

Deborah Brautigam

A KÍNAI „ADÓSSÁGCSAPDA-DIPLOMÁCIA” KRITIKUS MEGKÖZELÍTÉSE: EGY MÉM TÉRNYERÉSE¹

2017-ben egy észak-indiai agytrösztben megszületett a kínai „adósságcsapda-diplomácia” mémje. Ez villámgyorsan elterjedt a médiában, a hírszerzői körökben és a nyugati kormányok között. 12 hónappal később a mém 0,52 másodperc alatt már közel 2 millió keresési találatot generált a Google-on, és elkezdett mély történelmi igazsággá szilárdulni. A történetek igazságokat és valótlanságokat is tartalmazhatnak, az emberi érzelmek, köztük az előítélet pedig bizonyos gondolkodási módra sarkall minket. Ez a tanulmány egy sor olyan történetet mesél el újra Kína nemzetközi szerepvállalásáról, többek között Angolában, Dzsibutiban, Srí Lankán és Venezuelában, amelyek megkérdőjelezzik a média csúsztatásait. A cikk néhány javaslattal zárul a tudományos élet, a média és a politika világa közötti kapcsolatáról, valamint arról, hogy a kutatóknak ki kell mondaniuk az „igazságot” a „hatalom” felé.

A mém egy olyan ötlet vagy gondolat, amely egy kultúrán belül személyről személyre terjed, gyakran azzal a céllal, hogy valamilyen jelenséget, témakört, vagy jelentést közvetítsen. 2017. január 23-án egy észak-indiai agytrösztben született meg a kínai adósságcsapda-diplomácia mém, melyet aztán továbbvitt egy, a Harvard két hallgatója által írt tanulmány, mely az „adósságkönyv-diplomácia” kifejezést használta a jelenségre. A diákok írását a Guardian, a New York Times és más vezető sajtótermékek lelkesen idézték mint Kína aljas szándékainak tudományos bizonyítékát. A mém Washingtonban kezdett mély gyökeret verni, az amerikai kormányzaton keresztül Japánba került, majd vissza a New York Times-ba és számtalan további helyre. Később

1 Eredeti tanulmány: Deborah Brautigam (2020). A critical look at Chinese ‘debt-trap diplomacy’: the rise of a meme. *Area Development and Policy*, 5(1), 1–14. <https://doi.org/10.1080/23792949.2019.1689828>

A magyar fordítást a szerző és a Taylor and Francis kiadó engedélyével közöljük.

a mém még nagyobb népszerűsége tett szert, már az amerikai külügyminiszter is hivatkozott rá, csendesesen begyűrűzött hírszerzési körökbe, megjelent az amerikai Kongresszusban, és megtelepedett a Pentagonban. Az „adósságcsapda-diplomácia” gondolata, és konkrétan a mém komoly aggodalommal töltötte el ezeket az embereket. 2018 novemberére egy Google keresés a fogalomra [angolul - a szerk.] 0,52 másodperc alatt 1 990 000 találatot generált. Az adósságcsapdamém elkezdett megszilárdulni mint közhiedelem, és elkezdtek valós történeti igazsággént kezelni.

Ez a tanulmány a kínai „adósságcsapda-diplomácia” mémjét vizsgálja meg, mely azt állítja, hogy Kína szándékosan igyekszik adósságcsapdába csalni az országokat, hogy stratégiai előnyt, vagy valamiféle eszközt biztosítson magának. Az írás megvizsgálja a mém felemelkedését, elterjedését, és a mögötte húzódó jelenséget, amelyet a mém meg akar ragadni. A tanulmány ezenkívül egy tágabb kontextust is kínál azáltal, hogy újra elmeséli a kínai hitelezés legismertebb mítoszait és narratíváit, melyek olyan dolgok magyarázatára szövédket, amelyeket a megfigyelők sem értenek tisztán.

A VIHAR KAPUJÁBAN: IGAZ ÉS HAMIS TÖRTÉNETEK

E történetek némelyikének elmeséléséhez nagymértékben támaszkodom Akira Kurosawa japán filmrendező *A vihar kapujában* című, 1950-es évekbeli filmjének módszeréhez. A film a nyolcadik századi Japánban játszódik, és egy egyszerűnek tűnő esetet mesél el: egy helyi bandita meggyilkol egy szamurájt, és megerőszakolja a feleségét. Elsőre minden egyértelműnek tűnik: a bandita látszólag beismerő vallomást tesz. Ezután azonban három másik szemtanú (a menyasszony, a szamuráj szelleme és a favágó) újrameséli a történeteket, melyek mind teljesen más és más indítékokra és végkifejletre mutatnak. Ezek a radikálisan különböző történetek nem csupán a szemtanúk megbízhatatlanságából és az emlékek és tények közti határ elmosódásából erednek. A történetek annyira különbözőek, hogy az elsőre magától értetődőnek tűnő esetről kiderül, hogy az minden, csak nem magától értetődő. Mindegyik szereplő története megegyezett abban, hogy volt egy holttest az erdőben, de a film kibontakozásával egyre inkább kétségesse válik, hogy van-e bármilyen bizonyíték a bandita vallomásának alátámasztására. Roger Everett filmkritikus szerint *A vihar kapujában* zsenialitása abban rejlik, hogy mindegyik visszatekintés,

amelyeken keresztül a történeteket elmesélik, egyszerre igaz és hamis. Ezek egyszerre pontos beszámolók arról, hogy az egyes szemtanúk szerint mi történt, de közben az elbeszélők nézőpontját is tükrözik.

A Kínáról szóló elbeszélések hasonlítanak a filmben felidézett történetekhez, mert egyaránt tartalmazznak igazat és hamisat. A kínai adósságcsapda-diplomácia mém megértése érdekében hasznos lesz észben tartanunk *A vihar kapujában* című filmet, mert arra emlékeztet, hogy az emberek hajlamosabbak észrevenni és megjegyezni a negatív példákat, mint a pozitívakat.

FÉLELEM, ELŐÍTÉLET ÉS AGGODALOM KÍNA TENGERENTÚLI SZEREPVÁLLALÁSÁVAL KAPCSOLATBAN

A kutatók álláspontja szerint a *Homo sapiens*be kódolva van az előítélet, amely a félelmen alapszik. Ahogy azt Daniel Kahneman (2011) állítja – aki 2002-ben kapott közgazdaságtani Nobel-díjat kognitív pszichológiai munkájáért –, az emberek és bizonyos állatok agyára jellemző egy olyan mechanizmus, amely a rossz híreknek ad elsőbbséget. Kísérletek megmutatták, hogy a negatívnak érzékelt információk, történetek, események és élmények sokkal gyorsabban bevésődnek az emlékezetünkbe, mint a pozitív érzékeléseink, illetve hogy a kellemetlen élmények és események intenzívebben és hosszabb ideig maradnak az emlékezetünkben, mint a kellemesek.

A tudományos világban például a szerzők a folyóiratokhoz benyújtott cikkek bírálatait olvasva legtöbbször figyelmen kívül hagyják a bírálók pozitív megjegyzéseket, arra viszont emlékeznek, hogy melyek voltak az a „második bíráló” kritikus megjegyzései. Ugyanez érvényesül az oktatói értékeléseknél, ahol a tanárok sokkal tovább rágódnak annak az egyetlen öt nem kedvelő névtelen diák negatív megjegyzésén, mint az öt nagyra értékelők elismerő véleményén.

Ugyanez az előítélet mutatkozik meg Kínának az Afrikában betöltött szerepére adott nyugati reakciókban. 2006 körül a Nyugat elkezdte felismerni a kínai jelenlétet Afrikában. Kína legalább 1960 óta finanszírozta az afrikai infrastruktúrát, de az 1960-as és 1970-es évek „vörös

riadalmát” leszámítva erre senki nem figyelt fel. Abban az időben, amikor a nemzetközi közösség többi tagja elfordult az infrastruktúra-fejlesztés finanszírozástól, a kínaiak elsősorban utakat, hidakat és elektromos erőműveket, repülőtereket és kormányzati épületeket építettek. Mint később látni fogjuk, a közvélemény-kutatások szerint közreműködésüket széles körben pozitívan értékelték az érintett országokban. Azonban 2006 körül a média, különösen a nyugati országok sajtója, illetve a politikusok, elsősorban a washingtoni republikánusok és demokraták, elkezdtek fenyegetésként érzékelni és „új birodalmi hatalomnak” bélyegezni Kínát. Ezek a szereplők úgy látták, hogy Kína szerepvállalása ártalmas a fejlődő és fejlett országok számára. Elképzelhető ugyan, hogy a kínaiak több tucat kórház építését finanszírozták, de ha csak egynek is megrepedt a fala, ahogy az Angolában történt, vagy ha egy zambiai út egyetlen kanyarulata beomlott, rögtön az a vélemény terjedt el, hogy minden kínai kivitelezés silány (The Economist 2011).

Több mint 10 évvel ezelőtt Mawdsley (2008) gyönyörűen megragadta ennek a dinamikának a jelentőségét a média szempontjából, ugyanis sikerült bizonyítania, hogy amikor az Egyesült Királyság sajtója Kínát és a Nyugatot vizsgálja, Kínát általában negatív, a Nyugatot pedig pozitív színben tünteti fel.

Azonban nem csak a brit újságok ábrázolják félelemkeltően Kína afrikai szerepvállalását. Az amerikai kormány hasonló állításokat tett, például amikor Rex Tillerson volt külügyminiszter ragadozó hitelezőnek bélyegezte Kínát. Továbbá amikor John Bolton nemzetbiztonsági tanácsadó nagykövet 2018 novemberében meghirdette a Trump-kormányzat Afrika-politikáját, beszédében 40-szer említette Afrikát, Kínát pedig 17-szer. Kína, állítása szerint, „megvesztegetésekkel, átláthatatlan megállapodásokkal és az adósság stratégiai felhasználásával tartja fogva az afrikai államokat Peking kívánságai és követelései szerint”. Bolton a továbbiakban azt állította, hogy az Egyesült Államok elképzelése Afrikáról „a függetlenség, az önállóság és a növekedés”, nem pedig a „függőség, az uralom és az adósság”. Ugyanebben a beszédében azt állította, hogy Kína „rablótámadásai” olyan szélesebb stratégiai kezdeményezések részei, mint az Egy övezet, egy út (*Belt and Road Initiative*, BRI), amelyet úgy jellemzett, mint „olyan tervet, amely egy sor Kínába és Kínából vezető kereskedelmi útvonal kialakítására irányul, végső célja pedig a kínai globális dominancia előmozdítása” (Bolton 2017).

Ez a Kína más fejlődő országokban betöltött szerepével kapcsolatos előítélet nem korlátozódik a 2017–2021 közötti Trump-adminisztrációra és a republikánusokra. 2011-ben Hillary Clinton külügyminiszterként Afrikába utazott, hogy figyelmeztesse az afrikaiakat az „új gyarmatosításra”; a 2014-es amerikai-afrikai csúcstalálkozón pedig az volt Barack Obama elnök atyai jótanácsa az afrikai vezetőknek, hogy „mindenekelőtt győződjenek meg róla, hogy ha Kína utakat és hidakat épít, akkor afrikai munkásokat alkalmaz”. Ezzel az elnök azt a mítoszt erősítette meg, hogy Kína nem alkalmaz afrikai munkásokat, pedig ezt már olyan kutatók cáfolták meg, mint Barry Sautman (Sautman és Yan 2015).

Mára pedig olyan helyzet jött létre, amelyben a nyugati politikusok és szakértők már több mint egy évtizede arra figyelmeztetnek, hogy Kína a pénzügyeit tekintve egy rosszindulatú donor, egy „új gyarmatosító”, egy ragadozó és kártékony hitelező, aki a sebezhető államokat adósságcsapdába ejti, és a kölcsönöket arra használja, hogy áldozatait maga alá gyűrje.

A saját szemszögemből nézve, aki 40 évvel ezelőtt, 1979-ben kezdtem el tanulmányozni Kínát, mindössze három évvel Mao kulturális forradalmának vége után, zavarba ejtő az a viszonylag hirtelen változás. Az elmúlt két évben [a tanulmány 2020-ban jelent meg – a szerk.] különösen éles volt a szalagcímekben tükröződő változás a globális közhangulatban és a Kína határain kívüli tevékenységével kapcsolatos riadalmat illetően. Ez különösen igaz akkor, ha a kínai tevékenységek kapcsán a tényleges bizonyítékokat vesszük figyelembe, és nem pedig a félelmeket és a jóslatokat arról, hogy mit ígérnek ezek a tevékenységek.

Az biztos, hogy van ok az aggodalomra a kínai tengerentúli szerepvállalás új fejleményei miatt. Ilyen például a Dél-kínai-tenger, ahol a kínaiak szigeteket erősítenek meg, illetve új narratívákat alakítanak ki, melyek értelmében a terület jelentős része Kínához tartozik. Emlékszem, hogy az 1980-as években egyetemi hallgatóként tanulmányoztam a Japán partjainál lévő szigetekre, a Dél-kínai-tengeren lévő szigetekre és zátonyokra (Spratly, Paracel, Pratas, Scarborough-zátony, Macclesfield Bank és így tovább) vonatkozó, egymást átfedő igényeket, továbbá a kínai követelések következményeit. Mára ezek az aggodalmak felerősödtek, mivel Kína és mások a térségben arra törekednek, hogy

militarizálják e sziklás területek némelyikét, melynek nyomán konfliktusok alakultak ki.

A kínai tengerentúli szerepvállalással kapcsolatos fokozott aggodalmak közül szerintem az a legmegalapozottabb, hogy 2017 júliusában a kínaiak megnyitották első tengerentúli katonai (támogató) bázisukat Dzsibutiban, annak ellenére, hogy Kína többször kijelentette, hogy soha nem fog tengerentúli katonai bázist létesíteni. Dzsibuti stratégiai helyet foglal el a Bab-el-Mandeb-szorosnál, amely elválasztja Afrika szarvát Jementől és az Arab-félszigettől. A kínai létesítmény az Ádeni-öblöt és a Szezei-csatornát összekötő, fontos tengeri szállítási útvonalon fekszik, 7 kilométerre az Egyesült Államok különleges hadműveleti tábortól, a Camp Lemonnier-től, ahonnan a „terrorizmus elleni háborút” folytatják. Az Egyesült Államok Afrikai Parancsnoksága (AFRICOM) aggodalommal tekint a két létesítmény közelségére. A kínai bázis létrejötte nem meglepetés. Nem valószínű, hogy Kína hagyná, hogy gazdasági biztonságát örökre az USA katonai ernyője alá helyezze, különösen mivel az Egyesült Államok a múltban bénító kereskedelmi embargókat vezetett be Kínával és más országokkal szemben. A dzsibuti bázis mégis kérdéseket vet fel azzal kapcsolatban, hogy Kína kifelé irányuló menetelése továbbra is békés marad-e.

KÍNA EGY ÖVEZET, EGY ÚT KEZDEMÉNYEZÉSE (BRI) ÉS AZ ADÓSSÁG KÉRDÉSE

2013-ban Peking egy új és sokkal nagyobb volumenű infrastruktúra-építési stratégiát kezdett: az Egy övezet, egy út kezdeményezést. Sokaknak a BRI lelkesítő és egy új Marshall-tervhez hasonlít, míg mások számára inkább riasztónak tűnik. Peking úgy állítja be a BRI-t, mint egy határokon átívelő, mindenki számára előnyös gazdaságélénkítő csomagot, amely egyaránt felpörgeti a gazdasági növekedést Kínában és azokban az országokban, amelyek az egykori Selyemút mentén jelenleg is kapcsolatban állnak (Liu és Dunford 2016). Kína ígéretet tett, hogy olyan infrastruktúrákat épít és finanszíroz, melyek új gazdasági folyosókat hoznak létre, amelyek Közép-Ázsián át Euró-

páig, illetve délre és délkeletre egészen az indo-csendes-óceáni térségig húzódnak.

Washingtonban azonban azt állítják, hogy a BRI nem a kereskedelemről szól, hanem Kína stratégia dominanciájáról: arról, hogy Kína gazdasági erejét politikai befolyásszerzésre akarja fordítani, vagy hogy Kína újraírja a Nyugat által kifejlesztett üzleti szabályokat és gyakorlatokat, vagy akár hogy a BRI-t egyfajta fegyverként használva Kína uralni akarja a világot. Ez a retorika csak tovább erősödött azzal, hogy a BRI közelebb hozta Kínát Európához. Washingtonban a kínai vállalatok közelmúltbeli görög és más dél-európai kikötőkben történő beruházásaira úgy hivatkoztak, mint trójai falovak, melyeken keresztül Kína beszivárog Európába (Johnson 2018; Lee 2018). Azt állítják Kínáról, hogy a kikötők felvásárlásával lopakodva próbálja kiterjeszteni katonai jelenlétét az ősi kereskedelmi és létfontosságú hajózási útvonalak mentén.

Az ilyen képeknek hatalmuk van. Mik valójában Kína szándékai? Eddig rengeteg a spekuláció, de nem született megdönthetetlen bizonyíték a kínai BRI-hez kapcsolódó katonai stratégiára. 2017-ben néhányan mégis úgy vélték, hogy találtak egy szemléletes esetet. Ebben az évben Srí Lanka eladta a veszteséges Hambantota kikötő részvényeinek többségét a China Merchants Port Holdings Co. vállalatnak 1,12 milliárd dollárért (Brautingam 2019). Ezt a tranzakciót sokan „vagyonelkobzásként” jellemezték, mintha a kínaiak erőszakkal vették volna át a kikötő feletti ellenőrzést, amikor Srí Lanka állítólag képtelen volt visszafizetni a kikötő építését finanszírozó kínai hitelek. De amint azt látni fogjuk, a valóság távol állt ettől. Mégis ezen a ponton találta ki az adósságcsapda-diplomácia mémet egy riadt indiai elemző. Az amerikai kormány is felszállt erre a vonatra, és ahogy fentebb említettük, a Trump-kormányzat vezető tisztviselői többszörösen felhívták a figyelmet, hogy Kínának tudatos stratégiája az, hogy más fejlődő országokat adósságcsapdába tereljen, majd ezt felhasználja arra, hogy tisztességtelen vagy stratégiai engedményeket csikarjon ki.

Valóban kétséges, hogy a számos, a BRI keretében Kínától hitelt felvevő országban az adósság mennyire lesz fenntartható. 2018-ban a Nemzetközi Valutaalap (IMF) és a Kínai Népbank közös pekingi konferenciáján az IMF korábbi vezetője, Christine Lagarde kijelentette, hogy a nagyszabású kiadások esetében „a világ minden tájáról származó

tapasztalatok azt mutatják, hogy mindig fennáll a projektek sikertelenségének és a pénzeszközökkel való visszaélésnek a kockázata”, és hogy az infrastruktúra finanszírozása „az adósság problémás növekedéséhez is vezethet, ami az adósságszolgálat növekedésével potenciálisan korlátozhatja az egyéb kiadásokat, és fizetési mérleggel kapcsolatos kihívásokhoz vezethet (Lagarde 2018)”. A 2019. áprilisi *Belt and Road Forum for International Cooperation* (Egy Övezet Egy Út Nemzetközi Együttműködési Fórum) alkalmával Lagarde kijelentette: „A történelem megtanított minket arra, hogy ha nem kezelik óvatosan, az infrastrukturális beruházások az adósság aggasztó mértékű növekedéséhez vezethetnek. [...] Korábban már kifejtettem, hogy a maradéktalanul sikeresség érdekében az Egy övezet, egy út kezdeményezésnek csak oda szabad mennie, ahol szükség van rá. Most pedig ehhez hozzátenném, hogy csak oda mehet, ahol minden szempontból fenntartható is” (Lagarde 2019).

Ezek az aggodalmak azért merülnek fel, mert a kínai hitelt felvevő országok többsége korábban már részesült IMF-mentőcsomagban. Tehát ők korábban már átestek eladósodási ciklusokon, és úgy tűnik, hogy megint át fognak. És szinte mindegyik ország, Kínát is beleértve, gyenge intézményekkel rendelkezik.

Létezik azonban bizonyíték a tudatos eladósításra? A Johns Hopkins School of Advanced International Studies kezel egy adatbázist Kína Afrikának nyújtott hiteleiéről (Brautigam és Hwang 2016). Itt több mint 1000 hitelről gyűjtöttek információt, és Afrika kapcsán eddig nem láttunk olyan példát, amely esetében a kínaiak szándékosan vertek volna adósságba egy országot azért, hogy ezt tisztességtelen vagy stratégiai előnyszerzésre, például „vagyonelkobzásra” használják. Angola például hatalmas összegeket kölcsönzött Kínától. Természetesen e hitelek fedezete nagyrészt Angola olajexportja, de ez pusztán kereskedelmi tranzakció, és ezáltal Kína nem jut hatalmas stratégiai előnyökhöz. Többen is vizsgálták a kínai hitelezést a világ más részein mintegy 3000 eseten keresztül, és bár néhány projektet lefűjtak vagy újratárgyaltak, az egyetlen Srí Lanka-i kikötő esetétől eltekintve egyik sem támasztja alá azt a feltevést, hogy a kínaiak stratégiai eszközöket foglalnának le, mihelyst az adott országnak hitelvisszafizetési nehézségei akadnak (Kratz, Feng és Wright 2019).

Az eddigi bizonyítékok, beleértve a Srí Lanka-i esetet is, azt mutatják, hogy túlzó az aggodalom a BRI keretében és azon kívül nyújtott kínai infrastrukturális finanszírozással kapcsolatban. Egy tanulmányban, amelyet a 2017-ig tartó kínai hitelezésről és az afrikai adósságváltásról szóló adataink felhasználásával végeztünk, Kína csak három olyan alacsony jövedelmű afrikai országban volt jelentős szereplő, amelyet az IMF adósságváltással küzdőnek vagy az adósságváltás küszöbén állónak tekintett (Eom, Brautigam és Benabdallah 2018). Egy hasonló országonkénti elemzés, amely a mi adatainkat is használta, azt mutatja, hogy többnyire nem a kínaiak a főszereplők az afrikai adósságváltásban (Jubilee Debt Campaign 2018). Ha figyelembe vesszük, hogy Afrikában 54 ország van, rá kell jönnünk, hogy Kína szerepe az afrikai adósságváltásban korlátozott.

Az, hogy a kínai fenyegetésről szóló narratíva hiányos, másban is megnyilvánul, például a közvélemény-kutatásokban. Amikor a Pew Charitable Trust Afrikába látogat, amikor az Afrobarometer felméréseket végez, és amikor a BBC World Public Opinion Polls (PIPA) a fejlődő országokban, és különösen Afrikában a Kínához való hozzáállásról tesz fel kérdéseket, az eredmények azt mutatják, hogy bár vannak kivételek, az emberek nagy része kedvezően vélekedik Kínáról mint gazdasági modelltől, és vonzó partnernek tartják azt a fejlődésük szempontjából. 2014-ben például Kenyában a válaszadók 65%, Ghánában 67%, Afrika legnépesebb országában, Nigériában pedig 85%-a vélekedett kedvezően Kínáról. A kérdésre, hogy ez miért lehet, egyszerű a válasz. A BRI nagyon jól illeszkedik más országok nemzeti fejlesztési törekvéseibe. Kínának van szabad devizája, építőipari kapacitása, középkategóriás feldolgozóipara, amiket külföldön kell befektetnie. Eközben az Ázsiai Fejlesztési Bank (ADB) a 2016 és 2030 közötti időszakra 26 billió dollárra becsüli az ázsiai infrastrukturális finanszírozás hiányát (ADB 2017). Hatalmas összegekre van szükség a növekedés fenntartásához, a szegénység csökkentéséhez és az éghajlatváltozás mérsékléséhez. Afrikában az Afrikai Fejlesztési Bank becslése szerint az éves infrastrukturális fejlesztési szükséglet 130-270 milliárd dollár. A Világbank és a segélyeket nyújtó gazdag országok pedig nem sok infrastruktúra-fejlesztést finanszíroztak. Továbbá a fejlődő országok gondolkodói, akik vezércikkeket írnak ezekről a kérdésekről, gyakran úgy látják, hogy Kína a fejlődéssel kapcsolatos új ötletek tárházát kínálja, miközben Nyugatról nem ér-

keznek új elképzelések. Azaz, ők nem felvilágosulatlanok, nem tudatlanok és nem szorulnak a nyugati országok atyáskodására, hanem másképp látják ugyanazokat a folyamatokat, mint mi itt Nyugaton.

A VIHAR KAPUJÁBAN, KÍNA ÉS AFRIKA: MÁSKÉPP LÁTOTT ÉS ÉRTELMEZETT TÖRTÉNETEK

Az eddigiekben azt hangsúlyoztam, hogy Kína esetében gyakori, hogy a külső szemlélők, különösen a nyugatiak az eseményeket eltérően értelmezik, mint azok, akik részt vesznek benne. Az következő néhány történet bemutatja, hogy ez hogyan történhet meg.

Eladósodás a természeti erőforrásokért

Egy nagyon nagy és nagyon szegény, de nyersanyagban gazdag ország, amely éppen kilábalt egy heves, konfliktusos időszakból, úgy döntött, hogy a fejlődésre összpontosít. Nem sokkal ezután egy ázsiai nagyhatalom látogatta meg, amely már jelentős fogyasztója volt a szegény állam olajának. Ez a nagyhatalom azt mondta: kössünk alkut. Mi biztosítunk nektek egy 10 milliárd dollár értékű hitelkeretet, amit arra használhattok, hogy vállalataink fejlesszék a kikötőiteket, erőműveiteket és infrastruktúrát építsenek nektek, ti pedig olajjal fizethettek ezért. Ez a javaslat meglehetősen vitatott volt, és sok időbe telt, amíg az ország beleegyezett. Végül azonban aláírta a megállapodást, így pedig elindult a finanszírozás, megkezdődött a munka.

Amikor elmesélem ezt a történetet, általában megkérem a közönséget, hogy azonosítsa a nagy, szegény, olajtermelő országot. Nagyon kevés ember válaszolja erre azt, hogy Kínáról van szó (Brautigam 2009; Brautigam és Hwang 2016). Pedig a történetben szereplő olajban gazdag ország Kína volt 1978-ban, amikor épp kilábalt a kulturális forradalom zűrzavarából. Évekig elhúzódó tárgyalások után Teng Hsziao-ping írta alá a megállapodást Tanaka japán miniszterelnökkel.

Miért tette ezt Japán? Japán és Kína távolról sem voltak barátok, Japán azonban kereskedelmi lehetőségeket látott vállalatai számára. A japánok felismerték, hogy Kína nem hitelképes, nem várható el tőle, hogy elegendő devizával rendelkezzen hitelei visszafizetéséhez. Ezért a japánok a kölcsönt olaj- és szénexporttal biztosították. Ez üzlet volt. Japán korán bevezette vállalatait és exporttermékeit Kínába, így amikor Kínának gépekre, szakértelemre és végül a gépekhez és a következő projektekhez alkatrészekre volt szüksége, először Japánhoz fordult. Japán számára ez a lépés stratégiai-gazdasági jelentőséggel bírt, míg Kína számára, amely nem volt az IMF tagja, így pedig nem tudott hitelhez jutni a nemzetközi tőkepiacokon, a kölcsön elfogadása volt praktikus döntés.

A kínaiak ilyen tapasztalatok fényében gondolkodnak azon, hogy mit tehetnek azokon a helyeken, melyek nem hitelképesek, illetve, hogy hogyan tudják egyszerre biztosítani a hiteleiket és üzletet csinálni olyan helyeken, ahová mások félnek betenni a lábukat. Nagy hatást tett rájuk ez a tapasztalat, de ez a modell Japán számára sem volt új. Ez a nemzetközi pénzügyi modell már régóta létezik.

Az angolai szellemváros

A második történet egy angolai szellemvárosról szól. 2010-ben Angola elfogadott egy 2,5 milliárd dollár értékű kölcsönt a Kínai Ipari és Kereskedelmi Banktól, „olajat infrastruktúráért” jellegre, Nova Cidade de Kilamba város megépítésére, 30 kilométerre a fővárostól, Luandától. A város jelenleg mintegy 750 öt-tizenhárom emeletes lakótömbből, több mint 100 üzlethelyiségből, 17 iskolából és 24 bölcsődéből, valamint több mint 240 üzletből áll. Eleinte ez a hatalmas komplexum üres volt. 2012 körül újságírók érkeztek a területre, lefotózták a játszóterek és épületek sokaságát, a városban viszont egy lélek sem lakott. A riporterek ezért szellemvárosnak nyilvánították, megírták beszámolóikat, hazamentek, és ezzel elkezdődött Angola szellemvárosának története. Azonban ahogy a szellemváros története terjedt, a város elkezdett megtelni élettel.

Amint azt a szakértők megjegyezték, a város benépesülése több okból is lassú volt (Alves és Benazeraf 2014; Buire 2015). Először is,

ehhez meg kellett várni, hogy Angola biztosítsa a város víz- és csatornaszolgáltatását. Másodszor, az ingatlankezelő vállalat túl magas árakat szabott meg. De amint hosszú távú, olcsó jelzáloghitelek váltak elérhetővé a 70 000–140 000 dollárért kínált lakásokra, azok gyorsan megteltek leleményes angolaiakkal, akik Luandában, a világ egyik legdrágább városában nem engedhettek meg maguknak egy lakást. A kínai kölcsönből finanszírozott szellemváros valójában nem létezik, de híre olyan, mint egy zombi, ami újra és újra feléled és járni kezd.

Egy venezuelai történet

A következő, venezuelai történetet Matt Ferchen vizsgálta, aki a Carnegie-Tsinghua Globális Politikai Központban a „Kína és a Fejlődő Világ” program vezetője. Ferchen rámutatott, hogy Venezuela megcáfolta a kínai adósságcsapda-diplomácia alaptételeit: „A kínai adósságcsapda-diplomáciára vonatkozó állítások azt feltételezik, hogy Kína gazdasági és geostratégiai érdekei akkor érvényesülnek, ha adóssai bajban vannak. Az ilyen feltételezéseket gondosan meg kell vizsgálni, és Venezuela esete megmutatja, hogy miért” (Ferchen 2018). Ferchen rámutatott, hogy Venezuela a kínai finanszírozás legnagyobb külföldi kedvezményezettje. A kínai befektetés Venezuelában a Japán–Kína-megállapodáshoz hasonlóan hosszú távú „kölcsönért olaj” típusú partnerség mintájára működött.

A magas, hordónként több mint 100 dolláros olajárak után 2014-ig az árak több mint felére csökkentek. 2015 márciusától kezdődően az amerikai kormány szankciókat vezetett be Venezuelával szemben, többek között a Venezuelai Nemzeti Bank (BCV) és a Petróleos de Venezuela SA (PDVSA) állami olajvállalat ellen, amely az ország bevételeinek 90%-át állítja elő. Az Amerikai Energiaügyi Minisztérium szerint 2019 áprilisában a venezuelai olajtermelés 16 éves mélypontra esett, miközben az ország elhúzódó gazdasági és politikai válságtól is szenvedett, így tehát nem tudta biztosítani Kínának az ígért olajszállítmányokat. Ezeket a körülményeket mérlegelve Kína válasza az volt, hogy átstrukturálja a törlesztési feltételeket, és két év haladékot ad a tőketörlesztésre. Ezalatt az időszak alatt Kína készpénzért vásárolt olajat Venezuelától ahelyett, hogy az olajszállítmányok árát hiteltör-

lesztésére fordította volna. A két év elteltével azonban a venezuelai gazdasági helyzet tovább romlott, miközben az országnak egyéb nemzetközi kötelezettségei is voltak Oroszországgal szemben, például olyan olajipari-projektek kapcsán, amelyekben a Rosznyeft is részt vett. A helyzetet figyelemmel követő elemzők megjegyezték, hogy Kína akkor sem ambicionálta a venezuelai eszközök felhalmozását, amikor Venezuela nem tudta folytatni a törlesztést (Faiola és DeYoung 2018).

Ebben a helyzetben inkább tűnt úgy, hogy Kína került hitelezői csapdába és nem Venezuela adósságcsapdába. Kína nem tudta kikényszeríteni az olajszállításokat és a hiteltörlesztést, nem utolsósorban azért, mert ez nem egyeztethető össze azzal az álláspontjával, hogy nem avatkozik be más szuverén állam belügyeibe. Kína külpolitikai eszközök nélkül találta magát, hogy visszaszerezze a pénzét. Ferchen következtetése szerint a venezuelai eset azt mutatja, hogy a kínai hitelek „egyértelműen aláásták Kína saját gazdasági és geostratégiai érdekeit” (Ferchen 2018).

Adósságcsapda-diplomácia: Srí Lanka esete

Kína 62 ország 116 kikötőjének építésében vagy üzemeltetésében vett részt. Ezek közül a Srí Lanka-i Hambantotában megvalósuló projekt az egyetlen, amelyet az adósságcsapda-diplomácia tényleges (nem pedig lehetséges) eseteként említenek. Egy politikai fordulatot követően a rendkívül eladósodott Srí Lanka 99 éves bérleti szerződéssel átengedte a kikötő feletti ellenőrzést egy kínai vállalatnak. A New York Times (2018) ezt úgy jellemezte, hogy „Kína rávette Srí Lankát, hogy feladja egy kikötőjét”. De van bizonyíték arra, hogy Kína tényleg ezt tervezte? Vajon szándékosan állított Kína adósságcsapdát? Ez egy fizetés elmaradás utáni vagyonekbobzás lett volna?

E kérdések megválaszolásához meg kell vizsgálni a történelmi kontextust. Mindenekelőtt azt a kérdést kell feltenni, hogy Kína miért érdekelt a kikötők finanszírozásában, építésében és megszerzésében. Az adósságcsapda-diplomáciai mém a „gyöngysor” (*String of Pearls*) geopolitikai elméletéhez kapcsolódik. Ezt először Booz Allen Hamilton használta az amerikai védelmi minisztériumnak az ázsiai energetikai jövőképeről készített 2005-ös jelentésben (The Washington Times

2005). A fogalom azt sugallja, hogy Kína katonai és kereskedelmi létesítmények sorát tervezi kialakítani a kínai szárazföldről az Afrika szarván található Port Szudán kikötőjéig tartó tengeri útvonalak mentén, bekerítve és fenyegetve ezzel Indiát.

De van-e más magyarázat Kínának a kikötők iránti élénk érdeklődésére? Kína saját történelme nyújthat némi támpontot. A kikötőberuházások Kína legfőbb prioritásai között voltak már 1978-ban az első nyitás és reformok követően is. 1980 és 2000 között Kína több mint 184 kikötőt épített, amelyekhez ipari és lakóövezetek kapcsolódnak. Ezt a modellt ma már „kikötő-ipari park-város” (*port-industrial park-city*) modellként ismerjük, amely a nyüzsgő kereskedelmi régióban, Sencsenben lévő Shekou városhoz kötődik. A kikötők tőkeigényesek és tőkemegtérülésük alacsony, mivel kiépítési idejük hosszú, mely alatt a tőke értéke csökken. Ezért Kína előnyben részesítette a külföldi befektetőkkel közösen létrehozott vegyesvállalatokat, melyektől azt várta, hogy biztosítsák a tőkét és a működési hatékonyságot. Azóta a kínai kikötők számos külföldi befektetőnek adtak otthont (Brautigam 2019).

Napjainkban a kikötői és hajózási iparágak globalizálódtak, és egyre nagyobb fokú ipari koncentrációval működnek. Csak egy példa erre a dán Maersk hajózási vállalat, amely 121 ország 343 kikötőjét szolgálja ki, valamint a hozzá kapcsolódó vállalatok, köztük az APM Terminals, amely 73 kikötőben és 154 szárazföldi helyszínen rendelkezik infrastruktúrával. Kína a világ legnagyobb exportőre és második legnagyobb importőre, valamint kiterjedt kikötői és hajózási szektorral rendelkezik. A kínai kikötői és hajózási vállalatok pedig szintén külföldi befektetésekkel, meglévő eszközök felvásárlásával és közös vállalkozások létrehozásával igyekeznek növekedni. Erre példa a részben állami tulajdonú és hongkongi központú China Merchants Port Holdings Company (CM Port), amely felvásárolta a Srí Lanka-i Hambantotát. A CM Port 2013-ban 49%-os részesedést szerzett a 15 kikötőben logisztikai terminálokkal rendelkező Terminal Link-ben, amely a világ harmadik legnagyobb konténerszállító vállalatának, a francia CMA-CGM-nek a leányvállalata.

Mindeközben más, ipari növekedésre törekvő országok a kínai tőke és a kínai tudás iránt érdeklődnek. Ennek eredményeképpen kínai vállalatok is részt vesznek külföldi kikötő-ipari park-város projektek építésében, gyakran vegyesvállalatok formájában. Azokon a helyeken,

ahol valószínű, hogy a jövőben szükség lesz kikötőkre, ott a keresletet megelőzve kell elkezdni fejleszteni. A fejlesztés azonban magában foglalja azt a feltevést, hogy ha a kikötő megépül, a hajók is érkeznek majd. A kikötőkbe, ipari övezetekbe és városfejlesztésbe történő beruházás hosszútávú, és a bevételek a globális kereskedelem alakulásától függenek, valamint attól, hogy a kikötő képes-e olyan stratégiai tervet kidolgozni és végrehajtani, amely vonzza a hajózást, a befektetőket és lakókat.

Srí Lankán már több évtizede része a fejlesztési terveknek, hogy déli, kieső részén fekvő Hambantota közelében egy új kikötő építsenek (további részletekért lásd Brautigam 2019). A Marseille-i kikötő például 2002-ben felajánlotta, hogy készít erről az elképzelésről egy megvalósíthatósági tanulmányt. A 2004-es cunami után Srí Lanka a kínai kormány segítségéből építette újra a régi hambantotai halászkikötőt, melyet a China Harbour Engineering Company (CHEC) kivitelezett. A Srí Lanka-i polgárháború 2005-ös lezárultával és a Hambantotából származó Mahinda Rajapaksa elnökké választásával erőre kaptak azok a tervek, amelyek Hambantotát az Indiai-óceán kereskedelmi, befektetési és szolgáltatási csomópontjává akarják tenni. Egy dán megvalósíthatósági tanulmány elkészítését követően a CHEC 2007-ben szerződést kötött az első szakasz megépítésére, amelyre a China EXIM Bank pedig 307 millió dollár kereskedelmi hitelt nyújtott 6,3%-os fix kamatlábbal (Srí Lankának változó kamatlábat is felajánlottak, de a rögzített kamatlábat választotta, mivel a kamatok emelkedésére számított). 2010-ben a második szakasz a China EXIM Bank 2%-os kedvezményes kamatozású hitelével indult meg. A Srí Lanka-i Kikötői Hatóság (SPLA) irányítása alatt a kikötő nem vonzott be hajókat. A politikai belharcok megakasztották a tervezett szolgáltatások egy részének, például az olajtankolásnak a bevezetését. A kikötő 2010-es, idő előtti megnyitása óta az SPLA több mint 300 millió dollár veszteséget könyvelhetett el. Az ilyen veszteségek a kikötők kezdeti éveiben nem szokatlanok, mivel az infrastruktúrát sokszor a keresletet megelőzően kell kiépíteni. Hambantotában 2012-ben mindössze 34 hajó érkezett (érdekes módon ez volt az egyetlen hajószám, amelyet a The New York Times 2018-as cikke említ). Ezzel szemben 2016-ban már 281 hajó érkezett Hambantotába. Ez azonban még mindig elmarad potenciáltól, és a Srí Lanka-i

kormányban nyilvánvalóan nem volt konszenzus vagy világos stratégia arról, hogyan lehetne az új kikötőbe életet lehelni.

2015 januárjában a Rajapaksa-kormány elvesztette a választást. 2016 végére Srí Lanka külső adóssága a Srí Lanka-i Nemzeti Bank és az IMF szerint elérte a 46,4 milliárd dollárt – a GDP 57%-át –, amelynek tizedével Kínának tartozott. Az új kormány a Hambantota projektet a régi kormány szívügyének tekintette, és az államadósság törlesztéséhez szükséges deviza megszerzése érdekében privatizálta a Hambantota kikötő többségi részesedését. A bevételt 2017-18-ban arra használták, hogy növeljék Srí Lanka dollártartalékait, a lejáró nemzetközi államkötvények visszafizetése érdekében. (A kínai hitelek alacsonyabb kamatozásúak voltak, mint Srí Lanka 8-12%-on kamatozó dollárkötvénye, így nem lett volna célszerűbb az alacsonyabb kamatozású kínai hiteleket törleszteni ebből.)

A kikötőt építő CHEC és egy másik kínai cég, a CM Port is ajánlatot tett a kikötőre, a Srí Lanka-i kormány pedig az utóbbit választotta, amely az ország fővárosának, Colombónak kikötőjében már korábban megépített és üzemeltetett egy konténerterminált a kormánnyal együttműködésben. 2017-ben a CM Port 1,12 milliárd dollár előlegért 70%-os részesedést szerzett a Hambantota kikötőhöz tartozó két, az SPLA-val közös vállalatban. Bár néhányan úgy vélték, ez egy adósság-tőke csere volt, az adósság megmaradt, és az eredeti megállapodással összhangban továbbra is a Srí Lanka-i központi kormányt terhelte.

A CM Port a legnagyobb kikötőtulajdonos és -üzemeltető Kínában az ottani konténerforgalom 30%-át kezelve, így rendelkezik a kellő tőkével és a kereskedelmi kapcsolatokkal ahhoz, hogy forgalmat generáljon. A vállalat már megkezdte egy szomszédos ipari park 600 millió dolláros fejlesztését, nagy kínai állami vállalatok (SOE) befektetéseit igyekszik megnyerni az övezetbe, illetve a szoftveres infrastruktúra kiépítése is zajlik. Az olajtankoláshoz és -finomításához szükséges infrastruktúra bővítését szintén tervezik, így a kikötő jelentős mélytengeri üzemanyag tároló, utántöltő, illetve karbantartó állomássá válhat, közel a Szuezi-csatornát és a Malakkai-szorost összekötő, fő tengeri útvonalakhoz, melyeken a világ legnagyobb konténerhajói és olajszállító tartályhajói haladnak. A dán tanulmányban vázolt lehetőségeken túl tervben van még logisztikai vállalatok létrehozása is, melyek az indiai szubkontinens felé történő átrakodáson dolgozhatnak. Mivel

Srí Lanka és India között szabadkereskedelmi megállapodás vant, a Hambantotában termelő vállalatok vámmentesen férhetnek hozzá az indiai piacokhoz, bár India tarthat ennek a kínai cégekkel szembeni kereskedelmi deficitre gyakorolt hatásától.

A hambantotai kikötő eladása eredetileg egy vészmegoldás volt, hogy Srí Lanka pénzt szerezzen komoly adósságproblémáinak kezelésére. Mint ilyen, sok közös vonása van a pireuszi kikötő tulajdonrészének a kínai COSCO hajózási vállalat számára történt eladásával, hiszen a görögök szintén adósságválsággal küzdöttek. Kereskedelmi szempontból a pireuszi kikötő eladása sikeresnek bizonyult. Ahogy azt annak idején a Cosco vezérigazgatója, Wei Jiafu mondta: „Kínában van egy mondás: 'Építsd meg a sasfészket, és a sas jönni fog'. Mi egy ilyen fészket építettünk az Önök országában, hogy kínai sasokat vonzzunk” (idézi Brautigam 2019).

Srí Lanka esetében az adósságcsapda-diplomácia mém szerint Kína rábírta az országot, hogy „feladja egy kikötőjét”. A görög esetben stratégiai döntés volt egy kínai szállítmányozó bevonása. Ez két igen hasonló történet két eltérő keretezése.

Adósságcsapda-diplomácia? A dzsibuti eset

Már utaltam arra, hogy a Hambantotával kapcsolatos indiai aggodalmak a potenciális kínai katonai jelenléttel kapcsolatosak, de ez a tanulmány azt mutatja, hogy kereskedelmi jellegű kihívások is állnak a háttérben. A hambantotai kikötő lehetséges katonai felhasználásával kapcsolatos indiai aggodalmak átgűrűztek az amerikai kormányba is, különösképp a kis afrikai ország, Dzsibuti kikötőjébe történt kínai befektetés kapcsán. Az amerikai kormányzat magas rangú tisztviselői 2018 decemberében azt követelték Dzsibutitól, hogy készüljön fel: „hamarosan [...] jó eséllyel kínai állami vállalatoknak fogja átadni a Doraleh konténerterminál, a Vörös-tengeren található stratégiai fontosságú kikötő ellenőrzését. Amennyiben ez bekövetkezik, az erőviszonyok Afrika szarván [...] Kína javára tolódnak el. A Lemmonier táborban állomásozó amerikai katonáink pedig így még nagyobb kihívásokkal találják szembe magukat az amerikai nép védelméért tett erőfeszítéseik során” (Bolton 2018).

2015-ben, miután mintegy hét éven át részt vett a szomáliai kaló-zok elleni műveletekben, Kína más országokhoz hasonlóan létrehozta az első tengerentúli katonai létesítményét Dzsibutiban. Dzsibuti eddig elég sikeresen vonzotta a katonai bázisokat, de úgy tűnik, mintha Kína lenne az egyetlen ország, amely osztja Dzsibuti azon nézetét, mely szerint az ország Afrika „Szingapúrja”, mint ahogy Hambantotát is az általában befelé forduló indiai szubkontinens potenciális Szingapúr-jának tekintik.

Dzsibuti stratégiai helyet foglal el a Szuezi-csatornához vezető tranzitútvonalakon, és a tenger felé vezető kijáratként szolgál Etiópia számára, amely több mint 110 millió lakosával Afrika második legné-pesebb szubszaharai országa. Dzsibuti jó helyzetben van ahhoz, hogy Afrika szarván elfoglalt lokációjával az átrakodás, az ipari feldolgozás és a vámmentes nagykereskedelmi tevékenységek csomópontja legyen. Ambícióinak megvalósítása érdekében az ország 2006-ban 30 évre szóló kizárólagos koncessziót adott a dubaji DP Worldnek a Doralehi konténerterminálra, de 2018-ban felmondta ezt, amikor a DP World nem volt hajlandó a beruházását ezen túlra terjeszteni.

Kínai hitelek segítségével a CM Port 2013-tól részt vett a Doraleh többfunkciós kikötőjének építésében, hogy Dzsibutit kikötő-ipari park-várossá tegye. Azonban a CM Portnak szembe kell néznie azzal, hogy DP World beperelte és azzal vádolja őket, hogy Dzsibutit a velük kötött kizárólagos szerződés felbontására csábította. Bár a DP World nem volt hajlandó bővíteni beruházásait Dzsibutiban, egyértelműen látja a kikötőfejlesztés jövőjét a térségben. Dzsibuti egyik aggálya pedig a DP World egy másik projektje volt, amely egy olyan konkurens szomáliai kikötő építésére irányult, amely Etiópiát is kiszolgálná.

Efféle ambíciók állnak Kínának a Dzsibuti kikötői és szabadkereskedelmi övezeti projektjeihez kapcsolódó hitel és beruházási program-jának középpontjában. Ebben az esetben egy másik *A vihar kapujában* című filmhez hasonló esetről van szó. Az egyik oldalról az amerikai hadsereg amiatt aggódik, hogy Kína ellenőrzést szerez a teljes kikötő felett, és veszélyezteti az amerikai katonai műveleteket. A másik oldal-ról a dzsibuti kormány azzal vádolta a DP Worldöt, hogy – a kínaiakkal ellentétben – nem akar befektetni Dzsibutiban, hanem csak távol akarja tartani a potenciális versenytársakat, miközben Afrika szarvának más részein ruház be. Természetesen a DP World ezt másképp látja. Mind-

eközben a kikötő és a Dzsibuti-Addis Abeba vasútvonal finanszírozására felvett hitelek a kis Dzsibuti külföldi adósságának nagymértékű növekedéséhez vezettek (ez körülbelül 1,3 milliárd dollárra rüg), és most adósságválság fenyegeti őket.

Dzsibuti példája a szándékos kínai adósságcsapda-diplomácia példája? Egyelőre nem látszik, hogy a kínaiak az adósságot stratégiai előnyök megszerzésére használnák fel. Igaz, hogy Dzsibuti kölcsönt vett fel Kínától, és most ezt vissza kell fizetnie, de egy nagyon kis országnak nem egyszerű nagy kikötőt és vasútvonalat építeni hitelfelvétel nélkül. Ha a dzsibuti kikötő Etiópiát akarja kiszolgálni, és ha Dzsibuti követni akarja Szingapúr és Dubai modelljét, akkor kockázatot kell vállalnia. Tengeri kereskedelmi beruházásként a dzsibuti kikötő bővítéséhez hasonló projektek vonzóak, de kockázatosak. Az a tény, hogy a rivális projektek is folyamatban vannak, arra utal, hogy a beruházás üzleti szempontból indokolt; és ebben az esetben Dzsibuti előnyben van. Még eltart egy ideig, amíg kiderül, hogy ez a beruházás ráfizetéses lesz-e Dzsibuti vagy a kínai befektetők számára. Egyelőre azonban kevés okunk van azt gondolni, hogy a kínai projekt közvetlen fenyegetést jelentene a Dzsibutiban katonai érdekeltséggel rendelkező más nemzetekre, beleértve az Egyesült Államokat is.

KONKLÚZIÓ

A gondolatmenet *A vihar kapujában* című japán film bemutatásával kezdődött. Mire a film a végéhez ér, elhomályosodik, hogy ki az áldozat és ki a bűnelkövető. A csalás vagy a hősiesség története volt ez? Valóban megtörtént a nemi erőszak? Volt-e megbízó; volt-e ügynök, sőt, volt-e áldozat; és mi lesz a főszereplőkkel? Akira Kurosawa nem ad egyértelmű befejezést, a nézőre marad a végkifejlet megvitatása.

Kurosawa hasonló dolgot csinál, mint a kutatók. Tudományos dolgozóként gyakran fogalmazunk kétértelműen, homályosan, bizonytalanul, és azt mondjuk: ez a dolog lehet ez is, lehet az is. Az igazságot soha nem lehet megismerni – állítják ezt időnként igen önelégülten a kutatók.

Én azonban a nagyobb elkötelezettség, a határozottabb állásfoglalás pártján állok. A többértelműségek ellenére el kell mélyednünk az

általunk ismertnek gondolt történetekben, különösen, ha azok hatással vannak a közpolitikára, mint a jelen esetben. Arra buzdítom az olvasókat, hogy vállalják azt a küldetést, amelyet néhányan már elkezdtek, hogy segítsenek áthidalni a szakadékot az elszigetelt kutatói és az elefántcsonttornyon kívül eső szakértői és politikai tanácsadói munka között. A cél az, hogy mi, kutatók, nyilvánosságra hozzuk azokat tényeket és a bizonyítékokat, amelyekkel rendelkezünk, és amelyek jelenleg nem divatosak Washingtonban. Annak érdekében, hogy ezeket vitának vessük alá, meg kell próbálnunk szélesebb közönséget megcélolni az írás során, illetve megszólítani a médiát, a politikai döntéshozókat, beleértve a hírszerző közösséget is. Jelenleg ezzel töltöm az időmet. Ritkán veszek részt tudományos konferenciákon és elsősorban a hadseregnek, a politikai döntéshozóknak, az IMF-nek és az amerikai külügyminisztériumnak beszélek ezekről a kérdésekről. Saját szakterületem, azaz Kína és más fejlődő országok közötti politikai gazdaságtan kapcsán a legszélesebb elérésű sajtótermékek egyetlen narratívát ismételgetnek, és a döntéshozók nem képesek igazán beleásni magukat ezekbe az ügyekbe.

A kínai hitelezés azonban sokkal bonyolultabb, érdekesebb és nagyobb fejlődést tud hozni, mint ahogyan azt jelenleg ábrázolják. Más kutatók is találkozhatnak hasonló kérdésekkel saját munkájuk során, ahol a terepkutatás és az empirikus eredmények ellentmondanak, vagy megkérdőjelezzik az egyszerű narratívákat és a közhiedelmeket. Hídnak lenni a tudományos élet és a politika világa között segíthet olyan ismeretelméleti hálózatok kiépítésében, amelyek idővel a közhiedelmek alapvető újragondolását eredményezhetik, ezzel változást hozva a gyakorlatba is. Így fejlődhet mind az elmélet, mind a gyakorlat.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A szerző köszönetet mond Xue Zhangnak a Washingtonban az Amerikai Földrajztudósok Szövetségének (AAG) 2019. április 5-ei konferenciáján tartott előadás leírásáért.

MEGJEGYZÉS

A kikötő fejlesztésére, irányítására és üzemeltetésére vonatkozó koncessziós megállapodást 2017. július 25-én írta alá a China Merchants Port Holdings Company Ltd (CMPort), a Srí Lanka Ports Authority (SLPA), a Srí Lanka-i Demokratikus Szocialista Köztársaság kormánya (GOSL), a Hambantota International Port Group (Private) Ltd (HIPG) és a Hambantota International Port Services Company (Private) Ltd (HIPS), amelynek értelmében a CMPort 1.12 milliárd USD-t fog befektetni. Ebből közel 1 milliárd USD-t az SLPA-nak fizetnek a HIPG alaptőkéjének 85%-áért, és amelynek egy részét a HIPG a HIPS-ben való 58%-os részesedés megszerzésére fordítja (<http://www.cmport.com.hk/En/news/Detail.aspx?id=10007328>).

Fordította: Balogh Csenge

A szöveget az eredetivel egybevetette: Nagy Kristóf

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Benazeraf, David és Alves, Ana (2014). 'Oil for Housing': Chinese-built New Towns in Angola. *Policy Briefing*, 88, 1-14, 2014. április 30. <https://saiia.org.za/research/oil-for-housing-chinese-built-new-towns-in-angola/>
- Asian Development Bank (2017). *Meeting Asia's infrastructure needs*. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>
- Bolton, Jon (2018). The Trump Administration's New Africa Strategy. *Speech, Heritage Foundation, Washington, DC.*, 2018. december 13. <https://trumpwhitehouse.archives.gov/briefings-statements/remarks-national-security-advisor-ambassador-john-r-bolton-trump-administrations-new-africa-strategy/>
- Brautigam, Deborah (2011). *The dragon's gift: the real story of China in Africa*. Oxford University Press.
- Brautigam, Deborah (2019). Misdiagnosing the Chinese infrastructure push. *The American Interest*, 4, 2019. április 4. <https://www.the-american-interest.com/2019/04/04/misdiagnosing-the-chinese-infrastructure-push/>
- Brautigam, Debora és Hwang, Jyhjong (2016). Eastern promises: New data on Chinese loans in Africa, 2000 to 2014. *Cari Publications*, 4. <https://static1>

- squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/58ac91ede6f2e1f64a20d11a/1487704559189/eastern+promises+v4.pdf
- Buire, Chloé (2015). Views of suburban Luanda: Banishing the ghosts from Kilamba. *Africa Research Institute*, 2. <https://www.africaresearchinstitute.org/newsite/blog/views-of-suburban-luanda-banishing-the-ghosts-from-kilamba/>
- Eom, Janet; Brugtigam, Deborah és Benabdallah, Lina. (2018). The path ahead: the 7th forum on China-Africa cooperation. *Cari Publications*. <http://www.sais-cari.org/s/Briefing-Paper-1-August-2018-Final.pdf>
- Faiola, Anthony és DeYoung, Karen (2018). In Venezuela, Russia pockets key energy assets in exchange for cash bailouts. *The Washington Post*, 2018. december 20. https://www.washingtonpost.com/world/national-security/in-venezuela-russia-pockets-key-energy-assets-in-exchange-for-cash-bailouts/2018/12/20/da458db6-f403-11e8-80d0-f7e1948d55f4_story.html
- Ferchen, Matt (2018). *China, Venezuela, and the illusion of debt-trap diplomacy*. Carnegie-Tsinghua Center. 2018. augusztus 16. <https://carnegietsinghua.org/2018/08/16/chinavenezuela-and-illusionof-debt-trap-diplomacy-pub-77089>
- Johnson, Keith (2018). Why is China buying up Europe's ports. *Foreign Policy*, 2, 2018. február 2. <https://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/>
- Jubilee Debt Campaign (2018). *Africa's growing debt crisis: Who is the debt owed to*. https://jubileedebt.org.uk/wp/wp-content/uploads/2018/10/Who-is-Africa-debt-owed-to_10.18.pdf
- Kahneman, Daniel és Egan, Patrick (2011). *Thinking, fast and slow*. Random House.
- Kratz, Agatha; Feng, Allen és Wright, Logan (2019). New data on the 'debt trap' question. *Rhodium Group*, 29(4). <https://rhg.com/research/new-data-on-the-debt-trap-question/>
- Lagarde, Christine (2018). Belt and Road Initiative: Strategies to deliver in the next phase. *International Monetary Fund*.
- Lagarde, Christine (2019). BRI 2.0: Stronger frameworks in the new phase of belt and road. *International Monetary Fund*.
- Lee, John. (2018). China's Trojan Ports. *The American Interest*, 2018. november 29. <https://www.the-american-interest.com/2018/11/29/chinas-trojan-ports/>
- Liu, Weidong és Dunford, Michael (2016). Inclusive globalization: Unpacking China's belt and road initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 323–340. <https://doi.org/10.1080/23792949.2016.1232598>

- Mawdsley, Emma (2008). Fu Manchu versus Dr Livingstone in the dark continent? Representing China, Africa and the West in British broadsheet newspapers. *Political Geography*, 27(5), 509–529. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2008.03.006>
- Sautman, Barry és Yan, Hairon (2015). Localizing Chinese enterprises in Africa: From myths to policies. *HKUST Institute for Emerging Market Studies*. <https://ideas.repec.org/p/hku/briefs/201505.html>
- Economist (2011). The Chinese in Africa: Trying to pull together. *The Economist*, 2011. április 20. www.economist.com/briefing/2011/04/20/trying-to-pull-together
- Maria Abi-Habib (2018). How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port. *The New York Times*, 2018. június 25. <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>
- Washington Times (2005). China builds up strategic sea lanes. *The Washington Times*, 2005. január 17. <https://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/>