

A XXI. SZÁZADI SELYEMÚT

SILK ROAD OF THE 21ST CENTURY

ENGELBERTH István – SÁGI JUDIT

Kulcsszavak: *Európa, Kína, infrastruktúra, kereskedelempolitika, nemzetközi kereskedelem, Selyemút*

Keywords: *infrastructure, international trade, trade policy, Europe, China, Silk Road*

JEL kód: *F13, H54, N55, N74*

Összefoglalás

Az Új Selyemút – Egy Övezet, Egy Út, (One Belt, One Road, rövidítve OBOR) vagy kínaiul Yi Dai Yi Lu – néven ismertté vált kínai kezdeményezés a világgazdasági fejlődés új szakaszát vetíti előre. A felemelkedő világhatalom gazdasági összeköttetése Ázsia többi részével, valamint Afrikával és Európával jelentősen szorosabbra fonódik a program révén, mely a vasúti, közúti, vízi és légi közlekedési valamint az energetikai infrastruktúra fejlesztésére koncentrál. Ennek révén élénkül az ország gazdasága, növekszik a belső fogyasztás, de különösen fontos lehet a nyugat-kínai területek gazdasági fejlesztésére gyakorolt hatás, mely a keleti part mai túlsúlyának kiegyenlítését és a kínai vállalatok felesleges kapacitásainak exportálását jelenti. Nem mellékesen Kína geopolitikai érdekérvényesítése terén várható változás tükröződik a programban, ami az USA világgazdasági dominanciájának ellensúlyozását jelzi.

A cikkben a szerzők igyekeznek kitérni a történelmi és a modernkori Selyemút összehasonlítására. Bemutatják, hogy a globális térben és gazdaságban hogyan jelenik meg a kezdeményezés, hogy megvilágítsák a megvalósítás motivációit, kockázatait, valamint a globális gazdaságra, politikai egyensúlyra gyakorolt hatásait.

Summary

China's investment projects known as the 'new Silk Road' (or One Belt, One Road, OBOR) are envisioning a new stage of the global development. The economic relations are on strengthening between China and the rest of Asia, as well as Africa and Europe as a prospected result of the program, the Silk Road Economic Belt, which targets the development of rails, roads, maritime- and airports, and energy infrastructure.

As a result of the initiative the Chinese economy may increase in the future and its domestic consumption may expand. Besides, its impact on economic development in western Chinese areas may be particularly important, which aims to reduce the dominance of the east coast of the spatial structure and to export the excess capacities of Chinese enterprises. Furthermore, China's prospective change in its geostrategic ambitions are reflected in the program, which might predict the re-balancing of the US's global power in economic terms.

This article exposes the planned infrastructural development projects and their funding resources in a way to enlighten the motives behind the 'new Silk Road', its potential risks and its possible influence on the global economy and political landscape as well.

Bevezetés

A szabadkereskedelem hívei általában a gazdag, legfejlettebb államok voltak az elmúlt időszakban. Így volt ez akkor is, amikor a gyarmatosítás időszakában a Brit Birodalom uralta a világtengereket, és akkor is, amikor az Egyesült Államok lett a világgazdaság vezető ereje. A XXI. század elejére az erőviszonyok jelentősen átalakultak, a felemelkedő Kína egyre nagyobb súllyal van jelen a globalizált világgazdaságban.

A 2017. januárjában Davosban megnyílt 47. Világgazdasági Fórum megnyitóján a Föld vezető exportőr hatalmának a képviselőjében Hszi Csin-Pin államfő egyértelműen a globalizáció előre vitele mellett foglalt állást. "Sokak szemében a globalizáció Pandora szelencéje" – mondta. Beszédében annak adott hangot, hogy világ gondjáiért nem a gazdasági globalizáció a felelős, hanem a nemzetközi pénzügyi válságokat kiváltó profithajhászás. Nyíltan óvott a protekcionista szemlélet térnyerésétől, hangsúlyozva, hogy egy kereskedelmi háborúból senki nem kerülhetne ki győztesen. Szavaival egyértelműsítette, Kína érdeke a szabadkereskedelem, amivel nyíltan üzent a protekcionizmussal és kereskedelmi háborúval kacérkodó Donald Tumpnak, az új amerikai elnöknek. (Portfólió, 2017.01.17.)

Kína a világban betöltött vezető szerepének szempontjából alapvetőnek tekinti a globális gazdaság minél szabadabb keretek közötti működését. Nem véletlenül, hiszen felemelkedésének, a korábbi gazdasági fejlődésének kulcsa az exportra történő termelés volt. A protekcionizmus térnyerése az eddigi sikeres fejlődési pályát megtörné. A világgazdaság eddig kialakult keretek közötti további működése alapvető érdeke!

A kínai gazdaságpolitikába jól beleilleszthető az új stratégia. A hatalmas méretű országnak a további fejlődéshez nyersanyagokra és piacokra van szüksége. De arra is, hogy olyan kialakult „csatornák” – ennek részeként például utak, kikötők, logisztikai központok – létesüljenek, ahol a termékek oda és vissza folyamatosan és biztonságosan áramolhatnak. Ezen a téren Kína nincs könnyű helyzetben. Az útvonalak biztosítása diplomáciailag, katonailag nehézségekbe ütközik. A világtengeren több vetélytárral – de legfőképpen az Egyesült Államokkal – találja magát szembe. Geopolitikai helyzete különleges a birodalmak eddigi történetében, a jelenlegi nagyhatalmak közül a leginkább a többi vetélytárs által körül vett és így ellenőrizhető a Földön. Északon Oroszország, délen a gyorsan fejlődő India, keleten Japán és a pacifikus térséget uraló Amerikai Egyesült Államok „határolja”. Nyugaton az instabil muzulmán világgal érintkezik. De Kína természetföldrajzilag is „bezárt” nagyhatalom. Dél felől falszerűen határolt a Himalája által, északon a fagyott sivatagok, nyugaton pedig a hatalmas turkesztáni sivatagok kerítik el. Ezen tényezők jelentősen korlátozzák a feltörekvő állam globális gazdasági illetve geopolitikai lehetőségeit, kapcsolódásait a világgazdasághoz illetve erőter-építési (expanziós) törekveseit. Ebből a „harapófogóból” a kínai politika folyamatosan keresi a kiutat. Ilyen lépésként értékelhető például a fokozódó afrikai térfoglalás is. De egy ilyen kitörési irány lehet az Új Selyemút rendszerének a kiépítése.

A történelmi Selyemút

A világtörténelem talán legismertebb, de kétségtelenül leghosszabb kereskedelmi útvonala volt a Selyemút. Kialakulása az ókori Han-dinasztia korára tehető, a Kr. e II. és Kr. u. II. század közötti időszakban. A kínai hagyomány szerint a „Selyemút atyja” egy Csang Csien nevezetű küldött volt, aki a Kr. e. II. században nyugat felé indult, hogy szövetségeset keressen a nomád hszünguk (hunok) elleni. (Betöréseiket a jól ismert Nagy Fal sem tudta megakadályozni.) A követnek ugyan nem sikerül megkötnie a katonai szövetséget, de utazásával új ismereteket hozott magával az addig ismeretlen területekről. A kínaiak újabb küldötteket is útnak indítottak, majd elkezdődött a kereskedelmi kapcsolatok kiépülése nyugat felé. A kereskedők időszámításunk kezdetére már nagy mennyiségű selymet szállítottak Nyugat-Ázsiába, ami Európában, a Római Birodalomban is keresett terméké vált. A kialakult úthálózat Kínát kötötte össze Közép- és Nyugat-Ázsián keresztül Európával, illetve Dél-Ázsián keresztül Afrikával. E fő irányok jellemzőek a XXI. századi kínai kezdeményezésre is.

A történelmi Selyemút nem egy jól meghatározott kezdő és végponttal rendelkező útvonal volt, sokkal inkább utak rendszere, fontosabb központokkal, elágazásokkal. Ennek oka a kialakulása, hiszen létrejöttét tulajdonképpen több régebbi kereskedelmi út lassú összeolvadása jelentette. Erre utal az elnevezés is, ugyanis a ma ismert kifejezést sem az ókorban, sem a középkorban nem használták. 1877-ben egy német geográfus, Ferdinand von Richthofen írta le először a kifejezést, ami aztán a világ számos táján elterjedt, és sok nyelvben gyökeret eresztett, még a kínaiiban is. Egyébként Von Richthofen és később más tudósok is gyakran többes számban („selyemutak”, „Seidenstraßen”) használták a fogalmat, utalva arra, hogy nem egyetlen útvonalról, sokkal inkább egy hálózatról volt szó. (Waugh, 2007. p.4) „A Selyemút valójában egy gazdasági, földrajzi, történelmi és kulturális komplexumnak adott nevet, amelyen követek, katonák, kereskedők, szerzetesek ezrei közlekedtek, harcoltak, kereskedtek, zarándokoltak, anélkül, hogy kellő földrajzi és történelmi távolságból ítélnék volna meg életük színterét. Így nem is ismerhették fel a számukra gyakran csak két szomszédos várost összekötő útvonalakban azt a kiterjedt, Európát (elsősorban a Mediterráneumot) Ázsia legtávolabbi részeivel összekötő, bonyolult rendszert alkotó hálózatot, mely bár számtalan, egymástól gyökeresen eltérő kultúrájú térséget érintett, mégis egy hatalmas, összefüggő, organikus egységet alkotott.” (Felföldi, 2009. p.29.) A jelenlegi kínai tervek – egyrészt az elképzelések, másrészt azok az útvonalak, amelyek már működnek is – ugyanezt mutatják: kapcsolatok rendszere, fontosabb útvonalakkal, csomópontokkal, elágazásokkal.

Az elsősorban Kínából – az ún. Középső Birodalomból – származó selyem természetesen meghatározó terméke volt a Kelet és a Nyugat közötti kereskedelemnek. Keresletét mutatja, hogy az útvonal mentén gyakorlatilag árupénzként funkcionált, a legismertebb valuta volt. De a Selyemúton más termékek is gazdát cseréltek, így porcelán, tea, fűszerek, drága-

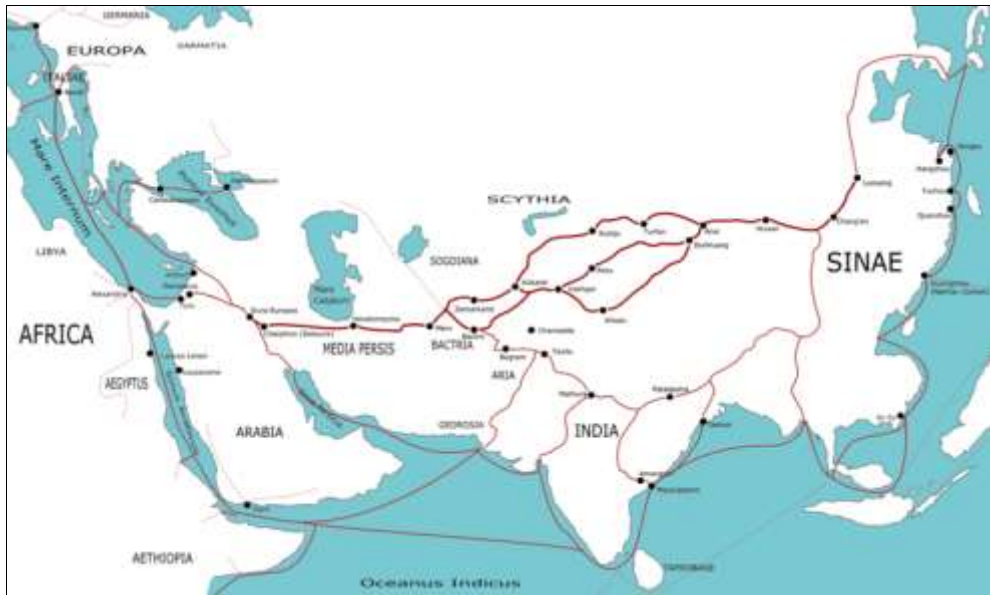
és féldrágakövek, üvegáruk, színes- és nemesfémek, fegyverek. Azonban nem csak keletről nyugatra haladtak a termékek, hanem a karavánok igyekeztek visszafelé is szállítani Európa keresett portékáit, például fokhagymát, ricinusolajat vagy leggyakrabban aranyat (pénz formájában). Ennek a hatalmas kereskedelmi rendszernek volt tengeri hálózata is. Az ún. tengeri Selyemút szervesen kapcsolódott a szárazföldi hálózathoz. Ezen a ponton párhuzam állítható napjaink terveivel.

A történelmi útvonal a hosszú évszázadokon át sosem volt állandó. A természeti csapások, folyamatok, a politikai-katonai-hatalmi változások gyorsan átalakíthatták a kereskedők és utazók által használt utakat. Ennél fogva arra sem lehet egyértelmű választ adni, hogy pontosan milyen hosszú volt maga az útvonal

A Selyemút története kiemelkedő fejezete az emberiség kultúrtörténetének is. Majd két évezreden keresztül egészen a XIV. századig, nem csak a kereskedelmi cikkek, de egyúttal a kultúra, a nyelvek, a művészetek, a vallási es filozófiai eszmék, az információk es az innovatív találmányok áramlásának fő ütőere is volt Ázsia és Európa között. (Felföldi, 2009. p.29.) Amikor a jelenlegi kínai politika terveinek hasznosságáról nyilatkozik, gyakran megemlíti – természetesen aktualizálva – ezt az aspektust is. Hangsúlyozza, hogy az új útvonal mindenkinek hasznos lehet, hiszen az áruforgalom mellett felgyorsíthatja az emberek, innovációk áramlását is, segítheti az eltérő kultúrák jobb megismerését, ezáltal a népek közötti együttműködést.

A Selyemút a középkor végéig működött egységként, megszűnése több tényezőnek volt a következménye. Az addigi ún. „Pax Mongolica” biztonságos körülményeket biztosított a kereskedelemnek, amit Marco Polo is leírt könyvében.¹ Azonban 1368-ban a mongol származású Jüan-dinasztia bukásával szétesett a világ történetének talán legnagyobb szárazföldi birodalma, és a hatalmi őr tartósan instabil viszonyokat eredményezett Közép-Ázsiában. 1405 és 1433 között a Cseng Ho vezette kínai császári flotta India és az Arab-félsziget érintésével eljutott Afrikába, aminek következtében megindult a kínai tengeri kereskedelem nyugat felé. A XIV. század közepének pestisjárványai szintén sok kereskedőnek a kedvét vette a kockázatos utazásoktól. A XIV. század végétől az oszmán törökök terjeszkedése Nyugat-Ázsiában elzárta a kereskedelem útját a Mediterráneum felé. A Selyemút menti kereskedelem hanyatlásában jelentős szerepe volt annak is, hogy a Míng-dinasztia első időszakában, a XV. században a barbároktól elszenvedett vereségek miatt a birodalom védekezésre és bezárkózásra, ezzel együtt a nyugati irányú kereskedelemtől való elfordulásra kényszerült. A Selyemút sorsát végleg a nagy földrajzi felfedezések korszaka pecsételte meg, amelynek legfontosabb mozzanata az volt, amikor Vasco da Gama 1498-ban felfedezte – Afrika megkerülésével – az Európából Indiába vezető tengeri útvonalat.

¹ Marco Polo 1275 és 1292 között járt Kínában, amikor a Jüan-dinasztiát megalapító Kubiláj kán egyesítette Kínát, és a mai Pekinget – akkori nevén Daidut – tette meg birodalmának fővárosává



1. ábra: A történelmi Selyemút

Forrás: totallyhistory.com/silk-road-history [é. n.]

Az új kínai Selyemút

Az Új Selyemút földrajzi értelemben több tekintetben hasonlít történelmi elődjére. Mindkettő célja Ázsia és Európa illetve Afrika összekapcsolása, szárazföldi és tengeri úton egyaránt. A kialakulásban azonban – hangsúlyozva hogy a jelenkori rendszer még csak kiépülőben van – alapvető különbség, hogy a modernkori útvonal mesterséges eredetű. Hatalmas diplomáciai és ezzel együtt infrastruktúrafejlesztési lépéseket igényel. A fejlesztésekhez pedig jelentős anyagi erőforrások szükségesek. Ezzel szemben a történelmi Selyemút megszületése egy hosszú és szerves fejlődés eredménye volt.

A kereskedelmi hálózat egyes részeinek súlya, szerepe a múltban gyakran változott, alkalmazkodva az éppen aktuális politikai változásokhoz, és az is előfordult, hogy egyes részei önálló életet éltek. (Felföldi, 2009. p.32.) Tehát az egyes területeken történt hatalmi változások nem feltétlenül hatottak az egészre. Ez azonban a globalizáció korában már nehezen képzelhető el. Ahogy a múltban az egyes útvonalak szerepe is változott, úgy a kínai terv sem egy, már a napjainkban véglegesen kialakított rendszert akar létrehozni. A kezdeményezés inkább főbb irányokat jelöl meg. Hogy mely részek válnak hangsúlyosabbakká, melyek lesznek a rendszer „fő- illetve mellékútvonalai”, azt majd a következő évek körülményei alapján alakítják ki. Előnye, hogy a megvalósítás így nagyfokú rugalmassággal rendelkezik.

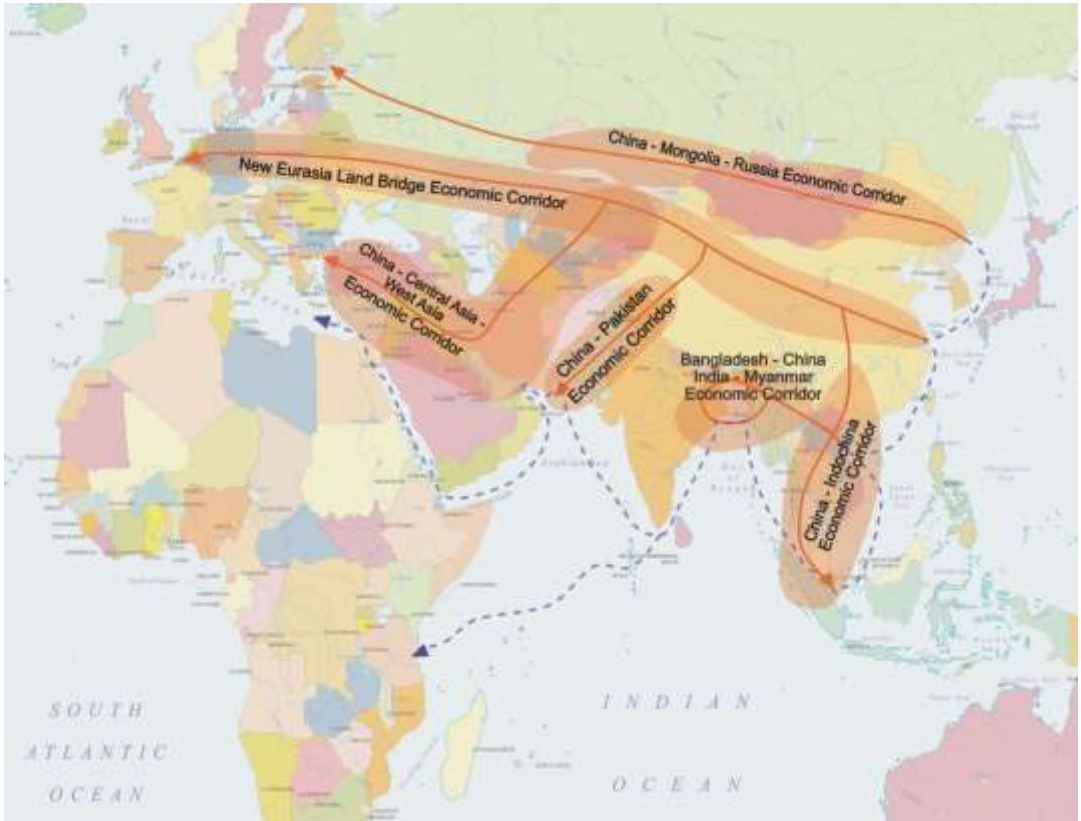
A modernkori Selyemút kezdeteként szokás megjelölni Hszi Csin-Pin kínai elnök 2013. októberi délkelet-ázsiai körútját, amikor is Indonéziában bejelentette kezdeményezését az egykori útvonal újjáélesztésére. A terv ekkor még inkább a délkelet-ázsiai államoknak tett ajánlat volt a gazdasági kapcsolatok elmélyítése érdekében, és az USA és a régió országai közötti Transzpacifikus Kereskedelmi Partnerség ellensúlyozásaként. (China Daily, 2013a.) De nem csupán egy regionális elképzelésről volt szó, és ezt jól mutatta, hogy már korábban, 2013 szeptemberében a közép-ázsiai államokban tett körútja során beszélt egy olyan „transzeurázsiai projektről”, amely egy gazdasági övezetbe fogná az egykori Selyemút menti országokat Ázsiában, azzal a tágabb céllal, hogy szárazföldön összekapcsolja a Csendes-óceán és a Balti-tenger térségét. (China Daily, 2013b.) Az elképzelést később tovább finomodott, és ma már egyértelmű cél, javítani a Kína és Közép-Ázsia, a Közel-Kelet illetve Európa közötti kapcsolatokat. Afrika is a kezdeményezés által érintett területté vált. Ennek fontos előzménye, hogy a kontinens az 1990-es évek óta egyre fontosabb gazdasági partnerré vált Kínának. 2010 óta Afrika kereskedelmében az „ázsiai óriás” vette át az első helyet. Kína hatalmas infrastrukturális beruházásokat támogat, illetve végez a földrészen, így a fekete kontinens bekapcsolása jól beilleszthető volt a kezdeményezésbe.

Az elképzelések szerint az Új Selyemút szárazföldi ága összekapcsolja Kínát Közép-Ázsián keresztül Nyugat-Ázsiával (Közel-Kelettel), majd Európával. Ez az ún. Selyemút Gazdasági Övezet (Silk Road Economic Belt). A fejlesztések másik csoportja, a „21. századi tengeri Selyemút” a Csendes-óceán déli térségét, a Dél-kínai-tengert illetve az Indiai-óceánt célozza meg. A két korridor által lefedett terület mutatja igazán a stratégia valódi méreteit: a szárazföldi és a tengeri Selyemút együtt egy hatalmas hurkot képeznek, mely így a három kontinenst – Ázsiát, Európát és Afrikát - kapcsolja egybe.

A kezdeményezés hat gazdasági folyosót (2. ábra) foglal magába. (HKTDC 2016) Az Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó (The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor) egy már létező kapcsolat, ahol Kínától – Kazahsztánon, Oroszországon és Lengyelországon keresztül – Rotterdamiig érnek a vasútvonalak. A Kínai-Közép-Ázsia-Nyugat-Ázsia Gazdasági Folyosó (China-Central Asia-West Asia Economic Corridor) Nyugat-Kínából, Hszincsiangból indul és a közép-ázsiai országokon át teremt kapcsolatot Irán illetve Törökország felé. A folyosó az Arab-félsziget illetve a Földközi-tenger medencéje felé folytatódik. A folyosó sikeres megteremtésére utal, hogy 2016 februárjában 10 400 km megtétele után meg is érkezett az első közvetlen vasúti teherszállítmány Irán fővárosába. Az út 14 napot vett igénybe, ami kb. 30 nappal rövidebb, mint a korábbi, Sanghajból kiinduló tengeri szállítás. Az útvonal kiemelt energiabiztonsági jelentősége, hogy a közel-keleti kőolajat a tengeri útvonalat kikapcsolva lehet Kínába juttatni.

Az előbbi két korridor lehet különösen fontos Európa számára. A Kínával összekapcsoló szárazföldi útvonal pontos elhelyezkedésére a közelmúltban több elképzelés is napvilágot látott. Kiinduló pontja, a múltban 13 dinasztia alatt fővárosként működő közép-kínai Hszian (Xi'an) városa, ahol a Kínát elsőként egyesítő Csin Si Huang-ti császár mauzóleuma található a híres agyaghadsereggel. A város jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik Pe-

king és Sanghaj irányába egyaránt. Hszian² napjainkban ipari, közigazgatási és kulturális központ, mintegy 8 millió ember lakik agglomerációjában. A kínai politikában egyébként mindig is fontos szerepe volt a történelmi szimbólumoknak, amit mutat maga az út elnevezése, vagy éppen egyes csomópontok (pl. Velence vagy Hszian) kiemelése.



2. ábra. A One Belt, One Road kezdeményezés korridorai

Forrás: The Diplomat [2016]

Az útvonal nyugat felé Lancsoun és Urumcsin keresztül fut a kínai-kazah határon fekvő Korgasig, majd az egykori kazah fővároson át Almatin, illetve a kirgiziai Biskeken át, Üzbegisztánon, Türkmenisztánon és Észak-Iránon keresztül éri el Teheránt. Az útvonal innen egy egyelőre eléggé instabil területen haladna tovább, Irakon és Szírián keresztül közelítené meg Isztambult. A Boszporuszon túl észak-nyugatra a tervek szerint Bulgáriát, Romániát és

² Gazdaságában kiemelkedő szerepe van az alumíniumkohászatnak, a textiliparnak, az elektronikai iparnak, a modern ágazatok közül a high-tech iparágak és a repülőgépgyártásnak. A város az úrkutatás egyik központja.

Csehországot érintené³, így érné el a németországi Duisburgot, ahol a világ legnagyobb folyami kikötője, egyben Európa egyik legfontosabb szállítási és logisztikai csomópontja található. Innen megközelíthető az Európa legjelentősebb teherforgalmi tengeri kikötőjének helyet adó Rotterdam. Majd az út délre fordul Velence irányába, ahol találkozik a selyemút tengeri ágával. Egy másik elképzelés szerint Isztambulból Bulgárián és Románián illetve Ukrajnán keresztül Moszkvába tartana az útvonal, majd innen nyugati irányba Fehéroroszországon, Lengyelországon és Németországon át futna Rotterdamig.

Az útvonalak kiépülését a kelet-európai (pl. Ukrajna) és a közel-keleti (pl. Irak, Szíria) instabil helyzet nehezíti. Ezért az Európa és Kína közötti kapcsolatokban egyelőre az Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó játszik főszerepet. Az elmúlt években Kína közvetlen vasúti összeköttetést épített ki Csunking és a német Duisburg között. Az első szerelvény 2011 januárjában indult el, Lengyelországon és Oroszországon keresztül jutott el a Ruhr és a Rajna folyók találkozásánál fekvő városba. Az összeköttetés rendszeresé 2014-től vált. De közvetlen vasúti összeköttetés van például Vuhan és a csehországi Mělník és Pardubice, Csengtu és a lengyel Łódź, illetve Csengcsou és Hamburg között (HKTDC, 2016). 2016 november elején Rigába is megérkezett az első tehervonat a kínai Yiwu városából. 2017 januárjában pedig – 18 nap után – Londonba is befutott az első közvetlen kínai vasúti teherszállítmány Kazahsztánon, Oroszországon, Fehéroroszországon, Lengyelországon, Németországon, Belgiumon és Franciaországon keresztül. Így összesen már 15 európai nagyvárossal van közvetlen vasúti kapcsolata az ázsiai országnak, melyek közül kiemelkedik a 9977 kilométer hosszú, Kína-Spanyolország vonal, ami a Kína keleti végén található Yiwu városából Madridig vezet. (Ezzel a Transzszibériai Vasút 2014-ben elvesztette a Föld leghosszabb vasútvonala címet.)

A folyamatos és biztonságos vasúti szállítás időben és a távolságot is tekintve kedvezőbb a tengerinél. A kb. 20000 km helyett kb. 12000 km a távolság, a szállítási idő pedig közel a fele, 14-20 nap, szemben a tengeri 40-50 nappal. Az eurázsiai vasúti árutovábbításnak egyébként hagyományai vannak, a rendszerváltás előtt a kínai termékek jelentős része így jutott el a közép-európai szocialista országokba. Azonban a Szovjetunió szétesése a kelet-nyugati közlekedési rendszer működtetésére kedvezőtlenül hatott, a korábbi kapcsolatok szétesetek. (Imre, 2010. p.180.)

A Kína–Mongólia–Oroszország Gazdasági Folyosó (China–Mongolia–Russia Economic Corridor) a három ország együttműködése, melynek keretében közösen fejlesztik közlekedési hálózataikat. Erről a Sanghaji Együttműködés 2014. évi dusanbei találkozóján állapodtak meg egymással az államok.

A Kína–Indokínai-félsziget Gazdasági Folyosó (China–Indochina Peninsula Economic Corridor) Kína és az Indokínai-félszigeten elhelyezkedő államok (Kambodzsa, Laosz, Mi-

³ A Balkánon keresztül futó útvonal pontos iránya egyelőre bizonytalan. Az elmúlt időszakban létrejött szárazföldi kapcsolatok Kína és Nyugat-Európa között sokkal inkább Oroszországon keresztül futnak.

anmar, Thaiföld, Vietnam) együttműködése. A közlekedési hálózatok összekapcsolása és ezek közös fejlesztési folyamatban vannak, amire még 2014-ben tett javaslatot a kínai kormányfő a bangkoki a csúcstalálkozón (Greater Mekong Sub-regional Economic Cooperation). Vannak olyan projektek, amelyek már be is fejeződtek, például határátkelőhely vagy kikötő a vietnami-kínai határon, autópálya és vasútvonal a két állam között.

Az Új Selyemút fontos ága a Banglades–Kína–India–Mianmar Gazdasági Folyosó (Bangladesh–China–India–Myanmar Economic Corridor). Az ötlet jóval korábbi, mint az OBOR kezdeményezés, még az 1990-es évekre nyúlik vissza. Megvalósítása azonban csak az elmúlt években vált realitássá. A 2800 km-es korridor Kunming városától Dakkán át az indiai Kolkatáig, mintegy 1,65 millió km²-t – a kínai Yunnan tartományt, Banglades, Mianmart és az indiai Nyugat-Bengáliát – és körülbelül 440 millió főt köt össze, közúti, vasúti, vízi és légi közlekedési útvonalak egymáshoz kapcsolásával és fejlesztésével. Nagy szerepe lehet abban, hogy összeköttetést teremtsen a kelet- és a dél-ázsiai régiók, illetve a földrész két nagyhatalma, Kína és India között. Előbbi szempontjából ez azért fontos, mert a tengeri szállítás szerepe csökkenthető, így az árumozgás gyorsabbá és biztonságosabbá válhat. A termékek közvetlenül kijuthatnának az Indiai-óceánra, elkerülve a Dél-kínai-tengert, amelynek térségében a pekingi politika legutóbbi lépései számos állammal eredményeztek feszült viszonyt. Banglades és Mianmar abban bíznak, hogy erősebben kapcsolódhatnak a gyorsan fejlődő szomszédhatalmak piacaihoz, ezáltal a világgazdasághoz. India a legkeletibb területeinek, amelyeket Banglades vág el az ország törzsterületétől, erőteljesebb integrációját reméli. (Rupak 2016)

Az OBOR egyik kulcsfontosságú eleme a Kína–Pakisztán Gazdasági Folyosó, amely északnyugat-kínai Kasgart a pakisztáni Gwadar kikötőjével köti össze. A tervet 2015-ben fogadták el és mintegy 46 milliárd dollár beruházást jelent. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése mellett kiterjed energetikai beruházásokra is. (Wall Street Journal 2015b) A tervek szerint korszerűsítik a Karachi és Lahore közötti 1681 km hosszú vasútvonalat, létrejön egy 900 megawatt teljesítményű naperőmű Pandzsáb régióban. Tervezik széntüzelésű erőművek fejlesztését, autópályák, repülőterek, olajvezetékek valamint kommunikációs hálózatok megépítését. Az ún. Selyemút Alap első bejelentett projektje – a kínai Exim Bankkal együttműködve – éppen a pakisztáni Karot-vízenergia program, 1,65 milliárd dollár értékben, amely egy 720 MW teljesítményű erőmű építését célozza meg 2020-ig. (Wall Street Journal 2015b.) A folyosó stratégiai jelentősége, hogy Kína északról kerülheti meg regionális versenytársát, így az export az indiai partok előtti tengeri szállítási utat elkerülve is kijuthat az Arab-tengeren át a világpiacra. (Wall Street Journal 2015c.)

A kereskedelmi útvonal tengeri ága Kuangcsou kikötőjéből indul, Kínában érinti Kantont és Beihait, majd Hajnan szigetén Haikout, később a Malakka-szoroson át malajziai Kuala Lumpurt, majd az indiai Kolkatát. Az Indiai-óceánon átkelve eléri Afrikát, majd „Afrika szarvát” megkerülve Djibutin keresztül a Vörös-tengert. A fekete kontinensen fontos állomás Mombasa kikötője, ahonnan egy korszerű vasútvonallal Nairobít is rákapcsolják a

Selyemútra⁴. Az ezt biztosító vasútvonalat A tengeri Selyemút a Szezei-csatornán át jutna ki a Földközi-tengerre érintve Athént (Pireusz), és éri el végállomását, Velencét. (The Diplomat, 2014.05.09.) A Malakka-szoros azonban komoly stratégiai kockázatokat jelent a kínai kereskedelem számára⁵, így nem véletlen, hogy felmerült egy csatorna (Thai- vagy Kra-csatorna) kiépítése Thaiföld déli részén a Kra-földhídon, mely az Indiai-óceánt és a Dél-kínai-tengert kapcsolná össze. Megvalósulása azonban rövid távon nem várható.

A tengeri Selyemút kiépítése azonban komoly akadályokba ütközik, várható, hogy kiépítése időben elhúzódik. A kínai érdekérvényesítés a tengereken egyelőre korlátozott mértékű. Ennek egyik oka, hogy haditengerészetének ereje (egyelőre?) elmarad a pacifikus térségben legnagyobb vetélytársának számító Egyesült Államokétól. Kína szeretné elérni, hogy csökkentse a függőséget az európai vállalkozásoktól az országba irányuló tengeri szállítások terén, illetve azoktól az útvonalaktól, ahol az amerikai haditengerészet domináns pozíciókkal rendelkezik. (Rupak, 2016)

Az ázsiai hatalom lépéseit természetesen több állam féltékenyen szemléli, és igyekeznek saját stratégiai érdekeik mentén a kínai elképzeléseket különböző diplomáciai vagy gazdasági eszközökkel akadályozni. E téren az Egyesült Államok – szövetségeseivel, Japánnal és a Koreai Köztársasággal – és India járnak az élen. (Spiegel, 2016) Utóbbi az Indiai-óceán térségében növekvő kínai jelenlét miatt aggódik, hiszen a térség jelenti számára a kijáratot más régiók felé, a kapcsolódást a világkereskedelemhez. Az OBOR tengeri ágának kiépítése során a kínai vállalatok korszerűsítenek pakisztáni, srí lankai és mianmari kikötőket. Indiát gyakorlatilag ezzel körbeveszik a „kínai” kikötők, és ország joggal félti stratégiai pozícióit az óceán térségében.

Az OBOR megvalósításának hatalmas költségei lesznek, pontos összeget mondani természetesen lehetetlenség. Dollár száz illetve akár ezer milliárdokról (PWC, 2015) is szó lehet, melyek jelentősen befolyásolják majd a világ pénzügyi rendszerét. A finanszírozás több forrásból valósulhat meg, és ezeknek a biztosítására Kína széles nemzetközi pénzügyi intézményrendszert állított fel. 2014-ben kezdte meg működését az állami tulajdonú Selyemút Alap (Silk Road Infrastructure Fund), 40 milliárd dolláros tőkével. A Kína által alapított Ázsiai Infrastruktúra Fejlesztési Bank (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB) 2015-ben kezdte meg működését 100 milliárd dollár tőkével (WSJ 2015) és tevékenységének célja részben az OBOR-hoz kapcsolódó beruházások segítése lesz. A pekingi kormány számít a 2014-ben a BRICS-országok (Brazília, Oroszország, India, Kína és Dél-afrikai Köztársaság) által közösen felállított, sanghaji székhelyű Új Fejlesztési Bank (New Development Bank) forrásaira is, de olyan hagyományos, bár rivális partnerekre is, mint az Ázsiai Fejlesztési Bank vagy a Világbank (Bloomberg, 2016). A tervek között szerepel a

⁴ A vasútvonalat kínai állami vállalat (China Road and Bridge Corporation) építi, és 90%-ban a kínai Exim Bank kölcsöne finanszírozza.

⁵ A világ egyik legforgalmasabb tengeri szorosa kulcsfontosságú Kína olajellátása szempontjából. Mivel elég szűk tengeri átjáróról van szó, melynek a forgalma növekszik, gyakran korlátozásokat is be kell vezetni a tengeri hajók számára.

fejlesztésekben érintett országok kormányainak pénzügyi részvétele is. A beruházások iránt a nyugati világ nagyvállalatai is érdeklődnek, a programtól a megrendelések jelentős bővülését várják (Wall Street Journal 2016a.). Kínának célja, hogy a nagy európai illetve amerikai vállalatok finanszírozóiként a nyugati világ pénzügyi szereplőit is bevonják a fejlesztésekbe.

Mit nyer Kína a kezdeményezéssel?

Az „Egy Övezet, Egy Út” stratégiával Kína egyidejűleg több rövidebb illetve hosszabb távú célját igyekszik megvalósítani. A végrehajtásának nincs előre meghatározott befejezési időpontja. (A keleti mentalitás egyik erénye egyébként is a türelem.) A kezdeményezés sokkal inkább értékelhető a kínai politika egyik folyamatos és tartósan fenntartani kívánt pillérének a következő években, évtizedekben. A tervekben előforduló konkrétumok hiánya pedig nem a gyengeségek jelei, sokkal inkább azt a szemlélet tükrözik, hogy a stratégia kivitelezése a résztvevők hosszú távú céljaihoz rugalmasan legyen alakítható, formálható a jövőben.

Az OBOR hozzájárul ahhoz, hogy az ázsiai ország növelje befolyását a nemzetközi szinten. Ezt többen a világhatalmi ambíciók megjelenéseként is értékelik.⁶ Vannak olyan nézetek, melyek új Marshall-tervként értékelik a kezdeményezést (Bloomberg 2016), és azt hangsúlyozzák, hogy a pénzügyi segítségnyújtás tette lehetővé a II. világháború után az Egyesült Államok számára Nyugat-Európa katonai, politikai és gazdasági ellenőrzését. Így a kínai tervek hosszabb távon akár a nagyhatalmak éles érdekkonfliktusához, egy új hidegháború kialakulásához is vezethetnek. Meg kell jegyezni, bár Kína gazdaságilag és kereskedelmiileg már kétségtelenül globális hatalom – pl. a világ legnagyobb valutatartalékaival bír, vagy a Föld legjelentősebb exporthatalma – katonai képességeit tekintve azonban még elmarad az Egyesült Államok mögött.

A hivatalos pekingi politika igyekszik a negatív magyarázatokat cáfolni. Egy közös jövőképet, az azonos gazdasági érdekeket emeli ki. A win-win kooperációt hangsúlyozza, tehát a tervezett útvonal minden érintett félnek csak előnyöket hozhat. Növekedni fog az útvonal menti országok termelékenysége, és a partnereknek hozzáférést biztosít majd a gyorsan fejlődő keleti innovációkhoz, akár technológiai segítségnyújtás formájában is. A geopolitikai elemzők kritikáival szemben az ország vezetői kiemelik az ún. „három nem” elvét, mely szerint Kína nem avatkozik más államok belügyeibe, nem törekszik a befolyási övezetének növelésére és a nemzetközi kapcsolatokban nem tör hegemoniára, dominanciára. (CLSA 2016) Ugyanakkor a be nem avatkozás elvének és az érdekszféra kiterjesztésének cáfolatát eltérő színben tünteti fel, hogy a fejlesztéseket sokszor a kínai államhoz közeli bankok vagy

⁶ Jól illusztrálja a Kína felemelkedésével szembeni félelmeket Günther Oettinger német uniós biztos 2016 októberében tett kijelentése: „Jönnek a ferdeszeműek, ha elpasszoljuk a szabadkereskedelmi egyezményt Kanadával és az USA-val.”(Globoport 2016)

állami pénzalapok finanszírozzák, a kivitelezésben jelentős a kínai cégek érdekeltsége, az alapanyagoktól kezdve egészen a munkaerőig. (Bloomberg 2015)

A kínai diplomácia hangsúlyozza, hogy a gazdasági kapcsolatok élénkülésétől a kulturális és politikai kapcsolatok szorosabbá válását is reméli, amely a kölcsönös tisztelet és bizalom új modelljét eredményezheti. A Selyemút tehát nemcsak egy kereskedelmi út létesítését jelenti – történelmi elődje sem csak ez volt önmagában – hanem a közös érdekek, elkötelezettség és felelősség közösségét. Megtestesíti az egymástól kölcsönösen függő gazdasági és politikai közösségekről alkotott víziót, mely Kelet-Ázsiától Nyugat-Európáig nyúlik. (Shannon, 2014., Winter, 2016.)

Az Új Selyemút kezdeményezés válasz lehet arra a kihívásra, hogy az elmúlt időszakban Kína számos kereskedelmi megállapodásból kimaradt, így például a 2016 februárjában aláírt Csendes-óceáni Partnerségből (Trans Pacific Partnership). Az Egyesült Államok vezette közösség nem titkolt célja, hogy csökkentse Kína befolyását a kelet-ázsiai-csendes-óceáni térségben.⁷ Az USA és az Európai Unió közötti tárgyalások a TTIP-ről (Transatlantic Trade and Investment Partnership, Transatlanti Kereskedelmi és Beruházási Partnerség) vagy az EU és Kanada között 2016 októberében aláírt szabadkereskedelmi megállapodás, a CETA (Átfogó Gazdasági és Kereskedelmi Egyezmény) céljai között egyaránt szerepel a gyorsan erősödő Kínával szembeni közös fellépés, az erőforrások egyesítése.

A 2017-es év azonban fordulatot hozhat ezekben. Az év elején hivatalba lépett Trump-adminisztráció a jelek szerint visszatérhet az I. világháború utáni izolacionista külpolitikához, ezzel együtt protekcionista gazdaságpolitikához. Ez mind a TPP, mind pedig a TTIP egyezmények megvalósulását veszélyeztetik. Ebben az esetben az Új Selyemút kereskedelmi szerepe felértékelődhet, sokkal inkább lehet a nemzetközi kereskedelem új főútvonala Európa és Kelet-Ázsia között.

Az OBOR-hoz kapcsolódóan Kína szabadkereskedelmi egyezmény megkötését tervezi az övezet mentén fekvő országokkal. Jelenleg 12 ilyen megállapodással rendelkezik, többek között Szingapúrral, Pakisztánnal, Chilével, Peruval, Costa Ricával, Izlanddal, Svájjal, Hongkonggal és Tajvannal. Hasonló egyezmény megkötéséről folynak tárgyalások Japánnal, a Koreai Köztársasággal, Ausztráliával, Sri Lankával, Norvégiával, az ASEAN tagállamaival (az ún. Regionális Átfogó Gazdasági Partnerség keretében, Regional Comprehensive Economic Partnership) és az Öböl Menti Együttműködési Tanáccsal (Gulf Cooperation Council).

Az övezetnek fontos geopolitikai és geostratégiai szerepe is van. A szomszédos, a terrorizmus által sújtott közép-ázsiai muszlim térségekben – például Afganisztánban, Pakisztánban – a gazdasági előnyök következtében megteremtődne a stabilitás hosszabb távú lehetősége.

⁷ Donald Trump amerikai elnök 2017 januárjában aláírta azt az elnöki rendeletet, mely szerint az USA nem fog részt venni a szabadkereskedelmi egyezményben. Az eredeti tervek szerint a következő államok a tagjai: USA, Japán, Malajzia, Vietnam, Singapore, Brunei, Ausztrália, Új-Zéland, Kanada, Mexikó, Chile és Peru.

Olyan mohamedán régiókban, amelyekkel a viszony egyébként sem harmonikus, és a szélsőséges nézetek könnyen átterjedhetnek a belső kínai területekre. Délkelet-Ázsiában a hagyományos amerikai dominanciát kezdhették ki az erősödő kínai kapcsolatok, ezen belül az Új Selyemút kiépülése. A kiépülő infrastrukturális összeköttetések, az ennek következtében fellendülő kereskedelem tágabb értelemben is stabilizálhatná a Kína körüli régiókat, az országok közötti konfliktusokat megakadályozhatná. Kérdés, hogy az útvonal illetve a növekvő befolyás, mennyiben jelentené például a kínai fejlődési modell exportját a jövőben (WeForum 2015a).

A közép-ázsiai térség Kína és Oroszország ütközőpontja. Az 1990-es évek végétől megerősödő Oroszország a térséget hagyományosan befolyási övezetének tekinti. A területért folytatott versenyfutásban Kína számára erős pozíciót biztosíthatnak a korszerű infrastruktúrával felszerelt útvonalak, amelyek a vetélytárs elkerülésével garantálnák a biztonságos kereskedelmet – kiemelten az energiaszállításokat – Kína és a közép-ázsiai országok között. Ugyanakkor az elmúlt években kiépülő vasúti kapcsolatok Európa felé Oroszországon keresztül történtek meg, ami a két nagyhatalom közös érdekeit mutatják a kezdeményezéssel kapcsolatban.

Az infrastrukturális projektek – majd később a felfutó kereskedelem – felgyorsítják annak céljának az elérését is, hogy a kínai valuta, a renminbi egyre inkább nemzetközi fizetőeszköz (és tartalékvaluta) legyen, csökkentve ezzel az amerikai dollár szerepét a világgazdaságban. Az övezetet Kína egy olyan régióként képzelem, ahol nagyobb a tőke konvergenciája és a valutaintegráció, a valutaváltás gördülékeny és egyszerű. Megemlíteném, hogy a renminbi már napjainkban is egyre szélesebb körben használatos a környező államokban, például Mongóliában, Kazahsztánban, Üzbegisztánban, Vietnámban vagy akár Thaiföldön.

A kezdeményezésnek természetesen komoly belső gazdaságpolitikai céljai is vannak. A két évtizeden át tartó kétszámjegyű gazdasági növekedés az elmúlt években visszaesett 7% körüli szintre. (A kormányzati tervek napjainkban ennek a mértéknek a fenntartását fogalmazzák meg.) Az Új Selyemút program egyik fontos eszköz lehet ahhoz, hogy élénkítsék a gazdaságot. Az elmúlt időszakban hatalmasra duzzadt – gyakran állami tulajdonú – termelői szféra (pl. építőipar, kohászat, gépgyártás) számára igyekeznek megrendeléseket biztosítani, hiszen a GDP-növekedés visszaesésével jelentős kapacitások állnak kihasználatlanul. A megvalósítandó infrastrukturális beruházások alkalmasak lehetnek az új gazdasági motor szerepére, amihez a hatalmas valutatartalékokat felhasználva az állam jelentős forrásokkal tud hozzájárulni (WeForum 2016b). Így akár a fogyasztásvezérelt(ebb) gazdasági növekedést is segítheti, szemben a korábbi döntően exportvezérelt kínai bővüléssel (PWC 2015).

Ugyanakkor a kapacitások működtetése elképzelhetetlen a nyersanyag- és energiaforrások folyamatos biztosítása nélkül. A kiépülő Selyemút segíthet enyhíteni Kína energia- és nyersanyagéhségét, például új gáz- és olajvezetékek megépítésével Közép-Ázsiából kiindulva, vagy új mélytengeri kikötőkkel Dél-Ázsiában. Kína afrikai térnyerésének a fényében, az Új

Selyemút fontos szerepe tölthet be az kontinens nyersanyagainak és energiahordozóinak szállításában is.

A gazdaságpolitikai célokkal összefüggésben a kezdeményezés fontos része, a kínai vállalatok támogatása, segíteni térnyerésüket az övezethez tartozó országokban. Ennek érdekében létrehoztak egy speciális befektetési alapot (China Ocean Strategic Industrial Investment Fundation - COSIIF), amelynek célja, hogy az övezet mentén terjeszkedő hazai vállalkozások segítése. (Global Times 2016).

AZ OBOR része a kínai területfejlesztési elképzelések megvalósításának is. Ez utóbbinak kiemelt célja, a kontinensnyi országban kiegyensúlyozottabb területi szerkezet létrehozása, a keleti tengerparti térségek ellensúlyozása. A kezdeményezés országon belüli fejlesztései ugyanis elsősorban az elmaradottabb nyugati, illetve belső területein valósulnának meg. A 27 tartományból 16-ot érintenek az útvonaltervek, bár a beruházások iránt a több régió is érdeklődik. Az érintett területeknek mindegyikének meg van a saját OBOR-tervük (CLSA 2016). A regionális célok összefüggésben vannak a belpolitikai stabilitás növelésével, hiszen ez a szegényebb térségek felzárkóztatásával növelhető, ami például különösen fontos a muszlimok által lakott Hszincsiang tartományban.

Magyarország és az Új Selyemút

Az „Egy Övezet, Egy Út” stratégia kelet-nyugati irányú, Európát és Ázsiát összekapcsoló útvonala északról elkerüli Magyarországot. Jelenleg egy, a Moszkván és Fehéroroszországon illetve Lengyelországon futó vasúti folyosó működtetése a realitás. A magyar kapcsolódás az OBOR-hoz egy dél felé futó útvonal fejlesztése, így a Balkánon keresztül, Athén kikötőjében Pireusznál csatlakozni az Új Selyemút főútvonalához. A tervek szerint kínai források bevonásával fejlesztenék az Athén-Szkopje-Belgrád-Budapest vasútvonalat. Ennek részeként korszerűsíténék a Budapest és Belgrád közötti 166 km-es szakaszt.⁸ A vonalon a 160 km/h sebességet is elérhetik a vonatok, és alkalmas lesz akár 740 méter hosszú szerelvények kiszolgálására is.

A fenti tervek megvalósulása esetén Magyarország nem elsősorban a tranzitország szerepét töltheti be a kínai-európai kereskedelemben, hanem egy észak-déli folyosón, ún. ráhordó jelleggel csatlakozna kelet-nyugati áruforgalom főútvonalához. Ezáltal Magyarország a keletről érkező termékek egyfajta közép-európai elosztó központja lehetne.

Magyarország számára fontos, hogy Kína igyekszik erőteljesebben megjelenni a közép- és kelet-európai régióban. 2011-től rendszeresek az ún. 16+1 találkozók, ahol Kína és 16 kö-

⁸ A Budapest-Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszával kapcsolatban az Európai Unió számos versenyjogi, kereskedelempolitikai kifogást megfogalmazott. Az Európai Bizottság szerint a magyar kormány tervei aggályosak a 2016-2020 évekre vonatkozó konvergencia-program miatt is. A Magyar Kormány tíz évre titkosította a projektről készült megvalósíthatósági tanulmányt is.

zép- és kelet európai állam vezetői találkoznak.⁹ Az első színhely Budapest volt, 2016-ban pedig a lett főváros, Riga adott helyet a találkozóknak. Ezen a találkozón bejelentették, hogy a kínai stratégia részeként az egyik vezető pénzintézet, az Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) egy 10 milliárd eurós befektetési alapot hoz létre. A cél, hogy több, mint 50 milliárd euró értékű beruházás valósuljon meg Közép- és Kelet-Európában.

Az Új Selyemút szerepe a globális gazdaságban

Az „Egy Övezet, Egy Út” stratégia megvalósulása esetén jelentősen befolyásolhatja a világ illetve a globális kereskedelem helyzetét, fejlődését az elkövetkező években. Ez számos, a jövőre vonatkozó „forgatókönyvet” rejt magában, és hogy pontosan melyik fog megvalósulni, a jövő dönti majd el. Az új amerikai elnök illetve adminisztrációjának hivatalba lépése, és várható politikája egészen más nemzetközi körülményeket teremthet a Selyemút-terveknek. Egy esetleges izolacionista hagyományokat követő amerikai politika, utat nyithat Kína jelentősebb nemzetközi szerepvállalásának. Nem elsősorban arról van szó, hogy az ázsiai állam, kihasználva az amerikai visszavonulást globális tényerésre használja ki az új körülményeket. Sokkal inkább arról, hogy a globális gazdaság, a világkereskedelem fenntartása, további fejlődése a jelenlegi keretek között, Kína érdeke. Ha ebbe a nemzetközi környezetbe helyezzük a kínai kezdeményezést, a kiépülő kereskedelmi hálózat fontos része lehet az ázsiai állam törekvéseinek. Sokkal erősebben magához kapcsolhatja Európát és Afrikát, miközben az Egyesült Államok egy bezárkózó(bb) politikát illetve protekcionistább kereskedelempolitikát folytathat a jövőben. A változó körülmények növelhetik a kínai szerepvállalást az emberiség ügyeiben, ugyanis gazdasági és kereskedelmi érdekei miatt egyre inkább kénytelen lesz feladni azt az eddigi szerepet, melyre inkább az óvatosságtartás volt a jellemző. Olyan politikai és katonai feladatokat vehet fel (nagyhatalmi érdekérvényesítés, felelősség vállalása), melyek az elmúlt évtizedekben az Egyesült Államokat jellemezte.

Az Új Selyemút terv megerősítheti Délkelet-Ázsia növekvő súlyát a világgazdaságban, és folytatódhat az a folyamat, melynek során a régió világgazdaság centrumszerepe tovább erősödik. Ezen belül is növekedhet Kína központi súlya, hiszen a világkereskedelem számos fontos útvonala majd ide vezet. Az OBOR tovább erősítheti azt az 1990-es évektől tartó folyamatot is, mely során növekszik Kína súlya Afrikában, és csökken Európa és az Egyesült Államok befolyása a fekete földrészen.

A kezdeményezés hosszabb távú hatása lehet az is, hogy az Indiai-óceán térségének világgazdasági súlya megerősödhet, ahol a résztvevő felek egyre szélesebb kapcsolatokat alakíta-

⁹ A 16 közép- és kelet európai állam: Albánia, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Csehország, Észtország, Horvátország, Lettország, Litvánia, Macedónia, Magyarország, Montenegró, Lengyelország, Románia, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia.

nak ki egymás között. Egy „Kína-India-Afrika háromszög” kialakulását is segítheti a kínai kezdeményezés, bár kétségtelen, hogy napjainkban ennek még eléggé sok akadálya van.

Az „Egy Övezet, Egy Út” kezdeményezéssel a globalizáció egyik új korszaka kezdődhet, amiben már Kína játssza a főszerepet. A korábbi szakasszal szemben, amikor az Egyesült Államok volt a világ meghatározó hatalma. Az „amerikanizációt” felválthatja egyfajta „kínaiizáció”. Ezzel kapcsolatban felmerül az a kérdés, hogy ez mennyire jelentheti a későbbiekben a keleti társadalmi-politikai berendezkedés esetleges exportját a világ más térségeibe?

A kínai térnyerés, benne az Új Selyemút kezdeményezés arra is lehetőséget ad, hogy a kelet-ázsiai gazdasági fejlődés és annak eredményei eljussanak az egyelőre szegényebb régiókba is, például Közép-Ázsiába, a Közel-Keletre vagy Afrikába. A fejlődésnek egy olyan térbeli kiterjedésének folytatásaként is tekinthető ez, ami valamikor a japán csodával kezdődött a II. világháború után, folytatódott az ún. kistigrisek felzárkózásával, majd Kína gyors modernizációjával.

Felhasznált irodalom

Felföldi Szabolcs (2009): Egy új szemleletű Selyemúttörténet. In: Ókor. VIII. évfolyam 2. szám pp. 29-35.

Waugh, Daniel (2007). "Richthofen's "Silk Roads": Toward the Archaeology of a Concept." *The Silk Road*. Volume 5, Number 1, Summer 2007, p. 1-11.

Gabriella, Imre (2010): Záhony szerepe az Európa és Ázsia közti vasúti áruszállításban In: Tér és társadalom XXIV. évf. 2010/3. pp. 177-192.

Kissinger, Henry (2015): Világrend, Antall József Tudásközpont, Budapest p.432

Rupak, Bhattacharjee (2016) - Bangladesh, China, India and Myanmar-Economic Corridor: Ushering a New Era of Interconnectedness. In: *Indian Defence Review*, <http://www.indiandefencereview.com/spotlights/bangladesh-china-india-and-myanmar-economic-corridor-ushering-a-new-era-of-interconnectedness> Letöltés ideje: 2016. 09. 30.

Tienzi, Shannon (2014): China's 'New Silk Road' Vision Revealed – - *The Diplomat*, 2014. 05. 09. – <http://thediplomat.com/2014/05/chinas-new-silk-road-vision-revealed> Letöltés ideje: 2016. 11. 12.

Winter, Tim (2016): One Belt, One Road, One Heritage: Cultural Diplomacy and the Silk Road - *The Diplomat*, 2016. 03. 29. – <http://thediplomat.com/2016/03/one-belt-one-road-one-heritage-cultural-diplomacy-and-the-silk-road> Letöltés ideje: 2016. 12. 12.

Bloomberg (2016): China's Marshall Plan <http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-07/china-s-marshall-plan> Letöltés ideje: 2016. 09. 30.

CLSA (2016): A brilliant plan One Belt, One Road – <https://www.clsa.com/special/onebeltoneroad/> Letöltés ideje:2016. 11. 12.

China Daily (2013a): Xi proposes a 'new Silk Road' with Central Asia http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-09/08/content_16952304.htm Letöltés ideje: 2016. 11. 12.

China Daily (2013b): Xi in call for building of new „maritime silk road” – http://usa.chinadaily.com.cn/china/2013-10/04/content_17008940.htm Letöltés ideje: 2016. 11. 12.

Globoport (2016): Jönnek a ferde szeműek, ha elpasszoljuk a szabadkereskedelmi egyezményt Kanadával és az USA-val <http://www.globoport.hu/177570/jonnek-a-ferde-szemuek-ha-elpasszoljuk-a-szabadkereskedelmi-egyezmenyt-kanadaval-es-az-usa-val> Letöltés ideje: 2016.11.10.

HKTDC - Hongkong Trade Development Company (2016): <http://m.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> Letöltés ideje: 2016. 04. 05.

Independent (2014): Macedonia Considers to Get Involved in Fast Railroad Construction connecting Budapest and Athens <http://www.independent.mk/articles/9871/Macedonia+Considers+to+Get+Involved+in+Fast+Railroad+Construction+connecting+Budapest+and+Athens> Letöltés ideje: 2016. 11. 01.

Portfolio.hu (2017): Svájcból üzent Trumpéknak a kereskedelmi háborúról a kínai elnök http://www.portfolio.hu/gazdasag/svajcbol_uzent_trumpeknak_a_kereskedelmi_haborurol_a_kinai_elnok.242700.html Letöltés ideje: 2017. 01. 18.

Letöltés ideje: 2016. 11. 01.

Spiegel.de (2016): Japan bestellt chinesischen Botschaft herein <http://www.spiegel.de/politik/ausland/inselstreit-im-ostchinesischen-meer-japan-bestellt-erneut-chinesischen-botschafter-ein-a-1106748.html> Letöltés ideje: 2016. 11. 12.

Spiegel.de (2016b): Merkel stützt Gabriel bei China-Kritik <http://www.spiegel.de/politik/ausland/kritik-an-chinesischen-investitionen-merkel-stuetzt-wirtschaftsminister-gabriel-a-1118999.html> Letöltés ideje: 2016. 11. 12.

The Economist (2014): Why China is creating a new "World Bank" for Asia – <http://www.economist.com/blogs/economist-explains/2014/11/economist-explains-6> Letöltés ideje: 2016. 11. 01.

Wall Street Journal (2015): China lays out path to Silk Road, <http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2015/03/28/chinalaysoutpathtoonebeltoneroad> Letöltés ideje: 2016.10.31

Wall Street Journal (2015): China makes multibillion-dollar down-payment on Silk Road plans, <http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2015/04/21/chinamakesmultibilliondollarpaymentonsilkroadplans/> Letöltés ideje: 2016.10.31.

Wall Street Journal (2015): China readies \$46 billion for Pakistan trade route, <http://www.wsj.com/articles/chinatounveilbillionsofdollarsinpakistaninvestment1429214705> Letöltés ideje: 2016.10.31.

Wall Street Journal (2016): GE rides the coat tails of China's global dream, <http://www.wsj.com/articles/geridesthecoattailsofchinasglobaldream1476449185> Letöltés ideje: 2016.10.31.

WeForum (2015a): Why Europe can't afford to ignore China's New Silk Road <https://www.weforum.org/agenda/2015/11/europe-china-new-silk-road> Letöltés ideje: 2016. 11. 12.

WeForum (2016b): Why is China building a New Silk Road? – <https://www.weforum.org/agenda/2016/06/why-china-is-building-a-new-silk-road> Letöltés ideje: 2016. 11. 12.