EREDMÉNYEK ÉS KIHÍVÁSOK: 10 ÉVES AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS

Szerkesztő: HORVÁTH LEVENTE

EURASIA CENTER

EREDMÉNYEK ÉS KIHÍVÁSOK:
10 ÉVES AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS

EREDMÉNYEK ÉS KIHÍVÁSOK:

10 ÉVES

AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS

Szerkesztő: HORVÁTH LEVENTE

EURÁZSIA KÖZPONT
NEUMANN JÁNOS EGYETEM

Budapest, 2025
Második, változatlan utánnyomás

Neumann Lapkiadó és Kommunikációs Kft.

EREDMÉNYEK ÉS KIHÍVÁSOK:
10 ÉVES AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS

© Eurázsia Központ, Neumann János Egyetem, 2025

Második, változatlan utánnyomás

Szerkesztő:
Dr. Horváth Levente

Olvasószerkesztő:
Laczkó Krisztina

Borító terv és térkép illusztrációk
Érsek-Csanádi Alexandra

Felelős kiadó:
Neumann Lapkiadó és Kommunikációs Kft., 2025
1117 Budapest, Infopark sétány 1.
Dr. Horváth Levente ügyvezető igazgató

Jelen kiadványban megjelenő tanulmányok és annak következtetései kizárólag
a szerzők magánvéleményét tükrözik, és nem tekinthetők az Eurázsia Központ álláspontjának.

Nyomdai kivitelezés:
Pharma Press Nyomdaipari Kft.
Arany László Tamás ügyvezető

Grafika és tördelés:
Copy&Consulting Kft.
Gál Zsolt ügyvezető

Neumann Lapkiadó és Kommunikációs Kft.

ISBN 978-615-6435-50-7

TARTALOMJEGYZÉK

ELŐSZÓ

Gong Tao ▪ **a Kínai Népköztársaság Magyarországi rendkívüli és meghatalmazott nagykövete** 6

BRI, A KONTINENSEKEN ÁTÍVELŐ KEZDEMÉNYEZÉS

Horváth Levente ▪ **BRI mint az új világrend kerete** 12

Horváth Marcell – Sándor Nóra Anna ▪ **Pénzügyi integráció az Új Selyemút mentén** 34

Zoltai Alexandra ▪ **A Konfuciusz Intézetek szerepe az Övezet és Út mentén** 66

BRI AZ EGYES RÉGIÓKBAN

Csicsmann László ▪ **Kína és a Közel-Kelet gazdasági és politikai kapcsolatrendszere az átalakuló világrend tükrében** 92

Háda Béla ▪ **Az Övezet és Út kezdeményezés hatása India és Pakisztán geopolitikai pozícióira** 114

Klemensits Péter ▪ **Kína, az Övezet és Út kezdeményezés és a 21. századi Új Tengeri Selyemút stratégiai jelentősége** 136

Szatmári Péter ▪ **A kínai–orosz kooperáció egyes dimenziói az eurázsiai régión kívül** 156

Tarrósy István ▪ **Kínai–afrikai kapcsolatok, konnektivitás és a BRI kritikai geopolitikai olvasatban** 178

Vasa László ▪ **A Zangezur-folyosó és a CAREC régió** 198

BRI ÉS MAGYARORSZÁG

Moldicz Csaba ▪ **A kínai autóipari beruházásokra adott európai válaszok – a CATL esete Magyarországon** 228

Salát Gergely ▪ **Kína kultúrdiplomáciájának magyarországi intézményrendszere** 248

ELŐSZÓ

Örömmel vettem hírét, hogy az Eurázsia Központ *„Eredmények és kihívások – az Egy övezet, egy út kezdeményezés egy évtizede”* címmel tanulmánykötet ad ki, amelyhez magyarországi Kínai Nagykövetség nevében ezúton is szeretnék gratulálni.

Xi Jinping elnök úr 2013 őszén vetette fel nagyszabású kezdeményezését a Selyemút Gazdasági Övezet és a 21. század tengeri Selyemút közös építéséről. Az Övezet és Út kezdeményezés korunk aktuális tendenciáihoz igazodva, a közös konzultáció, a közös hozzájárulás és a közös előnyök elve mellett kitartva erősíti meg a nyitottság, az elfogadás, a kölcsönös tanulás és a kölcsönös megbecsülés szellemiségét. A kölcsönös előnyök, a mindenki számára hasznos együttműködés és a közös fejlődés célját szem előtt tartó emberközpontú fejlődés az emberek javát szolgáló kínai bölcsességgel és kínai megoldásokkal járult hozzá a globális kormányzás és fejlődés lehetőségéhez. Az elindítása óta eltelt egy évtizedben az Övezet és Út kezdeményezés a globális közkincsek és a nemzetközi együttműködés népszerű platformjává vált, új lendületet adott valamennyi ország gyarapodásának és a világgazdaság növekedésének. Kína 152 országgal és 32 nemzetközi szervezettel immár több mint 200 együttműködési dokumentumot írt alá az Övezet és Út közös építésére. Ez több mint 3000 együttműködési projektet eredményezett közel ezer milliárd USA dollár értékű beruházással. Kína nem pénzügyi jellegű közvetlen befektetései a Selyemút menti országokban összesen mintegy 182,2 milliárd dollárra rúgnak, és 420 ezer munkahelyet teremtettek. 2013 és 2022 között Kína áruforgalmának értéke és nem pénzügyi közvetlen befektetései az Övezet és Út kezdeményezéssel érintett országokban évente átlagosan 8,6%-kal, illetve 5,8%-kal növekedtek, és az ezekkel az országokkal megvalósított kölcsönös beruházások aggregált értéke meghaladta a 270 milliárd dollárt. Az Övezet és Út közös építésének zászlóshajói és ikonikus jelképei a kínai–európai tehervonatok, amelyek immár az Európa és Ázsia közötti távolságot áthidaló, a Keletet és a Nyugatot összekötő fontos kereskedelmi hálózattá és főútvonallá váltak. Eddig több mint 73 ezer tehervonat tette meg a Kína–Európa-útvonalat 6,9 millió szabványos konténernyi árut szállítva 25 európai ország 216 városába, így fokozatosan „összekötve a pontokat, a pontokból vonalakat, majd hálózatokat rajzolva” fenntartotta a nemzetközi ipari és ellátási lánc stabilitását és zökkenőmentességét. Az Övezet és Út kezdeményezés közös építése a Selyemút menti országokban 2030-ra várhatóan 7,6 millió embert emelhet ki a mélyszegénységből, és további 32 milliót pedig a mérsékelt szegénységből, emellett 0,7–2,9%-kal növeli a globális jövedelmet. Az Övezet és Útegyüttműködés az emberi sorsközösség építésének fontos gyakorlati platformjává vált, amelynek közös építése állandó és erőteljes lendületet ad az országok közötti politikai kommunikáció elmélyítése, a globális kapcsolatrendszerek előmozdítása, a nemzetközi kereskedelem szerkezeti átalakítása és a világgazdasági növekedés ösztönzése számára.

Kína és Magyarország egymás közvetlen partnerei az Övezet és Út együttműködésben. Az Orbán Viktor miniszterelnök úr által elindított „Keleti nyitás” stratégia szoros összhangban áll az Övezet és Út kezdeményezéssel, amellyel a két ország előrelátó vezetője kijelölte a kétoldalú kapcsolatok fejlesztésének az irányát. A két fél közösen számos úttörő eredményt valósított meg, amelyek fontosak és példamutató értékűek. Magyarország Európában elsőként írta alá az Övezet és Út együttműködési dokumentumot Kínával, elsőként alakította ki és indította el Kínával az Övezet és Út munkacsoport működését, egyben az első kelet-közép-európai ország is, amely renminbi elszámolóbankot hozott létre. Orbán Viktor miniszterelnök úr az Övezet és Út nemzetközi együttműködési fórum két egymást követő ülésén és az első Kínai Nemzetközi Import Expón is részt vett. Az utóbbi években számos tőkeerős kínai vállalat fektetett be Magyarországon. Magyarország a kelet-közép-európai régióban a kínai befektetések legnagyobb és legnépszerűbb célországává vált. A Budapest–Belgrád-vasútvonal (magyarországi szakasz) teljes körű építése is elkezdődött, a kivitelezésben komoly előrelépést értünk el. Kína és Magyarország között több közvetlen utas- és teherszállító járat indult, így a két országot immár a „légi közlekedési Selyemút” is összeköti. A két ország közötti társadalmi és kulturális cserekapcsolatok gyorsan fejlődnek, az emberek közötti kapcsolatok fokozatosan elmélyülnek.

Kína és Magyarország stabil léptekkel halad az Övezet és Út közös építésében, számos új előrelépést és eredményt érve el. Ezek nemcsak új lendületet adnak a kínai–magyar átfogó stratégiai partnerség fejlődésének, de pozitívan hozzájárulnak a Kína és a kelet-közép-európai országok közötti együttműködés elmélyítéséhez és a Kína és Európa közötti kapcsolatok egészséges és stabil fejlődésének előmozdításához is. Kína idén októberben rendezi meg a harmadik Övezet és Út nemzetközi együttműködési fórumot, amelyre számos partnert meghív – köztük Magyarországot is –, hogy együtt dolgozzanak ki egy új tervet.

Kovácsoljuk ki a történelem következő évtizedének új fejezetét, hogy gyors vitorlát bontva új utakra indulhassunk! Az Övezet és Út kezdeményezés tizedik évfordulója alkalmából az Eurázsia Központ időszerű és jelentős kötetében tudományos kutatóknak az Övezet és Út kezdeményezéssel foglalkozó gondolatait és javaslatait gyűjtötte össze, megosztva tapasztalataikat és bölcsességüket, ezáltal elősegítve az Övezet és Út kezdeményezés közös fejlesztésének elmélyítését. Meggyőződésem, hogy ez a tanulmánykötet segíteni fog abban, hogy konszenzust hozzon létre a tudományos közösség szakértői között, és hozzájárul az Övezet és Út kínai–magyar közös építésének előmozdításához, valamint a kétoldalú baráti cserekapcsolatok és együttműködés elmélyítéséhez. Végezetül szeretném szívből jövő köszönetemet kifejezni mindazoknak a barátainknak, aki részese és támogatója az Övezet és Út kezdeményezés közös építésének.

Gong Tao

A Kínai Népköztársaság
Magyarországi
rendkívüli és meghatalmazott
nagykövete

BRI, A KONTINENSEKEN ÁTÍVELŐ KEZDEMÉNYEZÉS

BRI MINT AZ ÚJ VILÁGREND KERETE

Horváth Levente[1]

Absztrakt

A 21. század az ázsiai országok gazdasági és politikai megerősödését hozta, ennek következtében egy új, multipoláris, többcivilizációs világrend kialakulásának lehetünk a szemtanúi. Az elmúlt évben egyre többször olvashatjuk, hogy az ázsiai országok egy új világrend kialakítását szorgalmazzák, magáról az új rendszer szerkezetéről azonban eddig nem szólt a diskurzus.

Tíz évvel ezelőtt Kína meghirdette az Övezet és Út kezdeményezést, amely egy globális multilaterális együttműködés. Az elmúlt tíz évben a kínai kezdeményezés nagy sikereket ért el, amelynek köszönhetően számos országnak Kína új együttműködési alternatívát tudott felmutatni. Az Övezet és Út kezdeményezés immáron az együttműködésen túlmutat, és egy új világrend keretrendszereként kezd feltűnni.

Tanulmányomban azt vizsgálom, hogy az Övezet és Út kezdeményezés valóban egy új világrend keretrendszereként szolgál-e, ennek megértéséhez azonban Kína világrendre vonatkozó elképzelését és az új világrend kialakításával kapcsolatos gondolatait is meg kell vizsgálni, hogy – kilépve a nyugati gondolkodásból – megértsük az új világrend kialakulásának a folyamatait. A tanulmány ezek megértésében segít.

Kulcsszavak: *Kína, Övezet és Út kezdeményezés, világrend*

1 Dr. Horváth Levente, PhD, volt sanghaji főkonzul, a Neumann János Egyetem Eurázsia Központ igazgatója.

Abstract

In the 21st century, we can see the economic and political strengthening of Asian countries, as a result of which we can witness the formation of a new, multipolar, multi-civilizational world order. Over the past year, we have been reading more and more often that Asian countries are advocating the creation of a new world order, but the structure of the new system itself has not been discussed so far.

Ten years ago, China announced the „Belt and Road" Initiative, a global multilateral cooperation. In the last ten years, the Chinese initiative has achieved great success, thanks to which China was able to present a new cooperation alternative to many countries. The Belt and Road Initiative now goes beyond cooperation and is beginning to show itself as a framework for a new world order.

In my study, I examine whether the Belt and Road Initiative would really serve as a framework for a new world order, but to understand this, China's vision of the world order and its thoughts on the creation of the new world order must also be examined – leaving the Western way of thinking – in order to understand the development of the new world order processes. The study helps to understand them.

Keywords: *China, Belt and Road Initiative, world order*

1. Bevezető

A 21. század elején egy új világrend kialakulása körvonalazódik az ázsiai országok gazdasági megerősödésével és felemelkedésével. Az elmúlt 500 évet a nyugati dominancia jellemezte, az Amerikai Egyesült Államok volt az egyetlen olyan ország a második világháborút követően, amely saját területét tekintve sértetlenül került ki a konfliktusból, és ekkor a világ GNP-jének 60%-át állította elő. A vezető szerepét saját belpolitikai tapasztalatai alapján határozta meg. A hidegháborút követően, mint az első és egyetlen globális hatalom, még dominánsabban tudta kialakítani az új világrendet. Amerika vezető szereppel rendelkezett a globális hatalom négy döntő fontosságú területén: katonailag, gazdaságilag, technológiailag és kulturálisan is az élen járt. A világ különböző részein az említett négy terület dominanciájával jelent meg, így Ázsia addig tőle független részeire is kiterjesztette a befolyását. Az amerikai rendszer részét alkotják a világméretű szervezetek, mint az IMF vagy a Világbank, amelyek globális érdekeket képviselnek, és amelyek tulajdonképpen amerikai kezde-

ményezésre jöttek létre az 1944-es Bretton Woods-i konferenciát követően, és a valóságban Amerika befolyása alatt állnak. Tehát a világ dolgai Washingtonban dőlnek el, „a hatalmi játékot itt kell játszani, mégpedig az Amerikán belüli szabályok szerint" (Brzeziński, 2017, 48).

Mára azonban „a történészek kedvelt kifejezésével élve: »a Nyugat terjeszkedése« véget ért, és a »Nyugat elleni lázadás« vette kezdetét… a Nyugat ereje csökken más civilizációk erejéhez viszonyítva… a nemzetközi rendszer túlterjedt a Nyugaton, és sokcivilizációjúvá vált" (Hungtington, 2019, 71). Az 500 éves atlanti korszak, azaz a nyugati dominancia a végéhez közeledik, amely a hidegháborút követő unipoláris, hegemón uralkodásban csúcsosodott ki.

Az elmúlt években számos platformon hallhattuk kínai és orosz vezetőktől, hogy a világnak egy harmonikus, multipoláris világrendre van szüksége, amelyet nem egy országnak vagy egy kis közösségnek kellene irányítania. Az ázsiai országok elutasítják a hegemóniát, és folyamatosan a békés párbeszédet, a közös együttműködést hirdetik. Habár csak az elmúlt években olvashatunk gyakran a nyugati médiában a kínai és orosz vezetők erre irányuló kijelentéseiről, valójában már több évtizede erről szól a diskurzus az ázsiai országokban, csak eddig nem volt egy olyan, gazdaságilag és politikailag erős ország vagy közösség, amely ezt a gondolatot megfelelően képviselhette volna a nemzetközi platformokon.

A 21. században Kína gazdasági felemelkedésével a világgazdaság második legnagyobb gazdaságává vált, 2013-ban meghirdette az Övezet és Út kezdeményezést, amely a kölcsönös előnyökön, békés együttélésen, egymás tiszteletén alapul. Az elmúlt 10 évben több mint 151 ország és 32 nemzetközi szervezet csatlakozott a kínai kezdeményezéshez, egy újfajta kapcsolatrendszert és együttműködést hozott be a nemzetközi politikába, amely akár a jelenleg is alakuló, új világrend keretrendszere is lehet.

A tanulmányban Kína világrendről alkotott meglátását, az Övezet és Út kezdeményezés kialakulását, ennek helyét és szerepét vizsgálom az új világrendben.

2. Világrend

A nemzetközi politikában és napjainkban is sűrűn használják a világrend szót, amelynek általános definíciója nincsen, sokféleképpen értelmezik, használják, a világrend jelentéstartalmát evidenciaként kezelik. A 2018-ban kiadott *Diplomáciai lexikon* (Bába, 2018) szerint is a világrendet különböző megközelítésből másként definiálják:

1. „a világrendet az államok közötti viszonyokat globális méretekben szabályozni hivatott – nagyrészt hiányzó, illetve nem betartott – normákkal azonosítják";
2. „a globális folyamatok fizikai, természeti törvényszerűségeknek, szellemi, erkölcsi értékeknek, valamint a hatalmi érdekeknek való alárendeltségét hangsúlyozzák".
3. „A jogi-normatív felfogás képviselői a ma még nem létező, igazságos és szabályozott világrend létrehozásának lehetőségeit és módjait kutatják,
4. a leíró, pragmatikus gazdaság- és politikatudományi megközelítés szerint a világrend mindenkor az adott korszakban működő világgazdasági, világpolitikai és ökológiai rendszer, valamint eszmék, kultúrák kölcsönhatásos együttese."

A megközelítéseken kívül megkülönbözteti a lexikon szócikke az unipoláris, bipoláris és multipoláris világrendeket is, amelyek újabb értelmezéseket adnak a szónak.

A nemzetközi szakirodalomban sincs egységes definíciója a világrend kifejezésnek, de mindenképpen kiemelkedő Henry Kissinger *Világrend* című műve, amelyben 430 oldalon keresztül boncolgatja és járja körül a világrenddel kapcsolatos gondolatokat. Kissinger (2015) szerint a világrend, amelyről általában beszélünk, tulajdonképpen az 1648-as vesztfáliai béke keretében megalkotott rendszer. Kissinger sem tudott azonban egzakt megfogalmazást adni a világrendre, de a jelen tanulmány sem törekszik erre.

A világrend meghatározása azért sem egyszerű, hiszen a világtörténelmet áttekintve csak a 20. század végére, a 21. század elejére mondhatjuk, hogy teljes mértékben globalizálódott a világ – Marshall McLuhan (2001, 45) kifejezésével élve – „világfaluvá" vagy „globális faluvá" változott. A világtörténelem során egyes civilizációk vagy akár kontinensek is egymástól elzárkózva, különálló rendszereket építettek fel, és regionális „világrendek" alakultak ki. A vesztfáliai béke is tulajdonképpen a világ akkori nagyhatalmainak a szabályrendszere lett, a világ nem minden civilizációja, régiója vett részt a 30 éves háborúban. A nyugati világrend elképzelését Arany János 1877 után fogalmazta meg frappánsan – és ma is helytállóan:

Ezelőtt a háborúban
Nem követtek semmi elvet,
Az erősebb a gyengétől
Amit elvehetett, elvett.

Most nem úgy van. A világot
Értekezlet igazgatja:
S az erősebb ha mi csinyt tesz,
Összeül és – helybehagyja.

Ahogy az előzőekben említettem, nincs egységes világrendfogalom, ezért érdemes megvizsgálni, hogy más régiókban, civilizációkban milyen világrendfogalmak, gondolatok alakultak ki, és ők hogyan tekintenek erre. A tanulmány relevanciáját – és a terjedelmi követelményeket – tekintve a továbbiakban a kínai világrendi meghatározást mutatom be.

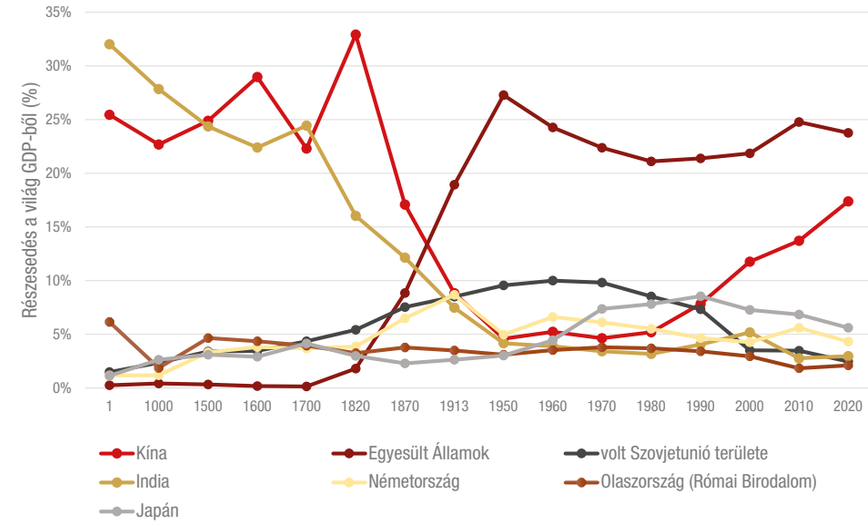
3. Kína és a világrend

A világtörténelem során kezdetben a különböző civilizációk térben és időben teljesen elkülönültek, majd Kr. e. 1500 körül kezdtek a szomszédos civilizációk „találkozni", de Kr. u. 10. században is még több száz év eltelt, hogy egyik civilizáció találmánya a másik civilizációba is elért (Huntington, 2019, 63–64). Kína 5000 éves történelme során a többi civilizációtól „távol", a természetes határokkal elzárva fejlődött. A Kínai Birodalom határain túli népekre „barbárokként" tekintett, hiszen gazdaságilag, politikailag és társadalmilag is fejlettebb, rendszerezettebb volt. Ellentétben a nyugati civilizációval, Kínának nem voltak gyarmatosítási szándékai. A kínai hadiflották Zheng He kínai admirális vezetésével már az 1400-as évek elején bejárták Délkelet-Ázsiát, és egészen Afrikáig is eljutottak. De a kínai hajók nem gyarmatosítási szándékkal járták a tengereket, Kína nem jelentkezett területi igényekkel a külföldi országoknál, hanem a Kína-központú világot hirdették, az idegen népeknek a kínai császár fennhatóságát kellett elismerniük (Kissinger, 2017, 27). Kína a történelem során – a nyugati civilizációval való 19. századi „találkozásig" – saját magára mint a világ közepére tekintett. Kínai nevéből (Zhong Guo – 中国 – Középső Ország) származik a Középső Birodalom elnevezése is. Kína a környező népektől és országoktól is azt várta el, hogy Kínát tekintsék a világ közepének, a császárt pedig az Ég Fiának (Ye, 1998, 4).

Az erőszakos nyugati megjelenést követően kezdődött meg Kína 150 éves megaláztatása, amelyet Brzeziński (2017) történelmi szempontból tévútnak nevezett *A nagy sakktábla* című könyvében. A megalázó 150 évért Nagy-Britannia az említett ópiumháború miatt, Japán a 19. század végi és 20. század közepi agressziói miatt, Oroszország az észak-kínai területeken való beavatkozás és a szovjet–kínai elhidegülés miatt, az Amerikai Egyesült Államok pedig Kína külpolitikai törekvéseinek – ázsiai jelenlétével és Japán támogatásával végrehajtott – akadályozása miatt okolható (Brzeziński, 2017, 223). A négy nagyhatalom megmutatta Kínának, hogy a Kína-központú világrenden kívül létezik egy másik, egy globálisabb méretű világrend is, amelynek a játékszabályai a nyugati kultúrán alapszanak (Horváth, 2022).

Kína az 1940-es évekre érte el, hogy egy erős központi hatalommal újraegyesüljön, a külföldi erőket kiszorítsák, majd 1949-ben megalapítsák a Kínai Népköztársaságot, amely immáron a „Kínai álom" és a „Kínai reneszánsz" politikák keretében visszanyerte méltó helyét a világban, hiszen időszámításunk kezdetétől a nyugati megjelenésig Kína adta a világgazdaság 20–30%-át (1. ábra).

1. ábra. A világgazdaság fejlődése időszámításunk kezdetétől napjainkig



Forrás: Saját szerkesztés Angus Maddison Historical Statistics of the World Economy *és a* World Bank *adatbázisa alapján*

A 21. századra – ahogy ez az 1. ábrán is látható – Kína a világgazdaság második legnagyobb gazdasága lett, Justin Yifu Lin (林毅夫, 1952–) kínai közgazdász, a Világbank korábbi alelnöke szerint a világgazdaságban egyre nagyobb szerepe és felelőssége van Kínának, a jelenlegi USA által uralt világrend játékszabályait azonban a második világháborút követően fektették le. Peking véleménye szerint Kínát az említett gazdasági eredményei és világgazdasági felelőssége szerint sokkal nagyobb beleszólási jog illeti meg a világrend alakításában, mint jelenleg, Kína ezért hirdette meg az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezést (Li et al., 2020, 3-5). Emellett természetesen számos makrogazdasági tényező is jelen volt és van abban, hogy Kína a globalizáció éllovasává vált.

Kína gazdasági és politikai megerősödésével a nemzetközi politikában is egyre hallhatóbbá válik a hangja. A korábbiaktól eltérően a kínai diplomaták egyre többször szólalnak fel hazájuk védelmében, de nem beleszólva más országok belpolitikájába, ebből kifolyólag a nyugati médiában gyakran „agresszívnak" vagy „harcos farkasoknak" titulálják őket, holott mindez messze elmarad a nyugati diplomaták megnyilvánulásaitól, amelyet az elmúlt évtizedekben már megszokhattunk, megszoktunk.

Amellett, hogy Kína az elmúlt években a nemzetközi platformokon egyre jobban hallatja elképzelését a világról és egy új multipoláris világrendről, valójában ez nem „új keletű" dolog. A kínai és nyugati archív felvételeket, írásokat áttekintve azt láthatjuk, hogy a Kínai Népköztársaság megalakulása óta folyamatosan vannak javaslatok egy új világrend kialakítására, amelynek tulajdonképpen a keretrendszerét is felvázolták. Ezeket mutatom be a továbbiakban.

4. Kínai világrend

A német szociológus, Max Weber (1915) a *Konfucianizmus és taoizmus* című írásában úgy definiálta a konfuciánus racionalizmust, mint a világhoz való racionális alkalmazkodást, amely szemben áll a nyugati felfogással, a világ fölötti racionális uralommal.

A Kínai Népköztársaság megalapításától kezdve a nemzetközi helyzet függvényében Kína nemzetközi kapcsolatai is folyamatosan változtak. Wang (2019) szerint négy fázisra lehet osztani: kezdetben az „egy oldalra hajlás" politikájától a függetlenedés felé haladt, majd az atomhatalommá válással komolyabb szerepet nyert magának, a harmadik fázis az, amikor visszatért az ENSZ-hez, ekkorra már politikai és katonai nagyhatalommá vált, végül pedig a „reform és nyitás" politika eredményességének köszönhetően gazdaságilag az elsők közé került, így igazi nagyhatalommá vált (Wang, 2019, 16). Mindez idő alatt azonban a Kínai Népköztársaság álláspontja változatlan volt: új világrend felállítására van szükség. Ehhez megadták a keretet az elmúlt 70 évben.

4.1. „A békés egymás mellett élés öt alapelve"

1949-ben a Népköztársaság megalapításakor Mao Ce-tung által kihirdetett külpolitikai irányokban már szerepelt a békés együttélés, de 1953. december 31-én Zhou Enlai kínai miniszterelnök az indiai delegáció fogadásán fejtette ki először a békés egymás mellett élést öt alapelvbe foglalva, majd 1954. június 28-án Indiával, június 29-én Mianmarral írták alá közös nyilatkozatban az öt alapelvről való megegyezést (MFA, 2023):

1. egymás területi épségének és szuverenitásának kölcsönös tiszteletben tartása;
2. meg nem támadás;
3. be nem avatkozás egymás belügyeibe;
4. egyenlőség és kölcsönös előnyök;
5. békés egymás mellett élés.

A békés egymás mellett élés tulajdonképpen a kínai kultúrából ered, megvizsgálva a kínai történelmet jól látható, hogy – habár ezen öt alapelv akkoriban nem volt kimondva, de – az ókori kínai stratégák és filozófusok is ezeket az elveket hirdették. Lao-ce, Konfuciusz, Mo-ce és még sok más kínai bölcs művében megtalálható a háborúellenesség és a békepártiság. Lao-ce *Tao Te King* művében kifejezetten a békés együttélésről, a kölcsönös tiszteletről, a harmonikus kapcsolatokról ír (Horváth, 2022).

Habár kezdetben „a békés egymás mellett élés öt alapelve" a kínai–indiai kapcsolatokra vonatkozott, a későbbiek során Kína kiterjesztette a többi országgal való külkapcsolatára is, 1955-ben a bandungi afroázsiai konferencián is bemutatták.

A békés egymás mellett élés öt alapelvének 60. évfordulóján (2014. június 28.) a kínai államfő, Xi Jinping beszédében kiemelte, hogy „a békés egymás mellett élés öt alapelve" az elmúlt 60 év nemzetközi politika kihívásai során állta a sarat, az öt alapelv a nemzetközi jog alapelve is lett, amely egy szuverén, igazságos, demokratikus és jogrendszerű értékrendszer (PRC, 2014).

4.2. A bandungi konferencia

1955. április 18-án kezdődött meg az indonéziai Bandung városában az afroázsiai konferencia, amelyet India, Indonézia, Mianmar, Srí Lanka és Pakisztán hívott életre. A konferencián 29 ázsiai és afrikai ország vett részt, akik a második világháborút követően kialakult hidegháborús, kétpólusú világrend egyik tömbjéhez sem tartoztak, és a saját függetlenségükért harcoltak. Ez volt az első olyan afroázsiai nemzetközi konferencia, amelyen nem vett részt gyarmatosító ország.

Egy évvel a konferenciát megelőzően Kína Indiával és Mianmarral, a bandungi konferencia két alapítójával külön-külön kihirdette a „békés egymás mellett élés öt alapelvét", ebből kifolyólag Kína is meghívott félként szerepelt a konferencián Zhou Enlai miniszterelnök képviseletében. A kínai részvételt a nyugati blokk megpróbálta megakadályozni, sikertelen bombamerényletet hajtottak végre a kínai miniszterelnök ellen (Zhang, 2015).

A konferencia keretében kiadták a tízpontos deklarációt, amelynek keretében az aláíró felek megerősítették az ENSZ Chartájában foglalt gondolatokat: az államok szuverenitásának, a nemzetközi jog szabályainak a tiszteletben tartása, a konfliktusok erőszakmentes, békés megoldása, az emberi jogok betartása, a faji megkülönböztetés eltörlése, a kölcsönös előnyökön alapuló együttműködés, egymás belügyeibe be nem avatkozás stb., azaz a kínai „békés egymás mellett élés öt alapelvére" épülve egy bővített, 10 pontos alapelv jött létre a nemzetközi kapcsolatok kialakítására, ezzel egy új világrend keretrendszerét hirdették meg.

4.3. A „három világ" elmélete

Mao Ce-tung „három világ" elméletét Teng Hsziao-ping az 1974-es ENSZ-közgyűlésen mutatta be, amelynek keretében három részre tagolták a világot az alábbiak szerint (Teng, 1974):

- Az „első világ" a két szupernagyhatalom, az USA és a Szovjetunió, amelyek hegemón hatalmat akarnak megszerezni, irányítani akarják az ázsiai, dél-amerikai és afrikai fejlődő országokat, emellett megfélemlítik a náluk gyengébben fejlett országokat.
- A „második világ" a fejlett országokat jelenti.
- A „harmadik világ" pedig az ázsiai, dél-amerikai és afrikai fejlődő országokat.

A „három világ" elméletével tulajdonképpen Kína új kapcsolatrendszer kialakítását remélte, amelyben magát a harmadik világ vezetőjeként pozicionálta. Emellett kifejtette, hogy a nemzetközi békére és biztonságra elsősorban a nagyhatalmak hegemón törekvései jelentik a legnagyobb veszélyt (Bartha-Rigó, 2018, 67).

4.4. „Reform és nyitás" politikája

Teng Hsziao-ping által 1978-ban meghirdetett „reform és nyitás" politika keretében Teng több beszédében is foglalkozott az új világrend kialakításának a gondolatával. 1985. március 4-én külföldi vezetők fogadásakor kijelentette: „jelenleg a világon az igazi nagy kérdés, a globális stratégiai kérdés egyike a béke, a másik a fejlődés. A béke a Kelet–Nyugat-probléma, a fejlődés az Észak–Dél-probléma. Észak–Dél, Kelet–Nyugat – négy szóban foglalható össze. Az Észak–Dél-probléma a központi kérdés" (Teng, 1993, 105). Teng úgy tartotta, hogy az Észak és Dél közötti gazdasági különbségből fakad a békétlenség, és mindennek az alapja a „nem megfelelő világrend", ezért egy új világrendet kell felállítani a „békés egymás mellett élés öt alapelve" kereteivel (Teng, 1993, 93).

4.5. „Harmonikus világ"

Hu Jintao kínai államfő 2005 áprilisában a jakartai afroázsiai konferencián, majd 2005 szeptemberében az ENSZ-központban tartott előadásában hirdette meg a „harmonikus világ" koncepcióját, amelynek keretében elmondta, hogy az országoknak „elő kell segítenie a különböző kultúrák közötti békés együttélést, egyenlő párbeszédet, fejlődést és jólétet, közösen együtt kell építeni egy harmonikus világot".

2005. július 1-jén Hu Jintao oroszországi látogatása során Putyinnal együtt kiadták a 21. századi nemzetközi rendszerről szóló közös nyilatkozatot, amelyben már szerepelt a „harmonikus világ", amelynek létrehozásáért a két ország mindent megtesz közösen a többi országgal.

5. Az Övezet és Út kezdeményezés

Kína 2013-ban indította el a világot lefedő Egy Övezet, Egy Út / Övezet és Út (eleinte angolul One Belt, One Road – OBOR – néven futó, majd BRI-vé átnevezett) kezdeményezést, amely a kínai szemlélet szerint egy közös, békés, *win-win* (kölcsönös előnyökkel járó) együttműködésen alapszik.

A BRI meghirdetését megelőzően Xi Jinping államfő különböző platformokon már egy új világrend kialakítását pedzegette: „Ha az idők szavára hallgatunk, nem gondolkodhatunk a XXI. században is a régi keretek között; nem ragadhatunk le sem a gyarmati hódítás koránál, sem a hidegháborús időszak zéró összegű[2] mentalitásánál" (Xi, 2017, 305).

Xi Jinping államfő kinevezését követően beszédeiben a békés fejlődésről, a kölcsönösen előnyös együttműködésről, a harmóniáról, a nemzetek közötti szoros együttműködésről, *win-win* helyzetekről, a nemzetek egyenlőségéről és függetlenségéről, továbbá az új világrendről beszélt, ezzel alapozta meg, hogy végül 2013. szeptember 7-én Kazahsztánba tett hivatalos látogatása során, a Nazarbajev Egyetemen *Támogassuk az embereink közötti barátságot, közösen teremtsük meg a gyönyörű jövőt* (弘扬人民友谊 共创美好未来) címmel tartson beszédet. Ez volt az első alkalom, hogy a kínai államfő a Selyemút Gazdasági Övezet koncepcióról beszélt: „A gazdasági kötelékek szorosabbá tétele, az együttműködés elmélyítése és az eurázsiai régió fejlődési terének kibővítése érdekében innovatív hozzáállást kell mutatnunk, és közösen kell kiépítenünk a Selyemút Gazdasági Övezetet" (Xi, 2017, 324).

Xi Jinping elnök már ekkor felvázolta a későbbi Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés öt alappillérét:

- *„Először is, erősítenünk kell a politikai konzultációt."*
  „Erőteljes véleménycserét kell folytatnunk az egyes országokkal a fejlesztési stratégiáról és politikákról; konzultációk segítségével a regionális együttműködés fejlesztésével kapcsolatos terveket és intézkedéseket kell kidolgoznunk abban a szellemben, hogy közös talajt keresünk, miközben félretesszük különbségeinket, és biztosítjuk a zöld utat a regionális gazdasági integráció számára a politika és a jog területén" (Xi, 2017, 324).
- *„Másodsorban, javítanunk kell a közúti összeköttetést."*
  „[…] aktívan meg tudjuk vitatni, mi a határokon átívelő szállítási infrastruktúra fejlesztésének legmegfelelőbb módja, és megkezdhetjük egy Kelet-, Nyugat- és Dél-Ázsiát összekötő szállítmányozási hálózat kiépítését, amely megkönnyíti a régió gazdasági fejlődését és közlekedését" (Xi, 2017, 324).
- *„Harmadjára, ösztönöznünk kell a szabad kereskedelmet."*
  „A Selyemút mentén megálmodott gazdasági övezetet csaknem hárommilliárdan lakják, így a világ legnagyobb piacát képviseli, amelyben hatalmas, sehol másutt nem tapasztalható kereskedelmi és befektetési lehetőségek rejlenek, ha az itt fekvő országok együttműködnek. Meg kell vitatnunk, hogyan segíthetnénk a legmegfelelőbben a kereskedelmet és a beruházásokat, hogyan szüntethetnénk meg a kereskedelmi korlátokat, csökkenthetnénk a kereskedelmi és beruházási költségeket, gyorsíthatnánk a regionális gazdasági folyamatokat, illetve hogyan emelhetnénk ezek színvonalát, érhetnénk el kölcsönös előnyökkel járó fejlődést a régióban" (Xi, 2017, 324-325).
- *„Negyedszer, erősítenünk kell a pénzforgalmat."*
  „Amennyiben régiónk képes megvalósítani a helyi valuta konvertibilitását és a folyószámla és tőkeszámla alapján való elszámolást, úgy jelentősen csökkennek a pénzforgalmi költségek, nagyobb eredménnyel tudjuk felvenni a harcot a pénzügyi kockázatok ellen, és régiónk nemzetközi szinten is versenyképesebbé válik" (Xi, 2015, 325).
- *„Ötödször, segítenünk kell a megértést népeink között"* (Xi, 2017, 324).
  „A jó államközi kapcsolatok titka a népek közti barátságban rejlik. Ha termékeny együttműködést kívánunk elérni a fent említett területeken, szükségünk lesz a nép támogatására. Ösztönöznünk kell a további baráti cserekapcsolatokat népeink között annak érdekében, hogy segítsük a kölcsönös megértést és a hagyományos barátságot, és megteremtsük a regionális együttműködés szilárd, a nép támogatását élvező alapját" (Xi, 2017, 325).

Egy hónappal később, 2013. október 3-án Xi Jinping államfő Indonéziába tett hivatalos látogatást, hogy részt vegyen az Ázsiai és Csendes-óceáni Gazdasági Együttműködés (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) ülésén. Az Indonéz Népi Képviselőtanács előtt elmondott, *Építsük fel együtt a Kína–ASEAN közös jövőjét* (携手建设中国-东盟命运共同体) című beszédében a Tengeri Selyemút koncepcióját is

2 Zéró összegű, azaz amennyit nyer az egyik, annyit veszít a másik.

vázolta: „Délkelet-Ázsia ősidők óta fontos csomópontja az ősi Tengeri Selyemútnak. Kína meg fogja erősíteni a tengeri együttműködést az ASEAN-tagállamokkal, a kínai kormányzat által létrehozott Kína–ASEAN Tengeri Együttműködési Alapot pedig a tengeri partnerség elősegítése, valamint a XXI. századi Tengeri Selyemút együttes összefogással történő megvalósítása érdekében fogja felhasználni." Továbbá már ekkor javaslatot tett az Ázsiai Infrastrukturális Bank létrehozására (Xi, 2017, 327–328).

2013 novemberében a Kínai Kommunista Párt (KKP) 18. kongresszusán megválasztott Központi Bizottság 3. plenáris ülésén elfogadták a *KKP KB döntése a reformok átfogó elmélyítésével kapcsolatos kérdésekről* című dokumentumot, amelyben – sok más fontos döntés mellett – kimondják, hogy támogatni és erősíteni fogják a Selyemút Gazdasági Övezet és a Tengeri Selyemút infrastrukturális kiépítését. A decemberi éves központi gazdasági munkaértekezleten Xi Jinping államfő ismét a két koncepció támogatását és a stratégiai tervek elkészítését sürgette. 2014 márciusában pedig Li Keqiang miniszterelnök a kormány éves munkájának összefoglalójában is kiemelte, hogy a kormány egyik legfontosabb feladata, hogy megtervezzék a selyemutakkal kapcsolatos programokat (CICIR, 2018, 4).

6. Övezet és Út kezdeményezés és egy új világrend

Az Övezet és Út kezdeményezés, más néven Új Selyemút az ókori Selyemutat vette alapul, amely tulajdonképpen ugyancsak megváltoztatta az akkori világrend(szerűség)et. Akkoriban a civilizációk külön, elzártan éltek, de a selyemutak megjelenésével megkezdődött a kereskedelem az országok között, emellett a kulturális és vallási gondolatok, eszmék is „útra keltek". Ezáltal a különálló „világszigetek" összekapcsolódása, egy világgá való összeolvadása megkezdődött.

Az Övezet és Út kezdeményezés meghirdetése is nagy hatással van az eurázsiai országok összekapcsolásában. Eurázsiai összeköttetést más országok is kezdeményeztek korábban, az infrastrukturális rendszer kiépítésének gondolata nem áll messze az európai országok elképzeléseitől, hiszen 1960-ban már létrehozták a transzázsiai vasútvonal (Trans-Asian Railway) elnevezésű, Európát és Ázsiát 14 ezer kilométeren összekötő, egységes teherfuvarozási vasúthálózatot. Majd az EU 1995-ben elindította a TRACECA (Tranport Corridor Europe, Caucasus, Asia) projektet, amely az EU és Kína összekötését szolgálja Oroszország kikerülésével. A TRACECA multilaterális programhoz az EU-államokon kívül 12 ország csatlakozott, az együttműködésnek öt munkacsoportja van, amelyek a tengeri közlekedéssel, repülőjáratokkal, közúttal és vasúttal, szállítási biztonsággal és szállítási infrastruktúrával foglalkoznak.

Mivel azonban Kína az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezéssel a 21. század legnagyobb gazdasági multilaterális együttműködését kezdte meg, nyugati szemmel egy igen komoly, agresszív geopolitikai törekvésként tekintenek rá, ugyanis a nyugati geopolitikai gondolkodásban – ahogy ezt a geopolitika „atyja", Mackinder is megfogalmazta 1904-es előadásában – veszélyt jelent az eurázsiai kontinens politikai egységesülése *(continental consolidation)*, azaz a „magterület" egy hatalom irányítása alatti egyesítése és a világ erőforrásai feletti ellenőrzés megszerzése (Gaddis, 2018). A BRI pedig a Nyugat szemében pontosan olyan „kontinentális konszolidáció", amely kihívás lehet az elmúlt ötszáz évben fennálló tengeri hatalmak által irányított atlanti korszak számára.

Az Amerikai Egyesült Államok geopolitikai megfontolásból nem támogatja, és nem is vesz részt a kínai kezdeményezésben, ugyanis számára Eurázsia a fő geopolitikai tér, az Egyesült Államok globális elsősége közvetlenül attól függ, hogy miként tudja fenntartani dominanciáját egész Eurázsiában (Brzeziński, 2017, 51). Az Egyesült Államok aggodalma az, hogy Kína az infrastrukturális hálózat külföldre irányuló kiépítésével Eurázsiában olyan geopolitikai hatalomra tehet szert, mint az Egyesült Államok Észak-Amerikában Kanada és Mexikó viszonylatában. Kína eddigi szárazföldi geopolitikai elszigeteltsége megszűnőben van. Továbbá a 20. század második felében az amerikai infrastrukturális befektetések motivációja a katonai bázisok kiépítése volt, tehát az USA magából kiindulva úgy gondolja, hogy Kína geopolitikai hatalmi térnyerésre és katonai bázisok kiépítésére készül (Péti, 2017, 23-24). Orbán Viktor, Magyarország miniszterelnöke 2023-as tusványosi beszédében az alábbiak szerint írta körül ezt a hozzáállást: „Az uralkodó nagyhatalom általában jobb indulatúnak, jobb szándékúnak látja saját magát, mint amilyen, és a kihívónak gyakrabban tulajdonít rosszindulatot, mint indokolt lenne, illetve kellene. Következésképpen a szemben álló felek nem a másik szándékából, hanem a másik képességéből indulnak ki, vagyis nem abból, hogy mit akar tenni, hanem mire volna képes."

Kína a 21. századra a világgazdaság második legerősebb gazdasága lett, ebből kifolyólag a világ szinte összes országával kialakultak gazdasági kapcsolatai, jelen van mindenhol a kínai tőke és kereskedelem a többi nagy gazdasági hatalomhoz hasonlóan. Kína az Övezet és Út kezdeményezéssel azonban a nyugati zéró összegű mentalitás helyett egy új, *win-win* gondolkodást hozott be a nemzetközi politikába.

Továbbá az Övezet és Út kezdeményezésben fellelhetők a Kínai Népköztársaság korábbi vezetőinek a világrenddel kapcsolatos gondolatai, úgymint a „békés együtt élés öt alapelve", a „harmonikus világ" stb. A kínai kezdeményezés öt alappilére is egy újfajta nemzetközi rend kialakításának a keretrendszerét mutatja be, amely eltér a jelenlegi Nyugat által dominált világrendtől:

- **Politikai kapcsolatok:** A kínai állam az Övezet és Út kezdeményezéssel nem egyoldalú kínai politikát hozott létre, hanem egy olyan közös platformot, amelynek keretében a részt vevő államok egyenrangú felekként tudnak egyeztetni, tárgyalni az országok, régiók és a világ további fejlődési irányairól. Hogy ezt még nyilvánvalóbbá tegyék, 2017-től kezdődően kétévente BRI-fórumot is tartanak, amelynek keretében örömmel várják a részt vevő országok állami vezetőit, hogy közösen tudjanak egyeztetni a lehetőségekről. Emellett számos multilaterális és bilaterális tárgyalást is folytat Kína a különböző országokkal és régiókkal az együttműködésekről. A hivatalos kínai retorika szerint Kína nem egy saját maga által megálmodott és kidolgozott világrendet akar ráerőltetni a többi országra, hanem egy közös megbeszélésen, *win-win* együttműködésen és közös fejlődésen alapuló rendszert.
- **Infrastrukturális konnektivitás:** A világtörténelem során számos alkalommal láthattuk, hogy a kereskedelem és más gazdasági együttműködések alapja a megfelelő infrastruktúra kiépítése. Az ókori városok a kereskedelmi útvonalak kialakulásával virágoztak fel, és ugyanúgy a kereskedelmi útvonalak hanyatlásával tűntek el. Az ipari forradalom során épített vasútvonalak és kikötők is nagy lendületet adtak a globalizációnak. A mai globalizált világban még szembetűnőbb, hogy a kereskedelmi útvonalak mentén találhatók a fejlett nagyvárosok. Ezek az útvonalak azonban a tengeren jöttek létre, a kereskedelem 90%-a jelenleg is a tengereken zajlik. A kínai kezdeményezés az eurázsiai régió szárazföldi országait is bevonja a kereskedelembe az új vasút, autópálya és egyéb infrastrukturális beruházásokon keresztül, ezzel is támogatva és segítve a gazdasági megerősödésüket, fejlődésüket.
- **Kereskedelmi kapcsolatok:** A globalizáció egyik alapja a szabadkereskedelem, a kereskedelem és a befektetés az országok gazdasági növekedésének az egyik legfontosabb eleme. A szabadkereskedelemmel elhárulnak a kereskedelmi akadályok. Emellett a külföldi országokban végrehajtott befektetésekkel támogatni tudják a helyi lakosság számára a munkahelyteremtést, de a kereskedelemmel biztosítani is tudják a népek életszínvonalának a növelését. A történelem során számos nyugati példát láthatunk a szabadkereskedelmi együttműködésekről, amelyek hasznosságáról David Ricardo már a 19. század elején írt *A politikai gazdaságtan és az adózás alapelvei* című könyvében. Tehát a nyugati világ számára már ismert és támogatott a felvetés.
- **Pénzügyi integritás:** Erős pénzügyi együttműködés szükséges az országok között, hogy stabil pénzügyi környezetet hozzanak létre, a költségek csökkentésével támogassák a nemzetközi kereskedelmet, továbbá hogy a kialakuló gazdasági válságokat is megfelelően tudják kezelni. A történelem során számos pénzügyi együttműködésre és nemzetközi pénzügyi intézmények létrehozására láthattunk példát, többek között az IMF, Világbank, EBRD, Ázsiai Fejlesztési Bank is az országok közötti pénzügyi együttműködés fontosságát tükrözik. A pénzügyi integráció legmagasabb szintjét az Európai Uniónak sikerült elérnie 1999-ben, amikor létrehozta a monetáris uniót egy közös pénznemmel, az euróval. Az Övezet és Út kezdeményezés keretében is létrejött egy új nemzetközi pénzügyi intézet, az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (AIIB), amely a kínai kezdeményezés infrastrukturális befektetéseit, összeköttetéseit támogatja.
- **Kulturális kapcsolódás:** A jó nemzetközi együttműködés alapja, hogy az együttműködésben részt vevő országok ismerjék egymás kultúráját, gondolkodásmódját, értékrendszerét. Ezek nélkül nem várható el, hogy a felek meg tudjanak állapodni, vagy kompromisszumot tudjanak kötni egyes ügyekben. A diplomáciában is nagyobb hangsúlyt kell fektetni a kulturális rendezvényekre, a kultúrdiplomáciára, amelyen keresztül erősíthető a nemzetközi kapcsolat és a nemzetközi kereskedelem is. Továbbá a „kulturális kapcsolódás" alappillérrel is megjelenik a „harmonikus világ" gondolata, amelyben a civilizációk együttműködésről, kölcsönös tiszteletéről van szó.

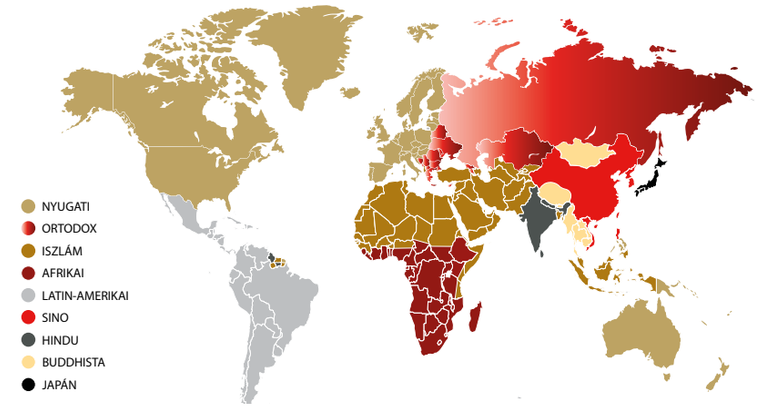
7. Összefoglalás

Annak ellenére, hogy a 20. század végén a nyugati világ sürgette Kínát, hogy fogadja el a nemzetközi rend szabályait, és alkalmazkodjon hozzájuk, mára Kína megerősödésével más szemlélettel tekintenek Kína felemelkedésére, egyfajta gyarmatosító hadműveletként élik meg az Övezet és Út kezdeményezést, és Kína más multilaterális kapcsolatainak kiépítésére is fenyegetésként tekintenek.

Kína mint Középső Birodalom a nyugati gondolkodásban úgy értelmezhető, hogy hegemón uralkodó akar lenni a világban. Továbbá a nyugati észjárás szerint a kínai külgazdasági és külpolitikai tettek a korábbi nyugati gyarmatosítás eszközeihez nagyon hasonlóak. Emellett a nyugati hagyományban, különösen annak baloldali, posztmarxista irányzatában a hierarchia önmagában erkölcstelen és káros jellegzetesség. A radikális egyenlőségpárti meglátás szerint, amely gyakran jellemzője a kritikai diszciplínáknak, mindenfajta hierarchia élesen szemben áll az egyenlőséggel, amely utóbbi pozitív és abszolút értéktartalommal rendelkezik. Más szóval: ebben a nézetrendszerben a hierarchikus nemzetközi kapcsolatok lehetnek akár stabilak, békések, harmonikusak vagy többek számára előnyösek, hierarchikus természetük miatt önmagukban illegitimek. Ezzel szemben az egyenlőségre épülő nemzetközi kapcsolatok – legyenek bármilyen hibáik is a gyakorlatban – önmagukban legitimmé válnak annak egyenlőségpárti alapvetése miatt. A Nyugat a saját történelmi, társadalmi és politikai fejlődésével ítéli meg a kínai gondolkodásmódot. Ez azonban ez nem feltétlenül megfelelő irány, hiszen az ázsiai ország az elmúlt 5000 évben teljesen más környezetben fejlődött, a nyugati terminológiát nem lehet egy az egyben a kínai gondolkodásra kivetíteni. Ahhoz, hogy megértsük a kínai geopolitikai gondolkodásmódot, meg kell ismernünk Kína történelmi, kulturális és társadalmi fejlődését is.

Ha kilépünk az elmúlt 500 éves atlanti korszak gondolkodásmódjából és „felülről, távolról" vizsgáljuk a civilizációk közötti kapcsolatokat, távlatokban tekintünk a különböző régiók külpolitikai és belpolitikai tevékenységeire, elhagyjuk a „nyugati szemüveget", amelyen keresztül vizsgáljuk a nemzetközi politikát, akkor azt láthatjuk, hogy a nyugati civilizáción kívül legalább hét, de egyes kutatók szerint akár 13 másik civilizáció van jelen a világban, amelyek mind a nyugatitól teljesen eltérő történelemmel, társadalmi, kulturális fejlődéssel, más vallással rendelkezik, ebből kifolyólag más elképzelésük is van a nemzetközi kapcsolatokról, egyes ideológiákról és a világrendről is. A Nyugat, mint a jelenlegi vezető civilizáció, természetesen ragaszkodik az egyeduralmához, nem tud és nem is akar lemondani elsőségéről. A többi civilizáció azonban gazdaságilag megerősödött, Huntington szavaival élve „fellázadtak", és egy új, multipoláris világrend kidolgozását szorgalmazzák. A civilizációk ismerete és vizsgálata azért is fontos, hiszen ha megnézzük, hogy az új multipoláris világrendben mely országok lehetnek a következő világrend meghatározó szereplői (Kína, Oroszország, India, Irán, Brazília stb.), akkor azt láthatjuk, hogy mindegyik más-más civilizációval rendelkezik (2. ábra).

2. ábra. Civilizációs kultúrrégiók a világban



Forrás: Huntington (2019)

Eddig a különböző országok részéről csak egy új világrend kialakítására tett javaslatokról olvashattunk, de magáról az új világrend keretrendszeréről nem. Ebben lépett előre Kína azzal, hogy 2013-ban, 10 évvel ezelőtt meghirdette az Övezet és Út kezdeményezést, amely egy új világrend keretrendszere is lehet. Ahogy a tanulmányban láthattuk, a nyugatitól eltérő külpolitikai gondolkodást hoztak be, amelynek az alapjait a „békés egymás mellet élés öt alapelve" adja. Emellett a nyugati zéró összegű együttműködést is felváltotta a kölcsönös előnyökön alapuló együttműködés. A hosszú távú kínai gondolkodást is bizonyítva, hosszas stratégiával építették fel a kínai nemzetközi kapcsolatokat, amely a jelenlegi Övezet és Út kezdeményezésben egységesült. Habár a kínai kezdeményezésnek nincsenek konkrét célkitűzései – hogy hány, mekkora befektetést, kereskedelmet stb. kell elérni a programon belül –, de egy megfelelő világrend keretrendszer-alternatívát nyújthat a világnak, de legfőképpen a nem nyugati civilizációknak vagy az el nem kötelezett országoknak. A nemzetközi politikában egyre többször láthatjuk, hogy a kínai kezdeményezést – a nyugatival ellentétben – jobban fogadják a különböző országok: egyre több ország csatlakozik a BRICS-együttműködéshez, az Övezet és Út kezdeményezéshez, és egyre több ország ad hangot annak, hogy ők nem akarnak térfelet választani, mind a nyugati és mind a kínai országokkal jó kapcsolatot akarnak fenntartani. Ezen gondolkodást a kínai kezdeményezés támogatja, a nyugati azonban elveti, és a blokkosodást erőlteti.

Idén 10 éves az Övezet és Út kezdeményezés, amely egy erős nyugati ellenszélben – amerikai–kínai kereskedelmi háború, szankciók stb. – épül. Az elmúlt tíz évben már nagy eredményeket ért el, de még sok év vagy évtized szükséges, hogy megállapíthassuk, hogy valójában egy új világrend keretrendszere lesz-e, vagy sem, hiszen a világrend átalakulása sem egy-két év. Mindenesetre az megállapítható, hogy az Övezet és Út kezdeményezés egy új, multipoláris világrend keretrendszeréhez megfelelő alternatívát tud nyújtani.

Felhasznált irodalom

Bartha-Rigó M. (2018). *A „Csungkuó" idea biztonsági megközelítése – Értekezés a kínai biztonság és az ENSZ kapcsolatáról.* Doktori értekezés. Budapesti Corvinus Egyetem. http://phd.lib.uni-corvinus.hu/996/1/Bartha_Rigo_Marta_dhu.pdf.

Bába I. (szerk.) (2018). *Diplomáciai Lexikon – A nemzetközi kapcsolatok kézikönyve.* Budapest: Éghajlat Könyvkiadó.

Brzeziński, Z. (2017). *A Nagy Sakktábla.* Budapest: Antall József Tudásközpont.

China Institutes of Contemporary International Relations – CICIR [中国现代国际关系研究院] (2018). "一带一路" 读本 [„Egy Övezet, Egy Út" kezdeményezés megértése]. 时事出版社[Beijing: Current Affairs Press].

Gaddis, J. L. (2018). *On Grand Strategy*. New York – London: Penguin Press.

Horváth L. (2022). *A kínai geopolitikai gondolkodás.* Budapest: Pallas Athéné Könyvkiadó.

Huntington, S. P. (2019). *A civilizációk összecsapása és a világrend átalakulása*. Budapest: Európa Kiadó.

Kissinger, H. (2015). *Világrend*. Budapest: Antall Tudásközpont.

Kissinger, H. (2017). *Kínáról*. Budapest: Antall Tudásközpont.

Li, Y. – Lin, Y. – Zheng, Y. [厉以宁, 林毅夫, 郑永年] (2020). 读懂一带一路 [Az Egy Övezet, Egy Út megértése]. 中信出版集团 [Beijing: China CITIC Press].

McLuhan, M. (2001). *A Gutenberg-galaxis*. A tipográfiai ember létrejötte. Budapest: Trezor Kiadó.

MFA – Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2023). 中国倡导和平共处五项原则 [Kína meghirdeti a békés együttélés öt alapelvét]. https://www.mfa.gov.cn/web/ziliao_674904/wjs_674919/2159_674923/200011/t20001107_7950050.shtml

Péti M. (szerk.) (2017). *Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói.* Budapest: Budapesti Corvinus Egyetem Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet.

PRC – People's Republic of China Government (2014). 近平在和平共处五项原则发表60周年纪念大会上的讲话（全文）[Xi Jinping „A békés együtt élés öt alapelv" kihirdetésének 60. ünnepélyes megemlékezését megtartott beszéde (teljes)]. https://www.gov.cn/xinwen/2014-06/29/content_2709613.htm.

Teng, H. (1974). 邓小平在联大第六届特别会议上的发言 [Teng Hsziao-ping az ENSZ 6. rendkívüli ülésén tartott előadása]. 人民出版社 [People's Publishing House].

Teng ,H. (1993). 邓小平文选 (3) [Teng Hsziao-ping válogatott beszédei (3)]. 人民出版社 [People's Publishing House].

Zhang, X. (ed.) (2015). *Selected Essays on the History of Contemporary China. Brill Academic Publication.* (pp. 234–248). Hong Li: The Truth Behind the "Kashmir Princess" Incident.

Xi, J. (2017). *Kína kormányzásáról*. Budapest: Antall József Tudásközpont.

Ye, Z. (叶自成) (1998). 地缘政治与中国外交 [Geopolitika és Kína külpolitikája]. Beijing: Beijing Press [北京出版社].

Wang, F. (2019). 大国外交 [China's diplomacy]. 北京联合出版公司 [Beijing United Publishing].

PÉNZÜGYI INTEGRÁCIÓ AZ ÚJ SELYEMÚT MENTÉN

Horváth Marcell,[1] Sándor Nóra Anna[2]

Absztrakt

Kína jelentős eredményeket ért el az elmúlt évtizedben a pénzügyi integráció terén, amelyek nagy részben a Xi Jinping elnök által 2013-ban útjára indított Övezet és Út, más néven Új Selyemút projektnek köszönhetők. Kína a gazdasági és pénzügyi élet megkerülhetetlen szereplője, és bár jelenleg nagyhatalmi státuszához nem kapcsolódik nemzetközi valuta, a kormány egyik kiemelt célkitűzése a *renminbi* határokon átnyúló népszerűsítése, amelyhez a BRI is kiváló platformot jelent. Jelenleg a dollár vezető szerepe megkérdőjelezhetetlen, az is tisztán látszik azonban, hogy a nemzetközi pénzügyi életben, különösen a BRI-országokban a kínai valuta egyre népszerűbb. Ezzel párhuzamosan korunk egyik megatrendjének, a digitalizációnak köszönhetően egyre több jegybank vizsgálja a digitális jegybankpénz (DJBP) bevezetésének a lehetőségeit és hatásait. A DJBP bevezetésével kapcsolatos nemzetközi versenyben Kína a saját digitális jegybankpénzének fejlesztése, az e-CNY terén is éllovas. Szakértők szerint nem elképzelhetetlen az sem, hogy a jövőben a digitális jüan az Új Selyemút-országaival való kereskedelem hivatalos fizetőeszközévé váljon.

Kulcsszavak: *Kína, Új Selyemút, pénzügyi integráció, eurázsiai együttműködés, RMB-nemzetköziesedés, fenntartható fejlődés, digitalizáció, DJBP*

1 Dr. Horváth Marcell, a Magyar Nemzeti Bank nemzetközi kapcsolatokért felelős ügyvezető igazgatója.
2 Sándor Nóra Anna, a Magyar Nemzeti Bank vezető nemzetközi szakértője és ESG-tanácsadója.

Abstract

China has achieved significant achievements in the field of financial integration in the past decade, which is largely due to its Belt and Road project, also known as the New Silk Road, launched by President Xi Jinping in 2013. China is an unavoidable player in economic and financial life, and although its status as a major power is not currently linked to an international currency, one of the government's priority objectives is the cross-border promotion of the *renminbi*, for which the BRI is an excellent platform, as well. Although the leading role of the dollar is currently unquestionable, it is also clear that the Chinese currency is becoming increasingly popular in international financial life, especially in the BRI countries. At the same time, thanks to one of our age's megatrends, digitalization, more and more central banks are investigating the possibilities and effects of introducing digital central bank money (CBDC). In the international competition related to the introduction of the CBDC, China is also a leader in the development of its own digital central bank money, e-CNY. According to experts, it is not inconceivable that the digital yuan will become the official currency of trade with the countries of the New Silk Road in the future.

Keywords: *China, New Silk Road, financial integration, Eurasian cooperation, RMB internationalization, sustainable development, digitalization, CBDC*

1. Bevezetés

Az 1978-ban Teng Hsziao-ping által életre hívott kínai „reform és nyitás" politika meghirdetése óta Kína az elmúlt több mint 40 év alatt jelentős gazdasági és társadalmi fejlődésen ment keresztül, és visszatért a globális színtérre. Ma már a nemzetközi pénzügyi és gazdasági kapcsolatok megkerülhetetlen szereplője, amelyet gazdasági eredményei, technológiai innovációi vagy éppen a pénzügyi integráció terén elért eredményei is bizonyítanak. Az ázsiai ország a Kereskedelmi Világszervezethez (WTO) való 2001-es csatlakozása óta nemcsak növelte a nemzetközi gazdasági és politikai életben való részvételét (Jie, 2022), hanem a nemzetközi monetáris és pénzügyi világ egyik vezető szereplőjévé is vált. Lényegében a 21. század első évtizedének végére visszaszerezte a világgazdaságban betöltött pozícióját, amelyet több mint 100 éve vesztett el (Maddison, 2010). Kína jelenleg az Egyesült Államok után a világ második legnagyobb gazdasága, Ázsia első számú gazdasági és politikai szereplője, emellett a megváltozott világrendben megkerülhetetlen geopolitikai pozíciót tölt be.

Ahogy Kína gazdasági mérete egyre növekedett, és a világ legnagyobb gazdaságai közé került, valamint gazdasági és kereskedelmi kapcsolatai mind jobban integrálódtak a regionális és globális gazdaságba, egyre gyakrabban merült fel a gondolat, hogy Kínának saját globális pénzre is szüksége lenne, amelyet a nemzetközi kereskedelem és a pénzügyi tranzakciók során használhat. Mert ahogy a 19. században Anglia, majd a 20. században az Egyesült Államok, a 21. században Kína a világ legnagyobb kereskedő állama, egyúttal geopolitikai értelemben is erős, befolyásos állammá vált. De ahogy Angliának az angol font, az Egyesült Államoknak az amerikai dollár volt a maga globális fizetőeszköze, úgy Kínának egyelőre még hiányzik a maga globális valutája. Egy országnak a saját nemzetközi pénze a nemzet „véreként" is felfogható, és ez magában hordozza a nemzet „genetikáját", megjelenítve az adott nemzet identitását, erejét és helyét a világban (Subacchi, 2017). Ráadásul a 2008-as pénzügyi válságot követően a dollár hegemóniája pillanatnyilag megingani látszott, utat engedve más, feltörekvő valutáknak, így a kínai RMB népszerűsítésének és elterjedésének is, amely azóta is a kínai pénzügyi adminisztráció egyik kiemelt stratégiai céljává vált (The Dialogue, 2023). Így 2009-ben Kína egy megfontolt és hosszú távú stratégiát indított el a RMB határon átnyúló használatára, majd nemzetköziesítésére, ennek keretében fokozatosan tett lépéseket, egyre nagyobb teret engedve a RMB használatára a kereskedelmi és pénzügyi kapcsolataiban. Mérföldkő volt a 2015-ös év, mikor a Christine Lagarde vezette IMF hozzáadta a RMB-t a tartalékvaluta-kosárhoz. Jelenleg a kínai valuta nemzetközi használata világviszonylatban még meglehetősen alacsony, és az összes fizetés mindössze 2,2%-a történik jüanban, de a kínai devizapiaci hatóság (State Administration of Foreign Exchange, SAFE) szerint idén 2023 márciusa volt az első olyan hónap, amikor a kínai fizetőeszköz aránya meghaladta az amerikai dollár arányát Kína összes határon átnyúló tranzakciójának az értékén belül. A kínai fizetőeszköz nemzetközivé válási folyamatára Eichengreen három lehetséges forgatókönyvet vázolt fel tanulmányában:

1. a dollár hegemóniáját megtörve nemzetközi fizetőeszközként és értékmegőrzőként fogadják el a kínai valutát, és így a határokon átnyúló tranzakciók vezető eszközévé válhat;
2. megismétlődhet a japán példa, és a RMB a jen sorsára jut, amennyiben egy drasztikus gazdasági lassulás és pénzügyi krízis kisiklathatja a kezdeményezést;
3. a kínai politikusok hosszú távra kiterjesztett és tudatosan megtervezett reformsorozata kikövezheti a RMB határokon átívelő tranzakciókban való lassú, de hosszú távon fenntartható növekedését (Eichengreen et al., 2017).

Ahogy látjuk, a kínai állam a pénzügyi reformok tekintetében is alkalmazza Teng Hsziao-ping, a kínai reformok atyja által gyakran emlegetett folyómetaforát, miszerint a reformok végrehajtása során fokozatosan, lassan érdemes haladni, és minden következő lépésnél érezni kell a stabil követ (crossing the river by feeling the stones). Ezért várható, hogy Kína a harmadik, fenntartható növekedés modelljét fogja alkalmazni ezen a téren is.

Ennek a megfontolt nemzetköziesítésnek egyik platformja a 2013-ban Xi Jinping elnök által elindított Övezet és Út kezdeményezés, amely Kína globális gazdaságba való integrációjának nagy mérföldköve. Xi elnök az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés bemutatásának negyedik pontjaként határozta meg a pénzügyi integritás erősítését, mint a térség versenyképességének és a globális pénzügyi kockázatok elleni védelmi háló alapfeltételét (Xi, 2017). 2015-ben Yi Gang, későbbi jegybankelnök a PBoC sajtótájékoztatóján úgy nyilatkozott a RMB SDR-kosárba való emelését meghozó IMF-döntést követően, hogy a RMB nemzetközi jelentőségét ezzel nemzetközileg is elismerték, és még nagyobb szerep fog jutni a RMB-nek a Kínával szomszédos, valamint az Új Selyemút-tagállamokkal való kapcsolatokban (Hornby et al., 2015). Ugyanis az Új Selyemút újjáélesztése Kína számára komplex válasz volt a geopolitikai, a kül- és belgazdasági, pénzügyi céljainak az elérésére, valamint az eurázsiai konnektivitás elősegítésére a fenntartható növekedés érdekében. Mindemellett, a koronavírus-válságnak (is) köszönhetően a 21. század olyan megatrendjei, mint a fenntartható fejlődés és a zöld gazdaságra való átállás vagy éppen a digitalizációs törekvések előmozdítása, felgyorsultak, ezek a trendek pedig a BRI-keretein belül elképzelt eurázsiai együttműködés megvalósításához is kiváló lehetőséget teremtenek (Horváth et al., 2021). A RMB, később pedig a kínai digitális jegybankpénz, az e-CNY kiterjesztése többek között az Új Selyemút (Belt and Road Initiative – BRI) programban részt vevő országokra nézve a kínai valuta nemzetköziesítésének egy kulcsfontosságú eleme lehet. Kína emellett elkötelezett híve a multilateralizmusnak és az eurázsiai együttműködés támogatásának, a 2013-ban elindított grandiózus projekt sikere többek között ezért is kulcsfontosságú a számára.

A tanulmány az elmúlt évtized BRI-n keresztüli eurázsiai együttműködés erősítésének a kézzelfogható eredményeit vizsgálja a pénzügyi integráció lencséjén keresztül. A 2. részben röviden áttekintjük a kínai gazdasági fejlődés mérföldköveit és sikereit. A 3. rész a kínai valuta, a RMB népszerűsítésére tett kísérleteket és ezek eddigi eredményeit veszi górcső alá, a 4. rész pedig röviden bemutatja magát a BRI-t, annak gazdasági és pénz-

ügyi eredményeit. Az 5. rész az Új Selyemút finanszírozását taglalja, külön hangsúllyal az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bankra, míg a 6. rész a digitális jegybankpénzzel, valamint a határokon átívelő wholesale együttműködésekkel kapcsolatos eredményeket és lehetőségeket vizsgálja. A 7. rész Magyarország az Új Selyemútban betöltött szerepét vázolja, végül a 8. részben összefoglaljuk a tanulmány legfőbb megállapításait.

2. A kínai gazdasági fejlődés sikere dióhéjban

Az 1978-as nyitást megelőzően a kínai gazdaságot a tervgazdálkodás jellemezte, erős központi kormányzással, termelési célokkal és árkontrollal, vagyis a piac helyett a kormány határozta meg a termelési mintákat (Hepburn et al., 2023). Három évtizeddel ezelőtt Kína mindössze a világ GDP-jének 2%-át tudhatta magának (OECD, 2010), a kínai kormány adatai szerint azonban 2023-ban ez az arány már 18%. Mérföldkő volt az ország gazdasági és nemzetközi életében az 1978-as nyitás, amelyet követően felgyorsult a gazdasági növekedés, és Kína nemzetközi szerepe jelentős mértékben nőtt (Hang, 2017). A nemzetközi közösség is „gazdasági csodaként" emlegette az elmúlt évtizedek eredményeit (Zhou–Zhao, 2021). A kínai adminisztráció már 1978-ban speciális gazdasági övezeteket hozott létre, például Shenzenben és Zhuhaiban, a sikeres mintákat pedig kiterjesztette az ország többi területére is (Hepburn et al., 2023). Kína mára a világ második legnagyobb gazdasága az Egyesült Államok után, miután 2010-ben megelőzte Japánt (Fox, 2014), a nyitás óta évente átlagosan 9%-kal nőtt a gazdasága, és több mint 800 millió embert sikerült kihúzni a szegénységből (Világbank, 2023). Kína 2001-ben csatlakozott a WTO-hoz, amelyet követően a kínai gazdaság még jobban „kinyílt", és jelentős mértékben növekedett mind az exportja, mind pedig az importja. Mindezt jól tükrözi az, hogy mindössze öt év alatt, már 2006-ban az export és import értékének aránya GDP-arányosan elérte a 62%-ot, míg ugyanez az arány a WTO-csatlakozás előtt 2001-ben csak a GDP 38,5%-át tette ki (Wang, 2018). 2022-re a kereskedelem értéke elérte a 6,25 ezermilliárd dollárt a kínai kormány adatai alapján (General Administration of Customs, 2023). A kínai valutatartalékok 2023 júliusában elérték a 3,2 ezermilliárd dollárt, amellyel Kína világelső lett (State Council Information Office, 2023).

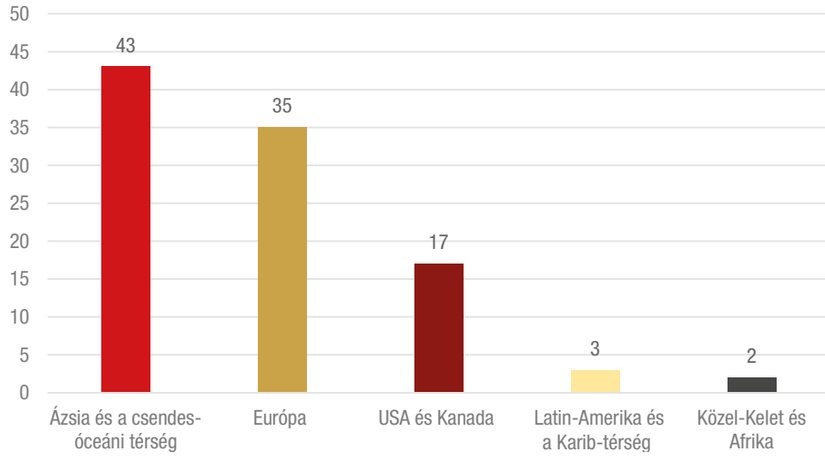
A gazdasági liberalizáció tehát kulcsfontosságú volt a gazdasági növekedés további előmozdításában. Emellett már a 90-es évektől kezdődően adóreformok, valamint a társadalombiztosítási rendszer létrehozása is mind egy modern piacgazdaság alapját teremtették meg. Az élelmiszer-ellátás stabilizálása érdekében a mezőgazdaság reformjára is sor került, később az ipari vállalatok döntési önállóságának növelése, illetve a magánvállalkozások tömeges létrehozásának az engedélyezése is megtörtént (Gyuris, 2017). Fontos kiemelni az urbanizáció jelentőségét, a 2002–2012-es időszakban ugyanis a városiasodás jelentős mértékben felgyorsult. Az urbanizációs ráta 2003 és 2012 között 39%-ról 53%-ra nőtt, amely átlagosan évi 1,4% pontos növekedést jelent (Wang, 2018). Összehasonlításképpen, a kínai statisztikai hivatal adatai szerint ez az érték 2022-ben 64,72% volt (NBS, 2023). Ennek okai között az elsősorban városokban létrejövő új munkahelyek száma említendő, amelyet a felfokozott exporttevékenység hozott létre. 2010-től kezdődően azonban a korábbi értékekhez képest a kínai gazdasági növekedés valamelyest lassult, 2015–2017 között az évi átlagos növekedés 6,8% volt (Wang, 2018), amelyet a szakirodalom többek között „újnormálisként" ismer. Mindazonáltal érdemes megemlíteni, hogy a kínai gazdasági növekedés „lassulása" természetesen a korábbi növekedéshez viszonyítva értelmezhető csak lassulásként. Kína a szabadkereskedelmi megállapodásokat a gazdasági nyitás és a globális gazdaságba való integrálódás egyik fő eszközeként tekinti. Ennélfogva, 2023 augusztusáig összesen 24 szabadkereskedelmi megállapodást kötött, amelyek közül 16-ot már alá is írt, és ezek hatályba is léptek (MOFCOM, 2023a), emellett több mint 100 országgal van beruházási megállapodása (International Trade Administration, 2023). Kína legfőbb kereskedelmi partnerei az ASEAN, az Európai Unió, az Egyesült Államok, Japán, Dél-Korea, Hongkong (MOFCOM, 2023b).

Jelentős előrelépések történtek még az oktatáshoz és az egészségügyi szolgáltatásokhoz való hozzáférést tekintve is. Mindezen reformoknak is köszönhetően Kína ma már alacsony jövedelmű országból közepes jövedelmű országgá vált, és ezt alig 40 év alatt érte el. A Világbank adatai szerint a kínai gazdaság értéke jelenleg 17,9 ezermilliárd dollár, míg az USA-é 25,4 ezermilliárd dollár. A Goldman Sachs friss előrejelzése szerint Kína 2035-re válhat a világ legnagyobb gazdaságává (Goldman Sachs, 2022). Összegezve, a kínai gazdasági siker a nyitást követő exportorientált gazdaságpolitikában és liberalizációban, illetve a speciális gazdasági övezetekben tapasztalt jó gyakorlatok kiterjesztésében keresendő (Világbank, 2023).

3. A *renminbi* nemzetköziesítése

A gazdasági fejlődéssel párhuzamosan jelentős pénzügyi fejlődés is zajlik, amelyben Kína szintén éllovas. A kínai bankok nemzetközi pénzügyi életben betöltött szerepe folyamatosan növekszik, a lendületes növekedést a koronavírus-járvány sem állította meg (Cerutti et al., 2021). Kína összes banki eszközeinek értéke 2021. év végén elérte az 54 ezermilliárd dollárt, amellyel vezető helyet tölt be az ázsiai óriás. A banki eszközállománya azért is figyelemre méltó, mert az elmúlt három évben megháromszorozódott az eszközök mennyisége (Dawson, 2022). Az S&P Global 2023-as adatai szerint a világ 100 legnagyobb bankjából immár 19-re tehető a kínai bankok száma, miután a Bank of Ningbo is felkerült a listára 89.-ként. A friss lista szerint a világ négy legnagyobb bankja kínai, ezek az Industrial and Commercial Bank of China Ltd.; a China Construction Bank Corporation; az Agricultural Bank of China Ltd., valamint a Bank of China Ltd (S&P, 2023).

1. ábra. A világ top 100 bankjának régiónkénti eloszlása 2022-ben[3]



Forrás: Saját szerkesztés az S&P Global adatai alapján: https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/research/the-world-s-100-largest-banks-2023

3 Az ázsiai és csendes-óceáni régióban található 43 bankba a kínai bankok is beleértendők, Kína csak a szemléltetés kedvéért került rá külön a grafikonra.

Az 1. ábrán látható, hogy a világ 100 legnagyobb bankjából 43 található az ázsiai- és csendes-óceáni régióban, amely ugyancsak Ázsia kiemelkedő pénzügyi szerepét és erejét bizonyítja. Kiemelt siker Magyarország szempontjából, hogy a világ második legnagyobb bankja, a China Construction Bank 2023 tavaszán fióktelepet nyitott Magyarországon, amellyel a bank a magyar cégek belépését segíti a kínai piacra, egyúttal a kínai beruházások magyarországi megjelenését is támogatja. A világ negyedik legnagyobb bankja, a Bank of China pedig immár 20 éve működik Magyarországon (Patai, 2023).

1. táblázat. A top 100-as lista kínai bankjai 2023-ban eszközállományuk alapján

Világranglista-helyezés	Név	Eszközállomány (milliárd USD)
1	Industrial and Commercial Bank of China	5,742.86
2	China Construction Bank Corp.	5,016.81
3	Agricultural Bank of China Ltd.	4,919.03
4	Bank of China Ltd.	4,192.12
12	Postal Savings Bank of China Co. Ltd.	2,039.56
15	Bank of Communications Co. Ltd.	1,883.72
25	China Merchants Bank Co. Ltd.	1,470.00
28	Industrial Bank Co. Ltd.	1,343.54
29	China Citic Bank Corp. Ltd.	1,239.28
30	Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd.	1,184.28
34	China Minsheng Banking Corp. Ltd.	1,051.97
39	China Everbright Bank Co. Ltd.	913.49
45	Ping An Bank Co. Ltd.	771.55
65	Hua Xia Bank Co. Ltd	540.04
67	China Guangfa Bank Co. Ltd.	528.91
70	Capital One Financial Corp	455.25
76	Bank of Jiangsu Co. Ltd.	410.83
79	Bank of Shanghai Co. Ltd.	405.13
89	Bank of Ningbo Co. Ltd.	343.05

Forrás: Saját szerkesztés az S&P adatai alapján: https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/research/the-world-s-100-largest-banks-2023

Kína számára a pénzügyi integráció sokáig korlátozott volt (Perez-Saiz–Zhang, 2023), Xi Jinping azonban 2023-ban egyértelművé tette, hogy új mandátumának legfontosabb külpolitikai célkitűzése lesz Kína nagyhatalmi státuszának a fenntartása, emellett globális befolyásának további erősítése, amelynek szerves része a pénzügyi integráció is. A BRI-kezdeményezés kiváló eszköznek bizonyult Kína kezében nemzetközi szerepének a növelésére, valódi pénzügyi integrációt azonban csak úgy valósíthat meg, ha a saját valutáját, a RMB-t is nemzetköziesíti. A kínai jegybank, a People's Bank of China (PBoC) az elmúlt években aktívan dolgozott a jüan népszerűsítésén és nemzetközi valutaként való egyre szélesebb körű elfogadottságának az elősegítésén (Choyleva–McMahon, 2022). A PBoC a 2008-as pénzügyi válság után kezdte nemzetköziesíteni a RMB-t (Lu, 2022), akkoriban a nemzetközi pénzügyi szférában több helyen is felmerült az a vélekedés, hogy a dollár dominanciája elérte a csúcsát (The Dialogue, 2023). A kínai jegybank akkori elnöke, Zhou Xiaochuan már 2009-ben a pénzügyi rendszer reformjára szólította fel a nemzetközi közösséget (Zhou, 2009), és e célból a jegybank még abban az évben engedélyezte nemzetközi tranzakciók esetén a RMB használatát, kezdetben meghatározott tartományokban pilotjelleggel, később azonban országosan is. A szigorú tőkekontroll miatt azonban a RMB likviditása meglehetősen limitált volt, ezt a PBoC swapmegállapodások, illetve *clearing* bankok létesítésével kívánta orvosolni (Perez-Saiz–Zhang, 2023). A swapmegállapodások célja, hogy megkönnyítsék a kereskedelem terén az elszámolásokat. Míg 2009-ben az ázsiai óriás swapmegállapodásai 181 milliárd dollárt tettek ki, addig 2014-ben már 475 milliárd dollárra nőttek (Erhart, 2020). 2022-re a számuk 40-re emelkedett, és Kína összesen 4,02 ezermilliárd RMB (500 milliárd dollár) értékű bilaterális swapmegállapodással rendelkezett (PBoC, 2022a).

A Magyar Nemzeti Bank és a People's Bank of China már 2013-ban megegyezett egy 10 milliárd jüan névértékű bilaterális devizaswapkeret felállításáról, amely a két ország közötti kereskedelmi és befektetési kapcsolatokat volt hivatott támogatni (Palotai, 2013), ezzel Európából Magyarország volt az első ország, amely ilyen megállapodást kötött Kínával. A megállapodást többször is megújították keretemelés mellett (MNB, 2020). Érdemes megemlíteni, hogy az európai tőzsdéken a kínai értékpapírokkal való kereskedelem is lehetséges, emellett a Kína és Európa közötti pénzügyi együttműködést olyan kezdeményezések is elősegítik, mint a német Deutsche Börse által üzemeltetett China Europe International Exchange kereskedelmi platform vagy a 2019 júniusában elindított London–Shanghai Stock Connect (Kärnfelt, 2020). A Shanghai–Hong Kong Stock Connecten és a Shenzhen–Hong Kong Stock Connecten keresztüli RMB-tranzakciók 2021-ben együttesen elérték az 1,93 ezermilliárd jüant (2,6 ezermilliárd dollár) (PBoC, 2022). A közelmúlt pénzügyi fejleményei között fontos kiemelni, hogy az Európai Központi Bank 2022-ben megújította a People's Bank of Chinával kötött, 350 milliárd RMB (45 milliárd dollár) bilaterális swapmegállapodását (PBoC, 2022b). Emellett a PBoC a Hong Kong Monetary Authorityval elsőként kötött állandó swapmegállapodást 2022 júliusában, lejárat nélkül (PBoC, 2022a).

Friss fejlemény, hogy a PBoC és a Hong Kong Monetary Authority, valamint Hongkong értékpapír- és határidős ügyletekért felelős bizottsága (Hong Kong Securities and Futures Commission) 2023. május 5-én bejelentette a szárazföldi Kína és Hongkong közötti kamatcsereügyletek elindítását, amelyekbe az úgynevezett Swap Connect program keretében május 15-től kapcsolódhattak be a befektetők. Az összeköttetés a már korábban létrejött hasonló kezdeményezések mintáját követi, beleértve a már fentebb is említett, a 2010-es évek közepe óta működő Sanghaj–Hongkong és Shenzhen–Hongkong közötti részvénypiaci kapcsolatot (Stock Connect), továbbá a Bond Connect és a 2022-ben bevezetett ETF Connect programokat. A Swap Connect a bevett gyakorlatnak megfelelően egyelőre csak a szárazföldi Kína felé nyitott: a külföldi és hongkongi befektetők kapnak hozzáférést a szárazföldi Kína bankközi piacán kereskedett *(onshore)* kamatcsereügyletekhez (interest rate swaps). Ez megkönnyíti számukra a kamatkockázatok kezelését, különösen az *onshore* piacon vásárolt kínai kötvényekhez kapcsolódóan (Choi, 2023).

A swapmegállapodások mellett Kína *clearing* bankokat is létesített 25 országban a RMB-vel történő fizetések megkönnyítése érdekében, szám szerint 27 fiókot. Az első ilyen *clearing* bankfiók 2003-ban jött létre Hongkongban, a 2008/2009-es pénzügyi válság után azonban gombamód szaporodtak a kínai bankok leányvállalatai. A jövőben azonban a *clearing* bankok szerepe csökkenhet, ugyanis Kína 2015-ben létrehozta a saját alternatíváját a Swift-rendszerre Cross-Border Interbank Payment System (CIPS) néven (Horváth–Boros, 2021). A *clearing* bankokkal ellentétben a CIPS joghatóságtól függetlenül minden külföldi vállalat számára nyitva áll. A CIPS tagsága az elmúlt években folyamatosan nőtt, 2022-re már 77 közvetlen és 1283 közvetett résztvevője volt (Perez-Saiz–Zhang, 2023). Tavaly a CIPS 3,34 millió tranzakciót bonyolított le összesen 79,6 ezermilliárd jüan (11 ezermilliárd dollár) értékben, amely a tranzakciók számát tekintve 51,6%-os, míg az értéket tekintve 75,8%-os növekedésnek felel meg (PBoC, 2022a).

A RMB nemzetköziesítésében mérföldkő volt a 2015-ös év, ebben az évben az IMF ugyanis hozzáadta a RMB-t a tartalékvaluta-kosárhoz, így 2016-tól az SDR-kosár részévé vált, 2017-től kezdődően pedig a pénzügyi liberalizáció is felgyorsult, amely a tőkepiac, valamint a pénzügyi szektor további nyitásában nyilvánult meg. A *renminbi* nemzetköziesedése hosszú távon a nemzetközi monetáris politikára is hatással lesz, elég csak például az euró szerepére gondolni, amely az 1999-es létrejötte óta a dollár mellett az egyik legfontosabb valutává vált. Szakértők szerint a jüan hasonló utat járhat be, Subramanian már 2011-ben rávilágított arra, hogy a kínai valuta a világ egyik vezető tartalékvalutájává válhat, míg Prasad és Ye 2012-ben mindezt megerősítették, és hozzátették, hogy a kínai valuta jelentősen meggyengítheti a dollár egyeduralmát, bár végleg eltörölni nem fogja. Eichengreen szerint egy olyan nemzetközi monetáris politikai korszak előtt állunk, amelyben a dollár, az euró és a jüan triumvirátusa fogja meghatározni a nemzetközi monetáris rendszert. Az elmúlt években a RMB nemcsak Ázsiában lett egyre népszerűbb, hanem olyan fejlődő országokban is, mint Chile, Argentína és Törökország vagy a szankciók sújtotta Irán (Perez-Saiz–Zhang, 2023). 2023 márciusában például Szaúd-Arábia legnagyobb kereskedelmi bankja, a Saudi National Bank bejelentette, hogy RMB-ben denominált hitelegyüttműködési megállapodást kötött az Export–Import Bank of Chinával, amely az Új Selyemút keretén belül az együttműködést szorgalmazza a két ország között (China Eximbank, 2023).

Jelenleg a kínai valuta nemzetközi használata világviszonylatban még meglehetősen alacsony, és az összes fizetés mindössze 2,2%-a történik jüanban, ez az arány a jövőben azonban várhatóan folyamatosan nőni fog (Perez-Saiz–Zhang, 2023). 2022-ben a RMB-ben denominált jegybanki tartalékok elérték a 336,39 milliárd dollárt (PBoC, 2022a), amely a globális devizatartalék 2,88%-át teszi ki, és 1,8%-kal nagyobb, mint 2016-ban, amikor bekerült a RMB az SDR-valutakosárba. Jelenleg a RMB az ötödik legnagyobb tartalékvaluta a világon az amerikai dollár, az euró, a japán jen és a brit font után. Szintén a RMB nemzetköziesítésének sikerét mutatja, hogy 2021-ben a tengerentúli intézmények RMB-ben tartott eszközei, ideértve a kötvényeket, letéteket és kölcsönöket is, elérték a 10,83 ezermilliárd jüant (1,5 ezermilliárd dollár) (PBoC, 2022a). A SWIFT legfrissebb adatai alapján elmondható, hogy 2023 júniusában a nemzetközi fizetések 2,77%-a történt jüanban, ezzel a kínai valuta továbbra is az ötödik leginkább használt fizetőeszköz (SWIFT, 2023).

Jól jelzi a jüan felívelését az is, hogy a kínai devizapiaci hatóság (State Administration of Foreign Exchange, SAFE) szerint idén 2023 márciusa volt az első olyan hónap,

amikor a kínai fizetőeszköz aránya meghaladta az amerikai dollár arányát Kína összes határon átnyúló tranzakciójának értékén belül. Ennek megfelelően a RMB márciusban 48%-ot tudhatott magának az ázsiai óriás nemzetközi fizetési forgalmából és elszámolásaiból, miközben a dollár aránya 47%-ot tett ki. Mindez látványos változás 2010-hez képest, amikor a jüan aránya még 0% körül volt, a dollár pedig 83%-ot tett ki. A RMB népszerűbbé válásának további pozitív hozadéka, hogy a RMB növekvő részesedése egyre inkább lehetővé teszi a kínai vállalatok számára az árfolyamkockázatok csökkentését.

2. táblázat. A valuták globális használata (2022)

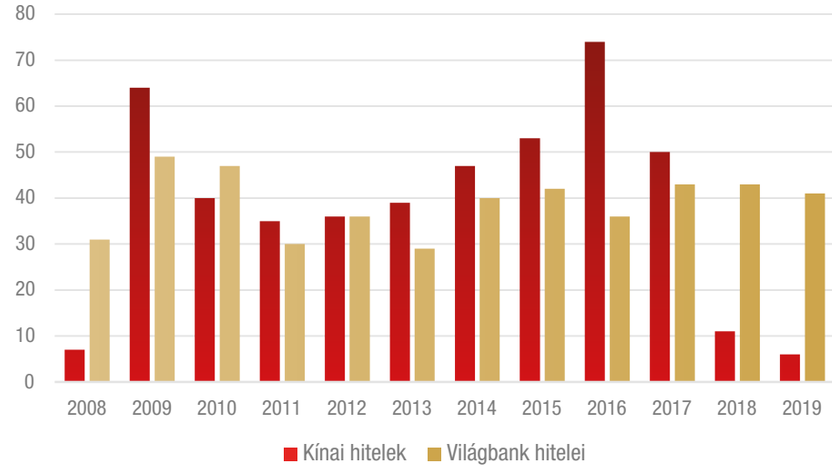
Valuta	Devizakereskedelmi arány (%)	Globálistartalék-valuta-arány (%)	Nemzetközi fizetésekben betöltött arány (%)
Amerikai dollár	88,5	58,4	41,9
Euró	30,5	20,5	36,3
Japán jen	16,7	5,5	2,9
Brit font	12,9	4,9	6,1
Kínai jüan	7	2,88	2,2

Forrás: Saját szerkesztés az IMF, a PBoC és a The Dialogue adatai alapján

A fejlődő világot célzó hitelezés is figyelemre méltó, kiváltképpen a China Development Bank, valamint az Eximbank hitelei segítették leginkább ezeket az államokat. A kínai állam fejlesztésfinanszírozása policy bankjain keresztül 2008 és 2021 között vetekedett a Világbankéval, míg ugyanis az ázsiai óriás a fenti időszakban 498 milliárd dollárt hitelezett, addig a Világbank esetében ugyanez az összeg 601 milliárd dollárt tesz ki. A Boston University Global Development Centerének adatbázisa szerint az Új Selyemút 2013-as elindítását követően nőttek meg drasztikus mértékben a kínai hitelek. A földrajzi eloszlást tekintve Angola, Argentína, Banglades, Brazília, Ecuador, Irán, Kazahsztán, Pakisztán, Oroszország és Venezuela a legnagyobb hitelfelvevő, az összes hitel kb. 59%-a, összesen 296,3 milliárd dollár köthető hozzájuk (Ray, 2023). Érdemes még megemlíteni, hogy a China-Latin America Finance Databases adatai alapján 2005-től kezdve Kína összesen 136 milliárd dollár hitelt nyújtott Latin-Amerikának. 2010-ben például az ázsiai óriás egyedül többet hitelezett a régiónak

(37 milliárd dollár), mint a Világbank, az Amerika Közi Fejlesztési Bank (IADB) vagy az amerikai Eximbank (Inter-American Dialogue, 2023). Afrikának az elmúlt 20 évben 153 milliárd dollárt hitelezett az ázsiai óriás (Carnegie Endowment for International Peace, 2021).

2. ábra. A kínai policy bankok és a Világbank hiteleinek értéke 2008–2021 között (milliárd USD)



Forrás: Saját szerkesztés a Boston University adatai alapján

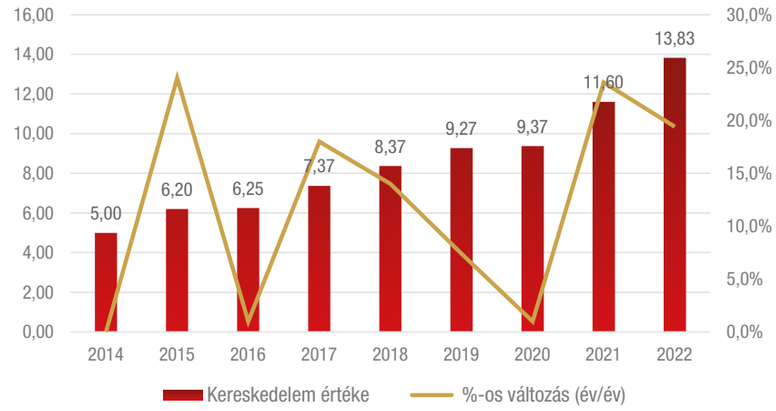
4. Mérlegen az elmúlt évtized – az Új Selyemút pénzügyi és gazdasági jelentősége a világ számára

Az eurázsiai kooperáció erősítéséhez, egyúttal a határon átnyúló RMB használatának ösztönzéséhez kiváló platform a Xi Jinping elnök által 2013-ban útjára indított grandiózus projekt (Ye, 2022). Az Új Selyemút projektben 2022. év végéig 150 ország és 32 nemzetközi szervezet vesz részt, amelyekkel Kína több mint 200 együttműködési megállapodást írt alá (NDRC, 2023), mindez pedig azt jelenti, hogy a BRI a világ népességének kétharmadát, a világ GDP-jének pedig 40%-át fedi le (McBride et al., 2023). Az ázsiai óriás számára így az Új Selyemút nem pusztán egy regionális fejlődést célzó, hanem egy globális stratégiai (Aoyama, 2016), egy, a hosszú távú fenntartható fejlődést szolgáló geopolitikai, geoökonómiai terv is. Az idő múlásával a kínai kormány a kezdeményezés több alváltozatát is elindította, többek között a 2015-ben meghirdetett Digitális Selyemutat, amely a digitális infrastruktúra, így a határokon átívelő és tenger alatti optikai kábelek építésére fókuszál (Lugt, 2021). A kereskedelmi és beruházási kapcsolatokban a fenntarthatósági szempontok érvényesítése érdekében jött létre a Zöld Selyemút, amely főként a tiszta és megújuló energiaforrások használatára, illetve a zöld gazdaságra való átállásra koncentrál (Eurasia Center, 2021), de ugyanígy említésre méltó még a Pénzügyi Selyemút vagy az Egészségügyi Selyemút, amelyekkel Kína mind a pénzügyi integrációt, egyúttal a people-to-people kapcsolatok erősítését célozza.

Több becslés is napvilágot láttot már azzal kapcsolatban, mennyi forrást allokált Kína az elmúlt évtizedben az Új Selyemút kezdeményezésébe: a Fudan Egyetem Green Finance & Development Center 2022-es jelentése szerint a kínai vállalatok a BRI elindítása óta eltelt tíz évben megközelítőleg ezermilliárd US dollárt, pontosan 962 milliárd dollárt fektettek a kezdeményezésben részt vevő országokba, legfőképp az infrastruktúrába, így hidak, autópályák, kikötők, vasutak, gázvezetékek, ipari és tudományos parkok épültek és épülnek is a mai napig kínai segítséggel világszerte (Nedopil, 2023). Más becslések szerint 2027-re a BRI teljes költsége elérheti az 1,3 ezermilliárd dollárt is (Hu, 2023). A BRI sikereit az is remekül mutatja, hogy a kereskedelmi kapcsolatok fokozása érdekében a Kínát és Európát összekötő vasúthálózat is rohamtempóban fejlődött: míg egy évtizeddel ezelőtt mindössze 17, addig 2021-ben már évi 15 ezer utat tettek meg a China Railway Express logója alatt közlekedő vonatok Európa és Ázsia között (Siqi, 2022).

Xi Jinping elnök projektjének eredménye, hogy az elmúlt egy évtizedben a Kína és a BRI-országok közötti kereskedelmi kapcsolatok megduplázódtak. Míg 2013-ban 1,04 ezermilliárd dollár (5 ezermilliárd jüan) volt a Kína és a BRI-ben részt vevő országok közötti kereskedelem értéke, addig 2022-ben már 2,07 ezermilliárd dollárra (13,83 ezermilliárd jüan) rúgott ez az összeg (MOFCOM, 2023b).

3. ábra. A Kína és a BRI-országok közötti kereskedelem növekedése az elmúlt 10 évben (milliárd RMB, összesített adat)



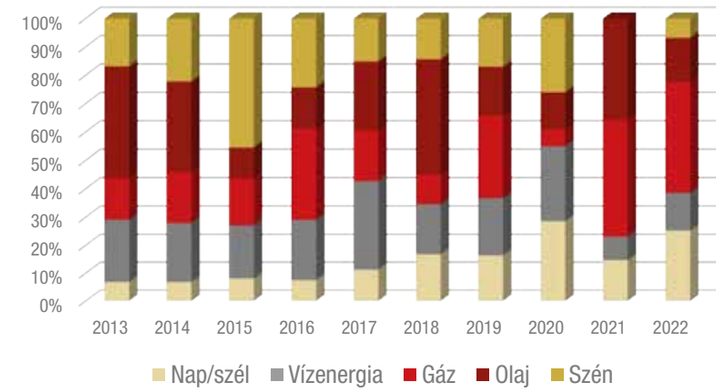
Forrás: Saját szerkesztés a National Bureau of Statistics of China adatai alapján

A 3. ábrán jól látszik, hogy évről évre növekedett a Kína és az Új Selyemút országai közötti kereskedelem értéke. A világjárvány ellenére is Kína képes volt további előnyöket kovácsolni a pandémiából, 2019 és 2020 között, amikor az egész világ bezárult, és súlyos zavarok keletkeztek az ellátási láncokban, nőtt a kereskedelmi forgalom. 2021-től azonban, bár javában tartott a világjárvány, további lendületet vett a felek közötti kereskedelem növekedése. Bár kevés adat érhető el a RMB-ben denominált kereskedelem értékéről, a PBoC RMB nemzetköziesítésével kapcsolatos kiadványa alapján elmondható, hogy 2021-ben a Kína és a BRI-országok közötti jüanelszámolások 19,6%-kal nőttek az előző évhez képest, és elérték az 5,42 ezermilliárd jüant (763,4 milliárd dollár) (PBoC, 2022a).

Ami a beruházások területi eloszlását illeti, azok főként Ázsiát, valamint a Szubszaharai Afrikát célozták, de jelentős beruházások érkeztek még a BRI keretében Dél-Amerikába és a Közel-Keletre, valamint Észak-Afrikába is. A 4. ábrán a 2013 és 2022 közötti, Új Selyeműthoz köthető beruházások szektorális eloszlása látszik. Az ábrából kitűnik, hogy míg kezdetben a szén- és olajiparba érkező beruházások százalékos aránya jóval magasabb volt, mint a megújuló energiaforrások aránya, a zöld fordulat ezt a területet is utolérte, és a víz-, nap- és szélenergia-szektorokba érkező beruházások folyamatosan nőttek. 2022-ben volt például a legalacsonyabb a szén- és olajiparba érkező források aránya, emellett ebben az évben nőttek 50%-kal a zöld

beruházások, amelyek így elérték a 2,7 milliárd dollárt. A sino–magyar gyümölcsöző beruházási és befektetési kapcsolatok ékes példája az, hogy 2022-ben a BRI keretein belül Kína egy 7,6 milliárd dollár értékű (Nedopil, 2023) beruházást jelentett be, a tervek szerint a világ legnagyobb akkumulátorgyártója, a Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL) Magyarországon épít majd új üzemet, amely Európán belül a legnagyobb akkumulátorgyár lesz. 2022-ben az Új Selyemút égiszén belül történt összes beruházás elérte a 67,8 milliárd dollárt, míg azokba az országokba, amelyek nem tagjai a BRI-nek, Kína 50 milliárd dollárral kevesebbet, vagyis 10,7 milliárd dollárt fektetett (Nedopil, 2023), amely szintén Kína Új Selyemút iránti elköteleződésére, illetve az eurázsiai kapcsolatok fejlődésére utal.

4. ábra. A BRI égisze alatti, energiaszektort érintő beruházások százalékos megoszlása 2013 és 2022 között



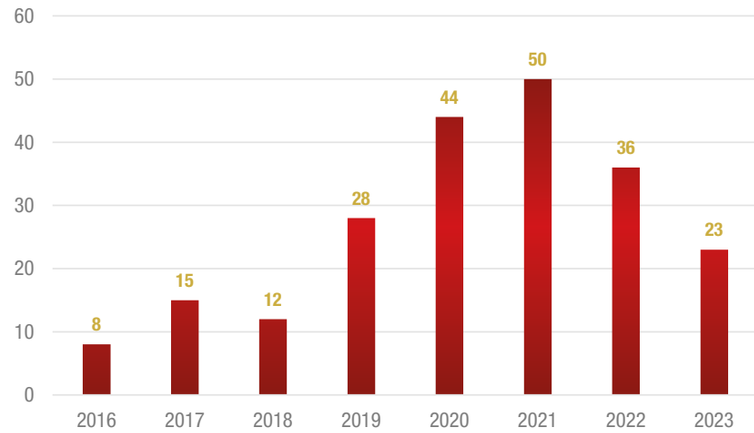
Forrás: Saját szerkesztés a Green Finance & Development Center alapján

Az elmúlt tíz évben a gazdasági kezdeményezésnek és infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhetően Kína jelentős mértékben bővíteni tudta a pénzügyi és gazdasági kapcsolatait nemcsak Európával, hanem a Közel-Kelettel, Afrikával és Latin-Amerikával is. Már 2016-ra Kína lett Afrika legnagyobb exportőre, az afrikai kontinens a teljes importjának 17,5%-át az ázsiai óriástól szerezte be (Umbach, 2022), míg az EU legfőbb gazdasági partnerévé 2020-ban vált, megelőzve az addig élen álló Egyesült Államokat. Emellett, 2022-re már számos latin-amerikai ország legnagyobb kereskedelmi partnereként is Kína említhető (CFR, 2023).

5. Az Új Selyemút finanszírozása

A kínai kormány az Új Selyemút finanszírozása érdekében több pénzügyi intézményt is létrehozott, így az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bank (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB), valamint az Új Selyemút Alap (Silk Road Fund) a projekt legfőbb pénzügyi eszközei, amelyek célja a BRI égisze alatti projektek támogatása (Kulaksiz, 2019). Az Új Selyemút Alap 2014-es létrehozása óta 2022 év végéig összesen 20 milliárd dollárt fektetett be a BRI-ben részt vevő több mint 60 országba (Silk Road Fund, 2022). Ebben a részben azonban a fő hangsúly az AIIB-n van. Az AIIB az első olyan pénzügyi kezdeményezés, amelynek tagsága az egész világ előtt nyitva áll, geolokációs korlátozás nélkül. Egy új pénzügyi intézmény létrehozására azért is volt égető szükség, mert az Asian Development Bank (ADB) szerint 2030-ig mintegy 1,7 ezermilliárd dollár értékű infrastrukturális beruházásra lenne szüksége a fejlődő Ázsiának (ADB, 2017). Az új multilaterális pénzügyi intézmény 2015 júniusában jött létre, 2016-ban kezdte meg ténylegesen a működését 57 alapító taggal (AIIB, 2023a). Az AIIB tagjainak száma az elindítása óta 2023 júliusáig 106-ra nőtt, ezek közül 47 ország regionális, 45 ország nem regionális tag, továbbá jelenleg 14 ország vár a tagságra (AIIB, 2023b). Az AIIB 2023. március 31-i pénzügyi jelentése alapján az intézmény jelenlegi jegyzett tőkéje 96,9 milliárd dollár (AIIB, 2023c).

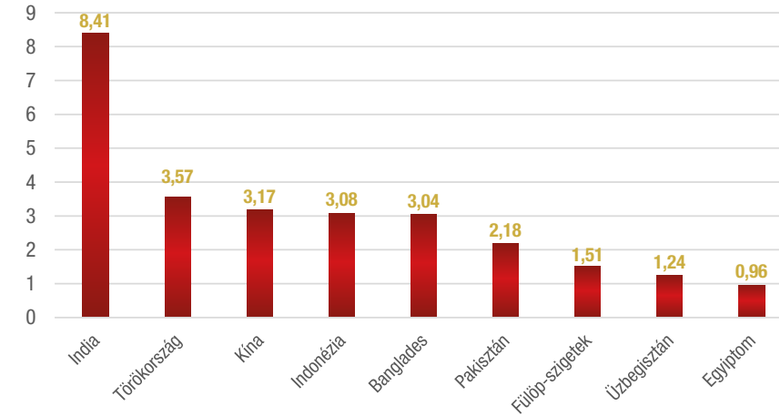
5. ábra. Az AIIB elfogadott projektjeinek száma 2016 és 2023 H1 között



Forrás: Saját szerkesztés az AIIB adatai alapján. https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html

Az egyre növekvő fenntartható beruházások iránti igény kielégítése miatt az AIIB projektjeinek fókuszában főként az olyan beruházások állnak, amelyek a bank által is támogatott alapelvek, szabványok és transzparencia alapján a globális fenntarthatóság elősegítését is támogatják. A bank további kiemelt célja, hogy 2025-re az összes jóváhagyott projekt legalább 50%-a az éghajlatváltozás elleni küzdelmet támogassa, amellyel így az intézmény a nemzetközi pénzügyi világban a fenntarthatóság éllovasává válhat még ebben az évtizedben (AIIB, 2023a).

6. ábra. Az AIIB legnagyobb hitelfelvevői (milliárd USD)



Forrás: AIIB Investor Presentation. https://www.aiib.org/en/treasury/_common/_download/AIIB-Investor-Presentation-Jan-2023.pdf

Az AIIB sikerét az eddig elfogadott és finanszírozott projektek volumene is mutatja: 2023. júliusi adatok alapján az AIIB eddig összesen 227 támogatott projekt finanszírozásában vett részt, 72 javasolt projektje van, és 15 projekt áll speciális előkészítés alatt. Az AIIB honlapja alapján az eddig elfogadott projektek értéke meghaladja a 43 milliárd dollárt. A bank adatai szerint 2022-ben összesen 5 milliárd dollár értékű projekteket hagyott jóvá. 2023-ban India, Banglades és a Fülöp-szigetek voltak a fő kedvezményezettek, elsősorban a közlekedési szektort célozták az elfogadott összegek (AIIB, 2023c). Érdemes azonban megjegyezni, hogy a kínai hitelezési gyakorlat különbözik a nemzetközi gyakorlattól: míg a nemzetközi pénzügyi intézmények esetében a hiteleket előre meghatározott gazdasági célokra fordíthatják az államok, addig

Kína nem követel meg különféle feltételeket, gazdaságpolitikai jellegű intézkedéseket, illetve reformokat (Cormier, 2023).

Több kritika is érte már Kínát amiatt, hogy a hiteleivel adósságcsapdába hajszolja az államokat, ennek egyik legeklatánsabb példája Srí Lanka esete: a Hambantota-kikötő finanszírozását a kínai Eximbank finanszírozta, az ország azonban nem tudta kiegyenlíteni a tartozását, és 99 évre bérleti szerződést kötött Kínával Hambantota kikötőjére (Moses et al., 2023). Kína ugyanakkor mindig is konstruktívan állt a partnereihez, és Malajzia 2019-ben sikeresen újratárgyalta a 648 km hosszú vasútprojektjét. Az East Coast Rail link (ECRL) elnevezésű projekt a BRI egyik szerves része, és az új maláj kormány pusztán a projekt pénzügyi feltételeivel nem volt elégedett, semmiképpen sem volt célja azonban a projekt felfüggesztése (OborEurope, 2021).

6. A jövő Selyemútja? A digitális jegybankpénz szerepe a pénzügyi integrációban

A digitális jegybankpénzek fejlesztése napjainkban nemcsak hazai szinten fontos kérdés, hanem a multilaterális együttműködések egyik legígéretesebb területe is. A DJBP-t és annak bevezetési lehetőségeit, belgazdasági és a határokon átívelő fizetéseket illető hatásait a világ számos tekintélyes jegybankján túl olyan nemzetközi intézmények is behatóan vizsgálják, mint az IMF vagy a BIS. 2023 júliusiáig Kína, Szaúd-Arábia, az Egyesült Arab Emirátusok, Szingapúr, Kanada, Franciaország, Svájc, Uruguay, Ghána, India és Magyarország[4] jutottak el a DJBP pilotfázisába[5] (CBDC Tracker, 2023), emellett a brazil jegybank jelentette be 2023 júniusiában, hogy a nyár folyamán elindítja a digitális reáltesztjét. Az összes program közül azonban jelenleg a 2020-ban elindított kínai pilot-DJBP, az e-CNY számít a legnagyobb és legkiforrottabb projektnek, a kínai hatóságok adatai alapján megközelítőleg 13,61 milliárd RMB-s forgalomról van szó, és mindez több mint 260 millió felhasználót jelent (Atlantic Council, 2023a). Bár az e-CNY célközönsége elsősorban a hazai piac, a 2022-es februári pekingi téli olimpiai játékokon külföldiek számára is lehetővé tette a PBoC a digitális jüan használatát. Hivatalos adatok szerint az ötkarikás játékok során naponta 2 millió digitális jüant (325 ezer dollár) költöttek a sporteseményen részt vevők (Elston, 2023).

A jövő pénzügyeinek egyik izgalmas kérdése a digitális jegybankpénzrendszerek összekapcsolása. A PBoC a Hong Kong Monetary Authorityvel, a Bank of Thailanddal, a Central Bank of the United Arab Emiratesszel, valamint a Bank for International Settlementsszel közösen részt vesz a Project mBridge elnevezésű kezdeményezésben, amelynek célja egy olyan közös infrastruktúra kialakítása, amely valós idejű és olcsó fizetéseket tesz lehetővé. A projekt megosztott főkönyvi platformon történő digitális jegybankpénz-tranzakciókat vizsgál az érintett országok rendszerei között. A megosztott főkönyv előnye, hogy a hálózatban részt vevő szereplők közösen üzemeltetik, éppen ezért nem szükséges egy központi szereplő a tranzakciók elszámolásához és kiegyenlítéséhez (Kiss–Nyikes, 2023). 2022 októberében a kezdeményezés keretei között 164 tranzakciót hajtottak végre 20 bank együttműködésében a részt vevő 3 országból (Kína, Thaiföld és az Egyesült Arab Emirátusok), összesen 22 millió dollár értékben (BIS, 2022a). Szakértők szerint az úgynevezett határokon átívelő wholesale együttműködés, mint amilyen az mBridge is, a dedollarizációt, valamint a RMB nemzetköziesítését érintő erőfeszítések egyik manifesztációja (Atlantic Council, 2023a).

A határokon átívelő projektek között (bár Kína nem részese) érdemes még megemlíteni a Dunbar projektet, amely a BIS Innovation Hub szingapúri irodája, valamint a szingapúri, az ausztrál, a dél-afrikai és a maláj jegybank közös kezdeményezése. A francia jegybank és a Magyar Nemzeti Bank megfigyelőként csatlakozott a projekthez. A projekt célja az volt, hogy megvizsgálja egy olyan többszereplős digitális jegybankpénzplatform összehangolt működésének a lehetőségét, amely lehetővé tenné a nemzetközi elszámolásokat több, a részt vevő országok jegybankjai által kibocsátott digitális jegybankpénz segítségével (BIS, 2022b). Szaúd-Arábia és az Egyesült Arab Emirátusok is a DJBP terén való kooperáció mellett döntöttek, amelynek eredménye az Aber projekt. A projektben az országok jegybankjai és három-három kereskedelmi bank vett részt. A rendszer megosztott főkönyvi technológián alapult, így a kereskedelmi bankok is végezhettek módosítást a főkönyvben. Mivel a két ország fizetőeszközének árfolyama (a szaúdi riál és az emirátusi dirham) a dollárhoz van kötve, így a rendszerben az átváltási ráta állandó volt a két fizetőeszköz között. A két ország egy közös DJBP kibocsátásán is gondolkodik, ez azonban távlati cél (Kiss–Nyikes, 2023).

4 A Magyar Nemzeti Bank és a Pénziránytű Alapítvány közös innovatív kezdeményezése, a Diákszéf mobilapplikáció megújult verziója valódi pénz kezelésére is képes, így az Európai Unióban a Diákszéf-kezdeményezés az első, lakossági ügyfelek számára is elérhető digitális jegybankpénzre vonatkozó pilotprojekt (MNB, 2023).

5 Érdemes még megemlíteni, hogy jelen tanulmány készítésének pillanatában Jamaica, a Bahamák és Nigéria már hivatalosan is bevezették ezt a fizetőeszközt (CBDC Tracker, 2023).

Az e-CNY sikerére való tekintettel, valamint a pénzügyi integráció további erősítése miatt nem elképzelhetetlen az sem, hogy a jövőben a digitális jüan az Új Selyemút-országaival való kereskedelem hivatalos fizetőeszköze legyen, bár tény, hogy még további kutatások és tesztek szükségesek a kínai digitális valuta ilyen szintű nemzetköziesítéséhez (OMFIF, 2022).

Kína számára geopolitikai szempontból sok forog kockán: a technológia és a pénz fúziójának segítségével a digitális jegybankpénzzel átrendezheti a geopolitikai erőviszonyokat. A digitális RMB minden eddigi törekvésnél hatásosabbnak bizonyulhat az USA által dominált nemzetközi fizetési rendszer megkerülésében, ezzel pedig alááshatja az Egyesült Államok vezető szerepének pénzügyi alapjait. Emellett a határokon is átnyúló, wholesale CBDC kiváló platformja lehet a szorosabb pénzügyi integrációnak a BRI-n belül, egyúttal a kínai valuta további nemzetköziesítésének is (Horváth–Boros, 2020).

7. Magyarország a pénzügyi Selyemúton

Magyarország kiemelkedően fontos szerepet tölt be az Új Selyemúton, az elmúlt évtizedben az európai ország az ázsiai partnerein túl főként Kínával igyekezett a pénzügyi és gazdasági kapcsolatokat mélyíteni. Magyarország eurázsiai kapcsolatok iránti elköteleződését jól fémjelzi az, hogy Európából elsőként csatlakozott a megaprojekthez 2015-ben (Matolcsy, 2022), azóta pedig a kelet-közép-európai régió egyik pénzügyi központjává vált, amely összhangban áll a magyar kormány keletinyitás-politikájával és annak szellemiségével. A kínai kereskedelmi bankok magyarországi jelenléte jelentős: a Bank of China már 2003-ban fióktelepet létesített Magyarországon, majd 2015-ben Ausztriában és Csehországban, 2019-ben pedig Romániában is fióktelepet hozott létre. Magyarország kiemelt pénzügyi *hub* szerepét jól tükrözi az, hogy a Bank of China Budapest mellett a KKE-térségből csak Varsóban létesített fióktelepet (Banai–Horváth, 2022). Kiemelt siker Magyarország szempontjából, hogy a világ második legnagyobb bankja, a China Construction Bank 2023 tavaszán fióktelepet nyitott Magyarországon, amellyel a bank a magyar cégek belépését segíti a kínai piacra, egyúttal a kínai beruházások magyarországi megjelenését is támogatja. Emellett említésre méltó még az is, hogy Magyarország a világ legnagyobb bankjával, az Industrial and Commercial Bank of Chinával 2019 novemberében megállapodást írt alá a stratégiai együttműködésről, amely főként RMB-ben denominált kötvények kibocsátását, illetve a RMB-t illető határokon átívelő tranzakciók lebonyolítását érintette. 2017-ben emellett Magyarország csatlakozott a már fentebb is említett AIIB-hoz. Magyarország mellett még Ausztria, Lengyelország, Románia, Szerbia és Fehéroroszország is tagjai az intézménynek Közép- és Kelet-Európából (Banai–Horváth, 2022).

Az elmúlt években a sino–magyar együttműködés leginkább két területen nyilvánult meg: ezek a logisztika és az elektromobilitás. Kiváló példája a két ország közötti együttműködésnek a 350 km hosszú Budapest–Belgrád-vasútvonal felújítása (Matolcsy, 2022), amelyet a Kínai Export–Import Bank finanszíroz, és Magyarország 2,1 milliárd dolláros kölcsönt szerzett rá a kínai féltől, amely a költségek nagyjából 85%-át fedezi (Railway Technology, 2022). Magyarország célként tűzte ki továbbá, hogy az újfajta meghajtású járműipart (pl. elektromos, bioüzemanyagok, hidrogénmeghajtás, úgynevezett NEV industry) érintő ellátási láncban is kiemelkedő szerepet fog betölteni a következő időszakban, ehhez a célhoz pedig tökéletesen hozzájárulhat a 2. részben már említett CATL-beruházás, amely az előzetes várakozások szerint kilencezer új állást hoz majd létre Magyarországon. A beruházás minden kétséget kizáróan rekordméretű FDI Magyarország számára. A CATL mellett az elektromos járműveket gyártó NIO is egy 13,4 millió dollár értékű beruházást jelentett be tavaly (Matolcsy, 2022).

A Magyar Nemzeti Bank és a kínai jegybank, a People's Bank of China különösen jó kapcsolatokat ápolnak egymással: a már említett swapmegállapodás mellett az MNB a Jegybanki Renminbi Program (JRP) elindítását is meghirdette 2015-ben a kínai újév első napjával. Az MNB 2015-ben a Jegybanki Renminbi Program keretében megkezdte a pénzügyi infrastruktúra és intézményrendszer fejlesztését, amely döntő szerepet játszhat a *renminbi* nemzetközi súlyának növekedéséből fakadó előnyök kihasználását illetően. A JRP-hez kapcsolódóan a Magyar Nemzeti Bank még ugyanabban az évben elindította a Budapesti Renminbi Kezdeményezést, amelynek célja Magyarország befektetési palettájának és finanszírozási forrásainak bővítése. Az MNB fontos célja a programmal a pénz-, deviza- és tőkepiaci infrastruktúrák megteremtése, az elszámolási rendszer fejlesztése, a kínai tőkepiaci engedélyekről történő tárgyalások megkezdése a *renminbi*elszámolásokhoz kapcsolódó pénzügyi, vállalati és kormányzati szereplők bevonásával (MNB, 2015a). A jegybank emellett még ugyanebben az évben döntött egy *renminbi*alapú devizatartalék-portfólió fokozatos kialakításának a lehetőségéről is (MNB, 2015b). A Magyar Nemzeti Bank továbbá

2023-ban már hetedszerre szervezte meg a Budapest Renminbi Initiative Conference elnevezésű rendezvénysorozatot, amelynek célja, hogy magas rangú szakértők értékes gondolatai útján hozzájáruljon a két jegybank közötti kapcsolatok fejlődéséhez, valamint a nemzetközi pénzügyeket érintő legfontosabb napirendi pontokat is megvitassa (MNB, 2023a).

8. Konklúzió

A 2013-ban elindított grandiózus kínai projekt, a BRI tökéletesen alkalmas arra, hogy a projektben részt vevő országok hosszú távú fejlődési igényeihez igazodva biztosítsa a fenntartható fejlődést, a zöld gazdasági átállást és a digitális fejlődést, valamint minden résztvevő számára előnyökkel járjon (Lew et al., 2021). Emellett az eurázsiai együttműködést pénzügyi területen is erősítette már eddig is, és Kína nemzetközi szerepének további növeléséhez is hozzájárulhat a jövőben, elég csak a BRI-ben részt vevő államok jüanhasználatát illető egyre növekvő hajlandóságára gondolni. A várakozások szerint a RMB nemzetközi elszámolásokban való folyamatos növekedése miatt elképzelhető, hogy a kínai fizetőeszköz a BRI legfőbb elszámolási eszközévé válik a nem is olyan távoli jövőben, emellett a jüanban történő befektetéseknek köszönhetően növekedni fog a likviditás is. Továbbá, ahogy a kínai fizetőeszköz elfogadottsága egyre szélesebb körűvé válik, úgy nő meg az esélye is annak, hogy a RMB a BRI összes országában tartalékvalutává váljon.

A *renminbi* nemzetközivé válása egy olyan folyamatban lévő munka, amely hozzájárulhat a nemzetközi monetáris rendszer átalakulásához is, leképezve a globális gazdaság átrendeződését, valamint a digitalizációs átmenettel mind nagyobb szerepet kapó digitális jegybankpénz fejlődését is.

A kínai RMB-stratégia célja nem rivalizálni a dollárral és átvenni annak vezető helyét a nemzetközi monetáris rendszerben, sokkal inkább alternatívát kínál, és engedi a kereskedelemben, pénzügyekben részt vevőknek a választás lehetőségét (Subacchi, 2017). Ahogy Horváth Levente a kínai geopolitikai gondolkodásról szóló könyvében leírja, a sajátos kínai stratégiai tervezést nem érdemes a nyugati megközelítéssel vizsgálni, mert a kínai gondolkodás sokrétű, tartalma és logikája különbözik a nyugati elméletektől. Míg a nyugati gondolkodásban hagyományosan a hódítás és a globális hegemónia kialakítása a központi elem, addig a kínai észjárásban a békés együttműködés és Kína növekedését középpontba állító, de kölcsönös előnyöket biztosító kapcsolatrendszerben gondolkodnak (Horváth, 2022). Kína a BRI-on keresztül is felajánlja a lehetőséget, hogy használják a RMB-t a kereskedelmi kapcsolatokban azok a partnerállamoknak, amelyek együtt akarnak működni, továbbá Kína nem feltétlenül akarja a teljes globális színteret uralni a valutájával, megelégszik, ha regionálisan, a szövetségi kapcsolatokban használják, és terjed fokozatosan fizetőeszközük.

Kína a tradicionális geopolitikai gondolkodásának megfelelően a 21. századi világrendet a multipoláris és multilaterális együttműködésben képzeli el. Ennek megteremtése érdekében hajlandó új nemzetközi platformokat, illetve új multilaterális intézményeket, az AIIB-hez hasonló multilaterális pénzügyi intézményeket létrehozni, amelyek alternatívát kínálva segítik megújítani, megreformálni a fennálló nemzetközi rendszereket. Tehát Kína a BRI-on keresztül is egy olyan alternatívát kínál, főleg a RMB nemzetköziesítésével és határon átnyúló e-CNY térnyerésével, amely megújíthatja és új lendületet adhat a globális pénzügyi rendszer fejlődésének, a jövő pénzének kialakulásának.

Az idén tizedik születésnapját ünneplő projektnek tehát minden pozitívuma mellett még egy plusz hozadéka is van, nevezetesen a jüan nemzetköziesítésének és ezzel az eurázsiai együttműködés további erősítésének egyik legkiválóbb, egyedülálló platformjává vált (Lu, 2022). A jövőben – figyelembe véve az olyan, Kína számára is kulcsfontosságú trendeket, mint a digitalizáció vagy a fenntartható fejlődés – főként az alábbi területeken várható a BRI kötelékébe tartozó befektetések növekedése: az új technológiákat és az innovációt (IT, big data, adatközpontok, az elektronikus közlekedéshez szükséges akkumulátorok) érintő beruházások; a kereskedelemet megkönnyítő fenntartható infrastruktúra építése; illetve a stratégiai fontosságú területeken a konnektivitás fokozása, például a vasúthálózatok további bővítésével (Nedopil, 2023).

Kína további világgazdasági és pénzügyi integrációja azért is rendkívül fontos, mert a Kereskedelmi Világszervezet (WTO) és az IMF közgazdászai szerint a világgazdaság blokkokra történő szétválasztása hosszú távon akár 5–7%-os GDP-visszaesést is eredményezhet. Ennélfogva tehát nemcsak a BRI-ben részt vevő országok, hanem végső soron az egész világ számára kulcsfontosságú a Kínával való együttműködés fokozása.

Felhasznált irodalom

ADB (2017). Meeting Asia's Infrastructure Needs. https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs.

AIIB (2023a). Asian Infrastructure Investment Bank. https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html.

AIIB (2023b). AIIB Members. https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html.

AIIB (2023c). Project Summary. https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html.

AIIB (2023d). Financial statement. 2023. https://www.aiib.org/en/about-aiib/financial-statements/.content/index/pdf/AIIB-Q1-2023-Financial-Statements-final.pdf.

Aoyama, R. (2016). One Belt, One Road: China's New Global Strategy. *Journal of Contemporary East Asia Studies* 5(2): 3–22.

Atlantic Council (2023a). Practice makes perfect: What China wants from its digital currency in 2023. https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/practice-makes-perfect-what-china-wants-from-its-digital-currency-in-2023/.

Atlantic Council (2020b): China's Digital Currency Electronic Payment Project Reveals the Good and the Bad of Central Bank Digital Currencies. https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/chinas-digital-currency-electronic-payment-project-reveals-the-good-and-the-bad-of-central-bank-digital-currencies/.

Banai Á. – Horváth M. (2022). Developments in China-CEEC Financial Cooperation in Light of the Magyar Nemzeti Bank's Renminbi Program. In: Horváth L. (szerk.) *Results and Challenges: 10 years of China-CEEC Cooperation* (pp. 204–223). Budapest: Eurázsia Központ.

BIS (2022a). Connecting economies through CBDC. https://www.bis.org/publ/othp59.pdf.

BIS (2022b) International settlements using multi-CBDCs. https://www.bis.org/publ/othp47.pdf.

Carnegie Endowment for International Peace (2021). What Do We Know About Chinese Lending in Africa? https://carnegieendowment.org/2021/06/02/what-do-we-know-about-chinese-lending-in-africa-pub-84648.

CBDC Tracker (2023). Today's Central Bank Digital Currencies Status. https://cbdctracker.org/.

Cerutti, E. – Pradhan, S. – Casanova, C. (2021). The global footprint of Chinese banks. https://cepr.org/voxeu/columns/global-footprint-chinese-banks.

CFR (2023). China's Growing Influence in Latin America. https://www.cfr.org/backgrounder/china-influence-latin-america-argentina-brazil-venezuela-security-energy-bri.

China Eximbank (2023). Press releases. http://english.eximbank.gov.cn/News/NewsR/.

Choi, J. (2023). China and Hong Kong set to launch Swap Connect. https://www.centralbanking.com/central-banks/financial-stability/fmi/7958669/china-and-hong-kong-set-to-launch-swap-connect?check_logged_in=1.

Choyleva, D. – McMahon, D. (2022). Belt and Road's next chapter will be all about the yuan. https://asia.nikkei.com/Opinion/Belt-and-Road-s-next-chapter-will-be-all-about-the-yuan.

Cormier, B. (2023). Chinese or western finance? Transparency, official credit flows, and the international political economy of development. *The Review of International Organization* 18: 297–328.

Dawson, J. (2022). A Closer Look at Chinese Overseas Lending. https://libertystreeteconomics.newyorkfed.org/2022/11/a-closer-look-at-chinese-overseas-lending/.

Eichengreen, B. et al. (2017). *How global currencies work: Past, present, future.* Princton University Press.

Elston, T. (2023). China is Doubling Down its Own Digital Currency. https://www.fpri.org/article/2023/06/china-is-doubling-down-on-its-digital-currency/.

Erhart Sz. (2020). Liberalization of the renminbi exchange rate regime and foreign currency regulations. https://www.mnb.hu/letoltes/liberalisation-of-the-renminbi-exchange-rate-regime-and-foreign-currency-regulations.pdf.

Eurasia Center (2021). Az „Egy Övezet, Egy Út" kezdeményezés ismeretlen oldala: a „Zöld Selyemút". https://eurasiacenter.hu/2021/06/07/az-egy-ovezet-egy-ut-kezdemenyezes-ismeretlen-oldala-a-zold-selyemut/.

Fox, H. (2014). China: An Unlikely Economic Hegemon. *Strategic Studies Quarterly* 8(1): 88–113.

General Administration of Customs (2023). China's trade in goods hits 42.07 trillion yuan in 2022. http://english.scio.gov.cn/m/pressroom/2023-01/13/content_85058802.htm.

Goldman Sachs (2022). The Global Economy in 2075: Growth Slows as Asia Rises. https://www.goldmansachs.com/intelligence/pages/the-global-economy-in-2075-growth-slows-as-asia-rises.html.

Gyuris F. (2017). A kínai gazdasági csoda okai és korlátai. *Földrajzi Közlemények* 141(3): 275–287.

Hang, N. T. T. (2017). The Rise of China: Challenges, Implications, and Options for the United States. *Indian Journal of Asian Affairs* 30(1/2): 47–64.

Hepburn, C. – Stern, N. – Xie, J. – Zenghelis, D. (2023). China's Economic Development in the New Era: Challenges and Paths. *China Finance and Economic Review*, 11(2): 3–22. https://doi.org/10.1515/cfer-2022-0007

Hornby, L. – Mitchell, T. – Hughes, J. (2015). PBoC reassures renminbi after entry to IMF elit club. https://www.ft.com/content/901e906c-97da-11e5-9228-87e603d-47bdc.

Horváth L. (2022). *A kínai geopolitikai gondolkodás. „Egy Övezet, Egy Út" kínai szemszögből*. Budapest: Pallas Athéné Könyvkiadó Kft.

Horváth M. – Boros E. (2021). Digitális renminbi: szintlépés az USA-Kína geopolitikai versengésben? In: Banai Á. & Nagy B. *Egy új kor hajnalán*. Budapest: MNB.

Horváth M. – Boros E. – Puhl Gy. (2021). Eurázsia kora és a globális megatrendek szerepe az eurázsiai együttműködésben. *Külügyi Szemle*. https://doi.org/10.47707/Kulugyi_Szemle.2022.3.5.

Horváth M. – Boros E. (2020). Kína a digitális jegybankpénzzel mérheti a legsúlyosabb csapást az USA világhatalmi pozíciójára. https://www.mnb.hu/letoltes/horvath-marcell-boros-eszter-kina-cbdc.pdf.

Hu, B. (2023). Belt and Road Initiative for Ten Years: Impact and Prospect. *Global Journal of Emerging Market Economies.* 15(2): 163–164. https://doi.org/10.1177/09749101231167455

Inter-American Dialogue (2023). China-Latin America Finance Databases. https://www.thedialogue.org/map_list/ és http://www.thedialogue.org/wp-content/uploads/2012/02/IAD8542_China_Abstract_021512e2-finalabstract_1.pdf.

International Trade Administration (2023). China – Country Commercial Guide. https://www.trade.gov/country-commercial-guides/china-trade-agreements.

Jie, Y. (2022). Climate justice with Chinese characteristics? https://www.chathamhouse.org/2022/11/climate-justice-chinese-characteristics?gclid=EAIaIQobChMIqZKK0ZWz_gIVg9d3Ch20PwPGEAAYAiAAEgJ1GfD_BwE.

Kärnfelt, M. (2020). Europe's renminbi dilemma. https://merics.org/en/analysis/europes-renminbi-dilemma.

Kínai Környezetvédelmi Minisztérium (2017). Guidance on Promoting Green Belt and Road. https://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Framework-kp1/201706/t20170628_416864.shtml.

Kiss L. – Nyikes Á. (2023). Új status quo a 21. századi nemzetközi fizetési rendszerben - a digitális jegybankpénzek felemelkedése. https://www.mnb.hu/kiadvanyok/szakmai-cikkek/penzforgalom/kiss-lorant-nyikes-adam-uj-status-quo-a-21-szazadi-nemzetkozi-fizetesi-rendszerben-a-digitalis-jegybankpenzek-felemelkedese.

Kulaksiz, S. (2019). *Financial Integration via Belt and Road Initiative: China-Turkey Cooperation. Global Journal of Emerging Market Economies.* Beijing Normal University.

Lew, J. J. – Roughead, G. – Hillmann, J. – Sacks, D. (2021). China's Belt and Road: Implications for the United States. *Independent Task Force Report* 79.

Lu, K. (2022). RMB Internationalization Based on the Perspective of the Belt and Road. Atlantis Press International B.V. Advances in Economics, *Business and Management Research* 211.

Lugt, S. 2021. "Exploring the Political, Economic, and Social Implications of the Digital Silk Road into East Africa: The Case of Ethiopia." In Schneider, F. (ed.) *Global Perspectives on China's Belt and Road Initiative: Asserting Agency through Regional Connectivity* (pp. 315–346). Amsterdam University Press.

Maddison, A. (2010). *The World Economy*. OECD Publishing, Paris.

Matolcsy, H. Gy. (2022). Get smart. https://www.chinadaily.com.cn/a/202212/14/WS63991377a31057c47eba441e.html.

McBride, J. – Berman, N. – Chatzky, A. (2023). China's Massive Belt and Road Initiative. https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative.

McBride, J. – Chatzky, A. (2019). Is 'Made in China 2025' a Threat to Global Trade? https://www.cfr.org/backgrounder/made-china-2025-threat-global-trade.

MNB (2015a). MNB Közlemény – a Jegybanki Renminbi Program (JRP) meghirdetéséről. https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2015-evi-sajtokozlemenyek/mnb-kozlemeny-a-jegybanki-renminbi-program-jrp-meghirdeteserol.

MNB (2015b). A Magyar Nemzeti Bank kínai remninbiben denominált kötvényportfolió felépítéséről döntött. https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2015-evi-sajtokozlemenyek/a-magyar-nemzeti-bank-kinai-remninbiben-denominalt-kotvenyportfolio-felepiteserol-dontott.

MNB (2020). Megújításra került a kínai és a magyar jegybank közötti devizacsere-megállapodás, a keretösszeg kétszeresére emelkedett. https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2020-evi-sajtokozlemenyek/megujitasra-kerult-a-kinai-es-a-magyar-jegybank-kozotti-devizacsere-megallapodas-a-keretosszeg-ketszeresere-emelkedett.

MNB (2023a). Budapest Renminbi Initiative Conference 2023. https://www.mnb.hu/en/the-central-bank/conferences/budapest-renminbi-initiative-conference-2023.

MNB (2023b). Tudatos pénzkezelés digitálisan és játékosan – megújult az MNB Diákszéf mobilapplikáció. https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2023-evi-sajtokozlemenyek/tudatos-penzkezeles-digitalisan-es-jatekosan-megujult-az-mnb-diakszef-mobilapplikacio.

MOFCOM (2023a). China's Free Trade Agreements. http://fta.mofcom.gov.cn/english/index.shtml.

MOFCOM (2023b). Distribution of Chinese foreign trade in 2022, by trade partner. In *Statista*. https://www.statista.com/statistics/257112/main-import-partners-for-china/.

National Bureau of Statistics (NBS) (2023). http://www.stats.gov.cn/english/ .

NDRC (2023). *Report on the Implementation of the 2022 Plan for National Economic and Social Development and on the 2023 Draft Plan for National Economic and Social Development*. National Development and Reform Commission.

Nedopil, C. (2023). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022*. Green Finance & Development Center, FISF Fudan University.

Obor Europe (2021). Malaysia in the BRI again. https://www.oboreurope.com/en/malaysia-bri-again/.

OECD (2010). China in the 2010s: Rebalancing Growth and Strengthening Social Safety Nets. https://www.oecd.org/china/44878634.pdf.

OMFIF (2022). Major central banks cool on retail CBDC. https://www.omfif.org/2022/10/major-central-banks-cool-on-retail-cbdc/.

Palotai D. (2013). A Magyar Nemzeti Bank és a People's Bank of China közötti devizaswap-keret felállításáról szóló megállapodás. https://www.mnb.hu/letoltes/kina-swap.pdf.

Patai M. (2023). Patai Mihály, az MNB alelnökének gondolatai a Belt and Road Initiative and RMB Internationalization Forum című fórumon. 2023. június 4–7.

PBoC (2022a). *2022 RMB Internationalization Report*. People's Bank of China.

PBoC (2022b) PBoC and ECB Extend Bilateral Currency Swap Agreement. http://www.pbc.gov.cn/en/3688241/3688636/3688657/4678261/index.html.

Perez-Saiz, H. – Zhang, L. (2023). *Renminbi-Usage in Cross-Border Payments: Regional Patterns and the Role of Swap Lines and Offshore Clearing Banks*. International Monetary Fund. WP/23/77.

Ray, Rebecca (2023). "Small is Beautiful": A New Era in China's Overseas Development Finance? Boston University Global Development Center. https://www.bu.edu/gdp/2023/01/19/small-is-beautiful-a-new-era-in-chinas-overseas-development-finance/.

Railway Technology (2022). Belgrade-Budapest Railway Project, Europe. https://www.railway-technology.com/projects/belgrade-budapest-railway-project-europe/.

Silk Road Fund (2022). Investment Portfolio. http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/tzdt/tzgl/index.html.

Siqi, J. (2022). What is the China-Europe Railway Express? https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3169239/what-china-europe-railway-express-and-how-much-pressure-it.

Springer, C. – Moses, O. – Gallagher, P. K. (2023). Demystifying Chinese Overseas Lending and Development Finance. https://www.bu.edu/gdp/files/2023/04/GCI_PB_018_Chinas_OLDF_FIN.pdf.

State Council Information Office (2023). China's forex reserves rise in July. http://english.scio.gov.cn/pressroom/2023-08/07/content_99697332.htm.

Statista (2023). Trade value between China and Belt and Road Initiative (BRI) countries between 2014 and 2022 https://www.statista.com/statistics/1038616/china-trade-volume-with-bri-countries/.

Subacchi, P. (2017). *The People's Money. How China is Building a Global Currency*. New York: Columbia University Press.

SWIFT (2023). RMB Tracker. https://www.swift.com/our-solutions/compliance-and-shared-services/business-intelligence/renminbi/rmb-tracker/rmb-tracker-document-centre.

S&P (2023). The world's 100 largest banks, 2023. https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/news-insights/research/the-world-s-100-largest-banks-2023.

The Dialogue (2023). China's RMB isn't set to outpace the dollar in Latin America yet. https://www.thedialogue.org/blogs/2023/06/chinas-rmb-isnt-set-to-outpace-the-dollar-in-latin-americayet/.

Umbach, F. (2022). How China's Belt and Road Initiative is faring. https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative/.

Világbank (2023). The World Bank in China. https://www.worldbank.org/en/country/china/overview#1.

Wang, X. (2018). China's macroeconomics in the 40 years of reform. In: Garnaut, R. – Song, L. – Fang, C.: *China's 40 Years of Reform and Development*: *1978–2018*. ANU Press.

WTO (2023). DG Okonjo-Iweala: Faced with risk of fragmentation, WTO members must stick together. https://www.wto.org/english/news_e/news23_e/dgno_09jun23_e.htm.

Xi, J. (2017). *Kínai kormányzásról*. Budapest: Antall József Tudásközpont.

Xinhua (2023). China, Belt and Road countries enjoy closer trade ties. http://english.scio.gov.cn/m/pressroom/2023-03/03/content_85140144.htm.

Ye, M. (2022). Ten Years of the Belt and Road: Reflections and Recent Trends. https://www.bu.edu/gdp/2022/09/06/ten-years-of-the-belt-and-road-reflections-and-recent-trends/.

Yiping, H. (2016). Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment. *China Economic Review* 40: 314–321.

Zhou, N. – Zhao, J. (2021). Analysis on the Sources of China's Economic Growth From the Perspective of Cleaner Production. *SAGE Open* 11(2). https://doi.org/10.1177/2158244021999379.

Zhou, X. (2009). Reform the international monetary system. https://www.bis.org/review/r090402c.pdf.

A KONFUCIUSZ INTÉZETEK SZEREPE AZ ÖVEZET ÉS ÚT MENTÉN

Zoltai Alexandra[1]

Absztrakt

Az Övezet és Út kezdeményezés, vagyis az Új Selyemút Kína egyik legjelentősebb és legambiciózusabb projektje, amelynek célja a Kína és Európa közötti gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok erősítése. Ahhoz azonban, hogy a kezdeményezés sikeres legyen, nemcsak infrastrukturális és gazdasági fejlesztésekre, hanem kulturális kapcsolatok építésére is szükség van. Ebben a folyamatban kiemelkedő szerepet játszanak a kínai Konfuciusz Intézetek, amelyek a kínai kultúra és nyelv tanítására specializálódtak, és az egész világon jelen vannak, így tehát az intézetek fontos szerepet játszanak az Új Selyemút kezdeményezésben is, hiszen az infrastrukturális és gazdasági fejlesztések mellett a kulturális kapcsolatok építése és a nyelvi kommunikáció erősítése is nélkülözhetetlen a kezdeményezés sikeréhez. Az intézetek által szervezett programok, tanfolyamok és rendezvények segítenek a kínai és külföldi diákok és vállalatok közötti kapcsolatok erősítésében, és hozzájárulnak a kínai kultúra és nyelv megismertetéséhez és népszerűsítéséhez világszerte, ezáltal pedig a kínai *soft power* erősítéséhez. Az utóbbi időben azonban a Konfuciusz Intézeteket is elérte a nagyhatalmi versengés, amely sok intézet jövőjét kérdésessé tette, ezért érdemes megvizsgálni a BRI-országokban lévő intézetek helyzetét.

Kulcsszavak: *Kína, Övezet és Út, Konfuciusz Intézetek, soft power*

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI), or New Silk Road, is one of China's most significant and ambitious projects designed to strengthen economic and trade ties between China and Europe. However, for the initiative to be successful, not only infrastructural and economic developments are required, but also the development of cultural relations. In this process, the Chinese Confucius Institutes, which specialize in teaching Chinese culture and language and are present all over the world, play an important role. Thus, the institutes also play an important role in the New Silk Road initiative, as in addition to infrastructural and economic development, building cultural relations and strengthening linguistic communication are crucial to the success of the initiative. The programs, courses and events organized by the institutes help to strengthen ties between Chinese and foreign students and enterprises, and to promote and publicize Chinese culture and language worldwide, thus enhancing China's soft power. Recently, however, Confucius Institutes have also been affected by the competition among major powers, which calls into question the future of many institutes, and it is worthwhile to examine the situation of institutes in BRI countries.

Keywords: *China, Belt and Road, Confucius Institutes, soft power*

1. Bevezetés

Az elmúlt évtizedekben Kína és a világ közötti gazdasági és kulturális kapcsolatok rendkívül gyors ütemben növekedtek. Az egyik fontos tényező ennek elérésében a kínai nyelv és kultúra mélyebb megértése és az erre való nyitottság volt. Ennek ösztönzésére a kínai kormány létrehozta a Konfuciusz Intézeteket, amelyek a kínai nyelv és kultúra tanítására szakosodtak. Az intézeteket 2004-ben alapították, és azóta az egész világon több mint 450 Konfuciusz Intézet működik több mint 150 országban (Confucius Intitute, 2023). A Konfuciusz Intézet lett a kínai *soft power* sikertörténete. Ezek az intézetek azóta is rendkívül népszerűek az egyes fogadó országokban, így nem csoda, hogy fontos szerepet játszanak az Övezet és Út kezdeményezésben (Belt and Road Initiative – BRI) is. A Kína és az Egyesült Államok közötti feszültség fokozódásával azonban a Konfuciusz Intézetek is a nagyhatalmi versengés középpontjába kerültek, és lejáratókampány kezdődött ellenük a nyugati médiában, amelynek több Konfuciusz Intézet is áldozatául esett, és bezárásra kényszerült.

1 Zoltai Alexandra, a Szegedi Tudományegyetem Konfuciusz Intézetének igazgatója, az Eurázsia Központ Kelet-Ázsia kutatója.

A tanulmány célja, hogy bemutassa az Konfuciusz Intézetek működését, fejlődését és szerepét az Övezet és Út kezdeményezésben, valamint kitérjen az intézetek mai helyzetére, amelyre nagy befolyással van a nemzetközi kapcsolatok alakulása is.

2. Konfuciusz Intézetek

A Konfuciusz Intézetek olyan kulturális és oktatási intézmények, amelyeket a kínai kormány alapított a kínai kultúra és nyelv tanítása és mélyebb megértése érdekében. Az intézetek a hagyományos kínai filozófia és kultúra tanulmányozását, valamint a kínai nyelv oktatását tűzték ki célul. Az intézetek a világ számos országában működnek, és számos programot kínálnak, amelyek lehetővé teszik, hogy a diákok elmélyedjenek a kínai kultúrában és nyelvben. A Konfuciusz Intézetek 2004-ben indultak útjukra, és azóta folyamatosan növekedtek és fejlődtek. Az intézeteknek jelenleg több mint 450 helyszíne van több mint 150 országban (Confucius Intitute, 2023). Ezek az intézetek szorosan együttműködnek a helyi egyetemekkel, főiskolákkal és más oktatási intézményekkel, hogy kínainyelv-tanfolyamokat, kulturális eseményeket és kutatási lehetőségeket kínáljanak.

Az intézetekben az egyik legfontosabb tevékenység a kínai nyelv oktatása, kínainyelv-tanfolyamokat kínálnak minden szinten, a kezdőtől az anyanyelvi szintig. A tanfolyamok különböző módszerekkel és eszközökkel segítik a diákokat a hatékony kínainyelv-tudás megszerzésében. Emellett ugyancsak támogatást nyújtanak a nemzetközi kínainyelv-vizsgákhoz, amilyen például a Hanyu Shuiping Kaoshi (HSK). Az intézetek célja továbbá a kínai kultúra és hagyományok terjesztése is. Különböző kulturális programokat is kínálnak, például kiállításokat, művészeti előadásokat, filmvetítéseket és kínai festészet- és kalligráfiaworkshopokat. Az intézetek a kínai kultúra sokszínűségét és gazdagságát mutatják be, elősegítve a kulturális csere és megértés lehetőségét is. A Konfuciusz Intézetek emellett kutatási lehetőségeket is adnak a kínai nyelv, kultúra és társadalmi művelődés területén. Az egyes intézetekben működő kutatócsoportok folyamatosan vizsgálják a kínai nyelv, irodalom, történelem, filozófia és más témák terén felmerülő kérdéseket. Ezek a kutatások hozzájárulnak a kínai kultúra és tudomány fejlődéséhez, és segítenek megőrizni és továbbvinni a hagyományos kínai értékeket a modern világban (Confucius Intitute, 2023).

Az intézetek által szervezett események és programok nemcsak diákoknak, hanem a szélesebb közönség számára is nyitottak. Kínai filmfesztiválok, kulturális fesztiválok

és előadások révén az intézetek lehetőséget teremtenek arra, hogy a helyi közösségek közelebbről is megismerjék a kínai kultúrát, és megértés alakuljon ki a különböző népek között. A Konfuciusz Intézetek nemcsak a kínai kultúra és nyelv terjesztésében játszanak fontos szerepet, hanem a nemzetközi kapcsolatok erősítésében is. Lehetőséget kínálnak a kínai és külföldi diákok, tanárok és kutatók közötti kulturális és akadémiai csereprogramokra. Ezek a programok elősegítik a különböző kultúrák közötti párbeszédet és megértést, hozzájárulva a nemzetközi barátság és együttműködés fejlődéséhez.

Fontos megemlíteni, hogy a Konfuciusz Intézetek az elmúlt években a nagyhatalmi versengés színterévé is váltak, és ma sok vita folyik az egyes országokban azzal kapcsolatban, hogy a kínai kormány politikai befolyást gyakorol-e az intézetekre és ezáltal pedig a fogadó országokra. Fontos megjegyezni, hogy a Konfuciusz Intézetekről és a kínai kultúra terjesztéséről szóló vélemények eltérőek lehetnek, és az intézetek működése országonként változhat. Néhány országban kétségek merültek fel az intézetek működésével kapcsolatban, emiatt néhány intézetet bezártak vagy átszerveztek. A legtöbb országban azonban továbbra is működnek, és sikeresen hozzájárulnak a kínai kultúra és nyelv terjesztéséhez.

Konfuciusz Intézetek legfőbb feladatai tehát a következők:

1. Kínainyelv-oktatás és kapcsolódó kutatások;
2. oktatás és kutatás más kapcsolódó tárgyakban vagy területeken Kína-fókusszal;
3. kínainyelv-tanárok továbbképzése;
4. kínainyelv-oktatási források fejlesztése;
5. kulturális cseretevékenységek;
6. a kínai nyelvvel és kultúrával kapcsolatos vizsgák biztosítása;
7. kutatási és konzultációs lehetőségek Kínával kapcsolatban az oktatás, a kultúra, a gazdaság és egyéb területeken;
8. egyéb tevékenységek, amelyek összhangban vannak a Konfuciusz Intézet céljaival.

2.1. Az együttműködések természete

A Kínai Oktatási Minisztérium 2020 júniusában átszervezte a Konfuciusz Intézeteket, így az eddigi intézeteket irányító intézményt, a Hanbant megszüntették. A Hanban helyét részben a Kínai Nyelvoktatási és Együttműködési Központ (Center for Language and Education Cooperation – CLEC) vette át. A CLEC egy nonprofit oktatási intézmény, amely a Kínai Oktatási Minisztériumhoz kapcsolódik. A CLEC fő célja a nyelvoktatási csereprogramok és együttműködések elmélyítése Kína és más országok között; felügyeli és támogatja a kínainyelv-oktatási programokat és projekteket, beleértve a Konfuciusz Intézet hálózatát is. A CLEC emellett felelős a vonatkozó oktatási erőforrások kezeléséért, a kínainyelv-oktatás normáinak a megállapításáért, a tanárok és a diákok vizsgáinak a szervezéséért, valamint a Kínával kapcsolatos tudományos kutatások támogatásáért (CIEF, 2023). Viszont a partneregyetemekkel való szerződésekért és a finanszírozási megállapodásokért a Kínai Nemzetközi Oktatási Alapítvány (Chinese International Education Foundation – CIEF) lett a felelős (korábban a Hanban volt).

A Konfuciusz Intézet együttműködési természetét így a CIEF, a kínai és a külföldi partnerintézmények, valamint a külső partnerek széles köre közösen adja, amelyek közös célja, hogy a Konfuciusz Intézet hallgatóit, valamint a kínaiul tanulókat szolgálja ki szerte a világon. Az érintett felek elkötelezettek egy kiterjedt, szorosan kapcsolódó és haszonmegosztó globális partnerhálózat létrehozása, valamint egy közös jövővel rendelkező közösség létrehozása mellett. A Konfuciusz Intézet és a Konfuciusz Tantermek általános irányításáért és működtetéséért 2020 óta a CIEF (CIEF, 2023) felel, amely nem foglalkozik közvetlenül a Konfuciusz Intézet konkrét irányítási ügyeivel. Fő feladatai közé tartozik: a Konfuciusz Intézetek fejlesztésének támogatása világszerte; a Konfuciusz Intézet általános fejlesztésének és brandkommunikációjának a megtervezése; brandszabványok és iránymutatások megfogalmazása; a Konfuciusz Intézetek és a Konfuciusz Tantermek létrehozásának felülvizsgálata és engedélyezése (CIEF, 2023).

A kínai és külföldi partnerintézmények felelősek a Konfuciusz Intézetek napi működéséért és irányításáért, emellett az ő felelősségük a Konfuciusz Intézet fejlesztésére vonatkozó konkrét tervek megfogalmazása és létrehozása, továbbá működési mechanizmusok, valamint szabályok és előírások kialakítása, amelyek garantálják az intézetek fenntartható és magas színvonalú fejlődését a Konfuciusz Intézet Szabályzatával és a Konfuciusz Intézet átfogó tervével, összhangban a helyi viszonyokkal.

Az intézmények biztosítják a Konfuciusz Intézet számára a szükséges oktatási forrásokat és oktatókat, és közösen gyűjtenek pénzeszközöket mindennapi működésükhöz és jövőbeli fejlődésükhöz.

3. *Soft power*

A *soft power*t mint a nemzetközi kapcsolatok egyik fontos fogalmát Joseph Nye, a Harvard Egyetem professzora vezette be először (Nye, 1990). A fogalom a hatalomért vívott harc „kemény" eszközeinek *(hard power)* klasszikus definícióját egészíti ki, amely Nye szerint nem elég a világ feletti hatalom megszerzéséhez. Nye úgy véli, hogy a *soft power* egy olyan hatalmi eszköz, amely nem a katonai vagy gazdasági erőből származik, hanem a nemzet kultúrája, értékei és vonzereje adja, ez az adott ország nemzetközi befolyásának a növelésére szolgál, és az erőszakmentes befolyásolás eszköze. Nye szerint három téren szerezhet egy ország *soft power*t: politikai értékein, kultúráján vagy külpolitikáján keresztül (Nye, 2004), vagyis a *soft power* a kultúra, a nyelv, az oktatás, az üzleti világ és a média erején alapul. Ebből az következik, hogy egy ország akkor tudja hatékonyan használni a *soft power*ét, ha vonzó és meggyőző a kultúrája, a nyelve, az értékei és a politikája azon országok számára, amelyekkel kapcsolatban áll. Viszont fontos hozzátenni, hogy a kormányzatok nem tudják ezt mesterségesen előállítani, az alapvetően meglévő értékek és tényezők alakítják ki a vonzódást, ugyanis az nem kézzelfogható, nem lehet kierőszakolni, hiszen az emberek tudatában keletkezik, előidézésének legjobb módja a viselkedés megváltoztatása. A kontextus és az adottságok azonban kiválthatják azt is, hogy egy ország egyes területeken nagyon pozitív képet alkot, míg más esetekben elbuknak az imázsépítő törekvései (Moss, 2013).

Ha a világ két legnagyobb gazdasági hatalmát vizsgáljuk, akkor például az Egyesült Államok nagy mennyiségű *soft power*t birtokol, mivel a világ számos országa rajong a kultúrájáért, zenei és filmiparáért, valamint tudományos és technológiai vívmányaiért. Az ország világszerte ismert egyetemei, az angol nyelv elterjedtsége, valamint a demokrácia és az emberi jogok iránti elkötelezettsége is hozzájárul az ország által birtokolt *soft power* nagyságához. Ezzel szemben Kína neve összekapcsolódott az olcsó, ám rossz minőségű termékekkel, ez gyengítette az ország renoméját, és a kommunista politikai berendezkedés egyértelműen negatív töltetű volt a nyugati országok számára. Az ország gazdasági változásai azonban több téren is új szempontok figyelembevéte-

lét indokolják, és úgy tűnik, folyamatosan változik Kína nemzetközi megítélése, ám a nyugati média gyakran lejáratő kampányokkal igyekszik ezt visszaszorítani, ahogyan például a COVID–19 esetében is történt (Erlanger, 2020).

Kína mindazonáltal az utóbbi évtizedben jelentős erőfeszítéseket tett a *soft power*ének erősítése érdekében. A kínai vezetés úgy gondolja, hogy a *soft power* az egyik legfontosabb eszköz a nemzetközi befolyás és hatalom növelésére, és ennek érdekében számos intézkedést hozott.

3.1. Kína *soft power*e

A kínai vezetés már több mint egy évtizede célként jelölte meg a nemzeti *soft power* építését, és ma már egyes becslések szerint körülbelül évi 10 milliárd dollárt költ az ehhez kapcsolódó projektekre (The Economist, 2019). Xi Jinping még elnöksége előtt, 2011-ben a Kínai Kommunista Párt Központi Bizottságának ülésén nemzeti célként fogalmazta meg Kína „szocialista kulturális szuperhatalommá" válását (Shambaugh, 2015). Majd immár Kína elnökeként Xi Jinping 2013-ban bevezette a „kínai álom" 2 kifejezését (Huang–Xiang, 2019), amely a mai kínai *soft power* egyik szimbolikus kifejezésévé vált. De pontosan mik is Kína befolyásgyakorlásának az eszközei? Az elmúlt évtizedben a kínai kormány elkötelezte magát amellett, hogy elkezdi növelni vonzerejét külföldön. Peking nemzetközi médiahálózatot fejlesztett, és kulturális tanulmányi központokat hozott létre szerte a világon. Miközben sok vita folyik arról, hogy Kína hagyományainak, értékeinek, nyelvének és kultúrájának népszerűsítése valóban szimpátiát kelthet-e a többi országban Kína felé (Albert, 2018), addig az országban hatalmas alapok támogatják Kína imázsának a javítását célzó programokat.

Kína tisztviselői és akadémikusai az 1990-es években és a 2000-es évek elején kezdtek nagyobb figyelmet fordítani arra, hogy a kínai kultúrát megismertessék más országokkal, és az ország imázsát növeljék, de kifejezetten a nemzeti kormány politikájában a puha hatalom először a Kínai Kommunista Párt 2007. évi 17. nemzeti kongresszusán jelent meg, ahol Hu Jintao akkori kínai elnök a következőket mondta: „A kínai nemzet nagy megújulását mindenképpen a kínai kultúra virágzása fogja kísérni" (中央政府门户网站, 2007). Ez a megfogalmazás, amely a kultúrát az ország világszínpadon elfoglalt helyéhez köti, a kínai vezetés más alapelveit is visszhangozta, például Kína

2 A 2012-ben bevezetett kínai álom kifejezés elsősorban Kína újjászületését és a nemzetközi életben való felemelkedését jelenti.

„békés felemelkedését" és a „harmonikus társadalomról alkotott elképzelését". Ezek az elképzelések a nyugati narratívák ellen irányultak, amelyek szerint Kína fejlődése veszélyt jelent a fennálló nemzetközi rendre. Hu utódja, Xi Jinping 2014-ben kijelentette: „Növelnünk kell Kína puha hatalmát, jó kínai narratívát kell adnunk, és jobban kell kommunikálnunk Kína üzenetét a világ számára", és erősebb nemzeti erőfeszítésre szólított fel, hogy növeljék Kína népszerűségét a világban (中央政府门户网站, 2014).

Kína több fontos célját is a *soft power* ezközein keresztül kívánja elérni, például az „arc" megszerzése a nemzetközi közösség köreiben, vagyis hogy tiszteletet vívjon ki magának, mint nagyhatalom, ezáltal pedig támogatást és szimpátiát nyerjen a számára fontos ügyek mellé. Emellett közvetve gazdasági előnyöket is kíván szerezni, ami legfőképpen az újabb piacok megnyitásában nyilvánul meg (Moss, 2013). A nemzetközi fejlesztés mellett azonban megjelenik számos más terület is, mint a média, az oktatás, a művészet és a sport. Ezek szintén kiváló terepet nyújtanak a *soft power* építésére mind a fejlett, mind a fejlődő országok körében. Például Kína jelentős erőforrásokat fektetett az oktatásba, különösen a kínai nyelv és kultúra oktatásába. Az ország több mint 450 Konfuciusz Intézetet alapított világszerte, amelyek kínainyelv-oktatást és kulturális programokat kínálnak. A Konfuciusz Intézeteket sok országban pozitívan fogadják, mivel lehetőséget nyújtanak a kínai kultúra és nyelv megismerésére, és elősegítik a kulturális és oktatási csereprogramokat. Emellett Kína nagy erőfeszítéseket tett a kulturális diplomácia terén is. Az ország nagyszabású kulturális rendezvényeket szervez, és támogatja a kínai filmek, zene és szórakoztatóipar terjesztését világszerte. A kínai média, különösen a kínai állami média, is aktívabban terjeszti a kínai perspektívát a nemzetközi közösség felé. Ugyanakkor azonban Kína *soft power* politikája is számos kritikát kapott, és a nyugati média nem ritkán lejáratő kampányt is indít Kína és a kínai imázs ellen amiatt, hogy negatív irányba befolyásolja a nemzetközi közvéleményt, olyan okokra hivatkozva, mint az emberi jogok sérülése, a politikai rendszer korlátozásai stb. Emellett a Konfuciusz Intézeteket is kritizálják azzal a vélt indokkal, hogy azokat a kínai kormány befolyásolja, és a kínai propaganda terjesztésére használja fel (Moss, 2013).

Joshep Nye is rendkívül kritikusan ír a kínai *soft power* törekvésekről, mivel azokat túlságosan is centralizáltnak tartja, és a több milliárdos befektetésektől sem vár megtérülést (Moss, 2013). Nye szerint az igazán hatékony *soft power* egy ország civil megmozdulásaiból fakad, de sok szempontból úgy tűnik, hogy Kína ezen a téren is a saját, „kínai típusú" útját keresi. Például Kína népszerűségét a fejlődő országokban

a 80-as években megkezdett és a 2000-es években már egyenesen modellként hivatkozott kínai gazdasági minta alapozhatja meg. Mivel a fejlődő országok számára ez példaként szolgálhat, a kínai fejlesztési alapelvek pedig a nemzetközi segítségnyújtásba beépítve pozitív reakciókat válthatnak ki az egyes országokban (Polyák, 2017), így a közjó biztosítását is magába foglalhatja a *soft power* (Nye, 2014). Ez pedig Kína esetében jól megfigyelhető, hiszen egyre nagyobb mértékben vállal szerepet a meglévő intézményekben (vagy próbál), és sok esetben a nyugati ellenállás miatt új, saját intézmények létrehozásába kezdett. Ilyen az Övezet és Út kezdeményezés, amely Eurázsia összekapcsoltságát hivatott megteremteni szárazföldi és tengeri folyosókon és így a gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok élénkítését az egyes országokkal, de hasonló megfontolásból jött létre a 2015-ben alapított Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB), amely széles körben nyújt kölcsönöket infrastrukturális fejlesztésekre Közép-, Dél- és Délkelet-Ázsiában. A természetből fakadó puha erőt nehéz mérni. Az ambiciózus BRI esetében Kína szomszédai és partnerei eddig óvatos megközelítéssel reagáltak rá. Sok üzleti és kormányzati vezető a BRI-t gazdasági lehetőségként tekinti a növekedés ösztönzésére Ázsiában és azon túl is. Az AIIB 2017-es jelentése szerint a kontinens infrastrukturális szükségletei várhatóan meghaladják az évi 1,5 billió dollárt a fejlődés fenntartásához 2030-ig. A gyors gazdasági jólét reménye erőteljes ösztönző a fejlődő országok számára, de a kínai finanszírozás és az építkezés nem jelenti azt, hogy Peking képes befolyást gyakorolni a kedvezményezett országokra (Albert, 2018).

Kína tehát jelentős erőfeszítéseket tesz a *soft power* erősítésére, de még mindig sok kihívás áll előtte, hogy valódi és hatékony *soft power*t tudjon kiépíteni. Azt is fontos azonban látni, hogy egyes fejlődő országokban teljesen más kép él Kínáról, mint az egyes fejlett nyugati demokráciákban.

4. Az Övezet és Út kezdeményezés

Az Övezet és Út kezdeményezés, vagyis az úgynevezett Selyemút gazdasági övezet és a tengeri Selyemút kezdeményezés Kína egyik legjelentősebb és legambiciózusabb projektje, amelynek célja a Kína és Európa közötti gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok erősítése. Ahhoz aonban, hogy a kezdeményezés sikeres legyen, nemcsak infrastrukturális és gazdasági fejlesztésekre, hanem kulturális kapcsolatok építésére is szükség van. Ebben a folyamatban kiemelkedő szerepet játszanak a kínai Konfuciusz

Intézetek, amelyek a kínai kultúra és nyelv tanítására specializálódtak, és az egész világon jelen vannak. Az intézetek a Kínai Kommunista Párt és a kínai kormány támogatását élvezik, és az Új Selyemút kezdeményezésben is fontos szerepet töltenek be. Az intézetek feladata, hogy segítsék a kínai kultúra terjesztését, és az emberek közötti kulturális és nyelvi kapcsolatokat erősítsék. Ez különösen fontos az Új Selyemút kezdeményezésben, hiszen az infrastrukturális fejlesztések mellett a különböző kultúrák és nyelvek közötti kommunikáció is kulcsfontosságú a gazdasági együttműködés erősítése érdekében. A Konfuciusz Intézetek szerepe a BRI-ben azonban nemcsak az egyetemekre korlátozódik. Az intézetek az üzleti világban is aktív szereplők, és segítenek a kínai és külföldi vállalatok közötti kommunikációban és üzleti együttműködésben. Az intézetek által szervezett kínainyelv- és kultúratanfolyamok és üzletikommunikáció-tréningek segítségével a vállalatok jobban megismerhetik egymás kultúráját és szokásait, ezáltal hatékonyabbá tehetik a kapcsolatokat és a gazdasági együttműködést. Emellett az intézetek a kulturális és nyelvi tapasztalataikat is felhasználhatják a turizmus területén, és segíthetnek a kínai és külföldi turisták közötti kommunikációban és kapcsolatépítésben.

4.1. Konfuciusz Intézetek szerepe a BRI-ben

Xi Jinping kínai elnök a 2013-as hatalomra kerülése óta egy merőben más kínai bel- és külpolitikát kezdett el folytatni, a Konfuciusz Intézetek munkáját illetően azonban azonos álláspontot képvisel elődjével, Hu Jintaóval. Ezt az is bizonyítja, hogy az intézetek továbbra is a kínai kulturális diplomácia élvonalában foglalnak helyet, valamint aktívan beépültek Xi Jinping új politikájának a kezdeményezéseibe is, amilyen például az Övezet és Út kezdeményezés, valamint Kína együttműködése a kelet-közép-európai országokkal, a 16+1 együttműködés. A Konfuciusz Intézet alapszabálya[3] szerint az in-

3 A Konfuciusz Intézet alapszabálya a következő fő elveket tartalmazza: A Konfuciusz Intézetek a világ különböző országaiból és régióiból származó, kínai nyelvet tanuló emberek igényeinek a kielégítésére, a kínai nyelv és kultúra megértésének a javítására törekszenek: e népek által a Kína és más országok közötti oktatási és kulturális csere és együttműködés erősítésére, más nemzetekkel való baráti kapcsolatok elmélyítésére, a multikulturalizmus fejlődésének az előmozdítására és egy harmonikus világ felépítésére. A Konfuciusz Intézet nonprofit oktatási intézmény. A kölcsönös tisztelet, a baráti tárgyalások és a kölcsönös előnyök elveinek betartásával a Konfuciusz Intézetek fejlesztik és elősegítik a kínai nyelv oktatását a tengerentúlon, valamint előmozdítják az oktatási és kulturális cserét és együttműködést Kína és más nemzetközi közösségek között. A Konfuciusz Intézet köteles betartani azon országok törvényeit és előírásait, ahol találhatók, tiszteletben tartják a helyi kulturális és oktatási hagyományokat és társadalmi szokásokat, és nem sérthetik meg Kína törvényeit és előírásait. A Konfuciusz Intézetek nem vesznek részt olyan tevékenységekben, amelyek nincsenek összhangban a Konfuciusz Intézetek küldetéseivel. Bármely Kínán kívüli jogi személy, amely képes elősegíteni a nyelvoktatást, oktatási és kulturális cseretevékenységet folytatni, és megfelel a jelen Alkotmányban és az Alapszabályban meg-

tézetek fő feladata a kínai nyelv és a kultúra oktatása, de a küldetés túlmutat az oktatáson, és úgy jelenik meg, mint „hozzájárulás a multikulturalizmus fejlődéséhez és a harmonikus világ építéséhez” (Wei, 2017).

Az Övezet és Út kezdeményezés célja, hogy javítsa az infrastruktúrát, növelje a kereskedelmet és az energetikai együttműködést, valamint elősegítse az emberek és a kultúrák közötti kapcsolatokat az eurázsiai térségben. A kezdeményezés fontos eleme a kínai gazdasági terjeszkedésnek, és jelentős hatással van az európai és ázsiai országokra is. Az utóbbi években Kína növelte a befektetéseit az eurázsiai térségben, és egyre több területen veszi át a vezetőszerepet. A kínai vállalkozások nagyobb szerepet játszanak az eurázsiai gazdaságban, és a kínai állam is egyre nagyobb befolyással rendelkezik az eurázsiai gazdaságpolitikára. A Konfuciusz Intézetek kiemelkedő szerepet játszanak a BRI-ben, és az infrastrukturális és gazdasági fejlesztések mellett a kulturális kapcsolatok építése és a nyelvi kommunikáció erősítése is nélkülözhetetlen a kezdeményezés sikeréhez. A Konfuciusz Intézetek a kulturális diplomácia eszközeként szolgálnak ebben a folyamatban. A nyelvi és kulturális tapasztalatok megosztásán keresztül az intézetek segítik a kínai kormány célját, hogy erősítse a kapcsolatait az Övezet és Út kezdeményezés országaival. Emellett a Konfuciusz Intézetek segítségével Kína növelheti a kulturális benyomását azokban az országokban, ahol az intézetek működnek.

Jelenleg több mint 450 Konfuciusz Intézet működik több mint 150 országban és régióban világszerte. Az intézetek azonban nem egyenletesen oszlanak meg a világban, hanem főként azokban az országokban működnek, amelyek szorosabb gazdasági és politikai kapcsolatokat ápolnak Kínával. A legtöbb Konfuciusz Intézet Ázsiában és Európában található. Az eurázsiai kontinensen jelenleg több mint 300 Konfuciusz Intézet van, amelyek segítik a kínai nyelv és kultúra terjesztését és tanítását.

A kínai kormány elismeri, hogy a lakosság támogatása kulcsfontosságú tényező a kezdeményezés általános sikerében; a „Kulturális Selyemút” kiépülésében ezért fontos szerepet játszik az emberek közötti kapcsolatok és a Kínával kapcsolatos pozitív megítélés kialakításában. A BRI ezen ága ma már magában foglalja a Konfuciusz Intézet programját – a kínai kormány által támogatott mandarin nyelvi és kínai kultúratudományi központokat, amelyeket először 2004-ben vezettek be. 2019-ben 548 Konfuciusz Intézet működött világszerte. Ezenkívül a kínai kormány több ezer ösztöndíjat kínál külföldi hallgatóknak, hogy Kínában tanulhassanak, sok közöttük

határozott jelentkezési feltételeknek, kérheti a Konfuciusz Intézet központjától a Konfuciusz Intézet létrehozásának az engedélyezését (Confucius Institute, 2023).

a BRI-országokból érkező. A kínai kormány emellett különféle fesztiválokat, fórumokat, nemzetközi fellépéseket szervez, és a BRI keretein belül szponzorál, amelyek célja a kulturális kapcsolatok további erősítése (Rice, 2023).

Összesen 138 ország vesz részt a BRI kezdeményezésében (中国一带一路网，2023), amelyek közül 117-ben működik Konfuciusz Intézet vagy Konfuciusz Tanterem (Confucius Institute, 2023). Tehát az országok több mint 85%-ban, és ez a szám tovább növekszik (Horsley, 2021), mindez alátámasztja, hogy a BRI-ben részt vevő országok nyitottak a kínai kultúra megismerésére és elfogadására, vagyis ezen a területen rendkívül jól működik a kínai *soft power*.

4.2 A Konfuciusz Intézetek helyzete napjainkban

A Konfuciusz Intézeteknek geopolitikai szerepük is van, amely a kínai kormány kulturális diplomáciájához kapcsolódik. A kínai kormány számára a Konfuciusz Intézetek olyan eszközt jelentenek, amelynek segítségével Kína megerősítheti a nemzetközi jelenlétét és befolyását, és népszerűsítheti a kínai kultúrát és nyelvet világszerte. A Konfuciusz Intézeteknek ezt a szerepét sok ország szkeptikusan nézi, és néhány országban az intézetek működésére korlátozásokat vagy tiltásokat vezettek be, mert úgy érezték, hogy a működésük veszélyt jelenthet az adott ország nemzetbiztonságára.

A kínai kormány által finanszírozott és támogatott intézetek jelenlétének növekedése azonban sok országban felveti a geopolitikai és kulturális befolyásuk kérdését. Egyes országok korlátozták vagy megszüntették a Konfuciusz Intézetek működését, mivel aggodalmukat fejezték ki a kínai propaganda és befolyásolás terjesztése miatt. Ezek közül a legismertebb példák a következők:

- Az Egyesült Államokban több egyetem is bejelentette, hogy megszünteti a Konfuciusz Intézeteit, mivel állításuk szerint azokat a kínai kormány befolyásolja, és ez az oktatás függetlenségét fenyegeti.
- Kanadában szintén több Konfuciusz Intézet zárt be hasonló okok miatt.
- Svédországban is korlátozták a Konfuciusz Intézetek működését, miután napvilágot láttak azok a feltételezések, hogy ezeket a kínai kormány befolyásolja, és használja propaganda terjesztésére.
- A dél-koreai kormány is korlátozta a Konfuciusz Intézetek működését.
- Néhány európai ország, például Franciaország és Belgium is korlátozta vagy bezárta a Konfuciusz Intézeteket az elmúlt években, hasonló okok miatt.

A nyugati médiában felkapott lejáratő kampány a Konfuciusz Intézetek ellen olyannyira sikeres volt, hogy míg 2019-ben 548 Konfuciusz Intézet működött világszerte (Rice, 2023), addig 2023-ban már csak 455 Konfuciusz Intézet működik a világon (Confucius Institute, 2023). A legtöbb intézet bezárása az Egyesült Államokban történt, de az Egyesült Államok nagy hatással volt több nyugati országra, szövetségesére is, ahol szintén több intézet is bezárta kapuit.

4.2.1. Nagyhatalmi versengés, intézetek bezárása

Ahogy nőtt az Egyesült Államok és Kína közötti feszültség, az amerikai döntéshozók egyre gyakrabban hangoztatták a Konfuciusz Intézetek akadémiai szabadságkorlátozásokkal kapcsolatos aggodalmaikat, kiegészítve egy szélesebb kérdéskörrel, többek között azzal, hogy Kína a Konfuciusz Intézeteken keresztül kívánja ellopni az egyes országok technológiai újításait, szellemi tulajdonát és kutatási adatait; bomlasztó tevékenységeket folytatnak az egyes campusokon kínai diákszövetségeken keresztül; stb. (New York Times, 2019). Az Amerikai Nemzeti Tudományos Akadémia (National Academy of Science, NAS) 2017-es jelentése szerint: a Konfuciusz Intézetek aláássák az akadémiai integritást, és importálják a cenzúrát (National Association of Scholars, 2023). Annak ellenére, hogy a kétpárti kongresszusi megállapítás 2019 februárjában bejelentette, hogy „nincs bizonyíték arra, hogy ezek az intézetek a kínai kémkedés vagy bármilyen más illegális tevékenység központjai lennének" a 2021-es amerikai Nemzetvédelmi Engedélyezési Törvény (National Defense Authorization Act – NDAA) mégis kiterjesztette a finanszírozási korlátozást a Konfuciusz Intézeteknek otthont adó amerikai egyetemekre, és gyakorlatilag nemzetbiztonsági kockázatnak minősítette az intézményeket a kongresszusi vélemény ellenére is (Belfer Center, 2019). Az Egyesült Államokban a szenátus megszavazta, hogy megtagadja az Amerikai Oktatási Minisztérium támogatását azoktól az egyetemektől, amelyek a Konfuciusz Intézetnek adnak otthont (Horsley, 2021). Ennek hatására a Konfuciusz Intézetek bezárásába kezdett a legtöbb amerikai egyetem. Főként a Kínai Kommunista Párt befolyásának aggályai miatt szervezték át 2020 nyarán a Konfuciusz Intézetek működését, ez mégsem hozott változást az Egyesült Államokban, és az intézeteket még mindig GONGO[4] által működtetett intézménynek tekintik.

Jelenleg összesen 13 Konfuciusz Intézet működik az Egyesült Államokban (Confucius Institute, 2023), és a NAS összesen 108 Konfuciusz Intézetet tart számon, amelyek

4 Kormányzat által létrehozott/működtetett civil szervezet.

bezártak vagy bezárás alatt állnak (National Association of Scholars, 2023). A BRI-országokban azonban továbbra is nyílnak intézetek, például legutóbb Chilében, Dél-Afrikában, Kenyába, Görögországban Dominikán, Csádon létesültek, de a tervek között szerepel, hogy a Maldív-szigeteken is hamarosan nyílik egy (Horsley, 2021).

5. Konklúzió

A Konfuciusz Intézetek a kínai *soft power* kulcsfontosságú elemei közé tartoznak, amelyek segítenek abban, hogy Kína növelje a befolyását a világban. Az intézetek kínainyelv-oktatást, kulturális programokat és egyéb tevékenységeket kínálnak a világ számos pontján, amelyek lehetővé teszik a kínai kultúra és nyelv megismerését. Az intézetek fontos szerepet játszanak a kulturális és oktatási csereprogramokban, és segítenek abban, hogy a kínai kormány a világ számos országával erősítse a kapcsolatait. Az intézeteket különösen a fejlődő országokban üdvözlik, ahol az emberek számára nagy értéket jelent a kínai nyelv és kultúra megismerése. A Konfuciusz Intézetek segítségével Kína képes kulturális és oktatási kapcsolatokat kialakítani ezekkel az országokkal, amelyek tovább erősítik a kínai befolyást.

Az intézetek a kínai kormányzat politikáját követik, és rendelkeznek bizonyos szintű kínai kormányzati befolyással. Emiatt azonban néhányan kritizálják őket, mivel úgy vélik, hogy az intézetek célja a kínai propaganda terjesztése. Az intézetek ugyanakkor arra törekszenek, hogy ne csak a kínai szempontokat mutassák be, hanem a kínai kultúrát, történelmet és szellemiséget is, és ezzel hozzájárulnak a kulturális sokszínűséghez.

Összességében a Konfuciusz Intézetek fontos szerepet játszanak a kínai *soft power* erősítésében, és segítenek a kínai kultúra és nyelv terjesztésében, valamint a kulturális és oktatási kapcsolatok erősítésében világszerte. Az Övezet és Út kezdeményezés fontos kulturális pillérei, és az abban részt vevő országok, majdnem mindegyike rendelkezik Konfuciusz Intézettel vagy Konfuciusz Tanteremmel, és további intézetek megnyitását is tervezik ezekben az országokban.

Felhasznált irodalom

Albert, E. (2018. február 9.). China's Big Bet on Soft Power. *Council on Foreign Relations*. https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-big-bet-soft-power.

Belfer Center (2019). The Influence of Confucius Institutes on Higher Education. https://www.belfercenter.org/publication/influence-confucius-institutes-higher-education.

CIEF (2023). https://www.cief.org.cn/kzxy.

Confucius Institute (2023). https://ci.cn/qqwl/qqky.

Erlanger, S. (2020. május 3.). Global Backlash Builds Against China Over Coronavirus. *The New York Times.* https://www.nytimes.com/2020/05/03/world/europe/backlash-china-coronavirus.html.

Horsley, J. P. (2021). It's time for a new policy on Confucius institutes. *Brookings.* https://www.brookings.edu/articles/its-time-for-a-new-policy-on-confucius-institutes/.

Huang, Wh. – Xiang, J. (2019). Pursuing Soft Power through the Confucius Institute: a Large-N Analysis. *Journal of Chinese Political Science* 24: 249–266. https://doi.org/10.1007/s11366-018-9571-6

Moss, T. (2013. június 4.). Soft Power: China Has Plenty. *The Diplomat.* http://thediplomat.com/2013/06/soft-power-china-has-plenty/.

National Association of Scholars (2023. március 22.). How Many Confucius Institutes Are in the United States? https://www.nas.org/blogs/article/how_many_confucius_institutes_are_in_the_united_states.

New York Times (2019. március 13.). Confucius Institutes: Academic Malware. https://www.nytimes.com/2019/03/13/opinion/confucius-institutes-china.html.

Nye, Jr. J. S. (1990). Soft Power. *Foreign Policy* 80: 153–171.

Polyák E. (2017. augusztus 25.). Kínai soft power a fejlődő országokban: Afrika. *Geopolitika.hu* http://www.geopolitika.hu/hu/2017/08/25/kinai-soft-power-a-fejlodo-orszagokban-afrika/#_ftn3.

Rice, D. (2023). An Overview of China's Belt and Road Initiative and Its Development Since 2013. In: Mihr, A. – Sorbello, P. – Weiffen, B. (eds.): *Securitization and Democracy in Eurasia.* Springer, Cham.

Shambaugh, D. (2015. június 16.). China's Soft Power Push. *Foreign Affairs.* https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-06-16/china-s-soft-power-push.

The Economist (2019). China's $10bn annual spending on soft power has bought little of it. https://www.economist.com/graphic-detail/2019/05/24/chinas-10bn-annual-spending-on-soft-power-has-bought-little-of-it.

Wei, L. (2017). Construction of Humanistic Silk Road with Sharing Cultures and Intercommunicating Souls Based on Chinese Civilization Wisdom. *IOSR* 7(2) 1–5.

中国一带一路网 [Övezet és Út honlap] (2023). https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10037&cur_page=1.

中央政府门户网站 [Központi Kormányzati Portál] (2007. október 15.). 胡锦涛在党的十七次全国代表大会上作报告(摘要) [Hu Jintao jelentése a párt tizenhetedik országos kongresszusán (összefoglaló)]. https://www.gov.cn/ldhd/2007-10/15/content_776431.htm.

中央政府门户网站 [Központi kormányzati portál]. (2014. január 1.). 习近平 建设社会主义文化强国 着力提高国家文化软实力 [Xi Jinping: Építsen ki egy szocialista kulturális hatalmat, és összpontosítson a nemzeti kulturális puha hatalom javítására]. http://cpc.people.com.cn/n/2014/0101/c64094-23995307.html.

MELLÉKLET

1. táblázat. Az európai kontinensen lévő intézetek száma

	Ország	Konfuciusz Intézetek száma	Konfuciusz Osztálytermek száma	BRI-tagország igen/nem
1.	Albánia	1	–	igen
2.	Ausztria	2	1	igen
3.	Belgium	4	–	nem
4.	Bosznia-Hercegovina	2	–	igen
5.	Bulgária	2	–	igen
6.	Ciprus	1	–	igen
7.	Csehország	2	2	igen
8.	Dánia	1	1	igen
9.	Egyesült Királyság	21	13	nem
10.	Észak-Macedónia	1	–	igen
11.	Észtország	1	–	igen
12.	Fehéroroszország	6	2	igen
13.	Finnország	1	–	nem
14.	Franciaország	17	1	nem
15.	Görögország	3	–	igen
16.	Hollandia	2	–	igen
17.	Horvátország	1	–	igen
18.	Írország	3	–	igen
19.	Izland	1	–	nem
20.	Lengyelország	6	7	igen
21.	Lettország	1	–	igen
22.	Litvánia	1	–	igen
23.	Luxemburg	1	–	igen
24.	Magyarország	5	1	igen
25.	Málta	1	–	igen
26.	Moldávia	1	–	igen
27.	Montenegró	1	1	igen
28.	Németország	19	2	nem
29.	Olaszország	12	2	igen
30.	Oroszország	19	4	igen
31.	Portugália	5	–	igen
32.	Románia	4	1	igen
33.	San Marino	1	–	nem
34.	Spanyolország	9	1	nem
35.	Svájc	1	–	nem
36.	Szerbia	2	–	igen
37.	Szlovákia	3	1	igen
38.	Szlovénia	1	–	igen
39.	Ukrajna	6	2	igen
		171	42	30 tagország, ez 97 intézményt jelent

A szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: Confucius Institute (2023). https://ci.cn/qqwl/qqky; 中国一带一路网 (2023). https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10037&cur_page=1

2. táblázat. Az ázsiai kontinensen lévő intézetek száma

	Országok és régiók	Konfuciusz Intézetek száma	Konfuciusz Osztálytermek száma	BRI-tagország igen/nem
1.	Afganisztán	1	–	igen
2.	Azerbajdzsán	2	–	igen
3.	Bahrein	1	–	igen
4.	Banglades	2	1	igen
5.	Dél-Korea	24	4	igen
6.	Egyesült Arab Emirátusok	2	–	igen
7.	Fülöp-szigetek	5	–	igen
8.	Grúzia	2	1	igen
9.	Hongkong	1	–	nem
10.	India	2	1	nem
11.	Indonézia	7	1	igen
12.	Irán	2	–	igen
13.	Izrael	2	–	nem
14.	Japán	14	2	nem
15.	Jordánia	2	–	nem
16.	Kambodzsa	3	–	igen
17.	Kazahsztán	5	–	igen
18.	Kelet-Timor	-	1	igen
19.	Kirgizisztán	4	–	igen
20.	Laosz	2	–	igen
21.	Libanon	1	–	nem
22.	Makaó	1	–	nem
23.	Malajzia	5	1	igen
24.	Mianmar	-	3	igen
25.	Mongólia	3	2	igen
26.	Nepál	2	1	igen
27.	Örményország	1	–	igen
28.	Pakisztán	5	2	igen
29.	Palesztina	1	–	nem
30.	Srí Lanka	2	2	igen
31.	Szaúd-Arábia	1	–	igen
32.	Szingapúr	1	2	igen
33.	Tádzsikisztán	2	–	igen
34.	Thaiföld	16	11	igen
35.	Törökország	4	–	igen
36.	Üzbegisztán	2	–	igen
37.	Vietnám	1	-	igen
		131	35	29 tagország, ez 107 intézményt jelent

A szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: Confucius Institute (2023). https://ci.cn/qqwl/qqky; 中国一带一路网 *(2023). https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10037&cur_page=1*

3. táblázat. Az afrikai kontinensen lévő intézetek száma

	Ország	Konfuciusz Intézetek száma	Konfuciusz Osztálytermek száma	BRI tagország igen/nem
1.	Angola	1	–	igen
2.	Benin	1	–	igen
3.	Botswana	1	–	nem
4.	Burkina Faso	1	–	nem
5.	Burundi	1	–	igen
6.	Cape Verde	1	–	nem
7.	Comore-szigetek	1	–	igen
8.	Csád	1	–	igen
9.	Dél-Afrika	6	3	igen
10.	Dzsibuti	1	–	igen
11.	Egyenlítői-Guinea	1	–	igen
12.	Egyiptom	4	2	igen
13.	Elefántcsontpart	1	–	igen
14.	Eritrea	1	–	nem
15.	Etiópia	2	–	igen
16.	Gabon	1	–	igen
17.	Gambia	1	–	igen
18.	Ghána	2	–	igen
19.	Guinea	1	–	igen
20.	Kamerun	1	–	igen
21.	Kenya	4	–	igen
22.	Kongói Demokratikus Köztársaság	1	–	igen
23.	Kongói Köztársaság	1	1	nem
24.	Közép-afrikai Köztársaság	1	–	nem
25.	Lesotho	1	–	igen
26.	Libéria	1	–	igen
27.	Madagaszkár	2	–	igen
28.	Malawi	1	–	nem
29.	Mali	1	–	igen
30.	Marokkó	3	–	igen
31.	Mauritánia	1	–	igen
32.	Mauritius	1	–	nem
33.	Mozambik	1	–	igen
34.	Namíbia	1	–	igen
35.	Niger	2	–	igen
36.	Ruanda	1	–	igen
37.	São Tomé és Príncipe	1	–	nem
38.	Seychelle-szigetek	1	–	igen
39.	Sierra Leone	1	–	igen
40.	Szenegál	1	–	igen
41.	Szudán	1	–	igen
42.	Tanzánia	3	–	igen
43.	Togo	1	–	igen
44.	Tunézia	1	–	igen
45.	Uganda	1	–	igen
46.	Zambia	1	1	igen
47.	Zimbabwe	1	–	igen
		66	7	36 tagország, ami 57 intézményt jelent

A szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: Confucius Institute (2023). https://ci.cn/qqwl/qqky; 中国一带一路网 *(2023). https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10037&cur_page=1*

4. táblázat. Az amerikai kontinensen lévő intézetek száma

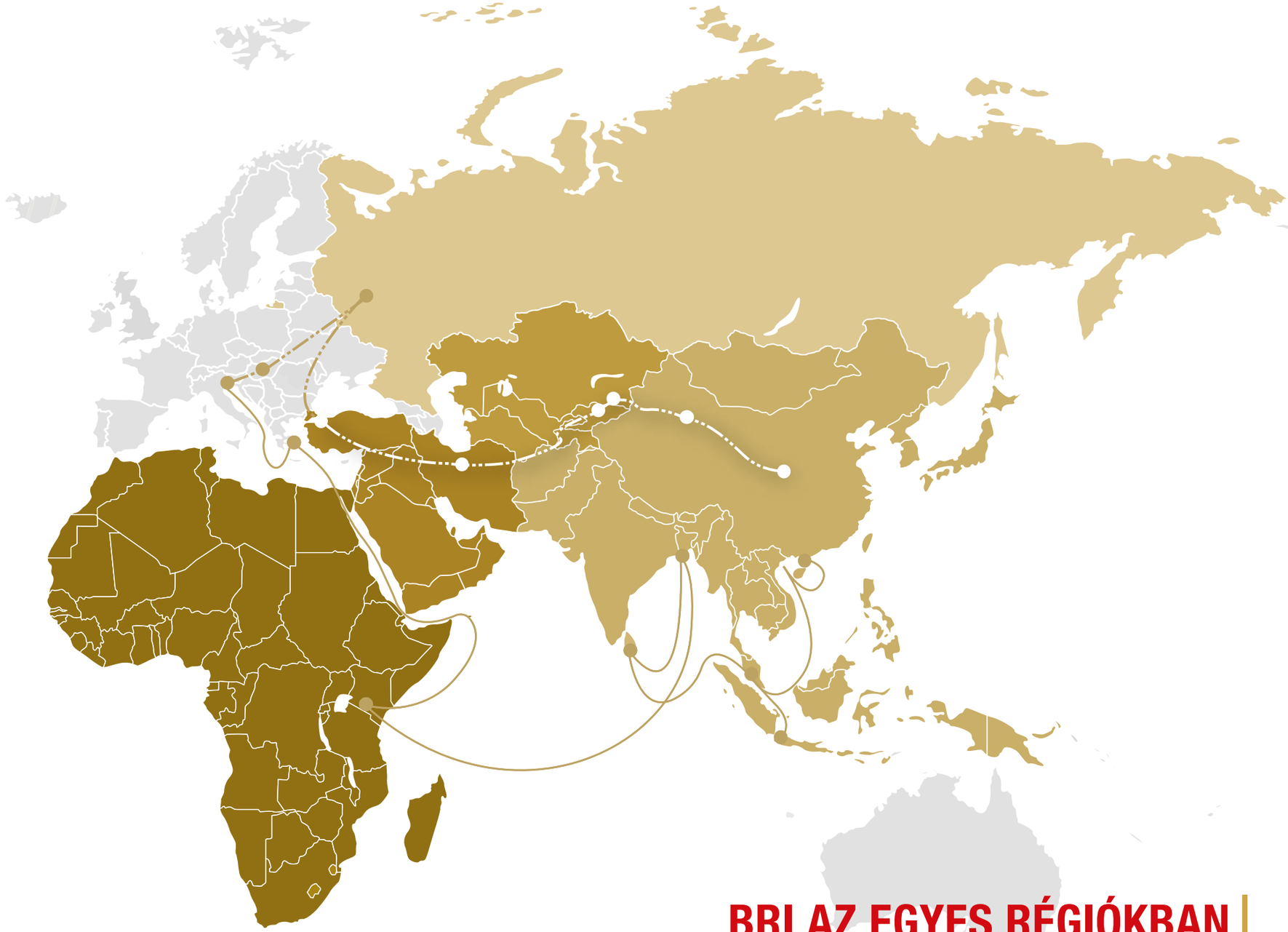
	Ország	Konfuciusz Intézetek száma	Konfuciusz Osztálytermek száma	BRI-tagország igen/nem
1.	Amerikai Egyesült Államok	8	12	nem
2.	Antigua és Barbuda	-	1	igen
3.	Argentína	3	–	nem
4.	Bahama-szigetek	1	–	nem
5.	Barbados	1	–	igen
6.	Bolívia	1	–	igen
7.	Brazília	11	1	nem
8.	Chile	3	–	igen
9.	Costa Rica	1	–	igen
10.	Dominikai Közösség	-	1	nem
11.	Dominikai Köztársaság	1	–	igen
12.	Ecuador	1	1	igen
13.	El Salvador	1	–	igen
14.	Grenada	-	1	igen
15.	Guyana	1	–	igen
16.	Haiti	-	1	nem
17.	Jamaica	1	–	igen
18.	Kanada	11	–	nem
19.	Kolumbia	3	1	nem
20.	Kuba	1	–	igen
21.	Mexikó	6	–	nem
22.	Panama	1	–	igen
23.	Peru	4	–	igen
24.	Suriname	1	–	igen
25.	Trinidad és Tobago	1		igen
26.	Uruguay	1	–	igen
27.	Venezuela	1	–	igen
		64	19	18 tagország, ez 21 intézményt jelent

A szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: Confucius Institute (2023). https://ci.cn/qqwl/qqky; 中国一带一路网 *(2023). https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10037&cur_page=1*

5. táblázat. Óceánia országaiban lévő intézetek száma

	Ország	Konfuciusz Intézetek száma	Konfuciusz Osztálytermek száma	BRI-tagország igen/nem
1.	Ausztrália	13	6	nem
2.	Fiji	1	–	igen
3.	Pápua Új-Guinea	1	–	igen
4.	Szamoa	1	–	igen
5.	Új-Zéland	3	–	igen
		19	6	4 tagország, ez 6 intézményt jelent

A szerző saját szerkesztése, az adatok forrása: Confucius Institute (2023). https://ci.cn/qqwl/qqky; 中国一带一路网 *(2023). https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10037&cur_page=1*



BRI AZ EGYES RÉGIÓKBAN

KÍNA ÉS A KÖZEL-KELET GAZDASÁGI ÉS POLITIKAI KAPCSOLATRENDSZERE AZ ÁTALAKULÓ VILÁGREND TÜKRÉBEN

Csicsmann László[1]

Absztrakt

Miközben Kína Nyugat-Ázsiát és Észak-Afrikát az ország közvetlen érdekei szempontjából nem sorolja a kiemelt figyelmet érdemlő térségek közé, mégis a kölcsönös egymásrautaltság eredményeként a kétoldalú kapcsolatok a gazdasági dimenzión túlmenően is dinamikusan bővülnek. Kína jelentős mértékben rá van utalva a Perzsa-öböl térségének szénhidrogénkészleteire, ugyanis az olajimportjának megközelítőleg felét szerzi be innen. Kína katonai jelenléte más külső szereplőkkel – különösen az Egyesült Államokkal és Oroszországgal összevetve – elenyésző. Kína első jelentősebb katonai bázisa a stratégiailag fontos Dzsibutiban létesült. Kína elsősorban gazdasági szereplőnek számít a tágabb Közel-Keleten, az iráni–szaúdi normalizációban betöltött közvetítő szerepe azonban rámutat a politikai tényezőkre is. A Közel-Kelet a BRI-projektek szempontjából is kiemelten fontos, egy szárazföldi és egy tengeri útvonal is a térségen halad keresztül.

Az Egyesült Államoknak a térségből való fokozatos visszahúzódása arra késztetik a közel-keleti államokat, hogy nyissanak Ázsia és azon belül Kína felé. A világrend átalakulásával kapcsolatos bizonytalanság pedig még inkább megerősíti a kínai kapcsolatok fontosságát. A közel-keleti közvélemény Kínát pozitívabban látja, mint az Egyesült Államokat, többnyire azonban nem támogatja a kapcsolatok elmélyítését.

Kulcsszavak: *Kína, arab világ, Új Selyemút, energiabiztonság, regionális rend, új világrend, geopolitika*

1 Prof. Dr. habil. Csicsmann László, a Széchenyi Egyetem Kautz Gyula Gazdaságtudományi Karának dékánja, a Nemzetközi és Alkalmazott Gazdaságtan Tanszék egyetemi tanára.

Abstract

While China does not regard West Asia and North Africa as particularly important for its immediate interests, bilateral relations are rapidly developing beyond the economic dimension as a result of mutual dependency. China has made substantial inroads into the Persian Gulf region's hydrocarbon reserves, importing around half of its oil purchases. China's military footprint compared with other external actors, particularly the US and Russia, is negligible. China's first significant military installation is located in the strategically crucial Djibouti. China is largely an economic partner in the Middle East, but its role as a mediator in the Iran-Saudi normalization process has also highlighted its political role. The Middle East is included in the BRI initiatives, having both a land and a marine route that spans the region.

The United States' gradual disengagement from the region is driving Middle Eastern states to open up to Asia, particularly China. With the changing of the world order, the importance of the relations with China are further strengthened. Public opinion in the Middle East views China more positively than it does the United States, although it is mainly opposed to deeper connections.

Key words: *China, Arab World, New Silk Road, energy security, regional order, new world order, geopolitics*

1. Az átalakuló világrend

A világrendnek a jelenleg is zajló átalakulása, a jelen korunkat jellemző liberális nemzetközi rendszer válsága lényegesen közelebb hozta egymáshoz a közel-keleti térséget és a Kínai Népköztársaságot. A világgazdaság súlypontjának az eltolódása következtében az ázsiai térség felemelkedését látjuk, amelyben különösen a tágabb Indopacifikus térség vált a globális hatalmak versengésének a területiumává. A tágabb közel-keleti térségben[2] öt magát globális hatalomként definiáló szereplő rendelkezik befolyással: az Egyesült Államok, az Európai Unió, Oroszország, Kína és India. A MENA régiót a világ olyan területének tarthatjuk, amely történelmileg, az elmúlt kétszáz évben a nagyhatalmak befolyása alatt állt *(penetrated region)* (Brown, 2004). A Közel-Kelet

2 A Közel-Kelet és az Észak-Afrika térséget jelen tanulmány tágabban értelmezi, amely magában foglalja az Arab Államok Ligájának 22 tagját, valamint a három nem arab országot, így Izraelt, Iránt és Törökországot. A továbbiakban az angol kifejezés alapján – *Middle East and North Africa* – a MENA rövidítést használom.

egyik jellegzetessége az úgynevezett kompetitív multipolaritás *(competitive multipolarity),* vagyis az említett öt globális hatalom versengése, amelyet a világméretű átalakulás keretében értelmeznek (Kausch, 2014). Az Egyesült Államok relatív hatalmi gyengülésének, valamint annak következtében, hogy Washington megítélése szerint a MENA térséget az új világrend kialakulása viszonylagos térvesztésre ítélte, kialakult az úgynevezett posztamerikai Közel-Kelet (Kaye, 2022), amelyre a fentiekben említett rivalizálás jellemző. Számos szakértő felveti, hogy a Kína által 2013-ban útjára indított kelet–nyugati irányú terjeszkedés, az Út és Övezet kezdeményezés (*Belt and Road Initiative,* továbbiakban BRI) azt az űrt kívánja betölteni, amelyet az Egyesült Államok hagyott maga után a térségből való fokozatos visszahúzódását követően, és Washington szerepvállalását próbálja mind politikai, mind katonai, mind gazdasági értelemben kiváltani, helyettesíteni. Ezeket a nézeteket az is megerősíti, hogy 2023 áprilisában bombaként robbant a hír, hogy Peking közvetítésével a MENA térség két jelentős rivalizálásban álló hatalma, Szaúd-Arábia és Irán megegyezett, normalizálta viszonyát. Jelen sorok szerzőjének az a véleménye, hogy Kína nem törekszik arra, hogy a közel-keleti térség regionális hegemónja legyen, másrészt pedig az Egyesült Államok szerepének csökkenésével kapcsolatos elemzések némiképpen eltúlzottak. Az utóbbi kapcsán érdemes megemlíteni, hogy az Egyesült Államok továbbra is a térség biztonságát szavatoló *(security provider)* külső aktor, amely ugyan csökkenő mértékben, de katonai jelenlétben, esetenkénti katonai beavatkozásokban mutatkozik meg (Fulton, 2022). „A posztamerikai Közel-Kelet, nem egy Amerika nélküli Közel-Kelet" – vélekedik Kaye (2022, 8). Továbbá érdemes azt is megemlíteni, hogy a jelenleg zajló ukrán háború ugyan Moszkva figyelmét némiképpen elterelte a MENA térségtől, ugyanakkor Oroszország továbbra is jelentős szereplő marad.

A térség államai – érzékelve a világrend átalakulását és a világgazdaság súlypontjának az eltolódását – Kelet felé fordulnak, és mélyítik kapcsolataikat Kínával. Jonathan Fulton – különösen a Perzsa-öböl – államainak vonatkozásában fogalmaz úgy, hogy a térség „ázsianizálódik" (Fulton, 2023), mind politikai, mind a gazdasági kapcsolatok vonatkozásában mélyülő összefüggéseket láthatunk.

2. Kölcsönös egymásrautaltság

Kína percepciója szerint az úgynevezett tágabb Közel-Kelet térsége magában foglalja az említett 25 államot, valamint Közép-Ázsia és Dél-Ázsia (pl. Afganisztán, Pakisztán) bizonyos területeit is. Mindez elsősorban annak az etnikai-vallási viszonyrendszernek is köszönhető, amelynek Kína a részese (pl. a muszlim vallású ujgur lakosság Kína nyugati felén). A tradicionális, szűkebb értelemben vett Közel-Kelet Kína szemszögéből Nyugat-Ázsia, amely egyben megegyezik az Egyesült Nemzetek Szervezetének is a klasszifikációjával. A térségnek az eltérő határai összefüggésben állnak azzal a kínai felfogással, amely négy koncentrikus kör mentén értelmezi a Középső Birodalom külső kapcsolatait, illetve a prioritásokat: 1. Kína területe – szuverenitásának garantálása mindennek felett áll; 2. a Kínával szárazföldi vagy tengeri határon osztozó 20 állam; 3. a Kína számára biztonsági szempontból fontos régiók (pl. Délkelet-Ázsia, Közép-Ázsia, Dél-Ázsia); 4. a világ további része (Fulton, 2022a, 4). Az előbbiekben említett szűkebb értelemben vett Nyugat-Ázsia az utóbbiba tartozik, amelyből levonható az a következtetés, hogy Kína „másodlagos" külső szereplőnek tekinthető a régióban. Jelen sorok szerzője szerint Kína szerepe – párhuzamosan globális pozíciójának az erősödésével – növekedni fog a közel-keleti térségben, ugyanakkor, ahogy a korábbiakban is utaltam rá, nem kívánja átvenni az Egyesült Államok szerepét. Kína elsősorban gazdasági szereplőként definiálja magát a térségben (lásd *Arab Policy Paper*), ahogy a szaúdi–iráni közvetítés kapcsán azonban láthattuk, politikai szerepeket is felvállal. A Xi Jinping által 2013-ban útjának indított Övezet és Út kezdeményezés (*Belt and Road Initiative,* továbbiakban BRI) nem pusztán egy gazdasági projekt, hanem a Kína által vizionált multipoláris világrend megvalósításának a politikai programja.

Kína stratégiája a tágabb közel-keleti térségben hat szempont köré csoportosítható (Wu, 2021, 450–452):

1. A BRI-projektek mentén a fejlődés elősegítése és stabilitás szavatolása a regionális hatalmakkal való kooperáció keretében;
2. Kína stratégiai érdekeinek garantálása; a regionális hatalmaknak az „egy Kína elv" mellett való elköteleződése;
3. Kína energiabiztonságának szavatolása különösen a kőolaj és földgáz vonatkozásában;
4. Kína gazdasági kapcsolatainak erősítése, a Közel-Kelet jelentős piaca a kínai termékeknek;

5. Kína biztonsági érdekeinek szavatolása, a terrorizmussal, kalózkodással szembeni fellépés;

6. a civilizációk közötti párbeszéd, egymás kultúráinak tiszteletben tartása.

Felmerül a kérdés, hogy fordítva, a Közel-Kelet szempontjából milyen érdekek húzódnak meg az együttműködés mögött. Ezzel kapcsolatban érdemes szem előtt tartani a térségnek a diverzitását, vagyis azt, hogy az egyes aktorokat nem azonos célok vezérlik. A Közel-Keleten a hatalmi viszonyok szempontjából négy állam emelhető ki, amelyeknek a regionális hegemóniáért való vetélkedése jellemzi a régiót: Izrael, Irán, Szaúd-Arábia és Törökország. Míg Izraelt és Szaúd-Arábiát úgynevezett *status quo* államoknak tartjuk, addig Irán és Törökország az Egyesült Államok hegemóniájára épülő rendnek a revizionista szereplői (Kamrava, 2018).

3. Politikai kapcsolatok

Kína első közel-keleti politikai szerepvállalása a diplomáciai kapcsolatok felvétele volt 1956-ban Egyiptommal, Szíriával és Jemennel. Kína számára a közel-keleti térség jelentősége a Teng Hsziao-ping-féle reform és nyitás politikája kapcsán értékelődött fel, ugyanis a gazdasági modernizáció igényelte a szénhidrogénkészleteket. Kína 1993-ban vált nettó olajimportőrré.

Kína és a tágabb Közel-Kelet viszonyrendszerét a bi- és multilaterális jellegű kapcsolatok jellemzik. Bilaterális szinten Kína öt állammal tartja fenn a kapcsolatok legmagasabb szintjét jelentő, úgynevezett átfogó stratégiai partnerséget *(comprehensive strategic partneship):* Algériával (2014), Egyiptommal (2014), Szaúd-Arábiával (2016), Iránnal (2016) és az Egyesült Arab Emírségekkel (2018). Egy szinttel alacsonyabb, ugyanakkor Kína szemszögéből ugyancsak jelentős stratégiai partnerség *(strategic partnership):* Törökország (2010), Katar (2014), Irak (2015), Jordánia (2015), Marokkó (2016), Dzsibuti (2017), Omán (2018) és Kuvait (2018) (Fulton, 2019, 3–4).

A térség fentiekben ismertetett regionális hatalmi struktúráját figyelembe véve meglepő lehet Algéria szerepének a kiemelése, illetve az, hogy a nyugati világ szempontjából kiemelkedő fontosságú Törökországgal nem a legmagasabb szintű dokumentumot írták alá. Kína elsőként Algériával írta alá az átfogó stratégiai partnerséget, amelynek oka a két állam hasonló történelmi fejlődésében keresendő, nevezetesen az északafrikai állam antikolonialista múltja, a forradalmi ideológia szerepe a függetlenséget

követően, valamint az el nem kötelezettek mozgalmában betöltött vezető pozíciója. Kína nem mellesleg semleges álláspontot van az Algéria számára kulcsfontosságú Nyugat-Szahara kérdésében. Kína szemszögéből Algéria jelentősége a Mediterráneum és a Szahel térsége szempontjából kiemelkedő geopolitikai és geoökonómiai szerepében ölt testet (Zoubir, 2023).

Kína és Törökország közötti gazdasági kapcsolatok igen jelentősek, az elmúlt évtizedekben az ujgur kérdés megítélése azonban némi nézeteltérést okozott a két állam között. A mintegy 50 000 Törökországban élő ujgur kisebbséget Ankara mind etnikai, vallási és nyelvi szempontból rokon népként kezeli. Miközben 1997-ben Törökország és Kína között közeledés indult el, Erdoğan elnök 2009 júliusában „majdnem népirtásként" jellemezte az Ürümcsi felkelésre adott választ. A 2010-es években azonban a Kínával való mélyülő gazdasági kapcsolatok hatására Ankara fokozatosan felhagyott az ujgur kérdés felemlegetésével (Altay, 2021).

Multilaterális szinten Kína és a 22 tagot számláló Arab Államok Ligája közötti együttműködés alapja a Kína–Arab Államok Együttműködési Fórum (*China-Arab States Cooperation Forum,* továbbiakban CASCF), amely 2004 óta működik. 2022 decemberében Rijádban tartották az első arab-kínai fórumot, amelyen az államfők vettek részt. 2014-ben Xi Jinping kínai elnök a CASCF miniszteri találkozóján fogalmazta meg a kapcsolatok „1+2+3" modelljét, amelyben az energia területe jelenti a központi elemet, az infrastruktúra-építés, a kereskedelem és beruházás a két szárnyát, valamint a nukleáris energia, a műholdak és a megújuló energia a három áttörés (Niu–Wang, 2023).

Miközben valamennyi szakértő Kína gazdasági szerepvállalását és neutralitását emeli ki, a CASCF-találkozóknak az arab tavasz kapcsán jelentős politikai üzenete volt. A NATO néhány arab országgal közösen az ENSZ Biztonsági Tanácsának 1973-as számú határozatát alapul véve katonai beavatkozást hajtott végre Líbia területén, amely végső soron hozzájárult a Kaddáfi-rezsim 2011 augusztusi felbomlásához. Kína és Oroszország – többek között – tartózkodott, ugyanis a határozat a felkelők védelmét nevezi meg, mint a beavatkozás fő célját. Kína számára a Pancsa Síla – az öt elv – alapvető szempont a külkapcsolatok alakításában. Kína és Oroszország szerint az 1973-as határozat nem adhat jogalapot a rezsimváltásra, ezt az elvet későbbiekben a szíriai polgárháború kapcsán kísérelték meg érvényesíteni, a nemzetállami szuverenitásra hivatkozva.

Kína 2016-ban bocsátotta ki az úgynevezett *Arab Policy Paper* című stratégiai dokumentumot, amely elsőként foglalja össze az Arab Liga 22 tagállamával kapcsolatos politikát. E szerint Kína elsősorban gazdasági szereplő a térségben, az arab világ Peking legjelentősebb olajforrása, valamint a hetedik legnagyobb kereskedelmi partnere, a kétoldalú kapcsolatok *win-win* jellegűek. Kína az izraeli–palesztin konfliktus vonatkozásában a kétállamos megoldás támogatója, méghozzá elkötelezett az 1967-es határokon belül, Jeruzsálem fővárossal a palesztin állam létrehozása mellett (Arab Policy Paper, 2016). Kína arab világgal kapcsolatos stratégiája főként gazdasági, részben politikai, biztonsági és katonai területeket sorol fel az együttműködés pilléreiként.

A multilaterális együttműködés vonatkozásában külön kiemelendők a Kína és a GCC államok (Öböl Menti Együttműködési Tanács, *Gulf Cooperation Council*) közötti formális kapcsolatok, amelyek 2004-ig vezethetők vissza. 2022-ben Xi Jinping Rijádban tett látogatásán került sor az első Kína–GCC-csúcstalálkozóra, amelyen a kínai elnök az együttműködés öt kiemelt területéről beszélt: energia, pénzügy és befektetés, innováció és új technológiák, a világűr, valamint a nyelv és a kultúra (Niu–Wang, 2023).

A Kína–GCC-dialógus az elmúlt évtizedben megakadt, lelassult néhány, a szorosabb együttműködést akadályozó tényező miatt. Az öböl menti államok ugyanis eltérő véleményen voltak a szíriai kérdéssel kapcsolatban, Peking a szuverenitás jegyében (lásd a fentiekben) kiállt az Aszad-rezsim mellett. Ezzel szemben a GCC-országok a diplomáciai kapcsolatokat és Szíria Arab Liga-tagságát felfüggesztették, és Aszad elnök távozását követelték. A 2020–2023 közötti közel-keleti normalizációs folyamat, amelynek keretében Szíria reintegrálódása elkezdődött, elősegítette a kapcsolatok rendezését Kína és az öböl menti olajmonarchiák között. Másik probléma a kétoldalú kapcsolatokban a 2017 és 2021 közötti katari diplomáciai válság volt, amelybe Kína nem kívánt beavatkozni. Az Al Ula-i megállapodás aláírása azonban támogatta a mélyebb kapcsolatokat. A jelenlegi csúcstalálkozó legfőbb célja a szabadkereskedelmi megállapodás (FTA) mielőbbi megkötése (Pe'er–Graham–Bhusari, 2022).

Talán érdemes pár gondolatot szentelni külön a Maghreb térségének, ahol Kína még nem teljes mértékben aknázta ki a politikai és gazdasági kapcsolatok potenciálját. A térségen belül, ahogy korábban szóltam róla, Algéria rendelkezik a legrégebbi kapcsolatokkal, és elsőként írta alá az átfogó stratégiai partnerségi megállapodást. Ezzel együtt azonban a gazdasági és politikai kapcsolatok nem tekinthetők olyan szintűnek, mint a GCC államok kapcsán. Algéria mellett Marokkó a másik kiemelhető állam, ahol Kína jelentős gazdasági érdekekkel rendelkezik. A két ország közötti, a nyugat-szaharai kérdésben mutatkozó konfliktusban Kína kimondottan semleges álláspontot foglal el. Ez egyben az egyik akadálya annak, hogy Kína és a Maghreb térség között multilaterális jellegű kapcsolatok bontakozzanak ki (Zoubir, 2020).

A liberális nemzetközi rendszer válságát és a világgazdaság erőközpontjának az Indopacifikus térség felé való eltolódását tekintve kiemelt jelentősége van a Sanghaji Együttműködés Szervezetének (*Shanghai Cooperation Organization,* továbbiakban SCO), valamint a BRICS (Brazil, Russia, India, China and South Africa) szervezeteknek. 2023-ban Irán az SCO teljes jogú tagjává vált, amely – többek között – lehetőséget biztosít a nyugati szankciók kikerülésére és az Egyesült Államok hegemóniájára épülő rend megkérdőjelezésére. Továbbá hét közel-keleti ország – Bahrein, az Egyesült Arab Emírségek, Egyiptom, Katar, Kuvait, Szaúd-Arábia és Törökország – dialóguspartner (Middle East Briefing, 2023). Erdoğan elnök több ízben jelezte, hogy ha a modern Törökország alapításának 100. évfordulójára nem lesz az Európai Unió tagja, akkor az SCO-hoz fog teljes jogú tagként csatlakozni. A BRICS kapcsán ugyancsak a bővítés kérdése került napirendre, több közel-keleti állam, így Egyiptom, Törökország, Szaúd-Arábia, valamint az Egyesült Arab Emírségek is jelezték csatlakozási szándékukat. A BRICS 2023-as csúcstalálkozóján a dolláralapú elszámolási rendszerről való leválás és végső soron egy új valuta létrehozása szerepelt célként.

4. A Közel-Kelet geopolitikai szerepe

A közel-keleti térségnek több szempontból is geopolitikai jelentősége van Kína számára. A közel-keleti régió a legfontosabb forrása a kínai kőolajimportnak (kb. 50%), valamint a földgázimport sem elhanyagolható. A szénhidrogénforrások mellett azonban a tengeri és szárazföldi útvonalaknak, tengerszorosoknak, csatornáknak és kikötőknek van meghatározó szerepe. Peking számára ugyanis a Közel-Kelettől Kínáig terjedő útvonal biztonságának a szavatolása és a kétirányú kereskedelmi kapcsolatok ápolása kulcsfontosságú.

A tengeri vizek szempontjából a Hormuzi-szorosnak, a Vörös-tenger bejárataként szolgáló Báb al-Mandebnek, illetve a Szuezi-csatornának van geopolitikai jelentősége. A három tengeri stratégiai átjáró Kína BRI-programja szempontjából sem mellékes, hiszen ezeken keresztül halad a kereskedelmi forgalom nagy része. Ami szintén nem elhanyagolható, az a Mediterráneumban jelentkező kínai aktivitás, amely elsősorban a görög Pireusz kikötő építésében és fejlesztésében ölt testet.

Kína tengeri aktivitása és katonai fejlesztései beleillenek az elmúlt évtizedek változásaiba. Szakértők a 2000-es években fogalmazták meg az úgynevezett gyöngysor-elméletet *(String of Pearls),* amely szerint Peking a Hormuzi-szorostól, illetve Báb al-Mandebtől terjedő hajózási útvonal biztonságának garantálását kínálja fel. Ebben jelenleg két kulcsfontosságú területet láthatunk: az egyik a hagyományos értelemben vett Közel-Keleten ugyan kívül eső pakisztáni Gvadár kikötő, amelynek közelsége a Hormuzi-szoroshoz kiemelt jelentőségűvé teszi. Kína ráadásul több területen is szembenézett radikális csoportok támadásával, így például az elmúlt két esztendőben Pakisztánban több kínai munkás vesztette életét terrortámadás következtében. Szomáliában pedig úgyszintén terrorista csoportok merényletei figyelmeztették Kínát saját érdekeinek a védelmére. Degang Sun „könnyű katonai lábnyomnak" *(soft military footprint)* nevezi a jelenlegi kínai katonai stratégiát a katonai bázisok, megfigyelőpontok létesítésével kapcsolatban, amely alapjaiban különbözik attól a stratégiától, amelyet Washington a térségben folytat. Véleménye szerint tehát nem a geopolitikai rivalizálást vagy a régió érdekszférákra osztását jelenti, hanem felhasználható például katasztrófavédelemre vagy egyéb humanitárius ügyekben (Sun, 2018, 85–91).

Kína és a nagyhatalmak, valamint a közel-keleti regionális hatalmak versengése a Vörös-tenger térségében viszonylag új keletűnek mondható. Kína Dzsibutiban létesíti a térségben az első katonai támaszpontját, amely a kis állam stratégiai elhelyezkedését mutatja. A Vörös-tenger térségében aktív politikát folytat az Egyesült Államok, Franciaország, Szaúd-Arábia, Törökország, Irán, az Egyesült Arab Emírségek és Katar is. Kína 2014-ben írt alá megállapodást Dzsibutival, és később kétharmados részesedést szerzett az obocki kikötőben, ahol várhatóan 10 000 kínai katona fog állomásozni. Mindez egy olyan stratégiai váltást mutat a kínai külpolitikában, amely szerint globális hatalomként képesnek kell lennie arra, hogy szavatolja a kínai gazdasági, politikai és biztonsági érdekeket (Dorsey, 2019, 213–215). Dzsibuti pedig azért is érdekes, mert itt található a Camp Lemonnier, az Egyesült Államok egyetlen állandó katonai bázisa (egyben a *U.S. Africa Command* központja) Afrikában. Ennek következtében az afrikai kontinens egyetlen kínai és amerikai katonai bázisai egymástól mindössze néhány kilométerre fognak elhelyezkedni. Valójában a kínai irányváltás nem tekinthető meglepetésnek, hiszen a globális hatalommá válás útján az Egyesült Államok hasonlóképpen cselekedett. Kínai szakértők gyakran azzal is érvelnek, hogy Japán már jóval korábban Dzsibuti partjainál létesített katonai bázist.

Ugyanaz igaz a Szuezi-csatornára is, amely a Báb al-Mandeb bejáratra, hiszen itt halad keresztül a kínai áruforgalom mintegy 60%-a. Kína azonban ebben a térségben Dzsibutira helyezi a hangsúlyt, és Egyiptommal elsősorban inkább a gazdasági jellegű kapcsolatok emelhetők ki, amelyre a következő részben térek ki.

Kifejezetten geopolitikai kérdésnek tekinthetők a kínai–izraeli kapcsolatok. Izrael a nemzetközi rendszer átalakulásából eredő kiszámíthatatlanság miatt sem hagyhatja figyelmen kívül a kínai kapcsolatokat. Kína az amerikai hadihajók által gyakran látogatott haifai kikötői társaságban szerzett részesedést, illetve egy új kikötő építésére kiírt tendert nyert meg (Evron, 2018, 128). Washington azonban nem nézte jó szemmel a kínai befolyás növekedését Izraelben, végül az indiai Adani csoport 70%-os részesedést szerzett a kikötőben (Millner, 2022). A döntésben szerepe van az I2U2, vagyis az Egyesült Államokat, Indiát, Izrael és az Egyesült Arab Emírségeket tömörítő biztonsági együttműködésnek, amelynek keretében Washington – Kína ellensúlyozására – önálló biztonsági architektúrát kísérel meg felépíteni.

Hasonló geopolitikai rivalizálás figyelhető meg az iráni Csabahár kikötője kapcsán, amelynek stratégiai jelentőségét a Hormuzi-szoroshoz való közelsége adja. 2016-ban India, Afganisztán és Irán háromoldalú preferenciális kereskedelmi megállapodást kötött a csabahári kikötő fejlesztéséről, amely Delhi számára alternatív lehetőséget jelent az Afganisztán felé vezető úton (N. Rózsa, 2021). Továbbá a csabahári kikötő fejlesztési terve egyben a kínaiak által épített Gvadár mélytengeri kikötőnek is a riválisa, amely Pakisztánban, a *China–Pakistan Economic Corridor* (CPEC) keretében épült (Sun, 2018, 94). Csabahár és Gvadár 72 kilométer távolságra található. A két kikötő az Indiai-óceán ellenőrzése szempontjából kulcsfontosságú, hiszen a világ olajkereskedelmének 70%-a halad itt keresztül, illetve nem utolsósorban az ásványkincsekben gazdag iráni és pakisztáni Belúcsisztán tartományban található (Khetran, 2018). Az Egyesült Államok – elsősorban Afganisztán stabilitását figyelembe véve – a szankciók alóli mentességet fogalmazott meg a csabahári kikötő fejlesztési munkálataival kapcsolatban a 2018-ban kiadott rendeletben (The Wire, 2018). Mindazonáltal az Iránra nehezedő fokozódó amerikai szankciók érintették India és Irán kereskedelmi kapcsolatait is, így – többek között – Újdelhi olajimportját egy átmeneti idő után le kellett állítani.

2021 márciusában Kína és Irán 25 évre szóló stratégiai együttműködési megállapodást írt alá, amely a gazdasági kapcsolatokon túlmenően például a kiberbiztonság területére is kiterjed. A kooperáció keretében Kína – többek között – fejleszti a Bandár

Abbász-i kikötőt. 2023 januárjától pedig Kína rendszeres tengeri összeköttetést biztosít a csabahári kikötővel, amely a tengeri útvonalak növekvő jelentőségét mutatja. Értelemszerűen India és Kína között az iráni kikötők feletti ellenőrzés megszerzése kulcsfontosságú, hiszen amíg az előbbi állam a Nemzetközi Észak–Déli Közlekedési Folyosót fejleszti (INSTC), addig az utóbbi a BRI keretében kelet–nyugati irányban fejti ki a befolyását (Boltuc, 2022).

5. A geoökonómia befolyásszerzés és rivalizálás

Kína és a Közel-Kelet gazdasági kapcsolatrendszerében az alábbi tényezők fontosságát szükséges hangsúlyozni:

- energiaimport és az új energia;
- infrastruktúra-fejlesztés és tőkebefektetés;
- kétoldalú kereskedelmi kapcsolatok kérdése.

5.1. A szénhidrogének és az „új energia” szerepe a kétoldalú kapcsolatokban

Az adatok rendelkezésre állásának legutolsó évében, 2021-ben a kínai olajimport 44,4%-a származott a Közel-Keletről (lásd 1. táblázat), amely várhatóan két okból kifolyólag magasabb lesz. Egyrészt a COVID–19-pandémiát követő gazdasági helyreállítás következtében a kínai gazdaság újult erőre kapott. Továbbá a 2018-ban, az Egyesült Államok által bevezetett másodlagos szankciók folytán az Iránból származó olajimport nullára csökkent. Nem hivatalos források szerint azonban Irán közvetítőkön (pl. Omán, Malajzia) keresztül továbbra is értékesít olajat Kína irányába. 2021-ben az iráni olajexport mértékét tekintve visszatért a 2021-es szintre, és jelenleg is napi több mint 500 000 barrel olajat exportál Kínába (USIP, 2023). Ezzel Irán éves szinten 4–5%-ot tesz ki Kína olajimportjában, amellyel a Közel-Kelet részesedése megközelíti az 50%-ot, de az elmúlt esztendőket vizsgálva 45 és 55% között mozog.

1. táblázat. A kínai nyersolajimport a főbb közel-keleti országokból 2021-ben

Ország	Olajimport (millió metrikus tonna)	Arány az összes olajimportban (%)
Szaúd-Arábia	81	15,8
Irak	49	9,6
Omán	41	8,0
Kuvait	28	5,5
Egyesült Arab Emírségek	28	5,5
Összesen	**513**	**44,4**

Forrás: Statista (2023a)

Kína gázszükségletének kb. 45%-át képes az otthoni termelésből fedezni, a többit importból. Ennek kisebbik része főként Közép-Ázsiából (azon belül is Türkmenisztánból) vezetékes úton érkezik, míg kb. kétharmada cseppfolyósított formában. Az utóbbiban Katar, Omán és Egyiptom a főbb közel-keleti partnerei Kínának, ugyanakkor látni kell, hogy Ausztrália mellett az Egyesült Államoknak van a legnagyobb részesedése az LNG-importban (Statista, 2023b). A Közel-Kelet részesedése a kínai gázimportból mindössze 10% körül mozog. Kína és különösen a GCC államok kapcsolatait illetően az energia területén kölcsönös függőségi viszonyról beszélhetünk, amely magában foglalja az árak szabályozásának és stabilitásának a kérdését is (Young, 2019).

Kína a szénhidrogének importján túlmenően jelentős befektetője az olaj- és gáziparnak a térségben. Peking – szemben a nyugati államokkal – állami kézben tudhatja az olajipari vállalatokat, és ez könnyebbséget jelent egy koncesszió megpályázásakor. A kínai állami kézben lévő olajvállalatok már az 1980-as években megjelentek a Perzsa-öböl térségében, mint az olajfúrással, kitermeléssel kapcsolatos *upstream* tevékenységbe beruházó szervezetek (Besada–Salam, 2017, 603). Nemcsak Kína fontos szereplője a közel-keleti energiaszektornak, hanem fordítva is, közel-keleti állami vállalatok a kínai piacon beruházásokat eszközöltek – többek között – olajfinomítók építésébe. Emellett a kínai olajvállalatok vertikálisan is integrálódtak az olajipari tevékenységbe, vagyis a cél amellett, hogy Kínát ellássák olajjal, egy tartós piaci jelenlétnek a megalapozása (Andrews-Speed–Lixia, 2022). A China National Petroleum Company (CNPC) Irakban 1998-tól kezdve négy jelentősebb olajmező kiaknázásában tölt be szerepet, ez a tevékenység a 2003-as háború következtében némiképpen

lelassult. A CNPC mellett CNOOC *(China National Offshore Oil Corporation)* főként Kirkuk környékén fejti ki tevékenységét (Uo., 234). 2023 júniusában a kínai CNPCC és Katar 27 évre szóló megállapodást írt alá 4 millió metrikus tonna cseppfolyósított gáz értékesítéséről, valamint részesedést szerzett az egyik gázmezőben.

A 2016-ban kiadott *Arab Policy Paper* 1+2+3 alapelve is megerősíti, hogy Kínának a szénhidrogéneken túlmenően az úgynevezett „új energia" is az együttműködési területei közé tartozik. Kína – miközben a nukleáris proliferáció ellen hivatalosan fellép – aktív kezdeményezője a civil célú nukleáris együttműködéseknek a közel-keleti térségben. Kína a nukleáris energia terén is meghatározó hatalommá vált, közel 50 nukleáris reaktort létesített világszerte. Kína és a közel-keleti országok együttműködése kiterjed – többek között – a természetes urán, a dúsított urán exportjára, a nukleáris hulladék kezelésére, a nukleáris biztonság szavatolására, valamint a könnyűvizes reaktorok építésére. Kína és a Közel-Kelet nukleáris területen való együttműködésének három szintje van: 1. a mély együttműködés; 2. a kezdeményező részvétel; 3. a kapcsolatok kialakítása. A nukleáris együttműködés területén is a legaktívabb kapcsolatokat Kína a GCC államokkal és azon belül is Szaúd-Arábiával és az Egyesült Arab Emírségekkel ápol (Sun–Xu–Tu, 2022, 48–50).

Mindez összetalálkozik az arab olajmonarchiák azon terveivel (pl. Saudi Vision, 2030), hogy diverzifikálják a gazdaságukat. Az Egyesült Arab Emírségek 2050-es terve szerint az összenergia 6%-át fogja kitenni a nukleáris energia. Ennek megfelelően 2023 márciusában Kína és az Egyesült Arab Emírségek három együttműködési megállapodást írt alá. Az UAE jelenleg koreai segítséggel építi első nukleáris reaktorát, a Barakahot. Szaúd-Arábia tervei között pedig az országban fellelhető uránkészletek kiaknázása és akár annak külföldi irányába történő értékesítése áll, amelyhez a 2017-ben aláírt megállapodás alapján kínai segítséget vesznek igénybe. Mindez annak is köszönhető, hogy az Egyesült Államokkal 2012 óta zajló tárgyalások a Washington által támasztott – főként a nonproliferációval kapcsolatos – feltételek következtében megfeneklettek. Szaúd-Arábia a multipoláris világrend jegyében Kína irányába fordult, miközben érdekelt lenne a legmagasabb szintű amerikai nukleáris technológia importjában. Bizonyos vélemények szerint Rijád a kettős felhasználású anyagokat könnyen a nukleáris fegyvergyártás irányába fordíthatja, ha és amennyiben Irán előrehalad saját programjával a nukleáris megállapodás összeomlásának következtében. A jelenlegi kínai mediáció azonban valamennyi félnek kedvez, és a nukleáris proliferáció veszélyét, ha nem is szünteti meg, de csökkenti (Wong–Nereim–Kelly, 2023).

A nukleáris energia mellett Kína aktív résztvevője a közel-keleti térség megújuló energiával kapcsolatos beruházásainak, mindenekelőtt a napenergia területén. Kínai állami vállalatok – többek között – Szaúd-Arábiában, az Egyesült Arab Emírségekben, Egyiptomban, Ománban, Iránban és Marokkóban vesznek részt a projektekben. Miután Kína a napenergia-technológiájával kapcsolatos ellátási láncot teljes mértékben ellenőrzi, a napelemek legfőbb gyártója Kína, így nem utolsósorban mint piac is fontos a közel-keleti térség, ahol pedig az olaj utáni korszakra való felkészülés jegyében egy úgynevezett energiaátmenet zajlik (Calabrese, 2021).

5.2. Infrastrukturális projektek és tőkebefektetés

A tágabb eurázsiai térségben Kína egyik meghatározó prioritása az interkonnektivitás, vagyis a BRI keretében a szárazföldi és tengeri Selyemút teljes vertikumának az összekapcsolása, felépítése. Más ázsiai hatalmak – például India – más típusú projektek (pl. Nemzetközi Észak–Déli Közlekedési Folyosó) megvalósítását tartják célnak. A közel-keleti térség mind az öt külső hatalma – így az Egyesült Államok, Kína, Oroszország, az Európai Unió és legújabban India is – saját gazdasági jelenlétén tevékenykedik.

Kína közel-keleti gazdasági jelenléte szempontjából két fontos momentum emelhető ki: a BRI bejelentése tíz évvel ezelőtt, valamint az Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank (*Asian Infrastructural Investment Bank,* az AIIB) 2016-os megalapítása, amelynek eredményeként 10 ázsiai közel-keleti ország, valamint öt afrikai állam csatlakozott a pénzintézet tevékenységéhez, vagyis a tágabb régióból összesen 15 tagállam a részese (AIIB, 2023). Az AIIB első külföldi irodáját 2023 tavaszán az UAE fővárosában, Abu Dhabiban nyitotta meg. Az AIIB jelentősége, hogy az Egyesült Államok által dominált nemzetközi pénzügyi rendszertől némiképpen függetlenül és az úgynevezett pekingi konszenzus mentén finanszírozza az új Selyemút megvalósítását, illetve támogatást nyújt az alulfejlett országok számára. Mivel számos közel-keleti állam alapító tagja az AIIB-nak, így ezen országok nagyobb szavazati súllyal rendelkeznek, vagyis jelentősebb szerepük van a döntéshozatalra. Az AIIB jelenleg több közel-keleti projektet is hitelez, amelyek főként Egyiptomban, Jordániában és Ománban találhatók (Rakhmat–Pashya–Gozali, 2023, 145).

Az interkonnektivitást célzó infrastrukturális fejlesztések között kiemelt helyet kapnak a közlekedéssel és áruszállítással kapcsolatos projektek. Kína jelenleg kikötők, autópályák és gyorsvasutak finanszírozásában és kivitelezésében vesz részt az úgynevezett

„going global" stratégia keretében (Zhang, 2023, 40). Kínának a közel-keleti térségbe való külföldi működőtőke- FDI-befektetése az elmúlt évtizedben erőteljes hullámzást mutat, amelynek okai között világméretű tendenciákat (pl. COVID–19-pandémia) hatásait is láthatjuk. Kína 2022-ben 6790 millió amerikai dollár működőtőkét fektetett be a MENA térségben, ami az előző évihez képest háromszoros emelkedés, ugyanakkor 2009-ben az érték a tavalyi évhez képest is magasabb volt (Statista, 2023d). Ha a működőtőke befektetési állományát nézzük *(stock)*, akkor ebben a vonatkozásban Kína egyelőre nincs az élen (Sydło, 2021), a 2019-es adatok alapján az Egyesült Arab Emírségeket, az Egyesült Államok, majd Szaúd-Arábia követi (Lim–Yağcı, 2023). Kína és a MENA térség dinamikusan élénkülő kapcsolatait tekintve nem kétséges, hogy a kelet-ázsiai állam válik a fő gazdasági partnerré az elkövetkezendő években.

A BRI-projektek szemszögéből nézve a hat 6+1 kereskedelmi útvonalból kettő halad keresztül a közel-keleti térségen: 1. A Kína–Közép-Ázsia–Nyugat-Ázsia kereskedelmi folyosó; valamint a 2. a Tengeri Selyemút, amely az Indiai-óceán, Arab-tenger és a Földközi-tenger különböző csomópontjait érinti (Dorraj, 2023, 67). Kína infrastrukturális projektjeinek nagy része a fenti két kereskedelmi folyósóhoz kapcsolódik. A tanulmány terjedelmi okok miatt sem vállalkozhat ezeknek a projekteknek a teljes bemutatására, a teljesség igénye nélkül azonban néhány zászlóshajó-beruházást érdemes kiemelni. 2020-ban az első teherszállító vonat 12 nap alatt tette meg a Kína–Törökország-távolságot, amellyel a 8600 kilométeres távolságot sikerült időben lerövidíteni az úgynevezett Vas Selyemút *(Iron Silk Road)* program keretében. Az úgynevezett középső folyósó *(Middle Corridor)* valamelyest képes helyettesíteni az úgynevezett eurázsiai összeköttetés *(Northern Corridor)* tervét, amelynek megvalósítását a 2022-es orosz–ukrán háború nagyrészt meghiúsította.

A kikötőprojekteket korábban részben érintette a tanulmány. A Szuezi-csatorna az egyik kiemelt kínai projektnek a helyszíne, ugyanis Kína 3 milliárd dollárnyi beruházást jelentett be az ottani gazdasági övezetben, többek között a zöld hidrogén előállításával kapcsolatos projektekbe. Az ománi Dukm kikötő az Indiai-óceánon, nem messze a Hormuzi-szorostól stratégiai pont, ahol Kína egyrészt bázist hozott létre, másrészt 2016 óta az ipari park létesítésében játszik szerepet. Omán nemcsak Kína, hanem az Egyesült Államok szemszögéből is stratégiai hely. Kína az Egyesült Arab Emírségekben az úgynevezett Kalifa kikötőben katonai létesítmény építésébe kezdett, amelyet az Abu Dhabira nehezedett amerikai nyomás miatt átmenetileg felfüggeszteni kényszerült. Szaúd-Arábiában a jemeni határhoz közeli Dzsizánban épül kínai segítséggel kikötő és ipari park. A fenti interkonnektivitást elősegítő projektek eredményeként Kína a térség gazdaságilag egyre inkább meghatározó szereplőjévé válik.

5.3. Kétoldalú kereskedelmi kapcsolatok

A Kína és az egyes MENA-országok kétoldalú kereskedelmi forgalmát szemlélve megállapíthatjuk, hogy négy állam – Szaúd-Arábia, Kuvait, Jemen és Irán – esetén, mind az export, mind az import terén a legnagyobb partnerré vált. További négy ország esetén a legnagyobb importpartner (lásd 2. táblázat). Mindez összefüggésben áll – többek között – az Egyesült Államoknak a térségből való visszahúzódásával, illetve azzal, hogy Washington egyre kevésbé szorul rá a Perzsa-öböl térségére mint energiaforrásra. 2020-ban a kínai import 75%-át az energiahordozók tették ki, míg az exportban 45%-ban a fogyasztási cikkek teszik ki a legnagyobb részarányt (Worldbank, 2023). A kétoldalú kereskedelmi forgalomban Kína fokozatosan átveszi más külső szereplők helyét.

2. táblázat. Kína helyezése az egyes közel-keleti országok közötti kereskedelemben

	Importhelyezés	Exporthelyezés
Szaúd-Arábia	1	1
Jordánia	1	6
Jemen	1	1
Kuvait	1	1
Algéria	1	11
Egyiptom	1	15
Egyesült Arab Emírségek	1	5
Irán	1	1
Bahrein	2	17
Izrael	2	2
Törökország	2	17
Omán	2	1
Marokkó	3	11
Irak	3	1
Katar	4	3

Forrás: Statista (2023c)

6. Konklúzió

Kína az elmúlt években meghatározó közel-keleti politikai, gazdasági és kulturális tényezővé vált (Fulton, 2022a). Miután Kína belpolitikai kérdésekben semleges politikát folytat, és nem terheli a nyugati országok gyarmati múltja, így kedvezőbben képes a térség államaival való kapcsolatokat kialakítani és elmélyíteni. A közel-keleti közvélemény számos tekintetben pozitívan áll Kínához, különösen összehasonlítva az Egyesült Államok szerepével. Az *Arab Barometer* 2022-es felmérései szerint a közvélemény kevésbé tartja veszélyesnek Kína felemelkedését szemben az Egyesült Államok hegemóniájával, a többség azonban csökkenő mértékben támogatja a kínai–arab kapcsolatoknak az elmélyítését. Algériában, amellyel Kína elsőként írta alá a legmagasabb szintű átfogó stratégiai megállapodást, 2021–2022-ben mindössze 38% tekinti kedvezően a kétoldalú kapcsolatok intenzitásának a növelését, ám mindösszesze 19% tartja Kínát veszélyesnek, az Egyesült Államokat ezzel szemben 38% (Arab Barometer, 2023).

Kína közel-keleti és észak-afrikai kapcsolatai az olaj- és gázimporton messze túlmutatnak. Kína a relációnak *win-win* jellegét hangoztatja, és valamennyi államot, ha eltérő mértékben is, de partnernek tekint. Kétségtelen, hogy Kína elsődlegesen gazdasági szereplő a térségben, Peking nem tudja és nem is akarja rövid távon az Egyesült Államok helyét átvenni. Kína azonban politikai aktor is egyben, a nemrégiben történt iráni–szaúdi mediáció ennek a bizonyítéka. Peking azt az előnyét használja ki, hogy a térség valamennyi államával képes és hajlandó „szóba állni". Az Egyesült Államok éppen a kínai közvetítés hatására az elmúlt hetekben ismét titkos egyeztetésekbe kezdett Iránnal. A Közel-Kelet tehát akarva-akaratlanul részese a világrend jelenleg zajló átalakulásának, és a térség jelentősége az orosz–ukrán háború ellenére sem csökkent. Kérdéses, hogy Kína növekvő belső problémái, a gazdasági növekedés esetleges lelassulása hogyan és milyen mértékben érinthetik a kapcsolatokat. Egyelőre azonban minden területen dinamikus növekedést látunk, amelyben a térség államai is érdekeltek, tekintettel arra a bizonytalanságra, amelyet a változó világrend jelent.

Felhasznált irodalom

AIIB (2023). Regional and Non-regional member states of AIIB. https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html.

Altay, K. (2021). Why Erdogan has Abandoned the Uyghurs? *Foreign Policy, Argument*. https://foreignpolicy.com/2021/03/02/why-erdogan-has-abandoned-the-uyghurs/.

Andrews-Speed, P. – Lixia, Y. (2022). China's Evolving Energy Relations with the Middle East. In: Fulton, J. (ed.): *Routledge Handbook on China-Middle East Relations* (pp. 227–244). London–New York: Routledge.

Arab Barometer (2023). US-China in MENA 2022. Arab Barometer. https://www.arabbarometer.org/2023/01/12352/.

Arab Policy Paper (2016). The State Council. People's Republic of China. http://english.www.gov.cn/archive/publications/2016/01/13/content_281475271412746.htm.

Besada, H. – Salam, J. (2017). China's Energy Strategy in the MENA Region. *China Quarterly of International Strategic Studies* 3(4): 597–619.

Boltuc, S. (2022). Chinese Interests in Iranian Ports. Geopolitical Review, Special Eurasia, https://www.specialeurasia.com/2022/01/27/china-iran-port/.

Brown, L. C. (2004). *Diplomacy in the Middle East: The International Relations of Regional and Outside Powers.* London: I.B. Tauris.

Calabrese, J. (2021). *Sustainable Momentum? China and the Mideast Solar Market*. October 19, 2021. Middle East Institute, https://www.mei.edu/publications/sustainable-momentum-china-and-mideast-solar-market.

Dorraj, M. (2023). The Belt and Road Initiative and China's Expanding Ties With West Asia and North Africa. In: Zoubir, Y. H. (ed.): *Routledge Companion to China and the Middle East and North Africa* (pp. 64–79). London–New York: Routledge.

Dorsey, J. M. (2019). *China and the Middle East. Venturing into the Maelstrom*. Cham: Palgrave Macmillan.

Evron, Y. (2018). OBOR's Impact on Sino-Israeli Relations. In: Ehteshami, A. – Horesh, N. (eds.): *China's Presence in the Middle East. The Implications of the One Belt One Road Initiative.* London and New York: Routledge.

Fulton, J. (2019). China's Changing Role in the Middle East. Atlantic Council, Rafik Hariri Center for the Middle East. June 2019. https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2019/06/Chinas_Changing_Role_in_the_Middle_East.pdf.

Fulton, J. (2022a). China's Emergence as a Middle East Power. In: Fulton, J. (ed.): *Routledge Handbook on China-Middle East Relations.* London–New York: Routledge.

Fulton, J. (2022b). Systemic Change and Regional Orders: Asian Responses to a Gulf in Transition. *The International Spectator* 57(4): 1–19.

Kamrava, M. (2018). Hierarchy and Instability in the Middle East Regional Order. *International Studies Journal* 14(4): 1–35.

Kausch, K. (2014). Competitive Multipolarity in the Middle East. Istituto Affari Internazionali, *IAI Working Papers* 14. https://www.iai.it/en/pubblicazioni/competitive-multipolarity-middle-east.

Kaye, D. D. (2022). America's Role in a Post-American Middle East. *The Washington Quarterly* 45(1): 7–24.

Khetran, M. S. (2018). Gwadar and Chabahar: Competition or Cooperation? *Strategic Studies* 2: 43–55. Institute of Strategic Studies Islamabad. http://issi.org.pk/wp-content/uploads/2018/08/3-SS_Mir_Sherbaz_Khetran_No-2_2018.pdf.

Lim, G. – Yağcı, M. (2023). China in the Middle East: Foreign Direct Investment, Economic Transformation, and Regional Development. In: Rahman, M.M. – Al-Azm, A. (eds.): *Social Change in the Gulf Region*. Gulf Studies 8. Springer, Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-19-7796-1_32

Middle East Briefing (2023). The UAE Joins Shanghai Cooperation Organization as a Dialogue Partner. Middle East Briefing. https://www.middleeastbriefing.com/news/the-uae-joins-the-shanghai-cooperation-organisation-as-a-dialogue-partner/.

Millner, A. (2022). *Israel Looks to India, Not China, for Haifa Port*. NatSec Brief, August 5, 2022. The Jewish Institute for the National Security of America. https://jinsa.org/wp-content/uploads/2022/08/20220804_JINSA_HaifaPort_v1-3-1.pdf.

N. Rózsa, E. (2021). Iran-India Relations Before and After the U.S. Withdrawal from the Nuclear Deal and Consequent Sanctions. In: Leandro, F. J. B. S. – Branco, C. – Caba-Maria, F. (eds.): *The Geopolitics of Iran* (pp. 531–552). Singapore: Palgrave Macmillan.

Niu, S. – Wang D. (2023). 'Three Summits' and the New Development of China-Arab States Relations in the New Era. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies* 17(1): 15–30.

Pe'er, I. – Graham, N. – Bhusari, M. (2022). Strengthening ties: China and the GCC. Econographics. *The Atlantic Council,* January 31. 2022. https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/strengthening-ties-china-and-the-gcc/.

Rakhmat, M. Z. – Pashya, M. H. – Gozali, G. (2023). The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) in the Middle East. In: Zoubir, Y. H. (ed.): *Routledge Companion to China and the Middle East and North Africa*. London–New York: Routledge.

Statista (2023a). Main Suppliers of Crude Oil to China in 2020 and 2021. Statista, https://www.statista.com/statistics/1310953/oil-imports-by-country-china/.

Statista (2023b). Main Suppliers of Liquified Natural Gas (LNG) to China in 2020 and 2021. Statista, https://www.statista.com/statistics/1310864/lng-imports-by-country-china/.

Statista (2023c). Ranking of China as trading partner of Middle East and North African countries in 2023, by flow. https://www.statista.com/statistics/1384138/mena-ranking-of-china-as-trading-partner-by-flow/.

Statista (2023d). Value of Invest from China in the Middle East and North Africa from 2005 to 2022. Statista, https://www.statista.com/statistics/1384069/china-investment-in-mena/.

Sun, D. – Xu, H. – Tu, Y. (2022). In With the New: China's Nuclear Energy Diplomacy in the Middle East. *Middle East Policy* 29: 41–60.

Sun, D. (2018). China's Military Relations with the Middle East. In: Reardon-Anderson, J. (ed.): *The Red Star and the Crescent. China and the Middle East* (pp. 83–102). New York: Oxford University Press.

Sydło, W. K. (2020). China's Economic Engagement in the Middle East. In: Sydło, W. K. (ed.): *The Role of China in the Middle East and North Africa (MENA). Beyond Economic Interests?* (pp. 32–57).Euromesco Joint Policy Study 2016. Barcelona: IeMed.

The Wire (2018). India Exempted from Certain Sanctions on Iran for Building Chabahar Port. 7 November, 2018. *The W*ire. https://thewire.in/diplomacy/india-exempted-from-certain-sanctions-on-iran-for-building-chabahar-port.

USIP (2023). Iran's Increasing Reliance on China. The Iran Primer, United States Institute of Peace. https://iranprimer.usip.org/blog/2019/sep/11/irans-increasing-reliance-china.

Wong, E. – Nereim, V. – Kelly, K. (2023). Inside Saudi Arabia's Global Push for Nuclear Energy. *New York Times*, April 1. 2023. https://www.nytimes.com/2023/04/01/us/politics/saudi-arabia-nuclear-biden-administration.html.

World Bank (2023). China Products Exports and Imports to the Middle East and North Africa in 2020. World Bank. https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2020/TradeFlow/EXPIMP/Partner/MEA/Product/all-groups#.

Wu, Bingbing (2021). China and New Middle East. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 23(3): 443–457.

Young, K. (2019). The Gulf's Eastward Turn: The Logic of Gulf-China Economic Ties. *Journal of Arabian Studies* 9(2): 236–252.

Zhang, C. (2023). China's Infrastructure Construction in the Middle East. In: Zoubir, Y. H. (ed.): *Routledge Companion to China and the Middle East and North Africa* (pp. 40–51). London–New York: Routledge.

Zoubir, Y. (2020). Expanding Shino-Maghreb Relations. Chatham House, Research Paper, February 2020, https://www.chathamhouse.org/2020/02/expanding-sino-maghreb-relations/2-china-and-maghreb.

Zoubir, Y. H. (2023). Algeria and China: Shifts in Political and Military Relations. *Global Policy* February 2023, 14(S1): 58–68.

AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS HATÁSA INDIA ÉS PAKISZTÁN GEOPOLITIKAI POZÍCIÓIRA

Háda Béla[1]

Absztrakt

Az India–Pakisztán–Kína-háromszög lényeges hatással van a dél-ázsiai stratégiai környezetre és a tágabb indiai-óceáni térség erőegyensúlyára. A közöttük fennálló területi és ideológiai ellentétek a fő konfliktusok alapját képezik Dél-Ázsiában. Emellett az indiai–kínai kapcsolatok a világ legfontosabb bilaterális kapcsolatai közé tartoznak. Az úgynevezett Selyemút Gazdasági Övezet (később Övezet és Út kezdeményezés) 2013-as bejelentése új korszakot nyitott a kínai–dél-ázsiai kapcsolatokban. India és Pakisztán reakciói változatosak voltak, ezek Peking emelkedő nagyhatalmi képességeivel és ambícióival kapcsolatos alapvető benyomásaiktól függtek. Miközben Iszlámábád megpróbálja kihasználni az Övezet és Út kezdeményezés gazdasági és politikai előnyeit, Indiát aggasztja a kínai befolyás erősödése saját stratégiai érdekszférájában. E tanulmány célja a BRI lehetséges hatásainak elemzése az indiai és pakisztáni geopolitikai pozíciókra.

Kulcsszavak: *India, Pakisztán, Kínai Népköztársaság, Dél-Ázsia, Övezet és Út kezdeményezés, geopolitika*

1 Dr. Háda Béla, PhD, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Eötvös József Kutatóközpont, Stratégiai Védelmi Kutatóintézet tudományos munkatársa.

Abstract

The India-Pakistan-China triangle have significant impact on the South Asian strategic environment and the balance of power of the wider Indian Ocean Region. Territorial and ideological controversies between them constitute the main conflicts in South Asia. Additionally, the Indo-Chinese relations are among the world's most important bilateral ties. The announcement of the so-called Silk Road Economic Belt (later Belt and Road Initiative) in 2013 opened a new era of Chinese-South Asian relations. Reactions of India and Pakistan was various depended on their basic impressions about Beijing's rising great power capabilities and ambitions. While Islamabad is trying to take advantage of the economic and political benefits of the BRI, India is concerned about the strengthening of Chinese influence in its own strategic sphere of interest. This study aims to analyse the possible impacts of the BRI on the Indian and Pakistani geopolitical positions.

Keywords: *India, Pakistan, People's Republic of China, South Asia, Belt and Road Initiative, geopolitics*

1. Bevezetés

A 21. század harmadik évtizedére Dél-Ázsia stratégiai folyamatait alapjaiban határozza meg a kínai–pakisztáni–indiai viszonyrendszer alakulása. Ezt a sajátos háromszöget – persze külső hatalmi tényezők befolyása mellett, de – a hidegháború évtizedeitől jellemzik a rivalizálás és az együttműködés dinamikái, amelyek gazdasági, katonai és politikai következményeket egyaránt hordoznak magukban. Az indiai–pakisztáni és indiai–kínai relációban is létező területi viták, ideológiai súrlódások, valamint regionális érdekérvényesítésük (India és Kína esetében egyenesen hatalmi építkezésük) egymással ütköző célkitűzései nem teszik lehetővé, hogy valódi bizalom alakuljon ki közöttük, ám gazdasági tekintetben komoly eredmények is születhetnek az együttműködésükből. Ennek is köszönhető, hogy miközben India többnyire kritikával szemléli a kínai–pakisztáni együttműködést, és nem csatlakozott a BRI-hez, általánosságban törekszik a párbeszéd fórumainak (BRICS, SCO, SAARC) fenntartására és bővítésére a felekkel. Ezzel szemben manapság két folyamat ösztönözheti Indiát a stratégiai kapcsolatainak újragondolására. Egyrészt az amerikai–kínai szembenállás erősödése, amely felerősítette a Négyoldalú Biztonsági Párbeszéd szorosabb katonai

együttműködéssé fejlesztésével kapcsolatos várakozásokat. Másrészt pedig a jelen tanulmány kiemelt témáját jelentő Övezet és Út kezdeményezés (Belt and Road Initiative – BRI) várható geopolitikai következményei, amelyek erőteljesebb kínai térnyerést eredményeznek az Újdelhi hagyományos érdekszférájának tekintett térségekben, és a bekerítettség érzetét erősítik az indiai katonai és politikai elit soraiban. Mindezek ellenére Dél-Ázsia legnagyobb állama várhatóan nem fogja feladni hagyományos stratégiai önállóságát egy esetleges védelmi szövetség érdekében. Pakisztán viszont a Peking–Iszlámábád-kapcsolatok minőségi továbbfejlesztésének a lehetőségét látva a kezdeményezésben igyekszik nemcsak a gazdasági, de a biztonságpolitikai hasznát is garantálni önmaga számára, és a BRI lelkes híveként viselkedik. Az Övezet és Út tehát Dél-Ázsia vonatkozásában messze túllépett a gazdasági értelmezés keretein, és a helyi államok számára is stratégiai megközelítések határozzák meg a viszonyulást hozzá. Jelen tanulmány India, Pakisztán és Kína kapcsolatrendszerének alapvető összefüggéseit veszi számba, kiemelten reflektálva azokra a hatásokra, amelyet az Övezet és Út kezdeményezés gyakorolhat rájuk.

2. A hidegháború hagyatéka

India és Pakisztán 1947 augusztusában lezajlott függetlenné válása, majd a Kínai Népköztársaság 1949. évi kikiáltása egyaránt a politikai fejlődés gyökeresen új perspektíváit nyitották meg Kelet- és Dél-Ázsia történetében. Ezt maguk a kortárs politikai elitek is így látták, ennek következtében – különösen indiai–kínai relációban – nagy hangsúlyt fektettek a hosszú távú együttműködés kereteinek a kialakítására. Kína és India már a negyvenes évek végén is a világ két legnépesebb államának számított, Dzsaváharlál Nehru, a dél-ázsiai óriásállam első miniszterelnöke pedig komoly várakozásokat fűzött Peking és Újdelhi baráti viszonyának a megalapozásához, mivel a két ország együttműködését olyan erőnek tekintette, amely egész Ázsia sorsát képes irányítani a formálódó hidegháborús nemzetközi rendszeren belül (Radchenko, 2014). Különösen fontossá vált ez számára azt követően, hogy Pakisztán az Amerikai Egyesült Államok szövetségesi támogatását elfogadva 1954-től nyíltan részesévé vált a hidegháborús szembenállásnak (Hagerty, 1986, 218). Noha Zhou Enlai kínai miniszterelnök még abban az évben lezajlott látogatásával látszólag letették az alapjait az indiai–kínai barátságnak, a gyarmati időszakból örökölt ellentéteken – a himalájai határ kijelölésének a kérdésén – nem tudtak tartósan felülemelkedni. A következő

évtized fordulója emiatt kifejezetten feszült időszakot hozott az indiai–kínai kapcsolatokban, amelynek mélypontját napjainkig a két ország 1962 őszén lezajlott határháborúja jelentette. Hogy melyik fél tehetett inkább a viszony súlyos elmérgesedéséről, máig eltérően ítélik meg a két fővárosban, hangsúlyozva a másik oldal felelősségét. Ám tény, hogy a határháborúban elszenvedett katonai vereség a szerény területvesztés ellenére is alapvető irányváltásra késztette az indiai kül- és biztonságpolitika formálóit. Amellett, hogy Pekinggel csak 1976-ban állt helyre a diplomáciai kapcsolat (Malone, 2011, 129–140) India katonai erejének számottevő fejlesztésére határozta el magát, ennek részét képezte a védelmi célú nukleáris kutatások megindítása és a nagyszámú szovjet fegyverzet importálása is (Shaumyan, 2010, 157). Utóbbi egyúttal a Szovjetunió szoros partnerségének felvállalását is elhozta, amelyet 1971. augusztus 9-én foglaltak írásba *(Treaty of Peace, Friendship and Co-operation between the Republic of India and the Union of Soviet Socialist Republics)*.

Pakisztán ugyanakkor a határháborút követően lehetőséget látott India (vélt) meggyengülésében és Kína támogatásának az elnyerhetőségében. Mivel Kína akkoriban még jóval szegényebb állam volt, mint napjainkban, utóbbinak nem annyira gazdasági, mint inkább az Indiával szembeni stratégiai együttműködés, esetleg katonai támogatás szempontjából volt jelentősége Iszlámábád szemében. 1963. március 2-án ennek a légkörében született meg a pakisztáni–kínai határmegállapodás *(Boundary Agreement Between China and Pakistan),* amely kijelölte a két szomszéd közös határát a vitatott státuszú kasmíri térségben. A megállapodást India nem tekintette legitimnek, mivel egész Kasmírt magáénak követelte. Kína számára ugyanakkor fontos igazodási pontot jelentett, egyúttal megteremtette az érdekközösségét Pakisztánnal az indiai területi aspirációk megakadályozásában, mivel utóbbiak sikere az egyezmény felülvizsgálatát is indokolttá tenné. Pakisztán 1965. évi háborúja India ellen ugyanakkor hamar megvilágította: Dél-Ázsia vezető állama korántsem áll az összeomlás szélén, Kína részéről ugyanakkor nem várható olyan segítség, amely a közvetlen háborús konfrontáció felvállalását is magába foglalná. Az 1971-ben lezajlott bangladesi háború pedig bizonyította, hogy Újdelhiből Dél-Ázsia domináns hatalmát kormányozzák, amelylyel szemben Pakisztán csak intenzív, a nukleáris eszközök fejlesztését is tartalmazó fegyverkezéssel biztosíthat magának megfelelő elrettentési képességet. Peking szerepe ebben döntőnek bizonyult. Iszlámábád számára az 1980-as évek derekára – a hazai források felhasználása és külföldi technológiák átvétele mellett – számottevő kínai segítséggel vált lehetővé a működőképes nukleáris fegyverek előállítása (Lavoy–Khan,

2004, 2). India ezt a képességét már 1974-ben megmutatta, részben a kínai nukleáris fegyverkezésre válaszul, részben pedig annak demonstrálására, hogy egy újabb himalájai háborúnak már sokkal súlyosabb következményei lehetnek, mint korábban. A hidegháború utolsó évtizedében rögzült az a sajátos állapot, miszerint az erőteljes iszlamizációs tendenciákat mutató, katonai diktatúrában élő Pakisztán az államszocialista modellt fenntartó Kína és a liberális demokráciát hirdető USA számára egyaránt baráti országnak minősült, míg az alapvetően plurális demokráciának tekintett India a Szovjetunió szövetségese volt. A bipoláris korszak lezárulása azonban sok tekintetben minőségi változást hozott.

Az indiai–kínai kapcsolatok új korszaka még a nyolcvanas évek végén, szovjet ösztönzésre kezdődhetett meg (Bobb, 1989). Radzsív Gandhi indiai miniszterelnök 1988. december 19–23. között lezajlott ötnapos pekingi látogatása jelezte, hogy Ázsia két legnépesebb országa maga mögött kívánja tudni a hidegháborús időszak ellenséges viszonyát *(Indian Prime Minister Rajiv Gandhi visited China)*. Li Peng kormányfővel és Teng Hsziao-pinggel folytatott megbeszélésein nem volt mindenben egyetértés közöttük (egyebek mellett a himalájai határ kijelölésének kérdésében sem), de a regionális stabilitás erősítésére irányuló törekvés érezhető volt, és a közös bizottsági munka a későbbiekben is folytatódott a felek részvételével. Sikeres egyeztetések folytak a feszültség enyhítéséről is a himalájai térségben, ennek nyomán két megállapodás is született a fegyveres erők itteni mozgásának és állomásoztatásának a kölcsönös szabályairól, 1993-ban és 1996-ban (United Nations 1993; United Nations 1996). Noha a két állam tartotta magát a határokkal kapcsolatos álláspontjához, az újabb háborús eszkalációt el kívánták kerülni. Ez az Egyesült Államok támogatását elveszítő, Washington egyedülállóan erős hatalmi szerepével szembesülő Kínának és a gazdasági fejlődés felgyorsításán dolgozó Indiának egyaránt jól jött.

Dacára azonban az enyhülő viszonynak, az indiai nagyhatalmi program nyílt megfogalmazásakor, az 1998. májusi nukleáris kísérletek indoklásánál az újdelhi kormány azzal (is) érvelt a fegyverkezés mellett, hogy Kína fenyegetést képvisel Indiára nézve (Garver, 2001, 867–868). Újdelhiben a kínai és pakisztáni kihívást egymással összekapcsolódva értelmezték, a nukleáris fegyverkezés beindításának azonban nem pusztán önvédelmi indítékai voltak, hanem az indiai nagyhatalmi státusz szimbólumának is szánták, amelyet a világ többi hatalma már nem hagyhat figyelmen kívül. Pakisztán az indiai nukleáris kísérletekre hasonló lépéssel válaszolt, egyértelművé téve, hogy – nem kis részben a kínai támogatásnak köszönhetően – állni kívánja a fegyverkezési versenyt regionális ellenfelével. A pakisztáni nukleáris fegyverfejlesztés mellett a bevetési képességek javításában is döntő szerepe volt a kínai támogatásnak. Iszlámábád Dongfeng rakéták mintájára készíthette el saját rövid és közepes hatótávolságú ballisztikus rakétáinak egész sorozatát, amelyekkel egyrészt képes volt felvállalni a kétezres évtizedet jellemző rakétafejlesztési-versenyt Indiával, másrészt elméletileg lehetővé vált számára „belőni" riválisának teljes területét, amely a fegyverek számának növekedésével hitelessé tette Iszlámábád nukleáris elrettentési potenciálját (Kan, 2011, 8).

Kína ugyanakkor végeredményben Dél-Ázsia stabilitásában volt érdekelt, és ezt tudomására is hozta első számú helyi szövetségesének. Jóllehet, nyíltan felvállalta, hogy Pakisztánnal fennálló barátsága „mély, mint az óceán és magas, mint a hegyek" (Xinhua, 2006), ám amikor Pervez Musharraf pakisztáni elnök az ezredfordulón támogatásért folyamodott Pekinghez annak érdekében, hogy akár katonai erővel is döntésre vigye Kasmír hovatartozásának a kérdését, kínai partnerei udvariasan, de egyértelműen a tudomására hozták: nem érdekeltek a fegyveres konfliktusban, és a tárgyalásos megoldást preferálják (Garver, 2004, 10). Ezt követően indult meg a két vezető dél-ázsiai állam párbeszéde az 1999. évi kargili háborútól mélypontra került viszony javítása és a kasmíri feszültség csökkentése érdekében. Háborúvá eszkalálódó fegyveres összetűzés azóta sem volt India és Pakisztán között. Kína tehát egyrészt a kölcsönös stratégiai elrettentés körülményeinek az elősegítésével, másrészt diplomácia eszközökkel, ha közvetetten is, de végül hozzájárult Dél-Ázsia stabilitásához.

A hidegháború lezárulása Pakisztán nemzetközi pozícióira is mély hatást gyakorolt, megmutatva egyúttal a kínai kapcsolatainak az értékét. 1990-re Moszkva afganisztáni kalandjának lezárulása Pakisztán hirtelen leértékelődését eredményezte Washington szemében, ahol egy ideje politikai szinten nehezen tudták összeegyeztetni a dél-ázsiai ország nukleáris fegyverkezésének nyilvánvaló bizonyítékait a folyamatos pénzügyi és haditechnikai támogatással. Miután már nem volt szükség Pakisztán frontországi szerepére, az amerikaiak a segélyek azonnali megvonásáról határoztak (Lavoy–Khan, 2004). Iszlámábádi szemszögből a támogatások megszakítása egyúttal az amerikai szövetséges megbízhatatlanságának újabb bizonyítéka is volt. A történtek még jobban felértékelték szemükben a kínai partnereket, akik a kilencvenes évek folyamán sem vesztették el érdeklődésüket Dél-Ázsia – benne Pakisztán – iránt. Mikor a 2001. szeptember 11-i terrortámadásokat követően az Egyesült Államok a tálibok elleni katonai fellépésre készülve újra szorosabb együttműködést és pénzügyi támogatást

kínált Pakisztánnak, felajánlásuk pozitív fogadtatásra lelt ugyan Iszlámábádban, de a kínai kapcsolatokat ez nem értékelte le. Ez megfelelt a másik fél számításainak is. Peking dél-ázsiai relációinak viszonylagos stabilitása logikusan következett az ország indiai-óceáni térséggel és India kordában tartásával összefüggő stratégiai érdekeiből. A kapcsolatok mélyítésének – a már említett biztonságpolitikai dimenziókon túl – pedig fontos területe volt a kétoldalú kereskedelem és beruházási politika, amelynek Kína gyors gazdasági növekedése nyújtott megfelelő hátteret. Ennek következtében a kelet-ázsiai hatalom pakisztáni beruházásai és növekvő gazdasági jelentléte már jóval az „Egy Övezet, Egy Út" meghirdetése előtt megfigyelhető volt.

3. A gazdasági kapcsolatok felértékelődése

Miután az amerikai források elapadtak, a pakisztáni állam permanens gazdasági nehézségekkel szembesült, amelyek kezelésében az IMF segítsége mellett is csak felemás eredményeket tudott felmutatni a kilencvenes években. Gazdasági fejlődésének lelassulása fokozatos leszakadást eredményezett korábbi regionális pozíciójából. 1989-ben az egy főre jutó GDP alapján Iszlámábádból még Dél-Ázsia harmadik legfejlettebb államát kormányozták a kis szigetországok után (World Bank). Ám 2019-re már csak Afganisztánt és Nepált tudta megelőzni a térségben ezen a téren (Háda, 2022, 289). Mindez persze hosszadalmas folyamat eredménye volt, amelynek kimenetele a kilencvenes években még nem is látszott tisztán, de sokat megmagyaráz abból, miért lett ennyire fontos az ország számára a befektetések vonzása, minden hátrányos körülmény ellenére. Peking szerepe a kétoldalú kereskedelemben egyre inkább meghaladta a szegény országokra jellemző könnyűipari és nyersanyag-beszállító státuszt, és nagy mennyiségű, szofisztikált árut exportált Pakisztánba, köztük hadiipari, elektronikai és gépipari termékeket, valamint járműveket is. Ezzel szemben még a kétezres évek derekán is a pakisztáni export 85%-át különböző nyersanyagok tették ki (főként pamut, bőr, króm és rézérc). Ezen belül is a kivitel 75%-a pamut és bőráru, az ércek, kén, mészkő és cement pedig 10% körüli arányt képviselt (Miankhel et. al, 2010, 20). Gyakori eset volt például, hogy a nyersaranyat és rezet Kínába exportálták, majd a belőle előállított készterméket visszaimportálták az országba. Még 2006 novemberében, a két ország államfőinek jelenlétében szignálták a Kínai–Pakisztáni Szabadkereskedelmi Megállapodást (Free Trade Agreement between the Government of the IRP and the Government of the PRC), amelyet a korszak egyik nagy gazdaságdiplomáciai eredményeként tartanak számon a bilaterális viszonyrendszerben. Végül a kétoldalú

áruforgalom összértéke (a fegyvereket nem számítva) 2000–2010 között meghétszereződött (Khan, 2011). Mindez azonban jelentős egyensúlytalanság mellett ment végbe, növekvő pakisztáni deficitet eredményezve. Problémát jelentett továbbá, hogy az iszlám köztársaság energetikai infrastruktúrája nem tudott lépést tartani a növekvő igényekkel, és az ennek következtében fellépő rendszeres áramszünetek nemcsak a lakosság hangulatát, de a gazdaság teljesítményét is rombolták. Jellemző például, hogy a BRI meghirdetésének évéig, 2013-ig a pakisztáni gazdaság egyik legversenyképesebb ágazatának számító textilipar mintegy egymilliárd dollár értékű exportveszteséget szenvedett el az áramhiány miatt (Khan, 2013). A fent említettek nagyon fontos szerepet játszanak Iszlámábád gazdaságpolitikai prioritásainak az alakításában, és ez a BRI-hez való csatlakozásban is megfigyelhető.

1. táblázat. A pakisztáni–kínai kétoldalú kereskedelem összértéke az USD aktuális értékén kifejezve

Év	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
milliárd USD	0,4	1,02	1,16	4,26	8,67	18,92	17,48

Források: WITS, Kayani et al.

Pakisztán az Övezet és Út kezdeményezéshez elsősorban a Kína–Pakisztán Gazdasági Folyosó (China-Pakistan Economic Corridor – CPEC) projekten keresztül kapcsolódik. Ennek alapötlete igen korán, még 2013-ban megfogalmazódott, a megvalósításról szóló egyezményt padig 2015-ben írták alá (Günsberger, 2019, 232). Kiemelt pontjai a pakisztáni Gvádar és a kínai Kasgár voltak, mint a „folyosó" két végpontja. Az ennek keretébe foglalt grandiózus elképzelések részben már létező infrastruktúraelemekhez kapcsolódtak, mint például Gvádar kínai tőkéből fejlesztett tengeri kikötője Pakisztán Beludzsisztán tartományában vagy a két országot közúton összekötő Karakoram országút. A kínai áruk kijutása az Arab-tengerre, illetve a Gvádarban kirakodott termékek gyors és biztonságos eljuttatása a kínai piacra olyan stratégiai érdek Peking részéről, amely az észak-indiai-óceáni nagyhatalmi versengés folyamatába illesztve is értelmezhető, egyúttal komoly lehetőség Pakisztán számára a források becsatornázására saját infrastruktúrájának a fejlesztéséhez. Kiemelt problémát jelentett ugyanis a 2010-es évektől a pakisztáni energiatermelő ágazat gyengesége az igényekkel összevetve. Az országban az évtized végére rendszeresekké váltak az áramkimara-

dások. Ezért a további fejlődéshez elengedhetetlen energetikaiinfrastruktúra-fejlesztés is részét képezi a CPEC célkitűzéseinek. Pakisztán ugyanakkor jelentős adósságot halmozott fel a Kínai Népköztársasággal szemben. 2021-ben ez már meghaladta a 27 milliárd dollárt (Buchholz, 2023). Ezzel ugyan még a dél-ázsiai térségben sem volt a legerősebben eladósodott ország Kína felé, de hosszabb távon problémát jelenthet a hitelek törlesztése. Látható azonban az is, hogy a pakisztáni politikai (és nem mellesleg, a katonai) elit soraiban mindennek ellenére is nagy támogatottsága van a projektnek, és ebben minden jel szerint nagy szerepe van a geopolitikai számításoknak is.

A Kína–Pakisztán Gazdasági Folyosó megvalósulását ugyanis a felek kezdettől fogva igyekeztek regionális összefüggésekben is ábrázolni egy olyan projektként, amely a szomszédos államok számára is lehetőségeket tartogat. A hivatalos pakisztáni értelmezés követi ezt (CPEC Secretariat), ugyanakkor kimondatlanul is része az összképnek Kína fokozódó elkötelezettsége az érdekeltségeinek védelmére, tehát végeredményben Pakisztán stabilitásának és Indiával szembeni biztonságának a támogatása ahhoz, hogy a folyosót működőképesen tartsák. Mint fentebb utaltam rá, Peking a múltban megfontolt, a stabilitást nem veszélyeztető politikát szorgalmazott Pakisztán részéről az Indiával fennálló vitái kapcsán. Újdelhi növekvő erőfölénye nyugati szomszédjával szemben azonban felértékelte Iszlámábád szemében a *status quo* védelmét, amelyhez igyekeznek Kínát is erősebb kiállásra bírni. Mint később még visszatérek rá, Peking stratégiai érdekének kihasználása az Indiai-óceánnal való védett összeköttetések megteremtésére tovább növelheti Pakisztán értékét a pekingiek szemében. Aligha meglepő ezek után, hogy a Kínai–Pakisztáni Gazdasági Folyosó megvalósulását az iszlám köztársaság katonai vezető körei is fontosnak érzik.

Indiai részről a 1980-as évek végén meginduló kínai közeledésben már tapasztalható számítások fűződtek a gazdasági együttműködéshez is. Kína és India kétoldalú kereskedelmének összértéke addig a kor viszonyaihoz képest is elhanyagolható volt (Singh, 2005, 3), és még 1990-ben sem érte el a 60 millió dollárt. A kereskedelem összértékének alakulását az ezt követő időszak néhány évére nézve az 2. táblázat szemlélteti.

2. táblázat Az indiai–kínai kétoldalú kereskedelem összértéke az USD aktuális értékén kifejezve

Év	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
milliárd USD	0,06	1,1	2,4	17,7	61,7	71,66	87,65

Források: Embassy of India – Beijing; Ayyub 2012, 40–41; The Economic Times 2023

Mint látható, a kétoldalú kereskedelem összértéke dinamikus növekedést mutatott az elmúlt bő harminc esztendőben, és noha egyik félnek sem ez volt a leggyorsabban fejlődő, hasonló relációja ez idő alatt, a bővülő tendencia kifejezetten válságállónak bizonyult – még a 2020-as évek elejének határkonfliktusai sem törték meg. Pakisztánhoz hasonlóan India esetében is elmondható, hogy Kína nagyobb szerepet játszik a külkereskedelmében, mint fordítva. 2020-ban India a 11. volt Kína külkereskedelmi partnereinek a sorában, míg a kelet-ázsiai óriás a 2. helyet foglalta el ebből a szempontból India partnerei között (World Bank). Dacára ennek az első ránézésre örvendetes folyamatnak, az indiai fél komoly fenntartásokat is táplál a kétoldalú kereskedelem áruszerkezetét, illetve mérlegét illetően (The Economic Times, 2023). India ugyanis az utóbbi években kénytelen gyorsan növekvő deficitet elkönyvelni a Kínával folytatott kereskedelmén, amelynek 2022-ben 100 milliárd dollárt meghaladó mértéke már kifejezetten zavarja az ország kormányzatát, csökkentéséért, kompenzálásáért pedig e sorok születéséig sikertelen kísérletet folytattak. Valójában Kína második helye a külkereskedelmi partnerek sorában már akár egy lassú visszaszorulást is mutathat. Peking ugyanis első számú külkereskedelmi partnere is volt már Újdelhinek a 2010-es évek második felében. Ugyanakkor a kétoldalú kereskedelmen belül az indiai import értéke rendre növekedett az elmúlt években, a 2021/22-es költségvetési évben a teljes indiai behozatal 15,4%-át tette ki (IBEF). A termékskála zömét elektronikai ipari berendezések, szerves kémiai és műanyag termékek teszik ki. Természetesen a gyorsan növekvő importnak döntő szerepe van a külkereskedelmi deficit említett felduzzadásában. Noha a kétoldalú kereskedelem további bővülését a felek elvileg nem zárták ki, Indiai részről azt a tetemes passzívum miatti aggodalom mellett politikai megfontolások is akadályozták.

Pakisztánhoz hasonlóan ugyanis Indiában sem függetlenítették teljesen a gazdasági kapcsolatokat a biztonságpolitikai megfontolásoktól. Mindez annak ellenére igaz, hogy Dél-Ázsia legnagyobb országa is a kölcsönös előnyökön nyugvó, az ideológia

megfontolásokat, valamint a belügyekbe való beavatkozást pedig kizáró államközi kapcsolatok építését hirdette. Ám a sok tekintetben fejletlenebb, versenyképtelenebb fél szerepébe kényszerült India a kínai térnyerésbe többet látott bele, mint egyszerű üzletet. Manmohán Szingh miniszterelnök 2010-es szavai, miszerint „Kína szeretné megvetni a lábát Dél-Ázsiában, és nekünk tisztában kell lennünk ezzel" (Scrutton, 2010), óvatos gyanakvást tükröztek a kínai szándékokat illetően, jóllehet Újdelhi továbbra sem hirdetett feltétlen antagonizmust a két hatalom érdekei között.

A kétezres évek során a nyugati világ külpolitikai kérdésekkel foglalkozó értelmiségi elitjeiben igencsak elterjedt nézetté vált, hogy a gazdasági együttműködésből származó kölcsönös haszon olyan stratégiai tényező, amely hosszú távon a múltból örökölt nemzeti konfliktusok tartós háttérbe szorulását, esetleg rendeződését hozza el. Ezt az alapvetően optimista szemléletmódot a nemzetközi kapcsolatok alakulásáról azonban időről időre megkérdőjelezte az egyes államok elköteleződése a nemzeti törekvések erőteljesebb képviseletére, amely nemritkán a rövid vagy középtávú gazdasági haszon feláldozását is magába foglalta a magasabb rendűnek tekintett cél érdekében. A geopolitikai és biztonságpolitikai érdekek sérülése különösen nagy kockázatot hordoz ebben a tekintetben.

4. Geopolitikai nézőpontok

Mikor 2013-ban a kínai fél meghirdette az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezést, az általa kilátásba helyezett jövőkép kihívásokat támasztott India saját szerepfelfogásával szemben. Nyilvánvaló volt, hogy a kezdeményezésben rejlő gazdasági lehetőségek a külföldi hitelekhez jobbára nehéz feltételek mellett jutó, ugyanakkor jelentős fejlesztési igényeket mutató ázsiai országok közül sokak számára vonzóak lesznek, ám indiai perspektívából Peking előségét erősítették volna meg a kontinensen, ez pedig egyet jelentene India tartós háttérbe szorulásával. Minthogy az indiaiak – függetlenül a gazdasági lehetőségek és kapacitások terén jelenleg létező különbségektől – a kínaival legalábbis egyenrangú szerepre hivatott civilizáció otthonaként tekintenek saját hazájukra, ez a végkifejlet nem volt összeegyeztethető hosszú távú érdekeikkel. Újdelhi elvben persze nem zárkózott el a kereskedelem további fejlesztésétől, azt viszont kontrollált és egyenrangú felek között zajló folyamatként látta szívesen, amelyből India is profitál, de nem válik igazán függővé az északkeleti szomszédtól.

A BRI megítélése Dél-Ázsia két legnagyobb államában tehát nagyban függ a szélesebb geopolitikai és biztonságpolitikai törekvéseiktől. Míg Pakisztán az egyértelműen gyengébb és szegényebb fél szerepébe kényszerülve nemcsak a beruházások eredményezte pénzügyi, hanem a kínai érdekeltség erősödéséből származó politikai hasznot is igyekszik biztosítani önmaga számára a kezdeményezésben való részvételével, addig India egy olyan folyamatot lát, amely keretbe foglalja azokat a számára hátrányosnak ítélt fejleményeket, amelyeket már tapasztal egy ideje stratégiai környezetében. Ezek közül érdemes kiemelni a kínai befolyás növekedését az Indiai-óceán térségében. Kína vállalatai itt a kétezres évektől kezdve részt vettek néhány nagy figyelmet kapó beruházásban, amelyek főként a kisebb helyi államok kikötői és repülőtéri infrastruktúráját érintették. Pakisztánban a fentebb már érintett Gvádarban építették fel az ország harmadik mélyvízi kikötőjét, amelynek kínai perspektívából roppant kedvező fekvése a Hormuzi-szoros bejáratánál – az indiai-óceáni szállítási útvonalak lerövidítése és nem mellesleg az indiai vizek elkerülése miatt is – első ránézésre nyilvánvaló (Khalid, 2023). A kikötő fejlesztése még a kétezres évek elején indult el, amelynek első fázisát 2007-ben adták át. Bevételeinek 90%-a és az üzemeltetés joga egy 2013-ban megkötött szerződés értelmében egy kínai állami tulajdonú vállalatot (China Overseas Port Holding Company) illeti (Ebrahim, 2021). A későbbiekben a fejlesztési program, amelynek egy légikikötő és erőmű létesítése is részét képezi, bekerült a CPEC keretei közé. Egy másik térségbeli példa Srí Lanka esete, ahol a polgárháború 2009. évi lezárását követően kaptak lendületet a kínai cégek befektetései, amelynek legtöbbet emlegetett eredménye Hambantota mélyvízi kikötőjének és repülőterének a fejlesztése volt. Az érdeklődés a finanszírozási konstrukció miatt vált indokolttá a kínai terjeszkedéstől tartók szemében. A kínai hitelből megvalósult beruházás nem tudta kitermelni a várt hasznot, és a hitelek törlesztésének fejében a kínai üzletfél ellenőrzést szerzett a kikötő üzemeltetése felett. Hasonló beruházási tervek a Maldív-szigetek és Banglades esetében is megfogalmazódtak.

Mindezzel kapcsolatban a következőkre érdemes felhívni a figyelmet. Egyrészt, a BRI Tengeri Selyemút projektje éppen abban az észak-indiai-óceáni térségben valósulna meg, amelyet India saját történelmi befolyási övezetének tekint, ahol az egyértelmű vezető hatalmi szerepet kívánja betölteni. Továbbá olyan beruházásokat foglalna magába, amelyek immár egy évtizede úgy szerepelnek az indiai közbeszédben, mint lehetséges eszközei a befogadó államok Kínával szembeni gazdasági függésbe hozásának vagy mint a kínai Népi Felszabadító Hadsereg helyi jelenlétét lehetővé tevő

támaszpontok. Mindkét állítás egybecseng az Egyesült Államok által gyakran hangoztatott fenntartásokkal. Ha azonban az érem másik oldalát is figyelembe vesszük, hozzá kell tenni mindehhez, hogy a vád, miszerint az érintett dél-ázsiai kikötőket kínai katonai támaszpontként használnák, e sorok születéséig nem igazolódott. Peking nem helyezett ki állandó fegyveres erőket az általa finanszírozott létesítményekbe, ehelyett transzparensen alapozta meg haditengerészetének jelenlétét Dzsibutiban. A Srí Lanka-i Hambantota kikötőjének esetében pedig nem egyértelmű, hogy az üzemeltetés átvétele Kína részéről egy tudatos stratégia részét képezné, az ehhez vezető fejleményekben a szigetország kormányának felelősségét sokkal inkább meg lehet állapítani (Eszterhai, 2021, 11–12).

A 2020-as évek elejének válságai (a koronavírus-világjárvány, a 2020/21-es himalájai határfeszültségek India és Kína között, majd az orosz–ukrán konfliktus 2022. évi háborús eszkalációja, valamint a gazdasági válságjelenségek) nyomot hagytak az indiai politikai életben is. Naréndra Módí kormánya, amely folytatta India stratégiai önállóságának a hagyományát, és igyekezett minél több fórumon fenntartani a párbeszédet a többi nagyhatalommal, egy évvel a 2024-ben esedékes törvényhozási választások előtt arra kényszerült, hogy gazdasági nehézségeket kezeljen, egyúttal erőt mutasson saját társadalma és a külső kihívók felé egyaránt. Még ha Manódzs Pandé tábornok, az indiai szárazföldi erők vezérkari főnökének punéi beszédében elhangzó kemény kritikája a BRI-vel és a kínai nagyhatalmi építkezéssel szemben radikálisabb attitűdöt tükrözött is, mint ami az indiai kormányt jellemzi nyilvános megszólalásaiban, az a megállapítása, miszerint „Kína növekvő hajlandóságot mutat arra, hogy kivetítse katonai erejét […] a mi közvetlen szomszédságunkba" (Klein, 2023), minden jel szerint valós aggodalmat fejez ki a dél-ázsiai ország katonai elitjének részéről. A BRI-vel szemben tehát tapasztalható egyfajta keményvonalas, ideológiai szembenállás az indiai hadvezetés köreiben, ami természetesen nem függetleníthető a 2020/21-es himalájai összecsapások tanulságaitól, amelyek elvben akár egy komolyabb fegyveres konfliktus veszélyét is magukban hordozták Kínával szemben.

Rendre felmerülő kritika továbbá, hogy a kínai kezdeményezés a nemzetközi kapcsolatok jelenleg érvényes normáit gyengíti azzal, hogy a kínai „elintézési mód", valamint a bilaterális megoldások kerülnek előtérbe. India ezt főleg saját regionális érdekeinek érvényesülése szempontjából tartja aggályosnak, mivel egyes vitás kérdések kapcsán maga is előnyben részesíti a bilaterális megegyezéseket. Fontos szem előtt tartani ugyanakkor, hogy Újdelhi alapjában véve képes beilleszteni saját hatalmi törekvéseit a

liberális, szabályokon alapuló nemzetközi rendszerbe, és az Egyesült Államok vezető szerepe sem ütközik az érdekeivel. Ennek döntően két koncepcionális oka van. Egyrészt India társadalmi és gazdasági adottságaiból következően az egyik, de nem a vezető pólus szerepét tudja betölteni a formálódó multipoláris világban, így nincs is értelme kihívást intéznie a vezető hatalom felé, mert többet veszíthetne vele, mint amennyit nyerhetne. Másrészt, ezzel szoros összefüggésben az Egyesült Államok is inkább támogató az indiai törekvésekkel szemben, mintsem akadályokat állítana eléjük, így a szomszédos Kínával összefüggő aggodalmak sokkal erősebben az indiaiak részéről.

Azt sem érdemes figyelmen kívül hagyni, hogy a nagyhatalmi státusz és befolyásépítés elvi ellentétei mellett India számára a fentebb már említett, megoldatlan területi viták is csökkentik a bizalmat Kína irányába, ezáltal táplálják az indiai fenntartásokat a BRI-vel szemben is. Újdelhi nem kívánja elfogadni, hogy Peking szempontjai szerint történjék a határok kérdésének a rendezése, és védelmi képességei alapján erre nincs is rákényszerülve. A pakisztáni relációban megvalósuló kínai beruházásokkal szemben is az Újdelhi elvi kifogása, hogy az infrastruktúra-fejlesztés egy része Kasmír gilgit-baltisztáni területeit érinti, amelyek India felfogása szerint hozzá tartoznak, ezért Iszlámábádnak és Pekingnek nincs joga megállapodásokat kötni róluk. Sajátos helyzet ugyanakkor, hogy a térség stabilitásának növekedése India biztonsági érdekeinek is megfelelne. Azt is fontos látni, hogy noha az indiai kormányzat nem mondott le Kasmír azon régióiról, amelyek pakisztáni fennhatóság alatt állnak, indiai Kasmír speciális jogállásának a felszámolása és területének kettéosztása 2019-ben olyan folyamatot fémjelzett, amely bár jól beilleszthető volt a regnáló hindu nacionalista elit társadalompolitikai elképzelései közé, összességében gyengítette India vonzerejét a helyi muszlim lakosság szemében. Ezzel tovább csökkentette az esélyét annak, hogy a terület hovatartozásának egy, a helyiek akaratán nyugvó újraszabályozása Indiának kedvező eredménnyel járna (Háda, 2019, 16). Ez témánk szempontjából annyiban érdekes, hogy a pakisztáni–kínai együttműködésben megvalósuló fejlesztések által érintett területek csak nagyon kis eséllyel kerülnének vissza valaha is indiai ellenőrzés alá. Ugyanakkor Peking és Iszlámábád számára fokozódik a térség jelentősége, ez egyúttal azt is valószínűsíti, hogy Kína továbbra is hangsúlyt fektet a korábban említett stabilitáspárti politikájára Dél-Ázsiában, már növekvő értékű beruházásainak a védelmében is.

Pakisztán nézőpontja merőben más, ami logikusan következett egyrészt a két vezető dél-ázsiai állam kapcsolatainak dinamikájából, másrészt a kínai félhez való pozitív pakisztáni viszonyulásból. Mint már utaltam rá, általában az iszlámábádi elit töre-

kedett arra, hogy bevonja Kínát az ország fejlesztésébe, és minél érdekeltebbé tegye a stabilitásában és sikerében, ezzel egyúttal szövetségüket is erősítette volna Indiával szemben. Az Indiai-óceánra való kijutás stratégiai kényszere Kína részéről jól összekapcsolható volt a pakisztáni fogadókészséggel, és a megállapodott beruházások idővel beilleszthetők lettek az Övezet és Út kezdeményezés fejlesztési projektjei közé. A 2020-as évek elejétől ezek a megfontolások egyre hangsúlyosabbakká váltak Iszlámábád részéről. Közrejátszottak ebben az afganisztáni tálib hatalomátvételt és az USA kivonulását, valamint az erősödni látszó indiai–amerikai együttműködést kísérő geopolitikai változások. Másrészről a pakisztáni állam gazdasági nehézségei, amelyek 2020-tól válsággá terebélyesedtek, szintén a kínai tőke vonzását, munkahelyek teremtését és a gazdasági növekedés fűtését ösztönözték.

Problémát egyrészt a megtérülés kérdése, másrészt pedig a biztonsági helyzet alakulása jelentett, különösen a beruházások elvileg kiemelt helyszíneként kezelt, ám a terrorizmus eszközével élő szakadár mozgalmak tevékenységétől terhelt Beludzsisztánban, amely általános társadalmi viszonyai és infrastrukturális ellátottsága miatt amúgy is Pakisztán egyik legversenyképtelenebb térsége. Szinte tankönyvi tétel, hogy a gazdasági prosperitás beindulása, az életszínvonal javulása egyúttal a társadalmi konfliktusok mérséklődése felé hat, és csökkenti a radikális politikai erők bázisát. Ebből kiindulva Beludzsisztán stabilitására is jótékonyan kellene hatnia a kínai beruházásoknak, ez a hatás viszont 2023-ban még nem érvényesül, és nem is egyértelmű, hogy valaha lehet-e majd rá számítani. Ennek oka, hogy noha a CPEC beruházásainak jelentős hányada koncentrálódott volna ide, az építkezések, valamint az elkészült létesítmények biztosítása komoly feladat lenne. A beludzs szeparatista csoportok előszeretettel választják terrortámadásaik célpontjául a hasonló objektumokat (és hasonlóan tesznek a pakisztáni tálibok is), miközben az esetleges károk és áldozatok – különösen, ha azok külföldi állampolgárok – külpolitikai szempontból rossz fényt vetnek a pakisztáni államra, csökkentve iránta a bizalmat a befektetők körében. A beludzs nacionalista csoportok hozzáállása a projekthez eltérő, vannak közöttük (pl. a Beludzs Nemzeti Párt), akik azt sérelmezik, hogy a beruházási projektek a tartomány területén nem valósulnak meg az elvárt mértékben, így a fejlődés is elmarad a várttól, míg mások (pl. a Beludzs Felszabadító Hadsereg) egyáltalán nem akarnak idegen gazdasági érdekeltségeket Beludzsisztánban, és ennek akár erőszakkal is érvényt szereznének (Günsberger, 2019, 237–239). Végeredményben a gazdasági folyosó beruházásai Pandzsábban haladnak leginkább, ami csak részsikernek tekinthető az eredeti célokhoz képest.

5. Konklúziók

Mint láthattuk, az Övezet és Út kezdeményezés dél-ázsiai fogadtatása nagymértékben függ az adott társadalmak kínai külpolitikával összefüggő percepcióitól. Pakisztán, amely évtizedek óta egyik – ha nem a – legfontosabb relációjaként tartja számon szélesedő együttműködését Pekinggel, és az ország biztonságának egyik támaszát látja benne, komoly lehetőségként tartja számon az infrastruktúra-fejlesztésekbe való bekapcsolódást is.

India ugyanakkor, amely több okból is rivális hatalomként azonosítja Kínát, sokkal nagyobb gyanakvással viseltetik e gazdasági együttműködések iránt. Az Övezet és Út kezdeményezéssel döntően két, stratégiai léptékű problémája van. Egyrészt a kezdeményezést egy Kína-centrikus programnak tekinti, amelyen az egyes kisebb államok különböző mértékben bár, de nyerhetnek, India azonban jó eséllyel csak másodhegedűs szerepre számíthatna a csatlakozással. Ez pedig nem egyeztethető össze a minél nagyobb önerőre való támaszkodást és autonóm cselekvési lehetőségeket preferáló indiai stratégiai alaptörekvésekkel. Másrészt, a pakisztáni–kínai együttműködés eredményei aggodalmat ébresztenek Újdelhiben, mivel a két ország szövetségét egyértelműen India-ellenes koalíciónak tekintik. Emiatt pedig a bizalom is nagyon nehezen tud fejlődni a két ázsiai óriás között. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy India egy különálló civilizáció centrumának tekinti önmagát, amelynek történelmi öröksége Dél-Ázsia és az Indiai-óceán térsége legjelentősebb hatalmának szerepét játszani, és nem fogadhatja el a perifériára szorulást még Kínával szemben sem. A CPEC infrastruktúra-fejlesztései kapcsán is él az indiai gyanú, hogy az a kínai fél indiai-óceáni jelenlétének megerősítését célozza, a pakisztáni Gvádar kikötője pedig akár a Népi Felszabadító Hadsereg Haditengerészetének bázisául is szolgálhat majd a jövőben. Hozzátartozik a tényekhez, hogy utóbbi aggodalmat a pakisztáni fél is tudatosan szította néhány esetben.

Újdelhi geopolitikai pozícióira nézve az Övezet és Út kezdeményezés tehát kihívásként jelentkezik. Amellett, hogy az indiai politikai elit arról sincs meggyőződve, hogy a csatlakozással hazája valóban jól járna hosszú távon, a kínai befolyás valószínű növekedésében az indiai hatalmi építkezést gátló tényezőt lát. Dél-Ázsiában összességében a Tengeri Selyemút projekttel összefüggő kezdeményezések azok, amelyek nemcsak India, de a vele szoros partnerséget ápoló Egyesült Államok figyelmét is magukra vonják. Az Indiai-óceán északi térségében zajló áruforgalom stratégiai

fontosságú nemcsak Peking, de Kelet-Ázsia államainak nagy része számára is. India földrajzi fekvését kihasználva anélkül erősítette meg világpolitikai szerepét ezen útvonalak ellenőrzésének a lehetőségével, hogy egyébként kiépítette volna valódi globális erőkivetítő képességét. A BRI-hez csatlakozó Srí Lanka, Maldív-szigetek és Pakisztán közreműködésével viszont Kína csökkentheti ennek a különleges geostratégiai pozíciónak az értékét, egyúttal bekerítettségérzetet kelthet Indiában. Tapasztalható ugyanakkor, hogy kínai gazdasági befolyásszerzéssel összefüggésben felvetett biztonsági aggályok súlyos ellentétben állnak a helyi politikai elitek teljesítményre irányuló törekvéseivel. Figyelembe kell venni ugyanis, hogy az érintett ázsiai országok külső forrásbevonásra irányuló lehetőségei jóval szűkösebbek, és kedvezőtlenebb kondíciók mellett realizálhatók, mint egy európai állam esetében. Társadalmaik ugyanakkor éppúgy növekvő jövedelmet és fejlődő életkörülményeket várnak a jövőtől, mint az európaiak. Nem tagadva el a nagy, államilag vezérelt beruházások körül esetenként tapasztalható anyagi visszaéléseket és megkérdőjelezhető hatékonyságot, a politikai elitek hajlamosak komoly lehetőséget látni az emelkedő Kína által felkínált üzletekben, amelyek megragadásával munkahelyeket hozhatnak létre, és látványos eredményekről szóló tudósításokkal tölthetik meg a helyi hírfolyamot.

Az indiai–kínai viszony fontos mellékszálát képezi a himalájai államokkal kapcsolatos politika. Nepál és Bhután a két ázsiai óriásállam közé szorulva igencsak korlátozott külpolitikai lehetőségekkel rendelkezik, történelmileg viszont erősebb a kapcsolódásuk Indiához. Újdelhi pedig olyan államokként tekint rájuk, amelyek hagyományos érdekövezetének részét képezik, a velük szemben vállalt szerződéses kötelezettségek alapján pedig joggal várnak tőle védelmet Kína fenyegetőnek ítélt lépéseivel szemben. Ugyanakkor a két ország helyzete annyiban eltérő, hogy míg Bhután India mellett a másik dél-ázsiai ország, amely nem csatlakozott az Övezet és Út kezdeményezéshez, addig Nepál kifejezte készségét erre, amelytől Katmandu kereskedelempolitikai vonatkozásban a déli függés oldódását, alternatív, Kína területét érintő kereskedelmi folyosók megnyílását reméli (Giri, 2017). Stratégiai tekintetben pedig játékterének kiszélesedését és a nyomasztó indiai befolyás ellensúlyozásának a lehetőségét várja a pekingi kapcsolatainak erősödésétől. Nepál földrajzi és társadalmi adottságai jelenleg legalábbis kétségessé teszik, hogy mennyire lehet képes távolodni Indiától, az viszont egyértelmű, hogy e folyamat biztonsági kockázatként jelenik meg az indiai kormányzat szemében, amely már a polgárháború 2006. évi lezárultával megerősödött, kommunista ideológiai irányultságú nepáli elitcsoportokat – különösen a maoistákat – is gyanakvással kezelte.

Indiai részről ugyanakkor nem a BRI-től való elzárkózás az egyetlen követhető stratégia. Létező vélemény, hogy ez tulajdonképpen teljesen felesleges, mivel Kína jelenléte mindenképpen növekedni fog az Újdelhi szempontjából kulcsfontosságú régiókban, a csatlakozás kizárásával pedig Dél-Ázsia legnagyobb állama csak azt idézi elő, hogy minél kisebb befolyása legyen erre a folyamatra (Girisanker, 2020), míg a belépéssel saját infrastruktúrája is fejlődne (Banerjee, 2016, 8). A jelenlegi indiai kormányzat azonban egyelőre nem osztja ezeket a nézeteket, és tartja a távolságot, amelyet a Kínával fennálló területi viták élesebbé válása, valamint az orosz térvesztésből következő, Indiának kedvezőtlen egyensúly-eltolódás is indokolttá tehet a szemében. Mindezekből Újdelhi logikája szerint az amerikai orientáció erősödése következhet, hogy ennek segítségével vállalható költségek árán legyen képes ellensúlyozni a kínai hatalmi térnyerést saját stratégiai érdekövezetében. Washington elköteleződésének egyik velejárója viszont minden bizonnyal a kínai kapcsolatok szűk keretek között tartása, illetve a Peking által kezdeményezett, stratégiai szintű következményekkel járó együttműködésektől való távolmaradás lesz.

Felhasznált irodalom

Ayyub, S. (2012). Indo-China Trade Relations: Present Trends and Future Prospects. *IIM Journal* 1 (1): 34–51.

Banerjee, D. (2016). *China's One Belt One Road Initiative – An Indian Perspective*. ISEAS – Yusof Ishak Institute.

Bobb, D. (1989. január 15.). Breaching the wall. *India Today*. http://indiatoday.intoday.in/story/prime-minister-rajiv-gandhi-visit-to-china-marks-a-new-beginning-in-bilateral-relations/1/322962.html.

Boundary Agreement Between China and Pakistan, Signed at Peking on 2 March 1963. (1994). In: *Treaties concerning the non-navigational uses of international watercourses – Asia, FAO Legislative Study* 55: 45–47. http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/ls55-ef.pdf.

Buchholz, K. (2023. március 29.). The Countries Most in Debt to China. *Statista*. https://www.statista.com/chart/19642/external-loan-debt-to-china-by-country/?fbclid=IwAR22ilT1vciokEwercMVgwCABk6YxSdMTpQrgpCExieETXj4eg1O1ZXSkqs.

CPEC Secretariat, Ministry of Planning, Development, & Special Initiatives. https://cpec.gov.pk/introduction/1.

Ebrahim, Z. (2021. augusztus 11.). Pakistan's key CPEC port a long way from trade hub vision. *The Third Pole*. https://www.thethirdpole.net/en/regional-cooperation/pakistan-gwadar-port-long-way-from-trade-hub-vision/.

Embassy of India – Beijing. *India-China Bilateral Relations*. Trade and Commercial Relations. http://www.indianembassy.org.cn/DynamicContent.aspx?MenuId=3&SubMenuId=0.

Embassy of India – Beijing. *Trade and Economic Relations*. https://www.eoibeijing.gov.in/eoibejing_pages/MjQ.

Eszterhai V. (2021). Srí Lanka esete a kínai adósságcsapda-diplomáciával – mítosz és valóság. *KKI Elemzések* 10. http://real.mtak.hu/123686/1/10.KKIElemzesek.E-2021.10_SriLanka_Eszterhai_20210331.pdf.

Free Trade Agreement between the Government of the IRP and the Government of the PRC (2006. november 24.). https://wits.worldbank.org/GPTAD/PDF/archive/China-Pakistan.pdf.

Garver, J. W. (2001). The Restoration of Sino-Indian Comty following India's Nuclear Tests. *The China Quarterly* 168: 865–889.

Garver, J. W. (2004). China's Kashmir Policies. *India Review* 3(1): 1–24.

Giri, S. (2017. május 12.). Nepal, China Sign Deal on OBOR. *The Kathmandu Post*. https://kathmandupost.com/national/2017/05/12/nepal-china-sign-framework-deal-on-obor.

Girisanker, S. B. (2020. május 28.). Addressing India's Concern Over the OBOR (One Belt One Road) Initiative Through a Liberal Perspective. *Diplomatist.com*. https://diplomatist.com/2020/05/28/addressing-indias-concern-over-the-obor-one-belt-one-road-initiative-through-a-liberal-perspective/.

Günsberger D. (2019). A Kínai–Pakisztáni Gazdasági Folyosó biztonsági aspektusai: külső és belső kihívások. In: Salát Gergely et. al. (szerk.): *Veszélyes vizeken* (pp. 231–252). Typotex.

Háda B. (2019). Indiai Kasmír speciális státuszának visszavonása – belső és külső tényezők. *Nemzet és Biztonság* 12(3): 4–18.

Hagerty, D. T. (1986). The Development of American Defense Policy Toward Pakistan, 1947-1954. *The Fletcher Forum* 12(3): 217–242.

IBEF, India China Trade. https://www.ibef.org/indian-exports/india-china-trade.

Indian Prime Minister Rajiv Gandhi visited China. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/ziliao_665539/3602_665543/3604_665547/t18017.shtml.

Kan, S. A. (2011. május 26.). China and Proliferation of Weapons of Mass Destruction and Missiles: Policy Issues, *CRS Report for Congress*.

Kayani et al. (2013). *China-Pakistan economic relations: Lessons for Pakistan*. https://www.econstor.eu/bitstream/10419/188104/1/pjcss137.pdf.

Khalid, M. W. (2023. május 14.). Gwadar Port and CPEC: Transforming Baluchistan's Economy for Future Generations. *The Geopolitics*. https://thegeopolitics.com/gwadar-port-and-cpec-transforming-baluchistans-economy-for-future-generations/.

Khan, A. (2013. május). Túlélni Karacsiban – Egy város a szervezett bűnözés és a vallási konfliktusok csapdájában. *Le Monde diplomatique*. https://www.magyardiplo.hu/kezdolap/1184-tulelni-karacsiban-egy-varos-a-szervezett-bnoezes-es-a-vallasi-konfliktusok-csapdajaban.

Khan, R. A. (2011. május 20.). The Pakistan-China Strategic Partnership. *China.org.cn.* http://www.china.org.cn/opinion/2011-05/20/content_22605398.htm.

Klein, S. (2023. március 28.). China's rise & global implications: Indian Army Chief minces no words against "totalitarian" regime. *International Business Times*. https://www.ibtimes.co.in/chinas-rise-global-implications-indian-army-chief-minces-no-words-against-totalitarian-regime-857820.

Lavoy, P. R. – Khan, F. H. (2004). Rogue or Responsible Nuclear Power? – Making Sense of Pakistan's Nuclear Practices. *Strategic Insights* 3(2).

Malone, D. M. (2011). *Does the Elephant Dance? Contemporary Indian Foreign Policy*. Oxford University Press.

Miankhel, A. K. – Sadia, H. – Rizwan, A. M. –Mughal, H. (2010). *Evaluation of Pakistan-China FTA*. Pakistan Institute of Trade and Development.

Radchenko, S. (2014. szeptember 18.). The Rise and Fall of Hindi Chini Bhai Bhai, *Foreign Policy*. http://www.foreignpolicy.com/articles/2014/09/18/china_india_history_friendship_nehru_mao.

Scrutton, A. (2010. szeptember 7.). Manmohan Singh says China wants foothold in South Asia. *Reuters*. https://www.reuters.com/article/idINIndia-51323020100907.

Shaumyan, T. (2010). Russian-Indian Bilateral Cooperation. In: P. Stobdan (ed.): *India-Russia Strategic Partnership – Common Perspectives* (pp. 149–164). Institute for Defence Studies and Analyses.

Singh, S. (2005). China-India Bilateral Trade: Strong Fundamentals, Bright Future. *China Perspectives* 62: 2–13.

The Economic Times (2023. január 13.). *India-China trade climbs to USD 135.98 billion in 2022, trade deficit crosses USD 100 billion for the first time*. https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-china-trade-climbs-to-usd-135-98-billion-in-2022-trade-deficit-crosses-usd-100-billion-for-the-first-time/articleshow/96969775.cms.

Treaty of Peace, Friendship and Co-operation between the Republic of India and the Union of Soviet Socialist Republics. LII of India, Indian Treaty Series. http://www.commonlii.org/in/other/treaties/INTSer/1971/10.html.

United Nations (1993. szeptember 7.). *Agreement on the Maintenance of Peace and Tranquility along the Line of Actual Control in the India-China Border Areas.* United Nations Peacemaker. https://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/CN%20IN_930907_Agreement%20on%20India-China%20Border%20Areas.pdf.

United Nations (1996. november 29.). *Agreement Between the Government of the Republic of India and the Government of the People's Republic of China on Confidence-Building Measures in the Military Field Along the Line of Actual Control in the India-China Border Areas.* United Nations Peacemaker. https://peacemaker.un.org/sites/peacemaker.un.org/files/CN%20IN_961129_Agreement%20between%20China%20and%20India.pdf.

WITS, China Product exports and imports to Pakistan. https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2015/TradeFlow/EXPIMP/Partner/PAK/Product/all-groups.

WITS, India Product Exports, Imports, Tariffs by country 2020. https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/IND/Year/2020/TradeFlow/EXPIMP/Partner/by-country/Product/Total.

World Bank, GDP Per Capita, PPP (current international $) – Bangladesh, Nepal, Pakistan, Sri Lanka, India. https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD?locations=BD-NP-PK-LK-IN.

Xinhua (2006. február 22.). *Musharaff: Pakistan-China friendship "deeper than ocean"*. http://news.xinhua net.com/english/2006-02/22/content_4209506.htm.

KÍNA, AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS ÉS A 21. SZÁZADI ÚJ TENGERI SELYEMÚT STRATÉGIAI JELENTŐSÉGE

Klemensits Péter[1]

Absztrakt

2023-ban 10. évfordulóját ünnepeljük a Kínai Népköztársaság által meghirdetett Övezet és Út kezdeményezésnek, amelynek egyik legfontosabb megaprojektje a 21. századi Új Tengeri Selyemút elnevezést viseli. Az évek során a kínai és a külföldi kutatók körében számos nézet alakult ki azzal kapcsolatban, hogy mi indította Kínát a kezdeményezés megvalósítására, milyen stratégiai okok húzódnak meg a háttérben, ez milyen következményekkel jár Eurázsiára nézve, és mennyiben befolyásolja Kína és a világ kapcsolatrendszerét a jövőben. A tanulmány célja, hogy a teljesség igénye nélkül felvázolja, Magyarországon és a világban melyek voltak azok a legfontosabb következtetések, amelyeket megfogalmaztak a szakemberek a BRI-hez és a 21. századi Új Tengeri Selyemúthoz köthető kínai stratégia értékelésével kapcsolatban, amelyek kétségtelenül a jövőben is alakítani fogják a 21. századi kínai stratégiával kapcsolatos gondolkodásunkat.

Kulcsszavak: *Övezet és Út kezdeményezés, 21. századi Új Tengeri Selyemút, Kína, geopolitika, geostratégiai elméletek*

1 Dr. Klemensits Péter, PhD, a Neumann János Egyetem Eurázsia Központjának kutatásvezetője.

Abstract

In 2023, we celebrate the 10th anniversary of the Belt and Road Initiative launched by the People's Republic of China, one of whose major mega-projects is the 21st Century Maritime Silk Road. Over the years, various views have emerged among Chinese and foreign scholars on what prompted China to launch this initiative, the strategic considerations behind it, its implications for Eurasia, and its future impact on China's relations with the world. The aim of this paper, without claiming to be exhaustive, is to outline the main conclusions drawn by experts in Hungary and around the world in assessing China's strategy for the BRI and the New Maritime Silk Road in the 21st century, which will undoubtedly shape our thinking about China's strategy for the 21st century.

Keywords: *Belt and Road Initiative, 21st Century Maritime Silk Road, China, geopolitics, geostrategic theories*

1. Bevezetés

10 éve annak, hogy Kína útjára indította az Övezet és Út kezdeményezést,[2] amelynek fontos részét alkotja a 21. századi Új Tengeri Selyemút megaprojekt. Az elmúlt évtizedben számos elmélet, magyarázat látott napvilágot azzal kapcsolatban, hogy melyek voltak azok a tényezők, amelyek a kínai vezetést a kezdeményezés elindítására sarkallták, milyen gazdasági, kül- és belpolitikai elképzelések húzódtak meg a háttérben, és a stratégiai célok miként viszonyulnak más államok geostratégiáihoz az átalakuló multipolárissá váló világrendben.

Miközben a kínai, a délkelet-ázsiai és az európai szakértők többsége pozitív véleményeket fogalmazott meg ezzel kapcsolatban, nem meglepő, hogy Indiában és az Egyesült Államokban számos kritikus nézet alakult ki, tartva a kínai ambícióktól. Mint látni fogjuk, Európában többen az új eurázsiai integráció alapjának tekintik az Övezet és Út kezdeményezést, amely nem csupán Kína, de Európa és Ázsia többi országa számára is egyedülálló lehetőséget kínál a fejlődésre. A COVID–19-világjárvány 2020-as elterjedése és a nyomában fellépő gazdasági válság miatt egyesek ma már a korábbiaknál pesszimistábban látják a BRI jövőjét, de mindvégig szem előtt kell

2 Angolul: Belt and Road Initiative – BRI, kínaiul: 一带一路(Yīdài Yílù).

tartanunk, hogy a hosszú távú kínai stratégiai tervekben nem történt lényegi változás, a koronavírust követő talpraállás fázisában pedig a korábban tapasztalt gazdasági, geopolitikai trendek szintén tovább folytatódtak.

2013 óta hatalmas mennyiségű szakirodalom keletkezett a témában, amelynek áttekintése messze meghaladná e tanulmány kereteit, így jelen munka csupán arra tesz kísérletet, hogy a teljesség igénye nélkül felvázolja, Magyarországon és a világban melyek voltak azok a legfontosabb következtetések, amelyeket megfogalmaztak az egyes kutatók a BRI-hez és a 21. századi Új Tengeri Selyeműthoz köthető kínai stratégia értékelésével kapcsolatban, amelyek ugyanakkor hosszabb távon a jövőben is formálni fogják a 21. századi kínai stratégiával kapcsolatos gondolkodásunkat.

2. Az Övezet és Út kezdeményezés és a 21. századi Új Tengeri Selyemút

Kína fokozódó globális szerepét kitűnően illusztrálta az a tény, hogy 2013 őszén Peking meghirdette az Egy Övezet, Egy Út, későbbi nevén az Övezet és Út elnevezésű projektet, amellyel a Kínai Népköztársaság nem kisebb célt tűzött ki maga elé, mint a régi Selyemút hagyományának a felélesztését, ezáltal az egykor Európát és Ázsiát összekötő karavánutak nyomdokain a közlekedési hálózatok kiépítését, modernizálását, természetesen az érintett régiók gazdasági felemelése mellett. Alapvetően egy hosszú távú, Kína által vezetett (finanszírozott) nemzetközi fejlesztési program létrejöttéről beszélhetünk, amely viszont a távoli régióknak a főbb kereskedelmi útvonalakhoz történő csatlakoztatásával Peking geostratégiai céljait is maradéktalanul kielégíti. A Morgan Stanley 2018-as becslése szerint 2027-ig Kína BRI-vel kapcsolatos költségei elérhetik az 1,2–1,3 trillió dollárt („Inside China's Plan", 2018).

Az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezés (2015-től Övezet és Út) két megaprojektet foglal magába: az egyik a Selyemút Gazdasági Öv, a másik pedig a 21. századi Új Tengeri Selyemút. Előbbi a szárazföldön haladva köti össze Kínát Közép-Ázsiával, a Közel-Kelettel és Európával, utóbbi pedig Dél- és Délkelet-Ázsia mellett, Afrika, Európa és Óceánia főbb tengeri kereskedelmi útvonalait egyesíti. A két program egymástól elválaszthatatlan, így párhuzamos megvalósításuk a cél. Habár a 21. században a gyorsvasutak és autópályák jelentőségéhez nem férhet kétség, a szállítás volumenét tekintve továbbra is a tengeri közlekedés az elsődleges. A Tengeri Selyemút ezért,

globális értelemben még nagyobb jelentőséggel is rendelkezik, mint a kontinenseken átívelő „gazdasági öv".

A Selyemút Gazdasági Öv megvalósítását Xi Jinping kínai elnök 2013-ban Kazahsztánban tett látogatása alkalmával hirdették meg (Xinhua, 2013). Ennek értelmében az eurázsiai kontinensen alapvetően három eltérő útvonal kialakítása lett a cél. Az egyik Kína északnyugati részét köti össze Európával, Közép-Ázsián és Oroszországon keresztül; a másik Kínából indulva Közép- és Nyugat-Ázsián át halad a Földközi-tenger partvidéke felé; a harmadik pedig Délnyugat-Kínát köti össze az Indiai-óceán térségével az Indokínai-félszigeten keresztül. A három útvonal további hat gazdasági folyosóra bontható, amelyek korántsem csupán a végpontokat összekötő szállítási útvonalakat jelentik, hanem sokkal komplexebb gazdaságföldrajzi tartalommal rendelkeznek, hiszen a régi Selyeművel szemben olyan gazdasági integrációról van szó, amely a térség urbanizációját, termelési láncok összekapcsolását és a gazdasági központok felemelkedését segíti elő. A folyamatban az ipari parkoknak és a szabadkereskedelmi zónáknak kétségtelenül kiemelt szerep jut.

Az elmúlt években jelentős erőfeszítések történtek a szárazföldi folyosók kiépítésére vonatkozóan, miközben az Európa és Ázsia (legfőképpen Kína) közötti vasúti teherszállítás is megélénkült. A 2022 márciusában Ukrajna ellen meginduló orosz offenzíva azonban megkérdőjelezte ezeket az eredményeket, mivel az Oroszország és az Európai Unió közötti kereskedelmet kisebb mértékben a kommunikációs értelemben stratégiai jelentőségű területek hadszíntérré válása, nagyobbrészt pedig a Moszkvával szemben bevezetett szankciók nehezítették meg (Brinza, 2022).

A Tengeri Selyemút tervét először 2013 október elején Xi Jinping kínai elnöknek az indonéz parlamentben tartott beszédéből ismerhette meg a világ (ASEAN-China Centre, 2013). A kínai államfő határozottan állást foglalt a modern tengeri infrastruktúra kiépítése és a szállítási útvonalak fejlesztésének a szükségessége mellett, elsősorban Kína és az ASEAN államok viszonylatában. Mivel Délkelet-Ázsia már a korábbi időkben is a távolsági kereskedelem központjának számított, Kína számára a térség különösen fontos szerephez jut a projektben.

A bejelentés helyszíne és időpontja sem volt véletlen. A kínai kormány csupán néhány héttel korábban indította útjára az Övezet és Út kezdeményezést, amelynek a szárazföldi mellett a Tengeri Selyemút is szerves részét képezi, hiszen valójában a két program kölcsönösen kiegészíti egymást. Jakarta pedig az ASEAN országok közül

messze a legnagyobb lelkesedést mutatta a kínai tervek iránt, mivel Joko Widodo indonéz elnök számára a szigetország tengeri infrastruktúrájának a modernizálása a legfőbb politikai céljai közé tartozik.

Kína Nemzeti Fejlődés és Reform Bizottsága szerint a BRI az ENSZ öt alapelvén nyugszik: a kölcsönös tisztelet; az erőszaktól való tartózkodás; a kölcsönös be nem avatkozás; egyenlőség, kölcsönös haszon; és a békés egymás mellett élés. A Föld legnagyobb kereskedőnemzete természetesen az anyagi feltételekről sem feledkezett meg. A tervezett beruházásokat az Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank és a Tengeri Selyemút Bank finanszírozza. Előbbi intézmény esetében Kína a 100 milliárd dolláros alapítótőkéjének a felét állta, utóbbinál pedig egyedüliként teremtette elő a 16 milliárd dolláros alaptőkét. Mindemellett a kínai kormány még a Selyemút Alapba is letétbe helyezett 40 milliárd dollárt (Horváth, 2022, 123).

Az eredeti tervek szerint a Tengeri Selyemút fő ága Kantonból indulva végighalad az ázsiai partok mentén, útközben a főbb állomásait pedig Kuantan, Jakarta, Colombo és Kalkutta alkotja, ezt követően Mombasa érintésével a Vörös-tengeren és a Földközi-tengeren keresztül eljut Európába, ahol a végállomás Athén. A másik ág Délkelet-Ázsia érintése után Keleten a csendes-óceáni szigetvilág felé folytatódik. Természetesen konkrét útvonalakról aligha beszélhetünk, hiszen – eltekintve a folyamatban lévő beruházásoktól – több esetben még az érintett országok politikai álláspontja sem volt tisztázott.

2017 júniusában a kínai kormányzat kiadta a *Vízió a tengeri együttműködésért az Övezet és Út kezdeményezésben* című dokumentumot, amely három kék gazdasági folyosót nevezett meg: 1. Kína partjaitól Európáig; 2. A Kína–Óceánia–Déli-Csendes-óceán útvonala; 3. Sarkvidéki Selyemút az Északi-sarkon keresztül. Az együttműködés területeit érintően pedig a következőket javasolta: kék és zöld fejlődés, óceánalapú prosperitás, tengeri biztonság, innovatív növekedés és az együttműködésen alapuló kormányzás (Full text: Vision for Maritime Cooperation, 2017).

A Selyemút Gazdasági Övvel szemben viszont nagy különbség, hogy a Tengeri Selyemút által felvázolt útvonalak már régóta teljes kapacitással üzemelnek, tehát a fejlesztések lényegében csupán az új kikötők építésére korlátozódnak, és ezeken keresztül a kereskedelem volumenének a növelését célozzák. A szárazföldön – jobb esetben – az utak és a vasutak, ha léteznek is, a gyorsvasutak kiépítése a legtöbb helyen még várat magára (Eberle–Tafero, 2019, 5). Azt sem szabad elfeledni, hogy az Övezet

és Út szárazföldi és tengeri komponense szoros kapcsolatban áll egymással, amelynek során egyes régiókban a kikötők létesítése az elsődleges, a vasutak építése a szárazföld felé csak ezután következhet.

3. A BRI mint kínai stratégia

3.1. Az Övezet és Út a magyar szakirodalomban

Salát Gergely véleménye szerint a BRI „a világ több mint hatvan országát érinti, s meghirdetése számos bel- és külpolitikai, továbbá gazdasági okra vezethető vissza. Ezek közül nyugaton a geopolitikai vonatkozást szokták kiemelni, de ennek szerepe valószínűleg túlértékelt, inkább a gazdasági szempontok elsődlegesek." A kezdeményezés esetében a kulcsfogalom „a konnektivitás, vagyis az összeköttetések megteremtése az eurázsiai kontinensen és az ahhoz kapcsolódó Afrikában, mind »kemény«, mind »puha« infrastruktúra által. A nagyon különböző jellegű, tartalmú és méretű BRI-projektek között kevés összefüggés tárható fel, azonban a többségükre igaz, hogy az összeköttetéseket kívánja megteremteni, méghozzá oly módon, hogy az Kína számára előnyös legyen" (Salát, 2021, 21).

Horváth Levente megfogalmazása értelmében az Övezet és Út kezdeményezés „a 21. század legnagyobb gazdasági együttműködése, amely nyugati szemmel egy igen komoly, agresszív geopolitikai törekvés, ugyanis a nyugati geopolitikai gondolkodásban veszélyt jelent az eurázsiai kontinens politikai egységesülése, azaz a »magterület« egy hatalom irányítása alatti egyesítése és a világ erőforrásai feletti ellenőrzés megszerzése". A BRI a Nyugat szemében olyan „kontinentális konszolidáció", amely kihívás lehet a tengeri hatalmak által uralt atlanti korszakra nézve, ugyanakkor a kezdeményezés a kínaiak gondolkodásában „Kína újjászületését támogató törekvés" (Horváth, 2022, 91–92).

P. Szabó Sándor azt hangsúlyozza, hogy a kínai kezdeményezésnek fontos előzménye az amerikai *„pivot"* vagy *„rebalance"* stratégiai koncepció, amelyet az Obama-kormányzat hirdetett meg 2011-ben.[3] Mivel az új amerikai külügyi stratégia komoly

3 A 2012-ben, Hillary Clinton külügyminisztersége alatt meghirdetett külpolitikai terv – amely bizonyos szempontból szerves folytatása volt a korábbi amerikai regionális külpolitikának – három fő elemből állt: az amerikai flotta 60%-ának a Csendes-óceán térségébe történő áthelyezése 2020-ra, a regionális szövetségesek megerősítése és aktivitásának a növelése, valamint egy olyan szabadkereskedelmi zóna létrehozása (Csendes-óceáni Partnerség, Trans-Pacific Partnership – TPP), amelyből Kína kimaradt volna. Ennek eredményeként, az amerikai elképzelések szerint, létrejött volna egy olyan környezet,

fenyegetést jelentett Kína geostratégiai érdekeire, egyes kínai elemzők úgy vélték, hogy ezzel az Egyesült Államok „betette a lábát Kína udvarába". Lényegében tehát az amerikai stratégiai koncepció „ellensúlyozására hozta létre Kína saját ellenstratégiáját, az Egy Övezet, Egy Út kezdeményezést, amely segíti Kína befolyásának növekedését egyrészt az amerikai *rebalancing*-stratégia által megcélzott országokban, másrészt a világ számos más részén is, kiemelten beleértve az Egyesült Államok szövetségesi rendszerébe tartozó európai országokat" (P. Szabó, 2020, 23).

Eszterhai Viktor szerint a „BRI stratégiája a kínai vezetés azon geopolitikai forgatókönyvéből ered, amelynek célja a globalizáció folytatása, a kínai gazdasági növekedés és egyben a Kínai Kommunista Párt legitimációjának a biztosítása". A felemelkedéshez viszont Kínának békés nemzetközi környezetre volt szüksége, mindazonáltal az USA által kezdeményezett „újraegyensúlyozási" stratégia jelentette bekerítettségből is ki kellett törnie, így a BRI egy új Európa és Ázsia konnektivitásán alapuló gazdasági eszközöket alkalmazó vízióvá vált (Eszterhai, 2021, 103–106). A BRI ugyan nem tekinthető a szó szoros értelmében vett stratégiának, hiszen nincs egy központilag meghatározott célja, és a megvalósításának sincs időkerete, ugyanakkor a távoli célja mégis az USA vezető szerepének korlátozása az ázsiai és a csendes-óceáni térségben.

Baranyi Tamás Péter az USA és Kína stratégiáját vizsgálva megállapította, hogy a BRI részben válasz volt Kína belpolitikai problémáira (például az infrastruktúraépítő iparban tapasztalható túlkapacitásra), miközben Peking új külpolitikai céljait is bizonyította. „Eredetileg azonban a BRI-t olyan geoökonómiai koncepciónak szánták, amely bizonyos fokú stabilitást és együttműködést hozna a Kínával szomszédos régiókba." Potenciális geopolitikai célokat csupán később tulajdonítottak neki, persze azt is figyelembe kell venni, hogy „az amerikai kritikusok mindig is hangosabban fogalmaztak a BRI geopolitikai dimenziójáról, mint a kínai stratégák" (Baranyi, 2021, 191–192).

amelyben elkerülhető egy hidegháborús jellegű szakítás Kínával. Az „újraegyensúlyozási" koncepció eredményeit illetően megoszlanak a vélemények, annyi azonban biztos, hogy a „Kína-kihívás" hatékony kezelését 2016 végéig maradéktalanul nem tudta megvalósítani. Xi Jinping hatalomra kerülése 2012-ben, majd pedig egy évvel később a BRI meghirdetése miatt az USA Kínát már egyre inkább fenyegetésként fogta fel, amely ellen a gyakorlatban is tenni szándékozott, csakhogy közben Kína is tartva az amerikai bekerítő szándékoktól a BRI-nek geopolitikai vonatkozást is tulajdonított.

3.2. A BRI stratégiai megítélése globális viszonylatban

Bruno Maçães szerint az Övezet és Út kezdeményezés valójában Kína arra irányuló terve, hogy egy új világrendet építsen, felváltva az Amerika által vezetett nemzetközi rendszert. A körvonalazódó új világrendben az egyes régiók eltérő mértékű szuverenitást fognak élvezni, miközben Kína a világ kétharmadára kiterjesztheti befolyását. Térképen ábrázolva az Övezet és Út éppen ezért nem is tekinthető igazából projektnek vagy kezdeményezésnek, inkább egy olyan folyamatnak, amely a lassú, de elkerülhetetlen kínai befolyás kiterjedését illusztrálja. Peking számára a kezdeményezés legfőbb célja az általa nem irányítható globális rendszerektől való függetlenség megteremtése, amely geostratégiai értelemben a zavartalan nyersanyagimport problémájának a kezelésére hivatott. A szerző szerint a nagyszabású projekt földrajzi kiterjedését és a megvalósítás időkeretét övező bizonytalanság arra utal, hogy Peking a hagyományos Tianxia rendszer újjáélesztésére törekszik. Ennek lényege, hogy Kína és az egyes országok egy sajátos kapcsolatrendszert alakítanak ki, amelyben a többiek elismerik Kína vezető szerepét, cserébe jelentős függetlenséget élveznek, politikai és gazdasági értelemben pedig egy mindenki számára elfogadható *win-win* szituáció alakul ki. De a régi vazallusrendszerrel szemben a 21. században a szuverén államok között csupán a gazdaság jelentené az összekötő kapcsot (Maçães, 2018, 149–190).[4]

Kent E. Calder *Supercontinent* című könyvében a politikai gazdaságtan elméletének segítségével a Kína által favorizált, saját megfogalmazása szerint disztributív globalizmust állítja szembe az Egyesült Államok által létrehozott nemzetközi rendszerekkel, hangsúlyozva, ennek pozitív, a résztvevőkre nézve *win-win* következményeit, amelynek révén a BRI egy új nemzetközi együttműködési rendszer alapját képezheti, amely – ellentétben a történelmi Selyeművel, ahol Kína egyáltalán nem számított domináns szereplőnek – alapvető mértékben formálhatja át Eurázsiát, immáron a kínai érdekeknek megfelelően, újjáalakítva ezáltal a Washington-centrikus világrendet is. Calder könyvének legfőbb üzenete, hogy a konnektivitás megerősítésével, Európa és Ázsia újrakapcsolódásával Amerika mellett egy új szuperkontinens fog születni, amelynek az európai–kínai partnerség lesz az alapja. Véleménye szerint a Kína által létrehozott disztributív globalizmus paradigmája, amely a BRI-n alapszik, egy olyan egymásrautaltsági rendszer, amely az infrastrukturális beruházásokra és a személyes kapcsolatokra épül, de közvetlenül nem mond ellent a Bretton Woods-i architektúrának.

4 Maçães úgy látja, hogy az Övezet és Út egy transznacionális iparpolitikai tervként is értelmezhető, és szoros kapcsolatban áll a Made in China 2025 elképzeléssel.

A Peking által vezetett disztributív globalizmus – amely hosszabb távon a kínai dominanciát valósítja meg – az egyes országok belpolitikai viszonyai tekintetében kevésbé tolakodó, a szabályok helyett inkább a megosztható és az együttműködést szolgáló gazdasági ösztönzőkre támaszkodik. A regionális hatalmi központok laza kapcsolódásával így végül létrejöhet egy olyan decentralizált nemzetközi struktúra, amely az amerikai hatalom globális visszaszorulásával párhuzamosan Eurázsia érdekeit szolgálja a jövőben (Calder, 2019, 71–85).

Zhao Jianglin úgy véli, hogy a BRI egy olyan globális stratégia, amelynek a legfőbb célja a Kínával szomszédos országok stabilizálása és prosperitásának biztosítása, egy olyan gazdasági rendszer működtetésével, amely az összes érintett fél számára garantálja a tartós békét és a biztonságos környezetet (Jianglin, 2020, 13–14). Wang Yuzhou szerint a gazdasági prosperitás érdekében Kína és a többi résztvevő között új alapokra kell helyezni a kapcsolatokat, a BRI pedig éppen ezt az új típusú regionális együttműködési stratégiát kívánja megvalósítani (Yuzhou, 2020, 212). A BRI megítélése még a kínai kutatók körében sem egyöntetű, hiszen Li Xiangyang hangsúlyozta ennek kezdeményezésjellegét, vagyis szerinte nem szerencsés stratégiának hívni, mivel megvalósítása során a kül- és a belpolitikának egyaránt a bekövetkező eseményekre kell reagálnia, nem pedig egy pontosan meghatározott menetrendet követnie (Xiangyang, 2020, 280). Xinmin Sui szerint pedig a BRI alapvetően Kína belső geoökonómiai problémáinak a megoldását szolgálja, és valójában korántsem tekinthető az amerikai „újraegyensúlyozási" koncepcióra adott válasznak (Sui, 2018). Zia Ur Rahman szerint a BRI, amely része Kína Go Global politikájának, egy olyan geostratégiai kezdeményezés, amelynek van politikai, gazdasági és kulturális vetülete egyaránt. A kínai ipar virágzásához folyamatos nyersanyag-utánpótlásra van szükség, kiemelve az energiabiztonság kérdését, miközben a partnerországok egyben fontos felvevőpiacok is. A globális és a regionális biztonság szempontjából viszont a BRI mindenképpen előnyös, hiszen megteremti az alapját egy inkluzív, nyílt politikai, gazdasági és kulturális együttműködésnek (Rahman, 2022). Abban azonban a kínai kutatók is egyetértenek, hogy az elmúlt 70 év után most egy új nemzetközi rend kialakulása várható (Kondapalli, 2018, 173).

Huping Shang könyvében elismeri, hogy a BRI-vel kapcsolatban több „félreértés" is felmerült, amelyek tisztázása rendkívül fontos. Úgy gondolja, hogy a kezdeményezés célja a gazdasági együttműködés megerősítése mindenféle geopolitikai hátsószándék nélkül. A kölcsönös konzultáció nagyobb jelentőségű, mint a kínai dominancia megteremtése, vagyis a partnerek körében alaptalan a „kínai befolyási övezettől" való félelem.

Az amerikai Marshall-tervtől pedig abban különbözik a BRI, hogy ezt nem a geopolitikai érdekek diktálják, és a megosztottság helyett az összekapcsolódás megerősítése a célja. Az amerikai véleményekkel szemben ráadásul Kína nem akarja felszámolni a jelenlegi nemzetközi rendet, és az USA-t sem szeretné kiszorítani Ázsiából (Shang, 2019, 4–6).

Min Ye szerint sok hasonlóság fedezhető fel a BRI, az 1999-ben indult Western Development Program és a 2000-ben útjára indított Go Global Policy között. A közös pont, hogy amikor a nemzet vezetője érzékeli, hogy lassul a gazdaság, akkor meghirdet egy ambiciózus programot, ezáltal ösztönözve nagyobb befektetésekre az állami és a magánvállalatokat. Ennek keretében Peking szinte minden új kezdeményezést hajlandó támogatni, miközben azok érdemi összehangolására nem törekszik. A kritikák ellenére viszont az kétségtelen, hogy ezek a programok a múltban nagyban hozzájárultak a kínai gazdaság fejlődéséhez, annak integrálódásához a világgazdaságba. Ye azt állítja, hogy a BRI meghirdetése – a korábbi nemzeti stratégiák sorába illeszkedve alapvetően a belföldi politikai-gazdasági logikában és a központi-lokális hatalmi viszonyokban gyökerezik, így nem is tekinti ezt külpolitikai stratégiának. Ezeket a kezdeményezéseket az államilag mobilizált globalizáció (SMG)5 keretrendszerének a megfogalmazásával lehet értelmezni. Az SMG-keretrendszer tisztázza a kínai nemzeti stratégiák mozgatórugóit, folyamatait és eredményeit, segít elemezni, hogy a kínai központi szervek, a helyi kormányok és vállalatok hogyan értelmezik Kína integrálódását a világgazdaság többi részébe. Ennek értelmében a legmagasabb ideológiai szinten a nacionalizmusra hivatkoznak, a következő szinten a gyors növekedés élvez prioritást, mivel ez forrásokat teremt a projektek előmozdításához, miközben növeli az uralkodóosztály legitimitását. Végső soron a gyors növekedés leginkább a piacbővítéssel és a globalizációval érhető el. Ye érvelése szerint Xi Jinping hatalomra kerülésekor számos belföldi gazdasági kihívással, külső nyomással és nézeteltérésekkel teli belső politikai környezettel szembesült, amelyre az volt a válasza, hogy bejelentette a rendkívül ambiciózus, de egyben kétértelmű intézkedéscsomagot, amely a BRI-ben egyesült. A BRI-vel Xi egy olyan nagyszabású tervet terjesztett elő, amely „a diplomácia, a fejlődés és a biztonság fő parancsait tartalmazza", és ezzel „gyorsan megszerezte a legfelsőbb szervek és a befolyásos kínai érdekelt felek támogatását". Ezután különböző szereplőket mozgósítottak az üzenet terjesztésére, de eközben saját politikai preferenciáik beillesztésén is dolgoztak (Ye, 2020, 115–124).

5 Angolul State Mobilized Globalization.

Eyck Freymann könyvében arra a következtetésre jutott, hogy a BRI „mélyen fenyegeti az USA globális vezető szerepét…, mert egy Kína által vezetett jövőbeli geopolitikai blokk munkamodelljét képviseli, amely egy modern vazallusrendszer mentén épül fel" (Freymann, 2021, 20). Jelenleg úgy látja, hogy a BRI „az országokat szorosabb politikai közeledésbe hozza Kínával" (Freymann 2021, 231). Nem nyilvánvaló azonban, hogy ez önmagában a BRI funkciója lenne, szemben a partnerállamok általánosabb vágyával, hogy a Kínai Népköztársaság kegyeibe férkőzzenek annak érdekében, hogy a gazdasági támogatás és a beruházások továbbra is áramoljanak, különösen ott, ahol más források korlátozottak, és a támogatás viszonylag költségmentesnek mutatkozik. Freymann szerint a BRI „finomabb módon működik, mint egy hagyományos nyilvános diplomáciai vagy *soft power* kezdeményezés", ugyanakkor jövőbeli potenciálja sokkal nagyobb, hiszen „kiszélesedhet és elmélyülhet egy Kína által vezetett kereskedelmi blokká"; miközben a csúcstechnológiai beruházások a BRI-t „közös geopolitikai érdekekkel rendelkező blokká" is átformálhatják; továbbá „az is elkerülhetetlen, hogy Kína kétoldalú kapcsolatai számos BRI-országgal végül a biztonsági területre is kiterjedjenek" (Freymann, 2021, 12, 234–236).

James Reilly a BRI-t a gazdasági államvezetés egy olyan formájaként közelíti meg, amely a gazdasági erőforrások külföldi, külpolitikai célú felhasználását célozza, és amely a kínai rendszer természetét tükrözi. Bár Reilly nem tagadja a belföldi motivációkat, inkább a BRI kifelé irányuló elemeit vizsgálja: „A kínai szakértők és politikai döntéshozók bizalmat mutatnak abban, hogy a gazdasági erőforrásokat mind a stratégiai nyomásgyakorlás, mind a megnyugtatás érdekében be lehet vetni, hitet abban, hogy a gazdasági államvezetés oly módon alkalmazható, hogy az mind Kínának, mind a fogadó országnak előnyös legyen, és hitet abban, hogy a pártállam képes és köteles mozgósítani a kereskedelmi szereplőket Peking külpolitikai céljainak előmozdítására" (Reilly, 2021, 19). Ezeket a nézeteket a nyugattal szembeni szkepticizmus, Kína fejlődő országként való azonosítása, valamint a gazdasági növekedésbe vetett hit tovább erősíti. Az együttes hatás egy olyan világnézet, amely Kína 20. század végi tapasztalataiban gyökerezik, amelyek megmutatták, hogy az ország képes mozgósítani gazdasági erőforrásait és szereplőit a nemzetközi politikai célok érdekében. Ez a világnézet képezi a BRI alapját (Reilly, 2021, 30–36).

Reilly szerint Kína továbbra is arra törekszik majd, hogy a külpolitikai célok és a kereskedelmi szereplők külföldi magatartása közötti összhangot fenntartsa. A múltban számos partnerországban „a helyi szereplők saját gazdasági érdekeinek követése

aláásta Peking diplomáciai célkitűzéseit" (Reilly 2021, 168). Ami még rosszabb, hogy a kereskedelem, a segélyek és a beruházások kiterjesztése a célországokba nem tudta megnyugtatni őket Peking jóindulatú szándékairól és a gazdasági elkötelezettség kölcsönös előnyeiről, és ez gyakran fokozta az aggodalmakat és a bizalmatlanságot. Konklúziója értelmében a BRI hatásai a fogadó országokra nagyon eltérőek, és összességében a kezdeményezés nem nyerte el a kínai befolyás bővítését, és nem szerezte meg Peking számára a globális hatalmi struktúrák átformálásának a képességét.

Jeremy Garlick arra hívja fel a figyelmet, hogy bár a BRI kiszélesítése következtében az elméletileg az egész világra kiterjed, a kezdeményezés elsősorban eurázsiai jellegű, és hogy a BRI alapvető célja Kína és Európa összekapcsolása. Bár a BRI-ről nem létezik hivatalos térkép, a kínai állami média által a BRI első éveiben terjesztett térképek kivétel nélkül az Ázsiából Európába vezető szárazföldi és tengeri útvonalakat hangsúlyozzák. Annak ellenére, hogy Kína megpróbálja a kezdeményezés hatókörét a logikus földrajzi határokon túlra kiterjeszteni, a BRI öt kulcsfontosságú régiója továbbra is Közép-Ázsia, Délkelet-Ázsia, Dél-Ázsia, a Közel-Kelet, valamint Közép- és Kelet-Európa marad (Garlick, 2020, 170).

Da Hsuan Feng könyvében három lehetséges következményét vizsgálja meg a BRI-nek, amelyek véleménye szerint, annak sikeres implementálása esetében valósulhatnak meg. Úgy látja, hogy a keleti és nyugati emberek között egyfajta szuperkontinens-gondolkodás kialakulására lehet számítani; amely megalapozhatja egy új reneszánsz gondolkodás megvalósulását; miközben Kína kulturális kommunikációja enyhítő intézkedés lesz a világ számára a 21. század egzisztenciális kihívásainak a kezeléséhez. Kína mély kulturális elkötelezettsége nemcsak a befelé forduló kínai gondolkodásmódot alakíthatja át, hanem egyben új gondolkodásmódot is eredményezhet a globális színtéren (Feng, 2020, 17–93).

Peter Frankopan *The New Silk Roads: The Present and Future of the World* című könyvében amellett érvel, hogy ma is hasonlóan nagy volumenű átrendeződés megy végbe, mint a nagy földrajzi felfedezések korában, csak ellenkező irányba. Ázsia és az Új Selyemút felemelkedőben van, ám nem a Nyugat kiszorításával, hanem éppen ellenkezőleg, szorosan összekapcsolódva a fejlett országokkal, főleg az Egyesült Államokkal és Európával. Frankopan kiemeli, hogy a BRI csak akkor lehet sikeres, ha a békés nemzetközi környezet biztosított a számára, ezért a kezdeményezésnek három fontos motivációja van: a biztonság fenntartása, Kína belső igényeinek a figyelembevétele (természeti erőforrások, energia) és a gazdaság átállása a gyártásról a

szolgáltatásra. Ugyanakkor mivel Kína alapvető fenyegetést jelent Délkelet-Ázsiában az USA érdekeire nézve, ezért a rivalizálás a kettejük között a jövőben csak erősödni fog (Frankopan, 2018, 266).

Andre Vltchek esszégyűjteményében azt hangsúlyozza, hogy az Övezet és Út kezdeményezés alapjaiban alakítja át a világot. Igazi jelentősége, hogy korábban a nyugati imperialista hatalmak által elnyomott Afrika, a Közel-Kelet, Közép- és Délkelet-Ázsia népei hirtelen felfedezték, hogy vannak alternatíváik és választási lehetőségeik. A BRI azonban messze nem csupán a gazdaságról vagy az infrastruktúra fejlesztéséről szól, hanem az emberek jólétéről, a kultúráról, az egészségről és a tudásról is. Célja a különböző fajú, életfilozófiájú és hitű emberek összekapcsolása (Vltchek, 2019).

Graham Allison szerint a régi Selyemúthoz hasonlóan, a BRI biztosítani fogja Kína számára a megfelelő erőkivetítési képességet akár több kontinensre is, miközben Eurázsia integrációja a geostratégiai hatalmi egyensúlyt is Ázsia felé tolja el (Allison, 2018, 3–27).

Nadege Rolland úgy látja, hogy a BRI egy olyan nagy stratégia, amelyből az derül ki, hogy „Kína a régió vitathatatlan vezető hatalmaként képzeli el magát", viszont még nem tudni, hogy a kezdeményezésben érintett országok hogyan fogadják majd Kína ajánlatát, és hogy Peking hogyan talál majd egyensúlyt a nemzeti mellett a pártérdekek védelme és a közjavak előmozdítása között (Rolland, 2017).

A BRI jövőjével kapcsolatban viszont mára sötétebb jóslatok is megjelentek. Példának okáért Chan Kung és Yu (Tony) Pan cikkében azt hangsúlyozza, hogy az övezet és az út közötti kiegyensúlyozatlan erőforrás-eloszlás miatt a teljes terv elvesztette eredeti földrajzi jelentőségét, és szükségtelen nemzetközi nyomást gyakorolt Kínára. A hagyományos szárazföldi hatalom, Kína a Tengeri Selyemút fejlesztésén dolgozik, hogy megpróbáljon beilleszkedni a jelenlegi „tengeri hatalmak rendszerébe". Noha ez a törekvés érthető, ám egy ilyen kísérlet elkerülhetetlenül is nyugtalanítja és magára irányítja az Egyesült Államok figyelmét, amely a világ legnagyobb tengeri hatalma. A szerzők szerint amint az Egyesült Államok és Európa végleges konszenzust találnak Kína jövőbeli stratégiai szándékairól, Kínára valószínűleg a passzív elszigetelődés vár a nemzetközi színtéren (Kung–Pan, 2020). Egyes vélemények szerint a COVID–19-világjárvány gazdasági válsághullámmal fenyeget a kínai Övezet és Út kezdeményezés (BRI) mentén. Mivel számos BRI-ország már magas külső adósságállománnyal rendelkezik, és valószínűleg súlyosan érinti őket a világjárvány, Peking

komoly adósságválsággal kerülhet szembe azokban az országokban, ahol jelentős befektetésekkel rendelkezik. Amint a Nemzetközi Stratégiai Tanulmányok Intézetének (IISS) jelentése kiemeli, Kínának még abban az esetben is korlátozásokat kellett volna bevezetnie a hitelnyújtási és adósságátütemezési tárgyalásokon, ha a világjárvány nem tör ki. Most azonban Kína számára a BRI megőrzése, saját pénzügyi stabilitásának a fenntartása és a többi hitelezővel való sikeres együttműködés fenntartása a tét (Crawford–Gordon, 2020).

Karry Lai szerint a BRI sikeressége nagyban függ attól, hogy mennyire fogja a fenntarthatóságot szolgálni, vagyis a széntüzelésű erőművek mellett az olaj- és gázprojektek támogatását is csökkentenie kell, miközben fokozott figyelmet kell fordítania a megújuló energiaforrások körültekintő felhasználására (Lai, 2022).

4. A 21. századi Új Tengeri Selyemút stratégiai háttere

A 21. századi Új Tengeri Selyemút – a szárazföldi projektekhez hasonlóan – várhatóan túlmutat „csupán" a Kína által finanszírozott infrastrukturális fejlesztéseken (pl. kikötők, hajógyárak építése). Valódi célja a regionális együttműködés, a pénzügyi integráció, a szabadkereskedelem és a tudományos kooperáció előmozdítása. Wang Yiwei véleménye szerint Kína „megpróbálja elkerülni a globalizáció hagyományos kockázatait és létrehozni egy új típusú tengeri civilizációt, amelyet az ember és az óceán integrációja, harmonikus egymás mellett élése és fenntartható fejlődése jellemez" (Yiwei, 2017). Ennek során pedig a tengeri gazdasági együttműködés, a kikötők és szabadkereskedelmi zónák közötti konnektivitás megteremtése, a kikötői iparágak területén a bilaterális és a multilaterális együttműködés fejlesztése, valamint a szállítás, az információ, a halászat és a nem hagyományos energiaforrások lehetőségeinek a felkutatása élvez prioritást.

John W. Garver szerint a 21. századi Új Tengeri Selyemút igazi jelentősége, hogy az összekapcsolódó szárazföldi és tengeri folyosókon keresztül a legújabb szállítási technológiák alkalmazásával a földrajzi akadályok megkerülhetővé válnak, Kína pedig a korábbiaknál sokkal nagyobb távolságokra is kiterjesztheti kereskedelmi befolyását (Garver, 2019, 33–36).

A Tengeri Selyemút évszázadokon keresztül lehetővé tette az eltérő kultúrák és civilizációk békés interakcióját, amelynek során nem csupán a távolsági kereskedelem fejlődéséhez járult hozzá, hanem egy új nemzetközi gazdasági, politikai rendszer

létrehozását is biztosította, amelyben Kína vezető szerepéhez nem férhetett kétség.[6] A 21. századi Új Tengeri Selyemút koncepciója – a múlt sikereire építve – ma a globalizáció pozitív hatásait igyekszik hangsúlyozni, és a kölcsönös nyereség, a békés együttműködés és a tengeri világ fenntartható fejlődése mellett érvel.

A kínai kormány szerint a 21. századi Új Tengeri Selyemút és az egész Övezet és Út kezdeményezés egyedüli célja gazdasági, nevezetesen a „*win-win* kooperáció" a közös fejlődés és prosperitás biztosítása, továbbá a gazdasági és kulturális integráció elősegítése Kína és az érintett államok viszonylatában. Valójában ennél többről van szó, hiszen komoly diplomáciai, gazdasági és stratégiai megfontolások állnak a háttérben.

Vitathatatlan, hogy a kereskedelem fejlesztése, a költségek csökkentése, a kereskedelmi útvonalak biztonságának a szavatolása Kína és partnerei számára is egyaránt fontos. Belpolitikai szempontból nézve a kínai gazdaság lassulása és tervezett átstrukturálása új piacok nyitását követeli meg, ezért a nagyobb külföldi beruházások (pl. kikötők építése) a kínai óriásvállalatok számára nélkülözhetetlenek. Ráadásul a fejlődő országok lehetnek a kínai import legújabb felvevőpiacai is.

De a Tengeri Selyemút diplomáciai értelemben is nagy jelentőséggel rendelkezik, nem véletlen, hogy a kínai külpolitika meghatározó motívumát alkotja az utóbbi időben. Délkelet-Ázsia országai a kezdetektől a legfontosabb potenciális partnernek minősülnek, hiszen a terv elsősorban az ő megbékítésüket hivatott biztosítani az utóbbi idők határozott kínai kül- és védelempolitikájával szemben. Noha Kína szerint az infrastrukturális beruházások nem járnak politikai kötöttségekkel, az érdekek összefonódása nyilvánvaló. Az ASEAN államok esetében pedig a nagyobb stratégiai célról sem szabad elfeledkezni: Kína és az Egyesült Államok vetélkedése miatt a régióban a kínai befolyás megerősítése gazdasági és politikai téren egyaránt prioritást élvez. Egyes dél- és délkelet-ázsiai országok (Pakisztán, Srí Lanka, Malajzia, Kambodzsa) elkötelezettségéhez ugyan nem férhet kétség, az ő esetükben a hosszú távú együttműködés biztosítása a cél.

6 Földrajzi értelemben a régi Selyemút két fő útvonalból tevődött össze: az egyik Kínát kötötte össze a Koreai-félszigettel, a másik pedig a Dél-kínai-tengeren keresztül haladt Dél- és Délkelet-Ázsia partjai mentén egészen a Perzsa-öbölig. A tengeri útvonalakat már több ezer évvel ezelőtt is használták, jóval a szárazföldi utak kialakulása előtt. Kínában a Han-dinasztia (Kr. e. 209 – i. sz. 8) óta fordítottak nagyobb figyelmet a tengeri kereskedelemre, a 7. századtól pedig – az arabok fokozódó szerepével egyidejűleg – a biztonsági és pénzügyi megfontolások miatt már a tengeri utakat részesítették előnyben. A 15. század során Zheng He tengernagy utazásai Kína tengeri nagyhatalmát szimbolizálták, amelynek jegyében a kínai tengerészek Afrika partjaihoz is eljutottak, elősegítve a politikai-gazdasági kapcsolatok kiterjesztését. Ezek a vállalkozások, jelentőségüket tekintve a mai elképzelések előfutárának is minősíthetők.

Geostratégiai tekintetben a 21. századi Új Tengeri Selyemút célja, hogy Peking számára garantálja a legfontosabb tengeri kereskedelmi útvonalak feletti ellenőrzést és a nyersanyagok importjának zavartalanságát (Jiancheng, 2017). Ennek érdekében az egyes kikötők kiemelkedő jelentőségűek. 2015 novemberében, Dzsibutiban Kína megalapította az első külföldi haditengerészeti bázisát, amely elsősorban a Kelet-Afrika partjainál folytatott kalózkodás elleni műveletekben jelent komoly segítséget.

Richard T. Griffith *The Maritime Silk Road: China's Belt and Road at Sea* című könyvében amellett érvel, hogy a jelenlegi geopolitikai vitát kiegyensúlyozottabbá kell tenni annak érdekében, hogy jobban megértsük Kína globális gazdasági és politikai renddel kapcsolatos perspektíváit. Az aszimmetrikus nemzetközi kapcsolatok létrejöttének is nagy jelentőséget tulajdonít, vagyis Kína a nemzetközi tengeri kereskedelem legnagyobb országává vált, miközben e kereskedelem meghatározó részét európai vállalatok ellenőrzik (Griffith, 2020, 32–35, 52–63).

Egyes elemzők a Tengeri Selyemút program hátterében döntően katonai ambíciókat látnak, amelyet legegyszerűbben a „gyöngyfüzér"-elmélettel lehet illusztrálni. Ennek a lényege, hogy hívei szerint Kína stratégiai érdekeinek megfelelően a Közel-Kelettől Kínáig gyöngyfüzérszerűen állandó haditengerészeti bázisokat létesít. Maga a gyöngyfüzérelmélet megalkotása Booz Allen Hamilton nevéhez fűződik, aki 2004-ben írt először az ezzel kapcsolatos kínai katonai ambíciókról. Az amerikai kutatók úgy vélték, hogy az Indiai-óceán északi partján létesített kínai kikötők megalapozhatják a tartós hadműveleti képességét a Népi Felszabadító Hadsereg haditengerészetének (Lintner, 2019, 17–18).

Az indiai szakirodalom gyorsan átvette az amerikai elképzelést, így India kidolgozta a gyémántnyaklánc-stratégiai koncepciót, amelynek az a lényege, hogy Indiának szorosabbra kell fűznie a kapcsolatait a szomszédos országokkal annak érdekében, hogy megerősítse a régióban az indiai katonai jelenlétet, megakadályozva a kínai elképzelések megvalósítását, amelyek Újdelhi értelmezésében veszélyeztetik az ország biztonságát (Háda, 2022, 141–142).

Az események alakulása azonban jelenleg nem támasztja alá a főleg nyugati és indiai kutatók által favorizált elmélet relevanciáját, a Selyemút-projekt vonatkozásában a katonai megfontolások nem játszanak komoly szerepet, a hangsúly egyelőre a gazdasági érdekek megerősítésén van. Növekvő haditengerészeti jelenléte ellenére korántsem valószínű, hogy Kína bármiféle dominanciát próbálna kiépíteni az Indiai-óceán

térségében, ennél minden bizonnyal korlátozottabb stratégiai célok megvalósításával is megelégszik (Brewster, 2018, 81–104).

A kínai gazdaság számára (befektetések, kereskedelem, nyersanyag-utánpótlás,) Délkelet-Ázsia kiemelkedő jelentőségű, éppen ezért az ASEAN államok központi szerepre tettek szert Peking terveiben. A délkelet-ázsiai országokban élő kínai diaszpóra befektetései nagyban hozzájárultak a Kínában létrehozott speciális gazdasági zónák fejlődéséhez, a termelési láncok globális expanziójához. A gazdaság mellett, viszont a térség politikai értelemben is fontos közvetítő szerepet játszik Kína és a világ többi része között, ebben a tekintetben különösen Szingapúr érdemei kiemelkedőek. Az ASEAN Európához fűződő kapcsolatainak megerősítése pedig egybevág a kínai érdekekkel, ezért Eurázsia jövőbeli prosperitásának a biztosítása közös érdek (Calder, 2019, 122–140).

5. Konklúzió

Amint azt a fentiekben is láttuk, a Kína által indított Övezet és Út kezdeményezés az elmúlt 10 évben jelentős figyelemben részesült a kutatók részéről a világ minden táján. Örvendetes módon a megaprojekt kül- és belpolitikai, gazdasági, geostratégiai, történelmi és kulturális vetületével kapcsolatban egyaránt születtek publikációk, amelyek többsége pozitív ítéletet fogalmaz meg a kínai kezdeményezéssel, lényegében Kína 21. századi nemzetközi szerepével kapcsolatban. Az atlanti korszakot felváltó új Eurázsia-korszakban, amelynek során Európa és Ázsia egysége új értelmet nyer, miközben Kelet-, Dél- és Délkelet-Ázsia gazdasági súlya globális értelemben folyamatosan növekszik, az Övezet és Út kezdeményezés jelentőségéhez sem férhet kétség. Ennek részeként az aktuális események tükrében a 21. századi Új Tengeri Selyemút különösen nagy jelentőséggel rendelkezik még a szárazföldi országok vonatkozásában is, hiszen többek között a nagyhatalmak közötti stratégiai törésvonalak között halad át. Ennek fényében az érintett országok részéről ennek megítélése is csupán a saját geostratégiai ambícióik kontextusában értelmezhető. Mivel Kína 21. századi stratégiája ma már nem választható külön a megaprojekttől, rendkívül fontos, hogy szerte a világban és hazánkban is törekedjünk ennek elfogulatlan megismerésére, hiszen a 21. század multipolárissá váló világrendjében a nemzetközi viszonyok megértése, majd a helyes következtetések levonása csupán ennek segítségével valósítható meg.

Felhasznált irodalom

Allison, G. (2018). *Destined for War: Can America and China Escape Thucydides's Trap?* Houghton Mifflin.

Baranyi T. P. (2021). The Emergence of the Indo-Pacific Concept as a Response to the Eurasian discourse. In: Salamin, G. & Klemensits, P. (eds.): *Towards the Rise of Eurasia, Competing Geopolitical Narratives and Responses* (pp. 99–117). Corvinus University of Budapest.

Brewster, D. (2018). The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean. In: Blanchard, J. M. (ed.): *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia* (pp. 81–104). Palgrave Macmillan.

Brinza, A. (2022. március 1). Putin's War Has Killed China's Eurasian Railway Dreams. *Foreign Policy.* https://foreignpolicy.com/2022/03/01/belt-road-initiative-new-eurasian-land-bridge-china-russia-poland/.

Calder, K. E. (2019). *Super Continent: The Logic of Eurasian Integration*. Stanford University Press.

Crawford, N. – Gordon, D. (2020. április 10). China Confronts Major Risk of Debt Crisis on the Belt and Road Due to Pandemic. *The Diplomat.* https://thediplomat.com/2020/04/china-confronts-major-risk-of-debt-crisis-on-the-belt-and-road-due-to-pandemic/.

Eszterhai, V. (2021). The Belt and Road Initiative: Rewriting Eurasia with Chinese Characteristics. In: Salamin, G. & Klemensits, P. (eds.): *Towards the Rise of Eurasia, Competing Geopolitical Narratives and Responses* (pp. 99–117), Corvinus University of Budapest.

Feng, D. S. (2020). *China's Millennium Transformation: The Belt And Road Initiative.* World Scientific.

Freymann, E. (2020). *One Belt One Road: Chinese Power Meets the World*. Harvard University Asia Center.

Garlick, J. (2019). *The Impact of China's Belt and Road Initiative: From Asia to Europe.* Routledge.

Garver, J. W. (2019). China's Rise and the Eurasian Transportation Revolution. In: Blanchard, J. M. (ed.): *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia* (pp. 173–202). Palgrave Macmillan.

Griffith, R.T. (2020). *The Maritime Silk Road: China's Belt and Road at Sea*. International Institute for Asian Studies.

Jiacheng, L. (2017). Developing China's Indian Ocean Strategy: Rationale and Prospects. *China Quarterly of International Strategic Studies*. 3(4): 481–497.

Jianglin, Z. (2020). By Different Path to Common Outcomes: The Belt and Road Initiatives. In: Jianglin, Z. (ed.): *21st Century Maritime Silk Road Initiative* (pp. 261–276). WSPC.

Háda B. (2022). *Dél-Ázsia a poszthidegháborús korban*. Ludovika Egyetemi Kiadó.

Horváth L. (2022). *A kínai geopolitikai gondolkodás*. Pallas Athéné Books.

Kondapalli, S. (2018). The Maritime Silk Road and China-Maldives Relations. In: Blanchard, J. M. (ed.): *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia* (pp. 173–202). Singapore: Palgrave Macmillan.

Kung, C. – Pan, Y. T. (2020. május 7). How China's Belt and Road Initiative Went Astray. *The Diplomat.* https://thediplomat.com/2020/05/how-chinas-belt-and-road-initiative-went-astray/.

Lai, K. (2022. május 2). *Opinion: China must ensure Belt and Road Initiative is sustainable.* IFLR. https://www.iflr.com/article/2a6485e5p5sircfwsnta8/opinion-china-must-ensure-belt-and-road-initiative-is-sustainable.

Lintner, B. (2019). *The Costliest Pearl: China's Struggle for India's Ocean.* Hurst.

Maçães, B. (2018). *Belt and Road: A Chinese World Order*. Hurst & Company.

P. Szabó S. (2020). A Kínai Nép köztársaság „kétvágányos" külpolitikája. In: P. Szabó S. – Horváthné Varga Polyák Cs. (szerk.): *Lehetőségek és kihívások a magyar–kínai kapcsolatok területén. I. kötet: Politikai kapcsolatok* (pp. 9–28). Dialóg Campus.

Rahman, Z. U. (2022. február 8). A Comprehensive Overview of China's Belt and Road Initiative and its Implications for the Region and Beyond. *Journal of Public Affairs.* https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/pa.2298.

Reilly, J. (2021). *Orchestration: China's Economic Statecraft Across Asia and Europe*. Oxford University Press.

Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative.* The National Bureau of Asian Research.

Salát G. (2021). Kína az új centrum. *Eurázsia Szemle*. 1(1): 10–25.

Shang, H. (2019). *The Belt and Road Initiative: Key Concepts*. Peking University Press.

Sui, X. (2018). China's Strategy Towards South Asia in the Context of the Maritime Silk Road Initiative. In: Blanchard, J. M. (ed.): *China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia* (pp. 81–104). Palgrave Macmillan.

Tafero, A. H. – Eberle, P. (2019). *China Strategies in the Belt and Road Initiative*. Independently published.

Vltchek, A. (2020). *China's Belt and Road Initiative: Connecting Countries Saving Millions of Lives.* Pt Badah Mera Semesta.

Xiangyang, L. (2020). Postscript. In: Jianglin, Z. (ed.): *21st Century Maritime Silk Road Initiative* (pp. 277–281), WSPC.

Ye, M. (2020). *The Belt Road and Beyond: State-Mobilized Globalization in China: 1998–2018.* Cambridge University Press.

Yiwei, W. (2017). *China Connects the World: What Behind the Belt and Road Initiative.* China Intercontinental Press.

Yuzhou, W. (2020). New Regional Cooperation and Integration Strategy and 21st-Century Maritime Silk Road Initiative. In: Jianglin, Z. (Ed.), *21st Century Maritime Silk Road Initiative* (pp. 211–224). WSPC.

A KÍNAI–OROSZ KOOPERÁCIÓ EGYES DIMENZIÓI AZ EURÁZSIAI RÉGIÓN KÍVÜL

Szatmári Péter[1]

Absztrakt

A tanulmány globális geopolitikai összefüggésekben tekinti át az orosz–kínai együttműködés főbb tendenciáit, különös figyelemmel annak Ázsiára és Afrikára gyakorolt főbb hatásaira és következményeire. Geopolitikai modellek alkalmazásával és a kétoldalú kapcsolatok szuperhatalmi attitűdjének elemzésével a cikk kísérletet tesz arra, hogy kiemelje az együttműködés jellegzetes karakterisztikáit és a politikai-gazdasági folyamatok hatásait a többpólusú világrend összefüggéseiben. A közös érdekek és a kölcsönös együttműködési szándék által vezérelt orosz–kínai stratégiai partnerség fokozatosan bővül a gazdasági, politikai és katonai dimenziókban, ugyanakkor a nagyhatalmi státuszból adódó, eltérő geopolitikai kényszerek olyan összetett dinamikát eredményeztek, amely érdemben alakította át a globális hatalmi egyensúlyt. A cikk elsősorban az együttműködés hátterében jelen lévő motivációkat vizsgálja, kezdve a nyugati befolyás elleni küzdelemtől a közös gazdasági célok eléréséig, mindezeket olyan platformokon keresztül, mint a Belt and Road Initiative és a Sanghaji Együttműködési Szervezet. Az elemzés középpontjában az orosz–kínai együttműködés ázsiai és afrikai hatásai állnak, ahol a közös stratégiát alkalmazó nagyhatalmi jelenlét megnövekedett befolyást eredményezett, mind a regionális ügyekben, mind a gazdasági és biztonsági szempontok átalakítására irányuló erőfeszítésekben.

Kulcsszavak: *orosz–kínai viszony, szabadkereskedelem, geopolitikai átrendeződés, Afrika, nagyhatalmi attitűd*

1 Dr. Szatmári Péter, PhD, a Milton Friedman Egyetem általános és közkapcsolati rektorhelyettese, egyetemi docens.

Abstract

This article explores the evolving landscape of Russian-Chinese cooperation within the context of global geopolitics and its significant ramifications for Asia and Africa. By adopting a geopolitical approach and analyzing the superpower attitudes in their bilateral relations, this study sheds light on the distinctive features of their collaboration and its implications for the emerging multipolar world order. The strategic partnership between Russia and China, characterized by shared interests and mutual cooperation, has been progressively expanding across economic, political, and military domains. As two major powers with distinct geopolitical imperatives, their collaboration has resulted in complex dynamics that shape the global power balance. This research delves into the motivations driving this collaboration, ranging from countering Western influence to pursuing common economic objectives through initiatives like the Belt and Road Initiative and the Shanghai Cooperation Organization. A key focus of this study is the profound effects of the Russian-Chinese cooperation on Asia and Africa,where the strategic alignment between these powers has led to increased influence in regional affairs, including efforts to reshape economic and security dynamics.

Keywords: *Russian-Chinese relations, free trade agreement, geopolitical realignment, Africa, superpower attitude*

1. Bevezetés

A Kínai Népköztársaság elnökének márciusi moszkvai útja ismét megerősítette a nemzetközi közösséget abban, hogy az orosz–kínai együttműködés jelentősen túlmutat a hagyományos bilaterális kapcsolat jellegén, hiszen a két világhatalom együttműködése olyan következményekkel is jár, amelyeket korábban pusztán elméleti geopolitikai modellekben vázoltak fel a szakemberek.

Miután mindkét partner intenzív diplomáciai és gazdasági jelenléttel rendelkezik a globális térben, így indokoltnak tűnik annak elemzése, hogy a két szuperhatalom kölcsönösségének dinamikája, sajátosan érdekvezérelt politikai mellékhatások elegyeként milyen mértékben formálja az eurázsiai régión kívül eső térségek államainak sokrétű gazdasági folyamatait és kétoldalú kapcsolatait. Egy globálissá váló világrend kereteiben célszerű áttekinteni azokat a másodlagos folyamatokat, amelyek a világ-

hatalmi potenciállal rendelkező partnerek közös érdekrendszerének az átalakulásából következnek. A kínai külügyminisztérium hivatalos kommünikéje mind Oroszország, mind a Kínai Népköztársaság esetében az angol *major* szót használták országaik nevéhez kapcsolódó állandó jelzőként. Ennek fordítása látszólag könnyű, hiszen akár 'jelentős ország', akár 'nagy ország' fogalomként használjuk a *major country* kifejezést, a jelentéstartalom egyértelmű: Kína és Oroszország egymást és önmagát világhatalmi tényezőként pozicionálja. Ez a nagyhatalmi identitás pedig más nagyságrendben, bonyolultabb és összetettebb összefüggésben helyezi el a szereplőket a nemzetközi együttműködés globális terében.

Nagyhatalmi, sőt szuperhatalmi tényezőként viselkedő államok interakciói első közelítésben a nagyhatalmi rivalizálás evidens jellemzőit mutathatják, de a valódi kérdés mindig az, hogy a két nagyhatalom közötti interakciók történelmi távlatban milyen örökséget hordoznak, azaz milyen viszonyt alakítanak ki az őket körülvevő világgal. A lehetséges következmények felméréséhez elsőként a két szereplő kölcsönös viszonyrendszerének az áttekintése szükséges.

Xi Jinping az elmúlt évtized során nyolc alkalommal látogatott Oroszországba. Ez a gyakori és szimbolikus látogatás megerősítette a kölcsönös politikai bizalmat, és „előmozdította a nagy országok közötti kapcsolatok új modelljét". A kínai külügyi tárca közleményének kulcsszava, „nagy országok" jelzős szerkezet nem csupán egyszerű identitásképző elem a nemzetközi politikai térben, de szándékot és pozíciót is meghatározó tartalmi utalás a partnerek szinte mindenre kiterjedő és többszintű együttműködést magába foglaló keretrendszerében.

Az orosz–kínai kereskedelmi kapcsolatok mindig a két ország stratégiai partnerségének fontos elemei közé tartoztak, amelyek a nyersanyagok és az energiaforrások iránti egyre növekvő keresletre alapulnak. A kétoldalú forgalom az utóbbi években növekedett, és a két ország közötti gazdasági együttműködés egyre inkább diverzifikálódni látszik. Az orosz–kínai kereskedelmi forgalom 2021-ben elérte az 111,9 milliárd dollárt, és ez jelentős növekedést jelent az előző évi 84,9 milliárd dollárhoz képest. Az orosz kivitel Kínába 2021-ben elérte a 56,2 milliárd dollárt, míg az import 55,7 milliárd dollárt tett ki. A kereskedelmi folyamatok meghatározó eleme, az oroszországi földgáz- és olajexport jelentős része Kínába irányul, amelyek mellett egyre fontosabbá válik az oroszországi agrártermékek, az építőanyagok és az autóipari alkatrészek kínai piacokra irányuló exportja is. A gazdasági viszony látható fókuszában tehát a hagyományos kereskedelem fejlesztése áll, de a politikai elemzők egyetértettek abban, hogy a kínai vezető és az orosz elnök találkozójában kevés volt a tényleges tartalom és sokkal több a szimbolika. A háromnapos állami látogatás nem kisebb kommunikációs célt tűzött maga elé, mint egy új világrend előkészítését – jelentsen ez bármit is. A média beszámolói szerint a megbeszélések azonban nem vezettek gazdasági kérdésekben olyan kulcsfontosságú alkukhoz, amilyenekre Moszkvának szüksége lenne ahhoz, hogy ellen tudjon állni a nyugati szankciók növekvő nyomásának. Mindez rávilágított a kínai támogatás korlátaira és arra, hogy a két ország között Peking javára billent a hatalmi egyensúly. „Xi célja ezen az utazáson a *status quo* megőrzése volt Oroszországgal, nem pedig az, hogy akár egy centiméterrel is közelebb kerüljön hozzá, vagy új együttműködéshez nyisson utat" – írta Yu Jie, a *Chatham House,* Kínával foglalkozó vezető kutatója (2023).

A *status quo* megőrzésének politikai szándéka mellett a kínai fél több fórumon is egyértelművé tette, hogy a több szinten megvalósítandó sokoldalú együttműködés legszélesebb platformja az infrastrukturális projektek és a kölcsönösen növekvő beruházások területe lehet. Ebben az összefüggésben az Övezet és Út kezdeményezés Kína számára nem csupán ambiciózus infrastrukturális és gazdasági fejlesztési program, hanem olyan kihívás is, amelynek célja, hogy bevallottan növelje a kínai kereskedelmet és ezzel az óriási ország gazdasági befolyását a világ egyéb térségeiben. Ehhez a stratégiához Oroszország ideális partner lehet, hiszen a kezdeményezés célul tűzi ki az orosz érdekszférához közeledő szubszaharai országok, egyes ázsiai, óceániai államok infrastrukturális projektjeiben való kínai részvételt is.

A pekingi kormány átlátható és transzparens módon a 21. Század Tengeri Selyemútja vagy csak egyszerűen Selyemút Gazdasági Övezet elnevezéssel illeti azt a koncepciót, amelynek deklarált célja a kereskedelemfejlesztés és a befektetések növelése a világ különböző régióiban. Itt tehát a nemzetközi kapcsolatok tekintetében önálló fejezet, mi több, alig kutatott szakterület lett az a témakör, amelynek központi kérdése, hogy az orosz–kínai együttműködés milyen hatásokkal jár együtt az eurázsiai régión kívüli térségekben. A téma szomorú aktualitását magától értetődően az ukrán háború és az azt követő geopolitikai feszültségek jelentik, hiszen az Egyesült Államok és az Európai Unió által kivetett szankciós gondolkodás révén teremtett új helyzet jelentősen korlátozza az orosz vállalatok külföldi piacokhoz történő hozzáférését, és így nagyban befolyásolja az orosz gazdaság teljesítményét.

Furcsa ellentmondás, hogy a 21. században éppen az orosz szereplők nemzetközi kiszorítása, az ukrán háború következményeként kialakult, egyre inkább általánossá váló

oroszellenes attitűd a legfőbb oka annak, hogy az orosz kormányzat és üzleti szektor egyre intenzívebben keresi az együttműködést más stratégiai szereplőkkel. A korábbi kényelmes, nagyhatalmi gazdasági gondolkodást a háborús helyzet átprogramozta, a nyersanyagexport végtelennek látszó lehetőségeiben biztos orosz üzleti köröket új módszerek, kreatív üzleti modellek bevezetésében motiválta.

Ebben az új gazdaságstratégiai modellben Kína kézenfekvő és együttműködő partneri szerepét Moszkva hamar felismerte, így a hatalmas szomszéddal fennálló üzleti kapcsolatok a szankciók miatt új lendületet kaptak, és sajátos módon ösztönözték a gazdasági diverzifikáció, az új piacok megteremtésére tett orosz erőfeszítéseket.

2. Eurázsia a nyugati térnyerés ellensúlya?

Leszögezhetjük tehát, hogy az Oroszország és Kína közötti gazdasági kapcsolatok dinamizálása nem csupán gazdasági előnyöket teremt a felek számára, hanem az új piacok vonatkozásában egyértelmű geopolitikai hatásokat is eredményez. A haszon ugyanakkor kölcsönös: az Oroszországgal való szorosabb együttműködés Kínának esélyt kínál arra, hogy csökkentse az Európai Unióval és az Egyesült Államokkal kialakított, részleges függőségét, és növelje befolyását a nemzetközi térben.

A meghatározó politikai szereplők közötti kapcsolatok erősödése korántsem új keletű, nem az elmúlt századok politikai terméke. A részletes történeti visszatekintést mellőzve talán egyetlen szempont vizsgálata lehet fontos, mégpedig az, hogy az orosz politikai közgondolkodásban a hidegháborút lezáró időszakot követően intenzíven jelent meg egyfajta csalódottság, a szovjet múlt iránti, hamis nosztalgiával teli hatalmi gondolkodás. Az orosz diplomácia 1994-től fokozatosan, de határozottan jelezte partnerei számára, hogy Moszkva a nagyhatalmi gondolkodás szerves részének tekinti a különféle keleti lehetőségek kihasználását. Elsősorban informális csatornákon keresztül, orosz politikusok, közéleti szereplők a kilencvenes évek közepétől fokozatosan hangsúlyozták, hogy célszerű és hasznos volna a „keleti lehetőségek" fokozottabb kiaknázása. Ez a folyamatos útkeresés értelemszerűen mindig a kínai prioritást jelentette, ugyanakkor India, Irán, sőt Irak kiemelt partnersége is szerepelt az orosz külpolitikai gondolkodás különféle elemeiben. A keleti szövetséges útkeresés logikáját 1998 decemberében Jevgenyij Primakov akkori miniszterelnök megnyilatkozása tette nyilvánossá, amikor az orosz vezető egy Oroszországból, Kínából és Indiából álló stratégiai háromszög létrehozásának a szükségességét vázolta.

Korábban egyetlen magas rangú orosz vezető sem nyilatkozott ennyire nyíltan arról, hogy az Egyesült Államok által vezetett Nyugat globális térnyerését egy esetleges eurázsiai szövetséggel, kínai és indiai partnerséggel ellensúlyozzák. Külön elemzés tárgyát képezheti az is, hogy Primakov kijelentése végül miért került le a napirendről, és mi lehetett az oka annak, hogy ez a fajta geopolitikai kísérlet nem teljesítette a hozzáfűzött elvárásokat.

Szintén a kilencvenes évek végén nyíltak meg a kétoldalú kapcsolatok bővítéséhez alkalmat kínáló politikai lehetőségek, amelyek közül a legjelentősebbként a koszovói válság kérdésében kialakított együttes álláspont azonosítható. Ebbe a körbe tartozik a „Nyugat-99" néven ismert orosz hadgyakorlat is, amelynek során a magas szintű, kínai katonai delegáció példátlan hozzáférést kapott az orosz nukleáris bázisokhoz. Napjainkra minden szereplő számára nyilvánvaló, hogy Moszkva és Peking kimondva-kimondatlanul stratégiai partnerséget épít, számos kérdésben közös álláspontot képviselnek, legyen szó politikai véleményről, multilaterális állásfoglalásról vagy katonapolitikai nyilatkozatról. Talán éppen ennek a szinergikus együttműködésnek egyik hozadéka, hogy a kétirányú befektetési kedv jelentősen megnőtt, bizonyítva ezzel azt, hogy a gazdaságdiplomácia csak olyan partnerek között lehet igazán hatékony, akik politikai értékközösségben tudnak együttműködni.

A kínai elnök márciusi moszkvai látogatása ezért is jelentős mérföldkő a bilaterális viszonyban, hiszen Kína és Oroszország minden lehetséges alkalommal hangoztatta, hogy az együttműködő felek határozottan kiállnak az ENSZ szerepét elismerő nemzetközi rendszer, a nemzetközi jog alapvető normáinak a védelme mellett, amelyek szintén az ENSZ alapokmányára épülnek. Moszkva és Peking elkötelezte magát abban is, hogy a kétoldalú együttműködés újabb területeit a Sanghaji Együttműködési Szervezetben (SCO), a BRICS-csoportban, a G20-as együttműködésben és más multilaterális mechanizmusok alkalmazásával bővítsék, amelyek egyaránt szolgálják azt a közös célt, hogy az orosz–kínai kooperáció valóban egy új típusú együttműködési mintát mutasson a nemzetközi közösség számára.

Ha az érték- és érdekközösséget kiindulási alapnak tekintjük, akkor ennek elsődleges gazdasági hatását a két ország között számos politikai, diplomáciai egyeztetés kiemelt napirendjén szereplő szabadkereskedelmi megállapodás, tervezet kereteiben érdemes vizsgálni.

A kereskedelmi tárgyalások uruguayi fordulójának 1990-es évek eleji sikeres lezárása óta a hivatalos kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésének fő mozgatórugóját a kétoldalú szabadkereskedelmi megállapodások jelentik. Nemzetközi tendencia, hogy az ilyen megállapodások jóval túlmutatnak a kereskedelmen, és kiterjednek bizonyos biztonsági kérdésekre is. Kína 2018-ban szabadkereskedelmi megállapodást kötött az Eurázsiai Gazdasági Unióval (EGU), így közvetve Oroszországgal is, ez azonban jelenleg nem preferenciális, azaz nem tartalmazza a vámok csökkentését, azaz az unió teljes kereskedelmi volumenének mintegy 90%-át teszi kitevő orosz forgalom döntően vámköteles exportot jelent. Oroszország a többoldalú megállapodás aláírásakor jelezte, hogy a Kínával folytatott kereskedelmet, elsősorban az EGU-n keresztül kívánja előmozdítani, mivel Moszkva minden bilaterális szabadkereskedelmi megállapodásra meglehetősen szűk politikai és biztonsági keretek között tekint, továbbá gazdasági stratégiája kevésbé kereskedelmi, inkább új, ipari fejlesztésekre irányul. Ehhez képest Kína a Sanghaji Együttműködési Szervezet keretein belüli szabadkereskedelmi megállapodást részesíti előnyben, mivel jelenleg leginkább a közép-ázsiai és tágabb eurázsiai régió gazdasági fejlődésének és kereskedelmének a fokozásában érdekelt. Az SCO-alapú szabadkereskedelmi megállapodás javaslatával szembeni orosz ellenállás volt az egyik oka annak, hogy Kína határozottan bővítette az Övezet és Út kezdeményezés szárazföldi komponensét.

Devonshire-Ellis (2022) összegző tanulmánya idézi a Kína–Oroszország Üzleti Tanács konkrétan meg nem nevezett közleményét, amely szerint az Övezet és Út kezdeményezés révén a szabadkereskedelmi megállapodások az EUG tagállamain jóval szélesebb országcsoportra vonatkozhatnak. Ennek egyik következménye, hogy a jövőbeni vámtárgyalásokat illetően az Unió tagállamain és Oroszországon túlmutatóan Kína kétoldalú alapon tervezi az preferenciális megállapodások előkészítését, többek között Azerbajdzsánnal, Moldovával, Tádzsikisztánnal, Türkmenisztánnal és Üzbegisztánnal. Ez az országcsoport egymással korábban számos szabadkereskedelmi jellegű megállapodást kötött, így a kínai modell végső soron az Övezet és Út kezdeményezés ernyője alatt többszörös előnyt biztosít Peking számára.

A kínai gondolkodás rendkívül logikus is, hiszen mindkét ország egyaránt hatalmas és összetett gazdaság, a protekcionizmus érvrendszere legitim kérdéseket vet fel mindkét kormányzat gazdasági stratégiájában.

A nemzetgazdaságok kiszolgáltatottságának elkerülése az egyik lehetséges módon az úgynevezett szükség szerinti megállapodások modellje szerint lehetséges, azaz

ahelyett, hogy mindent egyetlen, átfogó megállapodás keretében próbálnának meg kezelni, konkrét vámcsökkentésekről és -eltörlésekről egyedi alapon lehet megállapodni, ez gyorsabb folyamat, és közvetlenül igazodik a piaci igényekhez. Új funkciót is tartalmaz tehát az Övezet és Út kezdeményezés, nem csupán infrastrukturális keretprogram, hanem olyan politikai mechanizmus is, amely áttételesen integrálhatja a kezdeményezésben érintett szereplők közötti kereskedelmi megállapodásokat anélkül, hogy ezeket formalizálni vagy intézményesíteni kellene.

A koncepció további haszna, hogy ez a megközelítés szükségtelenné teszi az évek óta tartó kínai erőfeszítéseket, amelyek a rövid életű EU–Kína Átfogó Beruházási Megállapodás (CAI) keretében valósultak meg, hasonlóan a Japánt is magában foglaló TPP szabadkereskedelmi megállapodáshoz, amelyből az Egyesült Államok 2017-ben kilépett.

3. Szerepcsere Ázsiában

Az előző okfejtés alapján rendkívül kényelmes elemzői, kutatói nézőpontot jelentene az összetett kínai–orosz kapcsolatrendszer komplexitásából kiemelve, csupán a kétoldalú gazdasági dimenzió vizsgálata. A nemzetközi közösség számára ugyanakkor a gazdasági együttműködés csupán egyetlen – bár kétségtelenül nem elhanyagolható – aspektusa annak a geopolitikai modellnek, amelyet Dmitri Trenin új *status quó*-nak, az „erőviszonyok korrelációjából" fakadó geopolitikai átrendeződésének nevez. A bilaterális viszony átalakulása – Trenin terminológiájával, a „szerepcsere" – drámai változásokon ment keresztül az elmúlt évtizedekben. A felek egymáshoz viszonyított új helyzetének folyamatos felismerése és értékelése mellett a tényleges geopolitikai hatásokat valójában az ázsiai térséget érintő orosz és kínai pozíciószerzés dinamikája modellezi.

Gorbacsov szovjet elnök 1989-es pekingi látogatása időszakában még a Szovjetunióhoz tartozott öt közép-ázsiai köztársaság; Mongólia Moszkva hűséges szövetségeseként 75 ezer fős katonai kontingensnek adott otthont, hasonlóan Vietnámhoz, Laoszhoz és Kambodzsához. Az 1971-es szovjet–indiai szerződés értelmében India is kváziszövetséges volt, ráadásul Afganisztánban a szovjet kivonulás után is a Moszkva-barát Nadzsibullah-rezsim tartotta kézben Kabult, de Moszkva a folyamatos segélyezés miatt megőrizte némi befolyását Phenjanban is.

Tíz évvel később, az egykori szovjet határ mentén Kínának már csak négy szomszédja van, amelyek közül Oroszország csak az egyik. A többiek, Kazahsztán, Kirgizisztán és Tádzsikisztán, óvatos egyensúlyra törekednek Oroszország, Kína és a Nyugat között. Az utódállamok felismerték, hogy a Független Államok Közössége (FÁK) gyakorlatilag használhatatlannak bizonyult a posztszovjet integráció eszközeként, ez pedig Moszkva befolyását csökkentette. Ezzel egy időben Mongólia szintén távolodott Oroszországtól, önálló diplomáciai hálózat kialakításával független külpolitikai pozíciókat keresett, az indokínai államok pedig az ASEAN felé közeledtek. Sajátos módon Oroszország kénytelen volt a Nadzsibullah-ellenes afgán koalíció támogatójává válni, amely ugyan elűzte korábban szovjetbarát vezetőjét, de a koalíciót végül legyőzték a tálib erők. Az Indiához fűződő kapcsolatok megromlottak, és a moszkvai kormány Észak-Koreában is elvesztette az egyes számú külföldi partner státuszát. Röviden: Oroszország politikai nagyhatalmi szerepe Ázsiában marginálissá vált.

Ezzel párhuzamosan Kína határozott és egyértelmű stratégiát valósított meg annak érdekében, hogy az ázsiai–csendes-óceáni térségben regionális hatalommá váljon. Ennek első látható jele az 1997-es Hongkonggal történt újraegyesítés volt, amelyet 1999 végén Makaó integrációja követett. Gazdasági expanziója mellett Peking diplomáciai súlya is egyre nőtt, Kasmírtól Koreáig a helyi és regionális politikai szereplők mindenütt keresték a befolyásukat, legyen szó a dél-ázsiai atomfegyverek elterjedéséről vagy a Koreai-félszigeten kialakult helyzetről, Peking kulcsfontosságú külső szereplővé vált. Közép-Ázsia új államaiban – elsősorban gazdasági jelenlétével – csendesen ellensúlyozta Oroszország hanyatló befolyását. A kínai diplomácia tempót és dimenziót váltott, Peking véleménye egyre fontosabb lett az olyan regionális kérdésekben, mint a közel-keleti krízis, a Perzsa-öböl vagy akár a balkáni konfliktus ügye. Mindez együttesen azt eredményezte, hogy az Egyesült Államok szemszögéből Kína a világ tényleges szuperhatalmává vált.

A gazdasági, diplomáciai befolyás növekedése mellett Kína, ha lassan is, de folyamatosan modernizálta hatalmas fegyveres erőit. A fejlesztés 1992 óta folyamatos, kezdetben átlagosan évi 1 milliárd dolláros ütemben orosz fegyver- és haditechnika-vásárlások segítségével történt, megteremtve azt a zavarba ejtő helyzetet, hogy számos orosz katonai gyártó kapacitását szinte egyetlen vevőként a Népi Felszabadító Hadsereg kötötte le. A 2000-es évek elején a kínai hadsereg több orosz gyártmányú harci repülőgépet vásárolt, mint maga az orosz légierő. Ezzel szemben, amíg 1989-ben a szovjet hadsereg volt a legerősebb katonai erő Európában és Ázsiában, addig a következő évek példátlan hanyatlást hoztak az immáron orosz hadsereg képességeiben, műszaki lehetőségeiben és belső moráljában. Az Oroszországi Föderáció 2,8 millió fős hadsereget örökölt a Szovjetuniótól, és egy évtizeddel később, 1997-ben Moszkva elismerte, hogy az orosz hadseregnek egyetlen hadosztálya sem volt teljes körű harci képességek birtokában.

A hidegháború utáni korszakban mind az orosz, mind a kínai vezetők előszeretettel használták a nemzetközi kapcsolatok ideális állapotának a leírására a multipolaritás fogalmát. Ez a koncepció azonban napjainkban folyamatosan változik, hiszen Oroszország jelenleg és a nemzetközi szankciók alatt álló hadviselő félként nem tudja maradéktalanul érvényesíteni globális világhatalmi szándékait, azaz nem képes politikai, gazdasági irányítószerepet biztosítani, ráadásul partnereinek, támogatóinak a száma is radikálisan lecsökkent. Ez a többpólusú retorika valójában az Egyesült Államokkal kialakított szembenállás ideológiája, és leginkább arra a hegemóniaellenes platformra emlékeztet, amellyel Washington és Peking az 1970-es és 1980-as évek végén meghatározta ellenséges viszonyát a Szovjetunióval szemben. Ez a hidegháborús háromszögviszony alapvető változáson ment keresztül, mind szerkezetében – hiszen Oroszország szerepe lényegesen csökkent –, mind tartalmi összefüggésében, hiszen az USA-nak már nincs jobb kapcsolata Kínával vagy Oroszországgal, mint e kettőnek egymással.

Az 1990-es évek elején, amikor rövid időre úgy tűnt, hogy Moszkva Washington stratégiai szövetségesévé válhat, Peking aggódni kezdett, de a NATO-bővítési vitában nyilvánvalóvá vált orosz–amerikai stratégiai partnerségi kudarc megkönnyebbülést jelentett a kínai kormánynak. Ezzel egyidejűleg a kínai–orosz kapcsolatok normalizálódtak, rendszeressé váltak az egyeztetések, a nyilvános viszonyrendszer szívélyessé vált. Az orosz–amerikai kapcsolatok pedig sosem látott mélypontra kerültek.

4. Fontos szomszédok: Japán és Korea

Más összefüggésben ugyanakkor célszerű a multipolaritás fogalmát regionális összefüggésben értelmezni. Japán vagy Korea esetében a kölcsönös függőség szintje túlságosan alacsony ugyan, de az orosz Ázsia-politika számára mindkét ország bizonyos értelemben kínai ellensúlynak tekinthető. Alig vitatható, hogy Oroszország ázsiai–csendes-óceáni térségben megvalósítható gazdasági integrációja nem lehetséges Japán részvétele nélkül. Ennek oka elsődlegesen az orosz Távol-Kelet fejlesztésében

megjelenő japán gazdasági érdekekben keresendő, de geopolitikai értelemben Tokió szemszögéből az Oroszországgal szembeni aktív és sikeres elkötelezettségi politika fedezetként szolgálhat a túlságosan domináns kínai térnyeréssel szemben. Oroszország olyan helyzetbe került, hogy az évszázadokra visszatekintő kínai–japán rivalizálás kérdésében Moszkva számára nincs partnerválasztási kényszer, bármelyikkel is fejleszti kapcsolatait, az a másikkal szemben erősíti pozícióját. Oroszország ukrajnai háborúja alapjaiban változtatta meg Japán regionális szerepét. 2022 végén a tokiói kormány új nemzetbiztonsági stratégiát, megújult nemzeti védelmi stratégiát tett közzé.

A második világháború vége óta először most került sor arra, hogy az ország proaktív módon, stratégiai helyzetével, regionális érdekeivel és gazdasági erejével arányosan erősítse a szigetország regionális szerepét. Az ambiciózus program keretében öt év alatt közel 60%-kal növelik a védelmi kiadásokat, és megszüntetik azt az informális önkorlátozást is, amely a GDP 1%-ában határozta meg a katonai költségvetés maximális összegét. Az új stratégia – amelyet közvetlenül annak nyilvánosságra kerülését követően egyeztettek az amerikai adminisztrációval – alapvetően különbözik a korábbi, döntően védelmi jellegű katonai doktrínától. Hornung véleménye szerint ennek a történelmi változtatásnak kettős ok áll a hátterében: Oroszország Ukrajna elleni inváziója mellett Japánt jelentősen aggasztja Kína regionális dominanciára törekvő, „megfélemlítő" magatartása is.

Magától értetődő, hogy Peking és Moszkva továbbra is gyanakvó a geopolitikai értelemben erősen aktivizálódó, katonailag újjáéledő Japánnal kapcsolatban, Kína távolságtartással vegyes fenntartásai sokkal erősebbek. Japán szerepének bővülése, Tokió védelmi politikájának gyakorlatilag amerikai ellenőrzés alá helyezése bizonyos értelemben Oroszország számára támogatást jelent a kínai érdekek biztonságpolitikai befolyásának az ellensúlyozására. Ugyanakkor Moszkva és Peking egyaránt tiltakozását fejezte ki az Egyesült Államok által irányított, kelet-ázsiai rakétavédelmi rendszerre vonatkozó tervek ellen, de az USA–Japán-stabilizáció Peking érdekeit közvetlenebbül érintik, mint Oroszországét. A regionális együttműködés logikája sajátos egyenlőtlenségeken is alapul, ennek leginkább eklatáns példája a Kuril-szigetek hovatartozásának a kérdése, amelyben Kína – Oroszország területi követelésének ellenében – a japán igényt tekinti jogosnak.

5. Ellentmondásos hatások Afrikában és Afrikára

Az elmúlt évtizedekben számos tudományos kísérlet történt az afrikai kontinens globális működését leíró és egyes folyamatait elemeiben prognosztizáló, geostratégiai tendenciák bemutatására. A geopolitikai megközelítés kiindulópontja a „Globális Dél"-hez történő tartozás axiomatikus rögzítése mellett (Mitlin-Satterthwaite, 2013), azon a megállapításon alapul, amely szerint az afrikai politikai, gazdasági összefüggések megértését nem lehet függetleníteni a kontinenst körülvevő aktorok gazdasági és biztonsági karakterisztikáitól. Ezek közül a szereplők közül Kína speciális afrikai térfoglalása közismert tény, Oroszország egyre erősödő szubszaharai szerepvállalása ugyanakkor viszonylag új keletű jelenség.

A fekete kontinens bonyolult politikai viszonyrendszerét napjainkban már nem lehet elválasztani a globális politikában megjelenő, egymást átfedő nagyhatalmi szándékoktól, az afrikai országokon belüli egyenlőtlenségek növekedésétől, az ebből fakadó etnikai nacionalizmus megjelenésétől vagy a globalizációnak a szegénységre gyakorolt hatásmechanizmusától. Ide sorolhatók az Afrika újragyarmatosítását célzó nagyhatalmi térfoglalási narratíva kérdései, különösen az orosz, indiai, török jelenlét, valamint a „Kína Afrikában" problémakör összetettsége is.

A földrajzi elhelyezkedés elsődleges jellemzői, különösen a földközi-tengeri medence geológiai kiterjesztése, a központi fekvés, valamint a kontinentális-óceáni peremvidék sajátságai bizonyos értelemben evidens alkalmazási keretet adnak a geopolitikai szemlélet számára. Az alapvető kérdések egyike tehát, hogy a kontinens milyen dinamikák mentén kapcsolódik az Afrikán kívüli világhoz, különösen a jelen elemzés fókuszában álló kínai és orosz érdekkörhöz, melyek azok a biztonságpolitikai, fejlődést elősegítő vagy éppen akadályozó súlypontok, amelyek koherens és tervezhető összképet eredményezhetnek a kutatói gondolkodásban.

Az Afrika-központú – csupán geográfiai alapokon nyugvó – nézőpont nem minden esetben objektív, hiszen az interregionális szempontok hatásainak a beemelése azt feltételezi, hogy a külső folyamatok dinamikája hasonló, pontosabban az eltérések szignifikáns jellege miatt, azonos dinamikák mellett tervezhető a kontinenst körülvevő régiók mindegyikében. Suha (2022) integrációs monográfiájában hivatkozott természettudományos logika szerint, a matematika zárt rendjében kifejezett összefüggéseket alkalmazva, rendkívül egyszerűnek tűnne a geopolitikai probléma megoldása: a kutatónak nincs más dolga, mint hogy a geopolitikai folyamatok dinamikáját leíró

függvény kiszámíthatóságát, pontosságát kiterjessze a társadalomtudományokra, és a matematikai analízis módszertanával egyszerűen kiszámítsa a célfüggvény értékét. Ezt a gondolatmenetet alapul véve, az Afrikát körülvevő földrajzi közeget – annak Oroszországra és Kínára történő leszűkítését – egyszerű metrikus térnek tekinthetnénk – ez a függvény értelmezési tartománya, a külső hatásokat pedig a függvénytanból ismert értékkészlet-fogalom alkalmazásával hozzárendeljük az értelmezési tartomány elemeihez, majd megadjuk a hozzárendelési szabályt, és a geopolitikai gondolkodás struktúrájában képessé válhatunk az objektív elemzésre, sőt bizonyos értelemben a jövőbe látás képességét is megszerezhetjük. Természetesen ez a metodika csupán elméletben működik, ennek oka pedig rendkívül egyszerű: a vizsgált folyamatok rettentően sok tényezőtől függenek, azaz szinte végtelen sok a függvényváltozó. Márpedig egy függvény végtelen sok változóval matematikailag nem értelmezhető. A geopolitikai – és különösen a geoökonómiai – érvelésben ugyanakkor lehet helye a matematikai gondolkodásnak, hiszen a térségi folyamatok dinamikus egyensúlyának elemzésekor alapvető munkamódszer egyes tényezők megváltozásának a hatásvizsgálata más tényezők vonatkozásában, de idesorolható a geostratégiai optimalizáció, azaz az idealizált politikai jövőkép vizionálása is.

Az orosz–kínai–afrikai interdependencia komplexitása ugyanakkor igenis megközelíthető a korszerű geopolitikai modellezés eszközeivel, azzal a feltétellel, hogy a kutatói szemlélet nem privilegizál egyetlen preferált modellezési technológiát sem, azaz éppúgy nem részesíti előnyben a Kissinger-féle hatpólusú világon, a Huntington nevével fémjelzett civilizációs konfrontáción vagy a nyugati világ konfrontációján alapuló megközelítéseket, mint ahogy a letisztult matematikai sablonokat sem.

Bármennyire is elvont elméleten alapuló modellt alkalmazunk az elemzéshez, az semmiképpen nem vitatható, hogy Kína és Oroszország közötti gazdasági és politikai együttműködés közvetve elősegítheti az afrikai országok fejlődését, mivel Moszkva és Peking egyaránt jelentős beruházásokat és projekteket indított az afrikai kontinensen. Az infrastruktúra-fejlesztés, az energiaszektor és az agrárium modernizálása mindmind olyan potenciális terület, ahol az afrikai országok számára sikerrel kecsegtető együttműködések alakulhatnak ki. A hatvanas évektől kezdve Kína és a Szovjetunió afrikai befolyása bizonyos értelemben versenyhelyzetet jelentett, és ez lényegét tekintve napjainkban sem változott, a két szereplő regionális együttműködését a stratégiai koordináció jellemzi, elsősorban olyan ideológiai kérdésekben, mint a nyugati normák megkérdőjelezése, az Egyesült Államok által kezdeményezett egyoldalú szankciók bírálata vagy az állami szuverenitás hangsúlyozása, ugyanakkor lényegesen ritkább a párbeszéd az afrikai regionális konfliktusokról vagy a kontinens egészét érintő biztonságpolitikai folyamatokról.

Ezzel együtt a megerősödő kínai–orosz viszony elősegítheti az afrikai országok kizsákmányolását és a versenytársak kiszorítását is, hiszen mind Kína, mind Oroszország elsődleges figyelmének középpontjában az afrikai nyersanyagok állnak. Az attraktív ellenszolgáltatásként infrastrukturális beruházásokat kínáló kínai gyakorlat mellett az orosz jelenlét sokszor a védelmi szektor megerősítésére, biztonsági technológiák kínálatára szűkül. Az együttműködés keretében az afrikai fél sokszor aránytalan feltételekkel szembesül, és korlátozott lehetőségekkel rendelkezik az állami hátterű kínai és orosz befektetőkkel szembeni alkudozásra. Méltányos ajánlatok híján az afrikai versenyhátrány erősödik, és nő a külföldi partnerektől való gazdasági, politikai függés kockázata. Ukrajna orosz inváziója jelentősen megváltoztatta az Oroszországgal és Kínával kapcsolatos afrikai hozzáállás karakterisztikáját is.

A pontos orosz és kínai hatások vizsgálata nem kerülhető meg anélkül, hogy a befolyást gyakorló geopolitikai szereplők csoportdinamikáját legalább vázlatosan ne tekintsük át. Eszerint metodikai eszköztártól függetlenül, legalább két nagyobb halmazban csoportosíthatók az Afrikára hatást gyakorló, interregionális szereplők. Az egyik csoport a közvetlen hatás kiváltására alkalmas, direkt aktorok köre, ide sorolható Európa és a Közel-Kelet, a másik, földrajzilag távolabbi zóna, az amerikai kontinens és Ázsia térségi befolyást gyakorló államai, döntően a Kínai Népköztársaság. E két csoport szereplői markánsan különböző történelmi alapokon, ugyanakkor a jelenkori Afrikával kialakított közös érdekviszonyok mentén, más-más eszközrendszerrel alakítják a kontinens államaival, regionális szervezeteivel és az Afrikai Unióval kialakított kapcsolataikat. A földrajzi adottságokból, a viszonyrendszer jellegéből következően Afrika napjainkban multipoláris befolyás célterületeként, egyfajta „passzív utasként” sodródik az interregionális, külső szereplők által megteremtett biztonságpolitikai és geoökonómiai kontextus bonyolult rendszerében. Ez a passzivitás egyben jelentős sérülékenységet is hordoz, kialakítva azt a szegregált társadalmi-gazdasági állapotot, amely napjainkra jellemzi a kontinens egészét. Geopolitikai nézőpontból ez a dinamikus, sokszor sztochasztikus változókkal leírható folyamat Afrika számára „szigetjelleget”, azaz döntően külső hatások által irányított sodródást, a tényleges globalizációs folyamatoktól függetlenül formálódó geopolitikai státust jelent.

Afrika jövőjének alakulása, az önálló arculat megteremtése, végső fokon a „passzív utas" helyzetéből a saját jövőjét formálni képes, cselekvő aktorszerep kialakulása, a folyamat elemzői vizsgálata jelentheti a kutatási módszertan fókuszát. A passzivitásra reflektáló „utas" állapot ellentétjeként bevezethető az irányító, a vezető státusát jobban leíró „sofőr" fogalma, így a geopolitikai szemléletű gondolkodásban az „utasból sofőrré" válás, illetve a „vezetés" körülményeinek és képességeinek a vizsgálata kerülhet középpontba. Adott időpillanatban bármelyik pozíciót tekintjük is meghatározónak, az externális aktorok csoportjainak befolyása meghatározó a kontinens életében, ez történeti nézőpontból a globalizációs és az integrációs tendenciák elemzését jelenti.

Az Európa közelségéből adódó, a gyarmatosításra visszavezethető, erősen történelmi gyökerű reálfolyamatokon túl a kontinens eddigi fejlődésének sikereit és kudarcait, kedvező és kedvezőtlen következményeit, távlati fejlődésének főbb tényezőit gyakran írják egy felszínesen tárgyalt geopolitikai jelenség, a globális politikai gazdaság súlypontjának szélesebb dimenziójú, nyugat–keleti elmozdulásának a számlájára. Ez a tendencia kétségkívül létező folyamat, nyilvánvaló példája a kínai globális jelenlét fokozódó térnyerése nem csupán a globális Nyugat államaiban, de Afrika egészét tekintve is.

Valószínűsíthetően tévutat jelezne, ha a fentiek alapján az afrikai folyamatokat csupán egy olyan geostratégiai keretben láttatnánk, amelyet – a korábbi hasonlat további alkalmazásával, a passzív utasként viselkedő kontinens nézőpontjából – közvetlen befolyással Európa és a Közel-Kelet irányít, továbbá áttételesen – bár egyre növekvő mértékben – az ázsiai (döntően kínai) és amerikai gazdasági és politikai érdekek vezérelnek. A kép ennél jóval árnyaltabb, bár a passzív afrikai pozíció képletes befagyasztásában kétségtelenül ezek az externáliák dominálnak, a nem afrikai régiókkal kialakított interregionális kapcsolatokban a kontinens nem függetleníthető a hagyományos nagyhatalmi attitűd áldozati szerepének a hatásaitól. Afrika jelenlegi szociális, gazdasági, környezeti ellentmondásai nem oldhatók meg belső erőforrásokkal, az egyébként rendkívüli mértékben fragmentálódott afrikai politikai terep továbbra is rendkívül sérülékeny, olyan megoldhatatlan – számos ponton a nagyhatalmi erőtérből eredő vagy a hidegháborús szembenállás időszakára visszavezethető – kríziszónákkal terhelt, mint a Maghreb geopolitikája, Líbia nemzetközivé vált polgárháborúja, a nyugat-szaharai patthelyzet kérdése vagy a Szahel-övezet határokon átívelő konfliktusai.

Afrika nemzetközi térben történő (újra)pozicionálásához Kína mai szerepének alapos elemzése megkerülhetetlen. Az ázsiai szuperhatalom rohamosan növeli befolyását a fekete kontinensen, ennek alapvető motivációi a hidegháborús korszak ideológiai párhuzamosságai helyett mára javarészt pragmatikus, letisztult üzleti szempontok. Kézenfekvő kutatói álláspontnak tűnik a folyamat megítélésében tapasztalható, két szélsőséges álláspont közötti – miszerint Kína kiszipolyozza Afrikát, és a látszólag előnyös kereskedelmi szerződések, gazdasági egyezmények valójában csupán Kína érdekeit tartják szem előtt, illetve ezzel szemben Kína a kontinens felemelkedésének valódi záloga, új gyarmatosításról és kizsákmányolásról nincs szó – kettősség objektív, kiegyensúlyozott bemutatása. Eszerint nem vitás, hogy a kétirányú kereskedelem volumene napjainkra, néhány évtizede még elképzelhetetlen nagyságrendet ért el, a 2019-ben realizált 208 milliárd dolláros kereskedelemi forgalom a becslések szerint 2021-ben újra fellendülhet, különösen amiatt, hogy a tavalyi adatokban közel 20%-os visszaesés volt tapasztalható. Kína tehát a kontinens legnagyobb kereskedelmi partnere, importja alapvetően a természeti erőforrások beszerzésére irányul, ebben az értelemben a folyamatos áruforgalom fenntartása a hazai ipari termelés növelése szempontjából eminens kínai érdek. „Új gyarmatosítás", „neokolonializációs szándékok", „Afrika újabb kizsákmányolása" – ilyen és ehhez hasonló, döntően emocionális reakciók által jellemzett politikai diskurzus uralja ma mégis egyes afrikai országok nyilvánosságát. Kialakultak Kína-kritikus politikai mozgalmak, az elégedetlenség intenzitása és nagysága bár országról országra változó, az összességében militáns gondolkodást jól mutatja az a nigériai vélemény, amely szerint „elfogadhatatlan, hogy elődeink által a fehérek ellen, kontinensünk felszabadítása érdekében folytatott harc csak azért történt, hogy a mi generációnk átadhassa a keményen megszerzett szabadságot az ázsiai barbár hordák számára" – (Onoja, 2020).

A diskurzus alapvetően arról szól, hogy a Kínával szemben mutatott elégedetlenséget leginkább a kínai országkép – az afrikai politikai közösségben tapasztalható – alkalmi törékenységének megnyilvánulásaként vagy inkább állandósuló, nacionalista állításként tekintik-e a helyi politikai szereplők. Más szavakkal, a kérdés tulajdonképpen az, hogy Kína hegemóniája, *soft power*e véglegesen átfordult-e az afrikai közgondolkodásban, avagy reparálható-e még az erősen sérült kínai megítélés. A tét tehát valójában a hegemónia paradoxonja: megőrizhető-e hosszabb távon a kínai befolyásszerzésben rejlő kiszolgáltatottság az ellentétes tartalmú narratívákkal szemben, még akkor is, ha láthatóan ez a fejlődés leghatékonyabb formája. Mi több, ez a hatékony befolyásszerzés olyan evidens előnyökkel jár, mint a látványos infrastrukturális beruházások egész sora, kikötőfejlesztés, vasútépítés, utak és távközlési hálózatok modernizálása. Megfontolandó értékelési szempont, hogy az afrikai államok az „amorális betolakodó" (Onoja, 2020) által felvásárolt ásványkincsek tekintetében jóval többet

termelnek, mint amennyit fel tudnának használni, így a nyersanyagexport végső fokon az afrikaiaknak is érdeke. Ezen túlmenően a kínai külföldi segélyek több mint felét Afrika kapja, nem mellesleg a befektetések feltételeként Peking nem követeli meg a nyugati (vö. gyarmatosító) narratíva alkalmazását, és ez számos afrikai ország szemében az ázsiai partnert vonzóbb alternatívává teszi a *good governance* szempontjait minduntalan számonkérő nyugatiakkal szemben. A számos „pró" érv mellett – vagy talán éppen ezek gerjesztő hatása miatt – hullámzó dinamikával ugyan, de több országban mégis teret nyerhetett a kínaiakkal szembeni ellenszenv és elégedetlenség. Ennek ellensúlyozására a pekingi kormány minden eszközzel hangsúlyozza, hogy a vádaskodó narratíva általános, a Nyugat által sugallt, megfoghatatlan szempontokon alapul, ugyanis a nyugati országok érdemi versenytársat látnak Kínában. Ez a tényállítás pedig nehezen vitatható.

„Kína és az afrikai országok közötti hagyományos barátság és a jó együttműködés kapcsolatai kiállták az idő próbáját, és átestek a nemzetközi viharos események történésein. Ez a kapcsolat, amely jó példa a fejlődő országok számára, tovább szilárdult és tovább fejlődött a jelenlegi új helyzetben" – olvasható a kínai kormány külügyminisztériumának hivatalos honlapján. Ez tehát a hivatalos álláspont, amelyet Kína konzekvens és fáradhatatlan profizmussal képvisel 49 rezidens afrikai nagykövetsége segítségével. Ez a hagyományos diplomáciai jelenlét példa nélküli kiterjedtségű külképviseleti hálózat segítségével működik, így minden apró gesztus központilag tervezett, felügyelt működést takar, spontaneitásról szó sem lehet. Peking rendszeresen szervez magas szintű csúcstalálkozókat afrikai vezetőkkel, magas rangú kínai politikusok váltják egymást a kontinensen, és a kínai külügyminiszter első tengerentúli útja minden évben egy afrikai országba vezet. Az ideológiai alapokat mindehhez Jiang Zemin korábbi elnök 1996-os afrikai látogatása biztosította, amely őszinte barátságon, egyenlőségen, szolidaritáson és együttműködésen, valamint közös fejlődésen alapuló együttműködést kínált. A kínai diplomácia által működtetett bilaterális konzultációs mechanizmus keretében folyamatossá vált a kétoldalú, afrikai–kínai párbeszéd nemzetközi kérdésekben, és számos esetben egyeztették a fellépést a multilaterális fórumokon is. Peking elvárása az „Egy Kína Elv" betartását és a gazdasági kapcsolatok intenzitásának növelését illetően könnyen teljesíthető az afrikai kormányok számára. Cserébe viszont Kína hozzájárul az adósságterheik enyhítéséhez, forrásokat biztosít az oktatás, a közegészségügy és a kultúra finanszírozásához. A geopolitikai folyamatokra viszonylag lassan és erőtlenül reagáló afrikai kormányokkal szemben

Kína gyorsan felismeri a politikai előnyszerzés esélyét kínáló helyzeteket. A koronavírus-járvány kapcsán, 2021 elején, szinte azonnal globális logisztikai rendszert épített ki, amely magában foglalja a Shenzen–Addis Abeba hűtőkonténer-szállításra specializált légihidat, az etiópiai disztribúciós központot és a közeljövőre tervezett új, kairói gyártási kapacitás megtervezését és megvalósítását. Az előrejelzések alapján a jövőben biztosan nem csökken az Afrika iránt mutatott kínai figyelem, az ázsiai befektetők figyelik a nehéz helyzetben lévő vállalatokat, és valószínűleg kihasználják a jelenlegi gazdasági visszaesést, hogy kedvezményesen vásárolják fel ezek egy részét. Ez a kiemelt figyelem elsősorban a bányaipar, a szénhidrogén-kutatás és a technológiai szektor szereplőit érintheti. Számos elemző biztosra veszi, hogy az Új Selyemútnak is nevezett, úgynevezett Öv és Út kezdeményezésbe (BRI) történő, további afrikai integráció sokkal fontosabb prioritássá válik 2021-ben, mivel Peking megpróbálja kihasználni korábbi beruházásaiban és a hatalmas kereskedelmi hálózatában meglévő jelentős piaci előnyét. Kínai oldalról egyre nagyobb az a lelkesedés, hogy a BRI-t összekapcsolják az afrikai (AfCTA) és az ázsiai (RCEP) regionális szabadkereskedelmi hálózatokkal. A mögöttes koncepció az lenne, hogy az afrikai országok kiaknázzák a BRI által finanszírozott infrastruktúrát, amely az árukat – köszönhetően az AfCTA-nak – vámmentesen juttatja el a kontinensen a BRI tagállamaiban lévő ügyfeleknek, miközben Kína központi szerepet játszhat – így biztos haszonélvező lehet – a logisztika, a technológia és a beszállítás területén. Izgalmas gondolatkísérletnek tűnik, de nehezebb jóslásokba bocsátkozni nagyhatalmi együttműködések, különösen az amerikai–kínai–afrikai külpolitikai stratégia jövőjét illetően.

A Biden-adminisztráció látszólag abban érdekelt, hogy afrikai külpolitikája ténylegesen Afrikára összpontosítson, és a kontinenst ne tekintse egy sajátos, proxyplatformnak Kínával szemben. Washington így valószínűleg előtérbe helyezi a gazdasági szerepvállalás bővítését és az afrikaiak által nem túlságosan preferált, „jó kormányzás" előmozdítását, kevesebb hangsúlyt fektetve arra, hogy közvetlenül versenyezzen Kínával a kontinensen. Egy ilyen forgatókönyv esetén a kínai reakció valószínűleg az afrikai kapcsolatok dinamizálása és a szövetségkeresés stratégiája lehet olyan vitás társadalmi-gazdasági és biztonságpolitikai kérdésekben, mint az ujgur kérdés, Tajvan ügye vagy a Dél-kínai-tenger szigeteinek vitatott szuverenitású geostratégiai jogállása.

A nemzetközi biztonság alapkérdéseivel foglalkozó müncheni konferencia éves jelentése megállapította, hogy Afrika nem érdekelt a Kína és Oroszország által vezetett globális rend támogatásában, még akkor sem, ha az afrikai országoknak a Nyugattal

szemben tapasztalható általános elégedetlensége egyre nő (Yusuf, 2023). A jelentés szerint az afrikai partnerek számára az ukrán invázió egyértelműen az orosz fél iránti bizalom csökkenéséhez vezetett, és felelevenítette azt a korábbi véleményt, hogy Afrika számára az új gyarmatosítói ambíciókat ápoló Peking vagy Moszkva növekvő befolyása semmiképpen nem kívánatos.

Afrika tehát mérsékelt lelkesedést mutat a Kína és Oroszország által vezetett globális rend támogatása iránt, amely abban is megnyilvánult, hogy az ENSZ Közgyűlésének 2022 márciusában tartott szavazásán 38 afrikai ország ítélte el Oroszország Ukrajna elleni háborúját, míg 16 ország tartózkodott.

A fekete kontinens legtöbb országa ugyan kimondva, kimondatlanul elégedetlen a nyugati országok által vezetett globális térben, de ellenzi azt is, hogy Oroszország vagy Kína nagyobb befolyásra tegyen szert a nemzetközi rendszerben. A sajátos nézőpont ugyanakkor bizonyos értelemben megtévesztően összemossa a két szuperhatalom térséggel kapcsolatos viszonyrendszerének, különösen az afrikaiak számára oly fontos pénzügyi segélyfolyósításnak a főbb motivációit. Oroszország teljes segélyköltségvetésének Afrikában elköltött aránya a legmagasabb, 7,3–2,3 % között változik, ez 2013-ban 26,6 millió dollárt, két évvel később már csak 20,9 millió dollárt jelentett. Ez a szerény mértékű hozzájárulás nem javítja az orosz megítélés kérdését még akkor sem, ha Moszkva saját állítása szerint elengedte a közel 20 milliárd dolláros szovjet időszakból származó államadósságot.

Ezzel szemben a Kína–Afrika Együttműködési Fórum (FOCAC) 2021-es miniszteri találkozóján Kína 40 milliárd dollár értékű segélycsomagot kínált fel Afrikának. Az összes kínai külföldi segély több mint felét a kontinens államai kapják, nem mellesleg a befektetések feltételeként Peking nem követeli meg az emberi jogok tiszteletben tartását, és ez számos afrikai ország szemében az ázsiai partnert vonzóbb alternatívává teszi a *good governance* szempontjait minduntalan számonkérő nyugatiakkal szemben. Az orosz–kínai befolyás kérdése ismételten napirendre tűzte a gyarmatosítás elleni küzdelem időszakából, a pánafrikai mozgalmak terminológiából ismert, azóta kissé háttérbe szorult afrikai nemzeti érdek problematikáját.

Kijelenthető, hogy az érintett kormányok napjainkban elsősorban inkább a saját érdekeikre összpontosítanak, nem pedig Kína vagy Oroszország geopolitikai stratégiáját támogatják. A független döntések irányába elmozduló, az önérdeket központba helyező afrikai politikai stratégia elsődleges célja, hogy minden eszközzel elkerüljék a külső befolyás veszélyeit, megőrizve ugyanakkor a kiemelt kapcsolatokból származó globális előnyöket. Ilyen típusú pozíciót pedig jelenleg szinte csak Kína biztosít partnerei számára. Yusuf (2023) idézi Paul Nantulya dél-afrikai elemzőt, a kínai–afrikai kapcsolatok közismert szakértőjét: „A kínai kormány képes volt az afrikai sérelmeket a jelenlegi nemzetközi rendszer keretei között oly módon kihasználni, hogy diplomáciai és politikai kötődéseit megerősítse az afrikai országokkal."

A nemzetközi rendszer formálásának tudatos stratégiájában Kína elnyerte az afrikai országok többségének a támogatását, ennek látványos példája a 2001-ben életre hívott Sanghaji Együttműködési Szervezet (SCO) és afrikai államok közötti kapcsolatok elmélyítése, számos együttműködési megállapodás megkötése és a közös politikai, gazdasági fórumokon történő részvétel. Nem lehet figyelmen kívül azt a tényt, hogy az SCO alapító tagja Kína mellett Oroszország is, így a shanghaji folyamat geopolitikai hatásai egyszerre érintik mindkét államot, különösen a harmadik országok vonatkozásában. 2018-ban például az SCO egyetértési nyilatkozatot írt alá az Afrikai Unióval, annak érdekében, hogy a felek bővítsék az együttműködést a béke és a biztonság kérdéskörében, a kölcsönös érdekek alapján kialakított gazdasági együttműködésben vagy kulturális csereprogramokban. Az SCO részt vesz a háromévente megrendezett FOCAC csúcstalálkozón is, tovább erősítve a politikai, gazdasági kapcsolatokat az eurázsiai térben. A megerősödő kínai–orosz viszonyrendszer, minden ellentmondásával együtt, különösen az SCO multilaterális támogatása mellett, hosszú távon hozzájárulhat az afrikai országok politikai és gazdasági erősödéséhez, kialakítva ezzel egy új, több kontinensre kiterjedő geopolitikai zóna elsődleges kereteit, a multipoláris világrend 21. századi értelmezését.

Felhasznált irodalom

Devonshire-Ellis, C. (2022). China's Relations with Russia in a New Age. https://www.china-briefing.com/news/chinas-relations-with-russia-in-a-new-age/.

Garnett, S. (1998). *Limited Partnership. A report of the Study Group on Russian-Chinese Relations.* Washington: Carnegie endowment for International Peace.

Hervainé Szabó Gy.– Szatmári P. – Suha Gy. (2022). *A globalizáció selyemutas és atlanti ösvényei.* Budapest, Székesfehérvár: L'Harmattan Kiadó

Mitlin, D. – Satterthwaite, D. (2013). *Urban Poverty in the Global South: Scale and Nature.* Routledge.

Onoja, A. (2020. augusztus 25.) How China lost Nigeria. *The Diplomat*. https://thediplomat.com/2020/08/how-china-lost-nigeria/.

Schubert, J. – Savkin, D. (2016). Dubious Economic Partnership: Why a China-Russia Free Trade Agreement Is Hard to Reach. *China Quarterly of International Strategic Studies* 2(4): 529–547.

Trenin, D. (é. n.). Russian-Chinese Relations: A Study in Contemporary Geopolitics. https://www.bundesheer.at/pdf_pool/publikationen/03_jb00_46.pdf.

Yusuf, M. (2023). Report: Africa Relations with China, Russia Do Not Imply Support for New World Order, *voanews.com.* https://www.voanews.com/a/report-africa-relations-with-china-russia-do-not-imply-support-for-new-world-order/6962660.html.

KÍNAI–AFRIKAI KAPCSOLATOK, KONNEKTIVITÁS ÉS A BRI KRITIKAI GEOPOLITIKAI OLVASATBAN

Tarrósy István[1]

Absztrakt

A fejezet a kínai-afrikai kapcsolatokat történeti távlatban tekinti át az ősi Selyemút megszületésétől napjaink külpolitikai dinamizmusáig bezárólag. Az egyik vezérfonal a kritikai geopolitikai vizsgálódás számára a konnektivitás múltja, jelene és jövője: az a komplex kapcsolati háló, amely úgy infrastrukturálisan, mind az emberek közötti (people-to-people) szálak vonatkozásában a sino–afrikai kontextusban egyaránt lényeges. A tizedik évébe lépett Övezet és Út Kezdeményezés (BRI) megalkotásához vezető úton, annak afrikai dimenzióját illetően, az 1950-es évek második felétől Kína folyamatos és egyre bővülő jelenléttel és szerepvállalásokon keresztül vett részt az afrikai kontinens fizikai infrastruktúrájának kiépítésében, kezdve az első nagy vasútfejlesztésekkel, folytatva később közutak, kikötők repterek felhúzásával, illetve modernizációjával. A tanzán és etióp példákat követően zárásként az afrikai ágensszerep és a kontinens egészét érintő Agenda 2063, valamint mindezek kapcsán is természetesen a kínai kapcsolat kerül terítékre.

Kulcsszavak: *kritikai geopolitika, konnektivitás, TAZARA, etióp vasútfejlesztés, Agenda 2063, afrikai ágens*

1 Prof. Dr. Tarrósy István, a Pécsi Tudományegyetem nemzetközi igazgatója, a Bölcsészettudományi Kar Politikatudományi és Nemzetközi Tanulmányok Tanszék egyetemi tanára.

Abstract

The chapter takes a historical perspective on Sino-African relations, from the birth of the ancient Silk Road to today's foreign policy dynamics. One of the guiding threads for critical geopolitical inquiry is the past, present and future of connectivity: the complex web of connections, both infrastructural and people-to-people, that is relevant in the Sino-African context. On the way to the creation of the Belt and Road Initiative (BRI), now in its tenth year, China has been involved in the development of the African continent's physical infrastructure since the second half of the 1950s through a continuous and growing presence and engagement, starting with the first major railway developments and continuing with the construction and modernisation of roads, ports and airports. After the examples of Tanzania and Ethiopia, we will conclude with the role of the African agency, together with Agenda 2063 for the continent as a whole, and of course their connections with China.

Keywords: *critical geopolitics, connectivity, TAZARA, Ethiopian railway development, Agenda 2063, African agency*

1. Bevezetés

A kínai–afrikai kapcsolatok rendszerében oly fontos infrastrukturális konnektivitás történelmi kiindulópontjának a konstatálásával szükséges kezdeni a gondolatmenetünket. Visszanyúlunk időben egészen az ősi Selyemút megszületéséig, Kr. e. 114-ig, amikor is a Han-dinasztia idején megalapított világkereskedelmi útvonal Kínát összekötötte a nyugati világgal, avagy fordítva, a nyugati világot hozzásegítette ahhoz, hogy Kínával kapcsolatot tartson fenn. Az útvonalrendszer egyúttal „kultúraközvetítő intézményként" (Bárdi, 2005, 31), a keleti és a nyugati kultúrák közötti közvetítőcsatornaként is funkcionált. Kínai olvasatban egyértelműen elősegítette a kínai civilizáció Nyugat felé történő terjeszkedését, valamint többek között a buddhizmus eljutását Kínába. Ezt Frankopan (2015, 57) így fogalmazza meg: „Ahogyan a vallások kapcsolatba kerültek egymással, elkerülhetetlenül kölcsönöztek is egymástól." Kína akkori fővárosából, Chang'an (Csangan) városból (mai Xi'an, azaz Hszian) kiindulva a szárazföldi selyemút „egészen Rómáig elért, amivel egy 6440 km-es útvonalat hoztak létre [...] [amelynek köszönhetően] hosszú időszakon keresztül békében, egymás gazdasági fejlődését segítve éltek a népek" (Horváth, 2022, 42).

Az ókori (mind a szárazföldi, mind a tengeri) Selyemúthoz kötődő gondolkodás, illetve több ókori gondolat jelenik meg napjaink kínai külpolitikájában is – Mao Ce-tung és Teng Hsziao-ping máig hivatkozott elmélkedései és kinyilatkoztatásai mellett –, és az Övezet és Út kezdeményezés (Belt and Road Initiative – BRI, kínaiul: yī dài yī lù, 一带一路) is „jelentősen támaszkodik korai elméletekre, visszaköszönnek benne az ókori kínai bölcsességek" (Vörös, 2022, 12). Maga a BRI egy olyan globális összeköttetési hálózatot láttat, amely egyértelműen földrajzi szempontból Kínát ismét – hasonlóan az ókori kínai világképben tetten érhető akkori fővároshoz és birodalomhoz – súlypontként pozicionálja (Tarrósy, 2020). A kezdeményezés meghatározó dimenziója és pillére éppen a konnektivitás, illetve annak fejlesztése, reagálva a világ számos térségében jelentkező infrastrukturális hiányokra, valamint főként a „befektetések hiányára az infrastrukturális eszközök és projektek terén" (Vörös, 2022, 17). Erdősi ezt a kérdést még kiterjedtebb kontextusban ragadja meg, amikor azt írja, hogy Kína „gazdasági erejének és befolyásának megőrzéséhez/növeléséhez forrásul szolgálhatnak a jelentős [...] működőtőke-kihelyezések és pénzügyi piaci bevásárlások a világ különböző részein" (Erdősi, 2020, 19). Az afrikai szereplők számára a közvetlen működőtőke beáramlása kimondottan lényeges, és ez az elmúlt évtizedekben dinamikusan nőtt. Kis Katalin szerint a „beáramló technológiai transzfer [továbbá] hozzájárulhat a termelékenység javulásához, a külföldi vállalatok jelenléte pedig növeli a versenyt, ami a hazai vállalatokat hatékonyságuk javítására ösztönözheti" (Kis, 2018, 85). A verseny egyik fő dinamikáját meggyőző módon Kína Afrika-szerte tetten érhető fokozott szerepvállalása okozza.

A világ makrorégiói közül a szubszaharai Afrika a BRI egyik kitüntetett célterülete. Általában az afrikai kontinens, annak jobb és hatékonyabb bekötöttsége a BRI globális hálózatába évek óta a kínai napirend legtetején található. Kína mai értelemben vett globális felemelkedésében az afrikai terep, illetve az afrikai „projektek" a Kínai Népköztársaság megszületésétől kezdve lényeginek minősülnek, ugyanis egyfelől a kínai ipar, gazdaság és kereskedelem számára eredményeznek bevételeket, gyakorlatot és referenciákat, másfelől politikai értelemben egyfajta támogatói kört (support constituency) húznak ki a nemzetközi színtéren, például az Egyesült Nemzetek Szervezetében (ENSZ). A 21. századra pedig ez a felemelkedés joggal foglalkoztatja a világot, különösképpen a nyugati világot, ahol sokan már egy ideje az eurocentrikus geopolitikai narratívák, általánosságban a keretezés (framing) válságát érzékelik (így pl. Agnew, 2003), és aláhúzzák a nemzetközi térről, annak elméleti megközelítéseiről elérhető tudások globális földrajzában, hogy nincs magától értetődő univerzalitás (Agnew, 2023, 104), sokkal inkább különböző percepciók, megközelítések és ezeken keresztüli pozicionálások. Kína világosan megkérdőjelezi a nemzetközi kapcsolatokhoz kötődő hagyományos (nyugati) bölcsességet, egyúttal új utakat, módokat nyit a nemzetközi kapcsolatokról való elmélkedésekhez, valamint ezek gyakorlati – főként külpolitikai, diplomáciai – leképeződéséhez. Ma már nem meglepő az sem, ha komolyan fontolóra vesszük a „sinoglobalizáció" (Erdősi, 2020) jelentéstartalmát, amely a kínai karakterekkel jellemezhető globalizáció jelenségére hívja fel a figyelmet. Éppen ennek fontosságát emeli ki Gearóid Ó Tuathail (Gerald Toal), a kritikai geopolitikai gondolkodás egyik meghatározó személyisége, amikor azt írja (1996, 59), hogy a geopolitikát kritikusan újra kell konceptualizálni. Olyan diszkurzív gyakorlatot jelez, amelynek révén az államokat vezetők a politikát úgy konfigurálják a nemzetközi térben, hogy az a különféle típusú helyek, különböző népek és drámák által jellemzett világot testesítse meg. Ebben a kontextusban jól megragadható azon meglehetősen következetes kínai álláspont, miszerint Kína hangosan ellenzi más hatalmak expanziós törekvéseit. Ahogyan erről Ian Taylor vélekedett: a kínaiak által definiált „hegemonizmus" (bà quán zh yì, 霸权主义) érthető a Gilpin-féle (1981, 116) állítás nyomvonalán, miszerint a hegemónia egy államnak a rendszerben lévő többi állam feletti vezető szerepére utal. „A nemzetközi rendszerben elfoglalt, saját maga által értelmezett pozícióból fakadóan [pedig] Kína következetes külpolitikát alakított ki, amelynek célja a hegemónia kialakulásának megakadályozása vagy a hegemón törekvések korlátozása, miközben a gazdasága folyamatos növekedésével egyidejűleg megpróbál teret nyerni magának" (Taylor, 2006, 1) – többek között Afrikában.

A térnyeréshez az 1955-ben létesített legelső kínai–afrikai diplomáciai kapcsolat (kínai–egyiptomi reláció) óta az „afrikai szál" mérvadónak bizonyult. 1955. április 18–24. között az indonéziai Bandungban rendezték meg a dekolonizáció terebélyesedő környezetében az Ázsiai–Afrikai Konferenciát, amelyen a részt vevő huszonkilenc országból hat afrikai képviseltette magát: Egyiptom, Etiópia, Aranypart (később, az 1957 márciusi függetlenedését követően Ghána néven), Libéria, Líbia és Szudán. A kínaiak delegációját Zhou En-lai (Csou En-laj) miniszterelnök és külügyminiszter, valamint Chen Yi (Csen Ji) miniszterelnök-helyettes vezették. Ahogyan Larkin kiemelte, az egyetlen igazán magas rangú afrikai képviselő az egyiptomi elnök, Gamal Abdel Nasszer volt, ugyanis a leendő ghánai elnök, Kwame Nkrumah és a regnáló etióp császár, Hailé Szelasszié, otthon maradtak. Csou és Nasszer nem tétlenkedtek,

több ízben találkoztak – már a konferencia előtt Rangunban –, delegációik folyamatosan egyeztettek, és a konferencia után nyolc hónappal megnyitották az első kínai kereskedelmi kirendeltséget Kairóban (Larkin, 1971, 17). Az afroázsiai szolidaritásról folyamatosan tudósított az akkori magyar sajtó is, és többek között a szuezi kérdésben összehívott londoni értekezlet kapcsán a *Népszava* hasábjain olvashatták az érdeklődők, hogy: „Egyiptom igazságos ügye számára értékes támogatást jelent a kínai kormány hivatalos állásfoglalása a szuezi kérdésben [...]. Csou En-laj nyilatkozatában hangsúlyozta, hogy az egyiptomi nép nemzeti függetlenségének és szuverenitásának védelmében vívott hatalmas küzdelme során biztosan számíthat a kínai nép átfogó támogatására" (Népszava, 1956, 5).

A „támogatás" a kínai–afrikai nexus egyik kulcseleme és -fogalma. Valójában minden fontosabb párt- és kormánydokumentum jelzi, említi, avagy éppen kiemeli, különösen a történelmi léptékben következetesen képviselt „kölcsönös segítségnyújtás", a kölcsönös hasznok és előnyök tekintetében. A mérvadó kínai infrastrukturális beruházások, projektek kommunikációjában is nem egyszer találhatunk erre történő utalást. A TAZARA vasútfejlesztés kapcsán az 1970-es években a szolidaritás, valamint az imperializmus és a neokolonializmus elleni közös küzdelem, egymás támogatása tehát ugyanúgy a politikai diskurzus része volt, mint az Afrikai Unió (AU) központjának felépítése idején 2009 és 2012 között a baráti kapcsolatoknak, a sino–afrikai együttműködésnek, illetve az afrikai erőfeszítések Kína általi támogatásának a felemlegetése. A következő szekciókban elsőként a TAZARA-val foglalkozom, majd a legnagyobb kínai infrastruktúra-fejlesztési projekteket vizsgálom, immáron a „BRI-címke" alatt.

2. Az első nagy kínai vasútfejlesztés: a TAZARA

Nincs pontos adat, hogy mely afrikai országban hány kínai bevándorló él/tevékenykedik akár időszakosan, akár hosszabb időre berendezkedve. A becslések mára a számot 1 és 2 millió fő közé teszik. Egyetértve Dauda Cissével (2021), ezek a számok csak hozzávetőlegesek és nem teljesen megbízhatóak a hiányzó, hiányos vagy elavult adatok miatt. Ami világosan tapasztalható – és terepi munkáim során a kontinens számos különböző szegletében ezt saját magam is rögzítettem –, az a 2000-as évek eleje óta tartó exponenciális növekedés az Afrikában élő kínai migránsok számát illetően. „Sokan kereskedőként, bolttulajdonosként és más kiskereskedelmi tevékenységi körben dolgoznak. A gyakran Kínában gyártott alapvető háztartási cikkeket árusító, kínai tulajdonú kisboltok Afrika nagy részén gyakori látványosságnak számítanak" (Cissé, 2021). A nagy állami cégek mellett ma egyre több tehát a privát kisvállalkozó, akik között találunk olyanokat is, aki magánklinikák működtetésével, mezőgazdasági beruházások vagy farmok menedzselésével igyekeznek családjaik számára jobb életminőséget megteremteni – Afrikában és hazautalásaikkal a Kínában maradt családtagoknak egyaránt.

Az egyik megdöbbentő esemény a líbiai válság kirobbanásának az időszakára, 2011-re tehető, amikor még maguk a kínai hatóságok is meglepődtek, hogy kétszer annyi kínai vendégmunkást kellett evakuálniuk, mint amennyit a nagykövetség hivatalos nyilvántartása kimutatott. Az első regisztrált kínaiak a 17. században érkeztek a mai Dél-Afrika területére, sokan közülük elítéltként, de a 19. század elejétől mind többen szerződött munkásként, főként a transvaali bányák csábítására. Yoon az 1904 és 1910 között szerződött bányamunkások számát 63 ezer főre teszi (Yoon, 2022, 896). Az 1950-es évek Mao Ce-tung által hajtott „barátságprojektjeire" – például gátépítésekre, stadionok, vasútvonalak megépítésére – több tízezer kínai szakember érkezett Afrikába (nem kevesen aztán le is telepedtek az adott országban).

A mintegy nyolc év alatt megvalósított, 1976-ben átadott 1860 km hosszú TAZARA vasút – ahogyan egy évekkel ezelőtt közölt cikkben már jeleztem (Tarrósy, 2014) – Kína egyik „kirakatprojektje" volt Afrikában. A zambiai rézbányáknál fekvő Kapiri Mposhit a tanzániai Dar es-Salaam kikötőjével összekötő útvonal létrehozásán több ezer kínai és közel 50 ezer tanzániai és zambiai munkás dolgozott (a csúcsidőszakban ez 15 ezer kínait és 45 ezer afrikait is jelenthetett).

A TAZARA – mint az „Uhuru Railway", azaz a „szabadság vasút(ja)" – a függetlenségüket elnyert kelet-afrikai országok számára, különösen az azt megvalósító Tanzánia és Zambia számára azt is jelentette, hogy csökkentsék függőségi viszonyaikat más külső szereplőktől (főként a volt gyarmatosító britektől). Ez a gondolat mit sem változott az elmúlt évtizedekben; mindig az afrikai napirendeken szerepel: a függelmi relációk csökkentése, a kapcsolatrendszerek és partnerségek diverzifikálása és elsődlegesen annak előtérbe helyezése, amely George Ayittey ghánai közgazdász szerint „az afrikai problémákra adandó afrikai válaszokról" szól. Tim Zajontz aláhúzza, hogy miután számos, többek között Nyugat-Németország, az Egyesült Királyság, Japán, az Egyesült Államok, a Szovjetunió és a Világbank felé eljuttatott segélykérésük a hidegháború geopolitikai tenziói közepette nem jártak eredménnyel, elkötelezett fejlesztési partnerre találtak Mao Kínájában. A TAZARA egyértelműen az egész kontinens szabadságszimbólumává vált (Zajontz, 2017, 1).

Bucsky Péter olvastában, „Tanzánia esete abban is különleges, hogy itt épített Kína először külföldi segítségnyújtásként vasutat. [...] Kína ekkor még nem anyagi, hanem erkölcsi okokból szánta rá magát az afrikai vasútépítésre. [...] Ekkor még Kína kamatmentes, 30 éves hitelre építette meg az akkor 500 millió dollár értékű vasútvonalat" (Monson, 2009-et is idézi Bucsky, 2018, 73). A TAZARA a harmadik legnagyobb szabású infrastruktúra-fejlesztési projekt volt akkoriban Afrika-szerte, az Asszuáni-gát és a Volta-folyón épített Akosombo-gát után. Monson szerint – amerikai kongresszusi dokumentumokra utalva – a TAZARA „Kína nagy acélkarját testesítette meg, amely Afrika belsejébe hatolt" (Monson, 2009, 2).

A *Magyar Hírlap* 1976. június 19-én megjelent számának Nemzetközi Politika rovatában Molnár S. Edit hosszasan foglalkozik Zambia akkori gazdasági nehézségeivel – többek között a réz világpiaci árának csökkenése és exportjának a szűkülése következtében –, megemlítve a TAZARA vasút szerepét az újbóli talpra állásban. Ekkor Zambia „legjelentősebb kereskedelmi partnere a Kínai Népköztársaság [volt], amely hitelegyezmény keretében építette a [...] vasutat, s ma is sok kínai tartózkodik az országban." Az 1970-es évek második felében a térségben eszkalálódó konfliktusok miatt – mind a mozambiki, mind az angolai események okán –, ahogyan Katona Emil tudósította a *Világgazdaság*ot Lusakából 1978. november 29-én, „a [zambiai réz]szállítások súlypontja egyre inkább áttolódott a tanzániai relációra. [...] a TAZARA vasút azonban nem tudott eleget tenni a ráháruló feladatoknak, mivel a Dar es Salaam-i kikötő átbocsátó képessége messze elmarad[t] a kívánalmaktól, másrészt maga a vasút is műszaki, szervezési problémákkal küzdött." Mindezek az ügyek, jelesül a fizikai kapacitások bővítése és ezáltal a konnektivitás fejlesztése, a technológiai transzfer, valamint a kínai hitelek és azok visszafizethetősége az 1970-es évektől nyomon kísérik a kínai–afrikai projekteket. A 21. században is látni fogjuk, hogy az infrastrukturális beruházások kapcsán szinte ugyanezeket a területeket érdemes górcső alá vonnunk. A tanzániai–zambiai–kínai háromszögpéldánál maradva pedig e további vizsgálódás különösen releváns, hiszen a tanzániai kormány 2013-ban újabb megállapodást kötött a kínaiakkal új mozdonyok, vagonok, valamint a vasútvonal modernizálása és Ruanda, valamint Burundi felé történő bővítése érdekében.

3. Vasutak, közutak, kikötők és egyéb közlekedési infrastruktúra fejlesztése kínai szerepvállalással, „BRI-köntösben"

A Föld infrastrukturálisan egyik legszerényebb kapacitással rendelkező térsége makroértelemben egyértelműen az afrikai kontinens. „Afrika feltűnően alulreprezentált a közlekedés minden szegmensében, nemcsak a lakosság, de a gazdasági teljesítmény arányában is" (Bucsky, 2018, 56). Valójában a gyarmatosítók által megépített első komolyabb vasútfejlesztéseket – így például az Uganda Vasutat, amelyet a britek 1896 és 1901 között építettek, összekötve Mombasa kikötőjét a Viktória-tóval – leszámítva évtizedekig nagyobb szabású bővítés, modernizáció nem történt. A fent említett TAZARA aztán megmutatta, mire képesek a kínaiak. Megfelelő infrastruktúra nélkül a gazdaság bővülése, általában a fejlődés elképzelhetetlen – és ezt éppen a kínaiak jól tudják, hiszen az 1970-es évek végéről datálható „nyitás politikája" óta stratégiai kérdés az országon belüli valamennyi kritikus infrastruktúra fejlesztése. Kis Katalin pontosan fogalmazza meg: „A fejlesztések a külkereskedelem versenyképességének növelésén keresztül ösztönzik a gazdasági növekedést, hiszen a javuló infrastrukturális ellátottság kedvezőbb üzleti környezetet jelent, ezzel a külföldi működőtőke előtt is megnyitva a kapukat" (Kis, 2018, 81).

Kína megszakítások nélkül – leszámítva az 1989-es Tiananmen téri eseményeket követő rövid ideig tartó visszafogottabb nemzetközi aktivitást –, fokozatosan erősödő és terebélyesedő jelenléttel vesz részt afrikai fejlesztésekben. Annak ellenére azonban, hogy a nemzetközi aréna – főként a Globális Észak – aktorai részéről Kína afrikai térhódításáról hallani (és persze az ehhez társított nyugati félelmekről), és konstatálva, hogy bár Kína befektetései általánosságban a fejlődő országokban hatványozottan nőttek az elmúlt bő két évtizedben, még mindig nem az a domináns szereplő, amelynek mutatják, amelynek keretezik a nyugati médiában. Eisenman és Heginbotham aláhúzzák, hogy néhány éve, „2016-ban Kína [csupán] a negyedik legnagyobb befektető volt Afrikában az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság és Franciaország mögött; 2017-ben pedig a negyedik legtöbb projektet valósította meg Afrikában az említett három ország mögött" (Eisenman–Heginbotham, 2020, 298). Ugyan a kínai befektetések továbbra sem dominálnak, de kétségtelen tény: Kína különösen az elmúlt évtizedben vezető szerepet töltött be a főként az infrastrukturális beruházások tekintetében az összes többi jelentős szereplő mellett. Mitöbb, a láthatóan ebben a tekintetben is exponenciális növekedési görbén mozgó kínai szerepvállalások a többi

aktort is további cselekvésre késztették – ez pedig, ha az afrikai oldal megfelelő saját stratégiák mentén politizál, Afrika számára remek lehetőségeket kínál(hat) a saját afrikai fejlődés előmozdítása érdekében.

Nem vitás, az infrastruktúrát és az ezzel kapcsolatban megalkotott politikákat a 2020-as években ismét a globális fejlesztési diskurzus és gyakorlat középpontjában találjuk. Ez az afrikai kontextusban az eddig bemutatottak alapján könnyedén igazolható. „Az a narratíva, miszerint az infrastruktúrát meg kell építeni, korszerűsíteni és hatékonyabbá kell tenni ahhoz, hogy az afrikai államok gazdasági és társadalmi fejlődésre való képessége növekedjen, ma már elvitathatatlan dominanciával bír" (lásd Schindler–Kanai 2021; Cissokho 2022; akiket idéz Chiyemura et al., 2023). A 21. század eddigi évtizedeiben az összes vonatkozó aktivitás az úgynevezett „infrastrukturális hiátust" célozza csökkenteni, illetve felszámolni. Ezt a „rést" amúgy az Afrikai Fejlesztési Bank (AfDB) először évi 68–108 milliárd dollárra becsülte 2018-ban (AfDB, 2018a, idézi Chiyemura et al., 2023). Aztán az ugyancsak az AfDB által 2018-ban közzétett *African Economic Outlook* éves jelentésben már korrigálta magát, és az akkori, a bank által végzett célirányos mérések szerint 130–170 milliárd dollárról szóltak az előrejelzések (AfDB, 2018b). Ennek a résnek a betömésében 2013 óta, a BRI meghirdetésével, Kína magabiztosan építkezik a kontinensen. A BRI egyfelől a kínai külpolitikai stratégiai kerete, célrendszere, másfelől – a kínai–afrikai relációban – a 2000 óta működő FOCAC-folyamattal (Forum on China–Africa Cooperation, azaz a Kína–Afrika Együttműködési Fórum, kínaiul: 中非合作论坛) karöltve olyan összetett geopolitikai eszközrendszer, amely nemcsak Kína globális pozícióit, hanem afrikai szerepvállalásait is erősíti.

A 2019-ben a *Területi Statisztika* folyóiratban publikált cikkemben (Tarrósy, 2019) a China Policy kutatási és stratégiai tanácsadó központ által 2017 áprilisában közzétett jelentésre hivatkoztam (China Policy, 2017), amely már akkor egyértelműen bemutatta Kína globális terjeszkedésének szisztematikus és stratégiai fejlődését. Kiemeltem, hogy miután Kína szakított a Mao-korszak önellátásra való törekvésével, új stratégiájában a globális vezetői pozíció elérése és a világméretű együttműködés felé fordult. 2001-ben a Kereskedelmi Világszervezet (World Trade Organization – WTO) tagjává vált, és bár 2008 és 2010 között elszenvedte a gazdasági világválság hatásait, magabiztosan kézben tartotta a helyzetet; így az ezt követő években teljesen a BRI eurázsiai infrastruktúra-fejlesztési, kereskedelmi, befektetési, valamint a humánkapcsolat-rendszert építő programjaira összpontosíthatott (Uo., 7) annak érdekében, hogy a 21. század „békés úton felemelkedő" (peacefully rising) Középső Birodalma a világ különböző régióit összekötő nagyhatalommá váljon. Ennek egyik célterülete az afrikai kontinens, ahol – láthattuk – ezt megelőzően is szisztematikusan építkező volt a kínai jelenlét. Carmody és Murphy a geopolitikai szempontú vizsgálathoz hozzáteszik, hogy a BRI a transznacionális államkapitalizmus egy olyan módozatát képviseli, amely a nemzetközi és a regionális kapcsolatokat alakítani, formálni fogja a következő száz évben, és jelentősen képes lesz befolyásolni, hogy 2049-re Kína lehessen a világ vezető hatalma: ez a kínai kormányzati cél amúgy egybeesik a Kínai Kommunista Párt száz évvel korábbi hatalomra kerülésével, a Kínai Népköztársaság megalakításával (Pillsbury, 2014-et is idézi Carmody–Murphy, 2022, 21).

A Xinhua hírügynökség által 2022 decemberében ismertetett hivatalos kínai adatok szerint 2000 és 2020 között Kína több mint 13 000 km hosszú vasútvonalat, közel 100 000 kilométernyi autópályát, illetve közutat, mintegy 1000 hidat, közel 100 kikötőt épített, és több mint 80 nagyszabású erőmű építésében vett részt Afrika-szerte. Emellett több mint 130 egészségügyi létesítmény, 45 sportlétesítmény és több mint 170 iskola építését segítette, továbbá több mint 160 000 szakembert képzett ki különböző területeken, és egybevetve több mint 4,5 millió munkahelyet teremtett Afrikában (Xinhua, 2022). A Deloitte tanácsadó cég munkatársai által készített beszámoló (Marais–Labuschagne, 2019) szerint Kína eleddig több mint 200 afrikai infrastrukturális projektben vett részt. A kínai vállalatok nemcsak utakat építenek, hanem többek között a kontinens energiatermelési és -kezelési kapacitásának a bővüléséhez és korszerűsítéséhez is hozzájárulnak, például több mint kilencmillió tonna/nap tisztavíz-kezelési kapacitás vagy mintegy 20 000 MW energiatermelési kapacitás létrehozásával. A sokak által az afrikai gazdasági fejlődés „Achilles-sarkának" nevezett infrastrukturális kapacitás egyik fő finanszírozójává lépett elő Kína, ugyanis az összes egyéni hitelező ország közül Kína biztosítja a legtöbb kihelyezett kölcsönt, mind a Kína Export-Import Bankon keresztül (Exim Bank), amely államilag támogatott kedvezményes hiteleket folyósított, mind az olyan kereskedelmi hitelezők segítségével, mint a Kínai Fejlesztési Bank (amely neve ellenére nem koncessziós hiteleket nyújt), a Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank (ICBC) vagy a Bank of China. Azt is figyelembe kell vennünk, hogy Kína szumma hitelportfóliója nagy, de csökkenő mértékű. Erre hívja fel a figyelmet Zainab Usman (2021), aki elemzésében kimutatja, hogy egyrészt a kínai kölcsönök jellege változik, másrészt ezek csökkenő tendenciát mutatnak: „A 2000-es évek gyors növekedése után az Afrikának biztosított éves hitelnyújtási

kötelezettségvállalások 2013-ban, az Övezet és Út kezdeményezés elindításának évében érték el a csúcsot. 2019-re azonban az új kínai hitelnyújtási kötelezettségvállalások mindössze 7 milliárd dollárt tettek ki a kontinens számára, ami 30 százalékos csökkenés a 2018-as 9,9 milliárd dollárhoz képest." Ennek hátterében egyértelműen ott láthatjuk az egyre terebélyesedő afrikai eladósodás kérdését is. Számos afrikai ország költségvetése képtelen fedezni a visszafizetéseket, és ebből a tényállapotból a függést, függelmi kapcsolatot tovább mélyítő szcenáriók következ(het)nek. Az újfajta függőségi viszonyokat már több kutató is tárgyalta az elmúlt években, többek között Taylor (2014), Bond (2015) és Van der Merwe (2016); utóbbiak a viselkedés „szubimperialista logikájának" nevezik ezt a folyamatot. Ami a kínai Export-Import Bank által kínált és folyósított, úgynevezett Chexim-kölcsönöket illeti, a Világbank 2018-as jelentése szerint az államadósság (a GDP %-ában) a szubszaharai országok felében emelkedett, és legalább egyharmadukban 60% feletti volt. Az elmúlt néhány évben több esetben Kína elengedte vagy csökkentette az adott afrikai ország tartozását, illetve hajlandó volt újratárgyalni a hitelek, különösen a törlesztések részleteit. A nemzetközi közösség elsősorban nyugati tagjai által hangoztatott kritikák közül számos a mai napig elgondolkodtatásra késztethet. Például, az infrastrukturális projektek finanszírozásának erőforrás-alapú hitelezési modellje – amelyben a hitelfelvevő ország a természeti erőforrások exportjából származó jövőbeli bevételeket a kínai hitelezők által biztosított hitelek kifizetésére fordítja – még mindig létezik olyan országokban, mint a Kongói Demokratikus Köztársaság, Ghána és Guinea (Usman, 2021). Továbbá, a transzparencia kérdése – különösen azáltal, hogy Kína nem tagja az OECD DAC országcsoportnak, azaz a Gazdasági és Együttműködési Fejlesztési Szervezet Fejlesztéstámogatási Bizottságának, amely a legnagyobb segélynyújtók közül 31 tagot számláló multilaterális szervezetet jelent – gyakorta visszatérő problematika. A 2019. április 25. és 27. között Pekingben megrendezett Övezet és Út Fórumon Xi Jinping (Hszi Csin-ping) elnök éppen arra vállalt nyomatékkal kötelezettséget, hogy Kína a jövőben növelni fogja a BRI-projektek átláthatóságát és költségvetési fenntarthatóságát (BBC, 2019).

4. Egy példa: etióp vasúti fejlesztések kérdőjelekkel immáron a BRI égisze alatt

Miközben a kelet-afrikai térségben is tucatnyi BRI-projekt megvalósítása, átadása zajlik – köztük a TAZARA modernizációja, bővítése éppen a tengeri kijárat nélküli Ruanda és Burundi felé, avagy a mozambiki Maputo-öbölbe tervezett híd vagy éppen a Nairobiban már használatba vett reptéri gyorsforgalmi út – érdemes részletesebben szemügyre venni egy etióp projektet, ugyanis ez mind a kínai, mind az afrikai oldalon számos tanulsággal szolgál. Szerzőtársammal, Vörös Zoltánnal 2018 óta évenkénti terepi munkával követjük nyomon az addisz-abebai villamosprojektet, amelynek építése 2011 decemberében kezdődött – tehát a BRI hivatalos indulása előtt –, miután a kínai Exim Bank biztosította a szükséges anyagi forrásokat. A vasút végső költsége 475 millió amerikai dollárra rúgott, amelynek 85%-át a kínai bank kedvezményes hitelei fedezték. Ahogyan arról a *The Diplomat*ban megjelent cikksorozatunk első részében írtunk (Tarrósy–Vörös, 2018a), a villamossal az eredeti terv az volt, hogy csökkentsék a fővárosra nehezedő, folyamatosan bővülő és ezáltal temérdek napi problémát okozó forgalmat. A villamosprojekt ugyan eltörpül az immáron BRI-címkével ellátott Addisz–Dzsibuti-vasútprojekt mellett (erről lásd Tarrósy–Vörös, 2018b), mégis sok hasonlóságot mutat a finanszírozás, a menedzsment és a megfelelő hosszú távú tervezés (hiánya vagy hiányosságai) tekintetében. Elias Kassa, a trondheimi Norvég Tudományos és Technológiai Egyetem közlekedéstudós professzora megerősítette azon véleményt, miszerint a tervezők nem integrálták megfelelően az új villamoshálózatot a már meglévő buszos közlekedési rendszerrel. Az utasoknak nagy távolságokat kell gyalogolniuk, hogy elérjék az állomásokat, majd járművekkel zsúfolt utcákon kell átkelniük, hogy a villamosról a buszra átszálljanak, ez Kassa szerint az egész hálózatra is (negatív) hatással lehet, ha nem javítják ki (Tesfanews, 2017).

A 2018–2023 között zajló kutatási projektünk újabb fázisában, 2023 januárjában további helyszíni vizsgálatokat folytattunk az etióp fővárosban. Különösen a fenntarthatóságra, illetve az ezzel összefüggő karbantartási kérdésekre figyeltünk. Több olyan üzemeltetési kihívást rögzítettünk, amelyről más szerzők is írtak, megerősítve véleményünket: Bouraima és szerzőtársai (2023) a *Journal of Transport Geography* című folyóiratban megjelent cikkükben általában az ilyen típusú infrastrukturális projektek megvalósíthatósági tervezésének az elégtelenségéről írtak, amely az addiszi villamos esetében azt eredményezte, hogy jelentős összegre volt/van szükség a karbantartásra. Ahogy Bouraima és szerzőtársai rámutattak, a rossz megvalósíthatósági tanulmányok

járulhatnak hozzá ahhoz, hogy a megainfrastruktúrák túllépjék a tervezett költség- és időkereteket, amellyel rögvest üzemeltetési problémáik adódnak (Bouraima et al., 2023, 6).

Amit 2023 január végén tapasztaltunk, megerősítette a fenntarthatósági kihívásokkal kapcsolatos kritikai nézeteket, ugyanis az addiszi villamos – amely az egész kontinens első ilyen projektje – egykori pompája meglehetősen gyorsan leépült: az állomásokon törött székek, a sínek mentén összegyűjtetlen szemét, a vasúti sínpárok felületén és általában a szerkezeteken pedig jelentős szennyeződések regisztrálhatók (ezt a *The Diplomat*-cikksorozatban fotókkal is dokumentáltuk). Az egykor impozánsnak tűnő villamos több, egymásba fonódó számos problémával küzd. 2022-ban számos jelentős lopás is történt a vasúti infrastruktúrában, ez tovább tizedelte az áramellátást, amely már 2018-ban is nehezen tudott elegendő hátteret biztosítani a villamosok számára. Egy helyi megkérdezettünk, egy politológiai egyetemi oktató szerint ez a komplex probléma egy újabb dimenzióját tárja fel: amíg az emberek nem érzik magukénak az infrastruktúrát, addig nem gondolják bűnnek, ha „a kormánytól" lopnak.

Összességében úgy vélekedtünk Vörös Zoltánnal, hogy ha a villamos megfelelően működne a gyakoriság és a kiszámíthatóság tekintetében, akkor képes lenne segíteni, szolgálni a megnőtt helyi közlekedési igényeket. Emellett sokkal olcsóbb is, mint bármely más közlekedési eszköz. Az a tény azonban, hogy nem működik megfelelően, nemcsak irritált utasokat hagy Addiszban, hanem egy olyan helyi vállalatot is, amely pénzügyi veszteségeket termel. Ráadásul az ilyen jellegű beruházás jelentős terhet ró a városi közlekedésre, mivel elveszi a helyet a minibuszoktól és a taxiktól. Mindez pedig komoly tervezési és megvalósíthatósági kérdéseket kell, hogy felvessen egyfelől a megrendelő afrikai kormányzat oldalán, másfelől a projektet megvalósító és azt finanszírozó kínai oldalon.

5. Záró gondolatok: Agenda 2063, afrikai ágensszerep és BRI

Az Afrikai Unió 2013-ban ambiciózus, ötvenéves stratégiát alkotott meg: „Az Afrika, amit akarunk" Agenda 2063 címmel (lásd: https://au.int/en/agenda2063/overview). Ebben a kontinens államai célként jelölték meg, hogy megvalósítják az inkluzív és fenntartható fejlődésre vonatkozó globális célkitűzéseket, egy sajátos pánafrikanista

és az úgynevezett „Afrikai Reneszánsz" hívószava alatt az egységre, önrendelkezésre, szabadságra, haladásra és kollektív jólétre irányuló összafrikai erőfeszítések keretben. A zászlóshajóprojektek között nem egyet találunk a közlekedés, az infrastruktúra és az energia területeiről. Éppen ezen afrikai agendából következőleg, fontos felvetni, hogy a helyi afrikai elképzelések, javaslatok és kritikák talán még fontosabbak, mint valaha. Ismét Usmanra hivatkozva, vele egyetértve jogos a kérdés, hogy az egyre szaporodó külső aktorok által megvalósuló infrastruktúra-fejlesztési projektekről (többek között): „Mit gondolnak az afrikai tudósok, az afrikai szakértők?" Például, a kínai hitelezésről Afrikában folyó globális vitában nagyon kevés afrikai hang szólal meg. A kontinensen zajló fontos vita megfelelő kontextusba helyezéséhez több afrikai kutatásra, tanulmányra, értelmes narratívára van szükség (Usman, 2021).

Mindezeket még hangsúlyosabbá teszi a Globális Észak aktorai mellett egyre határozottabban tevékenykedő feltörekvő gazdaságok a Globális Dél különböző térségeiből. Az általuk végrehajtott fejlesztések elengedhetetlen alapot jelentenek Afrika hosszú távú fejlődéshez, egyúttal hozzásegíthetik az afrikai államokat, hogy diverzifikálják nemzetközi kapcsolataikat. Kína egyáltalán nem az egyedüli ázsiai fejlesztő Afrikában, sőt az elmúlt tíz év dinamikáit figyelve kimondható, hogy mára számos versenytársa akad a kontinensen is. Ahogyan azt az *Eurázsia Szemle*ben jeleztem (Tarrósy, 2022), összességében úgy vélekedhetünk, hogy egyfelől minden szereplő saját iniciatívákkal igyekszik megtalálni és kimozgatni a kapcsolatokban rejlő kölcsönösen hasznos lehetőségeket, másfelől azonban nagyon hasonló eszközrendszerrel (pl. csúcstalálkozók, üzleti fórumok, ösztöndíjprogramok stb.) építik tovább az afroázsiai kapcsolati rendszert. Még a talán „csendesebben", nem olyannyira látványosan, de feltétlenül egyre magabiztosabban építkező ázsiai aktor is lényegi tételt képvisel a komplexen összefüggő kapcsolati háló valamennyi entitása számára.

A Dél–Dél-együttműködés, valamint a Globális Dél kiterjedt gyökérrel rendelkező kapcsolatfejlesztési referenciája globális viszonyítási ponttá sűrűsödött, különösen az Indonézia által a bandungi találkozó 50. évfordulóján, 2005 áprilisában útjára indított Új Ázsia–Afrika Stratégiai Partnerség (New Asian African Strategic Partnership – NAASP) miatt. A NAASP deklarációja kimondja, hogy a már létező afroázsiai együttműködési kezdeményezések, így a Tokiói Nemzetközi Afrikai Fejlesztési Konferencia (Tokyo International Conference on African Development – TICAD), a Kína–Afrika Együttműködési Fórum (Forum on China-Africa Cooperation – FOCAC), az India–Afrika Fórum (India-Africa Forum Summit – IASF),

továbbá számos egyéb ázsiai aktor által működtetett mechanizmus – mint például a Korea–Afrika Fórum (Korea-Africa Foundation – KAF), az Indonézia–Afrika Fórum (Indonesia-Africa Forum – IAF) vagy akár a Pakisztán–Afrika Kereskedelemfejlesztési Konferencia (Pakistan-Africa Trade Development Conderence – PATDC) – tevékenységét is kiegészítheti a NAASP (Tarrósy, 2016, 125). Példaként kiemelve Indonéziát, érdemes konstatálni, hogy a 2018-os IAF egyik fő kimenetele annak a bizottságnak (Task Force on Indonesian Infrastructure to Africa) a felállítása volt, amely kormányzati és privát szektorbeli szereplőkkel közösen térképezi fel az Indonézia által potenciálisan megvalósítható afrikai infrastrukturális fejlesztéseket (fejlesztési igényeket). Ezt követően pedig 2019. augusztus 20–21. között ugyancsak Balin 700 résztvevővel, 53 afrikai ország jelenlétével rendezték meg az úgynevezett Indonesia-Africa Infrastructure Dialogue csúcsot, amely további kétoldalú együttműködéseknek adott platformot. Az egymásra épülő stratégiai szintek határozott indonéz politikát testesítenek meg, amely az afrikai partnerek számára bizakodásra ad okot (Tarrósy, 2022, 76).

Valójában minden elképzelhető külső szereplő ott van Afrika-szerte, és valamilyen szerepet vállal az egyébként jól felfogott pragmatikus külpolitikai szempontrendszere szerint. Ez a kínai BRI számára is világos tényként jelenik meg – ehhez képest is szükséges Kínának a stratégiáját finomhangolni. Végezetül ismét a következő gondolattal kívánom zárni értekezésemet: engem továbbra is leginkább az afrikai oldal foglalkoztat, mégpedig az úgynevezett „afrikai ágens" szerep erősödésének a lehetősége. Képes-e bármelyik afrikai aktor – kormányzati és nem kormányzati egyaránt – arra, hogy a számára, a saját maga által megalkotott elképzelések, koncepciók, stratégiák mentén, a lehető legmegfelelőbb „deal"-t kösse meg az általa kiválasztott külső szereplővel, amelyik amúgy a megbízó afrikai oldalt valóban partnerként kezeli immár. Mindezek tükrében nyerhet értelmet a kínai–afrikai diszkusszióban, hogy a tizedik évébe lépett BRI-mechanizmus éppen erősíti vagy gyengíti ezt az afrikaiágens-szerepet. Személy szerint én magam az elsőt kívánom megvalósulni az elkövetkező években.

Felhasznált irodalom

African Development Bank (AfDB). (2018a). *Africa's Infrastructure Great Potential but Little Impact on Inclusive Growth*. Abidjan: African Development Bank.

African Development Bank (AfDB). (2018b). *African Economic Outlook 2018*. African Development Bank. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_EN.pdf.

Agnew, J. (2003). *Geopolitics. Re-Visioning World Politics*. 2nd ed. London: Routledge.

Agnew, J. (2023). *Hidden Geopolitics. Governance in a Globalized World*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.

Bárdi L. (2005). *Homokba temetett karavánutakon*. Budapest: Masszi Kiadó – Duna Televízió.

BBC (2019. április 26.). Xi Jinping vows transparency over Belt and Road. https://www.bbc.com/news/business-48061951.

Bouraima, M. B. – Alimo, P. K. – Agyeman, S. – Sumo, P. T. – Lartey-Young, G. – Ehebrecht, D. – Aiu, Y. (2023). Africa's railway renaissance and sustainability: Current knowledge, challenges, and prospects. *Journal of Transport Geography* 106: 103487, 1–12.

Bucsky P. (2018). Afrikai vasutak kínai segítséggel – Kinek éri meg? *Afrika Tanulmányok / Hungarian Journal of African Studies* 12(1–3): 55–78.

Carmody, P. R. – Murphy, J. T. (2022). Chinese neoglobalization in East Africa: logics, couplings and impacts. *Space and Polity* 26(1): 20–43 .

China Policy (2017). China Going Global between ambition and capacity, April 2017, Beijing. https://policycn.com/wp-content/uploads/2017/05/2017-Chinas-going-global-strategy.pdf.

Chiyemura, F., Gambino, E. – Zajontz, T. (2023). Infrastructure and the Politics of African State Agency: Shaping the Belt and Road Initiative in East Africa, *Chinese Political Science Review* 8: 105–131.

Cissé, D. (2021. július 21.). *As Migration and Trade Increase between China and Africa, Traders at Both Ends Often Face Precarity.* Washington D.C.: Migration Policy Institute (MPI). https://www.migrationpolicy.org/article/migration-trade-china-africa-traders-face-precarity.

Cissokho, S. (2022). Infrastructure, Development and Neoliberalism in Africa: Review of the Concept of Transport Corridor (1945–2019). In: Nugent, P. – Lamarque, H. (eds.): *Transport Corridors in Africa.* Melton: James Currey.

Eisenman, J. – Heginbotham, E. (2020). China's Relations with Africa, Latin America, and the Middle East. In: Shambaugh, D. (ed.): *China & the World* (pp. 291–312). New York: Oxford University Press.

Erdősi, F. (2020). Sinoglobalizáció – retorika csupán, vagy a jövőt meghatározó valóság? *Tér és Társadalom* 34(3): 3–25.

Frankopan, P. (2015). *The Silk Roads. A New History of the World*. London–New York: Bloomsbury.

Gilpin, R. (1981). *War and Change in World Politics*. Cambridge: Cambridge University.

Horváth L. (2022). *A kínai geopolitikai gondolkodás. „Egy Övezet, Egy Út" kínai szemszögből*. Budapest: Pallasz Athéné Könyvkiadó.

Katona, E. (1978). Zöld utat kapott a zambiai export-import Dél-Afrikán keresztül. *Világgazdaság* 10(231): 7.

Kis K. (2018). Infrastrukturális beruházások Afrikában – Kína és az Új Tengeri Selyemút. *Afrika Tanulmányok / Hungarian Journal of African Studies* 12(1–3): 79–94.

„Kompromisszummal ért véget a londoni értekezlet." *Népszava* 84(224): 5.

Larkin, B. D. (1971). *China and Africa 1949–1970. The Foreign Policy of the People's republic of China*. Berkeley–Los Angeles: University of California Press.

Marais, H. – Labuschagne, J-P. (2019. március 22.). If you want to prosper, consider building roads. China's role in African infrastructure and capital projects. *Deloitte Insights*. https://www2.deloitte.com/xe/en/insights/industry/public-sector/china-investment-africa-infrastructure-development.html/#endnote-sup-2.

Molnár, S. E. (1976). A réz bajjal jár. *Magyar Hírlap* 9(144): 2.

Monson, J. (2009). *Africa's Freedom Railway*. Bloomington, IN: Indiana University Press.

Ó Tuathail, G. (1996). *Critical Geopolitics. The Politics of Writing Global Space*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.

Pillsbury, M. (2014). *The hundred-year Marathon: China's secret strategy to replace America as the global superpower*. New York: Henry Holt & Company.

Schindler, S. – Kanai, J. M. (2021). Getting the Territory Right: Infrastructure-Led Development and the Re-emergence of Spatial Planning Strategies, *Regional Studies* 55: 40–51.

Tarrósy I. (2014). „Mozgásban lévő oroszlánok." Afrikaiak vándorúton, *A Földgömb* 32(285): 88–91.

Tarrósy I. (2016). *Afro-ázsiai dinamikák. Tanulmányok ázsiai államok afrikai szerepvállalásairól*. Pécs: Publikon.

Tarrósy I. (2019). A kínai „Övezet és Út Kezdeményezés" és Kelet-Afrika: geopolitikai térnyerés, infrastruktúra, függőség. *Területi Statisztika* 59(6): 1–23.

Tarrósy I. (2020). China's Belt and Road Initiative in Africa, Debt Risk and New Dependency: The Case of Ethiopia. *African Studies Quarterly* 19(3–4): 8–28.

Tarrósy I. (2022). Kína árnyékában? Dél- és délkelet-ázsiai aktorok afrikai szerepvállalásainak lehetőségei a 21. században. *Eurázsia Szemle* 2(3): 64–83.

Tarrósy I. – Vörös Z. (2018a). China and Ethiopia, Part 1: The Light Railway System. *The Diplomat*, February 13, 2018. https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-1-the-light-railway-system/.

Tarrósy I. – Vörös Z. (2018b). China and Ethiopia, Part 2: The Addis Ababa–Djibouti Railway. *The Diplomat*, February 22, 2018. https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/.

Tarrósy I. –Vörös Z. (2023. február 3.). China and Ethiopia: The Addis Light Train Stuck in Slow Motion. *The Diplomat*. https://thediplomat.com/2023/02/china-and-ethiopia-the-addis-light-train-stuck-in-slow-motion/.

Taylor, I. (2006). *China and Africa. Engagement and compromise*. London–New York: Routledge.

Taylor, I. (2014). *Africa Rising? BRICS – Diversifying Dependency*. Woodbridge–Rochester: James Currey.

Tesfanews (2017. március 21.). Ethiopia's $475m Tramway Struggles To Match Expectations. https://tesfanews.net/addis-ababa-tramway-struggles-meet-expectations/.

Usman, Z. (2021. június 2.). What Do We Know About Chinese Lending in Africa? *Carnegie Endowment for International Peace*. https://carnegieendowment.org/2021/06/02/what-do-we-know-about-chinese-lending-in-africa-pub-84648.

Van der Merwe, J. (2016). Theorising Emerging Powers in Africa within the Western-Led System of Accumulation. In: Van der Merwe, J. – Taylor, I. – Arkhangelskaya, A. (eds.): *Emerging Powers in Africa. A New Wave in the Relationship?* (pp. 17–38). Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Vörös Z. (2022). Kínai geopolitika a 21. században – A globális világrend megkérdőjelezése? *Eurázsia Szemle* 2(1): 8–28.

Xinhua (2022. december 13.). Cooperation with China brings better infrastructure, more jobs, sustainable development to Africa. *Xinhua*. https://english.news.cn/20221213/f6993d13f1914b97a4bdd07989b0ea90/c.html.

Yoon, J. P. (2022). Forever foreign? Is there a future for Chinese people in Africa? *Journal of Ethnic and Migration Studies* 48(4): 894–912.

Zajontz, T. (2019). From the freedom struggle to a fight for economic survival – Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA), *The SAASUM Review* 3: 1–4.

A ZANGEZUR-FOLYOSÓ ÉS A CAREC RÉGIÓ

Satiji Ayhan,[1] Museyibov Ayaz,[2] Vasa László[3]

Absztrakt

2020. november 10-én az Azerbajdzsán, Oroszország és Örményország közötti háromoldalú megállapodás megváltoztatta Eurázsia geogazdasági helyzetét, ez a nemzetközi szállítási és logisztikai rendszer átalakításának a lehetőségét jelentette. A Zangezur-folyosó várhatóan megerősíti a gazdasági kapcsolatokat Kelet és Nyugat között, különösen a közép-ázsiai országok új piacokhoz jutása jelent majd hozzáadott értéket az export- és az importútvonalak diverzifikációja révén. Emellett támogatja Kína Övezet és Út kezdeményezésének a megvalósítását és több új közlekedési folyosó létrehozását Azerbajdzsánban számos infrastrukturális projekttel, beleértve a vasutakat, utakat, logisztikai létesítményeket: például a bakui nemzetközi tengeri kereskedelmi kikötőt, a karabahi különleges gazdasági övezetet, ipari parkokat stb. A Zangezur-folyosó megkönnyíti az EU-val folytatott kereskedelem fejlesztését, és további gazdasági lehetőségeket biztosít a régió számára. A folyosó megvalósítása hozzájárul a Nyugat–Kelet, valamint az Észak–Dél közlekedési útvonalak összeköttetésének a javításához, új lehetőségeket kínál a kereskedelmi útvonalak további diverzifikációjára Európa és Kína, valamint Európa és Közép-Ázsia között. A Zangezur-folyosó mellett más CAREC régióbeli korridorok is elérhetővé válnak a folyamatban lévő projektekkel összekapcsolódva. Ennek következtében a Zangezur-korridor hatása nem korlátozódik az érintettekre, a régió országai is hasznot húznak belőle, a kereskedelmi útvonalak további diverzifikációjával, a szállítási költségek csökkentésével és a régión belüli javuló konnektivitás erősítésével kapcsolatosan.

Kulcsszavak: *CAREC régió, ex ante értékelés, közlekedési korridor, Zangezur-folyosó, Középső Korridor, különleges gazdasági övezet*

1 Dr. Satiji Ayhan, PhD, a bakui Gazdasági Reformok és Kommunikáció Elemző Központjának munkatársa.

2 Dr. Museyibov Ayaz, PhD, az Azerbajdzsáni Műszaki Egyetem munkatársa.

3 Prof. Dr. habil. Vasa László, a Budapesti Metropolitan Egyetem rektorhelyettese, a Magyar Külügyi Intézet főtanácsadója és vezető kutatója.

Abstract

On November 10 2020, the tripartite agreement between Azerbaijan, Russia and Armenia changed the geo-economic situation of Eurasia, with the possibility of transforming the international transport and logistics system. The Zangezur Corridor is expected to strengthen economic relations between East and West, especially the access to new markets of Central Asian countries, will provide added value through the diversification of export and import routes. It also supports the implementation of China's Belt and Road Initiative and the creation of new transport corridors in Azerbaijan with a number of infrastructure projects, including railways, roads, logistics facilities: such as Baku International Seaport, Karabakh Special Economic Zone, industrial parks, etc. The Zangezur Corridor will facilitate the development of trade with the EU and provide additional economic opportunities for the region. The realization of the corridor contributes to the improvement of the connectivity of the west-east and north-south transport routes, and offers new opportunities for the further diversification of trade routes between Europe and China as well as between Europe and Central Asia. In addition to the Zangezur Corridor, other corridors in the CAREC region will become accessible by connecting with ongoing projects. As a result, the impact of the Zangezur corridor is not limited to those involved, but the countries of the region also benefit from it, in connection with the further diversification of trade routes, the reduction of transport costs and the strengthening of improved connectivity within the region.

Keywords: *CAREC region, ex-ante evaluation, transport corridor, Zangezur corridor, Middle Corridor, special economic zone*

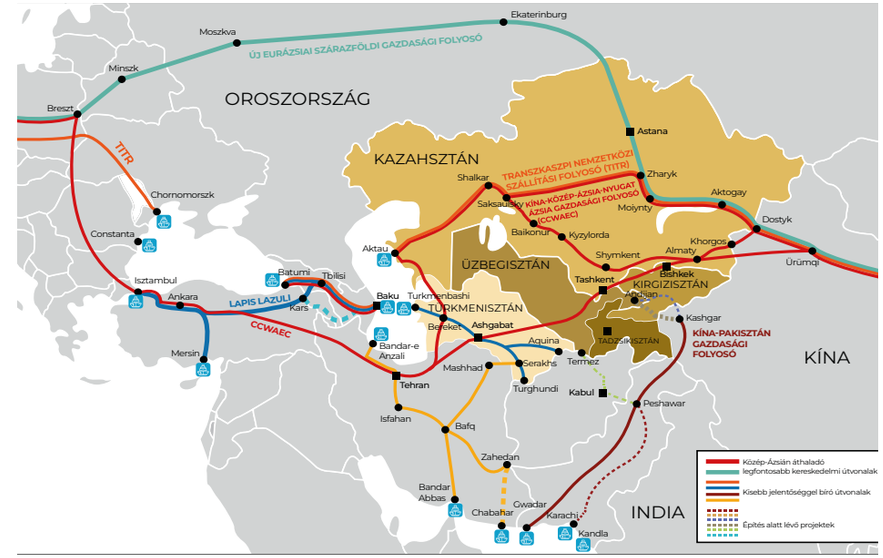
1. Bevezetés

A CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation[4]) régió országai földrajzi elhelyezkedésük okán főként tengerparttal nem rendelkező államok. Ez a tény kiemelkedő szükséget és lehetőséget jelent a CAREC-országok regionális konnektivitásának a javítására. A regionális integrációt és gazdasági együttműködést célzó CAREC változatos intézményi keretek és fejlesztési tervek segítségével igyekszik megalapozni a gazdasági együttműködés erősítésének a fundamentumait. A CAREC-kooperáció egyik intézményi és működési feltétele a térség gazdasági korridorainak a prosperitása. A multimodális közlekedési folyosók kiépítése a CAREC-országok közös erőfeszítéseinek köszönhetően a kereskedelmi kapcsolatok és további együttműködések erősödéséhez vezető hajtóerőt jelenti a régióban.

A történelem során Közép-Ázsia és a Dél-Kaukázus kulcsfontosságú szerepet játszott az Európa és Ázsia közötti gazdasági kapcsolatok kialakításában és erősítésében. Ennek történelmi és tulajdonképpen földrajzi adottságokból fakadó alapjai a közép-eurázsiai régiókon áthaladó, Selyemúthoz kapcsolódó kereskedelmi folyosók. A Selyemút történelmi gyökerei és a kereskedelmi kapcsolatokban betöltött fontos szerepe mindig is számos kereskedelmi megállapodás középpontjában volt. A Selyemút jelentősége ma is megmaradt, és jelentősen hozzájárul a Kelet és Nyugat, valamint az Észak és Dél közötti kereskedelmi kapcsolatokhoz (1. ábra). Pradhan (2017) számos okot sorol fel, amiért Közép-Ázsia és a Dél-Kaukázus kulcsszerepet játszik a biztonságos és fenntartható gazdasági kapcsolatok kialakításában a Nyugattal és a Kelettel. Közép-Ázsia és a Dél-Kaukázus tranzitútvonalat jelent a Kínából Európába irányuló kereskedelmi áramlások számára. Ezenkívül a régió országai bőséges természeti erőforrásokkal rendelkeznek, ilyen például az olaj, a gáz, a gyapot, az urán stb., amelyek kereskedelme a régiót gazdaságilag fontos központtá tette és teszi. Ezen gazdasági érdekek eredményeként Közép-Ázsia és a Dél-Kaukázus tranzitútvonala kulcsszerepet játszik a keleti és nyugati, déli és északi kereskedelmi kapcsolatok gazdasági szempontjából.

4 Afganisztán, Azerbajdzsán, Georgia, Kazahsztán, Kína, Kirgizisztán, Pakisztán, Tádzsikisztán, Türkmenisztán, Üzbegisztán együttműködési szervezete.

1. ábra. Közép-Eurázsia szállítási folyosói



Forrás: Levystone, 2022

Az együttműködés és a gazdasági kapcsolatok tovább erősödtek a CAREC régió gazdasági integrációinak az elmélyülésével. A CAREC 2030 öt operatív klaszterének egyike az infrastrukturális és gazdasági konnektivitási klaszter, azaz a vasutak, a légi közlekedés és a logisztikai infrastruktúra támogatása, amelyek kulcsfontosságú elemei a CAREC összeköttetésjavítást célzó stratégiájának (ADB, 2017). A közlekedési folyosók jelentősége tehát a régió országainak erősödő érdekeltségével felértékelődik, így a nyugat–keleti, valamint észak–déli irányú közlekedés szempontjából kiemelkedő fontosságú, az Azerbajdzsánon és Örményországon áthaladó Zangezur-folyosó is (2. ábra).

A 2020. november 10-i, karabahi fegyveres konfliktust lezáró, Azerbajdzsán, Örményország és Oroszország között aláírt háromoldalú megállapodás lehetővé tette a közlekedési folyosó kiépítésének a megkezdését a Dél-Kaukázus ezen stratégiai szempontból fontos régiójában. „A legjobb perspektívákat az Azerbajdzsán és Örményország közötti párbeszéd, valamint a szállítási és kereskedelmi folyosó fejlesztésére irányuló ajánlat hozzáadott értéke adja, amely lehetővé tenné Örményország számára, hogy belépjen és újraintegrálódjon a régióba, különös tekintettel a határok megnyitásának perspektívájára Törökországgal és Azerbajdzsánnal” (Chifu, 2021). Baghirov (2021)

szerint „bár a folyosó hossza nem jelentős, és nem fed le nagy területet a globális térképen, mégis kiemelkedő geopolitikai jelentőséggel rendelkezik, és jelentős hatással lesz a térség elmúlt évtizedekben kialakult közlekedési és kommunikációs architektúrájára". Következésképpen a térség országai szempontjából kiemelkedő geopolitikai jelentőségű és gazdasági perspektívájú Zangezur-korridor hatásának az elemzésére óriási igény van a CAREC régió szempontjából (Aliyeva, 2021). Mindemellett a Zangezur-folyosó diverzifikálja a CAREC-országok nemzetközi partnerekkel folytatott kereskedelmét, amely önmagában is tovább erősíti a Nyugat és Kelet, valamint az Észak és Dél közötti összeköttetést.

2. A Zangezur-folyosó

A Zangezur-folyosó egy stratégiai közlekedési útvonal része, amely Azerbajdzsán fővárosából, Bakuból Karsba, Törökország keleti tartományába nyúlik, és örmény területen halad át az iráni határ közelében. A Zangezur-folyosó tehát Azerbajdzsán és Örményország területein halad keresztül, és eléri Nahicsevánt, Azerbajdzsán autonóm régióját, amely szomszédos Törökországgal. Zangezur, amely jelenleg Dél-Örményország része, az első világháború óta vitatott terület. A kommunista Szovjetunió alatt az azeri exklávé Nahicseván és Azerbajdzsán között elhelyezkedő területe az Örmény Szovjet Szocialista Köztársaság (SZSZK) része lett. Ma Zangezur Örményország Szjunik tartományának a része.

A 2020-as, azeri győzelemmel végződött karabahi háború lezárásaként Örményország és Azerbajdzsán Oroszország közvetítésével háromoldalú tűzszüneti megállapodást írt alá, amely a szállítási útvonalak megnyitására vonatkozó rendelkezéseket is tartalmazott. A tűzszüneti megállapodás 9. cikke kimondta: „A régióban minden gazdasági és közlekedési kapcsolatot fel kell oldani. Az Örmény Köztársaság garantálja az Azerbajdzsán Köztársaság nyugati régiói és a Nakicseván Autonóm Köztársaság közötti közlekedési kapcsolatok biztonságát a személyek, járművek és rakományok mindkét irányú akadálytalan mozgásának a megszervezése érdekében."[5] Azerbajdzsán

5 "9. All economic and transport links in the region are unblocked. The Republic of Armenia guarantees the safety of transport links between the western regions of the Republic of Azerbaijan and the Nakhichevan Autonomous Republic in order to organize the unimpeded movement of citizens, vehicles and goods in both directions. Control over transport communication is carried out by the bodies of the Border Guard Service of the FSB of Russia." https://www.commonspace.eu/news/document-full-text-agreement-between-leaders-russia-armenia-and-azerbaijan

álláspontja, hogy a 9. cikk magában foglalja a zangezuri folyosó megnyitását, és bár Oroszország, amelynek békefenntartói felelősek az Azerbajdzsán és Örményország közötti megállapodás betartásáért, nem nevezi az útvonalat Zangezur-folyosónak, sőt folyosóként sem ismeri el, mégis támogatja a megnyitását.

Az örmények nyilvánosan nem fogadták el a folyosó megnyitásának a gondolatát, Jereván, azerbajdzsáni tisztviselők és nemzetközi diplomáciai források szerint, a közelmúltban pozitívan viszonyult a projekthez, tekintettel arra, hogy az Örményország számára is pozitív gazdasági hozadékkal rendelkezik. Ilyen módon a megnyitása egy átfogó örmény–azerbajdzsáni megállapodás kidolgozásától függ.

A szovjet korszakban Moszkva két vasutat épített, hogy összekapcsolja Nahicsevánt az azerbajdzsáni fő területtel egy olyan régióban, amelyet Baku ma Zangezur-folyosóként nevesít, és amelyet az azerbajdzsáni média és elemzők néha Nahicseván-folyosónak is neveznek. Ezek a vasutak azonban használhatatlanná váltak az 1992-ben kezdődött első karabahi háború során. Baku most a szovjet korszak vasútvonalainak újjáépítését és autópályák építését tűzi ki célul a térségben, hogy összekapcsolja Azerbajdzsánt a nahicseváni exklávéval. Ezenkívül, ahogy említettük, a folyosó egy nagy közlekedési projekt része is, amely Bakut Isztambullal köti össze.

2. ábra. A Zangezur-folyosó

Forrás: TRT World, 2022

A Zangezur-folyosó tulajdonképpen azt célozza, hogy Azerbajdzsán korlátlanul, örmény ellenőrző pontok nélkül hozzáférjen a nahicseváni országrészhez, miközben örmény területen halad át az örmény–iráni határ közelében.

Mindazonáltal, az Örményországgal szoros kapcsolatokat ápoló Irán azonban ellenérdekelt a Zangezur-folyosó megnyitásában. Teheránt aggasztja egy esetleges Örményország–Azerbajdzsán–Törökország-közeledés, amely Irán szerint gyengítené politikai pozícióit, veszélyeztetné nemzeti és regionális érdekeit. Irán úgy véli, hogy Törökország közvetlenné váló szárazföldi kapcsolata Azerbajdzsánnal és az útvonalak megnyitása Közép-Ázsia felé veszélyezteti nemzeti egységét és területi integritását (Sofouglu, 2020)

Törökország Azerbajdzsánnal közvetlenné váló szárazföldi kapcsolata azt is jelentené, hogy Ankara jobb hozzáféréshez jut a közép-ázsiai török államok irányába, amelyekkel erős történelmi és kulturális kapcsolatai vannak. Nem véletlenül nyilatkozott Aliyev azeri elnök tavaly úgy , hogy „az itt áthaladó folyosó az egész török világot egyesíti" (Donmez–Rehimov, 2021). „A Zangezur-folyosó egyik legfontosabb szempontja, hogy összeköti a türk világot. Így a szétszakadt török világ földrajza összekapcsolódik a közlekedési és logisztikai projektekkel" – jelentette ki Rashad Mammadov, Azerbajdzsán ankarai nagykövete májusban.

Általános értelemben tehát a folyosó egy olyan geopolitikai projekt, amely az Azerbajdzsán–Törökország-útvonalon keresztül összeköti Európát Közép-Ázsiával és Kínával.

3. Módszertan

A tanulmány célja a Zangezur-folyosó gazdasági hatásának feltárása a CAREC régió országai közötti, valamint a CAREC régió és Európa közötti gazdasági kapcsolatokra vonatkozóan. A kutatás sikeres megvalósítása érdekében az interdiszciplináris megközelítést választottuk, mivel ez lehetővé teszi az országok közötti összehasonlító elemzést; a gazdasági, társadalmi és politikai tényezők beépítése a módszertanba nagymértékben megkönnyíti a Zangezur-folyosó gazdasági hatásának a mérését.

A kutatás mind kvalitatív, mind kvantitatív módszerekre támaszkodik. Mélyinterjúkat és szekunder adatgyűjtési eljárásokat egyaránt alkalmaztunk. Fontos megjegyezni, hogy már számos interjú és publikáció jelent meg a Zangezur-folyosó megvalósításával kapcsolatban, így a tanulmány a különböző érintettek releváns és fontos interjúira is hivatkozik, mélyebb betekintést nyújtva a Zangezur-folyosó gazdasági, társadalmi és politikai vonatkozásaiba.

A tanulmány tartalmazza a leíró statisztikai elemzéseket és a vonatkozó gazdasági mutatókat, amelyek mentén megvizsgáljuk a Zangezur-folyosó hatását regionális szinten, valamint a CAREC régió és Európa közötti kapcsolatokra nézve. A kutatás során a CAREC régió országainak kormányzati forrásaiból gyűjtöttük össze a releváns információkat a folyosó gazdasági, társadalmi és politikai tényezőinek az értékeléséhez. A tanulmányhoz továbbá felhasználtuk a Világbank és az ENSZ kereskedelmi statisztikáit, valamint az Eurostat adatait is, amelyek hozzájárulnak a leíró elemzés teljességéhez.

Kormányzati tisztségviselőkkel folytatott mélyinterjúk segítségével elemeztük a Zangezur-folyosó lehetőségeit, az alábbi kérdések mentén:

- Melyek a Zangezur-folyosó megvalósításának legfontosabb kilátásai a CAREC régióban?
- Mennyire lesz sikeres a Zangezur-folyosó megvalósítása a CAREC régió összekapcsolhatóságának a növelésében?
- Milyen gazdasági hatásai vannak a Zangezur-folyosónak CAREC régió és az EU között?

4. A Zangezur-folyosó hatása a CAREC régióra

A Zangezur-folyosóhoz hasonló transzregionális megaprojektek rendkívül fontos szerepet játszanak a gazdasági kapcsolatok erősítésében és az országok közötti integrációs kapcsolatok kialakításában. Ezek a korridorok stratégiai jelentőségűek a Kelet és Nyugat közötti összekapcsolás szempontjából, és jelentős gazdasági előnyökkel járnak.

Ezek a projektek azonban nem csak gazdasági szempontból fontosak: új platformokat hoznak létre a regionális együttműködés és biztonság számára, elősegítve a régió országai közötti szorosabb együttműködést. A CAREC-országok számára ezek a projektek lehetőséget kínálnak a technológiai innovációkhoz való hozzáférésre és az európai országokkal való gazdasági együttműködésre, míg az európai országok új piacokra és biztonságos közlekedési folyosókra tesznek szert. Ezek az integratív

projektek elősegítik a régió gazdasági és politikai stabilitását, és hozzájárulnak a fenntartható fejlődéshez és a kölcsönös előnyöket biztosító gazdasági kapcsolatokhoz. Az ilyen projektek sikere azonban az érintett országok közötti együttműködésen és megértésen alapul, és megfelelő értékelésük és fenntarthatóságuk biztosítása rendkívül fontos a hosszú távú sikerek elérése érdekében.

Törökország közlekedési és infrastrukturális minisztere, Turgunov (2021) szerint a Zangezur-korridor a Szuezi-csatorna (akkori, ideiglenes) lezárása miatt életképes alternatív útvonalként szolgál az Európa és Ázsia közötti tranzitforgalomban. A Zangezur-folyosó diverzifikálja a Középső Korridor kínálatát, így fontos alternatívát nyújt; különleges jelentőségű közlekedési és logisztikai szempontból, és széles körű gazdasági és kereskedelmi lehetőségeket tár fel. Az alternatív útvonalként szolgáló folyosó hozzáférést biztosít minden típusú gazdasági és kereskedelmi eszközhöz, beleértve a multimodális közlekedési létesítményeket és a szabadkereskedelmi övezeteket. Ezáltal lehetővé teszi a gyors gazdasági tranzakciókat, és elősegíti a hatékony áruforgalmat. A szakértők közül Turgut Kerem Tuncel, az Európai Tanulmányok Központjának vezető elemzője is egyetért ezzel a nézettel, és megerősíti a Zangezur-korridor potenciális előnyeit és gazdasági jelentőségét az alternatív útvonalként szolgáló közlekedési folyosók között: „A Zangezur-folyosó nemcsak a régióban, hanem azon túl is óriási jelentőségű. Az átjáró nemcsak Azerbajdzsánba és Törökországba, hanem Iránba és Georgiába is rövidebb utakat kínál majd. Ezenkívül kapcsolatot biztosít Irán és Oroszország, Örményország és Azerbajdzsán között" (azernews.com, 2021a).

A Zangezur-folyosó megvalósítása részét képezi a Kína által indított Övezet és Út (*Belt and Road Initiative* – BRI) kezdeményezésnek, így a CAREC-országokat a BRI egyik közlekedési és logisztikai folyosójára fűzi fel. Mivel a Zangezur-folyosó növeli a diverzifikációs lehetőségeket a kelet–nyugati útvonalon, Délkelet- és Közép-Ázsia országai, valamint az Európai Unió erősen érdekeltek a megvalósításában; a folyosó tehát nemcsak a Nahicseván[6] és Azerbajdzsán többi része közötti közlekedési lehetőségeket nyitja meg. Mindemellett megkönnyíti a Kaszpi-tenger és a Földközi-tenger medencéje egészének, tágabb értelemben Délkelet- és Közép-Ázsia Európával való összekapcsolását. Következésképpen a Zangezur-folyosó létfontosságú szerepet játszik az észak–déli útvonal diverzifikálásában is.

6 Nahicseván Azerbajdzsán, Irán és Örményország (és nagyon kis részen Törökország) 5363 km² területű és mintegy félmilliós lakosságú exklávéja.

A Szuezi-csatornában néhány éve bekövetkezett Evergreen-elakadás összesen 9,6 milliárd dolláros kárt okozott, ebből 5,1 milliárd dollár nyugati és 4,5 milliárd dollár keleti irányú szállítást jelentett. Mivel a világkereskedelem mintegy 12%-a a Szuezen keresztül bonyolódik, az esemény rámutatott az alternatív közlekedési artériák, például a Zangezur-folyosó gazdasági jelentőségére Eurázsia közlekedési infrastruktúrájában (Harper, 2021). A Szuezi-csatornán történt incidens erősítette a Kína és Európa közötti szárazföldi közlekedés különleges jelentőségét. A Zangezur-folyosó olyan kereskedelmi szervezetek számára előnyös, amelyek napi dollármilliárdokat szállítanak a kelet–nyugati útvonalon; folyosó képes növelni a kereskedelmi kapacitást és diverzifikálni a szállítási útvonalakat, ez pedig kedvező hatást gyakorol a régió országaira és a világkereskedelemre.

Míg Törökország már 2018-ban elindított egy közlekedési folyosót, hogy Georgián és Azerbajdzsánon keresztül csatlakozzon Türkmenisztánhoz és Afganisztánhoz (Lapis Lazuli), a közelmúltban visszafoglalt Karabah környéki régió újjáépítése lehetőséget kínál arra, hogy közvetlenebb hozzáférést kapjon a Kaszpi-tengerhez és Közép-Ázsiához, köszönhetően az Örményországot megkerülő Zangezur közlekedési folyosó létrehozásának. A folyosó fontos a Törökország és Közép-Ázsia közötti kereskedelem, valamint a Kína és Törökország között várhatóan felfutó gazdasági kapcsolatok szempontjából is, amelyek értéke elérheti a 24 milliárd dollárt. A folyosó lehetőséget teremthet az Oroszország és Törökország közötti gazdasági kapcsolatok erősítésére is.

Kína szempontjából logikus, hogy támogatja a Középső Korridoron elhelyezkedő, diverzifikációs lehetőséget nyújtó zangezuri útvonalat. Xi Jinping kínai vezető Aliyev azerbajdzsáni elnöknek írt levelében így fogalmaz: „a két ország együttműködése az »Egy Övezet, Egy Út« projektben sikeresen és hatékonyan fejlődik... Készen állok az Önnel való együttműködésre a kétoldalú barátság és együttműködés elmélyítésére" (Gasimli, 2021). Az új közlekedési lehetőségek megnyitásában Teherán is előnyt lát, így aktualitását vesztené egy drága (3,5 milliárd dollár becsült értékű) vasúti útvonal kiépítése Örményországból Iránba. Az Azerbajdzsán és Törökország között aláírt memorandum a Zangezur-folyosó fejlesztésének megkezdése, valamint a történelmi Alat–Julfa-vasútvonal helyreállítása és ennek a vasútnak a Kars–Igdir–Julfa-vasútvonalba történő integrálása segíti az egységes szállítási és logisztikai hálózat kialakítását. A Törökország és Azerbajdzsán közötti vasúti és közúti összeköttetések csökkentik a szállítási költségeket és időt a két ország közötti import-export és tranzitműveletek során. Az Azerbajdzsán és Törökország által javasolt új „3 + 3" együttműködési plat-

form, amely a másik két CAREC-országot (Georgia, Azerbajdzsán) is bevonja, lendületet ad a kaukázusi régió országai közötti kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésének.

A Zangezur-folyosó létrehozása felkeltette Taskent érdeklődését is, amely háromoldalú tárgyalásokat folytat Ankarával és Bakuval az ügyben (Huseynov, 2022)

Megjegyzendő, hogy a Gazdasági Együttműködés Szervezete (Economic Cooperation Organization, ECO) 2021. november 28-án tartott 15. csúcstalálkozóján Ilham Aliyev, Azerbajdzsán elnöke tájékoztatta a térség vezetőit a Zangezur-folyosóról. Kiemelte, hogy az ECO tagállamai is használhatnák az új közlekedési infrastruktúrát. Azerbajdzsán, Türkmenisztán, Kirgizisztán, Tádzsikisztán, Üzbegisztán, Kazahsztán és Pakisztán mind a CAREC-program tagjai. Továbbá Recep Tayyip Erdoğan török elnök támogásáról biztosította a Kaszpi-tengeren és a Baku–Tbiliszi–Kars-vasúton áthaladó, Törökország által kezdeményezett Trans-Kaszpi-tengeri nemzetközi közlekedési útvonalat, a közös erőfeszítések kiváló eszközeként. Emellett hangsúlyozta a Zangezur-folyosó fontosságát, amely közvetlen összeköttetést teremt Törökország és a régió között (trend.az, 2021).

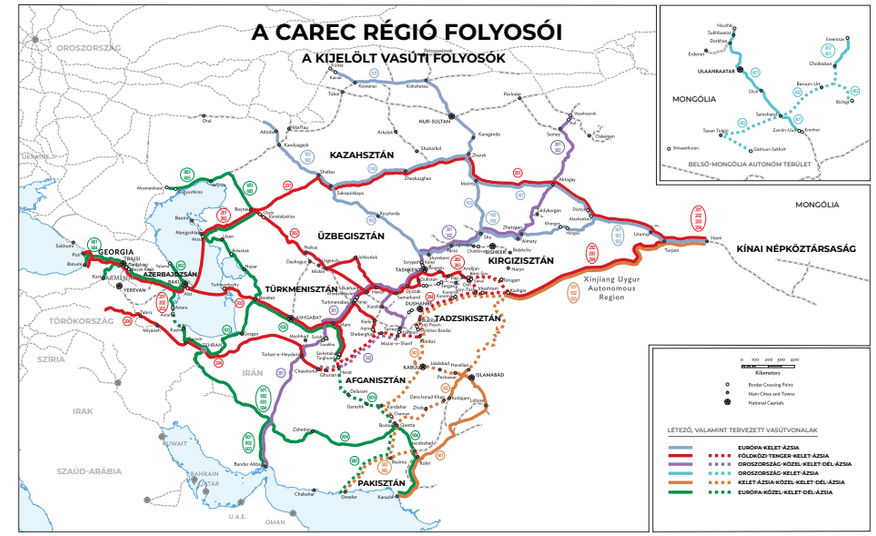
Az Üzbegisztán és Türkmenisztán elnöke által lefolytatott stratégiai szintű megbeszéléseken fókuszba került a dél-ázsiai és a dél-kaukázusi szállítási és logisztikai lehetőségek megvitatása, és mindkét elnök kifejezte érdeklődését az Azerbajdzsán által kínált tranzitfolyosók iránt. A Zangezur-folyosó szempontjából egy másik fontos előrelépés volt a multimodális szállítási kooperációt célzó Asgabati megállapodás, amelyet több ország, Türkmenisztán, Üzbegisztán, Kazahsztán, Irán, Omán, India és Pakisztán írt alá. Ez az egyezmény a közlekedési kapcsolatok fejlesztését és a más közlekedési folyosókkal való együttműködést célozza meg az eurázsiai régióban. Az említett országokon keresztül a Zangezur-folyosón történő nemzetközi áruszállítás kiemelt szerepet játszhat a karabahi térség gazdasági potenciáljának a növelésében, és új európai kapcsolatokat teremthet.

5. Zangezur, a CAREC-folyosók új láncszeme

A CAREC-en belül jelenleg hat folyosó szolgálja a régió konnektivitásának a javítását (3. ábra). A CAREC 1. folyosó a közép-ázsiai régió gazdasági együttműködésének a fokozását célozza, és összeköti Kelet-Ázsiát Európával. Ehhez három útvonal halad át Oroszországon, Kínán, Kazahsztánon és a Kirgiz Köztársaságon keresztül,

multimodális összeköttetéssel. Az ADB 2017-es adatai szerint több mint 30 milliárd USD-értékű beruházás valósult meg a CAREC-folyosókon a közlekedés, a kereskedelem és az energia területén. Ezenkívül három repülőtér, egy logisztikai központ, több mint 13 600 km közúti és 12 000 km vasúti infrastruktúra áll rendelkezésre a CAREC 1. folyosón (az ábrán világoskékkel jelölve).

3. ábra. A CAREC régió folyosói



Forrás: https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC_DRC_map_February_2021.pdf

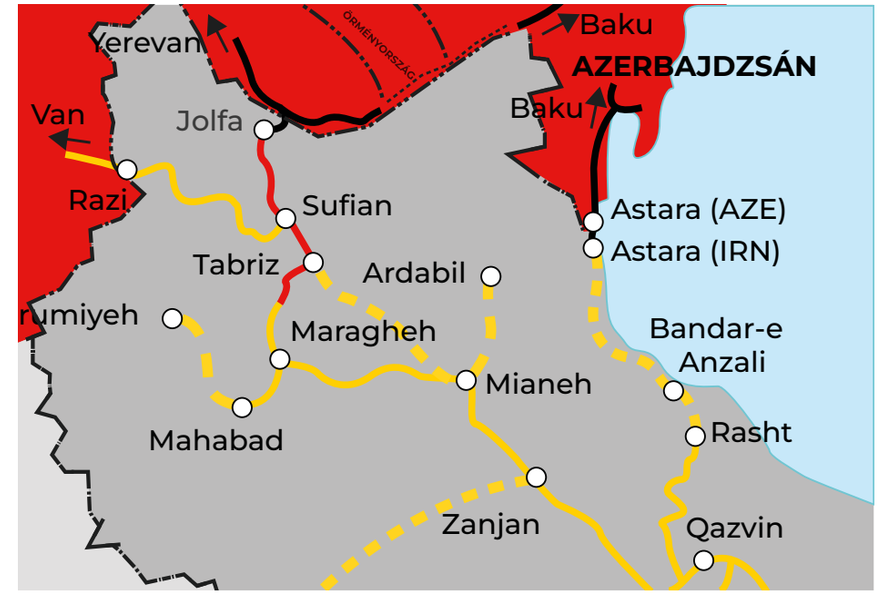
A CAREC 2. folyosó (az ábrán pirossal) célja az Európa, Földközi-tenger és Kelet-Ázsia közötti összeköttetés javítása, valamint a CAREC régió gazdasági integrációjának az elősegítése a globális piacokon. Az Európába irányuló, főként a Kínából induló útvonal bővítése segíti a régió országait kereskedelmi volumenük és befektetési lehetőségeik növelésében, illetve támogatja a Kína nyugati gazdasági terjeszkedést célzó politikáját (Horváth, 2020). A CAREC 2. folyosón körülbelül 10 000 km hosszú közúthálózat és vasútvonal található, valamint 6 logisztikai központ áll rendelkezésre. Ez a folyosó négy útvonalat foglal magában, a legtöbb CAREC-ország ehhez a folyosóhoz tartozik. A CAREC 3. folyosó (az ábrán lilával) Oroszországon, Közép-Ázsián és a Közel-Keleten keresztül halad, és magában foglalja Afganisztánt, a Kirgiz Köz-

társaságot, Kazahsztánt és Tádzsikisztánt. Ezen a folyosón körülbelül 7000 km hosszú úthálózat, 5000 km vasút és egy logisztikai központ található. A CAREC 4. folyosó (az ábrán türkiz színnel) Oroszországot, Mongóliát és Kínát köti össze. Három útvonala összesen 2400 km közutat és 1100 km vasutat foglal magában. A CAREC 5. folyosó (az ábrán barnával) célja a Kelet-Ázsia, Közel-Kelet és Dél-Ázsia összekapcsolása, valamint a gazdasági együttműködés fokozása. Ez a folyosó három útvonalon keresztül köti össze a régió országait az Arab-tengerrel, Kínán, a Kirgiz Köztársaságon, Tádzsikisztánon, Afganisztánon és Pakisztánon keresztül. Fontos megemlíteni, hogy a CAREC 5. és 6. folyosója összeköttetésben van egymással, így a CAREC 6-os folyosó lehetővé teszi Európa, a Közel-Kelet és Dél-Ázsia összekapcsolását. A CAREC 6. folyosónak (zölddel) négy útvonala van, és Oroszországot, Kazahsztánt, Üzbegisztánt, Iránt és Türkmenisztánt is hozzáadja a projektekhez.

A CAREC-folyosók térképe jól vizualizálja a hosszú távú víziót, miszerint az infrastrukturális projektek fejlesztésének fokozása és az egyes folyosók összekapcsolása révén lehetőség nyílik a folyosók teljes hálózatára. Bár Irán nem tagja a CAREC-nek, de folyamatban vannak olyan projektek, amelyek tovább növelik a Zangezur-folyosó jelentőségét a régió országai számára.

Az eurázsiai észak-déli közlekedési folyosó terve számos infrastrukturális megaprojektet foglal magában, amelyek közül az egyik Iránon és Azerbajdzsánon keresztül halad át. A terv mentén Azerbajdzsán befejezte az azeri Astara régióból az iráni Astarába irányuló vasútvonal építését. Ezen az Oroszországból Azerbajdzsánon keresztül Iránba vezető vasúti összeköttetésen 2018-ban már egy próbautat is tartottak. Az Astara–Astara-vasútvonal a Qazvin–Rasht–Astara nemzetközi észak-déli közlekedési folyosó vasúti projekt összekötő eleme. Nyilvánvaló, hogy ez aprojekt összeköthető a Zangezur-folyosóval, így létrejönne az észak–déli és nyugat–keleti útvonal integrációja (4. ábra).

4. ábra. Azerbajdzsán és Irán közötti vasútvonalak



Forrás: Railway Gazette International, https://www.railwaygazette.com/infrastructure/presidents-officially-open-azerbaijan-iran-rail-link/46216.article

A régió konnektivitása szempontjából nem elhanyagolható tény, hogy az Azerbajdzsán, Irán és Türkmenisztán közötti megállapodások, amelyek a türkmén gáz kereskedelmét célozzák, új piacok megnyitását eredményezik az észak–dél és kelet–nyugat irányú útvonalakon. Ennek következtében a régió többi szereplője is fokozott figyelmet fordít az új, diverzifikált szállítási útvonalakra, és a vasúti szállítás opciója tovább erősíti a régió országai közötti kereskedelmi és gazdasági kapcsolatokat.

6. Lehetséges kedvező hatások a Középső Korridorra

A Transzkaszpi Nemzetközi Közlekedési Útvonal, avagy Középső Korridor, összeköti a Keletet és a Nyugatot Délkelet-Ázsiától, Kínától Kazahsztánon át, a Kaszpi-tengeren, Azerbajdzsánon, Georgián keresztül egészen Európáig. Célja a kereskedelmi kapcsolatok bővítése a történelmi Selyemút irányai mentén. A Középső Korridor az eurázsiai régió gazdasági integrációját támogató kezdeményezések egyike, amelyet Kína külpolitikája is erősen támogat. A korridor főként közúti és vasúti árufuvarozásra összpontosít, amely erősíti az érintett országok együttműködését és kereskedelmi kapcsolatait. Az árufuvarozás közvetítésével a Középső Korridor lehetővé teszi, hogy Törökország és Közép-Ázsia nagyobb szeletet hasítson ki Kína és Európa kereskedelmi kapcsolataiból.

5. ábra. A Kaszpi-tengeren átívelő nemzetközi közlekedési útvonal (Középső Korridor)

Forrás: www.middlecorridor.com.

Ezért Törökország és a közép-ázsiai országok, erősen támogatják a Középső Korridor fejlesztését és a kapcsolódó eljárások egyszerűsítését (Jafarov, 2021; Turgunov, 2021). A javuló összeköttetés a CAREC régiókkal és más folyosókkal lehetővé teszi a régió országainak integrálódását a Középső Korridoron keresztül áramló gazdasági folyamatok termékpályarendszereibe. A korridor nemcsak a kereskedelmi kapcsolatok javítását támogatja, hanem ösztönzi az infrastrukturális projektek fejlesztését és az átfogó regionális integrációt is.

Kenderdine és Bucsky (2021) ADB-jelentése szerint az EU és a Középső Korridor országai több mint 120 millió tonna árut szállítottak 2018-ban, amelyből 2,2 millió tonnát vasúton szállítottak. A kutatók szerint a Középső Korridor vasúti potenciálja meghaladhatja a 80 millió tonnát. A régió országai közötti összeköttetés javítása növelné a Középső Korridor versenyelőnyét. Mindemellett, új szereplők csatlakozása a kereskedelmi kapcsolatokhoz a korridor mentén további növekedést hozhat a gazdasági potenciálban (Azhgaliyeva–Kalyuzhnova, 2021).

7. Integratív fejlesztési lehetőségek a régió speciális gazdasági övezetei és a Zangezur-folyosó között

A mintegy 50 mérföldre Bakutól délre található Alat falu közelében, az új bakui nemzetközi tengeri kikötőhöz kapcsolódó Alat Szabad Gazdasági Zóna (Alat Free Economic Zone) alapkőletételi ünnepségét 2021. július 1-jén tartották. Az AFEZ célja, hogy egy 850 hektáros szabad vállalkozási övezetet hozzon létre, amely magas hozzáadott értékű és exportorientált termelést támogat, valamint vonzza az innovatív technológiai szolgáltatásokat nyújtó befektetőket Azerbajdzsánba. A zóna létrehozása és fejlesztése az ország gazdaságának dinamikus és fenntartható fejlődéséhez járulhat hozzá. Az AFEZ sikere ösztönző lehet további hasonló gazdasági övezetek létrehozására Azerbajdzsánban, ideértve az iráni, oroszországi és georgiai határ menti településeket is. Az AFEZ stratégiai elhelyezkedése az észak–déli és kelet–nyugati nemzetközi közlekedési folyosók metszéspontjában jelentős gazdasági potenciált teremt a kapcsolódó új bakui kikötő számára, amely hatékony és gyors tranzitot kínálhat a Kaszpi-tengeren áthaladó rakományok számára (Museyibov, 2021). Azerbajdzsán ambiciózus célokat tűzött ki Alatban egy átfogó logisztikai értéklánc kialakítására, amely északi, déli, keleti és nyugati irányban egyaránt kiterjed a szárazföldi, vízi és légi tranzitútvonalakra. Mindez hozzájárulhat az ország gazdasági fejlődéséhez és az új lehetőségek megteremtéséhez a régióban.

Az ehhez hasonló szabad gazdasági övezetek Kazahsztánban, Türkmenisztánban, Iránban és Törökországban kulcsfontosságú szerepet játszanak a régió gazdasági fejlődésében. A kazah szabadgazdasági övezetek, Aktau és Atyrau, már hosszú ideje működnek, és jótékony hatással lesznek majd az AFEZ-re. Iránban a Sarakhs és Anzali övezetek jelentősek, és a türkmén (Asgabat) övezetnek is ígéretes kilátásai vannak. Törökországban a Mardin övezet főként az európai piacokra specializálódott.

A Zangezur-folyosó hozzájárulhat a gazdasági értékáramlás fokozásához a CAREC régió speciális gazdasági övezetei között, valamint a régió más, kapcsolódó országaiban is. Ez a folyosó lehetővé teszi a jobb összeköttetést és a kereskedelem fokozódását a különböző övezetek között, és ez pozitív hatással lehet ezeknek az övezeteknek a jövőbeli fejlődésére és gazdasági növekedésére. Az összekapcsolódás és az áramlás növekedése révén a Zangezur-folyosó elősegítheti a gazdasági együttműködést és a régióban található országok közötti kereskedelmi kapcsolatok erősödését.

7.1. Az út Zangezurba: megainfrastruktúra-projektek megvalósítása a Dél-Kaukázusban

Az Azerbajdzsán által megvalósított TANAP- (Transzanatóliai Gázvezeték) projekt nagy jelentőségű a kaukázusi régió és Európa energiabiztonsága szempontjából. A 1850 kilométer hosszú gázvezeték lehetővé teszi az azerbajdzsáni földgáz szállítását Törökországba és onnan tovább Európába. A TANAP a Déli Gázfolyosó egyik legfontosabb része, amely egész Európa energiatérképét diverzifikálja azzal, hogy lehetővé teszi a földgáz importálását a CAREC-országokból. Ezáltal nemcsak Azerbajdzsán, hanem más régióbeli országok, például Türkmenisztán és Kazahsztán is, kiváló lehetőséget kapnak arra, hogy csatlakozzanak ehhez a projekthez, és elérjék az európai piacokat. Ezek a megaprojektek, mint a TANAP és a Déli Gázfolyosó, hatalmas gazdasági és geopolitikai hatással vannak a térségre, elősegítik az energiaforrások diverzifikálását, javítják az energiabiztonságot, és erősítik a régió országai közötti együttműködést és kapcsolatokat (7. ábra). Ezáltal új gazdasági lehetőségek nyílnak meg a régió számára, elősegítve a kereskedelmi és az energetikai integrációt.

A TANAP kulcsfontosságú szegmense a Déli Gázfolyosónak, és a Kaszpi-tenger azerbajdzsáni szektorából, a „Shah Deniz 2" gázkondenzátum-mezőről szállítja a gázt az európai fogyasztókhoz. Miután a Transadria Pipeline (TAP) csatlakozik a TANAP-hoz a görög határon, a Kaszpi-tengeri gáz történelmileg először jut el közvetlenül az európai piacokra a CAREC régióból. A TANAP útvonalának kiterjesztése lehetővé teszi, hogy a gáz lefedje az Európai Unió számos országát, köztük Bulgáriát, Görögországot, Macedóniát, Albániát, Szerbiát és Bosznia-Hercegovinát. A tervek szerint a következő években jelentősen növelik a TANAP kapacitását, és ez további gázszállítási lehetőségeket kínál Európának. Ez az új lehetőség hozzájárul az európai energiabiztonsághoz, és diverzifikálja az energiatermelés forrásait. Az azerbajdzsáni gáz szállítása Európába új dimenziót ad a régió energiaellátásának és gazdasági együttműködésének.

6. ábra. A Déli Gázfolyosó

Forrás:www.sgc.az/en

Az elmúlt években a gáz iránti növekvő kereslet indokolttá tette a földgázimportforrások és szállítási útvonalak diverzifikációját, valamint az új projektek megvalósítását és a gázipar fejlesztését. Ezek a projektek nemcsak Törökországnak, Azerbajdzsánnak és más szomszédos országoknak jelentenek előnyöket, hanem hozzájárulnak az európai energiabiztonsághoz is, és fokozzák a CAREC régió szerepét. 2021. november 29-én két CAREC-ország, Azerbajdzsán és Türkmenisztán, megállapodást írt alá az Irányon keresztüli gázcsere ügyében. A megállapodás értelmében egy év alatt 1,5–2 milliárd m^3 gázt szállítanak Türkmenisztánból Irányon keresztül Azerbajdzsánba, ami a CAREC régió energiafolyosóinak diverzifikálása és Európába történő átszállítása szempontjából fontos. Európa és Ázsia energiacsatornáinak összekapcsolásában lényeges szerepet játszik a Baku–Tbiliszi–Erzurum-gázvezeték, amelyet 2007-ben nyitottak meg 2 CAREC-ország, Azerbajdzsán és Georgia részvételével. Azerbajdzsán kezdeményezésére összefüggő és fenntartható közlekedési folyosóként 2017-ben üzembe helyezték a CAREC régió (Azerbajdzsán, Georgia) és Törökország vasutait összekötő Baku–Tbiliszi–Kars-vasútvonalat.

Emellett 2019-ben Azerbajdzsán két különmegállapodást írt alá Kazahsztánnal és Türkmenisztánnal az azerbajdzsáni és kazahsztáni kommunikációs szolgáltatók tevékenységeinek a megszervezéséről a Kaszpi-tenger alatti száloptikai átviteli vezetékek közös építésével kapcsolatban. A megállapodások értelmében a tervek szerint több száz

kilométeres üvegszálas kommunikációs vezetéket fektetnek le a Kaszpi-tenger fenekén. Ez a projekt a jövőben jelentős hatással lesz a TASIM-projekt fejlesztésére. Meg kell jegyezni, hogy a Trans-Eurasian Super Information Highway (TASIM) projekt egy fontos regionális kezdeményezés, amelynek célja egy transznacionális száloptikai vonal kiépítése Frankfurttól Hongkongig, Nyugat-Európától Kelet-Ázsiáig, Eurázsia egészét lefedve. A tranzitvonal a CAREC-országokból, köztük Kínából, Kazahsztánból, Azerbajdzsánból és Grúziából Törökországba, majd Németországba ér. Így a Kaszpi-tengeren átívelő optikai adatkábel e program keretében történő megépítése jelentős mértékben hozzájárul egy digitális folyosó létrehozásához Európa és Ázsia között Azerbajdzsánon keresztül, valamint az energia- és közlekedési csomóponttal párhuzamosan, bevonva a CAREC régiót, digitális folyosót (Digital Hub) alkotva (fed.az, 2019).

8. A Zangezur-folyosó stratégiai jelentősége

Azerbajdzsán két alapvető előnnyel rendelkezik a Zangezur-korridor versenyképessége és jövőbeli kilátásai szempontjából. Először is, földrajzi elhelyezkedése kivételesen előnyös, mivel Oroszország, Törökország, Irán és a közép-ázsiai régió mellett található, amelyek mindegyike jelentős belső piacokkal rendelkezik. Ezen országok gazdaságának összmérete meghaladja a 3 billió dollárt, ami óriási lehetőséget kínál Zangezur gazdasági potenciáljának a kiaknázására. Másodszor, Azerbajdzsán elhelyezkedése a kelet–nyugati és észak–déli nemzetközi rakományáramlások kereszteződésében kulcsfontosságú. Az ország a modern „Selyemút" egyik fő ágán helyezkedik el, és a legnagyobb tranzitcsomópontként szolgál a közvetlen régióban. A Turgunov (2021) által említett Kars–Gyumru–Nahicseván–Megri–Baku vasúti útvonal költsége alacsony, és mivel a Zangezur-folyosó nagyrészt magában foglalja ezt a szállítási útvonalat, így az infrastruktúra-építési költségek viszonylag alacsonyak lesznek. Ezen a helyen a nagyobb kelet–nyugati és észak–déli transzeurázsiai közlekedési folyosók már keresztezik egymást, és közvetlenül elérhető a bakui tengeri kikötő is. Ezek a tényezők együttesen hozzájárulnak ahhoz, hogy Azerbajdzsán erős pozícióban van a Zangezur-folyosó fejlesztésének az előmozdításában.

Másrészt, az egyik legrövidebb és legmegbízhatóbb útvonal, amely Európát és Ázsiát a Dél-Kaukázuson keresztül összeköti, a Baku–Tbiliszi–Kars-vasútvonal, amely 2017 óta üzemel. Emellett Kína és Aktau kikötője összekapcsolódott a 2014-ben megvalósult transzkazahsztáni vasútvonal segítségével, amely Zhezkazgan és Beyneu között

terül el, mintegy 1000 km hosszan. Egy másik érdekes esemény 2018-ban volt, amikor egy vonat elindult Szlavkovból, Lengyelországból, és áthaladt Ukrajnán (Iljicsevszk), Georgián (Batumi), Azerbajdzsánon (Baku), Türkmenisztánon és Iránon (Bandar Abbas) keresztül. Az út 12 napig tartott, és több mint 5000 km hosszú útvonalon vezetett.

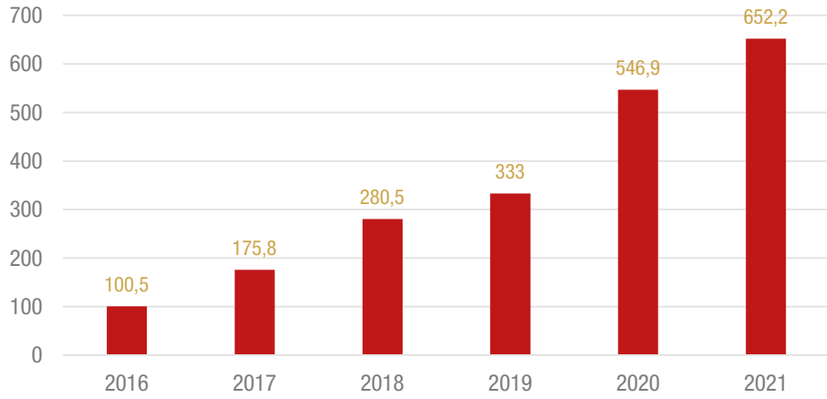
A régió országai érzékelhetően törekednek a keleti és nyugati kereskedelmi útvonalak diverzifikációjára. Egy 2019-es kezdeményezés során például egy több mint 40 konténert szállító vonat Xi'anból áthaladt a Kaszpi-tengeren, és megérkezett Bakuba. Az út folytatása a Marmaray alagúton át Prágáig tartott. Továbbá Kazahsztán 1990-ben elindított egy vasútvonalat, amely természeti erőforrásokat, acélt, szenet és vasércet, szállított Kazahsztánból Xinjiangba, Kínába.

A Kína–Európa–Kína-útvonal fontos kereskedelmi útvonal, ahol a konténervonatok forgalmának volumene folyamatosan növekszik. Az United Transport and Logistics Company (UTLC) által használt útvonal Oroszországon, Kazahsztánon és Fehéroroszországon keresztül halad, és konténerblokkvonatokat szállít Kínából Európába és vissza. Az UTLC statisztikái szerint az elmúlt 6 évben a szállított húszlábas konténerek (TEU) mennyisége megsokszorozódott. 6 évvel ezelőtt a forgalom még alig haladta meg a 100 ezer TEU-t, de most már eléri a 652,2 ezer TEU-t. Érdekes megjegyezni, hogy a COVID–19-világjárvány kitörése nem befolyásolta negatívan a szállítás volumenének a növekedését, ami azt mutatja, hogy a Kína–Európa–Kína kereskedelmi kapcsolatai továbbra is erősödnek. Mindezért kiemelten fontos a keleti és nyugati útvonalak diverzifikálása és a régióbeli országok összeköttetésének a fokozása a gazdasági előnyök és a biztonságosság érdekében.

A Zangezur-folyosónak a Törökország és a Közel-Kelet közötti kamionkereskedelmi forgalomra gyakorolt hatása stratégiai jelentőségű. Jelenleg az idő és a távolság szempontjából az irányával összehasonlítva a tehergépjárművek forgalmának volumene megközelítőleg 120 ezer kamion (Gasimli, 2021). A Zangezur-folyosó megvalósítása jelentősen megkönnyítheti a vámeljárásokat Törökország és Azerbajdzsán között. A megnyitásával együtt nem lesz szükség szigorú vámellenőrzésre és -szolgálatra, így a kamionok könnyen át tudnak haladni Azerbajdzsánon, Törökországon és Örményországon. Ez lehetővé teheti a régiós országok számára, hogy akár 40–50%-kal is növeljék a kamionforgalmat.

A Zangezur-folyosó vasúti vonalainak múltbeli szerepe jelentős volt Azerbajdzsán és a régió többi országa számára, amelyeken Azerbajdzsán akár 3 millió tonna árut is

7. ábra. Konténerforgalom Kína–Európa–Kína viszonylatában, ezer TEU



Forrás: https://utlc.com/en/

szállított a Iránba. A Zangezur-folyosó megnyitása új lehetőségeket kínál mind Azerbajdzsánnak, mind a CAREC régió többi országának. A bakui nemzetközi tengeri kikötő kiváló lehetőséget nyújt nagy szállítójárművek áthaladására és vasúti áruszállításra Törökország felé. Az együttműködés lehetősége a kikötők között, különösen Kazahsztán és Türkmenisztán kikötőivel, további gazdasági előnyöket rejt magában, és erősítheti a régió kereskedelmi kapcsolatait (azernews.az, 2021b).

Az Zangezur-folyosó SWOT-elemzése (8. ábra) azt mutatja, hogy a projektnek számos erős pontja van, ami vonzóvá teszi az Európát és Ázsiát összekötő infrastrukturális projekt számára. A folyosó az optimális legrövidebb útvonalat biztosítja, és Európát és Ázsiát Azerbajdzsánon keresztül összekapcsolja. A Zangezur-folyosó további diverzifikációs lehetőséget nyújt a régió számára a Középső Korridor útvonalával összekapcsolva. Ezen túlmenően a Zangezur-folyosó SWOT-elemzése kiemeli, hogy a projekt fontos infrastrukturális beruházás, amely a lehető leggyorsabb kapcsolatot kínálja Európa és Ázsia között. A folyosó megbízható és rövidebb útvonalként szolgál az EU és Kína közötti kereskedelmi forgalom számára, a Középső Korridorral kombinálva pedig új lehetőségeket nyit meg a régió számára. Összességében a Zangezur-folyosó fontos szerepet játszik az infrastrukturális fejlesztésben, és ígéretes lehetőségeket kínál az Európa és Ázsia közötti kereskedelmi kapcsolatok növelésére és diverzifikálására a részt vevő országok között.

Az előzőekben említett infrastrukturális projektek és Azerbajdzsán sikeres bevonódása bizonyítja, hogy a Zangezur-folyosó rendelkezik a megfelelő versenyképességgel és vonzerővel ahhoz, hogy multimodális közlekedési folyosóvá váljon. Az ország eddigi eredményei és részvétele a regionális projektekben megerősítik, hogy Azerbajdzsán stratégiai partnerként tekinthető a CAREC régióban. A Southern Gas Corridor és a Baku–Tbiliszi–Ceyhan-projektek kiemelkedően fontosak, mivel lehetővé teszik az energiakínálat és -kereslet diverzifikálását, valamint a Kaszpi-tengeri olaj szállítását Európába. Ezek a sikeres projektek tovább erősítik Azerbajdzsán pozícióját az energiapiacon és a közlekedési szektorban. Az nemzetközi bakui tengeri kikötő szintén kulcsfontosságú infrastrukturális létesítmény, amely lehetővé teszi a régió országainak az áruszállítását. Ezek a meglévő projektek és infrastruktúrák alapvetően hozzájárulnak a Zangezur-folyosó sikeréhez, és segítenek kialakítani egy hatékony és versenyképes multimodális közlekedési folyosót a régió számára. A nemzetközi bakui tengeri kikötő összekapcsolása Kínával, az Aktau kikötővel, a transzkazahsztáni vasútvonalon keresztül további értéknövelő hatást eredményez a Zangezur-folyosó számára. A folyosó mentén gazdag energiaforrások találhatók, amelyek hozzájárulnak a fejlesztés vonzerejéhez.

A Zangezur-folyosó gyengeségei közé tartozik a régió országai közötti hosszan tartó kapcsolatromlás hatása, amely információhiányhoz vezethet, és negatív hatással lehet a projekt elindítására. Emellett a régió országainak közlekedési infrastruktúrája, különösen a folyosó mentén, nem megfelelően kapcsolódik össze, emiatt fontos a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és korszerűsítése. Ezek a gyengeségek komoly kihívásokat jelentenek a projekt sikeres megvalósítását illetően.

A Zangezur-folyosó SWOT-elemzése felhívja a figyelmet bizonyos potenciális veszélyekre. Az egyik ilyen kihívás a dél-kaukázusi politikai környezet instabilitása, amely továbbra is fennállhat, különösen az etnikai és vallási ellentétek miatt, amelyek a régió országainak történelmi narratíváiból erednek. Ez koordinációs problémákat okozhat a Zangezur-folyosó infrastrukturális fejlesztésében. A megfelelően képzett munkaerő rendelkezésre állásának kérdése is fontos szempont. Bár a régió országai végrehajtottak már különböző megaprojekteket, továbbra is szükség van megfelelő mennyiségű és minőségű képzett személyzetre a Zangezur-folyosó sikeres megvalósításához. Ezen kihívások kezelése és megoldása kulcsfontosságú ahhoz, hogy a Zangezur-folyosó sikeres legyen, és hogy a régió országai maximálisan kihasználják a folyosó nyújtotta lehetőségeket az infrastruktúra fejlesztésében és a gazdasági együttműködésben.

8. ábra. A Zangezur-folyosó SWOT-elemzése

A ZANGEZUR-FOLYOSÓ SWOT ELEMZÉSE	
Erősségek	**Gyengeségek**
A legrövidebb útvonal Európa és Ázsia között	Információhiány a régió érintettjei számára
Jelenlegi infrastrukturális lehetőségek, ideértve a vasúti és közúti kapcsolatokat	A közlekedési infrastruktúra szintje a folyosó mentén fekvő országokban nem egyenlő, ezért korszerűsítésre szorul
Bőséges energiaforrás a folyosó mentén	
Elérhető információk a folyosó vasútvonalainak műszaki specifikációiról	
Lehetőségek	**Veszélyek**
Speciális gazdasági övezetek a folyosó mentén a régiós országokban	Az etnikai és vallási ellentétek a régióban
Az új folyosó hasznos kiegészítése az Övezet és Út kezdeményezésnek (BRI)	A politikai környezet instabilitása a régióban
Az autópályák és vasutak mellett a folyosó potenciális olaj- és gázforrás, valamint optikai kábelcsatornák lehetőségeit hordozza a jövőben	A világjárvány miatti infrastrukturális készültség helyreállítási költségei a tervezettnél hosszabb ideig tarthatnak
Regionális együttműködési stratégiai célok elérése	Szakképzett személyzet hiánya
A CAREC-be tartozó országok és az európai régiók dinamikus gazdasági növekedése	Nem megfelelő koordináció az infrastruktúra-fejlesztési munkában
A CAREC-folyosókon belüli/közötti együttműködés javítása	

9. A Zangezur-folyosó infrastruktúrájának jelenlegi fejlesztési állapota

A régióban korábban léteztek az Azerbajdzsánt és Örményországot összekötő közlekedési kapcsolatok, például az Aghbendon keresztül Ordubadba vezető autópálya és vasútvonal. A Zangezur-folyosó jelenlegi projektje a régi közlekedési és kommunikációs útvonalak helyreállítását célozza meg, amelyek közvetlen kapcsolatot teremtenek Azerbajdzsán, Örményország, Törökország és Európa között. Ennek révén a folyosó lehetőséget kínál a régió számára a tranzitforgalom és a gazdasági kapcsolatok fejlesztésére, és új geogazdasági valóságot hozna létre a régió számára.

Az új Zangezur-folyosó koncepciója kiemelkedően aktuálissá vált az Azerbajdzsán, Örményország és Oroszország közötti háromoldalú megállapodás miatt, amely 2020 novemberében jött létre a tűzszünet keretében. Ennek az egyezségnek a részeként előírták, hogy Jereván megfelelő feltételeket biztosítson a kelet–nyugati irányú közlekedés visszaállításához Szjounik tartományon keresztül, amelyet Azerbajdzsán Zangezur-folyosónak nevez. Ha a Zangezur-folyosó végső vasúti szakasza is megvalósulna, a CAREC régió és a Kaukázus országai a legrövidebb úton csatlakoznának Európához. Az új nemzetközi és regionális közlekedési és logisztikai folyosó lehetőségei lendületet adnak a CAREC régió további fejlődésének. A Zangezur-folyosó tehát stratégiai jelentőségű lehet a CAREC régió számára, és nagy lehetőségeket kínál a régió további prosperitásához.

Az Economic Cooperation Organization (ECO) szervezet 15., 2021-ben Asgabatban tartott csúcstalálkozóján, amelyen Azerbajdzsán elnöke, Ilham Aliyev is részt vett, bejelentették a Zangezur-folyosó fejlesztési terveit. Ennek jegyében Azerbajdzsán felgyorsítja a vasút és az autópálya építésének az előkészületeit, amelyek részét képezik majd ennek a fontos folyosónak. Az építkezési munkák átfogó jellegét mutatja, hogy a Karabah régió belső autópályáit is összekötik a Zangezur-folyosóval, ezáltal lehetővé téve a Karabah régió társadalmi-gazdasági helyzetének az újjáélesztését. Az új 101,9 km-es kettős autópálya, a „Győzelmi út” összeköti Fuzuli régiót Shusha városával, amely lökést ad a régió fejlődésének és gazdasági fellendülésének. Ezenkívül több új út is épül, például a 123,8 km-es és 4–6 sávos Horadiz–Jabrayil–Zangilan–Aghband-út, a 70 km-es és 4 sávos Khudaferin–Gubadli–Lachin-út, a 73 km-es és 2 sávos Kalbajar–Lachin-út, a 13 km-es és 4 sávos Fuzuli–Hadrut-út, valamint a 45 km-es és 4 sávos Barda–Aghdam-út. Ezek az utak diverzifikálják az Azerbajdzsán

közlekedési folyosóihoz való hozzáférését, és növelik az ezen a területen áthaladó vonalak jelentőségét. Aliyev elnök 2021. február 14-én kezdeményezte a 110,4 km-es vasútvonal megépítését, amely összeköti Horadizt és Aghbandot. Ezek a lépések egyértelmű jelei annak, hogy a munkálatok gyorsan haladnak előre, és a Zangezur-folyosóhoz való csatlakozás hamarosan valósággá válik.

Az említett tényezők alapján egyértelmű, hogy a Zangezur-folyosó további fejlesztése és sikeressége szorosan összefügg a régió országai közötti együttműködéssel és regionális platformokkal (CAREC és ECO). Az ilyen együttműködések lehetővé teszik, hogy a folyosó globális tranzitközpontként működjön, és kulcsszerepet játszhasson az észak–déli és kelet–nyugati közlekedési folyosókban. A fejlesztés és a megvalósítás során azonban fontos figyelembe venni az egyes országok regionális geogazdasági stratégiáit és érdekeit, hogy a projekt minden résztvevő számára előnyös legyen. A sikeres megvalósításhoz további összehangolt erőfeszítésekre és együttműködésre van szükség a régió országai között.

10. Következtetések

A közép-ázsiai országok és a CAREC régió országai az útvonalak diverzifikációjával valóban törekednek a gazdasági integrációra. Az említett megainfrastrukturális projektek, például a Földközi-tengerből a Kínába vezető új csővezeték a Dél-Kaukázuson és a Kaszpi-tengeren keresztül, valamint az európai és a közép-ázsiai vasúti összeköttetések, jelentős mértékben hozzájárulnak az összeköttetések sokszínűségének az erősítéséhez. Ezek a projektek bizonyítják, hogy a régió országai elkötelezettek az összeköttetés növelése és a gazdasági együttműködés előmozdítása iránt.

Az új közlekedési folyosók további fejlesztése érdekében a CAREC régió országai mind nyugati, mind keleti irányból nyomás alatt vannak abban a tekintetben, hogy elkötelezzék magukat a gazdasági együttműködést elősegítő reformok mellett, amelyek végrehajtása megkönnyíti az új üzleti gyakorlatok elterjedését, növeli a regionális kereskedelmet, és javítja az konnektivitást.

Felhasznált irodalom

Aliyev, J. (2022. június 02). Provision on opening of Zangezur corridor great political achievement, historic victory. *Anadolu Ajansi*. https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/provision-on-opening-of-zangezur-corridor-great-political-achievement-historic-victory/2601883.

Aliyeva, J. (2021). Expert: Opening of Zangazur corridor to contribute to prosperity of entire region. *Report News Agency.* https://report.az/en/karabakh/expert-opening-of-zangazur-corridor-to-contribute-to-prosperity-of-entire-region/.

Asian Development Bank (ADB) (2017). CAREC 2030: Connecting the region for shared and sustainable development. *Asian Development Bank*. https://www.adb.org/documents/carec-2030-connecting-region-sustainable-development. DOI: 10.22617/TCS179132-2

Azhgaliyeva, D. – Kalyuzhnova, Y. (2021). Unlocking transport connectivity in the Trans-Caspian corridor. *Asian Development Bank Institute* https://www.adb.org/sites/default/files/publication/743006/adbi-unlocking-transport-connectivity-092921-web.pdf.

AzerNews. (2021a. július 02.). Zangezur corridor has huge significance not only in region but also beyond – Analyst. https://www.azernews.az/business/180813.html.

Azernews. (2021b). Russian analyst: Zangazur Corridor – irreversible reality of South Caucasus. 06.11.2021. https://www.azernews.az/nation/185314.html.

Baghirov, O. (2021. október). The Impact of the Opening of Zangezur Corridor on Regional Transportation and Communication Lines. *AIR Center Analysis* 1–9. https://aircenter.az/uploads/files/Zangezur%20Corridor.pdf.

Chifu, I. (2021. november 08.). Opening of Zangazur corridor to contribute to prosperity of entire region. *report.az*. https://report.az/en/karabakh/expert-opening-of-zangazur-corridor-to-contribute-to-prosperity-of-entire-region/.

Donmez, B. B. – Rehimov, R. (2021. október 26.). New Azerbaijani connecting corridor set to unite entire Turkic world. *Anadolu Agency*. https://www.aa.com.tr/en/world/new-azerbaijani-connecting-corridor-set-to-unite-entire-turkic-world/2403788#.

Ergocun, G. (2021). Businesses optimistic on Istanbul-Tehran-Islamabad freight line reopening. *Anadolu Agency*. https://www.aa.com.tr/en/economy/businesses-optimistic-on-istanbul-tehran-islamabad-freight-line-reopening/2375431.

fed.az (2019). AzərTelekom Azərbaycandan Qazaxıstana Xəzərin dibi ile fiberoptik – KABEL ÇƏKİR. https://fed.az/az/ikt/azertelekom-azerbaycandan-qazaxistana-xezerin-dibi-ile-fiberoptik-kabel-cekir-54400.

Gasimli, V. (2021. június 14.). Great Powers Are Also Interested in Zangezur Corridor. *Center for Analysis of Economic Reforms and Communication, Azerbaijan*. https://ereforms.gov.az/en/media/xeberler/vusal-qasimli-boyuk-gucler-de-zengezur-dehlizi-nde-maraqlidirlar-90.

Harper, J. (2021). Suez blockage is holding up $9.6bn of goods a day. *BBC News*. https://www.bbc.co.uk/news/business-56533250.

Horváth L. (2020). A kínai geopolitikai gondolkodásmód és az „Egy Övezet, Egy Út" kezdeményezés. *Geopolitikai Szemle* 2(1): 203–220.

Huseynov, R. (2022). Aliyev's Visit to Uzbekistan: Expanding Connectivity Between Caucasus and Central Asia. *Eurasia Daily Monitor* 19(113). https://jamestown.org/program/aliyevs-visit-to-uzbekistan-expanding-connectivity-between-caucasus-and-central-asia/.

Jafarov, J. (2021). Regional Countries Are Also Highly Interested in Zangezur Corridor. *CAERC Op-eds*. https://ereforms.gov.az/en/ekspert-yazilari/zengezur-dehlizinde-region-olkelerinin-de-maragi-yuksekdir-59.

Kenderdine, T. – Bucsky, P. (2021). Middle Corridor-policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route. *ADBI Working Paper Series* 1268. https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential.

Leijen, M. (2021). Istanbul-Tehran-Islamabad train departed. Is it real this time? https://www.railfreight.com/corridors/2021/12/22/istanbul-tehran-islamabad-train-departed-is-it-real-this-time/.

Mammadov, S. (2021. április 29.). Another route China to Europe in the South Caucasus. *China Daily*. https://www.chinadaily.com.cn/a/202104/29/WS608a5c75a31024ad0babb4e9.html.

Museyibov, A. (2021). The Alat Free Economic Zone's Role in Azerbaijan's Long-Term Geo-Economic Strategy. *The Jamestown Foundation*. https://jamestown.org/?post_type=program&p=90302.

Pradhan, R. (2017). China's Rise In Central Asia: The New Silk Road Economic Belt. *World Affairs: The Journal of International Issues* 21(3): 50–61. https://www.jstor.org/stáblázat/48531352.

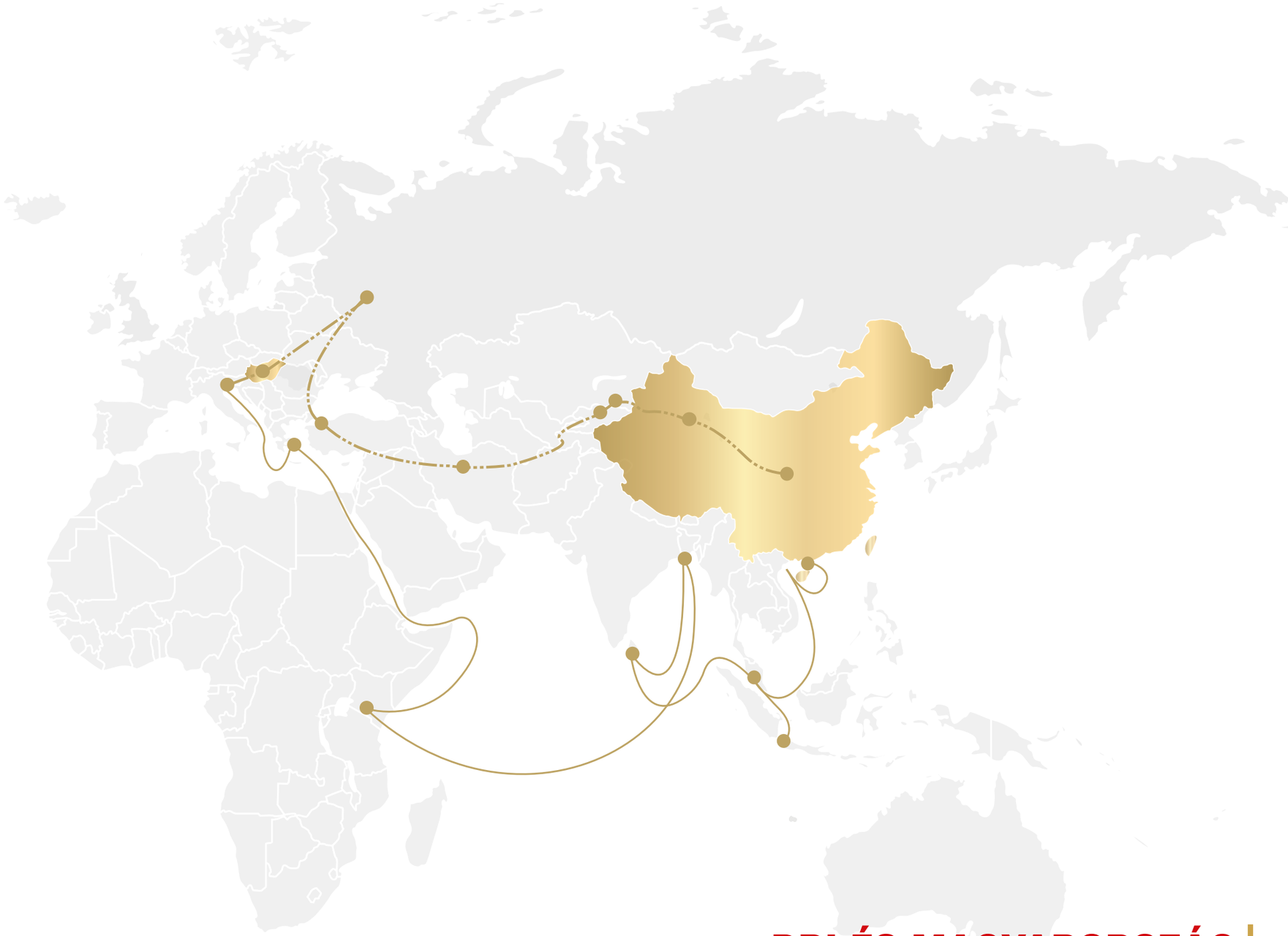
Sofouglu, M. (2021). Are Azerbaijan-Turkey drills meant to send a tough message to Iran? https://www.trtworld.com/magazine/are-azerbaijan-turkey-drills-meant-to-send-a-tough-message-to-iran-50556.

TRT World (2022). https://www.trtworld.com/magazine/what-is-the-zangezur-corridor-and-why-does-it-matter-to-eurasia-58405.

trend.az (2021. november 29.). Ideas put forward by Azerbaijani national leader Heydar Aliyev coming true – Ashgabat summit. https://en.trend.az/azerbaijan/politics/3518689.html.

Turgunov, E. (2021). Zengezur Koridorunun Azerbaycan ve Bölge için Önemi. *Eurasian Research Institute*. https://www.eurasian-research.org/publication/zengezur-koridorunun-azerbaycan-ve-bolge-icin-onemi/?lang=tr.

Zoltai A. (2023). A kínai geopolitika sajátosságai. *Külügyi Szemle* 22(1): 117–120.



BRI ÉS MAGYARORSZÁG

A KÍNAI AUTÓIPARI BERUHÁZÁSOKRA ADOTT EURÓPAI VÁLASZOK – A CATL ESETE MAGYARORSZÁGON

Moldicz Csaba[1]

Absztrakt

Az elemzésnek az az elsődleges célja, hogy megvizsgálja, a kínai akkumulátorgyártók milyen politikai és gazdasági környezetbe érkeznek, és milyen kihívásokkal kell szembenézniük az Európai Unió egyes országaiban. A kínai Övezet és Út kezdeményezésben megjelenő nemzetköziesedési törekvéseknek csak egy igen kis szeletét adják az akkumulátorgyártáshoz kapcsolódó beruházások, ugyanakkor a szegmens fejlődése, az erőviszonyok esetleges átalakulása meghatározó erejű lesz a jövő gazdasági fejlődésében. Az elemzés két fő részből áll: első része a szélesebb uniós politikai és szabályozási környezetet mutatja be, amelynek változásai meghatározóak a befektető kínai vállalatok számára, ugyanakkor kitér arra is, hogy Kína nemzetközi versenyképessége hogyan alakult ezen a területen az elmúlt években. Kína európai befektetései szempontjából releváns kérdés, hogy az Európai Bizottság és az egyes tagállamok hogyan látják az európai autógyártás jövőjét, másrészt a harmadik országokból származó közvetlen tőkebefektetésekre milyen szabályozások vonatkoznak. A tanulmány arra is röviden kitér, hogy az amerikai geopolitikai és gazdaságpolitikai lépések hogyan alakítják át Európa mozgásterét is. Az elemzés második része azt vizsgálja meg, hogy egy konkrét esetben milyen reakciókat láthatunk egy kínai akkumulátorbefektetés esetében. A konkrét esettanulmány a kínai CATL és részben az Eve Energy beruházásait öleli fel, és az arra adott politikai és elemzői válaszok vizsgálatát tartalmazza. A kutatás módszertanában a szekundér adatforrások dominálnak, és a geopolitikai és gazdasági elemzés eszköztárát vegyítve jelennek meg.

Kulcsszavak: *elektromos autók, akkumulátorok, Kína, EU, USA, geopolitikai küzdelem*

1 Dr. Moldicz Csaba, PhD, Mathias Corvinus Collegium (MCC) Nemzetközi Kapcsolatok Iskola és a Külgazdasági Műhely vezetője.

Abstract

The primary objective of this analysis is to examine how Chinese battery manufacturers enter into the political and economic landscape and what challenges they must face in certain countries of the European Union. The internationalization efforts emerging from China's Belt and Road Initiative represent only a small fraction of the investments related to battery production; however, the development of this segment and potential shifts in power dynamics will play a decisive role in future economic advancement. The analysis consists of two main parts. The first part presents the broader EU political and regulatory environment, changes in which significantly impact Chinese investor companies. Additionally, it explores how China's international competitiveness has evolved in this field over recent years. Pertinent to China's European investments is the question of how the European Commission and individual member states perceive the future of European automotive production. Furthermore, it addresses the regulations pertaining to direct foreign investments from third countries. The study also briefly delves into how American geopolitical and economic policies reshape Europe's maneuverability. In the second part of the analysis, we examine the reactions observed in a specific case of Chinese battery investment. The particular case study encompasses investments from Chinese CATL and partially from Eve Energy, analyzing the political and analytical responses they elicit. The analysis predominantly relies on secondary data sources and employs a blend of geopolitical and economic analysis methods.

Keywords: *electric vehicles, batteries, China, EU, USA, geopolitical competition*

1. Az európai autógyártás jövője és az EU megközelítése

1.1. Bevezetés

Nyilvánvaló, hogy az elmúlt évtizedben a világ autóipara jelentős változáson ment keresztül, és az elektromos autók használatának terjedése mellett a benzinnel és gázolajjal hajtott járművekben is egyre nagyobb jelentőséget nyernek a digitális megoldások, szoftverek. Utóbbi folyamat azért is jelentős, mert az EU gazdaságában az információs, kommunikációs technológia területén globálisan is jelentős vállalatok látványos lemaradásban vannak az amerikai és távol-keleti vetélytársakkal szemben mind számban, mind pedig a kutatásra és fejlesztésre költött pénzek tekintetében,

és ez versenyhátrányt jelenthet a későbbiekben egy olyan területen is, ahol egyébként az európai és leginkább a német vállalatok nemzetközi versenyképessége továbbra is jelentős.[2]

Ami a CATL-beruházás tágabb politikai környezetét illeti, ki kell emelnünk az Európai Unió elkötelezettségét a benzin- és dízelüzemű járművek arányának a csökkentése mellett. Ezek az erőfeszítések az éghajlatváltozás elleni küzdelemmel és az ukrajnai háborúval kapcsolatos geopolitikai okokkal magyarázhatók.

A klímaváltozás elleni küzdelem részeként az EU azt tervezi, hogy 2035-ig fokozatosan megszünteti az új benzin- és dízelüzemű járművek értékesítését. Az EV-k (elektromos járművek) szerepe kritikus ebben az erőfeszítésben, ugyanakkor az is világos, hogy Európa függése a kínai vállalatoktól ezen a területen egyértelmű. Az Európai Tanács és az Európai Parlament 2022 októberének végén jutott egy olyan megállapodásra, amely e terület szabályozását tűzi ki célul (Frangoul, 2022). A megállapodás egy olyan átmeneti célt is tartalmaz, amely szerint a CO_2-kibocsátást 55%-kal kell csökkenteni 2030-ra. (A kibocsátás mérséklésének eredeti célja csak 37,5% volt, ezt emelték meg 55%-ra ezzel a megállapodással). Az Európai Bizottság által megfogalmazott eredeti célt az Európai Parlament 2023 februárjában megszavazta (Abnett, 2023).

2 Az Európai Bizottság által minden évben publikált technológiai jelentés közli a kutatásra és fejlesztésre legtöbbet költő 2500 vállalat rangsorát. Ebben hasonló képet látunk, azaz egyértelmű amerikai dominancia mellett a vetélytársaknak egy-egy hely jut már. Kína ebben az összefüggésben bőven az Egyesült Államok mögött van. Ha a 2500 vállalatot tartalmazó egész listát vizsgáljuk, a 822 amerikai vállalat mellett 678 kínai vállalatot is felsorol, és 233 japán, 114 német és 53 dél-koreai vállalat is megtalálható rajta. A jelenlegi arányok mellett hasonlóan fontos a fejlődési dinamika kérdése. Így például ugyanezen jelentés előző évi verziójában 82-vel kevesebb kínai vállalat szerepelt, az amerikai cégek száma 41-gyel növekedett, míg Japán esetében 60-nal, az EU esetében pedig 40-nel csökkent a listán szereplő országok száma. (Az EU listán szereplő vállalatainak száma a legutolsó jelentésben 361 volt.) E trendek alapján az a pont, amikor több kínai vállalat fog szerepelni a listán, mint amerikai, kb. 3-4 év múlva következhet be, ugyanekkor ez a „beérés" több időt fog igénybe venni, ha a kiadásokat nézzük. A listán szereplő amerikai vállalatok adják a kutatási és fejlesztési kiadások 40,2%-át, miközben a kínai vállalatok K&F-kiadásai 17,9%-ot tesznek ki. Japán 10,4%-kal a harmadik helyen szerepel, ha országokat tekintjük. Ha pedig az EU-országokat együtt vesszük (17,6%), akkor ezek vállalatainak a részesedése sem haladja meg a kínai részt. Érdemes megnézni azt is, hogy Kína és az US A mely ágazatokra szakosodott. A kínai vállalatok dominanciája egyértelmű az ICT-gyártásában, építőiparban és az ipari szektorban, míg az amerikai vállalatok az ICT-szolgáltatásokra és az egészségiparra specializálódtak. (Az európai vállalatok specializációs iránya inkább az autóipar és a pénzügyi szolgáltatások világa.) Az első kínai vállalatból öt ICT-re fókuszál – ezek a Huawei (4. a listán), az Alibaba (14.), a Tencent (18.), a Baidu (53.), a ZTE (70.) – és négy az építőiparban működik. A China Construction Engineering a 34. a listán, a China Railway az 54., a China Comminications Construction az 56. és a China Railway Construction pedig a 62., mindezeken kívül még egy működik az autógyártásban, az úgynevezett Saic Motor, amely a 61. ezen a listán.

Nyilvánvaló, hogy nem minden piaci szereplő és ország örül ennek a megállapodásnak, mivel ez hatással lehet a meglévő iparágakra, és sértheti a nemzeti érdekeket. Meloni olasz miniszterelnök a következőképpen reagált a hírre: „Nem, nem tartom észszerűnek, sőt mélyen károsnak tartom a feldolgozóiparunk számára" (Reuters, 2022). A tervezet elfogadása előtt az EU belső piacának szabályozásért felelős biztos is óvott a túlzottan ambiciózus tervektől, és azt mondta, hogy a jelenleg elfogadott, 2030-ig tervezett 55%-os mérséklés esetében van annak esélye, hogy 2026-ban az ügyet ismét megnyissák, és további haladékot adjanak a gyártók számára, hogy a mérséklést elősegítő elektromosautó-gyártást fel lehessen futtatni. Másképpen kifejezve: egyértelmű, hogy kapacitási hiányok vannak jelenleg még Európában az elektromos autók tekintetében.

Így nem zárhatjuk ki tehát a későbbiekben azt sem, hogy az egyes uniós országok megpróbálnak majd kivételeket kérni a szabály alól. Ugyanakkor a szakpolitikai változások kedveznek az elektromos járművek elterjedésének és így az elektromos akkumulátorok gyors fejlődésének Európában.

1.2. A kínai előny számokban

A következő kérdés, hogy miért is vannak gondok a termelés felfuttatásával, és miért függ az EU Kínától. 2021-ben a világ lítiumionos akkumulátorok gyártási kapacitásának 79%-a Kínából származott, miközben Magyarország adta a világtermelés 4,2%-át, Németország az 1,6%-át és Lengyelország ennek 3,1%-át. A Statista becslése szerint 2025-re Kína részesedése némileg csökkeni fog ugyan, de továbbra is meghatározó lesz a világgazdaságban (2025: 62,5%), míg a német rész 11,3%-ra nő, a magyar pedig enyhén, 3,2%-ra mérséklődik. Nem lehet igazán tudni, hogy a magyar részesedésre vonatkozó becslés magába foglalja-e a CATL beruházását és további beruházásokat, de az biztos, hogy Magyarország részesedése meghatározó lesz az adott szegmensben az Európai Unióban. E piac felfutását az garantálja, hogy az EU betiltotta 2035-től kezdődően a benzines és a dízelmeghajtású autók eladását, illetve 2023-ra el akarja érni a szén-dioxid-kibocsátás 55%-os csökkenését.

Annak ellenére, hogy a kínai vállalatok EU-ba irányuló exportja és befektetései fontosak az európai gazdaság számára, már megjelentek olyan elemzések is, amelyek az amerikai mintához hasonlóan a kínai akkumulátorbehozatalt extra- 25,7%-os vámmal sújtaná (Sebastian–Chimits, 2022). Nyilvánvaló, hogy a javaslat, amely nemcsak ignorálja az európai gazdasági érdekeket, és geopolitikai motivációjú, de előnyös hely-

zetbe hozná az amerikai vállalatokat is, amelyek éppen a nemrég elfogadott Inflation Reduction Acttel jelentős állami támogatást kaptak. (A törvény a zöld protekcionizmus egyik remek példája.)

1.3. Európai és amerikai ellenlépések?

A globális stratégiájuk megvalósítása érdekében a szegmensben meghatározó kínai vállalatok az elmúlt három évben elkezdek külföldön befektetni. A kínai gyártók európai – köztük magyarországi – beruházásait gyakran „szatellit"-beruházásként is értelmezik, ahol az EU-ban befejezett végtermékekben Kínából származó alkatrészeket használnak fel. Annak ellenére, hogy Európának egyértelműen együtt kell működnie Kínával ezen a területen, máris vannak kritikus hangok, amelyek ennek az együttműködésnek különböző kritikus aspektusaira figyelmeztetnek, és lépéseket is javasolnak a kínai kihívásra való válaszadásra. A Mercator elemzése a következőképpen foglalja össze ezeket a lépéseket:

- „Az EU megfontolhatná a kereskedelemvédelmi eszközök alkalmazását. Az elemzés azzal érvel, hogy az elektromos autók behozatalát 1%-os adóval sújtják, míg az US A 25,7%-os vámot vet ki ebben az esetben.
- A dokumentum arra is rámutat, hogy a vámok emelése erős jelzés lenne arra is, hogy Franciaország és Németország nem fél keményebb eszközök alkalmazásától.
- A dokumentum azt is hozzáteszi, hogy a vámok alkalmazását a kisebb európai országokban, például Romániában, Lengyelországban és Szlovákiában támogatnák, hiszen ezek az államok mélyen beágyazódtak az európai autóipari ellátási láncokba, és nem áll érdekükben a regionális átrendeződés felgyorsítása.
- A dokumentum elismeri azt is, hogy a lépések súlyosbítanák az amúgy is feszült kínai–európai feszültségeket, de a napelemek esete jól mutatja a tétlenség eredményét – áll a dokumentumban (Sebastian–Chimits, 2022).

A fenti Sebastian és Chimits nevével fémjelzett tanulmány annak a Mercator kutatóintézetnek a keretei között készült el, amely gyakran ad tanácsokat Kínával kapcsolatban az Európai Bizottságnak. Ezért véleményünk szerint nagy a valószínűsége annak, hogy kereskedelmi védelmi intézkedéseket hoznak a kínai elektromos autó importjának a leállítására, így a kínai beruházás ezen a területen jó megoldásnak tűnik a probléma elkerülésére. Ugyanakkor azonban az ezen a területen történő beruházás ellenállásba is ütközhet.

Bár azzal érvelhetünk, hogy az lítiumion akkumulátorok jelenlegi globális piacát tekintve nehéz elképzelni, hogy az EU (az Európai Bizottság) ellenezné a kínai beruházást Európában, máris vannak olyan hangok, amelyek azt állítják, hogy Kína előnyei a torz kínai piacnak köszönhetők. A Mercator kutatóintézet, amely általában negatív álláspontot képvisel Kínával kapcsolatban, azt állítja, hogy három oka van annak, hogy a kínai elektromos járművek eladásai az utóbbi időben megnőttek:

- „Kína a beszerzési támogatásokat a helyi termeléshez kötötte."
- „ A központi és helyi kormányok olcsó tőkeforrásokat biztosítanak."
- „Kína kizárta a külföldi akkumulátorgyártó vállalatokat a hazai piacról, hogy segítse a hazai cégeket az értékláncban való feljebb jutásban" (Sebastian–Chimits, 2022).

Mint látjuk, a harmadik érv szorosan kapcsolódik az akkumulátorgyártó vállalatokhoz. Így nem lennénk meglepve, ha a „reciprocitás elve" utat találna a politikába, és az Európai Bizottság megismételné ezt a szlogent. (A reciprocitás elvét vagy érvét az Európai Bizottság sokszor használta a Kínával kapcsolatos tárgyalások során, ugyanakkor ennek érvényesítése mindig nagy nehézségekbe ütközött, hiszen a kínai piacra való belépés ígérete, lehetősége felülírja, felülírhatja ezt az érvet.)

Így ez inkább csak egy tárgyalást, alkupozíciót erősítő érv, hiszen az európai autógyártók nem tudnának működni Kína kooperációja nélkül. És van még valami, ami megkönnyíti Kína tárgyalási pozícióját: a Kínából importált elektromos autók többsége nyugati gyártók terméke. (2021 januárja és 2022 márciusa között az EU-ba importált „kínai elektromos autók" 49%-át a Tesla és európai vegyesvállalatok adták, a fennmaradó 35%-ot pedig kínai tulajdonú európai márkák; Mercator, 2022).

Az ukrajnai háború és a fenyegető energiaválság miatt jogos veszély fenyegeti az európai kínai akkumulátoros beruházásokat, nevezetesen az energiahiány, amellyel az európai gazdaságok az elkövetkező években szembesülhetnek. Dempsey a *Financial Times*ban a következőképpen foglalta össze ezt a fenyegetést: „A robbanásszerűen emelkedő energiaszámlák és az emelkedő hitelköltségek miatt ostromolt európai akkumulátor- és nyersanyagipar vezetői attól tartanak, hogy a kontinens az ázsiai vállalatoktól, köztük a kínai CATL-től, a dél-koreai LG Chemtől és a japán Panasonictól fog függővé válni."

Bár Európa függetlenségét Kínától ezen a területen nehéz elérni, ám nem zárható ki. A megújuló energiaforrásokkal foglalkozó Transport & Environment kampánycsoport jelentése szerint „Európa Kínától való függősége az akkumulátorfémek finomítása és feldolgozása terén is drámaian csökkenhet – az előrejelzések szerint 2030-ra Európa finomított lítiumszükségletének több mint 50%-a európai projektekből származhat" (Lawson, 2023). A lap szerint a szükséges finanszírozás a 350 milliárd eurós Európai Szuverenitási Alapból származhatna, amelyet a csoport javaslata szerint az Európai Bizottság kötvények közös kibocsátásával hozna létre.

A javaslat azon a feltételezésen alapul, hogy az EU-tagok hajlandók közösen kölcsönt felvenni a nemzetközi piacokon. A közelmúltban tett kísérlet Ukrajna ilyen módon történő megsegítésére azonban azt is megmutatta, hogy ezt a lépést nem könnyű megvalósítani. Egy talán sokkal fontosabb érv az, hogy az amerikai, úgynevezett „inflációcsökkentő törvény" (Inflation Reduction Act) az Egyesült Államokban az akkumulátorgyárak és az új bányák fellendülését válthatja ki, és ezek a beruházások tőkét vonhatnak el az EU-tól. A törvény előírja, hogy az akkumulátorfémek 40%-nak az Egyesült Államokból és az összes akkumulátor-alkatrész felének Észak-Amerikából kell származnia (Közlekedés és Környezetvédelem, 2023). Jutalmul a gyártók kilowattóránként 50 dolláros akkumulátortámogatást és az akkumulátorok összköltségének több mint egyharmadát kapják.

A törvény káros következményekkel jár majd az EU számára, állítja a Közlekedés és Környezetvédelem igazgatója: „Ma már az EU-ban használt lítiumion akkumulátorcellák fele ott készül. Az inflációcsökkentő törvény azonban megváltoztatta a játékszabályokat, és Európának több pénzt kell letennie az asztalra, különben azt kockáztatja, hogy a tervezett akkumulátorgyárakat és munkahelyeket elveszíti Amerikával szemben" (Lawson, 2023)

Hozzá kell tenni, hogy hasonló hatással járhat az úgynevezett Chips and Science Act (2022. július) és az Infrastructure and Investment and Jobs Act (2022. november) elfogadása, mindegyik a hagyományos iparpolitika eszközeivel próbálja az amerikai versenyképességet javítani és így egyúttal az európai ipart kedvezőtlenebb helyzetbe hozni. Látni kell azt, hogy az amerikai lépések és az európai válaszok – így az EU Recovery and Resilianece Facility, a Green Deal Industrial Plan, valamint a REPower EU – más megközelítésűek. Scheinert ezt a következőképpen világítja meg: „Az US A és az EU közötti fő különbség, hogy az IR A nem hoz létre forrásokat, még kevésbé hitelfinanszírozott pénzalapokat, miközben az EU olyan pénzalapokra hagyatkozik,

amelyeket hitelek finanszíroznak. Mégis az amerikai programok erőteljes felfutása esetén az adókedvezmények a kormányzati adóbeszedés jelentős csökkentésével járhatnak, amit viszont az szuverénadósság növekedését válthatja ki. A különböző megközelítések filozófiai különbségeket tükröznek vissza. Az amerikai kormányzat megpróbálja a már létező források büdzsén belüli reallokációját azzal, hogy csökkenti a kiadásokat a régi prioritások esetében az újak javára. Az EU megközelítése – amely leginkább az RRF-ben jelenik meg – új prioritások hozzáadását jelenti anélkül, hogy a régiek esetében csökkentés lenne, és ráadásul a távoli jövőben a pluszkiadásokat az adófizetőkre terheli" (Scheinert, 2023, 5).

Összefoglalva, a CATL-beruházások világszerte növekvő geopolitikai feszültségek közepette valósulnak meg. Az EU-val való együttműködés azonban sokkal könnyebbnek tűnik közvetlen beruházások, mint export formájában, ahol előre látható az amerikai típusú kereskedelmi védelmi intézkedések bevezetése a kínai importőrökkel szemben. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy az európai üzleti környezetet nemcsak az EU döntései befolyásolják, hanem az amerikai iparpolitika feléledése is jelentősen átalakíthatja, és ronthatja az európai autóipar nemzetközi versenyképességét.

A következő részben a CATL magyarországi beruházásával kapcsolatos médiareakciókat vizsgálom. A beruházás főbb jellemzőinek áttekintése után végignézem, hogyan ítéli meg a közvélemény a CATL és kisebb részben a kínai Eve Energy magyarországi beruházását.

2. Magyarország esete

2.1. Kínai akkumulátorgyártók beruházásai Magyarországon

Az általam vizsgált beruházási eset a kínai CATL (Contemporary Amperex Technology Co.) projektje. A CATL a világ egyik legnagyobb akkumulátorgyártója, és úgy döntött, hogy Kelet-Magyarországon fektet be. A tervek szerint a cég egy 7,3 milliárd eurós beruházással egy 7,6 milliárd eurós akkumulátorgyárat hoz létre Magyarországon, amely az eddigi legnagyobb Európában. A 100 GWh kapacitású üzem építése a szükséges engedélyek megszerzése után legfeljebb 64 hónapig tart majd. Ha megépül, a gyár a Mercedes, a BMW és a Volkswagen számára lesz képes akkumulátorokat gyártani (Reuters, 2022a). A Mercedes már megerősítette a két vállalat közötti együttműködést: „ A CATL-lel egy technológiai vezető partnerünk van,

amely nekünk – az új üzem kezdeti kapacitásának első és legnagyobb megrendelőjeként – a legjobb minőségű, CO_2-semleges akkumulátorcellákat biztosítja a következő generációs EV-khez Európában" – mondta az igazgatótanács egyik tagja (Reuters, 2022b).

A magyar kormány egy újabb kínai akkumulátorgyártó vállalat beruházását jelentette be június elején. Az 1,3 milliárd eurós beruházás helyszíne szintén Debrecen, és a sajtóhírek szerint a kínai EVE Energy vállalat a BMW kérésére érkezik hazánkba. A beruházás előreláthatólag valamivel több mint 1000 új munkahelyet hoz majd létre. Jelenleg egyébként hat kínai befektetés irányul ebbe szektorba, ebből kettő valósul meg Magyarországon. (Lásd az 1. táblázatot.)

1. táblázat: Kínai akkumulátorgyártó kapacitás beruházásai jelenleg Európában

Bejelentés ideje	Cég	Ország	Érték
2023. június	EVE Energy	Magyarország	1,3 milliárd euró
2022. augusztus	CATL	Magyarország	7,6 milliárd euró
2021. május	Envison AESC	Franciaország	2,0 milliárd euró
2020. november	Svolt Energy Technology	Németország	2,0 milliárd euró
2018. május	CATL	Németország	2,0 milliárd euró
2021. május	Envision Energy	Egyesült Királyság	0,4 milliárd euró

Forrás: Rhodium Group és Merics: EV battery investments cushion drop to decade low: Chinese FDI in Europe 2022 Update. https://merics.org/en/report/ev-battery-investments-cushion-drop-decade-low-chinese-fdi-europe-2022-update

2.2. A beruházások körüli vita

A magyarországi beruházást ellenző érvek értékelésében a geopolitikai érvek meghatározóak, hiszen enélkül nehéz megérteni, hogy egy munkahelyteremtő beruházás hogyan ütközhet ekkora ellenállásba. A beruházást ellenző érvek közül a következőket érdemes kiemelni:

- A beruházás bejelentését követő időszakban egy Napi.hu-s cikk arra hívta fel a figyelmet, hogy miközben Európában olyan tervek születnek, hogy a kínai termékek és nyersanyagok behozatalától megszabadulnának az országok, Magyarország a trenddel szemben Kínával üzletel, és kínai vállalatok befektetéseihez járul hozzá. Ez az érv azonban tényszerűen nem állja meg a helyét, hiszen Kína kereskedelmében a nyersanyagok kivitele elhanyagolható, ezért ettől megszabadulni igencsak nehéz. Ha az úgynevezett ritkaföldfémekre gondolt a szerző, akkor ezek importjától is nehéz lenne megszabadulni, hiszen ilyenek nagyon nincsenek Európában, tehát a kontinens mindenképpen behozatalra szorul (Komócsin, 2022).
- A másik érv, talán inkább gyanúsítás, miszerint Kína geopolitikai okok miatt választotta Magyarországot a beruházás helyszínéül. Ugyanakkor nemcsak kínai, hanem japán és koreai beruházások is vannak szép számmal. Nyilván ezek esetében nem merül fel senkiben, hogy geopolitikai okok motiválták a beruházásokat, hanem a profitszerzés reménye, így a kínai vállalatokat – bár törekedhetnek biztonságosnak ítélt politikai környezetre – a profit növelése, a piaci részesedés gyarapítása hajtja előre, és határozza meg a döntéseiket. Az akkumulátorgyártás olyan tempóban gyorsult fel az elmúlt időben Magyarországon, hogy gyakorlatilag nehéz követni azt is, hogy Magyarországon hány ilyen gyár működik, és hányat terveznek. Béres 27 ilyet talált 2022 decemberében, azóta a lista tovább bővült (Béres, 2022). (Lásd a 2. táblázatot.)
- A harmadik érv a környezet szennyezése. Ez az érv érdekes módon nem merült fel sem a CATL németországi beruházásakor, ahol német zöld politikusok is támogatták a gyár megépítését, sem a BMW debreceni, szintén akkumulátorgyártást megcélzó beruházása esetében. Ez a kettős mérce elég nyilvánvaló esete.
- A negyedik érv az, hogy a beruházás, mivel összeszerelő üzemként indul, nem javítja Magyarország helyzetét az értékláncszegmensekben, hiszen a hozzáadott érték alacsony. Ha így nézünk vissza a Magyarországon az 1990-es fordulat után megvalósult és mára a magyar ipar szerves részévé vált német, osztrák, amerikai, holland stb. gyárakra, akkor ezeknek soha nem kellett volna megvalósulniuk, hiszen ezek hozzáadott értékei is csak az elmúlt évtizedek szerves fejlődése révén emelkedtek. A kettős mérce itt is egyértelmű. Ráadásul, ha jobban végiggondoljuk, az ipar átalakulása miatt az akkumulátorgyártó beruházások esetleges elmaradása a magyar autóiparnak súlyos veszteséget jelenthet, hiszen a meglévő és több esetben évtizedek óta itt működő autógyárak létét vonhatja kétségbe, ha az ipar továbbfejlődéséhez szükséges beruházások nem valósulnak meg.

2. táblázat: Magyarországi akkumulátorgyártással kapcsolatos beruházások, 2023

Cég	Város	Beruházás
Samsung SDI	Göd	akkumulátorgyár
SK Innovation	Komárom, Iváncsa	akkumulátorgyárak
Inzi Controls	Komárom	akkumulátormodul-gyártó üzem
BYD Electic	Komárom, Fót	elektromosbusz-gyár és akkumulátor-összeszerelő üzem
Contemporary Amperex Technology (CATL)	Debrecen	akkumulátorgyár
Semcorp	Debrecen	szeparátorfólia-gyár
EcoPro BM	Debrecen	katódgyár
BMW	Debrecen	autógyár és akkumulátor-összeszerelő üzem
W-Scope	Nyíregyháza	szeparátorfólia-gyár
CECZ cégcsoport	Vác	termékrendszerező üzem
Nice LMS Hungary Kft.	Gödöllő, Vác	akkumulátorház-gyártó üzem
Shenzen Kedali	Gödöllő	akkumulátoralkatrész-gyár
Iljin Materials	Gödöllő	rézfóliagyártó
Hanaro Traiding	Fót	akkumulátor-összeszerelő üzem
SungEel Hitech	Szigetszentmiklós, Bátorterenye	akkumulátorfeldolgozó üzem
LG Chem és Toray Industries	Nyergesújfalu	szeparátorfólia-gyár
Dongwha	Sóskút	elektrolitgyár, NMP-oldószer-újrahasznosító üzem
NIO	Biatorbágy	akkumulátorcserélő állomások gyártóüzeme
Bumchum Precison	Salgótarján	alkatrészgyártó üzem
Lotte Aluminium	Tatabánya	alkatrészgyártó üzem
Soulbrain	Tatabánya	elektrolitgyártás
Solus Advanced Materials	Tatabánya	rézfóliagyár
Shinheung	Monor	akkumulátorkeret-gyár
Sangsin	Jászberény	alkatrészgyártó üzem
Chevron Auto	Miskolc	alkatrészgyártó üzem
GS Yuasa	Miskolc	akkumulátorgyár
Enmech	Pécel	alkatrészgyár

Forrás: Béres (2022. december 6.)

Talán a leginkább megütköztető érv a vitában az volt, hogy nincs elegendő munkaerő, és a kormányzat ezekben a régiókban a népességet szeretné lecserélni: „Elég meredek a kijelentés, de kvázi állami segítséggel lecserélik a népességet ezekben a régiókban" – mondja egy MT A doktor (Doros, 2023. január 31). Igen, ez rendkívül meredek. Piaci körülmények között nincs olyan, hogy nincs elegendő munkaerő, csak olyan van, hogy az adott bérszint mellett nincsen elegendő jelentkező az adott állásra. Ha a kínai vállalat nem tudna majd embereket toborozni és ezért elindulni, az az adott vállalat problémája. De nem lesz ilyen, ezért nem kell aggódni, az erősödő munkaerőpiaci kereslet miatt emelkedő munkabéreket nem tekinthetjük problémának. És nem is szokták sehol sem annak tekinteni a világ többi részén. Ha mégis külföldi munkaerőt kell behozni, akkor nem szabad elfelejteni, hogy ez szervezett keretek között történik, és a tartózkodási engedély csak meghatározott időre szól. Az esetleges munkaerőhiány és az ország migrációs politikai céljai között meglévő ellentmondást elkerülendő a kormány a munkaerő beáramlását elősegítő törvényt készített elő. Az új javaslat célja, hogy megkönnyítse az új munkavállalók munkavállalási engedélyének a kiadását annak érdekében, hogy kielégítse a magyar gazdaságban tapasztalható növekvő munkaerő iránti keresletet. A tartózkodási engedély megkapása után a külföldi munkavállalók automatikusan munkavállalási engedélyt is kapnának. Ugyanakkor a javaslat korlátozza a tartózkodási engedély időtartamát két évre, amelyet egy évvel meghosszabbíthatnak. Ezen időkorlátozás mellett a javaslat nem engedélyezné a külföldi munkavállalók családegyesítését és letelepedését sem. A javaslat szerint országkvótákat állapítanának meg, és a törvény korlátozná a munkavégzési tevékenységek körét is. Az egyes országok listáját, valamint az egyes országokból származó külföldi munkavállalók maximális számát és a munkavégzési tevékenységek körét évente a magyar parlament határozná meg. Az államtitkár elmondta, hogy erős verseny folyik a munkaerőért Európában, és Magyarország nem engedheti meg magának, hogy munkaerőhiány miatt visszautasítsa a beruházásokat. A jelenlegi fejlettségi szakaszban Magyarországnak új beruházásokra van szüksége, hogy folytathassa a kiterjedt növekedésből való átmenetet az intenzív növekedés felé. A kritikusoknak is válaszolt, akik szerint Magyarországot elárasztják a külföldi munkavállalók. Elmondta, hogy a külföldi munkaerő aránya a magyar munkaerőpiacon alacsony. Míg ez az arány Lengyelországban 6,1% , Csehországban 4,4% és Szlovákiában 3,2%, Magyarországon mindössze 1,7%. Az államtitkár a foglalkoztatási tartalékokat körülbelül 300 ezer főre becsülte a magyar munkaerőpiacon. Kiemelte, hogy a betöltetlen állásokat először magyarokkal töltik be, majd csak ezután alkalmaznak

külföldieket (először az EU polgárait, majd harmadik országok munkavállalóit) ezekre a pozíciókra. Hozzátehetjük, hogy márciusban a magyar miniszterelnök beszélt arról, hogy az elkövetkező években 500 ezer új munkahely létrehozására van szükség. Ez azt jelenti, hogy 200 ezer munkavállalói rés van Magyarország aktiválási képessége és az új munkavállalók iránti szükséglet között (Szabó, 2023).

Mint látható, a kínai akkumulátorgyártó vállalat beruházása körül gerjesztett vita elsődlegesen rövid távú belpolitikai érdeket szolgál, és nem az ország közép- és hosszú távú gazdasági érdekeivel számol. Ráadásul a vita során felhozott gazdasági ellenérvek nem állják meg helyüket, és sokkal inkább külső befolyásra, a kettős mérce szisztematikus alkalmazására utalnak.

A kínai értelmezésre utal a kínai *Global Times* vezércikke, amely szerint a CATL-beruházási döntés nem a két ország közötti kiváló politikai kapcsolatok eredménye, hanem egyszerű üzleti döntés eredménye: „Miért vonzotta Magyarország a CATL befektetését? Bárki, akinek éles szeme van, meg tudja állapítani, hogy ez egy teljesen normális üzleti döntés. A földrajzi elhelyezkedés Európa szívében, a jó ipari támogatási bázissal lehetővé teszi a magyarországi kínai vállalatok számára, hogy közelebb legyenek európai ügyfeleikhez, és időben tudjanak reagálni az igényeikre. Ami még fontosabb, Magyarország kiszámíthatóságot kínál a kínai vállalatoknak a politika és az üzleti környezet tekintetében. Magyarország, az első európai ország, amely egyetértési megállapodást írt alá Kínával az Övezet és Út kezdeményezés közös kiépítéséről, számos kedvezményes politikát kínált a kínai vállalatoknak a befektetéseikhez" (Global Times, 2022.).

Ezt az érvelést alátámaszthatja, hogy amint jeleztem, nemcsak kínai cégek választják Magyarországot beruházásuk helyszínéül, hanem japán és koreai cégek is. Emellett úgy tűnik, hogy Magyarország az ázsiai befektetők számára is a legkedvezőbb helyszín ebben az ágazatban. A CATL-beruházáson kívül az elektromos akkumulátorok ágazatában tevékenykedő ázsiai vállalatok 17 magyarországi telephelyen közel 7 milliárd eurót fektettek be. Másrészt úgy tűnik, hogy az ágazat hosszú távon stratégiai érdekeltségű a magyar gazdaság számára. Erről a következőket mondta a magyar külügyminiszter a koreai beruházás avatásán: „Aki megnyeri az elektromosautó-beruházásokat, az megnyeri a jövőt, és megalapozhatja a jövőbeni gazdasági növekedést" (Szijjártó Pétert idézi a Magyarország Ma, 2022). Később egy másik beszédében felhívta a figyelmet az autóipar szerepére a jövő fejlődésében, és a következőképpen fogalmazott: „Azzal, hogy az elektromosautó-ipar képében teljesen új iparág jön létre,

egy új és rendkívül éles verseny is elkezdődött, hiszen mindenki tudja, hogy a jövőben igazából azok az országok tudnak erősek lenni, azok tudják fenntartani a gazdasági növekedési pályájukat, amelyek az új elektromosautó-ipar beruházásait magukhoz tudják vonzani" (Szijjártó; idézi Alvarez, 2023).

Új fejlemény, hogy a beruházásról 2022. január 9-én közmeghallgatást tartottak Debrecenben. A meghallgatás célja, hogy a lakosságot tájékoztassák egyes kérdések konkrétumairól. Ez a közmeghallgatás ugyanakkor címlapokra került, mivel nagyon izgatott hangulatban zajlott le, hiszen a feltehetően felheccelt hozzászólók a beruházást megkérdőjelező kiabálásokkal szakították félbe az eseményt. A helyiek fő panasza a feltételezett környezeti károkkal volt kapcsolatos, amelyeket a feltételezések szerint a CATL-beruházás okozna. A helyzetet elemző cikkek két pontot emeltek ki:

- A németországi Arnstadtban a CATL beruházását – még a zöld politikusok is – pozitívan fogadták, noha ugyanazzal a technológiával működik, miközben a debreceniek a beruházást környezetvédelmi megfontolások miatt ellenezték. Mindezek miatt a kritika őszintesége erőteljesen megkérdőjelezhető a cikk szerint. Ha a CATL-beruházás nem jelent környezetvédelmi problémát Németországban, ahol a környezet védelme hagyományosan nagyon fontos, akkor ez nem jelenthet problémát Magyarország számára sem (Blikk, 2023). Ráadásul az az érv sem nagyon tartható, hogy a németországi beruházás a kapacitás mérete miatt nem okoz problémát. A tervek szerint a gyár kapacitása a magyarországinak a fele lesz. Ugyanis az nem lehet érv, hogy feleakkora méretű környezetszennyezés még elfogadható, de kétszer akkora már nem.
- A másik gyakran emlegetett szempont, ami tulajdonképpen az elsőből következik, hogy a lakossági tiltakozás lendülete az ellenzéki pártoktól jön, amelyek egy olyan témát akarnak találni, amellyel aktivizálni akarják a szavazóikat (Ferkó, 2023). Az LMP – a mini ellenzéki pártok egyike – lokális referendumot akart kezdeményezni a beruházásról, mivel attól tart, hogy a gyár vízfelhasználása kiszárítaná a város alatti földeket. Utána a párt megemelte a tételeket egy országos választás javaslatával.

Újdonság az ügyben, hogy 2023. január 20-án a gyár megkapta a környezetvédelmi engedélyt, ugyanakkor az LMP és a Védegylet megtámadta a döntést, mivel szerintük ezt a kormányhivatalnak el kellett volna utasítania (Népszava, 2023). Magyarországon minden olyan beruházásnak, amelyet az állam vagy az Európai Unió támogat, meg kell felelnie a EU környezetvédelmi szabályainak, illetve a folyamatnak nyitottnak

és átláthatónak kell lennie. Ugyanez a helyzet a CATL beruházásával is. Az üggyel kapcsolatban a kormány szóvivője hangsúlyozta, hogy a debreceni félelmek megalapozatlanok, és ebben az ügyben a kormány nem támogatja a referendum megtartását (Nóti, 2023).

3. Összegzés

Mint ahogy láthattuk az elemzésben, a CATL komolyan kitenné magát annak a veszélynek, hogy egy kereskedelmi háború áldozata legyen, ha csak a termékeinek exportjára hagyatkozna. A közvetlen beruházások sokkal jobb hosszú távú megoldásnak tűnnek a jelenlegi helyzetben. Ha beruházásokról beszélünk, akkor három elvi fenyegetéssel kell szembenéznie a CATL-nek:

- Energiahiány. A rövid távú fenyegetés egyértelműen az energia hiányából származhat. Ezért olyan országok, amelyek nagy gondot fordítanak az energiabiztonságuk megteremtésére, biztonságosabb üzleti környezetet teremthetnek a kínai beruházásoknak, mint azok, amelyek az Oroszországgal szembeni szankciók érvényesítése során nem veszik figyelembe saját érdekeiket.
- Geopolitikai nyomásgyakorlás. Az Egyesült Államoktól és az Európai Uniótól származó nyomás, hogy intézkedéseket hozzanak a kínai akkumulátorgyártók ellen, jelenleg alacsony. Ennek két oka van: (1) Nagyon nehéz a Tesla által Kínában gyártott autók behozatala ellen érvelni, hiszen ezek is kínai akkumulátorokra épülve működnek. (2) A Mercédesz, a BMW a kínai akkumulátorgyártókat stratégiai partereknek tekintik, sőt azzal is lehet érvelni, hogy az akkumulátorok nem olyan alkatrészek, amelyek stratégiai veszélyt jelentenének az európai fogyasztók számára.
- Helyi politikai indíttatású tiltakozások. Ahogy Magyarország példája mutatja, a politikai ellenzés szavazatok szerzésére használhatja a beruházást. Ebben az aspektusban érdemes figyelembe venni, hogy a kormányzat kínai beruházások melletti kiállása nemcsak abból származik, hogy jók a politikai kapcsolatok a két ország között, hanem abból is, hogy Magyarország hosszú távú gazdasági érdekeit jól szolgálják a kínai beruházások.

3. táblázat: Akkumulátorgyártók és elektromosautó-gyártók Közép-Európában

	Magyarország	Lengyelország	Szlovákia
Akkumulátorgyártók	CATL (100 GW)	LG Chem (15 GW, később 65 GW)	InoBat (10 GW)
	SK Innovation (7,5 GW és 30 GW)		
	Samsung (3 GW később 15 GW)		
	GS Yuasa (nem ismert)		
Elekromos autógyártók	Mercedes	Electromobility Poland (2024)	Volkswagen
	BMW		KIA
	Audi E-engines		Volvo
			Peugeot–Citroen

Forrás: Szilagyi (2022. szeptember 12.)

Magyarország esetében a kérdés stratégia megközelítése elég nyilvánvaló, elég csak a pillantást vetni a közép-európai akkumulátorgyártók földrajzi eloszlására. (Lásd a 3. táblázatot.) Szlovákia és Lengyelország Magyarország mögött kullog, mivel a stratégiai megközelítés hiányában ezekben az országokban hiányzik a diverzifikációra való törekvés melletti elkötelezettség, amely lehetővé tenné a kereskedelem, a tőkebefektetések és a technológiai transzfer tekintetében a több lábon állás kialakítását.

Ha az Európai Uniót nézzük, akkor nem igazán lehet érzékelni, hogy mi az igazi stratégia, hiszen a gazdasági kényszerűség (azaz a Kínával való együttműködés) és – az egyébként valótlan – geopolitika félelmek (azaz Kínától félni kell) között őrlődik az Európai Unió, hiszen láthatólag nem igazán tudják az EU döntéshozói, hogy hogyan reagáljanak az elmúlt időszak kínai akkumulátorgyártó beruházásaira.

Ha szélesebb összefüggésben nézzük a kérdéskört, akkor látható, hogy az elmúlt négy évtizedben jelentős globalizációs folyamat ment végbe, növelve az átlagos életszínvonalat az országok jelentős részében. 2016-tól kezdve azonban a Trump-adminisztráció szakított ezzel a politikával, és felhagyott a gazdasági globalizáció támogatásával a világban. Az US A Kína ellen folytatott kereskedelmi háborúja, Kína leválasztása az amerikai gazdaságról, az ipar kapacitások USA-ba való visszatelepítésére irányuló erőfeszítések és a Brexit megerősítette a deglobalizáció trendjét. Ugyanekkor Kínának lehetősége nyílt sikeresen új intézményeket és kezdeményezéseket indítani (Selyemút

kezdeményezés, Kína–Közép-Kelet-Európa együttműködése stb.), amelyek közül néhány átrendezte a globális rendet, és mások megmutatták, hogy a kezdeményezések nemcsak a Nyugatról, hanem a Keletről is származhatnak.

Az 2014-es és 2022-es gazdasági szankciók azonban tovább erősítették a már jelen lévő deglobalizációs trendet a világgazdaságban. De mi a kapcsolat a globalizáció és Kína gazdasági fejlődése között? A kínai gazdasági modell egyik fő jellemzője az exportvezérelt növekedés. A Selyemút kezdeményezés (BRI) alapötlete az, hogy a kínai áruk számára piacokat nyisson meg a megfelelő infrastruktúra kiépítésével, hogy eljussanak a célpontpiacokra. Mivel az EU Kína legfontosabb kereskedelmi és befektetési partnere az eurázsiai kontinensen, az EU a BRI legfontosabb régiója. Az ilyen infrastruktúra szükségessége nyilvánvaló a hatalmas közép-ázsiai és kelet-európai régióban is, amely összeköti Kínát és Nyugat-Európát, a globális kereskedelem két központját. Ha van két térség a világgazdaságban, amelyeknek szüksége van a globalizáció folytatására, és hasznot húzhat belőle, az Kína és az Európai Unió.

Felhasznált irodalom

Abnett, K. (2023. február 14.). EU lawmakers approve effective 2035 ban on new fossil fuel cars. *Reuters*. https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-lawmakers-approve-effective-2035-ban-new-fossil-fuel-cars-2023-02-14/.

Alvarez, P. (2023. június 12.). Szijjártó Péter: Magyarország fogja vezetni az európai ranglistát. *Index*. https://index.hu/belfold/2023/06/12/szijjarto-peter-akkumulatorgyar-piacvezeto-europa-ranglista-gazdasagi-novekedes/.

Blikk (2023. január 26.). Debrecenben lázadás van ellene, Németországban már át is adták a kínai akkumulátorgyár első üzemét. *Blikk*. https://www.blikk.hu/politika/vilagpolitika/kinai-akkumulatorgyar-uzem-nemetorszag-atadtak-debrecen-vita/lf4wl4r.

Buthada, G.– Parket, S. (2023). ENERGY Visualizing China's Dominance in Battery Manufacturing (2022-2027P). *Visual Capitalist*. https://www.visualcapitalist.com/chinas-dominance-in-battery-manufacturing/.

Chimits, F. (2021. október 19.). Chasing the ghost of transatlantic cooperation to level the playing field with China: time for action. China Monitor. *MERICS*. https://merics.org/en/report/chasing-ghost-transatlantic-cooperation-level-playing-field-china-time-action.

Deme, D. (2022. augusztus 22.). EUR 7.4 BN Battery Plant to be Built in Debrecen. *Hungary Today*. https://hungarytoday.hu/eur-7-4-bn-battery-plant-to-be-built-in-debrecen/.

Dempsey, H. (2022. szeptember 20.). Europe lags China in race for electric car supply chain. *Financial Times*. https://www.ft.com/content/a79e1277-6e34-4ece-b624-bc7fb5c93875.

Doros J. (2023. január 31.). Egy energiaszegény ország miért akar energiafaló akkumulátor-nagyhatalommá válni, miközben a magyar adófizetők pénzéből ázsiai vendégmunkásoknak teremt munkahelyeket? *Népszava*. https://nepszava.hu/3183508_egy-energiaszegeny-orszag-miert-akar-energiafalo-akkumulator-nagyhatalomma-valni-mikozben-a-magyar-adofizetok-penzebol-azsiai-vendegmunkasoknak-teremt-munkahelyeket.

Ferkó N. (2023. január 24.). Akkugyárügy: a németek üdvözlik, nálunk ellenállásba ütközik. *Index*. https://index.hu/gazdasag/2023/01/24/akkumulatorgyar-debrecen-god-catl-akkumulatorpiac/.

Frangoul. (2022. október 28.). EU strikes deal to ban the sale of new diesel and gasoline cars from 2035. *CNBC.* Retrieved from: https://www.cnbc.com/2022/10/28/eu-pushes-ahead-with-plan-to-ban-new-diesel-gasoline-cars.html.

Huld, A. (2022. november 22.). China's Lithium-Ion Battery Industry – Overcoming Supply Chain Challenges. *China Briefing*. https://www.china-briefing.com/news/chinas-lithium-ion-battery-industry-overcoming-supply-chain-challenges/.

Hungary Today (2022. június 17.). Foreign Secretary Szijjártó: South Korean Company Makes Largest Investment of the Year So Far. *Hungary Today.* https://hungarytoday.hu/foreign-minsiter-secretary-peter-szijarto-south-korean-investments-nyiregyhaza-hungary/.

Komócsin S. (2022. augusztus 18.). Akkugyártó nagyhatalom lesz Magyarország, de nagy árat fizetünk érte. *Napi.hu.* https://www.napi.hu/magyar-vallalatok/akkumulator-gyartas-kina-energia-kiszolgaltatottsag.758128.html.

Lawson, A. (2023. január 24.). EU 'could end reliance on China for electric car batteries by 2030'. *The Guardian*. https://www.theguardian.com/business/2023/jan/24/eu-could-end-reliance-on-china-electric-car-batteries-by-2030-investment-joe-biden-369bn-green-subsidies.

Népszava (2023. március 19.). A Védegylet és az LMP megtámadta a debreceni akkumulátorgyár környezethasználati engedélyét. *Népszava*. https://nepszava.hu/3188439_vedegylet-lmp-momentum-catl-akkumulatorgyar-kornyezet-hasznalati-engedely.

Nézőpont (2023. január 9.). A Fidesz nyerné az ep-mandátumok háromnegyedét. *Nézőpont*. https://nezopont.hu/a-fidesz-nyerne-az-ep-mandatumok-harom-negyedet/.

Nótin, T. (2023. január 12.). A kormány szerint megalapozatlanok a félelmek a debreceni akkumulátorgyár miatt. *Index*. https://index.hu/belfold/2023/01/12/kormanyinfo-gulyas-gergely-szentkiralyi-alexandra-bejelentes-sajtotajekoztato/a-kormany-szerint-megalapozatlanok-a-felelmek-a-debreceni-akkumulatorgyar-miatt/.

Reuters (2022. december 29.). EU phase out of fossil fuel cars unreasonable – Italy PM. *Reuters*. https://www.reuters.com/world/europe/eu-phase-out-fossil-fuel-cars-unreasonable-italy-pm-2022-12-29.

Reuters (2022. augusztus 12.). China's CATL to build $7.6 bln Hungary battery plant to supply Mercedes, BMW. *Reuters.* https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-catl-build-new-756-bln-battery-plant-hungary-2022-08-12/.

Rhodium Group & Merics (2022). EV battery investments cushion drop to decade low: Chinese FDI in Europe 2022 Update. https://merics.org/en/report/ev-battery-investments-cushion-drop-decade-low-chinese-fdi-europe-2022-update.

Scheiner, Christian (2023). EU's response to the US Inflation Reduction Act (IRA). *Briefing requested by the ECON Committee. European Parliament*. https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2023/740087/IPOL_IDA(2023)740087_EN.pdf.

Sebastian, G. – Chimits, F. (2022. május 30.). "Made in China" electric vehicles could turn Sino-EU trade on its head. *MERICS*. https://merics.org/en/short-analysis/made-china-electric-vehicles-could-turn-sino-eu-trade-its-head.

Szabó Gy. (2023. május 21.). Kiderült: drasztikusan belenyúl a kormány a munkaerőpiacba. *Index*. https://index.hu/gazdasag/2023/05/21/munkaeropiac-bejelentes-foglalkoztatas-gazdasagpolitika-kulfoldi-munkavallalas-munkaerohiany-munkahely-munka/.

Szilagyi B. (2022. szeptember). Batteries are powering CEEs mobility transition – CET analysis. *Central European Times.* https://centraleuropeantimes.com/2022/09/batteries-power-cee-e-mobility-transition/.

Transport and Environment (2023. január). A European Response to US IRA. How Europe can use its soft and financial powers to build a successful electric vehicle value chain. https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/01/2023_01_TE_Raw_materials_IRA_report-1.pdf.

KÍNA KULTÚRDIPLOMÁCIÁJÁNAK MAGYARORSZÁGI INTÉZMÉNYRENDSZERE

Salát Gergely[1]

Absztrakt

Az Övezet és Út kezdeményezés (BRI) öt pillérének egyikét az „emberek közötti kapcsolatok" adják, és ezeknek a fejlesztése nélkülözhetetlen a BRI többi céljának az eléréséhez. Ezek a kapcsolatok teremthetik meg azt a kölcsönös bizalmat, amely megalapozhatja a puszta tranzakcionális jellegű érintkezéseken túlmutató, hosszú távú együttműködéseket. Az emberek közötti kapcsolatok építésének egyik módja a kulturális kapcsolatok fejlesztése, a kultúrdiplomácia és az egyéb puha hatalmi *(soft power)* eszközök alkalmazása, így a BRI-nek ezek is részét képezik. A tanulmány bemutatja, hogy miért van szükség kulturális kapcsolatokra, miért különösen fontosak ezek Kína esetében, miként kapcsolódnak a BRI céljaihoz, illetve esettanulmány-jelleggel részletesen bemutatja, hogy Magyarországon Kína milyen intézményrendszert épített ki kultúrája népszerűsítésére és a BRI ötödik pillérének a megerősítésére.

Kulcsszavak: *Kína, Magyarország, Övezet és Út kezdeményezés, kulturális kapcsolatok, puha erő*

1 Dr. habil. Salát Gergely, PhD, habilitált egyetemi docens, Pázmány Péter Katolikus Egyetem BTK, a Kínai Tanszék vezetője.

Abstract

People-to-people relations are one of the five pillars of the Belt and Road Initiative (BRI), and their development is essential to achieve the other goals of the BRI. People-to-people contacts can create the mutual trust that can lay the foundations for long-term cooperation that goes beyond mere transactional interactions. One way of building people-to-people links is to develop cultural relations, using cultural diplomacy and other soft power instruments, so these are integral parts of the BRI. The paper will examine why cultural relations are indispensable, why they are particularly important in the case of China, how they relate to the objectives of the BRI and will present in detail, as a case study, the institutional system China had built in Hungary to promote its culture and strengthen the fifth pillar of the BRI.

Keywords: *China, Hungary, Belt and Road Initiative, cultural relations, soft power*

1. Az ötödik pillér jelentősége

Az Övezet és Út kezdeményezés (Belt and Road Initiative, BRI) öt pillére közül az utolsót – a szakpolitikai koordináció, az infrastrukturális összeköttetés, az akadálytalan kereskedelem és a pénzügyi integráció mellett – az „emberek közötti kapcsolatok" (*people-to-people relations,* P2P – a kínai eredetiben 民心相通, vagyis 'az emberek szíve közötti összeköttetések') fejlesztése jelenti (Horváth–Salát, 2021). Az ide tartozó konkrét programokból és projektekből az derül ki, hogy az emberek közötti kapcsolatokat mind a kínai fél, mind a befogadó országok a lehető legtágabb értelemben használják, ide tartozik a tudományos együttműködésektől kezdve a kulturális programokon és diákcserén keresztül a társadalmi szervezetek közötti kapcsolatépítésig minden olyan elem, amely nem fér be a másik négy pillér kategóriáiba, és ahol kínai és külföldi szereplők között konstruktív interakcióra kerül sor. Az emberek közötti kapcsolatok építésének egyik fontos eszköze a kultúra népszerűsítése – elsősorban, de nem kizárólagosan a kulturális diplomácia segítségével –, és ez az a terület, amelyen az állam a legaktívabb szerepet tudja játszani (Gulyás–Szilágyi, 2021). A jelen tanulmányban – az elméleti alapok lefektetését követően – azt vizsgáljom meg, hogy a BRI ötödik pilléréhez tartozó kulturális kapcsolatépítés miként valósult meg Kína részéről Magyarország felé, milyen intézményi hálózat alakult ki az emberek közötti kapcsolatok megerősítésére.

1.1. A bizalom

Bár az „emberek közötti kapcsolatok” az utolsó pillérként szerepelnek a hivatalos felsorolásban, és hasznuk nehezen számszerűsíthető és kommunikálható, ráadásul kevésbé látványosak, mint például a hatalmas építkezések, valójában hosszú távon ezek jelentik az összes többi pillér alapját. Természetesen egy-egy üzletkötés vagy kisebb beruházás megvalósulhat a felszínes ismeretség szintjén, valódi „emberek közötti kapcsolatok”, illetve a másik mély ismerete nélkül is, ha azonban két vagy több ország együttműködése túl akar lépni az egyszerű tranzakciókon, ahhoz elsősorban bizalomra van szükség, enélkül ugyanis a gyümölcsöző és tartós kooperáció elképzelhetetlen a bizalomhiánnyal járó többletköltségek miatt. Bizalom azonban csak a másik fél megismerése révén jöhet létre, hosszú idő alatt, hiszen az ismeretlenben nem bízhatunk. Ha elfogadjuk, hogy Kínával, a világ egyik legfontosabb nagyhatalmával legalább valamiféle *modus vivendi* – de inkább konstruktív együttműködés – kialakítására van szükség a világ békéjének és fejlődésének a fenntartása, a súlyosabb konfliktusok elkerülése érdekében, az emberek közötti kapcsolatok nélkülözhetetlenek.

A BRI alapvetően egy olyan vízió, amely összeköttetésekkel rendelkező, egymással intenzív kapcsolatban álló, folyamatosan együttműködő országokból álló, átjárható afroeurázsiai szuperkontinens kiépítését tűzi ki célul, vagyis sokkal mélyebb kapcsolatokat feltételez, mint az egyszerű kereskedelmi-pénzügyi ügyletek vagy infrastrukturális beruházások (Horváth–Salát, 2021; Baranyi et al., 2020). Az olyan elemek, mint a szakpolitikai koordináció vagy a pénzügyi integráció, is túlmutatnak az egyszerű adok-kapok viszonyokon, a vízió csak akkor működhet, ha a különböző területeken való összekapcsolódásokat megfelelő bizalmi viszony alapozza meg. Ennek kialakításához van szükség minden szinten az emberek közötti kapcsolatokra.

1.2. Kína nehézségei

Kína vonatkozásában a megismerésnek kiemelt szerepe van, hiszen egy önálló civilizációról van szó, amely ráadásul a történelem folyamán hajlamos volt elszigetelődni a külvilágtól, így a BRI-hez csatlakozott országok többségével a kapcsolatépítés az elmúlt évtizedekben – minden sok évtizedes vagy évszázados barátságot emlegető diplomáciai udvariaskodás ellenére – csaknem a „nulláról indult”. Kína önálló civilizáció volta azzal is jár, hogy szinte minden nemzetközi kapcsolatában jelentkeznek az interkulturális kommunikáció sajátosságai és nehézségei, a kínai és nem kínai „emberek közötti kapcsolatok” egyben kultúrákon átívelő viszonyok is. Ez számos problémát felvet, és azt is megindokolja, hogy miért van szükség az államok aktív részvételére a nemzet- és kultúraközi kapcsolatok fejlesztéséhez, az akadályok legyőzéséhez.

Kína helyzetét az is nehezíti, hogy – különösen a nyugati világban – a médiát és a közbeszédet Kína felemelkedésében ellenérdekelt szereplők dominálják, így a hosszú távú együttműködésekhez szükséges bizalmi alapok lefektetése nehézkes (Vörös, 2022, 20–22). A Kínával kapcsolatos diskurzust maguk a kínaiak alig tudják befolyásolni, a kínai álláspontok alig jelennek meg, vagy ha mégis, úgy vannak keretezve, hogy az eleve elfogadhatatlanná teszi őket a közvélemény számára. A főáramú nyugati média hatása jóval túlterjed a nyugati világon, még a Globális Dél országaiban is befolyásolja a Kínáról való gondolkodást (Silver et al., 2022). Ezt az enyhítheti, ha az embernek vannak pozitív tapasztalatai Kínával, a kínaiakkal kapcsolatban, hiszen a saját tapasztalat felülírhatja a médiában látottakat. (Ahogy a kínai mondás tartja: 百闻不如一见, vagyis „egyszer látni többet ér, mint százszor hallani róla”.)

1.3. A puha hatalmi aspektus

Ha a kérdéskört hatalmi szempontból elemezzük, akkor megállapítható, hogy az „emberek közötti kapcsolatok” a puha erő *(soft power)* fogalmával állnak szoros összefüggésben. Annak elérése, hogy – a puha erő egy közkeletű meghatározásának megfelelően – „mások azt akarják, amit mi akarunk”, vagyis vonzerővel, mintaadással befolyásoljuk mások gondolkodását, feltételezi, hogy ismerik a nézőpontunkat, értékeinket és értékrendünket. Megismerés nélkül nem tudunk hatni másokra, legfeljebb kemény erővel vagy gazdasági eszközökkel, az előbbi azonban költséges és bizonytalan, az utóbbi pedig nem lépi túl a tranzakciók szintjét, tehát az évtizedes távú, sokdimenziós együttműködéshez nem elegendő. A puha erő egy ország egyéb területeken való érdekérvényesítését is megkönnyíti, ráadásul a *soft power* építése nem zéró összegű játszma, így minden szereplő számára elfogadható. Az „emberek közötti kapcsolatok” építésének és a puha erő növelésének az eszközei között nagy az átfedés, így a BRI ötödik pillére a – már a BRI előtt, a 2000-es években elindított – kínai *soft power* politika szerves folytatásának, kiterjesztésének is tekinthető (Salát, 2010; Bartha-Rigó, 2014, 2021).

1.4. Állami részvétel

Az „emberek közötti kapcsolatok” egyik fontos eleme a kulturális érintkezés elősegítése, egymás kulturális alkotásainak az elérhetővé tétele. Ezek a kapcsolatok természetesen jóval szélesebb területre kiterjednek, mint a kulturális programok, ugyanakkor ez utóbbiak azok, ahol az állami projekteknek, víziónak, támogatásoknak és stratégiáknak kiemelkedő szerepük lehet. Kínai viszonylatban az „emberek közötti kapcsolatok” közé sorolhatók olyan esetek is, mint például egy ebéd elköltése egy kínai étteremben vagy egy kungfutanfolyam elvégzése, ezek azonban spontán módon, állami beavatkozás nélkül történnek, és meglehetősen esetlegesek. Azonos kultúrkörhöz tartozó országok vagy az univerzálisan jelen lévő amerikai popkultúra és életmód esetében éppen ezeknek a spontán kapcsolatépítéseknek van a legnagyobb hatásuk, a hollywoodi filmek, a svéd bútorok vagy a spanyol foci hatása a küldő ország elfogadottságára, presztízsére, megítélésére az adott állam aktív közreműködése nélkül is érvényesül. Az eltérő kultúrák között azonban a spontán kapcsolatépítés nehézkesen megy, a nyelvi, kulturális és földrajzi akadályok miatt az emberek közötti kapcsolatokat tudatosan támogatni kell, és ennek legkézenfekvőbb módja a kulturális termékek népszerűsítése, a legtágabb értelemben vett kultúrdiplomáciai tevékenység (Szilágyi, 2020).

2. Előzetes megjegyzések

2.1. Emberek közötti kapcsolatok és kultúrdiplomácia

Ahogy a fentiekben láthattuk, a BRI víziójának megvalósulásához hosszú távon szükséges az emberek közötti kapcsolatok fejlesztése, és ebben Kína esetében különös súlya van az állami szerepvállalásnak, ezen belül a kultúrdiplomáciának. Az alábbiakban esettanulmány-jelleggel azt tekintjük át, hogy Magyarországon a BRI első tíz évében – a legtöbb esetben korábbi kezdeményezések folytatásaként – miként alakította ki Kína azt az intézményhálózatot, amely által kultúrdiplomáciai tevékenységét, saját kultúrájának népszerűsítését végzi. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni az alábbiakat.

Egyrészt, Magyarország esete nem egyedi, Kína hasonló eszközöket alkalmaz a többi BRI-ország esetében, sőt a BRI-hez nem csatlakozott államokban is. Természetesen vannak sajátos, csak itt jellemző körülmények a magyar–kínai kapcsolatokban, de ezek jelentőségét nem érdemes eltúlozni. Kína magyarországi tevékenységét globális stratégiájának helyi megnyilvánulásaként javasolt értelmezni.

Másrészt, az „emberek közötti kapcsolatok” BRI-pillére nem kizárólag a kulturális kapcsolatok fejlesztéséből, kultúrdiplomáciai intézményépítésből áll, annak más elemei is vannak. A jelen tanulmányban azonban csak az utóbbiakra fókuszálunk, nem ejtünk szót például az ösztöndíj-programokról, kutatási együttműködésekről, alapvetően más profilú kínai és magyar intézmények eseti együttműködéséről. (Például a budapesti Szépművészeti Múzeum befogadott kínai képzőművészeti kiállítást, a Magyar Állami Operaház pedig operaelőadást, de ettől ezek még nem lettek a kínai kultúrdiplomáciai intézményrendszer részei.)

Harmadrészt, az „emberek közötti kapcsolatok” és azon belül a kulturális érintkezés fejlesztése nem egyoldalú folyamat, a pillér nemcsak azt jelenti, hogy Kína igyekszik megismertetni saját magát, hanem azt is, hogy igyekszik megismerni a partnereit, és a partnerei is igyekeznek megismertetni magukat. Például magyar vonatkozásban a BRI előtt mindössze egy kínai egyetemen működött magyar szak, ma már egy tucatra nőtt az ilyen intézmények száma, a másik oldalról pedig a magyar kormány éppen a BRI meghirdetésének évében, 2013-ban nyitotta meg a kínai fővárosban a Pekingi Magyar Kulturális Intézetet. A kínai kultúra magyarországi megjelenésével párhuzamosan tehát Kínában is zajlik a magyar kultúra népszerűsítése, és ezt természetesen más országok esetében is így van.

Negyedrészt, a tanulmányban szereplő felsorolás természetesen nem lehet teljes. Az említetteken kívül sok tucat kínai civil szervezet működik, amely kulturális tevékenységet is kifejt, és sok magyar vagy magyar–kínai szerveződés és intézmény is foglalkozik a kínai kultúrával eseti alapon vagy rendszeresen. Említeni lehet itt például a harcművészeti iskolákat, amelyek tevékenysége sokszor túlmutat a sporton, a kulturális találkozóhelyként is működő kínai teázókat, a Magyar–Kínai Asztalitenisz Klubot (匈-中乒乓球俱乐部), a Magyar Mah-jong Szövetséget, a Napi Kínai Facebook-oldalt vagy akár Velence város önkormányzatát, amely évente helyet ad a nagyszabású Sárkányhajó Ünnepnek. Jelen cikkben azokat az intézményeket térképezem fel, amelyeknek kifejezett célja a kínai kultúra megismertetése, népszerűsítése és – közvetve vagy közvetlenül – a kínai puha erő növelése Magyarországon. A szereplők köre folyamatosan változik, ezért idővel szükség lesz a térkép frissítésére. Az említett szervezetek egy része egy-egy közösségszervező személyiséghez, kiemelkedő szakemberhez, iskola- vagy intézményalapítóhoz kötődik. Magánszemélyeket azonban a jelen tanulmányban nem említek név szerint, mert egyrészt az intézményi hálózatra összpontosítok, másrészt nagyon nehéz lenne eldönteni, hogy ki az, akit

mindenképpen említeni kell, és kinek a megnevezésétől lehet eltekinteni. Az egyes szervezetekre vonatkozó információk fő forrása az adott szervezet honlapja vagy Facebook-oldala, ezeknek címét a tanulmány végén ábécérendben közlöm. A kínaiak inkább a WeChat-alkalmazást használják, de mivel a tanulmány célcsoportját a magyar olvasók jelentik, a WeChat-profilokat nem szerepeltetem. A kínai és a kínai–magyar szervezetek nevét kínai írásjegyekkel is megadom, a magyar szerveződésekét csak magyarul.[2]

2.2. Módszertani problémák

Kínai kultúrdiplomáciai tevékenység természetesen a BRI meghirdetése előtt is zajlott Magyarországon. Már az 1949-es kínai–magyar diplomáciai kapcsolatfelvétel után elkezdődött a közvetlen érintkezés (Nagy, 2021; Salát, 2023, 284–291), majd Kína hol intenzívebben, hol visszafogottabban, de folyamatosan igyekezett népszerűsíteni saját kultúráját Magyarországon (Goreczky, 2019; Vámos, 2021). Ez alól a kulturális forradalom időszaka (1966–1976) volt csak kivétel (Salát, 2000). A BRI eredményeinek számbavételekor nehézséget jelent, hogy az Övezet és Út meghirdetése valójában nem hozott új korszakot a magyar–kínai kapcsolatokban és a hazánkra irányuló kínai kultúrdiplomáciai törekvésekben sem, az elmúlt évtizedben a korábban is zajló folyamatok folytatódtak, és nem tudhatjuk, hogy mi történt volna a BRI meghirdetése nélkül. Kína a 2000-es években ismerte fel a puha erő jelentőségét (Salát, 2010), és innentől fogva tudatosan építette, ennek volt egyik megnyilvánulása a Konfuciusz Intézetek hálózatának a kiépülése (Csikó, 2019). Hazánkban is jóval a BRI előtt, 2006-ban megnyílt az első Konfuciusz Intézet, és bár a magyarországi hálózat a BRI-korszakban tovább bővült, azt nehéz megmondani, hogy ez a BRI eredménye-e. Mivel az Övezet és Út egyfajta brand, amelyet mindenféle kínai kezdeményezésre alkalmaznak az elmúlt évtizedben – visszamenőlegesen is –, e korszak kulturális projektjeit a BRI-hez sorolhatjuk, attól függetlenül, hogy azok korábbi folyamatok kiterjesztései-e.

A másik említendő probléma az, hogy a COVID–19-járvány éveiben a BRI-projektek nagy része lelassult vagy elakadt, új kezdeményezések alig történtek. A 2010-es években elinduló folyamatok 2020-ban hirtelen megszakadtak, és mivel Kína három

2 Az intézményrendszer feltérképezéséhez nyújtott segítségéért köszönettel tartozom Kelemen Gábornak, aki az ELTE-n a témavezetésemmel írt „Magyar–kínai diplomáciai kapcsolatok: Kínai kultúrdiplomáciai törekvések Magyarországon (2010–2020)" című 2021-es szakdolgozatában nemcsak az érintett intézmények akkor aktuális listáját állította össze, hanem a 2010-es évtized magyarországi kulturális programjait is számbavette (Kelemen, 2021).

teljes éven keresztül, 2020-ban, 2021-ben és 2022-ben határainak lezárásával igyekezett megakadályozni a vírus terjedését, nemzetközi tevékenysége minimális volt (Pintér–Salát, 2022). Ez különösen érintette az emberek közötti kapcsolatok és a kultúra területét, ahol a személyes érintkezés elengedhetetlen. Miközben a kereskedelmi és egyéb gazdasági tevékenységek még ha akadoztak is, de azért folytak, addig az oktatási, kulturális, tudományos együttműködések szinte teljesen leálltak. A BRI első tíz évének vizsgálatakor tehát figyelembe kell venni, hogy a szerves fejlődés 2020-ban elakadt, és az első tíz év valójában inkább hét évet jelent. A pandémia tehát torzíthatja az eredmények és a fejlemények értékelését.

3. Kínai állami szereplők Kína magyarországi kulturális jelenlétében

Az emberek közötti kapcsolatok fejlesztésére kínai oldalról komplex intézményrendszer alakult ki Magyarországon, amely alapvetően háromféle szereplőből áll: egyrészt vannak kínai állami szereplők (ezek nem feltétlenül a központi kormányzatot képviselik, hanem sokszor helyi intézményekhez kötődnek); másrészt léteznek azok a társadalmi szervezetek, amelyek feltételezhetően állami aktorokkal is kapcsolatban állnak; harmadrészt előfordulnak magánszereplők is. Magyar oldalról ezt állami és civil szerveződések egészítik ki.

A kínai központi kormányzat oldaláról a kultúrdiplomácia és a puha erő növelésére irányuló törekvések fő irányítói a Külügyminisztérium 外交部, a Tudományos és Technológiai Minisztérium 科学技术部, a Kulturális és Turisztikai Minisztérium 文化和旅游部, továbbá az Oktatási Minisztérium 教育部 is. Természetesen ezek a Kínai Kommunista Párt által meghatározott irányvonalat követik a kultúrdiplomáciában is, amelyet a 2023 nyarán elfogadott külkapcsolati törvény is megerősít.

3.1. A kínai nagykövetség

A Kínai Népköztársaság hivatalos képviselője Magyarországon az ország budapesti nagykövetsége, amely a klasszikus diplomáciai tevékenység mellett az emberek közötti kapcsolatok építésében is szerepet vállal, illetve felügyeli, támogatja, orientálja a többi szereplőt. A követségen belül külön Kulturális és Oktatási Osztály működik, ennek része az Oktatási Iroda, ez utóbbi a diákcsere-kapcsolatokat és állami ösztön-

díjas ügyeket intézi. A követség maga is rendez kulturális eseményeket (fogadásokat, filmvetítéseket, holdújévi eseményeket, konferenciákat), társszervezőként részt vesz más szervezetek programjaiban (pl. Kínai Nyelvi Híd versenyek), illetve képviselői arcukat adják olyan kulturális eseményekhez, amelyek megfelelnek a kínai kultúrdiplomácia céljainak. A kínai követség diplomatái sok rendezvényt támogatnak, és legitimálnak azzal, hogy díszvendégként megjelennek, esetleg megnyitó beszédet mondanak rajtuk.

Jellemző, hogy az állami és félállami szereplők között egyfajta vetélkedés tapasztalható abban, hogy melyikük programjára tudják megnyerni a kínai követség képviselőinek a részvételét. A diplomaták megjelenése ugyanis az otthoni partnerek, támogatók számára is fontos megerősítése annak, hogy az adott program elnyerte a kínai állam támogatását, elismerését. Mindez problémát is jelent, mert a magyar közönség számára nem megszokott, hogy egy színházi előadást vagy koncertet hivatalos beszédek előznek meg, a kulturális élményt ígérő programok reprezentatív eseménnyé tétele csökkentheti azok élvezhetőségét és így a hatékonyságát. E területen szükség lenne a kulturális különbségek fokozottabb figyelembevételére.

A COVID–19-pandémia alatt a kínai követség kulturális tevékenysége a minimálisra esett vissza, a 2020–2022-es időszakban nem tartottak rendezvényeket – a nemzeti ünnepi fogadásokat is online rendezték meg –, 2019 vége óta az első személyes részvétellel zajló kulturális programot 2023 márciusában tartották.

3.2. A Konfuciusz Intézetek

Kína a 2000-es években, Hu Jintao 胡锦涛 államelnök-pártfőtitkár vezetése idején figyelt fel a puha erő jelentőségére, és azt tudatosan, állami feladatként kezdte fejleszteni. Ennek a törekvésnek az egyik legfontosabb eszköze a Konfuciusz Intézetek 孔子学院 hálózata volt, amely 2004-ben kezdett kiépülni (Salát, 2010; Csikó, 2019). A Kínai Népköztársaság hivatalos nyelvi-kulturális intézeteinek számító Konfuciusz Intézetek egy sajátos konstrukcióban létesülnek: a kínai oktatási minisztérium alatt működő Kínainyelv-oktatási Tanács (Hanban 汉办, egy időben Konfuciusz Intézetek Központja / Kínainyelv-oktatási Tanács 孔子学院总部/国家汉办, legújabban Kínai–Külföldi Nyelvi Együttműködés Központja 中外语言交流合作中心) támogatja őket, de egy kínai és egy külföldi egyetem közös projektjeként jönnek létre az utóbbi intézményrendszerén belül. Két vezetőjük van, egy kínai és egy befogadó országbeli. Tehát egy Konfuciusz Intézet létrehozásához szükség van egy kínai egyetem és egy befogadó külföldi egyetem együttműködésére, a Hanban jóváhagyására és támogatására, továbbá megkönnyítheti a létesítést, ha a helyi politikai szereplők a vállalkozás mellé állnak. A Hanban felel olyan programokért is, mint az egyetemisták és középiskolások számára külön-külön megrendezett Kínai Nyelvi Híd 汉语桥 verseny, a HSK- 汉语水平考试 nyelvvizsga, az általános és középiskolásoknak kidolgozott YCT- 中小学生汉语水平考试 nyelvvizsga, a BCT 商务中文考试 üzleti nyelvvizsga, a Konfuciusz-ösztöndíj 孔子学院奖学金 és a legújabb Konfuciusz Kína Tanulmányok Program 孔子新汉学计划.

Megjegyzendő, hogy a 2010-es évek második felében a Hanbant többször átszervezték, sokáig vezetőt se neveztek ki az élére, 2020-ban átnevezték, és ma a Konfuciusz Intézeteket az oktatási minisztérium égisze alatt működő Nemzetközi Kínai Oktatási Alapítvány 中国国际中文教育基金会 felügyeli. A változások komoly fennakadásokat okoztak a Konfuciusz Intézetek működésében, vezetőik állandó bizonytalanságra, kiszámíthatatlanságra panaszkodtak.

Magyarországon a kínai nyelv és kultúra terjesztésével foglalkozó hálózat gerincét a Konfuciusz Intézetek jelentik (Tarrósy–Vörös, 2019, 202). Hazánkban jelenleg nem kevesebb mint öt ilyen intézet működik, ami egyedülállóan magas szám egy ekkora országban. Összehasonlításként: Csehországban kettő, Ausztriában kettő, Szerbiában kettő, Romániában négy intézet található. A magyarországi Konfuciusz Intézetek az alábbiak (alapításuk sorrendjében):

ELTE Konfuciusz Intézet: Magyarország első Konfuciusz Intézete, amely 2006-ban nyílt meg az ELTE és a Pekingi Idegen Nyelvi Egyetem együttműködésével, a Hanban támogatásával az ELTE Bölcsészettudományi Karán. Az egység 2007-ben, 2011-ben és 2012-ben is elnyerte a Kiváló Konfuciusz Intézet díjat, Hamar Imre igazgató pedig 2011-ben kínai állami kitüntetést kapott. 2014-ben itt létesült a Konfuciusz Intézetek Közép- és Kelet-európai Regionális Oktatási Centruma, amely a Közép- és Kelet-Európában tevékenykedő kínainyelv-tanároknak tart továbbképzéseket.

Szegedi Tudományegyetem Konfuciusz Intézet: 2012-ben Szegeden nyitotta meg kapuit a második magyarországi Konfuciusz Intézet a Szegedi Tudományegyetem és a Shanghai Nemzetközi Tanulmányok Egyeteme együttműködésével, a Hanban támogatása mellett. Az intézet a nyelvoktatáson túl nagy hangsúlyt fektet a kínai kultúra megismertetésére is.

Miskolci Egyetem Konfuciusz Intézet: 2013-ban Miskolcon alakult meg a harmadik hazai Konfuciusz Intézet, ez a Pekingi Vegyipari Egyetemmel van partnerségben. Az intézet létrehozásánál fontos szempont volt, hogy Miskolc közelében, Kazincbarcikán valósult meg az addigi legnagyobb magyarországi kínai beruházás, a Borsodchem felvásárlása a kínai Wanhua vállalat által. A miskolci intézet azóta is együttműködik a Wanhua–BorsodChem cégcsoporttal.

Pécsi Tudományegyetem Hagyományos Kínai Orvoslás Konfuciusz Intézete: 2014-ben Pécsett alakult újabb Konfuciusz Intézet, ennek kínai partnere az Észak-kínai Tudományos és Technológiai Egyetem. Kiemelendő, hogy ez nemcsak általános nyelvoktatási és kulturális tevékenységet folytat, hanem a hagyományos kínai orvoslás megismertetését, népszerűsítését is feladatának tekinti, és ennek megfelelően a PTE Egészségtudományi Karához tartozik.

Debreceni Egyetem Konfuciusz Intézet: 2019 őszén alakult az ötödik intézet, ennek partnere a Tianjini Idegen Nyelvek Egyeteme. Mivel a COVID–19-pandémia éppen a megalakulása után néhány hónappal kezdődött, az intézet csak az elmúlt időszakban vált igazán aktívvá.

A Konfuciusz Intézetek egyrészt kínainyelv-tanfolyamokat szerveznek, amelyeken bárki részt vehet. Másrészt a befogadó egyetemükön belül kínai nyelvi kurzusokat hirdetnek meg, amelyeket az adott intézmény hallgatói vehetnek fel, és elvégzésükért kreditet kapnak. Harmadrészt, és talán ez a legnagyobb hatású tevékenységük, a környékbeli gimnáziumokban tartanak kínai órákat, egyes helyeken második idegen nyelvként, máshol harmadikként. Ez azt is jelenti, hogy több magyar gimnáziumban érettségizni is lehet kínaiból. Mindemellett a Konfuciusz Intézetek fontos kulturális központok, amelyekben rendszeresen szerveznek különféle programokat, a népszerűsítő előadásoktól kezdve a holdújévi gálaműsorokon át a kalligráfia- és papírkivágás-tanfolyamokig. Különösen a vidéki városokban a Konfuciusz Intézetek a helyi kulturális élet fontos szereplői, programjaikról rendszeresen beszámol a helyi sajtó.

Mint látható, a Konfuciusz Intézetek közül csak az utóbbi kettő nyílt meg a BRI-időszakban, ugyanakkor az Övezet és Út kezdeményezés a már meglévő intézeteknek is új lendületet adott, hatással volt a tevékenységükre. Például Selyemút-témájú eseményeket rendeztek, és a BRI népszerűsítése is a feladatuk lett. Az ELTE-n Övezet és Út Kutatóközpont nyílt, amely lényegében szimbiózisban működik az ELTE Konfuciusz Intézettel, székhelyük és vezetésük azonos.

3.3. Kínai Kulturális Központ

Budapesten 2020-ban létrejött a Kínai Kulturális Központ 布达佩斯中国文化中心, amely a Kínai Népköztársaság hivatalos kulturális intézete Magyarországon. Felmerülhet a kérdés, hogy a Konfuciusz Intézetek mellett miért van szükség külön kulturális központra. A válasz a kínai kormányzat struktúrájában keresendő: Kínában különálló – és egymással rivalizáló – egység az Oktatási Minisztérium, illetve a Kulturális és Turisztikai Minisztérium, előbbi felel a Konfuciusz Intézetekért, utóbbi a Kulturális Központokért. A nemzetközi terjeszkedésben az Oktatási Minisztérium előbb lépett, létrehozva a Konfuciusz Intézetek több mint 500 egységből álló hálózatát (amelyet többi mint 1000 Konfuciusz Tanterem – Konfuciusz Intézetnek alárendelt kisebb egység – egészít ki), és ezek az oktatási tevékenység mellett a kulturális promóció feladatát is magukra vállalták. A Kulturális és Turisztikai Minisztérium által létrehozott központok csak kulturális projektekkel foglalkoznak, nyelvoktatással nem, és az utóbbi években elindult valamiféle profiltisztítás, amelynek végeredményeként elméletileg a Konfuciusz Intézetek inkább oktatási, a Kulturális Központok pedig inkább kulturális tevékenységet folytatnak majd. Egyelőre azonban nagy az átfedés a kétfajta egység működése között, és kérdéses, hogy a teljes szétválasztás valaha is megvalósul-e.

A budapesti Kínai Kulturális Központ eddigi tevékenységét két tényező akadályozta. Egyrészt, megalapítása éppen a COVID–19-pandémia időszakára esett, amikor mindenféle társas esemény korlátozva volt, és a kínai intézményeknek az otthoni előírásokat még akkor is be kellett tartaniuk, amikor a magyarországi tilalmakat már feloldották. Így az első években a központ munkája az online térre korlátozódott. Másrészt a budapesti Stefánia úti reprezentatív villaépület felújítása elhúzódik, így a központ hivatalosan még 2023 közepén sem nyitotta meg kapuit, egyelőre csak külsős rendezvényeken vesz részt. Biztosra vehető, hogy e probléma elhárulásával a Központ a magyarországi kulturális élet fontos szereplője lesz. A Központ első, COVID utáni jelentősebb programja egy Suzhou-t népszerűsítő rendezvény volt 2023 júniusában.

3.4. Kína–Közép-Kelet-Európa Turisztikai Koordinációs Központ

Az „emberek közötti kapcsolatok” fejlesztését szolgáló kínai állami intézmények között meg kell említeni a Kína–Közép-Kelet-Európa Turisztikai Koordinációs Központot 中国-中东欧旅游协调中心, amely 2014-ben alakult. A Központ nem kifejezetten a magyar–kínai vonatkozású turizmussal foglalkozik, hanem a Kína–Közép- és

Kelet-Európa (Kína–KKE, eredetileg 16+1, később 17+1, jelenleg 14+1) együttműködés keretében jött létre, amelynek résztvevői úgy döntöttek, hogy a turisztikai ügyekkel foglalkozó regionális központot Budapesten hozzák létre. Létrejövetelekor tehát az intézmény a Kína, illetve Albánia, Bosznia és Hercegovina, Bulgária, Csehország, Észtország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Macedónia, Magyarország, Montenegró, Románia, Szerbia, Szlovákia és Szlovénia közötti turisztikai kapcsolatok koordinálását és fejlesztését kapta feladatául. Fő célja az, hogy a közép- és kelet-európai országokat egy turisztikai célterületként népszerűsítse a világ legjelentősebb turisztikai piacán, a Kínai Népköztársaságban. Fontos kiemelni, hogy az intézményt nem egyoldalúan alapította Kína, hanem az a Kína–KKE-együttműködés keretében, közös vállalkozásként jött létre, és elsősorban nem Kínát próbálja „eladni" a KKE-régióban, hanem a KKE-régiót Kínában.

3.5. Kínai Nemzeti Turisztikai Iroda

A budapesti Utazás 2016 kiállítás szakmai díszvendége a Kínai Népköztársaság volt, és az eseménysorozat részeként megnyitották a Kínai Nemzeti Turisztikai Hivatal 国家旅游局 budapesti regionális irodáját 中国驻布达佩斯旅游办事处. A régióban elsőként létrejövő iroda feladata a segítségnyújtás a közép- és kelet-európai régióból Kínába utazó turisták vízum- és egyéb ügyeinek az intézésében, Kína turisztikai célpontként való népszerűsítése, a kínai kultúra promotálása, a turisztikai együttműködések elősegítése.

A COVID–19-pandémia természetesen mind a Kína–Közép-Kelet-Európa Turisztikai Koordinációs Központ, mind a Kínai Nemzeti Turisztikai Iroda munkáját rendkívüli mértékben megnehezítette, hiszen a 2020–2022 közötti három évben a kétoldalú turizmus gyakorlatilag megszűnt. 2023-ban indultak újra a turistacsoportok, és 2023 júniusában sor került a Turisztikai Iroda első nagyszabású, COVID utáni eseményére, egy teakultúrával kapcsolatos kiállításra és bemutatóra az új budapesti Néprajzi Múzeumban. Ez egy új kezdetet fémjelez az iroda életében.

3.6. Kína–Kelet-Közép-Európa Intézet

A Kína–KKE Intézet 中国-中东欧研究院 a Kínai Társadalomtudományi Akadémia, a legjelentősebb kínai társadalom- és bölcsészettudományi intézmény Európa Tanulmányok Intézetének égisze alatt jött létre Budapesten 2017-ben. Az intézet nemcsak Magyarországra fókuszál, hanem a többi közép- és kelet-európai országgal is igyekszik tudományos cserekapcsolatokat kialakítani. Közös projekteket indít térségbeli tudományos szervezetekkel és agytrösztökkel, konferenciákat, vendégelőadásokat szervez, publikációkat jelentet meg. Összességében tehát az „emberek közötti kapcsolatoknak" a tudományos aspektusával foglalkozik, az értelmiségi párbeszédet, illetve a kínai narratíváknak a helyi közbeszédben való megjelenését igyekszik elősegíteni. Emellett fontos feladata, hogy információkat gyűjtsön a Közép- és Kelet-Európai régióról a kínai döntéshozók számára (Tarrósy–Vörös, 2019, 206).

4. Kínai társadalmi szervezetek

Kína magyarországi kulturális jelenlétének fokozásában olyan szervezetek is részt vesznek, amelyeket Magyarországon élő kínai magánszemélyek hoztak létre. Számos ilyen szerveződés létezik, egyesek ezek közül a kínai közösség kulturális életét szervezik, és csak közvetve – például elsősorban a kínaiaknak szóló, de magyarok által is látogatható nyilvános programokkal – vesznek részt a kínai kultúra népszerűsítésében, mások kifejezetten törekednek arra, hogy a hazai közönség számára is elérhetővé tegyék a kínai kultúra bizonyos elemeit. A kínai alapítású szervezetek közül sokan a létrejövetelük után hamar inaktívvá válnak, másoknak sikerül megvetniük a lábukat a kulturális életben. Számuk nagyságrendjére utalhat, hogy a Kisebbségkutató Intézet által „Migráns szervezetek Magyarországon" címmel 2012-ben összeállított listán 63 kínai érdekeltségű szervezet szerepelt (Kisebbségkutató Intézet, 2012), egy 2019-es hír szerint pedig a Kínai Népköztársaság megalapításának és a magyar–kínai diplomáciai kapcsolatfelvételnek a 70. évfordulójára rendezett gálaműsoron 31 kínai társadalmi szervezet képviselői vettek részt.

Kérdéses, hogy a magyarok körében kulturális tevékenységet folytató szerveződések mennyire tekinthetők magánkezdeményezéseknek: hivatalosan társadalmi szervezetekként, alapítványokként, egyesületekként vannak bejegyezve, de sokak esetében egyértelmű, hogy szorosan együttműködnek kínai állami szereplőkkel, otthoniakkal is (például helyi kormányzatok különféle intézményeivel) és a budapesti kínai nagykövetséggel is. Tehát nem teljesen „civil" szerveződések a szó nyugati értelmében, hanem részben az állami törekvéseket szolgálják, ezeket egészítik ki a maguk eszközeivel. Problémát jelent, hogy egyes szervezetek között személyi átfedés van, egyes kiemelkedő szereplők több szerveződést is vezetnek, és a valós viszonyok feltérképezésére érde-

mes lenne a személyes viszonyokat feltárni a jogi személyek vizsgálata helyett. A kínai alapítású szervezetek közül néhányat emelünk ki az átlagon felüli aktivitásuk alapján.

4.1. Sino-Európai Alapítvány a Kínai Kultúráért és Oktatásért

Az alapítványt 中欧文化教育基金会 2014-ben hozták létre kínai magánszemélyek, és azóta rendkívül aktív. Sino Ház néven egy kínai kulturális-oktatási központot működtet a budapesti Kertész utcában. Céljai között a kínai–európai és azon belül a kínai–magyar kulturális, oktatási, sport-, művészeti és üzleti kapcsolatok fejlesztése szerepel, vászontáska-tervező pályázattól kezdve kínai nyelvtanfolyamon át kereskedelmi konferenciáig igencsak változatos programokat szervez. Az alapítvány szimbiózisban működik a Sino-Európai Intézet 中东欧学院 elnevezésű korlátolt felelősségű társasággal, honlapjuk is azonos.

4.2. Magyar–Kínai Kulturális Egyesület

A Magyar–Kínai Kulturális Egyesület 匈牙利-中国文化交流协会 2015-ben jött létre nonprofit szervezetként. Az egyesületet ugyanaz a személyi kör működteti, mint az *Új Szemle* (*Xin Daobao* 新道报) című magyarországi kínai hetilapot, amely 2000 óta jelenik meg, tehát több mint két évtizedes múltra tekint vissza. Az egyesület és a lap működtetői igen kiterjedt kapcsolatrendszerrel rendelkeznek mind a magyarországi kínai kolónia, mind a magyar kulturális, politikai és gazdasági szereplők körében. Az egyesület kínálatában olyan programok szerepelnek, mint tajcsinap, népzenei találkozó, hagyományos kínai koncertek, fotókiállítások stb., de például a COVID–19-válság idején orvosi eszközöket adományoztak magyar intézményeknek, és 2022-ben az ukrán menekültek támogatásában is aktívan részt vettek.

4.3. Kínai Nemzeti Kulturális és Művészeti Egyesület

Az egyesület 匈牙利中国民族文化艺术学院 2018-ban alakult meg, és egy ideig meglehetősen aktív volt a kínai kulturális programok szervezésében. A pandémia alatt azonban felfüggesztette tevékenységét, 2019 után az első nyilvános programjára 2023-ban került sor. Az egyesület együttműködik a Kínai Cheongsan Szövetség Magyar Szervezetével 匈牙利旗袍总会, amely a hagyományos kínai viseletet népszerűsíti.

4.4. Magyarországi Kínai Nők Egyesülete

A meglehetősen korán, 1995-ben létrejött „nőszövetség” 匈牙利华人华侨妇女联合会 tagjai rendszeres fellépői a különféle kínai művészeti gálaműsoroknak, gyakran találkozhatunk énekes-táncos csoportjaikkal a különféle kínai kulturális eseményeiken (a magyar felhasználók által használt internetes felületeken azonban nincsenek jelen, honlapjuk sincs). Érdekesség, és a szövetség beágyazottságára jellemző, hogy 2023-ban szakmai együttműködésre lépett a Magyar Védőnők Szakmai Szövetségével. Ez azt is mutatja, hogy a kulturális programok mellett az egyesület a magyarországi kínai családok beilleszkedésével, jólétével is foglalkozik.

4.5. EUOBOR

Kifejezetten az Övezet és Út kezdeményezés (korábbi angol rövidítéssel: OBOR) törekvéseinek elősegítésére, az Európa és Kína közötti kulturális kapcsolatok fejlesztésére jött létre 2015-ben az EUOBOR Gazdasági és Kulturális Egyesület 欧洲一带一路经济文化合作发展促进会. Célkitűzéseik szerint egész Európával foglalkoznak, gyakorlatilag azonban tevékenységük nemigen terjed túl Magyarország határain. Néhány évig voltak aktívak, többek között díjat alapítottak, utolsó nyilvános megnyilvánulásuk a COVID–19-járvány kitörése előtti napokban egy magyar–kínai fordítói konferencia támogatása volt. Kérdés, hogy a kínai zéró COVID-politika feloldásával újraaktivizálódnak-e.

4.6. Chinatown Budapest

Nem társadalmi szervezet, hanem üzleti vállalkozás a Monori Center, amely azonban az egyik leghatékonyabb kezdeményezéssel állt elő az „emberek közötti kapcsolatok” népszerűsítésére magyar–kínai viszonylatban. A több háztömbnyi területet lefedő nagykereskedelemi telep a budapesti kínaiak egyik központjává, találkozóhelyévé vált, ahol másfél tucatnyi kínai étterem és két kínai szupermarket is várja a kínai kolónia tagjait. Ezt kihasználva a Monori Center reklámkampányt indított, közösségi médiaoldalakat hozott létre, programokat szervezett, és mindezek keretében a negyedet „Chinatown Budapest” 布达佩斯唐人街 néven kezdték hirdetni, és úgy pozicionálták, mint a helyet, ahol a magyarok autentikus kínai ételeket fogyaszthatnak, és belekóstolhatnak az „igazi” Kínába. A kampány rendkívül sikeres volt, az itteni éttermekről lelkendező beszámolók születtek a magyar sajtóban, a holdújévi rendezvények

tömegeseményekké váltak, és a nyaranként működő „Chinatown Terasz" Budapest egyik turisztikai és gasztronómiai szenzációja lett.

5. Magyar állami és állami támogatású intézmények

Bár tanulmányunk alapvetően a kínai kultúrdiplomácia magyarországi intézményrendszerét kívánja feltérképezni, az eddigieket érdemes kiegészíteni néhány magyar alapítású szervezettel és intézménnyel, mivel ezek is fontos szerepet játszanak a kínai–magyar „emberek közötti kapcsolatok" ápolásában, és jellemzően szorosan együttműködnek a fenti kínai szereplők egy részével. Közvetve tehát ezek is Kína kultúrdiplomáciai és *soft power* erőfeszítéseit szolgálják, és projektjeikben sokszor fontos szerepet vállalnak kínai szervezetek is.

5.1. Kínai tanszékek és egyéb tudományos intézmények

Mindenekelőtt meg kell említeni, hogy három magyar egyetemen is működik kínai tanszék. Ezek közül hallgatószámot tekintve a legnagyobb és a legrégibb az ELTE BTK Távol-keleti Intézetében található. Az intézet jogelődje száz éve, 1923-ban (egyes források szerint 1924-ben) jött létre, a szisztematikus kínai oktatás az 1950-es években, a két állam diplomáciai kapcsolatfelvétele után kezdődött (Tarrósy–Vörös, 2019, 198). Egy ideig az egységet Kínai és Kelet-ázsiai Tanszéknek hívták, ma már Kínai Tanszék a neve. Tevékenysége szorosan összefonódik az ELTE Konfuciusz Intézettel, vezetőjük is azonos, és ugyanabban az épületben működnek. A tanszéken elsősorban klasszikus sinológiai kutatómunka folyik, az ELTE BTK Kínai Tanszék a kínai buddhizmus kutatásában komoly nemzetközi központtá nőtte ki magát, és az itt kiadott *Távol-keleti Tanulmányok* a *Keletkutatás* mellett a klasszikus orientalisztika legfontosabb magyar nyelvű folyóirata. Az ELTE BTK Kínai Tanszék munkáját támogatja a Magyar Kína-kutatásért Alapítvány.

A Pázmány Péter Katolikus Egyetemen 2012-ben jött létre a Kínai Tanszék, ez azzal kívánja megkülönböztetni magát a hasonló intézményektől, hogy a mai kínai nyelv mellett a modern kínai társadalom, politika és kultúra megismertetésére fókuszál a hagyományos stúdiumok helyett. Ennek megfelelően az itt működő Kelet-Ázsia-tanulmányok mesterképzés nem is foglalkozik tradicionális sinológiával, és hivatalosan nem bölcsészet-, hanem társadalomtudományi képzést folytat, erőteljes gyakorlati fókusszal. A PPKE BTK Kínai Tanszékével összefonódva végzi tevékenységét 2014 óta

a PPKE BTK Modern Kelet-Ázsia Kutatócsoport, amely a PEACH (Pázmány East Asia Club, Hungary) brand alatt az alapítása óta eltelt csaknem egy évtizedben több mint száz konferenciát, workshopot, pódiumbeszélgetést, hallgatói konferenciát és tábort, középiskolás versenyt és egyéb programot szervezett, egytucatnyi könyvet jelentetett meg a Typotex Kiadó Panta sorozatában, továbbá készíti a kétszázadik adásához közeledő Orient Expressz podcastet.

A Károli Gáspár Református Egyetemen – a már régóta sikeresen működő japán képzés mellett – 2020-ban kezdődött el a kínai alapszakos (hivatalosan keleti nyelvek és kultúrák alapszak, kínai szakirány) képzés, az első maroknyi hallgató 2023-ban végzett, a diákok impozáns tudományos eredményeket értek el.

A kínai tanszékek fontos szerepet játszanak a Kína iránt érdeklődő és a kínai nyelvben és kultúrában jártas szakemberek képzésében, illetve számos ösztöndíjprogram rajtuk keresztül fut, tehát a BRI diákcsere-programjaiban és oktatási együttműködéseiben fontos szerepet töltenek be. Az ösztöndíjak, illetve a Kínában folytatott tanulmányok nagymértékben hozzájárulnak a BRI ötödik pilléréhez kötődő céljainak eléréséhez, hiszen nincs hatékonyabb módja Kína megismertetésének és megkedveltetésének, mint egy kínai egyetemen eltöltött hosszabb időszak. Az ösztöndíjak és Kína megítélése közötti pozitív kapcsolatot kutatások is megerősítik (Hegyi–Salát, 2018). A kínai tanszékek természetesen a képzés mellett a Kína-kutatásoknak is fontos szereplői, tehát az „emberek közötti kapcsolatok" tudományos oldalát erősítik (a magyar Kína-kutatásról lásd Sárvári–Trautmann, 2019, a kínai nyelvoktatásról lásd Simay–Fan, 2020).

A tudományos-oktatási intézmények kapcsán érdemes megjegyezni, hogy éppen a BRI adta az ötletet az MTA–ELTE–SZTE Selyemút Kutatócsoport megalapításához, amely 2017–2022 között létezett. Az ELTE Kínai Tanszék munkatársainak aktív részvételével működő kutatócsoport „Vallások és kultúrák kölcsönhatása a Selyemút mentén" című projektje az Övezet és Út elődjének tekinthető ősi Selyemút népei és kultúrái közötti interakciókat vizsgálta, komoly tudományos eredményekkel.

Szintén a BRI-hez köthető a *Studies on Cultures along the Silk Road* című angol–kínai nyelvű folyóirat 2018-as elindulása. A tudományos periodikát a BTK Néprajztudományi Intézet és a Kínai Társadalomtudományi Akadémia Kisebbségi Irodalmak Intézete közösen adja ki (Szilágyi, 2019). A Néprajztudományi Intézetnek a BRI révén egyéb módokon is szorosabbá vált a kapcsolata Kínával (Szilágyi, 2018).

5.2. Hopp Ferenc Ázsiai Művészeti Múzeum

A Hopp Múzeum 费伦茨·霍普亚洲艺术博物馆 Hopp Ferenc egykori optikus-műgyűjtő 4000 darabos gyűjteményére alapozva jött létre az alapító Andrássy úti villájában 1923-ban, amelyet halála előtt a magyar államnak adományozott. Jelenleg a Szépművészeti Múzeum szakmúzeuma, gyűjtőkörébe a Távol-Kelet művészeti emlékei tartoznak, és ebben kiemelt helyet foglalnak el a kínai műtárgyak. A régióban csaknem egyedülálló múzeum a kínai képző- és iparművészetek kutatásának és megismertetésének legfontosabb magyarországi központja, számos kínai témájú kiállítást rendezett már, könyveket ad ki, kulturális programokat szervez, és mindezekben kínai intézményekkel is együttműködik. A magyar–kínai „emberek közötti kapcsolatok" művészeti területen való ápolásában tehát fontos szerepet játszik.

5.3. Magyar–Kínai Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola és Gimnázium

2004 szeptemberében nyílt meg Budapest XV. kerületében a Magyar–Kínai Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola és Gimnázium 匈中双语学校, a Kínai Népköztársaság és a Magyar Köztársaság szakminisztériumainak megállapodása nyomán. Ebben Európában teljesen egyedülálló módon az oktatás magyar és kínai nyelven folyik, kínai és magyar diákok vegyesen járnak ide. Bár az iskola a magyar közoktatási rendszer szerves része, Kína részéről is kiemelt figyelmet élvez, jelentős kínai támogatásokat kap, és a hazánkba látogató kínai politikusok is gyakran megtekintik. Kezdetben a diákok nagy része kínai volt, de ma már többségében olyan magyar diákokat járatnak ide a szüleik, akik felismerték Kína és a kínai nyelv jelentőségét. Az iskola felmenő rendszerben vált teljes értékű 12 osztályos intézménnyé, a gimnáziumi osztályok akkor indultak, amikor végeztek az első általános iskolás évfolyamok.

5.4. Eurázsia Központ

A 2021-ben alakult Eurázsia Központ 欧亚中心 jelenleg a Neumann János Egyetem keretein belül működik Budapesten, együttműködésben a Magyar Nemzeti Bankkal. A Központ abból az alaptételből indul ki, hogy Eurázsiát egységes földrészként kell kezelni, és elő kell segíteni a szuperkontinens részei közötti kapcsolatok építését, a konnektivitás fokozását. Az intézmény tudományos és ismeretterjesztő anyagokat készít az eurázsiai országokat érintő egyes aktuális kérdésekről, könyveket ad ki, gazdája az *Eurázsia Magazin* című ismeretterjesztő és *Eurázsia Szemle* című tudományos folyóiratnak. Konferenciákat, pódiumbeszélgetéseket szervez, a közösségi médiában is aktívan jelen van. Mivel Eurázsia egyik kulcsállama Kína, anyagaik jelentős része kínai vonatkozású, és jó kapcsolatokat ápolnak kínai állami, tudományos és oktatási szervezetekkel.

6. Magyar társadalmi szervezetek

Az állami fenntartású vagy finanszírozású hagyományos oktatási-kutatási-művészeti intézmények mellett a magyar–kínai kapcsolatok ápolásán, az „emberek közötti kapcsolatok" fejlesztésén számos civil szervezet dolgozik. Ezekből a legaktívabbakat emelem ki.

6.1. A Magyar–Kínai Baráti Társaság

A Magyar–Kínai Baráti Társaság (MKBT) 匈中友好协会 civil kezdeményezésként indult 1959-ben, így a legrégebbi olyan szervezet, amely Kína kultúráját kívánja népszerűsíteni, és a kínai kapcsolatokat kívánja fejleszteni Magyarországon. A Társaság tevékenysége 1963 után – a magyar–kínai politikai kapcsolatok megromlása miatt – fokozatosan elhalt, csak 1988-ban szervezték újjá főleg olyan szakemberek, tudósok, diplomaták és újságírók, akik korábban már jártak Kínában, és így közvetlenül is megismerkedhettek a kínai kultúrával és a kínai emberekkel. Az MKBT ismeretterjesztő előadásokat, baráti találkozókat és kölcsönös látogatásokat szervez, Kínával kapcsolatos kulturális rendezvények (pl. kiállítások, koncertek, könyvbemutatók) lebonyolításában vesz részt, kínai kulturális rendezvényeket népszerűsít. Személyi átfedés miatt a Társaság kötődik a Kínaiirodalom.hu című honlaphoz és internetes adatbázishoz, illetve az ehhez kapcsolódó, igen sikeres Kortárs Kínai Könyvklub rendezvénysorozathoz.

6.2. Magyar–Kínai Fiatalok Baráti Egyesülete

A Magyar–Kínai Fiatalok Baráti Egyesületét 匈中青年友好协会 2022-ben hozta létre 15 olyan magyar fiatal, akik az elmúlt években fontos szerepet játszottak a kínai–magyar kapcsolatok építésében. Az egyesület kulturális programokat és kerekasztal-beszélgetéseseket szervez, nemzetközi és hazai rendezvényeken részt vesz, és igyekszik előmozdítani a kínai és magyar fiatalok közötti együttműködést. Az Egyesület sok szállal kötődik az Eurázsia Központ „kínás" csapatához.

6.3. Kínai Művészeti Központ

A Kínai Művészeti Központ 匈中文化交流中心 1995-től működik, szorosan kapcsolódik a kínai harcművészetekhez, de kiterjedt kulturális népszerűsítő tevékenységet is végez, kalligráfiai és zenei műhellyel is rendelkezik. Számos kínai tagja van (tehát inkább magyar–kínai szervezetnek tekinthető), és nagyobb szabású rendezvények szervezésében is részt vesz, például a 2010-es években a Millenárison tartott holdújévi ünnepségek főszervezője volt.

6.4. Európa Kapuja V4–Kína Egyesület

Az Európa Kapuja V4–Kína Egyesület eredetileg a magyar kormány „keleti nyitás" politikájának támogatására jött létre 2011-ben még magyar–kínai hatókörű szervezetként, 2017-ben módosította tevékenységét úgy, hogy a visegrádi négyek többi tagját is lefedje. Tevékenységei között kimondottan szerepel a BRI és a 16+1 kezdeményezés kulturális és tudományos céljainak az elősegítése, konferenciák, kulturális és egyéb programok szervezése. Internetes platformjai szerint utoljára 2021-ben volt aktív.

6.5. Nagy Fal Magyar–Kínai Barátság Egyesület

A Nagy Fal Egyesület egy ellenzéki magyar politikushoz kötődik, aki különösen érdeklődik Kína iránt. A szervezet tevékenységét kormánypárti szereplők is támogatják, például a 2013 óta adományozott Kínai–Magyar Barátságért díjat – amelyet több más szervezettel együtt az egyesület alapított – a külgazdasági és külügyminiszter szokta átadni. Az egyesület a politika és a kultúrdiplomácia határán mozog, programokat szervez, alkotói pályázatokat ír ki kínai témában, és egyéb kulturális projektekben vesz részt.

7. Összegzés

Az „emberek közötti kapcsolatok" elmélyítése az Övezet és Út kezdeményezés fontos eleme, és ezen pillér nélkül a BRI többi célja sem érhető el. Kína ezért az elmúlt évtizedben fokozottan törekedett ennek a szférának a fejlesztésére.

Magyarországon az alapokat már korábban lefektették, kultúrdiplomáciai tevékenység, Kína-kutatás, ösztöndíjprogramok, tudományos együttműködés stb. évtizedek

óta léteztek, de a BRI ezeken a területeken is új lendületet adott a kínai–magyar kapcsolatoknak. Egyrészt a régóta működő intézmények igyekeztek élni a BRI nyújtotta lehetőségekkel, másrészt új intézmények, szervezetek is létrejöttek. Mivel a magyar kormány már a BRI előtt meghirdette a „keleti nyitás" politikáját, és Európában elsőként csatlakozott az Övezet és Út kezdeményezéshez, a kulturális projektek egy része politikai támogatásban is részesült. Különleges hátteret adott a kínai törekvéseknek, hogy Magyarországon él a közép- és kelet-európai térség legnépesebb kínai közössége, amelynek tagjai szívesen vesznek részt saját hazájuk kultúrájának a népszerűsítésében.

Magyarországon összességében megfelelő intézményi hálózat épült ki a BRI ötödik pillérének a megszilárdításához. Egyrészt hangsúlyosan jelen van a kínai állam, a budapesti kínai követségen kívül öt Konfuciusz Intézet és az önálló Kínai Kulturális Központ képviseli a kínai *soft power* törekvéseket. A turisztikai kapcsolatokat a Kína–KKE regionális központ és a kínai turisztikai iroda igyekszik elősegíteni, a tudományos együttműködést pedig a Kínai Társadalomtudományi Akadémia helyi intézete. A kínai állami tevékenységet a Magyarországon élő kínaiak társadalmi szervezetei egészítik ki, amelyek – a kínai szokásoknak és a kínai rendszer sajátosságainak megfelelően – nem az államukkal szemben határozzák meg magukat, hanem a központilag kitűzött célok elérését kívánják a maguk eszközeivel elősegíteni. Magyar részről egyrészt léteznek a Kína-kutatás és az oktatás állami vagy állami támogatással működő intézményei, másrészt erről az oldalról is létrejöttek civil szervezetek, amelyek vagy saját erőből, vagy kínai vagy magyar állami támogatással a kínai kultúra népszerűsítésén dolgoznak, és ezzel ezek is a BRI vonatkozó céljait szolgálják.

Az intézményrendszer tehát rendelkezésre áll, a fő problémát véleményünk szerint a közvetíteni kívánt kulturális tartalmak jelentik. A legtöbb szereplő alapvetően „biztonsági játékot" játszik, tehát a végtelenül gazdag és sokszínű kínai kultúrából a jól bevált – és kockázatmentes – elemeket igyekszik népszerűsíteni, mint a kalligráfia, a teakultúra, a sárkány- és oroszlántánc, a hagyományos dalok és táncok, a harcművészetek, a papírkivágás stb. Az igazán izgalmas kulturális termékek azonban mindig azok, amelyek a határokat feszegetik, amelyek valami újdonságot hoznak, és amelyek emiatt ellentmondásosak, támadhatók, vitathatók. A fiatalok számára is elsősorban ezek a vonzók. Kínában ezek a műfajok is virágoznak, a kortárs képzőművészettől kezdve a hiphop zenén át az irodalomig – ezek azonban alig jutnak el Magyarországra, és ha mégis elérhetővé válnak, az inkább egy-egy elkötelezett magánszemély

egyéni erőfeszítéseinek, mint a fent felvázolt intézményrendszernek köszönhető. A Kínát hozzánk közelebb hozni kívánó hálózat kiépítése után a következő elvégzendő nagy feladatnak a kulturális kínálat korszerűsítésének, a „milyen Kínát akarunk bemutatni?" kérdés újragondolásának kell lennie.

Függelék

A tanulmányban szereplő szervezetek online elérhetőségei

Chinatown Budapest (Monori Center): https://monoricenter.hu/, https://www.facebook.com/profile.php?id=100017123890509, https://www.facebook.com/MonoriCenter/

Debreceni Egyetem Konfuciusz Intézet: https://konfuciusz.unideb.hu/, https://www.facebook.com/konfuciuszdebrecen/

ELTE BTK Kínai Tanszék: http://tavolkeletiintezet.elte.hu/index.php?menu=szervezet&almenu=kinaitanszek

ELTE Konfuciusz Intézet: https://www.konfuciuszintezet.hu/, https://www.facebook.com/konfuciuszintezet/

EUOBOR Gazdasági és Kulturális Egyesület: http://www.euobor.org/

Eurázsia Központ: https://eurasiacenter.hu/, https://www.facebook.com/eurazsiakozpont

Európa Kapuja V4–Kína Egyesület: http://gatewaytoeurope.hu/, https://www.facebook.com/gatewaytoeuropeV4

Hopp Ferenc Ázsiai Művészeti Múzeum: https://hoppmuseum.hu/, https://www.facebook.com/hoppmuseum

Kínai Kulturális Központ: https://www.facebook.com/CCCBudapest/

Kínai Művészeti Központ: http://www.kinainfo.hu/, https://www.facebook.com/KinaiMuveszetiKozpont

Kínai Nemzeti Kulturális és Művészeti Egyesület: https://www.facebook.com/KNKME2018/

Kínai Nemzeti Turisztikai Iroda: https://www.facebook.com/cntobudapest/

A Kínai Népköztársaság Magyarországi Nagykövetsége: http://hu.china-embassy.gov.cn/hu/, https://www.facebook.com/pages/K%C3%ADnai-N%C3%A8pk%C3%B6zt%C3%A1rsas%C3%A1g-Nagyk%C3%B6vets%C3%A9ge/388567221195487

Kína–Kelet-Közép-Európa Intézet: https://china-cee.eu/, https://www.facebook.com/china.cee.institute

Kína–Közép-Kelet-Európa Turisztikai Koordinációs Központ: http://www.ceen-ter-china.com/

KRE BTK Kínai Tanszék: https://btk.kre.hu/index.php/kinai-tanszek.html, https://www.facebook.com/krebtk.kinaitanszek

Magyar Kína-kutatásért Alapítvány: http://kinakutatas.elte.hu/pages/full-width.html

Magyar–Kínai Baráti Társaság: https://www.mkbt.hu/, https://www.facebook.com/profile.php?id=100064333316242

Magyar–Kínai Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola és Gimnázium: https://www.magyar-kinai.hu/, https://www.facebook.com/groups/124166404308714

Magyar–Kínai Kulturális Egyesület: https://www.facebook.com/magyarkinaikulturalisegyesulet/

Miskolci Egyetem Konfuciusz Intézet: https://konfuciusz.uni-miskolc.hu/, https://www.facebook.com/chinainmiskolc

MTA–ELTE–SZTE Selyemút Kutatócsoport: http://alt.u-szeged.hu/index.php/akademiai-kutatocsoport/

Orient Expressz podcast: https://soundcloud.com/orientexpressz, https://expresszorient.blog.hu/

PPKE BTK Kínai Tanszék: http://btk.ppke.hu/karunkrol/intezetek-tanszekek/nemzetkozi-es-politikatudomanyi-intezet/kinai-tanszek, https://www.facebook.com/pazmanykinai

PPKE BTK Modern Kelet-Ázsia Kutatócsoport: https://btk.ppke.hu/karunkrol/intezetek-tanszekek/nemzetkozi-es-politikatudomanyi-intezet/modern-kelet-azsia-kutatocsoport, https://www.facebook.com/eastasiaresearchppke

Pécsi Tudományegyetem HKO Konfuciusz Intézet: https://konfuciusz.etk.pte.hu/, https://www.facebook.com/pecsikonfuciuszintezet

Sino-Európai Alapítvány a Kínai Kultúráért és Oktatásért: https://sefcce.org.cn/sy, https://www.facebook.com/sefcce

Szegedi Tudományegyetem Konfuciusz Intézet: https://konfuciuszintezet.u-szeged.hu/, https://www.facebook.com/szegedikonfuciuszintezet

Felhasznált irodalom

Baranyi T. P. – Goreczky P. – Salát G. (2020). A kínai Övezet és Út kezdeményezés – mítosz és valóság. *KKI Elemzések* E-2020/98.

Bartha-Rigó M. (2014). A kínai puha hatalom. In: Takó F. (szerk.): *„Közel, s Távol" III. Az Eötvös Collegium Orientalisztika Műhely éves konferenciájának előadásaiból* (pp. 179–188). Eötvös Collegium.

Bartha-Rigó M. (2021). A kínai puha hatalom újabb megjelenési formái Nyugaton. In: Dobrovits M. (szerk.): *„…Bizalommal és lelki derűvel…" A XVIII. Nemzetközi Vámbéry Konferencia előadásai* (pp. 353–370).Vámbéry Polgári Társulás.

Csikó A. (2019). Soft power kínai módra. A Konfuciusz Intézet mint Kína puha erejének eszköze a XXI. században. *Távol-keleti Tanulmányok* 11(2): 91–110.

Goreczky P. (2019). Magyarország és Kína: 70 éves kapcsolat a változó világban. *Külügyi és Külgazdasági Intézet.*

Gulyás Cs. – Szilágyi Zs. (2021). *Kultúrdiplomácia Ázsiában.* BTK Néprajztudományi Intézet (ELKH) – L'Harmattan Kiadó.

Hegyi H. – Salát G. (2018). *Chinese soft power in action: How Hungarian exchange students see the developing China.* Kína–KKE Intézet Nonprofit Kft.

Horváth L. – Salát G. (2021). *Övezet és Út.* Typotex.

Kelemen G. (2021). *Magyar–kínai diplomáciai kapcsolatok: Kínai kultúrdiplomáciai törekvések Magyarországon (2010–2020).* Alapszakos szakdolgozat, ELTE BTK.

Kisebbségkutató Intézet. (2012). *Migráns szervezetek Magyarországon.* https://kisebbsegkutato.tk.hu/migrans-szervezetek-magyarorszagon-1.

Nagy M. (2021). Művészet, forradalmi hagyomány és nemzetközi jelentőségű győzelmek. Az 1951-es Új Kína kiállítás a Szépművészeti Múzeumban. In: Gulyás Cs. – Szilágyi Zs. (szerk.): *Kultúrdiplomácia Ázsiában* (pp. 147–176). BTK Néprajztudományi Intézet (ELKH) – L'Harmattan Kiadó.

Pintér M. – Salát G. (2022). Kína és a Covid19-járvány első éve. In: Horváth L. – Salát G. (szerk.): *Ázsia és a Covid19* (pp. 11–40). Typotex.

Salát G. (2010). A kínai külpolitika néhány vonása a kulturális forradalom alatt. *Európéer: Nemzetközi Kapcsolatok* 1(1): 2–26.

Salát G. (2010). Kína puha ereje. *Kommentár* 5(6): 100–113.

Salát G. (2023). Kína és Magyarország. A Szent István-i államalapítástól napjainkig. *Passages* 1(1): 267–297.

Sárvári B. – Trautmann L. (2019). A magyarországi Kína-kutatások korszakai 1949–2018 között. In: Goreczky P. (szerk.): *Magyarország és Kína: 70 éves kapcsolat a változó világban* (pp. 156–183). Külügyi és Külgazdasági Intézet.

Silver, L. – Huang, C. – Clancy, L. (2022. augusztus 28). *How Global Public Opinion of China Has Shifted in the Xi Era.* Pew Research Center https://www.pewresearch.org/global/2022/09/28/how-global-public-opinion-of-china-has-shifted-in-the-xi-era/.

Simay A. E. – Fan L. (2020). A kínai nyelv magyarországi tanításának rövid története és jelene. *Külügyi Szemle* 19(2): 3–20.

Szilágyi Zs. (2018). Magyar néprajzosok Kínában. *Néprajzi Hírek* 47(2): 91–96.

Szilágyi Zs. (2019). Studies on Cultures along the Silk Road. Új folyóirat indul az MTA Néprajztudományi intézet gondozásában. *Néprajzi Hírek* 48(2): 51–54.

Szilágyi Zs. (2020). A kultúra a legélesebb fegyver. Kutatás és kooperáció a nemzetközi kapcsolatok átalakuló közegében. In: Cseh F. – Mészáros Cs. – Borsos B. (szerk.): *Számvetés és tervezés. A néprajztudomány helyzete és jövője a 21. században* (pp. 87–122). BTK Néprajztudományi Intézet (ELKH) – L'Harmattan.

Tarrósy I. – Vörös Z. (2019). Kínai–magyar együttműködés a felsőoktatásban és a kutatásban: hetven év áttekintése a kétoldalú diplomáciai kapcsolatok fényében. In: Goreczky P. (szerk.): *Magyarország és Kína: 70 éves kapcsolat a változó világban* (pp. 196–213). Külügyi és Külgazdasági Intézet.

Vámos P. (2021). *Magyar–kínai kapcsolatok 1949-1989.* L Harmattan.

Vörös Z. (2022). Kínai geopolitika a 21. században. A globális világrend megkérdőjelezése? *Eurázsiai Szemle* 2(1): 8–28.