



SZAKDOLGOZAT



BUDAPESTI GAZDASÁGI EGYETEM

KÜLKERESKEDELMI KAR

Nemzetközi Gazdálkodás

Nappali munkarend

Nemzetközi Üzletfejlesztés

Európát és Ázsiát összekötő új vasúti Selyem út logisztikai konnektivitása

Belső konzulens:

Dr. Majoros Pál

Készítette: Tari Benjámín

Neptun kód: Y0B4FF

Nyilatkozat a szakdolgozat státuszáról (nyilvános, bizalmas)

Alulírott Toni Benjámín (Neptun kód YOB4FF) a
Európa és Kína összeható új vasúti Selyem út
logisztikai homéltvitése

című szakdolgozatommal/zárodolgozatommal (továbbiakban mű) kapcsolatban az alábbiakról nyilatkozom:

- Kijelentem, hogy a mű BGE Dolgozattár repozitóriumába való feltöltésével más jogát nem sértem. Tudomással bírok arról, hogy az Egyetem a szerzői jogok meglétét nem ellenőrzi.
- Nyilatkozom, hogy a mű (a megfelelő rész aláhúzandó)
 - a bizalmas
 - a nyilvánosság számára hozzáférhető.
- Tudomásul veszem, hogy
 - szerzői jogsértés esetén az Egyetem az érintett dokumentum elérhetőségét a szerzői jogsértés tisztázása idejére átmenetileg korlátozza,
 - szerzői jogsértés esetén az érintett művet a Repozitórium adminisztrátora a Repozitóriumból haladéktalanul eltávolítja,
 - amennyiben a dolgozatomat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé teszem, az egyetem a dolgozatomat az interneten a nyilvánosság számára hozzáférhetővé teszi. Hozzájárulásom – szerzői jogaim maradéktalan tiszteletben tartása mellett – nem kizárólagos és időtartamra nem korlátozott felhasználási engedély.

Kelt: 12.04 2024

Toni Benjámín

hallgató

s.k.

Budapest, 2024

NYILATKOZAT

Alulírott Toni Benjámín 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, 20²⁴ év 12 hónap 04 nap

Toni Benjámín

hallgató aláírása

Tartalomjegyzék:

Tartalom

1.Bevezetés:	7
2.1 Selyemút története	11
2.2 OBOR megszületése és motivációja	12
2.3 Az OBOR kihívásai	15
2.4 Az OBOR fejlődő Infrastruktúrája	18
2.5 Az OBOR törekvései	20
3. Az OBOR nemzetközi hatásai	24
3.1 Az Amerikai Egyesült Államok és az OBOR kapcsolata	24
3.2 Az OBOR anyagi háttere	26
3.3 Ázsiai Infrastrukturális és Befektetési Bank (AIIB)	27
3.4 Európa és az OBOR	27
3.5 Az Unió fenntartásai	30
3.6 Európai Unió export Kína felé	32
3.7 Magyarország szerepe az OBOR-ban	33
4. 16+1 együtt működés	35
4.1 Együttműködés tartalma	36
4.2. Az egyezmény fogadtatása	38
4.3 16+1 és az Európai Unió	38
4.4 Balti államok helyzete	40
5. Kutatás tárgya	42
5.1 Primer kutatásom	42
5.2 Kutatási terv	42
5.3 Kvantitatív kutatási eredményem	43
5.4 Kvalitatív kutatási eredményem	46
Összegzés	56
6. Irodalomjegyzék	57
7. MELLÉKLETEK:	61
7.1 MÉLYINTERJÚ GUIDE:	61

Ábrajegyzék:

1. ábra (A világ pályaméreteinek eltérése)	15
2. ábra (Közép-Ázsia legnagyobb átrakodó pályaudvara)	16
3. ábra (Az Új Selyemút és a kezdeményezéshez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések) .	19
4. ábra (New Eurasia Land Bridge Economic Corridor).....	21
5. ábra (Forrás:Voa News Central Asian Trade Corridor Gains Interest Amid Regional Tensions)	23
6. ábra (New Maritime Silk Road)	24
7. ábra (Az Egyesült Államok és Kína GDP és éves teljesítménye 2016-ig (nominál és vásárlóerő-paritás értékben)	25
8. ábra(A kínai befektetések megoszlása Európában)	29
9. ábra (A befektetések szektoronkénti megoszlás).....	30
10. ábra (Átlagosan ennyi nap szükséges a China Railway Express vonatainak).....	30
11. ábra Az EU-Kína közötti kereskedelem	32
12. ábra (16+1 együttműködés 2021.áprilisáig a balti államokkal.....	35
13. ábra (kínai befektetések mértéke a KKE régióban 2014-ig)	39
14. ábra (kínai befektetések mértéke a KKE régióban 2014-ig)	39
15. ábra (Total annual goods exports from China to the European Union from 2002 to 2023(in millions of Euros).....	44
16. ábra (Kínából Magyarorszára exportált 5 legfontosabb termék).....	45

1.Bevezetés:

2024-ben a világunk rengeteg változáson megy keresztül. Mindennapi életünk talán már 2020-ban kialakult pandémia alatt kezdett gyökeresen átalakulni. A világ nagyhatalmai átálltak egy olyan globális világ kialakítására, amit pontosan nem ismernek, és nem tudják, merre tart. Ennek a zászlóshajója Kína, amely gazdasági vagy akár demográfiai válságból jobbra profitált, és rengeteget tanult belőle. Talán ennek is köszönhető, hogy nem csak Ázsiában, de már a világon is kezd megkerülhetetlen szerepe lenni, és politikailag, valamint gazdaságilag az Egyesült Államok mellé felnőni.

Kína GDP-növekedése tisztán látszik a pandémia utáni időszakban is, de 2022 óta is kardinális szerepet játszik mint "békenagykövet", mint pedig Oroszország fő importőre nehéz és könnyű iparcikkek szállításában az orosz-ukrán konfliktusban. Kína számtalan szempontból izgalmas ország, akár csak a mérete, történelme vagy hihetetlenül színes kultúrája. Megfigyelve tisztán látszik, mennyire nem egységes ország. Az utóbbi 10-15 évben pedig egy roppant progresszív gazdaságpolitikát kezdett hirdetni. Nyit a világ felé, és nagyon gyorsan tanul, a nyugati világgal ellentétben nincs elkényelmesedve, és talán ennek köszönhetően megérezte a "vér szagát", amit szeretne is kihasználni.

A dolgozatom során Kína és Európa gazdasági és kereskedelmi együttműködését vizsgálom, az új vasúti Selyemút koncepciója alapján. Úgy gondolom, hogy ez a téma hihetetlenül naprakész, hála a Kelet-európai országok keleti nyitásának és Kína szinte már agresszív segítségnyújtásának, ami Afrika számos régiójában szintén megfigyelhető a 2000-es évek óta. Szeretném megfigyeléseimet és kutatási kérdéseimre kapott válaszokat a lehető legalaposabban feldolgozni és reprezentálni dolgozatom során.

Emellett a cég, ahol szakmai gyakorlatomat töltöm, szoros kapcsolatban áll kínai befektetőkkel és azok érdekeivel. Témaválasztásomban a közvetlen főnököm mély ázsiai ismeretei és a cég partnerei is nagy szerepet játszottak. Azon túl fontosnak tartom, hogy az Európai Uniónak a legfontosabb kereskedelmi és gazdasági partnerét jobban megismerjük, megértsük, vagy akár a jövőbeli partnerségünk érdekében kiismerjük. Lássuk, mik is a valós szándékok, milyen érdekek lehetnek a háttérben, vagy akár egy kis ország feje felett megkötött üzletek. A kutatásom primer és szekunder forrásokra épül, többek között angol és magyar nyelvű

interjúkra, gazdasági statisztikákra, valamint internetes cikkekre. Célom, hogy alaposan elemezzem a témát, és jobban megértsem Kína és Európa érdekeit a globális kereskedelemben.

Kutatásomban szeretném kifejteni, hogy tanulmányaim és felfedezéseim alapján mit tudtam meg az igazi ókori Selyemútról egészen napjainkig. Ennek a hihetetlen hosszú és mondhatni veszélyes útnak 2013 óta megnőtt a gazdasági jelentősége és újra lett létjogosultsága a kereskedelmi konnektivitásban. Ezen a ponton szeretném kiemelni a 16+1 ország együttműködését és az Egy Övezet, Egy Út összekapcsolását és létrehozását. Kína célja tisztán látszik: alacsony értékű késztermékeit, textíliáit gyorsan és olcsón vasúti vagy tengeri úton Európába szállítani. Közben kikötőket, kötőtpályákat, vagy gyorsforgalmi úthálózatok felújításával vagy építésével szépen lassan biztosítja jelenlétét a térségben.

A munkám fontos szakaszának érzem a 16+1, majd később 17+1 együttműködés szerepéről és kardinális szerepéről szóló írásomat, kiemelve Magyarország szerepét és a Budapest-Belgrád vasútvonal beruházását. Fontos olyan kérdésekre választ kapni, hogy milyen releváns földrajzi akadályokkal szembesült Kína, amikor elkezdte a hálózatot építeni?

Hogyan hatnak az orosz-ukrán háború által generált szankciók a kereskedelemre, és hogyan tud az új Selyemút alkalmazkodni? Európa mindig szkeptikusan kezelte Kína közeledését, és próbálta hangsúlyozni a kommunista állam veszélyforrásait. Vajon a kínai térnyerés hogyan befolyásolja Európa vámrendszerét, és ami fontosabb, belső piacát? Európa képes-e teli konténereket visszaküldeni Kínába, ezzel védve és támogatva saját piacait és polgárait? Hipotéziseimet is erre a gondolatmenetre szerettem volna felfűzni.

H1: Az új vasúti Selyemút progresszív építése és fejlesztése hosszú távon gazdaságilag, politikailag, és nem utolsósorban fenntarthatósági és környezeti szempontból is átveszi a helyét a tradicionális hajózási kereskedelemnek.

H2: Az orosz-ukrán háború által indukált szankciók átrajzolták a globális kereskedelem határait, és egyben új kreatív kötőtpályás hálózatok megépítését generálták, ahol az áruk folyamatosan tudnak haladni.

H3: A lehető leghasznosabb és tudatosabb Kína infrastrukturális és gazdasági befolyása a Balkánon és a posztszovjet államokban.

Végezetül pedig a globális logisztika fontosságát szeretném kiemelni az Egy Övezet, Egy Út projekt segítségével, és a munkahelyem viszonylatában. Nekünk miért fontos az új hálózat,

miért kell benne szerepet játszaniuk, mire kell vigyáznunk? Mivel gazdasági semlegesség a 21. században meglátásom alapján nem létezik.

A Selyemút már a 19. századtól a logisztikai konnektivitás jelentős megatrendként jelent meg, a gazdasági és geopolitikai kapcsolatok egy nagyon komplex infrastruktúra fejlesztését célzó versenybe kezdtek bele. Az Új Selyemút kulcsfontosságú hálózatként szolgál, amely elősegíti ezt a kapcsolatot az országok között. Kína gazdaságélénkítési terveinek központi eleme a hagyományos közszolgáltatások fejlesztése, különösen a vasúthálózat gyarapítása. A kezdeményezés célja egy modern vasúti összeköttetés létrehozása Kínával, Ázsiával és Európával, elősegítve a szállítási volumen növekedését, ugyanakkor csökkentve a költségeket, ami végső soron megnöveli a kereskedelmi kapcsolatokat.

kereskedelmi kapcsolatokat. Ennek a kapcsolatnak a kulcseleme a China Railway Express (CRE), amely Közép-Ázsián keresztül közvetlenül köti össze Kínát Európával.

(Deccanherald.com,,NinadD,Sheth,2024.10)

De mi is pontosan az Új Selyemút? Hszi Csin-ping elnök, aki 2012-ben lépett hivatalba, a kezdetektől fogva ambiciózus új kezdeményezéseket vezetett be. Legjelentősebb és legmerészebb víziója a 2013-ban bemutatott "One Belt One Road" (OBOR), vagyis Új Selyemút. Amint az a nevéből is következik, ez az átfogó kezdeményezés két fő összetevőt foglal magában: egy szárazföldi és egy tengeri útvonalat. az eredeti Selyemút történelmi vonalait. Az OBOR jelentőségének az Európai Unió és a tágabb európai régió számára történő értékeléséhez elengedhetetlen a projekt várható előnyeinek és a kínai jövőképek alapelemeinek értékelése, a fő geostratégiai és politikai motivátorok hangsúlyozása mellett.

A célkitűzések megvalósításához elengedhetetlen megérteni, hogy az OBOR-hoz kapcsolódó fejlesztések milyen hatással vannak az egyes régiókra. A szárazföldi útvonal összeköti Eurázsia kulcsfontosságú területeit a Pekingből kifejlődő gazdasági és közlekedési folyosók hálózatán keresztül, áthaladva Nyugat-Kínán, Közép-Ázsián és a Közel-Keleten, egészen Moszkváig és Nyugat-Európáig. Ezzel szemben a tengeri útvonalon először a délkelet-ázsiai régiót fedi fel, majd Dél-Ázsián és Észak-Afrikán keresztül éri el Európát, átkelve a Földközi-tengeren. A koncepció kezdeti bejelentését követően Hszi Csin-ping a Kínai Kommunista Párt központi

vezetőségének 2013. októberi ülésén részletesebben kifejtette, milyen jellegű regionális rendet képzelt el az Új Selyemút számára. Hangsúlyozta, hogy Kína gazdasági, kereskedelmi, technológiai és pénzügyi előnyeit ki kell használni a „win-win” együttműködés elősegítésére a projektben részt vevő országokkal.

(Csin-ping, 2013).

Eurázsia geopolitikai szempontból kiemelkedő jelentőséggel bír, mivel a világ legnagyobb összefüggő földterületként funkcionál. Területén számos ország és állam található, amelyek gazdag ásványkincsekben és kitermelésre alkalmas bányákban gazdagok, így rendkívül sokszínű régiót alkotnak. A világ lakosságának 70%-a ezen a területen él, ami hatalmas organikus piacot biztosít. A politikai és gazdasági hatalom, valamint a globális befolyások révén ez a térség a világ egyik logisztikai központjává vált. Ennek eredménye egy olyan nagyhatalom, amely képes a térség összeköttetéseit megteremteni és irányítani, képes lehet egész Euráziára, sőt szinte szinte Afrikára

(Brezinski, Z., 2013)

Az utóbbi évtizedekben a globalizáció jelentős hatást gyakorolt a nemzetközi kereskedelemre és gazdasági kapcsolatokra, ezért kulcsszerepet játszik az infrastruktúra és a logisztikai hálózatok fejlesztésében. Az új vasúti Selyemút, más néven CRE, egy fontos modern kapcsolati hálózat, amely csupán Kínát és Európát köti össze, hanem számos gazdasági, kulturális és politikai kapcsolat van kialakítva, amely befolyásolja a globális gazdaság jövőjét. A téma izgalmassága abban rejlik, hogy nemcsak a múlt hagyományaira épít, hanem a jövő lehetőségeit is megjeleníti. A konnektivitás és az infrastruktúra fejlődése a 21. század egyik legjelentősebb trendjévé vált, különösen a globális kereskedelem és logisztika kontextusában. Az új Selyemút nem csupán egy közlekedési fő, hanem egy összetett gazdasági és kulturális platform, amely lehetőséget teremt a résztvevő országok közötti szorosabb együttműködésre

Ezen túlmenően az új Selyemút koncepciója kiválóan tükrözi a globális kereskedelmi kapcsolatok fejlődését, kulcsfontosságú elemei a fenntarthatóság és a digitális innováció. A téma jól illeszkedik a jelenlegi geopolitikai környezethez, ahol a nemzet közötti verseny és együttműködés jelentős hatással van az országokra.

Az új vasúti Selyemút nemcsak a kereskedelmi áruforgalom szempontjából fontos, hanem a kulturális és szociális vonatkozásai is figyelemre méltóak. Az elhelyezkedő országok

gazdaságai, kulturái és társadalmi egymáshoz közelítenek, ami elősegíti a kölcsönös megértést és az együttműködést. A Selyemút funkciója túllép a hagyományos kereskedelmi határokon, hidat alkotva a különböző népek között, és erősítve a nem

Ezen túlmenően, a vasúti szállítmányozás környezetbarátabb alternatívát kínál a közúti és légi szállítással szemben. Az új Selyemút középpontjában a fenntarthatóság áll, amely korunk egyik legfontosabb kihívása. A vasúti kapcsolatok fejlesztése hozzájárulhat a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez, miközben lehetővé teszi a gyors és hatékony áruszállítást.

Az új vasúti Selyemút olyan jövőbeni fejlesztései között tervek szerepelnek, amelyek célja a hatékonyság növelése és a globális kereskedelem élénkítése. A Kína által irányított projektek magukban foglalják a vasúti infrastruktúra modernizálását, a digitális technológiák integrációját és a fenntartható szállítási módok népszerűsítését. A törekvés az, hogy a vasúti hálózat nem csupán gyors és gazdaságos szállítást biztosít, hanem a legújabb technológiai megoldásokat is alkalmazza, mint például a nagy adatok, az IoT (Internet of Things) és az automatizálás.

A jövőbeli tervek középpontjában a szállítási idő csökkentése és a költségek optimalizálása áll. A vasúti rendszer fejlesztése lehetővé teszi a szállítási folyamatok rugalmasságának növelését

2.1 Selyemút története

Már egészen az ókorban is fontos hálózatnak számított a Mediterráneumban, Közép-Keleten, Indiában és Kínában található gazdasági központokat összekötő selyem út. A világ legkiterjedtebb kereskedelmi útvonalhálózatát a Kr. e. II. század környékén a nyugati és keleti világ nagy birodalmainak találkozási helye volt, egyfajta gazdasági tengelyként is funkcionált. Ennek következtében szerepe gazdasági és kereskedelmi szempontból nagyon magas volt.

A Selyemút több kisebb hálózat nagyobb egységét adta ki, ami nem egy fix utat jelentett, hanem mindig a legrövidebb megoldást, ami általában elkerülte a háborúkat, járványokat, barbár törzseket vagy akár ahol éhínség és aszály tombolt. A Selyemút egészen Kínából indult, ahol már ekkor virágzott a kereskedelem. A Kínából induló Selyemút átszelte az akkor ismert világ egészét egészen Európáig, illetve Afrika északi részét is érintette. A szállított áruk nagyrésze jellemzően nemesfémek, ékszerek, luxuscikkek vagy egzotikus fűszerek voltak. Kereskedelmi

láncok voltak inkább a népszerűek ebben az időben, mivel a távolság és a hatalmas kitettség a veszélynek az ami a jellemezte az ókorban a kereskedelmet.

A hagyományos Selyemút a IX. században élte a fénykorát. Utána lassan a tengeri hajózás és a könnyebb kereskedelem szépen lassan át rajzolta a már jól bevált logisztikai csomópontokat.

2.2 OBOR megszületése és motivációja

A történelem során a konnektivitás és a logisztikai csomópontok, kikötők majd tengeri utak ellenőrzése és a vasúthálózatok kiépítése és azok irányítása mindig hatalmas szerepet játszottak az ember fejlődésben és a hatalmi játékok alapjává tette így a kereskedelmet különböző népek között. Dolgozatomban szerettem volna kiemelni azokat a kulcs fogalmakat, amelyek szerintem jellemzik az egész projektet szerkezetét.

Szuverenitás: a nagyhatalmak már a 20.században is az infrastruktúrán keresztül próbálták a gyarmatokban megszilárdítani a hatalmukat. Jól kiépített vasúthálózattal könnyedén tudtak országokat vagy akár földrészeket uralni. Szilárd kötött pálya hálózattal a természeti kincsek korlátlan szállítása az anyaországban egyszerű feladatnak bizonyult.

A globalizáció korában, ahol az országok közötti kapcsolatok és együttműködések egyre szorosabbá válnak, a szuverenitás fogalma kiemelten fontos szerepet játszik. A Kínát és Európát összekötő vasúti Selyemút, mint a modern világ egyik legambiciózusabb infrastrukturális projektje, számos kérdést felvet a szuverenitás szempontjából. A szuverenitás nem csupán a politikai hatalom képviselőjét jelenti, hanem a gazdasági és kulturális függetlenséget is, amely a nemzetállamok számára alapvető fontosságú a globalizációs folyamatok közepette. A vasúti Selyemút fejlesztése során a résztvevő országok szuverenitása számos kihívással néz szembe. Az infrastruktúra építése és a határokon átnyúló kereskedelmi tevékenységek nemcsak a gazdasági kölcsönhatásokat erősítik, hanem bonyolult politikai és jogi kérdéseket is felvetnek. A különböző jogszabályok és normák harmonizálása elengedhetetlen a projekt sikeréhez, ugyanakkor a nemzeti érdekek védelmét is szolgálja. A nemzetállamoknak mérlegelniük kell, hogy miként tudják megőrizni függetlenségüket és integritásukat egy olyan komplex együttműködésben, amely számos más országot érint.

A gazdasági függőség is szuverenitási problémákat generálhat. A Vasúti Selyemút által kínált gazdasági lehetőségek vonzóak, azonban a Kína által vezetett projektek és befektetések sok

esetben a gazdasági dominancia érzését kelthetik más országokban. Ez a helyzet aggodalmat okozhat, hogy az érintett országok elveszíthetik gazdasági függetlenségüket, és túlzott mértékben a kínai érdekek kiszolgálói lesznek. A szuverenitás kérdése a politikai relációkban is megjelenik. A vasúti Selyemúton való együttműködés politikai aspektusai összetettek, és különböző formában nyilvánulhatnak meg. Az együttműködés keretében a politikai nyomásgyakorlás és a diplomáciai alkuk kulcsszerepet játszanak. Az országok kereshetik saját előnyeiket a projekt keretein belül, ugyanakkor fel kell készülniük arra is, hogy kompromisszumokat kell kötniük a szuverenitásuk egyes aspektusaival kapcsolatban.

Kooperáció: a világon most már nem lehet úgy országokat és kontinenseket átívelő logisztikai üzleteket kötni, hogy nem működőnk össze más közös érdekű országokkal. A gazdaságok mára teljesen összefolytak és így egymásra vannak utalva is, ez borzasztó nagy kiszolgáltatottságra mutat. A technológiai fejlődések vagy a nyers anyagok gyors és zavartalan eljuttatása, teljesen mértékben a másik országgal kötött szerződéseken alapul. Ezért közös célnak is tekinthető a vasúthálózatok fejlesztése és karbantartása.

Az egyik legfontosabb aspektusa a gazdasági együttműködés. A vasúti Selyemút lehetőséget biztosít az áruk gyors és költséghatékony szállítására Kína és Európa között. Ez különösen kedvező a vállalatok számára, amelyek képesek kihasználni az újonnan kialakuló kereskedelmi csatornákat. Az új vasúti kapcsolat révén a kínai termelők közvetlen hozzáférést nyernek az európai piacokhoz, míg az európai cégek számára könnyebb és olcsóbb a kínai termékek beszerzése.

A kölcsönös gazdasági előnyök mellett a közvetlen közlekedési kapcsolatok elősegítik a globális ellátási láncok optimalizálását. Azáltal, hogy a vasúti Selyemút alternatívát kínál a tengeri és légi szállítással szemben, lehetővé válik a rugalmasabb és megbízhatóbb szállítási megoldások kidolgozása.

Hatalmiérdekek: Minden országnak mást diktálnak az érdekei és teljesen más szintű infrastruktúrával rendelkezik. A nemzetközi infrastruktúrával elérhető konnektivitás alapja az adott hatalom terjeszkedése, amely révén kiépíti az összekapcsoltságát és egyúttal hatalma és irányítása alá vonja, megteremtve a versenyképesség alapját.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése nemcsak gazdasági, hanem politikai vonatkozásban is meghatározó. A vasúti Selyemút mentén kialakuló együttműködések hozzájárulnak a politikai stabilitás erősítéséhez a részt vevő országok között. Kína számára ez egy lehetőség arra, hogy kiterjessze befolyását és javítsa nemzetközi kapcsolatait, míg az európai országok, akikkel együttműködnek, megerősíthetik kereskedelmi pozíciójukat.

A kooperációs projektek segítenek fenntartani a dialógust a különböző kultúrák és politikai rendszer között. Az ilyen együttműködések elősegíthetik a különböző államok közötti bizalom kialakítását, megkönnyítve ezáltal a vitás kérdések kezelését, és hozzájárulva a regionális stabilitás fenntartásához.

A vasúti Selyemút nem csak gazdasági és politikai szempontból fontos; kulturális szempontból is jelentőséggel bír. A közlekedési útvonal által megkönnyített kapcsolatok lehetőséget teremtenek a kulturális csereprogramok, turizmus és közvetlen interakciók számára. A különböző népek közötti kapcsolatok erősítése nemcsak a kulturális megértés növelését szolgálja, hanem hozzájárul a baráti viszonyok kialakításához is.

A kulturális együttműködés keretében különböző események és rendezvények népszerűsítése is cél volt, amelyek lehetőséget nyújtanak a különböző kultúrák bemutatására. A közönség tudatosságának növelése segíti a kölcsönös tisztelet és megértés előmozdítását, ami elengedhetetlen a tartós kapcsolatok kialakításához.

Térhódítás: Ennek a folyamatnak határozott és legjobb formáját Kína képviseli. Az ötlet gondolata magától már a Kínai Népköztársaságtól származik, azaz feléleszteni egy már rég időkben elfelejtett roppant fontos kereskedelmi útvonalat. Kína számos országnak rengeteg hitelt és egyéb anyagi és humán erőforrásokat juttat, ezekkel is magához láncolva kormányokat és országokat egészen a saját határaiktól a Balkán-félszigetig vagy akár fekete Afrikáig.

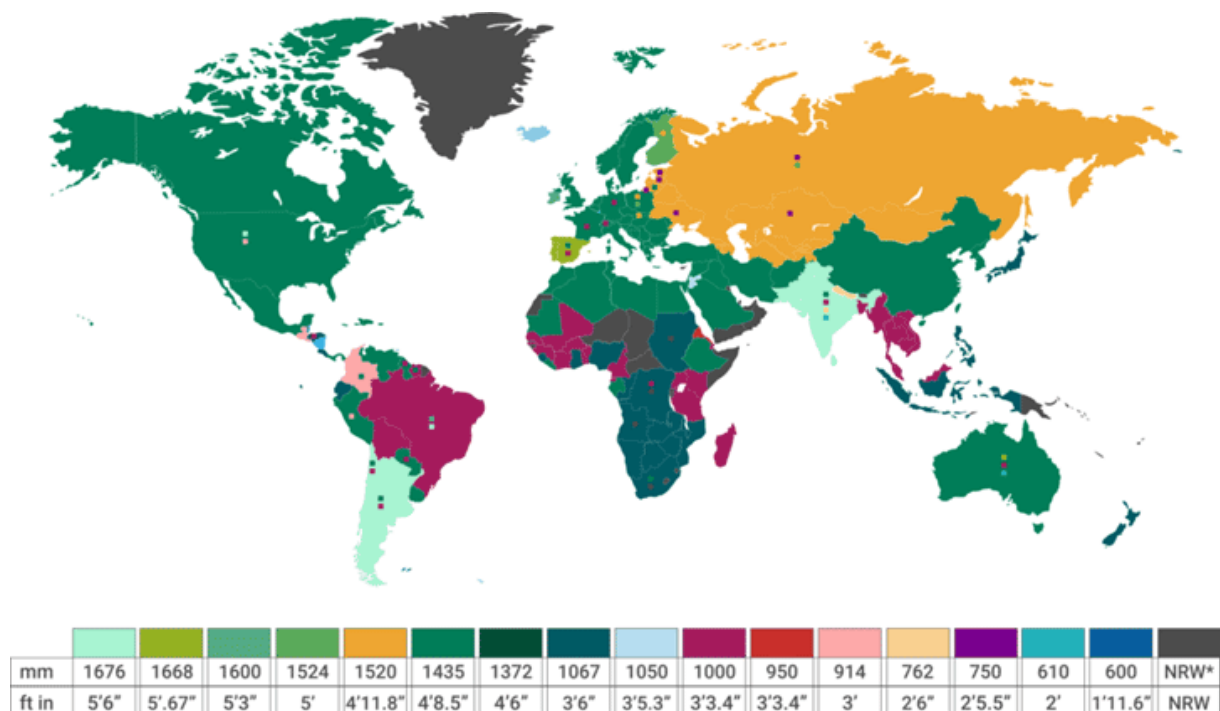
A 2008-as világ válság után, Kína gazdasági és demográfiai ereje már tisztán látszódott. Egyik legjobb példának tartom a monumentális Pekingi olimpiai megnyitó ünnepsége ami egyértelmű jelzés volt a világnak Kína erejéről a jövőben. Kína mindig törekedett a békére bárki is volt az tárgyalóasztal másik végén, de egyre jobban kezdte szűrni a szemét az Egyesült Államok befolyása Közép-Ázsiában és a Kaukázusban egyaránt. 2014-ben mikor már teljes volt az

amerikai csapatok kivonása a térségből akkor” támadásba lendült” és a anyagi befolyását elkezdte használni mint például Afganisztán újjáépítése érdekében.

2.3 Az OBOR kihívásai

A nemzetközi összeköttetés alapja a hatalom terjeszkedésében rejlik, amely elősegíti az összekapcsolódást, ugyanakkor kontrollt gyakorol felette, ezáltal versenyelőnyt teremtve. Az összeköttetés kritikus szerepe ellenére azonban a világ jelentős infrastrukturális kihívásokkal küzd, és nem tud lépést tartani a szükséges fejlesztésekkel. Különböző statisztikai elemzések szerint 2030-ig évente átlagosan 3700 milliárd dollár globális infrastrukturális beruházásra lesz szükség a növekvő igények kielégítéséhez és a fenntartható növekedés biztosításához. A 2014-2020 közötti fejlesztési időszakban a globális infrastrukturális beruházások mintegy 452 milliárd dollárral estek vissza, a legnagyobb hiány az ázsiai régióban jelentkezett.

(renwick, n., gu, J., és gong, s. 2018).



1. ábra (A világ pályaméreteinek eltérése)

(Forrás:CGSLABS)

Az infrastruktúra-fejlesztés szerepe kritikus a fenntartható fejlődési célok előmozdításában, amint azt az ENSZ Projekt Támogatási Hivatalának (UNOPS) és a The Economistnek az

Intelligence Unittal együttműködésben készített átfogó tanulmánya is hangsúlyozza. Megállapításaik azt mutatják, hogy 2040-ig elképesztő, 94 billió dollár értékű globális infrastrukturális beruházásra van szükség. Nevezetesen, ennek a befektetésnek a felét Ázsiába kell irányítani, ami egyértelműen tükrözi a régiónak a gyors gazdasági növekedés támogatásához szükséges infrastruktúra javítására irányuló jelentőségét.

(koehring, M. 2019)

A hálózat középpontjában a Khorgos Gateway létfontosságú kapcsolatként szolgál Kazahsztán és Kína között, megerősítve a kapcsolatot két különböző piac és kultúra között. Ambiciózus infrastruktúrájával és stratégiai befektetéseivel Khorgos a világ legnagyobb száraz kikötőjének otthona lesz. Ez a státusz jelentős, mivel Khorgos szokatlan geopolitikai pozíciót foglal el, mivel az egyik legtávolabbi hely az óceánoktól. Ez a földrajzi egyediség tovább növeli a belföldi logisztikai központ jelentőségét, ésszerűsíti a kereskedelmi útvonalakat és elősegíti az áruk hatékony mozgását.

(eurasziamagazin,Bernek Ágnes 2023)



2. ábra (Közép-Ázsia legnagyobb átrakodó pályaudvara)

(Forrás: South China Morning Post)

Mint minden nemzetközi projektben komoly problémák merültek fel a hálózat és a vasútikikötő építése során. A probléma pedig az eltérő nyomtáv volt a két ország és régió között. Kazahsztán, mint a szovjet blokk egykori tagja, szélesebb nyomtávú, 1520 mm-es vasúti rendszeren működik, ami jelentős logisztikai kihívást jelent a nemzetközi teherszállítás számára, különösen a Kína és Európa közötti kereskedelemben. Ez az eltérés kulcsfontosságú infrastrukturális „szűk keresztmetszetet” hoz létre, amely megnehezíti az áruk hatékony határokon átnyúló mozgását. Amikor a rakomány a kazahsztáni határon halad át Kínába, vagy onnan kilép, akkor ugyan erre a munkaigényes folyamatra van szükség a konténerek európai szabvány szerint 1435 mm-es, vasúti kocsikról széles nyomtávú kocsikra való átszállítására.

Hasonló a helyzet, amikor a vonatok bejutnak Európába, a Fehérorosz határon található kis lengyel városon, Siemianówkán keresztül. Vagy Magyarországot is érintő Szlovák, Ukrán hármas határon levő Záhonyi át rakodó pályaudvar ami szintén a keletről érkező áruk fontos állomása. Itt az Eurázsiai szárazföldi hídon Ázsiából áthaladó vonatoknak ugyanazon a nyomtávon kell átesnie. A teherszállítás szükségessége Kazahsztánban és Európában is jól példázza a vasúti szállítás bonyolultságát egy globalizált gazdaságban, ahol a hatékonyság a legfontosabb.

(South China Morning Post chapter 5. Belt and Road invitation)

A szolgáltatás teljes körű a majdnem 225 hektárnyi pályaudvaron és a hozzá tartozó raktárakkal. A létesítmény egy időben akár 18000 darab konténer fogadására és rakodására alkalmas. Közép Ázsiában itt található a legtöbb portál daru, számszerűen hét darab ami a konténerek vágányról-vágányra való mozgatásában működik kardinális szerepet. Egy negyvenöt konténerből álló vonatot mindössze ötvenperc alatt képesek át pakolni a terminálok között.

(eurazsiamagazin, Bernek Ágnes 2023)

Khorgoson át Kínából Európába az új vasúti Selyemúton számos árucsoportot szállítanak, amelyek kulcsszerepet játszanak a globális kereskedelemben. Az egyik legfontosabb csoport a fogyasztási cikkek, amelyek között kiemelkednek az elektronikai termékek, mint a mobiltelefonok és laptopok. 2023-ben a Kínából importált elektronikai áruk értéke meghaladta a 450 milliárd dollárt, ami jól mutatja a kategória jelentőségét.

Ezzel párhuzamosan a textil- és divattermékek is jelentős részesedéssel bírnak az európai piacon, hiszen 2022-ben a Kínából érkező ruházati cikkek és kiegészítők importja körülbelül

130 milliárd eurót tett ki az EU-ban. A gyermekjátékok, például plüss állatok és társasjátékok, szintén fontos szállítmányok, hiszen a globális játékpiacon értéke 100 milliárd dollár körül van.

A gépjármű-alkatrészek, mint a motoralkatrészek és fékrendszerek, is jelentős részt képviselnek a forgalomban, a globális piacon ezek értéke elérte a 2,7 trillió dollárt. Emellett az élelmiszeripari termékek, beleértve a száraz élelmiszereket és italokat, 2022-ben körülbelül 10 milliárd eurós importot jelentettek az EU-ban.

A gyógyászati és egészségügyi termékek szintén elengedhetetlenek, hiszen a globális orvosi eszközpiac értéke 2023-re körülbelül 400 milliárd dollárra rúg. Ezek az árucsoportok nemcsak Kína mint globális gyártási központ jelentőségét tükrözik, hanem a Khorgos Gateway szerepét is az Európába irányuló áruforgalom lebonyolításában.

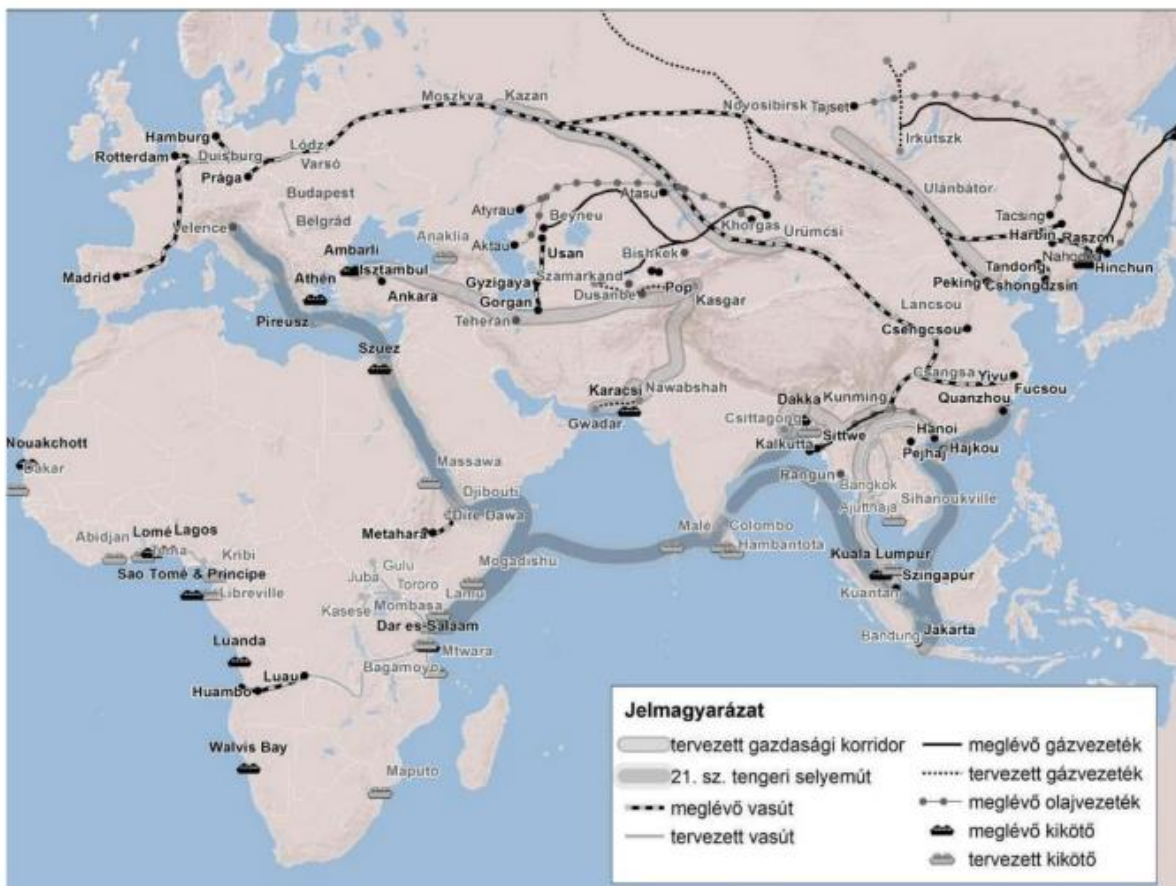
(China Statistical Yearbook 2023)

2.4 Az OBOR fejlődő Infrastruktúrája

Az Oroszország elleni jelenlegi szankciók következtében jelentősen visszaesett a vasúti forgalom az Új Eurázsiai Földhíd mentén. Következésképpen a legtöbb Khorgosból induló vonat most a Trans-Kaszipi-tengeri nemzetközi közlekedési útvonalat használja, amely átszeli Közép-Ázsiát, átszeli a Kaszipi-tengert, és továbbhalad a Fekete-tengerig Európába.

Tekintettel a forgalom folyamatos növekedésére, a Khorgos Gateway vezetőinek és alkalmazottainak állítása, miszerint „a semmi közepét” a világ közepévé változtatták – igaznak bizonyul. Sikeresen megépítették és üzemeltetik a világ legnagyobb szárazföldi kikötőjét.

(eurasziamagazin, Bernek Ágnes 2023)



3. ábra (Az Új Selyemút és a kezdeményezéshez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztések)

(Forrás:https://unipub.lib.uni-corvinus.hu/3342/1/selyemut_gfoldrajz_kocsisj_komjathyd_petim2.pdf)

Kína az Új Selyemút stratégiájának részeként 10-15 éven belül több mint 50-nél is több ország integrálását tervezi az újonnan kialakított gazdasági útvonalak hálózatába, célul kitűzve, hogy a világ GDP-nek 40%-át birtokba vegye a stratégiai térségben. Az OBOR projekt keretében kereskedelmi útvonalak létrehozására és felújítására van lehetőség, amelyek révén az áruszállítás egyszerűbbé, olcsóbbá és gyorsabbá válik. Ezen kívül az új útvonalak olyan régiók és országok számára is lehetővé teszik a világkereskedelembé való bekapcsolódást, amelyek korábban elképzelhetetlen helyzetben voltak. Az OBOR célja Kína gazdasági és kereskedelmi kapcsolatait újra pozícionálni Európában, Ázsiában és Afrikában, ezzel erősítve geopolitikai szerepét is. A program egyik fő célkitűzése tengeri kikötők, ipari parkok és logisztikai központok létrehozása, valamint különféle befektetési és pénzügyi együttműködések kialakítása. Emellett kiemelt figyelmet kap a kultúra, a kutatás és fejlesztés, az oktatás, valamint a turizmus támogatása is.

Az OBOR kezdeményezéshez Kína 900 milliárd dollár állami forrást különített el, továbbá az infrastruktúra fejlesztésére 68 országban közel 8 billió dollárt terveznek fordítani. A projekt Kína számára számos előnnyel járhat, például csökkenthetők a szállítási idők és költségek, fellendülhet az építkezések.

2014-ben megalakították a Selyemút Infrastrukturális Alapot, amely 40 milliárd dolláros tőkével indult, célja pedig az volt, hogy megvalósuló projektekkal kapcsolatos finanszírozás biztosítása. Hazánkat is érintett az Új Selyemút kezdeményezésben, különösen a Pireuszt, Belgrádot és Budapestet összekötő vasúti szakaszt.

(21 Kocsis J.B.-Komjáthy D.-Péti M: Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi)

2.5 Az OBOR törekvései

Kutatásomban három fontos útvonalat szeretnék elemezni, amelyek mindegyike szorosan kapcsolódik az Egy Övezet, Egy út konstrukció tervéhez. Mindegyik útnak megvannak a geográfiai, politikai és gazdasági nehézsége, amit Kína igyekszik saját helyzetének előnyére kovácsolnia. Érdeemes megfigyelni, hogy Kína milyen könnyen alkalmazkodik egy világválsághoz vagy a háború által generált gazdasági szankciók okozta alternatív vasúthálózatok kiépítésében és rekonstrukciójában. Mindegyik kereskedelmi út más és más alapokon nyugszik de céljuk közös, stabil és kölcsönös tiszteleten alapuló kereskedelem minden régióban.

A kutatásom első fontos állomása az Északi folyosó (New Eurasia Land Bridge Economic Corridor). Kínában, a Lianyungang, Rizhao tengerparti városait köti össze a nagy szárazföldi vasúti csomópontokkal és a végcéljal a holland Rotterdam és a belga Antwerpen városával. A 11 800 kilométer hosszú vasúti összeköttetés elkerülve Mongóliát áthalad egészen

Kazahsztánon, Oroszországon, Fehéroroszországon, Lengyelországon és Németországon, több mint harminc országot, valamint három régiót szolgál ki.



4. ábra (New Eurasia Land Bridge Economic Corridor)

(Forrás: geopoliticalmonitor.com)

Az északi folyosó vasúthálózat fejlesztésében oroszán szerepet vállal már évek óta Kazahsztán. Geopolitikailag kiváló helyen található amit a kínai állam gyorsan felismert. Közép-Ázsia legnagyobb országáról beszélünk, ahol a 2018-évektől 7-10 milliárd dollár közötti összeget kívánnak fordítani a vasúthálózat és a gyorsforgalmi utak összekapcsolása érdekében. Az Eurázsia Nemzetközi Közlekedési Korridor (ETC) fejlesztése jellemezte Kazahsztán jövőbeli terveit, amit természetesen kínai hitelek nélkül nem tudott volna belekezdeni egy ilyen projektbe. A tervek szerint 20 milliárd dollár, amely magába foglalja a vasúti szakaszok, logisztikai parkok és átrakodók építését a következő 5 évben. Kazahsztán évi 10 millió tonna áru fuvarozását tűzte ki 2024-re, ami körülbelül 2-3 milliárd dollár értékű áru át haladását és mozgatását jelenti

(geopoliticalmonitor.com,Fact Sheet,2018)

Viszont érdemes megfigyelni, hogy 2022-óta milyen folyamatok mennek végben és hogyan tudnak alkalmazkodni hozzá az országok. Az Orosz-Ukrán háború jelentős hatást gyakorolt a folyosóra és a kereskedelmi utak működésére. A háború okozta bizonytalanság, kiszámíthatatlan várakozási idők és az Európai Unió által meghozott szankciók súlyosan érintették az északi folyosót, mivel Kazahsztán után jelentős ideig Oroszország területén halad végig. A kínai exportőrök és más országok kereskedőinek nem maradt más megoldás mint a kelet- és nyugat-európai piacok közötti szállítás során olyan alternatív útvonalakat keresnek, amelyek kikerülik Oroszországot.

(oboreuropeglobal-connectivities 2024.07.01)

Ahhoz, hogy a szankciókat által felmerülő veszteségeket minimalizálni tudják a nagy vállalatok de főleg a kínai állam, más lehetőségeket kellett keresni Európa és Ázsia között. Egy ilyen megoldásnak bizonyul a Central Asia West Economic Corridor (belső folyosó), amely Kína számításai szerint, kitudja kerülni a szankciókat és magát a háborút.

Ennek a projektnek köszönhetően a Nyugat-Ázsiai országok és a Kaukázus posztszovjet(Grúzia, Azerbajdzsán, Üzbegisztán, Türkmenisztán) államai közvetlen kereskedelmi kapcsolatokat és fejlesztéseket tudnak megvalósítani így az OBOR állandó és fontostagja lehetnek a jövőben is.

(Dr.László Gulyás, The China-Central Asia Economic Corridor 3-6.ol)

A Kaukázus térsége emellett roppant gazdag ásványi és energiaforrásokban, köztük földgázban és olajban egyaránt. Ennek és az áthaladó árú mozgatására és szállítására várhatóan 5-7 milliárd dollárnyi költséggel számolnak a Kaszpi-tenger partján lévő államok. A kínai állam 20-25 milliárd hitelt szabadított fel az elmúlt 10 évben csak kikötők, utak és vasút pályaudvarok fejlesztése érdekében. Tisztán kivehető, Kína megtalálta a számára legalkalmasabb útvonalat. A legfontosabb fejlesztésnek pedig a Baku-Tbiliszi közötti gyorsvasút hálózat fejlesztése bizonyult, aminek hatására Törökország felé közel 12 órával rövidebb lett a szállítási idő.

Innen a vonatok könnyedén tudnak már Nyugat-Európába haladni és elérni a nagy kikötőket mint Hamburg, Rotterdam vagy Antwerpent.

(Matus Tibor, 2024, Makromóm Blog)



5. ábra (Forrás:Voa News Central Asian Trade Corridor Gains Interest Amid Regional Tensions)

(Forrás:Voa News Central Asian Trade Corridor Gains Interest Amid Regional Tensions)

A harmadik irány jelentősége azért kardinális mert Kína erre nem csak Európába tudja szállítani termékeit de könnyen elérhetővé válik Afrika keleti partvidéke is. A New Maritime silk road (déli folyosó) szerepe független volt a háborútól, de a szankciók óta érezhetően megnőtt az értéke és a rajta áthaladt áruk mennyisége is egyben. A tengeri útvonal, amely a 21. századi tengeri Selyemútként emlegetett OBOR kezdeményezés létfontosságú eleme, kihasználja azt a tény, hogy a világ tíz legnagyobb kikötője közül hét Kínában található. Ez az előny jelentős szerepet játszott abban, hogy Kína a kikötői menedzsment szolgáltatások egyik fő exportőre lett. Dolgozatomban foglalkozni fogok, a Pireneusi kikötő helyzetével is ahol például többségi tulajdonos Kína ezzel is támogatva saját kereskedelmét.

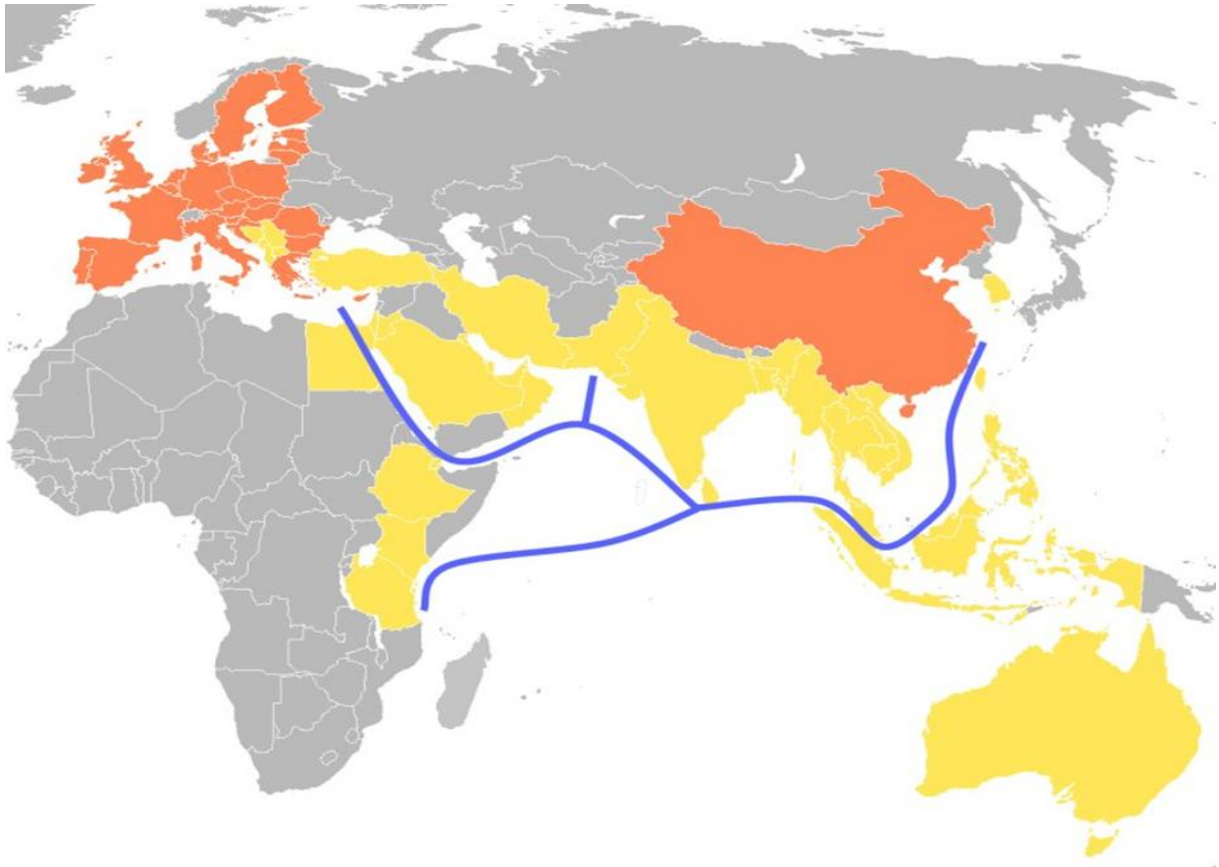
(Zhong, W., An, H., Gao, X. and Sun, X.201 2014)

Kína legfontosabb feladata, hogy összetudja kötni a kikötőket a belső logisztikai csomópontokkal, ennek megfelelően 30 milliárd dollárnyi kikötő fejlesztésbe kezdett Sri Lankától egészen Görögországig.

Fontos látnunk, hogy míg a fent említett kettő vasútvonalon a szállítási idő Kína és Európa között 15-20 napot vesz igénybe, addig a déli folyosón ez lehet akár 30 nap is. Ez a fajta

sebesség különbség átírta a globális kereskedelmet és arra kényszerít a nagy vállalatokat, hogy adaptálódjanak a helyzethez.

(The times of Eastern Asia 2024.10.24)



6. ábra (New Maritime Silk Road)

(Forrás:<https://www.oboreurope.com/en/beltandroad/maritime-silk-road/>)

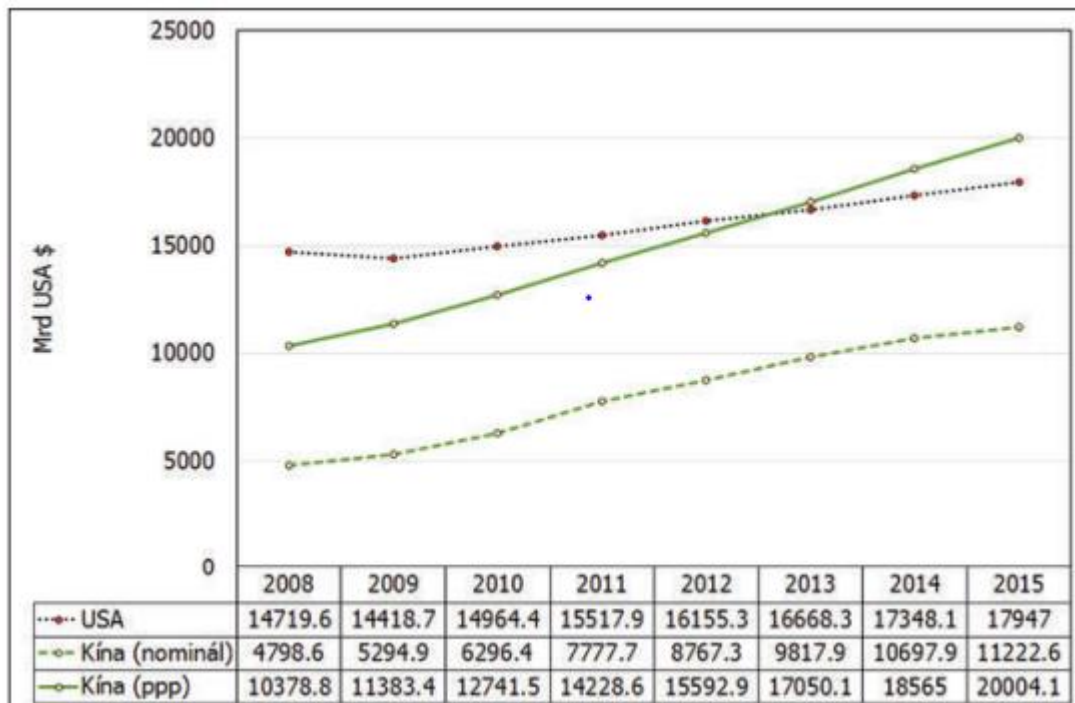
3. Az OBOR nemzetközi hatásai

3.1 Az Amerikai Egyesült Államok és az OBOR kapcsolata

Ahhoz, hogy megértsük Kína elfoglalt szerepét ebben a projektben fontos megfigyelni a nemzetközi pozícióját és konfliktusait. Amíg az Európai Unió gazdasági nagy hatalomnak számít addig Kína legfőbb ellenfele az USA, aki a második világháború óta politikailag, gazdaságilag és nem utolsó sorban katonailag is páratlan erőt tud felmutatni. Viszont Kína figyelemre méltó világgazdasági növekedése és integrációja egyre inkább megingatta a beton biztosnak tűnő Amerikai hegemóniát. A kínai állam számolt azzal a lehetőséggel, hogy természetesen ezt nem fogja hagyni az USA ezért külpolitikájunk az "alacsony aktivitású

”testben öltött szerepet. Ahogy már kutatásomban említettem ez az ugrás szerű erősödés és változás Kína irányából a 2008-as világválság után lett érezhető.

(Hill, J. G. 2013)



7. ábra (Az Egyesült Államok és Kína GDP és éves teljesítménye 2016-ig (nominál és vásárlóerő-paritás értékben))

(Forrás: 5 <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=world-developmentindicators> – 2016. 08. 03.)

Az Egyesült Államok 2011-ben egy új geopolitikai stratégiával álltak elő, amivel szerették volna megszilárdítani a befolyásukat újra Ázsiában. Ez az egyezmény a „Pivot to Asia” címet kapta Hillary Clinton egykori amerikai külügyminisztertől. A Pivo gyakorlatilag egy politikai, katonai és gazdasági célokat magában foglaló paktum volt, ami teljesen nyilvánvalóan Kína Ázsiában lévő legjelentősebb vetélytársaival kötött meg az USA (Fülöp-szigetek, Japán, Vietnám). A felett sem lehet szemet hunyni, hogy az Egyesült Államok Taiwan leglelkiismeretesebb politikai és ami fontosabb katonai támogatója hosszú évek óta. Annak a Taiwannak ami Kínának hatalmas jelentőséggel bír és ennek köszönhetően folyamatos feszültség forrás a két ország közötti tisztázatlan kapcsolat.

(portfolio, Barry Eichengreen, University of California, Berkeley 2024.szeptember)

(portfolio.hu,20240929,nagy-gondot-jelent-a-vilag-szamaraz-usa-es-kina-szembenallasa)

Kína érezte, hogy ha nem lép a lehető leggyorsabban valamit, akkor könnyen sarokba tudja szorítani ez az egyezmény és a benne szereplő országok. Kína viszont törekeny jégen kezdett táncolni, mivel szüksége volt a konfliktusok békés rendezésére viszont a hagyományosan Kína érdek szférába tekinthető kelet és dél-ázsiai régióban túl nagy lett az USA flotta jelenléte és politikai befolyása. Kínának új lehetőségek kellett a szárazföldön minél gyorsabban. Ezt a célt az Egy Övezet, Egy Út program megvalósításában látták a Kínai Kommunista állam vezetői.

(Freeman, Ch. W. 2016).

Először Kína saját háztáján kezdett” rendet tenni”, mielőtt nagyon célokat fogalmazott volna meg. Nagyon hasonló szisztematika mentén haladt akár az Egyesült Államok a második világháború után a Interstate Highways ötlettel. Felismerte, hogy a jobbára széttagolt országot összekell kötni autópályákkal, fejlett informatikai hálóval és természetesen gyorssebességű vasúthálózattal. Az elmúlt két évtizedben rapidtempóban kezdte el a folyamatot Kína, amivel teljes mértékben lekörözte vetélytársait. Kína hagyományos szárazföldi geopolitikai elszigetelődése megszűnt, pedig a Himalája és Szibéria évszázadokon keresztül kihívást helyeztek kereskedelem elé.

([gfoldrajz.pdf](#) Béres B, Mozga G, Péti M, Grossler J,2017)

3.2 Az OBOR anyagi háttere

Ahhoz, hogy egy ekkora projekt megvalósuljon és összesen 65 országot érintsen egészen Afganisztánon át Olaszországig, ahhoz hatalmas anyagi forrásokra van és lesz a jövőben is szükség. A kínai állam kezdeményezésére létrehozták a Silk Road Fund nevű alapot amiből tudják finanszírozni a fejlesztéseket. Az alap Kína felől megközelítőleg 40 milliárd dollár aminek 65 százaléka devizatartalékokból áll. A többit pedig az Állami Befektetési alap és a Kínai Fejlesztési Bank teremti meg.

Kína 2014-ben Pekingben a BRICs-csoport tagjaival is sikeresen egyezett meg abban, hogy 100 milliárd dolláros anyagi támogatással sanghaji központtal megvalósítják az Új Fejlesztési Bankot, amely fejlődő országok infrastruktúrájának fejlesztését támogatja. Szintén ebben az évben 50 milliárd dollárnyi befektetéssel megkezdte a pekingi székhelyű Ázsia Infrastruktúra Befektetési Bank háttér munkáját. A bank 2016-ban 100 milliárd alaptőkével elkezdte a munkáját. Jelenleg főbb kérdések között szerepel, hogy közvetve vagy közvetlenül hogyan reagál a többi nagy hatalom erre az ambiciózus tervre.

(Béres B, Mozga G, Péti M, Grossler J,2017)

3.3 Ázsiai Infrastrukturális és Befektetési Bank (AIIB)

2015-ben egy új szint következettbe a stratégia erő fitoktatásban az Amerikai Egyesült Államok és Kína között. Mivel ennek az évnek áprilisában lezárult az tagok jelentkezése a AIIB-be, amibe 57 alapító tagország között 37 állam Ázsia és Csendes-óceán térségből érkezett, 20 pedig a régión kívülről csatlakozott. USA-nak azért is volt fájó ez a gazdasági egyezmény mert olyan régi szövetségei csatlakoztak a nyugati világból mint az Egyesült Királyság, Franciaország, Németország de még Ausztrália is bölcsnek látta ha részt vesz ebben a projektben. Csak az Egyesült Államok és Japán határolódott el az egyezménytől.

(Economist, The 2015)

3.4 Európa és az OBOR

Európa és az Európai Unió a nyugati államrendszerek az utóbbi évszázadokban hagyományosan az atlanti térségben vagy volt gyarmataik utód államai felé fordult, velük kötöttek szoros katonai, gazdasági vagy politikai egyezményeket. Hasonló kultúra és az anyaország nyelvezete megkönnyítette a kétoldalú kapcsolatokat. A világválság után érezhetően egy nyitottabb Kínával találkozott az EU, amelyik szeretne befektetni és kapcsolatokat építeni gyakorlatilag korlátlan összegből.

Kínának szándéka a békés „win-win” szituációk megteremtése volt. Nem állt szándékában még egy nagyobb gazdasági hatalmat maga ellen fordítani, elég volt számára Japán és az USA. A kommunista állam 4 nagyon fontos tényezőt emelt ki miért is lenne jó az OBOR mindenkinek aki szerepet vállal benne.

(Eszterhai V. 2016a)

Eszterhai V. 2016a: Az Egy Övezet, Egy Út geopolitikai jelentősége történelmi távlatban. – Hungarian Geopolitics 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 8–17.

A piacösztönző hatása hatalmas mértékű lenne. Nem csak a másfélmilliárd lakosú Kínát de a Türk Tanács országait azon túl pedig az EU teljes területét ami több mint 4 milliárdos piacot jelentene. Tudást ösztönző hatások, újgenerációs informatikai felszerelése a régiók közötti könnyebb kommunikáció és információ áramlás. Harmadik hatásként emelném ki az szabad tőke áramlást ezzel is növelve a fejlesztések gyorsaságát. A végén pedig a humán erőforrást

szeretném kiemelni, a fiatal szakemberek mérnökök vagy gazdasági szakemberek akik szintén szabadon dolgozhatnak és tanulhatnak.

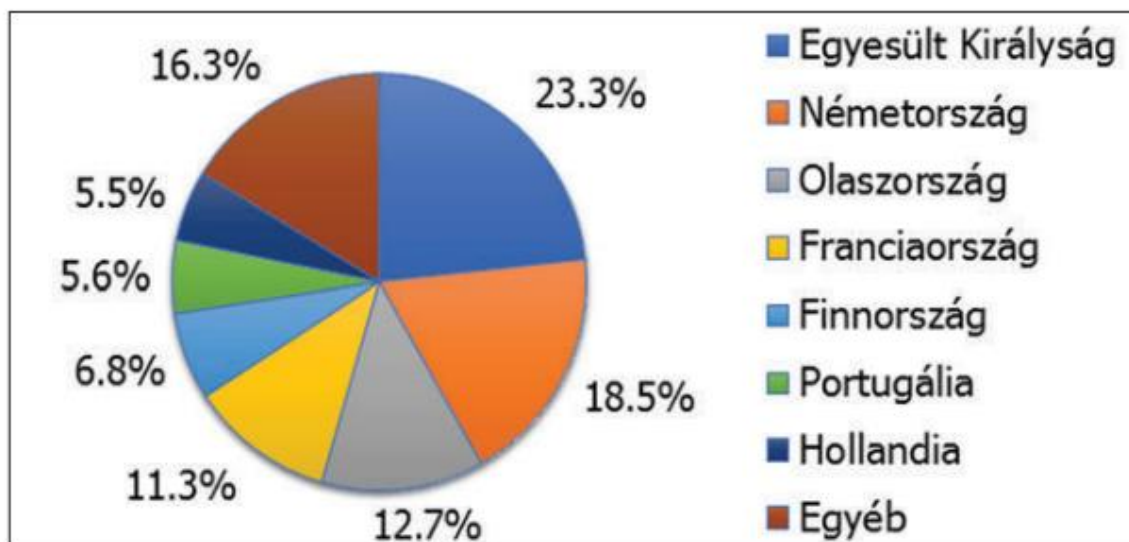
Az Európai Unióval nehéz kiegyezni, kis területen rengeteg ország található és ezek az országok ugyan mind nyugati értérendet és kultúrát vallanak sőt még vallásukban is több közös pont található de meglátásom szerint a mai napig nincs az Uniónak vezető országa, utoljára Angela Merkel volt az a politikus hölgy aki komolyabban megtudta fogalmazni az EU céljait és ami a legfontosabb magamögé tudta állítani a tagországokat. A történelem során, de a BREXIT után hatványozódva látszódik egy francia német rivalizálás az EU politikai vezetése érdekében. Mivel Franciaország gazdasága valószínűleg sosem lesz a Német szintjén ezért Emmanuel Macron a diplomáciára és a volt gyarmatbirodalomra és az onnan áramló humántőkére szeretne támaszkodni a jövőben is.

(hvg.hu, Lengyel Miklós, 2019)

Az EU-nak kiemelten fontos lenne hosszútávú kölcsönös kétoldalú megállapodás létre jötte, ami segíti az Unió piacok fejlesztését és nem mellesleg a kínai piacra kijutást biztosít. 2014-ben Kína és EU között már 470 milliárd euró értékű árucserélt gazdát így lett, hogy Kína legnagyobb gazdasági partnere az Unió. Ennek ellenére Európa tisztában van azzal a ténnyel, hogy teljes kontrol nélkül Kínát nem szabad egyedül hagyni mert akkor könnyen bekebelezné az Uniót.

(Schweisgut, H. D. 2015)

Azt még látni kell, hogy a Kína befektetések nagyrésze három ország gazdaságába érkezik meg igazán. 2000-2016 között a befektetések több mint 50 százaléka Olaszország, Egyesült Királyság és Németországba áramlott be.

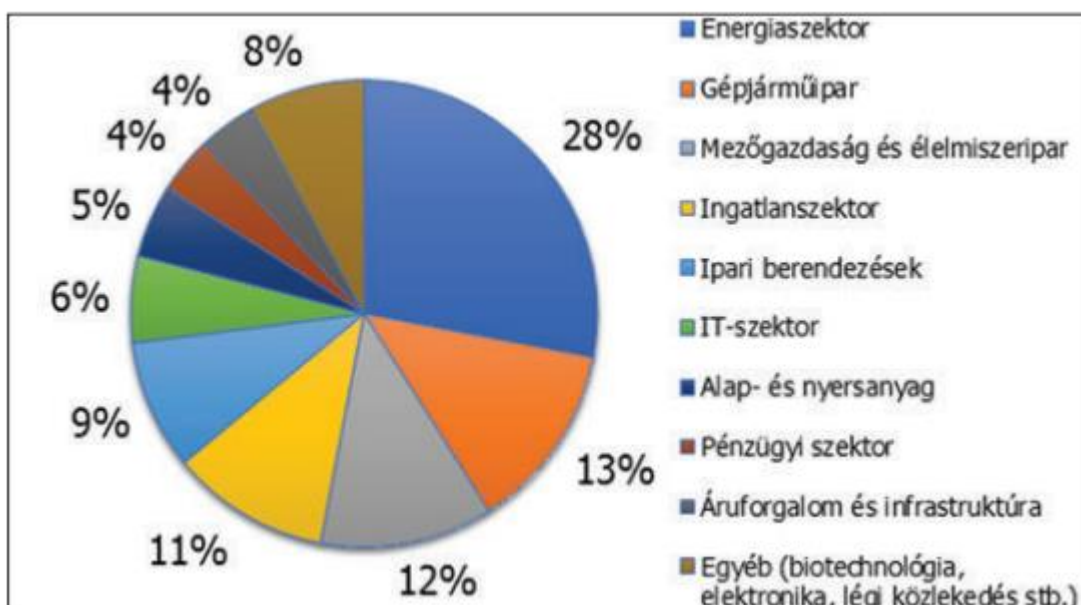


8. ábra (A kínai befektetések megoszlása Európában)

(Forrás: Rhodium Group 2016)

A befektetések az utóbbi években egyre jobban széteszlanak és új országok mint Portugália, Görögország vagy a KKE államai élükön Magyarországgal is részt vesznek a kereskedelemben.

A kínai vagyonos cégek érdeklődése nagyon széles skálán mozog, egészen a gépjármű, IT-szektor vagy akár mezőgazdaság és élelmiszer ágazatban is találunk kínai érdekeltségeket. Szintén a 2000 és 2016-ben vizsgált adatok alapján több mint 17 milliárd euró érkezett ezekbe a szektorokba.



9. ábra (A befektetések szektoronkénti megoszlás)

(Forrás: Rhodium Group 2016)

Az OBOR mellett szól természetesen az áruk gyors szállítása Kína és Európa között. A vasúti szállítás előnyei bizonyos áruosztályok esetében különösen figyelemre méltóak és kiemelkedők az utóbbi években. A vasút és a kötött pályás szállítás ideális nagy értékű, időérzékeny rakományokhoz, például elektronikai cikkekhez, divathoz és gépekhez. A vasúti szolgáltatások sebessége és megbízhatósága lehetővé teszi a vállalkozások számára, hogy kedvezőbb feltételekkel, így vonzóbb lehetőséggé váljanak a hatékonyságot előtérbe helyező logisztikai hálózatok számára, ennek köszönhető a népszerűsége is bizonyos iparágakba.

(Weinland, D. et al. 2017)

Kiindulás	Végállomás	Távolság (km)	Hosszúság (nap)
Chongqing	Duisburg, Németország	11.790	14
Chengdu	Lódz, Lengyelország	9.826	10
Chengdu	Rotterdam, Hollandia	12.000	15
Zhengzhou	Hamburg, Németország	10.399	17
Zhengzhou	Kouvola, Finnország	8.000	10
Linfen	München, Németország	10.000	10
Suzhou	Varsó, Lengyelország	11.200	12
Wuhan	Lyon, Franciaország	11.300	15
Wuhan	Dourges, Franciaország	10.815	17
Yiwu	Prága, Csehország	8.565	16
Yiwu	Madrid, Spanyolország	13.052	21
Yiwu	London, Egyesült Királyság	12.000	15
Xi'an	Budapest, Magyarország	9.300	13
Dalian	Pozsony, Szlovákia	10.537	17
Xi'an	Kouvola, Finnország	9.000	13
Xiamen	Budapest, Magyarország	11.595	18
Guangxi Zhuang	Małaszewicze; Lengyelország	11.000	18
Yiwu	Amszterdam; Hollandia	11.000	16
Tanghsan	Antwerpen; Belgium	11.000	16
Chengdu	Bécs; Ausztria	9.800	13
Xi'an	Hamburg, Németország	7548	15
Xi'an	Varsó, Lengyelország	9.000	13

10. ábra (Átlagosan ennyi nap szükséges a China Railway Express vonatainak)

(forrás:/2019_II_02_horvath.pdf)

3.5 Az Unió fenntartásai

Egyértelműen kijelenthető a kutatási anyagokból és a megkötött szerződésekből, hogy az Európai Unió üdvözölte a progresszív mindenáron fejlődni vágyó Kínát az EU-ban

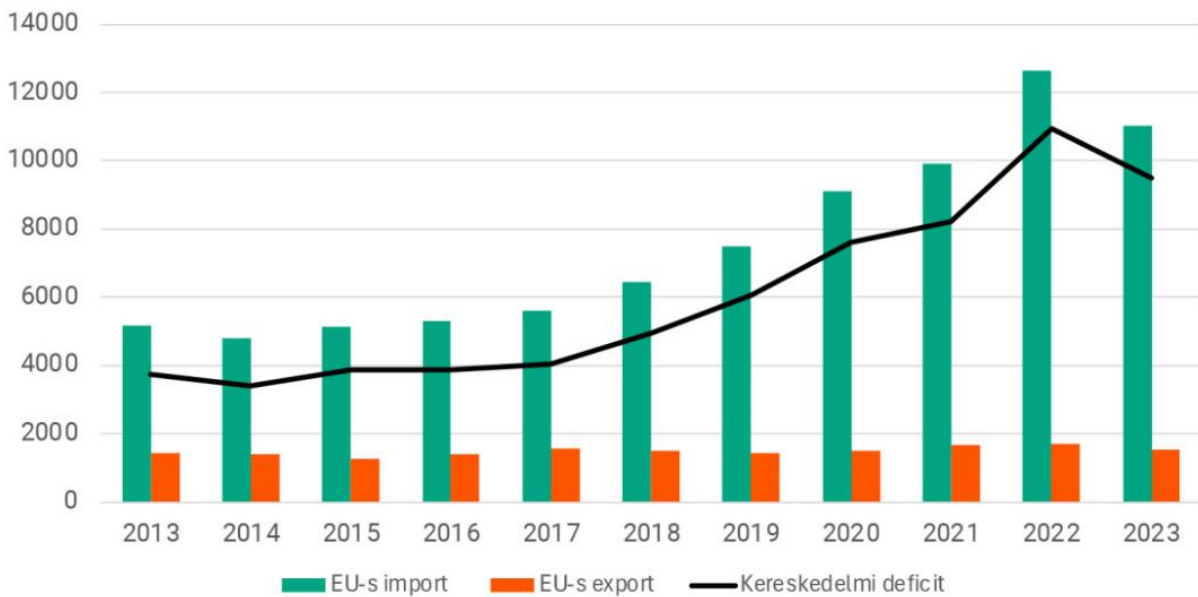
természetesen, ha megfelelnek a szigorú törvényeknek és szabályoknak amit például a fenntarthatóság vagy a környezetvédelem területén támasztott az Unió. Mivel Kínának hatalmas felelősége van abban, hogy ők adják a világ össz-üvegházhatásának egynegyedét. Talán a legfontosabb kikötése pedig az volt, hogy az Európai befektetések ugyanígy üdvözlendő legyenek Kínában is.

(EUEA Press 2016)

Az Unió számára az a tény sem túl biztató, hogy a kínai vállalatok elkezdtek a régió acél és energetikai iparát felvásárolni, ami különösen nyugtalanító az EU-ra nézve mivel ez biztonságpolitikai kockázattal járhat az Uniónak és könnyen kiszolgáltatottá válhat.

A másik érzékeny pontja a megállapodásnak a KKE régió és Görögország, mivel mindkettő régióban Kína hatalmas befolyást szerzett az elmúlt 5-10 évben. Nyugat-Európa sokszor csak "Trójai falónak" emlegeti ezeket az országokat, kiemelve Magyarországot is ahol jelentős kínai hitelek és befektetések mozognak évek óta. Kutatásomban érinteni fogom Magyarországot és a KKE országait is.

2023-ban Ursule von der Leyen asszony Európai Bizottság elnöke beszédében is megfogalmazta, hogy az Unió Kínától való gazdasági függősége nagy károkat okozhat az Unió kohéziójába. Ezért Brüsszel 15 év után először csökkenti az EU kereskedelmi deficitjét Kínával szemben. Az EU több büntetővámot szeretne bevezetni, hogy megvédje belső piacait az olcsó kínai árú hatalmas mennyiségétől. Az ilye intézkedések is azt mutatják, hogy Európa kezdi felismerni milyen rejtett vagy már ismert kihívásokkal jár, ha Kínával kereskedelmi kapcsolatba bonyolódik.



11. ábra Az EU-Kína közötti kereskedelem

(portfolio.hu/unios-forrasok,Szabó Dániel 2024.06)

3.6 Európai Unió export Kína felé

Ahogy kutatásomban említettem az egyik feltétele az Uniónak az volt Kínával szemben, hogy ő is lehetőség szerint nyissa meg a piacait a nyugat előtt és szintén kész termékeket, mint például luxus termékeket, órákat ruhákat vagy magasminőségű élelmiszert sajtokat, különféle alkoholokat később gyógyászati eszközöket. Az EU tisztában volt vele, hogy ez óriási piac, ahol az európai áruknak komoly presztízsértéke van ezért érdemes lehet betörni abba a régióba.

(Tóth Bálint László corvinak.hu,2021/05/18,selyemut-expressz-eu-kina-vasút)

Azt mindenképpen fontos látnunk, hogy becslések szerint a tehervonatok hozzávetőleg 60-70%-a keletről nyugat felé halad Európa felé, míg Kínába csak a vonatok 30-40%-a tér vissza teljesen megrakottan. Sok oda-vissza vonat részben feltöltve vagy üresen érkezik, annak ellenére, hogy a kormányok folyamatosan igyekeznek javítani és előmozdítani a vasúti logisztikát. Az áruk exportálása Kínába hatalmas logisztikai feladatott állít az EU-s beszállítók elé, mivel nem állnak készen arra, hogy ekkor mennyiségű terméket küldjenek vissza ilyen rövid idő alatt. Ezt az a problémát tudja eredményezni, hogy a félig megrakott vagy még kevesebb árut szállító vonatok költsége nagyobb lesz hosszútávon, mint a profit ha ezen a módszeren nem változtat az EU. A megnövekedett vámok is könnyen eltántorítják az exportőröket, ennek köszönhetően is készletgazdálkodási stratégiát helyezik majd a fókuszban hosszútávon. Fenntartás költsége előnyösebb, mint a szállítás alacsony bevétele.

(mandiner.hu, Bácsi Attila és Santo Martin, Hazánkknak is jól jöhet az Új selyemút 2024.05)

Meglátásom szerint, annyi készterméket az EU nehezen tudna előállítani, amivel a vonatok legalább 70-80 százalékát legalább megtudná tölteni és a profit nagyobb lenne mint a szállítási költség.

3.7 Magyarország szerepe az OBOR-ban

Magyarország jelentősége felértékelődött Kína szemében az elmúlt években, mivel az Északi és Déli Új Selyemút találkozási pontjainál Európai kapujánál stratégiaiájig fontos helyen található. Ráadásul a külgazdasági politikához is szorosan kötődik a "Keleti Nyitás" kérdése, aminek hatása kézen fogható már több projektben amit hazánkban kínai támogatással terveznek. Magyarországnak nem egyszerű a helyzete abból a szempontból, hogy geopolitikai mozgásterét három fő irány határozza meg. Természetesen Európa ahova mi szeretnénk tartozni és egy család része vagyunk. Az Óceán túloldalán lévő Egyesült Államok és annak jelenlegi vezetője és az ő gazdaság politikája, és természetesen Kelet-Ázsia fejlődő piacai és hatalmas népessége.

(PAGEO, Czirják Ráhel, 2017)

Magyarország számára az OBOR fenntartja azt a lehetőséget, hogy jobban benne legyen a gazdaság és kereskedelem fókuszában és tengerpart hiánya nélkül is fontos logisztikai "kikötő" legyen. De fontos megvizsgálni, hogy Kínának miért ilyen fontos hazánk. Először a piac méretével szeretném kezdeni a kutatásom. Hazánk Uniós tagállam ami Kínának nagyon fontos volt, mivel kifejezetten jó kapcsolatot tud ápolni egy Uniós ország miniszterelnökével vagy rosszabb esetben akár sakkban tartani. Az is egyértelmű, hogy Kína nem a 10milliós Magyar piacra pályázik hanem a 500milliós Európai tortát szeretné megszerezni.

Második megfigyelésem a piacok kultúrája. Hazánk gondolkodásban, állam berendezkedésben vagy fogyasztói szokásokban nagyon hasonló szomszédaival vagy akár nyugati szövetségeseivel, így a nálunk jól bevált piackutatásaikat és tapasztalataikat könnyen tudják alkalmazni a többi országban. Igen, Magyarországot több szempontból kísérlet országnak tartom Kína szemszögéből. A harmadik ilyen fontos kérdés pedig lehet-e Kínával kereskedni, hogy exporttöbbletet érjenekelveleszembe? Németországnak, Svédországnak, Svájcnak ahol magasminőségű árukat állítanak elő ott sikerült. Magyarországon észrevételem szerint nem magasminőségi és magashozzáadott értékű informatikai vagy technikai gépek készülnek. Manapság kedvelt kifejezés "összeszerelő üzem" kialakításában érdekelt Kína és az állam

egyaránt, ami meglátásom szerint egy gyors GDP növekedéshez vezet rövid távon de még mindig hiányozni fog a humán tőke hosszútávon az országból.

(444, Horváth Bence, 2018)

A KKE régió de kiemelten hazánk és Kína között megoszlanak a vélemények. Egyesek szerint ez az évszázad projektje ami államokat és kultúrákat még nem látott összhangba és barátságához, ami a terv méretéből adódóan elképzelhető természetesen. Ellenben Európa egy nagy része a” trójai faló” elméletet erősíti, miszerint Kína így szeretné betenni a lábát a kontinensre és politikai befolyást szerezni.

Kettő fontos projekt jelenleg is érinti Magyarországot amely, közvetlen kapcsolatban áll az OBOR-ral. 2014-től hazánk is tagja a 17+1 országot magába foglaló Kína-Kelet közép-Európai Turisztikai Koordinációs Központnak. A szervezet célja az országok közötti kedvelt turisztikai látni valók könnyű elérése, népszerűsítése, légi járatok sűrítése és a számuk meg növelése vagy a vízumkérdés és a könnyebb határátkelés.

(hvg.hu, Kína a világlegnagyobb hitelezője, 2024)

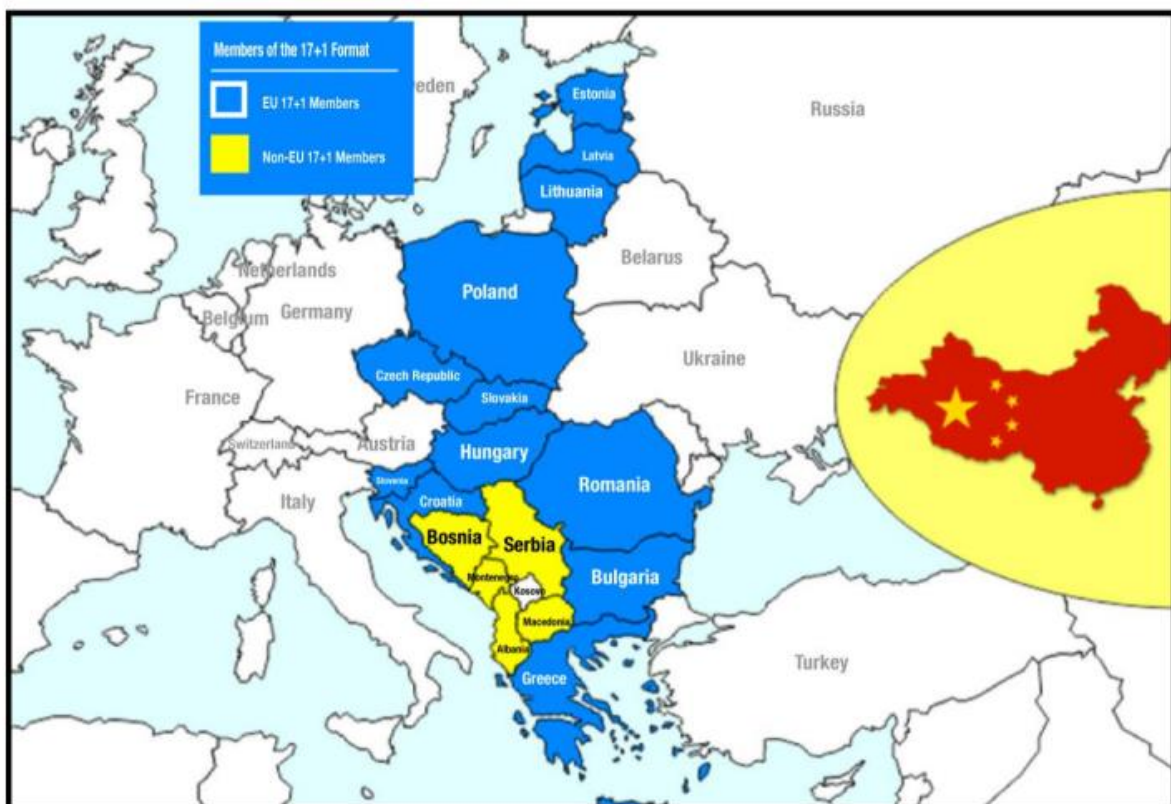
A második projekt egy sokkal nagyobb és sajnos sokkal ködösebb háttérrel rendelkező vasúthálózat fejlesztés. A Budapest-Belgrád vasútvonal véleményem szerint nagyon jót tesz a Szerb-Magyar kétoldalú kereskedelemhez és a két népközötti több évszázados etnikai és geográfiai kérdéseket is tudja árnyalni ha a felek a kölcsönös tiszteletre és persze a vasútból befolyó profitra koncentrálnak. Magyarország feladata 160km pálya elkészítése amit 2013-ban kötöttek meg Kínával. Tervek szerint 2016-ban elkezdődnek az építkezések és 2017-ben már vége is a tervek szerint. Ez az építkezés a mai napig folyamatban van és nem is tudjuk mikor lesz vége.

Álláspontom szerint ez a projekt nem lesz hasznára az országnak és a magyar embereknek főleg nem. A projekt összköltsége 1400 milliárd forint amiből a 160km 750 milliárdra közelítik. A beruházást 85 százalék kínai hitelből finanszírozza a magyar kormány. Ami a legizgalmasabb a szerződéseket 10évre titkosítottak, ami a közvéleményt talán jogosan elgondolkodtatja. A másik ilyen” nyugtalanító” tény, hogy míg Szerbiában a saját részüket ami 183km 610 milliárd forintból kivitelezik , azaz Szerbiában kilométerenként 1,4 milliárd forinttal olcsóbb a projekt. Véleményem szerint ez elgondolkodtató és semmiképpen nem építi a bizalmat, sem Kínával sem pedig Magyarországgal az Unióval szemben.

(telex.hu,budapest-belgrad,Kálmán Attila, Ana Curic 2021.november)

4. 16+1 együtt működés

Kínának nagyon fontos volt, hogy a KKE-ban (Közép-Kelet-Európa) maga mellé tudjon állítani lehetőség szerint Európaiuniós tagországokat, ez számára azért volt fontos, hogy a piacait kitudja bővíteni ebben a régióban is. 2012-ben az első 16 ország (Lengyelország, Románia, Csehország, Magyarország, Szerbia, Bulgária, Szlovákia, Horvátország, Bosznia-Hercegovina, Albánia, Litvánia, Macedónia, Szlovénia, Észtország, Montenegró, Lettország) megkötötte ez a kereskedelmi egyezményt. 2019-ben egy fontos tengerben gazdag szereplővel gazdagodott a klub, Görögország is csatlakozott és így lett 16+1 együttműködés, ami jelenleg is érvényben van a Balti országok kivételével.



12. ábra (16+1 együttműködés 2021.áprilisáig a balti államokkal

(forrás: <https://eu-cnc.org/business/the-17-1-initiative>)

De mi lehetett vajon az alapja ennek az együttműködésnek és milyen haszna lehet ebből Kínának hosszútávon? Alap ismereteim és kutatásom alapján is egyértelmű lett számomra, hogy Kínának bővítenie kell a piacait akkor, ha versenyképes szeretne lenni nem csak az Egyesült Államokkal de Indiával aki népességében már kezdi megelőzni Kínát. Fontos látni,

hogy akkor a 16 országból 11 Európai Unió tag volt. Kína felismerte, hogy a jókapcsolat érdekében és a békés viszony fenntartása miatt szorosabbra kell kötni barátságot nyugattal.

Ez a fajta stratégia, amit Kína alkalmaz, hihetetlenül hatékony annak köszönhetően, hogy csendes de közben roppant agresszív is egyben. Nem véletlen a szkeptikus megítélésé Kínának Németország, Franciaország vagy akár Hollandiában. A nagy nyugati demokráciákban nem nézik jó szemmel ezt a fajta jelenlétet a gazdasági mindennapokban.

4.1 Együtműködés tartalma

A 16+1 együtműködés 2012-ben alakult meg Varsóban, ahol az első csúcstalálkozóra került sor. Ezen a találkozón a kezdeményezés fő céljait beszélték meg a tagországok, és írásba foglalták a legfontosabb „Tizenkét intézkedést”. A szabályok között szerepel egy Titkárság létrehozása, amely felelős a résztvevő országok közötti kommunikáció és kapcsolattartás fenntartásáért. Emellett a résztvevők egy 10 milliárd dolláros hitelkeretet is felállítottak, amelyből kedvezményes hitel formájában pályázati úton finanszírozhatják a közös projekteket, a cél pedig új technológiák kidolgozása és a meglévő infrastruktúra fejlesztése. Továbbá, egy közös fejlesztési alapot is megalkottak, amely kezdetben 500 millió dollárból állt.

Az intézkedések célja, hogy biztosítsák az együtműködést különböző szektorokban, érintve itt a kultúrát és turizmust. A csúcstalálkozó keretében Kína vállalta, hogy 5000 hallgatónak ösztöndíjat biztosít, valamint 1000 hallgatónak kínai nyelvtanulási lehetőséget kínál az országban. Ezeknek az intézkedéseknek és szigorú szabályoknak hála, kölcsönös bizalom és fejlődés vette kezdetét.

A második ilyen nagy fórum Bukarestben tartották 2013-ban, ahol olyan fontos dolgok kerültek előtérbe, mint az évente megrendezésre kerülő fórumok és kongresszusok ahol a kormányfők ki értékelik az elmúlt év tanulságait és új gazdasági irányt határoznak meg. Emellett számos fontos döntést hoztak itt meg mint például létrehozták a kereskedelmi kamarát, illetve elindították hazánk egyik legnagyobb kötöttpályás építkezését, a Budapest-Belgrád vasútvonal felújítására vonatkozó projektet. Egészen 2014-ig kellett várni a Belgrádi csúcstalálkozón, hogy a dokumentumokat alá tudják írni az országok.

Megvalósult a 16+1 együtműködés „Középtávú Menetrendjének” jóváhagyása, amelyben rögzítették azokat a területeket, ahol a résztvevő országok együtt fognak működni. Ezek a területek a következők: gazdaság, összeköttetés és infrastruktúra, ipar és feldolgozóipar, pénzügy, mezőgazdaság és erdőgazdálkodás, tudomány, kutatás és környezetvédelem, kultúra,

oktatás, fiatalok cseréje, sport és turizmus, valamint egészségügy, végül pedig a helyi szintű együttműködés.

(Eszterhai Viktor: A „16+1 együttműködés” bemutatása, 2017.11.01)

A 2015-ös találkozón a résztvevők áttekintették az eddigi munkájukat, és megállapították, hogy a 16+1 projekt szilárd alapokon áll. Ezen kívül erősödtek a kapcsolatok az Európai Unióval is, ami a Kína-EU Összekötési Platform aláírásához vezetett. Ezen törekvések egyik fontos eleme a magyar-kínai Egyetértési Nyilatkozat, amely lényeges része ennek a nagyszabású együttműködési projektnek.

Görögország szerepe jelentősen megnőtt ebben a gazdasági csoportban, mivel számos nagy kikötővel rendelkezett és vasúthálózata fejlettebbnek bizonyult, mint a többi balkáni országnak, és amellet sem lehet elismerni, hogy ekkor már Kína többségi tulajdonos volt a kitérőben. Pireusz ekkor már az hatodik legnagyobb átrakodó állomás volt Európában.

Viszont a kínai cégeknek köszönhetően az évek folyamán számos százmillió forintot fektetett a kikötő korszerűsítésébe, ami lehetővé tette, hogy a forgalma a 2010-es 880 ezer TEU konténer egységről 2018-ra 4,9 millióra emelkedjen. Ennek eredményeként a kikötő Európa második legnagyobb forgalmú kikötőjévé vált, szerepe megkerülhetetlen lett a Földközi-tengeren.

(MTI: Pireusz lesz a kapocs Görögország és Kína között, 2019.11.11)

A 2016-os év kardinális volt az együttműködés szempontjából. Sikeresen aláhozni a Kína-Közép Kelet európai befektetési alapot és ezentúl Rigában létrejött a Titkárságot a Logisztikai Együttműködés (ChinaCEEC Secretariat on Logistics Cooperation).

(Wikipédia, 16+1 együttműködés)

A 2017-es csúcstalálkozó Budapesten zajlott, ahol a résztvevők áttekintették az elmúlt öt év legfontosabb eseményeit és eredményeit. A eseményen sikeresen felismerték, hogy az együttműködés szoros összefonódásban áll az „Egy Övezet, Egy Út” kezdeményezéssel, amelyet 2015-óta rendületlenül halad, és azóta folyamatosan középpontban áll és folyamatos beszéd téma az államok között. A tagállamok álláspontja szerint a 16+1 együttműködés jelentős előnyöket nyújt az Új Selyemutat érintő államokban, amely így támogatja a régió a kis és nagyvállaltok folyamatos fejlődését.

2019-ben Pekingben tartották volna a csúcstalálkozót de sajnos a pandémia miatt elmaradt.

Meglátásom szerint ehhez a gazdasági együttműködéshez kell egy olyan „erős ember” mint Kína. Mivel ezek a KKE országok roppant heterogénak és történelmük során is tisztán látszódik, hogy a nemzetiségi, vallási vagy akár politikai ellentétek sokszor felülírják a gazdasági érdekeket. Többször nem tudnak egységes politikai erőt felmutatni a 16+1 országok és talán ennek is köszönhető a blokkosodás az Unióban és a Balkánon egyaránt. Kína pedig követi az” oszd meg és uralkodj” elvét akár ebben a régióban úgy mint Afrikában egyaránt.

(PAGEO, Eszterhai Viktor: Az Egy övezet egy út az Európai Unió szemszögből: kihívás vagy lehetőség, 2019.04.05)

4.2. Az egyezmény fogadtatása

Kutatásom során nagyon megosztó véleményekkel találkoztam a 16+1 gazdasági együttműködés megítélésében. Kínai szakemberek véleménye szerint a 16+1 együttműködés óriási lépés lehet az Európai Unió számára, mivel Kína mindig is törekedett a jó viszony megteremtésére az EU-val, és ez a projekt monumentális diplomáciai eredmény mind a kettőfél számára. Ezzel a nézettel szemben azonban egyes szakértők úgy vélik, hogy a platform működése nem kiegyensúlyozott.

(PAGEO, Eszterhai Viktor: A Budapest Guidelines, 2018.02.13)

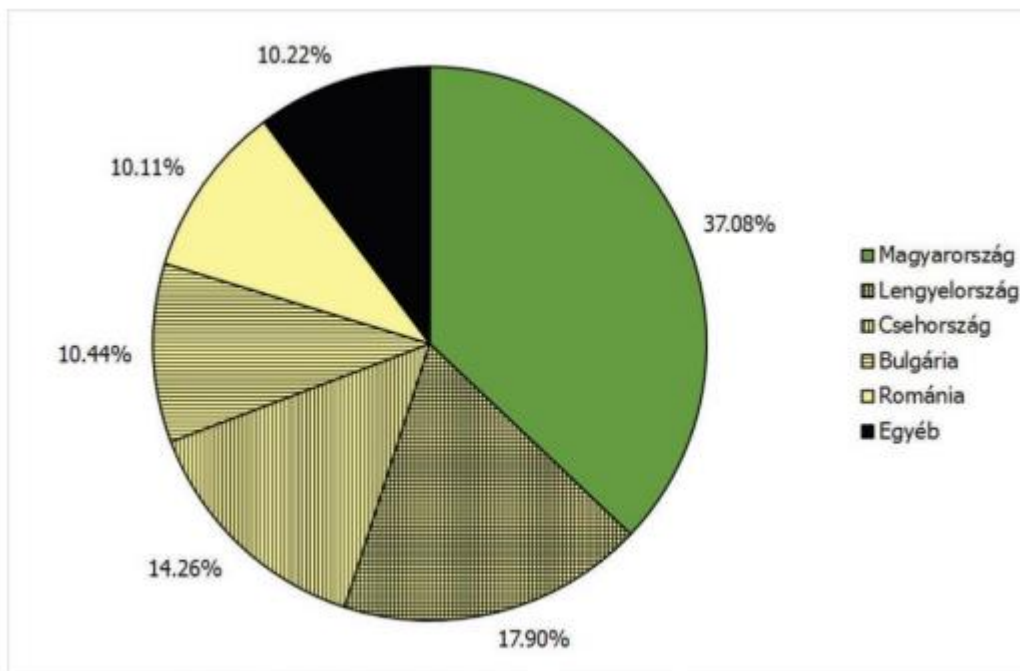
Kínának a közép- és kelet európai országok irányából korábban megfogalmazott kereskedelmi igénye ami körülbelül 100-150 milliárd dollár közel sem teljesült. Továbbá, Kína kereskedelmi mérlege a Közép- és Kelet-Európa, illetve az EU viszonylatában is kedvezőbb, mint az általuk várt támogatások. A terven belül kitűzött célokból nem sikerült elérni számtalan kardinális pontot, mint például a közép- és kisvállalkozások a KKE országokban bekapcsolódjanak a piaci folyamatokba. Ezen kívül a kínai befektetések sem növekedtek a korábban ígért mértékben, sok szempontból hiányosságokat tudunk felfedezni zöldmezős beruházásoknál.

(Eszterhai Viktor: A „16+1 együttműködés” bemutatása, 2017.11.01)

4.3 16+1 és az Európai Unió

Az Uniónak számos aggályai vannak a projekttel kapcsolatban. Gondolok itt a beruházás és a finanszírozás körbe lengő ködös és átláthatatlan államok között szerződésekre. Azzal kezdeném, hogy ezeket terveket nem közbeszerzésen pályáztatják meg, hanem az államokra bízzák a feladatok kiosztását. Én úgy gondolom, hogy ekkora infrastrukturális fejlesztéseknél, a korrupció könnyen feltudja ütni a fejét még Uniós tagországokban is könnyedén. Itt szeretném megemlíteni, az Európai Bizottság jelenleg is vizsgálatot folytat a Budapest-Belgrád vasútvonal építése közben felmerült problémák miatt.

13. ábra (kínai befektetések mértéke a KKE régióban 2014-ig)



14. ábra (kínai befektetések mértéke a KKE régióban 2014-ig)

(Forrás: http://unipub.lib.unicorvinus.hu/3342/1/selyemut_gfoldrajz_kocsisj_komjathyd_petim2.pdf)

Míg a kínaiaknál megfigyelhető, hogy a cél szentesíti az eszközt alapon működnek és gondolkodnak, addig Európában ennél próbálnak pragmatikusabban eljárni bizonyos ügyekben. Talán az egyik ilyen legfontosabb kérdés pedig a környezet védelem és a fenntarthatóság. A 2022-től hazánkba is létesítendő kínai akkumulátor gyárak által kiváltott lakossági felháborodás tisztán mutatja az emberek álláspontját ezekben a kérdésekben.

(PAGEO, Eszterhai Viktor: A Budapest Guidelines, 2018.02.13)

Sokat látott szakértők szerint Kína szeretni betenni a lábát Európába. Ez a folyamat már javában tart, és könnyen megtudjuk figyelni melyik országokban a legsikeresebb ez a csendes agresszív módszer. Határozottan a KKE államaiban és Görögországban, mivel ezek az országok a 2008-as válságból nagyon rosszul jöttek ki és szükségük volt külső forrásokra, hogy az életszínvonalat fen tudják tartani a lakosság számára.

Az Egyesült Államok szintén fenntartásokkal kezeli ezt a projektet. Hiszen a gazdasági hegemoniáját elkezdték határozottan bántani, és ez a folyamat nem ma kezdődött, hanem Kína már a 2000-es évek óta egy megtervezett és jól kivitelezett gazdasági úton halad.

A 16+1 együttműködés tagállamai közül 15 egyben a NATO szövetségese is. Az Egyesült Államok fontos geopolitikai területként tekint a KKE régióra, különösen Oroszország feltartóztatására, amióta pedig a háború nem csitul Ukrajnában azóta ez megsokszorozódott. Kína jelenléte is egyre inkább fokozódik a régióban, az USA arra ösztönzi NATO szövetségeseit, hogy együtt lépjenek fel Kína befolyásának visszaszorítása érdekében. Ehhez pedig anyagi és katonai támogatástól sem retten vissza. Donald Trump januári beiktatása rengeteg izgalmat tartogat nem csak az USA-nak de ennek a régióinak egyaránt. Mit azt lehet tudni a Republikánus elnöknek sokkal sarkosabb álláspontja és politikája van mint a regnáló Demokrata Joe Biden kabinetnek.

(PAGEO, Eszterhai Viktor: Az Egy övezet egy út az Európai Unió szemszögből: kihívás vagy lehetőség 2019.04.05)

4.4 Balti államok helyzete

Az együttműködésen belül a V4-ek érezték magukat a legszerencsésebbnek és azon túl pedig Magyarország volt a zászlós hajója a kínai forrásokból létre jött fejlesztéseknek. Az Európai országok egyre kritikusabb szemmel követték az eseményeket, egyre kevésbé szerettek volna megfelelni a kínai érdekszférának. A projektek vagy hatalmas csúszásokkal kezdődtek vagy egyáltalán nem kezdtek el őket kivitelezni. A projektekre szánt összegek évről-évre nőttek és egyre több rejtett költség jelent meg a vasúthálózat építése közben. Mivel a nyugati országok határozottan elzárkóznak az OBOR lehetőségétől ezért a bővítés esélyét sem látom a közeljövőben.

(mandiner.hu/makronom/2022/08/kina-lettország-litvania-esztország-balti-országok)

2021-ben Balti országok, vagyis Észtország, Lettország és Litvánia, a közelmúltban bejelentették, hogy kilépnek a 16+1 együttműködésből. Ennek a döntésnek számos oka van, amelyek leginkább politikai és biztonsági tényezőkre vezethetők vissza.

A Balti államok és az Unió aggodalommal figyelik Kína egyre növekvő befolyását a régióban. Balti országok tartanak attól, hogy ez a befolyás a helyi politikai és gazdasági helyzetet is destabilizálhatja. Ezen felül a Balti államok számára prioritást élvez, hogy szorosabbra fűzzék kapcsolataikat az Európai Unióval és a NATO-val, főleg 2022-ben kitört szomszédos ország által generált háború miatt. A Balti országok teljesen érthető félelme évszázadokra visszanyúlók Oroszországgal szemben. Mivel a 16+1 együttműködés egyre inkább Kína stratégiájának

részévé vált, a Balti országok úgy vélik, hogy az együttműködés nem felel meg az EU és a NATO által vallott alap értékeknek, mint a demokrácia és a jogállamiság kérdése.

Az eltávolodás ettől a közösetől egyértelmű politikai üzenetet is tartalmaz, miszerint a Balti államok kiállnak a transzatlanti kapcsolatok és az európai értékek mellett, szemben a Kínával folytatott együttműködések kockázataival.

(geopolitika.hu/2016/10/04/a-balti-oroszagok-helyzetkepe-a-xxi-szazadban-a-balti-allamok-kulonleges-biztonsagpolitikai-helyzete/)

Összegezve a kutatásomban megfogalmazott gondolataimat, arra a következtetésre jutottam, hogy Kína egyértelműen nettó haszonélvezője a KKE régióban létrejött vagy még csak tervezett számos projektnek.

Legfőbb előnyök közé tudnám sorolni mindenképpen a kutatásom eredményei alapján, hogy a világ legjobban fejlődő és legnépesebb országával közvetlen kereskedelmi kapcsolatba kerültünk lassan már 10 éve. Kínának köszönhetően gyakorlatilag bármekkora összeget képes ebbe a régióba befektetni ameddig az érdekei megkívánják. Ugyan akkor ez a kis államok teljes kiszolgáltatottságát is jelenti és fenntartja az adósság spirál reális félelmének helyzetét.

Az együttműködés célja és alapja a kapcsolatok bővítése, kultúrák keveredése és megismerése és oktatás színvonalának emelése csereprogramokkal. Ellenben az figyelhető meg, hogy az oktatás és a turizmus terén előre lépések történtek, de a gazdaság és az infrastruktúra fejlesztés területén messze nem a várt eredményt kapták a 16+1 államok. Azt viszont látni kell ezen a ponton, hogy a kínai pénz” könnyű” anyagi támogatás, ellentétben az Európai Unió által megszabott például a jogállamiság kritériumainak megfelelő uniós pénzekkel szemben. Számomra viszont talán az a legijesztőbb a projektekből, hogy a Magyarország és Kína kötött szerződések titkosítottak, ellenben a nyugati tervekkel. Miért lehet olyan szerződést kötni amiben nem tudjuk mit adunk Kínának? Ha valóban a szerződések és a fejlesztések az országnak tesznek jót, akkor miért titkosak? Ezekre a kérdésekre meglátásom szerint hosszúévek múlva kapunk választ amikor kiderül, hogy hasznos üzletet kötöttek-e a KKE országai Kínával.

5. Kutatás tárgya

Miután 2013-ban Hszi Csin-ping kínai elnök letette ennek a projekten az alap követ és a 2000 évvel ezelőtti Handinasztia létrehozott Selyem út koncepciójából merített, már akkor a szeme előtt rebegett a Eurázsiai és Földközi-tengert összekötő több ezeréves kereskedelmi út történelmi súlyát visszaállítsa.

A Chine Railway Express (CRE) első számú célként tűzte ki, hogy a világ vezető gazdasági hatalmát az országát csak abban a helyzetben tudja teljes hegemoniában tartani ha megfelelő és korszerű infrastruktúrával rendelkezik teljes Ázsiában és Európában egyaránt. 2018 áprilisáig a CRE keretében a szállítmányozási útvonalak 48 kínai várost kötöttek össze 13 európai ország 42 városával. A China Railway Corporation 2018. április 1-i közleménye szerint 2018 első negyedében az egy évvel korábbi, ugyanezen periódusban mért adatokhoz képest 75%-kal nőtt a sino-európai teherszállítás. Arra azonban még nincsenek részletes statisztikák, hogy mennyivel járul hozzá ez a szolgáltatás a Kína és Európa közötti kereskedelmi forgalom növekedéséhez, illetve a kereskedelmi mérlegek alakulásához. Annyi azonban látszik, hogy a CRE-nek köszönhető áruforgalom növekedés következtében például a CRE egyik végállomása, a németországi duisburgi kikötő forgalma 2017-ben 30%-kal növekedett.

Összegezve a kutatásom alatt a CRE magas szintű és roppant innovatív vasúthálózatát, számos államok által támogatott projektet fogunk megvizsgálni.

5.1 Primer kutatás

Kutatásom során próbáltam részletesen körbejárni a témát több szempontból. Először is a kínai állam motivációját szeretném vizsgálni. Ahhoz, hogy egy ekkora projektet magára vállaljon és a többi országot ebben a projektben maga mögé tudjon állítani határozott és magasra törő gazdasági ambíciók szükségesek. Primer kutatáson belül én a kvalitatív felmérést készítettem el, olyan alanyokkal akiket elég jártasnak találtam egy ilyen több szemszögből is csavaros témában.

5.2 Kutatási terv

A munkám és a kutatásom célja, hogy a Kínát és Európát összekötő új vasúti selyem útról egy átfogó és világos képet kapjak, mint gazdasági, geográfia, politikai szempontból. További céljaimnak tartom, hogy feltárjam azt az utat, ami nem csak országokat de kontinenseket is összeköt.

A kvalitatív kutatásom során 3 mély interjút készíték 3 logisztikában és fuvarozásban jártas kollégámmal és a felettesemmel. A roppant konstruktív gyakorlati munkámnak köszönhetően,

olyan szegmenseit láthattam a szervezés és a szervezethez amit nem is mertem remélni a kutatásom elején. Az interjú alatt végig arra törekedtem, hogy feltárjam a véleményeiket, tapasztalataikat és stratégiai gondolkodásukat az összes kérdésben és témában. A minta vételezés formája végig egy kedélyes és kötetlen személyes találkozó volt minden esetben.

5.3 Kvantitatív kutatási eredményem

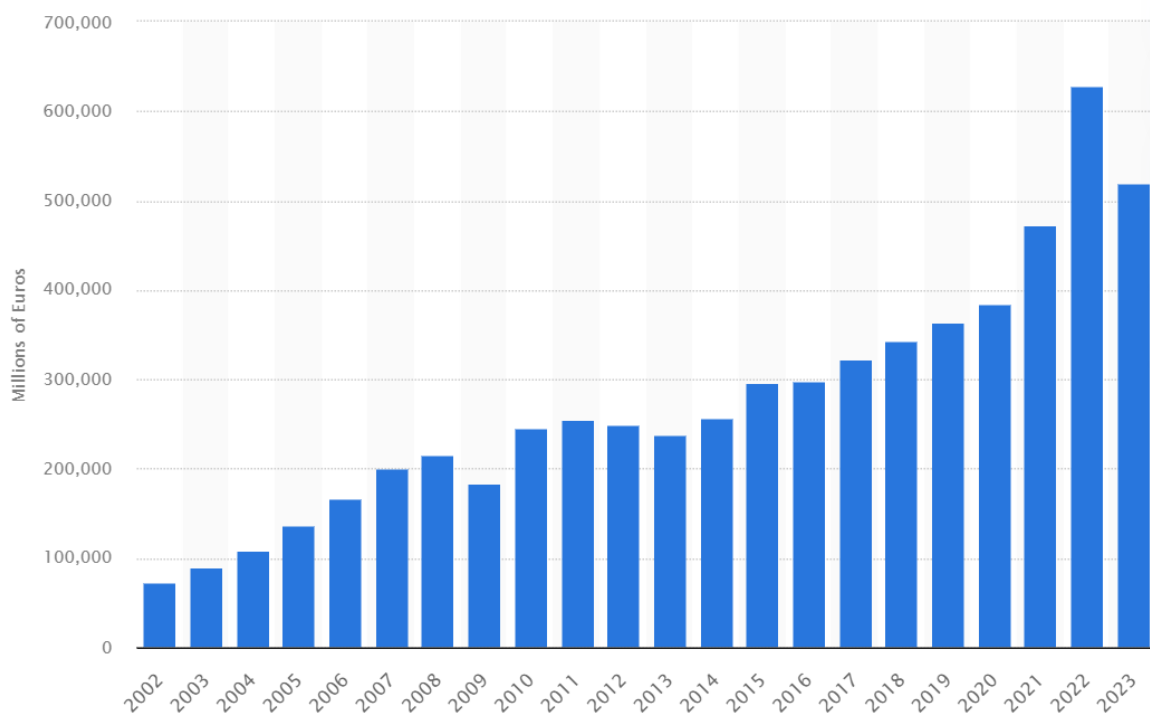
Kutatásom ezen részében Európai viszonylatban később pedig Magyarország szemszögéből szerettem volna megvizsgálni a vonatok mozgását és az áruk mennyiségét. Ahogy már a dolgozatomban többször kifejtettem messze nincs egy súlyban a Kína és Európa export, import mérlege egymással. Ez nem is lehet véletlen, köszönhetően, hogy területben és népességben megelőzi Kína Európát.

Kína egy fajta támadó gazdasági harmóniát szeretne fenntartani látszatban, ezzel a is konfliktusokat mindenképpen el szeretné kerülni főleg az USA-val és Japánnal. Ámbár fontos hangsúlyozni, hogy igazi célja egy támadó jellegű merkantilista politika, ami teljes gazdasági hierarchiára törekszik. Az Új selyemút stratégia komoly kihívások elé állítja Európát, különösen Kína legutóbbi kereskedelmi kezdeményezései fényében. 2008 és 2014 között az áruk és szolgáltatások importja az Új Selyemút mentén fekvő országokba az európai államokból csupán évi 2%-kal nőtt, ami éles ellentétben áll az azt megelőző évtized 19%-os éves növekedésével (2000-2008). Európa exportja ezekbe az országokba 25 milliárd dollárral csökkent ugyanebben az időszakban, míg Kína exportja 250 milliárddal nőtt, rámutatva a kereskedelmi dinamika jelentős változására.

Relatív értelemben Európa piaci részesedése 38%-ról 30%-ra esett, míg Kína részesedése 9%-ról 16%-ra emelkedett. A high-tech szektor konkrét elemzése még aggasztóbb tendenciákat mutat Európa számára: a piaci részesedése 62%-ról 30%-ra csökkent, miközben Kína piaci részesedése 15%-ról 26%-ra növekedett. Ezek a változások kedvezőtlenül érintették a jelentős EU-tagállamokat, beleértve Franciaországot, Németországot és Olaszországot, ahol az export a Selyemút-országokba 12%-kal, 6%-kal és 9%-kal csökkent abszolút pénzürtékben. Ezen túlmenően e három ország, valamint más EU-tagállamok piaci részesedése is csökkent a vizsgált időszak során.

(Belt and Road, Jonathan Holslag, Vrije Universiteit Brussel, 2017)

Tisztán kivehető, hogy a covid világ járvány óta a Kína export keresi önmagát, egy nagyobb vissza esése figyelhető meg ami azóta is megfigyelhető.



15. ábra (Total annual goods exports from China to the European Union from 2002 to 2023 (in millions of Euros))

(Forrás: <https://www.statista.com/statistics/1419009/eu-china-relations-exports-into-europe/>)

Magyarországra az első vonat 2017-ben érkezett Kínából, ami 10000 kilométert tett meg egészen Oroszország, Kazahsztán és Törökországon keresztül. A vonat ruhaneműket és elektronikai eszközöket szállított Magyarországra.

(Maszol, Pengő Zoltán, 2017)

Az együttműködés a két ország között egyre szorosabb mind kettő fél szemszögéből. A két ország között 2023-ban elérte a 14,52 milliárd USD-t, ami 2013-hoz képest egy 73 százalékos növekedés volt. A két állam centrumában legfőképpen a magas hozzáadott érték és a fejlett elektronikai eszközök állnak. Kínában levő magyarországi közvetlen befektetések 2023-ban egészen 8 milliárd USD volt, ez Magyarország teljes külföldi tőkéjének befektetésének 58 százaléka tette ki.

(China Briefing, Tianyi Xiao, 2024)

Export kategória	Érték (millió USD)	A teljes export százalékos aránya
Telefonok	1,09	10,40%
Elektromos akkumulátorok	562	5,35%
Műsorszórási berendezések	510	4,85%
Irodai gépek alkatrészei	416	3,96%
Számítógépek	388	3,70%

16. ábra (Kínából Magyarorszára exportált 5 legfontosabb termék)

(forrás: <https://www.china-briefing.com/news/china-hungary-bilateral-relations-trade-and-investment-outlook>)

Magyarország legnagyobb vasúti logisztikai elosztó központja, Kelet Magyarországon Záhonybál helyezkedik el. Jelentőséget növeli, hogy a Szlovák, Ukrán, Magyar hármashatáron helyezkedik el az utóbbi években hatalmas infrastrukturális fejlesztéseken ment keresztül, mint a pálya rendszer, mint pedig az átrakodó daruk mennyiségét és méretét érintette. 12 milliárdos fejlesztésbe kezdett a MÁV 2022-ben, aminek a célja a gyorsabb átrakodás és a forgalomkapacitás növelése a teljes régióban.

A 2024-es évben Záhony új lendületet kapott a Kelet felől érkező vonatok átrakodásában, különösen a túlterhelt lengyel Malaszewice átrakodó állomás mellett. Az idei évben Kínából 1,7 millió TEU konténer érkezett, ebből 80-85 ezer konténer áthaladt Záhonyon. Jelenleg a vonatok az Ukrán határon keresztül érkeznek Magyarországra területére, ami folyamatosan bővülő forgalmat jelent.

A Budapest-Belgrád vasúthálózat fejlesztése várhatóan új lehetőségeket teremt, lehetővé téve, hogy az áruk a görög kikötőkön keresztül érkezzenek Magyarországra, és ezáltal könnyebben továbbíthatók legyenek a nyugati államokba. Az elmúlt tíz évben a kínai áruk folyamatosan növekvő mennyiségben érkeztek az Európai Unióba, ami részben a deviza- és kereskedelmi kapcsolatok erősödésének köszönhető. Jelenleg naponta 10-15 vonat érkezik Kínából az EU határait, de Lengyelország ahol az átrakodás és belépés zajlik már nem bír el ekkora forgalmat.

Az első közvetlen vonat 2011 augusztusában indult Kínából Európába, amely jelentős lépés volt a kétoldalú kereskedelem elősegítése érdekében. Azóta a vonatok számának növekedése figyelhető meg, a sűrűsödő kapcsolatok miatt. A tendencia világosan mutatja, hogy Kína egyre inkább fókuszál a globális kereskedelmi kapcsolatok megerősítésére, miközben Magyarország stratégiai helyszínné válik a keleti áruforgalom számára.

A Záhonyi logisztikai központ fejlesztésével összefüggésben a tervek szerint a forgalom továbbra is növekedni fog, mivel a kínai áruk iránti kereslet folyamatosan emelkedik. Ennek következményeként a budapesti–belgrádi vasúti kapcsolat kiépítése várhatóan még vonzóbbá teszi Magyarországot a keleti és nyugati kereskedelmi kapcsolatokban, elősegítve a térség gazdasági fejlődését és a globális ellátási lánc részévé válását.

(MLSZKSZ, Bíró Koppány Ajtony, 2024)

Kína nem csak a pálya fejlesztésekkel, de mozdonyok szállításával, később pedig Magyarországon elhelyezett gyárakkal szeretné saját helyzetét is javítani. A Kelet-magyarországi régióban fognak munkaát végezni ezek a tolómozdonyok amiknek összege 3-4 milliárd forint lesz. Összesen 20 darabot vásárolt belőle Magyarország ami így 60 milliárdos beruházás és fejlesztés.

(Vaskor Máté, 2024)

Kutatási eredményem alapján, fontosnak tartom, hogy minél jobban szabályozzuk az áruk és a vonatok mennyiségét. Az EU nincs felkészülve arra, hogy Kína olyan gyorsasággal szállítson, mint azt korábban megszokhatta Ázsiában. Mérete, lakossága és kultúrája miatt Európának állításom szerint lassabban és megfontoltabban kellene üzletet kötni Kínával, ha hosszú távon partnere szeretne lenni és nem pedig csak egy kiszolgáló piac az olcsó áruknek.

5.4 Kvalitatív kutatási eredményem

A mélyinterjúm során próbáltam minél több olyan alanyt találni, akik ebben a témában jártassak és mint logisztikai mint pedig gazdasági ismeretekkel is rendelkeznek.

A következőkben összefoglalóm a főbb és legfontosabb eredményeket, megállapításokat és nem utolsó sorban a konzekvenciákat a megadott kutatási kérdések alapján.

A beszélgetéseim során négy kutatási témát szerettem volna érinteni. Első témakörben a földrajzi adottságokhoz és a különböző vámokhoz való alkalmazkodást jelöltem ki, emellett szerettem volna összehasonlítani a hajós és kötöttpályás kereskedelmet egymással. Szerettem volna ha több nagyobb logisztikai csomópontot, várost vagy kikötőt érintünk beszélgetés közben ahol az áruk végig haladnak az” öreg kontinens” felé.

Második témakörnek az orosz-ukrán háború és a gazdasági szankciók, kötöttpálya fejlesztése Ázsiában és az új kereskedelmi útvonalak felfedezése és azok fejlesztése témakörében kérdeztem a kollégaimat. A háború által okozott gazdasági és a kerülő utak miatt geográfia

nehézségek gyors és roppant rugalmas probléma megoldásra kényszerítettek a nagy vállalatokat.

Harmadik témakörben politikai és gazdasági szempontokat helyeztem előtérbe. Kérdéseimmel próbáltam az olykor pártatlan kollégáimat a lehető” legnehezebb” helyzetbe hozni és konstruktív válaszokat kapni érzékenyebb témákban is. Kíváncsi voltam, hogy a távol és közel Kelet országai milyen megoldásokat és forrásokat alkalmaznak a több mint 8000 km-es vasút építése közben és innen Magyarországról milyen megítélése lehet ezeknek a projekteknek.

Negyedik pontomban pedig Európát helyeztem a fókuszba. Próbáltam az interjú alatt felderíteni milyen előnyöket is tud magának kovácsolni a Nyugat világ ebből a projektből, és Európa mit tud nyújtani ami Kínának szüksége lehet és ami miatt hajlandó dollár milliókat befektetni.

„Meg akarom érteni a világot a te szemszögedből. Tudni akarom, mit tudsz, és hogy hogyan. Meg akarom érteni tapasztalataid jelentőségét, hogy belebújhassak bőrödbe, hogy úgy érezzek a dolgokkal kapcsolatban, ahogyan te érzel, és hogy úgy magyarázzak meg dolgokat, ahogyan te magyarázod meg őket.” (Spradley, 1979, 34. o.)

A jövőben a globális együttműködés elkerülhetetlen lesz kontinensek és az országok között. Kormányok, cégek sőt fogyasztóknak is már az igényeik a piaccal és kereskedelemmel szemben teljesen világosak: gyorsabban, olcsóbban, jobban (minőségi szempontok alapján). Ha valaki versenyképes szeretne lenni és” labdába szeretne rúgni” akkor muszáj ebbe a folyamatba bekerülnie előbb vagy utóbb. Szabó Nikolett, aki logisztikai mérnök végzettséggel rendelkezik, munkája során de már az egyetemi tanulmányai alatt is betekintést nyert egy nagyon összetett minden-mindennel összefüggő világba.

Nikolett többször kifejtette, hogy egy jól szervezett és infrastruktúrájában fejlett vasúthálózat sokkal megbízhatóbb kereskedelmi faktor, mint a hajózás.

„számomra akkor lett szembetűnő és kissé ijesztő mennyire kiszolgáltatott a világ és a mindennapi életünk, amikor ha jól emlékszem 2021-ben a Szuezi- csatornán beszorult az a hatalmas konténer szállító hajó ami napokig blokkolta a közlekedést Egyiptomban”

Nikolett aki a Market zrt. leányvállalatánál az OKM zrt-nél az anyagok beszerzéséért felelős, az interjúm alatt többször rávilágított, hogy számára nem volt kérdés a szárazföldi kereskedelem újra virágoztatása, sőt egyértelműnek tartotta Kína dominanciáját ebben a projektben. Emellett kiemelte a hatalmas vámokat és kikötői berakodás és kirakodás közben

felmerülő költségeket, amiket vállalnia kell a cégeknek minden állomáson, amelyek a vasúti szállítás esetében alacsonyabbak lehetnek.

” az új vasúti selyemutat közvetlen összeköttetések és gyorsáthaladás jellemzi a városokon és logisztikaicsomópontokon keresztül, minimalizálva az átrakodások számát, ezzel csökkenti az időt és a költséget”

Nikolett azzal folytatta, hogy a tengeri szállítás gyakran magasabb biztosítási díjakkal járhat. A tengeren való átkeléshez kötődő kockázatok, beleértve az időjárási hatások, balesetek és rakománykárosodás lehetőségét, magasabb biztosítási költségeket eredményezhetnek. Manapság pedig a kalóztámadások esete is megnövekedett az Afrikai térségben.

” Logisztikai csomópontok meglátásom szerint csak ott tudnak kialakulni, ahol egy ország hajlandó hosszútávúan gondolkodni és alkalmazkodni, mint az időjáráshoz mint pedig az ország adta magasságokhoz és mélységekhez”

Az interjúk során beszélgettem többek között Szigeti Maja logisztikai koordinátorral aki szintén az OKM kft csapatát erősíti már hosszú évek óta. Feladata az alvállalkozók teljesítését vissza igazolni és a cég anyagbeszerzőivel egyeztetni a hét mindennapján.

”Kínának mindig is az volt a legfontosabb célja, hogy minél több kész terméket minél olcsóbban a lehető leggyorsabban juttasson el A-ból B-be. Az új vasúti Selyem út ennek a legjobb példája a 21.században”

Kezdte meg az interjút Maja, aki kifejtette, hogy a mai világban elkerülhetetlen több lábon állni a globális logisztikában. Az új Selyem Út, valamint a Kína és Európa közötti kereskedelem intenzív fejlődése rámutat arra, hogy a különböző szállítási módok elemzése elengedhetetlen. Maja a tengeri szállítás és a vasúti szállítás költségeinek összehasonlításakor megjegyezte:

"A tengeri szállítás általában alacsonyabb költségekkel jár, különösen nagy mennyiségű áru esetén, ám látnunk kell azt is, hogy az átfutási idő meghosszabbítása miatt a gyorsan romlandó áruk esetén ez nem mindig indokolt.”

A logisztikai csomópontok központi szerepet játszanak a vasúti és tengeri szállítás közötti kereskedelmi folyamatok hatékonyságában. Ezek a központok olyan városok és kikötők, amelyek lehetővé teszik az áruk gyors és hatékony átkonvertálását évszázadok óta az egyik

szállítási módból a másikba ezzel is szállítási és fuvarozási módok gyengeségeit egyensúlyozva és kiiktatva.

Miközben a tengeri szállítás általában nagyobb távolságokra és nagyobb mennyiségekben zajlik, a vasúti szállítás gyorsabb lehetőséget kínál a belső közlekedésre. Így a logisztikai központok biztosítják, hogy a tengeri úton érkező áruk könnyedén hozzáférjenek a vasúti hálózatokhoz, és fordítva, anélkül, hogy felesleges átrakódásokra vagy késedelmekre lenne szükség. Nikolett több olyan várost megnevezett, amelyek lokációjuk miatt egyszerűen megkerülhetetlenek.

Wuhan, Tibiliszi, Thesszaloniki, Budapest, Belgrád, Rotterdam, Duisburg amiket Nikolett alapanyagok beszerzésén keresztül megismert és kiemelt az interjúm során.

Maja is hasonló véleményen volt mivel, a vasúti szállítás gazdasági előnyöket kínál a gyors forgalmú áruk szállítása esetén.

"A vasút lehetővé teszi az áru gyorsabb eljuttatását a célállomásra, ezáltal csökkenti a készletezési költségeket, ami kulcsfontosságú a versenyképesség szempontjából viszont fontos kiemelni, hogy a kötött pálya jelenleg nem tudja felvenni a versenyt a hajózással kapacitás szempontjából" tette hozzá Maja.

A beszélgetésközben ámbár kiemelte, hogy munkája során a gyorsaság és megbízhatóság sok esetben prioritizációt élvez a kapacitással szemben.

Nikolett és Maja véleménye szerint is az egyik nagykihívást a domborzat jelenti. A vasúti szállítás során számos földrajzi akadályt figyelembe kell venni. Az egyik legjelentősebb kihívás a hegyvidéki területek kezelése, amelyek gépi és költséghatékonysági problémákat okozhatnak, különösen az áruk nehézsége és a vasúti pályák dőlésszöge miatt.

"A hegyvidéki területek és a különböző klímaváltozások miatt jelentkező időjárási anomáliák megnehezítik az infrastruktúra fejlesztését és fenntartását. Ez nemcsak költségeket emel, hanem késéseket is okozhat" figyelmeztetett Maja.

Számos nagy területű Ázsiai országban, mint például Kazahsztán vagy Üzbegisztán a hálózat elavult vagy még megsem épült olyan minőségűre, hogy ott gyorsvasúti forgalom tudjon haladni. Ezen kívül az extrém időjárási körülmények is megnehezíthetik a szállítást, például a hóval borított vagy áradás sújtotta területek jelentősen lassíthatják a vasúti forgalmat.

"Véleményem szerint az Európai unióban a nagy nyugati államok már az évek alatt kiépítettek egy nagyobb megbízható infrastruktúrát ami működő képes, vízen és szárazföldön egyaránt. De

a Keleti blokk országai, ott van még mit fejlődni, ha szeretnék oszlopos tagjai lenni ennek a klubnak”

Nikolett így reagált arra a kérdésre, hogy milyen logisztikai kihívások jelennek meg az Európai Unióban és hogyan tudnánk ezeket megoldani.

A vasúti Selyem Út megvalósítása az Európai Unió tagországai számára számos logisztikai kihívást ró. Az első, és talán legfontosabb nehézség a különböző vasúti infrastruktúrák és operatív rendszerek közötti eltérések. Az EU tagállamai különféle technikai specifikációkkal, nyomtávokkal és üzemeltetési módszerekkel rendelkeznek, ami megnehezíti az áruk szállítását, mivel az átrakodások és a különböző rendszerekhez való alkalmazkodás idő- és költségigényes lehet.

Egy másik jelentős kihívás a vámkezelési folyamatok hatékonysága, amit többször érzett saját bőrén is Nikolett. Amikor egyéni minőségi vagy formájú anyagokat kellett rendelnie Európán kívüli beszállítóktól, sokszor a vámkezelés bürokratikus menete miatt is csúszott a rakomány érkezése az építkezésekre projektek előkészítésére.

Amikor Maját kérdeztem mik lehetnek a legfontosabb logisztikai kihívások, amelyek az EU-tagországok számára felmerülhetnek a vasúti Selyem Út megvalósítása során, több tényező hatása vagy azok hiánya generálhat bizonytalanságot a kereskedelemben.

"A politikai instabilitás és a szabályozási különbségek megnehezítik a projekt zökkenőmentes kivitelezését. Az ilyen kihívások kezelésére a közép- és hosszú távú együttműködések, valamint a közös szabályozások kialakítása lehet a válasz”

Nikolett fontosabbnak tartotta, hogy az országok vámelőírásai és adminisztratív eljárásai eltérhetnek, ami további késedelmeket, nehézségeket és súlyos fejfájást okozott már neki is akár a legegyszerűbb csavar vagy vezeték beszerzésénél. A logisztikai lánc zökkenőmentes működése érdekében elengedhetetlen, hogy a vámkezelési folyamatok gyorsítására és egységesítésére törekedjenek az államok, még akkor is ha egyes országoknak az áthaladó forgalom teszi ki a bevételeik nagy részét.

Interjúm során próbáltam Nikolettnek és Majának úgy feltenni a kérdéseket, hogy ne azókkal az információkkal találkozzak, amiket interneten is könnyedén felfedezhetek, hanem több év

tapasztalat, sikerei és kudarcai legyenek benne ebben a jó hangulatú konzultációban és persze a kutatásomban.

”A háború egy teljesen új szituáció szült, az elején nehezen tudtuk felvenni a ritmust mivel még nem találkoztunk ilyen nehézséggel. Muszáj volt újra tervezni a gyakorlatilag mindent”

Nikolett egy nemzetközi projektben vett részt lassan másfél éve. Ebben a tervezet munkában még 2021-ben kötöttek a légkondicionálók felújítására és építésére egy Orosz vállalkozóval 2 éves partneri szerződést. Sajnálatosan ez a terv azóta is csúszik, mivel ez az energetikai cég is tiltó listán szerepel a mainapig.

Nikolett problémája rá világított arra, hogy az ukrán-országi háború és az annak következtében életbe léptetett gazdasági szankciók jelentős hatást gyakoroltak az új Selyem Útra, amely fontos kereskedelmi útvonal Kína és Európa között. Ezek a szankciók nemcsak magukra a konfliktusban részt vevő országokra gyakorolnak hatást, hanem azokra a logisztikai útvonalakra is, amelyek keresztülhaladnak ezen a térségen.

Maja válaszában kiemelte, hogy a szankciós politikának köszönhetően a Európában és a Közel-Keleten új kereskedelmi utak jöttek létre, ezzel kikerülve a szigorú nemzetközi szabályokat.

"A gazdasági nyomás hatására a régiós országok, mint Európában Magyarország, Szerbia vagy Románia vagy keleten Kazahsztán és Azerbajdzsán egyre inkább alternatív logisztikai központokká alakulnak. Ezek a csomópontok segítenek Kínának, hogy átstrukturálja a kereskedelmi kapcsolatokat, és új irányokat hozzon létre"

A globális geopolitikai feszültségek tehát új kihívások elé állítják a kereskedelmet, és Kína válasza ezekre a kihívásokra nemcsak a gazdasági források átcsoportosítását jelenti, hanem egy új logisztikai paradigma kialakulásához is vezet.

Nikolett így folytattatta az interjút, miután mélyebb gazdasági és politikai kérdéseket érintettünk. A politikai hatások megosztóak az érintett országokban. A Selyem út, lehet egy nagy közös nemzeti határokat nem ismerő cél. Ez a gazdasági kezdeményezés elősegíti a regionális együttműködést Nikolett elmondása alapján. A tőke, árú és nem utolsósorban humán erőforrás áramlása a két kontinens és megannyi város és kikötő között.

Nikolett viszont felhívta a figyelmet a kínai érdekérvényesítés veszélyeire. Az érintett országok között felmerülhetnek szuverenitással kapcsolatos aggályok, különösen azokban a helyzetekben, amikor a projektek kivitelezése jelentős helyi erőforrásokat igényel.

Ezekben az esetekben az országok vezetői, Nikolett véleménye szerint nem elég körültekintőek, ha a hosszútávú célokat vesszük figyelembe.

A globális kereskedelemben kötelező bizonyos szintig benne lenni a konnektivitás körforgásában. Nikolett kiemelte viszont, hogy a kis országoknak erős szuverenitásra van szükségünk a jogai és érdekei képviselése érdekében.

Maja is óvatosságra intett az interjú során. A vasúti projektek megvalósítása során a látott költségek, mint például az építési anyagok, munkaerő, valamint a technológia beszerzése – egyértelműen láthatóak és ezekkel így lehet és könnyű számolni is. Viszont nagyon fontos, hogy milyen előre nem látható károkat okozunk egymásnak és a földnek miközben a gazdasági nyereséget helyezük előtérbe.

"Ezek a költségek könnyen kalkulálhatóak, de a rejtett költségek, mint például a környezeti hatások, a társadalmi elfogadottság vagy a politikai instabilitás következményei, hosszú távon súlyosabbak lehetnek" – figyelmeztetett Maja

A fenntarthatósági és társadalmi kontextusok figyelembevételének hiánya esetén a projektek kerülhetnek veszélybe.

Az Európai Unió, mint jelentős szereplő, szoros figyelemmel kíséri a Kína és Európa közötti vasúti Selyem Út fejlődését. Mivel az EU aggályai közé tartozik a projektek átláthatósága és annak környezeti hatások hosszútávon, tette hozzá Maja. Az Európai Unió politikai és gazdasági érdekeket képvisel, és ezáltal figyelembe kell venni a különböző gazdasági modellek eltérését is. Maja felhívta a figyelmet külön arra is az interjú során számtalanszor, hogy a különböző jogi keretek és a hozzáférés egyenlősége érdekében az EU-nak nagyobb szerepet kell játszania a projekt irányításában. Utalva és kiemelve a közös normák és értékek fontosságát.

"Az új vasúti Selyem Út alapvetően megváltoztatja az EU belső piacának működését. A gyorsabb szállításnak köszönhetően a tagállamok közötti kereskedelem dinamikusabbá válik. A vasúti szállítás költséghatékonyabb és gyorsabb alternatívát kínál, az áruk áramlása zökkenőmentesebb lesz, amely elősegíti a gazdasági növekedést az EU-n belül."

Említésre került továbbá, hogy addig a kötőpálya fejlesztés Kínának jelent nagyobb nyereséget és sikert ameddig a vonatok nagyrésze üresen megy vissza Kínába. Jelenleg Nikolett elmondása szerint ez az egyik legnagyobb probléma abban az esetben ha lélekszámában és területében eltörpülő Európa szeretne versenyképes lenni rövid és hosszútávon egyaránt.

Maja az interjú során több már épülő projektre felhívta a figyelmet, amik Kínát és Európát ezer szállón fogják összekötni egymással és javítják a regionális logisztika helyzetét.

"A Budapest-Belgrád vasútvonal modernizálása és a Lengyelország és Kína közötti Yiwu-Lodz összeköttetés jelentős lépéseket jelentenek, amelyek célja a kereskedelmi forgalom növelése és a regionális gazdasági integráció elősegítése"

Maja is csak megerősítette, hogy rengeteg előnyt tud kovácsolni ebből Európa, de kiemelte a szabadabban áramló humán erőforrást és a kultúrák sokszínűségét amit magában rejt egy ilyen projekt.

"A különböző kultúrák találkozása gyakran okoz megértési nehézségeket, amit a nyelvi különbségek és a helyi üzleti szokások eltérései súlyosbíthatnak"

Maja ezekkel a gondolatokkal zárta az interjút és emelte ki a multikulturális világ előnyeit. A kulturális sokszínűség egyúttal hatalmas lehetőségeket is rejt, hiszen a vállalatok innovatív ötleteket és új megoldásokat integrálhatnak, amelyek segíthetik a piaci alkalmazkodást.

Utolsó Interjúm során Lassú Istvánnal beszélgettem, aki az OKM kft logisztikai vezetője immár öt év. István rengeteg tapasztalatot szerzett az építőiparban és hatalmas rutinnal rendelkezik a szállítás fuvarozás területén is egyaránt.

A Kína és Európa közötti kereskedelem dinamikájában a tengeri és vasúti szállítás közötti különbségek alapvetően befolyásolják a költségeket és a logisztikai stratégiákat, kezdte a beszélgetést István. Válaszaiban nagyon hasonlóan tükröződött mire is gondol pontosan amikor megértem, hogy hasonlítsa össze a kötőpályát és a hajózást.

"Sokkal nagyobbak az idővel járó pótköltségek, amelyek a hosszabb szállítási időből adódnak, valamint a kikötői díjak és a rakodási díjak. Emellett nem elhanyagolható a hajózás környezetvédelmi díja sem, amely szintén emelheti a tengeri szállítás költségeit."

Többször kiemelte a vasút fix és könnyen követhető útvonalakat, amik kockázata a magasszintű infrastruktúrának köszönhetően minimálissá váltak.

István amikor a logisztikai központokról kérdeztem akkor a fejlődő Közel-Keleti országokra helyezte a hangsúlyt, miszerint a jövőben ezek az államok lesznek a vasúti és a tengeri szállítás közötti kapcsolat fő út törői.

"Az új Selyemút mentén olyan fontos logisztikai csomópontok találhatóak, mint Kirgizisztán, Üzbegisztán, Grúzia, Azerbajdzsán, Kazahsztán vagy Mongólia"

A vasúti szállítás azonban nem mentes a földrajzi kihívásoktól sem. István így folytatta a választ amikor kitért a földrajzi adottságokra és nehézségekre

"Kínában a vasútvonalak elhelyezkedésével kapcsolatos komplex akadályokkal kell számolni az ország méretéből adódóan is, hiszen sok esetben nem a kikötők közelében találhatóak az óriási lélekszámú városok, így hatalmas szerepe van egy belső megbízható és robusztus szállításnak" – hangzott el az interjúban.

Ezen kívül a határok, az országok közötti problémák és a geopolitikai konfliktusok is nehezítik a szállítási láncokat, ami komoly kihívásokat jelenthet minden olyan országnak aki szeretne részt venni a globális kereskedelemben.

Az ukrán-orosz háború hatásai messzemenő következményekkel bírnak a nemzetközi kereskedelem számára, különösen az új Selyem Út vonatkozásában. István, aki a globális kereskedelem szerzett tapasztalataival rendelkezik, hangsúlyozta:

"A háborúval kapcsolatos gazdasági szankciók blokkolják a vasúti szállítás a Selyemúton, különösen azokban az esetekben, amikor Oroszország érintett. A politikai feszültségek miatt az eddigi útvonalak gyakran nem használhatóak, ami új kihívások elé állítja a szállítmányozási vállalatokat."

István elmondta, hogy a háború következményeképpen a Selyemút egyre inkább a déli irányba terjeszkedik, különösen Ázsia felé. Kína most arra fókuszál, hogy új alternatív útvonalakat alakítson ki, amelyek elkerülik Oroszországot, így az új Selyemút konnektivitása tovább növelhető. István felhívta a figyelmet arra, hogy Magyarország, mint stratégiai közlekedési csomópont, rugalmasságával és elhelyezkedésével szintén reagálhat ezekre a változásokra és könnyen lehet haszonélvezője is ennek a folyamatnak.

A Selyemúton belül folyamatos kockázatértékelés és alternatív útvonalak kidolgozása válik szükségessé, hogy a szállítmányozás folyamatosságát fenntartsák.

Ezenfelül a digitális nyomon követhető fejlesztése is kulcsszerepet játszik a zökkenőmentes logisztikai lánc fenntartásában ami sokszor elég törekenynek bizonyult az elmúlt években. A technológiai innovációk révén a vállalatok gyorsabban reagálhatnak a váratlan helyzetekre, így a hatékonyság érdekében szükséges a folyamatos fejlesztés, István ebben látja megoldást hosszútávon.

István amikor a politikai párhuzamokról és a globális világrendről kérdeztem, aki kiemelte, hogy a 21. században nem lehet gazdaságilag teljesen semlegesnek lenni.

A globális kereskedelem dinamikája a Kínából Európába vezető új Selyemúton keresztül folyamatosan változik, és ezt az irányzatot a Market Zrt logisztikai vezetője egyértelműen tükrözve megállapította:

"A globalista politika dominál az új Selyemút fejlődő országaiban, és ez az irányvonal erősen Kína felé mutat, mivel Kína indukálja az összes fejlesztést."

Ezzel párhuzamosan a helyi érdekek és politikai tényezők sok esetben háttérbe szorulnak. A Kínai hitelek hatása különösen a kelet-közép-európai országok számára aggasztó, mivel István figyelmeztetett:

"Ezek a hitelek hátrányosak és függőséget okoznak az érintett országok számára. Helyette piaci alapon is lehetne ezeket a fejlesztéseket megvalósítani."

Az így kialakuló gazdasági helyzet nemcsak a regionális fejlődést befolyásolja, hanem a politikai függetlenséget is veszélyezteti. A kis országoknak nagyon kell vigyázni, ha a jövőben is kötöttpályás fejlesztésbe fognak bele.

Istvánnal az interjú végén Magyarország és az Európai Unió szemszögéből figyeltük meg az új Selyemutat.

A vasúti Selyemút jelentős mértékben hozzájárul a kontinensek közötti konnektivitás javításához, ugyanakkor a globális geopolitikai feszültségek, mint például az ukrán-orosz háború, új kihívások elé állítják ezt a kezdeményezést ezt már István emelte ki:

"A háború miatt a fejlődés egyes területeken visszalépett, mivel a vasúti szállítások Oroszországon keresztül bonyolódnak, és ez megzavarhatja a kereskedelmet Közép- és Kelet-Európában."

Ennek ellenére Kína továbbra is aktívan keresi az alternatív projekteket a térségben, amelyek a globális kereskedelem megerősítésére irányulnak.

Az új vasúti Selyemút az EU belső piacának működésére is jelentős hatással van, különösen a tagállamok közötti logisztikai összeköttetések fejlesztése terén. A projektek serkentik a technológiai fejlesztéseket és új párbeszédre kötelezik az országokat az EU-n belül, amelyek a belső ellátás fejlesztésére irányulnak – mondta István. Mindezek mellett a fenntartható fejlődés és a zöld gondolkodás erősödése kulcsfontosságú tényezővé válik a jövő kereskedelmi tevékenységei során, biztosítva, hogy a logisztikai láncok környezetbarát módon működjenek. Zárta gondolatait Lassú István.

Összegzés

A Magyarország és Kína közötti gazdasági kapcsolatok a kétezres évek elejére nyúlnak vissza, amikor kezdetét vette egy olyan együttműködés, amely mindkét ország számára előnyösnek bizonyult. Kína tőkekihelyezés, befektetések és munkaerő-export szempontjából fontos partnerként tekint Magyarországra, különösen mivel az ország stratégiai elhelyezkedése révén kaput nyit a nyugat-európai piacokra. Ezen felül Magyarország jelentős szövetséges Kína számára az EU-n és a Közép- és Kelet-Európai (KKE) régióban, ahol a két ország közötti szoros együttműködés eddig mindig fennmaradt.

A 2008-as gazdasági válság után Magyarország súlyos gazdasági nehézségekkel küzdött, és Kína segítségével sikerült talpra állnia a tőkebefektetésekkel. Az azóta folytatódó együttműködés során Kína Magyarország egyik legfontosabb partnere lett Európában. Azonban a jövőbeli kilátásokkal kapcsolatban kérdések merülnek fel, különösen a Kínától kapott jelentős hitelek visszafizethetőségével kapcsolatban, és hogy Kína mit vár cserébe. A Budapest-Belgrád projekt különösen figyelemre méltó, mivel ennek megvalósulása esetén jelentős áruszállítási lehetőségek nyílhatnak meg, ám a kérdés az, hogy Magyarország mennyire profitálhat ebből a helyzetből.

A projekt kapcsolatba hozható a Kína által indított Új Selyemút stratégiával is, amely lehetővé teszi, hogy a kínai áruk elérjék számos európai országot. Magyarország közvetett módon érintett ebben a projektben, mivel a Pireusz kikötő és Belgrád összekötése érdekében további infrastruktúra-fejlesztések szükségesek. A potenciális logisztikai központok kiépítése Budapesten kedvező lenne, mivel ez munkahelyeket teremt és hozzájárulhat a hitelek csökkentéséhez.

Az Európai Unió álláspontja a Kína által vezetett OBOR-stratégia és a 17+1 együttműködés kapcsán vegyes. Miközben az EU elismeri Kína gazdasági törekvéseinek előnyeit és kölcsönös megállapodások is születnek, számos nyugati ország aggodalommal figyeli Kína térhódítását, a befektetéseiket és az esetleges geopolitikai kockázatokat. A projekt összefonódása révén Kína partnerségi lehetőségeket keres, hogy erősítse globális hatalmi pozícióját.

A vizsgálatok alapján Kína gazdasági szerepvállalása dicséretes, hiszen az ország jelentős fejlődésen ment keresztül, és az Egyesült Államokkal való folyamatos rivalizálás, valamint a geopolitikai feszültségek fényében Kína törekvései számos kérdést vetnek fel a jövőbeni együttműködés terén. Az együttműködések jellege és hatásai még mindig nyitott kérdések, de a potenciális előnyök és a fenntarthatóság egyaránt fontos szempontok a jövőbeli kapcsolatok szempontjából.

6. Irodalomjegyzék

(Dr.László Gulyás, The China-Central Asia Economic Corridor 3-6.ol) Elérhető:

https://eta.bibl.u-szeged.hu/3809/77/EFOP343_16_2016_00014_A_Brief_Introduction_VII_Guly%C3%A1s_L%C3%A1szl%C3%B3_20201202.pdf [Letöltve:2024.10.09]

„Kocsis J.B.-Komjáthy D.-Péti M: Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései, 2017” Elérhető: http://unipub.lib.uni-corvinus.hu/3342/1/selyemut_gfoldrajz_kocsisj_komjathyd_petim2.pdf [Letöltve: 2024.11.10]

16+1 együttműködés:

Elérhető:https://hu.wikipedia.org/wiki/16%2B1_egy%C3%BCttm%C5%B1k%C3%B6d%C3%A9s [Letöltve:2024.11.03]

27 EU-tagállam nagykövete közösen tiltakozott, egyedül Magyarország hallgat az új kínai selyemút miatt: Elérhető: <https://444.hu/2018/04/18/27-eu-tagallam-nagykovete-kozosen-tiltakozott-egyedul-magyarorszag-hallgat-az-uj-kinai-selyemut-miatt> [Letöltve:2024.09.02]

A „16 + 1 együttműködés” bemutatása: Elérhető: <http://www.geopolitika.hu/hu/2017/11/01/a-16-1-egyuttmukodes-bemutatas/> [Letöltve:2024.10.24]

HVG: soron kívül küldhet Kína mozdonyokat

Magyarországra: Elérhető: <https://24.hu/fn/gazdasag/2024/10/31/lazar-janos-crrc-kinai-tolatomozdony-20-megrendeles/> [Letöltve:2024.09.25]

A balti államok kilépnek a 16+1 együttműködésből: Elérhető: mandiner.hu/makronom/2022/08/kina-lettország-litvania-esztország-balti-országok) [Letöltve:2024.10.07]

A Budapest Guidelines: Elérhető: <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/02/13/a-budapest-guidelines/> [Letöltve:2024.11.25]

A semmi közepétől a világ közepéig: Elérhető: <https://eurasziamagazin.hu/a-semmi-kozepetol-a-vilag-kozepeig> [Letöltve:2024.09.12]

Az Egy övezet egy út az Európai Unió szemszögéből: kihívás vagy lehetőség: Elérhető: <http://www.geopolitika.hu/hu/2019/04/05/az-egy-ovezet-egy-ut-az-europai-unio-szemszogebo-kihivas-vagy-lehetoseg/> [Letöltve:2024.10.22]

Az Egy Övezet, Egy Út geopolitikai jelentősége a történelmi távlatban: [Eszterhai V. 2016a: Az Egy Övezet, Egy Út geopolitikai jelentősége történelmi távlatban. – Hungarian Geopolitics 3. – Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány pp. 8–17.](#) [Letöltve:2024.09.10]

Az EU az asztalra csapott, Kína pedig fegyvertelen marad: Elérhető: <https://www.portfolio.hu/unios-forrasok/20240602/az-eu-az-asztalra-csapott-kina-pedig-fegyvertelen-marad-689509> [Letöltve:2024.10.19]

Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói: Elérhető: https://unipub.lib.uni-corvinus.hu/3249/1/selyemut_gfoldrajz.pdf [Letöltve:2024.10.04]

Balti országok helyzetképe a XXI. században – A balti államok különleges biztonságpolitikai helyzete: Elérhető: www.geopolitika.hu/hu/2016/10/04/a-balti-országok-helyzetkepe-a-xxi-szazadban-a-balti-allamok-kulonleges-biztonsagpolitikai-helyzete/ [Letöltve:2024.10.22]

Brezinski, Z., 2013: Stratégiai vízió. Amerika és a globális hatalom válság. Antall József Tudásközpont, Budapest 2018. pp. 175-187.

Budapest–Belgrád: a 19. század alatt megterülő vasútvonal: Elérhető: <https://telex.hu/komplex/2021/11/26/budapest-belgrad-a-19-szazad-alatt-megterulo-vasutvonal> [Letöltve:2024.11.13]

CHINA STATISTICAL YEARBOOK 2023: Elérhető: <https://www.stats.gov.cn/sj/ndsjsj/2023/indexeh.htm> [Letöltve:2024.12.01]

China's One Belt One Road is a spectacular domino of failed projects: Elérhető:

<https://www.deccanherald.com/opinion/chinas-one-belt-one-road-is-a-spectacular-domino-of-failed-projects-3171753> [Letöltve:2024.10.28]

China-Hungary Bilateral Relations: Trade and Investment Outlook:

Elérhető: <https://www.china-briefing.com/news/china-hungary-bilateral-relations-trade-and-investment-outlook/> [Letöltve:2024.12.07]

Chinese investment in EU dwarfs flow the other way: Elérhető

: <https://www.ft.com/content/79e3a2b2-d6f7-11e6-944b-e7eb37a6aa8e> [Letöltve:2024.09.09]

Csin-ping, Hszi [2013]: Let the Sense of Community of Common Destiny Take Deep Root in Neighbouring Countries.

Daily News on Southeast Asia – 24 Oct 2024: Elérhető:

<https://www.iseas.edu.sg/library/blog/daily-news-alerts/241024/> [Letöltve:2024.11.22]

Economist, The 2015: The Asian Infrastructure Bank. The infrastructure gap. – The Economist, 03.21.

Elérhető : [Zhong, W., An, H., Gao, X. and Sun, X. \(2014\) “The Evolution of Communities in the International Oil Network,” Physica A, 413, 42-52.](#) [Letöltve:2024.11.28]

EU-CHINA OBSERVER DEPARTMENT OF EU INTERNATIONAL RELATIONS AND DIPLOMACY STUDIES: Elérhető : https://gclc.coleurope.eu/sites/default/files/research-paper/eu-china_observer115_0.pdf [Letöltve:2024.12.05]

Fact Sheet: The New Eurasian Land Bridge: Elérhető:

<https://www.geopoliticalmonitor.com/fact-sheet-the-new-urasian-land-bridge/>
[Letöltve:2024.09.15]

Geopolitikai csataterre válik egy grúz kikötő: Elérhető:

<https://makronom.eu/2024/06/18/makronom-kina-grozia-kikoto/> [Letöltve:2024.11.12]

Hazánknak is jól jöhet az Új selyemút: Elérhető: https://mandiner.hu/hetilap/2023/05/uj-selyemut#google_vignette [Letöltve:2024.10.12]

Hill, J. G. 2013: Proceed to Peshawar. – Annapolis: Naval Institute Press pp. 1–11. Elérhető:

<http://www.geopolitika.hu/hu/2017/06/01/elenk-erdeklodes-mellett-zajlott-le-az-egy-ovezet-egy-ut-egyuttmukodes-europai-foruma-konferencia/> [Letöltve: 2024.10.23]

How China's New Silk Road Threatens European Trade:

Elérhető: <https://beltandroad.hktcd.com/en/insights/how-chinas-new-silk-road-threatens-european-trade> [Letöltve:2024.11.05]

JOINT COMMUNICATION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL Elements for a new EU strategy on China:

Elérhető:https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/joint_communication_to_the_european_parliament_and_the_council_-_elements_for_a_new_eu_strategy_on_china.pdf

[Letöltve:2024.10.01]

Kína a világ legnagyobb hitelezője: Peking adósának lenni nem leányálom: Elérhető:

https://hvg.hu/gazdasag/20240509_kina-a-vilag-legnagyobb-hitelezoje-pekings-adosanak-lenni-nem-leanyalom [Letöltve:2024.09.15]

Kína felé nyitnának a britek a Brexit után: Elérhető:

https://hvg.hu/gazdasag/20190710_Kina_fele_nyitnanak_a_britek_a_Brexit_utan

[Letöltve:2024.09.15]

Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései:

Elérhető:[https://unipub.lib.uni-](https://unipub.lib.uni-corvinus.hu/3342/1/selyemut_gfoldrajz_kocsisj_komjathyd_petim2.pdf)

[corvinus.hu/3342/1/selyemut_gfoldrajz_kocsisj_komjathyd_petim2.pdf](https://unipub.lib.uni-corvinus.hu/3342/1/selyemut_gfoldrajz_kocsisj_komjathyd_petim2.pdf) [Letöltve:2024.10.02]

koehring, M. (szerk) 2019: The critical role of infrastructure for the Sustainable Development Goals. The Economist Intelligence Unit Limited 2019. [Letöltve:2024.11.28]

Közép-Európán robot át a Selyemút Expressz - az EU-Kína közötti vasúti útvonalakról:

Elérhető: <https://corvinak.hu/vilag/2021/05/18/selyemut-expressz-eu-kina-vasut> [Letöltve:2024.10.12]

Nagy gondot jelent a világ számára az USA és Kína szembenállása: Elérhető:

<https://www.portfolio.hu/gazdasag/20240929/nagy-gondot-jelent-a-vilag-szamara-az-usa-es-kina-szembenallasa-710133#> [Letöltve:2024.09.17]

Nagy gondot jelent a világnak az USA és Kína szembenállása: Elérhető: [portfolio, Barry Eichengreen, University of California, Berkeley 2024.szeptember](https://www.portfolio.hu/gazdasag/20240929/nagy-gondot-jelent-a-vilag-szamara-az-usa-es-kina-szembenallasa-710133#) [Letöltve:2024.10.23]

oboreuropeglobal-connectivities: Elérhető: <https://www.oboreurope.com/en/global-connectivities/> [Letöltve:2024.09.14]

Pireusz lesz a kapocs Görögország és Kína között: Elérhető

:<https://www.vg.hu/vilaggazdasag/vilaggazdasag-kulfoldi-gazdasag/pireusz-lesz-a-kapocs-gorogorszag-es-kinakozott-1861332/> [Letöltve:2024.12.01]

South China Morning Post chapter 5. Belt and Road Invitation

Elérhető:(<https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>) [Letöltve:2024.09.08]

The critical role of infrastructure for the Sustainable Development Goals: Elérhető :[koehring, M. \(szerk\) 2019: The critical role of infrastructure for the Sustainable Development Goals. The Economist Intelligence Unit Limited 2019. p. 22](#) [Letöltve:2024.12.02]

The Impact of Belt and Road Initiative (BRI) Investment in Infrastructure on Achieving the Sustainable Development Goals:
Elérhető:https://opendocs.ids.ac.uk/articles/report/The_Impact_of_Belt_and_Road_Initiative_BRI_Investment_in_Infrastructure_on_Achieving_the_Sustainable_Development_Goals/26432065?file=48081646 [Letöltve:2024.11.18]

The infrastructure gap: Elérhető: <https://www.economist.com/asia/2015/03/19/the-infrastructure-gap> [Letöltve:2024.10.23]

Total annual goods exports from China to the European Union from 2002 to 2023 (*in millions of Euros*): Elérhető:<https://www.statista.com/statistics/1419009/eu-china-relations-exports-into-europe/> [Letöltve:2024.11.05]

Több mint 12 milliárd forintos vasútfejlesztés indul Záhony térségében:
Elérhető:<https://www.portfolio.hu/ingatlan/20220930/tobb-mint-12-milliard-forintos-vasutfejlesztes-indul-zahony-tersegeben-570119> [Letöltve:2024.11.03]

7. MELLÉKLETEK:

7.1 MÉLYINTERJÚ GUIDE:

Kedves kitöltő!

Kutatásomban szeretném feltárni, hogy milyen logisztikai kihívásokkal és problémákkal kell megküzdeni az Európa és Kína között húzódó vasúthálózatnak. Milyen megoldásokat vagy észrevételeket tudnak javasolni, amik nem csak a dolgozatomban tudnak segíteni de akár a mindennapi nemzetközi konnektivitásban is segítséget tudnak nyújtani.

Őszinte véleményükre vagyok kíváncsi. Nagyon hálás lennék ha a tapasztalatokat és konstruktív észrevételeiket vagy akár hosszúévek tanulságait megtudnám hallgatni és felhasználni a szakdolgozatomban.

Természetesen az eredményeket és beszélgetéseinket szigorúan bizalmasan kezel és bizalmukkal nem szeretnék vissza élni.

1.Kérem mutatkozon be röviden. Hogy hívják önt? Milyen végzettséggel rendelkezik? Milyen kapcsolatban áll a fuvarozással és a logisztikai tevékenységekkel?

2.Mit gondol milyen plusz költségekkel jár a tengeri szállítás a vasúti szállítással szemben, Kína és Európa közötti kereskedelemben?

3.Mely gazdasági előnyöket kínál a vasúti szállítás a gyors forgalmú áruk esetében a tengeri szállítással szemben?

4.Milyen szerepet játszanak a logisztikai központok a vasúti és tengeri szállítás között, mit gondol merre vannak a legnagyobb logisztikai csomópontok az új selyem úton?

5.Milyen releváns földrajzi akadályokkal kell számolni a vasúti szállítás során?

6.Mik a legfontosabb logisztikai kihívások, amelyek a vasúti Selyem Út megvalósítása során felmerülhetnek az EU-tagországok számára, és hogyan lehet ezeket kezelni?

7.Hogyan hatnak az Ukrán Orosz háború generált gazdasági szankciók az új Selyem Útra?

8.Az Ukrán Oroszháború miatt melyik irányba kezdett el terjeszkedni és fejlődni az új vasúti selyem út?

9.Milyen intézkedéseket hoznak(vagy kis kapukat keresnek?) a nagy logisztikai vállalatok a Selyem Úton történő szállítás során a háborúval kapcsolatos kockázatok minimalizálása érdekében?

10.Mi motiválja az új Selyem Út országait a vasúti infrastruktúra fejlesztésében és milyen látott és rejtett költségeket tartalmaz egy ilyen projekt?

11.Milyen hatással van az új Selyem Út a regionális gazdaságokra az érintett országokban?

12.Hogyan értékeli az Európai Unió a Kína és Európa közötti vasúti Selyem Út fejlesztését, és milyen politikai vagy gazdasági aggályok merülnek fel a projektek kapcsán?

13.A globalista vagy a lokalista politika a dominánsabb az Új selyem út fejlődő országaiban és Kínában?

14.Egyes még kevésbé fejlett vagy közép Kelet-Európai országoknak hosszú és rövid távon megkora lépés előnyt vagy hátrányt jelentenek a hatalmas Kínai hitelek?

15.Milyen politikai előnyöket kínál Kína számára a vasúti kapcsolatok fejlesztése, Európával és a tengeri kereskedelmi útvonalakkal szembe?

16.Milyen hatással van az új Selyem Út a politikai kapcsolatokra az érintett országok között?

MÉLYINTERJÚ ÁTÍRAT:

Szabó Nikolett

1.Kérem mutatkozon be röviden. Hogy hívják önt? Milyen végzettséggel rendelkezik? Milyen kapcsolatban áll a fuvarozással és a logisztikai tevékenységekkel?

Szabó Nikolett vagyok, logisztikai mérnök. A BME-én végeztem, ahol mélyreható ismereteket szereztem a logisztika és a szállítmányozás területén. Jelenleg a Market Zrt.-nél dolgozom, ahol felelős vagyok az anyagbeszerzésekért és azok eljuttatásáért a projekt területekre. A fuvarozással és logisztikai tevékenységekkel való kapcsolatomban a beszerzési és szállítási folyamatok optimalizálásában nyilvánul meg, melyek alapvetőek a hatékony működéshez.

2.Mit gondol milyen plusz költségekkel jár a tengeri szállítás a vasúti szállítással szemben, Kína és Európa közötti kereskedelemben?

Az új vasúti selyemutat közvetlen összeköttetések és gyorsáthaladás jellemzi a városokon és logisztikaicsomópontokon keresztül, minimalizálva az átrakodások számát, ezzel csökkenti az időt és a költséget. Először is, a kikötői díjak jelentős tételt képeznek a tengeri szállítás költségszerkezetében. A rakodással, tárolással és eltávolítással kapcsolatos díjak gyorsan növelhetik az összes költséget.

Továbbá, gyakori, hogy az áruknak átrakásra van szükségük a kikötőben, amely újabb költségeket okozhat, hiszen az áru kezelésével és a különböző szállítójárművekre való átszervezésével jár. A fuvarozási idő is kritikus tényező: a tengeri szállítás általában hosszabb időt vesz igénybe, amely alatt a pénzügyi költségek, mint a készletek fenntartása, jelentősen megnövekedhetnek.

3.Mely gazdasági előnyöket kínál a vasúti szállítás a gyors forgalmú áruk esetében a tengeri szállítással szemben?

Így a gyors forgalmú áruk, mint például elektronikai termékek, ruházati cikkek esetén ideális megoldás. Emellett a vasúti szállítás stabilabb időkereteket tud biztosítani, mivel nem kapcsolódik a tengeri időjárási viszonyokhoz. Ezen kívül a vasúti szállítás költséghatékonysága is vonzóbb lehet, különösen az áruk nagyobb mennyisége esetén. A tengeri szállítás általában alacsonyabb költségekkel jár, különösen nagy mennyiségű áru esetén, ám látnunk kell azt is, hogy az átfutási idő meghosszabbítása miatt a gyorsan romlandó áruk esetén ez nem mindig indokolt.

Ráadásul a vasúti szállítás szintén környezetbarátabb, ami egyre fontosabb szempont a vállalatok számára. Ezzel szemben a tengeri szállítás hosszan eltarthat, ami nem minden esetben elfogadható.

4.Milyen szerepet játszanak a logisztikai központok a vasúti és tengeri szállítás között, mit gondol merre vannak a legnagyobb logisztikai csomópontok az új selyem úton?

logisztikai központok kulcsszerepet játszanak a vasúti és tengeri szállítás közötti kapcsolattartásban. Ezek a központok lehetővé teszik az áruk átrakását, tárolását és elosztását, ami fontos a hatékony logisztikai lánc fenntartásához. A csomópontok meglátásom szerint csak ott tudnak kialakulni, ahol egy ország hajlandó hosszútávúan gondolkodni és alkalmazkodni mint az időjáráshoz mint pedig az ország adta magasságokhoz és mélységekhez. Az új Selyem úton a legnagyobb logisztikai csomópontok például Wuhan, Tibiliszi, Thessaloniki, Budapest,Belgrád, Rotterdam, Duisburg, valamint Kínában Zhengzhou és Lianyungang, ahol a vasúti és tengeri közlekedés kombinálása megkönnyíti az áruszállítást.

5.Milyen releváns földrajzi akadályokkal kell számolni a vasúti szállítás során?

A vasúti szállítással kapcsolatos földrajzi akadályok közé tartoznak a hegyvidéki területek, ahol bonyolult vasúti infrastruktúra szükséges. Emellett a vízi akadályok, mint a folyók és tengerek átlépése, szintén kihívást jelenthet. A különböző országok közötti határok és az eltérő vasúti rendszerek szintén bonyodalmakat okozhatnak.

6.Mik a legfontosabb logisztikai kihívások, amelyek a vasúti Selyem Út megvalósítása során felmerülhetnek az EU-tagországok számára, és hogyan lehet ezeket kezelni?

Véleményem szerint az Európai unióban a nagy nyugati államok már az évek alatt kiépítettek egy nagyobb megbízható infrastruktúrát ami működő képes, vízen és szárazföldön egyaránt. De a Keleti blokk országai, ott van még mit fejlődni ha szeretnék oszlopos tagjai lenni ennek a klubnak.

Az EU-tagországok számára a legnagyobb logisztikai kihívások közé tartozik az infrastruktúra fejlesztése, a határokon átnyúló együttműködés javítása és az eltérő jogi előírások harmonizálása. Ezen problémák kezelésére megfelelő közlekedési és kereskedelmi politikák kidolgozására van szükség, a magánszektor és az állam közötti együttműködés javításával, amely elősegíti a hatékony és gyors áruszállítást a Selyem Úton.

7.Hogyan hatnak az Ukrán Orosz háború generált gazdasági szankciók az új Selyem Útra?

A politikai instabilitás és a szabályozási különbségek megnehezítik a projekt zökkenőmentes kivitelezését. Az ilyen kihívások kezelésére a közép- és hosszú távú együttműködések, valamint a közös szabályozások kialakítása lehet a válasz. Az Ukrán-Orosz háború következtében bevezetett gazdasági szankciók jelentős hatással vannak az új Selyem Útra és a kapcsolódó logisztikai láncokra. A szankciók miatt a kereskedelem korlátozottabbá vált, különösen Oroszország irányába, ami az áruszállítási útvonalak újragondolását sürgeti. Ezen felül a logisztikai vállalatok kénytelenek voltak alternatív útvonalakat keresni, amelyek csökkenthetik a szankciók által okozott hatások kockázatát. Az őszinte közlés hiányzó aktívan befolyásolja a kereskedelmi kapcsolatokat, így a célországok közötti közvetlen vasúti összeköttetések lehet kedvezőbbek a jövőben.

8. Az Ukrán Orosz háború miatt melyik irányba kezdett el terjeszkedni és fejlődni az új vasúti selyem út?

Véleményem szerint, bár őszintén ennek annyira nem néztem utána de úgy gondolom, hogy a háború következtében az új vasúti Selyem Út terjeszkedése és fejlődése a nyugati országok és Közép-Ázsia irányába fókuszál. A korábbi útvonalakon keresztül történő szállítások kockázatosabbá váltak, így a logisztikai cégek még inkább támaszkodnak a Kínából Európába vezető alternatív vasúti útvonalakra, például a Kazahsztánon vagy Türkmenisztánon át vezető vonalakra. Ennek köszönhetően új logisztikai csomópontok és közlekedési folyosók alakulnak ki, amelyek elősegíthetik a biztonságosabb és gyorsabb áruszállítást.

9. Milyen intézkedéseket hoznak (vagy kis kapukat keresnek?) a nagy logisztikai vállalatok a Selyem Úton történő szállítás során a háborúval kapcsolatos kockázatok minimalizálása érdekében?

A nagy logisztikai vállalatok többféle intézkedést is hoznak a háborúval kapcsolatos kockázatok minimalizálása érdekében. Először is, az alternatív útvonalak keresése mellett a vállalatok hangsúlyt helyeznek a partnerek diverzifikálására is - például más szállítványozó cégekkel és szolgáltatókkal való együttműködésre. Ezen kívül a digitális technológiák és nyomkövetési rendszerek bevezetése lehetővé teszi a szállítványok valós idejű nyomon követését, így reagálhatnak a váratlan eseményekre.

Súlyosbító tényezőként a biztosítási lehetőségek felmérése is egy fontos döntési szempont, hogy a cégek felkészülhessenek a potenciális veszteségekre. A vállalatok tehát nemcsak a meglévő logisztikai infrastruktúra kiépítésére összpontosítanak, hanem azok folyamatos optimalizálására is.

10. Mi motiválja az új Selyem Út országait a vasúti infrastruktúra fejlesztésében és milyen látott és rejtett költségeket tartalmaz egy ilyen projekt?

Az új Selyem Út országait több tényező is motiválja a vasúti infrastruktúra fejlesztésére. Egyrészt, a gazdasági növekedés elősegítése kiemelkedő szerepet játszik, mivel a fejlettebb infrastruktúra vonzza a külföldi befektetéseket és fokozza a kereskedelmet. Másrészt, a regionális együttműködés erősítése és a geopolitikai befolyás növelése is fontos cél. A fejlett vasúti hálózatok által biztosított gyorsabb és költséghatékonyabb áruszállítás elősegíti az országok közötti gazdasági integrációt.

A projektek költségei között látott költségek, mint például az építési és anyagköltségek, valamint a tervezési és engedélyezési díjak szerepelnek. Rejtett költségek azonban magukban foglalhatják a projektek megvalósítása során felmerülő nem jól látható, például politikai kockázatokat, helyi ellenállást, vagy a környezetvédelmi előírásoknak való megfelelést, ami plusz költségeket generálhat.

11. Milyen hatással van az új Selyem Út a regionális gazdaságokra az érintett országokban?

Az új Selyem Út jelentős pozitív hatással bírhat a regionális gazdaságokra. A fejlesztett vasúti infrastruktúra gyorsabb hozzáférést biztosít az európai és kínai piacokhoz, ami felerősítheti a helyi exportot. A munkahelyek teremtése a vasúti projektek építése és fenntartása során szintén elengedhetetlen, hozzájárulva a helyi gazdaságok fejlődéséhez.

Ugyanakkor, nem szabad figyelmen kívül hagyni a potenciális negatív hatásokat sem. Az egyes országok kereskedelmi függősége Kínától megnőhet, ami idővel a helyi gazdaságok önállóságát veszélyeztetheti.

12. Hogyan értékeli az Európai Unió a Kína és Európa közötti vasúti Selyem Út fejlesztését, és milyen politikai vagy gazdasági aggályok merülnek fel a projektek kapcsán?

Az Európai Unió vegyes érzelmekkel viseltetik a Kína és Európa közötti vasúti Selyem Út fejlesztése iránt. A projekt lehetőséget teremt a kereskedelem élénkítésére, azonban aggodalmak is felmerülnek, főként a geopolitikai befolyás növekedése, a gazdasági függőség, valamint a helyi piacok számára megjelenő verseny miatt.

Politikai aggályként jelentkezik a demokratikus értékek és az emberi jogok kérdése, amely a kínai üzleti modellek mögött állhat. Gazdasági szempontból pedig, a közvetlen konkurenciától való félelem, hiszen a kínai termékek alacsonyabb árakkal zúdulhatnak az európai piacokra, megnehezítve ezzel a helyi termelők helyzetét.

13. A globalista vagy a lokalista politika a dominánsabb az Új selyem út fejlődő országaiban és Kínában?

Az új Selyem Út fejlődő országaiban és Kínában a globalista politika dominál, amely egyértelműen tükröződik a kereskedelmi kapcsolatok erősítésében és a gazdasági integrációban. Kína aktívan törekszik a globális kereskedelem kibővítésére és a globális gazdasági befolyásának növelésére a Selyem Út kezdeményezésén keresztül. A fejlődő országok, akik a projekt részesei, szintén profitálhatnak a befektetésekből és a kereskedelmi lehetőségekből, amelyek a globális piachoz való hozzáférést biztosítanak. Ugyanakkor különböző lokalista törekvések is megjelennek, mivel az országok szeretnék megőrizni saját gazdasági érdekeiket és értékeiket, ami a külföldi befolyás mérséklését célozza.

14. Egyes még kevésbé fejlett vagy közép Kelet-Európai országoknak hosszú és rövid távon megkora lépés előnyt vagy hátrányt jelentenek a hatalmas Kínai hitelek?

A Kínából származó hatalmas hitelek mind rövid, mind hosszú távon vegyes előnyöket és hátrányokat jelenthetnek a kevésbé fejlett vagy közép-kelet-európai országok számára. Rövid távon a kínai hitelek gyors forrást biztosítanak infrastrukturális fejlesztésekhez, amelyek elősegíthetik a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést. Ez különösen vonzó lehet olyan országok számára, ahol a hagyományos finanszírozási lehetőségek korlátozottak.

Hosszú távon azonban a helyzet bonyolultabb. A hitelek magas kamatai és a visszafizetési kötelezettségek teherként nehezedhetnek a gazdaságra, és a hitelek miatt a gazdasági függőség

Kínától erősödhet. Ezen kívül, ha a projektek nem vezetnek a várt jövedelmekhez, az országok pénzügyi stabilitása veszélybe kerülhet. Szükséges egy alapos kockázat-elemzés és a megfelelő tervezés, hogy a hitelek ténylegesen előnyösek legyenek.

15. Milyen politikai előnyöket kínál Kína számára a vasúti kapcsolatok fejlesztése, Európával és a tengeri kereskedelmi útvonalakkal szembe?

A vasúti kapcsolatok fejlesztése jelentős politikai előnyöket biztosít Kína számára. Először is, ez lehetővé teszi, hogy Kína megerősítse pozícióját mint globális kereskedelmi hatalom, és fenntartsa befolyását a távol-keleti és európai piacokon. A vasúti útvonalak biztosítják a hatékonyabb és költséghatékonyabb szállítást, amely vonzóbbá teszi a kínai termékeket és szolgáltatásokat.

Ezen kívül a vasúti fejlesztések által Kína gyakran politikai szövetségeket is kialakíthat az érintett országokkal, lehetőséget biztosítva a regionális stabilitás megerősítésére és a geopolitikai befolyásának növelésére. Ezzel szemben a tengeri kereskedelmi útvonalak nagyobb kockázatokkal, mint például időjárási viszonyokkal és tengeri kalózkodással járnak, ezért a vasúti közlekedés biztonságosabb alternatívát jelenthet.

16. Milyen hatással van az új Selyem Út a politikai kapcsolatokra az érintett országok között

Regionális együttműködés erősítése, megfigyelhető az új Selyem Út keretében a részt vevő országok között megnövekvő gazdasági kapcsolatok jönnek létre, amelyek politikai együttműködést is generálnak. A közös infrastrukturális projekteken való együttműködés lehetőséget teremt a kormányok közötti párbeszédre, amely segíti a politikai feszültségek csökkentését és a békés együttélést.

Szigeti Maja

1. Kérem mutatkozzon be röviden. Hogy hívják önt? Milyen végzettséggel rendelkezik? Milyen kapcsolatban áll a fuvarozással és a logisztikai tevékenységekkel?

Szigeti Maja vagyok és logisztikai koordinátor az OKM kft-nél. A Miskolci Egyetemen szereztem diplomát. Jelenlegi feladatom az alvállalkozók teljesítésének visszaigazolása, valamint a cég anyagbeszerzőivel való folyamatos egyeztetés a hét minden napján. A fuvarozással és logisztikai tevékenységekkel való kapcsolatomban valósul meg, ahol a szállítási folyamatok zökkenőmentességének biztosítására összpontosítok.

2.Mit gondol milyen plusz költségekkel jár a tengeri szállítás a vasúti szállítással szemben, Kína és Európa közötti kereskedelemben?

A tengeri szállítás Kína és Európa közötti kereskedelemben sok esetben rendkívül versenyképes és költséghatékony lehet, bár vannak plusz költségek, amelyeket figyelembe kell venni. Először is, a kikötői díjak, mint a rakodási és tárolási költségek, elkerülhetetlenek, de a tengeri szállítás lehetővé teszi a nagy mennyiségű áru szállítását, ami ezen költségek eloszlását jelenti, és így az egységköltségek csökkentését eredményezheti.

Emellett, bár az átrakási költségek felmerülhetnek, a jól kiépített kikötői infrastruktúrák gyors és hatékony árumozgást tesznek lehetővé. A modern technológiák és a hidraulikus rendszerek révén a tengeri szállítás egyre gyorsabb és zökkenőmentesebb, ami csökkentheti az átszállással kapcsolatos problémákat.

Bár a tengeri szállítás hosszabb átfutási idővel jár, a stabil és megbízható tervezés lehetővé teszi a várható időkeretek pontos kalkulációját. Ezen időkeretek betartása, különösen nagyméretű különlegességek vagy termékek esetén, még mindig lehet biztos kezet nyújtani a vállalkozások számára. A tengeri szállítás mint a legnagyobb mennyiségű terhek szállításának lehetősége továbbra is felülmúlja a versenytársakat, és nagyobb hatékonyságot biztosít az ellátási láncban.

3.Mely gazdasági előnyöket kínál a vasúti szállítás a gyors forgalmú áruk esetében a tengeri szállítással szemben?

A vasúti szállítás számos gazdasági előnyt kínál a gyors forgalmú áruk, mint például elektronikai termékek vagy divatcikk esetében. Először is, a gyorsabb átfutási idő és a stabilabb szállítási időkeretek lehetővé teszik, hogy a vállalatok pontosabb tervezést végezzenek, így csökkenthetik a készletezés költségeit.

A vasúti szállítás költséghatékonyabb lehet, ha az árukat nagyobb mennyiségben és távolságokra szállítják. Ez különösen kedvező a vállalatok pénzügyi hatékonysága szempontjából, mivel a gyorsabb eljuttatás csökkentheti a természeti kockázatokat és a sérülékeny áruk esetében a kártérítési költségeket.

Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy nem mindig áll rendelkezésre elegendő vasúti infrastruktúra, így a költséghatékony vasúti szállítás lehetőségei korlátozottak lehetnek.

4. Milyen szerepet játszanak a logisztikai központok a vasúti és tengeri szállítás között, mit gondol merre vannak a legnagyobb logisztikai csomópontok az új selyem úton?

A logisztikai központok fontos szerepet játszanak a vasúti és tengeri szállítás integrálásában. Ezek a központok lehetőséget biztosítanak az áruk átrakására és tárolására, ami elengedhetetlen a hatékony logisztikai lánc fenntartásához. Az új Selyem úton a legnagyobb logisztikai csomópontok például Hamburg, Rotterdam, valamint Kínában Zhengzhou és Lianyungang.

Ugyanakkor a logisztikai központokkal kapcsolatosan hiányosságokat is ki kell emelni. A központosított rendszerek sok esetben bürokratikus akadályokat, hosszú várakozási időket, és a készletek gyors mozgásának hiányát okozhatják. Ha egy logisztikai központ nem működik optimálisan, az jelentős késedelmet eredményezhet az áruszállításban, ami hátrányosan befolyásolhatja a vállalatok működését. Ezen felül a magas működési költségek és a különböző országok közötti eltérő jogszabályok miatt a logisztikai központok néha nem tudnak hatékony megoldásokat biztosítani.

5. Milyen releváns földrajzi akadályokkal kell számolni a vasúti szállítás során?

A vasúti szállítás során számos földrajzi akadály merülhet fel, amelyek befolyásolják a szállítási folyamatokat. Köztük szerepelnek a hegyvidéki területek, ahol bonyolult vasúti infrastruktúrára van szükség az optimális közlekedés biztosításához. A hegyek megmászása és a szükséges technikai megoldások nemcsak költségesek, hanem jelentős idővesztést is okozhatnak a szállítás során.

Ezen felül a folyókkal és tengerekkel való keresztezések is kihívást jelentenek, hiszen itt különféle hidak vagy alagutak szükségesek, amelyek szintén további költségeket vonhatnak

maguk után. A különböző éghajlati viszonyok is befolyásolják a vasúti közlekedést, például a téli időszakban erős havazás vagy jégeső megnehezítheti a szállítást.

6. Mik a legfontosabb logisztikai kihívások, amelyek a vasúti Selyem Út megvalósítása során felmerülhetnek az EU-tagországok számára, és hogyan lehet ezeket kezelni?

A vasúti Selyem Út megvalósítása során az EU-tagországok számára számos logisztikai kihívás merül fel. Az egyik legnagyobb akadály az infrastruktúra hiányosságai. Sok esetben a különböző országok eltérő vasúti rendszereket használnak, amelyek nem mindig kompatibilisek egymással. A megoldás érdekében szükséges lenne egységes szabványokat kidolgozni és a vasúti infrastruktúra korszerűsítése mellett elköteleződni.

Egy másik kihívás a bürokratikus procedúrák, amelyek lelassítják a határellenőrzést és az árumozgást. A különböző országok szabályozásai és vámeljárássai megnehezítik a logisztikai folyamatokat, ami hosszú várakozási időkhöz vezethet. Ennek kezelésére a közös jogi keretek kialakítása és a digitális megoldások alkalmazása lehet hasznos, amelyek felgyorsítják az adminisztratív folyamatokat.

7. Hogyan hatnak az Ukrán Orosz háború generált gazdasági szankciók az új Selyem Útra?

Az ukrán-orosz háború és a hozzá kapcsolódó gazdasági szankciók jelentős hatással vannak az új Selyem Útra. A szankciók miatt a kereskedelmi kapcsolatok számos ország között meggyengültek, különösen pedig Oroszország és az EU-tagállamok viszonyában. Ez szűkíti a Selyem Út lehetőségeit, hiszen a háború következtében a logisztikai láncok megszakadhatnak, és a fuvarozási lehetőségek is korlátozódnak.

Ezen kívül, a szankciók befolyásolják a szállítási költségeket és az áruk áramlását, hiszen a szankciók által érintett termékek szállítása kockázatosabb lett. A biztosítási díjak emelkednek, ami további költségeket ró a szállítványozókra. A háború és a szankciók emellett növelik a kereskedelem bizonytalanságát, és az érintett országok közötti bizalom csökkenéséhez vezetnek.

8. Az Ukrán Orosz háború miatt melyik irányba kezdett el terjeszkedni és fejlődni az új vasúti selyem út?

Az Ukrán-Orosz háború következményeként az új Selyem Út terjeszkedése a nyugati irányok felé, és a közép-ázsiai országok irányába összpontosult. Az alternatív kereskedelmi útvonalak keresése, mint például Kazahsztán, Türkmenisztán vagy Üzbegisztán, lehetőséget ad arra, hogy a kereskedelmi forgalom a háború miatti feszültségekből kijöjjön.

Ez a fejlődés ugyanakkor nem mentes a kihívásoktól. Az új útvonalak kiépítése és fejlesztése jelentős beruházásokat igényel, valamint a helyi infrastruktúra hiányosságait is kezelni kell.

9. Milyen intézkedéseket hoznak (vagy kis kapukat keresnek?) a nagy logisztikai vállalatok a Selyem Úton történő szállítás során a háborúval kapcsolatos kockázatok minimalizálása érdekében?

A nagy logisztikai vállalatok a kockázatok minimalizálása érdekében több intézkedést is alkalmaznak. Elsősorban alternatív útvonalakat keresnek, hogy elkerüljék a háború által érintett területeket, így biztosítva az áruk biztonságos szállítását. Emellett a vállalatok különféle biztosítási konstrukciókat kötnek, amelyek fedezik a háborúval kapcsolatos kockázatokat, ezzel védve a szállítmányokat. A digitális technológiák, például a valós idejű nyomkövető rendszerek bevezetése is elősegíti a kockázatok azonnali észlelését és a gyors reagálást. A helyi hatóságokkal való szoros együttműködés szintén fontos, hogy a változó politikai helyzetet naprakészen figyelemmel kísérjék. Ezt a megközelítést támogatom, mivel a rugalmasság és a reagálás gyorsasága elengedhetetlen a biztonságos logisztika fenntartásához, ám elismerem, hogy a költségek növekedése és a logisztikai lánc összetettsége is komoly kihívást jelent.

10. Mi motiválja az új Selyem Út országait a vasúti infrastruktúra fejlesztésében és milyen látott és rejtett költségeket tartalmaz egy ilyen projekt?

Az új Selyem Út országait különböző motivációk hajtják a vasúti infrastruktúra fejlesztésében. Elsősorban gazdasági növekedésre és a kereskedelem fellendítésére számítanak, hiszen a fejlettebb közlekedési hálózatok lehetővé teszik az áruk gyorsabb és hatékonyabb szállítását. Emellett a projektek révén elősegíthető a regionális együttműködés és versenyképesség

növelése is. Azonban a költségek átfogó megértése kulcsfontosságú. A látott költségek közé tartozik az építési anyagok és munkaerő költsége, míg a rejtett költségek magukban foglalják a korrupciót, a politikai instabilitás kockázatait és a későbbi fenntartási kiadásokat. Ezt a kettősséget fontosnak tartom, mert a gazdasági előnyök mellett a rejtett költségek súlyosbíthatják a projekt megvalósíthatóságát.

11. Milyen hatással van az új Selyem Út a regionális gazdaságokra az érintett országokban?

Az új Selyem Út jelentős hatással bír a regionális gazdaságokra. Pozitív értelemben a közlekedési infrastruktúra fejlesztése új lehetőségeket teremt, erősítve a kereskedelmet és növelve a helyi gazdasági aktivitást. Az új vasúti összeköttetések révén a helyi termékek könnyebben eljuthatnak a nemzetközi piacra, ami munkahelyteremtéshez is vezethet. Ugyanakkor figyelembe kell venni a potenciális negatív hatásokat is, mint például a gazdasági függőség Kínától, amely destabilizálhatja az érintett országok gazdasági helyzetét. A környezeti hatások is aggályosak, mivel a gyors fejlődés újabb környezeti kihívásokat teremthet. Ezért fontos a kiegyensúlyozott megközelítés, amely figyelembe veszi a fenntarthatóságot.

12. Hogyan értékeli az Európai Unió a Kína és Európa közötti vasúti Selyem Út fejlesztését, és milyen politikai vagy gazdasági aggályok merülnek fel a projektek kapcsán?

Miközben a projekt gazdasági előnyöket ígér, például a kereskedelem gyorsabb lebonyolítását és a logisztikai költségek csökkentését, sokan kétségekkel telve figyelik a kockázatokat is. A vasúti összeköttetések fejlődése nem csupán a kereskedelmi forgalom növekedését segítheti, hanem támogatja Kína dominanciáját is Európában, ami komoly aggodalmakat vet fel az EU szoros határain belül.

A politikai félelmek különösen aggasztóak, mivel sokan úgy vélik, hogy a kínai hatalom növekedése a geopolitikai egyensúly megbomlásához vezethet. Az EU kritikái között szerepel a projekt körüli átláthatóság hiánya, a kétséges környezetvédelmi normák és a különböző országok közötti gazdasági befolyás aszimmetriája. A kínai gazdasági nyomás növekedése a tagállamok szuverenitását veszélyezteti, és az EU tagjai számára komoly dilemmákat okozhat a jövőbeni együttműködések kapcsán. Mindezek miatt létfontosságú, hogy a Kína és az EU közötti projektek során biztosítsák a biztonságos, fenntartható és átlátható partnerségi kereteket, amelyek védik az európai érdekeltségeket.

13. A globalista vagy a lokalista politika a dominánsabb az Új Selyem út fejlődő országaiban és Kínában?

A Selyemút fejlődő országaiban a globalista politika túlsúlyban van, mivel a nemzetek elsősorban a külföldi befektetések bevonására és a globális kereskedelmi kapcsolatok kiépítésére összpontosítanak. Habár a világkereskedelem bővülése és a globális piacokhoz való hozzáférés iránti kereslet érvelhet a globalizáció mellett, a gyakorlatban ez gyakran korlátozza a helyi gazdaságok fejlődési lehetőségeit.

Kína is a globalista megközelítést preferálja az Új Selyemút keretein belül, a projekt célja a nemzetközi kereskedelem fellendítése és a már meglévő gazdasági kapcsolatok elmélyítése. Azonban ez a politika súlyos következményekkel járhat, hiszen sok esetben a helyi közösségek érdekei háttérbe szorulnak, miközben a külföldi befektetők profitja elsődleges szerepet kap. A globalizációs ambíciók a helyi kultúrák és identitások elhomályosodásához is vezethetnek, amely még inkább fokozza a társadalmi feszültségeket.

Bár a lokalista politikai elemek is jelen vannak, amelyek a helyi államok számára kínálnak előnyöket és a regionális integrációt célozzák, ezek gyakran nem elegendőek a globális trendek negatív hatásainak ellensúlyozására. Fontos, hogy a globalizációs törekvések figyelembe vegyék a helyi közösségek fejlődési lehetőségeit, és ne rombolják le azokat. Az egyensúly megőrzése elengedhetetlen ahhoz, hogy a helyi identitások megmaradjanak, és a fejlődés valóban fenntartható lehessen.

14. Egyes még kevésbé fejlett vagy közép Kelet-Európai országoknak hosszú és rövid távon megkora lépés előnyt vagy hátrányt jelentenek a hatalmas Kínai hitelek?

A Kínából érkező hitelek a Közép-Kelet-Európai országok számára mind rövid, mind hosszú távon vegyes következményekkel járnak. Rövid távon gyors pénzügyi forrást biztosítanak, lehetővé teszi az infrastruktúra fejlesztését és a gazdasági növekedést, különösen olyan

országokban, ahol a helyi költségvetés korlátozott. Azonban ez a látszólagos előny sok esetben csak illúziónak bizonyulhat.

Hosszú távon a Kínából származó hitelek komoly kockázatokat rejtenek. A felhalmozódó magas adósságok a gazdaság stabilitásának aláásásához vezethetnek, különösen, ha a beruházások nem termelnek elegendő megtérülést. Ezen felül, a hitelezők, jelen esetben Kína, képesek befolyásolni a politikai döntéseket, ami nem csupán a nemzeti szuverenitást, hanem a demokratikus folyamatokat is veszélyeztetheti.

A hitelek mögött álló projektek gyakran rohamosan elhúzódnak, a költségek pedig általában átlépik a kezdeti előrejelzéseket, ami azt jelenti, hogy az országok a várt előnyök helyett további pénzügyi terheket kell hogy elszenvedjenek. Az így kialakult függőség Kína egyre nagyobb gazdasági dominanciájához vezet, ami a helyi közösségek jólétére is negatív hatással lehet. Összességében a Kínából származó hitelek valódi fenyegetést jelentenek a közép-kelet-európai országok számára, amelyek gazdasági függetlensége és stabilitása erőteljesen megkérdőjelezhető.

15. Milyen politikai előnyöket kínál Kína számára a vasúti kapcsolatok fejlesztése, Európával és a tengeri kereskedelmi útvonalakkal szembe?

Kína számára a vasúti kapcsolatok fejlesztése látszólag számos politikai előnnyel jár, azonban ezek a tények árnyaltabb megközelítést igényelnek. Először is, a vasúti útvonalak révén Kína valóban megerősíti kereskedelmi befolyását Európában és más érintett régiókban, de ez a politikai hatalom növekedése gyakran a helyi országok szuverenitásának csökkenésével jár. A szárazföldi összeköttetések révén Kína függetlenebbé válhat a tengeri kereskedelmi útvonalaktól, azonban ez a függetlenség újabb kockázatokat is rejt, mivel a vasúti infrastruktúrák kiépítése és karbantartása nagymértékű befektetést igényel, amelyet nem minden ország tud fenntartani.

Továbbá, míg a vasúti kapcsolatok fejlesztése erősíti Kína nemzetközi pozícióját a „Belt and Road Initiative” keretében, ez a stratégia valójában a részt vevő országok gazdasági függését is fokozhatja, hiszen Kína dominanciájának megerősítésére irányul. Az ellátási láncok integrációja és a regionális együttműködés elősegítése a helyi gazdaságok szempontjából kedvezőtlen következményekkel járhat, például a helyi vállalatok versenyképességének szűkülésével.

Ezen kívül, Kína nemcsak gazdasági és kereskedelmi, hanem kulturális és diplomáciai kapcsolatokat is épít a vasúti projektek révén, ami nem mindig válik a helyi közösségek javára. A Kínából érkező informális befolyásolás eszközeiként működnek, ami károsíthatja a helyi identitást és értékeket. Végző soron ez a stratégia nemcsak Kínának kedvez, hanem a közép- és kelet európai országok függését is fokozza, ami hosszú távon a helyi fejlődés és fenntarthatóság ellen hat.

16.Milyen hatással van az új Selyem Út a politikai kapcsolatokra az érintett országok között?

Az Selyem Út jelentős hatással van az érintett országok politikai kapcsolataira, amely nemcsak lehetőségeket, hanem komoly kockázatokat is hordoz magában. Bár a gazdasági együttműködés és az infrastruktúra-fejlesztések valóban erősítik a kölcsönös kapcsolatokat és partnerségek kialakulását, ez a pozitív jelenség gyakran a Kínai dominancia erősödésével jár, ami a résztvevő országok közötti feszültségeket generálhat.

A kereskedelmi kapcsolatok bővülése és a közlekedési, logisztikai együttműködések javítása nem minden esetben jár a régió stabilitásának növekedésével. A résztvevő államok közötti gazdasági függőség növekedése miatt egyes országok kétségbe vonhatják Kína befolyásának mértékét, ami a helyi politikai vezetők közötti rivalizáláshoz vezethet. Ez az új hatalmi egyensúly a nemzeti érdekek érvényesítésére irányuló feszültségeket fokozhatja, amelyek destabilizálják a már meglévő politikai viszonyokat.

Ezen kívül, a Kínai támogatás által létrejövő politikai együttműködések nem mindig szolgálják a helyi közösségek javát.

Lassú István

1.Kérem mutatkozon be röviden. Hogy hívják önt? Milyen végzettséggel rendelkezik? Milyen kapcsolatban áll a fuvarozással és a logisztikai tevékenységekkel?

A nevem Lassú István, és az OKM Kft. logisztikai vezetője vagyok. Hosszú évek óta foglalkozom az építkezések menedzselésével és a beszállítók irányításával. Munkám során céloom a hatékony, költségtudatos logisztikai folyamatok kialakítása, ami elengedhetetlen az

építkezések sikeres lebonyolításához. A tapasztalataim révén jól ismerem a beszállítói lánc menedzselésének kihívásait és lehetőségeit, amelyek a projektjeink során jelentkeznek.

2. Mit gondol milyen plusz költségekkel jár a tengeri szállítás a vasúti szállítással szemben, Kína és Európa közötti kereskedelemben?

A tengeri szállítás számos plusz költséggel jár, amelyek a vasúti szállítással összevetve jelentős többletet képviselhetnek. Először is, a kikötői díjak nagyon magasak lehetnek, hiszen a kikötők bérleti és kezelési költségei különösen magasak a nagy forgalmú területeken. Ezek a költségek nagymértékben befolyásolják az árak alakulását, mivel a szállítmányok érkezésének és indításának költségei is növekszenek.

A második szempont a rakodási díjak. A tengeri szállítás esetében a konténerek rakodása és kirakodása a kikötőkben emelheti a költségeket, és a rakodási idő is hosszabb lehet, különösen forgalmas időszakokban. Míg a vasúti szállításnál a rakodási folyamat általában gyorsabb, a kikötőkben való várakozás jelentős időkiesést okozhat.

3. Mely gazdasági előnyöket kínál a vasúti szállítás a gyors forgalmú áruk esetében a tengeri szállítással szemben?

A vasúti szállítás ugyan kínál bizonyos gazdasági előnyöket, különösen a gyors forgalmú áruk esetében, azonban számos jelentős hátrányt is rejt magában. A gyorsaság valóban kiemelkedő előnyt jelent, hiszen a vonatok általában rövidebb idő alatt érik el a célállomást, mint a tengeri szállítás. Ugyanakkor, a vasúti közlekedés nem mindig képes tartani a megfelelő menetrendet, különösen akkor, ha a pályák állapota vagy a logisztikai koordináció nem megfelelő, ami késedelmekhez vezethet.

A költséghatékonyságra hivatkozva, bár a vasúti fuvarozás alacsonyabb üzemeltetési és üzemanyag-költségekkel járhat, a kezdeti infrastruktúra kiépítése és fenntartása komoly kiadásokat jelenthet. Egyes esetekben a vasúti szállítás költségei a kiszállításához szükséges egyéb szolgáltatások, például a rakodás és az intermodális kapcsolatok miatt akár még magasabbak is lehetnek, mint a tengeri szállítás költségei.

4.Milyen szerepet játszanak a logisztikai központok a vasúti és tengeri szállítás között, mit gondol merre vannak a legnagyobb logisztikai csomópontok az új selyem úton?

A logisztikai központok kulcsszerepet játszanak a vasúti és tengeri szállítás integrálásában, de ennek a szerepnek számos gyenge pontja van. Bár ezek a központok elvileg biztosítják az áruk megfelelő kezelését, elosztását és átáramlását, a valóságban gyakran találkoznak működési nehézségekkel. Az áruk zökkenőmentes és hatékony szállítása a megtervezett folyamatok ellenére gyakran akadozik a felmerülő logisztikai kihívások, mint például a túlterheltség, az infrastruktúra hiányosságai vagy az adminisztratív bonyodalmak miatt.

Az új Selyem Úton Kirgizisztán és Üzbegisztán kiemelkedő logisztikai csomópontnak számít, azonban ez a központi elhelyezkedés nem mentes a problémáktól. E két ország politikai és gazdasági instabilitása, valamint megfelelő infrastrukturális háttér hiánya megnehezíti a hatékony kapcsolatokat kialakítását Ázsia és Európa között. Grúzia és Azerbajdzsán, bár szintén fontos szereplők lettek, gyakran szembesülnek a korlátozott forrásokkal és az esetleges konfliktusokkal, amelyek a szállítási folyamatokat hátráltathatják.

Görögország, mint a Földközi-tenger bejáratának szerves része, szintén kulcsfontosságú régió a projekt szempontjából, de az ország gazdasági nehézségei és a kikötők karbantartásának hiányosságai gyakran gátolják a hatékony működést. Ezen felül, Oroszország és Ukrajna szerepe a logisztikai láncban meghatározó, de a kelet-nyugati időszakok során megjelenő politikai feszültségek és háborús konfliktusok komoly kockázatot jelentenek a nyersanyag- és áruforgalom zavartalanságára.

5.Milyen releváns földrajzi akadályokkal kell számolni a vasúti szállítás során?

A vasúti szállítás során számos földrajzi akadály merülhet fel, amelyek befolyásolják a szolgáltatás hatékonyságát és a szállítási időt. Az egyik legfontosabb akadály a hegységek jelenléte, amelyek különleges vasúti infrastruktúrát igényelnek, például alagutak és viaduktok kialakítását, amelyek jelentős költségekkel járhatnak.

6.Mik a legfontosabb logisztikai kihívások, amelyek a vasúti Selyem Út megvalósítása során felmerülhetnek az EU-tagországok számára, és hogyan lehet ezeket kezelni?

A vasúti Selyem Út megvalósításával kapcsolatban az EU-tagországok számára számos komoly logisztikai kihívás adódik. Az egyik legnagyobb probléma a különböző jogszabályi és normatív környezetek harmonizálása, amely rendkívül nehézkes feladat. Az EU-tagországok eltérő regulációkkal és vámkezelési folyamatokkal rendelkeznek, ami jelentősen megnehezíti az árumozgást. A közös irányelvek kidolgozása és az egységes vámkezelési folyamatok bevezetése elvben szükséges, de a gyakorlatban a tagországok közötti politikai eltérések és érdekellentétek miatt ez gyakran nem valósul meg.

Ezenfelül, a vasúti infrastruktúra fejlesztése is jelentős problémákat vet fel, mivel a költségek hatalmas terhet jelentenek, és nem minden ország képes azonnal biztosítani ezeket az összegeket. Az EU ugyan támogathatná az infrastruktúra fejlesztését finanszírozási programok révén, de a források elosztása nem mindig transzparens vagy méltányos, és gyakran visszaélésekhez vagy bürokratikus akadályokhoz vezet.

7. Hogyan hatnak az ukrán orosz háború generált gazdasági szankciók az új Selyem Útra?

Azán orosz háború következtében bevezetett gazdasági szankciók komoly kihívásokat jelenthetnek az új Selyem Út számára. Ezek a korlátozások súlyosan érintik Oroszország pénzügyi és kereskedelmi kapcsolatait, ami azt jelenti, hogy az Oroszországon keresztül zajló szállítmányok és tranzitszolgáltatások terjedelme jelentősen csökkenhet. Ezt a helyzetet a kereskedelem fellendítése érdekében a vasúti Selyem Út egyes országaiban alternatív útvonalak és szomszédos régiók felé való elmozdulás kísérheti, azonban ez nem mentes a problémáktól.

Ezek a szankciók arra kényszerítik az érintett országokat, hogy új kereskedelmi kapcsolatokat építsenek ki, de a gyors alternatívák keresése gyakran alacsonyabb minőségű, megbízhatatlan kapcsolatokhoz vezethet, amelyek nem képesek a szükséges transzparenciát biztosítani. A keleti és nyugati kapcsolatok közötti szakadék növekedése szintén aggasztó, hiszen ez a gazdasági polarizálódás destabilizálhatja a már meglévő kereskedelmi láncokat és átformálhatja a regionális együttműködéseket.

8. Az ukrán orosz háború miatt melyik irányba kezdett el terjeszkedni és fejlődni az új vasúti selyem út?

Azrán-orosz háború következtében az új Selyem Út terjeszkedése és fejlődése a déli és nyugati irányok felé mozdult el, elkerülve az orosz területeket, ami számos kérdést vet fel. Közép-Ázsiából, mint például Kazahsztán, Üzbegisztán és Kirgizisztán, valóban megnövekedett a kereskedelmi import és export más szomszédos országok, mint Kína és Törökország, valamint a Közép- és Nyugat-Európa felé. Azonban ez a elmozdulás nem mentes a problémáktól.

Először is, a terjeszkedés az orosz területek elkerülésével komoly infrastrukturális kihívásokat okoz. Az új útvonalak kiépítése és karbantartása jelentős költségekkel jár, és sok közép-ázsiai ország számára ez a feladat túlságosan megterhelő lehet. Az infrastrukturális fejlesztések elmaradása hozzájárulhat a logisztikai hátrányokhoz, amelyek kedvezőtlenül befolyásolják a kereskedelmet.

Másodszor, a kereskedelem növekedése Közép-Ázsia irányába nem biztos, hogy tartós. A regionális politikai instabilitás, a gazdasági egyenlőtlenségek és a helyi kormányzati gyengeségek mind veszélyeztethetik a kereskedelmi kapcsolatok fenntarthatóságát és fejlődését. Bár Kazahsztán, Üzbegisztán és Kirgizisztán az új lehetőségeket kihasználva igyekszik erősíteni a kereskedelmet, e folyamat során gyakran fennáll az a veszély, hogy a helyi gazdaságok túlzottan függenek a külföldi piacoktól, amely gazdasági sebezhetőséget eredményez.

9. Milyen intézkedéseket hoznak (vagy kis kapukat keresnek?) a nagy logisztikai vállalatok a Selyem Úton történő szállítás során a háborúval kapcsolatos kockázatok minimalizálása érdekében?

Aztikai vállalatok különféle intézkedéseket próbálnak alkalmazni a Selyem Úton történő szállítás kockázatainak minimalizálása érdekében, de ezek az intézkedések gyakran nem bizonyulnak elegendőnek. Először is, bár a vállalatok diverzifikált szállítási útvonalakat keresnek, hogy csökkentsék a háborús területek kockázatait, a valódi biztonság garantálása továbbra is kihívást jelent. Az alternatív útvonalak nem mindig rendelkeznek megfelelő infrastruktúrával, ami késedelmekhez és megbízhatatlan szállításokhoz vezethet.

Ezen kívül, a vállalatok által alkalmazott különböző biztosítási megoldások, amelyek a háborús kockázatokat hivatottak fedezni, gyakran nem elegendőek ahhoz, hogy megfelelő védelmet nyújtsanak. A biztosítási költségek az árak emelkedéséhez vezethetnek, így a végfelhasználók

számára megfizethetetlen alternatívákat kínálnak. A biztosítások gyakran sokszor komplexek, és a kártérítési folyamatok elhúzódhatnak, ami komoly pénzügyi kockázatokat jelent a vállalatok számára.

A digitális technológiák, mint a valós idejű nyomkövetési rendszerek bevezetése javíthatja a kockázatok észlelésének sebességét, azonban ezek a megoldások nem mentesek a saját problémáiktól sem. A technikai meghibásodások, az adatvédelmi kérdések és a rendszerintegrációs nehézségek mind befolyásolhatják a nyomkövetési rendszerek megbízhatóságát. Továbbá, a technológiai megoldások bevezetése önmagában még nem elegendő ahhoz, hogy proaktív döntéseket hozzanak; a vállalatoknak a megfelelő emberi erőforrásokat és szakértelmet is fel kell vonultatniuk, ami gyakran nem mindig adott.

10. Mi motiválja az új Selyem Út országait a vasúti infrastruktúra fejlesztésében és milyen látott és rejtett költségeket tartalmaz egy ilyen projekt?

Az Selyem Út országait több motiváló tényező ösztönzi a vasúti infrastruktúra fejlesztésére, azonban számos kérdés merül fel e motivációk hátterében. Az egyik fő motivátor a gazdasági növekedés és a kereskedelem fellendítése, ami önmagában nem mindig elégséges indok. A modernizált infrastruktúra valóban segíthet a helyi termékek globális piacra jutásában, de gyakran előfordul, hogy a megvalósítás során a tervezett előnyök messze elmaradnak a várt eredményektől.

Továbbá, a régiók közötti együttműködés és integráció, ami szintén kulcsszerepet játszik, sok esetben nem valósul meg a várt módon. A közlekedési hálózatok kiépítése új lehetőségeket ígér, ám a gyakran meglévő politikai és gazdasági érdekellentétek miatt a valódi együttműködés helyett rivalizálás és feszültségek alakulhatnak ki a különböző országok között.

A projekt költségeinek elemzése során fontos megkülönböztetni a látható költségeket, például az építési anyagok és a munkaerő költségeit, ám a rejtett költségek sokkal súlyosabb problémákat rejthetnek. A politikai kockázatok, a korrupció és a hosszú távú fenntartási költségek növekedése gyakran alábecsült tényezők, amelyek komoly anyagi terheket róhatnak a résztvevő országokra. Számos esetben a projektek befejezése után derül ki, hogy a fenntartási költségek mértéke túlságosan megterhelő a helyi gazdaságok számára.

11.Milyen hatással van az új Selyem Út a regionális gazdaságokra az érintett országokban?

Az Selyem Út jelentős hatással van a regionális gazdaságokra, azonban nem minden aspektusa kedvező. A kereskedelem fellendítése tényleg ígér egy gazdasági növekedést és munkahelyteremtést, de ezt a folyamatot gyakran elhomályosítják komoly aggályok. Például, a különböző országok közötti verseny fokozódása nem minden esetben eredményez valódi előnyöket, hiszen sok esetben a helyi termelők nem képesek felvenni a versenyt a nagyobb, külföldi cégekkel, ami gazdasági visszaeséshez vezethet.

Bár a logisztikai és közlekedési infrastruktúra fejlesztése pozitív lépés, számos helyen ez a projekt nem valósul meg megfelelően. Az infrastrukturális projektek mögötti politikai érdekek és korrupciós problémák gyakran megnehezítik a megvalósítást, ami a várt gazdasági előnyök elmaradását eredményezheti. Már a kivitelezés kezdeti fázisaiban is felmerülhetnek költségúllépések és időbeli csúszások, amelyek tovább növelhetik a feszültségeket a helyi közösségek között.

A helyi termékek nemzetközi piacokra jutásának gyorsulása szintén nem mentes a problémáktól. A hirtelen növekvő konkurencia miatt a kisebb előállítók nehézségekbe ütköznek, és a piacon való megmaradás kérdése is bizonytalanná válik. A termelési kapacitások növekedésének ígérete is gyakran idealizált, mivel a gazdasági struktúrák nem mindig képesek reagálni gyorsan a megváltozott piaci környezetre.

12.Hogyan értékeli az Európai Unió a Kína és Európa közötti vasúti Selyem Út fejlesztését, és milyen politikai vagy gazdasági aggályok merülnek fel a projektek kapcsán?

A politikai aggodalmak jelentős szerepet játszanak az értékelésben. Kína növekvő befolyása a térségben aggasztó, különösen a helyi országok szuverenitásának szempontjából. Az EU-tagországok attól tartanak, hogy a befektetések révén a kínai hatalom fokozatosan erősödik, ami a helyi döntéshozatali folyamatok korlátozásához vezethet. A transzparencia hiánya a projekteken tovább növeli a bizalmatlanságot; az EU-n belüli politikai viták és eltérő érdekeltségek miatt sokan megkérdőjelezzik, hogy a projektek valóban a helyi közösségek javát szolgálják-e.

Ezen kívül a pénzügyi kockázatok, amelyek a projekt végrehajtásával kapcsolatosak, szintén súlyosbítják a helyzetet. Az elérhető információk hiánya arra utal, hogy az adott országok esetleg elveszíthetik szuverenitásukat, és a helyi gazdaságok a kínai pénzügyi rendszerek által

gyakorolt nyomás alá kerülhetnek. A várhatóan növekvő adósságok és a kínai hitelek körüli aggályok tovább erősítik a fenyegetések érzését, amelyek végső soron a gazdasági hátrányokhoz és politikai instabilitáshoz vezethetnek.

13. A globalista vagy a lokalista politika a dominánsabb az Új Selyem út fejlődő országában és Kínában?

Az Új Selyem út fejlődő országában a globalista politika dominál, de ez nem mentes a komoly aggályoktól. A gazdasági fejlesztések és a kereskedelem fellendítése érdekében a részt vevő országok gyakran a külföldi befektetésekre és nemzetközi partnerségekre támaszkodnak. Kína, mint az Új Selyem út fő kezdeményezője, is a globalista megközelítést preferálja, de sokan kétségbe vonják, hogy ez a politika valóban előnyös a helyi közösségek számára.

Bár a nemzetközi piacok kiépítése és az integráció növelése vonzó célok, a valóságban a helyi gazdaságok gyakran nem képesek megbirkózni a külföldi szereplők dominanciájával. A nagyobb idegen érdekek helyi piacok feletti ellenőrzése végül a nemzeti szuverenitás csökkenéséhez vezethet. Mindez rengeteg kérdést vet fel ahelyett, hogy valódi fenntarthatóságot és előnyöket biztosítana a fejlődő országok számára.

A lokalista politikai elemek, amelyek országonként eltérő stratégiákat, helyi érdekeket és közpolitikai igényeket képviselnek, sok esetben képtelenek hatékonyan érvényesülni.

14. Egyes még kevésbé fejlett vagy közép Kelet-Európai országoknak hosszú és rövid távon megkora lépés előnyt vagy hátrányt jelentenek a hatalmas kínai hitelek?

Hosszú távon a Kínából származó hitelek komolyabb problémákat hordoznak magukban, például a nemzeti szuverenitás csökkenését. A kölcsönök fedezete és a hitelezők befolyása a helyi politikára tovább csökkentheti a döntéshozók függetlenségét, ami aggasztó hatással lehet a demokratikus folyamatokra és a helyi gazdasági érdekekre. Ezen kívül a kínai hitelek mögötti projektek gyakran nem biztosítanak átláthatóságot, aminek következtében a korrupció és a rossz gazdálkodás kockázata is megnő.

Ezek az aggasztó tényezők, mint a nemzeti hitelekért való felelősségvállalás hiánya, a növekvő adósság és a politikai nyomás, végső soron hátráltathatják a közép-kelet-európai országok valódi fejlődését és függetlenségét. Összességében, a Kínából érkező hitelek rövid távon ígéretes lehetőségeket nyújtanak, de a hosszú távú hatások és kockázatok alapos elemzése elengedhetetlen ahhoz, hogy a terminológiai fenntarthatóság biztosított legyen.

15.Milyen politikai előnyöket kínál Kína számára a vasúti kapcsolatok fejlesztése, Európával és a tengeri kereskedelmi útvonalakkal szembe?

A kapcsolatok fejlesztése Kína számára ugyan számos politikai előnyt ígér, azonban ezek az előnyök jelentős aggályokat is rejtnek magukban. Először is, a vasúti infrastruktúra kiépítése lehetővé teszi Kína számára, hogy ellensúlyozza tengeri kereskedelmi útvonalakon való közvetlen befolyását, különösen a globális kereskedelem szempontjából érzékeny tengerszorosok körüli feszültségek idején. Azonban ez az infrastruktúra nemcsak előnyökkel jár; a fokozott befolyás növeli a geopolitikai feszültségeket, és a környező országok egyesek kétségbe vonhatják Kína szándékait, ami regionális rivalizáláshoz vezethet.

A politikai és gazdasági integráció fenntartása érdekében Kína erősítheti regionális pozícióját, de ez a domináns szerep gyakran a partnerországok szuverenitásának csökkenésével jár. A projekt irányításának és végrehajtásának központosítása azt is jelenti, hogy a részt vevő országok elveszítik a döntéshozatal feletti kontrollt, ami súlyosan veszélyeztetheti a helyi érdekeket és politikai függetlenséget.

16.Milyen hatással van az új Selyem Út a politikai kapcsolatokra az érintett országok között?

Selyem Út mentén történő fejlesztések feszültségeket is generálhatnak. Kína dominanciája az infrastruktúra-beruházások során gazdasági és politikai függőséget okozhat a kisebb országok számára, ami politikai instabilitáshoz vezethet a regionális viszonylatokban. Ezen kívül a különböző tagországok közötti rivalizálások és eltérő érdeklődések szintén ellentmondásokat okozhatnak, amelyek befolyásolhatják a közös projekt irányítását.