



**EURASIA
CENTER**

Eurázsia
Központ

Elemzések

**A kínai Övezet és Út projektek a mianmari
határvidék térségében II. rész**

Klemensits Péter

EK/2024/21.



Eurázsia Központ

Elemzések

Kiadó:
Eurázsia Központ

Szerkesztő:
Dr. Horváth Levente

A kiadó elérhetősége:
1117 Budapest, Infopark sétány 1i
eurasiacenter@nje.hu
<https://eurasiacenter.hu/>

Kiadásért felelős személy:
Dr. Horváth Levente, igazgató

Jelen elemzés és annak következtetései kizárólag a szerzők magánvéleményét tükrözik és nem tekinthetők a **Eurázsia Központ** álláspontjának.

EURÁZSIA KÖZPONT

Budapest 2024.





© Eurázsia Központ, Neumann János Egyetem

ISSN 2939-550X

A KÍNAI ÖVEZET ÉS ÚT PROJEKTEK A MIANMARI HATÁRVIDÉK TÉRSÉGÉBEN II. RÉSZ

Klemensits Péter

A BRI részét képező Kína–Mianmar Gazdasági Folyosó projektjei közül a mianmari kormány 9-t hagyott jóvá, azonban a Covid-19 majd pedig 2021 februárjában a katonai puccsot követően ezek jelentős késedelmet szenvedtek. Komoly probléma, hogy a határvidékek a központi kormánnyal szembehelyezkedő etnikai fegyveres szervezetek felügyelete alá tartoznak, akik a projektek pozitív oldala helyett többnyire csupán negatívumokat tapasztaltak. A kínai projektek megítélése elég heterogén, hosszú távon azonban a polgárháború végével a múltbéli tapasztalatokat hasznosítva Mianmar számára jelentős fejlesztéseket eredményezhetnek.

Kulcsszavak: *Délkelet-Ázsia, Mianmar, Kína, Övezet és Út kezdeményezés, határvidékek, gazdaság*

Abstract

9 of the China-Myanmar Economic Corridor projects that are part of the BRI were approved by the Myanmar government but experienced significant delays after the Covid-19 then followed by the military coup in February 2021. A serious problem is that the border areas are under the control of armed ethnic groups who oppose the central government and who have mostly had negative rather than positive experiences. The perception of the Chinese projects is quite mixed, but in the long run they could lead to significant improvements for Myanmar once the civil war is over by building on past experiences.

Keywords: *Southeast Asia, Myanmar, Belt and Road initiative, borderlands, economics*

Bevezetés

Az elemzés második részének célja, hogy bemutassa az országban indított, vagy tervbe vett kínai projekteket, a határvidékek jelentőségét, a mianmari központi kormányzat álláspontját, a helyi közösségek hozzáállását, majd pedig a politikai, gazdasági, környezetvédelmi stb. szempontokat figyelembe véve, hogy mik lehetnek a lehetséges következmények.

Mianmar részvétele az Övezet és Út kezdeményezésben

A BRI elindítása óta a mianmari kormány álláspontja a katonai kormányzatra jellemző diverzifikált függőségtől a 2016 és 2021 közötti, a Nemzeti Liga a

Demokráciáért (NLD) párt vezetése idején pozitívabb, óvatos támogatásig terjedt. A 2021. februári puccsot követően a katonai rezsim felkarolta a BRI-t, és megpróbálta újraindítani vagy felgyorsítani az NLD hivatali ideje alatt leállított vagy elhalasztott projekteket.

A BRI 2013-as meghirdetése óta Mianmar támogatja a kínai kezdeményezést. Az ország az egyik alapító tagja az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Banknak, az első BRI keretmegállapodást pedig már 2015-ben aláírta. Gyakorlatilag jelentős szerepet a mianmari infrastruktúra finanszírozásában Kína épp 2015 óta játszik, amióta a minimális szintre estek vissza a relációk Naypyitaw és a nemzetközi közösség között a rohingya válság miatt.

Mivel szakértői körökben többször is az adósságcsapda kockázatára figyelmeztettek, a mianmari kormány a CMEC projektek megvalósítását a következő [feltételekhez kötötte](#): Mianmarnak engedélyezni kell, hogy a projektek megvalósításához nemzetközi pénzügyi intézményektől kérjen finanszírozást; a kormánynak engedélyezni kell, hogy nemzetközi pályázatokat írjon ki, hogy a projektekbe nemzetközi befektetéseket biztosítson; a javasolt projekteket pedig Mianmarnak kell kiválasztania, gondoskodva arról, hogy mindkét fél számára kölcsönös előnyöket teremtsen.

2017 novemberében a Kína–Mianmar Gazdasági Folyosó bejelentését követően a kormány a mianmari fenntartható fejlődési tervhez igazodó projekteket részesítette előnyben, és a Kína által a CMEC keretében javasolt harminc projektből kilencet hagyott jóvá. A terv részeként az ország elindított egy [„projektbank” mechanizmust](#), hogy segítse az állami beruházások rangsorolását és szűrését, különösen az infrastrukturális ágazatban.¹

Xi Jinping 2020 januári mianmari látogatása során megerősítették a két ország bilaterális együttműködését, egyúttal a legnagyobb figyelmet a Kyaukphyu Különleges Gazdasági Övezet² és a mélytengeri kikötő kapta. Kyaukphyu stratégiai helyen, az Indiai-óceán partján fekszik, közel a tengeri gázlelőhelyekhez. A terület kiindulópontjaként szolgál két 770 km-es csővezetéknek, amelyek 2013 és 2014 óta szállítanak olajat és földgázt Mianmaron keresztül a kínai Yunnan tartományba. A SEZ létesítésére már 2012-2013 során léteztek tervek. A mélytengeri kikötő kiépítésére a tendert a kínai CITIC vezette konzorcium nyerte el. A 7,5 milliárd dolláros projektet 3 részre bontották, miközben azzal számoltak, hogy az építkezések akár 100 000 fő mianmari állampolgárnak is munkát biztosíthatnak. Az előzetes számítások szerint a kikötő összesen 50 év alatt 6,5 milliárd dollár adóbevételt, az ipari övezet pedig – ahol elsősorban olajfinomítók és textilgyárak létesítését tervezték – 7,8 milliárd dollárt jövedelmet fog eredményezni.

A látogatás alkalmával aláírt megállapodások magukban foglalnak egy vasútvonalat, amely a kínai Kunmingot (Yunnan tartomány Kína déli részén) köti össze Kyaukphyu-vel Muse és Mandalay érintésével, amely városok Mianmar északi és középső részén helyezkednek el. A tervek szerint az új vonal 36 állomással rendelkezne, amelyek 11 településen haladnának keresztül, és mintegy 7 milliárd

dollárba kerülne. A villamosított vasútvonalon a vonatok akár 160 kilométer/órás sebességgel is haladhatnak, és a jelenlegi 15 óráról várhatóan három órára csökkentik az utazási időt Muse és Mandalay között.

[Az új főváros létesítéséről 2017-ben](#) született döntés, amely a New Yangon City projektnevet kapta, amelyet a China Communications Construction Company (CCCC) valósíthat meg. A fejlesztési terv két fázist tartalmaz. Az elsőben a Yangon folyótól nyugatra 88 km² területet építenek be, beleértve 23 km² ipari, kereskedelmi és lakóterületet. A projekt 2050-ig várhatóan 1,2 millió lakost vonz majd és 900 000 munkahelyet teremtet.

2017 májusában, a pekingi BRI Fórumon Kína és Mianmar képviselői szándéknyilatkozatot írtak alá három gazdasági együttműködési övezet létrehozásáról az ország határai mentén. A területek a Kachin államban található Kanpiketi városban, a Shan államban található Chinshwehawban és a szintén Shan államban található Muse-ban lesznek.

A Covid-19 következtében már 2020-tól jelentősen lassultak a projektek a 2021 februári puccsot követően pedig a polgárháborús helyzet sem kedvezett az építkezéseknek, annak ellenére, hogy kezdetben a Kínával szomszédos területeket kevésbé érintették a hadműveletek.

Előrelépések alapvetően a [következő projektek](#) esetében tapasztalhatók: a Kyaukphyuban található mélytengeri kikötő, a különleges gazdasági övezet és erőmű; két határ menti kereskedelmi övezet; a Mee Ling Gyaing LNG-terminál Ayeyarwady régióban a Bengáli-öbölben; és valószínűleg a New Yangon City, bár ez még a tervezési szakaszban van. A megrekedt vagy leállított projektek közé tartozik a Muse-tól Mandalay-ig tartó vasútvonal, a kapcsolódó közúti rendszerek és a közlekedési útvonalak mentén tervezett több ipari zóna. Kyaukphyu-ban a puccs után sokáig viszonylag stabil volt a helyzet, ami a helyi etnikai fegyveres csoport, az Arakán Hadsereg és Nepjida közötti bonyolult politikai megállapodásnak volt köszönhető.³ A mélytengeri kikötőhöz és a különleges gazdasági övezethez egyaránt szükséges, kínai támogatású, moduláris, 135 MW-os gáztüzelésű erőmű 2022 októberében kezdte meg működését. Mindez azt bizonyítja, hogy Kína továbbra is elkötelezett a CMEC-projektek megvalósítása mellett, amennyiben a helyi körülmények lehetővé teszik. A mélytengeri kikötő építése már lassabb folyamat. Itt a kínai állami tulajdonú CITIC vállalat, egy mianmari céget, a Myanmar Survey Research-t bízta meg a kikötő környezeti hatásvizsgálatának (KHV) elvégzésével, ami folyamatban van. Időről-időre a Myitsone gát projekt folytatásával kapcsolatban is megjelennek hírek, az ország vezetői – kínai nyomásra – valószínűleg még erről sem kívánnak végleg lemondani.

2022 nyarán a felek bejelentették a [Kína-Mianmar Gazdasági Folyosó Plusz](#) kezdeményezést, aminek a lényege, hogy az új kezdeményezés keretében Kína meghívja a Lancang-Mekong Együttműködési Mechanizmus (LMC) tagjait – Thaiföldet, Vietnámot, Kambodzsát és Laoszt – hogy Kína és Mianmar mellett a CMEC-projektek keretein belül is működjenek együtt. A gyakorlatban, figyelembe

véve az említett országok gazdasági érdekeltségeit lényegében a thaiok aktív részvétele előtt megnyitva a kapukat.

2024 elején Kína és Mianmar annak érdekében, hogy a Kyaukphyu mélytengeri kikötő projektet felgyorsítsák egy [kiegészítő egyezményt](#) írtak alá, melynek részletei nem ismertek⁴, viszont ennek révén a nehézségek ellenére mindkét fél hitet tett annak megvalósítása mellett.

A mianmari junta korlátozott mozgástere ellenére továbbra sem hajlandó feltétlenül behódolni a kínai elvárásoknak, ezt tökéletesen illusztrálja, hogy az ország a közelmúltban [Oroszországot választotta](#) a Dawei-i mélytengeri kikötő megépítésére, ami feszültséget generált Pekinggel, amely szintén érdeklődést mutatott a kikötő fejlesztése iránt.⁵

A mianmari határvidék jelentősége

A „határvidék” kifejezés általánosságban olyan területeket jelöl, amelyek két vagy több különböző földrajzi, politikai, kulturális vagy nyelvi régió [metszéspontjában](#) helyezkednek el.

Kevesen vitatják, hogy Mianmar jelenlegi államhatárai a brit gyarmati politika és hódítások eredményei, és így számos esetben az ugyanazon etnikai-nyelvi csoportok által lakott területeket szelik át. Az ilyen csoportok közötti formális kapcsolatok megszakadtak, míg az informális kapcsolatok változatlanul fennmaradtak, és a későbbiekben is léteztek, ami a függetlenséget követő valamennyi kormány számára problémát jelentett.

Mianmar 1948-as függetlenné válása óta az ország határvidékén háborús időszakok és békés periódusok váltakoznak. [Mianmarban számos etnikai alapon szerveződő](#) fegyveres szervezet tevékenykedik, a két legnagyobb a keleti és az északi határvidéken. Az ország keleti határán (Thaifölddel) a Karen Nemzeti Unió (KNU) volt aktív, míg az északi határvidéken (Kínával) a Kachin Nemzetközi Szervezet (KIO) súlyos harcokba keveredett a mianmari hadsereggel. 2011-ben a KIO és a Tatmadaw között tizenhét éve fennálló tűzszünet összeomlott, ami az erőszak újrafelindulásához vezetett. 2021 után pedig az említett etnikai hadseregek is a polgárháború részeseivé váltak.

Mianmar határ menti területei fontos szerepet töltenek be a nemzet kereskedelme és nemzetközi összeköttetése szempontjából, ugyanakkor köszönhetően a társadalmi és etnikai konfliktusoknak nagyon jelentős informális és szabályozatlan kereskedelem bontakozott ki, többnyire a Kínával határos területeken. Ennek során mezőgazdasági árucikkek áramlanak Mianmarból Yunnanba, hiszen a határ menti gazdák számára az export jelenti a legfőbb megélhetési forrást. Mianmarnak 17 határ menti kereskedelmi tábora van, ebből négy a kínai határ mentén fekszik. Muse a legnépszerűbb és leggyorsabban növekvő, de Lwejel, Chinshwehaw és Kanpikete is jelentős. Nem mellékes, hogy az utóbbi időben a kormány befolyása jelentősen csökkent a térségben, jelenleg ezek közül 6-ot már a felkelők ellenőriznek. Az ültetvényekbe történő megnövekedett kínai befektetések

feltehetően erősítik a helyi eliteket és a független hadseregeket, ami befolyásolja a belpolitikai helyzetet.

A határmenti régiók és a BRI projektek megítélése

Bár a 2010-es évek elején a katonai kormányzat nem utasította el a BRI-t, a Myitsone gát felfüggesztése egyúttal azt is jelentette, hogy az ország a gazdasági kapcsolatai diverzifikálására törekedett. Aung San Suu Kyi kormánya már fogékonyabb volt a BRI iránt, 2019-ben harminchárom egyetértési megállapodást írt alá Xi mianmari látogatása során. A Nemzeti Liga a Demokráciáért kormányzat [több projektet újratárgyalt](#), hogy megóvja magát a túlzott külföldi adóssággal kapcsolatos esetleges visszahatásoktól. Összességében kormányzati oldalról – függetlenül a demokratikus erőkhöz vagy a juntához való tartozástól – még a 2021-es puccs után is pozitívan értékelik a BRI-ben való részvételt, elsősorban az infrastrukturális fejlesztések,⁶ a munkahelyteremtés és a nemzetközi piacokhoz való hozzáférés ígérete végett.

Eközben a mianmari közvélemény körében a tervezett BRI projektek megítélése már messze nem ilyen pozitív. A burmai és a más etnikumhoz tartozó lakosságot aggasztják a környezeti károk, a földkisajátítások és az erőszakos áttelepítések, valamint a nyilvános konzultációk csekély száma. A határmenti régiókban a katonai kormányzat és az etnikumok egymással szembeni gyanakvása Peking számára is megnehezíti a projektek végrehajtásához szükséges konszenzus kialakítását. A [nem megfelelő átláthatóság](#) következtében a nemzetiségek a legtöbb esetben Kína és a katonai kormányzat terveit eleve hátrányosnak érzik magukra nézve, az ellenállásuk pedig akár a fizikai erőszak jellegét is öltheti. Ahogy azt a Rakhine államban lejátszódott események is bizonyították, a biztonsági helyzet Kína számára komoly aggodalom ezeken a területeken. A földkisajátításokért a mianmari kormány felel, de a korrupció, a bizonytalan tulajdonjogi helyzet miatt az etnikumokkal szembeni visszaélésekre is számos példa akad, melyekben az önkormányzatok is érintettek. A környezetvédelmi előírásokat sem minden esetben tartják be, így az ökoszisztémák károsodása is komoly aggodalom a helyiek részéről.

A közvéleménykutatásokból leszűrhető, hogy az általános vélemények szerint a kínai kezdeményezés biztosíthatja a szükséges infrastrukturális fejlesztéseket és sokan optimisták voltak, hogy a BRI előnyös lesz a régió és az ASEAN-Kína kapcsolatok fejlődésére nézve, de a negatív tapasztalatok miatt a 2020-as évekre többen már negatív fényben látják az említett beruházásokat, ami persze az ország belpolitikai megosztottságával is szoros kapcsolatban áll. Valójában azt látjuk, hogy a 2021-es puccs után kirobbant polgárháború elmélyítette a Kínával szembeni negatív közhangulatot miközben kérdéssé vált, hogy a kínai infrastrukturális beruházások potenciális előnyeit mennyire tudja kihasználni az ország. Igazából a BRI további megvalósíthatósága is veszélybe került a kormányzat és az ellenzékiek ill. az etnikai fegyveres erők összeclapásai miatt a BRI-projektek helyszíneinek közelében.

A lehetséges következmények

Amint az a fentiekből is megállapítható, a BRI projektek más országokhoz hasonlóan Mianmar esetében is jelentős infrastrukturális fejlesztéseket irányoztak elő, amelyből hosszú távon Kína mellett a mianmari állam és az érintett lakosság is profitálna. Természetesen a kínai projektekkel kapcsolatban – Délkelet-Ázsia többi részéhez hasonlóan – itt is merültek fel kételyek (adósságcsapda, környezetkárosítás, stb.), melyeket a nagyhatalmak geopolitikai rivalizálása tovább erősített. A projektek megvalósíthatóságát azonban kezdetektől korlátozta a két ország államközi viszonyainak történelmi rendezetlensége, a mianmari központi kormányzat és a különböző etnikumok közötti konfliktushelyzet, amely a határvidékeken a fejlesztések révén sem eredményezte a stabilizációt és a tartós békét. A 2021-es katonai puccs következtében kialakult polgárháború során bár a junta és Kína is kifejezte szándékát a projektek folytatását illetően, a központi kormány visszaszorulása folytán a CMEC megvalósíthatósága jelenleg kérdéses. Nagy probléma, hogy a kínai vállalatok messze nem nyerték el a mianmari közvélemény bizalmát, ráadásul a fejlesztési előnyökből sem részesedik arányosan a katonai elit és a lakosság.

Hosszú távon azonban az ország politikai helyzetének rendeződését követően a BRI projektek folytatására lehet számítani, hiszen abban a demokratikus erők is érdekeltek.⁷ Kína várhatóan az új kormánnyal is az együttműködést fogja keresni, adott esetben a korábbi megállapodások módosítására is számítani lehet. Nyilvánvalóan az egyes etnikumok képviselőinek is nagyobb beleszólást kell biztosítani a projektekbe, miközben azok nemzetköziesítése pl. a szomszédos országok bevonása révén szintén előnyös lehet. A határvidékek fejlesztése kölcsönös érdek, ami nem csupán Mianmar, de az ASEAN és a többi szomszédos állam érdeke is, ehhez pedig kétségkívül nagy mértékben járulhatnak hozzá a BRI részét képező beruházások – természetesen a korábbi tapasztalatok hasznosítása mellett.

Jegyzetek

¹ Ennek a lényege, hogy minden olyan projekt támogatható, amelynek állami részvétele meghaladja az 1,3 millió USD-t. A projektbank egy interaktív, webalapú platform, amelynek célja a fejlesztési támogatás összehangolása az ország költségvetési előirányzataival. Legfőbb célja, hogy növelje a magánszektor infrastrukturális beruházásait, miközben nagyobb átláthatóságot biztosít a projektek kiválasztásában.

² Special Economic Zone – SEZ

³ 2023 őszén az Arakán Hadsereg is tagja volt annak a koalíciónak (Három Testvériség Szövetség), amely összehangolt támadást indított a junta erői ellen.

⁴ A katonai puccsot követően Mianmarban meglehetősen kevés dokumentumot hoznak nyilvánosságra az állami szervek.

⁵ A polgárháború közepette Kína arra törekszik, hogy megvédje a Mianmarban lévő beruházásait és hosszú távú érdekeit, viszont a junta melletti elköteleződése elképzelhető, hogy hosszabb távon kevés hasznot eredményez.

⁶ A CMEC keretében megvalósuló út- és vasútépítések összekötnék az ország főbb városi központjait és közösségeit, valamint a szomszédos országok, nevezetesen Banglades, Kína és India nagyvárosait és piacait. A Muse-Mandalay vasútvonal különösen fontos szerepet játszhat a Mianmar és Kína, valamint Délkelet-Ázsia más régiói közötti összeköttetés javításában. A kikötőfejlesztés lehetővé teheti továbbá, hogy Mianmar regionális csomóponttá váljon stratégiai fekvésének köszönhetően.

⁷ Amíg a CMEC-projektek a mianmari kormány és a kínai állami vállalatok közötti partnerségek, addig a természeti erőforrások kitermelését az etnikai fegyveres csoportok és a kínai magánbefektetők végzik. Az infrastruktúra-fejlesztés ilyen összetett politikai környezetben való megvalósítása azzal a kockázattal jár, hogy a meglévő egyenlőtlenségek és feszültségek tovább bonyolódnak.