalékkal, Malajziában 18 százalékkal, a Fülöp-szigeteken pedig 42 százalékkal több, mint Indonéziában.

Ha egy átlagembernek Magyarország volna a hazája Indonézia helyett, akkor rá a következő jellemzők volnának érvényesek. 3,8-szor több pénzt keresne; 9,2-szer többet költene egészségügyi ellátásra; 59,09 százalékkal nagyobb esélye lenne arra, hogy munkanélküli legyen; 5,8-szor annyi elektromos áramot használna; 2,8-szor nagyobb eséllyel lenne börtönben; 4,5-ször nagyobb valószínűséggel halna erőszakos halált; 3,29 évvel élne tovább; és 32,88 százalékkal kisebb egyenlőtlenséget tapasztalna meg (Ifitweremyhome; CIA, 2017).

És végül mi történne, ha nagy képzelőerővel és általánosítások közepette vennénk egy „átlagos” indonéz embert és áthelyoznénk egy másik országba? Jobb vagy rosszabb lenne az élete, a lehetőségei és kilátásai az adott országban, mint Indonéziában? Erről szól a következő táblázat.

4. táblázat

Más országban élők helyzete az Indonéziában előkéhez képest

Kína	Japán	India	Malajzia	Fülöp-szig.	Thaiföld	USA	Magyaro.	
+	+	-	+	-	+	+	+	Jólét (GDP/fő, PPP)
+	+	-	+	+	+	+	+	Várható élettartam
-	-	≈	-	-	-	-	+	Társadalmi különbségek
+	+	-	+	-	+	-	-	Munkanélküliség szintje
-	-	+	-	-	-	-	-	Egészségügyi ellátásra költött pénz nagyságrendje
+	+	-	+	+	+	+	+	Gyermekekori halandóság
+	+	+	≈	+	-	-	+	HIV/AIDS fertőzés

Forrás: saját szerkesztés Ifitweremyhome oldala és CIA, 2017 alapján

Magyarázat: (az Indonéziában előkéhez képest kedvezőbb: +, kedvezőtlenebb: -, közel egyforma: ≈)

3. Az indonéz kormány intézkedései a társadalmi problémák kezelésére

Joko Widodo elnök 2014-es megválasztása után reformokat, valós intézkedéseket és válaszokat ígért a társadalom széles rétegeinek a szociális problémák megoldására. Az új kormány átfogó külpolitikai, gazdasági, társadalmi és kulturális reformot hirdetett. Widodo elnök 9 pontban foglalta össze politikája lényegét, ez a Nawa Cita, azaz a Kilenc álmom.

A felsorolt népesedési trendekben megismert társadalmi kihívásokhoz a következő célkitűzések kapcsolhatók:

- Az egész nemzet biztonságának szavatolása, független és aktív politika/külpolitika megvalósítása. (1. és 6. trend)
- Az ország egységének erősítése a vidéki és elmaradott régiók felzárkóztatása révén. (2. trend)
- Az életszínvonal emelése az oktatási, a munkaügyi, a társadalombiztosítási szektorok minőségének javításán keresztül. Földreform és lakhatási támogatás szociális alapon. (1-2-3-4-5. trend)
- A nemzeti karakter építése az oktatási rendszeren keresztül. A nemzeti történelem, a hazaszeretet, a nemzetvédelem értékeinek hangsúlyos megjelenítése a nemzeti alaptantervben. Szellemi forradalom. (4. trend)
- Az indonéz társadalom sokszínűségének elismerése, az etnikai és vallási türelem erősítése. (2. és 6. trend)

A 2015-ben bevezetett 14 gazdasági reformcsomag közül elsősorban a következők irányulnak a társadalmi problémák kezelésére:

- Perifériás térségek fejlesztése (2. trend)
- Foglalkoztatottság növelése (4. trend)
- Kkv szektor támogatása (1. és 4. trend)
- Infrastruktúra-fejlesztés (2. és 3. trend)
- Energetikai fejlesztések (2. és 3. trend)
- Lakossági fogyasztás ösztönzése (1., 4. és 5. trend)
- Jobbiztonság növelése, tolerancia megőrzése (1. és 6. trend)

Indonézia sikerrel veheti az akadályokat amennyiben a fenti elveket és reformokat sikerül megvalósítani. Az indonéz kormány bízik abban, hogy ezeken keresztül a problémák kezelése, a jövőben várható nehézségekre való felkészülés és a megoldások előkészítése eredményes lesz.

4. Összefoglalás

A geopolitikai viszonyok változása, az erőtér Ázsia felé tolódása közben Indonézia arculata és belső viszonyai is átalakulóban vannak. A korábban nemzetközi politikai és gazdasági szempontból szinte észrevétlen ország 260 millió fős népességével jelenleg a negyedik legnépesebb a Földön, nagy társadalmi egyenlőtlenségekkel, összetett etnikai és kulturális háttérrel, az elmúlt évtizedben átlagosan évi 5-6 százalékos gazdasági növekedést produkál. A 2000-es évek közepe óta tartó jelentős gazdasági fellendülés tapasztalható Indonéziában, azonban a közeletet továbbra is számos megoldatlan társadalmi probléma terheli, mint a széles körű szegénység, a kiterjedt korrupció és a szociális kihívások kezelésének nehézsége. Mindemellett Indonézia a világ legnépesebb muszlim országa és bár vallásilag toleráns nemzet, az iszlám befolyás erősödni látszik. A 2014-ben megválasztott Joko Widodo elnök reformokat ígért és teljes szakítást hirdetett a korábbi problémákkal szemben tehetetlen politikával. Az elnök számára fontos az alapvető nemzeti alapelvekhez (Pancasila) és mottójához (Egység a sokszínűségben) történő visszatérés, az életszínvonal emelése, a gazdasági termelés és nemzetközi versenyképesség növelése, és az ország gyors modernizálása.

A nagyszámú, digitális technológiát aktívan használó fiatal lakosság a gazdaság motorját jelentheti, velük az ország a digitális robbanás fontos szereplőjévé válhat. A gyors népességnövekedés párosulva az új technológiák felhasználása iránti nyitottsággal, valamint a digitális vállalkozások gyors terjedésével sajátos lehetőséget biztosít Indonézia számára. Ez az adottság Indonéziát a következő évtizedekben azon „későn jövő” országok közé emelheti, amelyek a legújabb technológiai trendeket felhasználva történelmi léptékkal gyorsan tudtak modernizációt és látványos gazdasági felzárkózást megvalósítani (pl. Korea, Kína, Tajvan jelenthet e szempontból jó példát). Ugyanakkor változatlan trendek mellett 2050-től jelentősen gyorsulhat a népesség előregedése, ami komoly gazdasági és szociális terhet róhat az országra. E keretfeltételek mellett jogosan tehető fel a kérdés: vajon Indonézia meg tudja-e őrizni jelenlegi kedvező megítélését és a sokszínűség békés harmóniáját, végül sikerül-e megerősödni mielőtt megöregszik? Indonézia jó példája annak, hogy a felzárkózás és felemelkedés lehetősége megvan, de a siker távolról sem mondható biztosnak.

Hosszú távon fogja meghatározni az ország sorsát, hogy mennyire lesz eredményes a jelenlegi problémák kezelése, a jövőben várható nehézségekre való felkészülés és a megoldások előkészítése. Mindezekre a problémákra a 2015 óta bevezetett 14 gazdasági reformcsomag, az átfogó társadalompolitikai, gazdaságpolitikai, külpolitikai és kulturális reformok sikeres megvalósítása lehet a megoldás.

Felhasznált források

Arifin, Evi Nuvidya – Ananta, Aris (2013): Three Mega-demographic Trends in Indonesia. [online elérhető]: https://www.researchgate.net/publication/303718875_Three_Mega-demographic_Trends_in_Indonesia

Asian Development Bank (2014): Inequality in Asia. Trends, Drivers and Policy Implications. Edited by Ravi Kanbur, Changyong Rhee, Juzhong. A Co-publication of the Asian Development Bank and Rutledge. [online elérhető]: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/41630/inequality-asia-and-pacific.pdf>

CIA (2017): World Factbook, 2017. [online elérhető]: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>

Citypopulation (2010): Indonesia: Java. [online elérhető]: <http://www.citypopulation.de/php/indonesia-jawa-admin.php>

Deal Street Asia (2016): Indonesia Sets Up 15 Smart Cities as Pilot to Create Digital Economy. Deal Street Asia. [online elérhető]: <https://www.dealstreetasia.com/stories/indonesia-govt-sets-up-15-smart-cities-as-pilot-project-to-create-digital-economy-42004/>

Globalization and World Cities Study Group and Network (2016): The World According to GaWC, 2016. [online elérhető]: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/index.html>

Ifitweremyhome adatbázisa: [online elérhető]: <https://www.ifitweremyhome.com/compare/ID/HU>

Manning, Chris – Purnagunawan, Raden, M. (2011): Survey of Recent Developments. Bulletin of Indonesian Economic Studies, Volume 47, 2011, Issue 3.

Ministry of Health Indonesia (2014): Estimasi Penduduk Menurut Umur Tunggal Dan Jenis Kelamin 2014 Kementerian Kesehatan. Ministry of Health Indonesia, 2014.

National Statistics Office, Badan Pusat Statistik (BPS) adatbázisa: www.bps.go.id

Novák, Tamás (szerk. 2017): Go Hungary – Go Indonesia Book I: Understanding Economic and Business Issues. Budapest Business School, University of Applied Sciences, Oriental Business and Innovation Center Book Series, 213. o.

Piesse, Mervyn (2015): Social and Demographic Issues in Indonesia. Strategic Analysis Paper, Future Directions International Pty Ltd., Australia. 27 August 2015.

Pisani, Elizabeth (2015): Indonesia Etc.: Exploring the Improbable Nation. W. W. Norton & Company

Smart City project: [online elérhető]: <http://smartcity.jakarta.go.id/>

TTGmice (2013): Jakarta Builds for the Future, 2013. <http://www.ttg mice.com/article/jakarta-builds-for-the-future/>

United Nations (2015): World Population Prospects, Revision United Nations World. Department of Economic and Social Affairs, Populations Division. [online elérhető]: <https://esa.un.org/unpd/wpp/Graphs/DemographicProfiles/>

United Nations (2016): Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2015. ESCAP. [online elérhető]: <http://www.unescap.org/resources/statistical-yearbook-asia-and-pacific-2015-1>

A kínai Új Selyemút projektek finanszírozása

Bucsky Péter

Az Egy Övezet, Egy Út, vagy másképpen Övezet és Út, illetve Új Selyemút egy összetett geopolitikai program, ami azonban nem került pontosan és részletesen meghatározásra. Ez egyben egy infrastruktúra, gazdasági, pénzügyi, geopolitikai, és kulturális célokat kitűző terv is. Számos új gazdasági és közlekedési kapcsolat megteremtése a célja, alapvetően az eurázsiai térségben. Számos nagyszabású fejlesztés megvalósítását tűzték ki, ám kérdés, hogy ezeknek csak egyes elemei tudnak-e megvalósulni, vagy egy új, magasabb szintű gazdasági folyosót is létre tudnak-e hozni. Különösen a jelentős összegű infrastruktúra-fejlesztések kapcsán merül fel a kérdés, hogy a projektek összessége kapcsolódik-e majd egymáshoz, létre tud-e hozni új, a nemzetközi kereskedelem számára is fontos útvonalakat, meg tudja-e változtatni az áruszállítás költségeit. Nehezíti a vizsgálatot, hogy a fejlesztéseket nem tartja Kína nyilván, ezért a finanszírozó intézmények megismerése adhat ebben támpontot. A világgazdasági szinten is jelentős beruházások megvalósulásának lehetőségei kapcsán azt is érdemes megvizsgálni, hogy mennyire reális ezek finanszírozása, és milyen következtetéseket lehet levonni az infrastruktúra-intenzív kínai beruházási politika hatékonyságáról és más országokban történő megismétléséről.

1. Bevezetés

Kína a több évezredes elzárkózás és befelé fordulás után a 21. században kifejezetten aktív globális szerepet vállal fel. Más nagyhatalmakkal szemben azonban a politikai és/vagy katonai területeken kevésbé aktív, leginkább a gazdasági együttműködésben és ennek kiterjesztésében érdekelt. A kínai gazdasági csoda korábban leginkább olcsóbb termékek exportálására rendezkedett be, egyre összetettebb termékek és szolgáltatások exportja felé nyitott, amik már megkövetelték a világgazdaságba történő mélyebb integrációt. Az 1990-es évek óta azonban nem csak az export, de a belső gazdasági fejlesztés is a kínai gazdaság motorja lett (Simon, 2001). A korábban inkább befelé forduló kínai politika is egyre inkább megváltozott a 21. században, amiben szerepe lehetett a belső piacra alapozott növekedési modell korlátainak, miután a teljes infrastruktúra hamarosan kiépült. A 2003 és 2013 között kínai elnök Hu Csin-tao

az óvatos nyitást tartotta fontosnak. A 2001-es csatlakozás a WTO-hoz óriási gazdasági növekedést eredményezett.

A kínai gazdasági növekedést beindító, az országot 1976 és 1989 között vezető Teng Hsziao-ping is arra törekedett, hogy a gazdaságot élénkítse, és ezért aktív nemzetközi gazdasági kapcsolatokat tartott fenn, ám a külpolitikában visszahúzódó volt (Ferdinand, 2016). Kína évezredes hagyományai alapján kifejezetten befelé forduló ország volt, történelme során nagyon ritkán törekedett a határain túl is aktív külpolitikai vagy gazdasági szerepre (Kissinger, 2014).

A globalizáció és a technológiai fejlődés azonban a kínai gazdaságpolitikát is jelentősen érintette, az ország egy főre jutó GDP-je 2011-ben már 10.290 USD-re nőtt vásárlóerő paritáson a Világbank adatai szerint, a felső-közepes jövedelmű országok közé tartozott már. A 2016-os, vásárlóerő paritáson számolt 15.534, folyó árfolyamon 8.123 USD egy főre jutó GDP azonban még messze nem elég ahhoz, hogy a folyó áron 12.136 USD szinttől kezdődő gazdag országok klubjába kerüljön, ehhez még akár több évtizednyi fejlődésre lesz szükség. Ezt a fejlődési szintlépést a legnehezebb megugrani, ez a middle income trap, a közepes fejlettségű országok csapdája. Kína ennek megoldásához keres új modelleket, aminek egyrészt része a kutatás-fejlesztési befektetések jelentős emelése, az innováció felpörgetése, a gazdaságban a magasabb hozzáadott értékű termelés, a high-tech iparágak arányának növelése. Ehhez a jövőben várhatóan fontos szerephez jutó iparágakba koncentrálnak a befektetéseket, és például az akkumulátor technológia, elektromos mobilitás, megújuló energiatermelés, mesterséges intelligencia és informatika területén ennek már látszanak is a hatásai. A nemzetközileg nem csak versenyképes, hanem a trendeket is meghatározó innovátor iparágak mellett Kína a globális gazdasági kapcsolatainak elmélyítésével is igyekszik megteremteni a további felemelkedés és gazdasági növekedés feltételeit.

Az új kínai gazdasági és politikai programot 2013-ban a Kínai Kommunista Párt főtitkári tisztét 2012 óta viselő Hszi Csin-pin jelentette be, Egy Övezet, Egy Út (One Belt, One Road – OBOR) néven. (Jelenleg a kínaiak a Belt and Road Initiative (BRI) elnevezést használják.) Ennek fő üzenete, hogy Kína aktív szeretne lenni az eurázsiai és afrikai térségben, nem csak szemlélő, hanem irányítói feladatokat is hajlandó vállalni. A bejelentésekor két külön kezdeményezésről volt szó, de azóta inkább az Út és Övezet kezdeményezés nevet használják, amely nem annyira Kína központúan hangzik. Ezek közül egyik a Tengeri Selyemút Kezdeményezés, a másik a Selyemút Gazdasági Övezet. Mindkettőnek kiemelt része a fizikai infrastruktúra építése is, de az utóbbi az eurázsiai kontinens belsejébe, a volt szovjet tagköztársaságokra és Európára koncentrál, míg az előbbi Dél-Kelet-Ázsiára, Pakisztánra és Kelet-Afrikára

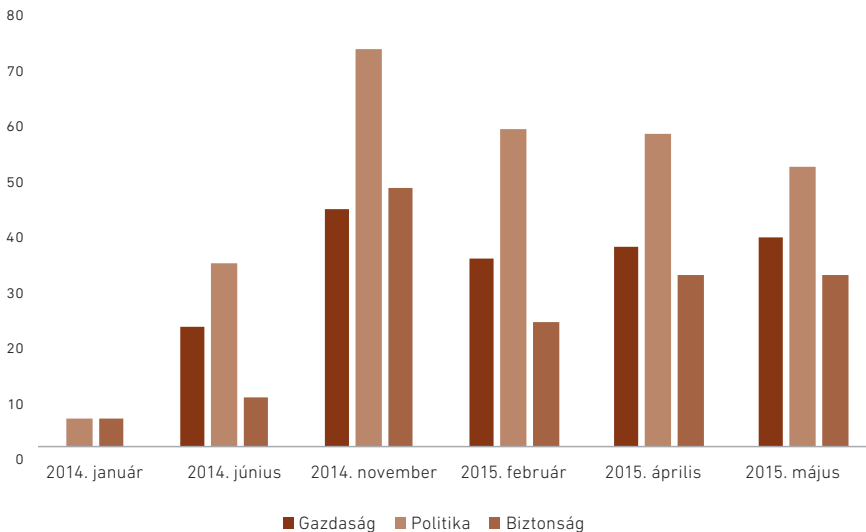
és Kenya érintésével a Vörös-tengeren keresztül a Földközi tengeren és az Adrián át egészen Velencéig haladna. Blanchard és Flint (2017) a szakirodalom áttekintése után úgy látja, hogy az Új Selyemút alapvetően egy gazdaságpolitikai projekt, és csak másodsorban geopolitikai.

Garver (2006) összegyűjtötte a kínai támogatással épülő infrastrukturális fejlesztéseket Ázsiában. Ezzel kapcsolatban érdekes kiemelni, hogy ezek már akkor meggyeztek nagyrészt a 2013-ban a BRI koncepcióban fellelhető útvonalakkal, tehát az infrastruktúra fejlesztésben nem jelent igazán új irányt a programok bejelentése. Ez is azt támasztja alá, hogy gazdaságpolitikai jelentősége nagyobb lehet.

Kínában is több egymással versengő elképzelés volt és van folyamatban az ország nemzetközi integrációjával és szerepvállalásával kapcsolatban. Ye (2015) a Transzpacifikus Partnerség (TPP), a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége (ASEAN) és a BRI összehasonlítását, várható hatásait elemezte. Míg az előbbi kettő egyértelműen gazdasági jellegű együttműködés, a BRI már jóval komplexebb, még a kínai értelmezésben is – ahogy azt az 1. számú ábra is mutatja.

1. ábra

A BRI értelmezése a kínai tudományos cikkekben



Forrás: Ye (2015) adataiból szerkesztett grafikon

Nem csak Kína jelentett be az ázsiai térségben új gazdasági együttműködést. A Csendes-óceáni Partnerséget (Transpacific Partnership) az Egyesült Államok egy Kínát kizáró, a gazdasági ellensúlyt képező együttműködésnek szánta. Ez végül, pont az Egyesült Államok kihátrálása miatt eredeti formájában nem jött létre, de továbbra is vannak kezdeményezések az Egyesült Államok nélkül is létrehozni. Ez egy magas formalizáltság mellett működő, kidolgozott intézményrendszerű szervezet lenne. Az ASEAN, bár már 1967-ben megalakult, viszonylag alacsony szintű integrációt hozott létre, de ennek nem tagja Kína. Igaz, 2010-ben már létrejött az ASEAN-Kína szabadkereskedelmi övezet, de az integráció további mélyítése egyelőre nagyon lassan halad. A BRI területileg jóval nagyobb lefedettségű, de sokszor változó országokat tartalmazó kezdeményezés. Ennek nincs egy kialakult szervezete, tagsága, két- vagy többoldalú, különböző gazdasági és politikai együttműködések rendszereként lehet leginkább értelmezni. Mivel nem lehet egy egységes szervezetként vizsgálni, sokkal nehezebb céljait és eredményeit megismerni és megvizsgálni is.

2. Kína tőkeexportja

A BRI 2013-as bejelentése egy folyamat szimbolikus lépésnek tekinthető, Kína már korábban is egyre aktívabban lépett fel a nemzetközi szerepvállalás és a befektetések terén, különösen a közép-ázsiai térségben. Ebben a folyamatban kiemelt szerepet kapott az infrastruktúra fejlesztés. Xu (2014) sorra veszi a kínai vasútfejlesztési programot az 1990-es évektől kezdve. A kínai politika célja a belső területek fejlesztése, de a gazdasági kényszerűség is ezt diktálta, a tengerparti városokban egyre drágább a munkaerő, és már a munkaerő kínálatban is egyre inkább mutatkoznak problémák. Ezáltal egyre inkább a nyugati határhoz közelít a kínai fejlődés, ahol a közép-ázsiai országok kisebbségei, a hozzájuk kulturálisan kötődő uigurok élnék. A kapcsolatok erősítése a térséggel Kínának egyrészt a politikai stabilitás miatt fontos, másrészt a Kazahsztán kivételével alacsony gazdasági fejlettségű országok gazdasági fejlesztésében a kínai tapasztalatok hasznosak lehetnek. A dél-kelet-ázsiai országok gazdaságai már ma is erősen kötődnek Kínához, és a térségben található a világ legdinamikusabban fejlődő országai, ezért Kína számára előnyös ezekben befektetőként is megjelenni.

A kínai tőke exportját az is motiválja, hogy az ország a közepes jövedelem szintet gyors fejlődéssel érte el, ám a gazdaság növekedését új pályára kell állítaniuk. Az építőipar és az infrastruktúra fejlesztések ütemének visszafogása a közeljövőben valószínűnek látszik, mivel már nagyon magas színvonalon kiépült az ország közlekedési infrastruktúrája. Ma már a világ nagysebességű vasútvonalainak 80 százaléka

Kínában van, 30 éve még egy sem volt. AZ UIC adatai alapján 29.762 km nagysebességű vasútvonal van világszerte, amiből 20 ezer km Kínában van, az összes utas 80 százalékát is Kína adja (UIC, 2017). Pedig az első vonalat, ahol emelt (160km/h) sebességgel közlekedhetnek a vonatok csak 1994-ben nyitották meg – még dízel vonatokkal. Az első csak személyforgalomra szánt, igazán nagysebességű vonalak csak az ezredforduló után épültek, szédületes sebességgel. A bővülés fenntarthatóságával kapcsolatban több kérdőjel is megfogalmazható.

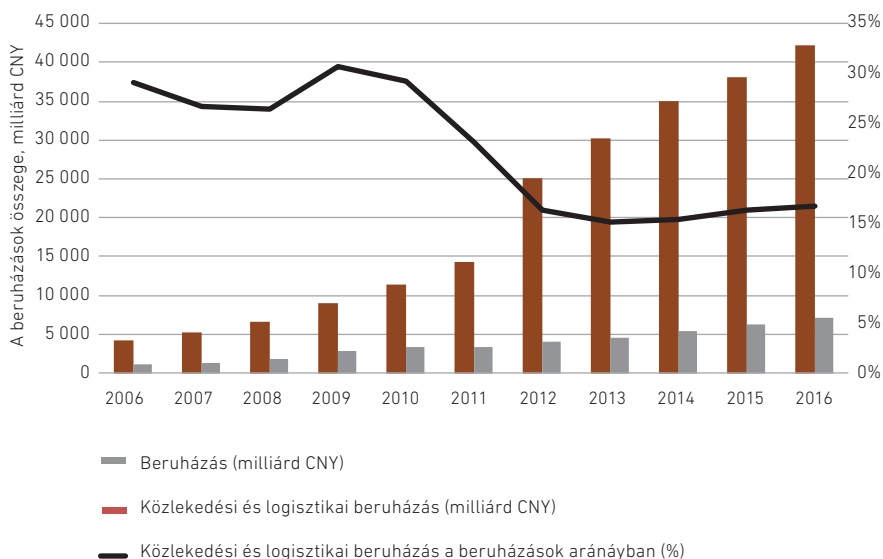
Ansar et al. (2016) az eddigi legnagyobb adatbázis alapján arra a következtetésre jutott, hogy Kínában sem tudtak hatékonyabb infrastrukturális beruházásokat megvalósítani, mint máshol a világban. Szerintük a hitelből finanszírozott fejlesztések összeomlással fenyegetik a gazdaságot. Yu (2016) kutatásai szerint viszont a nagymértékű infrastruktúrafejlesztésnek jelentős szerepe volt a kínai gazdaság gyors fejlődésében. Jiang et al. (2017) 1986 és 2011 között vizsgálta a kínai infrastruktúra beruházások hatását, amelyek regionálisan igen eltérően alakultak. Liu et al. (2017) arra a következtetésre jutott a gyárak termelékenységének 1998 és 2007 közötti adatait vizsgálva, hogy – legalábbis 2007-ig – nem volt túlépített a kínai úthálózat, annak pozitív a megtérülése, a termelékenységet 11 százalékkal emelte, az elemzés viszont arra nem ad választ, hogy ez a nyereség magasabb-e az infrastruktúra beruházások költségeinél.

Feltételezhetően tehát az infrastruktúra fejlesztések üteme lassulni fog, ebből arra lehet következtetni, hogy feleslegessé válhatnak gyártási kapacitások. Az adatok és előrejelzések szerint a 2017 első 10 hónapjában még 20 százalékkal növekvő infrastrukturális beruházások bővülésének üteme 2018-ban 12 százalékra csökken (Pi – Rodrigues, 2017). A Kínai Statisztikai Hivatal adatbázisából az látszik, hogy a közlekedési és logisztikai beruházások aránya egyre kisebb az összes beruházáson belül, és abszolút módon is megállt a növekedése, amint a 2. ábrán látható.

Mivel a közlekedési beruházások dinamikája jelentősen lelassult, a felépített gyártási kapacitások és a megszerzett szakértelem hasznosításának a legjobb módja az export lehet. A kínai állami vállalatok külföldi terjeszkedése stratégiai cél. A Kínai Kommunista Párt célja, hogy nemzeti bajnokokat neveljen ki, akik a világpiacon egyre sikeresebben tudnak majd versenyezni (Tang, 2017).

Casarini (2016) elemezte a kínai BRI koncepcióban megtalálható közlekedési fejlesztési terveket, és véleménye szerint ezek nem csak a kínai exportot segítik, hanem céljuk a kínai fejlesztési modell exportja is. Számukra a vasúti földhíd ebben a koncepcióban nem csak Európa irányába fontos, hanem a közép-ázsiai országok felé, mert

2. ábra

A beruházások és a közlekedési beruházások alakulása Kínában

Forrás: National Bureau of Statics of China adatbázisa alapján saját szerkesztés

ez segíti az ottani kínai tőkebefektetések, termelőegységek létrehozását – ezek pedig keresletet teremtenek a kínai gépgyártás számára. A 71 milliós lakosságú térség azért is érdekes, mert kifejezetten gyorsan nő a lakossága, 1990-ben még csak 50 millióan éltek itt, a bővülés éves üteme még most is 1,5 százalék. De ez önmagában kis térség, a lehető legtöbb irányba nyitni kell, hogy az export felpörgetésével tudják a belső keresleti szerkezet átalakulásának hatásait kompenzálni.

A kereskedelmi adatok elemzéséből az látszik, hogy azon országokban, ahol a BRI koncepciónak köszönhetően Kína bővítette kereskedelmét, ott számos európai ország kereskedelme visszaszorult nem csak arányaiban, de nominális csökkenése is tapasztalható – tehát kiszorították a kínai termékek az európaiakat. Márpedig az európai országok adják a BRI mentén elhelyezkedő országok külkereskedelmének 50 százalékát. Az ENSZ Comtrade adatbázisa alapján az 1. táblázatban látszik, hogy a magyar gazdaság számára fontos Németország és Franciaország vesztett a legtöbbet az érintett 50 ország közül. Miközben az EU kivitele a 40 országba stagnált a vizsgált 7 év során, Kínáé évi átlagban 9,6 százalékkal nőtt. Ez azt mutatja, hogy az exportbővítési stratégiát sikeresen hajtották végre.

1. táblázat

**A BRI mentén elhelyezkedő 40 ország behozatalának változása partner szerint
(milliárd USD)**

	2008	2014	Változás	Változás %	Éves általános növekedési ütem
Franciaország	120	106	-14	-11,7%	-1,8%
Németország	333	307	-26	-7,8%	-1,2%
Olaszország	103	94	-9	-8,7%	-1,3%
Hollandia	86	86	0	0,0%	0,0%
Lengyelország	36	38	2	5,6%	0,8%
Többi EU tagállam	476	475	-1	-0,2%	0,0%
Kína	278	528	250	89,9%	9,6%

Forrás: Holslag (2017) és ENSZ Comtrade adatbázisa alapján saját szerkesztés

A kínai állami vállalatok külföldön nagyprojektek esetében azért lehetnek versenyképesek, mert a kínai állami bankok képesek sok milliárd dolláros infrastruktúra projektek, például vasút- és erőmű építéshez egy teljes finanszírozási csomagot nyújtani. Sőt van, hogy még az üzemeltetésben is részt vállalnak e vállalatok. Ezt az irodapiac fejlődéséhez lehet hasonlítani: régen minden cég magának épített irodaházat, vagy saját beruházásban vagy (részben) hitelre. Ehelyett ma a fejlesztők megépítik az irodaházakat, bérleket keresnek, majd eladják befektetési alapoknak – akik akár hosszú évek alatt fizetnek részletre. A build-operate-transfer (építs-üzemeltesd-add el) elvet sikerült Kínának az állami nagyberuházások területén meghonosítania, amivel megelőzheti a nyugati cégeket. Jó példája ennek az etiópiai és a kenyai vasútépítés: kulcsrakészen adták át ezeket, az első években kínaiak üzemeltetik, és tanítják be a helyi munkatársakat. Kérdés, van-e olyan magánvállalkozás vagy más ország, amelyik hajlandó-e belevágni egy ilyen projektbe (Lan, 2017).

Ez az üzlet azonban korábban nem látott kockázatokat rejt. A Reuters által közölt kínai kormányzati adatok szerint Kína 102, a központi kormányzat tulajdonában lévő konglomerátuma közül 47 vesz részt a már összesen 1.676 Új Selyemút projektben (Zhang – Miller, 2017). Ezeket azonban nem lehet nyilvános adatbázisokból megismerni, az egyes projekteket akár több tucat bank és vállalat bonyolítja le.

Egyre többen mutatnak rá azonban, hogy a sokszor évtizedes eladósodottság mellett épülő óriási projektek nagy kockázatot rejtene. Az Indonéziában épülő, Jakarta-Bandung közti nagysebességű vasútra a CDB (Kínai Fejlesztési Bank) az összesen 5,29 milliárd USD projekt 75 százalékát – 10 éves türelmi idővel, a dollár részre 2 százalékos kamatot, a jüan részre 3,4 százalékos kamatot kérve hitelez (Zhao, 2017). Mindezt indonéz kormányzati garancia nélkül. A hitelek kihelyezése olyan országokba,

amelyek ilyen nagyságrendben nyugati intézetektől nem kaphatnának hitelt egyrészt kiváló piacszerzési lehetőség. Másrészt oka van viszont, hogy a nyugati finanszírozók elmaradtak: a visszafizetésnek nagyok a kockázatai. Márpedig a gigaprojektek néhányának bukása is komoly gondokat okozhat még Kínában is. A kínai hitelek és beruházások ugyanis nem magáncégek üzletei, hanem túlnyomó részt állami cégek, állami bankok által finanszírozott projektjei, amit a legtöbb esetben kétoldalú államközi egyezmények is szabályoznak. Ilyen esetekben pedig jóval bonyolultabb a nemfizetés, a csőd kezelése is, a gazdasági és pénzügyi problémákon túl politikai vetületei is lehetnek.

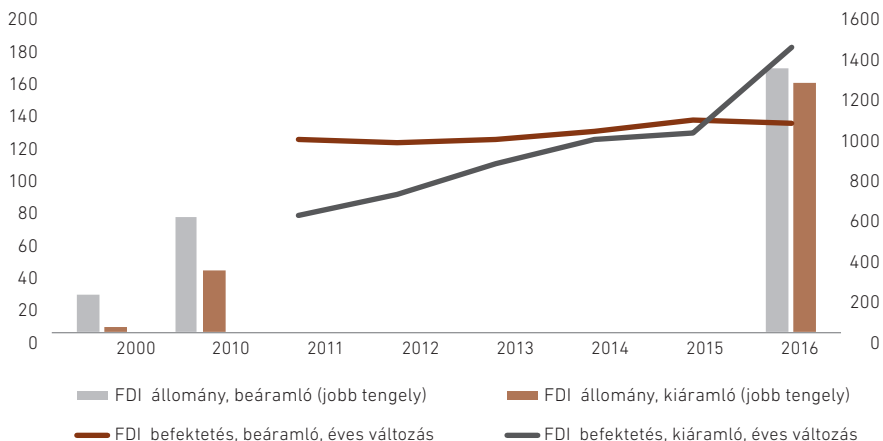
Az ENSZ nemzetközi befektetésekkel foglalkozó szakosított intézménye, az UNCTAD évente készít jelentéseket a globális tőkebefektetésekről. A 2017-es World Investment Report is kiemeli a BRI projekteket. Az érintett 60 ország teljes beáramló működőtőke állománya 6 ezer milliárd USD, míg a kiáramló működőtőke állománya ezekből az országokból csupán 3 ezer milliárd USD (UNCTAD, 2017). Ehhez az összeghez viszonyítva érdemes figyelembe venni, hogy a különböző jelentésekben 124 (Goh – Chen, 2017) és 900 milliárd USD (Bruce – Lockhart, 2017) közti összegek jelentek meg a BRI keretében elérhető összegekről. Pontosan azonban nehéz meghatározni a kínai források összegét, azt pedig még nehezebb megmondani, hogy ezeket eddig mely projektekre használták fel, mely projektekre szerződtek le. A WIR-ben 50 nemzetközi egyezményről lehet olvasni, ezek összegét ők sem tudták pontosan összeszámolni.

Ha nem is ismerjük pontosan a projekteket, az UNCTAD adataiból az látszik, hogy Kína egyre inkább működőtőke kihelyező ország lett: 2015-ben először sikerült több befektetést külföldön végrehajtania, mint amennyit a külföldiek Kínában. Amennyiben a tendencia folytatódik, az FDI állománya alapján is tőkekihelyező országgá válik a következő 1-2 évben, amennyiben fennmarad a 16,1 százalékos éves átlagos FDI export trendje.

A tőke kihelyezésének pedig egy új, korábban kevésbé használt módját jelenti az BRI, ami nem is feltétlenül jelenik meg az FDI statisztikákban. A kínai cégek nem vállalkozásokat alapítanak és/vagy vásárolnak, hanem hosszú távú hitelszerződésekkel biztosítják nagyprojekteken a kínai cégek részvételét, a megrendeléseket. Az is látszik azonban, hogy az éves kiáramló 183 milliárd USD-nyi tőkebefektetésnek ez csak egy, vélhetően kisebb része.

De nem csak a BRI országokba aktív befektető Kína: az Afrikai Fejlesztési Bank (AfDB) adatai szerint 2015 és 2016 között a teljes zöldmezős afrikai külföldi beruházások 23,9 százalékát adta Kína, a teljes 160,9 milliárd USD-ból 38,4 milliárd USD-t. Ezekben az

3. ábra

A Kínába beáramló és onnan kiáramló működőtőke állománya és annak változása

Forrás: UNCTAD World Investment Report 2017 alapján saját szerkesztés

országokban sokkal jelentősebb Kína szerepe, mint a BRI által érintettekben. Kína azonban nem csak FDI befektetések kapcsán fontos Afrikában, hanem a segélyezés kapcsán is. Jelentősen eltér a kínai segélyek szerkezete Afrikában a többi donor-országtól: a kínaiak közel fele közlekedési és energetikai infrastruktúra projekteket finanszíroztak (Kitano, 2016; Zhang, 2016).

2. táblázat

Az afrikai országokba áramló zöldmezős beruházások forrása (2015-2016, %)

Kína	23,9
Egyesült Arab Emírségek	9,2
Olaszország	7,2
Egyesült Államok	6,5
Marokkó	5,0
Franciaország	4,8
Egyesült Királyság	4,7
Szaúd-Arábia	3,4
Dél-Afrika	2,3
Németország	1,9
Egyiptom	1,5
India	1,3
A világ további országa	28,3

Forrás: AfDB, African Economic Outlook 2017

Összességben megállapítható, hogy Kína globális szerepe egyre erősebb a tőkeexport és a nemzetközi beruházások esetében is. Ezek a folyamatok már a BRI kezdeményezés bejelentése előtt megindultak, ám azóta egyre erősödnek. Egységes, koherens programként azonban ezt nehéz lenne leírni, a részvevő országok, vállalatok, bankok, iparágak is időről időre változnak, a projektek egységes nyilvántartása nem elérhető.

3. Kihívások a BRI projektek számára

3.1. Hatékonysági kérdőjelek

Kína számára elengedhetetlenül fontos lenne a BRI projektek kapcsán, hogy azok ne fehér elefántok legyenek, hanem valóban meg is térüljenek. Ezzel kapcsolatban azonban gondot okozhat, hogy a kínai belföldi infrastruktúra fejlesztési projektek hatékonyságának megítélése sem egyöntetű, amivel még ebben a fejezetben részletesebben is foglalkozunk. Kínában elképesztően rövid idő alatt, alapvetően az 1990-es évek elejétől kezdve épült ki a világ legnagyobb autópálya- és vasúthálózata. Kínában a vasútépítéseket a központi kormányzat felügyeli, azok országos szinten koordinálva készülnek el. Kétségek is felmerülnek a már 20 ezer km-es nagysebességű hálózat fenntarthatóságával kapcsolatban, különösen azért, mert veszteséges a nagysebességű vasúti rendszer üzemeltetése (Zhu, 2012). Ennek ellenére összességében 30 ezer km-esre tervezik a hálózatot bővíteni, ami az ország keleti részében a nagy népsűrűség miatt, a világ talán legsűrűbb nagyvárosi hálózatának köszönhetően ez jó választásnak tűnik. Így sikerül a jóval környezetszennyezőbb és energiaigényes repülést háttérbe szorítani, ami világszerte egyedivé teszi a kínai személyszállítási rendszert, és ennek környezeti és társadalmi haszna kompenzálhatja az üzemeltetési veszteségeket.

A teherszállításban már kevésbé egyértelműen pozitív a kép: Kínában – az Európai Unió tagállamaihoz hasonlóan – általános trendnek tekinthető a vasúti áruszállítás szerepének fokozatos visszaszorulása. 1996 óta a tonnakilóméterben kifejezett teherszállítási teljesítményben a vasút részesedése Kínában 2015-ig 27-ről 12 százalékra csökkent. Ugyanezen időszak alatt az Európai Unióban 14-ről 12 százalékra csökkent. Mivel az Európai Unióban alacsony volt a szállítási teljesítmények növekedése, a vasút részarányának csökkenése abszolút értékben is csökkenést jelentett. Kínában 2011-ben tetőzött a vasúti szállítási teljesítményt, azóta enyhén csökken. A vasútra tehát nehéz a jövőben versenyképes fuvarozási lehetőségként tekinteni. Igaz azonban, hogy az átlag elrejtje az egyes árutípusok közti különbségeket, Kínában például a szén-erőművek folyamatos bezárása áll a vasúti teljesítmény csökkenésének hátterében.

Kína egy ideális ország lenne a több száz km-es vasúti szállításokhoz. Az Egyesült Államokban például a vasúti teherszállítás részesedése 31 százalék volt (Statistical Pocketbook, 2017). De a megfelelő szolgáltatások és a szakutódás hiánya miatt a szállítás alapvetően közúton zajlik ma már. Az áruk csupán 1,3 százaléka érkezik vasúton a kínai kikötőkbe, ami a vasúti konténer szállítási kapacitások súlyos elmaradottságára mutat rá.

A probléma oka Szakonyi (2013) megállapításai alapján, hogy a pekingi vezetés a személyszállításra koncentrál, és nem foglalkoztak a szállítmányozási szolgáltatások fejlesztésével. A BRI projekteknek ez az egyik célja, az Államtanács (The State Council The People's Republic of China, 2015) leírása alapján a teherszállítások fejlesztése, de a dokumentum csak a Kína és Európa közti tehervonatókat emeli ki. A szöveg nagyon általános, konkrétumokat nem tartalmaz, viszont számos belső ellentmondás feszíti. Ilyen például, hogy a környezetbarát közlekedési módok fejlesztését emeli ki, ami alapvetően a hajózás lenne, de ehhez képest a hajózás vasúttal történő kiváltása az egyetlen kiemelhető konkrétum a szövegben, és a közúti kapcsolatok fejlesztését is prioritásként említi. Pakisztán és Banglades irányába csak közút építéséről szólnak a tervek, ami még inkább ellentmondásban van a környezetbarát fejlesztés ígértével. A szöveg továbbá egy új eurázsiai földhíd megépítését tűzi ki célul, pedig az már teljes egészében kiépült. Különösen, hogy a Kína és Európa közti konténervonatok mennyisége – legalábbis egyelőre – kifejezetten alacsony, évi 40 ezer konténer, ami 2020-ra érheti el a kínai tervek szerint a 100 ezer konténert, ami még mindig csak a sanghaji kikötő egy napi forgalma (Smith, 2017).

Monios és Wang (2013) elemezte a kínai szárazföldi terminálokat, és 2013-ban még csak 20 jelentősebb méretűt tudtak összesíteni. A vasúti konténeres áruforgalom csupán a teljes forgalom 2,4 százalékát tette ki tonna alapon, ami jelentősen elmarad az EU 20 százalékos és az Egyesült Államok 37 százalékos arányától. Ezek mind jelentősen rontják a kínai vasúti áruszállítás megtérülésének esélyeit.

Az útépitésekben Kína talán még elképesztőbb tempót diktált, mint a vasutak esetében: néhány évtizede gyakorlatilag nem volt autópálya, ma pedig már 130 ezer km-es a hálózat. Ez az Egyesült Államok 77 ezer km-es, egy évszázadon át épült hálózata-nak közel duplája. Az autópályákat azonban nem központi kormányzat, hanem a tartományok finanszírozták. Az 1990-ben kiépíteni kezdett hálózat csak jelentős eladósodottság mellett tudott megépülni. A fejlesztések hasznossága attól függ, hogy a beruházások hatására tud-e a gazdaság olyan gyorsan nőni, hogy a GDP-hez viszonyított adósság ráta stabilizálódjon, esetleg csökkenjen. Ezzel kapcsolatban nem érhetőek el egyértelmű számítások, modellek.

Shi és Huang (2014) egy aggregált termelési függvény segítségével modellezte a kínai tartományokban az infrastruktúra befektetések megtérülését 1995 és 2011 között. Azt találták, hogy 1997-ben még minden kínai tartományban túl alacsony volt az infrastruktúra befektetések állománya, 2011-re a nyugati tartományokban már túlzottan magas volt, míg a többi tartományban megfelelő, esetenként a szükségesnél alacsonyabb. Ezek alapján a szerzők úgy látják, hogy a 2008-as válság utáni megemelt állami befektetési összegek már kevésbé voltak hatékonyak. A közlekedési infrastruktúrába történő túlzónak tartott beruházást Kínában is számos kritika érte (Huang, 2008). Pravakaar et al. (2010) kutatásai viszont azt az eredményt hozták, hogy a jelentős infrastruktúra beruházásoknak kimutathatóan fontos szerepe volt a gyors kínai gazdasági növekedésben.

Xu et al. (2015) felmérése szerint a teljes hálózat építésének 39,4 százalékát helyi bankok hitelei, 35,5 százalékát a helyi, tartományi kormányzatok költségvetése, 12,5 százalékát az újonnan üzembe helyezett autók után fizetett hozzáadott érték adó, 7,8 százalékát vállalati befektetések (például koncessziós autópálya formájában) finanszírozták. A központi kormányzat csupán 1,5 százalékban finanszírozta ezt az óriási beruházást. A hitelek nem is terhelik a kormányzatot, de a régiókat igen. És az évi 100 milliárd USD körüli befektetések 2008 után még tovább nőttek közel 130 milliárdra, bár utána visszatértek a korábbi szintre.

A megfelelő ellenőrzés hiányában azonban igen nagy lett a várhatóan meg nem térülő projektek száma. A központi kínai kormányzat tud fegyelmezetten dönteni és gazdálkodni, a más kulturális és gazdasági viszonyok között működő fejlődő országok nem feltétlenül. A közel három évtizedes infrastruktúra beruházási programnak az átlagosan tíz százalékos gazdasági növekedéshez való hozzájárulásáról nem egyértelműek a kutatási eredmények. Az 1990-es évek adatait feldolgozó kutatások esetében több van, amely a pozitív hatásokat emeli ki, míg az utóbbi évek, különösen a 2008-as adatokat feldolgozó kutatások esetében viszont több esetben fogalmaznak meg kétségeket.

Ansar et al. (2016) az eddigi legnagyobb adatbázis információi alapján azt a következtetést tudta levonni, hogy Kínában egyáltalán nem volt sikeres ez a befektetési politika, a beruházások összességében nem térültek meg. Mivel a beruházások jó-részt hitelből kerültek finanszírozásra, ez csak erősíti a pro-ciklus jelleget: növekedés esetén óriási a beruházás, a már nem megtérülő projektekbe is. Az ilyen hitel felépítő beruházási ciklusok végén a fejlesztési buborékok kidurrannak, aminek a szerzők már látják jeleit Kína gazdasági lassulásában is. Az igazán féltő az lehet Kína számára, ha – éppen a hazai gazdasági lassulás miatt – egyre inkább a külföldi infrastrukturális beruházások felé fordulnak, és ezeknél sem sikerül megfelelő megtérülést realizálni.

A projektek menedzselése és tervezése is hagy kívánnivalót maga után: Ansar és szerzőtársai azt dokumentálták, hogy a kínai vasútfejlesztési projektek átlagosan 41,5 százalékkal haladták meg a tervezett költségvetést, míg a közúti projektek esetében az átlagos túlköltség aránya 27,5 százalék volt az eredetileg tervezett költségvetéshez képest. Ez azt is jelenti, hogy a tervezett megtérülést már csak a költségek emelkedése miatt sem igazán lehetett tartani. Összességében egyébként 156 projekt esetében tudtak adatokat találni a tervezett és valós forgalmakra, ezek pedig majdnem megfeleltek az elvárásoknak, csak 5 százalékkal maradtak el. Ebben az átlagban azonban óriási eltérések vannak, 68 százalékos volt a szórás, néhány szakaszt elképesztő módon felül-, másokat alultervezettek, ami azonban mindkét esetben rossz, rontja a projektek hatékonyságát. A közlekedési beruházásoknál várt és a megvalósulásuk után mérhető hasznok eltérése más országokban is jellemző. Ami Kínában egyedi, hogy nagyon gyors ütemben és nagyon nagy mértékű eladósodással járt együtt a közlekedési infrastruktúra fejlesztése.

Az óriási beruházási megugrás miatt Kína GDP-arányos eladósodottságát 282 százalékra becsülik a szerzők, ami minden fejlődő országnál magasabb, és kevés fejlett ország előzi ezt meg. Azóta az IIF 2017. júniusi jelentése szerint Kína eladósodottsága már 327 százalékra növekedett (Amaro, 2017). A szerzők szerint a túlzott és túlárazott infrastruktúra beruházások finanszírozása hosszú távon nem fenntartható. Mivel mára már minden szükséges – vagy akár kevésbé szükséges – infrastruktúra rendszer kiépült, az újabb beruházások Kínán belül még kisebb hatékonysággal valósíthatók csak meg a csökkenő határhaszon elvének megfelelően.

Míg a hazai gazdaságban a fejlesztéseknek jelentős tovább gyűrűző hatása van, elég itt az építkezéseken foglalkoztatottakra, a cement- és acéliparra, vagy éppen a gépgyártásra, járműiparra vagy éppen a vasút járművek gyártására gondolni, külföldön épülő projektek esetében sokkalta áttételesebb a hatás. Amennyiben egy külföldi projekt nem lesz végül megtérülő, akkor a projektek megrendelői elmaradhatnak a részletek fizetésével, ami potenciális veszteségeket jelenthet a kínai állami bankoknak és vállalatoknak. Erre lehet példa az 1975-ben, kínai hitelekkel épült, a tanzániai Dar-es-Salaamból Zambiába induló TAZARA vasútvonal, aminek hiteleit sosem tudta a működtető társaság Kínának visszafizetni. Többször is szükség volt kamat vagy tőketörlesztés elengedésére, összességében az 500 millió USD értékű költségek felét kellett elengednie Kínának (International Railway Journal, 2011). A nemzetközi projektek javítják a kínai áruk külpiazi megjelenésének esélyeit, de nemcsak a kínaiakét, hanem más országok termékeiét is. A kínaiak például a hazai építőipari eszközök és gépek felhasználására is figyelnek, ahogy például a vasúti fejlesztéseknél a kínai mozdonyok, személykocsik vagy tehervagonok értékesítésére is. Az sem mellékes, hogy

jellemzően jelentős számú és arányú kínai munkaerővel dolgoznak. Ezek azonban összességében biztosan kisebb hatásúak lesznek, mintha belföldön valósultak volna meg, mivel belföldön megkerülhetetlen a helyi, lokális munkaerő használata, a helyi építőanyagok felhasználása. Így a BRI projektek sikerességét és megtérülését tudja Kína segíteni a saját áruforgalom felfuttatásával, de ez korlátozott lehetőség. Nem véletlen, hogy szinte minden esetben a megvalósuló beruházások országaiban nem befektetőként vagy finanszírozóként jelennek meg. A legtöbb esetben a kormányokkal állapodnak meg, és a projektek finanszírozását államközi egyezmények segítségével biztosítják. Így abban bízhatnak, hogy a hiteleket az államok visszafizetik, ha a projektek nem is váltják be a hozzájuk fűzött reményeket. Ez azonban a későbbiekben – akár évtizedek múlva is – óriási kockázatot jelentenek. Ahogy láttuk Tanzánia és Zambia példáján, még a beruházás elkészülte után 35 évvel is hitelt kellett elengedni!

3.2. Finanszírozási kihívások

A kínai nemzetközi terjeszkedéshez megfelelő pénzügyi fedezetre is szükség van. Kína óriási tartalékokkal rendelkezik, és a folyó fizetési mérlege is pozitív, ami mind azt jelentené, hogy valóban jelentős összegeket tud külföldön beruházni. Mivel a külső adóssága is kifejezetten alacsonynak tekinthető, a GDP ötödét sem éri el, ez is segítheti a nemzetközi terjeszkedést. Ezzel azonban ellentétes, hogy az ország belső adóssága óriási, a nemzeti éves összterméket többszörösen meghaladja, ráadásul dinamikusán növekszik.

3. táblázat

Kína makrogazdasági mutatószámai és adóssága

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017e	2018e
GDP (folyó áron, milliárd dollár)	7570,5	8565,8	9681,9	10453,0	10966,9	11203,9	11759,9	13139,2
GDP növekedése (%)	9,5%	7,9%	7,8%	7,3%	6,9%	6,7%	6,8%	6,7%
Folyó fizetési mérleg egyenlege (milliárd dollár)	136	215	148	236	304	196	172	186
Folyó fizetési mérleg egyenlege (a GDP arányában)	1,8%	2,5%	1,5%	2,3%	2,8%	1,8%	1,5%	1,4%
Külső adósság (milliárd dollár)				1780	1383	1421	1663	1970
Külső adósság a GDP arányában				17,0%	12,6%	12,7%	14,1%	15,0%
A belföldi hitelek aránya a GDP arányában	153%	166%	177%	192%	222%	250%		

Forrás: The Institute of International Finance adatai saját szerkesztés
Megjegyzés: e: előrejelzés

A külföldön kínai hitelből megvalósuló projektek kölcsönszerződésai jellemzően államköziek, nem piaci alapon valósulnak meg, mint amikor egy-egy ország – például közvetlen működőtőke befektetéseken keresztül – magánvállalatai ruháznak be más országban. Mindemellett a külső hitelállomány felpörgés mellett a belföldi hitelek szintje is egyre magasabb, fenntarthatatlan szinten gyorsul. Az IIF 2017. júniusi jelentése szerint a teljes kínai gazdaság eladósodottsága – külső és belső egyben – már meghaladta a 327 százalékot. Kérdéses, hogy mennyire fenntartható pénzügyileg ilyen eladósodottság mellett a több ezer milliárd USD értékű, kétséges megtérülésű külföldi projektek finanszírozása.

A kockázatvállalással kapcsolatban fontos lehet kiemelni, hogy a BRI projektek legnagyobb finanszírozói eddig a kínai állami bankok. Az Új Selyemút projektekkel foglalkozó Silk Road Briefing tanácsadócég 2017. júniusi felmérése szerint a nemzetközi pénzintézetek, illetve az Új Selyemút Alap, amit elvileg Kína a BRI projektek finanszírozására hozott létre, már sokkalta óvatosabbak. A cég felmérése szerint csupán a rendelkezésükre álló források 2 százalékát helyezték ki hitelként (Devonshire – Ellis, 2017).

A kínai bankrendszer óriási méretű expanziót hajtott végre az elmúlt két évtizedben: az eszközállomány értéke a 2008-as 7 milliárd USD-ről 35 milliárd USD-ra növekedett Cerutti és Zhou (2018) számításai szerint. A szerzők kiemelik, hogy már a világ legnagyobb értékű eszközállománnyal rendelkező bankrendszere, megelőzve az eurozónát és az Egyesült Államokat is. A korábban szinte kizárólag a belső piacon aktív kínai bankok pedig nemzetközileg is egyre aktívabbak a szerzők szerint: 2011 és 2016 között a belföldi eszközállomány 86, a külföldi 215 százalékkal növekedett. Összességében azonban még így is nagyon alacsony a részesedése a külföldi eszközöknek, 3 százalék körül van.

4. Pénzügyi alapok a BRI megvalósítása érdekében

Mivel az BRI nem egy egységes szervezet vagy projekt, már a finanszírozásában részvevő intézmények meghatározása sem könnyű feladat. A kínai bejelentések és nyilatkozatok alapján a médiában a 900 milliárdos összeg terjedt el leginkább.

Ha nem is lehet pontosan a forrásokat megismerni, az összegek emelkedése folyamatos. Xi Jinping 2017. május 14-én jelentette be Pekingben, hogy 124 milliárd USD-ra emelik a BRI projektekbe a kínai befektetések keretösszegét (Xinhuanet, 2017). Az viszont nem fellelhető, hogy az adott források pontosan milyen projektekre lettek elkölthetve.

Nehezíti a projektek átláthatóságát, hogy bár számos államközi egyezményt kötöttek, nem mindig lehet tudni, hogy ezek megvalósítása hogyan áll. Különösen nehézkes a kétoldalú megállapodások, a bankhitelek megismerése, ezekről újságcikkekből lehet értesülni, egységes adatbázisban nem elérhetők. A továbbiakban az egyes kínai indíttatású, nemzetközi hitelintézetek és bankok és alapok pénzügyi adatai kerülnek ismertetésre.

2015-ben a Kínai Fejlesztési Bank 127 milliárd USD-t, a Kínai Export-Import Bank 100 milliárd USD-t, míg a China Investment Corporation további 50 milliárd USD-t költött az BRI projektekre – olvasható Holslag (2017) cikkében. A szerző gyűjtése szerint a China International Trust and Investment Corporation (CITIC) is 60 milliárd USD-t, az Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) 31 milliárd USD-t, az Agricultural Bank of China 30 milliárd USD-t helyezett ki a célországokba. Tehát csak ez a hat állami bank – és még van több külföldi operációval rendelkező pénzintézmény ezen kívül – legalább 400 milliárd USD-t helyezett ki 2015-ig. Azt azonban nem tudjuk, hogy ezek közül melyek voltak infrastruktúra-fejlesztéshez köthetők, de feltehetően csak kevés. A bankok jellemzően működőtőke kihelyezést, gyárépítést finanszíroznak.

Dollar (2017) számításai szerint a Kínai Export-Import Bank és a Kínai Fejlesztési Bank együttesen 639 milliárd USD összegű hitelállománnyal rendelkeznek, amiből 239 milliárd kapcsolódik a BRI-hez, azaz a hitelek kétharmada a programban nem résztvevő országokhoz kerül. Csak Latin-Amerikának a két hitelintézet például 118 milliárd USD-t hitelezett, ami a fele a BRI országokba kihelyezett hiteleknek. Összességében tehát a kínai BRI projektekre kihelyezett források 300 milliárd USD összeget jelentenek a szakirodalom szerint, míg a média 900 milliárd USD körüli összeget emleget leggyakrabban. Érdekes az egyes finanszírozó intézményeket egyesével is megvizsgálni.

4.1. Új Fejlesztési Bank

A Világbank kihívójának szánt, a BRICS országok által 2014. július 15-én életre hívott, sanghaji székhellyel működő Új Fejlesztési Bank (New Development Bank) 50 milliárd törzstőkével egyelőre 11 projektet, összesen 3 milliárd USD értékben finanszírozott a honlapja szerint. Ezek többsége megújuló energiával foglalkozik. Egy az orosz bírósági rendszer megújításával, kettő vízminőséggel kapcsolatos. Csak egy projekt kapcsolódik infrastruktúrához – az 1500 km indiai út felújítása azonban helyi, lokális igényeket szolgál, nemzetközileg is releváns, geopolitikai szempontból is érdekes, új gazdasági kapcsolatokat nem eredményez. A bank tevékenysége leginkább a

Világbankéhoz hasonló, befektetési politikája inkább kiegészíti azt, és nem új területeken valósít meg beruházásokat. Létrejött azonban kifejezetten előnyös a fejlődő országok számára, hiszen így további projektek valósulhatnak meg. A bank hitelezési gyakorlatában nem látszik, hogy a BRI stratégia szerepet kapna.

4.2. Selyemút Infrastruktúra Alap

2014. december 29-én alakult meg a Selyemút Infrastruktúra Alap (Silk Road Infrastructure Fund), 40 milliárd USD-vel. Ezt 2017. május 14-én a Vlagyimir Putyin orosz elnökkel történt megbeszélése után Xi Jinping kínai elnök 44,5 milliárd USD-ra növelte (Xinhuanet, 2017). Az alap működésével kapcsolatban nehéz átlátható képet alkotni, mivel honlapja – ellenétben más nemzetközi befektetési alapokkal és bankokkal – nem tartalmazza a részletes listáját az elfogadott és finanszírozott projekteknek. Ezért csak az alap honlapján elérhető hírekből lehet a finanszírozott projektek adataira következtetni. Ahogy arra Qu és Wang (2017) felhívja a figyelmet, a sok milliárd USD értékű nagyprojektek későbbi értékesítése jelentős kihívást jelent. Az elérhető információk alapján az alap a rendelkezésére álló források 31 százalékát költötte el. Ezen beruházások egyike sem kapcsolódik olyan új infrastrukturális fejlesztéshez, ami segítene a BRI országok közti kapcsolatok új és magasabb szintre emelésében. Néhány kifejezetten pénzügyi szemléletű beruházásnak értékelhető (olasz autópálya hálózat üzemeltetőjének kisebbségi részesedése 5%, orosz Jamal LNG terminál 10 százalékos tulajdonrészének megvásárlása). A kazah ipari park beruházás a kínai cégek közép-ázsiai terjeszkedését segíti elő, ami a BRI projekthez kapcsolódik. Viszont a német EEW megvásárlásának fő indoka a technológia transzfer lehet.

4.3. Ázsiai Infrastruktúra Befektetési Bank

Igazi kínai sikertörténet az Ázsiai Infrastruktúra Befektetési Bank (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB). Az Egyesült Államok ellenzése és hátráltatása ellenére sikerült egy olyan bankot létrehozni, amit nem csak az ázsiai feltörekvő gazdaságok támogattak, hanem számos fejlett és európai ország – így Magyarország is – a tagjává vált. Callaghan és Hubbard (2016) szerint azért is fontos eredmény az AIIB megszületése, mert ezzel Kína meg tudta mutatni, hogy önállóan le tud vezetni multilaterális egyeztetéseket, mégpedig sikerrel.

A 2014-ben alapított intézmény indulásakor 100 milliárdos tőke megszerzését tűzték ki célul, és nem csak ázsiai, de globális fejlesztési fókusszal. Ezzel ez az intézmény is

a Világbank kihívója, aminek 252 milliárd USD tőkéjéhez mérten is jelentős új intézmény jött létre (World Bank, 2017a).

Az AIIB sikeres működése is fontos Kína számára, ezért még a látszatát is kerülniük kell annak, hogy Kína érdekeit követi. A bank jelenleg 92 milliárd USD tőkéjének 32 százalékát adja Kína, az Ázsián kívüli, jellemzően európai országok csak 20 százalékát. Azonban a bank dollárban helyezi ki a hiteleket, nem jüanban, ezzel is mutatja, hogy nem Kína érdekeit követi. Fontos ez a projektek kiválasztása során is.

Összesen 3,7 milliárd USD kihelyezéséről döntöttek eddig. Ennek legnagyobb része Indonéziába és Indiába (20-20%), illetve Azerbajdzsánba (16%) lett kihelyezve, amely országok inkább elzárkóznak Kínától (India), vagy nem érdekesek kifejezetten Kína számára (Azerbajdzsán). Az összességében a 3,7 milliárd USD értékű fejlesztés alapvetően lokális infrastruktúra fejlesztésekre koncentrál.

A bank jellemzően más kereskedelmi vagy fejlesztési bankokkal együtt fektet be. Hitelezési gyakorlata jóval inkább hasonlít a már működő befektetési bankokéhoz, így konzervatívabbnak tekinthető a BRI projektjeihez képest. Ezek között meglévő infrastruktúrális projektek leginkább a meglévő, de elhanyagolt utak és vasutak fejlesztését segítik, geopolitikai értelemben is jelentős, új kapcsolatokat létrehozó projekt ezek között nincsen. Sőt, igazán a kínai geopolitikai érdekeket sem szolgálják ezek – elég itt a georgiai Batumi elkerülő útjára vagy az ománi vasútfejlesztés előkészítésre gondolni. Eddig viszont csak nem túl jelentős, 3,7 ezer milliárdos hitelt helyeztek ki, ami várhatóan igen dinamikusan fog bővülni. Az AIIB egyáltalán nem ellenséges, sőt kifejezetten együttműködő a Világbankkal, számos közös finanszírozású projektjük van, ami segíti a kockázatok megosztását. A bank piaci alapú finanszírozási projektjei nem támogatják különösképpen a BRI projekteket.

4.4. Kínai Export-Import Bank

A fejlesztési hitelek legnagyobb részt a Kínai Export-Import Bank (Exim Bank of China) biztosítja. Hubbard (2007) már egy évtizeddel korábban arról írt, hogy Kína számára ez a legfontosabb finanszírozó intézmény, és már akkor 48 országgal volt kétoldalú megállapodása az országnak kedvezményes hitelek folyósítására, és a legfontosabb területnek az infrastruktúrális projekteket tartották. Azt is kiemelte, hogy ezekről a hitelekről nehezen eldönthető, hogy a hagyományos kategóriák közül hova tartozik, beleszámíthat-e a fejlesztési segély (Development Assistance) kategóriájába vagy sem.

Az Egy övezet, egy út, majd Övezet és út kezdeményezés bejelentése után azonban nem alakultak át a korábban még – főként a nyugati szakirodalomban – fejlesztési segélyként leírt finanszírozás alapvető sajátosságai. A kínai eximbank a következő hiteltípusokat kínálja: (1) exporthitel az értékesítő félnek, (2) exporthitel a vásárló félnek, (3) import hitel, (4) kedvezményes hitel, (5) vegyes hitelek.

A bank beszámolója szerint 377 milliárd USD értékű hitelállománnyal rendelkezett 2016 végén (The Export-Import Bank of China, 2017). Ez a 2016-os kínai GDP értékének 3,4 százalékát tette ki. Ennek 27 százalékát tették ki a nemzetközi együttműködéssel megvalósuló projektek, melyek tipikusan az infrastruktúra és energetikai projektek.

A bank éves beszámolója nem tartalmazza a projektek részletes listáját, de a 28 milliárd USD értékű infrastruktúra hitelállomány messze a legmagasabb fejlesztési forrás a korábban tárgyalt pénzeszközökhöz képest. A nemzetközi együttműködések – amelyek feltehetően javarészt az Övezet és út kezdeményezést szolgálják – 102 milliárd USD összeget tettek ki. Ennek 28 százaléka az infrastruktúra, tehát az egyéb projektek nagyobb szerepet játszanak.

A bank beszámolójában külön ki is emeli az Övezet és út kezdeményezés projektjeit, ezek közül első helyen a pakisztáni Karotban épülő, 720 MW-os vízierőművet. Szintén Pakisztánban, a Karakoram autósztráda Havelian-Thakot szakasza szerepel még, illetve Tádzsikisztánban a Dusanbe II. szénerőmű. A közlekedési infrastruktúra tehát nem játszik kiemelt szerepet a bank tevékenységében.

4.5. Kínai Fejlesztési Bank

A Kínai Fejlesztési Bank (KFB) még nagyobb nagyságrendű hitelállománnyal rendelkezik, mint a Kínai Export-Import Bank. Az összesen 1,3 ezermilliárd eurós hitelállomány a kínai GDP 13,4 százalékát tette ki 2016-ban (China Development Bank, 2017). Nagy különbség azonban, hogy ők csupán hitelek 2,5 százalékát helyezték ki Kínán kívüli adósnak. Ez nem jelenti azonban azt, hogy külföldi projekteket ne hiteleznének jóval nagyobb mértékben, hiszen a kínai cégek a KFB hiteleiből tudják a külföldi projekteket megvalósítani, hitelezni. Ezért nagyon nehéz lenne megállapítani, hogy mekkora összeg jutott végül is a BRI projektekre.

A KFB hitelezési portfóliójában már jóval nagyobb szerepet kap a közlekedési infrastruktúra, összesen 367 milliárd USD értékű hitelt helyeztek ki út- és vasútépítésre,

de így is 24 százaléka bank összes hiteleinek. De a bank alapvetően kínai projekteket finanszíroz.

Az éves jelentés szerint a BRI projektre 2016-ben 12,6 milliárd USD hitelt helyeztek ki, és ezzel ők számítanak a legnagyobb kínai banknak az országon túli hitelezés piacán. Ez is a teljes hitelállomány kb. 0,8 százaléka. Az összes nemzetközi megállapodáson nyugvó hitelállomány pedig 277,9 milliárd USD-t tett ki, ami a teljes hitelállomány ötöde. A BRI projektek közül a Zonergy pakisztáni 900 MW-os szolár erőművét és a Magyarország számára fontos, a Cosco pireuszi kikötőjének projektjét emelik ki.

Bár a külföldieknek kihelyezett állomány csupán 2,5 százaléka, de számos kínai vállalat a bank hiteléből valósít meg külföldi projekteket, így nehéz lenne pontosan megadni, mennyi pénz jutott a BRI országokhoz, így a jelentésben szereplő 12,6 milliárd USD-t lehet leginkább elfogadni.

4.6. Egyéb források

A Eurasian Development Bank 3,4 milliárd USD forrással rendelkezik, az Eurázsiai Unió országaiban ruház be. Ez Oroszország válaszáként is felfogható az egyre erősebb kínai jelenléttel szemben a volt szovjet tagköztársaságokban Közép-Ázsiában. A Deutsche Bank és a CDB is aláírt egy egyetértési megállapodást arról 2017. május 31-én, hogy közösen 3 milliárd USD értékben fektetnek be az Új Selyemút infrastrukturális projektjeibe (Deutsche Bank, 2017). Azt is fontos kiemelni, hogy a Világbanknak is egyre fontosabb Kína. Ma már a harmadik legtöbb szavazattal rendelkező ország, 4,53 százalékkal az Egyesült Államok (16,28%) és Japán (7,02%) után, de megelőzi Németországot (4,14%) és Franciaországot (3,85%) is (World Bank, 2017b). A nemzetközi fejlesztési finanszírozásban megszűnt a Világbank kiemelkedő szerepe, ma már sokkal szerteágazóbb rendszerben, jóval több forrás érhető el, ezen a téren már sikerült az amerikai dominanciát felváltani.

5. Következtetések

Az Egy övezet, egy út kezdeményezés geopolitikai értelmezése a hazai és a nemzetközi szakirodalomban is alapos és részletes. Kevesebb figyelem jutott azonban a projektekre és a finanszírozásra. A fellelhető információk alapján a BRI projektekre fordított kínai források összege 600 milliárd USD körüli lehet, ám a finanszírozó intézmények jelentéseiből ezt nem lehet pontosan megállapítani.

A BRI kezdeményezés finanszírozása mellett Kína egyre nagyobb szerepet vállal külföldi beruházások finanszírozásában is, gyorsan nő az ország külföldi működőtőke beruházásainak értéke. Várhatóan 2017-ben vagy 2018-ban a kihelyezett működőtőkéje meghaladja az országban befektetett összegeket, és ettől kezdve nettó tőkekihelyező lesz az ország.

A BRI projektek kapcsán kihelyezett 600 milliárd USD értékű hitelnek csak kisebb részét fordították infrastrukturális projektek finanszírozására, ez körülbelül 100 milliárd USD lehet. A külföldi infrastruktúra beruházások hitelezésével Kína piacot teremt a hazai vállalatok számára külföldön, amivel ellensúlyozható a belföldi lassuló infrastruktúra fejlesztési dinamika. Kína ezzel párhuzamosan a belső kereslet helyett egyre inkább az export növekedésével és diverzifikálásával tudja a gazdasági növekedést fenntartani, ami egy új típusú megközelítés lehet a közepes jövedelmi csapda elkerülésére.

Ezek az infrastrukturális projektek nem alkotnak – legalábbis egyelőre – egységes hálózatot, nem hoznak létre új összeköttetéseket az eurázsiai térségben. Az egyetlen kivétel, ahol a kínai beruházások egymásra épülve egy új gazdasági folyosót hoznak létre az Pakisztán. Kína közvetlen közelében található országok kapcsán látható, hogy a kínai magas szintű közlekedési infrastruktúra határon túl nyúló folytatása a cél, ami a kínai vállalatok nemzetközi terjeszkedését is segíti. A kínai BRI projektek finanszírozása azonban egyre nagyobb nehézséget okozhat a világviszonylatban GDP arányosan az egyik legnagyobb bankhitel állománnyal rendelkező Kínának. A kockázatokat növeli, hogy a sok évtizedes megtérülésű infrastrukturális projektek hiteleinek törlesztése is kockázatos. Kína számára pedig a külföldi kormányok és vállalatok fizetési hajlandósága és képessége nehézségeket okozhat.

Felhasznált források

Amaro, Silvia (2017): China's Debt Surpasses 300 Percent of GDP, IIF says, Raising Doubts over Yellen's Crisis Remarks. CNBC. 2017, június 28. [online elérhető]: <https://www.cnbc.com/2017/06/28/chinas-debt-surpasses-300-percent-of-gdp-iif-says-raising-doubts-over-yellens-crisis-remarks.html>

Ansar, Atif – Flyvbjerg, Bent – Budzier, Alexander – Lunn, Daniel (2016): Does Infrastructure Investment Lead to Economic Growth or Economic Fragility? Evidence from China. *Oxford Review of Economic Policy*, 32 (3), 360–390. o.

Blanchard, Jean-Marc F. – Flint, Colin (2017): The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, 22 (2), 223–245. o.

Bruce-Lockhart, Anna (2017): China's \$900 Billion New Silk Road. What You Need to Know. *World Economic Forum*, 2017, június 26. [online elérhető]: <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/>

Callaghan, Mike – Hubbard, Paul (2016): The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road. *China Economic Journal*, 9 (2), 116–139. o.

Casarini, Nicola (2016): When All Roads Lead to Beijing. Assessing China's New Silk Road and its Implications for Europe. *The International Spectator - Italian Journal of International Affairs*, 51(4), 95–108. o.

Cerutti, Eugenio – Zhou Haonan (2018): The Chinese Banking System: Much More Than a Domestic Giant. *VoxEU.org*, 2018, február 9. [online elérhető]: <https://voxeu.org/article/chinese-banking-system>

China Development Bank (2017): Annual Report. [online elérhető]: <http://www.cdb.com.cn/English/bgxz/ndbg/ndbg2016/>

Devonshire-Ellis, Chris (2017): China Spending Just 2% Of International OBOR Financing on Actual Projects. *Silk Road Briefing*, 2017, június 7. [online elérhető]: <https://www.silkroadbriefing.com/news/2017/06/07/china-spending-just-2-international-obor-financing-actual-projects/>

Deutsche Bank (2017): China Development Bank and Deutsche Bank Sign 3 Billion US Dollar Cooperation Agreement. Deutsche Bank, 2017, május 31. [online elérhető]: https://www.db.com/newsroom_news/2017/medien/china-development-bank-and-deutsche-bank-sign-3-billion-us-dollar-cooperation-agreement-en-11549.htm

Dollar, Davis (2017): Yes, China is Investing Globally – But Not So Much in Its Belt and Road Initiative: The Brookings Institution. [online elérhető]: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/08/yes-china-is-investing-globally-but-not-so-much-in-its-belt-and-road-initiative/>

Ferdinand, Peter (2016): Westward Ho—the China Dream and ‘One Belt, One Road’: Chinese Foreign Policy under Xi Jinping. *International Affairs*, 92 (4), 941–957. o.

Garver, John W. (2006): Development of China’s Overland Transportation Links with Central, South-west and South Asia. *The China Quarterly*, 185, 1-22. o.

Goh, Brenda – Chen, Yawen (2017): China Pledges \$124 Billion for New Silk Road as Champion of Globalization. Reuters, 2017, május 14. [online elérhető]: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-africa/china-pledges-124-billion-for-new-silk-road-as-champion-of-globalization-idUSKBN18A02I>

Holslag, Jonathan (2017): How China’s New Silk Road Threatens European Trade. *The International Spectator*, 52 (1), 46-60. o.

Huang, Yasheng (2008): *Capitalism with Chinese Characteristics: Entrepreneurship and the State*. Cambridge University Press, New York, 366. o.

Hubbard, Paul (2007): Aiding Transparency: What We Can Learn About China ExIm Bank’s Concessional Loans: OECD, Working Paper Nr. 126. [online elérhető]: https://www.cgdev.org/files/14424_file_AidingTransparency.pdf

International Railway Journal (2011): China Loans Tazara \$US 40m. 6. September. [online elérhető]: [http://www.railjournal.com/index.php/news/china-loans-tazara-\\$us-40m.html](http://www.railjournal.com/index.php/news/china-loans-tazara-$us-40m.html)

Jiang Xiushan – He, Xiang – Lei, Zhang – Qin, Huanhuan – Shao Fengru (2017): Multimodal Transportation Infrastructure Investment and Regional Economic Development: A Structural Equation Modeling Empirical Analysis in China from 1986 to 2011. *Transport Policy*, 54, 43-52. o.

Kissinger, Henry (2014): Kínáról. Antall József Tudásközpont, Budapest, 624. o.

Kitano, Naohiro (2016): Estimating China's Foreign Aid II: 2014 Update: JICA Research Institute. [online elérhető]: https://www.jica.go.jp/jica-ri/ja/publication/workingpaper/jrft3q0000005ycy-att/JICA_RI_WP_No.131.pdf

Lan, Yi (2017): The Expansion of Chinese Construction Companies in the Global Market. University of Kansas. [online elérhető]: https://kuscholarworks.ku.edu/bitstream/handle/1808/6994/Lan_ku_0099M_11175_DATA_1.pdf;sequence=1

Li, Zhigang – Wu, Minqin – Chen, Bin R. (2017): Is Road Infrastructure Investment in China Excessive? Evidence from Productivity of Firms. *Regional Science and Urban Economics*, 65, 116-126. o.

Monios, Jason – Wang, Yuhong (2013): Spatial and Institutional Characteristics of Inland Port Development in China. *GeoJournal*, 78, 897-913. o.

Pi, Xiaqing – Rordrigues, Jeanette (2017): China's Infrastructure Binge Is Set for a Major Slowdown, Bloomberg, 2017.12.04. [online elérhető]: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-04/china-infrastructure-binge-seen-slowing-in-2018-as-debt-curbed>

Qu, Yingying – Wang, Shuying (2017): Study on the Withdrawal Way of Silk Road Fund under the Belt and Road Initiative Based on Game Theory Model, *MATEC Web Conf.*, 100. [online elérhető]: <https://doi.org/10.1051/mateconf/201710005059>

Pravakaar, Sahoo – Dash, Kumar, Ranjan – Geethanjali, Nataraj (2010): Infrastructure Development and Economic Growth in China. Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization. [online elérhető]: https://ir.ide.go.jp/?action=repository_action_common_download&item_id=37910&item_no=1&attribute_id=22&file_no=1

Shi, Hao – Huang, Shaoqing (2014): How Much Infrastructure Is Too Much? A New Approach and Evidence from China. *World Development*, 56, 272-286. o.

Simon, György (2001): Reform és növekedés Kínában, Közgazdasági Szemle, 48 (7-8), 673-692. o.

Smith, Kevin (2017): China-Europe Rail Freight Continues to Soar. International Railway Journal, 18. April. [online elérhető]: <http://www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-continues-to-soar.html>

Statistical Pocketbook (2017): EU Transport in figures. European Commission. [online elérhető]: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf>

Szakonyi, Mark (2013): Intermodal on Slow Track in China. Journal of Commerce, 2013, december 18. [online elérhető]: http://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/asia/intermodal-slow-track-china_20131218.html

Tang, Frank (2017): Bruised Not Burnt: Chinese State Companies Eye Overseas Markets Once Again. South China Morning Post, 2017, október 21. [online elérhető]: <http://www.scmp.com/news/china/economy/article/2116399/bruised-not-burnt-chinese-state-companies-eye-overseas-markets>

The Export-Import Bank of China (2017): Annual Report For 2016. [online elérhető]: http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-AR/index_634_30016.html

The State Council of the People's Republic of China (2015): Full text: Action plan on the Belt and Road Initiative. [online elérhető]: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm

UIC (2017): High Speed Rail Fast Track to Sustainable Mobility, International Union of Railways. [online elérhető]: http://uic.org/IMG/pdf/high_speed_brochure.pdf

UNCTAD (2017): World Investment Report 2017. United Nations Conference on Trade and Development. United Nations. Geneva. [online elérhető]: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2017_en.pdf

World Bank (2017a): Everything You Always Wanted to Know about the World Bank. [online elérhető]: treasury.worldbank.org/cmd/pdf/WorldBankFacts.pdf

World Bank (2017b): IBRD Subscriptions and Voting Power of Member Countries. [online elérhető]: <https://finances.worldbank.org/Shareholder-Equity/IBRD-Subscriptions-and-Voting-Power-of-Member-Coun/rcx4-r7xj>

Xinhuanet (2017): Full Text of President Xi's Speech at Opening of Belt and Road Forum. 2017, május 14. [online elérhető]: http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm

Xu, Hangtian (2014): Revisit' the Silk Road: A Quasi-Experiment Approach Estimating the Effects of Railway Speed-Up Project on China-Central Asia Exports. European Regional Science Association. [online elérhető]: <http://www.sre.wu.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa14/e140826aFinal00078.pdf>

Xu, Meng – Grant-Muller, Suzan – Gaoc, Ziyu (2015): Evolution and Assessment of Economic Regulatory Policies for Expressway Infrastructure in China. Transport Policy. 41, 42-49. o.

Ye, Ming (2015). China and Competing Cooperation in Asia-Pacific: TPP, RCEP, and the New Silk Road. Asian Security, 11 (3), 206-224. o.

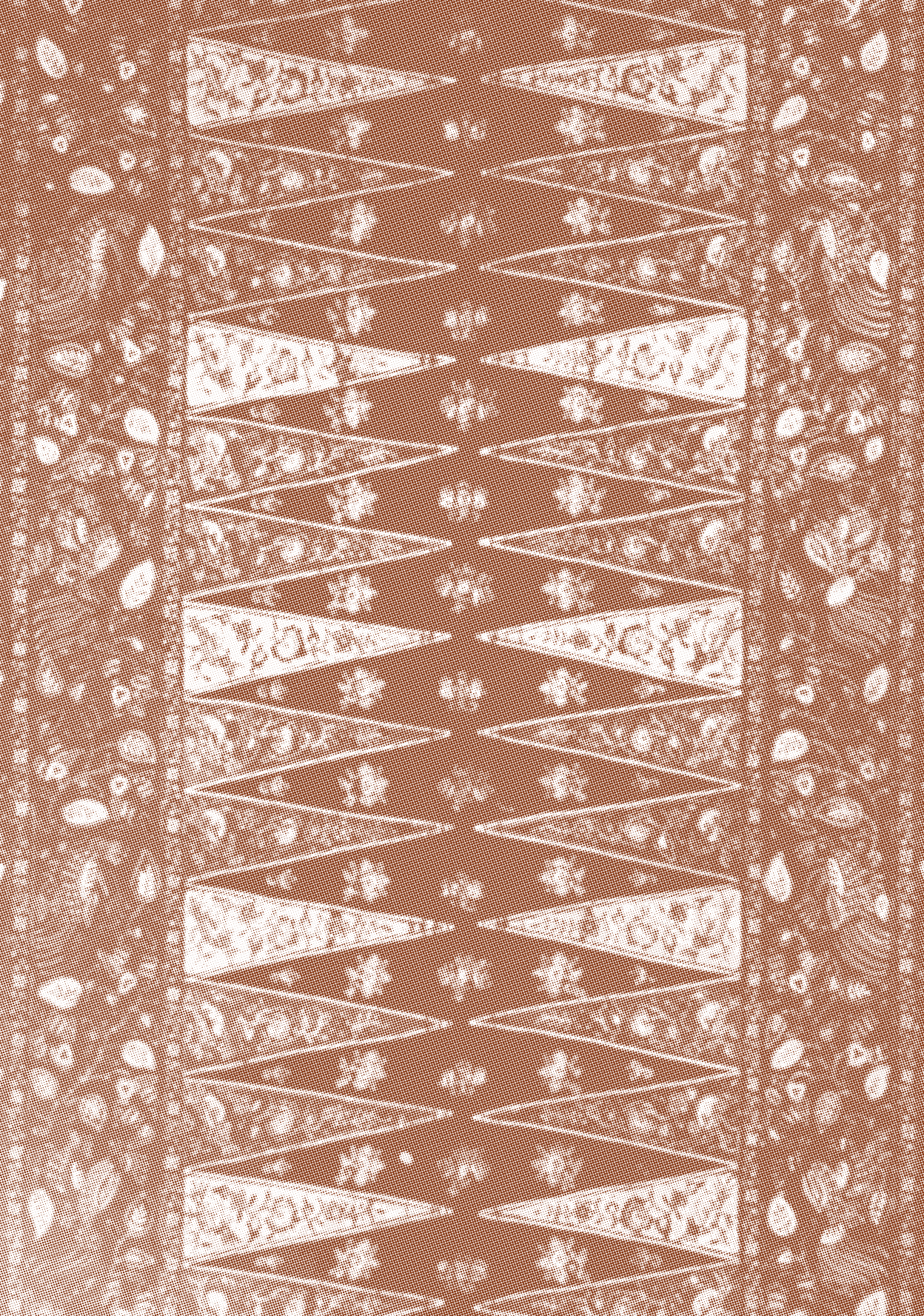
Yu, Nannan (2016). Public Infrastructure in China: Explaining Growth and Spatial Inequality. doktori értekezés, Technical University of Delft. [online elérhető]: <https://www.narcis.nl/publication/RecordID/oi:tudelft.nl:uuid%3Ab5902d0d-a315-4bbb-a639-6bbdc4c0e733>

Zhang, Junyi (2016): How Does Chinese Foreign Assistance Compare to that of Developed Countries? The Brookings Institution. [online elérhető]: <https://www.brookings.edu/opinions/how-does-chinese-foreign-assistance-compare-to-that-of-developed-countries/>

Zhang, Shu – Miller, Matthew (2017): Behind China's Silk Road Vision: Cheap Funds, Heavy Debt, Growing Risk. Reuters, 2017, május 15. [online elérhető]: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS>

Zhao, Shijun (2017): Bank Backs Global Development Drive. China Daily, 2017, március 13.
[online elérhető]: http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2017-03/13/content_28527092.htm

Zhu, Yan (2012): Problems and Countermeasures of China's High-Speed Rail. Logistics Sci-Tech, 5.



Kína részvétele a nyugat-balkáni energiaprojektekben

Csapó Dániel Gábor

A nyugat-balkáni országok – amelyek tagjai a 16+1-es együttműködésnek – nagy volumenű energiaprojektek megvalósításán dolgoznak, amelyek közül a legjelentősebbek közé tartoznak a fosszilis üzemanyaggal működő erőművek építése és bővítése. A térség államai a következő évtizedben 2600 megawattnyi széntüzelésű erőmű kapacitásbővítéssel terveznek, ami felkeltette a kínai bankok és vállalatok érdeklődését is. Bosznia-Hercegovinában és Szerbiában (pl. Kostolac B3, Stanari, Ugljevik 3) is részt vesznek több erőmű, illetve az azokat nyersanyaggal ellátó lignit- és barnaszén bánya fejlesztésében (építésében) és finanszírozásában. Azonban a projektek megvalósítása elé a kedvezményes kölcsönök körülményei, a környezetszennyezés problémája, illetve az az Európai Energiaközösség is akadályt gördíthet.

Míg Kína rendszeresen hangoztatja a megújuló energia fontosságát és a párizsi éghajlatvédelmi egyezmény mellett is hangosan kiáll, ha kedvezőnek ítéli meg a „hagyományos” nyersanyagokon nyugvó erőművek építésétől sem riad vissza.

1. Elméleti keretek

Mivel az elemzésben kifejtésre kerülő kínai térnyerés a közelmúltban vette kezdetét a vizsgált térségben – leginkább a 2008-ban kirobbant gazdasági világválsághoz köthető –, ezért a témában megjelent publikációk száma korlátozott. Emiatt a felhasznált források között fontos szerepe van a különböző hírügynökségek tájékoztatásainak (Reuters, MTI), a politikai és/vagy gazdasági fejleményeket elemző híroldalaknak (Balkananalysis, atimes.com, ft.com, nytimes.com stb.), a nemzetközi intézmények és szervezetek jelentéseinek (Európai Parlament, Világbank, OECD,) illetve a különböző agytrösztök és NGO-k munkásságának is (Bankwatch, Health and Environment Alliance, Center for Media and Democracy, OSW, CSIS). Az éghajlatváltozással és energiapolitikával kapcsolatos információk elemzésében és bemutatásában segítségemre volt a BP és az EIA jelentése, illetve szénerőművekről készített adatbázisok (endcoal.org, coalexit.org, globalcarbonatlas.org) is. Mindemellett tudományos folyóiratokban megjelent publikációkat is felhasználtam a dolgozat megírásához, leginkább a

sino-nyugat-balkáni kapcsolatok bemutatásához, illetve a más térségekben való kínai terjeszkedésből lesűrhető tanulságok felkutatásához.

Az elemzés első része Kína energiapolitikájával és a klímaváltozáshoz való hozzáállásával foglalkozik, amelynek a bemutatását a külhonban megvalósuló kínai energia-projektek kontextusba való helyezése miatt tartom fontosnak. Ezután kerül górcső alá a nyugat-balkáni országok energiamixének és erőművi kapacitásának a jellemzése, amelyből kiderül, hogy a délkelet-európai térségben jelentkező kereslet, hogyan találkozik az ázsiai ország által nyújtotta kínálati oldallal. A sino-nyugat-balkáni kapcsolatok rövid ismertetése után a megvalósítani szándékozott kínai energia-projektek és az ennek kapcsán felmerülő nehézségek kerülnek az elemzés középpontjába, amit a beruházások táblázatos és térképes megjelenítése zár.

2. Kína klímaváltozás elleni küzdelme

Kína a klímaváltozás elleni küzdelem egyik élharcosává nőtte ki magát, amire magyarázatot ad, hogy az ország számára jelenleg az egyik legnagyobb kihívást a környezetszennyezés okozta problémák jelentik. Hszi Csin-ping 2017 októberében a Kínai Kommunista Párt kongresszusán kijelentette, hogy országa átveszi a nemzetközi színtéren a vezető szerepet a klímaváltozás elleni küzdelem terén (Sengupta, 2017), amit az is szükségessé tesz, hogy az USA bejelentette kilépési szándékát a párizsi klímaegyezményből. Míg 1990-ben az emberi tevékenységből származó szén-dioxid kibocsátás megközelítőleg 2,5 milliárd tonnát tett ki Kínában, addig 2015-ben már több mint 10 milliárdot, ami közel a duplája az USA kibocsájtásának (Global Carbon Project, 2017). Az OECD 2010-es adataiból kiderül, hogy népesség-számot tekintve Kínában szedi a legtöbb halálos áldozatot a szállópor és a következtében kialakult egészségügyi állapotromlás. Egymillióból 953,7, összesen több mint 1,2 millió elhalálozás vezethető vissza évente a szennyezett levegőre (OECD, 2014: 44).¹⁰

Kína motivációi így érthetőek és az Egyesült Államok párizsi klímaegyezményből való kilépése esetén a klímaváltozás elleni küzdelem még fontosabb szereplőjévé válna az ország, ami nem csak retorikában, hanem a számokban is megnyilvánul. A BP statisztikai évkönyve szerint a világ energiafogyasztása 2016-ban 1 százalékkal nőtt,¹¹

¹⁰ Az elhalálozások népességszámhoz viszonyított arányát tekintve Kínát hazánk követi évi 937,6 elhalálozással.

¹¹ E növekedés 0,33 százaléért a megújuló energiák voltak felelősek.

ami elmarad az elmúlt 10 éves 1,8 százalékos növekedési átlagtól, és amelynek az elsődleges oka az, hogy a kínai fogyasztás növekedése két évtizede nem volt olyan alacsony, mint 2015-ben és 2016-ban (1,3%). A globális energiafogyasztás növekedésének 0,33 százalékaért a megújuló energiák voltak felelősek, mindamellett, hogy ezek az energiaforrások még mindig csak megközelítőleg a 4 százalékát teszik ki a világ energiatermelésének. A megújuló energiaforrások javuló arányának is köszönhető, hogy az energiafogyasztás növekedése mellett is 3 éve gyakorlatilag stagnál a káros-anyag kibocsátás globális értéke (BP, 2017: 1-2).

2.1. Kína és a szénelapú villamosenergia-termelés

2016-ban a szén részesedése az energiamixben világszerte 28 százalékra esett vissza, amire utoljára 2004-ben volt példa. Globálisan 1,7 százalékkal, 53 millió tonna olajegyenértékkel csökkent a szén iránti igény, aminek egyik fő oka, hogy Kínában 1,6 százalékkal mérséklődött 2016-ban az azt megelőző évhez képest a szénelapú villamos energia felhasználása. A szénbányászat mértéke a globális átlagnál (6,2%) is jelentősebb mértékben 7,9 százalékkal csökkent Kínában (BP, 2017: 2) – ahol a világ szénkészletének több mint a 21 százaléka található (BP, 2017: 36) –, mindamellett, hogy a globális kitermelés 46 százaléka továbbra is itt zajlik (BP, 2017: 38).

Az adatokból kirajzolódik, hogy míg a kínai szénkitermelés mértéke ugyan csökkenést mutat, de mindezt nagyon magas bázisról indulva. Az Egyesült Államok Energiainformációs Ügynökségének az adataiból kiolvasható, hogy a kínai energiamixnek még mindig több mint 70 százalékát teszi ki a szénből nyert energia, ami az ügynökség előrejelzése szerint – a nagyjából másfélszeresére növekvő energia igény mellett – 2040-re 47 százalékra fog csökkenni, vagyis a kitermelés mennyisége gyakorlatilag stagnálni fog (EIA, 2017). A kínai tervek szerint 2020-ra a szénbányák termelését évi 3,9 milliárd tonnára fogják növelni a 2015-ös 3,75 milliárd tonnás kitermelési szintről, mindamellett, hogy jelentős mennyiségű elavult szénbányát fognak bezárni vagy korszerűsíteni (Hanock, 2017).

2.2. Kínai energiavállalatok terjeszkedése

Kínában jelenleg 6 olyan szénbányászattal is foglalkozó vállalat létezik, amely 100 millió tonnát meghaladó kitermelésre képes. Wang Xiaolin, a Kína Nemzeti Energiaügynökség igazgatóhelyettese szerint az évtized végére 10 megavállalatot fognak létrehozni, amelyek mind 100 millió tonna fölött fognak kitermelni és az állami

kézben lévő nagy vállalatokra köztük a legnagyobbra, a Shenhua Group-ra is átstrukturálás vár (Reuters, 2017a).

A kínai energiavállalatok azonban nem csak az ázsiai országban aktívak, hanem világszerte részt vesznek újabb szénbányák és erőművek megépítésében és meglévők kibővítésében. A következő évtizedben üzembe helyezendő széntüzelésű erőműveknek több mint a fele kínai cég közreműködésével fog megépülni. Az Urgewald¹² nevű berlini környezetvédő szervezet Coalexit adatbázisa alapján a kínai energiavállalatok több mint 700 széntüzelésű erőművet fognak telepíteni ebben az időszakban, amelyeknek kapacitásuk szerint bontva az ötödük Kínán kívül fog megépülni. A Global Coal Plant Tracker¹³ nevű portál gyűjtéséből kiderül, hogy a 62 országban megépíteni tervezett megközelítőleg 1600 széntüzelésű erőmű 43 százalékkal fogja növelni a szénből kinyert energiakapacitást, ami szinte lehetetlenné teszi a párizsi éghajlatvédelmi egyezmény megfogalmazott legfőbb cél elérését, vagyis a globális átlaghőmérséklet emelkedésének jóval 2 °C alatt tartását az iparosodás előtti szinthez képest. A kínai energiavállalatok az összesen tervezett 386 ezer megawattos kapacitásbővítésből 340 ezer megawattért fognak felelni, amelyeknek egy része olyan országokban fog megvalósulni – pl. Egyiptom és Pakisztán – ahol eddig gyakorlatilag nem hasznosították a szénkészleteket.

Gallagher szerint a kínai tőke térhódításának fő okai közé tartozik a fejlődő világ egyre jelentősebb energiaigénye, illetve az, hogy a Világbank és az Ázsiai Fejlesztési Bank is nagymértékben visszavágta a fosszilis energián alapuló erőművek finanszírozásának a támogatását.¹⁴ A kínai energiavállalatok által megvalósított projektek finanszírozása ezáltal a kínai bankokra hárul. A Kínai Eximbank például 2000 óta már 43 milliárd USD értékben finanszírozott külföldön megvalósuló, a szén hasznosításán alapuló beruházást (Tabuchi, 2017).

3. A nyugat-balkáni országok energiastratégiája

A nyugat-balkáni országok tagjai az Energiaközösségnek (Energy Community), amely szervezet egyik legfőbb célja, hogy integrált energiapiacot (villamosenergia- és földgázpiacot) hozzon létre az EU és a többi szerződő fél között. Ez a tagság meghatározó a nyugat-balkáni országok energiastratégiája szempontjából, ugyanis 2016-ban

¹² Az adatbázist lásd itt: [online elérhető]: <https://coalexit.org/database>

¹³ Az adatbázist lásd itt: [online elérhető]: <https://endcoal.org/global-coal-plant-tracker/>

¹⁴ Donald Trump amerikai elnök azonban a közelmúltban már tett olyan kijelentéseket, amelyek arra utalnak, hogy az USA is finanszírozni fog külföldi fosszilis energián alapuló projekteket.

elfogadtak egy ütemtervet, amelyben meghatározták az európai közös piachoz és a jogharmonizációhoz közelebb vivő célokat és a régió ellátásbiztonságának növekedése érdekében megvalósítandó lépéseket. A dokumentumban szerepel, hogy a régió országainak törekedniük kell a közös energiapiac létrehozására és liberalizálására, ezáltal csökkentve a költségeket egy fenntartható rendszer létrehozásával, amelyben a megújuló energiának is nagyobb szerep jut (Energy Community, 2016).

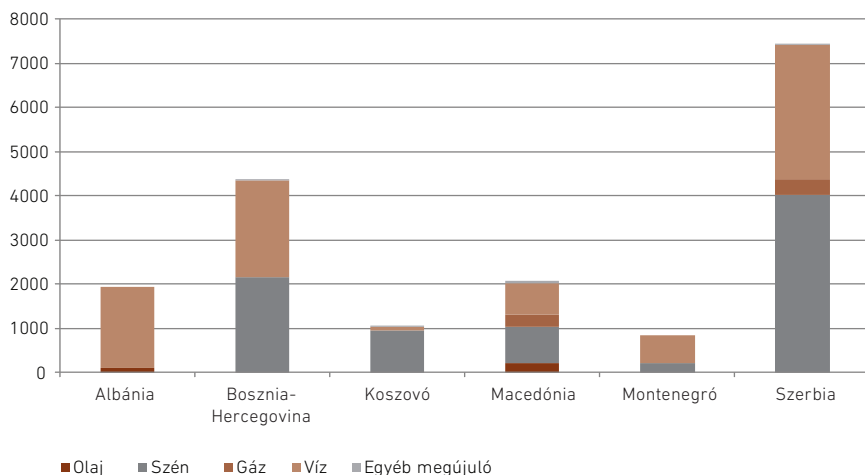
3.1. A nyugat-balkáni országok energiamixe és infrastruktúrája

A nyugat-balkáni országok energiamixében jelentős szerep jut a szénnek, illetve a megújuló energiaforrások közül a víznek is. A térség energiaellátását biztosító infrastruktúra azonban sok esetben kritikus állapotban van, mivel nagyrészt az 1960-as és 1970-es években épült ki és az 1990-es évek háborúiban komoly károkat szenvedett, így Európában az egyik legkevésbé hatékonyak mondható (Poulain, 2011). A régió országai emiatt szívesen fogadják az ebbe befektetni kívánó külföldi tőkét és szakértelmet. A jelentős nyugat-balkáni szénkészletek kiaknázása – annak minden negatív következménye ellenére – kézenfekvő megoldást nyújt a térség államainak az energiaszükségletük részleges kielégítésére. A széntüzelésű erőmű építésében is jártas kínai energiavállalatok pedig ezt a keresleti igényt elégítik ki a szaktudásuk, illetve a kínai pénzüzetek által biztosított kedvező kölcsönök által, mindamellet, hogy egyéb, köztük megújuló energiaprojektekben is érdekelt.

3.2. Nyugat-balkáni energia körkép

A nyugat-balkáni államok közül Szerbia állítja elő és fogyasztja a legtöbb energiát, mindamellet, hogy az előrejelzések szerint 2020-ra 9.000 tonna-olajegyenérték alá csökkenhet a végső energiafelhasználás mértéke az országban, amelyből 27 százalékot tehetnek majd ki a megújuló energiaforrások. Az 7.450 megawatt energiát előállítani képes erőművek közül a széntüzelésűek (4.032 MW) és a vízerőművek (3.024 MW) súlya a legjelentősebb. A szerb energiapiacot az állami kézben lévő Elektroprivreda Srbije (EPS) uralja (Energy Community 2017: 167-168, 179). Koszovó – amely terület függetlenségét Szerbia továbbra sem ismeri el – 2016-ban kezdte meg az energiapiacának a liberalizációját. Az ország energiatermelésében a széntüzelésű erőművek dominálnak, a végső energiafelhasználás pedig 2020-ra meghaladhatja majd az 1600 tonna-olajegyenértéket is (Energy Community, 2017: 80, 87).

1. ábra

Erőművi kapacitás a nyugat-balkáni országokban (MW)

Forrás: Energy Community 2016 adatai alapján saját szerkesztés

A jelentős szerb etnikumú lakossággal rendelkező Bosznia-Hercegovina speciális struktúrája nehézségeket okoz az energiaellátás terén is, ugyanis az entitások mind az energiatermelés, mind az energia végfelhasználókhöz való eljuttatásában monopolhelyzetben vannak. Az országba telepített erőművek maximális kapacitását tekintve megállapítható, hogy a vízerőművek és a széntüzelésű erőművek hasonló kapacitással rendelkeznek. A végső energiafelhasználás tekintetében kismértékű növekedés prognosztizálható 2020-ig, amikor az ország elvállalta, hogy a megújuló energiaforrások 40 százalékot fognak kitenni az energiamixben (Energy Community, 2017: 54, 64).

Az albán energiamix gyakorlatilag egyedül a vízerőművek által termelt energián alapul, amely erőművek összesen 1.838 megawattos (MW) teljesítőképességgel rendelkeznek. 2016-ban 7.136 gigawattóra (GWh) elektromos áramot termeltek és az energiainport illetve export mértéke, amely olajkitermelésből származik, szinte megegyezett.¹⁵ Az ország energiaellátásában gondot jelent a magas, 28 százalékos veszteség, ami a transzformátor állomásokban a szállítás folyamán keletkezik. Az ország energiaszükséglete pedig az Európai Energiaközösség jelentése szerint a 2015-ös 2.139-es tonna-olajegyenértékről 2020-ra 2.250 fölé fog emelkedni (Energy Community, 2017: 32, 40).

¹⁵ 1 827, illetve 1 879 GWh

Macedónia energiamixe az egyik legváltozatosabb a régióban, mindamellett, hogy az ország jelentős mennyiségű (2.191 GWh) energiainportra szorul. A széntüzelésű mellett gáz, víz és egyéb megújuló energiaforrásokat használó erőművek is megtalálhatóak az országban. A végső energiafelhasználás tekintetében csak kismértékű növekedés várható 2020-ig (Energy Community, 2017: 100, 110). A nyugat-balkáni országok közül a Montenegró rendelkezik a legkisebb mértékű erőművi kapacitással (892 MW). A széntüzelésű, illetve vízerőművek energiatermelési kapacitása egyharmad kétharmad arányban oszlik meg és a végső energiafelhasználás 2020-ra megközelítőleg 100 tonna-olajegyenértékkel nőhet (Energy Community, 2017: 146, 154).

4. Kína és a nyugat-balkáni államok kapcsolata

A határokon túlnyúló beruházásokon alapuló kínai „gigaprojekt”, az új selyemút kezdeményezés gyakorlatilag behalózza több mint a világ felét. A kínai fél a terjeszkedés vádjára sokszor azt válaszolja, hogy a volt európai hatalmakkal ellentétben ők nem tartanak gyarmatokat, az Egyesült Államok politikájával szemben pedig nem szólnak bele a befektetéseik szempontjából fontos államok belügyeibe. Ez pedig vonzóvá teheti a kínai pénzen és szakértelmen alapuló térnyerést a fejlődő világ országai számára, amelyek közül többet még a jelenlegi amerikai vezetés is azzal vádol, hogy terroristáknak nyújt menedéket vagy megsérti az emberi jogokat.¹⁶ A nyugat-balkáni országok számára a kínai beruházások azért is válhatnak attraktívvá, mert a másik fél – az Európai Unióval szemben – nem várja el például a károsanyag-kibocsátás csökkentését, vagy a megújuló energiák arányának a növelését, ami persze abból a szempontból érthető, hogy az esetleges negatív externáliák nem Kínát fogják érinteni.

Az ázsiai ország és a (nyugat)-balkáni államok kapcsolata nem új keletű, – mindamellett, hogy napjainkban növekvő intenzitás figyelhető meg – és ezért érdemes a közelmúlt eseményeit röviden áttekinteni.

Kína és nyugat-balkáni országok a második világháború után történetét összekötötte a kommunizmus, amit azonban egyfajta külön utasság jellemezett, amit az ázsiai ország és Jugoszlávia el nem kötelezett országok mozgalmában való részvétele is jelzett.¹⁷ A két állam kapcsolatát – amelyet a Szovjetunióhoz való mindenkori viszony is nagyban befolyásolt – jól szemlélteti, hogy Jugoszlávia volt az egyetlen olyan

¹⁶ Trump Pakisztánt azzal fenyegette meg, hogy visszavonja az országnak nyújtott segélyeket, mivel szerinte nem működnek együtt a terroristák elleni küzdelemben. A nemrégiben kitört iráni felkelés kapcsán meg arról írt az amerikai elnök, hogy a hatalom megsérti az emberi jogokat (MNO, 2018).

¹⁷ Kína ugyanakkor csak megfigyelő státuszban vesz részt a szervezetben.

szocialista ország, amely 1949 októberében elismerte a Kínai Népköztársaságot, ami fordítva akkor még nem történt meg. Később Sztálin halála volt az a pont, ami a két ország közötti kapcsolatot normalizálta¹⁸ (Lüthi, 2015: 233). Ebben az időszakban történt meg a Szovjetunió szakítása Albániával, ami után Enver Hoxha Kínában találta meg országa új patrónusát. Az ideológiai közeledés a politikai és a gazdasági kapcsolatok erősödésével is együtt járt, amit többek között kedvező kínai kölcsönök, segélyek képében jelentkezett mindamelllett, hogy az ázsiai ország szakembereket is küldött Albániába. Mao Ce-tung halála után a két ország elkezdett elhidegülni egymástól és 1978-ban Teng Xiaoping már elrendelte az Albániának nyújtott technikai és pénzügyi segítség megszüntetését (Qin, 2013).

Az 1990-es években a nyugat-balkáni országokban is lejátszódó rendszerváltások – ami Jugoszlávia véres dezintegrációjával járt együtt – megszüntették Kína és a Nyugat-Balkán között a közös ideológián alapuló viszonyrendszerét. Ez azonban nem járt együtt a kétoldalú kapcsolatok romlásával és a magas rangú államközi látogatások száma is jelentős mértékű volt (Tubilewicz, 1997: 171).¹⁹ A gyors ütemben bővülő kínai gazdaság időközben a globális vérkeringés részévé vált, amelynek az egyik legfontosabb állomása az ázsiai ország Világkereskedelmi Szervezethez való 2001-es csatlakozása volt. A kereskedelem mértéke Kína és a tágan értelmezett kelet-közép-európai térség között a 2000 és 2010 közötti időszakban 101 milliárd euróról 395 milliárd euróra nőtt (Poulain, 2011), a 2008-as világválság pedig komoly lehetőségeket nyújtott az expanzív kínai gazdaság részére.

A Kína által 2013-ban bejelentett Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés (BRI) a nyugat-balkáni országokat is érinti, amelyek tagjai a kelet-közép-európai államokat és Kínát magába foglaló 16+1-es csoportosulásnak is. A kínai jelenlét erősödése a közvetlen működőtőke-befektetések (FDI) növekedésében és a kereskedelmi mérlegekben is megmutatkozik. A kínai közvetlen működőtőke-befektetések kumulált értéke 2008 és 2014 között 14 millió USD-ról 56,85 millió USD-ra nőtt (Jakóbowsky, 2016). A The American Enterprise Institute és a The Heritage Foundation által működtetett China Global Investment Tracker²⁰ adatai szerint 6.050 millió USD értéknyi kínai működőtőke-befektetés érkezett Szerbiába 2008 és 2017 között. Ugyanebben az időintervallumban Bosznia-Hercegovinába 3.468 millió USD, Macedóniába 400 millió USD, míg Montenegróba 1.128 millió USD kínai működőtőke-befektetés volt regisztrálható.

¹⁸ Igaz az 1950-es évek végén a kínai „nagy ugrás” időszakában egy időre újra megromlottak a sino-jugoszláv kapcsolatok.

¹⁹ Bár a sino-macedón kapcsolatoknak nem tett jót, hogy Macedónia 1999-ben a gazdasági haszon reményében felvette a diplomáciai kapcsolatot Tajvannal.

²⁰ Az adatbázist lásd itt: [online elérhető]: <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Az Eurostat adataiból kiderül, hogy a 2007 és 2015 között az összes nyugat-balkáni országban nőtt a külkereskedelmi hiány mértéke Kínával szemben. Szerbiában például a hiány a 2007-es 989 millió eurós értékről 2015-re 1.367 millió euróra módosult. A Szerb Statisztikai Hivatal adatai szerint pedig 2016-ban az import 8,3 százaléka származott Kínából, ezzel az ázsiai ország Németország és Olaszország után a harmadik helyet szerezte meg, Magyarország a szerbiai behozatal 7,9 százalékaért felel (Statistical Office of the Republic of Serbia, 2017: 339). Szerbia külkereskedelmi hiánya Kínával szemben 2016-ra 1,58 milliárd USD-ra nőtt. Montenegró esetében 2016-ban a hiány mértéke 182 millió.

1. táblázat

A nyugat-balkáni országok külkereskedelmi mérlege Kínával (millió euró)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Montenegró	-100,4	-123,7	-90,2	-88,7	-102,3	-126,8	-139,0	-130,2	-181,7	-182,6
Macedónia	-177,5	-215,5	-205,2	-150,5	-163,3	-167,0	-205,4	-256,0	-223,8	-373,4
Albánia	-183,6	-241,0	-198,9	-131,8	-212,0	-200,0	-168,4	-224,2	-285,3	-349,5
Szerbia	-988,7	-1 143,9	-847,7	-960,2	-1 086,2	-1 088,1	-1 142,8	-1 203,5	-1 366,6	-1 577,0
Bosznia-Hercegovina	-305,4	-381,6	-282,7	-331,4	-392,0	-413,0	-462,0	-688,2	-543,7	-602,7
Kosзовó	-104,6	-120,1	-126,7	-120,6	-142,0	-156,4	-178,3	-162,6	-232,7	-

Adatok forrása: Eurostat

Megjegyzés: A 2016-os adatok dollárban értendők és a Michigan State University adatbázisából származnak. Lásd itt: [online elérhető]: <https://globaledge.msu.edu/global-insights/by/country>

5. Nyugat-balkáni energiaprojektek

A nyugat-balkáni országokban több energiaprojekt is kivitelezés vagy tervezés alatt áll, amelyeknek a megvalósítását indokoltta teheti többek között az elavult infrastruktúra, a növekvő energiaigény kielégítése, az energiaimport kiváltása – ezzel az energiafüggettség csökkentése – vagy akár az Európai Unió felé tett vállalásoknak való megfelelés.²¹ Az utóbbi esetében problémát jelent, hogy az EU széntüzelésű erőművek visszaszorítását a megújuló energiaforrások arányának pedig a növekedését szeretné látni a térségben, míg a nyugat-balkáni országokban a következő évtizedben több mint 2600 megawattnyi szénerőmű kapacitásbővítést terveznek, ami egyes szakemberek szerint komoly környezeti kockázatokat rejt magában (Zuvela, 2017).

²¹ Az összes nyugat-balkáni ország elkötelezte magát a megújuló energiahasználat arányának a növelésére. Ennek a mértéke országonként eltérő, de 2020-ig eléri 25-40 százalék közötti arányt.

Az erőműépítések és bővítések sok esetben környéken lévő bányák fejlesztésével is járnak, amelyek nagy részéből a környezetre egyik legártalmasabb fosszilis tüzelőanyagot, a lignitet fejtik ki. A Bankwatch Network becslése szerint a széntüzelésű erőművek megépítésének a költsége legalább 4,5 milliárd eurót fog kitenni, ami megközelítőleg a két és félszerese a 1166 megawattnyi új szélerőmű energiakapacitás telepítési költségének (Bankwatch, 2016).

A Health and Environment Alliance (HEAL) kutatásából kiderül, hogy a fosszilis erőművek miatti egészségkárosodás 8,5 milliárd eurós kiadást jelent évente a nyugat-balkáni és az érintett európai országoknak (HEAL, 2016).²² A tanulmány szerzői kiemelik, hogy Európa tíz leginkább környezetszennyező erőműve közül öt a Nyugat-Balkánon található. Az ezek által kibocsátott káros anyagok nagyban hozzájárulnak a levegő szennyezéséhez, ami jelentős egészségügyi kockázatokat rejt magában és hozzájárul az idő előtti elhalálozáshoz, a krónikus tüdőbetegségekhez, a szív és érrendszeri betegségek és az asztma kialakulásához is (HEAL, 2016).

Kína nyugat-balkáni jelenléte leginkább a nagy infrastrukturális projektben való részvételben nyilvánul meg, amelyek jelentős része az energiaszektorban és a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében valósul meg. Kína malmára hajtja a vizet, hogy a Világbank és az USA egyre kevésbé hajlandó a széntüzelésű erőművek bővítésének és építésének a finanszírozására, a nyugat-európai vállalatok pedig túlságosan kockázatosnak ítélik meg ezeket a beruházásokat. A Világbank a 2017-es párizsi klímacsúcson elkötelezte magát arra, hogy segíteni fogja a fejlődő országokat abban, hogy eltávolodjanak a széntüzelésű erőműveken nyugvó energia felhasználásától (World Bank, 2017). Ennek tudatában legalábbis ellentmondásos, hogy a szervezet korábban fontolóra vette, hogy anyagilag támogassa a koszovói széntüzelésű erőmű megépítését (Mathiesen, 2016). Ezzel Koszovó lenne az egyetlen ország a világon, ahol a Világbank támogathatja egy széntüzelésű erőmű megépítését.

A kínai bankok azonban nem ennyire „finnyások”, amikor a széntüzelésű erőművek finanszírozásáról van szó. Az ázsiai ország vállalatai által elnyert beruházások nagy részét ugyanis kínai bankok²³ nyújtotta – általában a teljes projekt 85 százalékát kitevő – kedvezményes kölcsönök segítségével valósítják meg. Vagyis Kína a pénzügyi

²² A tanulmány ugyan rámutat a jelentős károokra, amit a fosszilis tüzelésű erőművek okoznak, azonban érdemes fenntartásokkal kezelni azt a kimutatást, amely segítségével euróban is meghatározzák az egészségügyi kiadásokat. A Szerbiával foglalkozó fejezetben például 1,4-4 milliárd euró közé teszi az erőművek miatti egészségügyi kiadásokat Európában, ami igencsak tág intervallum.

²³ Például a Kína Eximbank (Eximbank of China) a Kína Fejlesztési Bank (Chinese Development Bank), a Kínai Építés Bank (Chinese Construction Bank).

fedezetet, a szakértelmet és sok esetben a munkaerőt is biztosítja a sikeres kivitelezés érdekében.

5.1.1. Széntüzelésű erőművek építése

Kína Szerbiában és Bosznia-Hercegovina területén érdekelt széntüzelésű erőművek építésében, illetve a bányák kibővítésében és fejlesztésében. 2015-ben a Kínai Eximbank, illetve a China Machinery Engineering Corporation (CMEC) 608 millió eurós kedvezményes kölcsönről állapodott meg a szerb állami tulajdonban lévő Elektroprivreda Srbije vállalattal, amely összeg a 85 százalékát fedezné a kostolaci hőerőmű bővítésének, illetve a Drmnoban lévő szénbánya fejlesztésének (Xinhuanet, 2010). A 350 MW-os Kostolac B3 névre keresztelt új blokk megépítése azonban egyelőre nem kezdődhetett meg, ami többek között a környezetvédelmi aggályoknak, a kölcsön körülményeinek és annak köszönhető, hogy Szerbia nem konzultált Romániával a beruházásról. A Bankwatch Network információi szerint a szerb kormány hiába jelentette be az új blokk építésének a megkezdését 2017 novemberében, a projekt nem felel meg az Energiaközösség által meghatározott károsanyag-kibocsátást szabályozó előírásainak és Szerbiának figyelembe kell vennie az Energiaközösséget létrehozó szerződés elfogadásával tett vállalásait.

A környezeti hatásvizsgálat hiányosságait korábban már az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága is sérelmezte, ugyanis az nem vette figyelembe a határon átvelő káros hatásokat, amelyek leginkább Romániát érintik kedvezőtlenül (Bankwatch, 2017). Mindeközben azonban a drmnói bánya fejlesztése már megkezdődött, 2017 elején a Xinhua hírügynökség arról számolt be, hogy a CMEC egy olyan szerkezet telepítését kezdte meg, amelynek a segítségével évente 3 millió tonnával több lignit kibányászására lesz lehetőség (Chinadaily, 2017).

Bosznia-Hercegovinában több széntüzelésű erőmű építésében is részt vesznek a kínai vállalatok. A Boszniai Szerb Köztársaság területén lévő Stanariban 2013-ban kezdődött meg egy 300MW-os teljesítményű széntüzelésű erőmű megépítése és a közelben lévő bánya fejlesztése a kínai Dongfang Electric Corp (DEC) kivitelezésében. Az erőmű az az Egyesült Királyságban bejegyzett, de szerbek által működtetett Energy Financing Team (EFT) nevű cég tulajdonában van. Az 560 millió eurós beruházás kivitelezéséhez – ami a legnagyobb nem állami pénzből megvalósult energiaprojekt a térségben – a Kínai Fejlesztési Bank nyújtott 350 millió eurós kölcsönt és az erőmű már meg is kezdte a működését (Reuters, 2017b). Az eredeti tervek alapján az erőművet 420 MW teljesítményűre tervezték, azonban ezt gazdasági megfontolásból elvetették a Bankwatch értesülései szerint, a kisebb teljesítmé-

nyű erőmű engedélyeztetésére azonban nem készítettek újabb környezeti hatástanulmányt.

A nagyrészt bosnyák etnikumúak lakta Banovići település mellett is terveznek erőművet építeni kínai tőke és szakértelem bevonásával, amelyet a környéken található jelentős lignitkészletekkel táplálnának. Stanarihoz hasonlóan Banovićiben is a DEC építhetné meg az erőművet, amelyhez a Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank (Industrial and Commercial Bank of China) biztosítaná a kölcsönt. A beruházás költsége a közelben lévő bánya bővítésével együtt az 584 millió eurót is elérheti.

A tuzlai erőmű bővítéssel versengésben álló beruházás azonban még nem kezdődhetett el, aminek az egyik fő oka, hogy Bosznia-Hercegovinának az Energiaközösség tagjaként figyelembe kell vennie, hogy a 2019 után megépülő erőműveknek már szigorúbb környezeti előírásoknak kell megfelelnie. A beruházás megkezdésére azért sem kerülhet sor, mert a boszniai Területrendezési Minisztérium nem adta meg rá az építési engedélyt, többek között azért, mert az erőmű vízzel és szénrel való ellátását sem tartotta kielégítőnek.

A Banovići -hez közel fekvő Tuzla városa mellett működik egy – az állami tulajdonban lévő Elektroprivreda BiH-hez tartozó – 715 MW teljesítményű széntüzelésű erőmű, amit két blokkal terveznek kibővíteni. A létesítmény működtetéséhez megközelítőleg évi 3,3 millió tonna barnakőszén és lignitet égetnek el, amelynek egy részét a Banovići-hez közeli bányákból termelik ki. A 7. blokkot eredetileg 2015-ben akarták elkezdni építeni, azonban ez még mindig nem kezdődött meg. A 722 millió eurós költséggel megvalósítani tervezett beruházás kivitelezésével a China Gezhouba Group Corporatio (CGGC), illetve a Guangdong Electric Power Design lettek megbízva és a projekt fedezetét a Kínai Eximbank 613 millió eurós kölcsöne biztosíthatná. 2016-ban az Ekotim nevű szervezet pert indított, ugyanis szerintünk az építkezés engedélyeztetése nem volt szabályos és az erőmű nem fog megfelelni a szigorodó károsanyag-kibocsátásra vonatkozó szabályoknak sem (Center for Media and Democracy, 2017a). A Center for Ecology and Energy CEE Tuzla nevű civil szervezet 2013-ban publikált tanulmánya szerint 4900 évet vesztenek az életükből a környéken élő lakosok.

Ugljevik a Boszniai Szerb Köztársaság területén fekvő település, amely nevében is magában hordozza a terület jellegzetességét, ugyanis az „ugalj” szerbül szén jelent. A Majevisa-hegységben található nyersanyagokkal táplálják a közelben lévő 300 MW-os teljesítményű erőművet, amelyet a tervek szerint két további 300 MW-os blokkal bővítenének ki. A működő erőmű mellett található a félbehagyott Ugljevik II megnevezésű blokk, ami miatt az új projekt az Ugljevik III megnevezést kapta.

A tervek szerint az építkezésért, illetve a Deliçi-ben lévő bánya bővítésért a China National Electric Engineering Company lenne a felelős és olyan értesülések is napvilágot láttak, hogy a Kínai Fejlesztési Bank érdekelt lehet a projekt finanszírozásában. A munkálatok azonban még nem kezdődtek meg és több másik tervezett szénerőmű projekthez hasonlóan az Ugljevik III építési engedélyeztetését is megtámadták a bíróságon (Center for Media and Democracy, 2017b).

5.1.2. További energiaprojektek

A széntüzelésű erőművek építése mellett Kína további energiaprojektekben is érdekelt a térségben. Szerbiában a Belgrád közelében fekvő Nikola Tesla szénerőműtől induló és Új-Belgrádba vezető fűtő csővezeték telepítését végeznél a Power Construction Corporation of China. 2017 nyarán Belgrád polgármestere, Siniša Mali 200 millió euróról szóló egyetértési megállapodást írt alá a céggel a 20 éve már egyszer megkezdett munkálatok befejezésére. A városrész így 2020 után 42 millió eurót spórolhatna meg évente a gáz import csökkentése által (Balkan Green Energy News, 2017).

A Sinohydro vállalat egy 35MW-os vízerőmű megépítésének a lehetőségét nyerte el, amit a Neretva folyón Ulog településéhez közel helyeznének működésbe. Az 52 millió angol font értékű projekt elvégzésével a Stanari erőművet is birtokló Energy Financing Team bízta meg a kínai céget (Reuters, 2013). A munkálatok azonban a kedvezőtlen talajviszonyok miatt még nem kezdődhettek meg (Serbia Energy, 2016).

Montenegróban a Morača folyóra és annak mellékágaira tervez építeni több vízerőművet a kínai Norinco vállalat (IHA, 2017), amelyeknek telepítése 664 millió euróba is kerülhet (Bibic, 2016). A társasággal egyelőre csak egy egyetértési megállapodást írt alá az ország a 238 MW teljesítményű erőművek megépítéséről (IHA, 2017). A projekt ellen környezetvédő szervezetek és a Szerb ortodox egyház is tiltakozik, mivel az veszélyeztetné az egyik folyóparton lévő ősi monostor épségét (Tomorovic, 2016). A kanadai Bankers Petroleum Ltd. 2016-ban 442 millió euróért eladta az Albániában található olaj kitermelésre és felfedezésre szóló jogait (Mecule, 2016) egy sanghaji székhelyű Geo-Jade Petroleum nevű vállalatnak. Patos-Marinza olajmezői a legnagyobb szárazföldi olajlelőhely Európában, ahol a Kucovai olajmezőkkel együtt 12 300 hordó olajat termelnek ki naponta (Atli, 2016).

2. táblázat

Kínai érdekeltségű nyugat-balkáni energiaprojektek

	1	2	3
Helyszín	Szerbia, Kostolac, Drmno	Szerbia, Újbelgrád - Nikola Tesla szénérőmű között	Bosznia-Hercegovina, Stanari
Projekt	Kostolaci hőerőmű bővítése és a Drmnoi szénbánya fejlesztése	Fűtő csővezeték építése	Stanari 300 MW-os szénérőmű építése és a közelben lévő bánya fejlesztése
Állapot	Munkálatok megkezdése elhalasztva (kedvezményes kölcsön vizsgálata, határon átvétel környezeti hatások, károsanyag- kibocsátás mértéke)	Egyetértési megállapodás aláírva	Az erőmű 2016-ban megkezdte a működését
(Becsült) költség	714 millió euró	200 millió euró	560 millió euró
Érdektelt energiavállalat	CMEC	POWERCHINA	DEC
Finanszírozás	Kínai Eximbank és CMEC által biztosított kölcsön (85%) és állami finanszírozás	?	Kínai Fejlesztési Bank 350 millió eurós kölcsönt biztosított a fennmaradó részt az EFT finanszírozta
	4	5	6
Helyszín	Bosznia-Hercegovina, Banovići	Bosznia-Hercegovina, Tuzla	Bosznia-Hercegovina, Ulog
Projekt	Banovići 350MW-os szénérőmű építése és bánya bővítés	Tuzlai hőerőmű 450 MW-os 7. blokkjának a megépítése	35MW-os vízerőmű építése a Neretva folyón
Állapot	Tervben, megvalósítási problémák (károsanyag-kibocsátásra vonatkozó szabályok)	Kivitelező és finanszírozó megvan, engedélyeket a bíróságon megtámadták	Tervben, megvalósítási problémák (talajviszonyok)
(Becsült) költség	584 millió euró	722 millió euró	61 millió euró
Érdektelt energiavállalat	DEC	Gezhouba Group és GEDI	Sinohydro
Finanszírozás	Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank által nyújtott kölcsön	Kínai Eximbank által biztosított kölcsön (85%) és állami finanszírozás	?
	7	8	9
Helyszín	Bosznia-Hercegovina, Ugljevik	Montenegró, Morača folyó	Albánia, Patos-Marinze és Kucova
Projekt	Ugljevik 3 2x300 MW teljesítményű tervezett erőmű és a Delići bánya építése	Morača folyón 5 vízerőmű megépítése	Olaj kitermelésre és felfedezésre szóló jogok megvásárlása
Állapot	Tervben, megvalósítási problémák (károsanyag-kibocsátásra vonatkozó szabályok, finanszírozás)	Tervben	Felvásárlás megvalósult
(Becsült) költség	?	664 millió euró?	442 millió euró
Érdektelt energiavállalat	CPECC	Norinco	Geo-Jade Petroleum
Finanszírozás	Kínai Fejlesztési Bank?	?	Felvásárlás

6. Lehetőségek és kockázatok

A kínai érdekeltségű energiaprojektek kapcsán megmutatkozik, hogy míg az együttműködési szándék a nyugat-balkáni országok és Kína részéről is megvan, addig a megvalósítás terén már komoly akadályok merülnek fel. Az egyik legfőbb aggály közé tartozik – ami a világ más részein megvalósuló kínai projektek tekintetében is megállapítható –, hogy a kínai fél nem feltétlen törekszik megfelelni a külföldi beruházásai során a környezetvédelmi előírásoknak. Ugyancsak feszültséget okozhat, hogy Kína elvállalja olyan beruházások finanszírozását is, melyeknek a támogatását más nemzetközi pénzügyi intézmények megtagadtak. Erre jó példa egy kínai vállalatok által megvalósítandó latin amerikai vasútfejlesztési projekt esete, ahol az esőerdők kiirtása és a bennszülött közösségek életterének a megzavarása is komoly kritikaként merül fel (Gransow, 2015).

6.1. Környezetvédelmi aggályok

Kína igyekszik megnyugtatni a külhoni partnereit és biztosítani őket arról, hogy betartja a szabályokat. Ezért is adott ki a Kínai Környezetvédelmi és a Kereskedelmi Minisztérium még 2013-ban iránymutatást arról, hogy hogyan kell megfelelni a környezetvédelmi előírásoknak a külhoni beruházások esetén (Ministry of Commerce People's Republic of China, 2013). Ebben szerepel az is, hogy a kínai befektetőknek támogatniuk kell a fogadó állam fenntartható fejlődését, de a vallási, kulturális jellegzetességeket is figyelembe kell venniük. A dokumentumban megjelenik a kínai fél által sokszor kihangsúlyozott „win-win” szituáció megteremtésének a fontossága is, ami egyrészt a vállalatok érdekeinek a megvalósulását és a környezetvédelmi előírásoknak való megfelelést jelenti az iránymutatásban.

A nyugat-balkáni szénerőművek építésének kapcsán érdemes kiemelni, hogy a dokumentum tanúsága szerint a kínai vállalatoknak igyekezniük kell előtérbe helyezni az alacsony károsanyag-kibocsátású beruházások megvalósítását és a zöld gazdaság előmozdítását. A kínai bankfelügyelet ennek érdekében is bocsátotta ki a „Green Credit Guidelines” dokumentumot a külföldi projekteket is finanszírozó kínai bankok részére, amelyben hasonló követelményeket fogalmaznak meg, mint a minisztériumok iránymutatásában (CBRC, 2012). A probléma viszont abban áll, hogy a legnagyobb kínai finanszírozók (pl. Kínai Eximbank, Kínai Fejlesztési Bank) továbbra sem várnak el olyan szigorú környezetvédelmi és szociális feltételeknek való megfelelést a projektek támogatásához, mint például a Világbank (Gransow, 2015).

6.2. További felmerülő problémák mérlegelése

A környezetvédelmi szempontokon túl egyéb aggályok is felmerülhetnek a kínai projektek kapcsán. Ennek a feltérképezéséhez nem is kell elmenni a világ másik felére, elég Nyugat-Balkánon vagy a környező országokban vizsgálni. Az egyik ilyen jellegű probléma a korrupció. Macedóniában például a Sinohydro – amely vállalat autópálya építési projektben érdekelt – és a Kínai Eximbank került ilyen botrányba, amikor az akkor Szociáldemokrata ellenzék azzal vádolta a miniszterelnököt, hogy szándékosan alultervezett költségvetési terveket fogadott el annak érdekében, hogy extra profitot lehessen realizálni. Ugyanennél a fejlesztésnél merültek fel tervezési problémák is, ami miatt 2017 nyarán ideiglenesen fel is kellett függeszteni az útépitéseket (Marusic, 2017).

A kínai beruházások a helyi vállalkozók, politikusok és a munkások körében is aggodalmat válthatnak ki. A vállalkozók attól félnek, hogy a kivitelezés során – a kiválasztási mechanizmusok átláthatatlansága miatt – háttérbe szorulnak a kínai beszállítók és kivitelezők (Pavličević, 2014). A lakosságot az esetleges negatív környezeti hatások mellett az új munkalehetőségektől való elesés is kedvezőtlenül érintheti. Ez egyrészt előfordulhat a kínai munkások alkalmazása, másrészt a profitmaximalizálás logikája miatt. Görögországban a Pireuszi kikötőben a kínai Cosco által üzemeltetett konténer terminálban harmadannyi munkást alkalmaznak, mint a görögök által üzemeltetett részlegen, amelynek a konténer forgalma is kisebb (van der Putten, 2016). A Cosco bevásárlása ellen a polgármester is tiltakozott, a munkájukat féltő dolgozók pedig Athénba mentek tüntetni (Maráczi, 2016).

Véleményem szerint a nyugat-balkáni államok vezetőinek érdemes tanulmányozniuk és figyelembe venniük azokat a tapasztalatokat és kockázatokat, amik eddig felhalmozódtak a kínai beruházások kapcsán rendelkezésre állnak. Míg az egyik oldalon kedvezőnek tűnő ajánlottak találhatóak, addig a másikon érdemes számot vetni a hosszú távon is kiható következményekkel. Utóbbi az energia beruházásokra hatványozottan igaz, mivel míg egy kikötőt végső soron újra lehet privatizálni, addig egy újonnan megépített szénterőmű elkötelezetté teszi az országokat egy bizonyos energiapolitikai scénárió megvalósítása mellett. Ezért is tapasztalható komoly ellenállás ezekkel a beruházásokkal szemben.

7. Konklúzió

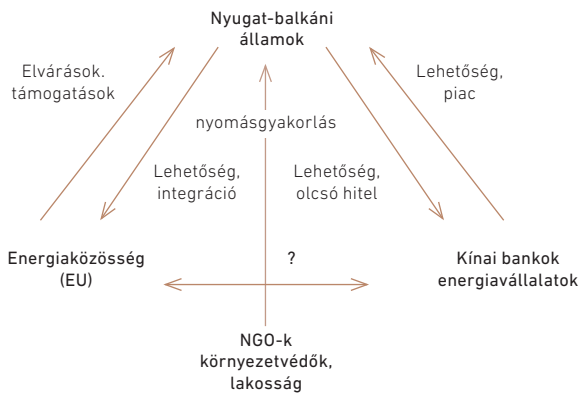
Míg a nyugat-balkáni kormányok pozitívan állnak a kínai befektetések megjelenéséhez, az Energiaközösség és különböző civil szervezetek megpróbálják lassítani a kínai

törekvéseket a térségben. A negatív környezeti hatások az erőművek közelében élő emberek egészségkárosodását okozzák, a beruházások kínai bankok általi finanszírozása pedig sérti az EU,²⁴ illetve a nyugati országok által dominált pénzintézetek (pl. Világbank) érdekeit. Utóbbiak ugyanis igyekeznek a széntüzelésű erőművek visszaszorítására és a megújuló energiaforrások jelentősebb mértékű kiaknázására, emiatt nem is tudnak a kínai fél konkurenciájaként megjelenni ezen a piacon.

Mindeközben a nyugat-balkáni államoknak az európai integráció az egyik fő célkitűzésük, így egyfajta egyensúlyi politikát kell megvalósítaniuk a Kína és az EU között. Az egyik legjobb példa erre Szerbia, amely országnak az Európai Parlament elnöke szerint minden esélye megvan, hogy 2025-re az Európai Unió teljes jogú tagjává váljon (MTI, 2017). Az ország külpolitikáját a Kelet és Nyugat közti hintapolitika jellemzi és az Európai Unió csak korlátozott lépésekre hajlandó a nyugat-balkáni állam „hűségének megtartása” érdekében, ami miatt többek között a Kína mozgástere is növekszik a térségben (Orosz, 2017).

2. ábra

A legfontosabb szereplők viszonyrendszere



Forrás: saját szerkesztés

²⁴ Mindeközben azonban, hogy az EU-nak mint intézménynek megvannak a saját célkitűzései a károsanyag-kibocsátás csökkentése érdekében, a tagállamoknak jelentős mozgásterük van, amikor az energiapiacuk kialakításáról van szó. Erre jó példa, hogy Németország, ahol ugyan nagymértékben nő a megújuló energia felhasználása, de az energiamixnek 40 százalékát a szénből kinyert villamos energia teszi ki (Bloomberg, 2017).

Meglátásom szerint a szereplők közti viszonyrendszer feltárásában az egyik legfontosabb szempont Kína és az EU közötti kapcsolat meghatározása. Míg a Nyugat-Balkánon vetélytársként tekint egymásra a két fél, addig az egyes EU-s tagállamok – a nyugat-balkáni országokhoz hasonlóan – igyekeznek minél jobban kihasználni a kínai expanzió nyújtotta lehetőségeket. Ilyen többek között Németország, ahol kínai befektetők vásárolták fel az egyik legnagyobb robotgyártó céget a Kuka-t (Tharoor, 2017), és ahol 2017-ben Kína már második éve a legjelentősebb kereskedelmi partnernek számít (Reuters, 2017c). Ugyanakkor az EU, leginkább pedig a nyugati tagországok sokkal nagyobb aggodalommal figyelik az Unió határain kívül kínai pénzből megvalósuló projekteket, mivel el akarják kerülni, hogy Kína túlságosan nagy befolyásra tegyen szert a szomszédságukban. Ennek érdekében pedig az integrációs folyamaton keresztül, többek között az Energiaközösség által kitűzött célok megvalósításának a számonkérésével lassítják, vagy blokkolják a kínai pénzből megvalósítani szánt projekteket.

Felhasznált források

Atli, Altay (2016): China in the Balkans: Macedonia, Albania seek Beijing's Funds for Projects. Asia Times. [online elérhető]: <http://www.atimes.com/article/china-in-the-balkans-macedonia-albania-seek-beijings-help-in-building-infrastructure/>

Balkan Green Energy News (2017): Chinese company to build heating pipeline in Belgrade. [online elérhető]: <https://balkangreenenergynews.com/chinese-company-to-build-heating-pipeline-in-belgrade/>

Bankwatch (2016): Western Balkans Countries Invest at Least 2.4 Times As Much in Coal As in Wind Power. Bankwatch. [online elérhető]: <https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2016/05/briefing-Balkans-CoalvsWind-26May2016.pdf>

Bankwatch (2017): Serbia Pushes Ahead with Beleaguered Coal Plant at Kostolac. Bankwatch. [online elérhető]: https://bankwatch.org/press_release/serbia-pushes-ahead-with-beleaguered-coal-plant-at-kostolac

Bibic, Bilsana (2016): Chinese Investment Developments in the Balkans 2016: Focus on Montenegro. [online elérhető]: <http://www.balkananalysis.com/montenegro/2016/08/09/chinese-investment-developments-in-the-balkans-2016-focus-on-montenegro/>

Bloomberg (2017): Germany Is Burning Too Much Coal. Bloomberg. [online elérhető]: <https://www.bloomberg.com/view/articles/2017-11-14/germany-is-burning-too-much-coal>

BP (2017): Statistical Review of World Energy. [online elérhető]: <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-full-report.pdf>.

CBRC (2012): Notice of the CBRC on Issuing the Green Credit Guidelines. China Banking Regulatory Commission. [online elérhető]: <http://www.cbrc.gov.cn/EngdocView.do?docID=3CE646AB629B46B9B533B1D8D9FF8C4A>

Center for Media and Democracy (2017a): Tuzla Thermal Power Plant. [online elérhető]: https://www.sourcewatch.org/index.php/Tuzla_Thermal_Power_Plant

Center for Media and Democracy (2017b): Ugljevik Thermal Power Plant. [online elérhető]: https://www.sourcewatch.org/index.php/Ugljevik_Thermal_Power_Plant

Chinadaily (2017): Chinese CMEC Starts Expansion Works at Serbia's Drmno Coal Mine. [online elérhető]: http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/24/content_28042359.htm

Energy Community (2016): Roadmap for a Regional Electricity Market for the Western Balkan 6. [online elérhető]: <https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Roadmap.pdf>

Energy Community (2017): Annual Implementation Report. [online elérhető]: <https://www.energy-community.org/implementation/IR2017.html>

Energy Information Administration (2017): Chinese Coal-Fired Electricity Generation Expected to Flatten as Mix Shifts to Renewables. [online elérhető]: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33092>

Global Carbon Project (2017): Global Carbon Atlas. [online elérhető]: <http://www.globalcarbonatlas.org/en/CO2-emissions>

Gransow, Bettina (2015): Chinese Infrastructure Investment in Latin America – an Assessment of Strategies, Actors and Risks. *Journal of Chinese Political Science*, 20 (3), 267–287. o.

Hanock, T. (2017): China Targets Aggressive Coal Capacity Cuts to 2020. *Financial Times*. [online elérhető]: <https://www.ft.com/content/3d9d0c78-ce7b-11e6-864f-20dcb35cede2>

HEAL (2016): The Unpaid Health Bill. How Coal Power Plants In Serbia Make Us Sick. Health and Environment Alliance. [online elérhető]: http://env-health.org/IMG/pdf/factsheet_serbia_en_lr.pdf

IHA (2016): Hydropower Status Report. International Hydropower Association. [online elérhető]: <https://www.hydropower.org/country-profiles/western-balkans-montenegro>

Jakóbowski, Jakub (2016): China's Foreign Direct Investments within the '16+1' Cooperation Formula: Strategy, Institutions, Results, Center for Strategic and International Studies. [online elérhető]: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-12-03/chinas-foreign-direct-investments-within-161-cooperation>

Lüthi, Lorenz M. (2015): China and East Europe, 1956-1960. *Modern China Studies*, 22(01).

Magyar Nemzet (2018): Trump üzenete miatt Pakisztán bekérte az amerikai nagykövetet. Magyar Nemzet. [online elérhető]: <https://mno.hu/kulfold/trump-uzenete-miatt-pakisztan-bekerette-az-amerikai-nagykovetet-2437319>

Marácz, Fanni (2016): A pireuszi kikötő geopolitikai jelentősége Kína számára, Geopolitika. [online elérhető]: <http://www.geopolitika.hu/2016/07/08/a-pireuszi-kikoto-geopolitikai-jelentosege-kina-szamara/>

Marusic, Sinisa Jakov (2017): Poor Planning Halts Macedonia Highway Projects. BalkanInsight. [online elérhető]: <http://www.balkaninsight.com/en/article/poor-planning-halts-macedonia-s-highway-projects-06-20-2017>

Mathiesen Karl (2016): Why is the World Bank Backing Coal Power in Europe's Youngest Country? [online elérhető]: <https://www.theguardian.com/environment/2016/jul/20/kosovo-coal-plant-power-world-bank-investment-dirty-technology>

Mecule, Blerina (2016): Chinese Investment Developments in the Balkans 2016: Focus on Albania. Balkanalysis. [online elérhető]: <http://www.balkanalysis.com/albania/2016/06/24/chinese-investment-developments-in-the-balkans-2016-focus-on-albania/>

Ministry of Commerce People's Republic of China (2013): Notification of the Ministry of Commerce and the Ministry of Environmental Protection on Issuing the Guidelines for Environmental Protection in Foreign Investment and Cooperation. [online elérhető]: <http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/bbb/201303/20130300043226.shtml>

MTI (2018): 2025-re uniós tagállam lehet Szerbia. Hirado. hu. [online elérhető]: <https://www.hirado.hu/kulfold/kulpolitika/cikk/2018/01/31/2025-re-unios-tagallam-lehet-szerbia/#>

OECD (2014): The Cost of Air Pollution. [online elérhető]: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/environment/the-cost-of-air-pollution_9789264210448-en#page3

Orosz, Anna (2017): Szerbia hintapolitikája – érdekek és kényszerek. KKI-tanulmányok. [online elérhető]: http://kki.hu/assets/upload/05_KKI-tanulmany_SRB_Orosz_20170918.pdf

Pavličević, Dragan (2014): China's Railway Diplomacy in the Balkans, China Brief 14. évf. 20. szám. [online elérhető]: <https://jamestown.org/program/chinas-railway-diplomacy-in-the-balkans/>

Poulain, Loic (2011): China's New Balkan Strategy. Center for Strategic and International Studies. In: Central Europe Watch, 1.évf. 2. szám. [online elérhető]: https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/110829_CEW_China_in_Balkans.pdf

Qin, Amy (2013): A Friendship Is Rekindled With Albania. [online elérhető]: <https://sinosphere.blogs.nytimes.com/2013/11/29/a-friendship-is-rekindled-with-albania/>

Reuters (2013): EFT Gets Clearance to Build 35 MW Hydro Plant in Bosnia. Reuters. [online elérhető]: <https://uk.reuters.com/article/uk-bosnia-eft-hydro/eft-gets-clearance-to-build-35-mw-hydro-plant-in-bosnia-idUKBRE9300EL20130425>

Reuters (2017a): China to Create 10 'Mega' Coal Companies Through M&As: Report. Reuters. [online elérhető]: <https://www.reuters.com/article/us-china-coal-m-a/china-to-create-10-mega-coal-companies-through-mas-report-idUSKBN17G00P>

Reuters (2017b): EFT Says Looking for Partners in Bosnian 300 MW Coal Power Plant Reuters. [online elérhető]: <https://af.reuters.com/article/commoditiesNews/idAFL8N1I03XI>

Reuters (2017c): China Remains Germany's Biggest Trading Partner in 2017. Reuters. [online elérhető]: <https://www.reuters.com/article/us-germany-economy-trade/china-remains-germanys-biggest-trading-partner-in-2017-idUSKCN1G5213>

Sengupta Somini (2017): Why China Wants to Lead on Climate, but Clings to Coal (for Now). New York Times. [online elérhető]: <https://www.nytimes.com/2017/11/14/climate/china-coal.html>

Serbia Energy (2016): Bosnia: Construction Deadline for HPP Ulog Extended. [online elérhető]: <https://serbia-energy.eu/bosnia-construction-deadline-hpp-ulog-extended/>

Statistical Office of the Republic of Serbia (2017): Statistical Yearbook, 2017. [online elérhető]: <http://pod2.stat.gov.rs/ObjavljenePublikacije/G2017/pdfE/G20172022.pdf>

Tabuchi, Hiroko (2017): As Beijing Joins Climate Fight, Chinese Companies Build Coal Plants. *New York Times*. [online elérhető]: <https://www.nytimes.com/2017/07/01/climate/china-energy-companies-coal-plants-climate-change.html>

Tharoor, Shashi (2017): China and Germany: So Far, Yet So Close. [online elérhető]: <https://thediplomat.com/2017/12/china-and-germany-so-far-yet-so-close/>

Tomorovic, Dusica (2016): Serbian Church in Montenegro Slams Planned Dams. *BalkanInsight*. [online elérhető]: <http://www.balkaninsight.com/en/article/serbian-church-slams-montenegro-s-plan-to-dam-moraca-river-12-26-2016-1>

Tubilewicz, Czeslaw (1997): China and the Yugoslav Crisis, 1990-94: Beijing's Exercise in Dialectics. *Issues and Studies* 33/4.

van der Putten, Frans, Paul (2016): Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 18(4), 337–351. o.

World Bank (2017): World Bank Group Announcements at One Planet Summit. [online elérhető]: <http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2017/12/12/world-bank-group-announcements-at-one-planet-summit>

Xinhuanet (2010): China, Serbia Sign Preliminary Contract on Power Station Cooperation. *Xinhuanet*. [online elérhető]: http://www.xinhuanet.com/english2010/china/2010-02/04/c_13162528.htm

Zuvela, Maja (2017): Balkan Push for New Coal-Fired Plants Raises Environmental Concerns. *Reuters*. [online elérhető]: <https://uk.reuters.com/article/uk-serbia-energy-coal/balkan-push-for-new-coal-fired-plants-raises-environmental-concerns-idUKKBN157I4?il=0>



Magyarország és Vietnam kapcsolatainak felértékelődése a kereskedelem területén

Barnóczki Zsuzsa

A modern politikai földrajzi gondolkodás alakulása mentén nyomonkövethetjük az erőviszonyok átalakulását, amely az elmúlt évtizedekben erőteljesen jelen volt napjainkban. A korábbi kétpólusú világ fokozatosan alakul át multipolárisra, amelyben Eurázsia szerepe is jelentősen megnövekedett. Mindamellett pedig Ázsia a világ legnagyobb és legnépesebb kontinense, amely geostratégiai szempontból nagy jelentőséggel bír az Európai Unió (EU) számára. Figyelemmel kísérve az EU-, és ezzel együtt országunk keleti nyitás politikáját, megfigyelhető, hogy az Indokínai-félsziget országai közül Vietnam kapott kiemelt szerepet. A magyar-vietnami együttműködés eredményességét és fontosságát mi sem igazolja jobban, mint, hogy Ho Si Minh-városban – mely délkelet-ázsiai viszonylatban is jelentős gazdasági, pénzügyi csomópontnak számít – Magyarország 2016-ban újra megnyitotta főkonzulátusát, a tíz évvel ezelőtti bezárását követően. Vietnam felértékelődésében mindenképp szerepet játszik az EU és Vietnam közötti szabadkereskedelmi megállapodás megkötését célzó tárgyalássorozat, melynek hatása érződik a kereskedelemben.

Az elmúlt évek során a két ország kapcsolata új szakaszba érkezett. 2016-ban Szijjártó Péter külgazdasági és külügyminiszter Hanoi-ban hivatalos látogatást tett, majd egy évvel később, 2017 szeptemberében Orbán Viktor miniszterelnök és delegációja érkezett Vietnamba, hogy a vietnami miniszterelnökkel való bilaterális egyeztetésen több nagyszabású projektben is megállapodjanak, többek között az egészségügyi ipar, a vízgazdálkodás és vízipar, az informatika, a mezőgazdaság területén. A továbbiakban a megváltozott erőviszonyok tükrében vizsgálom Magyarország és Vietnam kereskedelmi kapcsolatait, valamint az azok fellendítése érdekében hozott intézkedéseket.

1. A keleti nyitás politikája

Ázsia a világ legnagyobb és legnépesebb kontinense, amely geostratégiai szempontból nagy jelentőséggel bír az Európai Unió (EU) számára. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy igyekszik egyre szorosabbra fűzni kapcsolatait a dél-ázsiai

országokkal, továbbá előmozdítani a regionális integrációt a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségével (ASEAN) és az Ázsia - Európa találkozókkal (ASEM) együttműködve. Ezen túlmenően az Unió jelentős szereplő a délkelet-ázsiai országokban a fejlesztés és a segélyezés terén, mindemellett pedig támogatja az intézményfejlesztést, a demokráciát, a jogállamiságot, az emberi jogokat és a nemzetközi jog elveit. Az Unió a nemzetközi kapcsolatok minden területén magas szintű együttműködés kialakításán dolgozik annak érdekében, hogy előmozdítsa valamennyi ország bekapcsolódását a világ gazdaságba, egyebek mellett a nemzetközi kereskedelemben érvényesülő korlátozások fokozatos megszüntetése révén.

Az EU és ezzel együtt Magyarország is erőteljesen kelet irányába fordult, melynek gazdasági eredményességét növeli az Unió által szorgalmazott szabadkereskedelmi megállapodás is. Szretykó így foglalja összes az európai és magyar keleti nyitás célját: „A keleti nyitás politikájának célja, hogy új nyersanyaglelőhelyeket és piacokat szerezzen az európai, és így a magyar cégek számára is. A keleti nyitás terén Németország és Ausztria már korábban erőteljes lépéseket tett, a többi tagállamhoz képest előrébb tart (Szretykó, 2013: 7).

Magyarország 2010 nyarán kezdte el frissíteni az új külgazdasági stratégiáját, amely végül 2012 tavaszán a Széll Kálmán terv részeként került elfogadásra. Az újonnan elfogadott stratégia része volt a keleti nyitás politikája is, amelynek értelmében a már fejlett nyugati országokkal kialakított kapcsolat fenntartása és fejlesztése mellett cél a keleti – főleg ázsiai – irányba történő terjeszkedés, kapcsolatépítés. Általános célként az exportvolumen megduplázást, a kis- és középvállalatok exportjának növelését, a Magyarországra irányuló külföldi közvetlen tőkebefektetést és a magyarországi külföldre irányuló megkértszerzését határozták meg (Nemzetgazdasági Minisztérium, 2011). Éltető-Völgyi a következőket emelik ki: „A magyar kis- és középvállalatok exportképességének fejlesztését a program szerint a következő eszközök szolgálják: 1. exportakadémia: külkereskedelmi képzés nyújtása a kis- és középvállalatok számára, 2. „export házhoz jön” program: a kis- és középvállalatok exportképes termékeinek és szolgáltatásainak felmérése és külkereskedelmi tanácsadói hálózat kialakítása, 3. export directory: magyar exportőrök adatbázisának összeállítása, igénybe vehető állami exportösztönzők nyilvántartása, 4. konzorcium vagy klaszter formájában együttműködő vállalatok támogatása” (Éltető – Völgyi, 2013: 3-4).²⁵

²⁵ Eredeti szöveg: "The state export development is targeted to increase Hungarian SMEs' export capability by: (1) Creating a so-called export academy that will provide trainings in foreign trade for SMEs; (2) creating a programme of 'exports return home' which will make a survey on SMEs' goods/ services with export quality, and provide a network of advisers in foreign trade; (3) creating an export

Az export bővítését kormányzati szinten támogatják továbbá közvetett és közvetlen módon, így a kereskedőházak létrehozásával, valamint a beszállítói kapcsolatokon és/vagy harmadik országbeli közvetítőkön keresztül (Hidvéghi, 2012).

A magyar állam keleti piac iránti elkötelezettségét példázza, hogy 2013-ban megalapították a Magyar Nemzeti Kereskedőház (MNKH) Zrt.-t, amely Ázsiában 24 országgal tart fent kapcsolatot.²⁶

Az exportfejlesztés eszközei közül mindenképp említést érdemel az Eximbank és a MEHIB; „új rendszerben jelentős külsős forrásokat jegyzett le, és allokál ki nagyon kedvező kamat és más technikai feltételekkel magyar cégeknek külgazdasági finanszírozásra és annak biztosítására, illetve export célú beruházások finanszírozása vagy hazai beszállítói tevékenység erősítése céljából. A magyar tulajdonú kkv-k elérése érdekében a kereskedelmi bankokkal is kidolgoztak egy közvetítői szerződéses rendszert” (Becsey, 2014). A sikeres együttműködések kialakításához jelentős mértékben hozzájárultak a különböző gazdaságdiplomáciai intézkedések, a külgazdasági szakdiplomataik, a kormányközi, illetve gazdasági vegyes bizottságok eredményes működése, valamint az ITDH Zrt. helyett kormányzati háttérhivatalként működő HIPA megalakulása, amely promóciós tevékenységet a befektetések ösztönzése céljából, olyan területeken, ahol a magyar cégek támogatására szükség van, ha eredményeket akarunk. Így az állami szerepvállalásnak köszönhetően konkrét ügyletek valósulhatnak meg, mind kereskedelmi, mind befektetési oldalon.

2. A kereskedelem fellendítése céljából hozott intézkedések

2012. július 12-én az ASEAN regionális fórum 19. miniszteri ülésén tárgyalták az EKSZ-küldöttség 2012 januári látogatása során tett, válságreakálási együttműködés megerősítését célzó javaslatokat is, amelynek hatására az EU és az ASEAN úgy döntött, hogy szorosabbra fűzi az együttműködést a katasztrófakockázatok globális és regionális szintű csökkentése és kezelése terén. A döntés értelmében 2012. június 27-én Vietnammal aláírásra került egy új partnerségi és együttműködési megállapodás, amelynek értelmében mindkét fél igyekszik a kétoldalú kapcsolataikat magasabb szintre emelni és azokat fejleszteni, érintve a biztonságot, az emberi jogokat, a katasztrófavédelem, a tudomány és a technológia, valamint az oktatás területét.

directory which will contain the database of Hungarian exporters and available state export incentives; and (4) supporting cooperation among SMEs in the form of cluster or consortium etc.”

²⁶ Azerbajdzsán, Bahrein, Dél-Korea, Egyesült Arab Emírségek, India, Indonézia, Irak, Irán, Izrael, Kambodzsza, Katar, Kazahsztán, Kína, Laosz, Libanon, Malajzia, Mongólia, Omán, Oroszország, Pakisztán, Szaúd-Arábia, Szingapúr, Thaiföld, Vietnam.

A két régió továbbra is fontosnak tartja a szabadkereskedelmi megállapodásokra vonatkozó stratégiai célkitűzéseit, így 2012. június 26-án megkezdtek az erre vonatkozó tárgyalásokat, amely az általam vizsgált két ország szempontjából mindenképp figyelemre méltó. Az egyeztetéseket végül Vietnammal 2,5 év után, 2015. augusztus 4-én Brüsszelben zárták eredménnyel Cecilia Malmström, kereskedelempolitikáért felelős európai biztos és Vu Huy Hoang, vietnami ipari és kereskedelmi miniszter közreműködésével. Ez a szabadkereskedelmi megállapodás a legátfogóbb, amelyet az EU valaha egy fejlődő országgal kötött és az ASEAN-régióban pedig második,²⁷ amely alapot teremtett az EU exportőreinek és befektetőinek, hogy belépjenek délkelet-ázsiai régió egyik legdinamikusabban fejlődő, 90 milliós felvevőpiaccal bíró országába.

A 2015-ös évi egyeztetéseket követően a megállapodás jogi szövegét az Európai Bizottság 2016. február 1-én tette elérhetővé a nyilvánosság számára.²⁸ Tette azt azzal a céllal, hogy kövesse a szokásos eljárást, amely szerint a jogi felülvizsgálat során mindkét fél számára hozzáférhetővé kell tenni annak tartalmát, az EU Tanácsában és a Parlamentben folytatott vita előtt. Ez idő alatt vizsgálják az egyes rendelkezések megalapozottságát, majd lefordítják az összes EU nyelvre, végezetül pedig az Európai Parlament ratifikálja azt. Várhatóan 2018-ban valamennyi tagállam törvényhozása által megtörténik a megállapodás jóváhagyása, és 2019-től²⁹ pedig már életbe is léphet, addig azonban szükséges még néhány „technikai jellegű egyeztetés” (Morris, 2017).

A megállapodásban irányelveket, ütemterveket és jogorvoslatokat fogalmaznak meg a kereskedelem fellendítése és a befektetések ösztönzése céljából, így javasolják:

- a vámok megszüntetését,
- az európai exportra vonatkozó nem vámjellegű akadályok csökkentését,
- az európai földrajzi jelzések védelmét,
- az uniós vállalatok számára a vietnami közbeszerzési szerződések odaítélésének lehetővé tételét,
- az egyenlő versenyfeltételek kialakítását az uniós vállalatok és az innovatív termékek számára,
- a vietnami piac megnyitását az uniós szolgáltatási szolgáltatók számára,
- a beruházások ösztönzését és védelmét,

²⁷ Az első megállapodást Szingapúrral kötötték 2012. december 16-án.

²⁸ A megállapodás szövege lásd [online elérhető]: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1437>

²⁹ [online elérhető]: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=b8968f94-2c15-43e7-a445-e93130c1d7d8>

- hatékony mechanizmus létrehozását a jövőbeni nézeteltérések megoldására,
- a társadalmi és környezetvédelmi normák védelmét,
- a demokrácia és az emberi jogok tiszteletben tartását.³⁰

Annak érdekében, hogy mindkét fél stratégiai célkitűzése a megállapodásban rögzítettek szerint megfelelő hatékonysággal megvalósulhasson, a megállapodásban rögzített szabályokat és intézményeket mindenképp szükséges a helyi joggyakorlat-hoz igazítani, így szükséges néhány kormányzati intézkedést bevezetni, illetve meghozni. Morris szerint például a kormánynak javítania kell majd az állami ügynökségek közötti információcserét, illetve biztosítania kell, hogy az engedélyező hatóságok hatékonyabban – rendeletnek megfelelően – működhessenek (Morris, 2017).

Azonban ez a megállapodás mindenképp egy óriási lépés az Európai Unió és Vietnam mint fejlődő ország között, amely az átlátható kereskedelempolitikával szemben tanúsított határozott elköteleződésünkről tesz tanúbizonyságot, amely jóváhagyás esetén óriási potenciállal rendelkezik az EU exportőrei, cégei és befektetői számára.

Kitekintve az EU és Vietnam között zajló kereskedelemre azt látjuk, hogy mind a behozatal, mind a kivitel mértékét jelentősen mértékben megnövekedett az elmúlt években. 2016-ban 33,087 millió euró értékben importált az EU, míg 2006-ban csak 6,935 millió euró értékben, azaz több mint 477 százalékos emelkedésről beszélhetünk. Bár az export értéke is emelkedett, azonban a növekedés mértéke az importhoz képest alul marad, hiszen „csak” 398,4 százalékos többletről adhatunk számot.

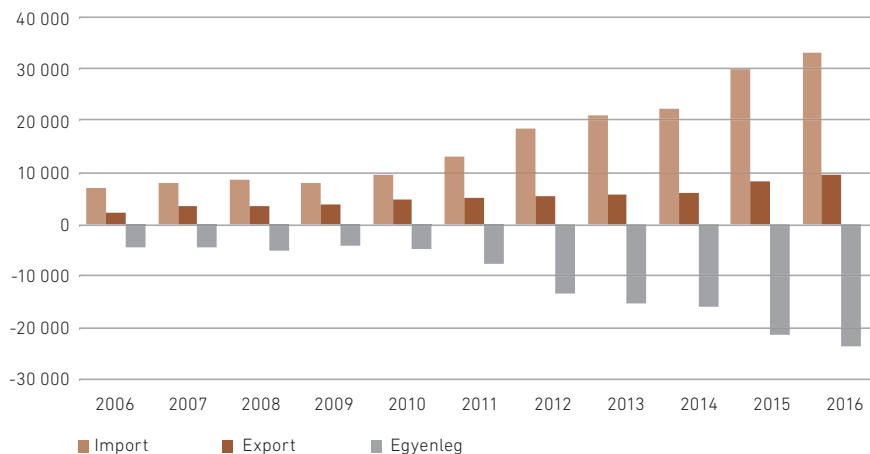
A számok magukért beszélnek, hiszen az IMF kimutatásai alapján Vietnam 4. legnagyobb kereskedelmi partnere az import területén az EU import területén és 2. az export területén 2016-ban. A másik felet is megvizsgálva az EU 10. legnagyobb importpartnere, és 32. legnagyobb exportpartnere Vietnam. Ezen helyezések bár említésre valók, ugyanakkor, ha megnézzük, hogy a kereskedelem hány százalékát bonyolítják egymást között, azt látjuk, hogy van még fejlődésre lehetőség, hiszen Vietnam az EU-val kereskedelmének 12,2 százalékát, az EU pedig 1,2 százalékát bonyolítja le Vietnammal (European Commission, 2017).

Vizsgálva az EU és a Vietnam közötti kereskedelem áruszerkezetét azt látjuk, hogy a legnépszerűbbek a gépek és a szállítóeszközök, mind export (4,094 millió euró) mind import (17,632 millió euró) vonatkozásában, majd ezt követi import területén

³⁰ Lásd a szabadkereskedelmi megállapodás szövegét: [online elérhető]: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1437>

1. ábra

EU kereskedelmi forgalma és egyenlege Vietnammal, éves adatok 2006-2016 (Mio €)



Forrás: European Commission, 2017

a különféle feldolgozott termékek 10,121 millió euró értékben, majd export területén a vegyi áru és hasonló termékek 1,738 millió értékben. Ha megnézzük az egyes szekciók közötti elosztást, akkor azt tapasztaljuk, hogy az UNIÓ Vietnammal folytatott kereskedelmi ügyletei során összességében ezen 5 szekcióra korlátozódott a 2016-os év során (Lásd 1. táblázatot). Felmerülhet a kérdés, hogy ennek mi az oka, illetve hogyan lehetne a termékpalettát bővíteni.

1. táblázat

Top 5 SITC-besorolás az EU Vietnammal folytatott kereskedelme során

SITC szekciók	Import 2016		SITC szekciók	Export 2016	
	Millió euró	%		Millió euró	%
Gépek és szállítóeszközök	17,632	53,3	Gépek és szállítóeszközök	4,094	43,2
Különféle feldolgozott termékek	10,121	30,6	Vegyi áru és hasonló termékek	1,738	18,3
Élelmiszer és élőállat	3,418	10,3	Élelmiszer és élőállat	1,268	13,4
Feldolgozott termékek, főként anyaguk szerinti csoportosításban	1,479	4,5	Feldolgozott termékek, főként anyaguk szerinti csoportosításban	973	10,3
Vegyi áru és hasonló termékek	193	0,6	Különféle feldolgozott termékek	635	6,7
Többi kategória		0,7	Többi kategória		8,1

Forrás: European Commission, 2017 alapján saját összeállítás

3. A vizsgált országok bemutatása

3.1. Magyarország helye és szerepe az együttműködésekben

Magyarország EU-tagként, Vietnam pedig ASEAN-tagként igyekszik építeni és fejleszteni a két ország közötti együttműködést. Az EU az elmúlt években csatlakozott a Délkelet-ázsiai Barátsági és Együttműködési Szerződéshez, aktívabb partnerséget fogalmazott meg a brunei cselekvési tervben (2013-2017), amely kihatással van az uniós tagállamok különféle tevékenységeire, több magasabb szintű látogatást tett és újabb vállalásokat fogalmazott meg a kiemelt területeken folytatott kooperációk vonatkozásában (Európai Unió Tanácsa, 2015).

Magyarország a közép-európai piacra jutás lehetőségét jelenti a vietnamiak számára és a kétoldalú együttműködés adta pozitívumok kihasználásán túlmenően Vietnam európai külgazdasági-külpolitikai pozíciójának erősítését is szolgálhatja. A délkelet-ázsiai partnereink pozitívan vélekednek a gazdasági kapcsolatokról, tekintettel arra, hogy exportcikkek számára egyre agresszívan keresnek piacokat, amelyek közül az EU tagországai kiemelkedő szereppel bírnak.

A két ország kapcsolatainak vizsgálatakor említést érdemel – a fentebb említettek alapján – a magyar nemzetközi fejlesztési együttműködés (NEFE), amely kiterjed a magyar állami ösztöndíjas programra és a segélyezési politikára is. A magyar NEFE célja, hogy segélyezési tevékenysége révén bekapcsolódjon a világ kevésbé fejlett országainak támogatásába, hozzájárulva gazdasági-társadalmi előrehaladásukhoz. Magyarország mint viszonylag kis költségvetéssel rendelkező donor ország forrásainak több, mint 40 százalékát a kelet-európai térségbe irányította, illetve az ENSZ és az EU szegénység-felszámolási küldetéstudatával összhangban távolabbi hatósugárban is választott partnerországokat. Így esett a választása Vietnamba is, aki egyetlen ázsiai országgént stratégiai partner státuszt kapott a magyar NEFE politikában. A jelenleg alacsony segélyezési költségvetésből következik, hogy a legfontosabb most annak hatékony felhasználása, hiszen a megvalósuló programok hatására a gazdasági kapcsolataik élénkülhetnek, amely tovább erősíti Magyarország szerepét a bilaterális együttműködésben (Balogh, 2008).

A segélyezés mellett a másik fő pillér, az oktatás. Az elmúlt harminc év alatt hozzávetőlegesen 5000 vietnami diák tanult hazánkban főként műszaki szakokon, „de a bölcsész szakokat is számosan választották. A katonai felsőoktatási intézmények is folyamatosan fogadták a vietnami hallgatókat. Ez a magyarul beszélő vietnami

értelmiségi réteg jelenti a hidat, az érzelmi szálát és az üzleti kapcsolatokban is aktivizálható kapcsolati tőkét a két ország között” (Balogh, 2009: 138).

3.2. Vietnam helye a nemzetközi kapcsolatokban

Az 1986 decemberében összehívott Vietnami Kommunista párt hatodik kongresszusán határozat született a gazdaság átalakításáról, amely engedélyezte a földmagántulajdont, és a mezőgazdaság dekollektivizációját, továbbá elvi megegyezés alapján a magánszektor kialakulását. Tartományoknak lehetővé tették, hogy saját kereskedelmi szervezeteket állítsanak fel, és önállóan tárgyaljanak külföldi vállalatokkal és kormányokkal. Az állami vállalatoknak is nagyobb autonómiát szántak és a támogatások csökkentésével akarták őket az ésszerűbb gazdálkodásra bírni. Ezen irányvonalakat nevezték Doi Moinak, azaz megújításnak, amelynek célja a termelés növelése, az állami részvétel csökkentése, valamint a belföldi és külföldi befektetések ösztönzése volt. Az 1991-es és 1994-es pártkongresszuson hozott intézkedések alapján ma már az egész vietnami gazdaság megújításának folyamatát értjük Doi Moi alatt (Pap, 2003).

A Doi Moi hatása a külpolitikában is tetten érhető, hiszen leírja, hogy a gazdasági fejlődés felgyorsulása következtében az ország miként válhat világszínvonalú gazdasággá, illetve a nemzetközi közösség elismert szereplőjévé. Az 1980-as évek alatt Vietnam meglehetősen elszigetelt állam volt, mostanra azonban az ASEAN, az APEC és a WTO találkozők aktív szereplője, meghatározó jelentőségű csúcstalálkozők helyszíne. „Külsőkapcsolatok diverzifikálása és multilateralizálása jelenleg a „Vietnam minden ország barátja kíván lenni” doktrína jegyében folyik. Az ún. „nyitott ajtó politikájának” elsődleges célja a gazdasági fejlődés előmozdítása, integrálódás a világ vérkeringésébe, a nemzeti érdekek és a biztonság legmesszebbmenőkig való szem előtt tartásával” (Külgymintisztérium, 2008: 6).

A vietnami külpolitika meghatározó tényezői között mindenképp figyelmet érdemel Kína, Japán, Oroszország, ahogy azt az Eurázsiai Gazdasági Unióval kötött megállapodása is mutatja, továbbá az Amerikai Egyesült Államok és az Európai Unió.

A Szovjetunió felbomlásával Kína számára megszűnt a szovjet bekerítéstől való félelem, ami lehetővé tette Vietnammal való kapcsolatának rendezését, így 1991-től kezdve a kereskedelem a két ország között dinamikusan bővült. Kettejük kapcsolatát pedig a „szomszédbarátság, az átfogó együttműködés, a tartós stabilitás és a jövőre való felkészülés” jellemzi. A kialakult jó viszony köszönhető annak is, hogy Kína Vietnamban az ASEAN tagállamokhoz vezető összekötő folyosót és a térségbeli

amerikai stratégiai érdekek ellensúlyozásának terepét látja (Ágh – Csák – Varga, 2010: 5. rész). Egy 1979-es rövid határháború következtében azonban a két ország viszonya megromlott, a Dél-Kínai tenger helyzetét övező konfliktus pedig csak ráerősített a felek közti növekvő bizalmatlanságra. Kína felemelkedése azonban nem csak Vietnam szuverenitását fenyegeti, hanem meghatározóan befolyásolhatja az ország halászatát, valamint olaj- és gázbeszerzését is (Pnam, 2016).

Az egyik legjelentősebb kereskedelmi, befektetői és segélyt nyújtó partnere pedig Japán, mivel a gazdasági előnyökön túl segít a nagyhatalmak befolyásának kiegyensúlyozásában. Az USA-val való diplomáciai viszony 1995-ben történt helyreállítása, illetve Clinton elnök 2000-ben történt látogatása meghatározó szereppel bír Vietnam számára. A helyzet rendezését követően az USA lett Vietnam legnagyobb exportpiaca. Kapcsolatuk stratégiai jelentőségét mi sem bizonyítja jobban, mint hogy Barack Obama nemrég bejelentette, hogy az Egyesült Államok véget vet az évtizedek óta érvényben lévő fegyverembargónak Vietnammal szemben (Pnam, 2016).

Az 1986-os Doi Moi reform és a hidegháború vége 1989-ben lehetőséget adott az EU-val való kapcsolatának rendezésében. Az igazi fordulóponthoz 1990. október 22-én következett be, amikor is az Európai Bizottság hivatalos diplomáciai lépéseket tett Vietnam irányába. Ezt csak tovább erősítette, hogy 1995. július 17-én együttműködési megállapodást írtak alá, amely 1996. június 1-én lépett életbe, alapot biztosítva a kétoldalú kapcsolatoknak. Ezt követően pedig egyre gyakoribbá váltak a vezetői szintű megbeszélések a két fél között. Az első politikai mérföldkő a 2004 októberében Hanoi-ban megrendezett csúcstalálkozó volt az 5. Ázsia-Európa Csúcstalálkozó előtt. Vietnam 2007 januárjában 150. tagként, az EU támogatásával belépett a WTO-ba, amelynek értelmében folyamatosan javítani kell a befektetési és üzleti környezetét, valamint változtatni a jogrendszerét, hogy megfeleljen a WTO követelményeknek. Vietnam gazdasági növekedésének és a 2004-es Új Délkelet Ázsiai Stratégia eredményeként az Európai Bizottság kiadott egy stratégiai tervet, amely a 2007-2013 közötti időszakra tett előrejelzés, amely főképp a kereskedelmi forgalom növelésére, Vietnam európai exportlehetőségeire és az európai befektetések vietnami növelésére helyezi a hangsúlyt (Chaban – Holland – Ryan, 2009: 55-58). Az Európai Unió délkelet-ázsiai térséggel kapcsolatos politikájában, illetve az ázsiai bilaterális kapcsolatok építésében egyaránt felértékelődött Vietnam jelentősége és ez fordítva is igaz.

Az ország gazdasági növekedése 2016-ban 6,2 százalékra lassult a kedvezőtlen időjárási körülmények következményeként. Az EXIM Bank 2017 novemberében kiadott, Vietnammal szembeni országkockázati tájékoztatójában összesíti a politika és biztonságpolitikai, az üzleti környezet, a gazdasági növekedés és struktúra, a közpénzügyek,

a külgazdasági és külső finanszírozási pozíciók, a monetáris- és árfolyampolitika, a bankszektor és a fizetési tapasztalatokat és azokban rejlő kockázatokat, amely alapján úgy véli, hogy Vietnam 4-es kockázati besorolással bír (az 1-7-ig terjedő skálán).³¹ A Világbank és a Központi Statisztikai Hivatal nyilvántartásai szerint az Eximbank export rangsorában az 59. helyre sorolja Vietnámot 208 országból (Eximbank, 2017).

WTO tagállamként Vietnam folyamatos erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy a külföldi befektetők ne kerüljenek hátrányba a helyi partnerekkel összehasonlítva, legyen szó beruházásról vagy a szellemi tulajdon védelméről. Továbbá a kormány is hozott intézkedéseket az adminisztratív folyamatok leegyszerűsítése érdekében az import, az export, a vállalkozás alapítás és adófizetés területén. A Világbank legutóbbi jelentése szerint Vietnam a 90. helyre került világviszonylatban az üzletkötés egyszerűségét rangsorolva (PWC, 2016).

3.3. Vietnam és Magyarország

A két ország közötti első kapcsolatfelvételt 1950. február 3-án került sor, majd az 1970-es években diktált intenzív diplomáciai együttműködés folyamán vált igazán eredményessé.

A magyar kormány keleti nyitás politikájában kiemelt szerepet foglal el az Indokínai-félsziget ezen országa, hisz nem szabad elmennünk azon tény mellett, hogy Vietnam egymagában több mint 90 millió, Vietnámot és térségét tekintve pedig mintegy 400 millió fős piaccal rendelkezik, ennek kapuja pedig a magyarok számára Vietnam lehet (Miniszterelnökség, 2013).

Megállapodást írt alá a két ország arra vonatkozóan is, hogy a magyar cégek 60 millió eurós, úgynevezett kötött segélyhitelből felépítik Can Tho városában a dél-vietnami térség legnagyobb, 500 ágyas onkológiai kórházát (Külgazdasági és Külügyminisztérium, 2016). Több vietnami régióval folynak a tárgyalások hasonló kötött segélyhitelből történő beruházások megvalósítására vonatkozóan, amelyeket a magyar kormánnyal együttműködve terveznek megvalósítani.

2017 elején a két ország képviselői egy 440 millió euró értékű pénzügyi együttműködési keretprogram kialakításáról szóló keret-megállapodást írtak alá. „A kötött

³¹ Lásd a térképet itt: [online elérhető]: <https://exim.hu/hasznos/orszagkockazatok/orszagkockazati-terkep>

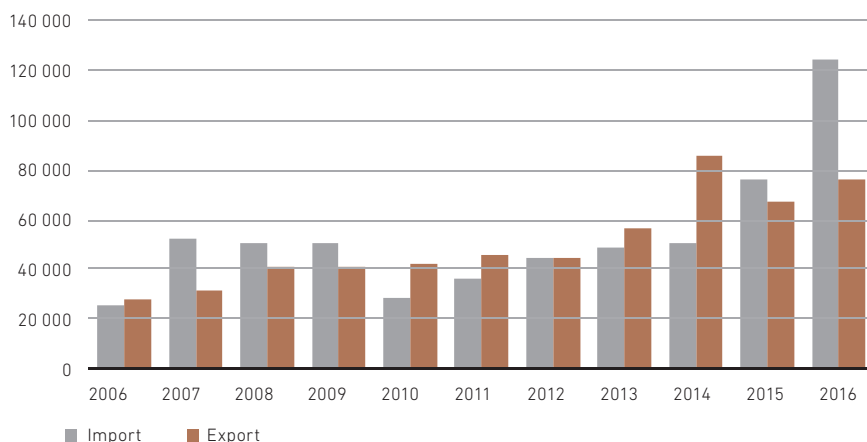
segélyhitelkeret olyan projektek megvalósításához vehető igénybe, amelyek ellen az OECD Megállapodás jóváhagyási rendje szerinti eljárás során az OECD Megállapodás aláírói nem emeltek kifogást, illetve amelyeket a konzultációs eljárás során elfogadtak” (Magyar Közlöny, 2017: 255). A kiválasztott projektek megvalósítása magyar exporttal történik majd, így például a hanoi víztisztító felépítése a Vörös folyón, valamint a népesség-nyilvántartó rendszer országos szintre való kiterjesztése.

Ezen túlmenően a kereskedelmi kapcsolatok is aranykorukat élik a két ország között, hiszen a Magyarországra importált termékek értéke 2016-ban több mint 60 százalékkal, 124,245 millió USD-ra emelkedett, a magyar export pedig 76 081,8 millió euróra bővült, amely főként a vegyipari termékekre, járművekre, gépekre és villamossági cikkekre, valamint az élelmiszer készítményekre korlátozódott. Továbbá fejlődés várható a gyógyszeripari és az autóipari kapacitások összekapcsolásában, továbbá az agrárexport terén is.

Elemézve az elmúlt tíz év kereskedelmi adatait, egyértelmű növekedés tapasztalható Magyarország kereskedelmi mérlegét látva, hiszen import területén 2016-ban 489,67 százalékos emelkedés tapasztalható. Az exportnál bár ugyan kisebb léptékű az emelkedés, azonban itt is számottevő a 271,99 százalékos többlet (Lásd 2. ábrát).

2. ábra

Magyarország kereskedelmi mérlege Vietnammal, éves adatok 2006-2016 (US \$, ezer)



Forrás: World Bank World Integrated Solutions adatbázisa alapján.

Lásd itt: [online elérhető]: <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/HUN/Year/2016/TradeFlow/Import/Partner/VNM/Product/all-groups>

Számos kimutatást megvizsgálhatunk, melyek hasonló eredményre fognak vezetni, mégpedig, hogy Vietnam szerepe Magyarország külkereskedelme szempontjából fokozatosan javul. Éltető-Völgyi 2013-as tanulmánya azt vizsgálja, hogy Magyarország kereskedelme szempontjából mely ázsiai régiók a relevánsak és azon belül is mely országok a célpontok, mind export, mind import vonatkozásában az Eurostat kimutatásai alapján. A kapott eredmények tükrözik Vietnam egyre erősödő szerepét a délkelet-ázsiai régióban, hiszen a magyar a Délkelet-Ázsiába irányuló exportnak 2000-ben 4,4 százalékát tette ki, míg 2012-ben – az egyes célországok átrendeződését is figyelembe véve – már az 5,6 százalékát tette ki. A legfontosabb importforrások vonatkozásában jelentősebb az előrelépés, hiszen Vietnam 2000-ben még nem szerepel a listán, 2012-ben pedig már 3,56 százalékát teszi ki a délkelet-ázsiai piacnak (Éltető – Völgyi, 2013: 11).

4. Konklúzió

Tanulmányomban a modern politikai földrajz alakulásának folyamatán és az uralkodó elvek mentén igyekeztem elemezni az Európai Unió és Magyarország, valamint a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetség egyik tagállamának, Vietnamnak a kapcsolatát és annak fejlődését. Látna az erőviszonyok átrendeződését, jogos a hipotézis, miszerint az általam vizsgált két ország kapcsolata is felértékelődött. Tudván pedig, hogy Magyarország mindig is tranzitállam volt és jelenleg is az, hiszen a közép- és kelet-európai térség stratégiai földrajzi helyzettel bíró országa, így hazánk geopolitikai törekvéseinek szempontjából igen kedvező lehet az eurázsiai térség felemelkedése, továbbá a hatékony és eredményes kapcsolat kiépítése Vietnammal, mint a délkelet-ázsiai térség hasonló jelentőségű kulcsszereplőjével. Magyarország a hagyományos geopolitikai tényezők közül a „hard power” terén meglehetősen rosszul áll, hiszen sem számottevő gazdasági erővel, sem katonai képességgel nem rendelkezik. Az ország mérete kicsi, jelentős természeti erőforrás készlete sincs, így a külpolitikai döntéseinél a „soft power”-ben rejlő lehetőségekkel (is) érdemes számolni.

Továbbá pozitívként értékelhetjük azt is, hogy míg Európában keleti nyitás zajlik, addig Kelet nyugati nyitása is megtörtént és ezt az egyes gazdaságpolitikai döntések is alátámasztják. Megvizsgálva a két régió és azon belül is a két ország kereskedelmi kapcsolatait, egyértelmű növekedés érzékelhető, amely mindkét fél nyitottságának is köszönhető. Ugyanakkor a fejlesztési potenciál még ott van a kereskedelemben, és az erősségek mellett a gyengeségekről is valós képet kapunk, amely további feladatokat tesz a felek elé, mind termelői és gyártói, mind kormányzati szinten.

Felhasznált források

- Ágh, Attila – Csák, Erika – Varga, Gyula (2010): Vietnam a felszálló sárkány országa, Kossuth Kiadó Zrt., 5. rész
- Balogh, Tibor (2008): Fejlődés és fejlesztés. Nemzetközi fejlesztési együttműködés Vietnamban, PhD értekezés, Pécs.
- Balogh, Tibor (2018): Vietnam a magyar fejlesztési együttműködés ázsiai célországa, Modern Geográfia, 2008/II. [online elérhető]: http://www.moderngeografia.eu/wp-content/uploads/2012/02/balogh_tibor_2008_2.pdf
- Becsey, Zsolt (2014): A keleti nyitás súlya a magyar külgazdaságban. Polgári Szemle, 2014. március, 10. évfolyam, 1-2.szám. [online elérhető]: <http://polgariszemle.hu/archivum/87-2014-marcius-10-evfolyam-1-2-szam/tudomanyos-muhelyek/594-a-keleti-nyitas-sulya-a-magyar-kuelgazdasagban#note14>
- Chaban, Natalia – Holland, Martin – Ryan, Peter (2009): The EU through the Eyes of Asia. Volume II., New Cases, New Findings, World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd., 55-58. o.
- Éltető, Andrea – Völgyi, Katalin (2013): The Development of Hungarian Foreign Trade with Asia, Research Centre for economic and regional studies, HAS, Institute for World Economics, Working papers, No. 200, 2013 April. [online elérhető]: <http://real.mtak.hu/6801/1/WP-200.pdf>
- Európai Unió Tanácsa (2015): Az EU és az ASEAN: stratégiai célú partnerség. Közös közlemény az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak., 2015. május 19. [online elérhető]: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9025-2015-INIT/hu/pdf>
- European Commission (2017): European Union, Trade in Goods with Vietnam. [online elérhető]: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113463.pdf
- Eximbank (2017): Országkockázati tájékoztató. Vietnam. 2017. november. [online elérhető]: <https://exim.hu/hasznos/orszagkockazatok/export-terkep-2016>
- Hidvéghi, Balázs (2012): Külgazdaság új megközelítésben: a „keleti nyitás – nyugati tartás” politikája című előadása, 6. dia, 2012. szeptember 28., Eger. [online elérhető]: http://www.mkt.hu/docs/2012-10-02-18-54-52-Hidvegi_Balazs.pdf

Külgazdasági és Külügyminisztérium (2016): Magyarország gazdasági érdeke, hogy minél szorosabbra fűzze együttműködését Vietnammal. [online elérhető]: <http://www.kormany.hu/hu/kulgasztasi-es-kulugyminiszterium/hirek/magyarorszag-gazdasagi-erdeke-hogy-minel-szorosabbra-fuzze-egyuttmukodeset-vietnammal>

Külügyminisztérium (2008): Magyarország Nemzetközi Fejlesztési Együttműködési Stratégiája a Vietnami Szocialista Köztársasággal 2008-2010. [online elérhető]: <http://www.kulugyminiszterium.hu/NR/rdonlyres/3D08F246-0B26-4B5F-86D7-4BCD18B5EC9F/0/vietstratvegl.pdf>

Magyar Közlöny (2017): 15. Szám, 255. o. [online elérhető]: <http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/MK17015.pdf>

Miniszterelnökség (2013): Élénkülhetnek a magyar-vietnami kapcsolatok. [online elérhető]: <http://2010-2014.kormany.hu/hu/miniszterelnokseg/hirek/elenukhetnek-a-magyar-vietnami-kapcsolatok>

Morris, Duane (2017): Are we ready for the EU - Vietnam Free Trade Agreement? [online elérhető]: <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=b8968f94-2c15-43e7-a445-e93130c1d7d8>

Nemzetgazdasági Minisztérium (2011): Külgazdasági Stratégia, szakmai vitairat, 3-4. o. [online elérhető]: http://www.pestmegye.hu/images/2014/agazati_strategiak/Kulgasztasi_Strategia_2011.pdf

Pap, Gábor (2003): Vietnam gazdasági fejlődése és külkereskedelmi kapcsolatai. [online elérhető]: <https://doksi.hu/get.php?lid=14658>

Pnam, Nga (2016): Why Vietnam Wants US Weapons. BBC. [online elérhető]: <http://www.bbc.com/news/world-asia-36360005>

PWC (2016): PWC: Doing Business in Vietnam. A Reference Guide for Investors Entering Vietnam Market for the First Time or Growing Their Existing Business. PWC. [online elérhető]: <https://www.pwc.com/vn/en/publications/2016/pwc-vietnam-doing-business-guide-2016.pdf>