

DIPLOMADOLGOZAT

BÁBEL LAJOS
2022

BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM
KÜLKERESKEDELMI KAR
NEMZETKÖZI GAZDASÁG ÉS GAZDÁLKODÁS
MSC

Kínai érdekek és motivációk az Övezet és Út Kezdeményezésben, különös tekintettel az Északi-jeges-tenger térségére

Belső konzulens (témavezető): Dr. Engelberth István

Készítette: Bábel Lajos
F1ABSW

Budapest, 2022

TARTALOMJEGYZÉK

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE	5
ÁBRAJEGYZÉK.....	6
1. BEVEZETÉS	7
2. A SELYEMÚT TÖRTÉNETE.....	10
2.1. <i>A történelmi selyemút részei</i>	<i>10</i>
2.1.1. Szárazföldi útvonalhálózat.....	11
2.1.2. A tengeri útvonal.....	13
2.1.3. Az ősi selyemút kereskedelmi áruai	15
2.2. <i>Az Övezet és Út kezdeményezés</i>	<i>16</i>
2.2.1. <i>Az Övezet és Út kezdeményezés útvonalai</i>	<i>18</i>
2.2.1.1. Szárazföldi Selyemút.....	19
2.2.1.1.1. Kína–Mongólia–Oroszország Gazdasági folyosó.....	22
2.2.1.1.2 Kína–Közép Ázsia–Nyugat-Ázsia Gazdasági folyosó.....	22
2.2.1.1.3. Kínai-Pakisztáni Gazdasági Folyosó.....	22
2.2.1.1.4. Banglades–Kína–India–Mianmar Gazdasági Folyosó (BKIMGF).....	24
2.2.1.1.5. Kína–Indokínai-félsziget Gazdasági folyosó	27
2.2.1.2. Tengeri Selyemút	28
2.2.1.2.1. Fülöp-szigetek szerepe az Övezet és Út kezdeményezésben	31
2.2.1.3. Légi Selyemút	32
2.2.1.4. Egészség Selyemút.....	32
2.2.1.5. Űr Selyemút.....	33
2.2.1.6. Digitális Selyemút.....	33
2.2.2. Kína és az eddig csatlakozott országok Az Övezet és Út kezdeményezésben	35
2.2.3. Konklúzió.....	38
3. KÍNA BELSŐ ÉS KÜLSŐ MOTIVÁCIÓJA AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉSBEN	40
3.1. <i>Kína belső motivációi az Övezet és Út kezdeményezésben</i>	<i>40</i>
3.1.1. Kapcsolódás	40
3.1.2. Nyitottság	40
3.1.3. Innováció.....	41
3.1.4. Fenntartható fejlődés motivációi.....	41
3.1.5. Energia- és élelmezésbiztonsági motivációk	42
3.1.6. Kiegyensúlyozottabb területfejlesztés.....	42
3.1.7. A hatékonyság javítása.....	43
3.2. <i>Kína gazdasági és geopolitikai céljai az Övezet és Út kezdeményezésben.....</i>	<i>45</i>

3.2.1. Kína gazdasági céljai	45
3.2.1.1. Belső gazdasági szempontok.....	46
3.2.1.2. FDI és az Övezet és Út kapcsolata.....	50
3.2.2. Kína geopolitikai céljai	57
3.2.2.1. Történelmi áttekintés.....	58
3.2.2.2. Kína geopolitikájának legújabb korszak	59
3.2.2.3. Kína nyitásának időszaka a világ felé	60
3.2.2.4. 1989 – 2012-ig terjedő időszak	63
3.2.2.5. 2013-tól az új időszak	64
3.2.2.6. Az Övezet és Út kezdeményezés geopolitikai koncepciója	66
3.3. Konklúzió	67
4. ÉSZAKI-JEGES-TENGER ÉS AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS KAPCSOLATA	68
4.1. Sarkvidék globális felmelegedés okozta olvadás hatásai	69
4.2. Nagyhatalmi versenyfutás és érdekek az arktikus útvonalon.....	71
4.2.1. Kína ambíciói az Északi-jeges-tenger térségben	72
4.2.1.1. Fehér könyv.....	73
4.2.2. Oroszország ambíciói az Északi-jeges-tenger térségben	74
4.2.3. Amerikai Egyesült Államok ambíciói az Északi-jeges-tenger térségben	75
4.3. Északi államok	76
4.4 Konklúzió	77
5. ÖSSZEFOGLALÁS	80
IRODALOMJEGYZÉK	82
<i>Online cikkek jegyzéke</i>	<i>84</i>
MELLÉKLETEK.....	86
1. melléklet: A világ TOP 20 kikötője TEU alapján teljes táblázat.....	86
2. melléklet: Kusai Sándor Zoltán interjú kivonat.....	88
3. melléklet: Felföldi Szabolcs interjú kivonat.....	93

TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

1. táblázat: A világ TOP 20 kikötője TEU alapján (2016 és 2020)..... 28
2. táblázat: Az Övezet és Út kezdeményezéshez csatlakozott országok száma régióként 36
3. táblázat: Az Övezet és Út kezdeményezés Országainak csoportosítása jövedelem szerint 37

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra: A Selyemút szárazföldi és tengeri útvonalhálózatának vázlatos térképe	11
2. ábra: Az új Selyemút egyik térképtervezete	17
3. ábra: Az új Selyemút öt gazdasági folyosója	19
4. ábra: Az ún. Vas Selyemút	21
5. ábra: Kína Pakisztáni gazdasági folyosó	24
6. ábra: Indiai szárazföldi gazd. csatorna	26
7. ábra: Észak-Dél Közlekedési Folyosó.....	27
8. ábra: A Fülöp-szigetek az Új Tengeri Selyemúti tervekben	31
9. ábra: Országok a BRI-ben	36
10. ábra: OLI-paradigma	51
11. ábra: Kína nemzetközi kereskedelme 1978-tól 2018-ig terjedő időszakban.....	66
12. ábra: Északi-sarki Selyemút folyosó	68
13. ábra: Az Északi-sark tegerének jégkoncentrációja 2020 júliusában	70
14. ábra: Kiaknázatlan földgáz-lelőhelyek a sarkkörön	71
15. ábra: Az Övezet és Út kezdeményezés új Északi-jeges-tengeri útvonalának lehetősége .	73
16. ábra: Északi-sarkvidéki Tanács tagországai és azok megfigyelői.....	77

1. BEVEZETÉS

Diplomamunka témája egy napjainkban rendkívül aktuális, gyakran vizsgált témához, az Övezet és Út kezdeményezéshez kapcsolódik, melyet BRI-nek szoktak rövidíteni a „Belt and Road Initiative”-ből. Ehhez illeszkedve egy olyan összefüggésrendszert szeretnék bemutatni, megvizsgálni, mely egyelőre nem túl gyakran vizsgált területe a világot átfogó kínai terveknek.

A munkám során is többször tapasztaltam, hogy napi szinten változik az Övezet és Út kezdeményezés útvonalain történő szállítás Kína és Európa, illetve Magyarország között. Ennek több oka van, az egyik a kínai diplomáciai kapcsolatai az adott régiókkal, amelyhez hozzájárulnak az országokban gyakori belső politikai nyomások, viták is. Jelenlegi munkaadóm az ASUSTeK Computer Inc. magyarországi leányvállalata, ahol fejlesztője és támogatója vagyok a Commercial üzletágnak, annak 2020 novemberi indulása óta. Itt napi szinten tapasztaljuk a változásokat, és az ennek megfelelő belső utasításokat, illetve kéréseket kapunk a központtól a szállítással és termékellátással kapcsolatban. Ennek oka a COVID-19 világjárvány és az utóbbi időben gyakran fellépő áramellátási problémák az ázsiai ország több tartományában. Továbbá a 2022 február végén kezdődött orosz-ukrán háború olyan nehézségeket okozott az ASUS-nál is, melyeknek hosszútávú hatásait még nem ismerjük. A szállítási problémák mellé várhatóan a jövőben - mely akár már 1-2 hónapon belül bekövetkezik – várhatók az újbóli gyártási nehézségek is a közelgő chiphiány miatt. Utóbbinak oka, hogy a chipgyártáshoz használt hélium nagy részét Ukrajnában termelik ki.

A diplomáciai kapcsolatok alakulása nagyban befolyásolja a BRI jövőbeni alakulását is. Ennek is aktualitást ad a gazdasági-kereskedelmi életben is érezhető háború. Jelenleg – mikor ezen sorokat írom – a konfliktus már több, mint 2 hónapja tart és olyan mértékű szankciókat vetett ki szinte a fél világ az orosz gazdaságra, amire eddig még nem volt példa. Az orosz oligarchák vagyonát befagyasztották, országok és neves világcégek, nagy márkák bojkottot vezetnek be Oroszországgal szemben, vagy éppen vonulnak ki teljesen az ország piacáról. Itt érdemes kiemelni, hogy a TikTok platform is beszállt a bojkottba, amely viszont éppenséggel egy kínai cég. A háború egyelőre felmérhetetlen károkat okozhat a nemzetközi kereskedelemben, az ellátási láncokban és mindemellett Kína eddig érdekeit és motivációt is felborítja a BRI-vel kapcsolatban.

A rendkívül instabil globális környezetben születő szakdolgozatomban arra szeretnék válaszokat kapni, hogy Kína eddigi ugrásszerű fejlődése, és gyorsuló beilleszkedése a globális világba milyen hatással volt, van és lesz a világgazdaságra? Legfőképpen az északi

sarkvidéki útvonal kapcsán, aminek különös jelentőséget ad, hogy ott találkozik a két nagy rivális, Oroszországgal és az Egyesült Államokkal. Milyen diplomáciai hatása lesz ennek a „konfliktuszónának” Kínára és a más államokra, a régióra? A jövőben Kína valóban egyedüli globális nagyhatalommá tud válni vagy az egyre határozottabb külpolitikája miatt más irányt fog venni a jövőben? Igazodva a szakdolgozatom készítése alatti folyamatokhoz, megvizsgálom az Ukrajna és Oroszország közötti háború rövid- és hosszútávú hatásait is az Övezet és Út kezdeményezésre nézve, különös tekintettel, hogy miként befolyásolhatja ez Kína és Oroszország együttműködését az arktikus térségben? Fontos aktualitás: Finnország és Svédország esetleges csatlakozása alapvetően befolyásolhatja az arktikus térségért folytatott küzdelmet. Erre a munkámban is kitérek.

Kutatásom során, két fő irányból vizsgálom az Övezet és Út kezdeményezést. Az egyik Kína diplomáciai kapcsolatainak alakulása a 2000-es évek elejétől, melynek szerves része az Övezet és Út kezdeményezés, míg a kezdeményezés új lehetséges útvonalának hatása az Északi-sarki-óceán, más néven a Jeges-tenger térségére. 4 fő kérdésre szeretnék választ találni a szakdolgozatomban. (Az arktikus térséget úgy tekintem, mint a rugalmasan bővülő OBOR-kezdeményezés részét.)

- Hogyan változott Kína bel- és külpolitikája a 2000-es évek kezdetétől? Ennek milyen hatásai voltak Kína belső és külső motivációira a BRI-re vonatkozóan?
- Hogyan befolyásolta ez a diplomáciát? Hogyan alakult Kína viszonya és diplomáciai kapcsolatai a világ gazdasági régiókhöz? Kitérek Európára, főként az Európai Unióra, az afrikai kapcsolatokra, Oroszországra és az USA-ra.
- Milyen a régi selyemút és az új selyemút kapcsolata? Melyek a hasonlóságok és a különbségek?
- Hogyan illeszkedik az arktikus térség és az Övezet és Út kezdeményezéshez?

Előzetes ismereteim, illetve a szakirodalom, nemzetközi események tanulmányozása alapján a dolgozatomban a következő hipotézisekre keresem a válaszokat.

H.1: Az észak-jeges-tengeri útvonal jól illeszthető az Övezet és Út kezdeményezéshez.

H.2: Kína diplomáciai kapcsolatait és belső és külső motivációját jelentősen módosította az Északi tanácshoz való kapcsolódásuk után.

H.3: Az orosz-ukrán háború módosítani fogja az Övezet és Út kezdeményezés útvonalait és Kína külpolitikáját is.

Kutatásaim alapja elsősorban szekunder források, a témában releváns magyar és idegennyelvű szakirodalom, nemzetközi hírek és adatbázisok. Különösen hasznos információkat ad a 2021-ben megjelent és a Horváth Levente és Salát Gergely által szerkesztett „Övezet és út” című munka és a Péti Márton által 2017-ben szerkesztett „Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói” című munka. A történelmi Selyemút bemutatásához jó alapot biztosított Felföldi Szabolcs 2009-ben kiadott munkája az „Egy új szemléletű Selyemúttörténet alapvonalaihoz” címmel. Ezen három tanulmány a vizsgálat a szakdolgozaton lelegejét és fő irányát hivatott megmutatni.

Mind ezek mellett fontos vizsgálni nemzetközi hitelminősítők adatait, FDI áramlását be- és kifelé Kínából. Utóbbi azért is fontos, mert ebből jól látható, hogy Kína ambíciói milyen irányban és mértékben módosultak az elmúlt években.

A szekunder kutatások vizsgálatát követően primer interjú segítségével további piaci információkat gyűjtöttem, melyeket az alábbi témák köré építem munkámban.

- Kína globalizálódásának hatása a világkereskedelemre,
- Az Ősi Selyemút és az Övezet és Út kezdeményezés közötti párhuzam,
- Az Övezet és Út kezdeményezés előnyei és hátrányai,
- Kína diplomáciájának változása az Északi tanácsban,
- Az észak-jeges-tengeri új övezet előnyei és hátrányai,
- Ukrajna és Oroszország konfliktus rövid és hosszútávú hatása az Övezet és Út kezdeményezéshez.

Az interjúkat a témában jártas Felföldi Szabolccsal és a volt pekingi magyar nagykövettel Kusai Sándor készíttem el. A két interjúalanyommal az Ősi Selyemút és az Övezet és Út kezdeményezés kapcsolatát és az új kezdeményezés keretén belül új Selyemutak kapcsolatát tekintettük át. A két interjút a 2. és 3. számú mellékletek tartalmazzák.

2. A SELYEMÚT TÖRTÉNETE¹

Az Ősi selyemút történelmének bemutatásához jó alapnak találtam Felföldi Szabolcs 2009-es „*Egy új szemléletű Selyemúttörténet alapvonalaikhoz*” írását. Ezen tanulmány jól összefoglalja a teljes Ősi Selyemútat és annak teljes útvonalhálózatát, mely segítségével és mentén szeretném bemutatni azt. Az ősi selyemút Kr. e. 2. század és a Kr. u. a 15. századig tartó hosszú időszakban működött. Az útvonalhálózat, mely szárazföldi és tengeri utakból is állt a legértékesebb termékéről, a selyemről kapta a nevét. A selyem volt az első áru, mely kapcsán elrendelte Kína akkori császára, az első kereskedelmi út kialakítását, ami Chang’an azaz mostani nevén Xi’an és Róma között húzódott. Ez a kereskedelmi út már abban az időben is több, mint 7 000 km volt. Viszont jelenlegi nevére egészen a 19. század végéig kellett várni, tulajdonképpen a modern geográfia tudományának a megszületéséig. Korábban ugyanis senki sem nevezte ezt Selyemútnak. Az itt vándorlók - akik legfőképp katonák, kereskedők és szerzetesek voltak – nagy többsége nem is ismerte fel, nem is tudta, hogy ez egy hatalmas hálózat része. A múltban gyakran az utazók vagy kereskedők, csak két város között közlekedtek, de természetesen olyanok is, akik hosszabb útvonalat tudtak maguk mögött a szárazföldön.

A továbbiakban az Övezet és Út Kezdeményezést fogom vizsgálni és annak útvonalhálózatát, mind szárazföldön, mind tengeren. Nem utolsó sorban vizsgálni fogok néhány olyan „új” útvonalat is, melyben a 21. századi BRI merőben eltér az Ősi Selyemúttól. Az ősi Selyemút bemutatásában Felföldi Szabolcs munkáját használom fel dolgozatomban. (Felföldi, 2009)

2.1. A történelmi selyemút részei

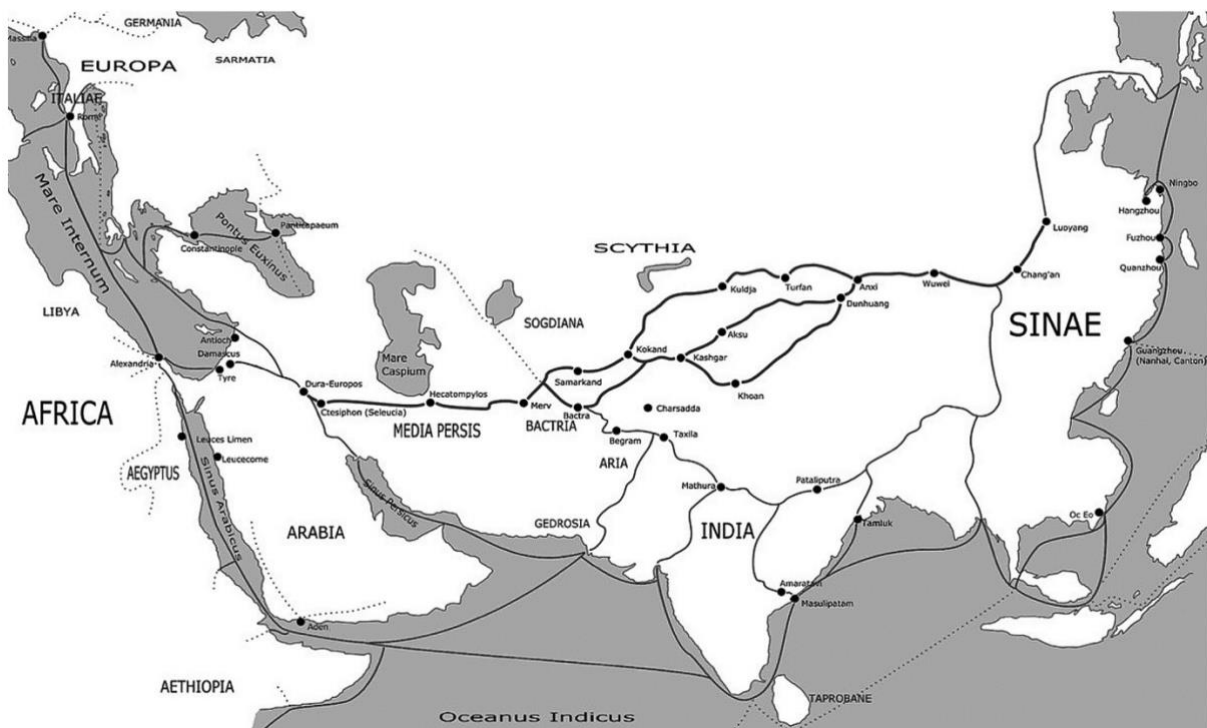
A Selyemúton több száz kisebb és nagyobb mellékút volt. De ezek közül két fő szárazföldi útvonalat különböztethetünk meg. Az északibb, mely Kínából a Földközi-tengerig húzódott Perzsián és a Fekete-tengeren keresztül. Míg az ettől délebbre eső folyosó a mai Afganisztán, India és Irán területén haladt keresztül. Az utak nagy része Kínai területén húzódtak. Például ennek okán is épült meg a Kínai Nagyfal, mely segítségével többek között, az árukat biztonságosan tudták szállítani.

¹ Felföldi Szabolcs (2009): Egy új szemléletű Selyemúttörténet alapvonalaikhoz Forrás: https://okorportal.hu/wp-content/uploads/2013/06/2009_2_felfoldi.pdf Letöltve: 2021.12.16

Az ősi selyemút tehát szárazföldi és tengeri útvonalakból állt össze egy nagy hálózattá. Az útvonalhálózaton mindkét irányba működött áruszállítás, melyet a karavánok többsége csak részben ismert. Kínából a selyem volt fő árucikk a sok más értékes áru mellett. Ellenkező irányból nyugatról szintén értékes áruk áramlottak keletre, melyek közül a nemesfémek voltak a legértékesebbek.

1. ábra:

A Selyemút szárazföldi és tengeri útvonalhálózatának vázlatos térképe



Forrás: https://okorportal.hu/wp-content/uploads/2013/06/2009_2_felfoldi.pdf

2.1.1. Szárazföldi útvonalhálózat²

Az ősi selyemút szárazföldi útvonalhálózatát két nagy keleti és nyugati szakaszra lehet osztani. De mindemellett az Európát és Ázsiát összekapcsoló útvonalak 4 nagy szakaszból álltak.

Ennek a 4 szakasznak az első részében két fő kiindulópont volt – nyugatról tekintve a végpontja – volt, Chang'an – jelenlegi nevén Xian - és Luoyang. Ennek oka, hogy Kínát mindkét városból felváltva vezették, fővárosok voltak. Emiatt az áruszállítás eleje és vége is

² Felföldi Szabolcs (2009): Egy új szemléletű Selyemúttörténet alapvonalaihoz Forrás: https://okorportal.hu/wp-content/uploads/2013/06/2009_2_felfoldi.pdf Letöltve: 2021.12.16

eszerint változott. Kínán belül Anxi-ig tartott a selyemút kínai része, mely hosszú ideig az ország határvárosa is volt egyben. Két központi területen, Shaanxin-on és Gansun-on keresztül húzódott az útvonal, mely tölcse-szerűen szűkült össze az ún. Gansu folyosóban egészen Anxi-ig. Eddig a pontig elmondható, hogy termékeny területen haladtak a karavánok, ezt követően azonban már a Lop sivatag található, mely merőben eltért az addigi alföldi jellegű környezettől.

Ezt követően a második szakasza az útvonalhálózatnak a Góbi és Takla-makán sivatagok találkozásánál kezdődött, ami Ázsia szívéén át vezetett tovább. Erre a karavánok útvonala néhol sivatagos vagy épp félsivatagos területen keresztül ment a Kunlun és Tiensan hegységek között.

A Lop sivatagot két irányból lehetett kikerülni. Az egyik Északról kerülte meg, Hámin és Turfánon át, míg a másik délnyugati irányból Dunhaung felé. Az északi útvonallal ellentétben a délnyugati út Dunhaugot elérve kétfelé ágazott a Lop-nór tavak és Loulan ősi városait érintve Korla felé. Itt találkozott Turfánt és Kara-sahrt elhagyó északi útvonallal ismét. Egy délre húzódó útvonal Miránt érintve a Takla-Makán déli peremén, a sivatag és gleccserfolyók által táplált oázisok között vezetett nyugatra Khotan felé, Járkand és Kásgar irányába. Erről az útvonalról lehetett több kisebb útvonalon keresztül elérni dél felé a Tibetet, illetve az indiai szubkontinent is. Ez a szakasz részben kapcsolódott is a tengeri útvonalhoz, mivel innen jutottak el a karavánok Barygaza kikötőbe, mely segítségével az áruk az Indiai-óceánon folytatták útjukat. De nem csak ezért érdekes ez az útvonal, hanem amiatt is, hogy az indiai kultúra ennek segítségével terjeszkedett Belső-Ázsia felé, például a buddhizmus.

A Hámitot érintő szakasz Turfánnál szétágazott északnyugatra és délnyugatra. Az északnyugati Urumqi irányába tartott a Tianshan és Altaj hegység között. Míg a délnyugati útvonal Kara-sahr-t érintve Korlát-nál találkozott össze a Lop-nór felől érkező útvonallal. Az így egyesült útvonal a Takla-makán északi peremén tovább haladva érte el Kásgart-ot, ahol találkozott a nagy déli útvonallal. A második szakasz itt ért véget Kásgartnál. Innen nyugatra a már a Pamír és a Hindukus magashegység található.

Az itt található magashegységektől kezdődött a selyemút utolsó előtti szakasza, mely Pakisztánon, Afganisztánon, Kazahsztánon keresztül nyugati irányba tartott tovább iráni és iraki területeken keresztül. Kásgarból északnyugati irányba vezetett egy út Pamír északi területein át Khokandig. Itt kapcsolódott össze a Urumqi felől érkező legészakibb útvonallal. Ezt követően egy úgy vezetett Mervbe, Szamarkand és Buhara érintésével. Itt csatlakozott a délnyugati irányból érkező út Kásgarból és a Baktrián át vezető déli út is. Innen a karavánok Nisápurtt és Rayt érintve haladtak tovább nyugatra. Rayt elérve két irányba tudtak tovább menni a kereskedők, északnyugati irányba, illetve az ún. királyi utat használva az Euphratézig.

Északnyugati irányba Tebriz és Trapezunt felé a Fekete-tengerhez jutottak. Míg a király utat használva az Euphratészig áthaladtak Ekbatánán, Ktésziphónon és a későbbi Bagdadon.

Így érkeztek meg az utazók az utolsó szakaszhoz. Itt már egy viszonylag rövidebb utat tettek meg a karavánok, mely az Euphratésztól nyugatra sok szádra bomlott. Ez az útvonal vagy útvonalak a Római Birodalom, Bizánc és Párthus, mely a Szászánida birodalom határterületén haladtak. Mindemellett számos kisebb út vágott keresztül a Közel-Keleten és Kis-Ázsián is. Ezek a Földközi-tenger keleti partjához vezettek. Innen a kikötőkből a korszakoktól függően már több irányba vitték tovább az árut a tengeren, Rómáig, később Bizáncig és Velencéig.

2.1.2. A tengeri útvonal³

Az ősi Selyemút tengeri iránya hasonlóan a szárazföldihez egy bonyolult hálózat volt, melyet földrajzi kritériumok szabtak meg. Ennek az útvonalnak is a keleti végpontja a kínai partvidék volt. A kikötők időről-időre változtak, de ennek ellenére néhány központ, melyek az ókor és középkor folyamán is meg tudták őrizni helyüket a kereskedelemben. Ilyen volt Hangzhou, mely a Nagy Csatorna mellett volt, vagy épp Guangzhou délebbre. Innen indultak a megrakott hajók délre a Dél-kínai-tengerre.

A szárazföldi útvonalhálózathoz hasonlóan itt is Felföldi Szabolcs 3 nagy szakaszra osztotta az útvonalat. Az első szakasz a mai Vietnám és Kamdodzsza partvidékén át a Mekong mentén haladt tovább és a Maláj-félsziget elkeskenyedő végén a Malaka-szorosban ért véget. A Kínából érkező áruk csak idáig hajóztak, ahol az árut már más kereskedők vették át, több más délkelet-ázsiai keresett árucikkeik mellett.

A középső szakaszon a hajók északnyugat felé fordultak a Bengáli-öböl nyílt vizei felé. Az út alatt érintették Szumátrát, Nikobárt és az Andamán-szigeteket is. Itt kettéágazott az út, az egyik északi irányba, másik pedig keresztül vágott a Bengáli-öblön. Az északi útvonal a partmentén haladt Iravádi deltája mellett egészen a Gangesz torkolatvidékig. Míg a másik út India délkeleti partvidékét és Srí Lankát célozta meg.

Végezetül az utolsó szakaszon, Srí Lankából, a térség legjelentősebb kereskedelmi központjából indultak a hajók tovább Kalkuttába vagy Mangalorba. Az eddig megtett út az Indiai-félsziget nyugati oldalán és a Malabár-partok mentén haladt. A két kereskedelmi központ évszázadokig fontos szerepet játszott a térségben.

³ Felföldi Szabolcs (2009): Egy új szemléletű Selyemúttörténet alapvonalaihoz Forrás: https://okorportal.hu/wp-content/uploads/2013/06/2009_2_felfoldi.pdf Letöltve: 2021.12.16

Érdekes tény a hajózásról, hogy a szezonálisan lehetett csak használni, főleg az Indiai-óceán nyugati medencéjében, mivel itt fél évente változott a szélirány az erős monszunoknak köszönhetően. Ennek okán két irányba ágazott itt a hajózás iránya. Az egyik vagy inkább biztonságosabb útvonal a Perzsa-öböl térségébe vezetett a part mellett hajózva, érintve Gudzsarát, Szind és a Makrán területet. Vagy a kockázatos útvonalat választva rögtön nyugat felé vették az irányt és ezzel kihasználták a monszunszeleket. Innen lehetett elérni Afrika szarvát, mely a mai Etiópia, Szomália, Jemen térségben található, Ezt követően az Arab-félsziget és Ádent érintve a Vörös-tengeren hajóztak az úticéljukig.

Ezzel elérkeztünk a tengeri útvonal végéhez vagy ha az ellenkező irányból nézzük az elejéhez, mely a Vörös-tenger északi partján az egyiptomi Szuez térség és a Perzsa-öböl kereskedőközpontjaivá voltak.

Az eddig bemutatott szárazföldi és tengeri útvonalak és csomópontok érdekessége, hogy egy olyan hálózat részét képezték, melyek több évszázadot átölelve léteztek, így elmondható az is, hogy az ősi Selyemút egy útvonalhálózat volt, melynek csomópontjai vagy épp nagyobb kereskedelmi központjai nem minden században léteztek. Példaként felhozható a 3-4. századból Loulan van Nija, melyeket a 7. századra már nem találta az arra utazó Xuanzang nevű szerzetes. Vagy, amikor a 13. században Marco Polo keletre utazott a Selyemúton, akkor már nem találta meg, csak a romjait Miráninak, mely 300 évvel előtte még lakott település volt. (Felföldi, 2009)

Másik érdekessége az útvonalak változásának, hogy a tengeri útvonalakat a folyamatos szélirányváltozás is befolyásolta, míg a szárazföldi útvonalak részben természet és környezet folyamatos változása miatt formálódtak. Utóbbiakon akár lehetett földcsuszamlás vagy hóolvadás is. De a szárazföldi útvonalat az egyik legnagyobb kincs megszerzése is folyamatosan változtatta, mely nem más, mint az ivóvíz volt.

A természeti adottságokon felül természetesen politikai események és közigazgatási helyzet is változtatta a Selyemutat. Érdekeség, hogy a szárazföldi vagy épp vízi karavánok azonnal tudták az áruk szállítási útvonalán módosítani. Végezetül, ha megnézzük, hogy mekkora távokat is tettek meg az áruk és azok milyen időintervallumon belül jutottak el egyik csomóponttól a másikig, elmondható, hogy az évszázadok során a Selyemút lehető legkiterjedtebb kereskedelmi útvonal volt a történelemben! (Felföldi Szabolcs, 2009)

2.1.3. Az ősi selyemút kereskedelmi áru⁴

Az áruk szállítására nagyon kevés kereskedő volt hajlandó az út teljes hosszán. Így több kisebb megállóval értek el az céljukig a különféle portékák. A selyem az idő múlásával egyfajta fizetőeszközzé is vált, például sok helyi nomád törzs körében is ebben történt a fizetés. Érdekesség, hogy a korabeli selyemből szinte semmi sem maradt fent – állítják az Asia Society Museum kutatói. Ennek ellenére találtak IX. századi Selymet egy viking hajőleletben.

Természetesen más értékes áru is cserélt gazdát a kereskedelmi útvonalakon, mint például az drágakövek, pézsmá, rubintok, gyémántok, elefántcsont vagy épp az arany és rebarbara is. Az élelmiszer kereskedelem inkább nyugati irányból kelet felé volt jellemző. Rómától keletre a gránátalma vagy épp a sárgarépa és pórsáfrány volt a kellendő. Míg ellentétes irányból keletről nyugatra inkább a nem élelmiszer jellegű termékek voltak a kellendőbbek. Ide tartoztak a prémek, kerámiák és a vasból készült tárgyak is.⁵

Nagy kellettje volt a fűszereknek is az útvonalon. Kínából keletre inkább a bors, szegfűszeg, kömény volt kelendő nagy mennyiségben. A nyugati országoknak néha az aranynál is értékesebb volt a sáfrány, fahéj, gyömbér és szerecsendió keletről.

Nyugatról keletre a Hu elnevezésű termékek voltak a kelendők, mint például a Hu barack, Hu tők, Hu borsó vagy épp a Hu répa. Ezek a termék mind egytől egyik nyugatról érkeztek.

A római birodalomból terjedtek el az ázsiai régióban az illatszerek, üvegáruk, arany, illetve ezüst és disztárgyak.

Bár Kína területén voltak állattenyésztők, de ennek ellenére a jobb fizikummal rendelkező lovak inkább nyugatról, a közép-ázsiai sztyepp övezetből kerültek az ázsiai régióba. Ennek fő oka az volt, hogy minél sikeresebben tudják felvenni a harcot a nomád törzsekkel szemben. A lovak mellett nagy igény volt még a juhokra és ebből adódóan a gyapjúra is

⁴ Origo.hu (2018): Így kereskedtek az ókorban a híres Selyemúton

forrás:<https://www.origo.hu/gazdasag/20181012-tobb-szaz-evig-kototte-ossze-a-nyugatot-a-kelettel-a-selyemut.html> Letöltve: 2022.02.13.

Lévai Júlia (2020): Az első nagy összeköttetés: a selyemút Forrás: <https://www.tessloff-babilon.hu/az-elso-nagy-osszekottetes--a-selyemut-> Letöltve: 2022.02.13.

⁵ [greelane.com](https://www.greelane.com) (2018): **Kereskedelmi áruk a selyemúton** forrás: <https://www.greelane.com/hu/tudom%3a1ny-tech-math/t%3a1rsadalomtudom%3a1nyok/along-the-silk-road-167077/> Letöltve: 2022.02.15.

Ázsiában. A gyapjából készült termékek és azok megmunkálásnak művészete lenyűgözte a keleti népeket.

Nem utolsó sorban a Selyemút segítségével kerültek olyan technológiák és termékek is Keletről nyugatra, mint például a porcelán, lőpor, iránytű, a papírkészítés technikája vagy épp a földművelési átjárás is. Végzetül elmondható, hogy a vallások, kultúrák, nyelvek, filozófiai eszmék és információk is a kereskedelmi útvonalak mentén terjeszkedtek, főleg nyugatról keleti irányba az ókor, valamint a középkor folyamán.

A fizető eszközök is változtak időről időre, mint például a fejezeten elején is említett selyem, mint fizetőeszköz. E mellett két jelentősebb fizetős eszköz volt a Szászánida Birodalom ezüst drachmája és a solidus a Bizánci Birodalom aranypénze. Kínának saját öntött bronzérme fizetős eszköze volt, mely nem igen terjedt el nyugaton, inkább csak az ázsiai térségben használtak.

2.2. Az Övezet és Út kezdeményezés

A selyemút elnevezést a kínai politika ismételten 2013 szeptember 7-én helyezte napirendre, amikor Xi Jinping a Kínai Népköztársaság elnöke a kazahsztáni Nazarbajev Egyetemen tartotta beszédet. Egy hónappal később az indonéz parlamentben beszélt a XXI. századi Tengeri Selyemút és az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank létrehozásáról. Ezek után nevezték át a Selyemút programot az Egy öv, egy út névre (Yi Dai Yi Lu – One Belt, One Road – OBOR). Ezzel új alapokra akarta helyezni Kína és eurázsiai kapcsolatokat. Az új Selyemút nem egy utat jelent Európa irányába, mint ahogy elődjénél is olvashattuk, de az új immár inkább a regionális kereskedelem és gazdasági kapcsolatra épít, mellyel lehetőséget ad a nemzetközi kereskedelem további zökkenőmentes fejlesztésére a kínai érdekek mentén. A 2. ábrán látható, hogy a meglévő utak, vasutak és kikötők mellett megjelennek az energiaszállítási útvonalak is, mely segítségével kőolajat és földgázt tudnak szállítani.⁶

⁶ Gere László (2016): Térképek a Selyemútról Forrás:<http://www.geopolitika.hu/hu/2016/06/10/terkepek-a-selyemutrol/> Letöltve: 2022.02.21.

Az új Selyemút egyik térképtervezete



Forrás: <http://www.silkroutes.net/OBOR/9MapWallStreetJounal.jpg>

A 2. számú ábrán jól látszik, hogy nem csak Európa és Ázsia összekötése a cél, hanem az afrikai régiót is hozzákapcsolni a Selyemúthoz, mely egyébként már a középkorban is része volt a Selyemútnak.

A fentebb említett vasúti infrastruktúra kiemelt szerepet kap a BRI folyamatos fejlődésében. A munkahelyi tapasztalataimból kiragadva: annak ellenére, hogy a vasútvonal talán az egyik legbiztonságosabb folyósó, mégis a téli időszakban érdekes módon olyan szintű akár több hetes késéssel járó szállítást is tud magával vonzani, melyet nem lehet kikerülni. Ennek oka, hogy a Kínából érkező fűtött tehervagonok mikor megérkeznek Európába, a kipakolást követően csak egy részük indul vissza a kiindulópontokra, mivel Európából már nincs akkora áruforgalom az ázsiai régióba, mint az ősi Selyemút idején. Továbbá befolyásol az ukrán-orosz konfliktus is, mivel az Oroszország-Fehéroroszország-Lengyelország térségen áthaladó vasútvonalat 2022 február 27-vel leállították. Ezzel 5-6 hetes késést okozva az árufuvarozásban. Itt több alternatív lehetőség merült fel, például vasút-hajó kombinált szállítás, mint intermodális lehetőség.

2.2.1. Az Övezet és Út kezdeményezés útvonalai⁷

A modernkori kezdeményezés egyik fő célja, hogy Kínai újra vezető hatalommá váljon és létrehozza saját befolyási övezetét. Erre tökéletes bizonyíték az is, hogy több útvonalat kezdtek el kiépíteni az Ősi Selyemúthoz képest, mind a szárazföldön, mind a tengeren egyaránt. Ezen két „tradicionális” útvonalhálózat mellé csatlakozik majd a Légi-, Egészségügyi-, Űr- és Digitális Selyemút is. Továbbá egy mondhatni új északi kezdeményezés is a BRI-n belül, ami nem más, mint az Északi-sarkvidék bekapcsolása a kínai tervekbe. Ez a kezdeményezés valójában egy olyan komplex geopolitikai stratégiai terv, mely segítségével több célkitűzést is állítottak magunk elé. Ezek az alábbiak:

1. A szükséges nyersanyagok eljuttatása Kínába olyan útvonalakon, melyeket az Amerikai Egyesült Államok nem kontrollál.
2. Gyorsan fejlődő országok ellátása kínai árukkal.
3. Valutatartalék a külkereskedelmi többletből való hatékony felhasználása.
4. A túlzott hazai kapacitások csökkentése első sorban az infrastrukturális és építőipari vállalatok esetében.
5. Gazdaság szerkezetváltásának a támogatása.
6. Európával való kereskedelmi kapcsolatok fejlesztése annak érdekében, hogy a fejlett technológiai áruk felvevő piacát bővítsék.
7. Elősegíteni Kínai középső és nyugati területeinek az iparosodását
8. Jüan-blokk létrehozása a dollárral szemben
9. Saját övezet létrehozása és a hozzá kapcsolódó befolyás kiépítése, ahol a nemzetközi intézmények képviselik Kína érdekeit.
10. Pivot to Asia politika egyensúlyozása, továbbá az indiai-óceáni és közép-ázsiai jelenlét erősítése.
11. Gyengíteni az Amerikai Egyesült Államok és Európa közötti köteléket.
12. Kínai nemzetközi megítélésének a javítása.
13. Kínai peremvidékeink az integrálása és a terrorizmus elleni hatékony fellépés erősítése.

⁷ Eszterhai Viktor – Az Új Selyemút terv 116-131p forrás: https://epa.oszk.hu/01700/01739/00094/pdf/EPA01739_eszmelet_109_116-131.pdf Letöltve: 2022.03.10.

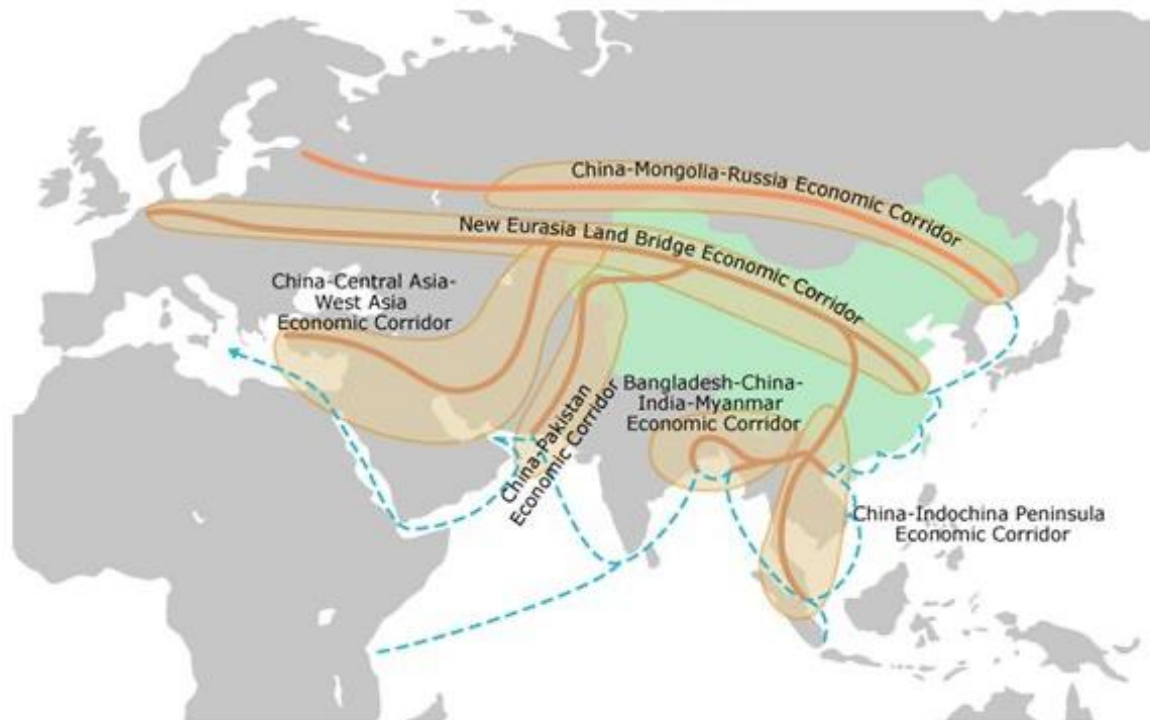
Az előbbieken felsorolt 13 pontból jól kiolvasható, hogy a reform és nyitáson kívül nagyon nagy szerepet játszik az termékek exportja Kínából. De nem csak áruexport a fő cél, hanem nemzetközi beruházásokon keresztüli befolyás szerzése az adott régiókban.

2.2.1.1. Szárazföldi Selyemút⁸

A modern szárazföldi Selyemút tehát a történelmivel összevetve főleg áruszállítás céljából kezdett kiépülni a 2013-as bejelentést követően. A szárazföldi útvonalak továbbra is Kínából indulnak ki, mint az Ósi Selyemút esetében is. Az új modern Selyemút 5 fő útvonallal, folyosóval rendelkezik. (3. ábra)

3. ábra:

Az új Selyemút öt gazdasági folyosója



Forrás: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/One-Belt-One-Road/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm>

⁸ Horváth Levente: Az „Egy övezet, egy út” és a kínai geopolitikai gondolkodás PhD-értékezés forrás: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/24645/horvath-levente-phd-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
Letöltve: 2022.02.26.

Ezen az 5 útvonalon belül viszont a szakirodalom megkülönböztet 3 fajta Selyemutat is.⁹

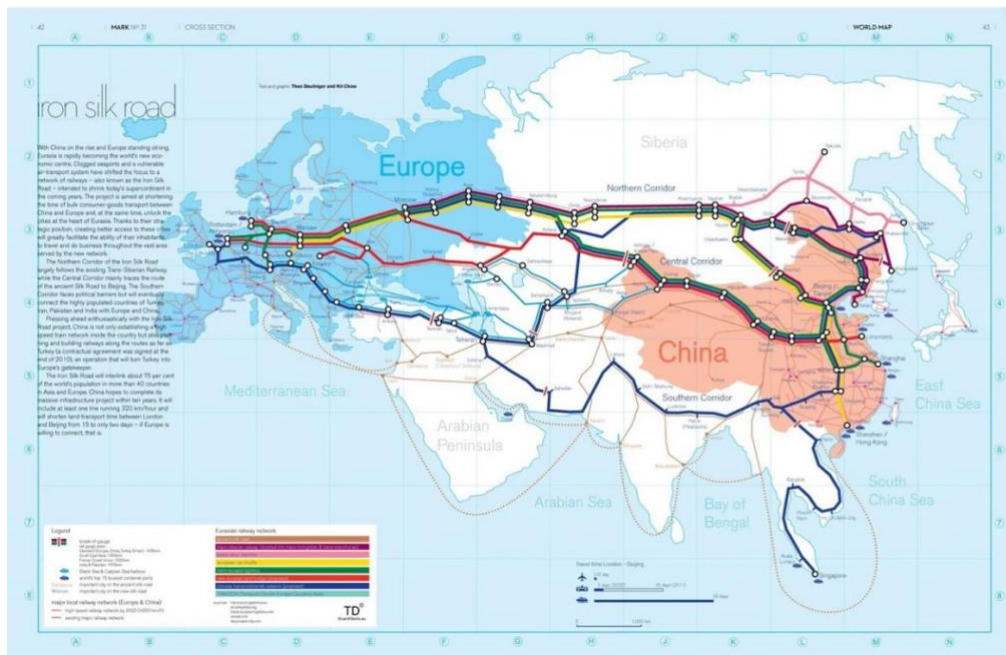
Vas Selyemút:

A vas Selyemút történelme egészen a 19. századig vezethető vissza, egészen pontosan az ipari forradalom idejére, ami úttörő volt Európában. Ennek ellenére Kínában hosszú ideig, egészen 1876-ig nem épült vasútvonal. Az ekkor épült vasútvonal mindössze 16 km hosszú szakaszból állt és nagy felháborodást keltett, mivel akkoriban arra gondoltak, hogy a vasút emberek munkáját fogja elvenni. Összehasonlításképpen az első 16 km szakasz 1894-re már 500 km szakasszá duzzadt, de ezidőre az Amerikai Egyesült Államokban már 280 000 km-nyi, míg Magyarországon 13 000 km-nyi vasút épült meg. Ebből levonható, hogy a 19. században Kínai mennyire elzárkózott nép volt. Az 1949-től a Kínai Kommunista Párt már előtérbe helyezte a vasútépítést Kínában, mely nem csak a vasúthálózat növekedésére irányult, hanem a rajta elérhető sebességre is. A Gazdasági övezet meghirdetésére Kína már jelentős vasúthálózattal rendelkezett, mely 2007-re már 112 000 km hosszú lett. Ez a 2007-es teljes a teljes Gazdasági övezet vasúthálózatának közel az 1/5-e, mely 583 000 km volt. A vasúthálózat Kínában 2019-re a 140 000 km hosszúságú lett, melyből 30 000 km-es szakaszon a sebesség elérte a 350 km/h-ás tempót. Ez a hálózat nagy szerepet kapott a 2013-ban meghirdetett Övezet és Út kezdeményezésben is. 2020-ban a China Railway bejelentette, hogy meghaladták a 10 000 járatot és ezzel 927 000 konténert szállítottak Kínából Európába. Az Övezet és Út kezdeményezés keretein belül több Kínán kívüli vasútvonal fejlesztését is támogatja Kína, ezekből csak néhány:

- Budapest–Belgrád vasútvonal,
- Kína–Laosz vonal,
- Kína–Thaiföld vasútvonal,
- Addisz-Abeba–Dzsibuti vasútvonal,
- Kína–Egyiptom vasútvonal.

⁹ Horváth Levente: Az „Egy övezet, egy út” és a kínai geopolitikai gondolkodás PhD-értekezés forrás: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/24645/horvath-levente-phd-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
Letöltve: 2022.02.26.

Az ún. Vas Selyemút



Forrás: <http://www.chinadiscovery.com/china-silk-road-tours/maps.html>

Autóút:

Kínának összesen 4,46 millió km úthálózata van, ami majdnem negyede a teljes eurázsiai úthálózatnak. Másik érdekessége Kína úthálózatának, hogy 28 000 km hosszú a szárazföldi határ, mely 14 országgal találkozik. Ezek a határátkelőt főként Oroszországgal, Mongóliával, Kazahsztánnal és Vietnámmal találkoznak.

Az Övezet és Út kezdeményezés keretein belül 13 új nemzetközi útvonal fog épülni, 5 út Kazahsztánba, 2 út Kirgizisztánba, 1 út Tádzsikisztánba, 1 út Pakisztánba és 4 út Burmába. 2018-ban bejelentette Xi Jinping, hogy elkezdik megépíteni a 8 445 km hosszúságú gigantikus autópályát, mely Nyugat-Kínán, Kazahsztánon, Grúzián és Isztambulon keresztül érkezne Európába. Ez a beruházás - már a kilométerből is sejthető - hogy gigantikus összegű lesz, kb. 900 milliárd dollár. De nem csak az autópálya megépítési és annak üzemeltetése lesz kérdéses, hanem az országokon átnyúló infrastruktúra, mely olyan városok mellett fog elhaladni, amelyek eddig csendes kis városnak voltak mondhatók. De mindemellett új városok is születni fognak a tervezett nyomvonal mentén. A már meglévő városban, mint például Khorgosban, mely nyugat-kínai határváros, már most hihetetlen gyorsasággal épül egy 20 emelet magas szálloda és emellett sok más kereskedelmi egység is, mint például bevásárlóközpont vagy épp egy reptér

is. A város környékére terveznek egy ipari parkot is, mely nagyjából 2035-re lesz kész és vám- és adómentes övezet is lesz egyben.¹⁰

Összegezve elmondható, hogy az Övezet és Út kezdeményezés a Transzázsiai és Transzibbéra vasútvonalra és az Asian Highway útvonalhálózatra épülnek az új útvonalak. Összességében megállapítható, hogy Kína vasút- és közúthálózata mára olyan mértékben kiépült, hogy ez komoly mértékben meghatározza globális kezdeményező szerepét.

2.2.1.1.1. Kína–Mongólia–Oroszország Gazdasági folyosó

2015 júliusában Ufában fogadta el mindhárom fél ezen gazdasági folyó megvalósítását. Ezen folyosó keretein belül a transzibbéra vasútvonal megújítása mellett a Mongólia Szyeppe Út program fejlesztése is szerepet kap. De ezek mellett kulturális és turisztikai szempontok is szerepet fognak kapni.¹¹

2.2.1.1.2 Kína–Közép Ázsia–Nyugat-Ázsia Gazdasági folyosó

Ennek a folyosónak a megvalósítását a 2015 júniusában tarott Kína–Közép-Ázsia Együttműködési Fórumon fogadták el. A közlekedés hálózat modernizációja mellett a különböző szakaszok összekapcsolása is szerepet kapott. Ennek keretén belül 2030-ra várhatóan egy teljesen összefüggő vasúthálózat fog kiépülni, melyen 250-300 km/h-ás személyszállítással és 120 km/h-ás teherszállítással lehet majd számolni. A vasút elkészülte után össze fogja kötni Kínát és Európát.¹²

2.2.1.1.3. Kínai-Pakisztáni Gazdasági Folyosó¹³

Kína és Pakisztán gazdasági együttműködése egész a 1950-es évekig nyúlik vissza, mikor is a muszlim többségű államok közül elsőként és a nem kommunista országok közül pedig harmadikként ismerte el a Kínai Népköztársaságot. Még ebben az évben kötötték meg a

¹⁰ The economist.com - China's belt-and-road plans are to be welcomed—and worried about Forrás: <https://www.economist.com/leaders/2018/07/26/chinas-belt-and-road-plans-are-to-be-welcomed-and-worried-about> Letöltve: 2022.04.12.

¹¹ Eszterhai Viktor – Az Új Selyemút terv 116-131p forrás: https://epa.oszk.hu/01700/01739/00094/pdf/EPA01739_eszmelet_109_116-131.pdf Letöltve: 2022.03.10.

¹² Eszterhai Viktor – Az Új Selyemút terv 116-131p forrás: https://epa.oszk.hu/01700/01739/00094/pdf/EPA01739_eszmelet_109_116-131.pdf Letöltve: 2022.03.10.

¹³ Horváth Levente - Salát Gergely (2021): Övezet és út - Múlt, jelen, jövő. Typotex Kiadó

két ország közötti bilaterális kereskedelmet megalapozó megállapodást. 1951-től van diplomáciai kapcsolat a két ország között, melyet folyamatosan erősítettek. Ez a kapcsolat napjainkig erős és stabil, melyet az is jól mutat, hogy 2005-ben ezt megerősítettek egy barátsági, együttműködési és jószomszédi kapcsolatot tanúsító szerződéssel. Ebben mindkét fél barátként és szövetségesként utal egymásra. Utóbbiakat az is jól mutatja, hogy az 1980-as évek elején létrejött Pakisztáni-Kínai Gazdasági, Kereskedelmi és Technológiai Közös Bizottság és a 1980-as évek végén aláírtak egy kétoldalú befejtésekről szóló szerződést is.

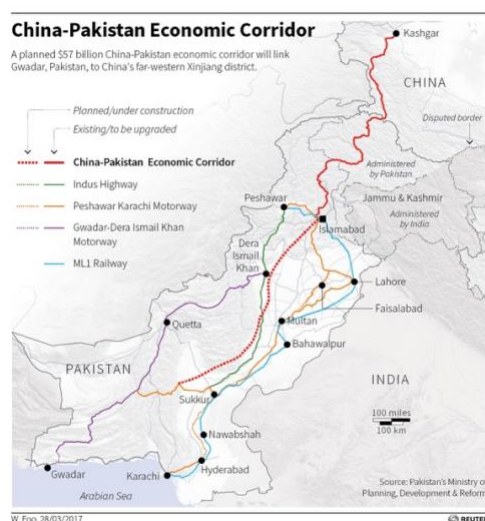
Később még több kereskedelmi szerződés is kötött a két ország között, továbbá az elmúlt két évtizedben Kína Pakisztán egyik legnagyobb kereskedelmi partnere lett. 2011 óta folyamatosan az első vagy második helyet foglalta el a Pakisztán importpartnereként és az öt legfontosabb exportpartner egyike is rendszeresen.

Az eddigiek alapján nem volt meglepő lépés Pakisztántól, hogy csatlakozott az Övezet és Út kezdeményezéshez. A két ország baráti viszonyán kívül racionális gazdasági lépések is álltak, mivel a Kína-Pakisztán Gazdasági folyosó kiemelkedően előnyös projektnek ígérkezik. Ez a projekt a két ország között 2013-ban merült fel először, mikor Xi Jinping bejelentette az Övezet és Út kezdeményezés kezdetét. 2015-ben írták alá az erre vonatkozó szerződést Nawaz Sharif és Xi Jinping. A napjainkig megvalósult projektek értéke mára meghaladja a 70 milliárd dollárt és 2030-ra tervezik a teljes tervezett infrastruktúra megépítését.

A gazdasági folyosó egy jelentős lépés, mely a vízi szállítás egyik kulcsfontosságú állomása lehet, mely Kasgar-ból egészen Gvadár-ig húzódik. Ez a beruházás nem csak az szállítási infrastruktúrát érinti, hanem magába foglal több energetikai beruházást is.

A folyosó menti beruházások azt mutatják, hogy több kisebb-nagyobb mellékutakkal pártázott kisebb szárazföldi folyosó is található itt, mely nem csak Gvadár-ba, hanem Karachi-ba is megérkeznek.

Kína Pakisztáni gazdasági folyosó



Forrás: <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/>

2.2.1.1.4. Banglades–Kína–India–Mianmar Gazdasági Folyosó (BKIMGF)¹⁴

A Banglades–Kína–India–Mianmar Gazdasági Folyosón belül Kína és India kapcsolata a történelemben sosem volt olyan mértékű, mint Kína és Pakisztán viszonya. A két ország közötti megoldatlan határviták, a regionális hegemóniáért folytatott versengés sem segít a közös diplomáciai kapcsolatok kialakításáért. Viszont a diplomáciai feszültség ellenére elmondható, hogy gazdasági szempontból a két ország szoros gazdasági együttműködést ápol. Ennek a két ellentmondásnak a részeként nem könnyű megítélni India az Övezet és Út kezdeményezéshez való viszonyát sem.

A történelem folyamán a két ország eltérő gondolkodással bírt egymásról és magukról is. India például mindig is regionális nagyhatalomként tekintett magára, mint Kínával egyenrangú partnerként. Viszont Kína Indiára kevésbé meghatározható regionális partnerként tekintett. Ennek ellenére a világpiacon India továbbra is néha úgy pozícionálja magát, mint Kína a lehetséges ázsiai ellensúlyaként. Ez abban is jól mutatkozik, hogy 2018-ra India a harmadik legnagyobb ázsiai gazdaság Kína és Japán után. Fontos, hogy az Amerikai Egyesült Államok és az Európai Unió is egyre nagyobb mértékben úgy tekintenek Új-Delhire, mint egy regionális stratégiai partnerre Kínával szemben.

¹⁴ Róma Ádám India és az „új Selyemút” 2018 - <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/09/07/india-es-az-uj-selyemut/>

Ebből kifolyólag Kína próbálja India világpiaci ambícióját oly formában csökkenteni, hogy például nem támogatja India csatlakozását a Nukleáris Szállítók Csoportjához és az ENSZ állandó tagságának a megszerzését sem.

A két ország közötti drasztikus ellentét egyrészen Jawaharlal Nehru miniszterelnökig vezethető vissza, aki az idealista külpolitikájáról volt híres. Továbbá arról is, hogy szocializmus szimpatizánsként támogatta a Kínával közös gazdasági együttműködést, ami végül nem történt meg, mert a két ország közötti gyarmati határok véglegesítése nem sikerült, melyet Kína fegyveres úton kívánt rendezni 1962-ben. A kínai-indiai határháborút India mai napig is traumaként tartja számon, míg Kínának egy jelentéktelen konfliktus csupán.

Ez a diplomáciai konfliktus rendeződni látszott a 1988-as Rajiv Gandhi és Deng Xiaoping megállapodásakor, mely a kapcsolat normalizálását tűzte ki célul. Mindazonáltal a kapcsolat nem javult, ez látszódik is az indiai atomprogramból és a 2020-as Galván-folyó völgyében kialakult ismételt határkonfliktus nyomán, melyben meghalt húsz indiai katona is. A határvita napjainkig tart. Továbbá az is súlyosbító körülmény, hogy Pakisztán-Kína kapcsolata egyre jobban elmélyült, mely tovább rontja a diplomáciai kapcsolatot Kínával.

Végezetül az eddig olvasottakhoz tartozó érdekesség, hogy Kína és India közötti gazdasági kapocs talán továbbra is erős, ami abban is látszik, hogy 2020-ban India a legnagyobb külkereskedelmi partnere volt Kínának és annak ellenére, hogy diplomáciai szempontból India elkezdte a nukleáris programját, mégis Kínából szereztek be számos, polgári célú nukleáris technológiát az ásványi anyagok és elektromos berendezések mellett.

2020 egy fordulópont lehet Kína számára, ugyanis elkezdtek kiszorítani a kínai tőkét az országból és csökkenteni szeretnék az importot is. De azt érdemes itt megemlíteni, hogy India a kínai függőségét nem tudja teljesen megszüntetni. Ez abban is jól látszik, hogy az Ázsiai Fejlesztési Bank és az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank továbbra is részt vesz az indiai infrastrukturális projekteken multilaterális ügynökségek révén.

Kína az Övezet és Út kezdeményezés keretein belül az eddig diplomáciai konfliktusok és összetűzések ellenére egyértelműen helyet szánt Indiának a projektben. Ám India 2017-ben határozottan elutasította a csatlakozás lehetőségét, melyet napjainkig fent is tartott. Ez a lépése Indiának azért is számottevő, mert szinte az összes szomszédja rész vesz az Övezet és Út kezdeményezésbe, kivéve Bhután-t. A visszautasítás egyik oka az indo-pakisztáni konfliktusból eredő szuverenitás. A Kína-Pakisztán Gazdasági folyosó ugyanis olyan területeken halad keresztül, melyet mindkét fél azaz India és Pakisztán is a magáénak tekint.

A távolmaradási okaként lehet értelmezni azt is, hogy India úgy véli, az Övezet és Út kezdeményezésben Kínához képest csak másodhegedűsként jelenhet meg. Viszont a India

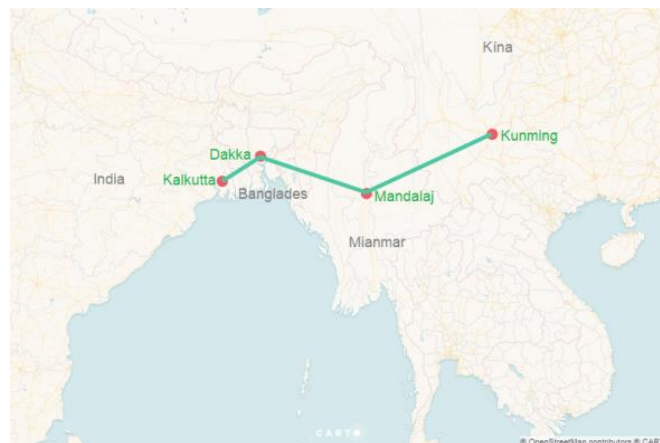
félelmei abban is jól mutatkoznak, hogy Kína és Pakisztán közötti egyre jobban erősödő kötelék, mely az évtizedek alatt egyre erősebb a stabilabb lett elhozhat egy esetleges két fronton háborút is India ellen.

Végezetül érdekesség, hogy Új Delhi másfajta multilaterális kezdeményezésekkel próbálkozik a szomszédországok felé a nyitásban. Ilyen például a Bengáli-öböl Multiszektorális Technikai és Gazdasági Együtműködési Kezdeményezés vagy éppen a Nemzetközi Észak-Dél Transzport Folyosó. Viszont érdemes leszögezni, hogy ezek mögött a tényleges politikai akart és tőke forrás hiányzik. (Bhalla, 2021)

Az eddig olvasottakból kiderül, hogy a Banglades–Kína–India–Mianmar Gazdasági Folyosót tekintve az első sorban szárazföldi útvonallal kezdődik, mely Kunming-tól egészen Kalkuttáig ér érintve Dakkánt és Mandalaj-t is. Ennek a fő szerepe lenne, hogy összekapcsoljon több vasúti, légi és vízi útvonalat a kínai és indiai térségben.

6. ábra:

Indiai szárazföldi gazd. csatorna



Forrás: <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/09/07/india-es-az-uj-selyemut/>

De mindemellett a BRI-n belül egy új útvonal is létre jöhetne Indiából, mely Iránon keresztül nyugat Oroszorszáig fog vezetni, melynek nem csak szárazföldi útvonala lesz, hanem vízi is.

Észak-Dél Közlekedési Folyosó



Forrás: <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/09/07/india-es-az-uj-selyemut/>

Az előzőleg röviden felvázolt két új gazdasági folyóval Kína biztosítani tudná a gyors szállítást, mellyel minél előbb elérhetnék az Indiai-óceánt. Plusz mindemellett ki tudnák kerülni a Dél-kínai-tengeri konfliktuszónákat is.

2.2.1.1.5. Kína–Indokínai-félsziget Gazdasági folyosó

A Gazdasági folyosó 2014 végén az érintett országok azaz Kambodzsa, Laosz, Mianmar, Thaiföld, Vietnam közreműködésével egy korszerű közlekedési hálózat létesítéséről, ipari együttműködésről, továbbá fenntartható társadalmi-gazdasági fejlődés koordinálásáról és mindezek finanszírozásához szükséges alap felállításáról döntöttek. Az Ázsiai Fejlesztési Bank finanszírozásával tervezett és részben már épülő államközi közlekedési folyosóhoz, kapcsolódva elkészültek a határvárosokhoz vezető autópályák, a Nanning–Hanoi vasútvonal. 2020-ra elkészült a régió fő közlekedési tengelyét adó Kunming–Bangkok vasúti pálya, mely a személy- és áruszállításra egyaránt alkalmas pályán a vonatok 160–180 km/h sebességgel közlekedhetnek.¹⁵

¹⁵ Engelberth István – Sági Judit - Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, céljai **Forrás:** https://kki.hu/assets/upload/05_Engelberth-Sagi.pdf Letöltve: 2022.03.17.

2.2.1.2. Tengeri Selyemút¹⁶

Az Ősi Selyemút idején is nagy jelentősége volt a tengeri Selyemútnak a kereskedelemben. A 15-16. századig Kína fejlett hajózási technológiával rendelkezett. Mára Kína GDP-jének a 10%-át a nemzetközi kereskedelem azon része teszi ki, melyet valamilyen tengeri úton történik meg. Mindemelett manapság is a tengeri áruszállítás a legolcsóbb formája a külkereskedelemnek. Ebből adódóan a világkereskedelem 90%-a még mindig vízi úton történik. Kínában található mára a világ legnagyobb kikötői, melyekből a hajók a Dél-kínai-tengeren keresztül az Indiai-óceánt érintve érkeznek meg Európába és Afrikába. Ezen kikötők nagy többsége a 2018-as adatok alapján is már a világ 10 legforgalmasabb kikötőjéhez tartoztak. Ha csak a két legnagyobb kikötőt vesszük alapú akkor azok a sanghaji és shenzheni kikötők. Olyanokat előztek meg, mint például a rotterdami vagy épp a Los Angeles-i kikötő. Az 1. számú táblázatban összegyűjtésre került a 20 legnagyobb kikötő és a konténerforgalom nagysága. (A teljes táblázat a mellékletekben található.) A növekedés jól látható, ám ennek ellenére vannak olyanok, mint például a Hong Kong S.A.R. vagy a Dalian, ahol visszaesés volt.

1. táblázat:

A világ TOP 20 kikötője TEU alapján (2016 és 2020)

	Kikötő	Mennyiség 2016 (Millió TEU)	Mennyiség 2020 (Millió TEU)	Növekedés 2016 és 2020 között
1	Shanghai, China	37,13	43,50	15%
2	Singapore	30,90	36,60	16%
3	Ningbo-Zhoushan, China	21,60	28,72	25%
4	Shenzhen, China	23,97	26,55	10%
5	Guangzhou Harbor, China	18,85	23,19	19%
6	Busan, South Korea	19,85	21,59	8%
7	Qingdao, China	18,01	22,00	18%
8	Hong Kong, S.A.R, China	19,81	17,95	-10%
9	Tianjin, China	14,49	18,35	21%
10	Rotterdam, The Netherlands	12,38	14,35	14%
11	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15,73	13,50	-17%

¹⁶ Horváth Levente: Az „Egy övezet, egy út” és a kínai geopolitikai gondolkodás PhD-értekezés forrás: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/24645/horvath-levente-phd-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Letöltve: 2022.02.26.

12	Port Klang, Malaysia	13,20	13,24	0%
13	Xiamen, China	9,61	11,41	16%
14	Antwerp, Belgium	10,04	12,04	17%
15	Kaohsiung, Taiwan, China	10,46	9,62	-9%
16	Dalian, China	9,61	6,54	-47%
17	Los Angeles, U.S.A	8,86	9,20	4%
18	Hamburg, Germany	8,91	8,70	-2%
19	Tanjung Pelepas, Malaysia	8,28	9,85	16%
20	Laem Chabang, Thailand	7,22	7,55	4%

Forrás: World Shipping forrás – Saját szerkesztés

A tengeri szállításon kívül a nagy folyókon és csatornákon keresztüli szállítás is fontos része a kereskedelemnek. Érdekes, hogy Kínában ezek már a 7. században fontos szerepet játszottak. Ebből adódóan Peking és Hangzhou között mesterséges csatornát hoztak létre a gyorsabb szállítása érdekében, mely 1794 km hosszú volt. Ennek a mesterséges útnak a déli részét mai napig is használják. Mindemellett az Övezet és Út kezdeményezés keretein belül 7 fő folyót is megneveztek, melyek a nemzetközi kereskedelmet hivatottak erősíteni.

- A kínai Jangce folyó kelet-kínaitengeri torkolattal együtt,
- a Gyöngy-folyó dél-kínai-tengeri torkolattal együtt,
- a burmai Iravádi folyót,
- az európai Rajna folyót,
- Duna és Dnyeper folyókat,
- és az orosz Volga folyót.

Az Övezet és Út kezdeményezés mára mintegy 200 országot és azok 600 kikötőjét egyesíti egy nagy globális egységgé. Az ezekhez vezető utak egy óriási komplex hálózatot rajzolnak ki. A 3 legnagyobb hajózási útvonal az alábbi, melyből az utolsóról több szót említek.

- Kína – Indiai-óceán – Afrika – Földközi-tenger, ez az útvonal a szárazföldi gazdasági övezetekhez kapcsolódik hozzá,
- Kína – Óceánia – Dél-Csendes-óceán, mely a délkelet-ázsiai régiót csatornázzák be a világkereskedelemben,
- Északi Jeges-tenger útvonal Ázsia és Európa között, mely a globális felmelegedés hatására kezdett el kialakulni. (Liu, 2019)

Elmondható, hogy az Övezet és Út kezdeményezés továbbra sem a már meglévő infrastruktúrák egyesítését tűzte ki elsődleges célul, hanem elmaradott infrastruktúrák vagy épp

még meg nem épült kereskedelmi pontok fejlesztésére is nagy hangsúlyt fektetnek. Jelen fejezetben a kikötők fejlesztés is hangsúlyos a kezdeményezés keretein belül.

Az Övezet és Út kezdeményezésben Kína több kikötő építésében és működtetésében is részt vesz, melyből érezhető elszántsága a BRI megvalósítása iránt. Ezek a kikötők a következők:

Gwadar kikötő:

Pakisztán harmadik legnagyobb kikötője, melyet már 1964-ben terveztek megépíteni. Az évtizedek alatt több ország is jelentkezett, hogy megépítik a kikötőt, mint például az Amerikai Egyesült Államok. Végül 2002-ben Kína kezdte meg a fejlesztést, és 2016-ban kezdték el használni.

Hambantota kikötő: Sri Lanka-i kikötő, melyet 2007-ben kínai befektetéssel kezdtek meg modernizálni, és 2012-re megkezdte a működését. Ám ez a növekvő államadóság miatt 2017 végén kifizetés helyett átkerült a China Merchants Group állami cégcsoport tulajdonába.

Pireuszi kikötő: A Teneri Selyemút fontos állomása, melynek a 2-es és 3-as konténerterminálját 2008-ban elkezdte bérelni a COSCO kínai állami cégcsoport. Ezt követően 2015-ben megszerezték a 67%-át egy privatizációs tenderen. A jövőben megépülő Budapest-Belgrád vasútvonal segítségével ebből a kikötőből fog az áru Európa belsejébe megérkezni.

Khalifa kikötő: 2012-ben nyitották meg Abu Dhabi városban, melynek működési engedélyét két cégcsoport a COSCO és a Mediterranean Shipping Company szerezte meg 2016-ban. Zöldmezős beruházásban fejlesztették tovább a BRI keretein belül. Fejlesztésére Kína és az Egyesült Arab Emírségek az Övezet és Út kezdeményezés mintaprojektjeként tekintenek.

Velencei Mélyvizű offshore kikötő:

Ezt a kikötőt a Kínai Kommunikációs és Építési vállalat és egy olasz konzorcium fogja építeni 4 tengeri mérföldre a tengeren. Ez a szuperkikötő a tengeri Selyemút mellett Marco Polo nevét is őrizni fogja. A szárazföldtől való nagy távolság oka, hogy Velence város nyugalma szeretnék megőrizni.

2.2.1.2.1. Fülöp-szigetek szerepe az Övezet és Út kezdeményezésben¹⁷

A Fülöp-szigetek 2016-ban megválasztott elnöke Rodrigo Duterte új és szorosabb kötődést mutat az új Selyemút kezdeményezéshez és ezzel új külpolitikai irányt is mutatott elődjével szemben.

Ez az új tengeri folyó egy hatalmas megaprojekt része, mely Kínát fogja összekötni Európával, a Közel-Kelettel és Közép-Ázsiával együtt. De mindemellett az új tervekben már szerepel, hogy az óceániai régiót és Afrikát is magába fogja foglalni. Ezzel a szárazföldi szállítmányozás mellett egy erőteljes tengeri szállítási lehetőség is kibontakozni látszódik.

8. ábra:

A Fülöp-szigetek az Új Tengeri Selyemúti tervekben



Forrás: <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/24/a-fulop-szigetek-szerepe-az-uj-tengeri-selyemut-kezdemenyezesben-duterte-elnok-politikajanak-fenyeben/>

A beruházásnak a hatásaként remélik a teljes ASEAN térségben a gazdasági konfliktusok enyhülését és a fejlődést is.

¹⁷ Klemensits Péter: A Fülöp-szigetek szerepe az Új Tengeri Selyemút kezdeményezésben Duterte elnök politikájának fényében - <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/24/a-fulop-szigetek-szerepe-az-uj-tengeri-selyemut-kezdemenyezesben-duterte-elnok-politikajanak-fenyeben/>

2.2.1.3. Légi Selyemút¹⁸

Az eddigiekhez képest a szárazföldi és tengeri Selyemút mára kibővült a légi Selyemúttal is. Ennek fő oka az, hogy a légi szállítás annak ellenére, hogy nem olcsó, de cserébe nagyon rövid idő alatt lehet eljuttatni a termékeket Kínából a világ szinte bármely tájára. Maga a Légi Selyemút kifejezést Xi Jinping használta először, mikor Luxemburg miniszterelnökével tárgyalt 2017-ben, mikor is megnyitották a Luxemburg-Zhengzhou légi útvonalat. Kína és a világ városai között egyre több légi útvonal alakult ki és alakul is ki az évek folyamán. Ilyen például a magyar-kínai irány is, melyet 2019-ben indítottak. Ez már 2021-re 600-700 közvetlen teherjáratot jelentett a Budapest Air Cargo forgalmában.¹⁹

Érdeemes leszögezni, hogy a Légi Selyemút a teljes hálózatnak is csak egy része, mivel a repülőterek nem a gyárak vagy raktárak mellé épültek közvetlenül, így mindig is szükséges lesz a légi szállítás mellett a szárazföldi megközelítés is.

2.2.1.4. Egészség Selyemút

Az Egészség Selyemút egy viszonylag korai kezdeményezés Kína részéről, mivel az egészség fontossága mindenhol fontos a világon és ebből kifolyólag Kína számos egészségügyi együttműködést és fejlesztést sürget. Ilyen alkalom volt például a koronavírus-járvány, mely 2020-ban végig söprött szinte az egész Földön. Az Egészség Selyemút kapcsán kérdeztem Kusai Sándort, hogy mi a véleménye arról, hogy ez a fajta Selyemút, mivel mértékben befolyásolj Afrika gazdaságát. Az Egészség Selyemút *„csak kiegészítő – bár e minőségében fontos – tényező és elem.”*²⁰ Afrika szemszögéből, mivel *„Afrika gazdasága erősen a BRI hatása alatt fejlődik, mind mennyiségileg, mind strukturálisan”*²¹. Ebből adódóan látszik, hogy ez a fajta Selyemút inkább egy kapocs a többi Selyemúthoz, mint egy önálló „útvonal”.

¹⁸ Horváth Levente: Az „Egy övezet, egy út” és a kínai geopolitikai gondolkodás PhD-értekezés forrás: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/24645/horvath-levente-phd-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
Letöltve: 2022.02.26.

¹⁹ Szabó Anna - Mit hozhat nekünk a magyar-kínai Légi Selyemút? Forrás: <https://novekedes.hu/elemezsek/mit-hozhat-nekunk-a-magyar-kinai-legi-selyemut> Letöltés: 2022.04.12.

²⁰ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

²¹ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

2.2.1.5. Űr Selyemút²²

Az Űr Selyemút nem az áruszállítás miatt került be első sorban az Övezet és Út kezdeményezésbe. Maga az eredeti koncepció egészen az 1980-as évekbe nyúlik vissza, ugyanis hivatalosan 1994-ben indult és 2000-ben kezdte meg a működését Kína első generációs navigációs műholdrendszere. Az Övezet és Út kezdeményes és a navigációs műholdrendszer 2014-ben kapcsolódott össze egymással a Műholdas Alkalmazási Szolgáltatások Nemzetközi Szövetsége programmal. 2018-ban indították el azt a fajta bővítést az Övezet és Út kezdeményezésnek, melyben Kína Navigációs műholdrendszerének a kiépítése az egyik fő feladat. A navigációs műholdrendszer a BeiDou nevet kapta. China Aerospace Science and Technology Corporation további 10 további navigációs műholdat indított, hogy a Navigációs Műholdrendszer lefedettségét kiterjesszék a csatlakozott országokra. A globális navigációs műholdrendszerek a térinformatikai helymeghatározás alapját képezik, ezért fontosak a helyzetmeghatározás, a navigáció és a nyomon követés szempontjából, polgári és katonai célokra egyaránt. Mára az Amerikai Egyesült Államoknak, Oroszországnak, az Európa Uniónak és Kínának van saját működő globális navigációs műholdrendszere. Ázsiában Pakisztán, Laosz, Brunei és Thaiföld azok közé az országok közé tartozik, amelyek bevezették a BeiDou-t, és egyre bővül a használata Nyugat-Ázsiában (Közel-Kelet) és Afrikában is.

2.2.1.6. Digitális Selyemút²³

A Digitális Selyemút 2015-ben indult Peking globális összeköttetésre vonatkozó hatalmas víziójaként, mely számos szereplőt érint a kínai köz- és magánszektor minden szintjén. Célja a digitális összeköttetés javítása a részt vevő országokban, és Kínával. Makroszinten olyan kritikus digitális infrastruktúrák fejlesztéséről és interoperabilitásáról szól, mint a földi és tengeri adatkábelek, továbbá az 5G mobilhálózatok, az adattároló központok és a globális műholdas navigációs rendszerek, melyről az előző fejezetben is említést tettem. Mikroszinten elősegíti a helyi vállalkozások és fogyasztók, valamint a vállalkozások és a fogyasztók közötti kapcsolatot. Ilyenek például az e-kereskedelem, a taxiküldés, a fintech

²² Nadège Rolland – Securing the Belt and Road Initiative Forrás: https://www.nbr.org/wp-content/uploads/pdfs/publications/sr80_securing_the_belt_and_road_sep2019.pdf Letöltve: 2022.04.12.

²³ Nadège Rolland – Securing the Belt and Road Initiative Forrás: https://www.nbr.org/wp-content/uploads/pdfs/publications/sr80_securing_the_belt_and_road_sep2019.pdf Letöltve: 2022.04.12.

(pénzügyi technológia) és az edtech (oktatástechnológia) platformok és alkalmazások, valamint hardverek.

A Digitális Selyemút több, mint egy infrastrukturális projekt. Kína számára ez egy olyan megoldás, amely egy kevésbé USA-központú és inkább egy Kína-központú ázsiai és globális digitális rendszert hozzon létre. Kína ezt a célt azért követi, hogy lehetővé tegye új piacok megnyitását a kínai technológiai óriáscégek számára, mint például az Alibaba és a Huawei. Ezzel is erősítve a világ digitális kapcsolatát Kínával.

A Digitális Selyemút tökéletesen illeszkedik a nemzeti célokhoz, mint például a „Made in China 2025” és a „China Standards 2035”. Ezeknek a kezdeményezéseknek a céljai az ország hazai technológiai innovációs, termelési és tranzakciós képességeinek fejlesztésére irányulnak. Ezek a célok viszont részét képezik a kormány átfogó elképzelésének a technológiai elsőbbségről és a globális digitális rend autonómiájáról is.

Felföldi Szabolcs lényegre törően válaszolta meg kérdésemet: „A Digitális Selyemútnak lesz-e létjogosultsága a technológiai tudás terjedésében a csatlakozott országok körében?” Érdekes és elgondolkodtató választ adott, melyből kiolvasható, hogy vajon Kína az új digitális „nagy falát” építi vagy teret enged a digitális forradalomnak? *„Kérdéses ugyanakkor, hogy egy kínai típusú „nagy falakkal” övezett (korlátozott) digitális Selyemút épül-e majd ki vagy egy nyugati típusú, szabad hozzáférést és információcserét biztosító változat.”*²⁴

Kusai Sándor válaszát olvasva viszont az körvonalazódik ki, hogy a sok „elmaradott” országok, melyek csatlakoztak az Övezet és Út kezdeményezéshez egy tökéletes fejlődési lehetőséget kapnak a Digitális Selyemút révén, mivel *„minden eddiginél nagyobb hatékonyságot és eredményességet – profitabilitást – biztosít.”*²⁵ a számukra. Kusai Sándor nagyszerűen összefoglalta a Digitális Selyemút lényegét, melyben egy nagy globális információs hálózatként írja le ezen Selyemutat, és utal arra is, hogy a csatlakozott országoknak milyen előnyökkel fog járni. *„A Digitális Selyemút Kína, mint a világgazdaság egyik meghatározó erőközpontja technológiai (digitális) világgazdaság-szervezői, világgazdaság-átalakítói, digitális globalizáció-befolyásolási törekvéseinek fő eszköze, ezért az abban résztvevő országok számára is ebben az értelemben és ebben a kontextusban nyújt további fejlődési lehetőségeket.”*²⁶

²⁴ Felföldi Szabolcs interjú – 2. melléklet

²⁵ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

²⁶ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

2.2.2. Kína és az eddig csatlakozott országok Az Övezet és Út kezdeményezésben²⁷

Az Övezet és Út keretén belül egy olyan, országok között átnyúló gazdasági hálózatot kívántak létrehozni a résztvevők, melyet egy nyílt meghívásos politikájú kezdeményezésként is felfoghatunk. A 2013 november a Kínai Kommunista Párt által elfogadott 2020-ig tartó tervzetbe került be elsőként az kezdeményezés. Ezt Kína, mint kiemelt külpolitikai projektként kezelte, mely tartalmazza, hogy a következő 20 év belül 64 ország fog csatlakozni, ezzel együtt 4,4 milliárd ember és a világ GDP-jének mintegy 40%-át fogja magába foglalni. A kezdeményezés révén szeretnék újra pozícionálni Kína ázsiai, afrikai és európai kapcsolatait, továbbá Eurázsia egykori fontos geopolitikai szerepét is visszaállítani.

De mindemellett elmondható, hogy Ázsián, Dél-Amerikán vagy épp Afrikán kívül több fejlődő ország is csatlakozott a kezdeményezéshez, ezzel infrastrukturális fejlesztési lehetőséghez jutva, könnyebben tudjanak integrálódni a globális értékláncokban. Ezekhez a pénzügyi forrásokat és az infrastrukturális kivitelezést Kína biztosítja az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bankon keresztül. Több tanulmány is született az évek során a kínai befektetések témájában, melyek szerint a pénzügyi támogatások, azaz hitelek a pénzügyileg sebezhető országokat adóságcsapdába sodorhatják, mellyel Kína befolyást tud elérni az adott országban.²⁸

Ugyan elmondható, hogy a kezdeményezés az USA szemszögéből kockázatot jelent és Kínára továbbra is riválisként tekintenek, de több másik szereplő ebben előnyt lát és kapcsolatba kerülhetnek Kína piacával. Kína másik célja a BRI által, hogy az USA és az Európa közötti erős köteléket próbálja csökkenteni és Európát inkább Kína felé kapcsolja.

A 2013 végén elfogadott 5 éves terv annyira jól sikerült, hogy mindeddig 138 ország csatlakozott a kezdeményezéshez. És 2022 márciusáig tovább 8 ország írta alá a memorandumot a csatlakozásról, mely azt jelenti, hogy idáig egy sokkal erősebb Gazdasági kötelék kezd kialakulni a világunkban, mint valaha. A 2. számú táblázatban is jól látszik, hogy a kontinenseként, mennyire sok ország csatlakozott a BRI-hez.²⁹

²⁷ Péti Márton Szerkesztette (2017): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói
Forrás: http://unipub.lib.uni-corvinus.hu/3249/1/selyemut_gfoldrajz.pdf Letöltve: 2022.01.25.

²⁸ Lengyel Miklós: Intő jelek: Kína adóságcsapdába csalogatja a pénzügyileg sebezhető országokat? Forrás: https://hvg.hu/gazdasag/20190507_Into_jelek_Kina_adossagcsapdaba_csalogatja_a_penzugyileg_sebezhető_országokat Letöltve: 2022.02.25.

²⁹ Greenfrd.org: Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) forrás: <https://greenfrd.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1648914385673> Letöltve: 2022.03.25.

2. táblázat:

Az Övezet és Út kezdeményezéshez csatlakozott országok száma régióként

Régió	Csatlakozott országok száma
Subsahara Africa	43
Európa & Közép Ázsia*	34
Kelet-Ázsia & csendes-óceáni térség	25
Latin-Amerikában és a Karib-térség	20
Közel-Keleten és Észak-Afrika	18
Délkelet-Ázsia	6

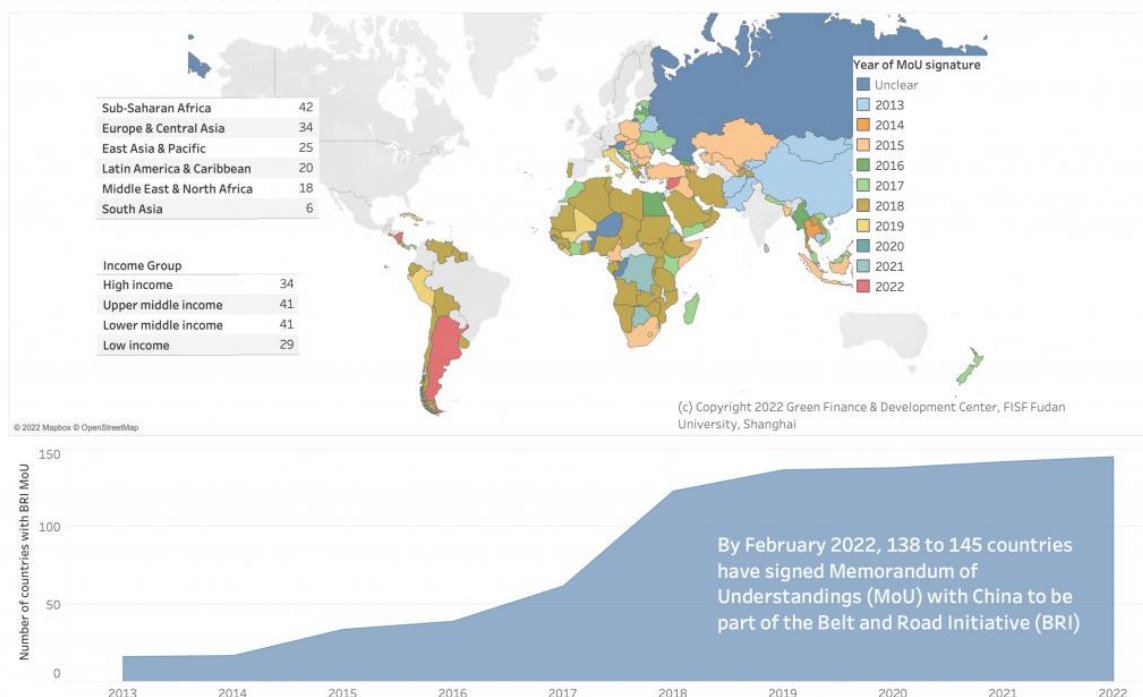
*beleértve az Európai Unió (EU) 18 országát, amelyek a BRI részei

Forrás: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1648914385673>

9. ábra:

Országok a BRI-ben

Countries of the Belt and Road Initiative



Forrás: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri>

A további vizsgálat során az is kiderült, hogy olyan országok esetében, amelyek a Övezet és Út kezdeményezéssel kapcsolatban egyetértési nyilatkozatot írtak alá a független információk elérhetősége ellentmondásos. Például nem tették közzé a teljes egyetértési nyilatkozat aláírásának megerősítését, sőt meg is tagadták azt. Ezek az országok Ausztria,

Benin, Comore-szigetek, Kongói Demokratikus Köztársaság, Dominika, Niger és az Oroszország.

A 3. táblázatban összegyűjtésre kerültek azon országok jövedelmi szintje melyek csatlakoztak a BRI-hez. Ezek csoportosítása az alábbiak szerint lehetséges: Alacsony jövedelem, Alacsonyabb közepes jövedelem, Felső közepes jövedelem, Magas jövedelem kategóriákba. Jól kiolvasható, hogy a jövedelem szempontjából közel azonosak az értékek, viszont régióként már látható az eltérés. Miszerint, az Alacsony jövedelemmel országok esetén a Szubszaharai Afrikában van a legtöbb ország, addig a Magas jövedelemmel rendelkező országok már Európa és ázsiai régióban találhatók. Így elmondható Kína ambíciójáról, hogy az egységes és egymásra támaszkodó gazdasági övezet létrehozásához elsőként ezen nagy különbségeket kell kiküszöbölniük.

3. táblázat:

Az Övezet és Út kezdeményezés Országainak csoportosítása jövedelem szerint

Jövedelemcsoport/Régió	Mennyiség	Jövedelemcsoport/Régió	Mennyiség
Alacsony jövedelem	31	Alacsonyabb közepes jövedelem	41
Dél-Ázsia	2	Dél-Ázsia	3
Európa és Közép-Ázsia	1	Európa és Közép-Ázsia	5
Közel-Kelet és Észak-Afrika	2	Kelet-Ázsia és Csendes-óceán	14
Latin-Amerika és Karib-térség	1	Közel-Kelet és Észak-Afrika	4
Szubszaharai Afrika	25	Latin-Amerika és Karib-térség	3
		Szubszaharai Afrika	12
Jövedelemcsoport/Régió	Mennyiség	Jövedelemcsoport/Régió	Mennyiség
Felső közepes jövedelem	42	Magas jövedelem	33
Dél-Ázsia	1	Európa és Közép-Ázsia	15
Európa és Közép-Ázsia	13	Kelet-Ázsia és Csendes-óceán	4
Kelet-Ázsia és Csendes-óceán	7	Közel-Kelet és Észak-Afrika	7
Közel-Kelet és Észak-Afrika	5	Latin-Amerika és Karib-térség	6
Latin-Amerika és Karib-térség	11	Szubszaharai Afrika	1
Szubszaharai Afrika	5		

Forrás: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1648914385673>

Végezetül, Kína elszántságát az is jól bizonyítja, hogy 2020-ig már 755 milliárd dollár összegű befektetés került a kezdeményezés keretében a csatlakozó országokhoz.

2.2.3. Konklúzió

Az Ősi Selyemút és az Övezet és Út kezdeményezés merőben eltérő gazdasági vonatkoztatásban. Felföldi Szabolcs az interjúkor megerősítette, hogy *„Alapvető különbség, hogy Kína az antivitásban és a középkorban korántsem volt annyira tudatos a Selyemút vonatkozásában, mint manapság.”*³⁰. Ennek oka, hogy mint korábban elemeztem, hogy Kína első sorban a kereskedelem okán indította az Ősi Selyemutat. Azt is elmondta Felföldi Szabolcs hogy az Ősi Selyemút jó alapként szolgál az Övezet és Út kezdeményezéshez. Melyet Kusai Sándor is megerősített. *„Az Új Selyemút projekt az ősi Selyemút tapasztalatán alapuló, de teljesen a posztmodern világgazdasági viszonyok, az értéklánc alapú globalizáció feltételei szerint kidolgozott koncepció. Legfontosabb célja a világ legnagyobb természeti, emberi, gazdasági és technológiai erőforrásaival rendelkező afro-eurázsiai szuperkontinens gazdasági hálózatainak (infrastruktúra, logisztika, közlekedés és szállítás, termelés, szolgáltatások, pénzügyek stb.) átalakítása úgy, hogy azokban a régi gyarmatosító nagyhatalmak (Nyugat-Európa, Japán, Oroszország, USA) központi szerepe mellé feljön egy új globális erőcentrum, Kína. Ez elsősorban gazdasági „újrakábelezést” jelent, de óhatatlanul fundamentális geoökonómiai, geopolitikai, stratégiai, társadalmi, politikai és ideológiai transzformációt is von maga után.”*³¹

Jól látszik tehát, hogy az Ősi Selyemút tapasztalataira kezdték megalkotni az Övezet és Út programot, mely a kereskedelem mellett már értéklánc alapú globalizációra épül és már gazdasági, technológia erőforrásokra is épít. Kusai Sándor interjújában felmerült az *„afro-eurázsiai szuperkontinens”* is, melyre nagy odafigyeléssel fejleszt Kína. Továbbá a diplomamunkám további részében Kusai Sándor előbbi válaszából az is vissza fog köszönni, hogy Kína globális terjeszkedése nem fog megállni az afro-eurázsiai szuperkontinensem, hanem egy teljesen új erőcentrum kialakításán dolgozik. Tovább a geoökonómiai, geopolitikai, stratégiai, társadalmi, politikai és ideológiai transzformációt. Ebből adódóan az Északi-sarki régióhoz való csatlakozásuk sem légből kapott elképzelés.

Az interjúk kapcsán felmerült, hogy az Övezet és Út kezdeményezés fizikális útvonalai, azaz szárazföldi és tengeri útvonala mellé, hogyan lehet csatlakoztatni a többi, nem az Ősi Selyemútra utaló útvonalakat. Kusai Sándor nagyon jól megfogalmazta, hogy ezen újfajta Selyemutak csatlakoztatása a fizikai utakhoz lehetséges, melyek *„szükség szerint kiegészülhet*

³⁰ Felföldi Szabolcs interjú – 2. melléklet

³¹ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

olyan szférákkal, amelyek a globalizáció új fázisában, az értéklánc alapú globalizáció digitális globalizációvá zajló, ellentmondásos átalakulása folyamatában, illetve bizonyos aktuális történések (pl. COVID-19 pandémia) okán indokolttá válnak.”³² Ez arra utal, hogy elméletben lehet kapcsolatot találni a fizikális és nem fizikális utak között, de csak elméletben tudjuk összekapcsolni őket. Melyet jól megfogalmazott Felföldi Szabolcs is: *„Ezek összekapcsolása „papíron” nyilván lehetséges, de Selyemútnak én ezt már nem hívnám.*”³³

Ezen új típusú Selyemutak olyan oldaláról kérdeztem is Kusai Sándort és Felföldi Szabolcsot, hogy Kína akarja-e majd befolyásolni ezeket az utakat és ha igen akkor milyen tekintetben és mértékben. A válasz mindkét fél részéről egyértelmű és határozott volt, miszerint igen Kína akarja befolyásolni ezeket az új Selyemutakat is, mint a szárazföldi és tengerit is.

Összegezve az ősi és új útvonalhálózat nem tér el túlnyomó részt egymástól, hanem az régi mintájára épült az új, ami a 2013-as bejelentését követően folyamatosan növekszik és szélesedik, nem csak fizikális útvonalhálózattal, hanem olyan új típusú „utakkal” is, mint az Egészségügyi-, az Űr- vagy a Digitális Selyemút.

³² Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

³³ Felföldi Szabolcs interjú – 2. melléklet

3. KÍNA BELSŐ ÉS KÜLSŐ MOTIVÁCIÓJA AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉSBEN

Ebben a fejezetben arra próbálok magyarázatot adni elemzésem során, hogy Kínának milyen belső és külső érdekei fűződnek az Övezet és Út kezdeményezéshez.

3.1. Kína belső motivációi az Övezet és Út kezdeményezésben³⁴

Az OECD egy 2018 tanulmányban összefoglalta, hogy milyen motivációkkal jár együtt az Övezet és út kezdeményezés. Ebben jól érezhető, hogy alapjában a kínai narratívát megismerve meg az ázsiai hatalom tényleges motivációit. Ezt a következő alfejezetben a tanulmány segítségével mutatom be. (OECD, 2018)

3.1.1. Kapcsolódás

Az egyik fontos szempont az ipari fejlődés és az együttműködés. A különböző országok ipari fejlesztési tervei kiegészítsék és erősítsék egymást, ennek keretében új befektetési és finanszírozási modellek létrehozását sürgetik Kínában az 5 éves tervek kapcsán. Továbbá fontos szempont, hogy az állami és a magántőke közötti szorosabb együttműködést, valamint diverzifikált finanszírozási rendszert és többszintű tőkepiacot építsenek ki.

Az infrastruktúra összekapcsolásával és együttműködésével előre kell mozdítani a szárazföldi, tengeri, légi és kibertér összeköttetést. Erőfeszítések kell tenni a kulcsfontosságú átjárókra, városokra és projektekre való összpontosításban, valamint össze kell kötni az autópályák, vasutak és tengeri kikötők hálózatait. (Xi, J., 2017a)

3.1.2. Nyitottság

Xi Jinping 2017-ben azt mondta, hogy támogatniuk kell a többoldalú kereskedést és szabadkereskedelmi övezet kiépítését és a liberalizációt. Továbbá könnyíteni kell a kereskedelmet és a befektetési lehetőségeket is. (Xi, J., 2017a) Mindemellet nyitottá és kiegyensúlyozottá kell tenni a fejlődési egyensúlyhiányokat, kormányzási nehézségeket, digitális megosztottságot és jövedelmi egyenlőtlenségeket.

³⁴OECD (2018): China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape Forrás: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> Letöltve: 2022.02.10.

3.1.3. Innováció

Xi Jinping 2017-es beszédében már felmerült a digitális Selyemút létjogosultsága. Itt elmondta, hogy Innováció vezérelt fejlesztésre kell törekednünk. Továbbá intenzívebbé kell tenni a határ menti együttműködést a digitális gazdaság, a mesterséges intelligencia, a nanotechnológia és a kvantum számítástechnika terén. Valamint a Big Data és az intelligens városok fejlesztésének előmozdítását kell sürgetni.

3.1.4. Fenntartható fejlődés motivációi

A kínai szándék, hogy a 2030-as fenntartható fejlődési célok, a béke, az ökológiai és környezeti, a víz védelme és a civil társadalom fejlődésének eléréséhez szükséges az Övezet és Út kezdeményezés holisztikus végrehajtása. Ehhez számos szempontot határoztak meg.

- **Béke:** *"Minden országnak tiszteletben kell tartania egymás szuverenitását, méltóságát és területi integritását, egymás fejlődési útjait és társadalmi rendszereit, valamint egymás alapvető érdekeit és fő gondjait."* (Xi, J., 2017a)
- **Ökológia és környezet:** Törekedni kell a globális összeköttetésre az energiapiacon és az új energiatechnológiák forradalma által kínált lehetőségek kihasználására. Továbbá törekedni kell a zöld energiára és ebből adódóan a csökkenteni a szén-dioxid-kibocsátást is. Mindenhez viszont a szabályok és szabványok összekapcsolhatóságára kell törekedni, hogy intézményi biztosítékot tudjunk nyújtani az összekapcsolhatóság javításához. Ennek eléréséhez Kínának javítania kell az infrastruktúra zöld és alacsony szén-dioxid-kibocsátású működését, kezelését és karbantartását. Tisztázni a környezetvédelmi követelményeket az infrastruktúra-építési szabványokban. Továbbá érvényesíti a környezetvédelmi szabványokat és gyakorlatokat olyan ágazatokban, mint a zöld közlekedés, a zöld építés és a zöld energia. Környezetvédelmi létesítmények fognak épülni, központosítják a szennyvízkezelést és újra hasznosítást egyaránt.
- **Víz védelme:** Kína proaktívan támogatja a szakpolitikai koordinációt, a technológia megosztását és a mérnöki együttműködést is a szomszédos országokkal a határon átnyúló folyók védelme és fejlesztése érdekében. Ennek elősegítésére közös tanulmányokat indítottak a szomszédos érintett országokkal a határon átnyúló folyók vízkészleteinek védelméről és felhasználásáról az erőforrások jobb védelme érdekében. Kína és Oroszország közös együttműködést hozott létre az árvíz megelőzés és az árvízvédelem terén. Ezzel megosztva a hidrológiai adatokat az árvízszelvényben.

- **Civil társadalom fejlődése:** A civil társadalmon belüli építkezést is nagy fontossággal kezeli Kína, ideértve az emberek és embere („people to people”) közötti kapcsolatok fejlesztését, az együttműködési platformok kiépítését. Mindemellett a oktatáson belüli együttműködés fejlesztése is fontos szempont lett Kínának a Selyemúttal kapcsolatban és ezzel együtt az is, hogy a cserediákok számát is növelni kell. Ezzel elérve, hogy további betekintést kapjanak a diákok egymást kultúrájából. Ebből adódóan agytröszt hálózatok és partnerségek létrehozására kell erőfeszítéseket tenni. Továbbá a kulturális örökségek, sport, egészségügyi és turisztikai ágazatokban az együttműködés kialakítását és fejlesztését is kitűztél célul. Végezetül azt is kitűzték, mint motivációt, hogy erősíteniünk kell a nemzetközi korrupcióellenes együttműködést is, hogy az Öv és Út magas etikai normáknak megfelelő út legyen.

3.1.5. Energia- és élelmezésbiztonsági motivációk

Az energia és élelmezésbiztoság motivációja kiemelt kérdés az Övezet és Út kezdeményezésben, mert a tanulmány szerint ezek keresztezik egymást és emiatt fontos lesz biztosítaniuk, hogy kölcsönösen előnyösek legyenek. A modern energiarendszer kiépítése fontos szempont Kínában, mely alacsony szén-dioxid-kibocsátást fog adni, erre jó példa a 2021 év végi energiakrízis Kínában.³⁵ Ezen felül az állam szeretné az 5 éves tervében felgyorsítani az importra szánt stratégiai szárazföldi folyosók építését is. Mely segítségével olajat és gázt szeretnének biztosítani az ország számára.

Az élelmezésbiztonsággal kapcsolatban tovább építik a már meglévő együttműködésüket a tengerentúlon és továbbá nagyszabású offshore központokat hoznak létre a mezőgazdasági termékek előállítására, feldolgozására, tárolására és szállítására egyaránt. Valamint nemzetközileg versenyképes multinacionális mezőgazdasági vállalatokat szeretnének létrehozni a jövőben.

3.1.6. Kiegyensúlyozottabb területfejlesztés

Az Övezet és Út kezdeményezés egy talán fő célja, hogy elősegítse a növekedést Kína nyugati és észak-keleti tartományaiban a gazdasági egyenlőtlenségek csökkentése érdekében.

³⁵ Ariel Cohen (2021): China’s Energy Crisis Deepens With Potentially Fatal Consequences

Forrás: <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/10/19/chinas-energy-crisis-deepens-with-potentially-fatal-consequences/?sh=46adb2961163> Letöltve: 2022.01.25.

Ennek oka, hogy Kína nyugati tartományai, beleértve a Hszincsiang Ujgur autonóm régiót, valamint Gansut, Tibetet és Csinghaját, nagyon szegények és ez feszültségek forrásai a különböző etnikai csoportokkal.

Xi Jinping a 19. pártkongresszusos mondott beszédében (Xi, J., 2017a) kitért arra, hogy több erőfeszítést fognak tenni ezen területek fejlesztésére, továbbá a határmenti területekre és a nagy etnikai kisebbségekkel lakott területekre egyaránt. Továbbá olyan intézkedéseket fognak hozni vagy a már meglévőket erősíteni, melyek segítségével a nyugati régió nagyszabású fejlődésének új szakaszába tudnak lépni és a régi ipari bázisok újjáélesztésében is részesek tudnak venni.³⁶

Városklaszterekre épülő városok és települések hálózatainak létrehozásával, lehetővé kell tenni a különböző méretű városok és kisvárosok összehangolt fejlesztését. Ezáltal felgyorsítani az állandó városi tartózkodási lehetőségét azoknak, akik vidékről városba költöznének.

3.1.7. A hatékonyság javítása

Kína lenyűgöző növekedése több évtizedre tekint vissza, melyet a reformok támogatásával tudta elérni. De mi is volt e mögött a növekedés mögött? Az egyes iparágakban a tőke helytelen elosztásának problémái által a tőkearányos megtérülés azaz ROE és a tőkeköltség azaz COK közötti lefelé irányuló nyomáson is látszódott. Ennek oka, hogy rosszul orientálták a befektetések kezelését és a kevésbé versenyképes cégek kilépésének ösztönzése része volt ennek a folyamatnak, ideértve azokat az eseteket is, amikor az állami támogatás nem hatékony cégeket tartott fenn.

Az elmúlt évtizedekből tanulva, az új motivációs irány a kínálati oldali strukturális reformja, és dolgozniuk kell a jobb minőségért, a nagyobb hatékonyságért és a robusztusabb hajtóerőkért. A tényezőtermelékenység növelése mellett gyorsítaniuk kell egy olyan ipari rendszer kiépítését, amely technológiai innovációval, korszerű pénzügyekkel és humán erőforrással a reálgazdaság összehangolt fejlődését segíti elő. Mindemellett a piaci mechanizmusok, dinamikus mikro entitások és szilárd makró szabályozással rendelkező

³⁶ Matura Tamás - A Kínai Kommunista Párt 19. kongresszusa és egy új korszak hajnala Forrás: https://svkk.uni-nke.hu/document/svkk-uni-nke-hu-1506332684763/svkk_elemzesek_2017_29_a_kinai_kommunista_part_19_kongresszusa_es_egy_uj_korszak_hajnala_-_matura-t_.original.pdf Letölve: 2022.03.15.

gazdaság kialakítására fognak törekedni. Ezekkel folyamatosan erősödő kínai gazdaság innovációs kapacitását és versenyképességét tudják elérni.” (Xi, J., 2017b)

A hatékonyabb cégek egyre jobban teret nyernek egy adott iparágban, mindazonáltal, hogy a kevésbé hatékony cégek egy idő után vagy kilépnek az adott területről vagy csődbe mennek. Ha ez a versenyfolyamat nem működik jól, a hatékonyabb cégek idővel kiszorulhatnak a piacról. Ezeket nehéz kezelni azokban az országokban, ahol az állami vállalatok fontos szerepet játszanak, mivel a piaci fegyelem szerepe ilyen körülmények között csökkenthető. Az Övezet és Út kezdeményezés végrehajtásának átmeneti folyamat része, hogy Kína és szomszédjai számára ezekkel a problémákkal foglalkozzanak. A kezdeményezés célja, hogy új piacokat teremtsen, elősegítse a kereskedelmet és a befektetéseket, beleértve a termelési kapacitás áthelyezését oda, ahol kész kereslet van vagy olcsóbbak a termelési tényezők. Az ilyenfajta folyamat a fejlett országok múltbeli fejlődését is jellemezte. Fontos szempont lesz, hogy Kína ezt a gazdasági lépést úgy irányítsa, hogy a globális többletkapacitást kezelje, és ne egyszerűen áthelyezze a kapacitást egyik országból a másikba.

Az Övezet és Út kezdeményezés azt is támogatja, hogy Kína feljebb lépjen a hozzáadott értékláncban a csúcstechnológiai és szolgáltatási szektorokban egyaránt. Az első stratégia a hardver, mely külső keresletet teremt az anyagok, kínai technológia és a know-how iránt. Ez azért is fontos, mert a régebbi adósággal terhelt iparágak és élettartamának meghosszabbítását elősegítik a kereslek megnövekedésével és ebből adódóan a telephelyek áthelyezésével is. Azonban egy ilyen stratégia nem valószínű, hogy hosszú távon működik. A hosszabb távon a fokozatos tőkeáttétel-leépítési politikák már folyamatban vannak. valamint a termelési célok és az állami vállalatok hosszabb távú szerkezetátalakításának elindítása. Fontos, hogy a célok kapcsolódjanak a piaci mechanizmusokhoz és egy javaslat legyen erre az, hogyan lehetne ezt ösztönözni. (OECD, 2018a, 3. fejezetének 3.2. szakasza tartalmazza).

Mindemellett Az Övezet és Út kezdeményezés lefekteti a hosszabb távú gazdasági alapokat és a kereskedelemre alapuló gazdasági növekedéshez a régióban. Ebből adódóan, minden ország profitálhat ebből a folyamatból, ha azt a Xi Jinping elnök által képviselt nyitottság és befogadás elveivel hajtják végre.

Elmondható, hogy Kína egy nagy gazdaság, amely maga is évről évre átalakulóban van. A fent említett motivációkkal a cél, a fejlődés felgyorsítása az egyenlő versenyfeltételeket szem előtt tartva, mely előnyös a kereskedelem, a globális növekedés és a jólét szempontjából a régió belül. Ezek a széles körű fenntartható növekedésre vonatkozó célkitűzések nagyon jól illeszkednek az OECD célkitűzéseivel is. Ebből adódóan Kínának előnyös lenne, ha még

nagyobb elkötelezettséget vállalna az átállási folyamat felgyorsítása érdekében. (Ezt a kérdést az OECD, 2018a 3. fejezete tárgyalja)

3.2. Kína gazdasági és geopolitikai céljai az Övezet és Út kezdeményezésben³⁷

Ebben a fejezetben azt fogom vizsgálni, hogy Kína milyen gazdasági célokat tűzött ki elérésként az Övezet és Út kezdeményezés keretein belül. Továbbá, az előző fejezetben is említett geopolitikai célokat is tovább elemzem.

Több tanulmány felveti, hogy Kína gazdasági gyarmatosítást fog végrehajtani az Övezet és Út kezdeményezés alatt. Olyan módon, hogy az érintett országok stratégiai infrastruktúráját fogja felvásárolni. (Blanchard, 2018) A 2017 szeptemberében tartott BRICS-fórumon, mely Brazília, Oroszország, India, Kína és a Dél-afrikai Köztársaság gazdasági együttműködésének csúcstalálkozója, Hszi Chi-ping nyitóbeszédében arról beszélt, hogy *„Az Egy övezet, egy út kezdeményezés nem egy geopolitikai eszköz, hanem egy együttműködési platform. Nem egy nemzetközi segélyprogram, hanem egy, a közös fejlődést közös kereskedelemmel, közös építkezéssel, közös sikerekkel támogató együttműködés”* (Xi, 2019: 486).

Wang Yi államtanácsos és külügyminiszter egy 2019 márciusi sajtótájékoztatóján az előbb taglalt és többször támadott kezdeményezésre hivatkozva egy érdekes szójátékkal válaszolta meg az Övezet és Út kezdeményezés kapcsán feltett kérdéseket, hogy a kezdeményezés *„nem egy csapda, hanem a nép húsos pitéje, nem geopolitikai eszköz, hanem egy lehetőség a közös fejlődésre”* (Ministry of Foreign Affairs of PRC, 2019, márc.)

3.2.1. Kína gazdasági céljai

Kínát jellemzi a hosszútávú stratégiai célok megfogalmazása és végrehajtása. Ebből adódóan nehéz találni még egy olyan stratégiai programot találni, mint a BRI. Persze a múltban voltak hasonló könnyen megnevezhető szlogenszerű stratégiák is, mint például „békés felemelkedés” azaz Peaceful Rise vagy épp a „harmonikus világ” azaz Harmonious World elnevezésű programok, melyek Hu Jintao kínai államfőhöz köthetők. Történelmi szempontból érdemes arról is beszélni, hogy a kezdeményezés nem egy új külpolitikai és külgazdasági reform kezdete, hanem egy korábban egészen pontosan, a 1978-ban Deng Xiaoping által meghirdetett reform és nyitás politikájának folytatása, mely már négy évtizedes múltra tekint vissza. (Horváth R. 2021)

³⁷ Horváth Levente - Salát Gergely (2021): Övezet és út - Múlt, jelen, jövő. Typotex Kiadó)

Az Övezet és Út kezdeményezést közgazdasági szempontból lehet úgy is vizsgálni, hogy Kína gazdaságának az átalakulásával 2013-tól, egy tőkebefogadó országból hogyan alakul át egy tőkebefektető állammá.

3.2.1.1. Belső gazdasági szempontok³⁸

Mindenekelőtt érdemes vizsgálni, hogy milyen belső gazdasági szempontok alapján döntöttek a jelen kezdeményezésről. Itt érdemes leszögezni kapcsolódva a következő fejezethez, melyben Kína geopolitikai céljait fogom vizsgálni, hogy miközben a döntéseket vizsgálják elemzők, gyakran automatikusan kapcsolják azokat külpolitikai vagy épp geopolitikai motivációkhoz. Ennek ellenére a kínai döntéshozók többnyire csak az alapvető belső ügyekkel vannak elfoglalva. Ennek oka, hogy a Kínai Kommunista Pártnak és a rendszer stabilitásának megőrzése érdekében folyamatos gazdasági növekedést, rendet, egységet és biztonságot teremtsenek. Az Övezet és Út kezdeményezés indításakor a belső érdekek alapján 3 kategóriába sorolták a fentebb említetteket. Ezek voltak a belgazdasági, biztonsági és kommunikációs szempontok.

Belgazdasági szempont a belső gazdasági szempontok vizsgálata során érdemes rögtön az 1970-es évektől kezdeni, mikor is Kína meghirdette a „reform és nyitás” politikáját. Az 1970-es években a kommunista párt felismerte, hogy hogyan tudja átvészelné a szovjet és kelet európai rendszerek bukását. Ezért olyan gazdasági lépéseket tettek, mely segítségével tudták biztosítani a lakosság számára a fejlődést az ezt követő 4 évtizedben. Egészen 2010-ig, amikorra a dinamikus fejlődés lelassult és politikai veszélyt jelentett az, hogy a az ország meg fog ragadni az ún. közepes jövedelmű államok csapdájában. Így merült fel az a veszély, hogy nem fognak tudni munkát biztosítani a lakosság nagy részének, a fejlődés perspektívája is elvész. Egyértelművé vált, hogy a mennyiségi növekedés mellé a szélesedő középosztály növekedése is fontos, melyre az Övezet és Út kezdeményezés keresi a választ.

A Baranyai Tamás Péter – Goreczky Péter – Saját Gergely által szerkesztett „A kínai Övezet és Út kezdeményezés – mítosz és valóság” tanulmányban is említésre kerül, hogy Kína fő gazdasági problémája az egyenlőtlen gazdasági fejlődés, mely főként a társadalmi rétegekben jelenik meg, de több szektorban is érezhető. Ezekről a problémákról számos tanulmány, cikk értekezett. Csurgó Dénes cikkében több más felvetést is próbál összegezni, ahol Kína ambíciója, azaz a nyugati nyitás is szerepel, hogy „*a kelet felemelkedését és a nyugat*

³⁸ Baranyai Tamás Péter – Goreczky Péter – Saját Gergely: A kínai Övezet és Út kezdeményezés – mítosz és valóság Forrás: <http://real.mtak.hu/119999/1/KKIElemzesek.E-2020.98.pdf> Letöltve: 2022.02.27.

eljelentéktelenedését” (Csurgó D. 2015) fogjuk elérni.³⁹ A 2010-et követő időkről Kína külpolitikáján belül külön fejezetben foglalkozom.

Ahogy korábban említettem, a BRI elsősorban a belső gazdasági szempontok miatt indult. A fejezethez forrásént használt tanulmány jól bemutatta hét pontban, hogy a kezdeményezés, milyen előnyökkel járhat Kína számára.

- **Gyártási kapacitások exportja:** Kínának rá kellett jönnie, hogy jobb, ha a felesleges gyártási kapacitását és vele együtt a technológia tudását exportálja fejlődő országokba, ezzel is csökkentve a költségeket. A kapacitás exportból viszont a kínai cégek segítségével a fejlődő országok infrastrukturális fejlesztésekhez juthattak és jutnak is napjainkban. Erre nagyon jó példa Afrika, ahol nagy az igény az infrastrukturális fejlesztésekre és ez kapóra is jön a kínai cégeknek, akik már oly mértékben eladósodtak, hogy a gyártási kapacitás exportálásával profitot tudnak realizálni és ezzel a piaci gyártási igényeket továbbra is ki tudják szolgálni, akár még gyorsabb szállítással egybekötve. Érdeemes lehet itt arról is beszélni, hogy ez a fajta gyártási kapacitás export a fordítottja volt az 1970-es évekbeli „reform és nyitás” korszakában. Abban az időben német, japán és tajvani gyártósorok kerültek át Kínába.
- **Új exportpiacok nyitása:** Kína a könnyűipari termékek exportjában is jelentős kapacitásokkal rendelkezik annak ellenére, hogy nem ebben az iparágra fókuszálni a gazdasági növekedés kapcsán. Viszont Kína a gazdasági piacát kinőtte és emiatt az Övezet és Út kezdeményezés jó szolgálatot tesz annak érdekében, hogy ebből az iparágból származó termékeiket tudják értékesíteni az útvonal több pontján. Ebből adódóan olcsóbban, mint más versenytársak.
- **Csúcstechnológia export:** Itt nem termék értékesítésre kell gondolni, hanem technológiából eredő első sorban szabványok terjesztésére. Ennek segítségével kínai cégeken keresztül hosszú időre tudják majd biztosítani a dominanciájukat. Ennek okán elérve, hogy Kína csúcstechnológiai nagyhatalommá váljon. Ez a fajta célkitűzésükben az Övezet és Út kezdeményezés segíti Kínát. Mindazonáltal ez a célkitűzésük megjelent a Made in China 2025⁴⁰-ben és a 14. ötéves tervben⁴¹ egyaránt.

³⁹ Csurgó Dénes: Húsz év múlva mind gazdagok leszünk, ha nem esik szét a civilizáció Forrás: https://index.hu/gazdasag/2015/08/04/husz_ev_mulva_mind_gazdagok_leszunk_ha_nem_esik_szet_a_civilizacio/ Letöltve: 2021.12.20.

⁴⁰ China Briefing: What is Made in China 2025 and Why Has it Made the World So Nervous? Forrás: <https://www.china-briefing.com/news/made-in-china-2025-explained/> Letöltve: 2022.02.01

⁴¹ Xinhua: China proposes development targets for 14th Five-Year Plan period Forrás: http://www.xinhuanet.com/english/2020-10/29/c_139476451.htm Letöltve: 2022.02.01

- **Kína iparának modernizációja:** Az előbb említett pontokban már írtam róla, hogy Kínának nem a termék exportja az elsődleges az Övezet és Út kezdeményezéssel, hanem hogy termék exportórból a technológiák, szabványok és ismeretek exportőre legyen és ezzel egy olyan szintet érjen el a technológia lépcsőn, mint még eddig soha.
- **A nyugat-kínai területek felzárkóztatása:** Erről már egy korábbi fejezetben írtam, miszerint az Övezet és Út kezdeményezéssel a nyugati és délnyugati területek fejlesztésével és a hálózatban való kapcsolásukkal országhatárokon átnyúló kereskedelmet kívánnak elérni.
- **A renminbi nemzetköziesítése:** Az Övezet és Út kezdeményezés útvonalhálózatán, ahol egyre jobban fokozódó Kína jelenlétével azt szeretnék elérni, hogy a valuta egyre jobban épüljön be a nemzetközi tranzakciós hálózatba és ezáltal csökkenteni tudják az USA dollár függőségét.

Az amerikai függőség enyhítése: Amerika és Kína között már rég óta van feszültség. Talán a legerősebb Obama elnök idején volt, mikor elkezdtek megalapítani a Transz-csendes-óceáni Partnerséget, melyből Trump elnök aztán kihátrált. Az sem segít Kínának, hogy a térségben vannak az Amerikai Egyesült Államoknak szövetségesei is, azaz Japán, Dél-Korea és Tajvan is. Abból a szempontból fontos, hogy az említett 3 ország Kínának fontos export-és importpartnere, így amennyiben az USA gazdasági szankciókat szabna ki Kínára, akkor ebben nagy valószínűséggel a szövetségesek is követnék. Ezzel gazdasági károkat és instabilitást okoznak Kína számára. Érdekes tény, hogy Kínában az olcsó munkaerő egy része például tajvani munkavállaló. Az Övezet és Út kezdeményezés abból kifolyólag is hasznos lehet, hogy kikerüli ezeket a szövetséges országokat és ezzel elkerülheti az esetleges gazdasági instabilitást. Azt is érdemes megemlíteni, hogy a kezdeményezés születését az Obama elnök nevéhez kapcsolható ún. ún. ázsiai-fordulat is ösztönözte.⁴²

Biztonsági szempont: A BRI-hez nem csak gazdasági érdekek fűződtek és fűződnek, hanem biztonsági kérdéseket is tartalmaz. Ez Kínában a 2010-es évektől kapott nagyobb figyelmet. Szükséges az előbb említett két területet még kibővíteni élelmiszer- és környezetbiztonsággal, kibevédelemmel és járványügyi intézkedésekkel is.

Az Övezet és Út kezdeményezés ebből kifolyólag több biztonsági szempontot fog össze, melyből az alábbi három lehet talán a legfontosabb, melyeket a tanulmányom során már elemeztem több szempontból.

⁴² Brookings.com: The American Pivot to Asia Forrás: <https://www.brookings.edu/articles/the-american-pivot-to-asia/> Letöltve: 2022.02.04.

- **Regionális biztonság:** Mint az előbbieken felvetettem, Kínának az Övezet és Út kezdeményezéssel nem csak a belbiztonság a fő irányadója, hanem a körülötte lévő különböző régiók biztonsága is és ebből adódóan természetesen Kína külső fenyegetettsége. Például ide tartoznak a Közép-Ázsiában található posztszovjet köztársaságok vagy az afganisztáni régió és az arany háromszög. Utóbbi a Thaiföld, Laosz és Mianmar határvidéke, ahol beszélhetünk drogkereskedelemtől vagy épp Mianmarban a belharcokról, melyek destabilizáló tényezők. Érdekesség, hogy utóbbi az egyik szárazföldi útvonal egyik állomása is egyben. A kezdeményezéssel arra számít Peking, hogy ha ezekben a régiókban meg tudják teremteni a jólétet és ezáltal tudják stabilizálni ezeket, akkor ez kihat Kínára és annak biztonságára is. Érdekes arról is beszélni, hogy nem csak a közeli régiókra lenne/van hatással az Övezet és Út kezdeményezés, hanem a Közel-Keletre és Afrikára is. Amennyiben ezek a jólét és a kereskedelem kialakításával csatlakoznak a nagyszabású útvonalhálózathoz, akkor békés és hosszútávú kapcsolatokat tudnának létrehozni, ezzel is erősítve a belső stabilitást és segítve a kínai export és import tevékenységet.
- **Energiabiztonság:** Kína energiabiztonság talán az egyik legfőbb szempont, mivel Kína a világ legnagyobb energiaimportőre. Ebből adódóan szükséges neki a folyamatos és stabil szénhidrogén-szállítás Afrikából, Közel-Keletről és Közép-Ázsiából. Ebből adódóan az Övezet és Út tengeri útvonala fontos szempont Kínának, vagy épp a Malakka-sorost kikerülő már szárazföldi vezetékes hálózat is, mely a közel-keleti olajat a pakisztáni kikötőből juttatják el Nyugat-Kínába.
- **Gazdasági kapcsolatok:** A gazdasági kapcsolatoknak az országok között a fő alappillére a jó diplomácia, ami viszont is igaz. A kezdeményezés abban is segíti a csatlakozott és csatlakozni kívánó országokat és régiókat, hogy nem csak gazdasági együttműködések tudjanak könnyedén kiépíteni egymással, hanem ezek hosszútávúak is legyenek.

Kommunikációs szempontból az Övezet és Út kezdeményezés Xi Jinping 2012-es megválasztását követően jelent meg a kormányzásban. Ezt követően belső kommunikációk mellett külső kommunikációk segítségével is elkezdtek erősíteni a BRI jelenlétét nem csak a kínai emberek köztudatában, hanem többnyire a fejlődő országokban is. Xi és a Kínai Kommunista Párt számára elsődleges, hogy az állam kulcsszerepét visszaállítsák a világon. Ennek okán 2017-ben még az alkotmányba is bekerült az Övezet és Út kezdeményezés. A külső

kommunikáció a kölcsönös tiszteletet és együttműködést sugallja az előnyökön alapuló nemzetközi kapcsolatok mellett.

3.2.1.2. FDI és az Övezet és Út kapcsolata⁴³

Az Övezet és Út kezdeményezés kapcsán azt is érdekes megvizsgálni, hogy a milyen befektetési hullám indult és indul el a jövőben Kínából a kezdeményezéshez kapcsolódott országok irányában.

Ebben a fejezetben a külföldi direkt befektetéseket vizsgálom, mik ezek pontosan és hogyan épülnek egymásra? A 20. század óta az FDI (foreign direct investment) határon átnyúló, a külföldi vállalat felett hosszútávú és stratégiai ellenőrzést biztosító befektetés, mely a befektetőnek minimum 10%-os részesedést eredményez. Ezen során tulajdonosváltás nem jön létre, de a döntések ellenőrzése a beruházó feladata lesz. Ezen fejezet végén pedig egy átfogó képet állítok össze, hogy miért is fontos az FDI és az Övezet és Út kezdeményezés összekapcsolása.

FDI csoportosítása: Két fő szempont alapján kategorizálom a befektetéseket, iránya szerinti és formái szerinti.

Iránya szerinti lehet, beáramló, azaz inflow és kiáramló azaz outflow. A beáramló FDI-nek nevezünk minden olyan befektetéseket, melyek a külföldi székhellyel rendelkező vállalatok valósítanak a befektetést fogadó ország területén. A kiáramló befektetések a belföldi vállalatoknak köszönhetően jöhetnek létre külföldön.

FDI a formái szerint lehetnek folyósítás módja és piacra lépés módja szerint. A folyósítás módja szerint lehet jegyzett tőke, újra befektetett tőke vagy tulajdonosi hitel. A piacra lépés módja szerint zöldmezős és barnamezős beruházásokat különböztetünk meg, de mindemellett lehet egyesülés után vagy felvásárlás után is beruházás.

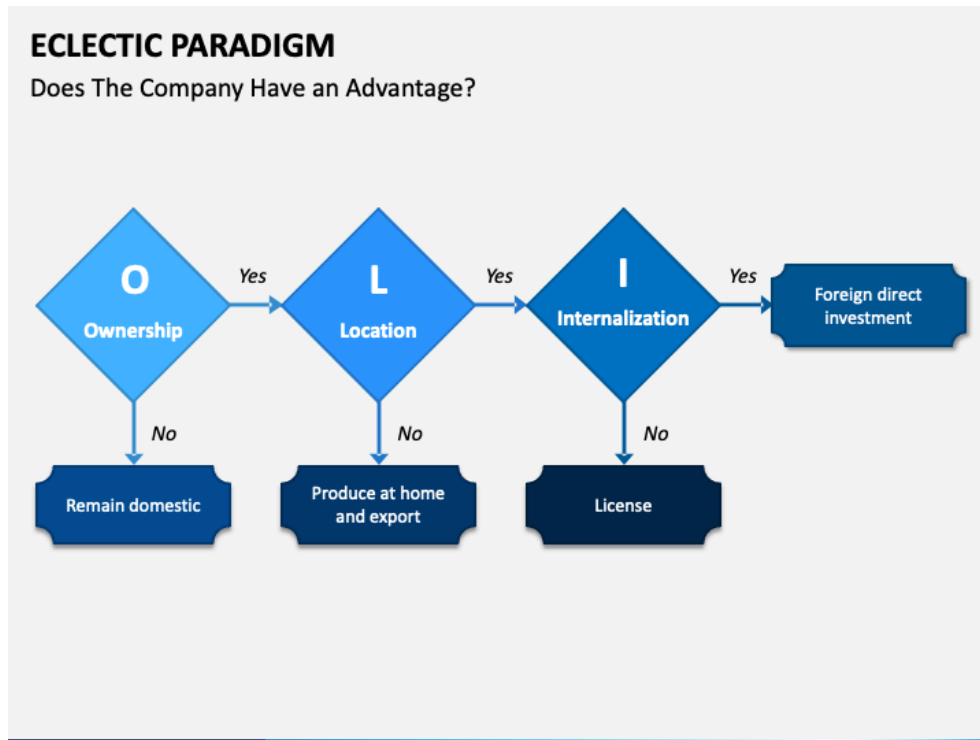
Az 1970-es években született meg John Dunning eklektikus elmélete, miszerint a működőtőke-áramlás bizonyos magyarázó elméletek részeit egybemosva magyarázta saját elméletét. Ezek a legfontosabb elemek a tranzakciós költségek elméletéből, internalizációs elméletből és a stratégia menedzsmentből eredt. Ezen elmélet legfőbb hipotézise, hogy a vállalat az exporttal szemben a működőtőke-áramlást akkor tekinti előnyösnek, ha ezzel a tulajdonos tranzakciós költségekre tehet szert, továbbá a helyi termelési feltételek is kedvezőek.

⁴³ Horváth Levente - Salát Gergely (2021): Övezet és út - Múlt, jelen, jövő. Typotex Kiadó)

A stratégia helyzetelőnyt 3 fő csoportra osztotta Dunning, mely az OLI-paradigma elnevezést kapta. A 3 fő csoport a vállalat-specifikus előnyök, a befektetések helyére vonatkozó és az internalizációs előnyök, melyek angol nyelvű kezdőbetűiből lett az OLI rövidítés. Röviden alább áttekintem, mit is takar ez a három rész.⁴⁴

10. ábra:

OLI-paradigma



Forrás: <https://www.sketchbubble.com/en/presentation-eclectic-paradigm.html>

Vállalati specifikus előnyök vagy más néven tulajdonosi előny:

Mindenekelőtt a cégnek tulajdonosi előnyre van szüksége ahhoz, hogy leküzdje a külföldiség függőséget. A tulajdonjog egy értékes, ritka, nehezen utánozható, szervezetileg beágyazott erőforrás birtoklást jelent, amely lehetővé teszi a vállalat számára, hogy versenyelőnyt szerezzen a külföldi riválisokkal szemben. A külföldiség felelősségét úgy lehet definiálni, mint az a velejáró hátrány, amelyet a külföldi cégek a fogadó országokban tapasztalnak a nem belföldi státuszuk miatt. Ebből adódóan a hátrányok a helyi nyelv nem beszélésétől a helyi vásárlói igények korlátozott ismereteiig egy skálán mozognak. A

⁴⁴ Mithun Sridharan: OLI: A framework for international expansion Forrás: <https://thinkinsights.net/strategy/oli-framework/> Letöltve: 2022.02.10.

vezetésnek, mielőtt bele fognának fel kell tennie magának a kérdést, hogy rendelkezik-e a cégük olyan versenyelőnyvel, amelyet külföldre át lehet vinni, hogy ellensúlyozzák idegenségi felelősségünket? Ide lehet például sorolni, egy erős márkanevet, nagy hírnévvel, egyedi technológiai lehetőségekkel vagy hatalmas méretgazdaságossággal. Természetesen ezekre a kérdésekre a válasznak igennek kell lennie ahhoz, hogy először is megmagyarázza a külföldi terjeszkedés indítékait.

Befektetések helyére vonatkozó előnyök, azaz helyszín előnyök

A befektetés helyszíni előnyeire vonatkozóan a fogadó országnak meggyőző előnyöket kell kínálniuk ahhoz, hogy megérje FDI-t vállalni. Ezek az előnyök lehetnek egyszerűen földrajziak, olcsó nyersanyagok vagy alacsony bérek, mely a képzett munkaerő vagy a speciális szolgáltatások miatt jelenik meg. Ezen előnyöknek a vizsgálatához, a Porter's Diamond modell célszerű használni. A kérdés, amit a menedzsmentnek fel kell tennie magának, hogy az előbb említett előnyök bármelyik-e jelen van-e azon a piacon, amelyre be akarnak lépni? Ha a válasz nem, akkor jobb a menedzsmentnek a termelést az anyaországban tartani és a termékeket exportálni feltételezve, hogy van kereslet a külpiacon. Ha a válasz igen, akkor érdemes lehet bizonyos értéklánc-tevékenységek külföldön történő elvégzése Francising vagy akár FDI útján.

Internalizációs előny

Az internalizációs előnyt, az engedélyezés és az FDI-kezelés közötti választás során a kell szem előtt tartanunk. El kell dönteni, hogy vonzóbb az értéklánc-tevékenység házon belüli elvégzése, mint külső fél által végzett tevékenység? Ennek oka, hogy bizonyos tevékenységeket külföldön jobban és hatékonyabban végeznek, mert ők jobban értenek hozzá, olcsóbban meg tudják csinálni azt, több helyi piacot ismernek, vagy mert a menedzsment egyszerűen az értéklánc más tevékenységeire szeretne összpontosítani, mint például a marketing. Ebben az esetben a vezetőségnek azt is el szükséges döntenie, hogy esetlegesen szeretné licenszolni a termék tervezését egy független külföldi vállalatnak, vagy kiszervezni a gyártást egy eredeti berendezésgyártóhoz? Ha igen a válasz, akkor a cégnek mindenféle képen fenn kell tartania tevékenysége feletti ellenőrzését, és be kell kötnie azt az FDI folyamatba. Ez megvalósítható vegyesvállalatok létrehozásával helyi partnerekkel, meglévő helyi cégek felvásárlásával, vagy a nulláról indulva egy zöldmezős beruházáson keresztül lehetséges.

Az előző gondolat folytatásaként a következő részben azt nézzük meg, hogy Dunning beruházásokat 4 csoportra osztja, mely már gyökeresen felvezeti az Övezet és Út kezdeményezés és az FDI kapcsolatát. A 4 csoport pedig az alábbiak:

Helyi erőforrások kiaknázása:

A külföldi befektetéseknek a célja a helyi erőforrások kiaknázásakor, hogy a helyi termelési tényezők költségei és nemzetközi költségek közötti különbséget kihasználva tudjanak előnyhöz jutni. Az ilyen fajta kihelyezett terméknek az exportják, többnyire fejlett országokba juttatják el. Végezetül érdemes beszélni, hogy egy ilyen külföldi befektetés kapcsán, milyen erőforrásokról is tudunk beszélni. Klasszikus értelemben lehet: természeti erőforrások, munkaerő és befektetésekkel megszerzett technológiai tudás. Modernebb értelmezésben: üzleti tudás vagy épp szervezeti tapasztalat.

Piacorientált beruházások:

Ennek a beruházási formának a lényege, hogy a befogadó országot és közvetlen környékét ellássák termékkel. Dunning ezen beruházások háttérében 5 különböző okot különböztet meg.

1. A beruházó azokban az országban létesít ilyenfajta beruházás, ahol a legfontosabb szállítói és vevői vannak. Ezzel biztosítva a folyamatos ellátást.
2. Termékek helyi igények miatti beruházás vagy épp speciális termelési tényezők bevonását igényli, mint például a piacon megszokott alapanyag használata.
3. A helyi piacokat ellátása sokkal olcsóbb, mint ha az anyaországban történne a gyártás. Továbbá a szállítási költségeket is drasztikusan lehet redukálni ezáltal.
4. A negyedik okot, nem a vállalatban kell keresni, hanem külső behatásra lépi meg, azaz a versenytársak kényszerítik a globális terjeszkedésre, hogy számára fontos piacokon megjelenjen. Ebből adódóan piaci jelenlét a globális stratégia vagy terjeszkedés része.
5. Az utolsó ok, már a befogadó ország termék behozatala körüli folyamatok csökkentésére irányul, ami lehetnek adók, vámok az behozatalának adminisztratív ellenőrzése.

Hatékonyságnövelő beruházások:

A hatékonyságnövelő beruházások már meglévő erőforrás- vagy piacorientált beruházások racionalizálás alapszik. Ez oly módon jelentkezik, hogy a beruházó cég a földrajzilag eltérő helyeken működő leányvállalatiban összehangoltam, egyszerre végzik el.

Ezzel növelve a további hatékonyságot. Ez a fajta beruházás előnyei a méretgazdaságosságon, a kockázatmegosztáson és a tevékenységkör-gazdaságosságon keresztül jelentkeznek. Ezek az előnyök továbbá a vállalatok értékláncán belül és különböző stratégiákon keresztül is jelentkeznek.

Stratégiai előnyök:

Stratégiai előnyökből történő beruházások során a vállalat a külföldi piacon azzal vesz meg előnyöket, hogy nem csak a külföldi vállalatot vásárolja fel, hanem vele együtt a helyi piaci tudást is. Ennek célja, hogy a piaci versenyképességüket tartsák fent és bővítsék azt. Az ilyen fajta beruházásokat nem csak a nagyvállalatok hajtanak végre, hanem kis vállalatok is, akik ezzel lépnek be egy adott piacra, melyet meg szeretnének hódítani.

Az eddigi olvasottak alapján tudjuk meg most megvizsgálni, hogy Kína szemszögéből hogyan is néz ki Dunning előbb elemzett 4 stratégiai beruházáshoz kapcsolódó elmélete. 2004-es cikkében Den Ping kínai kutató azt elemezte, hogy Dunning féle 4 stratégiai beruházás elmélete a kínai multinacionális vállalatok esetén inkább 5 csoportból áll. Ennek oka, hogy a kínai multinacionális vállalatok a befektetések elején inkább csak erőforrás-orientált és piacorientált-beruházásokat hatnak végre. Az 5 csoport a következők.

A helyi erőforrásokat kiaknázó külföldi befektetések:

A vállalatok helyi természeti erőforrások kiaknázása céljából helyi leányvállalatokat hoznak létre, ezzel is erősítve a saját ipari működésükhöz a folyamatos nyersanyagellátást. Ez a kínai vállalatok esetében nem lenne szükséges, ha csak a statisztikai adatokat nézzük, mert Kína jelentős természeti erőforrásokban gazdag, viszont, ha már az egy főre jutó erőforrás-mutatót nézzük akkor az már alacsony. Ez igaz a növekvő keresletű nyersanyagokra, mint például a vasér, alumínium, réz, kőolaj, fa és halak. Ezek behozatalával Kína csökkenteni tudja hosszú távon a feldolgozóipar és exportipar költségeit. Ezekkel a beruházások a kínai vállalatok szemszögéből inkább felvásárlást jelentenek. A helyi már meglévő vállalatok felvásárlásával új piaci lehetőségekhez, továbbá új disztribúciós és beszállítói hálózathoz juthatnak.

Technológiaorientált befektetések:

A multinacionális vállalatok többsége köztük a kínai vállalatok is azért fektetnek be fejlett országba, hogy a kifinomult technológiákat meg tudják szerezni maguknak, ezzel is csökkentve a versenyhátrányukat. Ilyen beruházások esetén már egyre jelentősebb a fejlett technológiák és

gyártási know-how megszerzése. Erre jó példa lehet a kínai Shenzhen Bicycle Corporation, akik felvásároltak egy az Amerikai Egyesült Államokban tevékenykedő kerékpárgyártó céget, hogy hozzájussanak a gyártási technológiához, ezzel elérve azt, hogy megtanulják, hogy kell magas specifikációjú kerékpárokat gyártani több desztinációba. Ezt a know-how-t végül hazavitték a dél-kínai gyárba és mára magas exportpiacot tudtak belőle létrehozni. A kínai vállalatok esetén inkább beszélünk vállalatok felvásárlásáról, mint új vállalatok létrehozásáról, mivel a már meglévő vállalattal rögtön hozzájuthatnak az össze előnyhöz az adott iparágban. Mindezek után pedig visszacsatornázva ezeket a technológiai tudásokat a hazai gyártást tudják velük korszerűsíteni és ezáltal új termékeket tudnak fejleszteni a nemzetközi piacok számára.

Piacorientált beruházások:

A piacorientált beruházásokat már megnéztük Dunning elméleten keresztül. Most nézzük meg Kína példáján keresztül is. Az iparágak többsége mára elérte a tényleges kereslet határait. Ebből adódóan jelentős termelési kapacitás felesleggel rendelkeznek, mint például a textil- és ruházati cikkek, kerékpárok és elektromos készülékek. Ezért a vállalatok többsége megcélozta a külföldi piacokat a termékeik értékesítése végett. Ennek okán számos dömpingellenes intézkedést hoztak Kína ellen, ezzel is ellehetetlenítve, hogy az adott piacra zúdítsák a többletkapacitásból eredő árukat. Az egyre több regionális gazdasági tömb megjelenésével a vállalatoknak nem volt már más lehetőségük csak az, hogy külföldön leányvállalatokat hozzanak létre, ezzel elkerülve a dömpingellenes intézkedéseket és biztosítani tudják a hozzáférést ezekhez a piacokhoz. Másik beruházási módot kihasználva a kínai vállalatok kezdeményesen tudnak exportálni a célországba. Ezért a harmadik országokban hoznak létre vállalatokat ezzel együtt gyártási kapacitást is. Ebből adódóan kihasználva a harmadik országokra vonatkozó kvótajogokat és kedvezményeket használják ki.

A kínai vállalatok másik tőke-bejuttatása a tengeren túli vállalatokba nem minden esetben történik pénzben. Az ilyen beruházások többsége inkább berendezések és gépek formájában történik, ami viszont növeli az exportot Kínából.

Diverzifikáció célú befektetések:

A diverzifikáció lényege, hogy a kockázatot több befektetés révén csökkentse. Ez a fajta beruházási forma közkedvelt a kínai nagyvállalatok körében. Ezek nagy része gyakran a kormány ösztönzésére terjeszkedik külföldön. Ezen beruházási formának a bemutatására jó

példa a kínai Sinochem vállalat, mely olaj- és vegyipari termékekkel foglalkoznak. Sinochem korábban Kínában monopolhelyzetet töltött be a kőolaj, vegyi műtrágyák és műanyag fóliák alapanyagainak az importjában és exportjában egyaránt. Érdekessége még a vállalatnak, hogy az egyik legnagyobb állami tulajdonban lévő cég volt a múltban, melynek az irányítását a Kereskedelmi Minisztérium látta el az 1987-es külkereskedelmi reformokat követően, mikor már egyre több vállalat szerzett kereskedelmi jogokat. Ezt követően a Sinochem egyre jobban kezdte elveszíteni az alaptevékenységéhez köthető kereskedelmi részeit, minek okán új irányokat kezdtek felkutatni. Ennek támogatásaként a 1980 évek végén állami támogatásban is részesült és engedélyt kapott a Kereskedelmi Minisztériumtól, hogy külföldön terjeszkedjen és találjon új befektetési lehetőségeket. Célul tűzték ki azt is, hogy a befektetéseiket diverzifikálják, hogy a legnagyobb multinacionális vállalattá váljanak.

Az ezt következő 6 éven a Sinochem olyan mértékű befektetés állományt helyezett el szinte a világ minden táján, hogy elmondható róla, hogy diverzifikált multinacionális vállalattá nőtte ki magát. Ennek eredményeként az eddig tevékenységek mellett elkezdtek foglalkozni, például pénzügyi finanszírozással, turizmusfejlesztéssel és tanácsadással egyaránt. Eddigre 300 külföldi leányvállalattal büszkélkedhetnek és a 2018-as adatok alapján az összes eszközérték elérte a 75,6 milliárd dollárt.⁴⁵ Mindezek a kínai monopolhelyzetben lévő vállalatok, melyek az elmúlt években diverzifikált beruházásokat hajtottak végre a világ minden táján elmondható, hogy bőséges tapasztalatszerzésben volt részünk a nemzetközi szinten.

Stratégiai befektetések:

Mára a vállalatok már úgy tekintenek a befektetésekre, mint a vállalat egy stratégiai lépése, mellyel teljesítményt tudnak maximalizálni. Kína multinacionális vállalatainak többsége azon piacokra fektetnek be első sorban, ahol a versenytársak már jelen vannak és számukra vezető piacot is jelent az adott piac. A kínai vállalatok egy talán a legfontosabb stratégiája, hogy globálisan elismert márkákat hozzanak létre a nemzetközi piacra. Erre jó példa lehet a Haier Group. Kína vezető gyártója a fagyasztók, mosógépek és légkondicionáló gépek piacán, továbbá a világon a második a Whirlpool után. 1999-ben olyan célkitűzést állítottak fel, hogy világszinten elismert márkát hoznak létre és bekerüljenek a világ 500 legnagyobb multinacionális vállalatai közé. Ennek okán hatalmas beruházások történtek például az Egyesült Államokban, melyek mellett kihasználták a már meglévő technológiai fölényüket és

⁴⁵ <https://www.sinochem.com/>

költséghatékony tartásukat is. 2001-re sikerült olyan neves disztribútorokkal már együtt dolgozniuk, mint például az amerikai Wal-Mart és Best Buy. Mára a Haier Group 28 ipari parkkal, 122 gyártóközponttal és 240 000 értékesítési hálózattal büszkélkedhet.⁴⁶ Jól látható, hogy a kínai vállalatok a tengerentúli befektetésekkel nem csak a meglévő erőforrásokat aknázzák ki, hanem újabbnál újabb technológiai trendeket és ismereteket is gyűjtenek. Ennek a know-how-nak az anyacégekben történő beépítésével saját technológiákat tudnak létrehozni, ezzel is növelve a nemzetközi helyüket és részesedésüket a globális piacon.

Összegezve az eddigieket elmondható, hogy az eddig vázolt 5 beruházási elemmel jól bemutatható a kínai vállalatok beruházási törekvései. Mely segítségével megismerhettük, hogy rövid időn belül milyen magasságokig lehet eljutni egy vállalkozás életében. Továbbá az Övezet és Út kezdeményezéssel összhangban elmondható, hogy Kína törekvései abba az irányba próbálják meg terelni a globális piacot, hogy egységes és kölcsönös tiszteleten alapuló kooperáció jöjjön létre, mely mellett a kereskedelmi kapcsolat bővítése és az infrastruktúrák fejlesztése is főszerepet kap. Ez azt is eredményezné, hogy az eddigi transzatlanti dominancia mellett eltolódva, de létrejönni látszik egy eurázsiai dominancia is. Ebben az övezetbe Kína és Oroszország tartozna bele, míg az Amerikai Egyesült Államok már csak áttételesen kapna szerepet. Mindemellett a nyugati régió egy részének furcsa lehet a kölcsönös tiszteleten alapuló kereskedelmi forma, mely a win-win elven alapszik. De ennek ellenére nyugaton mégis ezt a fajta gazdasági koncepciót tartják helyesnek.⁴⁷

Végezetül elmondható az FDI-Kína-Övezet és Út kezdeményezés kapcsolatrendszeréről, hogy Kína akkor lesz a legsikeresebb, ha *„a kínai vállalatok aktivitásai annyira lesznek hatékonyak Kína össznemzeti gazdasági potenciáljának és globális versenyképességének növelésében, amilyen mértékben reális fejlődési lehetőségeket nyitnak a célországok gazdasága számára, és amilyen mértékben meg tudnak küzdeni más jelentős külföldi befektetőkkel”*⁴⁸.

3.2.2. Kína geopolitikai céljai

Az említett geopolitikai támadásokra reagálva Kína többször jelezte, hogy az Övezet és Út kezdeményezés nem az előbb is említett célok, azaz geopolitikai haditerv miatt jött létre.

⁴⁶ Horváth Levente - Salát Gergely (2021): Övezet és út - Múlt, jelen, jövő. Typotex Kiadó) és <https://www.haier.com/>

⁴⁷ Baranyai Tamás Péter – Goreczky Péter – Saját Gergely: A kínai Övezet és Út kezdeményezés – mítosz és valóság Forrás: <http://real.mtak.hu/119999/1/KKIElemzesek.E-2020.98.pdf> Letöltve: 2022.02.27.

⁴⁸ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

Ennek inkább fő oka, hogy az csatlakozott vagy csatlakozni kívánt országok között olyan gazdasági kapcsolat jöhessen létre, mely segítségével nem csak az export-import tevékenység erősödhet, hanem a tudás átadásának lehetősége is könnyebbé váljon. Ezzel a világnak egy szebb és élhetőbb jövőt tudjon adni.

3.2.2.1. Történelmi áttekintés⁴⁹

Kína történelmében az újkori filozófusok arra a megállapításra jutottak, hogy 800 éves ciklusokra tudják felosztani azt. *„megmagyarázhatatlan pontossággal, fatális szabályossággal, mechanikusan ismétlődött ciklusról ciklusra”* (Lin, 2002: 44) Ezek a ciklusok mindig egy erős katonai dinasztiával kezdődtek, melyet mindig belső viszályok követtek és végül egyesült az ország. Az ezt követő békés időszak következett, mely 400-500 évet ölelt fel. Ezalatt az idő alatt több dinasztia váltás történt, mely végén újbóli súlyos háborúk vették kezdetüket. Ciklus végén idegen ország uralma alá került Kína.

Kissinger (2017b) szerint *„Kína klasszikus bölcsei úgy tartották, hogy a világot soha nem lehet meghódítani: az okos uralkodók mindössze abban reménykedhetnek, hogy harmóniába kerülnek a világban lejátszódó folyamatokkal. Nem létezett benépesítésre váró Új Világ, és semmilyen megváltás sem várt az emberiségre távoli partokon. Az ígéret földje maga Kína volt, és a kínaiak már ott éltek. A 'középső birodalom' kultúrájának az áldásait elméletileg ki lehetett volna terjeszteni a birodalom határain túl élő idegenekre, de a kínaiak számára nem jelentett dicsőséget, hogy ha a tengereken átkelve 'megtérítik a pogányokat', mert a 'mennyei udvar' szokásai egyszerűen túlságosan kifinomultak voltak a távoli barbárok számára.”* (Kissinger, 2017: 48)

Az évszázadok során tovább fejlődött Kína geopolitikája, mely a 18-19. századra elért egy olyan pontot, ahol az európai országok erőszakos terjeszkedésbe kezdtek, az ópiumháborúk és az egyenlőtlen szerződések hatására Kínában külföldi katonai erők jelentek meg. Ezekkel a konfliktusokkal együtt a nyugati geopolitikai gondolkodás is megérkezett Kínába. Az időszak nagy geopolitikai gondolkodója Szun Jat-szen, aki Kína szárazföldi adottságain keresztül a világpolitikai szintet tanulmányozta. A szárazföldi és tengeri határokat 5:2 arányban osztotta fel. Az ő hatására kezdődött el Kína haditengerészeti fejlesztése és egyre jobban teret nyert a

⁴⁹ Horváth Levente: Az „Egy övezet, egy út” és a kínai geopolitikai gondolkodás PhD-értekezés forrás: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/24645/horvath-levente-phd-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
Letöltve: 2022.02.26.

légierő fontossága is, mert abban hitt, hogy Kína, csak és kizárólag akkor tud békésen tovább fejlődni, amennyiben meg tudják védeni határait.

Az 1900 évek elejére egyre több kínainak kapott lehetőséget, hogy tanulmányútra menjen. A visszatért kutatók és földrajztudósok kezdték el újból terjeszteni a nyugati geopolitikai irányzatokat. Ebben az időben Kína a belföldi geopolitika helyett már a nemzetközi geopolitikával kezdett foglalkozni, elsőként az ázsiai régióban.

3.2.2.2. Kína geopolitikájának legújabb korszak⁵⁰

Elsőként rögtön ahhoz az időponthoz ugranék, ami kihat a jelenlegi időszakra is azaz mikor 1949-ben a kínai Népköztársaság megalakult, ami nagy fordulópontra volt Kína történelmében. Az ezt követő időszakban a külpolitikát időben 3 részletre oszthatjuk.

Az 1949-es évektől egészen a 2001-ig tart az első időszak. A „kínai álom” már évtizedek óta tart, és napjainkig is azt a szemléletet tartják fontosnak, hogy a folyamatos növekedéssel lehet az álmot elérni. Ez a gondolat az évtizedek alatt beépült a kultúrában és a folyamatos kiterjedését is jól meg lehet tapasztalni az évtizedek során. Tanulmányokban olvasható, hogy ez a fajta folyamatos növekedés 2049-re fogja elérni a tetőpontját. De mindenhez nem csak egy álom szükséges, hanem a pénzügyi szektor színvonalának fejlesztése mellett az oktatás is fő szempontnak kell, hogy legyen. Az ezt követő időszakban, azaz 1949 és 1970 között, a Kínai Népköztársaság megalakulását követően a Szovjetunió és a szocialista blokk államaival volt szoros, ideológiai alapú kapcsolat.

De ennek ellenére elmondható, hogy társadalmi, gazdasági, politikai és ideológiai szempontból az átalakuló Kína szeretett volna független maradni, viszont a hidegháborús légkörben, úgy érezték, hogy nem maradhatnak egyedül, ezért Kína szocialista blokk felé kezdett húzni. Ebből adódóan, később több kereskedelmi embargó is súlytotta Kínát. 1950-ben mikor a Szovjetunióval barátsági, szövetségi és kölcsönös segítségnyújtási szerződést kötöttek, még ebben az évben az Amerikai Egyesült Államok el kötelezte magát Tajvan mellett, ami tovább nehezítette Kína világpiaci szerepének építését. Ezután alakult ki a nagyobb kötődés a Szovjetunió és a szocialista országokhoz, akik a kötődés miatt Kínában vállalatokat hoztak létre. Ezután növekedett ugrásszerűen a külkereskedelmi arány is, ami az 1950 évek elején több, mint 50% növekedést jelentett. De ez a kötődés a Szovjetunióhoz hamarosan szétesőben volt, így fejlődő országok irányában kezdtek nyitni Kína, mint például Ázsia, Afrikai térség és Latin

⁵⁰ Szunomár Ágnes - Kínai nagyhatalmiság Forrás: http://phd.lib.uni-corvinus.hu/680/1/Szunomar_Agnes.pdf
Letöltve: 2021.12.20.

Amerika felé. De mindemellett már Európán belül is nyitottak olyan országok irányába, akiknek nem igen tetszett a Szovjetunió és a szocialista légkör.

Talán az egyik legnagyobb lépés a nyugat felé az eddig elemzett időszakban az 1944-es Dumbarton Oaks-i konferencia lehet, mely Washington, D.C. Georgetown-ban volt. Erre a konferenciára Kína, Szovjetunió, Egyesült Királyság és az Amerikai Egyesült Államok volt meghívva. A konferencia első fontos lépés az 1943-as Moszkvai Nyilatkozat 4. bekezdésének végrehajtása volt, mely elismerte egy háború utáni nemzetközi szervezet szükségességét a Népszövetség utódjaként. A Javaslatok egy Általános Nemzetközi Szervezet létrehozására, nem szolgált teljes vázlattal az Egyesült Nemzetek Szervezete részére. Mindemellett nem sikerült megállapodniuk az olyan döntő kérdésekben sem, mint a Biztonsági Tanács szavazási rendszere és a Szovjetuniót alkotó köztársaságok tagsági feltételei. Ezen kérdések megválaszolása az 1945. februári jaltai konferencián történtek meg. Ennek eredményeként az új ügynökséghez tartozó gyámsági rendszert is javasoltak a Nemzetek Szövetsége mandátumrendszerének helyére. Ezek segítségével kezdődött meg később 1945-ben a San Francisco-i Konferencia, amelyből még ebben az évben született meg az Egyesült Nemzetek Alapokmánya. Érdekesség a Dumbarton Oaks konferencia kapcsán, hogy annak ellenére, hogy az Amerikai Egyesült Államok Taiwan-t védelmezte és támogatta mégis Kína került be az ENSZ-be és a BT-be is az 1970-es években.

Végezetül elmondható, hogy ebben az időszakban főként Kína egy gazdaságilag szegény és gyenge állam volt. Emiatt szüksége volt, hogy nagy hatalmakra támaszkodjon, akik első sorban ebben az időszakban a kommunista országok voltak, melyekről a fejezetben már említést tettem. Kína külpolitikáját tehát 1949 után elsősorban az ideológia mozgatta.

3.2.2.3. Kína nyitásának időszaka a világ felé

Kínának az 1970-es évek elejére rá kellett jönnie, hogy ha megmarad a bipoláris világ verziójában, akkor a fejlődés lehetősége nem biztosítható. Így élharcosává vált az ún. harmadik világ elméletének. E szerint, az első világba tartozik az USA és a Szovjetunió. Második világba a már fejlett országok tartoztak, míg a harmadik csoportba a fejlődő országok. Kína tekintete elsősorban a fejlődő országok irányába fordult. Ebben az időben már a fejlesztéseik nagy része arra irányult, hogy a második és harmadik világot egyesítse. Az ebben az időszakban folytatott diplomáciai kapcsolatépítések révén, melyet nem csak az Amerikai Egyesült Államokat, hanem több országot, köztük az európai közösséget is érintette, lehetővé vált, hogy Kína csatlakozni tudjon a ENSZ-hez.

Az 1970-es évek első felében a külkereskedelmi forgalma már megháromszorozódott. Igaz, ezt követően az évtized végén belpolitikai okok miatt visszaesés volt. Az 1980-as évek elején több reformot vezetett be Kína, aminek hatására az import és exportja ugrásszerű növekedésen ment keresztül.

Kína történelmében egy fontos dátum volt az 1971-ben Japán Nagoyában tartott 31. asztalitenisz-világbajnokság, mely Kína és az Amerikai Egyesült Államok közötti közel 20 éves csendet megtörte. Ezen idő alatt sem diplomáciai, sem gazdasági kapcsolat nem volt a két ország között. Ezt hívjuk „ping-pong diplomáciának”. A világbajnokságon Kína meghívta a Amerikai Egyesült Államok csapatát, a látogatásra április 10-én került sor. 1949 óta az első amerikai delegációként tették lábukat a kínai fővárosban. Az asztaliteniszcsapat mellett újságírók is látogatást tettek Pekingben. A Népköztársaság korai évtől kezdve a sport fontos szerepet játszott a diplomáciában, innen eredt a „barátság az első, a verseny a második” szlogen is. A találkozón az Egyesült Államok-Kína Kapcsolatok Nemzeti Bizottsága segédkezett. A találkozót tanulmányok és az Amerikai Egyesült Államok asztalitenisz története szerint három incidens váltotta ki. Az egyik ok vagy hívjuk incidensnek az volt, hogy Roy Evans aki a Nemzetközi Asztalitenisz Szövetség akkori elnöke volt, azt állította, hogy járt Kínában a 31. asztalitenisz-világbajnokság előtt. Mellyel arra ösztönözte a nem kínai sporthatóságokat és Zhou Enlai miniszterelnököt, hogy Kína tegyen lépéseket a kapcsolatfelvétel érdekében a kulturális forradalom utáni nemzetközi sportesemény révén. Másik incidens, ami inkább már ok volt, az amerikai játékos Leah Neuberger. A fontosságát az is elég jól jellemezte, hogy Leah Neugberger vízumkérelmének jóváhagyását Kína diplomáciai úton kiterjesztette az egész amerikai csapatra is. Végezetül az utolsó incidens, egy Glenn Cowan és a kínai Zhuang Ceting, a háromszoros világbajnok és számos más asztalitenisz-verseny győztese közötti váratlan, de drámai találkozás volt.⁵¹

Annak ellenére, hogy ez a találkozó lehetett az első hosszú idő után, hogy külföldi emberek látogattak Kínába, elmondható, hogy ezelőtt mégis volt 11 ember, akiket beengedtek Kínába az Amerikai Egyesült Államokból. Őket is azért, mert mindegyikük a Fekete Párduc Párthoz való tartozásukat vallották, amely maoista politikai irányvonalat követett.⁵² Utóbbi

⁵¹ Ping Pong Diplomacy - Artifacts from the Historic 1971 U.S. Table Tennis Trip to China Forrás: <https://diplomacy.state.gov/artifact-collection-highlights/ping-pong-diplomacy-historic-1971-u-s-table-tennis-trip-to-china/> Letöltve: 2022.01.25.

⁵² USA: The Black Panther Party Forrás: <https://www.marxists.org/history/usa/workers/black-panthers/> Letöltve: 2022.01.25.

abból a szempontból is szokatlan volt, mivel Eugene McCarthy szenátornak az 1968-as elnökválasztás után sem tudtak diplomáciai utat szervezni Kínába, annak ellenére, hogy érdeklődést mutatott a találkozó iránt.

Az 1968-as elnökké választása előtt Richard Nixon alelnökként egy új kapcsolat kialakítására tett kísérletet. Nixon első ciklusának elején Henry Kissingeren keresztül, aki a nemzetbiztonsági tanácsadója volt, finom jelzéseket küldött a Kínai Népköztársaság kormányának. Mindkét ország általi több ilyen jelzést követően Kissinger titkos diplomáciai küldetésekre repült Pekingbe 1971-ben, ahol találkozott Zhou Enlai miniszterelnökkel.

Ezt követően jött el egy másik fontos dátum ebben az időszakban az 1972-es Richard Nixon és Mao Zedong találkozója, mely szintén Kínában valósult meg. Ez a találkozó fontos stratégiai és diplomáciai nyitány volt, amely az Egyesült Államok és a szárazföldi Kína közötti harmonikus kapcsolatok újbóli felállításának csúcspontja volt. Richard Nixon három kínai városban tett hétnapos hivatalos látogatás a találkozó keretein belül. Ez volt az első alkalom, hogy az Amerikai Egyesült Államok elnöke látogatást tett Kínában. Ez a találkozó véget vetett a két ország közötti 25 éves kommunikációs és diplomáciai kapcsolatok hiányának. Innentől kezdett el normalizálódni a két ország közötti kapcsolat.⁵³

Az egyhetes látogatás lehetővé tette az amerikaiak számára, hogy több mint két évtized után először nézzenek meg Kínáról készült képeket. Az elnök és vezető tanácsadói érdemi megbeszéléseket folytattak a Kínai Népköztársaság vezetésével, továbbá a Kínai Kommunista Párt elnökével, Mao Ce-tunggal is. Ez idő alatt Pat Nixon First Lady bejárta Peking, Hangzhou és Sanghaj iskoláit, gyárait és kórházait.

Nixon a látogatását „a világot megváltoztató hétnek” nevezte. Ennek a látogatásnak a visszhangja a mai napig tart. Találkozó a szinte azonnali eredményei közé tartozott a hidegháborús egyensúly jelentős eltolódása, ezzel is éket verve a Szovjetunió és Kína közé. Az utazás eredményeként Kína a világ felé nyitott és ezzel gazdasági paritást váltott ki a kapitalista országokkal. Egy érdekesség a híres találkozót követően, hogy Kína és az Egyesült Államok kapcsolata mára az egyik legfontosabb kétoldalú kapcsolat a világon, és Jimmy Carter és Joe Biden kivételével minden egyesült államokbeli elnök járt Kínában.

⁵³ Joe Renouard - The Nixon-Mao Summit: A Week that Changed the World? Forrás: <https://www.asianstudies.org/publications/ea/archives/the-nixon-mao-summit-a-week-that-changed-the-world/>
Letöltve: 2022.02.26.

Elérkeztünk Kína geopolitikai történelmében a legfontosabb időszakhoz, mikor is Teng Hsziao-Ping bejelentette a Nyitott Kapuk politikájának a kezdetét 1978 decemberében. („Open Door” Policy). Teng felismerte, hogy Kínának nyugati technológiára és befektetésekre van szüksége. Továbbá megnyitotta kaput a Kínában letelepedni kívánó külföldi vállalkozások előtt is. Első lépésként négy különleges gazdasági övezetet engedélyeztek adókedvezményekkel együtt Dél-Kínában, hogy ezzel is vonzzák a külföldi tőkét és vállalkozásokat. Kezdetben ezen cégek nagy része Hongkongból és Tajvanról származott.⁵⁴

Az ezt követő időszakban már kezdett látszódnia, hogy a Szovjetunió és kommunista tagállamai kezdenek egyre jobban közeledni a nyugat irányába. Ezt a tényt már az is jól mutatta, hogy Kínában 1982 decemberében fogadták el az új alkotmány, melyben már megerősítésre került, hogy Kína kitart a független és önálló külpolitika mellett. A korábban említett külföldi tőkebevonás is az elején még nem hozta a várt eredményeket. Ennek oka az volt, hogy nem bíztak még a külföldi befektetők Kína infrastruktúrájában, ami érhető is volt, mivel nem csak ezzel volt probléma, hanem az energiaellátással is. Mindemellett a jogi környezet sem volt ideális számukra, mivel szabályozási és garanciális hiányosságokat rejtett. Ennek ellenére a tőkeforgalom fellendült az 1982-es éveket követően egészen 1985-ig, mikortól a politikai feszültségek miatt visszaesés következett be.

3.2.2.4. 1989 – 2012-ig terjedő időszak⁵⁵

Ez az időszak mondhatni egyből azzal kezdődött, hogy felbomlott a Szovjetunió és a közép-kelet-európai országok kezdtek átalakulni demokratikus országokká. De nem ez volt a legfőbb dolog, ami megváltozott a Kínában. 1989-ben a Tienanmen téri diáktüntetés néven elhíresült tömegoszlatás miatt a világ több szankciót, embargót hozott Kína ellen. Ami inkább az importjukra hatott ki első sorban. De ezek a szankciók az évek során az amerikai és Európai oldalról szépen lassan kezdtek enyhülni.

Az ezt követő időszakban egy új stratégiát állítottak fel, melynek talán az egyik legfőbb gondolata az volt, hogy csendben és higgadtan figyelik a világot és minden fajta erőségüket elrejtve építkeznek tovább. Az 1990-es években nagymértékű tőke és technológiai tudás

⁵⁴ Shang-Jin Wei - The Open Door Policy and China's Rapid Growth: Evidence from City-Level Data Forrás: <https://www.nber.org/system/files/chapters/c8545/c8545.pdf> Letöltve: 2022.03.05.

⁵⁵ Szunomár Ágnes - Kínai nagyhatalmiság Forrás: http://phd.lib.uni-corvinus.hu/680/1/Szunomar_Agnes.pdf Letöltve: 2021.12.20.

áramlott Kínába. Ebben az időszakban kezdődött meg külföldi gyártók gyártásának áthelyezése Kínába.

2001-től terjedő időszak Kína számára a világhatalmi politizálást indította el, melynek előfutára a 2001-es csatlakozás a WTO-hoz. Ennek ellenére a 21. század elejére Kína gazdasága olyan mértékben fejlődött, hogy nem volt teljes mértékben szükségük erre a csatlakozásra sem. Mivel az előző időszakban már említett gyártások áthelyeződtek Kínába, így már bőséges technológiai tudást tudtak összegyűjteni, hogy ténylegesen el tudják kezdeni építeni a „világuralmat”.

Erre az időszakra a nyugati hatalmaknak be kellett látniuk, hogy Kínának sem érdeke a nemzetközi feszültség növekedése, hanem inkább támogatást kell feléjük mutatni a további fejlődéshez. 2003 tavaszán jelent meg a „békés felemelkedés” doktrínája, melyben a 1978-tól tartó külpolitikát hivatott leírni és az ország 21. századra vonatkozó stratégiáját tartalmazza. Továbbá reflektált azon nyugati félelmekre is, melyek továbbra is a kínai növekedés ellen voltak. Ez a „békés felemelkedés” kifejezés 2004-re egyre inkább átalakult „békés fejlődés”-re. Ennek oka az volt, hogy a nyugati országok ne érezzék úgy, hogy Kína a fennálló globális rendet fenyegetné. Ettől kezdve már azt sugallották a nyugati országok felé, hogy Kína egy felelős hatalom, ami a nemzetközi konfliktust kerüli és nyit a külvilág felé. Ezután Kína egyre több országgal épített ki kapcsolatot és stratégiai partnerséget. Például akkor is, amikor leült tárgyalni az Amerikai Egyesült Államokkal és az Európai Unióval is.

Mindennek ellenére a WTO csatlakozás még több pozitív hatással járt Kína gazdaságára az első 10 évben. Ebben az időszakban Kína a globalizáció fő támogatója lett, mely jól látszódnak azon is, hogy a globális kereskedelemben való szerepvállalása is egyre jobban növekedett és a külkereskedelmi volumene is nőtt.

3.2.2.5. 2013-tól az új időszak

A 2010-es évekre olyan fokú függőség alakult ki Kína irányába, hogy már elmondható, hogy már kapacitásbeli problémák merültek fel a 2020 és 2021-es évekre. Ennek a függőségnek további lépése, mint jóslat az is lehet, hogy a függőség csökkentése érdekében a nagy nyugati gyártók visszafogják helyezni összeszerelő üzemeket az anyaországukba. A következmények sejthetőek mivel, ha nagy gyártók ezt meglépik a következő években akkor egy újabb szakasszal fog bővülni a már így sem rövid kínai fejlődés, mely viszont inkább már recesszió lesz.

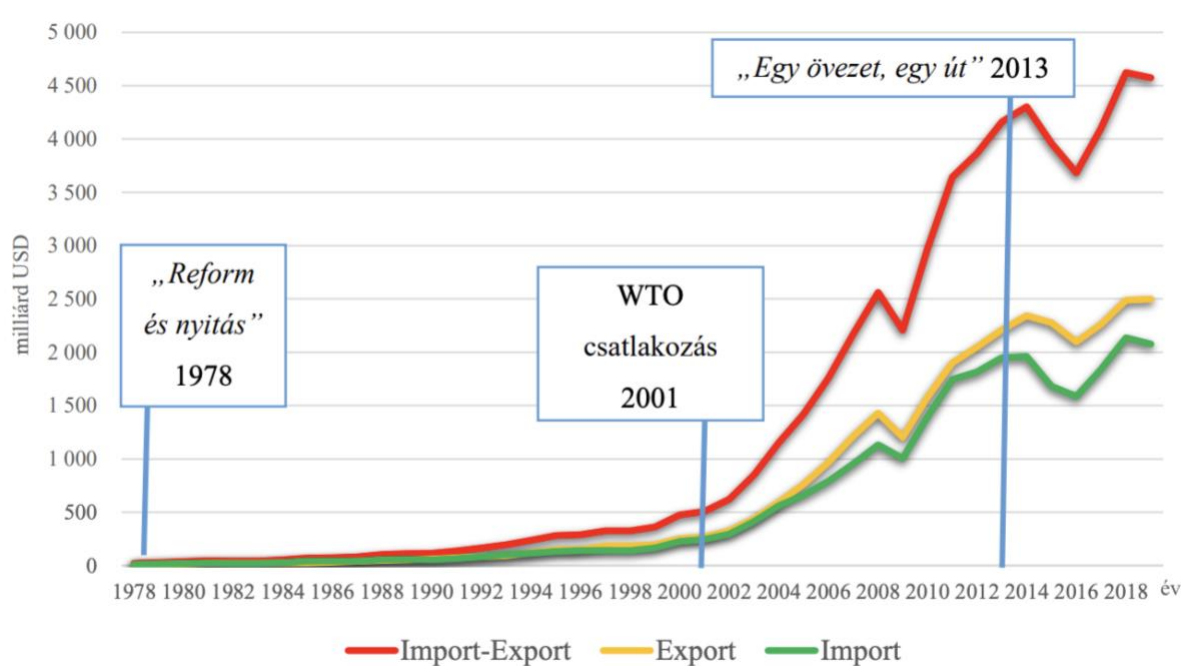
Egy 2015-ben az index.hu-n megjelent cikkben jól összefoglalták, hogy mi várható a következő évtizedekben, köztük Kínában is. Ezek szerint Kínában lesz a világon a legtöbb

középosztálybeli és India lesz a legdinamikusabban fejlődő gazdaság a Földön. De a legérdekesebb, hogy 2030-ra Kína lesz a világ legnagyobb gazdasága és az Amerikai Egyesült Államok GDP-jének globális aránya folyamatos visszaesést fog mutatni. Mindemellett Kínában még az a fajta gondolkodásmód van jelen, hogy gyártsunk minél többet és adjuk el a többi országnak. Ez a fajta gondolkodás kezd majd idővel megváltozni a növekvő belső fogyasztás hatására, és ezt követően első sorban majd a belső piacot fogják kiszolgálni. Ennek ellenére Kínát is sújtja ugyan azon probléma, mint a nyugatot, hogy a népesség öregszik és ebből adódóan folyamatosan csökkeni fog az aktív dolgozók aránya is. Mint az előbb is említett átalakulást követően Kína a mostani összeszerelő üzem helyett majd egyre jobban egy fogyasztói társadalomra fog hasonlítani. Ebből adódóan az ipar tovább fog vándorolni Malajziába, Indonéziába, Thaiföldre és a Fülöp-szigetekre. Ennek oka, hogy ezekben az országban nő a munkaképes lakosság aránya, így egyre több beruházás is érkezik az országokba, még Kínából is.⁵⁶

A Horváth Levente által szerkesztett alábbi diagramon jól látszik, hogy Kína külpolitikai törekvései milyen jól sikerültek az 1978-as nyitást követően. Az is jól látszik, hogy az áttörés mégis a 2001-es WTO-hoz való csatlakozásuk követően kezdődött, ahonnan ugrásszerű növekedés látható a külkereskedelemben. Ám az is megfigyelhető, hogy a 2013-as a BRI-kezdeményezés bejelentését követően némi visszaesés tapasztalható 2014 és 2016 közötti időszakban, mind az export, mind az import oldalán.

⁵⁶ Csurgó Dénes: Húsz év múlva mind gazdagok leszünk, ha nem esik szét a civilizáció **Forrás:** https://index.hu/gazdasag/2015/08/04/husz_ev_mulva_mind_gazdagok_leszunk_ha_nem_esik_szet_a_civilizacio/ **Letöltve: 2021.12.20.**

Kína nemzetközi kereskedelme 1978-tól 2018-ig terjedő időszakban



Forrás: Horváth Levente által szerkesztve (Eredeti forrás: Kínai Népköztársaság Kereskedelmi Minisztériumának adatai alapján) forrás link: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/24645/horvath-levente-phd-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

3.2.2.6. Az Övezet és Út kezdeményezés geopolitikai koncepciója⁵⁷

Összegezve az Övezet és Út kezdeményezés geopolitikáját arra a megállapításra lehet jutni, hogy egyesek célként a puha hatalmi dimenziókat tartják, azaz egy olyan átfogó narratívaként értelmezik, mely már nem a harmadik világbeli balos diskurzusnak tűnik, hanem előrelátó és progresszív politikai irányynak látszik. Ami jól mutatja meg a nemzetközi rendszer visszasságát és annál igazságosabb rendszert ígér. Mely mindenki számára tartós előnyöket mutat a tien-hsziaizmus szerint. „A tien-hszia fogalmának (天下) számtalan értelmezése létezik. Szó szerinti fordítása az ég alatti szféra vagy minden a mennyek alatt, de politikai entitásként magára Kínára (általában a Kínai Birodalomra) vagy a világra utal.

1. Univerzum: az ismert civilizáció egészét és annak Kína-központúságát emeli ki, ahol a nyugati szabályozással ellentétben az uralkodó felelősségre vonhatósága a legfőbb erkölcsi tényező.

⁵⁷ Horváth Levente - Salát Gergely (2021): Övezet és út - Múlt, jelen, jövő. Typotex Kiadó

2. Az emberek szíve vagy legfőbb akarata: az uralkodó csak akkor lehet sikeres, ha élvezi az emberek támogatását, azaz, ha hatalomgyakorlása a jó kormányzat megnyilvánulása.

3. Harmonikus és békés egymás mellett élés: ez a koncepció egy olyan utópikus eszme, melyben az egész világ egy családként vagy testvériségként jelenik meg, és a felek közötti kapcsolat a családtagokéhoz hasonlítható.⁵⁸

A fenti értelmezésében az Övezet és Út kezdeményezés több gazdasági projekt egy nagy soft power narratívába való helyezése. Ennek ellenére a kínai tudományos élet szereplői mégis néha nemzetközi politikai koncepciónak tekintik, azonban ez inkább igazságosabb nemzetközi viszonyok iránti igényt fejez ki. Ennek az elképzelésnek ellenére a nyugati közélet és tudományos élet továbbra is hajlamos úgy tekinteni az Övezet és Út kezdeményezésre, mint geopolitikai koncepció. Ennek oka, hogy a nyugati hanyatlás és a kontinentális egyesülés veszélyeinek ellenére hozzáilleszhető a globalizáció-pozitív felfogáshoz is.

3.3. Konklúzió

Kína belső és külső motivációja nagyban függ az Övezet és Út kezdeményezéstől, mely már hosszú ideje alakítanak és fejlesztenek. Viszont a belső és külső motiváció, mint olvashattuk időben eltérnek egymástól, mely jól mutatja, hogy belső indíttatásból jött létre az Övezet és Út kezdeményezés, melyet megelőztek a külső motivációk. Utóbbi összefügg Kína globalizálódásával és azon belüli térnyeréseivel, mely mostanra „szinte” a világ minden tájára kihat.

⁵⁸ Sárvári Balázs – A Tien-Hsziaizmus kiterjesztése a modern Selyemút mentén Forrás: <https://archive.ajtk.hu/kutato-i-blog/72/a-tien-hsziaizmus-kiterjesztese-a-modern-selyemut-menten/> Letöltve: 2022.03.10.

4. ÉSZAKI-JEGES-TENGER ÉS AZ ÖVEZET ÉS ÚT KEZDEMÉNYEZÉS KAPCSOLATA

Az Északi-jeges-tenger az Övezet és Út kezdeményezésben hosszú ideig nem kapott szerepet. Ennek egyik fő oka a térség perifériális szerepe volt a 20. században. 2000-es évek elején még a térség nagyon nagy részét jég borította, ami az évek múlásával és a globális felmelegedés hatására elkezdett drasztikusan olvadni. Ebből kifolyólag az sarki térségben az elmúlt időszakban „gyors” növekedés figyelhető meg az országok aktivitásában. Mivel a tengeri határaik oly mértékben felolvadtak, hogy bizonyos időszakokban már hajózhatóak a vizek, mely talán az egyik legbiztonságosabb és legolcsóbb szállítási forma.

12. ábra:

Északi-sarki Selyemút folyosó



Forrás: Implications for the United States. Stratedic Studies Institute, 2017. p. 9.

Mindemellett érdemes jelen fejezetben azt is vizsgálni, hogy nem csak a hajózási útvonal lesz a fontos, hanem az ott eddig jég alatt lévő nyersanyagok, olaj, földgáz, érc és nemesfémek kitermelése is szerepet fog kapni. Emellett a halászat is várhatóan növekedésnek fog indulni.

De miért is fontos az Északi-sarki térsége Kínának és az Övezet és Út kezdeményezésnek. Ebben a fejezetben ezt fogom elemezni és felhasználni, jelentős részben a szakdolgozatom készítéséhez elvégzett interjúk során kapott információkkal együtt. A fejezet

alapjául Rush Doshi, Alexis Dale-Huang és Gaoqi Zhang által készített „Northern expedition – China’s arctic activities and ambitions” című tanulmányukat használtam.⁵⁹

4.1. Sarkvidék globális felmelegedés okozta olvadás hatásai⁶⁰

A globális felmelegedés kihat az egész Föld bolygónkra, de okokat most nem keresve, az Északi-sarkon ez a felmelegedés az elmúlt 50 évben valami oknál fogva a kétszer gyorsabban ment végbe és még tart is. Érdekes arról is beszélni, hogy az Északi-sark évszázados mondhatni érintetlensége is veszélybe került, nem csak tenger, hanem a mára előbukkanó szárazföldi részekkel együtt. Ez több veszélyt is rejt. Az egyik, hogy olyan több száz vagy akár több ezeréves biológiai organizmusok kerülhetnek elő, amiket a mai emberi szervezet nem fog tudni kezelni, ebből adódóan akár világjárványok is kialakulhatnak. Másrészt az ott élő állatok veszélybe kerülnek, mivel a felmelegedés hatására az addigi élőhelyük semmibe vész. Továbbá az eddig az Északi-sarkon meg nem található szennyezőanyagok és mezőgazdasági vegyszerek is meg fognak jelenni a területen. Természetesen nem csak emberi beavatkozás következtében jutnak el ezek a veszélyek a térségbe, hanem a szél és tenger segítségével. Végezetül a már ott élő emberek millióinak otthona és kultúrája is veszélybe kerül.

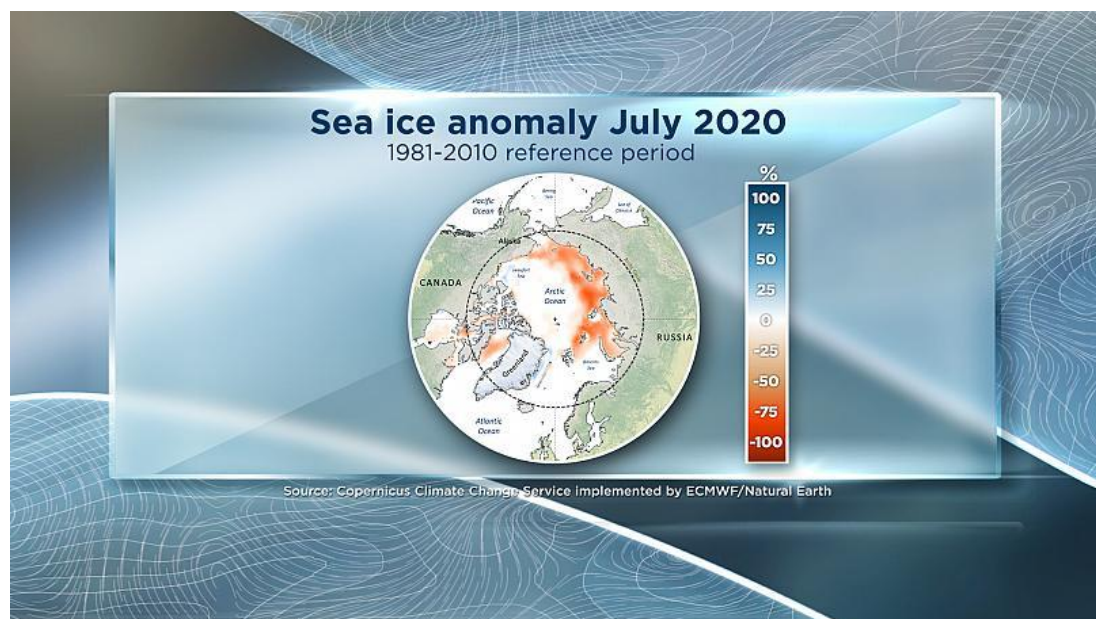
De mégis milyen hatással lehet az Északi-sarki jégtakaró olvadása az egész Földre nézve? Az Északi-sark olyan a Földnek, mint egy hűtő közeg. Ha ez a közeg elkezd szivárogni akkor abból további felmelegedés várható a Föld több pontján. Tudósok attól tartanak, hogy amennyiben a jég túlzott olvadásnak indul és ez a már édes víz bekerül a tengerbe, akkor például az áramlatok leállása is bekövetkezhet, mely hatására ugrásszerűen elkezd emelkedni a Föld hőmérséklete.

Az alábbi térképen (13. ábra) az látható, hogy 2020 júliusában a felmelegedés hatására már nyílt vízi területek jelentek meg a térségben, ami azért is meglepő, mert ebben az időszakban évekkal korábban még jég borította a tengert.

⁵⁹ Rush Doshi, Alexis Dale-Huang, and Gaoqi Zhang - Northern expedition – China’s arctic activities and ambitions forrás: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/04/FP_20210412_china_arctic.pdf Letöltve: 2022.04.14.

⁶⁰ Európai Környezetvédelmi Ügynökség - Az Északi-sark — Miért törődjek én az Északi-sarkkal? Forrás: <https://www.eea.europa.eu/hu/articles/az-eszaki-sark> Letöltve: 2022.04.14.

Az Északi-sark tegerének jégkoncentrációja 2020 júliusában



Forrás: <https://hu.euronews.com/green/2020/08/17/bezoldul-a-sarkvidek-a-klimavaltozas-miatt>

A közeljövőben azt jósolják, hogy az Északi-sarki régióban nem csak bizonyos hónapban lehet majd hajózni, hanem meg fog nyílni az útvonal szinte az egész évben. Ennek lesznek előnyei és hátrányai is. Előnye, hogy rövidebb idő alatt el lehet majd érni a más kontinenseket, éppen Kínából Európát is. De a hátránya várhatóan az lesz, hogy az olvadás hatására szárazföldi területek kerülnek majd víz alá, köztük Kína egy kisebb része is. Hosszú távú hatásai viszont még nem ismertek, ami komoly veszélyeket rejt!

Az Észak-sark védelme érdekében helyre kell állítani az ökoszisztémát a térségben. Erre széleskörű egyezmények jöttek létre. 2008 novemberében az Európai Bizottság közleményben tájékoztatta tagállamait, hogy milyen intézkedéseket kell tenniük. Az Európai Unió fő célja az Északi-sark térségére nézve: „Az Északi-sark és vele együtt annak népességének védelme és megőrzése, az erőforrások fenntartható felhasználásának elősegítése, az Északi-sark fejlett multilaterális kormányzásának támogatása.”⁶¹

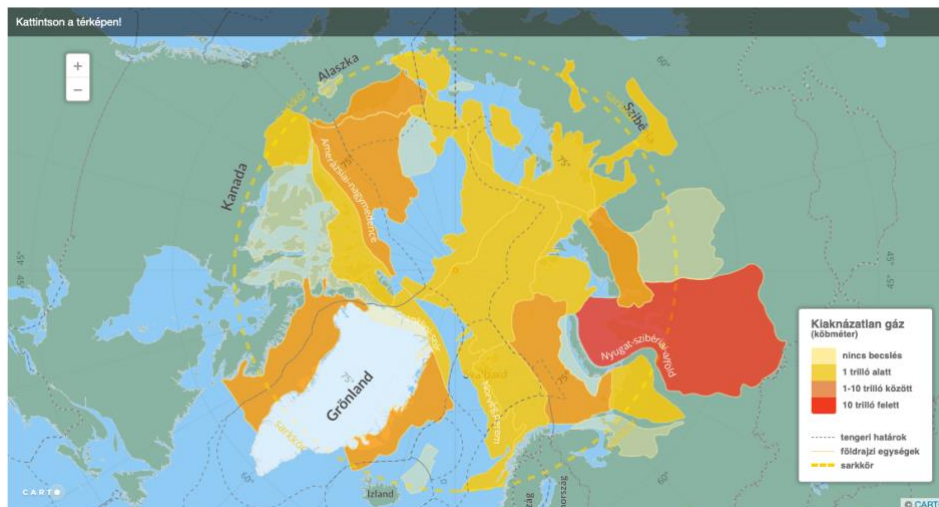
⁶¹ Európai Környezetvédelmi Ügynökség - Az Északi-sark — Miért törődjek én az Északi-sarkkal? Forrás: <https://www.eea.europa.eu/hu/articles/az-eszaki-sark> Letöltve: 2022.04.14.

4.2. Nagyhatalmi versenyfutás és érdekek az arktikus útvonalon⁶²

Ebben a fejezetben elemezni fogom, hogy a három nagyhatalom, azaz az Amerikai Egyesült Államok, Oroszország és Kína milyen fontosságúnak éli meg az Északi-sarki régiót, tovább milyen befolyást szeretnének szeretni ott? Kínát már az 1900-as elején foglalkoztatta az észak-sarkvidék rejtett lehetőségei. A jég és föld alatt található nyersanyagok és hajózási célok is. Előbbi esetén a térségben található nagy mennyiségű földgáz is nagy szerepet játszik a nagyhatalmak versenyfutásában. Mivel az itt található földgáz még kiaknázatlan, így a nagyhatalmak egyik célja is ez. De kutatások szerint ezek a mezők olyan mélyen vannak, hogy 10-20 évvel ezelőtt még nem volt profitábilis a kitermelésük. De napjainkra a technológia oly mértékben fejlődött, hogy már sikeresen ki lehet termelni, másrészt a földgáz világszállítási ára is oly mértékben nőtt az elmúlt évek alatt, hogy már megéri a kitermelés megkezdése. A 14. ábrán is jól látszik, hogy nagy mennyiségben megtalálható a földgáz, viszont ha jobban megnézzük akkor a legtöbb a Nyugat-szibériai-alföldön található.

14. ábra:

Kiaknázatlan földgáz-lelőhelyek a sarkkörön



Forrás: https://index.hu/gazdasag/2018/01/29/kina_eszaki_sark_sarkkor_arktisz_klimavaltozas_olaj_gaz_selyemut_egy_ov_egy_ut/

Már a korábbi években is voltak bizonyos időszakok, amikor lehetett a térségben hajózni. De 1950 előtt ez még csak nagyon rövid ideig tartó volt időintervallum volt, így érdelemes lépések nem történtek. Ilyen volt például az Atlanti-óceánt a Csendes-óceánnal összekötő útvonal, mely

⁶² Zoltai Alexandra: Selyemút az Északi-sarkon 2018 <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/06/27/selyemut-az-eszaki-sarkon/>

a kanadai területen keresztül halad, vagy éppen a Szibéria partjai mentén haladó másik útvonal is, mely szintén a két nagy óceánt köti össze. Az 1950-es évektől kezdve erősödtek azok a kutatási célok, melyek már inkább katonai érdekeket is támogattak. Ezek nem csak Kínának lettek fontosak, hanem az Amerikai Egyesült Államoknak és a Szovjetunióknak is. Ennek oka az volt, hogy nem csak a jég felett tudtak már hosszútávon közlekedni, hanem az alatt is. Ekkor megjelentek azok a tengeralattjárók, melyekkel hetekig is a víz alatt tudtak maradni. Ennek katonai kockázata volt abban az időben, mivel majdnem teljesen észrevétlenül tudtak eljutni mondjuk Amerikába, vagy a Szovjetunió partjáiig interkontinentális rakétát szállító tengeralattjárók is. Ez a terület akkori hidegháborús időben mondhatni az egyik legfontosabb útvonal volt, mivel rövid idő alatt lehetett eljutni egyik országból a másikba. Ennek okán nem meglepő, hogy mindkét szuperhatalom több tucat kutatóbázist telepített a jégre 1-2 hónapig vagy épp akár évek is, hogy vizsgálni tudják az időjárást, a jég változását és később természetesen már a klíma változás hatásait is.⁶³

Kína félelmei a fentiekkel kapcsolatban, hogy az USA, mint ellenfél olyan közelségbe tud kerülni az Északi-sarki régió át, hogy akár ballisztikus rakétákkal is elérhetővé válnának egy háború esetén. Erről ad tanúbizonyságot is, hogy az Amerikai Egyesült Államoknak rakétarendszerei vannak Alaszkában.

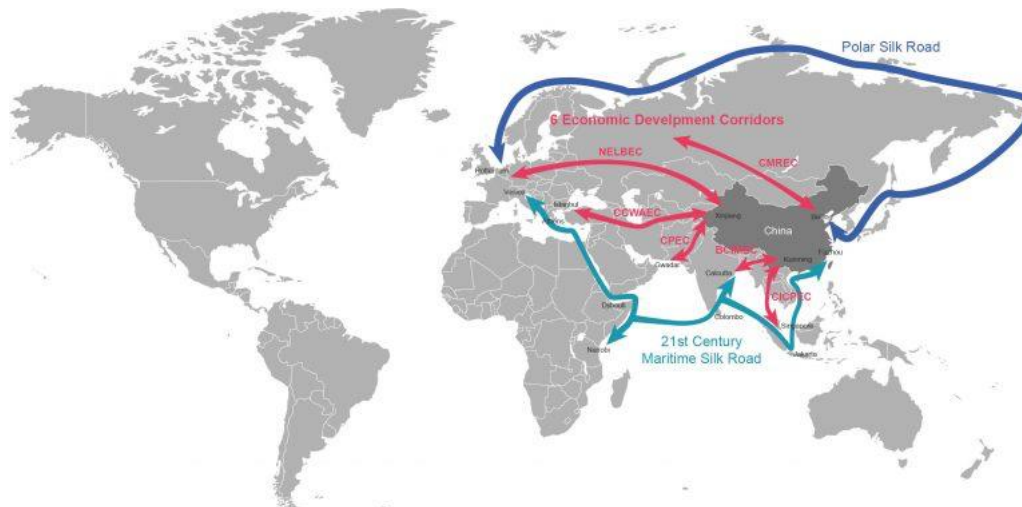
4.2.1. Kína ambíciói az Északi-jeges-tenger térségben⁶⁴

Kína ambíciói a térségben több pólusúak. Az egyik a nyersanyagokhoz való hozzáférés, a halászat és az energiaforrások kiaknázása. Emellett fontos ambíció az Északi-sarkvidék hajózási lehetőségeinek a kiaknázása. Ezt moszkvai látogatása során jelentette be először Xi Jinping 2017. július 4-én. Ez nagyban lerövidítheti az Ázsia és Európa közötti szállítások idejét. Példának okáért a mai Malaka-szorososon és Szezei-csatornán keresztüli szállítás nagyjából 35 napot vesz igénybe, míg ez az új lehetőség az Északi-jeges-tenger területén mindössze nagyjából 22 napra csökkenne.

⁶³ Kulcsár István - Az Északi-sarkvidék: államközi együttműködés és viták színtere Forrás: <https://www.nemzetesbiztonsag.hu/cikkek/kulcsar-istvan-az-északi-sarkvidék-allamközi-együttműködés-es-viták-színtere.pdf> Letöltve: 2022.04.15.

⁶⁴ Zoltai Alexandra: Selyemút az Északi-sarkon 2018 <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/06/27/selyemut-az-eszaki-sarkon/>

Az Övezet és Út kezdeményezés új Északi-jeges-tengeri útvonalának lehetősége



Forrás: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

4.2.1.1. Fehér könyv⁶⁵

2018-ban Kína kiadta az Északi-sarki Fehér könyvét, amely arról is szól, hogy miként kapcsolják be a jeges-tengeri útvonalakat a Selyemút hálózatba. Ez az első irányelveiket tartalmazza és arról szól, hogy hogyan kapcsolják be az arktikus útvonalat az Övezet és Út kezdeményezés útvonalhálózatába. A fehér könyvet négy nagy részre lehet osztani, melyekkel segítségével világosan értelmezhetőek a kínai érdekek.⁶⁶

- Kína közel 1500 km-re van az Északi-sarkkörhöz, melyből egyértelmű, hogy nincs közvetlen kapcsolata sem vele. Erre hivatkozva „sarkközeli országnak” nevezik magukat. Mindemellett politikai befolyást is kívánnak szerezni, hogy a sarkközeli ügyekbe fontos érintettek legyenek.
- A Fehér könyvben rögzítették azon elképzelésüket, hogy az Északi-jeges-tenger térségét arktikus útvonalként kapcsolják hozzá a Övezet és Út kezdeményezés

⁶⁵ hungarian.cri.cn - Kína közzétette az Északi-sarkról szóló első irányelveit Forrás: <https://hungarian.cri.cn/1321/2018/01/29/137s202705.htm> Letöltve: 2022.04.15.

⁶⁶ Xinhua - Full text: China's Arctic Policy Forrás: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm Letöltve: 2022.04.15.

hálózatához. Ebből adódóan Kína ambíciója, hogy gazdaságilag még közelebb tudjon kerülni Európához, kezd a láthatárra kerülni.

- Harmad sorban a már többször említett sarkkörü természeti kincsekhez szeretne Kína ugyan olyan mértékben hozzáférni, mint a többi érintett ország is, amelyeknek a határai is ott találhatóak.
- A halászati lehetőségek kiaknázása, mint élelemforrás is fő szempontot Kínának a térségben. ⁶⁷

A Fehér könyvben megfogalmazottak, abból a szempontból különösen érdekesek, mert Kína nem tartozik azon 8 ország sorába, amelyek tényleges földrajzi kapcsolattal bírnak az Északi-Jeges-tengeri térséghez. Ezekről az országokra a 4.3. fejezetben fogok kitérni bővebben. Elmondható, hogy ebben a térségben is Kína külpolitikai ambíciója abban mutatkozik meg, hogy olyan politikát szeretnének folytatni, ahol a tagok gazdasági szempontból egymás irányába kölcsönös tisztelettel tudnak dolgozni.

4.2.2. Oroszország ambíciói az Északi-jeges-tenger térségben⁶⁸

Oroszország a térség egyik legnagyobb határával rendelkező ország. Mindemellett Kínával szoros gazdasági kapcsolatot ápol. A 2013-as Övezet és Út kezdeményes bejelentését követően viszont csak és kizárólag Oroszország csatlakozott a kezdeményezéshez a nyolc északi országok közül. Ebből adódóan Oroszország és Kína között még erősebbé vált a kötelék, mivel az északi útvonal nagy része Oroszország partjai mentén halad. Ezért mindkét félnek a csatlakozást követően közös érdeke, hogy gazdasági szempontból a lehető legjobban kiaknázzák a lehetőségeket az Északi-jeges-tenger térségében az Övezet és Út kezdeményezés keretein belül. Az első közös projekt az arktikus térség fejlesztésben az, mely 9,9%-os részesedést biztosít Kína számára az orosz Yamal LNG projektben. Ez a befektetés szállítással, infrastruktúrával és az erőforrásokkal kapcsolatos tevékenységeket folytat. A szükséges kölcsön egy részét az Eximbank és a Kínai Fejlesztési Bank nyújtotta, mely elérte a 12 milliárd dollárt. A beruházás egy vasúti összekötés megépítését is tartalmazza mely Sabetta kikötőhöz vezet, ezzel összekötve azt az eurázsiai vasúti hálózattal.

Oroszország ambícióit tekintve nagyban hasonlít Kína ambícióihoz, mivel mindkét ország az energiaforrások kiaknázása mellett a hajózási infrastruktúra fejlesztésében is nagyban

⁶⁷ liuyue - China's Arctic Policy Forrás: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm> Letöltve: 2022.04.16.

⁶⁸ Horváth Levente - Salát Gergely (2021): Övezet és út - Múlt, jelen, jövő. Typotex Kiadó

részt kíván venni. Ennek okán Oroszország az útvonalfejlesztésre 10 milliárd dollárt kíván fordítani, mely 2030-ig tartó hajók, navigációs rendszerek és kikötők fejlesztését foglalja magába.

De hogy is találkozik itt a két ország érdeke? Az északi útvonal teljes egészében orosz hatáskörbe tartozik. Viszont azokon a vizeken nem ugyan olyan hajók szükségesek, mint a többi hajózási útvonalon, mivel itt szükséges jelenleg a jégtörők használata is egyben. Ehhez a szükséges szakember gárdával és technológiai háttérrel nem rendelkezik Kína. Ezért is fontos Kínának, hogy jó kapcsolatot ápoljon Oroszországgal.

Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy Oroszországnak milyen függősége van Kína irányába. Előbbi már régóta kisebb vagy nagyobb szankciót sújtják. Ezekből kifolyólag pénzügyi függőség is fennáll Kína irányába. Ami mára az ukrán-orosz háború kirobbanása óta még jobban érezhető, mivel a szankciók mostanra majdnem teljes embargóvá alakultak át.

4.2.3. Amerikai Egyesült Államok ambíciói az Északi-jeges-tenger térségben⁶⁹

Az USA politikája az Északi-sarkkal kapcsolatban a hidegháborús időkig nyúlik vissza, mint Oroszországnak. Nem csak politikai indíttatása van az Egyesült Államoknak a térségben, hanem az globális felmelegedés hatására több régiós biztonsági probléma merül fel, mint környezetvédelem, nemzetközi együttműködés, melyek mind hatással vannak a régióra. Továbbá az orosz jelenlétre is oda kell figyelniük. Ezek a tények gazdasági, jogi és politikai és védelmi szempontból aggasztóak lehetnek Amerikának, mivel eddig nem fordítottak jelentős figyelmet a térségre. Ennek két oka, hogy az Egyesült Államoknak számos más érdekeltsége van a világ más részein, és az erőforrásaik nagy része sem ebből a régióból származik. Ezekből adódóan az USA csak 2013-ban jelentette be az Északi-sarkra vonatkozó stratégiáját.

Ez a stratégiai dokumentum azt határozza meg, hogy az Amerikai Egyesült Államok része az arktikus nemzeteket tömörítő országoknak. Mindemellett igyekeznek megfelelni a nemzeti biztonsági érdekeknek, a környezetvédelmi elvárásoknak, az erőforrások felelősségteljes kezelésének. Továbbá kimondja, hogy az Észak-Nyugati és az Észak-Keleti átjárók nemzetközi vizeknek kell tekinteni, viszont mivel a hajózási utak országhatárokön belül található, így az adott országoknak kell meghatározni a hajózási feltételeket is. Az USA

⁶⁹ Márton Andrea – Az Amerikai Egyesült Államok Északi-Sark stratégiája Forrás: <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/reptudkoz/article/download/285/35/1559> Letöltve: 2022.04.16.

érdekei közé tartozik az is, hogy a Kanadával fennálló Észak-Nyugati átjárót érintő vitát is lezárják és közös együttműködés alakuljon ki a térségben.⁷⁰

Arról érdemes beszélni, hogy az Amerikai Egyesült Államok nem csatlakozott az ENSZ a tengerjogi szabályozásához, így annak ellenére, hogy az északi-sarki térségben szeretnének egységes politikát folytatni a többi országgal, nem tudják kihasználni a térség adta lehetőségeket. Igaz, a kötelezettségeket sem kell vállalniuk.

A stratégia kitér az energiahordozók kiaknázására, mint az a többi ország esetén is felmerült. Maga a stratégia bekerült a nemzetbiztonsági stratégiába is. Ezért a célkitűzés az, hogy a megújuló energiahordozók mellett a sarkvidéki erőforrásokkal közösen tudják erősíteni az ország energiabiztonságát.

A dokumentum kitér az az Arktisz környezetvédelmére is, melyet a folyamatosan változó éghajlati körülmények és a klímaváltozás hatására olvadó jég miatt tartanak fontosnak. Indoklasként azt taglalják, hogy az északi területek nagy része még felfedezetlen, ami miatt nem tudják, hogy az olvadó jég milyen esetleges hosszútávú károkat fog okozni az Föld teljes egészére nézve. Végezetül az őshonos emberek védelme is a stratégia része. Ezen népcsoportok életkörülményeinek javítása mellett a tudományos és technológiai fejlődés elősegítése is fontos.

Konklúzióként elmondható, hogy Oroszország, de az Amerikai Egyesült Államok is nem csak gazdasági fejlődései lehetőséget látják a térségben, hanem katonai jelenlétet is szeretnének elérni. Erre az is nagyon jól rámutat, hogy már a hidegháború idején is működtek ott haditengerészeti bázisok, mind a nyugati, mind a szovjet részről egyaránt. Ellenben Kína esetében inkább a gazdasági szerepvállalás a kulcsfontosságú a térségben. A három nagyhatalom a térségben a közös célok elérésén dolgozik, ami amiatt is figyelemre méltó, mivel más területen épp az ellenkezőjét tapasztalja a világ. Lásd például magát az Övezet és Út kezdeményezést, melyet az USA féltékenyen szemléli.

4.3. Északi államok

Az északi államok, az Északi Sarkvidéki Tanács tagjai, a térségben nyolc országot jelent: Kanada, Dánia, Finnország, Izland, Norvégia, Oroszország, Svédország és az Egyesült Államok. Ezeknek az országoknak az északi határai az arktikus térségben vannak. Ebből adódóan nyolcan hozták létre a Tanácsot 1993-ban. Maga a tanács a hidegháborús idők után

⁷⁰ US. Department of Defense (2016): Report to Congress on Strategy to Protect United States National Security Interests in the Arctic Region Forrás: <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2016-Arctic-Strategy-UNCLAS-cleared-for-release.pdf> Letöltési idő: 2022.04.18

jött létre, melynek eredeti szándéka az volt, hogy olyan nemes célokért küzdenek majd, mint például a sarkvidék élővilágának védelme, az ott élő őslakosság hagyományainak megőrzése, továbbá a fenntartható fejlődés elősegítése.

16. ábra:

Északi-sarkvidéki Tanács tagországai és azok megfigyelői



Forrás: <https://hu.euronews.com/2021/05/20/egyre-elesebb-tekintetek-neznek-egymassal-szembe-az-eszaki-sarkvideki-tanacsban>

Mindazonáltal ezen nemes célokat a klímaváltozás átírta. Ezt követően nőtt meg a geopolitikai jelentősége Oroszország, az Amerikai Egyesült Államok és a magát „északi-sarkvidék közelinek” nyilvánító Kína szemszögéből. De talán a klímaváltozás hatására továbbra is az országok célja a nemzetközi konfliktusok elkerülése, az érdekek összesimítása, illetve a sarkvidék egyetemes megőrzése.

4.4 Konklúzió

Az elmúlt időben történt felmelegedés egyértelműen felkeltette a nagyhatalmak figyelmét az kisebb sarkvidékekkel szomszédos országok iránt. Viszont ez a felmelegedés nagy valószínűséggel nem fog megállni, hanem folytatódni fog és ezzel akár globális károkat is fog okozni, melyek közül csak egy a vízszint emelkedése több környékbeli ország esetén. Mindemellett további lehetséges kereskedelmi útvonalak jönnek létre a területen, melyből adódóan kérdeztem Kusai Sándort, hogy mi a véleménye a változásról: *„Strukturális újra szerveződés várható, amely a különböző árucsoportok szállítási útvonalainak átalakulásával jár, aszerint, hogy milyen ár-költség, szállítási idő és egyéb hatékonysági szempontok*

vonatkoznak az adott áru versenyképességének alakulására.”⁷¹ A válaszból megerősítést nyert, hogy a szállítási útvonalak újra strukturálása várható, mely függni fog az ár-költség és szállítási időtől. Ezzel kapcsolatban az várható, hogy a nem versenyképes termékek vagy épp a hosszabb szállítási idővel szállítható termék nagy valószínűséggel az északi-sarki Selyemúton keresztül fognak megérkezni Európába. Ennek oka, hogy továbbra is a legolcsóbb szállítási forma a hajós szállítás. Erre vonatkozóan Kusai Sándor válaszában jól megfogalmazta, hogy a jövőben a szállítási formák hogyan fognak kapcsolódni a termék értékéhez és versenyképességéhez: *„Továbbra is lesznek olyan árucsoportok, amelyeket érdemes (1) légi úton szállítani, másokat (2) vasúton, másokat (3) közúton, megint másokat (4) cső- és más vezetéken, másokat meg (5) rövid idejű tengeri útvonalon, ismét másokat meg (6) hosszú vagy akár korlátlanul hosszú tengeri útvonalon a legkifizetődőbb szállítani.”*⁷² Ebből az is jól kivehető, hogy a luxus cikkeket továbbra is inkább repülőn fogják szállítani a rövid szállítás idő végett. Meglátásom szerint így az északi-sarki kereskedelmi útvonalra az olcsóbb tömegcikk fognak átkerülni. Kusai Sándor kitért itt arra is, hogy az Északi-sarki útvonal véleménye szerint a fentiek szerint az ún. 5. kategóriába fog tartozni.

Kusai Sándor elmondta, hogy a többi szállítási mód sem fog megszűnni, hanem *„a globálisan szállított áruvolumen szállítási mód- és útvonalszerkezetében következnek majd be változások, kifejezetten a kifizetődési, hatékonysági, profitabilitási mutatók alapján.”*⁷³

Az Északi-sarki új Selyemút szállítási lehetőségein kívül arról is kérdeztem Kusai Sándort, hogy mi a véleménye arról, hogy milyen mértékben változtatta meg Kína kapcsolatát azon országokhoz, amelyek már korábban csatlakoztak az Övezet és Út kezdeményezéshez. Elmondása alapján bizonyos mértékig befolyásolja csak főként *„abban a tekintetben, hogy jelentős világgazdasági szereplőként vesz részt az Északi Tanács fontos gazdasági, szállítási, infrastrukturális egyeztetéseiben.”*⁷⁴ Továbbá a kínai diplomácia változására is rákérdeztem, és érdekes választ kaptam: *„Ugyanakkor a diplomáciai kapcsolatokban a nem-gazdasági szempontok – biztonságpolitikai, stratégiai, katonai, politikai, ideológiai stb. is – szerepet játszanak.”*⁷⁵ Ez arra utal, hogy Kína csatlakozása az Északi Tanácshoz nem elsősorban

⁷¹ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

⁷² Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

⁷³ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

⁷⁴ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

⁷⁵ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

diplomáciai folyamat része volt, hanem Kusai Sándor által felsorolt további más tényezők is szerepet kaptak.

Kusai Sándor kitért válaszában arra is, hogy az Északi Tanácsban jelen lévő országok - melyek nem csatlakoztak hivatalosan a BRI-hez – esetében úgy jelentkezik Kína kapcsolata és érdeke, hogy az új útvonallal Kína miként és milyen mértékben kívánja befolyásolni és módosítani az eddigi szállítási, logisztikai útvonalak struktúráját. Továbbá kitért arra is, hogy az új útvonal miként fog hatni az afro-eurázsiai szuperkontinens gazdasági újjászervezésében, ahol addig közlekedtek a szállítóhajók nagy része. Ennek jelentősége az lehet, hogy a Dél-Afrika felé kialakulóban lévő tengeri útvonalat az Északi-sarki Selyemút milyen mértékben fogja befolyásolni, mivel Dél-Afrikában jelenleg összeszerelő üzemek jönnek létre.

Végezetül az interjú kapcsán kitértünk a nagyhatalmi kapcsolatok alakulására az Északi-sarki Selyemút és az Északi Tanács kapcsán. Megerősítést nyert, hogy Kína továbbra is elsősorban Oroszországra tekint szövetségesként az arktikus térségben, „*mind gazdasági, szállítási, mind stratégiai, geopolitikai és nagyhatalmi politikai okokból*”⁷⁶. Kusai Sándor válaszából is az látszik, hogy az amerikai-kínai-orsz stratégiai háromszögben az utóbbi kettő az a két nagyhatalom, amelyek összedolgoznak, ezzel megnehezítve az Amerikai Egyesült Államok dolgát a térségben.

⁷⁶ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

5. ÖSSZEFOGLALÁS

Összegzésként elmondható, hogy az Ősi Selyemút alapként szolgált az Övezet és Út kezdeményezéshez. De az új kezdeményezésben nem csak a kereskedelmi ambíciók rajzolódnak ki Kína térképén, hanem már egy globalizálódó ország törekvései, mely megítélésem szerint, jó irányba halad a jövőre nézve. Ezek az ambíciók nem csak a belső motivációiban jelennek meg Kínának, hanem már a külső motivációk között is. Főként a FDI azaz a külföldi működőtőke-befektetés kiáramlása is egyre nagyobb utat nyit Kínának a globalizálódás irányában. Ha az Övezet és Út kezdeményezést és a FDI-áramlás statisztikáit összevetjük, akkor megmutatkozik, hogy az előbbi erősíti az utóbbit, azaz összefüggés tapasztalható. Továbbá Kína folyamatosan globális terjeszkedését az Övezet és Út által is felismerhetjük, erre jó példák az Egészségügyi Selyemút, az ún. Űrselyemút és az ún. Digitális Selyemút, melyeket bemutattam diplomamunkámban is. Ezek az új útvonalak merőben eltérnek a „tradicionális” korábbi szárazföldi és tengeri útvonalaktól. De az elmondható, hogy az Egészségügyi, illetve Digitális Selyemutak a csatlakozott országok megsegítésére - lásd COVID-19 világjárvány - és technológiák és közös tudás egymásközti megosztására tökéletesen alkalmasak.

Az Északi-sarkvidék felgyorsult olvadásának hatására a XX. század végén kezdték felismerni a nagyhatalmak, hogy több új érdekük is keletkezett a térségben. Kezdetben, még a hidegháborús időszakban erősödött fel a két nagyhatalom a Szovjetunió és az Amerikai Egyesült Államok közötti verseny, a sarkkörüli kutatóállomások mellett katonai bázisok telepítése is folyt. Az Északi Tanács megalakulását követően a geopolitikai ambíciók kezdtek megerősödni. A kezdeti időszakban a környezetvédelem és az őslakosok védelme is az egyik fő szempont volt, gyakran a geopolitikai érdekek alátámasztására.

Később aztán egyre inkább a felszínre kerültek a gazdasági ambíciók a Tanács tagjai körében, azaz Kanada, Dánia, Finnország, Izland, Norvégia, Oroszország, Svédország és az Amerikai Egyesült Államok esetében. Kína pedig mint megfigyelőként jelent meg a Tanácsban, de ezzel a döntéshozatalba is kapott beleszólási jogot. Kína megjelenése a térségben egyértelmű jele annak, hogy az ázsiai állam globális szereplővé vált.

A kutatásaim során készített interjúk során megerősödött az a szakirodalomban előkerülő nézet, hogy az észak-jeges-tengeri útvonal jól illeszthető lesz az Övezet és Út kezdeményezéshez. Kína „Észak-Oroszországon át” közvetlenebbül el tudja érni majd Európát, ezzel lerövidítve a szárazföldi és országhatárokon átívelő útvonalakat. Az időtényezőt és a költségeket tekintve is kedvezőbbé válhatnak így a kapcsolattartás lehetőségei, leküzdve így

például azokat a problémákat, „várankozásokat”, amelyek például 2020 óta jelentkeznek a világjárvány miatt.

Igazolást nyert az a hipotézis is, hogy Kína diplomáciai kapcsolatait, belső és külső motivációit jelentősen módosította az Északi Tanácshoz való kapcsolódás. Ennek alátámasztása, hogy Kína egyre jobban nyit gazdaságilag és politikailag Oroszország felé, melynek egyik fő oka, hogy az északi-jeges-tengeri útvonalat rövidebb távon csak Szibérián keresztül tudja elérni.

Végezetül elmondható, hogy az északi-sarki régióban a nagyhatalmi ellentétek egyre jobban erősödnek, mert Kína és Oroszország egyre közelebb kerül egymáshoz és ezzel veszélyeztetik az Amerikai Egyesült Államok szerepét és pozícióját a térségben.

Dolgozatom születése alatt a globális világ meghatározó eseményévé vált a háború. Így érdekessé vált megvizsgálni az Övezet és Út kezdeményezést ebből a szempontból is. Az fentebb említett nagyhatalmi kapcsolatokat az északi-sarki térségben tovább rontja a háború, mert *„Az USA Kínát minősíti fő ellenségének, Oroszország megtörését pedig a Kína legyőzéséhez szükséges legfontosabb előfeltételnek, lépcsőfoknak.”*⁷⁷ Az előbbi állítás elgondolkodtató abból a szempontból, hogy az Amerikai Egyesült Államok a háború kapcsán nem a két nagy riválisát Oroszországot és Kínát akarja-e egy lépcsőnyi lépéssel „kiiktatni”, ezzel stabilizálni a nagyhatalmi vezető szerepét.

Aktuális kérdése a témának Magyarország helyzete a BRI-kezdeményezésen belül. Kusai Sándort kérdeztem, hogy miként hathat a Budapest-Belgrád vasútvonal építésére az ukrán-orosz háború? Mennyiben fogja befolyásolni ezt a konfliktus? A válasz véleményem szerint lehangoló volt: *„Közép- és hosszútávon annak kimenetele kihathat rá. Elsősorban azért, mert az ukrajnai konfliktus jelentősége messze túlmutat önmaga konkrét jelentőségén, és a II. hidegháború fontos fordulópontjává válhat, ami jelentősen kihathat az egész BRI további alakulására.”*⁷⁸

A válaszból kiindulva elmondható, hogy a szomszédságunkban zajló háború nem csak Ukrajnára és Oroszországra lesz kihatással a jövőben, hanem az Övezet és Út kezdeményezés további fázisaira is és ezzel együtt Kína belső és külső motivációira is következményekkel lehet.

⁷⁷ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

⁷⁸ Kusai Sándor Zoltán interjú – 1. melléklet

IRODALOMJEGYZÉK

Bárdi László (2003): Az ősi Selyemút világa. Masszi Kiadó, Budapest

Mátés Tamás (2017): „Az „Egy Övezet - Egy Út” kínai stratégia történelmi háttere, geopolitikai tartalma és jelentősége Közép-Európa, valamint Magyarország számára”. Hadtudományi Szemle X. (4.).

Horváth Levente - Salát Gergely (2021): Övezet és út - Múlt, jelen, jövő. Typotex Kiadó

Szunomár Ágnes - Kínai nagyhatalmiság Forrás: http://phd.lib.uni-corvinus.hu/680/1/Szunomar_Agnes.pdf Letöltve: 2021. 12. 20.

Horváth Levente: Az „Egy övezet, egy út” és a kínai geopolitikai gondolkodás PhD-értekezés forrás: <https://pea.lib.pte.hu/bitstream/handle/pea/24645/horvath-levente-phd-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Letöltve: 2022.02.26.

Baranyai Tamás Péter – Goreczky Péter – Saját Gergely: A kínai Övezet és Út kezdeményezés – mítosz és valóság Forrás: <http://real.mtak.hu/119999/1/KKIElemzesek.E-2020.98.pdf> Letöltve: 2022.02.27.

Artner Annamária - A kínai működőtöke offenzívája Forrás: https://www.ksh.hu/statszemle_archive/all/2008/2008_09/2008_09_850.pdf Letöltve: 2022.03.02.

Chen Jie - China's ASEAN policy in Deng Xiaoping's era: major political and security issues and general trends Forrás: https://openresearch-repository.anu.edu.au/bitstream/1885/112067/2/b18876699_Chen_Jie.pdf Letölve: 2022.03.02.

Shang-Jin Wei - The Open Door Policy and China's Rapid Growth: Evidence from City-Level Data Forrás: <https://www.nber.org/system/files/chapters/c8545/c8545.pdf> Letöltve: 2022.03.05.

Engelberth István – Sági Judit - Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, céljai Forrás: https://kki.hu/assets/upload/05_Engelberth-Sagi.pdf Letöltve: 2022.03.17.

Nadège Rolland – Securing the Belt and Road Initiative Forrás: https://www.nbr.org/wp-content/uploads/pdfs/publications/sr80_securing_the_belt_and_road_sep2019.pdf Letöltve: 2022.04.12.

Rush Doshi, Alexis Dale-Huang, and Gaoqi Zhang - Northern expedition – China's arctic activities and ambitions forrás: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/04/FP_20210412_china_arctic.pdf Letöltve: 2022.04.14.

Matura Tamás - A Kínai Kommunista Párt 19. kongresszusa és egy új korszak hajnala Forrás: https://svkk.uni-nke.hu/document/svkk-uni-nke-hu-1506332684763/svkk_elemzesek_2017_29_a_kinai_kommunista_part_19_kongresszusa_es_egy_uj_korszak_hajnala_-matura-t_.original.pdf

Letöltve: 2022.03.15.

Péti Márton Szerkesztette (2017): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói Forrás: http://unipub.lib.uni-corvinus.hu/3249/1/selyemut_gfoldrajz.pdf Letöltve: 2022.01.25.

[Kocsis J. B. – Komjáthy D. – Péti M. \(2017\). „Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései”.](#) (Hozzáférés: 2022. 02.06.)

Belt and Road Initiative (BRI) (angol nyelven). Forrás: www.ebrd.com (Hozzáférés: 2021. 11. 20.)

Xi proposes a 'new Silk Road' with Central Asia Forrás: www.chinadaily.com.cn (Hozzáférés: 2021. 11. 20.)

Xinhua - Full text: China's Arctic Policy Forrás: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm Letöltve: 2022.04.15.

liuyue - China's Arctic Policy Forrás: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/46076.htm> Letöltve: 2022.04.16.

Márton Andrea – Az Amerikai Egyesült Államok Északi-Sark stratégiája Forrás: <https://folyoirat.ludovika.hu/index.php/reptudkoz/article/download/285/35/1559> Letöltve: 2022.04.16.

Kusai Sándor Zoltán - Kína Új Selyemút Kezdeményezése és kezelésének kihívásai – In: Ágh Attila – Káncz Csaba (Szerk.) Változó világrend. A bizonytalanság kora a nemzetközi politikában. Noran Libro Kiadó, 2020, Budapest, (ISBN: 978-963-517-155-2) 203-223.

Kusai Sándor Zoltán - Az új hidegháború kérdéséről – In: Külügyi Szemle, 2021/2. Forrás: <https://kki.hu/wp-content/uploads/2021/08/01-Kusai.pdf>) 3-21. Letöltve: 2022.04.28.

Online cikkek jegyzéke

- Gere László (2016): Térképek a Selyemútról Forrás: <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/06/10/terkepek-a-selyemutrol/> Letöltve: 2022. 02. 21.
- greelane.com (2018): Kereskedelmi áruk a selyemúton forrás: <https://www.greelane.com/hu/tudom%c3%a1ny-tech-math/t%c3%a1rsadalomtudom%c3%a1nyok/along-the-silk-road-167077/> Letöltve: 2022.02.15.
- Szabó Dániel - Bedőlt a kínai válságceg, élesedik a 300 milliárdos adósságbomba Forrás: [Szabó Dániel - Bedőlt a kínai válságceg, élesedik a 300 milliárdos adósságbomba](#) Letöltve:2021. 12. 09.
- Origo.hu (2018): Így kerestek az ókorban a híres Selyemúton forrás:<https://www.origo.hu/gazdasag/20181012-tobb-szaz-evig-kototte-ossze-a-nyugatot-a-kelettel-a-selyemut.html> Letöltve: 2022.02.13.
- Lévai Júlia (2020): Az első nagy összeköttetés: a selyemút Forrás: <https://www.tessloff-babilon.hu/az-első-nagy-összeköttetés--a-selyemut-> Letöltve: 2022.02.13.
- Felföldi Szabolcs (2009): Egy új szemléletű Selyemúttörténet alapvonalaihoz Forrás: https://okorportal.hu/wp-content/uploads/2013/06/2009_2_felfoldi.pdf Letöltve: 2021.12.16
- OECD (2018): China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape Forrás: <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> Letöltve: 2022.02.10.
- Ariel Cohen (2021): China's Energy Crisis Deepens With Potentially Fatal Consequences Forrás: <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2021/10/19/chinas-energy-crisis-deepens-with-potentially-fatal-consequences/?sh=46adb2961163> Letöltve: 2022.01.25.
- Lengyel Miklós: Intő jelek: Kína adósságcsapdába csalogatja a pénzügyileg sebezhető országokat? Forrás: https://hvg.hu/gazdasag/20190507_Into_jelek_Kina_adossagcsapdaba_csalogatja_a_penzugyileg_sebezhető_országokat Letöltve: 2022.02.25.
- Greenfrd.org: Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) forrás: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/?cookie-state-change=1648914385673> Letöltve: 2022.03.25.
- Csurgó Dénes: Hús év múlva mind gazdagok leszünk, ha nem esik szét a civilizáció Forrás: https://index.hu/gazdasag/2015/08/04/husz_ev_mulva_mind_gazdagok_leszunk_ha_nem_esik_szet_a_civilizacio/ Letöltve: 2021.12.20.

China Briefing: What is Made in China 2025 and Why Has it Made the World So Nervous?

Forrás: <https://www.china-briefing.com/news/made-in-china-2025-explained/> Letöltve: 2022.02.01

Xinhua: China proposes development targets for 14th Five-Year Plan period Forrás:

http://www.xinhuanet.com/english/2020-10/29/c_139476451.htm Letöltve: 2022.02.01

Brookings.com: The American Pivot to Asia Forrás: <https://www.brookings.edu/articles/the-american-pivot-to-asia/> Letöltve: 2022.02.04.

Mithun Sridharan: OLI: A framework for international expansion Forrás:

<https://thinkinsights.net/strategy/oli-framework/> Letöltve: 2022.02.10.

Ping Pong Diplomacy - Artifacts from the Historic 1971 U.S. Table Tennis Trip to China

Forrás: <https://diplomacy.state.gov/artifact-collection-highlights/ping-pong-diplomacy-historic-1971-u-s-table-tennis-trip-to-china/> Letöltve: 2022.01.25.

USA: The Black Panther Party Forrás: <https://www.marxists.org/history/usa/workers/black-panthers/> Letöltve: 2022.01.25.

Joe Renouard - The Nixon-Mao Summit: A Week that Changed the World? Forrás:

<https://www.asianstudies.org/publications/ea/archives/the-nixon-mao-summit-a-week-that-changed-the-world/> Letöltve: 2022.02.26.

The economist.com - China's belt-and-road plans are to be welcomed—and worried about

Forrás: <https://www.economist.com/leaders/2018/07/26/chinas-belt-and-road-plans-are-to-be-welcomed-and-worried-about> Letöltve: 2022.04.12.

Szabó Anna - Mit hozhat nekünk a magyar-kínai Légi Selyemút? Forrás:

<https://novekedes.hu/elemezsek/mit-hozhat-nekunk-a-magyar-kinai-legi-selyemut> Letöltés: 2022.04.12.

Európai Környezetvédelmi Ügynökség - Az Északi-sark — Miért törődjek én az Északi-sarkkal?

Forrás: <https://www.eea.europa.eu/hu/articles/az-eszaki-sark> Letöltve: 2022.04.14.

france24.com - On thin ice: Near North Pole, a warning on climate change Forrás:

<https://www.france24.com/en/live-news/20210908-on-thin-ice-near-north-pole-a-warning-on-climate-change> Letöltve: 2022. 04.14.

hungarian.cri.cn - Kína közzétette az Északi-sarkról szóló első irányelveit Forrás:

<https://hungarian.cri.cn/1321/2018/01/29/137s202705.htm> Letöltve: 2022.04.15.

MELLÉKLETEK

1. melléklet: A világ TOP 20 kikötője TEU alapján teljes táblázat

	Kikötő	Mennyiség 2016 (Millió TEU)	Mennyiség 2017 (Millió TEU)	Mennyiség 2018 (Millió TEU)	Mennyiség 2019 (Millió TEU)	Mennyiség 2020 (Millió TEU)	Növekedés 2016 és 2020 között
1	Shanghai, China	37,13	40,23	42,01	43,30	43,50	15%
2	Singapore	30,90	33,67	36,60	37,20	36,60	16%
3	Ningbo-Zhoushan, China	21,60	24,61	26,35	27,49	28,72	25%
4	Shenzhen, China	23,97	25,21	27,74	25,77	26,55	10%
5	Guangzhou Harbor, China	18,85	20,37	21,87	23,23	23,19	19%
6	Busan, South Korea	19,85	20,49	21,66	21,99	21,59	8%
7	Qingdao, China	18,01	18,30	18,26	21,01	22,00	18%
8	Hong Kong, S.A.R, China	19,81	20,76	19,60	18,30	17,95	-10%
9	Tianjin, China	14,49	15,07	16,00	17,30	18,35	21%
10	Rotterdam, The Netherlands	12,38	13,73	14,51	14,82	14,35	14%
11	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	15,73	15,37	14,95	14,11	13,50	-17%
12	Port Klang, Malaysia	13,20	13,73	12,32	13,58	13,24	0%
13	Xiamen, China	9,61	10,38	10,00	11,12	11,41	16%
14	Antwerp, Belgium	10,04	10,45	11,10	11,10	12,04	17%
15	Kaohsiung, Taiwan, China	10,46	10,27	10,45	10,42	9,62	-9%

16	Dalian, China	9,61	9,70	9,77	10,21	6,54	-47%
17	Los Angeles, U.S.A	8,86	9,43	9,46	9,30	9,20	4%
18	Hamburg, Germany	8,91	8,86	8,73	9,30	8,70	-2%
19	Tanjung Pelepas, Malaysia	8,28	8,38	8,96	9,10	9,85	16%
20	Laem Chabang, Thailand	7,22	7,78	8,07	8,10	7,55	4%

Forrás: <https://www.worldshipping.org/top-50-ports>

2. melléklet: Kusai Sándor Zoltán interjú kivonat

Kusai Sándor Zoltán – Bábel Lajos (2022): Interjú Kusai Sándor Zoltán volt pekingi nagykövettel. Budapest, 2022. Április 19.

Véleménye szerint mennyiben változott meg Kína Selyemút iránti eltökéltsége az ősi Selyemúthoz viszonyítva? Ha Ön szerint változott akkor milyen tekintetben és mértékben?

Az Új Selyemút projekt az ősi Selyemút tapasztalatán alapuló, de tejesen a posztmodern világgazdasági viszonyok, az értéklánc alapú globalizáció feltételei szerint kidolgozott koncepció. Legfontosabb célja a világ legnagyobb természeti, emberi, gazdasági és technológiai erőforrásaival rendelkező afro-eurázsiai szuperkontinens gazdasági hálózatának (infrastruktúra, logisztika, közlekedés és szállítás, termelés, szolgáltatások, pénzügyek stb.) átalakítása úgy, hogy azokban a régi gyarmatosító nagyhatalmak (Nyugat-Európa, Japán, Oroszország, USA) központi szerepe mellé feljön egy új globális erőcentrum, Kína. Ez elsősorban gazdasági „újrakábelezést” jelent, de óhatatlanul fundamentális geoökonómiai, geopolitikai, stratégiai, társadalmi, politikai és ideológiai transzformációt is von maga után.

Ön szerint az Övezet és Út kezdeményezés szárazföldi és tengeri útvonalhálózatához milyen mértékben lehetséges úgy csatlakoztatni az Egészségügyi Selyemutat, Űr Selyemutat és Digitális Selyemutat, hogy az, mint egy útvonalhálózatként tudunk rájuk tekinteni?

A BRI alapstruktúrája a fizikai valóságban létesül (szárazföldön és tengeren), de tetszés, illetve szükség szerint kiegészülhet olyan szférákkal, amelyek a globalizáció új fázisában, az értéklánc alapú globalizáció digitális globalizációvá zajló, ellentmondásos átalakulása folyamatában, illetve bizonyos aktuális történések (pl. COVID-19 pandémia) okán indokolttá válnak. A felsorolt három koncepció ennek a kiváló gyakorlati példája. Így válik a BRI folyamatosan fejlődő, változó, egyre komplexebb és átfogóbb, stratégiai távlatú koncepcióvá.

Véleménye szerint Kína akarja-e befolyásolni bármilyen mértékben az Egészségügyi Selyemutat, Űr Selyemutat és Digitális Selyemutat? Ha Ön szerint igen, akkor milyen tekintetben és mértékben?

Természetesen akarja. A BRI Kína új globális szerepének kiteljesítését célozza, az említett három részkonceptió pedig nem más, mint a BRI integráns, de szféraspecifikus eleme. Tehát, e három szférában ugyanaz a generális cél érvényesül, mint magában az egész BRI alapkonceptiójában (ld. fent).

Véleménye szerint az Egészségügyi Selyemút milyen mértékben változtatta meg Afrika gazdaságát?

Afrika gazdasága erősen a BRI hatása alatt fejlődik, mind mennyiségileg, mind strukturálisan, de ebben nem az Egészségügyi Selyemúté a főszerep, hanem a BRI alapvető gazdasági elemeié (ld. fent). Az Egészségügyi Selyemút csak kiegészítő – bár e minőségében fontos – tényező és elem.

Véleménye szerint a Digitális Selyemútnak lesz létjogosultsága a technológiai tudás terjedésében a csatlakozott országok körében? Ha Ön szerint igen, akkor milyen hatással lesz ez Ön szerint a jövőre nézve?

A Digitális Selyemút kiemelkedő jelentőségű tényező, mert rendszerszintű transzformációs szerepet játszik az afro-eurázsiai szuperkontinens gazdasági hálózatainak újrászervezésében. A gazdasági globalizáció az értéklánc alapú fázisból – nagyon nehéz és ellentmondásos folyamat keretében – most lép át egy új történelmi fázisba, a digitális globalizáció fázisába. Ez nem azt jelenti, hogy a az értéklánc alapú globalizáció megszűnne, hanem azt, hogy a domináns szervezőerővé a digitális gazdaságszervező és gazdaságműködtető elemek válnak, s azok határozzák meg az értéklánc alapú globalizáció meglévő struktúráinak, folyamatainak menetét is. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a folytatódó rohamos technológiai fejlődés által mozgatott digitalizáció maga alá rendeli a korábbi globális struktúrákat az által, hogy minden eddiginél nagyobb hatékonyságot és eredményességet – profitabilitást – biztosít. Az ebben élenjáró országok – hatalmak – számára jelentkezik a legnagyobb előny, míg a többi résztvevő ország olyan mértékben részesedhet az előnyökből, amilyen mértékben képes rákapcsolódni e folyamatra, akár önálló vagy részben önálló technológiai fejlődésük révén, akár az egyik meghatározó technológiai (digitális) tényező, nagyhatalom fejlődéséhez, kapacitásbővüléséhez való kötődésük révén. A Digitális Selyemút Kína mint a világgazdaság egyik meghatározó erőközpontja technológiai (digitális) világgazdaság-szervezői, világgazdaság-átalakítói, digitális globalizáció-befolyásolási törekvéseinek fő eszköze, ezért az abban résztvevő országok számára is ebben az értelemben és ebben a kontextusban nyújt további fejlődési lehetőségeket.

Véleménye szerint a Kínai vállalatok befektetési az FDI-on keresztül milyen mértékben fogják tovább erősíteni Kína gazdasági erejét a jövőben a világ többi országához viszonyítva?

Az FDI terén a kínai vállalatok aktivitása annyira lesznek hatékonyak Kína össznemzeti gazdasági potenciáljának és globális versenyképességének növelésében, amilyen mértékben reális fejlődési lehetőségeket nyitnak a célországok gazdasága számára, és amilyen mértékben meg tudnak küzdeni más jelentős külföldi befektetőkkel (pl. a hagyományos gazdasági erőcentrumok, a G7 országok által a világnak ajánlott B3W koncepció kivitelezőivel) az egyes országokban, kontinenseken folytatott konkurenciaharcban.

Véleménye szerint az észak-jeges-tengeri útvonal mennyiben fogja befolyásolni a többi kereskedelmi útvonal alakulását a jövőben?

Amennyiben a globális felmelegedés tovább folytatódik – ami nagyon valószínű –, akkor az északi szállítási útvonal lényegesen befolyásolja majd a világkereskedelem, a globális logisztika alaphálózatainak jelenlegi szerkezetét. Strukturális újraszerveződés várható, amely a különböző árucsoportok szállítási útvonalainak átalakulásával jár, aszerint, hogy milyen ár-költség, szállítási idő és egyéb hatékonysági szempontok vonatkoznak az adott áru versenyképességének alakulására. Továbbra is lesznek olyan árucsoportok, amelyeket érdemes (1) légi úton szállítani, másokat (2) vasúton, másokat (3) közúton, megint másokat (4) cső- és más vezetéken, másokat meg (5) rövid idejű tengeri útvonalon, ismét másokat meg (6) hosszú vagy akár korlátlanul hosszú tengeri útvonalon a legkifizetődőbb szállítani. Az északi útvonal egyike lesz az (5) kategóriába tartozó, stabil és biztonságos szállítási lehetőségeknek, s ennek megfelelően fogja módosítani a globális árumozgások szerkezetét. Tehát, a többi szállítási mód sem szűnik meg, hanem a globálisan szállított áruvolumen szállítási mód- és útvonalszerkezetében következnek majd be változások, kifejezetten a kifizetődési, hatékonysági, profitabilitási mutatók alapján.

Véleménye szerint milyen mértékben módosította Kína diplomáciai kapcsolatát a többi már csatlakozott BRI országhoz, miután csatlakoztak az Északi tanácshoz?

Bizonyos mértékig befolyásolta. Főként abban a tekintetben, hogy jelentős világgazdasági szereplőként vesz részt az Északi tanács fontos gazdasági, szállítási, infrastrukturális egyeztetéseiben. Ugyanakkor a diplomáciai kapcsolatokban a nem-gazdasági szempontok – biztonságpolitikai, stratégiai, katonai, politikai, ideológiai stb. is – szerepet játszanak. Ezért az Északi tanács résztvevőinek többszempontú a viszonya Kínához. A nem Északi tanácstag BRI-

résztevők számára ez a szempont abban az összefüggésben jelentkezik, hogy az északi szállítási útvonal belépése miként és mennyire módosítja az eddigi szállítási, logisztikai útvonalak strukturális szerepét (ld. fent), illetve – ezzel is összefüggésben – miként és mennyire befolyásolja az afro-eurázsiai szuperkontinens gazdasági újraszervezését célzó BRI egyes részeleseit, földrajzi és gazdaságszerkezeti vetületeit. Számukra a téma diplomáciai vonatkozásának nem-gazdasági vetületei jóval kevésbé fontosak, de teljesen nem is elhanyagolhatók.

Véleménye szerint Kína diplomáciai kapcsolatai megváltozott az Északi tanácshoz való csatlakozásuk után? Ha Ön szerint igen, akkor milyen irányba változott?

A fentiekben leírtakon túli, fundamentális változást nem látok. Az északi útvonal tekintetében Kína – érthető földrajzi és geopolitikai okokból – elsősorban Oroszországgal koordinál és működik együtt, s ez a jövőben is így marad.

Ön szerint javítja Kína kapcsolatát az Amerikai Egyesült Államokkal és Oroszországgal az Északi Tanácshoz való csatlakozás? Ha Ön szerint igen, akkor milyen tekintetben és mértékben?

Igen. Jelentősen közelíti Kínát Oroszországhoz, mind gazdasági, szállítási, mind stratégiai, geopolitikai és nagyhatalmi politikai okokból és tekintetben. Másrészt pedig bővíti az apriori potenciális kínai érdeklődések körét és lehetőségét az Amerikai Egyesült Államokkal, s ezt tovább erősíti Kína Oroszország felé történő további elmozdulása – ami óhatatlanul az északi útvonal miatt is folytatódik – az amerikai-kínai-orosz stratégiai háromszögben.

Véleménye szerint az Ukrán háború milyen mértékben fogja befolyásolni Kína diplomáciai kapcsolatit legfőképpen Oroszországhoz és az Egyesült Államokhoz?

Az USA Kínát minősíti fő ellenségének, Oroszország megtörését pedig a Kína legyőzéséhez szükséges legfontosabb előfeltételnek, lépcsőfoknak. Az ukrainai konfliktus ez utóbbinak az akut, fegyveres konfliktusfázisa, nem több és nem is kevesebb. Kína számára Oroszország stratégiaileg fontos elővéd az amerikai nyomás tekintetében, illetve lehetőség arra, hogy a közvetlen kínai-amerikai megmérkőzést valamelyest elhalassza, mérsékelje, illetve abban tartósan támaszkodhasson az orosz tényezőre..

Véleménye szerint mennyiben fogja befolyásolni a Budapest-Belgrád vasútvonal építését az Ukrán háború?

Egyelőre sehogy, de közép- és hosszútávon annak kimenetele kihathat rá. Elsősorban azért, mert az ukrajnai konfliktus jelentősége messze túlmutat önmaga konkrét jelentőségén, és a II. hidegháború fontos fordulópontjává válhat, ami jelentősen kihathat az egész BRI további alakulására.

3. melléklet: Felföldi Szabolcs interjú kivonat

Felföldi Szabolcs– Bábel Lajos (2022): Interjú Felföldi Szabolcs történésszel. Budapest, 2022. Április 29.

Véleménye szerint mennyiben változott meg Kína Selyemút iránti eltökéltsége az ősi Selyemúthoz viszonyítva? Ha Ön szerint változott akkor milyen tekintetben és mértékben?

Alapvető különbség, hogy Kína az antivitásban és a középkorban korántsem volt annyira tudatos a Selyemút vonatkozásában, mint manapság. A távolsági kereskedelemmel kapcsolatban sok volt az esetlegesség. Katonailag pedig csupán a Tárím-medencéig kívánták kiterjeszteni a fennhatóságukat. Ráadásul a mai közép-ázsiai térségeken túl Kína valójában nem is igen „látott”. A mai Övezet és Út viszont egy alaposan átgondolt távlati gazdasági, politikai, stratégiai eredményeket megcélzó és valóban globális törekvés, a régi Selyemút vonatkozásában ilyesmiről nincsen szó.

Ön szerint az Övezet és Út kezdeményezés szárazföldi és tengeri útvonalhálózatához milyen mértékben lehetséges úgy csatlakoztatni az Egészségügyi Selyemutat, Űr Selyemutat és Digitális Selyemutat, hogy az mint egy útvonalhálózatként tudunk rájuk tekinteni?

Nem hiszem, hogy ezeket külön kellene „csatlakoztatni”. Az „egészségügyi” Selyemút a meglévő struktúrák geográfiai kereteit használhatja, az „űr” és „digitális” Selyemút a hagyományos értelemben vett Selyemúttól gyökeresen eltérő „térben” és paradigmában képzelhető csak el. Ezek összekapcsolása „papíron” nyilván lehetséges, de Selyemútnak én ezt már nem hívnám.

Véleménye szerint Kína akarja-e befolyásolni bármilyen mértékben az Egészségügyi Selyemutat, Űr Selyemutat és Digitális Selyemutat? Ha Ön szerint igen, akkor milyen tekintetben és mértékben?

Igen. Kína nagy tétellel játszik, a lehető legnagyobb befolyás megszerzése érdekében.

Véleménye szerint az Egészségügyi Selyemút milyen mértékben változtatta meg Afrika gazdaságát?

A Selyemút korai történetével foglalkozom, nem tudok erről nyilatkozni.

Véleménye szerint a Digitális Selyemútnak lesz létjogosultsága a technológiai tudás terjedésében a csatlakozott országok körében? Ha Ön szerint igen, akkor milyen hatással lesz ez Ön szerint a jövőre nézve?

Biztosan. Kérdéses ugyanakkor, hogy egy kínai típusú „nagy falakkal” övezett (korlátozott) digitális Selyemút épül-e majd ki vagy egy nyugati típusú, szabad hozzáférést és információcserét biztosító változat. Ha tippelnem kellene, akkor inkább az előbbi.

Véleménye szerint a Kínai vállalatok befektetési az FDI-on keresztül milyen mértékben fogják tovább erősíteni Kína gazdasági erejét a jövőben a világ többi országához viszonyítva?

Nagy mértékben. De Kínának már középtávon számos problémával is meg kell küzdenie: elöregedő társadalom, gazdasági túlfűtöttség stb. Ez azért jelentősen befolyásolhatja majd az eseményeket.

Véleménye szerint az észak-jeges-tengeri útvonal mennyiben fogja befolyásolni a többi kereskedelmi útvonal alakulását a jövőben?

Nyilván a jégsapka elolvadása bevonhatóvá teszi ezt az útvonalat is a világkereskedelmi hálózatokba, de egyelőre felmérhetetlen, hogy ez milyen mértékben fogja befolyásolni az erőviszonyokat. Olyan sok tényező ez a dolog, hogy kockás papíron nem számítható ki.

Véleménye szerint milyen mértékben módosította Kína diplomáciai kapcsolatát a többi már csatlakozott BRI országhoz, miután csatlakoztak az Északi tanácshoz?

A Selyemút korai történetével foglalkozom, nem tudok erről nyilatkozni.

Véleménye szerint Kína diplomáciai kapcsolatai megváltozott az Északi tanácshoz való csatlakozásuk után? Ha Ön szerint igen, akkor milyen irányba változott?

A Selyemút korai történetével foglalkozom, nem tudok erről nyilatkozni.

Ön szerint javítja Kína kapcsolatát az Amerikai Egyesült Államokkal és Oroszországgal az Északi Tanácshoz való csatlakozás? Ha Ön szerint igen, akkor milyen tekintetben és mértékben?

A Selyemút korai történetével foglalkozom, nem tudok erről nyilatkozni.

Véleménye szerint az Ukrán háború milyen mértékben fogja befolyásolni Kína diplomáciai kapcsolatit legfőképpen Oroszországhoz és az Egyesült Államokhoz?

Erre jelen helyzetben még nem lehet következtetni. Kína láthatólag kívár, nagy figyelemmel kíséri az eseményeket. Felesleges lenne kapkodnia.

Véleménye szerint mennyiben fogja befolyásolni a Budapest-Belgrád vasútvonal építését az Ukrán háború?

Nagy mértékben. Egy közeli háború nem kifejezetten kedvez a kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésének.

NYILATKOZAT

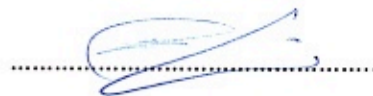
Alulírott **Bábel Lajos** büntetőjogi felelősségem tudatában nyilatkozom, hogy a szakdolgozatomban foglalt tények és adatok a valóságnak megfelelnek, és az abban leírtak a saját, önálló munkám eredményei.

A szakdolgozatban felhasznált adatokat a szerzői jogvédelem figyelembevételével alkalmaztam.

Ezen szakdolgozat semmilyen része nem került felhasználásra korábban oktatási intézmény más képzésén diplomaszerezés során.

Tudomásul veszem, hogy a szakdolgozatomat az intézmény plágiumellenőrzésnek veti alá.

Budapest, 2022 év Május hónap 08 nap



hallgató aláírása