

DOKTORI ÉRTEKEZÉS
INTERDISZCIPLINÁRIS DOKTORI ISKOLA
A KORMÁNYZÁS TERÜLETI, TÖRTÉNETI ÉS TÁRSADALMI DIMENZIÓI
DOKTORI PROGRAM

PARTNER VAGY AGRESSZOR?

**A 21. századi Kína geopolitikai aspirációi
az ország fő tengeri kereskedelmi útvonala mentén**

Vörös Zoltán

Témavezető:
Dr. habil. Tarrósy István, PhD, egyetemi adjunktus

Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar
Politikatudományi és Nemzetközi Tanulmányok Tanszék

Pécs, 2015

Tartalom

Első fejezet

Bevezetés	6
Hipotézisek	16
Kutatásmódszertan	18
Elméleti háttér	19
A dolgozat felépítése	24

Második fejezet

Kína, a tengeri nagyhatalom	26
Kína jelentőségének növekedése a tengeri hajózásban	26
A Ming-dinasztia és Cseng-Ho admirális	28
Az expedíciók	28
A tengeri haderő leépítése, az izoláció okai	31
Cseng-Ho hatása	32

Harmadik fejezet

Afrika, a kínai terjeszkedés egyik látványos terepe	33
Kína afrikai jelenléte nem új keletű	34
A térség napjainkban tapasztalható felértékelődése	36
<i>A felértékelődés értékelése</i>	<i>43</i>
Szudán, Kína afrikai jelenlétének legkritizáltabb fejezete	44
<i>A kialakuló kapcsolatok</i>	<i>45</i>
<i>A szudáni polgárháborúk</i>	<i>46</i>
<i>A kínai térnyerés</i>	<i>47</i>
<i>Szecesszió és a helyzet alapvető megváltozása</i>	<i>49</i>
<i>Nemzetközi válasz, nemzetközi összefogás?</i>	<i>51</i>
<i>Mit hozhat (vagy mit tartogat) a jövő Szudán tekintetében?</i>	<i>53</i>

Angolai kapcsolatok	54
A Kelet-afrikai Közösség	57
A kereskedelmi útvonal első válsággócponja	60
<i>Nemzetközi válaszreakció – Kína is résztvevő</i>	64
Összegzés	67

Negyedik fejezet

A Perzsa-öböl olajexportáló államai	69
A térség politikai földrajzi szempontból	69
Kína közel-keleti ambíciói	72
Az Egyesült Államok jelenléte a térségben	76
Szaúd-Arábia növekvő jelentősége Kína számára	79
<i>Bővülő kapcsolatok Kínával</i>	80
<i>Szaúdi kilátások</i>	81
Teherán külpolitikai tevékenysége és a Hormuzi-szoros	82
<i>Az Egyesült Államok és Irán kapcsolata</i>	82
<i>Pekingi partnerség – Egyoldalú függőség?</i>	85
<i>A Hormuzi-szoros és jelentősége</i>	88
A régió egyéb kockázati tényezői	91

Ötödik fejezet

Az Indiai-óceán, s természetes nagyhatalma, Újdelhi	92
India és Kína történelmi kapcsolata	95
India gazdasági fejlődése	98
Az Újdelhi jelentette fenyegetés – Kínára nézve	102
Washington jelenléte a térségben	109

Hatodik fejezet

A Malaka-szoros és a Dél-kínai-tenger	112
Kína történelmi és napjaink gazdasági kapcsolatai Délkelet-Ázsia országaival	112
A Malaka-dilemma	118
A Dél-kínai-tenger további felértékelődése	122
<i>A Dél-kínai tengert érintő követelések</i>	<i>126</i>
<i>A konfliktusok kiújulása</i>	<i>130</i>
<i>A délkelet-ázsiai államok magatartása</i>	<i>131</i>
<i>Kína magatartása a konfliktus kapcsán</i>	<i>133</i>
<i>Új események a tengeren</i>	<i>137</i>
Fordulópont az Egyesült Államok külpolitikájában	137

Hetedik fejezet

'Puha' és 'kemény' megoldási kísérletek	143
Okos erő	145
Nemzetközi kooperáció	151
A haderő fejlesztése	154
<i>A szárazföldi erők, a légierő és a stratégiai erők fejlesztése</i>	<i>161</i>
<i>A haditengerészet fejlesztése</i>	<i>164</i>

Nyolcadik fejezet

A Gyöngysor-stratégia és egyéb alternatív megoldások	174
Támaszpontok és alternatív megoldások a kereskedelmi útvonal mentén –	
Gyöngysor-stratégia	174
<i>Woody-sziget, vitatott terület – Kína</i>	<i>177</i>
<i>Sihanoukville, Kambodzsa</i>	<i>177</i>
<i>Kra-csatorna, Thaiföld</i>	<i>178</i>
<i>Kyaukpyu és egy alternatív útvonal, Mianmar</i>	<i>179</i>
<i>Chittagong, Banglades</i>	<i>183</i>
<i>Hambantota, Sri Lanka</i>	<i>184</i>
<i>Marao-sziget, Maldív-szigetek</i>	<i>185</i>

<i>Gwadar és egy alternatív útvonal, Pakisztán</i>	185
<i>Áden, Jemen</i>	188
<i>Port Szudán, Szudán</i>	189
<i>Lamu, Kenya</i>	190
<i>Bagamoyo, Tanzánia</i>	191
Tankerflotta kiépítése	194
Vegyesvállalatok terjedése	196
Alternatív importpartnerek	197

Kilencedik fejezet

A kínai külpolitika összegzése és az

Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bank	201
---	------------

Tizedik fejezet

A hipotézisek vizsgálata	205
---------------------------------------	------------

A kutatás folytatásának irányai	209
--	------------

Felhasznált irodalom	211
-----------------------------------	------------

Melléklet	223
------------------------	------------

Ábra- és táblázatjegyzék	226
---------------------------------------	------------

Bevezetés

A Kínai Népköztársaság iránti érdeklődésem 2008 környékén, a pénzügyi válság idején kezdődött, mikor az ázsiai óriás erősödése egyre dominánsabbá vált. Kína felemelkedése, gazdasági térnyerése és politikai befolyásának növekedése a 21. század egyik legfigyelemreméltóbb folyamata, a fejlődő ország az 1949-es rendszerváltását követő évtizedekben gazdaságilag romokban hevert, lakossága többször is szembe kellett nézzen az éhezéssel, politikai vezetése pedig diktatórikus eszközökkel, sokszor saját honpolgárait is a halálba üzte. Az új évszázadban viszont gazdasági nagyhatalomként, egyre gazdagodó és gyarapodó népességgel, sokszor meglepően nyitott, reformokat végrehajtó politikai hatalom irányítása mellett lépett színre.

Szakedolgozatomat a kínai katonai felemelkedésről, a hadi fejlesztések irányáról írtam Kern Tamás iránymutatásainak segítségével, de már ekkor is publikáltam az ország nemzetközi lépéseiről és szerepéről az új évszázadban. Hiszen Peking gazdasági térnyerése értelemszerűen az ország politikai, külpolitikai szerepét is új megvilágításba helyezte: a kínai érdekek már nem csupán Ázsiára koncentráálódtak, hanem a világ összes pontján megjelentek, miáltal Kína vált az egyik, sokak szerint a legfőbb regionális hatalommá a nemzetközi szinten, és akár az Egyesült Államok dominálta, rövid ideig unipolárisnak tűnt világrendet is megkérdőjelezheti.

Míndeközben rekordmagasságokat ért el a kínai külföldi tőkebefektetések összege is 2011-ben: 322 milliárd dollárt fektettek be 132 országban, 1392 projektbe (Reuters, 2012a). A kínai kormány által meghirdetett 'going out' politika kifejezetten ösztönzi a kínai vállalatokat, hogy fektessenek be külföldön, számukra a válság következtében nehéz helyzetbe került nyugati cégek kiváló beruházási lehetőséget kínálnak, mindamelllett e felvásárlások, tőkekihelyezések Kína gazdasági jelentőségét is növelik az új piacok megszerzése, a befolyás kiterjesztése és az új technológiák biztosítása révén. Kínának a Világkereskedelmi Szervezethez (WTO) történő 2001-es csatlakozása szintén megerősítette az ázsiai ország pozícióit, mindazonáltal az intézmény keretei között tanúsított pekingi szerepvállalás felülírta az előzetes aggodalmakat, hiszen Kína számos belső szabályozását, s a vonatkozó jogi környezetet egyaránt készségesen átalakította az elvárt kritériumoknak megfelelően (Zhang, 2005: 4). A 2008-as

gazdasági világválság, a lassú kilábalás, majd Európa újabb pénzügyi válsága kezdetben pozitívan hatott Kína kereskedelmi és ezzel párhuzamosan politikai térnyerésére: addig bezárt kapuk nyíltak meg a kínai érdekek és tőke előtt, vonakodó ügyfelek váltak a legkedvesebb partnerekké, a pekingi terjeszkedés felgyorsult. Kitűnő példa erre a nyugat-európai államok magatartása: az egyik legfőbb változás ugyanis a hatalmak külpolitikai irányváltása, a korábban fenntartásokkal kezelt kínai tőke(vonzás) „hajszolása”. Természetesen Európa Kína felé fordulása és „gazdasági nyitása” nem új keletű, hisz az Unió és az ázsiai ország 2003-ban stratégiai partnerségi megállapodást írt alá. Szigorúan a gazdasági adatokat véve pedig 2004 óta Peking Európa második legnagyobb, Kínának pedig a Közösség a legfőbb kereskedelmi partnere. A 2000-es évek első évtizedének közepéig a két fél kapcsolatára ugyanakkor *Tienanmen-szelleme* és az emberjogi aggályok rányomták bélyegüket.¹ Az európai részről hangoztatott kritikák beárnyékolják az együttműködés kereteit, egészen a gazdasági problémáig – a válság alapvetően írta át eme rendszereket: a feltörekvő államokhoz hasonlóan Európa nyugati fele is a kínai tőkében, annak betelepítésében kezdett reménykedni. Azóta Peking már nem csak mint befektető és beruházó jelent meg az európai országok elképzeléseiben, hanem mint hitelező és megmentő, olyan gazdasági partner, mely segíthet a válságból való kilábalásban.

Az események következtében Kína infrastrukturális csomópontokhoz² és óriási állami megrendelésekhez jutott, beruházásaihoz hihetetlen kedvezményeket kapott vagy éppen olyan fontos kutatás-fejlesztési információkat szerzett meg, például a svéd Volvo autógyár felvásárlásával, melyek eléréséhez hosszú évek munkájára és rengeteg befektetett tőkére lett volna szüksége. A pénzügyi krach tehát tovább növelte Kína befolyását és sok szakértő szemében immár nem az volt a kérdés, vajon az ország megelőzi-e az Egyesült Államokat, és ezáltal a világ vezető hatalmává válik, hanem az, hogy mikor (Zhang, 2005: 22).

„A modern korban nincs még egy olyan ország, [...] amely három évtized átlagában képes lett volna évi csaknem 10 százalékos hazai össztermék (GDP) növekedést felmutatni. Ez az egyedülállóan magas növekedési ütem egy tudatosan kidolgozott

¹ 1989. június 3-4-én a kínai hadsereg erőszakkal verte szét a világpolitikai események alakulása láttán politikai liberalizációt követelő diáktüntetés résztvevőit a pekingi Tienanmen téren. A beavatkozás halálos áldozatainak száma a mai napig vitatott, mintegy 1500-3000-en veszítették életüket.

² A legközismertebb államkötvény-vásárlások közül az egyiket 2010 júniusában kötötték meg a kínaiak. Az üzlet folyamányaként nemcsak a piruszi kereskedelmi kikötőt bérelte ki 35 évre a kínai állam, hanem egy beruházás után meg is triplázta a konténer-kapacitást.

modernizációs stratégia és az ennek végrehajtását elősegítő, központilag irányított gazdaságpolitika eredménye, amely az ország iparosítását és egy exportorientált, nemzetközileg is versenyképes kínai ipar kiépítését tekintette elsőrendű feladatnak” (Tálas, 2009: 76). A kereskedelem révén az ország újabb és újabb régiókat, országokat hódított meg, és egyik pillanatról a másikra vált legfőbb partnerükké, mindezzel párhuzamosan pedig, a gazdasági növekedés fenntartása, valamint a rohamosan bővülő belföldi kereslet kiszolgálása érdekében, a nyersanyagok telített piacán is a legmeghatározóbb felvásárlóvá lépett elő. Az ország GDP-je 1985–1995 között évente átlagosan 9,8 százalékkal emelkedett, majd a 2000-es évek elején tapasztalt – rendszerint – kétszámjegyű növekedés minden addiginál nagyobb nyersanyag szükségletet generált (Vörös, 2010a: 270). A nyolcvanas évek szerkezet-, avagy profilváltása óta tartó tendenciáknak köszönhetően Kínáé lett az egyik leggyorsabban növekvő gazdaság, mely 2010-re a világ második legnagyobbjává vált, megelőzve immáron Japánt is.³ A folyamat, mely a kelet-ázsiai államban tapasztalható, „[az] ipar által vezérelt extenzív gazdasági növekedés modellje, olyan kínai vagy tágabb értelemben [vett] kelet-ázsiai sajátosságokkal, mint például a lakosság – a korábbi általános szegénység által is motivált – tradicionálisan magas megtakarítási hajlama, továbbá rendkívüli munkabírása és tűrőképessége. Ez a modell – amelynek működése egy idő után a gazdaság túlfűtöttségének negatív jelenségeivel (csökkenő hatékonyság, az élő- és holtmunka pazarlása, infláció vagy éppen defláció stb.) párosul – az ezredforduló után egyre inkább alkalmazhatatlanná vált és módosításra szorult, amit [...] a politikai vezetők is felismertek” (Tálas, 2009: 76). A túlfűtöttség jegyei pedig nem csupán a növekedés lassulásában mutatkoznak, hanem felszínre hoznak olyan belső problémákat is, melyeket a rekordnövekedés elfedett: társadalmi különbségek, rurális és urbánus rétegek szembenállása, szociális háló hiánya és a gazdasági növekedés sajátosságából adódó környezetszennyezés mértéke. Azáltal ugyanis, hogy Kína a „világ gyára” lett, egyben azt is jelenti, hogy a számítástechnikai-szórakoztatóipari berendezések⁴ döntő hányadát ott készítik. Mindeközben, a gyártási folyamatok következtében, a természetbe kerülő ártalmas anyagok okozta környezetszennyezés helyrehozhatatlan, egyes számítások szerint évente 130–200 milliárd dolláros károkat okoz (Zhang, 2005: ix).

³ CIA, The World Factbook, 2013.

⁴ Ha összeszerelésükre nem is Kínában kerül sor, az alkatrészek környezetet károsító gyártási-folyamatai itt zajlanak.

Érdeklődésem tehát igen hamar azokra a kihívásokra terelődött, melyek megállíthatják az óriási gazdasági növekedést, a fejlődést és megakaszthatják az ország külpolitikai térnyerését. Kína egyik legkomolyabb kihívása a gazdaság hatalmas és egyre növekvő energiaigényének kiszolgálása. Az energiabiztonság megteremtése nem csupán globális külpolitikájában kapott prioritást, hanem regionális kapcsolatait is alapvetően határozta és határozza meg. Peking kőolajfogyasztása 4–6 százalékkal nő évente, sokkal gyorsabban, mint az Egyesült Államoké, saját szükségleteinek kielégítése kapcsán ugyanakkor korlátozottak képességei, tekintve, hogy rendkívül kevés olajkészlettel rendelkezik. Az ország 1993 óta nem tudja fedezni fokozódó igényét, importra szorul, s egyre inkább függ a külföldi olajtól. 2011-2012-ben (amikor az összes exportáló államtól származó adat is elérhető) 9,4 millió hordóra volt tehető Kína napi kőolaj-felhasználása, melyből megközelítőleg 5,5 millió hordót külföldről, elsősorban a Közel-Keletről, Afrikából, Közép-Ázsiából és Oroszországból importált (Energy Information Administration). E függőség a jövőben elkerülhetetlenül növekedni fog, bár az ország napi kőolaj-fogyasztásához hozzá kell tenni, hogy 2012-ben a szállítások rendkívül ingadozó mértékeket mutattak, júniusban az elmúlt három év minimumát is elérték az importkészletek, elmaradva a megszokott napi mennyiségtől. Az ingadozások a nemzetgazdasági visszaeséssel is magyarázhatóak, szakértők szerint azonban a kínai kőolajfogyasztás üteme tovább bővíthet, mely azt is jelenti egyúttal, hogy a világ kőolajszükséglettel kapcsolatos növekedésének 45 százalékáért Peking lesz a felelős (Reuters, 2012b).

A közel-keleti dominancia mellett a szomszédos országok, Oroszország és Közép-Ázsia is egyre komolyabb szerepet játszanak Kína energiabiztonságában, most épült vagy még épülő vezetékek gondoskodnak arról, hogy Peking, diverzifikálva forrásait, ne függjön egyoldalúan a nem teljesen biztonságos tengeri-kereskedelmi útvonalon elérhető arab és afrikai olajtól. Az energia (és a kereskedelem) szempontjából ugyanis az Indiai-óceánon keresztül húzódó tengeri útvonal Kína egyik gyenge pontja, melynek megvédése egy esetleges nemzetközi biztonságot veszélyeztető konfliktus esetén meghaladná Kína képességeit.

Az elmúlt években ebben a relációban folytattam kutatásaimat, nyomon követve a tengeri kereskedelmi útvonalat érintő fenyegetéseket és kínai lépéseket, egyúttal megvizsgálva, Peking milyen válaszokat ad az országot érő kihívásokra. Az óriásira duzzadt és folyamatosan – bár a túlfűtöttség következtében egyre lassabb ütemben –

növekvő gazdaság ellátásához minden nyersanyag maximális felhasználását igényli az ország, ebből kifolyólag szükségleteihez igazította expanzív külpolitikáját is, érdekkörébe vonva a világ nyersanyagtartalékainak jelentős részét. Kína egyik legkomolyabb kihívása ugyanis az óriási gazdaság és az egyre növekvő energiaigény kiszolgálása. Így az energiabiztonság megteremtése nem csupán globális külpolitikájában kapott prioritást, hanem regionális kapcsolatait is alapvetően határozta és mindmáig határozza meg.

Kína primer energiafogyasztása az 1980-as 18 kvadrillió BTU-hoz⁵ képest 1996-ra 37,1 quadrillió BTU-ra növekedett. Az 1999-es becslések 2020-ra a 100 quadrillió BTU-t is meghaladó energiafogyasztást jósoltak, addigra csaknem beérve az Egyesült Államok primer energiafogyasztását, melyet 120 quadrillió BTU-ra becsültek. A becsléseket azonban, mint látni is fogjuk, óvatosan kell kezelni. Az adatokat és prognózisokat az Egyesült Államok Energiaügyi Tájékoztató Hivatala (Energy Information Administration – EIA) adta ki még 1999-ben, átlagosan évi 6,7 százalékos növekedést számolva Kínának az 1995–2020-as időszakra, viszont Peking gazdasági prosperitása meghaladta ezt a becslést.⁶ Ahogyan az *1. táblázatból* kivehető, Kína már átlépte a bűvös határt, és lehaladta az Egyesült Államok fogyasztását, mely 2007 óta, csekély mértékben, de mégis csökkenő tendenciát mutat.

1. táblázat: Primer energiafogyasztás, 2011

Ország	Primer energiafogyasztás (quadrillió BTU)
Kína	109 620
Egyesült Államok	95 100
EU27	74 779 (2010-es adat)
Oroszország	32 771
India	23 611
Afrika	16 327 (2010-es adat)

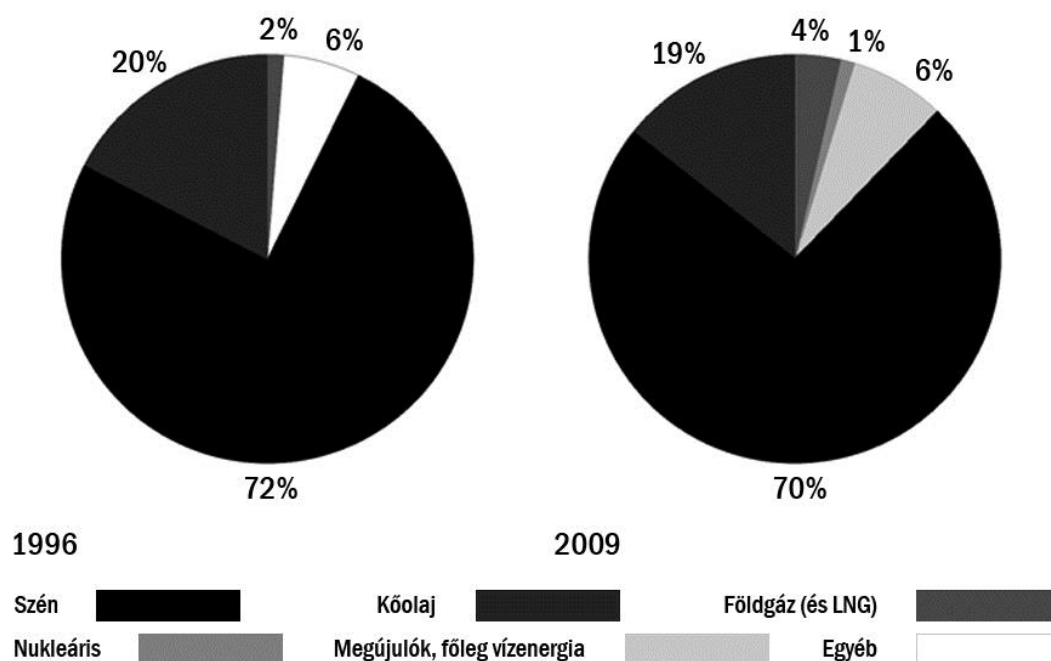
Forrás: EIA

⁵ A BTU a British Thermal Unit, angol hőegység rövidítésből ered. 1 BTU az az energia, amely képes 1 font vizet 1°F (Fahrenheit) fokkal emelni vagy csökkenteni. Azonban Magyarországon leginkább a kW-ot használjuk az átváltást pedig a következők szerint végezzük; 1 kW az 1000 W és 1 BTU/h az pedig 0,293 W.

⁶ Év: növekedés százalékban. 1995: 10,5; 1996: 9,6; 1997: 8,8; 1998: 7,8; 1999: 7,1; 2000: 8,0; 2001: 8,3; 2002: 9,1; 2003: 10,0; 2004: 10,0; 2005: 9,9; 2006: 11,1; 2007: 11,4; 2008: 9,6; 2009: 8,7. Forrás: <http://www.chinability.com/GDP.htm>

Amennyiben Peking gazdasági növekedése tovább folytatódik, úgy a felmérések szerint 2020-ig várhatóan 150 százalékkal fog gyarapodni energiaigénye. Ahhoz, hogy fenntartsa a növekedés ütemét, egyre nagyobb mennyiségű kőolajra és földgázra lesz szüksége, nem beszélve arról, hogy az energiafogyasztás hatékonyságát is fokoznia kell. Az ország egyik fő szennyezőjének számító, az energiafogyasztás körülbelül 70 százalékát adó széntermelés is növeli kapacitását, annak ellenére, hogy 2020-ra csökkenhet részesedése az energiafogyasztásban – mivel a megújuló energiahordozók is növekvő szerepet kapnak.

1. ábra: Kína energiafogyasztása, 1996–2009

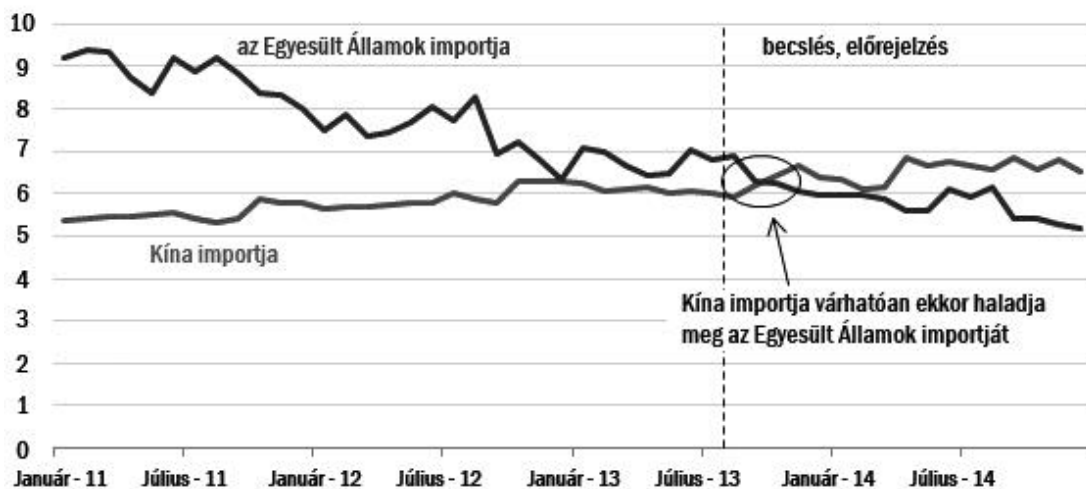


Forrás: EIA, saját szerkesztés

Az energiahordozók közül kiemelten a kőolajjal foglalkozunk a továbbiakban, tekintve, hogy a szén kitermelése, az energiafogyasztáson belüli kiemelkedő aránya, az óriási lelőhelyek, és elsősorban az olcsósága miatt nem okoz problémát (eltekintve a környezeti problémáktól), az atomenergia részaránya nem fog számottevően növekedni (ráadásul a fukusimai baleset visszavett az atomreaktor-építések tempójából), miközben a megújulók kihasználása évről-évre jelentősebb az országban.

Peking kőolajfogyasztása 4–8 százalékkal emelkedik évente, az emelkedésnek továbbá az Egyesült Államok importcsökkentésének köszönhetően, 2013 végétől–2014 elejétől Kína vált a világ legnagyobb kőolaj-importáló államává. (2. ábra)

2. ábra: Kína és az Egyesült Államok olajimportja, millió hordó/nap



Forrás: EIA Short-Term Energy Outlook, saját szerkesztés

Kína energiafogyasztásának 20 százalékát (1. ábra) a kőolaj adja, melynek felhasználása hétszer olyan gyorsan nőtt, mint az Egyesült Államoké, ezenfelül még a gazdasági válságot követő lassulásban is 2–3 százalékos emelkedést figyelhettünk meg, ezáltal súlyos kihívások elé állítva az országot. A növekedést, az ipar mind nagyobb és nagyobb igénye mellett, az elképesztő mutatókat produkáló autóipar generálja. 2009-ben 76,2 millió gépjármű közlekedett Kína útjain, 2010-ben további 13,64 millió autót hoztak forgalomba, és ezáltal az ország megelőzte az addigi világelső Egyesült Államokat az éves eladásokat tekintve.⁷ Mindezt tetéztve 2013 novemberében minden addiginál nagyobb rekordot döntött meg a kínai piac: 2,04 millió autó talált gazdára.⁸ A folyamat jelentőségét mutatja, hogy egy pénzügyi cég becslése szerint, 2020-ra a globális autópiacon bevételeinek fele Kínában generálódik majd⁹, s addigra évi 20 millió

⁷ China to have 200 Million Vehicles by 2020. Phys, 2010.09.06. Elérés: <http://phys.org/news203007014.html>

⁸ China's auto Sales, Output Hit Record Highs in Nov. China Daily, 2013.12.10. Elérés: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2013-12/10/content_17165296.htm

⁹ China to Take Half of \$104 Billion Car Market By 2020. China Topix, 2013.09.15. Elérés: <http://www.chinatopix.com/articles/1249/20130915/china-take-half-104-billion-car-market.htm#.Uq4dePTuJic>

autót fognak eladni a kelet-ázsiai országban, messze többet, mint a rangsorban második helyet elfoglaló Egyesült Államokban.¹⁰ Az ország kőolajigénye tehát, a gazdasági növekedéssel és többek között az autóeladásokkal együtt, meredeken fog emelkedni.¹¹ Az ország kőolajfüggősége éveken a prognosztizált időpont előtt, már 2009-ben – mindössze 15 évvel a kőolajimport beindulását követően – riasztó szintet ért el, fogyasztásának több mint 50 százaléka már külföldről származott. A jövőbeni kilátások hasonlóan borúsak, 2020-ra várhatóan ez az arány 65 százalékos lesz.¹² Kína a termelés és a fogyasztás közötti hiány pótlására külföldi, elsősorban fejlődő országok felé fordult, több esetben megújítva hagyományosan jó, történelmi kapcsolatait. Mindeközben az ország infrastruktúrájának fejlesztése is megindult, új vezetékek, finomítók és tárolók kerültek kiépítésre, illetve állnak további tervezés alatt. Az előbbiek az import feldolgozása miatt voltak elengedhetetlenek, míg az utóbbiak a potenciális import-kimaradások esetén jelentenének nagyobb energiabiztonságot Peking számára. A Nemzetközi Energiaügynökség tagállamai számára 90 napos tárolókapacitás kiépítését írja elő, Kína egyelőre csupán csak 20 napra elegendő mennyiséget tud elraktározni¹³, azonban a 100 napos kapacitás kiépítése is folyamatban van, mely várhatóan 2020-ig valósul meg, több lépcsős folyamat során.¹⁴

¹⁰ New Car Sales in China to Reach 20 Million by 2020. Autocar India, 2013.10.24. Elérés: <http://www.autocarindia.com/auto-news/new-car-sales-in-china-to-reach-20-million-by-2020-361828.aspx>

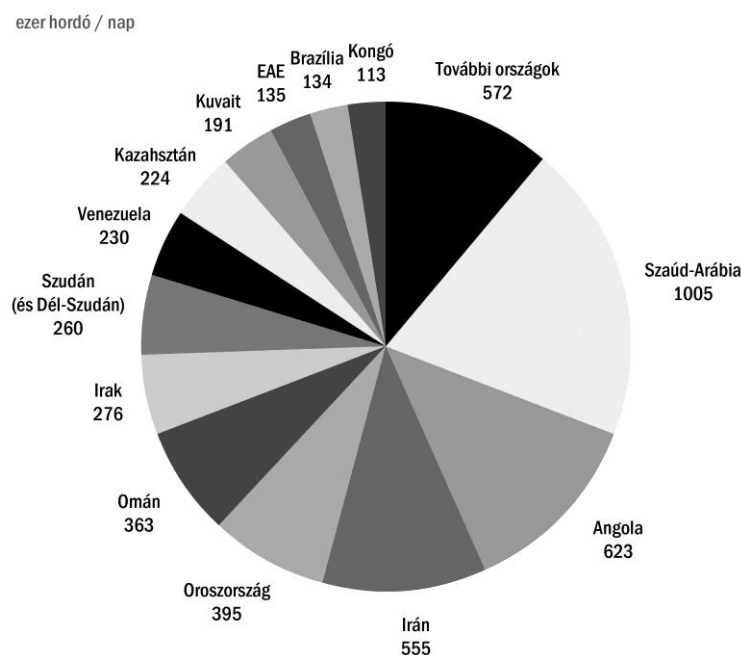
¹¹ A növekedés többnyire a nagyvárosokat fogja érinteni, ahol már most sem áll elegendő infrastruktúra az autók rendelkezésére. Pekingben már a sokadik, város körüli körgyűrűt építik, 2013 év végére már 5,4 millió autó futott a főváros túlszűfolt útjain. A legnagyobb problémát a környezet szennyezése okozza, melynek következtében már 2011-ben lottót vezettek be Pekingben a rendszámtáblák megszerzéséért. Az egyre rosszabb egészségügyi értékeket követően aztán 2014-től a korábbi évi 240 ezres kvótát 150 ezresre csökkentik, hogy 2017-re már csak 90 ezer rendszámtáblát adjanak ki hagyományos autókra. Ezzel párhuzamosan növelik a kiadható rendszámok számát hibrid vagy elektromos autókra. A pekingi közlekedésre nehezedő óriási nyomást jól mutatja, hogy 2013 júliusában a lottónak 18 400 nyertes volt, ennyien jutottak rendszámhoz, miközben több mint 1,5 millióan kérvényeztek. Forrás: Battling Pollution, Beijing to Cut New Car Quota By 90,000. The Washington Post, 2013.11.05. Elérés: <http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2013/11/05/battling-pollution-beijing-to-cut-new-car-quota-by-90000/>

¹² Kína nem az egyetlen ún. kiemelt ország, amely elérte az 50 százalékos, energiabiztonságot veszélyeztető szintet: Japán és Dél-Korea kőolaj-felhasználásának több mint 90 százalékát, az Egyesült Államok több mint 60 százalékát importból fedezi. Oil Imports Hit Alarming Level in China. China Daily, 2010.01.14. Elérés: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2010-01/14/content_9317926.htm

¹³ Aleaziz–Mills, 2012

¹⁴ China Seen Boosting Emergency Oil-Storage Capacity, IEA Says. Bloomberg, 2013.05.14. Elérés: <http://www.bloomberg.com/news/2013-05-14/china-seen-boosting-emergency-oil-storage-capacity-iea-says.html>

3. ábra: Kína olajimportja származási ország szerint, 2011



Forrás: EIA, saját szerkesztés

Ahogy a 3. ábrán látszik, a közel-keleti dominancia mellett, a szomszédos országok, Oroszország és Kazahsztán is egyre komolyabb szerepet játszanak Kína energiabiztonságában. A most épült vagy éppen tervezés alatt álló vezetékek gondoskodnak arról, hogy Peking, diverzifikálva forrásait, ne függjön egyoldalúan a tengeri-kereskedelmi útvonalon elérhető arab és afrikai olajtól. Kína fő célja ugyanis az, hogy importját biztonságosabb módon, vezetékeken keresztül hozza be az országba, kikerülve ezzel olyan gócpontokat, melyek veszélyeztetnék a szállítások biztonságát. Ezen erőfeszítések, a mélyülő kínai-orosz kapcsolatok, és Peking egyre komolyabb közép-ázsiai jelenléte ellenére, a kínai kőolajimport túlnyomó része, mintegy 80 százaléka az ország legfontosabb tengeri kereskedelmi útvonalán érkezik az országba (Kaplan, 2014: 9).

- Peking dél-amerikai partnerei, Brazília és Venezuela, a maguk napi 134 ezer illetve 230 ezer hordós exportjukkal, a kínai import 6 százalékát teszik ki. A szállítmányok az Atlanti- illetve az Indiai-óceánon keresztül érik el Kína finomítóit, érintve a Malaka-szorost is.¹⁵

¹⁵ Why Brazil's Libra Auction is a Long-term Positive for VLCCs. Market Realist, 2013.10.11. Elérés: <http://marketrealist.com/2013/10/brazils-libra-auction-long-term-positive-vlccs/>

- Afrika államai az import 27 százalékát jelentik, kiemelkedő partner közöttük Angola a napi 623 ezer hordós, Szudán (és Dél-Szudán) a napi 260 ezer hordós és a Kongói Köztársaság a napi 113 ezer hordós exportjával.
- Kőolajimport szempontjából Peking legfontosabb térsége a Közel-Kelet, mely napi 2,5 millió hordós mennyiségével az importszükséglet 45 százalékát fedezi. Fő partnerek: Szaúd-Arábia (1 millió hordó/nap), Irán (555), Omán (363), Irak (276), Kuvait (191) és az Egyesült Arab Emírségek (135).

Ennek a 12 ezer kilométer hosszú, Afrikától és a Közel-Kelettől az Indiai-óceánon, a Malaka-szoroson és a Dél-kínai-tengeren át tartó kereskedelmi útvonalnak a vizsgálata tehát kiváló lehetőséget ad arra, hogy a Kínai Népköztársaság 21. századi külpolitikai jelenlétét és lépéseit vizsgáljuk, kitérve arra, hogy vajon a tengeri kereskedelmi útvonal mentén tapasztalható jelenlétet miképpen látják az érintett államok, együttműködő partnerség vagy agresszió jellemzi a kínai külpolitikát a térségben. A dolgozat végigselektálja az útvonalat, miközben megpróbál választ találni a címben feltett kérdés mellett azokra a kihívásokra is, melyekkel Kína szembe kell nézzen, bemutatva a pekingi lépéseket térségről-térségre.

A dolgozatban használt nevekhez és adatokhoz:

- A magyar fordítással rendelkező kínai nevek esetén a magyar átírást vettem alapul, egyéb esetekben, illetve a személynevek leírásánál minden esetben zárójelben a szakirodalom által elfogadott pinyin átírást használtam.
- A dolgozatban a Kínai Népköztársaság több esetben Kínaként kerül megnevezésre. A Kínai Köztársaságot Tajvanként említem meg.
- Adatokat illetően igyekeztem a legújabb, elérhető statisztikákra támaszkodni, előfordult azonban, hogy pár évvel korábbi adatokat használok (például a kőolaj-import esetében). Ez abban az esetben volt szükséges, mikor a későbbi évekre vonatkozóan nem volt minden országra vagy ágazatra kiterjedő, elérhető információ, így az összehasonlítás vagy összegzés torz képet mutatott volna. Ezért is fordulhat elő, hogy Kína kőolaj-importja kapcsán 2011-2012-es adatokkal dolgozok, mert így koherensen és tiszta képet kapva lehet bemutatni a folyamatokat és a térségek jelentőségét.

Hipotézisek

Dolgozatom az alábbi hipotézisekre épít:

- Peking nem a világrend intézményi struktúráit kritizálja, hisz azoknak köszönhetően érte el sikereit, hanem az intézmények nyugati világ általi dominanciáját kívánja megváltoztatni, a fejlődő országok javára. Saját szerepét is ebben a struktúrában látja biztosítottnak, természetesen a korábbi időszaknál jelentősebb pozícióban. Kína célja, hogy regionális hatalomként a saját térségében erősítse jelenlétét és demonstrálja erejét. Pekingnek a fennálló nemzetközi rend iránti elkötelezettsége regionális kapcsolataiban, s a regionális szervezetekhez való csatlakozásaiban is tetten érhető. Mind a Sanghaji Együttműködés, mind az ASEAN-nal szorosra fűzött reláció az interdependens, globalizált világ logikájának megértéséből fakad, és ez által Kína olyan politikai (és gazdasági) környezet létrejöttét szorgalmazza, amelyben hasonló gondolkodású partnerállamokkal kooperálhat, mialatt egy multipoláris, regionális hatalmak által dominált, de nem alapjaiban újrastrukturált világrend formálódását segítheti.
- Kína számára létkérdés, hogy tengeri kereskedelmi útvonalát megvédje, képes legyen biztosítani a szállítások biztonságát. A feltörekvő Kína számára, az egyre növekvő energiaigény folyamatos kielégítése, nem csupán gazdasági, hanem társadalmi és politikai prioritás is. A gazdasági teljesítmény fokozása, és az aktuális ötéves tervben kiemelt helyen szereplő egy főre jutó GDP-növekedés hajszolása, egyaránt elsődleges fontosságú Peking számára. A gazdaság visszaesése ugyanis, súlyos következményekkel járna, melyet a Kínai Kommunista Párt vezetői nem akarnak megkockáztatni: hatalmuk biztosítását látják a materiális legitimitációban, azaz az életszínvonal folyamatos emelésében, elcsendesítve ezáltal az elégedetlenkedő hangokat. Ez annyit jelent: ameddig a gazdasági fejlődés, és egyre szélesebb rétegek jólétének növekedése garantált, addig a politikai berendezkedés elfogadása is biztosított a társadalom részéről. A társadalmi problémák, még ha a felszín alatt tartva is, de jelen vannak az ázsiai országban, és a politikai vezetés, érzékelve a kihívásokat, igyekszik megoldást találni rájuk. Ehhez azonban fontos az urbanizált rétegek által szinte már elvárt életszínvonal-növekedés biztosítása, illetve a rurális rétegek egyre jelentősebb elégedetlenségeinek csillapítása, azaz a gazdasági teljesítmény további fokozása.

- Elengedhetetlen, hogy Kína olyan együttműködések építsen ki, melyek elősegítik ennek a célnak az elérését. Az ilyen kooperációk létrehozása és elmélyítése az esély arra, hogy Peking képes legyen megvédeni érdekeit és hosszú távon fenntarthatóvá tenni kereskedelmi kapcsolatait.
- A Kínai Népköztársaság kereskedelmi útvonal mentén zajló beruházásairól szóló anyagokat és beszámolókat, valamint a kínai haderőfejlesztést érintő fejleményeket többnyire az országot agresszorként beállító beszámolók dominálják, pedig a kínai jelenlét nem elsősorban katonai támaszpontok építését célozza, hanem kiemelten gazdasági célú beruházásokat hajt végre, melyek érdekeinek védelmét is szolgálják, az ilyen beruházásokat ráadásul nem is minden esetben a külpolitikai célok, hanem adott esetben regionális, avagy belpolitikai, gazdaságpolitikai megfontolások vezérlik.
- Ezen megfontolások mentén az ország külpolitikai lépéseéhez olyan puha erő (soft power) stratégia is kapcsolódik, mely Kína barátságos, békés arcát mutatja a térség szereplőinek.

Kutatásmódszertan

A dolgozat módszertanát főként másodelemzések és saját primer kutatási tevékenységek adják, számos hazai és nemzetközi szakértő megállapításait és írásait dolgoztam fel, több kínai szerző anyagát is használtam, miközben figyelemmel követtem a kínai hírügynökség híreit, statisztikáit, adatait. Számos hazai és nemzetközi kutatóval személyes eszmecsere is folytattam azokon a hazai és külföldi konferenciákon, melyeken előadásokat tartottam. A Nemzeti Kiválóság Program ösztöndíjasaként intenzív munkát végeztem dokumentumok gyűjtése, feldolgozása és saját térképek szerkesztése tekintetében. A statisztikák esetében több esetben további források és adatok felkutatására is törekedtem, hogy valósabb képet kaphassak a folyamatokról. Az évek során számos, a témában mérvadónak számító tanulmányt és könyvet is beszereztem, mindemellett nemzetközi szervezetek (ENSZ, Világbank, Nemzetközi Valutaalap) anyagait is felhasználtam.

A kutatást két terepmunka és számos interjú is segítette, melyeket e terepmunkák során készíthettem el. Első utamra 2012 tavaszán került sor, melynek során Kína több városában és egyetemén folytattam diskurzust Tarrósy István témavezetőmmel közösen. Második terepmunkám 2015 tavaszán Tanzániában és Ruandában zajlott, ahol beszélgetőtársaimmal a kínai jelenlétről, a 21. századi kínai külpolitikáról és annak megítéléséről tudtam beszélgetni.

Munkám során magyar és angol nyelvű anyagokra, és kínai nyelvtudásom híján kínai szerzők angol nyelvű anyagaira támaszkodtam.

Elméleti háttér

A dolgozat, módszertanát nézve geopolitikai elemzésnek tekinthető, ebből is kifolyólag a tengeri kereskedelmi útvonal bemutatása során külön-külön vizsgálom meg a térségeket, elfogadva azt a tételt, hogy a geopolitika kifejezetten a hosszú távú problémákat ragadja meg, ráadásul az események elemzéséhez multidiszciplináris megközelítés szükségeltetik (Csizmadia, 1998: 20-23). Így kiküszöbölhető, hogy hibás általánosításokkal éljünk, egyúttal a felépítés segíti a kereskedelmi útvonal megismerését és a kínai lépések és válaszreakciók megértését és logikus bemutatását.

A geopolitikai megközelítés ugyanis, bizonyos kritikák ellenére (Grygiel, 2006: 164-165), továbbra is lehetőséget biztosít a nemzetközi folyamatok megértésére, fontossága a globalizációval, az interpoláris viszonyok beköszöntével sem halványult el. Ahogy Grygiel is érvel: egyrészt, a gazdasági együttműködés szorosabbra fűzi az államok és távoli régiók kapcsolatát, az adott ország számára pedig így fontossá válnak az adott térségben lezajló események is. Másrészt, a globalizáció ellenére a kereskedelem továbbra is a földrajzi térben, szorosokon és csatornákon, tengeren és vasúton zajlik. Az érintett térségek stabilitása, ahogy ez a dolgozatban bemutatandó kereskedelmi útvonal kapcsán is megfigyelhető, elsődleges fontosságú az egész nemzetközi közösség számára. Harmadrészt, sokan elfelejtik, hogy napjaink biztonságos kereskedelmi útvonalai sok esetben geostratégiai, geopolitikai döntéseknek köszönhetőek, gondoljunk csak a kötetben tárgyalt Hormuzi-szorosra és annak amerikai ellenőrzésére (Uo.: 165-166).

A dolgozat elméleti háttérét a nemzetközi rendszer liberális és realista megközelítése, ezek versengése adja. A hidegháború végével kialakuló új világrend az Egyesült Államok, illetve a Washingtonhoz köthető nemzetközi szervezetek dominanciájáról, és a globalizáció kialakulásáról szólt. Ebben az időszakban, az 1990-es években is szembekerült a két megközelítés, miközben a nemzetközi szervezetek egyre inkább behálózták a világot, a helyi háborúk, etnikai konfliktusok és polgárháborúk továbbra is jelen voltak, melyeket az Egyesült Államok globális, hegemon, mindenhol jelenlétet fenntartani képes *ereje* sem volt képes megakadályozni.

*„Az erő önmagában se nem jó, se nem rossz.
Mint a kalória a diéta során, a több nem feltétlen jobb.”*

Joseph S. Nye (Nye, 2011: 207)

A liberális megközelítés szerint a nemzetközi rendszer interakciók folyamata, melyben az erő alkalmazása nem feltétlen jelenti a megoldást a konfliktusokra. Természetesen a liberális felfogás(ok) nem tagadja(ák) a konfliktusok létét és kialakulását, de ezek megoldását a különböző szereplők együttműködésében látja(ák). Ezek a szereplők ebben a felfogásban nem csupán, és kifejezetten nem csak államokat, hanem nemzetközi szervezeteket, államközi intézményeket, multinacionális vállalatokat és adott esetben szubnacionális aktorokat jelentenek, akik folyamatosan kapcsolatban, interakcióban állnak egymással. Ebben a megközelítésben az államok és a nemzetközi rendszer többi szereplője egymásra van utalva.

*„Az államok továbbra is félnek egymástól és mások kárára
igyekeznek erőt gyűjteni, mert a nemzetközi anarchia
(a nagyhatalmi politizálás mozgató-rugója)
nem változott meg a hidegháború végével.”*

John J. Mearsheimer (Mearsheimer, 2003: 361)

A realista megközelítés ezzel szemben anarchikus állapotokat ír le, ahol minden állam önálló, szuverén jogosítványokkal rendelkezik és ahol minden állam saját érdekeit tartja szem előtt – lényegében *zérus összegű játszmáról* beszélhetünk. A realisták a különböző konfliktusokat is az államok harcának egyik fontos elemének tartják, ebben a megközelítésben „harcolni jobb, mint a képességek növelésének kudarca, mert egy gyenge államot senki sem véd meg” (Mingst, 2011: 98). Mearsheimer úgy véli, a realizmus fogja a legmegfelelőbb választ adni a 21. században a nemzetközi kapcsolatok kérdéseire, az államok ugyanis továbbra is hatalmuk, erejük növelésével vannak elfoglalva. Ennek szemléltetésére a legegyszerűbb példa a hadsereg, mint hatalmi potenciálra fordított kiadások bemutatása.

2. táblázat: Hadi kiadások, Top10 állam, 2013 és 2014. (Milliárd amerikai dollár)

<i>Állam</i>	2013	Pozíció	2014	Pozíció	Növekedés
Egyesült Államok	640	1	610	1	*
Kínai Népköztársaság	188	2	210	2	IGEN
Oroszország	87,8	3	84,5	3	**
Szaúd-Arábia	67	4	80,8	4	IGEN
Franciaország	61,2	5	62,3	5	IGEN
Egyesült Királyság	57,9	6	60,5	6	IGEN
India	47,4	9	50	7	IGEN
Németország	48,8	7	46,5	8	***
Japán	48,6	8	45,8	9	***
Dél-Korea	33,9	10	36,7	10	IGEN

* Az Egyesült Államok esetében 2005 óta 0,4 százalékos, minimális csökkenést figyelhetünk meg. ** Oroszország esetében a 2005-ös kiadásokhoz képest 97 százalékos növekedésről beszélhetünk. *** Németország és Japán esetében 2005-höz képest csökkenésről beszélhetünk, előbbi esetében ez a csökkenés 0,8 százalékos, az ázsiai ország esetében pedig 3,7 százalékos.

Forrás: SIPRI, 2014; 2015.

A táblázatból látható, hogy a hadseregére a legtöbbet fordító államok közül öt 2013-hoz képest is növelte hadi kiadásait, miközben Oroszország 2005-höz viszonyítva majdnem megduplázta katonai költségvetését, és az egy évtizeddel ezelőtti állapothoz képest az Egyesült Államok és Németország katonai költségvetése is minimális mértékben zsugorodott. Az mindenesetre bizonyos, hogy – ahogy Szilágyi István is megjegyzi – „a hidegháború befejeződése után a nemzetközi társadalom biztonságérzete nem növekedett, a világ a várakozások ellenére nem lett biztonságosabb” (Szilágyi, 2013: 113), bár, és ezt Szilágyi is hozzáteszi, a biztonságérzet többnyire nem az államok, hanem egyéb aktorok és események (mint például terrorizmus, drogkereskedelem, járványok, migráció) következtében nem tudott növekedni.

A nemzetközi folyamatok minél pontosabb leírására természetesen mindkét felfogás képviselői törekednek, így születhetett meg a liberálisok *neoliberális institucionalista* ága, mely szintúgy anarchikusnak tartja a rendszert, „amelyben tulajdonképpen minden egyes állam kizárólag a saját érdekeit szem előtt tartva cselekszik. Sok realista gondolkodótól eltérően azonban alapvetően pozitívként ítélik meg a szereplők közötti interakciók termékeit, az intézmények, amelyek arra szolgálnak, hogy az állami viselkedést szabályozzák, abból az önérdemből jönnek létre, hogy ezek az államok

felismerik: a jövőben kapcsolatot kell építeniük más államokkal” (Mingst, 2011: 95). A realisták *neorealista* irányzata, mely leginkább Kenneth Waltz nevéhez köthető, de ide sorolható Paul Kennedy vagy éppen Henry Kissinger munkássága is, szintúgy továbblépett a realisták nézeteihez képest, és bár az anarchiát továbbra is rendező elvnek tartják, az *erőt* nem a *célként*, hanem az *eszközként* értelmezik. Ennek segítségével tudják elérni céljaikat. A neorealisták szempontjából tehát továbbra is a biztonság a fő szempont, mely az egyéni érdekek mentén realizálódik, a neoliberais institucionalistáknál viszont a gazdaság került a középpontba, mely interdependens viszonyokat szült. Utóbbiak nem anarchiát, hanem hierarchiát látnak a nemzetközi viszonyokban, ahol az államok domináns aktorok lehetnek, szerepük eléréséhez pedig az erő alkalmazása is megfelelő eszköz lehet, de – ahogy Nye idézete is jelzi gondolkodásmódjukat – csak a szükséges mértékben. A függés kapcsán kell kiemelnünk Giovanni Grevi munkásságát is, aki a 21. századi globalizáció, globalizmus jellemzésére használta először az „interpoláris” jelzöt, már 2009-ben. Ebben az értelemben a nemzetközi rendszert kölcsönös függés jellemzi, mely főként a gazdasági viszonyoknak köszönhető, előrevetítve egy többpólusú, multipoláris, több hatalmi központtal bíró rendszert (Grevi, 2009; Tarrósy, 2013b: 275). A dependenciáról értekezik Tarrósy István is, bemutatva a napjainkban tapasztalható Kína-Egyesült Államok dinamikát és Niall Ferguson Chimerica koncepcióját, kiemelve a két aktor együttműködésének lehetőségét Afrika kontextusában (Tarrósy, 2013a). Úgymond a liberális álláspontot erősíti Stuart Harris 2014-ben publikált monográfiája is, mely a kínai külpolitikát mutatja be. Ebben Harris kiemeli, hogy a globalizáció kiszélesedésével a kínai döntéshozatali kör is kiszélesedett és sokrétűvé vált (Harris, 2014: 25; 37–39), gondoljunk csak a különböző kínai vállalatok befektetéseire is a nagyvilágban, ahogy Bayer József fogalmaz: „Túlzás lenne azt állítani, hogy az állam elveszti minden hatalmát és befolyását, de a csökkenés mégis jelentős és tartós tendencia; az állami autoritás érvényesítésének képessége azzal együtt hanyatlik, hogy az autoritásnak számos más forrása jelenik meg egy adott állam felségterületén belül is” (Bayer, 2011: 8).

A kutatás során felhasználásra került Robert D. Kaplan munkássága is, aki többnyire a realista, azon belül is a Mearsheimerhez köthető offenzív realista álláspontot

képviseli.¹⁶ Mielőtt megismerkednénk a kínai külpolitikai lépésekkel az ország fő tengeri kereskedelmi útvonala mentén, érdemes megvilágítani, hogyan tekint Mearsheimer és az offenzív realista nézet az ázsiai óriásra: „Ha a Kínai Népköztársaság a világ egyik leggazdagabb nagyhatalmává válik, minden bizonnyal ezt a hatalmat katonai potenciál kiépítésére fogja használni. Sőt, mi több, regionális hegemóniára fog törekedni, ahogyan az Egyesült Államok tette azt a világ nyugati felén. Tehát arra kell számítsunk, hogy Kína dominálni kívánja majd Japánt és Koreát, valamint további regionális szereplőket azzal, hogy olyan haderőt épít, mely olyan erős lesz, hogy ezen szereplők nem mernek majd szembeszállni vele” (Mearsheimer, 2003: 401). Az offenzív realisták szerint tehát a liberális nézet, mely nem Kína elszigetelését, hanem behálózását, a nemzetközi rendszerbe való integrálását célozza, elhibázott irány és téves azt hinni, hogy a gazdag Kína ne törekedne majd katonai hatalomra.

Ha a dolgozat nem is fogja eldönteni a két felfogás között fennálló vitát, érdemes végignézni a kínai külpolitika jelenlétét és a kínai gazdaság nemzetközi rendszerbe való beágyazottságát, az ázsiai óriási regionális geopolitikai lépéseit és az Egyesült Államok aktuális reakcióit – hogy aztán véleményt formálhassunk: vajon mi a liberális, avagy a realista felfogást találjuk valósabbnak a kínai jövőt illetően vagy éppen Joseph S. Nye liberális-realista, a realisták elméletei alapján számukra elfogadhatatlan és általuk liberálisnak tartott vízióját fogadjuk el, melyet a *Harvard Magazine* 2008 tavaszi számában publikált még Barack Obama választási győzelme előtt (Nye, 2008). Konceptiójában a nemzetközi kapcsolatokat egy három dimenziós sakktáblán szemlélteti, ahol a felső tábla az unipoláris, Egyesült Államok dominálta katonai erőt jelenti, a középső tábla a gazdasági kapcsolatok szintje, mely multipoláris és ahol több regionális hatalom irányít, az alsó tábla pedig a kaotikus kapcsolatokat, a transznacionális viszonyokat (mint például a járványok, a terrorizmus, a klímaváltozás) ábrázolja (Uo.: 37-38). *Okos erő* (smart power) teóriáján keresztül érelemszerűen a belátás is fontos szerepet játszik ebben a felfogásban, melynek köszönhetően a teória inkább áll közel a liberális, semmint a realista nézőponthoz.

¹⁶ Kaplan and Mearsheimer: The Power of Realism. The National Interest, 2011.12.29. Elérés: <http://nationalinterest.org/commentary/Kaplan-Mearsheimer-Power-Realism-6316>

A dolgozat felépítése

A dolgozat tíz fejezetre osztva elemzi az útvonalat, külön-külön bemutatva az érintett térségeket, Kína velük folytatott kapcsolatát illetve a komplex vagy csupán adott régióra alkalmazható megoldási stratégiákat, lehetőségeket. Ahogy látni fogjuk, az ország külpolitikai lépéseit nem kizárólag nyersanyag-érdekeltségei vezérlik, hiszen a hazai olajipari vállalatok, noha állami tulajdonban vannak, globális szereplőként elsősorban a profitban érdekeltek, és sok esetben az általuk kitermelt olaj nem is Kínában kerül felhasználásra. Az energiaigény kiszolgálása azonban elsődleges prioritása a pekingi vezetésnek, így természetesen e megfontolásokat figyelembe veszik a külpolitikai lépések meghozatalakor, mind regionális, mind globális szinten.

A második fejezetben a kereskedelmi útvonal múltbéli jelentőségét veszem górcső alá, felidézve egy olyan kort, amikor a technológiai fejlettségnek köszönhetően a Kínai Birodalom uralta a térségbeli tengereket és meghatározó szereplője volt a térség vizeinek.

A harmadik fejezet Kína afrikai jelenlétét, múltbeli szerepét és az ország főbb gazdasági partnereit mutatja be, megvizsgálva azokat a tényezőket, melyek Peking kőolajimportjának zavartalanságát akadályozhatják. Érintem Szudán és Dél-Szudán kérdését, Ruanda és a Kelet-afrikai Közösség lehetőségeit és Kína gazdasági térnyerését, valamint külpolitikai tevékenységét ezen államokban. Ebben a fejezetben elemzem a Szomália partjai mentén kialakuló konfliktuspontot, a kalózkodás elterjedését és eszkalációját is. A következő három fejezettől, vizsgált térségtől annyiban tér el ez a rész, hogy a problémák, kihívások mellett Kína válaszlépései, lehetőségei és megoldási kísérletei is ismertetésre kerülnek, ezáltal könnyebben elemezhetőek az afrikai térséggel kapcsolatos kérdések.

A negyedik fejezet a közel-keleti helyzetet, elsősorban az Öböl-államokat, azon belül is Szaúd-Arábiát és Iránt elemzi, kitérve Kína múltbéli lehetőségeire és (in)aktivitására a térségben, valamint ismertetve azt a térnyerést, mely a Peking-Rijád és Peking-Teherán kapcsolatokban megfigyelhető. Itt kerül bemutatásra a Hormuzi-szoros is, az a keskeny átjáró, mely az Öböl-államokat köti össze a világpiaccal, és melynek szabad átjárhatósága nem csupán Kínának, de az egész világnak elemi érdeke.

Az ötödik fejezet az Indiai-óceánnal, illetve a térség közvetlen szereplőivel, Indiával, és a katonai bázisa lévén jelenlévő Egyesült Államokkal foglalkozik. Ebben a részben

elsősorban India regionális szerepét vizsgálom, a gazdasági és katonai potenciál tükrében, felmérve a kínai nyersanyagszállítások esetleges kockázatait.

A *hatodik fejezet* a délkelet-ázsiai régió gócpontjait veszi sorra, kiemelve a Dél-kínai tengert és a Malaka-szorost, valamint az Egyesült Államok ismételt feltűnését a térségben, mely Kína „fenyegető jelenlétének” köszönhető. A konfliktusok kapcsán áttekintem az ország „Déli Kapujának” is nevezett régió gazdasági és politikai kapcsolatait Pekinggel, melyek az utóbbi években a problémás pontok ellenére is mélyültek.

A *hetedik és nyolcadik fejezet* során a megoldási javaslatokat, elképzeléseket, lehetőségeket veszem sorra a Közel-Kelet, az Indiai-óceán és a délkelet-ázsiai térséggel kapcsolatban. Kitérek a hadsereg fejlesztésének szükségességére, katonai támaszpontok létrehozására, illetve az alternatív útvonalak és partneri kapcsolatok kiépítésének szükségességére, a soft power, mint a kínai külkapcsolatok kihangsúlyozott eszközének használatára, a lehetséges nemzetközi együttműködésekre és egyéb olyan kínai lépésekre, melyek az importált kőolaj védelme érdekében jöttek létre.

A *kilencedik fejezet* összegzem a kínai együttműködések és lépések jelentőségét, az új ázsiai „szuperbank” jelentőségét, továbbá megnézem, hogy ezek a lépések mennyiben tekinthetőek kompatibilisnek a fennálló világrend intézményi struktúráival.

A *tizedik fejezet* a hipotézisek vizsgálatáról szól.

Második fejezet

Kína, a tengeri nagyhatalom

Kína nem képes a 12 ezer km hosszú kereskedelmi útvonalának ellenőrzésére, szállítmányainak megvédésére, haditengerészete még nem elég fejlett ilyen távolságok megtételére, s jelenlétének tartós fenntartására. A középkor egy jól behatárolható időszakában azonban még a Kínai Birodalom rendelkezett a legjelentősebb haditengerészettel, mely technológiában (és korban) jóval megelőzte a nyugat-európai államok hadihajóit, méreteiben pedig többszörösen meg is haladta azokat.

Kína jelentőségének növekedése a tengeri hajózásban

A kínai civilizáció számos vívmányt adott a világnak, elég, ha az iránytűre, a puskaporra vagy a papírra gondolunk, mindemellett a kínaiak élen jártak a hajóépítési technikák kifejlesztésében, a tengeri hajózás tökéletesítésében is. Már a Csin-dinasztia [Qin] (i.e. 221–i.e. 206), de főként a Han-dinasztia [Han] (i.e. 206–220) időszakában is kiemelkedő minőségű volt a hajókészítés, a Szung-dinasztia [Song] alatt (960–1276) pedig továbbfejlődtek ezen technikák. Az ekkor bevezetett új technológiáknak (rekeszelés, emelhető kormánylapátok stb.) köszönhetően, a Középső Birodalom a hajóépítés terén hosszú ideig a világ előtt járt olyan mértékben, hogy a különböző szerkezeti vívmányokat csupán csak a 18. századra volt képes átvenni a brit haditengerészet. A fejlett kínai tengerészeti flottáról mind Marco Polo, mind a híres arab utazó, Ibn Battúta is beszámolt az utazásaikról szóló feljegyzésekben, melyekben a kínai hajókat aprólékosan megmunkált, masszív és messzemenőig biztonságos szerkezetnek írták le.¹⁷ Ibn Battúta megfigyelése a 14. század elején: „A vitorlákat e hajókon nádból szőtték, mint egy szőnyeget, [...]. Ezen hajók közül néhányon ezer ember is dolgozott, hatszáz matróz és négyszáz katona. Minden nagyobb hajót követett három másik, egy közepes méretű, egy harmadik és egy negyedik méretű. Ezeket a hajókat csak egy városban, a kínai El Zaitunban [Zaitun, napjainkban: Quanzhou – a szerző] készítették. A hajók óriási, tölgyekhez hasonlító evezőkkel voltak felszerelve, melyeket egyenként több mint 25 ember mozgatott. A nagy hajókon külön erre a célra

¹⁷ Shipbuilding in Ancient China. China Culture, 2005.03.11. Elérés: http://www.chinaculture.org/gb/en_focus/2005-03/11/content_66983.htm

készített tartályokban a hajó oldalára szerelve kerti növényeket és gyömbért is természetek, a hajókon a magas rangú tisztek számára külön házak is rendelkezésre álltak. A hajók, akár egy város funkcionáltak.”¹⁸ Marco Polo is hasonló paramétereiről számolt be, több árbocról, illetve a tradicionális portugál kereskedő-hajókhöz képest hatszoros hosszúságról írt.¹⁹ Az utazók beszámolóit egy 1973-ban felfedezett, 1274 környékén elsüllyedt kínai hajó is alátámasztotta.²⁰

A Szung-dinasztia időszaka a Kínai Birodalom egyik aranykorának is tekinthető (a Tang-dinasztia [Tang] (618–907) mellett), hiszen többek között az iránytű és a puskapor feltalálása is ekkora datálható. Továbbá a tengeri flotta kiépítése is ehhez az időszakhoz köthető, melyet elsősorban a kereskedelem, másodsorban 1127-től az északi országrész feletti uralom elvesztése motivált, ugyanis a gazdaságilag fejlődő, de északi határainál állandó konfliktusban álló Birodalom egyes területeit a dzsürcsik elfoglalták. „A dzsürcsik vezére 1115-ben császárrá kiáltotta ki magát, s megalapította a Jin-dinasztiát (a szakirodalom, hogy megkülönböztesse a korábbi két Jin-dinasztiától, gyakran Kinnek írja át). [...] A dzsürcsik [...] 1225-ben megtámadták a Szung Kínát. Ádáz harcok után 1227-ben a dzsürcsiknek sikerült elfoglalniuk egész Észak-Kínát, s a Szung császárt is fogságba ejtették.”²¹ A dinasztia délre szorult, megalapították a Déli Szung-dinasztiát, és a birodalom a kereskedelmét ettől kezdve a tengerekre fókuszálta.

Délkelet-Ázsia a Szung-dinasztia alatt a tengeri kereskedelem fő cél- és fogadótérsége lett, melyet a kínai termékek, a dinasztia idején nyomott nagy értékű rézpénzek (Wade, 2009: 223–225), valamint a déli part menti területek növekvő népessége generált (Uo.: 228). Azonban a régió iránti érdeklődés természetesen nem ekkor kezdődött, a kínai telepések már a Han-dinasztia uralkodása előtt is érkeztek ebbe a térségbe. A vándorlás folyamata a későbbi dinasztiák ideje alatt is tartott, és jelentősége abban állt, hogy ezen kínaiak a Kínai Birodalommal való kereskedelemben játszottak nagy szerepet. Kína és Délkelet-Ázsia kapcsolatával bővebben a *hatodik fejezetben* foglalkozom.

¹⁸ The Travels of Ibn Batuta: Chapter XVIII. Translated from the Abridged Arabic Manuscript Copies, preserved in the Public Library of Cambridge. Translated by Rev. Samuel Lee. London: Printed for the Oriental Translation Committee, 1829, 169–175. Elérés:

<http://www.sdstate.edu/projectsouthasia/loader.cfm?csModule=security/getfile&PageID=848086>

¹⁹ History of Boats and Ships. The Chinese junk: 12th century - 15th century. History World. Elérés: <http://www.historyworld.net/wrldhis/PlainTextHistories.asp?ParagraphID=gkt>

²⁰ Discoveries - Archaeology. Chinese junk: 1973. History World. Elérés:

<http://www.historyworld.net/wrldhis/PlainTextHistories.asp?track=pthc&ParagraphID=dzv#dzv>

²¹ Song-dinasztia. Konfuciusz Intézet Enciklopédia. Elérés:

<http://wiki.konfuciuszintezet.hu/index.php/Song-dinasztia>

A Ming-dinasztia és Cseng-Ho admirális

A Ming-dinasztia [Ming] (1368–1644) a Kínai Birodalom utolsó nemzeti dinasztiája, uralkodásukat erős centralizáció, az ország központjának Pekingbe (az északi fővárosba) történő áthelyezése és gazdasági sikerek jellemezték. A császári dinasztia uralkodásának első évtizedeit a külvilág felé való nyitottság jellemezte, mely nem csupán a szárazföldön elérhető országok irányába történő követek kiküldetésében nyilvánult meg, hanem, építve a korábbi uralkodóház, a mongol Jüan-dinasztia [Yuan] (1271–1368) alatt is fenntartott, megőrzött tudásra, a tengereken is erőteljes diplomáciai offenzívába kezdtek. A dinasztia harmadik uralkodója, Jung-lő [Yongle] császár, az általa elképzelt Kínai Birodalom hatalmát akarta visszaállítani, ezért uralkodása alatt folyamatos háborúkat folytatott az északi (és nyugati) mongol törzsekkel, miközben a térség államaiban is tudatosítani akarta a Birodalom nagyságát. Ennek (az agresszívnek is nevezhető) külpolitikának köszönhetően jött létre a világtörténelem máig legnagyobb tengeri flottája, és az az óriási tengeri vállalkozás, melynek megtörténte nem is olyan régen derült fény. Nem teljesen egyértelmű, hogy az expedíciókkal valójában mit is akart elérni a császár. Vajon be akarta hódoltatni a meglátogatott államokat a Birodalomnak, vagy csak Kína nagyságát akarta bizonygatni, ezáltal biztosítva a kereskedelmi egyezségeket? Mindenesetre a vállalkozás grandiózusra sikeredett. A feladat élére pedig gyerekkori barátját, legbizalmasabb katonai vezetőjét, Cseng-Ho-t [Zheng He] jelölte ki.

Cseng-Ho 1371-ben született, muszlim családban, a mai Jünnan [Yunnan] tartomány területén. Tíz évesen került a császári udvarba, ahol a későbbi uralkodó, Jung-lő fő bizalmi emberévé vált, annyira, hogy a trón megszerzésében is segítségére volt a hercegnek. A több mint két méter magas eunuch rendkívül művelt volt, mind a tudományok, mind a hadviselés terén. Megtanult arabul, tisztában volt az iszlám hagyományaival, így nem csak a császár és közte fennálló bizalmi kapcsolat, hanem alkalmassága miatt is ő volt a legmegfelelőbb ember a feladat ellátására.

Az expedíciók

Cseng-Ho admirális 1405 és 1433 között zajló hét expedíciója páratlannak mondható a világtörténelemben, elsősorban óriási méretei miatt. Ugyan az utak során hajóival a kínai partoktól a Perzsa-öböl, India kikötőibe, sőt egészen Afrika keleti partvidékéig jutott, ezáltal óriási távolságokat megtéve, ezeket a távokat korábban más kínai

kereskedőhajók is teljesítették. Az immáron 300 éve tartó kínai tengeri jelenlét kiépülésének köszönhetően kiterjedt kereskedelmi háló jött létre a kínai és elsősorban muszlim, másodsorban indiai, koreai és japán kereskedők között. Az arab árusok jelenléte különösen jelentős volt ezen időszakban, mivel ekkortájt alakultak ki Délkelet-Ázsiában is a kereskedelmileg fontos csomópontokban a muszlim területek. Ezek igen komoly gazdagságra tettek szert, így nem véletlenül tűnhetett jó választásnak Cseng-Ho-ra bízni az expedíciók vezetését. „Kelet-Kína kikötőibe ginzen, mázas kőcserépedények (szeladon), arany, ezüst, lovak és ökrök érkeztek Koreából és Japánból. Dél-Kína kikötőibe keményfa és egyéb fa késztermékek, elefántcsont, orrszarvú szarv, gyömbér és ón érkezett Délkelet-Ázsia kontinentális területeiről, szegfűszeg, szerecsendió és gyöngy pedig a térség szigetvilágáról. Az Indiai-óceán és a Perzsa-öböl térségéből is érkeztek áruk, elsősorban fűszerek és drágakövek, valamint gyapjú és szőnyegek, de érkeztek mezőgazdasági termékek Észak- és Kelet-Afrikából is, noha ezekről a területekről keveset tudtak Kínában” (Gronewald, 2005: 2). A flotta méretei kivételesek voltak, az első úton összesen 317 hajó vett részt, melyből több mint 60 darab 400 láb hosszú volt. Összehasonlításképpen: Kolumbusz Kristóf zászlóshajója, a Santa Maria mindössze 58 láb hosszú volt. A méretek mellett a vállalkozás diplomáciai jelentősége is kiemelkedő volt, mivel az utak során Cseng-Ho igyekezett politikai, államközi kapcsolatokat kiépíteni a meglátogatott államokkal, mint látni fogjuk, sikeresnek is nevezhető módon.

Az expedíciókról nem maradt fenn sok beszámoló, a legtöbb információt Ma Huan kínai fordító feljegyzéseiből nyerték a kutatók, aki három útjára is elkísérte az admirálist, s jegyzeteit 1451-ben adta ki, könyv formájában. Az utak rövid leírása Gronewald (2005) alapján:

Az *első expedíció* 1405 és 1407 között zajlott, majdnem 28 ezer ember részvételével. A hajón szolgálatot teljesítők mellett katonák, csillagászok, kereskedők, orvosok és diplomata is helyet kaptak. Az út során Champat (ma Vietnám déli része), Siamot (ma Thaiföld), Java-szigetét (ma Indonézia) valamint fő célpontját, India délnyugati partjait (Calicut) érintették. Calicut kapcsán pár fennmaradt írás számolt be, hogy a kínai hajók először csak sötét árnyékként jelentek meg a horizonton, majd egyre-másra

kirajzolódott a több száz hajó képe, ámulatba ejtve a helyieket – vélhetően elérve azt a hatást, melyet a kínaiak vártak.²²

A *második expedíció* 1407 és 1409 között 68 hajóval a délnyugat-indiai Calicutba irányult, az új király beiktatása alkalmából. Az utat Cseng-Ho szervezte, de személyesen nem vett részt benne. Calicutot mindegyik expedíció érintette, hiszen a két fél között élénk diplomáciai és kereskedelmi kapcsolat állt fenn. A hajókon többnyire aranyérméket, rizst és délkelet-ázsiai fűszereket szállítottak az indiai partokhoz, cserébe ezüstöt kaptak, melyet később felhasználtak az afrikai partokon történő kereskedés során, a hazafelé tartó útkon pedig fűszereket szállítottak az indiai településről.

Az 1409 és 1411 között zajló *harmadik expedíció* 30 ezer főből állt, szintén Cseng-Ho irányítása alatt, többnyire az első út során is érintett településeket keresték fel újra, de kikötöttek Melaka városában is a Maláj-félszigeten, illetve Ceylonban (ma Srí Lanka), ahol összecsapásokba is keveredtek a helyi királyság erőivel.

A *negyedik expedíció* 1413 és 1415 között tovább bővítette a vállalkozás méretét, hiszen a több mint 28 ezer ember alkotta flotta egészen Hormuzig hajózott el.

Az 1417 és 1419 közötti *ötödik expedíció* elsősorban diplomáciai küldetés volt, Kínából kihajózva 17 dél-ázsiai állam első emberét szállította haza, akik a Ming-udvart látogatták meg, miután Cseng-Ho korábbi útjain felvették a kapcsolatot. Ezt követően elhajózott az Ádeni-öböl, valamint Mogadisu és Brawa városig (ma somáliai városok) és Malindiig (Kenya). A meglátogatott országok követői az admirálissal tartottak vissza Kínába.

A *hatodik expedíció* (1421–1422) is a már korábban meglátogatott területeket érintette, ismét eljutva Afrika partjaiig is, s melynek szintén a diplomaták hazaszállítása volt elsődleges feladata. Cseng-Ho admirális egy év hajózást követően hazatért, azonban flottájak nagy részét továbbküldte, mely vélhetően a mai Mozambik területén található Sofalaig is eljutott.

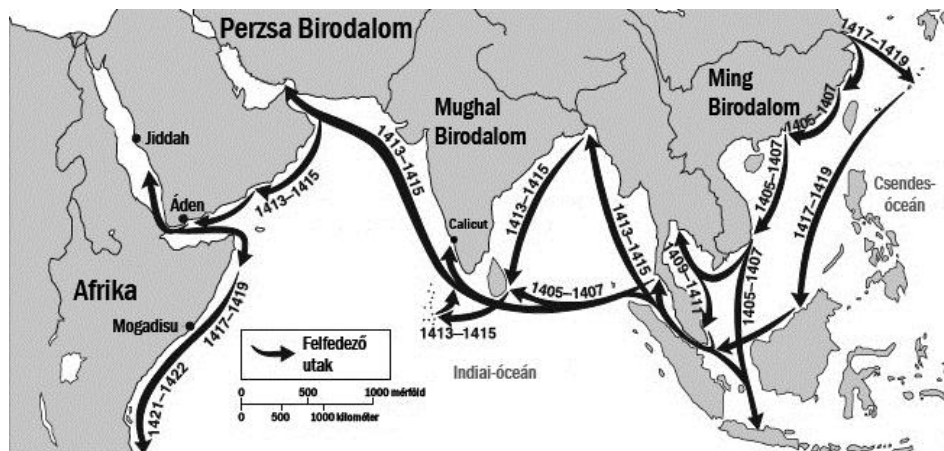
A *hetedik, s egyben utolsó expedíció* sokéves kihagyást követően 1431 és 1433 között zajlott. Az utakat támogató Jung-lő kínai császár ekkor már nem élt, unokája, s egyben követője a trónon, Hszüan-tő [Xuande] rendelte el az újabb felfedezőutat. Az utolsó expedíció méreteiben ismét kiemelkedő volt, több mint 100 hajó kelt útra, ismételten meglátogatva a délkelet-ázsiai, indiai-óceáni és közel-keleti partnereket, és majdnem

²² Zheng He (Cheng Ho) in Calicut. Maddy's Ramblings, 2008.07.07. Elérés: <http://maddy06.blogspot.hu/2008/07/zheng-he-cheng-ho-in-calicut.html>

Mekkaig és Medináig is eljutottak. Cseng-Ho a hazafelé tartó úton hunyt el, holttestét a tengerbe engedték le, korabeli szokásoknak megfelelően, noha hivatalos sírhelye ma is áll a kínai Nanking [Nanjing] (volt déli főváros) városában.

Létezett egy *nyolcadik expedíció* is, vagy ha úgy tetszik, sorban a hetedik, melyet azonban a történetírás valamilyen oknál fogva nem sorol az utazások közé. Ez 1424-ben történt, Jung-lő császár halála idején, amikor Cseng-Ho szintén diplomáciai úton volt Szumátra szigetén, Palembangban (Wade, 2004: 2).

4. ábra: Cseng-Ho utazásai



Forrás: Alrahalah.com, szerkesztve a szerző által.

Az expedíció értékelése kapcsán, mai napig eltérőek a vélemények. Cseng-Ho útjai számos diplomáciai kapcsolatfelvételt eredményeztek, a megajándékozott államok vezetői sok esetben rögtön ellátogattak a császári udvarba, hogy tiszteletüket tegyék az uralkodó előtt, így sikeresnek beállítva az utazásokat.²³ Azonban az expedíciók relatíve gyors befejezése, majd a bezárkózás politikája következtében, a kapcsolatokat nem ápták tovább, így nem lehet tudni, hogy egy továbbra is erős, nagyhatalmi szerepét bemutatni vágyó tengeri hatalomként is jellemezhető Kínai Birodalom, milyen politikai környezetet tudott volna kialakítani magának.

A tengeri haderő leépítése, az izoláció okai

Már Jung-lő császár halálát követően is felerősödtek azon hangok az udvaron belül, melyek a tengeri kalandozások, diplomáciai utak sikerességét, eredményességét, s

²³ A guanxiról, Kína tradicionális külpolitikai kapcsolatrendszeréről egy kiváló írás: Eszterhai, Viktor (2013): A guanxi az ázsiai államközi kapcsolatokban. *Eszmélet*, No. 100., pp. 148–166.

egyáltalán a szükségességét vitatták. Hozzá kell tenni, a kritikák nem csupán a Cseng-Ho admirális útjait, hanem a szárazföldi diplomáciai küldetéseket, és a keleti irányokba küldött hajóflottákat is érintették, ugyanis a konfucianus nézet szerint, a Birodalomnak nem volt szüksége a külföldi, országhatárokon túli termékekre. Igyekeztek elszigetelni az országot mindenféle külső befolyástól, melyet az egyre egységesebb mongol támadások az ország északi részén is megerősítettek, megkezdve Kína több évszázados izolációját, és egyben technológiai hanyatlását.

Az évszázad végére az utazásokat, és a hajók építését leállították, az óriási, 3500 hajóból álló flottát pedig elpusztították, sőt még Cseng-Ho feljegyzéseit, illetve az expedíciókról szóló dokumentumokat is megsemmisítették (Gronewald, 2005: 5).

Cseng-Ho hatása

Az expedíciók gyorsan feledésbe merültek, a flotta elpusztításával együtt Cseng-Ho emléke is homályba veszett Kínában, s az utazások ténye és grandiózussága csak az utóbbi években került a kínai (és a nyugati) köztudatba. Figurája azonban gyorsan pozitív hőssé, követendő példává emelte a kínai társadalmon belül, melyet a hazafiasság tanításában is felhasználtak – írja Geoff Wade, a szingapúri Délkelet-ázsiai Tanulmányok Intézetének kutatója (Wade, 2004: 1). Ugyanő említi meg egy 2010-es cikkben, – mely a kenyai partok mentén megkezdett kutatásokról szól, újabb bizonyítékokat keresvén arról, hogy a kínai-afrikai diplomáciai kapcsolatok milyen régre nyúlnak vissza –, hogy Cseng-Ho a kínai nyitottság szimbóluma, mint a béke és a barátság nagykövete, legalábbis a Kínában megjelenő anyagokban így említik a nagy admirálist.²⁴

Délkelet-Ázsiában személye, egyfajta kultusza napjainkig fennmaradt, számos templomban őrzik képmását, hivatalos rangjára utalva kikötőket, településeket neveztek el róla, sőt Malajziában szobrot is állítottak az admirálisnak. Tisztelete annak köszönhető, hogy kínai muszlimként közösségeket hozott létre Délkelet-Ázsiában, raktárakat épített, s ápolt a vallási hagyományokat is. Hamka, indonéz vallási vezető 1961-ben így írt róla: „Az iszlám kialakulása és fejlődése Indonéziában és Malajziában szorosan kapcsolódott egy kínai muszlimhoz, Cseng-Ho admirálishoz.”²⁵

²⁴ Zheng He: Symbol of China's 'Peaceful Rise'. BBC News, 2010.07.28. Elérés: <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-pacific-10767321>

²⁵ Ma, Rosey Wang (2001): Chinese Muslims in Malaysia. History and Development. Elérés: http://www.islam.org.hk/eng/malaysia/ChineseMuslim_in_Malaysia.asp

Afrika, a kínai terjeszkedés egyik látványos terepe²⁶

Ahogy azt az első fejezetben már összegeztem, a kontinensről Kína importszükségletének 27 százaléka származik. Azonban az ország Afrika-politikáját érintő kritikák miatt, nemcsak ezen mennyiség tengeri úton való elszállítása, hanem a nyersanyagmennyiség biztosítása is kihívásokba ütközik, nem beszélve az instabil politikai rendszerek által okozott problémákról.

Peking afrikai kontinensen történő terjeszkedését számos bírálat éri, hol a fejlett államok, hol az afrikaiak részéről. Többségük megkérdőjelezi Kína missziójának pozitív oldalát, egyoldalúan negatívnak beállítva az ázsiai hatalom lépéseit, és nehezítve gazdasági, kereskedelmi térnyerésüket, melynek köszönhetően további nyersanyag-lelőhelyekhez vagy import-partnerekhez juthatnának. Az egyik vád szerint Pekinget csak a nyersanyagok kitermelése és elsősorban az ezekben gazdag országok érdeklik, növekvő kereskedelmi rátái pedig a kizsákmányolás egy újabb formáját jelentik a történelmi távlatokban már amúgy is „lecsupaszított” államok számára. A bírálók szerint a sokszorosára növvő kereskedelmi mérleg alátámasztja a kontinens piacainak kínai termékekkel való elárasztását, valamint Afrika természeti kincseinek egyre nagyobb arányú kitermelését. A sokat emlegetett kritika nem más, mint a kínai külpolitika alapjául szolgáló *be nem avatkozás elve*, amely a pekingi térnyerés egyik nagy sikere. Nem feltétlen azért káros ez a fajta politika, mert blokkolja a nyugatiak által, nyugati mintára tervezett demokratizálódási folyamatokat, valamint a politikai, a gazdasági, a pénzügyi szektor fejlesztését (ahogy a fejlett államok propaganda-gépezetének állításait később érinteni fogjuk) hanem, mert nem igaz. Noha Mao Ce-tung [Mao Zedong], a kínai forradalom vezetője, a Kínai Népköztársaság megalapítója és első elnöke óta tudjuk, hogy a „százszor ismételt hazugság idővel igazsággá válik”, a Peking által hangoztatott elv nem valósul meg, hiszen Kína mélyen beavatkozik az adott állam belügyeibe, és ami a lényeg, előfordulhat, hogy az uralmon lévő csoportnak kedvezve (lásd az alább taglalt Szudán illetve Angola esetét).

²⁶ Jelen fejezet a szerző alábbi, a témában publikált tanulmányait összegzi, azokból merít: Vörös, 2009; 2010b; 2011.

Természetesen vannak pozitív, az afrikai országok fejlődését, előrelépését elősegítő kezdeményezései is Kínának. A kétoldalú kereskedelemben a kínaiak által elengedett vámok például azt a célt szolgálják, hogy az afrikai vállalkozók termékeikkel a külföldi és az ázsiai állam esetében is egy óriási piacra jussanak el (vagy legalábbis megteremtsék a lehetőséget erre). Számos más területen megemlíthető még Peking jótékony hatása az afrikai folyamatokra, ilyen például az oktatás, a szakemberek képzése. A nyugati agyelszívással ellentétben, a kínai egyetemeken, vagy általuk finanszírozott programokban tanuló mérnökök, orvosok, tanárok ugyanis többnyire visszatérnek a kontinensre, ott kamatoztatják tudásukat, míg a fejlett államok által képzett hasonló hivatású afrikaiak, általában ezekben az államokban is maradnak (Sautman–Hairong, 2010). „A fenntartható fejlődést szem előtt tartva és nemzetközi versenypozíciói javítása érdekében Kína „racionálisan tervezi kiaknázni” az afrikai erőforrásokban rejlő potenciált. [...] Ehhez kapcsolhatóan támogatja azokat az alkalmazott kutatásokat, amelyek technológia transzfert és fejlesztéseket indukálnak, elsősorban a bio-mezőgazdaság, a napenergia felhasználása, valamint új gyógyszerek kifejlesztése területén. [...] Az oktatás, tudományos együttműködés, kultúra tekintetében az afrikaiak képzésére szeretne még nagyobb hangsúlyt fektetni Kína. Ehhez egyrészt az általa létesített Afrikai Emberi Erőforrást Fejlesztő Alapítványt hozza még inkább helyzetbe, másrészt az afrikai fiatalok számára adható állami ösztöndíjak számát növeli meg amellet, hogy oktatási segítséget nyújt a kontinensre küldendő tanítók személyében. Az együttműködést a kultúra és sport terén a művészek és atléták cseréjével fokozza azzal együtt, hogy a civil szervezetek közötti kapcsolatok intenzívebbé válását is támogatja” (Tarrósy, 2008: 87).

A fejezet során kitérek a kritikákra és a pozitív elemekre egyaránt, áttekintem Peking afrikai térnyerésének okait, múltbeli tényezőit, az együttműködéseket övező érdekeket, és azon tényezőket, melyek veszélyeztethetik Kína nyersanyag importját, külön kitérve Szudán helyzetére, az angolai folyamatokra, a Kelet-afrikai Közösségre, valamint az Afrika szarvánál, Szomália partjainál zajló, a biztonságot fenyegető eseményekre.

Kína afrikai jelenléte nem új keletű

A 2000-es évek eleje óta tapasztalható, évről-évre egyre dominánsabb kínai jelenlét a fekete kontinensen „nem új keletű” (Tarrósy, 2006). Ráadásul az együttműködés mindkét fél számára előnyökkel jár – bár ezen előnyök kapcsán a fenntarthatóság

kérdéskörét is érdemes lehet szem előtt tartani. Mielőtt kitérnénk ezen kooperáció vizsgálatára, érdemes szemügyre venni Peking múltbéli kapcsolatait a kontinenssel, hiszen e szálak nagy mértékben járultak, és járulnak hozzá az Afrika-szerte látható kínai sikerekhez.

A kínai kommunisták 1950-es évek közepétől, de még jellemzőbben az 1960-as évek elejétől (a Szovjetuniótól történő távolodást követően) egészen az 1970-es évekig tartó „külön-utas” magatartása (fontos megjegyezni, hogy ez a külön-utasság még nem a két fennálló tömbbel szemben kibontakozott mozgalom, csupán a Szovjetunió politikai-ideológiai nézetrendszerétől való eltérés volt) a nemzetközi szintre is kihatott. Ebben az időszakban az aktívabbá és kezdeményezővé váló kínai külpolitikát a kedvezményes hitelek és segélyek nyújtása jellemezte, melyeken keresztül világosan értelmezhetővé és érzékelhetővé váltak az ország vezetésének külpolitikai célkitűzései, törekvései. Az, hogy a segélypolitika alapvető logikájától eltérő módon a gazdaságilag még törékeny Kína nyújtott segítséget a hasonlóan rossz helyzetű államoknak, előrevetítette a következő évek és az azt követő több mint fél évszázad kínai törekvéseit: kiszállni az egyre „hűvösebbé” váló hidegháború „logikájából” és a Szovjetunió (és az Egyesült Államok) mellett önálló, a „nagyhatalmi játékszerként kezelt országokkal” közösen, azok megbízható partnereként, létrehozni egy harmadik erőt.

A kínaiak, az általuk nyújtott kedvezményes hitelek és kölcsönök révén „nem utolsósorban saját politikai befolyásukat [...] igyekeztek [növelni]” (Hidasi, 1979: 202). Ebben az időszakban nagyrészt a környező kommunista országok részesültek kínai támogatásokban, az egyre kibontakozó külpolitikai aktivitás azonban, 1955-től újabb területeket és országokat vont be a Népköztársaság „partneri” körébe. A bandungi konferencia (1955), majd a később megalakuló *el nem kötelezettek mozgalma* (1961) fontos szerepet játszottak Kína törekvéseiben. Az ázsiai hatalom igyekezett a két nagyhatalomtól függetlenül megfontolni diplomáciai lépéseit, a lefektetett „harmadik utas” politizálás egyik vezetőjeként pedig kiépíteni vezető szerepét a fejlődő világ országainak körében. A Kínai Népköztársaság tehát igen hamar felvirágoztatta kapcsolatait Afrika újonnan függetlenedett államaival, valamint a Szovjetunióval szembeni ideológiai támogatásért cserébe, számukra is nyújtott kedvezményes hiteleket. Az Afrikába – elsősorban a bandungi konferenciát követő időszakban – irányuló akciók inkább ad-hoc jellegűek voltak és „Kína jelenlétének és növekvő nemzetközi súlyának demonstrálását célozták” (Uo.: 208), ugyanakkor jelentőségük hatalmas volt. Ezen a

ponton kell megemlítenünk Afrika történelmének egyik legnagyobb infrastrukturális fejlesztését, a TanZam vasútvonalat (a mai forrásokban leginkább TaZaRa néven lelhető fel), mely Tanzánia és Zambia közlekedését segítette, nem csupán megindítva a személyszállítást, hanem fellendítve a kereskedelmet és az áruszállítást is (Tarrósy, 2011: 193). Az afrikai államok és Kína között kialakuló kapcsolatokat az 1971-es események mélyítették el, amikor az ENSZ-en belül a Kínai Népköztársaság Kína egyetlen örököséként átvette Tajvantól (Kínai Köztársaság) az ENSZ-tagságot, s az ENSZ Biztonsági Tanácsán belül betöltött szerepét. A szavazás során ugyanis a harmadik világbeli államok mellett Afrika államainak többsége Pekinget támogatta

A térség napjainkban tapasztalható felértékelődése

Afrika geopolitikai felértékelődése talán a 21. század egyik legjelentősebb folyamata, a kontinens iránti érdeklődés ugyanis sokszínűbb, mint valaha. Az 1990-es éveket, az Egyesült Államok által dominált unipoláris világot követően ugyanis egy multipoláris rendszer van kialakulóban több hatalmi központtal. A világ más tájai mellett számos regionális, feltörekvő hatalom – úgymint Kína, India, Oroszország, az Európai Unió – kezdett aktív külpolitikába Afrikában is, miközben további potenciális országok (Brazília, Törökország) a világpolitika elitjébe kerülhetnek. És ami közösen jellemzi az új, sok-központú világrend országait, nem más, mint a nyersanyagért folytatott versenyfutás. Afrika újrafelfedezése, a kontinensért folytatott verseny ugyanakkor, kiindulva a múltbéli tapasztalatokból, és az azokra számos ponton kísértetiesen hasonlító jelenkori eseményekből, természetesen a nemzetközi politika egyik legtöbbször kritizált folyamatai közé tartozik. Az afrikai országok iránti érdeklődés ugyanis elsősorban két forrásból táplálkozik, egyfelől beszélhetünk egy már most óriási és egyre növekvő keresletről a kontinens nyersanyagai és ásványkincsei iránt, másfelől egy elsősorban humanitárius, emberjogi szárlól is. Ugyanis a nyugati, fejlett demokráciák civil és állami szervezetei, intézményei élénk figyelemmel kísérik a sokszínű kontinensen zajló folyamatokat, és időről-időre felemelik hangjukat az ott zajló kizsákmányolás ellen. Hiszen Afrika továbbra sem lépett túl önmaga árnyékán, puccsok és elcsalt választások jellemzik a politikai életet, diktátorok és korrupt politikai elitek zsigerelik ki a társadalmat, a helyi gazdaság a kontinens számos országában romokban hever, miközben a szociális és egészségügyi ellátás sok helyen a minimális szintet sem éri el. Az iskolázottsági adatok pedig, egyedül Afrikában romlottak (egy

Világbank-kutatás keretében vizsgált 27 országból legalább 14 esetében) az 1980-as évektől, évtizedes javuló tendenciákat követően (Bredie–Beeharry, 1998: 4), többnyire az oktatásból elvont pénzek következtében.²⁷

Ahogy már érintettem, Kínát sok esetben érik vádak, melyek szerint egyedüli célja az afrikai országok kizsákmányolása, s a nyersanyagok és egyéb ásványkincsek Afrikából történő elszállítása. Peking új évezredben történő térnyerése ugyanis látványos folyamat, mely sok esetben a nyugati, tehát az amerikai és európai érdekeket is sérti, így a kritikák többsége is elsősorban ezen államok irányából érkezik. A valóság természetesen nem fekete és fehér. Az bizonyos, hogy az ázsiai óriást érő kritikus hangok ugyanolyan mértékben tartalmazzak igazságokat, mint olyan valótlanságokat, melyek nem feltétlenül állják meg a helyüket, különösen, ha a nyugati államok múltbéli, kifejezetten az afrikai államokat elnyomni igyekvő tevékenységével vetjük össze azokat. A negatív hangok egyik fő eleme a nyersanyagok kizsákmányolásáról szól, annak ellenére, hogy a valóságban az Afrikából exportált kőolaj körülbelül 33-33 százaléka az Egyesült Államokba, illetve Európába irányul, míg mindössze a mennyiség 13 százaléka érkezik csak Kínába (Shinn, 2011). Az igazsághoz hozzátartozik az is, hogy Peking nagyszámú bányászati koncesszióhoz jutott az elmúlt években, és az afrikai kőolaj importjának relatíve alacsonyabb mennyisége pusztán a kontinensen történő megkésett megjelenésének tudható be.

Az ázsiai óriás ugyanis versenyhátrányban van az elsősorban fejlett országok közül kikerülő riválisaival szemben, mivel fejlődő államként későn kezdett bele a nyersanyaglelőhelyek kiaknázásába. A világ nagy kőolajexportáló országai ugyanis „beteltek”, így Peking csupán a fejlett államok által magára hagyott afrikai „bukott”, „gyenge” avagy „sérülékeny” államokban tudott megtelepedni, ahol az emberi jogi és politikai helyzet már Kína érkezése előtt is rengeteg kritikát szült.²⁸ Egy 2007-es

²⁷ Itt megjegyzendő, hogy az 1990-es évek közepéig-végéig tartó stagnálást, visszaesést követően, többnyire az ENSZ Millenniumi Fejlesztési Céljainak köszönhetően ismét meredeken növekedni kezdett az iskolázottság kontinens-szerte, talán a legnagyobb sikereket épp Afrikában elérve a fejlesztési célok közül.

²⁸ A „gyenge állam” (weak state), az „államkudarc” (state failure), vagy a „bukott állam” (failed state) már az elmúlt évtizedekben is rendre visszatérő kifejezések voltak az Afrikával foglalkozó irodalomban (Búr, 2010: 75). Búr Gábor, a „gyenge” vagy „bukott állam” kifejezések használata kapcsán megjegyzi, hogy kutatók „az 1980-as években még elsősorban az afrikai államok „marginalizálódásáról” írtak, [...] akkoriban elsősorban eladósodásuk kapcsán. [...] Ekkor jelent meg a „gyenge állam” fogalma, mint a gazdasági bajok kiküszöbölésére tett kudarcos kísérletek eredménye [...]. Ez elsősorban a kontinens világgazdasági súlyának csökkenését írta le, mint Afrika virtuális lecsúszását a világtérképről. A kérdés ekkoriban szinte kizárólag a humanitárius szervezetek problémája volt, főként ők szembesültek a segélyek állami és nem-állami megcsapolásának jelenségével, illetve a rosszul működő, vagy működésképtelen állam problémájával. 2001 szeptembere óta azonban ez alapvetően megváltozott. A

jelentés szerint Kína megítélése a fejlődő világban és így Afrikában is homlokegyenest szemben áll a fejlett világ Pekingről alkotott véleményével. Miközben az északi államok lakosainak körében Peking gazdasági térnyerése egyértelműen fenyegetésként jelenik meg, addig például a vizsgált tíz afrikai állam közül (Elefántcsontpart, Kenya, Mali, Nigéria, Szenegál, Ghána, Tanzánia, Uganda, Etiópia, Dél-afrikai Köztársaság) kilencnek a lakossága úgy vélekedik, hogy Kína hatása és gazdasági jelenléte kedvezőbb, mint az Egyesült Államoké. Ez alól egyedül Dél-Afrika volt kivétel, ahol Washington jelenlétét pozitívabbnak tartják, mint Pekingét, de ennek főként történelmi okai vannak (Pew Global, 2007: 44). Ha feltesszük a kérdést, hogy vajon mi lehet az oka annak, hogy az Egyesült Államok továbbra is a legdominánsabb szereplője a világpolitikai folyamatoknak, és a legtöbbet költi a szegény államok segélyezésére (Halper, 2010: 233), azonban mégis sok esetben Kína aratja le a babérokat, és szerzi meg a jobbnál-jobb üzleteket, akkor csak egy válaszunk lehet. Bár kétségtelen tény, hogy mint minden jól működő piacon, a bővebb „kínálat” (azaz hogy most már nem csupán Amerika és persze nem csak Kína választható, hanem Indiától kezdve, Brazilián és Japánon át egész Oroszországig mindenki Afrikára emeli tekintetét) szélesebb lehetőségeket jelent, és kedvezőbb feltételeket teremthet, Kína lehetőségei valójában a korábbi nyugati „segélypolitikában” való csalódás, valamint a népszerűtlen és kivitelezhetetlen „demokratizálási” törekvések miatt szélesedtek ki ilyen mértékben.

A Bretton Woods-i pénzügyi rendszer 1944-ben létrehozott két központi intézményének számító Nemzetközi Valutaalpnak (IMF) és testvér-intézményének a Világbanknak (WB) már megalapításuktól kezdődően az volt a feladata, hogy elszegényedett államokat segítsenek ki az adósságszpiráliból hitelek nyújtásával és különféle, meghatározott, alkalmazandó politikák ajánlásával. A legnagyobb befizető, Washington irányításon belüli dominanciája ugyanakkor biztosította, hogy bármi legyen is ezen szervezetek valódi célja, az IMF és a Világbank az Egyesült Államok külpolitikai érdekeit kell szolgálja. Ez a külpolitikai cél pedig nem volt más, mint nyersanyag exportáló partnerekként és nyitott piacokként integrálni a harmadik világ (mára a fejlődő világnak tekintett) országait az Amerika dominálta globális kapitalista

legszegényebb, leginkább szétesett, vagy szétesőben levő államok politikailag és stratégiailag felértékelődtek, a biztonságpolitika érdeklődésének homlokterébe kerültek” (Uo.: 76). Fontos azonban hozzáfűzni, hogy ez a változás nem csupán 9/11-hez, hanem a nyugati érdekek visszaszorulásához (ezzel párhuzamosan pedig Kína térnyeréséhez) is fűződik. Ahogy Búr is megemlíti, sok kritika éri ezen kifejezéseket, valamint használatukat, „főként a „bukott állam” bélyeget sérelmezve, amit a Bretton Woods-i intézményekkel, vagy éppen az USA kormányával nem kellőképpen együttműködő országokra sűtöttek” (Uo.).

rendszerbe. A két szervezet befolyása egyre nagyobb lett Afrikában, mind több és több állam kereste a kiutat a súlyos válságból, segítséget remélve a Strukturális Alkalmazkodási Programoktól (SAP) és a nyugati pénzügyi rendszertől. A hitel feltétele ugyanis az SAP-khoz való alkalmazkodás volt. Ezek a politikák meghatározták a kormányzati politikát, ugyanakkor nem különböztek egymástól: a programok nem voltak tekintettel a helyi adottságokra, a társadalmi problémákra vagy a környezeti értékekre, éppen ezért nem is lehettek sikeresek az egymástól igen különböző országokban. Másrészt, megfélemlve az amerikai érdekeknek, az SAP-k tönkretették a helyi vállalkozásokat, eltörölték a fejlett országokból érkező termékeket érő vámokat, egyszóval kiszolgáltatották az országokat a nyugati érdekeknek.

Az IMF és a Világbank tevékenysége tehát általában nem segített, inkább rontott a helyzeten, ugyanis a törlesztő-részletekből soha nem látott összegek vándoroltak nyugati pénzügyintézetekbe, miközben az afrikai államok adóssága megsokszorozódott, és nem jutott pénz a szociális és egészségügyi ellátásokra. Amíg a világ összes régiójában nőtt az egy főre jutó bevétel, addig a sokszínű kontinensen az 1980–2000-es időszakban 15 százalékkal csökkent, lényegében az 1960-as, tehát nagyjából az afrikai országok függetlenedését követő évek szintjére esett vissza.²⁹

A gyarmati uralmak végét követően, tehát nem sikerült a talpra állás az afrikai államoknak. Továbbra is rászorultak gyarmattartóik segítségére, majd ezt a szerepkört – az európai hatalmak visszaszorulását követően – az Egyesült Államok vette át és pénzügyi szervezetek hibáit már évek óta felismerték, Afrika nem tudott szabadulni a kööttségektől és a nyugati elvárásoktól. Mindezt Joseph Stiglitz Nobel-díjas közgazdász egy interjújában közölte is: „Az országoknak fel kell ismerniük, hogy az IMF nem a bölcsesség forrása és a legtöbb IMF által ajánlott politika mind rövid, mind hosszú távon káros” (Schoenfelder, 2003). Afrika felismerte a helyzetet, de még a regionális integrációk sem voltak képesek közös megoldásokat kidolgozni. Miközben Latin-Amerika szinte teljesen függetlenítette magát az IMF hitelektől a vezető államok összefogásának segítségével, Afrika erre nem volt képes. Ebben a helyzetben „érkezett” Kína a kontinensre. A nyugati, fejlett államoknak kiszolgáltatott, gazdaságilag romokban heverő országok pedig örömmel fordultak az ázsiai óriás felé, amely már a múltban is kitűnő partnernek bizonyult.

²⁹ „Structural Adjustment”: Making Debt Deadly. Jubilee USA. Elérés: http://www.jubileeuusa.org/fileadmin/user_upload/Resources/Education_Action_Packet/SAP.pdf

Kína számára Afrika megfelelő választásnak tűnt a partneri kapcsolatok kiépítésére, a korábban ápolt jó viszonyoknak köszönhetően, ugyanis viszonylag könnyen sikerült „felmelegíteni” a világ kőolajkészletének 9 százalékát birtokló afrikai államokkal a bilaterális kapcsolatokat. A feltörekvő kínai gazdaság kiemelkedik a fejlődő államok sorából, a megkésettség a fejlett államok kőolaj- és földgázlelőhely-felvásárlási tevékenységéhez köthető. Míg a Kaukázusban és Közép-Ázsiában Oroszország vált domináns szereplővé (noha utóbbi térségben Kína egyre meggyőzőbb jelenléte komoly fejfájást okozhat Moszkvának), addig a Közel-Keleten és Afrikában az Egyesült Államok vásárolt koncessziókat.

Az ázsiai óriás tehát szükséghelyzetben volt, ezért igyekezett ott megjeleni, ahol csak lehetősége volt rá. Erre a legnagyobb esélye azon államok esetében nyílt, melyek ilyen-olyan, többnyire emberi jogi okokból elvesztették a nyugatiak bizalmát (és ezáltal a pénzügyi támogatást), vagy amelyek olyan tőkeerős partnert kerestek, aki különböző feltételek nélkül nyújt számukra finansziális segítséget. Pekinget nem érdekelték a nyugati lépések okai, az emberi jogi problémák és a diktatórikus rezsimek, ezen országok berendezkedésének jellegzetességeivel már közelről megismerkedhetett a harmadik utas politizálása idején, ráadásul (érthetően) nem vártak el olyan jellemzőket, melyekkel maga sem rendelkezett. Ennek fényében fejlesztette tovább, dolgozta ki részletesen a 2000-ben már formális együttműködés keretében is lefektetett Afrika-politikájának egyik legfőbb elemét: a *be nem avatkozás elvét*, mely egyrészt lehetővé tette Peking számára a gazdasági és kereskedelmi ügyekre való koncentrációt, másrészt az afrikai rezsimek számára a feltételek nélküli együttműködést.

Kína afrikai térnyerésének kezdete tehát elsősorban olyan „gyenge”, „bukott” államokhoz volt köthető, melyeket a fejlett országok magukra hagytak. Peking tevékenységét leginkább e miatt éri már a kezdetek óta kritika, persze ezen vádak egyik sarkalatos pontja, hogy Kína csupán a nyersanyagban (és ásványkincsekben) gazdag országokhoz közeledik. Noha a kereskedelmi adatok vizsgálatakor kiderül, hogy továbbra is az ilyen típusú államokra fókuszál a pekingi diplomácia,³⁰ az 1996-ban

³⁰ Érdemes itt megemlíteni, hogy miközben a Kínába irányuló afrikai exportnak 62 százalékát az olaj, 17 százalékát nemesfémek, a maradék 21 százalékot pedig egyéb, széles skálán elterülő termékek teszik ki, addig az Egyesült Államokba irányuló export 88 százaléka volt olaj, míg a maradék 12 százalék lényegében nemesfémekhez volt köthető. Az adatok forrása: China in Africa Podcast: The Coming Sino-African Revolution. China Talking Points, 2010.05.28. Elérés: <http://www.chinatalalkingpoints.com/china-in-africa-podcast-the-coming-sino-african-revolution/>; Beijing Consensus: No strings attached? International Land Coalition, 2010.02.16. Elérés: <http://www.commercialpressuresonland.org/press/beijing-consensus-no-strings-attached>

Csiang Cö-min [Jiang Zemin] kínai elnök által a Kína-Afrika együttműködés sikere érdekében deklarált öt alapelv (őszinte barátság, egyenlőség, szolidaritás és kooperáció, közös fejlődés, jövőre irányultság) kihirdetése óta, több mint 40 afrikai ország magas rangú vezetője tett látogatást Pekingben. A kontinens országainak zöme rendszeres résztvevője a Kína által szervezett együttműködéseknek, az ázsiai állam és Afrika közötti kereskedelem összértéke pedig a 2000-es 10 milliárd dollárhoz képest 2008-ban elérte a 100 milliárd dollárt, 2015-ben pedig már a 300 milliárdos összeget is megközelítheti.³¹

Az egyik ilyen, szervezett együttműködés a két fél között, a 2000 óta háromévente megrendezett Kína–Afrika Együttműködési Fórum (FOCAC), mely helyet ad a még szélesebb körű kapcsolatoknak. A magas szintű politikai vezetők részvételével tartott csúcstalálkozókon Peking részt vállal az afrikai fejlesztési célok kivitelezésében is, nem csupán diktálva a feltételeket, hanem meghallgatva az afrikai vezetők igényeit is. Erre egy nagyszerű példa a vidéki iskolák építésének témaköre: Kína a 2006-os pekingi találkozón vállalta 100 ilyen iskola felépítését 2009-ig. A nyilatkozatok szerint ez meg is történt, a kivitelezés folyamán ugyanakkor problémaként merült fel, hogy az afrikai államok képtelenek voltak tanítókkal megtölteni az épületeket, ezért, afrikai kérésre, Kína a 2009-es találkozón már a tanítók képzését is bevette az általuk támogatandó célok közé.³² A FOCAC „segítségével [...] Kína egy helyen és egyszerre minden fontos félnek, tehát hatékonyan, tudja mindennemű afrikai tevékenységét úgy feltüntetni, hogy azok emeljék saját imázsát, vagy bizonyos esetekben kevésbé csorbítsák azt. A gyakorlati haszna természetesen vitathatatlan a szervezetnek, hiszen legalább háromévente összehozza a fő döntéshozókat, ezen kívül egyúttal kiváló górcsőve is a kínaiak afrikai jelenlétének és tevékenységének” (Szentesi, 2009: 22). Az együttműködési fórum sikere töretlen és példamutató. A 2009-es sarm es-sejk-i fordulón 49 afrikai ország állam- vagy kormányfője vett részt, és az általuk megfogalmazott újabb közös célkitűzések lefedik az infrastruktúra-fejlesztés, a gazdaság, az oktatás, az egészségügy és a kultúra teljes területét. Fontos és előremutató eredményei voltak a konferenciának mindenekelőtt a mezőgazdaság területén, de az újabb hitel-elengedések, valamint annak bejelentése, hogy a Kínába exportált áruk nagy

³¹ China-Africa trade expected to hit \$300 billion in 2015. China Daily, 2013.11.29. Elérés: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2013-11/29/content_17141490.htm

³² Forum on China-Africa Cooperation Sharm el Sheikh Action Plan (2010-2012). Focac.org. Elérés: <http://www.focac.org/eng/dsjbjzjhy/hywj/t626387.htm>

részére, 95 százalékára nem vetnek ki vámot – ezáltal még versenyképesebbé téve azokat az ázsiai piacon –, igen csábítónak tűnnek az afrikai országok számára.

A mezőgazdasági együttműködés jelentősége a „világ és Kína élelmiszerhelyzetéből fakad. Nevezetesen abból, hogy világmértékben egyre inkább növekszik a (fizetőképes) kereslet a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek iránt, ami ezen termékek áremelkedéséhez vezet(ett). Ebben jelentős szerepet játszik a kínai kereslet emelkedése, amivel a hazai termelés egyre kevésbé képes lépést tartani. Következésképpen Kínának nemcsak az energia, és nyersanyagok iránti „éhsége” növekszik jelentős mértékben, de az élelmiszerek iránti is. Mivel a hazai termelési potenciál erőteljesen behatárolt, így elképzelhető, hogy olyan országok felé tekint, ahol az agrárlehetőségek megvannak, de megfelelő befektetések, technológia hiányában nem tudnak realizálódni. S itt jön be a képbe Afrika, ahol korántsem akkora a „népességnomás”, mint például Kínában vagy Indiában. Így elképzelhető, hogy Kína stratégiai gondolkodásában Afrika, mint potenciális „kenyereskosár” szerepel” (Hernádi, 2009: 219). A negyedik találkozáson megegyezés illetve kínai felajánlás született arról, hogy a mezőgazdasági technológiák bemutatását végző központok számát húszra növelik, és kétezzer szakembert képeznek ki, hogy segítsék a kontinens mezőgazdasági céljait.

Kína afrikai térnyerése tehát, sok esetben olyan gépezetként kerül bemutatásra, melynek célja az afrikai államok egyoldalú kizsákmányolása. A folyamatot azonban Stephen Chan helyezi némileg új kontextusba, aki az ország jelentőségének növekedését a kontinensen egy globális mintába illeszti. Ez alapján nem is biztos, hogy Peking lehengerlő jelenlétéről, csupán az ázsiai ország globális kereskedelmi térnyerésével párhuzamosan, egyfajta természetes következményről beszélhetünk, mindamelllett, hogy nem vitatja a kontinens hamarosan legnagyobb kereskedelmi partnerévé váló állam jelenlétének és tevékenységének jelentőségét (Chan, 2013: 8). Ahogy Chan fogalmaz, az 1992–2010-ig terjedő időszakban a Dél-afrikai Köztársaság kereskedelme Kínával az ország teljes áruforgalmát tekintve 1,8 százalékról 13,1 százalékra, Nigéria esetében 0,5 százalékról 6,9 százalékra, Egyiptom esetében pedig 1,6 százalékról 9 százalékra emelkedett. Chan a kontinens regionális vezető államait vizsgálja meg, s így láthatóvá válik, hogy nem tapasztalható Kína abszolút térnyerése, főleg, ha egyéb, gazdaságilag még jelentősebb államokat vesszük górcső alá. Ugyanezen adat, ugyanezen időszak alatt, az Egyesült Államok esetében 3,5 százalékról 14,3 százalékra, Brazília esetében pedig 0,9 százalékról 14 százalékra nőtt, miközben a vizsgálatok során világossá válik,

hogy Dél- és Délkelet-Ázsia esetében még komolyabb növekedésről beszélhetünk. Itt Kína részesedése már 20–25 százalék körül van, olyan országok kereskedelmének vizsgálata során, mint Japán, Tajvan, Dél-Korea vagy Ausztrália (Uo.). A kereskedelmi adatok vizsgálata, természetesen nem adhat választ olyan kérdésekre, hogy Peking vajon kizsákmányolja-e Afrikát, vagy nem, de az ázsiai állam térnyerését mindenképpen egy olyan globális viszonyítási rendszerben láttatja, melyben nem is annyira meglepő Kína növekvő gazdasági jelenléte.

A felértékelődés értékelése

Látható, hogy Afrika felértékelődéséért továbbra is inkább nyersanyag tartalékai, semmint politikai-hatalmi térnyerése a felelős, a világgazdaságon belül elfoglalt marginális helyzete, a különböző, a társadalom életviszonyaira vonatkozó felméréseken elfoglalt utolsó helyezései miatt, pedig fontos, hogy a kontinens rátaláljon a saját fejlődés útjára, melyhez a növekvő pekingi szerepvállalás komoly segítséget nyújthat.

Márpedig az egyik legsúlyosabb gond a kontinens államainak gazdasági teljesítőképessége: „2006-ban Fekete-Afrika a világexport 2 százalékát s a világimport 1,5 százalékát adta” (Hernádi, 2009: 217), ami még akkor is riasztó adat a világ lakosságának 11,2 százalékát kitevő kontinensen, ha az észak-afrikai államok jobban teljesítenek. A helyzetet ráadásul tovább súlyosbítja, hogy miközben a világ összes régiója képes diverzifikálni exportját, a szubszaharai Afrika országai erre nem képesek, továbbra is az olajhoz köthető a kivitel nagy része, sebezhetővé téve ezen államokat. A fejlődés fenntarthatósága szempontjából, tehát szükséges lenne Afrika gazdaságainak több lábra állításában segédkezni.

Kína pedig nem csupán az olaj kitermelésében érdekelt, hanem egyéb tevékenységekben is részt vesz a kontinens számos országában. „Az afrikai gazdasági fejlődés egyik legszűkebb keresztmetszete az infrastruktúra alacsony fejlettségi szintje és elégtelensége. Ez akadályozza a termelés és az export növelését, az esetleg keletkező többlettermelés realizálását, a szükségszerű diverzifikáció végrehajtását. Az infrastruktúra-fejlesztés azonban meglehetősen költséges és kockázatos vállalkozás, ezért a befektetők elkerülik. Nem így a kínai beruházók, akik hosszú távra terveznek [de legalábbis cserébe nagy értékű kereskedelmi szerződéseket remélnek – VZ], ráadásul már rendelkeznek is tapasztalatokkal az afrikai infrastruktúra fejlesztését illetően. Technológiájuk kevésbé tőkeintenzív, munkaerő- és anyagköltségük alacsonyabb, mint

a versenytársaké, és kormányuk hajlandó a beruházások nagy részét finanszírozni” (Uo.: 219). A vasútfejlesztések, erőműépítések tehát fontos elemei lehetnek egy erős(ebb) Afrika létrehozásának, a belső kereskedelem felvirágzásának, vagy legalábbis a fenntarthatóságnak alapvető kritériumait alkotják. Ahogyan Tarrósy István is fogalmaz, megemlítve természetesen a pekingi beruházások mögött felsejlő érdekeket, „a kínai-afrikai kapcsolatokban valóban meghatározó infrastruktúra-fejlesztési projektek elsősorban utak és vasútvonalak építését takarják, összekötve „addig szinte elérhetetlen nyersanyaglelőhelyeket (főként olaj- és vasércbányákat) az óceánparti kikötőkkel a Kínába történő gyorsabb szállítást elősegítve”. Nem lehet azonban kizárólag a kínai érdeket és hasznot kiemelni e projektek kapcsán, hiszen e fejlesztések természetes hozadéka az afrikai belső piacok javítása, a közlekedés és szállítás fejlesztése területén lesz mérhető hosszú távon” (Tarrósy, 2008: 87–88).

Tarrósy szerint fenntarthatóság nincs az adott szereplő aktív részvétele nélkül, és amíg Afrika nem tud célokat kitűzni és stratégiákat megalkotni, addig a kontinens két- vagy többoldalú kapcsolatai mindig is inkább a másik fél hasznára lesznek majd: „az afrikaiaknak legelőször saját magukkal kell tudni megállapodniuk, saját maguknak kell önmagukat meghatározniuk, ezzel a saját jövőjüket felvázolniuk és fejlődésüket megalapozniuk. Mindazonáltal a sajátosan korrumpált afrikai elitek azonban sok esetben komolyabb veszélyt jelentenek az általuk vezetett társadalmak számára, mint az egykori gyarmatosítók: ők ugyanis ténylegesen kiszipolyozzák saját népeiket. Ennek egyik fő területe a nemzetközi/külföldi segélyek, támogatások „megcsapolása” és saját, önös céljaikra történő fordítása. Egyet értve mind Gaye, mind Mbeki elnök [Adame Gaye, szenegáli újságíró és Thabo Mbeki, a Dél-afrikai Köztársaság elnöke 1999 és 2008 között – VZ] véleményével, hogy ha Afrika nem határozza el, mit akar kezdeni a nemzetközi partnerségekből eredeztethető hatásokkal, és elsősorban fejlődési lehetőségekkel, nem fog esély kínálkozni arra, hogy komolyabb változások következzenek be a kontinens életében” (Uo.).

Szudán, Kína afrikai jelenlétének legkritizáltabb fejezete

Szudán, a dél-afrikai Angola után, Peking legnagyobb olajexportőre az afrikai kontinensen, témánk szempontjából pedig különösen fontos állomása a kínai nyersanyagimportnak, hiszen az afrikai állam kettészakadását követő időszakban, Kína hónapokig volt kénytelen nélkülözni a szudáni kőolajat. Mindemellett kiemelkedő még

Kartúm és Peking kapcsolata abból a szempontból, hogy napjainkig tartó partnerségük éveit alatt, az ázsiai államnak sikerült végrehajtania az összes őt érő kritikus tevékenységet (legyen az emberi jogok sárba tiprása, vagy fegyverkereskedelem). A szudáni jelenlét éppen ezért látványos eleme az olajért folyó kínai játszmának, és mutatja, milyen érdekek között és politikai közegben kell lavíroznia ahhoz, hogy biztosítsa a gazdasága számára elengedhetetlenül szükséges nyersanyagmennyiséget.

A kialakuló kapcsolatok

A Kínai Népköztársaság és a kelet-közép-afrikai ország nagyon korán, már 1959. február 4-én felvette egymással a diplomáciai kapcsolatokat, elindítva ezzel egy már több mint fél évszázada tartó, saját bevallásuk szerint mindkét fél számára gyümölcsöző, kétoldalú együttműködést. A két ország kapcsolata azonban nem több mint ötven év sikertörténete, a gyors diplomáciai kapcsolatfelvételt ugyanis három évtizeden keresztül szigorúan papíron létező, a két ország közt évente megújított szerződések követték. Az igazi áttörés az 1990-es években történt, Peking energiaéhségének és Szudán „pária-állammá” nyilvánításának köszönhetően. A kontinens legnagyobb államát, megelőzve Kínát, már korábban felosztották a nyugati olaj-vállalatok, azonban az 1980-as évektől, a polgárháború kirobbanását és a sorozatos emberi jogi incidenseket követően kénytelenek voltak elhagyni Kartúmot, Washington döntésének megfelelően. Az 1970–1980-as évek politikai helyzete komoly biztonsági kockázatot jelentett a nyugati cégek és munkásaik számára, mivel a déli lázadók gyakorta támadták az olajkutaknál dolgozó személyzetet. A hitelesség jegyében hozzá kell tenni, nem is mindig ok nélkül, hiszen számos esetben érte kritika a befektetőket, mondván, a központi kormányzat fegyveres erői „egyengették” a terepet az olajmunkások előtt, sőt, bizonyítékok szerint a fekete aranyért versengő cégek még leszálló és újratöltő állomásokat is biztosítottak a polgárháborúban harcoló kormányerők helikopterei számára, elősegítve ezzel a „déli országrész és legfőképp az olajmezők megtisztítását”.³³ 1997-ben az amerikai kormány gazdasági, kereskedelmi és pénzügyi szankciókat léptetett életbe Szudánnal szemben és minden amerikai vállalatot kitiltott az országból. A texasi Marathon olajtársaság a kirobbanó polgárháború miatt, már 1985-ben arra kényszerült, hogy elhagyja az országot. A cég nem vállalta az

³³ A szudáni katonai erők támogatása természetesen később is folytatódott az olajkitermelő vállalatok részéről, nem csak a nyugati vállalatok játak el így. Szemtanúk beszámolóit az őket ért sérelmekről, s egyéb információk: IKV Pax Christi, 2008: 8, 31, 33.

amerikai kormánnyal való konfrontációt, és mindenben alávetette magát a politikai döntésnek. Ugyanígy járt egy másik amerikai vállalat, az 1974 óta az afrikai országban tevékenykedő Chevron is, amely 1992-ben jelentette be kivonulását a kilátásba helyezett szankciók hatására. Az említett döntések okán, a szudáni olajmezők többségét ma ázsiai vállalatok birtokolják, egy-két kisebb, az országban már csak korlátozottan munkát végző európai cég, a francia Total és a svéd Lundin mellett.

A szudáni polgárháborúk

A nyugati olajipari vállalatok a második szudáni polgárháború kirobbanását követően, kénytelenek voltak elhagyni az országot, nehéz azonban elválasztani a konfliktusokat és azok okait egymástól Szudánban, a harcok lényegében a szudáni polgárháborúk gyűjtőfogalommal is leírhatóak. Az okok egészen a gyarmati időszakig visszavezethetőek, Brit-Egyiptomi kondomíniumként, az országot két külön területként, azaz Északot és Délét külön adminisztratív egységként kezelték. Ennek következtében egészen 1953-ig északon az arab és muszlim népesség vett részt a politikában, délen pedig a fekete afrikaiak, animisták, keresztények, akik jóval kedvezőtlenebb körülmények között, de szintén beleszólhattak saját életük alakulásába. Az országrészek soha nem voltak egymástól elválasztva, nem volt kijelölve határvonal, és 1953-ban a britek döntöttek a terület adminisztratív jellegű egyesítéséről is, 1956-ban pedig függetlenedett az ország. A két esemény vesztesei a déliek voltak, az ország fúzióját követően, ugyanis a Kartúm központú államban nem jutottak politikai pozícióhoz, képviselőkhöz, és a függetlenedés közeledtével pedig világossá vált, autonómiára sem számíthatnak. Az első szudáni polgárháború ennek következtében már a függetlenedés hivatalos kimondása előtt, 1955 nyarán kitört a független kormányzásra készülő északiak, és a politikai képviselet nélkül maradó déliek között. A konfliktus több mint 16 évig tartott, és a körülbelül 500 ezer halott 80 százaléka civil volt. Habár a délieknek nagyobb autonómiát ígérő egyezmény zárta a háborút, a két fél közötti összecsapások, problémák továbbra is fennálltak. Lényegében a kirobbanó második polgárháború kezdő időpontja csak a harcok ismételt kiszélesedése miatt datálható 1983-tól. A 2005-ig, tehát a békeegyezmény megkötéséig tartó újabb háborúban körülbelül 1–2 millió ember vesztette életét³⁴, akik többsége a háborút kísérő éhínség következtében hunyt el, és mindamelllett, hogy a nyugati cégek embargója kísérte az eseményeket, 2003-ban egy

³⁴ A halálos áldozatok számát illetően csak becslések léteznek.

másik konfliktus is kirobbant az országban. Szudán nyugati régiója, Dárfúr, szinonimájává vált a modernkori népiirtásnak, ráadásul a szomszédos országokat is érintették az egyoldalú és aránytalan összecsapások. Kartúm célja a déli országrésszel kialakult konfliktushoz hasonlóan, etnikai és vallási indíttatású volt: a teljes *nem arab* lakosság elűzése (adott esetben kiirtása) a térségből. A polgárháborúval párhuzamosan vívott, napjainkban is tartó „háborúban” körülbelül 200–500 ezer ember vesztette életét³⁵, s az ENSZ számításai szerint körülbelül 2,8 millió volt kénytelen elhagyni otthonát.³⁶ Míg a dárfúri konfliktus továbbra sem oldódott meg, a 2005-ös békekötéssel a polgárháborús felek kijelölték a normalizált függetlenedés úti- és időtervét, mely végül elvezetett a 2011-es, déli országrészben tartott népszavazáshoz, és a terület Dél-Szudán néven történő függetlenedéséhez. Majd a felek szinte rögtön ott folytatták az összecsapásokat, ahol abbahagyták.

A kínai térnyerés

Pekingnek tehát kapóra jöttek a nyugati emberi jogi aggályok, a polgárháborús helyzet, s Kartúm igénye egy erős gazdasági partnerre, így Kína állami olajvállalata bevásárolta magát a szudáni piacra. Napjainkban három jelentős ázsiai cég irányítja a szudáni olajkereskedelmet: a kínai nemzeti olajvállalat (CNPC – China’s National Petroleum Corporation), a Petronas és az indiai ONGC, melyek együttesen birtokolják a termelés több mint 90 százalékát.

Kína élen járt a próbafúrások kiterjesztésében, és érdekelt volt az fekete arany mihamarabbi kitermelésében is. Az 1997-ben beindított olajtermelés a megfelelő infrastruktúra hiányában ugyanakkor még hosszú hónapokig nem jelentett direkt profitot a szudáni kormánynak. Az ország olajipara 1999. augusztus 30-án született meg, amikor az első olajtanker elhagyta az afrikai partokat, beindítva ezzel egy mindkét fél számára jövedelmező vállalkozást, megkoronázva a korábban már élénkülő gazdasági és kereskedelmi kapcsolatokat. 2007-re Szudán Afrika ötödik legnagyobb kőolajtermelőjévé lépett elő napi 464 ezer hordós, majd 2010-ben már napi 511 ezer hordós teljesítményével.³⁷ A sikeres üzlet lehetősége, újabb és újabb vállalatokat vonz a

³⁵ Patterns of Mortality Rates in Darfur Conflict. The Lancet. Elérés:

<http://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736%2809%2961967-X/abstract>

³⁶ Refugees International. Elérés: <http://refugeesinternational.org/where-we-work/africa/sudan>

³⁷ A kitermelés a 2010-es évet követően a szecesszió és a belpolitikai problémák miatt visszaesett. Sudan Crude Oil Production by Year. Index Mundi. Elérés:

<http://www.indexmundi.com/energy.aspx?country=sd&product=oil&graph=production>

térségbe, miközben az ázsiai cégek egyre nagyobb területen kezdik meg, illetve folytatják a korábban felfüggesztett kutatásokat. A termelés megindulása – a hatalmas haszon és a kínai fejlesztések mellett – Szudán olajimport-függőségét is megszüntette, és hatékonyan erősítette a két kormányzat egymásba vetett bizalmát.

Szudán – az olajexport felvirágzásáig – Afrika egyik legszegényebb államának számított, hiszen a hidegháború idején az országban tevékenykedő vállalatok elsősorban saját hasznuk növelésének reményében tevékenykedtek. A helyzet Kína érkezésével és az olajkereskedelem megindulásával alapvetően megváltozott. A két ország kapcsolata nagyon jól jellemezhető két árucikk megemlékezésével: olaj és fegyver. Az együttműködés ugyanakkor nem csak ezeken alapszik, sokkal fontosabb, hogy ha olajról van szó, Szudán igyekszik kielégíteni a pekingi igényeket, a másik oldalról pedig Kína olyan partnert jelent, amely regionális nagyhatalmi pozíciójából kifolyólag képes hathatós nemzetközi támogatást nyújtani a politikai/katonai vezetésnek. A kínaiak olyan támogatók, „akik nagyon kedvesek” – ahogyan azt Awad Ahmed Jaz, szudáni energiaügyi miniszter nyilatkozta. „Nem érdekli őket se gond, se politika, minden könnyedén és sikeresen megy. A kínaiak keményen dolgoznak, csak az üzlet vezérli őket.”³⁸

Peking részéről a kartúmi szerepvállalás egyfajta kényszernek is leírható, az olajszükséglet ugyanis rákényszeríti az ázsiai országot a piacok felkutatására. E célokat ugyan nem nézhetjük kritikai észrevételek nélkül, de nem is kérdőjelezhetjük meg, hiszen a világ legnagyobb energiafogyasztója, az Amerikai Egyesült Államok hasonlóan rá van szorulva a nyersanyagra, bár, ahogy a *következő fejezetben* érinteni fogjuk, Washington hazai piaci felé fordulva igyekszik csökkenteni függőségét és importját.

A kínai vállalatok Kazahsztántól a Közép-Keletig, mindenhol falakba ütköztek – az energiapiacot domináló multinacionális vállalatokkal nem tudtak versenyezni, míg az iraki koncessziókat például az Egyesült Államok által indított háború tette semmissé. A világ második legnagyobb energia-felhasználójának azonban szüksége volt az újabb forrásokra és piacokra. A kínai vállalatoknak azon országokba kell betörnie, melyekben az európai és amerikai társai nincsenek, vagy nem hatékonyan vannak jelen. Szudán e stratégiának része. A CNPC a szudáni olajpiac több mint 40 százalékát birtokolja, ezzel a legnagyobb vállalat az országban, és az itt kitermelt olaj Kína fogyasztásának 5

³⁸ China Invests Heavily In Sudan's Oil Industry. Washington Post, 2004.12.22. Elérés: http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/articles/A21143-2004Dec22_2.html

százalékát teszi ki.³⁹ Egy ekkora piacnak a kiesése pótolhatatlan lenne a jelenlegi viszonyok között, ezért Kínának egyensúlyoznia kell a különböző érdekek sodrában.

A kontinens korábbi legnagyobb országával fenntartott kapcsolat Peking számára még egy szempontból fontos: a kartúmi rezsim óriási összegeket költ el – nagyrészt Kínában – fegyvervásárlásra. Oroszország, és egyes források szerint Franciaország mellett az ázsiai ország az egyetlen, amely kereskedelmi partnere kedvéért hajlandó megszegni az ENSZ által hozott fegyverembargót. Szudán számára fontos – és a kapcsolatok elmélyítésének egyik kulcsmozzanata – volt, hogy partnere ne érdeklődjön belpolitikája iránt. Peking ebben kitűnő társnak bizonyult, hiszen a *be nem avatkozás elvét* követve szemet hunyt a felett, hogy Kartúm mire költi a bevételeket és a segélyeket, mit tesz a megvásárolt fegyverekkel.

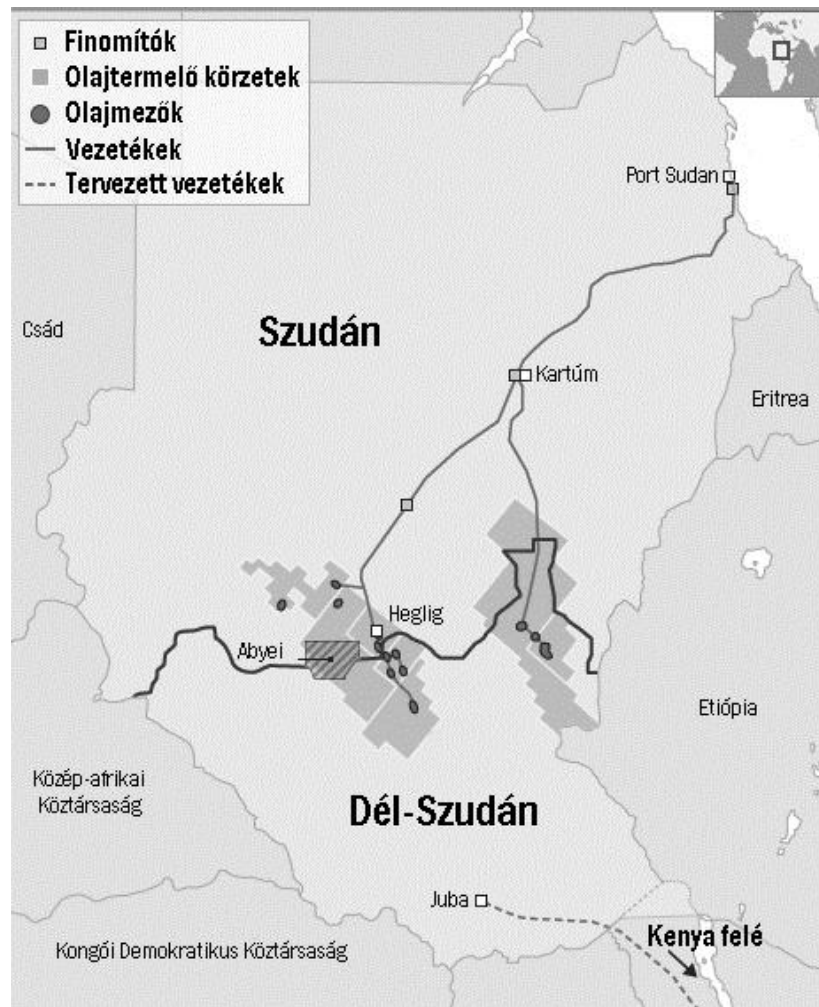
A teljes képhez az is hozzátartozik, hogy Kína nem csupán az olaj kitermelésében érdekelt, hanem az ehhez kapcsolódó infrastrukturális fejlesztésekben is, melyek további segítséget jelentenek az afrikai állam – ám sajnálatos módon egyelőre csupán annak hadserege –, illetve a nyersanyag kitermelését végző cégek számára.

Szecesszió és a helyzet alapvető megváltozása

A függetlenedésről szóló népszavazást Szudán déli országrészében 2011. január 9. és 15. között tartották meg, dacára annak, hogy a békeegyezményben foglalt határidők ellenére nem sikerült megállapodni a határok kérdésében. A vita nem pusztán a határvonalak kijelöléséről szólt, hanem a két országrész jövőbeni boldogulásáról is, mivel Szudán kőolajkészletének hozzávetőlegesen 74 százaléka Dél-Szudán területén található (Large, 2014: 37). (5. ábra)

³⁹ Sudan and South Sudan Country Profile. EIA. Elérés: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=SU>

5. ábra: Szudán és Dél-Szudán olajipari infrastruktúrája



Forrás: BBC.com, saját szerkesztés

A referendum, noha számos visszaélésről számoltak be független megfigyelők, sikeresnek bizonyult. Az eredményeket 2011 februárjában tették közzé: a szavazáson résztvevők túlnyomó többsége, pontosabban 98,83 százaléka támogatta a szecessziót.⁴⁰ Dél-Szudán hivatalosan 2011. július 9-én függetlenedett, az Egyesült Államok és a BRICS államok (Brazília, Oroszország, India, Kína, Dél-afrikai Köztársaság) azonnal elismerték, az Afrikai Unió és az ENSZ pedig rögtön felvették tagjaik közé a fekete kontinens legfiatalabb államát. Az immáron két különálló ország viszonya azonban nem változott, a problémák kiújultak. A kőolajkészletek többsége ugyan Dél-Szudán kezébe került, az elszállításához, finomításához és exportálásához szükséges infrastruktúra azonban Szudán kezében maradt. A vitás kérdések az olajkitermelés hónapokig tartó

⁴⁰ South Sudan Backs Independence – Results. BBC News, 2011.02.07. Elérés: <http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-12379431>

leállításához vezettek, amit követően ugyan megegyeztek a bevételek egyenlő arányú megosztásáról, azonban a dél-szudáni belső etnikai problémák miatt kialakuló polgárháború, és a két ország között megkezdődő határháború ismét veszélybe sodorták a kőolajexportot.⁴¹

Kína importja tehát veszélybe került, a szecesszióval a pekingi vezetésnek komoly dilemmára kellett megoldást találnia. Támogassák-e továbbra is Kartúm céljait, annak ellenére, hogy pótolható infrastruktúra van a kezükben, hiszen korábban hosszú éveken keresztül kitartottak az elnyomó belső háborúkat folytató hatalom mellett, vagy lépjenek fel aktív támogató félként, gazdasági partnerként a frissen függetlenedő, Dzsúba központú országban, és segítsék az óriási kőolajtartalékokkal rendelkező államot, hogy Szudántól függetlenül tudják értékesíteni nyersanyagukat.

Kína egyelőre nem kívánt állást foglalni, továbbra is a már sokszor diszkreditálódott *ben nem avatkozás elvére* hivatkozott, de ezzel együtt, a szudáni kapcsolatok mellett, élénk gazdasági tevékenységet folytat Dél-Szudánban is, bányászati koncessziókat vásárolt a meglévő olaj-kitermelési jogok mellé, s különböző támogatások, segélyek formájában nyújt segítséget Dzsúbának.⁴²

Nemzetközi válasz, nemzetközi összefogás?

A szudáni – és aktuálisan a dárfüri – helyzet már évtizedek óta áll nyugati jogvédő szervezetek és civil mozgalmak tüntetéseinek keresztüzében. A nemzetközi közösség – mondhatjuk gyenge – próbálkozásai azonban nem voltak képesek megakadályozni ártatlanok tízezreinek halálát. Kína és az emberi jogokat figyelmen kívül hagyó nagytőke megjelenése kezdetben még kilátástalanabbá tette a küzdelmet, de Peking növekvő világpolitikai és gazdasági szerepe, és ezáltal a közvélemény megítélésének fontossága talán mégis segítheti a helyzet megoldását, de ahogyan Engelberth István is fogalmaz, miközben Kína afrikai térnyerését vizsgálja, „tény, hogy Kína elsősorban a saját jól megfontolt érdekeit követi, nem pedig morális megfontolásokat” (Engelberth, 2010: 11).

A polgárháború eszkalálódását követően, az 1980-as és '90-es években az Egyesült Államok embargót léptetett életbe Szudánnal szemben, és a helyi érdekeltségű amerikai vállalatokat „finoman eltanácsolta” az országból. Washington reagálása ugyanakkor

⁴¹ Lásd bővebben: Large, 2014.

⁴² China Pledges USD 43M grant for South Sudan Mining. Voice of America, 2013.09.09. Elérés: <http://www.voanews.com/content/china-grant-south-sudan-mining-resources/1746496.html>

több ok miatt sem volt kielégítő, hiszen a nyugati hatalmak így hátat fordítottak annak a problémának, melynek ők is részesei, sőt, részben okozói voltak. A szemtanúk, túlélők beszámolóí szerint ugyanis – mint ahogy arra már utaltam – az érintett nyugati vállalatok is részt vettek a kormányerők akcióiban, az Egyesült Államok pedig – jobbnak látva nem firtatni a lehetségesen jogos kritikát – szó nélkül hagyta e vádakát. A „rendreutasító” célzatú egyoldalú kivonulás és embargó azonban úgyszintén hibás döntésnek bizonyult, mivel a távozó olajcégek helyébe piacra éhes ázsiai riválisok érkeztek, akik még annyira sem törődtek a helyi lakosság védelmével. Az olajüzlet megindulása még inkább elodázta a békés megoldás lehetőségét, sőt Dél-Szudán függetlenedését még konfliktusosabbá tette, és Dárfúr tartomány helyzete továbbra is megoldásra vár.

Az ENSZ évtizedek óta figyelemmel kísérte az afrikai ország helyzetét, saját hadsereg, illetve a szóba jöhető nagyhatalmak támogatásának híján azonban sokáig az 1996-os, köztudottan több ország (legfőképp Kína és Oroszország) által kijátszott fegyverembargó volt a szervezet rendezés érdekében tett legjelentősebb lépése. Kína, a Biztonsági Tanács állandó tagjaként, könnyedén meg tudta akadályozni a szigorúbb szankciók elfogadását a kartúmi kormánnyal szemben. Az első, már katonai akciót maga után vonó ENSZ-döntés 2004-ben, az 1564-es határozattal született meg, melynek nyomán létrehozták az Afrikai Unió Szudáni Misszióját (AMIS) előbb 900, majd 7000 résztvevővel. A katonai potenciállal rendelkező ENSZ tagállamok azonban nem biztosítottak egységeket az akcióhoz, az afrikai felajánlásokra épülő hadtest pedig nem volt képes véget vetni a genocídiumnak, de még béketeremtő szerepét sem tudta betölteni, és a menekülttáborokba kényszerültek biztonságáról pedig csak részben tudott gondoskodni. Ebből kifolyólag 2007-ben döntés született egy újabb, az 1769-es határozat létrehozásáról. A kezdeményezés érdekessége, és természetesen Peking által kiemelt jelentősége, hogy az az ENSZ BT kínai elnöksége alatt született meg. Természetesen a kínai döntéshozók figyelembe vették a fokozódó nemzetközi felháborodást, mely a 2008-as olimpiai játékok közeledtével igen kínossá vált számukra, és számba vették lehetőségeiket is a szudáni kapcsolatok további békés fenntartására. A mind a 15 tag által elfogadott határozat végül egy jelentősen „kicsontozott” verzióban került a tagok elé. A döntéssel létrehozott Közös Afrikai Unió–ENSZ Dárfúri Hadművelet (UNAMID) 26 ezer fős létszámmal (beolvasztva az AMIS katonákat is) kapott mandátumot, melyet évente újítanak meg az illetékesek, és

megbízataja jelenleg 2014. augusztus 31-ig szól. A megbízataja szerint a résztvevőknek kötelességük megvédeni az ártatlanokat, ennek érdekében katonailag is felléphetnek a fegyveres támadók ellen, a leírtak alapján azonban a kartúmi kormánnyal fennálló konfliktust politikai úton, fegyveres beavatkozást mellőzve kell rendezni.

Az UNAMID létrehozása a legjelentősebb nemzetközi reakció a konfliktus kirobbanása óta, kérdés, hogy miért kellett erre a lépésre ilyen sokat várni, miért kellett több százezer ember halálát és több mint 2 millió menekült szenvedését tétlenül végignézni. Mindezt úgy, hogy közben számos ország rendelkezik a helyzet megoldására alkalmas diplomáciai és katonai erővel.

Kína természetesen, saját jól kiszámított érdekeinek megfelelően, igyekezett blokkolni az ENSZ BT-n belül születő illetve tervezett határozatokat, hisz egy esetleges beavatkozás virágzó gazdasági, s elmélyített diplomáciai kapcsolatokat tett volna tönkre, melyek Peking nagyra tartott külpolitikai elvére, a *be nem avatkozásra* épültek. Szudánban a beavatkozás elkerülése az alábbi dolgot jelentette: Kína megakadályozta és blokkolta az ENSZ határozatok meghozatalát, egyúttal nem riadt vissza attól, hogy gazdaságilag és fegyverszállításokkal segítse Kartúm belpolitikáját, s áttételesen azt az elnyomást és népiirtást, mely az utóbbi évtizedekben volt megfigyelhető az afrikai államban.

Meg kell jegyezni ugyanakkor, hogy Kína ENSZ-en belüli politikája nem csupán a vétókról és saját gazdasági érdekeinek a védelméről szól, hanem egyre inkább kiáll a közös „teherviselés” mellett is. Kína 1990-ben vett részt először békefenntartó műveletben, addig az államok belügyeibe való beavatkozásnak értékelte az ilyen akciókat, 2000-ben is mindössze 100 fős hozzájárulást mutatott fel. Azóta viszont megsokszorozódott a kínai katonák, műszaki egységek, rendőrök létszáma, 2015-ben már a 3000 főt is átlépte létszámuk, ezzel az ENSZ BT állandó tagjai közül Kínáé a legnagyobb hozzájárulás. További adalék még, hogy a kínai békefenntartók körülbelül háromnegyede Afrikában, afrikai missziókban tevékenykedik (CMO, 2015; Gill-Huang, 2009; Tieh, 2004).

Mit hozhat (vagy mit tartogat) a jövő Szudán tekintetében?

Szudán és Dél-Szudán példája, kiválóan mutatja a kínai energiainport törekenységét Afrikában, és azt a politikai, diplomáciai lavírozást, mely a kereskedelmi, gazdasági kapcsolatok szinten tartásához és mélyítéséhez szükséges a szembenálló felek, és a

különböző érdekek között. Míg 2011-ben a Pekingbe tartó szudáni (szudáni és dél-szudáni) export a kínai import 5 százalékát tette ki, addig 2012-ben a kiújuló összecsapások és a leálló termelés miatt, az ázsiai ország csupán csak a teljes import 1 százalékát tudta innen beszerezni, mely komoly kihívások elé állította, s fogja állítani Kínát a jövőben, ha hasonló események bekövetkeznek. Márpedig a két ország közötti végleges határvonalról szóló egyezmény még távol van, az olajüzlet azonban mindkét fél részéről kooperációt igényel. Peking az utóbbi hónapokban is tovább bővítette érdekeltségeit az említett országokban, így erőteljesebb szerepvállalást igényel tőlük a tárgyalásokon való aktív részvétel, a 2013 év végén eszkalálódott dél-szudáni polgárháború pedig megoldódni látszik ugyan, de ma még nem látható következményeket hordoz magában a jövőre nézve. „2014. január 23-án a két szembenálló fél [...] aláírta az ellenségeskedés beszüntetését célzó megállapodást Addisz Abebában [...]”. (Large, 2014: 39). Ennek ellenére Daniel Large is megjegyzi, hogy „a megállapodás végrehajtására tett további erőfeszítések ellenére egyértelművé vált, mennyire nehéz távolról és közvetett módon eredményeket elérni egy olyan összetett, és sokrétű konfliktusban, mely messze túlmutat a Salva Kiir és Riak Machar közötti szembenálláson, magában foglalva a komplex helyi konfliktusok mozaikját is” (Uo.: 40).

Angolai kapcsolatok

Az angolai polgárháború a kontinens egyik legsúlyosabb konfliktusai közé tartozott, a majd három évtizeden keresztül tartó szembenállás végül 2002-ben ért véget. A pusztítás nyomorba döntötte a társadalmat, és szinte teljesen tönkretette az infrastruktúrát. Azonban a kontinensért megindult versenyfutás egyik fő nyertesévé vált az ország, elsősorban a fellelt óriási kőolajkészleteknek köszönhetően. Angola öt év alatt, a szubszaharai Afrika legsikeresebb gazdaságai közé került a rekord magas olajárak következtében, ráadásul az EIA adatai alapján, a Szaharától délre fekvő országok közül, Luanda termeli ki Nigéria után a legtöbb olajat, 1,7 millió hordót naponta.⁴³ Az ország gazdasági növekedése (GDP-ben számolva) kimagaslott, nem csupán az afrikai, hanem a világ összes állama közül, 2005-ben 20,6, 2006-ban 18,6, 2007-ben 21,1, míg 2008-ban 13,4 százalékos növekedést ért el. A kitermelt olajmennyiség nagyjából 80 százalékát azonnal exportálja is a dél-afrikai feltörekvő

⁴³ Angola Facts and Figures. OPEC. Elérés: http://www.opec.org/opec_web/en/about_us/147.htm

hatalom, elsősorban két partnerének: az eladott mennyiség 38 százalékát (581 ezer hordó naponta) felvásárló Kínának és a 14 százalékot (214 ezer hordó naponta) vásárló Egyesült Államoknak⁴⁴, jelentős helyet elfoglalva ezzel a két hatalom importpartnereinek listáján, egyúttal mutatva, hogy a két nagyhatalom olajért folytatott versengése nem ismer határokat. Angola ezzel a mennyiséggel magasan Kína legkomolyabb nyersanyagpartnere a kontinensen, és világszinten is csak Szaúd-Arábia exportál többet a kelet-ázsiai államba.

6. ábra: Angola



Forrás: Saját szerkesztés

Angolában érdekes módon hátráltatta Kína helyzetét az 1960-70-es években betöltött szerepe, hisz az ország Portugáliától való függetlenedése után, a szovjetek által támogatott Angola Felszabadításának Népi Mozgalmával (MPLA) szemben, a Nemzeti Egység a Teljes Felszabadításért (UNITA) nevű jobboldali politikai pártot támogatta, s tevékenysége segítette a szervezetet abban, hogy fegyveres erőt építsen ki magának, mellyel éveken át sikeresen destabilizálták az MPLA által létrehozott kormányzatot. A kontinensen talán Angola volt az egyetlen ország, ahol a már ismertett kínai múlt nem ajtókat nyitott meg, hanem sebeket tépett fel. Ez az állapot egészen Jonas Savimbi, az UNITA vezetőjének 2002-ben bekövetkezett haláláig tartott, és csak a polgárháború végével, valamint a meginduló kereskedelmi kapcsolatoknak köszönhetően jött el az egyezség ideje. Ekkor azonban már nyerő volt a „kínai kártya”, feltételek nélküli

⁴⁴ Angola Country Profile. EIA. Elérés: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=AO>

hiteleivel, és infrastrukturális fejlesztéseivel elnyerte az uralkodó kormánypart, az MPLA kegyeit.

Angola, az óriási gazdasági növekedésének köszönhetően, a szubszaharai Afrika harmadik legnagyobb gazdasága, azonban a demokratikus intézmények nem vagy csak korlátozottan működnek, a választások sokak szerint csak formalitásnak tekinthetők.⁴⁵ Ahogyan Elias Isaac, az Open Society Initiative of Southern Africa vezető elemzője megjegyzi, „kétszámjegyű gazdasági növekedést tudhatunk magunkénak, de vajon ugyanezt látjuk-e a politikai fejlődésben vagy az emberi jogok területén? Láthatjuk az infrastruktúra és az olajszektor fejlődését, de ez mennyiben tette az emberek életét jobbá?”⁴⁶

Peking térnyerése azonban megállíthatatlannak tűnik, napjainkban már Angola a legnagyobb afrikai kereskedelmi partnere, 2012-ben a két fél közötti kereskedelem meghaladta a 37,5 milliárd amerikai dollárt, és az Egyesült Államok egyre hátrébb szorul a képzeletbeli ranglétrán, ha az afrikai ország legfontosabb partnereit tekintjük. Washington a nyugati értékeknek megfelelően, elsősorban az IMF által diktált feltételekhez kapcsolt segélyekkel, valamint az olajkitermeléshez kapcsolódó tőkebefektetésekkel igyekezett támogatni Luandát. A 2000–2006 között eltelt időszakban 12 milliárd dollárnyi (szinte kivétel nélkül az olajiparhoz kapcsolódó) tőkebefektetést vitt véghez Angolában, és (a fejlett államhoz köthetően) 2009-ben az IMF 1,4 milliárd dollárnyi kölcsön odaítéléséről döntött.⁴⁷ A kereskedelmi kapcsolatok azóta visszaestek, míg a 2000-es évek végén az Egyesült Államok még 500 ezer hordó kőolajat importált naponta, addig napjainkra ez a mennyiség több, mint a felére esett vissza.

A kínai miniszterelnök 2006-os angolai látogatásakor dos Santos angolai elnök, kinyilvánítva együttműködési szándékukat Pekinggel, annyit mondott: Kína nyersanyagot akar, mi pedig fejlődést (Campos–Vines, 2007). S a történet úgy tűnik tényleg ennyire egyszerű. Peking az angolai kormány által fontosnak tartott infrastruktúra-fejlesztésekbe ruház be. A pekingi részről megítélt kedvezményes hitelek megközelítik a 10 milliárd dollárt, az egyéb befektetések és tevékenységek pedig a 8–9 milliárd dollárt (Uo.).

⁴⁵ Flats, Cars and Oil for China: Angola's Growth Tempered by Growing Inequality. The Guardian, 2012.08.30. Elérés: <http://www.theguardian.com/world/2012/aug/30/angola-elections-china-oil-growing-inequality>

⁴⁶ Uo.

⁴⁷ CIA World Factbook, 2013

Kína angolai tevékenysége is azt a mintát követi, mely Afrika számos országában illeszkedik a demokráciadeficittel küzdő kormányzatok stratégiájához, s az elsődleges fontosságú nyersanyagpiacok megtartása érdekében, szemet hunyva a hatalom húzásai felett, gazdasági partnerségükkel még segítik is boldogulásukat.

Angolában a korrupcióval és csalással megvádolt José Eduardo dos Santos, gazdasági döntéseivel saját családjának, illetve egy szűk elitnek kedvező elnök, 2012-ben ismét megnyerte a választásokat, a szavazatok több mint kétharmadát begyűjtve.

A Kelet-afrikai Közösség

A közösség legnagyobb állama, Tanzánia, történelmi metszetben is fontos láncszeme a kontinens és a kelet-ázsiai állam kapcsolatának, gondoljunk csak a már említett TaZaRa vasútvonalra. Az országba a volt gyarmattartó Egyesült Királyság után már a Kínai Népköztársaság fekteti be a legtöbb pénzt, de egy 2014 év végi megállapodás, mely egy dar es-salaami kereskedelmi központról és elosztóról született, vélhetően ezen a helyzeten is változtatni fog. Az óriási területű logisztikai központ építéséhez több mint 400 millió dollárral is hozzájárul a pekingi kormány, de elkészültével komoly gazdasági erőfölényre tehet szert Tanzánia a térségben. A teljes képhez hozzátartozik ugyanakkor az is, hogy a központ funkciói közül első ütemben azok fognak elkészülni, melyek az afrikai országba irányuló kínai exportot hivatottak segíteni, és a második ütem során elkészülő elemek fogják majd az afrikai exportot segíteni. 2013-ban a kínai befektetések elérték a 2,5 milliárd amerikai dollárt, miközben már több mint 500 kínai cég, vállalat tevékenykedett az országban (NYT, 2014).

A kínai jelenlét többnyire az ország keleti területein és a gazdaságilag fontos térségekben koncentrálódik, de ezek esetében az infrastrukturális fejlesztések az állampolgárok számára is elérhetőek: az ország fő útvonalai kapcsán érezhető a fejlődés és előrelépés, mind minőségi, mind mennyiségi szempontból is. A beruházások kapcsán ugyanakkor sok kritika is megjelenik, az alacsony árakkal dolgozó kínai vállalatok és a helyi cégeket ellehetetlenítő helyzet miatt, ráadásul az alacsonyabb árak alacsonyabb standard-eket, minőséget is jelentenek. A kínai vállalatok ugyanis az alacsony árakat saját eszközeiknek és technikáiknak köszönhetik, mindent Kínából szállítanak be, adott esetben még a munkaerőt is, bár a korábbi évekhez képest itt is megfigyelhető a változás: igyekeznek a helyi lakosság számára is munkahelyeket biztosítani (ameddig

ezek a helyi lakosok bírják a kínaiak munkatempóját). Az alacsony minőség azonban továbbra is kiemelkedő probléma a kínai beruházások kapcsán.

2015-ös tavaszi tanulmányutunk során több interjút is készítettünk, beszélgetést folytattunk, de a végeredmény mindig ugyanaz volt, akár átlag állampolgár, akár egyetemi oktató, akár politikai intézmény alkalmazottja volt az illető, a válasz egyöntetűen ugyanaz volt: noha tisztában vannak a hátrányokkal is, az interakció a fontos, és összességében a kínai jelenlét csak segítheti Tanzániát, ráadásul mindegyik esetben elhangzott Kínai alkalmazkodóképessége is, mely a kínai külpolitika, a kínai soft power egyik, Afrika szemében talán legkedveltebb jellegzetessége. Ez megfigyelhető akár a kívánt beruházások és fejlesztések kiválasztásában, vagy az említett helyi munkaerő bevonásában.

A kereskedelmi kapcsolatok is kiemelkedőek a felek között, Tanzániának már a Kínai Népköztársaság a legfőbb kereskedelmi partnere, a kétoldalú kereskedelem 2013-ban elérte a 3,7 milliárd amerikai dollárt (Uo.), a kereskedelmi mérleg ugyanakkor még mindig a kínaiaknak kedvező – és bár a tanzán fél reménykedik a mérleg kiegyenlítésében, ez a közeljövőben még biztosan nem fog megvalósulni.

Az „Afrika Szingapúrjának” is nevezett Ruandában elképesztő méreteket ölt a kínai jelenlét. Két évtizeddel a népirtás után, a gazdasági prosperitás (az ország GDP-je évről-évre 7-8 százalékkal nő) és a szolgáltatások fejlesztése határozza meg az országot, mely rengeteg külföldi vállalat számára teszi az egyik legvonzóbb afrikai állammá Ruandát. Nincs ez másként a kínai vállalatokkal sem, amelyek annak ellenére is elképesztő mértékben vannak jelen az országban, hogy a tengertől elzárva helyezkedik el, a régió politikai helyzete időnként instabil és ráadásul nyersanyagokkal sem rendelkezik.

Stabilitás, kiszámíthatóság és biztonság – hangzott el egyik kínai interjúalanyunk szájából, hogy miért is választották Ruandát új vállalkozásuk, egy étterem helyszínéül. Noha a két ország közötti kereskedelem szerény, de Ruanda méretéhez képest kiemelkedő, ráadásul növekvő tendenciát mutat, 2014-ben elérte a 243 millió amerikai dollárt (természetesen a mérleg Kína irányába volt pozitív), így a kétoldalú kapcsolatok egyre inkább mélyülnek a felek között (TEA, 2014).

A kínai vállalatok ugyanis a nyersanyaghiány ellenére megtalálják számításaikat, főként az élelmiszeriparba és az infrastruktúra-fejlesztésbe, építőiparba fektetnek be. Az ország fővárosa, Kigali elképesztő ütemben fejlődik, egymást érik a kiemelt nagyberuházások,

hotelek (többek között a szubszaharai Afrika első Marriott hotelje), konferencia központok, bevásárló központok és lakóparkok – melyeket mind kínai vállalatok építenek, több esetben birtokolnak is.

Ruandában kézzel-fogható a kínai flexibilitás is. Évekkel korábban számos kritika érte a kínai vállalatokat a helyi munkaerő figyelmen kívül hagyása miatt, ma nincs olyan építkezés a fővárosban, ahol ne helyiek dolgoznának – a kínai vezetők felügyelete mellett. Nincs pontos adat arról, vajon hány kínai élhet Ruandában, egyik interjúalanyunk 1000 főre becsülte létszámukat, de a helyzet napról-napra változhat. A kínaiak többsége a beruházások, építkezések mentén jut el az országba, konténerlakásokban lakik az építkezési területek közelében, majd a munka végeztével visszatér a Kínai Népköztársaságba, vagy továbbköltözik egy másik kínai beruházás helyszínére. A helyi közösségekben kevésbé vegyülnek el, a helyi nyelveket nem sajátítják el, megtartják a távolságot – pár délkelet-ázsiai példát leszámítva ez mindenhol így történik. Az afrikai állam igyekszik vonzóvá tenni magát a szolgáltatások fejlesztésével és a cég-alapítások megkönnyítésével, mely aktívan vonzza a befektetőket. A stabilitás és kiszámíthatóság azonban mindennél fontosabb: ha a kínai vállalkozó nem találja meg számításait, a körülmények pedig folyton változnak, gond nélkül továbbáll.

A Kelet-afrikai Közösség és két tagállamának vizsgálata hasznos információkat nyújtott Kína térségbeli jelenléte mellett az ország külpolitikájáról. Szudán problémáját is érintve, Paul Kagame, Ruanda elnöke úgy vélte, Kína jelenléte pozitív hatással van a térségbeli országokra, de kiemelte, nagyon fontos az afrikai államok szerepe a folyamatban, melynek kapcsán Kína rugalmassága, flexibilitása figyelhető meg. A ruandai kormány komoly feltételeket szabott az országban beruházó vállalatoknak, cégeknek (nem csupán kínaiaknak), az ázsiai állam vállalatai pedig igazodtak ehhez. A Kelet-afrikai Közösség médiakoordinátora, Florian Mutabazi elmondta, a Közösség államai sikerként könyvelik el, hogy a kínai fél hajlandó a bilaterális megbeszélések helyett a többoldalú, a Közösség tagjait tartalmazó tárgyalásokra, így bíznak abban, hogy számukra is kiemelkedő hasznokat hajt majd a hosszú távú együttműködés.

A kereskedelmi útvonal első válságócspontja

Szomália, az afrikai bukott államok és államkudarcok tipikus mintapéldája, ahol nincs, illetve napjainkban is csak kiépülőben van az egész országra kiterjedő hatalommal rendelkező központi kormányzat, és hadurak és egyéb fegyveres csoportosulások uralják az ország területeit, közben terrorizálva és felhasználva a munka nélkül tengődő, szegénységben élő tömegeket.

Az ország lakosságának, már a gyarmati időszakban is kaotikus viszonyokkal kellett szembenéznie, az állam területén két gyarmattartó hatalom – Olaszország és a Brit Birodalom – is osztozott, ezzel kettévágva az országot. A második világháború alatt, az ellentétes oldalon álló felek, az olaszok illetve a britek itt is összecsaptak, előbb az olaszok hajtottak végre sikeres támadást Brit-Szomália ellen, majd a britek foglalták vissza korábbi területüket, és megszállták Olasz-Szomáliát is. A viláégést lezáró potsdami konferenciát követően Olaszország visszakapta korábbi gyarmatterülete feletti ellenőrzést, így egészen a két térség függetlenedéséig, és egyesítéséig, 1960. július 1-ig az ország ketté volt szakítva. Az önálló állam a többi afrikai függetlenedő országhoz hasonlóan kezdte meg politikai intézményeinek kiépítését, az építkezést azonban 1969 októberében egy katonai puccs szakította félbe. Az akkori elnököt egyik testőre lőtte le, és a hadsereg parancsnoka, Mohamed Siad Barre vette át az ország irányítását. Barre katonai diktatúrát épített ki, s bár kezdetben intézkedései, melyek többek között az írni-olvasni tudók arányát drasztikusan emelték, sikeresek voltak, később egyre népszerűtlenebbé váltak, olyannyira, hogy a rezsim az utolsó éveiben már kijárási tilalmat is elrendelt az országban és háborúba sodródott Etiópiával. Számos ellenzéki erő összefogásának köszönhetően Barre 1991 januárjában elvesztette hatalmát, és a kialakuló hatalmi vákuumban egymással is harcban álló hadurak erősödtek meg, és emelkedtek ki, központi kormányzat nélkül hagyva az országot: az ekkor megkezdődő polgárháború lényegében napjainkig sem ért véget. Az ENSZ az 1990-es évek első felében igyekezett kezelni a helyzetet, s biztosítani a segélyszállítmányokra egyre inkább rászoruló népesség ellátását, ám kezdeti próbálkozásaik kudarccal végződtek.

A káoszban az ország számos területe próbálta kikiáltani függetlenségét (Puntföld, Szomáliföld), de e kezdeményezéseket a nemzetközi közösség egyik tagja sem ismerte el. Ebben a kaotikus helyzetben erősödtek meg a hadurak mellett az iszlamista szélsőségesek, és e körülmények között indult meg a kalózkodás is az országot övező nemzetközi vizeken. „Az ország a klánok és különböző hadurak csataterévé vált,

tömegesen haltak éhen az emberek és több millió ember kényszerült más országokba menekülni [...]. Az egyre inkább regionálissá vált konfliktusba a szomszédos országok, majd pedig az iszlám milíciák uralmát és a kalózkodást megunó államok (Egyesült Államok, Franciaország, India, Kína stb.) is bekapcsolódtak” (Besenyő, 2011: 33).

Az Afrika szarván elhelyezkedő ország igazán csak az új évezred első évtizedének végén került a figyelem középpontjába, amikor az ország területéről induló kalózok már egyre nagyobb hajókat kezdtek megtámadni a még nagyobb váltságdíjak reményében. A támadások az Afrika keleti és nyugati partjai felől érkező kínai kereskedelmi szállításokat is fenyegették, és így a nyersanyagszállítmányok is veszélyben voltak, hisz a kalózok nem voltak érdekeltek a rakomány összetételében. Számos tankerhajót is megtámadtak az utóbbi években és a váltságdíj megfizetését követően hiánytalanul szolgáltatották vissza a hajókat, többnyire a legénységgel együtt. Peking számára a fő kihívást nem kifejezetten a kínai kikötőkbe nyersanyagot szállító hajók megtámadása, hanem a nagyobb kerülőutak miatti hosszabb (ezáltal költségesebb) fuvarok, és a kalózkodás miatt többszörösére emelkedő biztosítási díjak jelentették, jelentik.

A térség kalózzai főként „20 és 35 év közötti férfiak, nagy részük Puntföld és a közép-szomáliai Harardheere [Xaradheere] és Hobyó régiókból származik. Létszámuk megközelítőleg ezer fő. A kalózkodást hivatásszerűen gyakorolják, nem a véletlen, kedvező alkalmat kihasználó amatőrök. A kalózbandák különlegessége, hogy – a szomáliai társadalomban talán egyetlen kivételként – függetlenek a törzsi és etnikai kötelékektől. [...] Egy tipikus kalózbanda körülbelül 50 fő fegyveresből áll. A bandák az alábbi kategóriák szerint csoportosíthatók:

- helyi halászok: jól ismerik a tengert, értnek a hajózáshoz, ők vezetik a motorcsónakokat és az anyahajókat;
- törzsi milíciák korábbi tagjai: értnek a fegyverforgatáshoz, ők támadják meg a hajókat, felmászhatnak a fedélzetre, leküzdik az ellenállást, majd őrzik az elfogott személyzetet; védik a kalóz bázisokat a szárazföld felől;
- műszaki és tervező szakemberek: a hajózás modern eszközeit (pl. GPS berendezéseket) üzemeltetik, és kidolgozzák egy-egy vállalkozás részleteit” (Besenyő–Kiss, 2009: 49–50).

A kalózkodás kialakulásában komoly szerepet játszott a központi kormányzat összeomlása, de a halászok megélhetését a nemzetközi halásztársaságok tették tönkre,

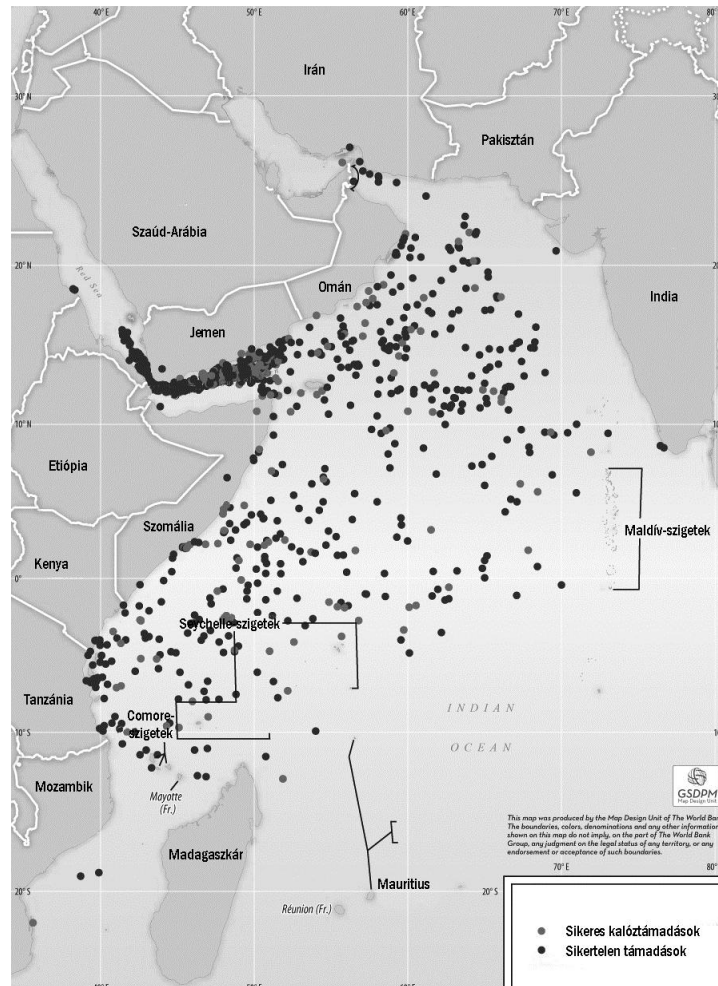
akik szabályozatlanul, nagy méretekben halászták és halásszák le a vizeket, s „számos nemzetközi vizsgálat ellenére a mai napig tartja magát az a hír, hogy Szomália partjai mentén veszélyes szennyező anyagokat öntöttek a tengerbe” (Besenyő: 2011: 31).⁴⁸ Az így munka nélkül maradó emberek pedig nagyobb hajlandóságot mutattak a kalózkodásban való részvételre. A támadások percek alatt játszódnak le, a fegyvertelen kereskedelmi hajók szinte védtelenek a gyorsan, kisméretű hajókkal érkező kalózokkal szemben, akik könnyebb fegyvereket, pisztolyokat, esetleg rakétavetőket visznek magukkal egy-egy rajtaütésre. A kereskedelmi hajók felfegyverzésének gondolata, mint potenciális megoldási lehetőség, már többször felmerült az érintettek között, azonban szakértők szerint ez az erőszak eszkalációjához vezethetne, másrészt a kereskedelemben résztvevő államok sem néznék jó szemmel, ha felfegyverzett hajókat kellene fogadniuk. Még „akkor is rossz szemmel nézik, hogy a kikötőiket látogató hajókon fegyverek vannak, ha egyébként saját felségvizeiken vagy akár a legnagyobb, legforgalmasabb kikötőikben sem tudják garantálni a hajózás biztonságát. A dél-amerikai államok kikötőiben és Afrika partjainál szinte naponta hajtanak végre kisebb rablótámadásokat az odaérkező hajók ellen a kikötői hatóságok szeme láttára, akik legtöbbször késve érkeznek meg a tett helyszínére, sokszor órákkal az incidens után” (Besenyő–Kiss, 2009: 51).

A szomáliai kalózkodás mérete gyorsan nőtt, miközben 2002-ben a világ kalóztámadásainak 7,5 százaléka történt az ország partjainál, addig 2011-re az arány már elérte az 55,6 százalékot (World Bank, 2013: 3). A térségbeli kalózkodás kiterjedtségét mutatja az 7. ábra, melyen a sikeres (világos) és sikertelen (sötét) kalóztámadások láthatók, és melyen tisztán megfigyelhető, hogy az akciók nem csupán a partok közelében, hanem mélyen az Indiai-óceán nyugati medencéjében is végbementek. Az ábrán mindemellett az is észrevehető, hogy a kezdeti évek után miként tolódott át az Ádeni-öböl térségére a kalóz-tevékenységek fókuszpontja, még komolyabban veszélyeztetve a nemzetközi kereskedelmet. Ugyanis „évente 20 ezer hajó – megközelítően a világ tengeri kereskedelmének 8 százaléka, a tengeren szállított olaj 12 százaléka – érinti az Ádeni-öblöt” (Besenyő–Kiss, 2009: 49). A térségbeli

⁴⁸ A veszélyes anyagok jelenlétére az ENSZ is talált bizonyítékokat a 2004-es cunamit követően. A szennyező (és akár sugárzó) anyagokat európai és ázsiai cégek tették le Szomália partjainál, kihasználva a belpolitikai zűrzavarokat. Felelősöket ez idáig nem találtak az ügyben, de számos vizsgálat kezdődött európai államokban is. Lásd: Toxic Dumping: Pirate Excuse or Ongoing Abuse. Somalia Report, 2011.04.08. Elérés: <http://www.somaliareport.com/index.php/post/1287>

kalózkodás csúcsidejében a világszerte erőszakosan elfoglalt hajók 96 százalékát Szomália partjai mentén térítették el a tengeri rablók.

7. ábra: A bejelentett szomáliai kalóztámadások helyszínei (2000–2012)



Forrás: World Bank, 2013: 3

Az első feljegyzett támadás, mely egyben a szomáliai kalózkodás megindulásának dátuma, 2005 áprilisához és az MV Feisty Gas nevet viselő, hongkongi bejegyzésű hajóhoz köthető. Bár korábban is történtek hajótámadások a térségben, ez volt az első olyan akció, mely bevezette a következő éveket meghatározó kalóz-modellt, melynek során az elfoglalt hajóért és a legénységért váltságdíjat követelnek, követeltek. Ha szigorúan csak a számokat nézzük, 2005 óta 149 hajót raboltak el sikeresen, és körülbelül 315–385 millió amerikai dollárt fizettek ki váltságdíjként a tulajdonosok,

biztosítók vagy esetleg kormányok.⁴⁹ A pénz, azonban többnyire nem az adott közösség életkörülményeinek javítására megy el, hanem javarészt a polgárháború finanszírozására, hiszen a klánok és hadurak a váltságdíjak jelentős részét zsebre rakják, ezáltal lényegében az elfoglalt hajókért kifizetett milliók állandósítják a konfliktusos szituációt, és további kalóztevékenységeket készítenek elő.

Nemzetközi válaszreakció – Kína is résztvevő

Peking nyersanyagimportjának 27 százaléka az afrikai kontinensről érkezik, a szállítmányok szükségszerűen elhaladnak a szomáliai partok mellett, veszélynek kitéve az ország energiaellátását. Ahogy Engelberth István fogalmaz, a pekingi vezetés „nem hajlandó „válogatni” a rezsimek között, bárkivel hajlandó üzletet kötni, akár diktatúrákat is támogat, és érdektelenséget mutat az emberi jogi kérdésekben. [...] Kész fegyvereket is eladni bármelyik afrikai vezetőnek, a nyugatiak által kínált árnál jóval olcsóbban. Nem avatkozik be az egyes államok belső politikai (gyakran etnikai) vitáiba sem” (Engelberth, 2010: 11). Ahogy Szudán példája is mutatta, Peking ragaszkodik a nézetekhez, a *be nem avatkozás elvére* hivatkozva, valóban igyekszik távol maradni a valós intervenciót megkövetelő harcoktól. Szomália kapcsán azonban a nemzetközi akcióban való részvétel mellett döntött, hiszen a jól kiszámított érdekei ebben a helyzetben ezt indokolták. Peking pragmatikus külpolitikája így működik, ami pár száz kilométerrel arrébb az adott állam szuverenitásának megsértését jelentette volna a hivatalos kínai retorika szerint, az itt már az egyetlen alternatíva, ráadásul, mint látni fogjuk, a kínai fél komolyabb elképzeléseket is megfogalmazott a kalózkodás visszaszorítása céljából.

A nemzetközi közösség válasza kezdetben a Szomáliába segélyeket, és elsősorban az élelmiszerszállítmányokat szállító hajók védőkíséretének biztosítása volt (Besenyő-Kiss, 2009: 55), majd látva a konfliktus kapcsán érintett államok egyénileg adott válaszait⁵⁰, az ENSZ Biztonsági Tanácsa 2009-ben létrehozta a 151-es Nemzetközi Tengerészeti Harccsoportot (Combined Task Force 151 – CTF-151). A CTF-151 olyan koalíciós haditengerészeti erő, mely 29 állam hadihajóit és katonai eszközeit, valamint a harccsoport számára felajánlott személyzetet foglalja magában, és mandátuma illetve

⁴⁹ Pirates of Somalia, World Bank Infographic. Elérés: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/Africa/Somalia/pirates-of-somalia-infographic-fr.pdf>

⁵⁰ Ti. hadihajókat küldtek a térségbe az amerikaiak, európaiak, indiaiak, kínaiak és Japánok saját kereskedelmi hajóik védelmére.

feladata a kalózkodás elleni harcra terjed ki az Ádeni-öbölben és Szomália keleti partjainál. 2002 óta már létezett egy harccsoport CTF-150 néven, bahreini központtal, amelynek fő feladata a terrorizmus elleni küzdelem volt, de ebben a kalózok elleni fellépés még marginális szerepet töltött be, bár ahogy Besenyő János és Kiss Álmos Péter megjegyezték, potenciális „lehetőség, hogy a kalózok a nemzetközi terrorizmus ügynökeivé váljanak. Ennek egyelőre kevés jele van. De az Ádeni-öbölben már történt tengeri terrorista-támadás az amerikai USS Cole hadihajó ellen 2002-ben, ezért a tengeri terrorizmus veszélyét komolyan kell venni. A Szezei-csatorna bejáratához vezető útvonalon egy nagy hajó elsüllyesztése súlyos késedelmet és károkat okozna a nemzetközi kereskedelemnek. A tengeri terrorizmus több formát ölthet: közvetlen támadás hadi vagy kereskedelmi hajók ellen; túsok ejtése elfogott terroristák kiszabadítása céljából; hajók úszó fegyverként történő alkalmazása. A terrorista szervezetek felhasználhatják a kalózkodásból származó jövedelmet tevékenységük finanszírozására. Kalózkodásból származó bevételből már ma is jelentős összegek kerülnek a radikális szomáliai iszlám szervezethez, az al-Shabaabhoz” (Uo.).

Még 2008-ban a CTF-150-en belül létrehozták a Járőrökkel Védett Tengeri Biztonsági Területet (Maritime Security Patrol Area – MSPA) az Ádeni-öbölben, a kereskedelmi útvonalak komolyabb ellenőrzésére. Azonban az elővigyázatossági intézkedések és a katonai jelenlét sem adott kielégítő választ a kalózok által okozott problémákra, és ahelyett, hogy a koalíciós haderők a megelőzéssel foglalkoztak volna, inkább sok esetben a már elfoglalt hajók kiszabadításával voltak elfoglalva. Egy indiai teherszállító kapitánya, már az MSPA járőrözése idején elmondta a BBC-nek, hogy Ádeni-öbölbeli átkelése maga volt a rémálom, továbbra sincs semmilyen eszköze a kalózok ellen, és bár a kijelölt, járőrök által biztosított útvonalon haladt, a 40 órás áthaladás során a közvetlen közelükben négy támadást is megfigyeltek, melyek közül egy sikeresnek is bizonyult.⁵¹ Látva az elhúzódozó problémákat, 2011-ben a kínai Népi Felszabadító Hadsereg (People's Liberation Army – NFH) tábornoka, már a kalózok táborainak szárazföldön való megtámadásának szükségességéről beszélt, mely igencsak éles váltást jelentett a kínai külpolitika elmúlt évtizedes eseményeinek tükrében.⁵²

⁵¹ Somali Piracy: Your Stories. BBC News, 2008.11.18. Elérés:

http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/7736170.stm

⁵² Attack Pirate Bosses on Land, Chinese General says. Reuters.com, 2011.05.18. Elérés:

<http://www.reuters.com/article/2011/05/19/usa-china-pirates-idAFN1830149720110519>

A nemzetközi fellépés azonban végül meghozta hatását, 2012 utolsó hónapjaiban gyakorlatilag megszűnt a kalózkodás az egyre komolyabb katonai jelenlét, a kereskedelmi hajók konvojokban történő átkelése és az egyre jelentősebb büntetési tételek miatt, melyek elriasztották a szomáliaiakat attól, hogy további akciókba kezdjenek. Az eseményekhez ráadásul hozzájárul a központi kormányzat létrejötte is.

A belpolitikai káoszban, számos elképzelés létezett a helyzet normalizálására, és egy, az egész országra kiterjedő központi hatalom megteremtésére. Az egymással is szembenálló klánok és hadurak, azonban nem tudtak megegyezésre jutni, ezzel párhuzamosan pedig megerősödtek az iszlamisták az országban, 2000-ben pedig megalakult az Iszlám Bíróságok Uniója (Islamic Courts Union – ICU), mely ekkor már számos lakott településen megalakuló, a sáriát alkalmazó ítélőszékek együttműködéseként jött létre. Kezdetben e bíróságok fogadtatása kedvező volt, hisz lecsökkentette, minimalizálta az állampolgárokat érő támadásokat, de az ICU-n belül egyre inkább vezető szerephez jutottak a szélsőséges, radikális iszlamisták. 2006-ra csaknem az egész országot az ellenőrzésük alá vonták, szembekerültek a klánokkal és hadurakkal, miközben, ahogy Marsai Viktor és Hettyey András megjegyzi „nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy a szélsőségesek csekély támogatottsággal rendelkeztek a szomáli társadalmon belül” (Marsai–Hettyey, 2013: 67). Az ICU 2006-os uralma idején, létrejött az al-Shabaab is, egyfajta alszervezetként, mely napjainkig az iszlám nevében hajt végre terrorista merényleteket az országban tevékenykedő nemzetközi szervezetek képviselői ellen. Az ICU tényerésének az etióp beavatkozás vetett véget, akik támadást intéztek a szervezet katonái ellen, és végül felszámolták országos hatalmukat, noha a beavatkozás következményeként az al-Shabaab viszont megerősödött. A hatalmat a nemzetközi közösség által támogatott Átmeneti Szövetségi Kormány és Parlament vette át, mely kezdetben 2011 augusztusáig, majd a következő év ugyanezen hónapjáig kapott mandátumot. Bár hatalma nem terjedt ki az ország egész területére, az ENSZ és az Afrikai Unió misszióinak segítségével sikerült visszaszorítani a szélsőséges iszlamistákat, ideiglenes alkotmányt hoztak létre. Bár a sokszor ellentétes érdekekkel rendelkező politikai csoportoknak, komoly kompromisszumokat kellett és kell kötnie az együttműködésért, 2012 nyarán mégis létrejött a Szomáliai Szövetségi Köztársaság.

„Óriási előrelépés történt a biztonság terén, az államépítési folyamatban, valamint ezekkel szoros összefüggésben a mindennapi élet minőségében. A legfontosabb kérdés ezzel kapcsolatban azonban az, hogy mindez a közeljövőben mennyire bizonyul

fenntarthatónak. Szomáliának az elmúlt húsz évben is voltak pozitív, reményteli pillanatai. A belpolitikai szereplők pillanatnyi érdeke és egyéni haszonlesése, a környező államok biztonságpolitikai célkitűzései vagy épp a nem megfelelő helyzetfelismerés azonban a kedvezőnek tűnő folyamatokat is gyakran negatív irányba térítette el” (Uo.: 141).

A belpolitikai helyzet tehát továbbra is törékeny, a klánok egymással vannak elfoglalva, de az esély ott van Szomália számára, hogy meginduljon a fejlődés útján, létrejöjjön a nemzetközi közösség által is óhajtott belpolitikai stabilitás, hogy a korábbi évekhez hasonló veszély ne fenyegetse a globális kereskedelmet a térségben.

Összegzés

Kína kereskedelmi útvonalának egyik kiindulópontja, Afrika, számos lehetőséget, mindenekelőtt óriási nyersanyagpiacot jelent Peking számára, és az utóbbi évek kínai térnyerése a kontinensen mindkét fél reményeinek realizálódásával járt együtt. Az afrikai államok tökeerős, stabil és a nyugati országokhoz képest kevesebb feltételt támaztó gazdasági nagyhatalmat, Kína pedig olyan partnereket kapott, akik nyitottak voltak a nyersanyagok (és például nemesfémek) exportálására és egyéb gazdasági együttműködésekre.

A lehetőségek mellett ugyanakkor felsejlik Kína alapvető félelme is, mely a gazdaság teljesítőképességének fenntartásával és növelésével köthető össze: ha nem sikerül a szükséges mennyiségű nyersanyagot importálni, a fejlődés megtorpanhat.

Mindamellet, hogy a szomáliai kalózkodás direkt fenyegetést jelentett a szállításokra, érdemes volt megvizsgálni a nyersanyag-exportáló partnereket is, hogy világossá váljon, a partnerekkel folytatott politika sem veszélytelen, főleg egy olyan kontinensen, melynek számos belső konfliktusa továbbra is megoldásra vár. A példaként felhozott Szudán és Angola hasonló együttműködések épített ki Kínával, az előbbi ország azonban komoly konfliktusokba süllyedt, háta mögött tudva a nagyhatalom gazdasági és politikai támogatását, és kérdéses, hogy az Angolában is kritizált autoriter politika miként lesz képes stabilizálni a polgárháborút csupán a közelmúltban lezáró ország gazdaságát és társadalmát. Egy újabb konfliktus esetén ugyanis Kína a szudáni esethez hasonlóan kőolaj nélkül maradna, és a nagyobb mennyiségek miatt még komolyabb kihívások elé lenne állítva.

Szomália esete pedig jól mutatta, sok esetben az együttműködés, a nemzetközi kooperáció kifizetődőbb tud lenni, ettől Kína sem riad vissza és az ENSZ műveletekben való részvétele is azt erősíti, hogy Peking érdekelt az aktuális nemzetközi rendszer megőrzésében.

A Perzsa-öböl olajexportáló államai

Kína kőolajimportjának hozzávetőlegesen 45 százaléka – tehát naponta több mint 2,5 millió hordónyi nyersanyag – a Perzsa-öböl államaiból érkezik, abból a térségből, mely a világ egyik leginstabilabb régiójaként a legnagyobb szénhidrogén-tartalékokkal rendelkezik. Kína egyik legalapvetőbb érdeke – ahogy a vizsgált afrikai államok kapcsán is – az, hogy a térségből importált nyersanyagok szállításában ne történjen fennakadás. A tét ebben az esetben azonban még nagyobb: az importált mennyiség kiemelkedőbb, a régió államai napjaink nemzetközi folyamatainak középpontjában találhatók, és a nyugati, elsősorban amerikai érdekek jóval dominánsabbak, mint az megfigyelhető volt az olyan afrikai országokban, melyekkel Peking mély gazdasági kapcsolatokat épített ki.

A fejezet során megvizsgálom a régió politikai helyzetét és szénhidrogén tartalékának volumenét, kitérek az Amerikai Egyesült Államok érdekeire, stabil jelenlétére a térségben és megvizsgálom Peking Iránnal és Szaúd-Arábiával fenntartott kapcsolatát. Míg előbbi Washington legnagyobb bírálójának számít, addig az utóbbi az amerikai érdekek legkomolyabb támogatójaként lépett fel az elmúlt években, azonban a kínai térnyerés és gazdasági partnerség mindkét esetben egyre inkább kiemelkedőnek minősíthető.

A térség politikai földrajzi szempontból

A térség, földrajzi elhelyezkedésének köszönhetően összekötő kapocs Afrika, Európa, illetve Dél- és Közép-Ázsia között, mindemellett a muzulmán világ központjának is tekinthető. A híd szerepe miatt a terület kereskedők, üzletemberek és a nagyhatalmak érdeklődésének centrumába került, és éppen emiatt, sok esetben érdekütközések övezték a térség történelmét. Az újkor kezdetén a portugál volt az első olyan európai hatalom, amelyik megvetette a lábát a térségben, majd sorra érkeztek a holland, francia és az angol érdekeltségek is, ráadásul az Oszmán Birodalom hódításai is befolyásolták a régió hatalmi viszonyait. A térség kiemelkedő geopolitikai jelentőségét stratégiai elhelyezkedése mellett, elsősorban óriási szénhidrogénkészleteinek köszönheti, ugyanis

a világ kőolajkészletének 63, földgázkészleteinek pedig 40 százaléka található a térségben.

A szénhidrogének kapcsán kialakuló országok közötti versenyfutás a második világháborút követően kezdődött meg, végül a régió domináns nagyhatalmává az Egyesült Államok vált. A bipoláris világ felbomlásáig a biztonsági környezetet nagymértékben meghatározta a valamelyik nagyhatalom általi beavatkozástól, illetve a régió belső konfliktusainak eszkalálódásától való félelem, és a Szovjetunió felbomlását követően ez továbbra is aktuális, a világkereskedelmet potenciálisan fenyegető tényező maradt. Ezek a konfliktusok időről-időre felborítják a térség politikai viszonyait, az Egyesült Államok már többször is a katonai beavatkozás mellett döntött, melyeket az 1980-ban megszületett ún. Carter-doktrína⁵³ alapozott meg.

- Az első, jelentősnek mondható katonai beavatkozás már az iraki-iráni háború alatt lezajlott. Már önmagában a forradalmi Irán elleni háború diszkrét engedélyezése is beavatkozásnak minősíthető, azonban 1988. április 18-án az Egyesült Államok egynapos akciót vezetett Irán katonai alakulatai és olajkitermelő létesítményei ellen az Imádkozó Sáska-hadművelet keretében, válaszul a Hormuzi-szoros elaknásítására. A szoros meghatározó szerepével a későbbiekben még foglalkozni fogok.
- Második beavatkozásnak az 1991. január 16-tól február 28-ig tartó I. Öböl-háború nevezhető.⁵⁴ Irak megtámadására azért került sor, mert 1990 nyarán lerohanták Kuvaitot. A nemzetközi, ENSZ-felhatalmazásra létrejött akciót az Egyesült Államok vezette. A háború tűzszünettel, óriási iraki veszteségekkel és a Kuvaitból való kivonulásukkal, valamint ökológiai katasztrófával ért véget, mivel Szaddám csapatai felgyújtották a kuvaiti olajkutakat.
- Újabb beavatkozás 2003-ban történt, a terrorizmus ellen indult globális háború részeként, elsősorban a vélt tömegpusztító vegyi fegyverek megsemmisítése céljából, nemzetközi felhatalmazásra, szintén amerikai vezetéssel és dominanciával. Az eseményeket szokás II. Öböl-háborúként is nevezni, ám helytállóbb az Iraki háború kifejezés, hisz az intervenciós csapatok kivonulását

⁵³ A doktrína a Szovjetunió afganisztáni bevonulásának reakciójaként született meg: „az Amerikai Egyesült Államok minden, a Perzsa-öböl birtoklására tett külső kísérletet saját létfontosságú érdekei ellen szóló támadásnak tekinti, és ha kell, akár katonai erővel is elhárítja”.

⁵⁴ A korabeli szakirodalom az Öböl-háború kifejezést az iraki-iráni háborúra használta, s így ez az akció a II. Öböl-háború nevet kapta, a későbbi, 2003-as beavatkozást követően azonban ezt az 1991-es konfliktus kezdték el Öböl-háborúnak nevezni, az újabb akciót pedig másodiknak.

követően is folytatódtak a belső harcok, és az új iraki, nemzetközi közösség által támogatott kormány elfogadottsága is igen alacsony. A háborút sok kritika érte, hisz az előzetes várakozásokkal ellentétben nem találtak vegyi fegyvereket, sőt az ENSZ-államok meggyőzésére használt érvek egy részéről bebizonyosodott, hogy nem voltak valóságok⁵⁵ és a beavatkozást illetően számos elmélet létezik, melyek többnyire az ország olajiparának újraosztását, amerikai érdekeknek megfelelő biztosítását látják a katonai akció mögött.

A térség államai: Omán, Szaúd-Arábia, Arab Emírségek, Kuvait, Katar, Bahrein, Irak és Irán mind a Perzsa-öböl mentén fekszenek, az ezekben az országokban található nyersanyagkincsek pedig geostratégiai szempontból kiemelkedő jelentőséget tulajdonítanak a Hormuzi-szorosnak, annak a keskeny átjárónak, mely összeköti az Öböl-államokat az exportpartnerekkel, kijuttatva a szállítmányokat az Indiai-óceánra.

8. ábra: A térség vizsgált államai



Forrás: Saját szerkesztés

Ha a nyersanyagtartalmak országok szerinti eloszlását nézzük (3. táblázat), akkor láthatóvá válik, hogy a térség még hosszú éveken át marad a kőolaj- és földgázimportra

⁵⁵ MI6 and CIA were told before Invasion that Iraq had no Active WMD. The Guardian, 2013.03.18.
Elérés: <http://www.theguardian.com/world/2013/mar/18/panorama-iraq-fresh-wmd-claims>

éhező államok érdeklődésének középpontjában, és a tartalékok csökkenésével párhuzamosan, a régió geopolitikai jelentősége még tovább fog nőni.

3. táblázat: Nyersanyag-tartalékok az Öböl-államokban, zárójelben a tartalék nagysága világviszonylatban⁵⁶

	Kőolajtartalék (milliárd hordó/nap)	Földgáztartalék (billió m ³)
Szaúd-Arábia	264,6 (1.)	8,028 (5.)
Irán	151,2 (4.)	33,07 (2.)
Irak	143,1 (5.)	3,171 (13.)
Kuvait	101,5 (6.)	1,798 (20.)
Arab Emírségek	97,8 (7.)	6,089 (7.)
<i>Katar</i>	<i>25,57 (13.)</i>	<i>25,2 (3.)</i>
Omán	4,902 (25.)	0,849 (27.)

Forrás: Saját szerkesztés, CIA: The World Factbook alapján

A nyersanyag-tartalékok tekintetében Szaúd-Arábia és Irán kiemelkedik az Öböl-államok közül, nem véletlen, hogy Kína is e két állammal igyekszik leginkább elmélyíteni gazdasági kapcsolatait. Az együttműködés ugyanakkor nem problémamentes: Szaúd-Arábia kapcsán az Egyesült Államok gazdasági és szoros politikai partnersége, Irán kapcsán pedig Teherán regionális biztonságot és erőegyensúlyt veszélyeztető külpolitikai tevékenysége, és ezáltal a nemzetközi közösség fellépése okoz kihívásokat Peking számára, ráadásul hagyományosan a kínai külpolitika a történelem folyamán mindig is távolságtartó volt az arab világgal szemben.

Kína közel-keleti ambíciói

Kínát mindig is érdekelték a Közel-Keleten zajló események, bár ahogy Jichák Shichor megjegyzi, a figyelem nem azért irányult a térségre, mert a nemzetközi folyamatok központjaként tekintettek ezen országokra, hanem a történelmi fejlődés részeként szemlélték az itt zajló és esetlegesen Kínát is érintő eseményeket. Peking térségbeli érdeklődése jóval megelőzte a hivatalos kapcsolatfelvételeket, és ennek az

⁵⁶ A táblázatban nem kapott helyet Bahrein, jelentősnek nem mondható nyersanyagkészletei miatt, de helyet kapott Katar, amely ugyanakkor nem játszik fontos szerepet Kína energiapolitikájában, szemben a többi, táblázatban is érintett Öböl-állammal.

érdeklődésnek a *milyenségét* minden időszakban meghatározta a kínaiaknak a világról, világrendről alkotott éppen aktuális képe (Shichor, 1977). Ráadásul az ázsiai ország előző fejezetben már érintett, a hidegháború időszakában betöltött szerepe meghatározta a Közel-Kelethez fűződő viszonyát is, és ennek függvényében tartották kulcs-területnek a régiót, s létfontosságúnak az érintett országok mind az Egyesült Államoktól, mind a Szovjetuniótól való függetlenségét. Peking elsődleges célja tehát a térségben található államok önállóságának megőrzése volt a bipoláris világrendben, noha tényleges katonai vagy elégséges gazdasági lépéseket nem tettek, nem is tudtak volna tenni. Harmadik utas politikájuknak megfelelően, úgy gondolták, minden regionális problémát a külső hatalmak beavatkozása vagy jelenléte okozott. Ezért az arab világon belüli ellentmondásoknak, tévesen, nem is szenteltek nagy figyelmet. Így azonban az arab országok és Kína között sokkal inkább alakult ki egy egymással szembeni gyanakvás és bizalmatlanság, mint elmélyült gazdasági és politikai kapcsolat.

Ahogy Shichor is megjegyzi, a térség messze nem játszott marginális szerepet Kína külpolitikájában és világról alkotott képében (és ebben a térség nyersanyagokban gazdag országai nagy szerepet játszottak) (Shichor, 1977: 2–4), ennek ellenére Peking jelenléte az új évezredig csekély maradt, melynek számos, egymásra ható oka is volt:

1. A Kínai Népköztársaság 1949-es megalakulását követően még hosszú ideig, egészen az 1970-es évek elejéig a nemzetközi közösség egyik kevésbé, az ENSZ által sem elismert állama volt, és ez nehezítette a diplomáciai kapcsolatok kiépülését. Változás csak az Egyesült Államok Vietnámból történő kivonulásának előkészítése után állt be, miután Henry Kissinger nemzetbiztonsági főtanácsadó, későbbi külügyminiszter, egy új politikát dolgozott ki, mely jelentősen megváltoztatta az amerikaiak távol-keleti viselkedését. 1971. július 15-én Kissinger Pekingbe repült, hogy előkészítse Richard Nixon amerikai elnök látogatását. A közeledésnek és az amerikai külpolitika változásának rögtön megett a kézzelfogható eredménye: 1971-ben az Egyesült Államok kvázi (még nem hivatalosan) elismerte a Kínai Népköztársaságot, így az ENSZ Biztonsági Tanácsában átvette Tajvan helyét a kérdéstről lefolytatott szavazást követően. Nixon 1972 februárjában utazott Pekingbe, ahol nagyon szívélyes légkörben zajló megbeszéléseket folytatott a kínai vezetőkkel. Az amerikai elnök látogatásával, valamint az ENSZ Biztonsági Tanácsában megszerzett állandó tagsággal véget ért a kommunista ország

elszigeteltsége, s főleg utóbbi szervezetben betöltött szerepe miatt a Közel-Keleten is nagyobb lehetőségek nyíltak meg Peking számára. Itt érdemes megemlíteni, hogy a közeledés nem csupán az amerikai felfogás megváltozásának volt köszönhető, az Peking érdekeit is jól szolgálta: a kezdeti szovjet-kínai baráti kapcsolatnak ugyanis az 1960-as évek elején bekövetkezett szakítás vetett véget, mely diplomáciai csatározásokban és határháborúkban csúcsosodott ki. A kínai fenyegetéssel szemben a szovjet politikusok a bekerítési politikát alkalmazták, támogatták Vietnámot, és katonai bázisokat építettek ki az ország egyesítése után, továbbá segítséget nyújtottak Indiának. Kína, a szovjetek eredményes geopolitikai törekvései miatt egyre elszigeteltebbnek érezte magát, és az egyetlen kiutat a nyugati hatalmakhoz való közeledésben látta.

2. További ok a két fél történelmi, tradíciókban mérhető távolsága. Noha léteztek kereskedelmi, diplomáciai és kulturális kapcsolatok a kínai dinasztiák és az arabok között egészen Kr. e. a 2. évszázadig visszamenően (Uo.: 6), már jóval az iszlám vallás kialakulása előtt, azonban az arab világ a kínai birodalmi uralkodóházak világképének perifériáján foglalt helyet, így nem voltak olyan tradíciók, melyekhez a Kínai Népköztársaság visszanyúlhatott volna a közelkeleti államokkal zajló kapcsolatépítések során. Ugyanez a jelenség igaz a Kína határain belül élő muszlim közösségekre, akiknek alacsony lélekszáma, és a hatalom részéről tapasztalható politikai elnyomása lehetetlenné tette a kulturális kapcsolatok kiépítését a kínai és arab világ között, nem tudtak egyfajta hídszerepet betölteni, sőt a Népköztársaság őket érintő politikája még hátráltathatja is a kétoldalú kapcsolatokat. A kérdés főként az ország északnyugati Hszincsiang-Ujgur [Xinjiang] tartományában élő ujgur kisebbséget érinti, akik politikai és gazdasági elnyomása számos kritikát szült, továbbá szeparatista, autonómiára törekvő szervezeteik üldözése és az emberi jogok korlátozása napjainkig meghatározó folyamatai a tartománynak.⁵⁷

⁵⁷ Az ujgur kisebbség ugyan autonómiával rendelkezik Ujgur tartományban, ám ez a státusz a központi hatalom még komolyabb ellenőrzését teszi lehetővé. Ennek köszönhetően számos szervezetet hoztak létre, melyeknek célja a nagyobb önállóság elérése. Napjainkat a kínai han nemzetiség betelepítése, a tartomány keleti magterülethez való integrálása illetve nagyfokú rendfenntartói jelenlét jellemzi. Lásd: Bernát, 2008; Vörös, 2014.

3. Harmadik tényező a teljesen eltérő kulturális háttér, az antiimperialista attitűd mellett ugyanis nem sok közös van a két fél között, sőt az arab világ alapvetően kommunista-ellenes hozzáállása szintén nehezítette a kapcsolatok mélyítését.⁵⁸
4. Negyedik elemnek a Kínai Népköztársaság rossz gazdasági helyzete, ezzel párhuzamosan pedig a közel-keleti államok felértékelődése tekinthető. Az eltérő helyzet azt is jelentette, hogy Peking nem rendelkezett olyan politikai, gazdasági vagy katonai tulajdonsággal, melyre a térség arab államainak szüksége lett volna.
5. Az előző ponthoz szorosan kapcsolódik a nagyhatalmak jelenléte a térségben. Afrikához képest, ahol már a bipoláris világrend idején is megvolt az a vákuum, ahova a pekingi érdekek benyomulhattak, a Közel-Keletet a két nagyhatalom jelenléte és hatása határozta meg. *A kártyák le voltak osztva*, az Egyesült Államok támogatását élvező államok nem érdeklődtek Peking iránt, és a Szovjetunió partnerségét élvező államok sem szorultak rá a kínaiak jelenlétére, ahogy az előző pontban érintettem, ráadásul Moszkva és Peking szakítása negatívan érintette a kínaiak térségbeli lehetőségeit.
6. Egy további tényezőnek nevezhető a már részben érintett kínai magatartás, mely alapvetően eltért a két nagyhatalom politikájától. Pekingnek nem voltak területi igényei, nem volt érdekelt katonai bázisok létrehozásában, és nem is akart beavatkozni olyan problémákba, melyek közvetlenül nem érintették Kína biztonságát. Harmadik utas politikája is erre irányult, külpolitikája kezdetben a nagyhatalmaktól való függés felszámolását, elkerülését hirdette, s ennek fényében az ENSZ Biztonsági Tanácsának tagságával járó lehetőségeket sem alkalmazta a térségben: igyekezett távol maradni a döntésektől, és a nagyhatalmak politikájától eltérően, megkülönböztetvén magát a Szovjetuniótól és az Egyesült Államoktól, nem vett részt a közel-keleti államokat érintő döntésekben.

A helyzet Kína gazdasági sikereivel párhuzamosan alapvetően változott meg, és ahogy a világ más térségeiben, úgy a Perzsa-öböl államaiban is egyre jelentősebbé vált a kínai kereskedelmi és gazdasági jelenlét, és ekkor már elmondható volt, hogy az ázsiai állam

⁵⁸ Noha a Szovjetunió képes volt kapcsolatait kiépíteni a térségben, ehhez viszont hozzájárult a hidegháború dinamikája, valamint nagyhatalmi státusza, továbbá, hogy Moszkva kihasználta az arab világban tapasztalható belső ellentéteket.

Biztonsági Tanácsban betöltött szerepe kifejezetten előremozdító tényezőnek számított az Iránhoz való közeledés kérdésében.

Az óriási tartalékok és a bővíthető kitermelés vonzó célponttá tették Peking számára a régiót, ráadásul az Egyesült Államok egyre inkább csökkentette és csökkenti a térségből származó nyersanyagimportját, ahogyan azt a következőkben érinteni fogom, megnyitva az ajtót Kína előtt. Az ország kőolaj-behozatalának 45 százaléka, körülbelül 2,5 millió hordó érkezik naponta az Öböl-államokból, ennek következtében az utóbbi években a térség a legjelentősebb importpartnerré vált. Országokra lebontva ez azt jelenti, hogy Peking naponta 135 ezer hordó kőolajat importál az Egyesült Arab Emírségekből, 191 ezret Kuvaitból, 276 ezer hordót Irakból, 363 ezret Ománból, 555 ezer hordót Iránból és 1 milliót pedig Szaúd-Arábiából, így látható, hogy magasan kiemelkedik az utóbbi két ország az importpartnerek sorából a mennyiségeket tekintve (3. ábra). Ahogy azt az *első fejezetben* érintettem, 2007 óta a kínai hazai termelés már a földgázfogyasztást sem képes fedezni, így ezen a területen is importra szorul az ország. A földgázimportjuk több mint fele folyékony halmazállapotban, úgynevezett cseppfolyósított földgázként (LNG) érkezik az országba. Ebben a relációban viszont Katar tölt be kiemelkedő partnerséget, hiszen Peking LNG-importjának körülbelül 20 százaléka érkezik ebből a kis Öböl-államból.⁵⁹ A továbbiakban az Egyesült Államok jelenlétét, illetve Kína két térségbeli kiemelkedő partnerét, Szaúd-Arábiát és Iránt vizsgálom meg alaposabban, kitérve a régió kockázati tényezőire is.

Az Egyesült Államok jelenléte a térségben

A második világháborút követően a domináns brit érdekeket felváltotta Washington aktív gazdasági, politikai, és a későbbiekben a katonai jelenléte a Közel-Keleten. Az amerikai stratégia a térség olajkincseihez való hozzáférést, egy hegemon regionális hatalom kialakulását és tömegpusztító fegyverek elterjedésének megakadályozását tűzte ki célul, melyet Szaúd-Arábiával, Egyiptommal és Izraellel kötött, szoros partneri kapcsolatokon keresztül igyekezett elérni. A kereskedelmi kapcsolatok mellett az Egyesült Államok, segélyek és a térség biztonságát szolgáló kiadások formájában rengeteg pénzt költött és költ el továbbra is, melyekbe a különböző katonai akciók költségei még nincsenek is beleszámolva. 2008-ban a közel-keleti államok (kiegészítve az észak-afrikai arab államokkal) 5,26 milliárd dollárnyi amerikai segélyhez jutottak,

⁵⁹ China. Brief Analysis. US Energy Information Administration, 2013.04.22. Elérés: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=CH>

ugyanannyihoz, mint amennyit az afrikai országok kaptak és majdnem a nyolcszorosához annak, mint amennyiben a délkelet-ázsiai államok részesültek (Cato, 2009: 540). A különböző számítások alapján, az olajszállítványok és a kereskedelem megvédésére, Washington évente 30–60 milliárd dollárnyi pénzt áldoz, s ebbe a költségbe nem kalkulálták bele például az iraki háború kapcsán felmerülő kiadásokat sem (Uo.: 541). Az Egyesült Államok térségbeli szerepe mindig is vitatott volt, azonban a 2001-es terrortámadás óta, a hazai közvélemény is élesebben bírálta az amerikai tevékenységeket és az iraki beavatkozást, ráadásul az antiimperialista, Amerika-ellenes mozgalmak még költségesebbé tehetik jelenlétüket.

Az Egyesült Államok számára, az óriási nyersanyagfogyasztás biztosítása miatt volt elengedhetetlen a térség olajiparának támogatása, a szállítások biztosítása. Még 2010-ben is majdnem 2 millió hordónyi kőolajat importáltak az Öböl-államokból naponta, biztosítva több mint 19 millió hordós napi fogyasztásukat (Nerurkar, 2011: 5). Washington azonban igyekszik csökkenteni importfüggőségét a kitermelés növelésével, valamint a palaolaj és palagáz kitermelés beindításával egyre kevesebbet importálnak. Mindez jól megfigyelhető, mert míg 2005-ben még fogyasztásuk 60 százalékát szerezték be külföldi forrásból, addig 2012-ben már csak 41 százalékát⁶⁰, és 2013-ban további 10–15 százalékkal csökkentették importjukat.⁶¹

A lépés akár logikusnak is mondható az Egyesült Államok részéről, több tényező miatt is:

- Az óriási kiadásokat felemésztő katonai jelenlét az energiabiztonság megteremtése miatt volt fontos, félve az *olajfegyver* bevetésétől. Az ún. olajfegyver ugyanis nagyon jó lehetőség az olajtermelő államok számára a kitermelés csökkentésére, az árak növelésére, mely az Izrael elleni arab háborúk során már bevetésre került, megkérdőjelezhető hatékonysággal. Napjainkban alkalmazása, tanulva a múlt példáiból is, talán még kérdésesebb, hiszen korábban is komoly gazdasági problémákat okozott a bevételek kiesése, most, a válságot követő években a talpra állást nehezítené meg az exportból származó pénzek drasztikus visszaesése. Ráadásul nehéz elképzelni olyan konfliktust, amely kapcsán az összes Öböl-állam együtt cselekedne, s egyszerre vennének

⁶⁰ EIA Chief: US Could Reduce Oil Imports to Zero. Breaking Energy, 2012.10.23. Elérés: <http://breakingenergy.com/2012/10/23/eia-chief-us-could-reduce-oil-imports-to-zero-but-might-not-wa/>

⁶¹ U.S. March Crude Oil Imports Drop 14.9% vs Year Earlier. The Wall Street Journal, 2013.05.30. Elérés: <http://online.wsj.com/article/BT-CO-20130530-711531.html>

részt az olajfegyver alkalmazásában, megakadályozva annak a lehetőségét, hogy egyes országok, növelve kitermelésüket, kirántanák a talajt az akcióban résztvevő országok alól.

- Továbbá, szintén a gazdasági tényezőkhez kapcsolódva, az arab olajexportáló államok is rá vannak szorulva az olajkereskedelemre, hogy fenntarthassák hatalmukat, megőrizzék regionális pozícióikat, és végrehajthassák belső reformjaikat. Tehát jobban rá vannak kényszerülve az exportra, mint amennyire az Egyesült Államok az importra, ráadásul többet termelnek, és többet akarnak eladni, mint amennyit Washington megvásárol. Vagyis az Öböl-államoknak ugyanannyira érdeke a régió biztonsága, a kereskedelmi utak járhatósága, mint az Egyesült Államoknak.
- Ráadásul 2011-ben a régióban megtermelt kőolaj döntő hányada, 77 százaléka, már az ázsiai-csendes-óceáni térségbe került⁶², megkérdőjelezve az Egyesült Államok részéről a katonai jelenlét fenntartásának szükségességét. Azaz, jogos lehet az igény az Egyesült Államok részéről, hogy a régió biztonságát garantáló lépésekben más szereplők, Európa és Ázsia is vállaljon nagyobb szerepet, anyagi és akár katonai formában is, mert a biztonságos nyersanyag-kereskedelem immáron Ázsia érdeke is.

Mіндеzen pontok ellenére, a térségbeli politikai és katonai jelenlét minimalizálása, az Egyesült Államok geopolitikai súlyának csökkenését, illetve ennek a folyamatnak a beismerését jelentené. Ahogy Amir Sajedi idézi Hanks-t és Cortellt: „Nem túlzás azt állítani, hogy aki a régió vizeit irányítja, annak megvan a lehetősége arra, hogy számos állam, különösen a gazdag ipari országok sorsát meghatározza” (Sajedi, 2009: 79). Márpedig, ahogy látni fogjuk, Kína számára igenis fontos lenne, hogy saját maga is beleszólhasson a térség kereskedelmének biztonságát garantáló folyamatokba, ezzel biztosítva saját szállítmányait. A Washington háttérbe vonulásával kialakuló vákuumba minden bizonnyal szívesen épülne be Peking, kérdéses azonban, hogy megvan-e neki vagy az Egyesült Államokon kívül bármelyik országnak is az ehhez szükséges katonai ereje, gondoljunk csak az első fejezetben bemutatott Nye-féle háromdimenziós sakktabla koncepcióra.

⁶² Strait of Hormuz: The World's Key Oil Choke Point. National Geographic. Elérés: <http://environment.nationalgeographic.com/environment/energy/great-energy-challenge/strait-of-hormuz/>

Washington a bahreini főhadiszállással működő 5. Flotta révén ugyanis képes állandó jelenlétet biztosítani a régióban, és az óriási költségek ellenére, továbbra is fenn kívánja tartani azt. Teszi ezt nem utolsósorban azért, hogy az *arab tavasz*ként megnevezett, közel-keleti és észak-afrikai, forradalmi vagy polgárháborús eseményeknek, valamint Washington kevésbé karakán térségbeli fellépésének és az Egyesült Államokba vetett kollektív bizalom hanyatlásának következtében, az amúgy is csökkenő térségbeli pozíciókat ne adja fel teljesen.

Szaúd-Arábia növekvő jelentősége Kína számára

Szaúd-Arábia a régió jelentős hatalma, a világ egyik legnagyobb olajexportáló állama (Oroszország mellett), melynek területe 13 országgal szomszédos, és nagyobb, mint Nyugat-Európa, ráadásul az arab világ (és számos iszlám szervezet) egyik központjának tekinthető. Az amerikai érdekek, a szoros politikai és gazdasági partnerség már a második világháború óta meghatározzák az ország regionális szerepét, noha az utóbbi években tapasztalható új arab regionális politika többször is Washington érdekeivel szembeni, de nem ellenük irányuló tevékenységet folytatott, gondolva itt az Irán elleni szankciók ellenzésére vagy éppen a palesztin Hamasz és a Fatah kibékítésére tett szaúdi lépésekre.

Rijád olajipara az Egyesült Államok hathatós segítségével és támogatásával épült ki, az együttműködés pedig katonai szerepvállalással is kibővült, mely óriási megrendelések és amerikai katonák szaúdi állomásoztatásában materializálódott. A királyság az I. Öböl-háború idején engedélyezte az amerikai csapatok jelenlétét, annak ellenére, hogy az ország külpolitikája hagyományosan a diplomáciai egyeztetésekre, semmint a katonai akciókra fókuszált. A két ország viszonya azonban sohasem volt feszültségmentes, ráadásul a 2001-es Amerikát ért terrortámadás tovább élezte a két fél kapcsolatát: az abszolút monarchiaként működő ország messze áll az Egyesült Államok által promotált és terjeszteni kívánt demokrácia-modelltől, az ellenzék be van tiltva, ráadásul az emberi jogok, kiemelten a nők jogai, súlyosan korlátozva vannak. 9/11 kapcsán pedig a merényletek szaúdi száalai okoztak további feszültséget a két fél kapcsolatában, a fentebb említett importcsökkenés az Egyesült Államok részéről pedig még kérdésesebbé teszi az együttműködés jövőjét.

Az Egyesült Államoknak mindenképp újra kell gondolnia kapcsolatát Szaúd-Arábiával, mert nem biztos, hogy a szaúdi dinasztia népszerűtlen támogatása (mely az Amerika-

ellenességet is táplálja az országban) és a morális probléma, mely a nem-demokratikus berendezkedés pártolását jelenti, megéri a kereskedelmi szállítások biztonságának veszélyeztetését. Különösképpen akkor, ha az amerikai energiabiztonság egyre kevésbé függ a szaúdi olajtól, ráadásul a monarchia bukása sem feltétlen eredményezné az olajszállítmányok felfüggesztését, hiszen ez a forradalmat követően Iránban sem történt meg.

Szaúd-Arábia részéről is hasonló megfontolások figyelhetők meg, egyrészt a washingtoni szálak lazítása az arab világon belüli feszültségeket enyhítené Rijád számára hasznos módon, másrészt, noha az amerikai gazdasági szálak továbbra is jelentősek, a szaúdi gazdaság nem függ az együttműködéstől, az ázsiai piacok illetve tőke jelenléte ugyanis megfelelő módon tudja ellensúlyozni az Egyesült Államok importigényének csökkenését.

Bővülő kapcsolatok Kínával

Kína épp az ellenkező utat járja be a térségben, exportigényének folyamatos bővülését figyelhetjük meg, hisz Washingtontól eltérően nincs számottevő hazai tartaléka, regionális pozícióit pedig napjainkban igyekszik megszilárdítani. Ahogyan azt az *első fejezetben* már érintettem, Peking nem volt képes elkerülni, hogy gazdasági kapcsolatba kerüljön a világ legnagyobb tartalékát birtokló országgal, s ezáltal rászoruljon, hogy még nagyobb mennyiségeket tengeri szállításon keresztül importáljon. Noha számos tényező, Washington jelenléte, Kína vitatott megítélése a térségben, és ez által lényegében a történelmi kapcsolatok hiánya, arra engedett következtetni, hogy a két ország szoros együttműködésére nincs sok esély, a valóságban mindkét fél a másik kegyeit, valamint a kooperáció lehetőségét kereste. Ahogy 2001-ben a szaúdi olajvállalat egyik vezető tisztségviselője nyilatkozta: „A szaúdi királyságnak komoly jelenlétet kell kiépíteni a kínai piacon az óriási lehetőségek miatt, melyeket az ázsiai állam magában hordoz. Nem engedhetjük meg magunknak, hogy ne legyünk főszereplők a piacukon” (Obaid, 2002: 28). A legfőbb összekötő láncszem tehát a gazdasági, kereskedelmi kapcsolat Rijád és Peking között: Kína energiastratégiájának középpontjában a számára naponta több mint 1 millió hordót exportáló Szaúd-Arábia áll, míg az Öböl-állam exportjának növelése és a gazdasági problémák megoldása okán tekint fontos partnerként az ázsiai államra. A két fél között a kőolaj-piacon kívüli kereskedelmi kapcsolatok is virágoznak, döbbenetes számokat mutatva: míg 1999-ben a

kétoldalú kereskedelem 1,7 milliárd dollárt tett ki⁶³, 2012-ben már 73,27 milliárdot⁶⁴, mely 4310 százalékos növekedést jelent.⁶⁵

A pénzügyi-gazdasági dimenzió mellett a két fél politikai értelemben is hordoz bizonyos közös érdekeket. Mindkét fél a gazdasági liberalizáció kibővítésén dolgozik, anélkül, hogy feladnák a kormányzat ellenőrző szerepét; mind a ketten az Egyesült Államok ellensúlyozását szeretnék elérni, továbbá érdekeltek a regionális béke fenntartásában. Mindemellett a nemzetközi konfliktusok rendezése terén is hasonló elképzeléseket vallanak, mindkét hatalom többnyire a békés, diplomatikus megoldások híve, legalábbis határaitól távol Peking igyekszik e külpolitikai elképzelését hangoztatni. E tekintetben tehát beleillik Rijád regionális vízióiba, sokkal inkább, mint Washington, ráadásul Peking palesztin-párti viselkedése a 2000-es évek közepe óta értelemszerűen elnyerte az arab állam tetszését. Kína támogatta a Palesztin Hatóság megfigyelői státuszát az ENSZ-ben, 2013 tavaszán pedig biztosította Mahmúd Abbászt, a Palesztin Hatóság elnökét támogatásáról, s a konfliktus békés, diplomatikus úton való rendezésének szükségességét hangoztatta^{66,67}, mely egybevág Rijád céljaival, elképzeléseivel is.

Szaúdi kilátások

Szaúd-Arábia gazdasága szinte teljes egészében olajiparára épít: 1992 óta éves szinten a GDP 40, a kormányzati bevételek 75, az exportbevételek 90 százalékát termelte meg az ágazat (Obaid, 2002: 34). Az olajbevételekből származó pénzeket azonban nem minden esetben a legmegfelelőbb módon használták fel, így belső gazdasági nehézségekkel kell

⁶³ Obaid, 2002: 35

⁶⁴ Ties between Saudi Arabia, China Continue to be Strong: Ambassador. China Daily USA, 2013.09.23. Elérés: http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2013-09/23/content_16988124.htm

⁶⁵ Az Egyesült Államokkal folytatott szaúdi kereskedelem mértéke is hasonló számokat mutat, 2011-ben a Kínával folytatott kereskedelem mértéke már meghaladta az amerikaiat, 2012-ben azonban, ha kicsivel is, de az Egyesült Államok visszavette vezető szerepét. China-Saudi Relations: Booming Trade. Al Arabiya News, 2013.02.22. Elérés: <http://www.alarabiya.net/views/2013/02/22/267670.html>

⁶⁶ China Supports Palestinian People: President Xi Jinping. Xinhuanet, 2013.05.06. Elérés: http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-05/06/c_132363081.htm

⁶⁷ Az esemény pikantériája, illetve Kína gazdasági eszközökkel megtámogatott külpolitikájának egyik jellemző példája, hogy pár nappal később Hszi Csin-ping [Xi Jinping] Izraelt is biztosította támogatásáról és együttműködéséről. Benjamin Netanjahu izraeli miniszterelnök újraválasztását követő első hivatalos útján Kínába utazott (nem számolva a Margaret Thatcher temetésén való részvételét), nyomatékositva Kína növekvő jelentőségét Izrael gazdasági életében. A 2013 májusában tartott találkozóra két nappal az Abbasszal folytatott megbeszélések követően került sor, s bár a nemzetközi sajtó az arab-izraeli béketárgyalások egyik fordulópontjaként utalt a Kínában lefolytatott egyeztetésekre, valójában a kínai-izraeli tanácskozások a gazdasági együttműködésre fókuszáltak. Netanjahu látogatásáról lásd: After Pledging Support to Palestine, China Pledges Support to Israel. Forbes.com, 2013.05.09. Elérés: <http://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2013/05/09/after-pledging-support-to-palestine-china-pledges-support-to-israel/>

szembenézniük, melyhez az olajár csökkenése is nagymértékben hozzájárult. A problémák megoldására, és a bővülő munkanélküliségre válaszul, maximalizálni kívánják olaj-exportjukat, illetve igyekeznek hozzájutni a strukturális fejlesztésekhez szükséges tőkéhez is: így mindkét esetben fontos lehet Kína partnersége.

Peking számára tehát a szaúdi olajpiacra jutás tekintetében kedvezően alakulnak az ország viszonyai, ezzel egy időben pedig az amerikai partnerség egyre terhesebb Rijád számára a regionális politikai ambíciók, és félelmek miatt. Szaúd-Arábia számára ugyanis nem csak a kereskedelem biztosítása, hanem saját területi egységének megőrzése is elsődleges prioritás, melyet eddig a washingtoni partnerség formájában láttak biztosítottnak. A növekvő Amerika-ellenesség, a már taglalt nézeteltérések a régió viszonyait illetően, és Rijád azon célja, hogy elsősorban a diplomácia eszközeivel, független államként kezelje a térség folyamatait, mind azt feltételezik, hogy az Egyesült Államok és Szaúd-Arábia kapcsolata lazulni fog, melyet már korábban jelzett az Öböl-háború óta az országban állomásoztatott amerikai katonák kivonása.⁶⁸ Mindemellett fontos azt megjegyezni, hogy a Kínával való partnerség nem zárja ki az Egyesült Államokkal való együttműködést és a kapcsolatok fenntartását. Így a Rijád-Peking, elsősorban gazdasági kapcsolatokon alapuló közeledés közvetlen módon nem befolyásolja a Rijád-Washington kapcsolatokat.

Kína energiabiztonsága szempontjából tehát Szaúd-Arábia megfelelő partner, az ország belső folyamatai nem veszélyeztetik az olajkereskedelmet, sőt még a piac nagyobb fokú liberalizációja sem okozna problémát, hiszen az ország gazdaságát tekintve a kínai pénzek és kereskedelmi kapcsolatok kiemelkedő fontosságúak, és ez a helyzet még akár a királyi dinasztia megdöntésével sem változna. Az igazi problémát a szállítások, illetve a regionális biztonság jelentik, a térség olajexportjában bekövetkező fennakadás ugyanis súlyos problémákat okozna Kína számára. Mielőtt azonban rátérnénk a régió Achilles-sarkára, vizsgáljuk meg Peking Teheránnal kiépített kapcsolatait, és az ebben az együttműködésben rejlő lehetőségeket, kihívásokat.

Teherán külpolitikai tevékenysége és a Hormuzi-szoros

Az Egyesült Államok és Irán kapcsolata

Az 1979-es iráni iszlám forradalom, az Egyesült Államok által támogatott Pahlavi sah rendszerének bukása óta, Washington és Teherán viszonya konfliktusoktól terhes. A két

⁶⁸ U.S. Begins Moving Military Out of Saudi Arabia. Fox News, 2003.09.29. Elérés: <http://www.foxnews.com/story/2003/04/29/us-begins-moving-military-out-saudi-arabia/>

fél kapcsolatát folyamatos, az iráni rendszer elszigetelését és megbuktatását célzó szankciók jellemzik, miközben Irán kül- és regionális politikája a régió biztonságát leginkább veszélyeztető tényezőjévé vált. Mind a térség terroristának bélyegzett szervezeteinek anyagi és fegyveres támogatása, mind az atomfegyver-potenciál kiépítésére tett lépései a közel-keleti békét, és annak kiépítését fenyegetik, Irán tettei és nyilatkozatai nem csupán Izraelt, hanem a térség számos, a destabilizációtól tartó arab államát is aggodalommal töltik el.

Az Egyesült Államok reakciója már 1980-tól kezdődően a szankciókban merült ki, nem az iráni külpolitika, hanem az iráni rezsim megváltoztatásán fáradoztak. A politika hiányosságára az urándúsító-kapacitás kiépítése kapcsán derült fény, a megoldási javaslatok azonban további, minden korábinál súlyosabb, globálissá váló szankciókban öltöttek testet. 1980 óta az amerikai kormányzatok tendenciózusan folytatták a Teheránnal szembeni megszorításokat, melyek az Iránból való amerikai importot és a fegyverkereskedelmet tiltották (Gold–Cordesman–Coughlin–Schulte, 2013: 37). Óriási változást az Obama-adminisztráció hozott 2010-ben, mikor a közel-keleti ország karnyújtásnyira volt az atomprogram befejezésétől, és egy átfogó *Iránra vonatkozó teljes körű szankciókra, elszámoltathatóságra és elkobzásra vonatkozó törvényt* (Comprehensive Iran Sanctions, Accountability, and Divestment Act – CISADA) alkotott. Az új törvény, melynek végrehajtásához az Európai Unió is fő partnerként csatlakozott, az Iránnal való nyersanyag-kereskedelmet igyekezett minimalizálni, bevonva a szankcionálandó országok körébe azokat az államokat is, melyek kereskednek Iránnal. Továbbá lényegében a teljes ipart (a nyersanyag-szektor mellett például a hajógyártást is) és az iráni pénz- és bankrendszert is szankciók alá vonták, s Irán mintegy 100 milliárd dolláros devizaállományát is befagyasztották.⁶⁹ A lépés fő célja: Teherán teljes elszigetelése. 2009-ben az iráni GDP 40,2 százalékát az ipar (túlnyomórészt a nyersanyaghoz köthető tevékenységek), 49,5 százalékát pedig a szolgáltatások, főleg a bankrendszerhez kötődőek adták, a lépések így valóban Teherán teljes ellehetetlenítését célozták.

A példátlan büntetések sikerességének kulcskérdése volt, vajon a nyersanyag-éhes ázsiai államok, Kína mellett India, Japán, Tajvan és Dél-Korea miként cselekednek, szembemennek-e Washington döntésével, megkockáztatva a szankciókat, vagy fejet

⁶⁹ Tájékoztató az Iráni Iszlám Köztársaság nukleáris programjával kapcsolatos megegyezés első lépéseiről. US Embassy, 2013.11.27. Elérés: <http://ircblog.usembassy.hu/2013/11/27/tajekoztato-az-irani-iszlam-koztarsasag-nuklearis-programjaval-kapcsolatos-megegyezes-elso-lepeseirol/>

hajtának a döntés előtt. Az iráni várakozásokkal szemben azonban többnyire ezen államok, s így Kína sem növelte drasztikusan importját, sőt a volumenek inkább csökkenő tendenciát mutattak. A szankciók 2011-től folyamatosan léptek hatályba, 2012 nyarára a kínai import 28 százalékkal, az indiai 42 százalékkal csökkent, miközben Dél-Korea, Tajvan és Japán nem is importált már kőolajat Iránból ezekben a hónapokban⁷⁰ (Uo.: 22).

A kemény szankciók végül meghozták a sikert. Irán kitermelése a 2010-es 3,7 millió hordós napi szintről 2,6-ra esett vissza, a csökkenő kereslet, a kimerülő kőolajmezők és a külföldi, olajiparba történő tőkebefektetések hiánya miatt. Az ország bevételei is drámaian visszaestek, csak az olajiparból származó bevételek majdnem 30 százalékkal csökkentek, így a megkezdett diplomáciai tárgyalások végül sikerrel jártak, s a Hatok (Egyesült Államok, Egyesült Királyság, Németország, Franciaország, Oroszország és Kína, illetve segítőként az Európai Unió) végül megegyeztek Iránnal a nem békés célú atomprogramjának teljes leállításáról és a folyamat állandó figyelemmel kíséréséről. A megbeszélések és az elért eredmények érdekessége, hogy „az enyhítéseket úgy [strukturálták], hogy a szankciók többsége, beleértve a kulcsfontosságú olaj, bank- és pénzügyi szektorra vonatkozókat, változatlan [maradt]”,⁷¹ így az egyelőre hat hónapra szóló megállapodás ideiglenesnek minősíthető, s alapot teremthet egy átfogó, mindenki által elfogadható egyezmény kidolgozására, egyelőre lényegében tovább sújtva az iráni gazdaságot.⁷²

A hatok tagjaként Kína is részt vett az egyeztetéseken, és az utóbbi években komoly szerepet játszott Teherán külpolitikájában, de az iráni, az együttműködéshez fűződő reményeket Pekingnek nem feltétlen sikerült beteljesítenie, annak ellenére, hogy az ENSZ határozatai kapcsán sokáig megbízható partnere volt Kína az arab államnak.

⁷⁰ Noha később, a korábbinál kisebb mértékben, de importáltak kőolajat ezen országok is. Tajvan 2013-ban mindössze 10 ezer hordó kőolajat importál naponta, de egyezsége jutottak Washingtonnal, hogy ez miatt nem kell szankcióktól tartaniuk. Taiwan gets U.S. sanctions waiver for Iran crude imports. The Peninsula Qatar, 2013.11.26. Elérés: <http://thepeninsulaqatar.com/news/latest-news/262328/taiwan-gets-u-s-sanctions-waiver-for-iran-crude-imports>

⁷¹ Tájékoztató az Iráni Iszlám Köztársaság nukleáris programjával kapcsolatos megegyezés első lépéseiről. US Embassy, 2013.11.27. Elérés: <http://ircblog.usembassy.hu/2013/11/27/tajekoztato-az-irani-iszlam-koztarsasag-nuklearis-programjaval-kapcsolatos-megegyezes-első-lepeseirol/>

⁷² 2015. július 14-én végül egyezség született a felek között az atomprogramról illetve a szankciók feloldásáról, hosszú hónapok egyeztetéseit követően.

Pekingi partnerség – Egyoldalú függőség?

A korábban vizsgált fagyos kínai–közel-keleti viszony az iráni–kínai kapcsolatok kiépülésével kezdett megváltozni, de a perzsa, ráadásul elszigetelt államhoz való közeledés nem jelentette az arab–kínai kapcsolatok kiépülését, az csak a kínai gazdasági növekedés beindulásával párhuzamosan kezdődött meg.

A két fél közeledése az iráni forradalmat követően indult meg, noha a kínaiakkal szembeni bizalmatlanság az iráni vezetőkben is megfigyelhető volt. A két ország nagyhatalmi múltja, azonos külpolitikai víziójuk (ti. a nyugati világ saját népeik ellen tevékenykedik) és a kínai fegyverexport azonban egy platformra helyezték a két országot, az Iránnal való külpolitikájában Peking még harcos forradalmi-kommunista politikai nézeteit is félretette (Harold–Nader, 2012: 3). Segítette továbbá a közeledést Irán teljes elszigeteltsége is, mely még a Szovjetunió támogatását sem élvezte. Kína részéről az együttműködés (ne feledjük, még az 1980-as években vagyunk, Kína olajexportáló állam, a gazdaság a nyitás politikájának köszönhetően éppen csak beindulóban) a térségi érdekeinek a kiépítését, geopolitikai célokat szolgált. Az 1970-es évek végéig az amerikai (és szovjet) érdekek miatt számukra „megközelíthetetlen” régióban tehettek szert befolyásra, ráadásul az iráni fegyvervásárlások miatt közvetlen gazdasági hasznot is hozott az együttműködés, mely igen hullámzónak volt mondható. Peking egyre pragmatikusabb külpolitikája ugyanis több esetben döntött a távolodás, a kooperáció lazítása mellett.

A kapcsolatok az 1990-es években váltak szorossá, a közel-keleti események Iránt még jobban szeparálták, Kína ezzel szemben egyre komolyabb gazdasági adatokat produkált, 1993-tól pedig olajimportra szorult, így a mélyítés kézenfekvőnek tűnt. Ekkor már a két fél közötti fegyverkereskedelem volumene is kimagasló volt, ballisztikus rakéták, hajó elleni rakéták, tankok és egyéb felszerelések jelentették a fő kínai exportot, a kereskedelem pontos összege azonban nem ismert (Joos, 2013: 50). Ahogy Bates Gill megjegyzi, nincsenek olyan dokumentumok, amelyek pontosan fel tudnák mérni a két fél közötti fegyvermozgást, a fő elemzések többnyire amerikai becsléseken alapulnak, de tény, hogy kimagasló összegekről beszélhetünk (Gill, 1998: 58). A kínai szállítások az iraki–iráni háború alatt is kulcsfontosságúak voltak Teherán számára, és később az iráni hadiipar kiépítésében is főszerepet játszott Peking, terveket és specifikációkat eladva perzsa partnerüknek. A katonai jellegű együttműködés mélységét mutatja, hogy a fegyvereladásokat célzó korlátozások idején is, komoly kínai szállítmányok érkeztek

Iránba, Észak-Koreán keresztül, sok esetben eltüntetve a fegyverek gyári sorszámát, így próbálván megnehezíteni beazonosításukat (Harold–Nader, 2012: 7). A kínai külpolitika egyik jellemző elemeként említhető, hogy az iraki-iráni háború alatt Peking Bagdadnak is szállított fegyvereket, egyes számítások szerint az 1980-as években a kínai fegyverexport 75–92 százaléka a régióba irányult (MIT, 2008: 24).

Teherán kétoldalú atomenergiái kooperációt is kezdeményezett Kínával, mely az urán dúsításához szükséges urán-hexafluorid (UF₆) előállítását célozta. Az atomenergetikai együttműködés tulajdonképpen az energiaforrás békés célú felhasználására irányult⁷³, de katonai dimenziói is voltak. Számos, az atomfegyver elkészítéséhez szükséges technológiával és eszközzel látták el Iránt 1997-ig, az azonban máig nem világos, hogy Kína tisztában volt-e a teheráni atomprogram katonai vetületével (Harold–Nader, 2012: 8), Stuart Harris is megjegyzi, hogy a nemzetközi egyezmények értelmében Kína szigorított a szállítmányok ellenőrzésén és nem bizonyított, hogy az atom nem békés célú felhasználását segítették volna (Harris, 2014: 100).

1997-ben megtorpanás következett be a két fél kapcsolatában, Peking döntésének köszönhetően többnyire amerikai nyomásra. 1996-ban ugyanis mélypontra került a pekingi-washingtoni viszony, a Tajvani-szorosban amerikai erődemonstrációra is sor került, az agresszívnek tűnő kínai politika miatt. Peking úgy érezte, békés gazdasági fejlődésének sokat ártana az Egyesült Államokkal szembeni nyílt szembeszállás, ezért döntött az iráni kapcsolatok leépítéséről, jegeléséről és ekkor állították le az atomenergetikai együttműködést is. Az 1990-es évek végén, 2000-es évek elején aztán ismét fellendültek a két fél közötti kapcsolatok, Kína további gazdasági növekedésének köszönhetően. Az ázsiai állam belgrádi nagykövetségének NATO általi, 1999-ben történt lebombázása és az iráni titkos atomprogram nyilvánosságra kerülése, megint pezsgővé tette a kooperációt. A két fél közötti kereskedelem az 1994-es szintről, 400 millió dollárról 2008-ra elérte a 29 milliárd dollárt (Liu–Wu, 2010: 43).

Peking 2011-ben már 555 ezer hordó kőolajat importált Iránból, és fontos aspektusa volt együttműködésüknek a kitermelés megindításának lehetősége új kőolajmezőkön is,

⁷³ Az iráni atomprogram az 1950-es években amerikai segítséggel indult el. A békés célú program keretében kutatólaborokat építettek és szerződéseket kötöttek nyugati cégekkel atomreaktorok építéséről. Az első atomerőmű a Bushehr-i lett volna, melyet 1975-ben kezdtek építeni, a forradalom azonban közbeszólt, így a kivitelezés félbemaradt. Az iráni atomprogram felújítása óta ennek az erőműnek a kivitelezését igyekeztek befejezni, szovjet majd orosz segítséggel, kompatibilitási problémák miatt azonban folyamatosan csúszott a befejezés, s hivatalosan csak 2011-ben adták át az erőművet. Jelenleg több erőmű kivitelezése vagy előkészítése folyik az országban. Az egyik legvitatottabb projektje az országnak a natanzi atomkomplexum, ahol Teherán urándúsítási tevékenységet végzett. A létesítményt Irán atomerőművé szeretné átalakítani.

kínai cégek által, illetve az ország finomító-kapacitása is pekingi segítséggel épült meg. A 2011-re élesedő amerikai szankciók azonban befolyásolták a két ország viszonyát is. Kína a szankciókat elutasította és kritizálta, de az iráni várakozásokkal ellentétben, megfelelően a kínai külpolitika pragmatikusságának, megfelelő mértékben, évről-évre csökkentette importját Iránból. A jelenlegi globális pénzügyi és intézményrendszer megfelelő fejlődési környezetet teremtett az ország számára, így nem érdekük szembenenni a nemzetközi folyamatokkal, azonban még fontosabb tényező volt, hogy a kieső mennyiségeket más, elsősorban térségbeli országokból pótolni tudták, illetve a gazdaság sem nőtt olyan mértékben, hogy az iráni importra rá lettek volna szorulva. Ez, az évről-évre történő csökkentés (2011-ről 2012-re 21, 2012-ről 2013-ra további 11 százalékkal mérsékelte, illetve tervezte csökkenteni az importot⁷⁴) elegendő volt a szankciók elkerülésére, de emellett az Egyesült Államok eljárását, az Irán belügyeibe való beavatkozást, illetve harmadik (Iránból importáló) országok büntetését elfogadhatatlannak tartotta, melynek minden fórumon hangot is adott, és elsősorban a diplomáciai tárgyalásokat, egyeztetéseket részesítette volna előnyben.⁷⁵

A beruházások kapcsán is megfigyelhető volt a visszaesés, a kínai olajipari cégek nem kötöttek új, Teherán által felkínált koncessziókat, félve attól, hogy az amerikai szankciók érzékenyen érintenék gazdálkodásukat. Bizonyos mértékben a kereskedelem is visszaesett, annak ellenére, hogy Peking, Újdelhihez hasonlóan igyekszik megkerülni a korlátozásokat. Barter-megállapodásokat írtak alá Teheránnal, ennek fejében nincs feltétlen pénzmozgás az országok (jelen esetben Kína és Irán, illetve India és Irán) között, hanem az iráni exportért cserébe árukat exportálnak az Öböl-államba, kikerülve így a pénzügyi intézeteket sújtó szankciókat, és elkerülve, hogy hazai bankjaik nemzetközi korlátozások alá essenek.⁷⁶

Harold és Nader azt vizionálják, hogy a szankciók puhítását követően a kínai beruházások gyorsan újraindulnak, és még mélyebb kooperáció alakul ki a két fél között, alapozva arra, hogy a kínai cégek visszavonulása taktikai jellegű lépés lehet,

⁷⁴ China Reiterates Opposition to U.S. Sanctions on Iran. Reuters.com, 2013.08.02. Elérés: <http://www.reuters.com/article/2013/08/02/us-usa-iran-china-idUSBRE9710D720130802>

⁷⁵ Uo.

⁷⁶ India, kezdetben ugyan elkötelezett volt a szankciók mellett, újabban nem hajlandó meghajolni a korlátozások előtt, egyre növekvő energiaéhsége miatt. S noha 2011-ről 2012-re csökkentett importját Iránból, az ország politikai vezetése elkötelezett, hogy 2013-ban ne csökkentsék tovább a vásárlásokat, mellyel pénzt is takaríthatnának meg. A lépéssel kitennék magukat a szankciók hatásainak, mindamellett, hogy India már korábban is igyekezett kijátszani a korlátozásokat, s az iráni exportért hol iráni, hol török bankokon keresztül fizetett, később pedig barter-egyezményt kötöttek. Lásd bővebben: India Considers Holding Iran Oil Imports Steady. The Wall Street Journal, 2013.09.02. Elérés: <http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424127887323932604579050423786432370>

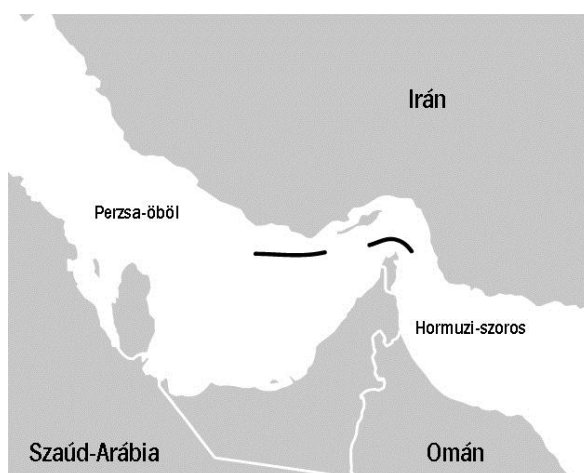
ugyanis nem akarják megkockáztatni már élő érdekeltségeik elvesztését (Harold–Nader, 2012: 12). A még mélyebb együttműködés Irán egyre nagyobb függősége miatt alakulhat ki, hisz az évek során, a komolyodó szankcióknak köszönhetően Irán egyre inkább teret vesztett és szinte Peking volt az egyetlen, hosszú időn át megbízható partnere, aki az ENSZ-határozatok kapcsán is igyekezett védeni a teheráni érdekeket.⁷⁷ Kína nincs ennyire függő pozícióban, fontos ugyan számára Irán, de érdeklődését főleg gazdasági érdekei és energetikai együttműködések, illetve a nyersanyagigényének kielégítése motiválja, s ahogy Szaúd-Arábia példáján keresztül láthattuk, a kelet-ázsiai állam igyekszik a térség más államaival is egyezsége jutni, még tovább csökkentve függését Irántól, biztosítva energiaszükségletének folyamatos ellátását.

A Hormuzi-szoros és jelentősége

Ezt a folyamatos ellátást ugyanakkor nem csupán ezen országok belső piacai, vagy éppen az őket érő szankciók határozzák meg. Az Öböl-államok kapcsán létezik egy fontos tényező, mely meghatározza a nyersanyag-szállítások biztonságát és zavartalanságát. Ez pedig nem más, mint a Hormuzi-szoros (9. ábra), mely biztosítja a Perzsa-öbölből a kijutást az Indiai-óceánra. Jelentősége kiemelkedő, a világ napi olajkereskedelmének 20 százaléka, a tengeren szállított mennyiség 40 százaléka halad itt át, stratégiai csomóponttá téve a szorost. Mint érintettem, fontossága és szabad átjárhatósága Peking számára (is) fő prioritás, hisz kőolajimportjának 45 százaléka érkezik az átjárón keresztül, lehetőségei az ellenőrzésére ugyanakkor nagymértékben korlátozottak.

⁷⁷ Kína számos esetben akadályozta meg az Irán elleni határozatok meghozatalát, vagy azokat csak felpuhított formában szavazta meg, többnyire Oroszországgal párban, jelentős diplomáciai segítséget nyújtva Teheránnak. A kínai diplomácia Iránnal kapcsolatos lépéseiről lásd bővebben: Davis et al., 2012: 72–82.

9. ábra: A Hormuzi-szoros



Forrás: Saját szerkesztés

Keskenysége okán, a hajók két „sávon” használhatják a szorost, egy a Perzsa-öbölbe tartó, a másik az öbölből érkező hajók számára van fenntartva. Maga a szoros körülbelül 280 km hosszú, legkeskenyebb pontján mindössze 45 km széles⁷⁸, így az itt áthaladó hajók fokozott veszélynek vannak kitéve. Az évszázadok során állandó küzdelem folyt a szoros, ezáltal lényegében a Perzsa-öbölbeli államok tengeren zajló kereskedelmének ellenőrzéséért – mely a térség exportjának 90 százalékát teszi ki napjainkban.⁷⁹ 1515-ben a portugálok foglalták el Hormuz városát, s tartották közel egy évszázadig kontroll alatt a szorost, majd angol-francia versenyfutás következett, hogy aztán a 20. század elejéig tartó brit dominanciát felváltta az amerikai-szovjet párharc, és Washington győzelme (Wen, 2010: 3).

A szoros geopolitikai jelentősége és biztonsági kockázata 1988. április 14-én vált mindenki számára világossá, azután, hogy Teherán az iraki-iráni háború utolsó hónapjaiban elaknásította a szorost.⁸⁰ Aznap egy amerikai hadihajó, a USS Samuel B. Roberts futott rá egy telepített aknára és süllyedt el majdnem. Az amerikai válasz, noha négy napot váratott magára, mindössze egy napig tartott. Az április 18-i akció, mely az *Imádkozó Sáska-hadművelet* nevet kapta, komoly csapást mért Iránra, súlyosan megrongált két olajfűró-tornyot, és vélhetően komoly szerepet játszott a fegyverszünet megkötésében Irán és Irak között, pár hónappal később.

⁷⁸ Khan, 2010: 1

⁷⁹ Uo.

⁸⁰ A helyszínen talált aknák sorozatszámát egyértelműen az iráni haderőhöz volt köthető, az aknásítást egyébként Teherán sem cáfolta. Operation Praying Mantis. Navy Book. Elérés: <http://www.navybook.com/no-higher-honor/timeline/operation-praying-mantis/>

Az eset azt követően került ismét elő, hogy az országot érő szankciók hatására, és azok ellen fellépve, Teherán a szoros ismételt elaknásításával fenyegetett.⁸¹ A lépés a kereskedelmi szállításokban több hetes kihagyást eredményezne, attól függően, hogy milyen alapos munkát végeznének az irániak, a Bahreinben állomásoztatott négy aknamentesítő hajó mellé mennyi idő alatt tudnának az amerikaiak újabbakat hadrendbe állítani (Khan, 2010: 7), illetőleg, hogy megfelelő-e a folyamat ideje alatt a Perzsa-öböl biztonsági környezete. Ahogy Sabahat Khan megjegyzi, az aknák mentesítése 200-szor több időbe kerül, mint telepítésük, márpedig Irán az utóbbi években óriási mennyiségű telepíthető aknát gyártott vagy vásárolt, körülbelül 2000–5000 darabbal rendelkeznek, amerikai becslések szerint (Uo.).

Miután a szoros lezárása nem csupán a szankciókat végrehajtó államokat, hanem fontos gazdasági partnerei mellett Irán gazdaságát is súlyosan érintené, az akció végrehajtása mindenesetre kérdéses. Az egyre komolyabb gazdasági válság, illetve a korlátozások további fenntartása azonban minden mindegy alapon indukálhatják a szoros elaknásítását, mely egyúttal a nyersanyagszállításokban beálló szünetet, s Kína számára gazdasági problémákat jelentene, a krízis hosszától függően.

Peking legnagyobb problémája, hogy nincs ráhatása a térség vizein zajló eseményekre, hisz a Hormuzi-szorost az Egyesült Államok hadereje ellenőrzi, ahogy az a 10. ábrán is látszik, így Kína sem az elaknásítás megakadályozását, sem az aknamentesítés felgyorsítását nem tudja elérni, kockáztatván szállítmányainak biztonságát.

10. ábra: Az Egyesült Államok tengeri haderejének aktuális elhelyezkedése, 2013. november 28.



Forrás: Stratfor.com, saját szerkesztés

⁸¹ Aleaziz–Mills, 2012

A kihívás megoldására természetesen számos elmélet létezik, melyek összefüggésben vannak a kínai nyersanyagszállítványok más térségekben tapasztalható (vagy vélt) kockázataival, így a pekingi lépések bemutatására a *hetedik fejezetben* vállalkozom.

A régió egyéb kockázati tényezői

A Hormuzi-szoros és Irán regionális külpolitikája mellett Kína érdekeit, de legfőképp a zavartalan nyersanyagszállítást egyéb tényezők is nehezíthetik, melyeket csak összefoglalóan érintek, lévén összefüggésben vannak a már korábban említett problémákkal.

- Az arab-izraeli, a térség életét alapvetően meghatározó konfliktus, illetve annak kimenetele. Mint láthattuk, Peking nem csupán az arab államokkal épít ki egyre komolyabb gazdasági együttműködések, hanem Izraellel is szoros kapcsolatokat ápol, mely minden bizonnyal konfliktusos tényező lesz Kína regionális kapcsolataiban. Tény azonban, hogy az arab államok és Irán ilyen irányú esetleges aggályait Peking gazdasági hatásai egyelőre felülírják.
- A térség és a nyersanyagellátás biztonságát veszélyeztető tényező lehet még a regionális feszültségek eszkalálódása, mely a kurdok 4 országot érintő konfliktusai, Szíria polgárháborús viszálya, vagy Irak instabil belpolitikai helyzete miatt valós veszélyként lebeg a régió államai felett.
- Végül említésre érdemes még az a 2011 év eleji esemény is, mely az *arab tavasz* kiteljesedése következtében nem kapott elég médiafigyelmet: a Wikileaks által kiszivárogtatott egyik dokumentum szerint ugyanis Szaúd-Arábia 40 százalékkal túlbecsülte nyersanyagtartalmait.⁸² Ugyanakkor, ha bebizonyosodna, hogy a dokumentum híresztelése igaz, az nem csak Kínát, hanem a globális energiapiacot is óriási mértékben érintené, elszabadítva az így is magas nyersanyagárakat.

⁸² Have Saudis Overstated How Much Oil Is Left? TIME, 2011.02.10. Elérés: <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,2048242,00.html>

Az Indiai-óceán és természetes nagyhatalma: Újdelhi

Háda Bélát, a térség hazai szakértőjét idézve, „az Indiai-óceán medencéjének északi részét határoló tengeri és szárazföldi térség a globális biztonságpolitikai folyamatok szempontjából egyike a Föld „legkitüntetettebb” területeinek. Az Arab-félszigettől Dél-Ázsia érintésével az Indokínai-félszigetig és a távol-keleti vizek nyugati kapujának tekintett Malaka-szorosig terjedő világrész stratégiai fontosságát világgazdasági, közlekedésföldrajzi és katonai tényezők egész sora biztosítja” (Háda, 2010: 1). Köszönhető mindez elsősorban annak, hogy a világ legforgalmasabb tranzitvonalai itt húzódnak, továbbá az óceán köti össze Afrikát, Ázsiát és Ausztráliát, teret adva a kontinensek és kultúrák közötti interakciónak.

Az Indiai-óceán mentén élő népek évszázadokon keresztül profitáltak a kereskedelemről, a meglévő politikai, etnikai vagy vallási különbözőség ellenére, ahogy az Cseng-Ho utazásai kapcsán a *második fejezetben* már bemutatásra került. Ezek a tradicionális kapcsolatok szakadtak meg a portugál, majd pedig a további európai hajósok érkezésével a 16–17. századtól kezdődően. A nyugati hatalmak gyorsan kiépítették dominanciájukat a térségben, s ennek köszönhetően gyarmatbirodalmaikat is létrehozták. A második világháborút követő, fokozatos dekolonizáció sem változtatott a térség államainak helyzetén, a korábbi gyarmattartó államok helyét a bipoláris világ két szuperhatalma, de elsősorban Washington vette át, kiépítve tengeri és partnerállamokon keresztül a szárazföldi jelenlétét. Csak a hidegháború végeztével enyhült az extra-regionális dominancia, s ekkortól tapasztalhatták meg a térség államai az óceán azon társadalmi, gazdasági és kulturális oldalát, mely a kontinensek közötti híd-szerepet lehetővé tette. A korábbi struktúrák felbomlásával párhuzamosan „a kilencvenes évek végétől az Indiai-óceán északi térségében – a hagyományos hatalmak érdekeltségének fennmaradása mellett – két, ma még korlátozott globális képességekkel rendelkező, de a poszthidegháborús korszak egyértelmű nyertesének számító ország, India és Kína versengése bontakozott ki a stratégiai pozíciók kiépítéséért és birtoklásáért. Az Indiai Köztársaságot növekvő potenciáljai és geostratégiai adottságai szinte predesztinálták az itteni vezető szerepre, míg Kína számára afrikai érdekeltségei és a közel-keleti

szénhidrogén importtól való függése tette kiemelt céllá a térségben való jelenlétének erősítését” (Uo.: 1–2).

Az óceán felértékelődése is ennek a szerepnek, a kereskedelemnek, és ahogy Kína kapcsán érintettem, elsősorban a közel-keleti (és afrikai) nyersanyag-tartalékoknak köszönhető. Ázsia felemelkedése, a Kelet felé fordulás már önmagában elég ahhoz, hogy az óceán fontosságát bizonyítsuk, gondolva nem csupán India, Kína, hanem további ázsiai államok, például Dél-Korea, Japán és Tajvan gazdaságára is. „A Hormuzi-szorostól a Malaka-szorosig húzódó tengeri térség ma földünk egyik legfontosabb tranzitútvonala, melyet évente mintegy 62 ezer szállítóhajó vesz igénybe. Itt halad el a világkereskedelemben megjelenő, tengeren szállított olaj mintegy 40 százaléka, és a cseppfolyósított földgáz kétharmada. A közel-keleti szénhidrogéneknek a dél-ázsiai és távol-keleti piacokra való szállításával párhuzamosan az európai és kelet-ázsiai térségek közötti árucseré is jelentős részben ezen az útvonalon keresztül zajlik” (Uo.: 3), stratégiai fontosságú térséggé emelve a régiót, s a vizeket, tehát nem csupán Kína, hanem az egész világ számára.

A bipoláris világ felbomlásával párhuzamosan a térség biztonsági viszonyai is alapvetően változtak meg. Amíg korábban az Egyesült Államok tengeri jelenlétének fő célja a nyersanyagokhoz való biztonságos hozzáférés garantálása volt, addig napjainkra, ahogy Potgieter megjegyzi, a régió kevésbé mondható stabilnak a rivalizálások, konfliktusok, gyanúsítgatások és állandó belpolitikai problémák miatt (Potgieter, 2012: 2). Ennek is köszönhetően, az Indiai-óceán régiójában⁸³ található országokban zajlik a világ fegyveres konfliktusainak fele⁸⁴, melynek következtében a tengeri hajózás biztonsága is veszélybe került, a gyenge kormányok, melyek nem rendelkeztek kapacitással vagy kellő hatalommal saját vizeik biztonságának garantálására, az Indiai-óceán számos pontján illegális tevékenységet folytató csoportoknak kedveztek, amelyek, mint ahogy Szomália esetében is láttuk, nem féltek a nemzetközi

⁸³ Formailag azokat az országokat nevezhetjük az Indiai-óceán régiójába tartozóknak, melyek határosak az óceánnal. Funkcionális szempontból azokat az államokat tekinthetjük ide tartozóknak, melyek tagjai az Indiai-óceán Régió Együttműködési Szövetségének (Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation, IOR-ARC). A közös formai és funkcionális kritérium a határ és az érdek. Abban az esetben, ha ez utóbbit vesszük fő kritériumként, akkor azt az 51 államot tudjuk régióba tartozó állammak tekinteni, amelyek határosak az óceánnal és melyek függenek (elsősorban gazdaságilag, kereskedelmileg) attól. Így beszélhetünk 28 közvetlen part menti államról, 10 Vörös-tengeri és Perzsa-öbölbeli államról, illetve további 13 szárazföldi államról. Rumley, Dennis – Doyle, Timothy – Chaturvedi, Sanjay (2012): ‘Securing’ the Indian Ocean? Competing Regional Security Constructions. Indo-Pacific Governance Research Centre, Policy Brief, No. 3.

⁸⁴ Why the Indian Ocean Matters. The Diplomat, 2011.03.02. Elérés: <http://thediplomat.com/2011/03/why-the-indian-ocean-matters/>

kereskedelem akadályozásától sem. A folyamat akár a 22-es csapdajaként is értelmezhető, mert azáltal, hogy ezen államok nem képesek saját felségvizeik ellenőrzésére és gazdasági hasznosítására, óriási bevételektől is elesnek és továbbra is rá lesznek szorulva a donor államok⁸⁵ támogatására.

A fejezet során egy indiai-óceáni nagyhatalom, India, és egy extra-regionális erő, az Egyesült Államok jelenlétét vizsgálom meg, elsősorban régióbeli elképzelésük, jelenlétük kapcsán: India, az ország földrajzi elhelyezkedésének is köszönhetően, mint az óceán természetes nagyhatalma, az Egyesült Államok pedig, mint globális, a térség tengeri folyamatait máig meghatározó állam kerülnek bemutatásra. Mindkét hatalom korlátozhatja Kína regionális szerepét erősíteni igyekvő, és kereskedelmi szállítmányainak biztonságát garantálni vágyó térségi politikáját, egyúttal Peking attól tart, hogy katonai potenciáljuk révén korlátozhatják a kínai kereskedelmi flotta haladását (Harris, 2014: 161). A viszonyok megértéséhez előbb India és Kína múltbéli és napjainkban tapasztalható kapcsolatát, majd India regionális és katonai törekvéseit, gazdasági lehetőségeit veszem górcső alá, hogy aztán Washington aktuálisan változó jelenlétét, szerepét vizsgáljam meg, hogy a következő fejezetekben megfelelően értékelhessem, vajon mi lenne Peking számára a megfelelő katonai, gazdasági, politikai helyzet a Hormuzi-szorostól a Malaka-szorosig húzódó vizeken.

⁸⁵ A nemzetközi fejlesztési együttműködés a fejlett, demokratikus országok értékrendjének, politikai gondolkodásának természetes eleme, amely kifejezi, és konkrét segítségnyújtásban megjeleníti a szegény országokkal vállalt szolidaritást. A cél a szegénység csökkentése, a demokratikus átalakulás, a béke és biztonság előmozdítása, a stabil és fenntartható fejlődés feltételeinek megteremtése, a szegény országok felzárkóztatása, mely a fejlett országok szempontjából is fontos célok elérését segít megvalósítani. (Forrás: Magyarország nemzetközi fejlesztési stratégiája és összefüggései, Magyar ENSZ Társaság. Elérés: <http://www.menszt.hu/layout/set/print/content/view/full/405>) A donorállamok hivatalos fejlesztési támogatás (Official Development Assistance – ODA) keretében nyújtanak segítséget, mértékét általában a bruttó nemzeti jövedelemhez (Gross National Income – GNI) viszonyítva szokták megjeleníteni. Az Európai Unióban a fejlődő, szegény országok megsegítése az Unió egyik legfontosabb alapelve, a szolidaritásra épül, a Közösség a legnagyobb donor a világon. Természetesen mindegyik segélyező donorország igyekszik odafigyelni a segélyezés harmonizálására, a kül- és biztonságpolitikai, kereskedelmi célok és a fejlesztési támogatás összehangolására. Kína a fejlesztési támogatások tekintetében elmarad a nyugati államoktól, ugyanis támogatásainak nagy része nem felel meg az OECD által meghatározott hivatalos fejlesztési támogatásnak, így 2010-ben GNI-jének mindössze 0,04 százalékát költötte ODA-ra. Itt talán érdemes még megjegyezni, hogy az Európai Unió 2010-es célkitűzése a GNI 0,56, 2015-re pedig 0,7 százaléka volt, a 2010-es célokat ugyanakkor nem sikerült elérni, mint ahogy a 2015-ös célok elérésére sincs esély a 2010 óta tartó csökkenő tendenciáknak köszönhetően. Lásd: Publication of preliminary data on Official Development Assistance, 2012. Europa.eu, 2013.04.03. Elérés: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-299_en.htm

India és Kína történelmi kapcsolata

A két ősi civilizáció, a 7,2 milliárdos emberiség 37 százalékának⁸⁶ otthon adó, feltörekvő nagyhatalmak, Kína és India szomszédosak egymással, tehát a regionális és globális biztonság szempontjából sem közömbös egymással szemben fenntartott viszonyuk. Noha két, történelmi metszetben is jelentős országról beszélünk, a múltban többnyire egymástól függetlenül fejlődtek, kevés direkt politikai kapcsolat volt a két birodalom között. Állandó szomszédokká is csupán 1950-ben, Tibet végleges annektálásakor váltak, mikor a frissen alakult Kínai Népköztársaság katonái bevonultak Lhászába.

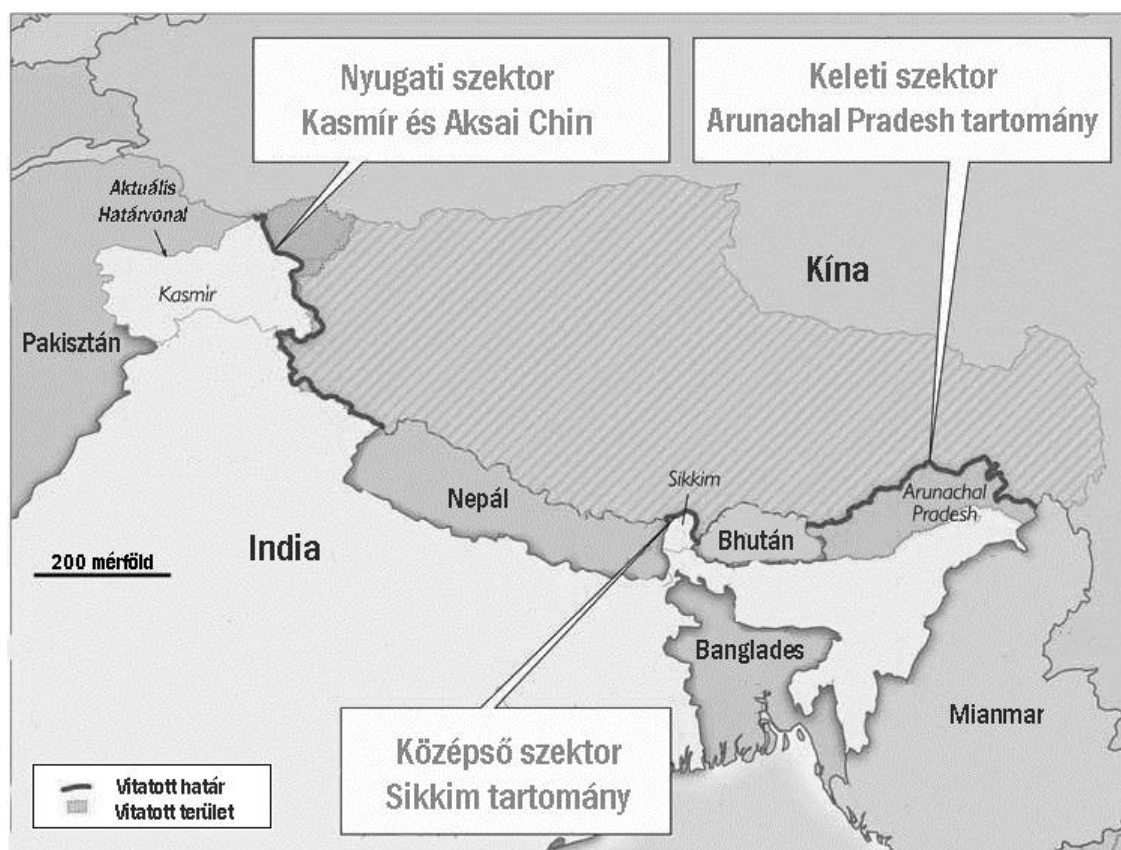
A kapcsolatok a békés együttműködés jegyében indultak. Az indiai parlament üdvözölte a Népköztársaság létrejöttét. Dzsaváharlál Nehru miniszterelnök 1950-ben az elismerést követően úgy nyilatkozott, hogy ez nem engedélyezés vagy tiltás kérdése volt, hanem egy történelmi eseménynek az elismerése. „Ez hatással van ránk, mert Ázsiában élünk, hatással van ránk, mert Ázsia stratégiai fontosságú részén élünk, az Indiai-óceán közepén, bensőséges kapcsolatokkal Nyugat-Ázsia, Délkelet-Ázsia és az ázsiai Távol-Kelet irányába. Nem hagyhatjuk figyelmen kívül, s nem is akarjuk figyelmen kívül hagyni” (Das, 2013: 12). Nehru kezdetben Tibet kapcsán is jórészt elnéző, de semmiképp sem elítélő álláspontot képviselt, ennek során folyamatos kritikák érték az indiai miniszterelnököt, később azonban India befogadta a Dalai Lámát, mely viszont Peking részéről keltett ellenérzéseket.

A két ország közötti kapcsolatok hamar megromlottak, a Szovjetunióval történt kínai szakítás, majd az 1962-es határcsúcsok következtében elhidegültek, sőt a felek nyíltan ellenségessé váltak. Moszkva ugyanis szorosabbra fűzte Újdelhivel a politikai és gazdasági szálakat, igyekezvén bekeríteni a riválissá váló Pekinget. Az eseménynek máig tartó hatása is van: a határcsúcsok követően azóta sem sikerült megegyezni a két ország közötti határvonalról. A két ország körülbelül 3500 km-es határon osztozik⁸⁷, s három területen összesen 125 ezer km²-nyi, több mint egy magyarországnyi terület hovatartozását vitatják.

⁸⁶ Forrás, adatok alapja: Current World Population. Elérés: http://www.geohive.com/earth/population_now.aspx

⁸⁷ Érdekes, hogy a határvonal hosszában sincs egyetértés a két fél között. India szerint a két ország 4000 kilométeres határon osztozik, Kína szerint viszont mindössze 2000 kilométer a két fél közötti határvonal hosszúsága. (Zhang–Li, 2013)

11. ábra: A két ország közötti vitatott területek



Forrás: beforeitsnews.com alapján saját szerkesztés

A vitatott területek három részre, keleti, középső és nyugati szektorra oszthatók. A keleti szektor az indiai Arunachal Pradesh tartományt és az 1914-ben a britek és a tibetiek által meghúzott McMahon-vonalat jelenti, mely jelenleg, mint *Aktuális Határvonal* (*Line of Actual Control*) választja el a feleket egymástól. Peking nem ismeri el a határvonalat, noha a határcsatákat követően visszavonult a kijelölt vonal mögé, és azóta csak folyamatos határsértések borzolják a két fél közötti viszonyt. A középső szektor Sikkim indiai tartományt érinti, mely egy népszavazást követően, 1975 óta India állam része. Ezt megelőzően Sikkim monarchia volt, India protektorátusaként. A kínai térképek a mai napig független államként jelölik a tartományt, s „mindössze” 450 kilométernyi a vitatott határvonal hossza. A nyugati tartomány India egyik legkényesebb tartományát, Kasmírt érinti, mely a kínai hódítás óta három részre van osztva Kína, Pakisztán és India között, ráadásul puszkaporos hordónak tekinthető a pakisztáni–indiai szembenállás miatt. Peking az 1962-es csatákat követően foglalta el a 33 500 km²-es, gyéren lakott, azóta is saját részeként számon tartott Aksai Chin-nek nevezett területet.

Magának a két fél közötti határháborúnak is ez a terület volt a kiobbantója. Indiai egységek ugyanis felfedezték, hogy a kínaiak utat építettek területükön, mely összekötötte Tibetet és Hszincsiang-Ujgur tartományt. Az egyértelmű határsértést India kis létszámú haderő kivezénylésével igyekezett megoldani, jelezve Újdelhi terület feletti rendelkezésének a jogát, az akcióra azonban a kínaiak támadással válaszoltak, kiobbantva a háborút. A fegyveres összecsapás rövid ideig tartott és kínai győzelemmel végződött.

A határhelyzet azóta változatlan, legutóbb 2013 tavaszán történt határsértés, amikor Ladakhba, Kasmír indiai területére egy kínai katonai csapat 19 kilométer mélyen behatolt és táborát vert.⁸⁸ A konfliktust sikerült ugyan diplomatikus módszerekkel rendezni, de az újdelhi jelentések alapján fény derült arra, hogy 2012-ben több mint 400 határsértést jegyeztek fel, s ezeknek 90 százaléka ugyanezen a határszakaszon, Kasmír tartományban történt.⁸⁹

Noha a felek számtalan egyeztetést tartottak a vitatott határszakaszokról, azok mindkét fél számára megfelelő megoldására egyelőre nincs esély, egyik ország sem akar lemondani sem az általa igazgatott területről, sem pedig követeléseiről. Arunachal Pradesh és Sikkim tartományokat India tartja integráns részének, Kína pedig a szinte lakatlan Aksai Chin-t stratégiai fontosságú területként kezeli, melyen keresztül össze tudta kötni két nyugati tartományát, így a terület feletti rendelkezési jogáról Peking nem fog lemondani.

További konfliktusforrást jelent a két fél között Pakisztán esete, hiszen Iszlámábád – válaszul India sikeres kísérleti atomrobbantására – 1998-ra, nagyrészt kínai segítséggel készített saját atomfegyvert. Újdelhi Pekinget vádolta a segítségnyújtás miatt, s noha India a pakisztáni atomfegyverre válaszul kezdett újabb atomkísérletekbe, vélhetően Kína nukleáris arzenálja is döntő tényezőnek bizonyult a projekt megindításakor.⁹⁰

⁸⁸ Az eset óta két másik határátlépésre is fény derült, melyek mind hosszabb ideig tartó feszültséget okoznak, s egyre mélyebb behatolásokat eredményeznek kínai részről az indiai területekre.

⁸⁹ Chinese Army on the Indian Side of LAC has set Alarm Bells Ringing. Can the Indian Army Maintain its Restraint? Daily Mail, 2012.10.15. Elérés: <http://www.dailymail.co.uk/indiahome/indianews/article-2218207/Dragon-breathes-Growing-intrusion-Chinese-army-Indian-LAC-set-alarm-bells-ringing-South-Block-Can-Indian-army-maintain-restraint.html>

⁹⁰ A rákövetkező évben kiobbant indiai belpolitikai viszály aztán meglepő változásokat hozott. Miután kasmíri milicisták támadásokat hajtottak végre indiai területen, mégpedig pakisztáni támogatással, s a világ fokozott aggodalommal kísérte a két atomhatalom szembekerülését, Kína (valamint az Egyesült Államok) közös diplomáciai fellépése véget vetett a viszálykodásnak: a támogatást kérő pakisztáni vezetőket elutasították Pekingben, sőt felszólították őket a hadműveletek befejezésére. A kínai szerepvállalásra válaszul India közeledni kezdett korábbi riválisához, számos tanácskozást tartottak, s több együttműködési szerződés aláírására is sor került.

A határviták lezáratlansága és a kínai-pakisztáni viszony ellenére az 1980-as évektől kezdődően a két fél konfliktusoktól mentes kapcsolatot tartott fenn egymással szemben, melyre a BRIC létrehozása is jó példa. A ma már BRICS néven futó, Brazíliát, Oroszországot, Indiát, Kínát és a Dél-afrikai Köztársaságot tagjai között tudó informális szervezet a világ lakosságának 42⁹¹, a GDP-jének pedig 25 százalékát adja (Tóth, 2013), tagjai pedig számos ügyben közös döntést igyekeznek hozni. Ahogy Feledy Botond is megjegyzi: „az informális szövetség néhány éve kitartóan dolgozik súlyának erősítésén a világpolitikában. A legtöbb nemzetközi találkozón, ahol jelen vannak ezek az államok, előzetesen törekednek a külön egyeztetésre” (Feledy, 2013). A felszínen tehát látszólag békés viszony tapasztalható, a két állam úgy tűnik, tiszteli egymást, múltjuk és gazdasági méretük okán, a mélyben azonban a kölcsönös bizalmatlanság figyelhető meg, mindkét fél részéről.

India egyfelől nem felejtheti 1962 tanulságait. Az aggodalom, ami Kína új évezredben mutatott gazdasági teljesítménye kapcsán a világ számos államában felmerült, Újdelhi politikai vezetőiben már több mint ötven esztendeje él. Tartanak Kínától, hisz a pekingi külpolitika utóbbi éveiben igyekszik „bekeríteni” Indiát, partnerségi megállapodásokat kötve az ország szomszédjaival, avagy riválisaival. Kínának is hasonló félelmei vannak, látva az indiai együttműködéseket az Egyesült Államokkal, Vietnámmal vagy éppen Japánnal, ráadásul az Indiai-óceán szabad hajózhatóságát érzik a kínaiak fenyegetettnek, látva India növekvő nyersanyagigényeit. A két fél kapcsolatának pikantériája tehát, hogy mindkét fél külpolitikai stratégiájának egyik fő motivációja a másik fél növekvő globális szerepének ellensúlyozása.

India gazdasági fejlődése

India világgazdasági szerepe és súlya rohamosan növekszik, népessége pedig hamarosan meghaladja majd Kínáét. Gazdasága meredeken bővül⁹², az export nagyobb mértékben nő, mint Pekingben⁹³, indiai multinacionális vállalatok lepik el a világot. Ráadásul a világgazdasági válság idején tapasztalható lassulás idején India új partnereket, piacokat keresett kevesebbet importáló európai és észak-amerikai,

⁹¹ Forrás, adatok alapja: Current World Population. Elérés: http://www.geohive.com/earth/population_now.aspx

⁹² 2000 és 2007 között átlagosan 7 százalékot nöött, a válságból való kilábalás, 2010 óta pedig ismételtelen eléri ezt a szintet a növekedés. Forrás: India: Country Analysis Brief Overview. EIA, 2013.03.18. Elérés: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=IN>

⁹³ 2011-es évre vonatkoztatva. India beats China in export growth rate: WTO. Hindustan Times, 2012.07.29. Elérés: <http://www.hindustantimes.com/business-news/india-beats-china-in-export-growth-rate-wto/article1-903640.aspx>

tradicionális üzlettársai mellett, így bővítve jelenlétét Afrika és Latin-Amerika államaiban, előbbi esetében építve diaszpórájára is.

Az ország húzóágazata a szoftver- és számítógépes szolgáltatások iparága. „India [...] számos egyedülálló előnnyel rendelkezik, melyek közül a legfontosabb a képzett, angolul kitűnően beszélő munkaerő, mely igen olcsónak számít. Nem elhanyagolható a műszaki és természettudományos oktatás rendkívül magas színvonala sem, mely szakképzett munkaerő utánpótlást nyújt. Ezeket a jellegzetességeket a számítástechnika területén tudta kamatoztatni az ország, így vált húzó ágazattá a szoftveripar, ahol csekély tőkebefektetéssel kiépíthető a magas szintű szolgáltatások háttere. [...] Az iparág India legdinamikusabban fejlődő ágazatává vált” (Weisz, 2007: 37). Az indiai gazdasági fejlődés egyik nagy akadály a heterogén nyelvi struktúrák, az országon belüli fejlettségbeli különbségek mellett a kasztrendszer továbbra is fennálló, a vidéki szabadságjogokat akadályozó, s ezáltal a fejlődést is gátló rendszere. „Az alkotmány szerint az állampolgárok bármilyen megkülönböztetése tilos, vidéken mégis meghatározóak a kasztrendszer szabályai – napjainkban is. A rendszer tulajdonképpen egy ősi társadalmi rétegződési forma, melynek örök funkciója a kiváltságosok helyzetének megőrzése. A kasztok általában foglalkozási eredetűek voltak, a négy alapkaszt a következő: papok, katonák, kézművesek, parasztok. Az idő folyamán a rendszer egyre bonyolultabbá vált és az alkasztok száma a háromezret is meghaladta. Lényeges [elem], hogy mindenki beleszületik kasztjába” (Uo.: 11). Ez utóbbi momentum, s a rendszer további létezése komoly akadályozó tényező lehet India jövőbeni versenyképességét illetően.

A fejlődés természetesen rengeteg energiát követel, s noha Kína energiafogyasztása mintegy 4,5-szer akkora, mint Indiáé (*1. táblázat*), a növekedés számottevő mértékű.⁹⁴ Újdelhi Kína, az Egyesült Államok és Oroszország mögött immáron a negyedik legnagyobb energiafogyasztó, 2010-ről 2011-re 10 százalékkal nőtt fogyasztása, s Kínához hasonlóan India is küzd az ipar és a lakosság növekvő energiaigényének kielégítésével, importjának 26 százalékát a kőolaj teszi ki (Wilhelm, 2014: 406).

Az ország az EIA becslései szerint nem biztos, hogy képes lesz kielégíteni az egyre nagyobb igényeket, főképpen az ország energiafüggősége és a szénenergia-szektor hiányzó reformja miatt.⁹⁵ India legnagyobb energiaforrása a szén, mely a fogyasztás 41

⁹⁴ Total Primary Energy Consumption (Quadrillion Btu). EIA, 2013. Elérés: <http://www.eia.gov/cfapps/ipdbproject/IEDIndex3.cfm?tid=44&pid=44&aid=2>

⁹⁵ India: Country Analysis Brief Overview. EIA, 2013.03.18. Elérés: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=IN>

százalékát adja. A kőolaj és a biomassza (mely India esetében a fa és a szemét elégetését jelenti a rurális térségekben, de ilyen tradicionális biomasszából nyeri az energiát az ország iparának nagy része is) a fogyasztás 23–23 százalékát adja, míg 8 százalékkal a földgáz, 5 százalékkal pedig a nukleáris energia⁹⁶ és a megújuló energiák járulnak hozzá az ország energiaigényének kielégítéséhez.

Emellett, a becslések szerint a társadalom mintegy 25 százalékának nincs hozzáférése az elektromos áramhoz és a hálózatra kötött térségekben is állandóak az áramszünetek.⁹⁷ A 2012 nyarán tapasztalható országos, órákon át tartó kimaradások idején majdnem 700 millióan maradtak áram nélkül⁹⁸, komolyan megkérdőjelezve az ország teljesítőképességét. Az áramkimaradások mellett az ország energiafüggősége is kritikus tényező India energiabiztonsága tekintetében.

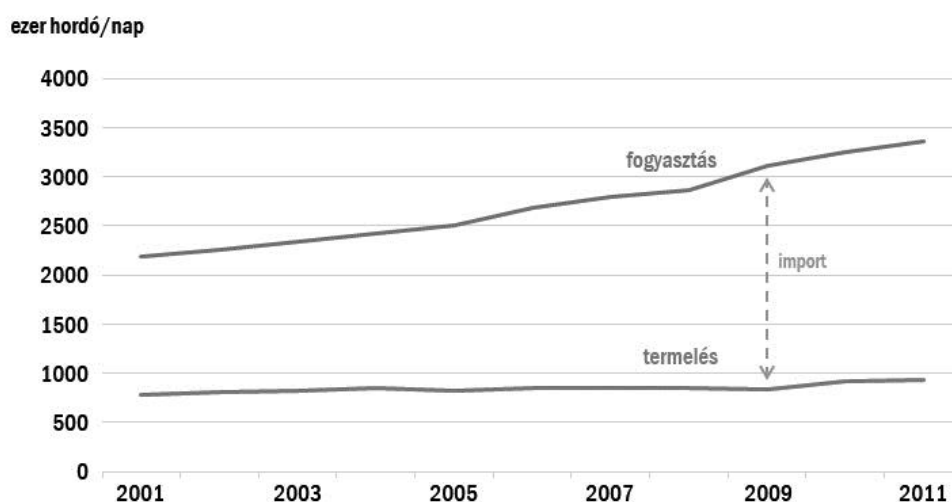
„A kőszén alapú energiatermelés fokozatos visszaszorulásával [...] az ország szénhidrogén-felhasználásának további növekedése prognosztizálható” (Háda, 2010: 4). 2007-ben a szén még 51 százalékot képviselt a termelésben, 2011-re ez már 41 százalékra csökkent, miközben a kőolaj-fogyasztás folyamatosan emelkedik, ahogyan az a 12. ábrán is látszik.

⁹⁶ „Jóllehet a hetvenes évek óta atomprogramja is kézzelfogható eredményeket produkál, a nukleáris energia egyelőre mégsem játszik fontos szerepet az ország ellátásában. A ma mintegy 2%-os részesedését indiai vélemények szerint az elkövetkező másfél-két évtizedben legfeljebb 6%-ra sikerülhet feltornázní” (Háda, 2010: 3–4).

⁹⁷ India: Country Analysis Brief Overview. EIA, 2013.03.18. Elérés: <http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=IN>

⁹⁸ 2nd Day of Power Failures Cripples Wide Swath of India. New York Times, 2012.08.01. Elérés: http://www.nytimes.com/2012/08/01/world/asia/power-outages-hit-600-million-in-india.html?_r=0

12. ábra: India kőolajtermelése és fogyasztása, 2001–2011



Forrás: EIA, saját szerkesztés

Az ábráról mindezek mellett az is leolvasható, hogy Újdelhi évről-évre növekvő mennyiségű importból képes csak fedezni szükségleteit, 2011-ben fogyasztásának már 70 százaléka külső forrásból érkezett. Legjelentősebb partnere Szaúd-Arábia, de közel-keleti államok adták az ország importjának 64, míg afrikai országok, élükön Nigériával 17 százalékát.⁹⁹ Háda Béla szerint a kőolajimport aránya 2020-ra a 85 százalékot is elérheti.¹⁰⁰ Ennek ellenére Veerappa Moily, India kőolaj- és földgázügyi minisztere 2013 októberében arról beszélt, hogy az ország 2030-ra önellátó lesz energiaszükségletében¹⁰¹, melyet legfőképp a hazai szénhidrogén-termelés növelésével, a nem hagyományos erőforrások, mint például a metán és a pala-kitermelés beindításával, az üzemanyagra jutó támogatások csökkentésével és az indiai vállalatok külföldi felvásárlásaival igyekeznek elérni. Tekintve, hogy utóbbi két intézkedés közül az egyik nem csökkenti az import-függőséget (ti. a külföldi koncessziók ellenére a nyersanyagot az országba kell juttatni), a másik pedig nem áll párhuzamban a valósággal (ti. az üzemanyagra jutó kedvezmények csökkentése csak időlegesen, s csak bizonyos mértékben csökkenti a fogyasztást, a növekvő motorizációnak köszönhetően a benzinfogyasztás növekedése nem fog leállni), egy kifejezetten optimista, ám India jövőbeli kilátásait illetően nem túl releváns jövőkép ez: Kínához hasonlóan India is

⁹⁹ India: Country Analysis Brief Overview. EIA, 2013.03.18. Elérés:

<http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=IN>

¹⁰⁰ Háda, 2010: 4

¹⁰¹ India will be Energy Independent by 2030: Veerappa Moily. Business Today, 2013.10.04. Elérés:

<http://businesstoday.intoday.in/story/india-will-be-energy-independent-by-2030-veerappa-moily/1/199003.html>

küzdeni fog az energiaigény kielégítésével, nem beszélve arról, hogy Újdelhi kőolajtartalékai is igen alacsonyak, melyekre a jövőben sem igazán támaszkodhatnak majd.¹⁰² Ez a tény „Indiát közvetlenül érintetté teszi a térség biztonságpolitikai folyamataiban, inspirálva arab-tengeri jelenlétének erősítését” (Háda, 2010: 4). Mindezek mellett „az indiai külkereskedelemnek ma mintegy 95 százaléka zajlik tengeren, melynek körülbelül 85 százalékát külföldi tulajdonban lévő hajók szállítják. Ez utóbbi adat egyébiránt akkor is világosan magyarázza az indiai elkötelezettséget a külföldi hajóforgalom megvédelmezésére, például az Ádeni-öböl kalózaival szemben, ha eltekintünk annak tágabb politikai összefüggéseitől” (Uo.).

Márpedig Újdelhi fő célkitűzése az „autópályának”¹⁰³, a „21. század Selyemútjának”¹⁰⁴, azaz az Indiai-óceánnak az ellenőrzése. Az indiai politikusok, politikai szakértők éppen ezért el is utasítják azon elméleteket, melyek autópályaként, vagy a nagyhatalmak versengésének egyik terepeként szemlélik az Indiai-óceánt. Szerintük az indiai-óceáni régió egy egységes térség, melynek India a központja, így próbálván legitimálni Újdelhi vezető és központi szerepét a térségben.

India számára az óceán ellenőrzése, s saját hajói számára a biztonság garantálása azért is fontos tényező, mert kevés megvalósítható alternatívával rendelkezik a nyersanyagszállítmányok útvonalára. A két szoros, a Hormuzi- és a Malaka-szoros között egyik kikerülésére sincs lehetősége, szárazföldi vezeték-építések tekintetében pedig Pakisztán jelenléte, s a két állam között fennálló kibékíthetetlen konfliktus teszi lehetetlenné a megvalósítást.

Az indiai-óceáni hajózás és szállítás biztonságának garantálása tehát Kína és India közös érdeke, a két fél együttműködésére ugyanakkor nincs reális esély, tekintve, hogy azonos ambícióik illetve hatalmi pozícióik kizárják a kooperációt, azt, hogy megbízzanak a másik félben, annak ellenére, hogy például állandó jelenlétre a kritikus szorosokban egyik félnek sincs esélye.

Az Újdelhi jelentette fenyegetés – Kínára nézve

„A 2004. június 23-án napvilágot látott haditengerészeti doktrínában (mely Indiában az első volt a maga kategóriájában) a flotta egyik legfontosabb feladatának jelent meg a hiteles nukleáris elrettentés biztosítása. Célkitűzései között ezen felül megjelent a nyílt

¹⁰² India: Country Analysis Brief Overview. EIA, 2013.03.18. Elérés:

<http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=IN>

¹⁰³ Tellis, 2012

¹⁰⁴ Khurana, 2006

tengeri műveleti képességek és a partra szállító kapacitás fejlesztése is, mely már egy offenzívabb szerepkört előlegez meg a haderőnem számára. [...] A doktrína 2009. augusztusi megújítása során pedig élesebben rajzolódott ki a tengeri „hegemonia” törekvése, aminek keretében az ország hagyományos, az észak-indiai-óceáni térséget magában foglaló tengerészeti érdekvezetét kiegészítették egy másodlagos zónával, amely a Vörös-tenger és a dél-indiai-óceáni régió mellett a baráti országok jelenlétére hivatkozva a Malaka-szorostól keletre fekvő vizekkel (Dél-kínai-tenger és a kelet-csendes-óceáni régió) kapcsolatban is kimondta az ország érdekeltségét” (Háda, 2011: 43).

Újdelhi jelenleg azon dolgozik, hogy katonai kapacitását fejlessze, s modernizálja a haditengerészetét – mely meglehetősen mostoha körülmények között létezett az eddig többnyire (a pakisztáni és kínai veszély miatt) a szárazföldi kapacitásaira fókuszáló hadseregen belül. 2001 óta folyamatosan nőnek az ország hadi kiadásai, 2011-re elérték a 36,3 milliárd amerikai dollárt – a haditengerészet kiadásai ezen belül a korábbi 14 százalékról 15 százalékra nőttek¹⁰⁵ (Lombardo, 2011). Ahogy Háda is megjegyzi, bár az összehasonlítások nehezek, az indiai haditengerészet vélhetően a világ ötödik legjelentősebb tengeri hadereje. „Személyi állománya 2010-ben 58 350 fő volt, ebből 7000 a haditengerészeti légielő, 1200 pedig a haditengerészeti kommandó (MARCOS) kötelékében szolgált. A jövőbeli terveket (akárcsak az épülő hadihajók személyzeti igényeit) figyelembe véve aligha túlzó prognózis, hogy ezek a számok az előttünk álló évtizedben jelentős növekedést mutatnak majd” (Uo.). A mélyvízi-tengerészet kialakításához, fejlesztéséhez a haditengerészet három alapvető sajátosságra fókuszált Geraghty szerint, hogy kialakítsák a tengeri jelenlétet az Indiai-óceánon és a későbbiekben távlatibb, a Malaka-szoroson túlra mutató elképzeléseiket is megvalósíthassák. A fejlesztés fókuszpontjai:

- 1) Megerősíteni az erőkiemelési képességet

Megvásárolták Oroszországtól az 1987-ben hadrendbe állított, majd 1996-ban, több sérülést követően kivont Gorskov Admirális repülőgép-hordozót. A hajó INS Vikramaditya néven fog hadrendbe állni, igaz harccsoportja nem épült még ki, bár a szárazföldi bázisok közelsége miatt lehetséges, hogy nem kell egy amerikai mintájú harccsoportban gondolkodni. Ez a lehetőség viszont az Indiai-óceán északi medencéjére korlátozza a repülőgép-hordozó bevetettségét. A hordozó 2014-ben érkezett meg az egyik indiai kikötőbe.

¹⁰⁵ Háda Béla 18 százalékos részarányról ír (Háda, 2010: 8).

Saját repülőgép-hordozót is építenek, mellyel a hordozó-flotta 3 darabosra bővül (szolgál még a haditengerészetnél az INS Viraat, mely egy 1959-ben, a brit haditengerészet által vízre bocsátott hordozó, s noha a felújításoknak köszönhetően akár 2020-ig is szolgálhatna az Indiába 1987-ben került hajó, várhatóan 2017-ig, vagy akár előbb kivonják a forgalomból.¹⁰⁶). A megépült, már vízre bocsátott, a haditengerészet kötelékébe várhatóan 2018-ban lépő, hordozó-osztályt is létrehozó INS Vikrant India első, saját gyártású hordozója, mely az ország egy korábbi, forgalomból már kivont, szintén brit gyártású hordozójának a nevét viseli. Annak érdekében, hogy hordozó-flottáját a tervezett hármast darabszámon tartsa, várhatóan India nekiáll megépíteni második Vikrant-osztályú hordozóját, amely előreláthatóan 2022 körül áll majd hadrendbe.¹⁰⁷

Két Deepak-osztályú tankerhajó beszerzése, melynek köszönhetően az indiai hajók bevethetőségi-rádiusza bővíthető. Mindkét megrendelt darab hadrendbe állt a 2011-es év során. Egy tanker a kialakításából adódóan egy időben akár 4 hajó párhuzamos ellátására is képes.¹⁰⁸

Saját építésű, Shivalik-osztályú (17-es projekt-osztály) lopakodó-fregattok hadrendbe állítása, melyek a 21. század első felében az indiai flotta alapját képezhetik majd. A Shivalik-osztályból három hajót rendelt az indiai haditengerészet, melyek 2010-től kezdődően évente álltak hadrendbe. További hét megrendelés érkezett a továbbfejlesztett 17A projekt-osztály hajóira, melyek közül az elsőnek 2013 év végén álltak neki az indiai hajógyárban.

„Ezek mellett a felszíni flotta másik meghatározó hajóosztályának a rakétás rombolóknak a fejlesztése is folyamatban van, melynek eredményeképpen a meglévő nyolc Delhi és Rádzsput osztályú rombolót 2012-től 7 db új építésű, Kolkata osztályú egységgel kívánják megerősíteni” (Háda, 2010: 8).

- 2) Elrettentő-kapacitás bővítése

6 darab Scorpene-osztályú, francia-spanyol gyártású támadó tengeralattjáró vásárlása, technológia-transzfer keretében: a tengeralattjárókat Indiában gyártják. A 2005-ben megkötött szerződés, mely opcionálisan további 6 darab legyártását is tartalmazza,

¹⁰⁶ Navy plans Nuke-powered Carrier. Telegraph India, 2013.12.04. Elérés:

http://www.telegraphindia.com/1131204/jsp/nation/story_17641840.jsp#.Ur1xVfTuJid

¹⁰⁷ India buys Third Aircraft Carrier amid Rivalry with China. The Guardian, 2013.11.16. Elérés:

<http://www.theguardian.com/world/2013/nov/16/india-aircraft-carrier-russia-rivalry-china>

¹⁰⁸ Új tankerral gazdagodott India. HTKA.hu, 2011.01.26. Elérés: <http://htka.hu/2011/01/26/uj-tankerral-gazdagodott-india/>

éveken keresztül húzódott a technológia-átadás körülötte bonyodalom, korrupciós vádak és gyártási problémák miatt. Legutóbb 2013 nyarán toltak ki a határidőt, s a tengeralattjárókra vágyó haditengerészet immáron 2016 őszéig kell várjon első Scorpene-jára, a kezdeti 2012-es, majd 2015-ös határidő után. Minden további tengeralattjáró évente kerül majd átadásra. A tengeralattjárók körül ugyanakkor továbbra is sok a probléma, számos technológia már elavult lesz, vagy szükségesnek tartott újítások nem kerülnek már be a kivitelezendő darabokba.¹⁰⁹

2012-ben egy Akula II-osztályú nukleáris tengeralattjárót béreltek Oroszországtól, s INS Chakra néven állt hadrendbe. A szerződés lehetőség biztosít a későbbi vásárlásra is. Potenciálisan egy második, Akula-osztályú tengeralattjáró is Indiában köthet ki.¹¹⁰

Saját építésű nukleáris meghajtású tengeralattjáró, az INS Arihant kivitelezése. A nagyrészt saját építésű tengeralattjáró 2012 és 2013 folyamán még tesztelésen vett részt, ám 2013 nyarán már a tesztek végéről és két további példány legyártásáról szóltak a hírek.¹¹¹

- 3) „Tengeri tudatosság” erősítése

8 darab Boeing P-8i nagy hatótávolságú felderítő repülőgép beszerzése, melynek köszönhetően az eddigi megfigyelői hiányosságokat küszöbölhetik ki, másrészt a repülő tengeralattjáró-felderítésre is kiválóan alkalmas. Az amerikai cég 2013 év végén szállította le a 3. megrendelt gépet, s 2014-ben további 3 leszállítására került sor¹¹² (Geraghty, 2012).

„A megújuló indiai flotta tervezői [nem] számolnak már a cirkálókkal, a repülőgép-hordozók kíséretét az említett rombolók, fregattok és korvettek alkalmazásával oldanák meg. A tengeri csapásmérő képesség biztosításában pedig ezeket a ballisztikusrakéta-

¹⁰⁹ Scorpene Sub Delayed by one more Year. The Hindu, 2013.07.23. Elérés: <http://www.thehindu.com/news/national/scorpene-sub-delayed-by-one-more-year/article4942060.ece>; India's Project 75 SSKs: Too Late to Save the Submarine Force? Defense Industry Daily, 2013.12.18. Elérés: <https://www.defenseindustrydaily.com/india-to-sign-multibillion-dollar-scorpene-sub-contract-updated-01194/>; Ismét csúszásban az indiai Scorpene program. HTKA.hu, 2010.04.28. Elérés: <http://htka.hu/2010/04/28/ismet-csuzsasban-az-indiai-scorpene-program/>

¹¹⁰ India in Talks with Russia on Lease of Second Nuclear Submarine. The Hindu, 2013.03.14. Elérés: <http://www.thehindu.com/news/international/india-in-talks-with-russia-on-lease-of-second-nuclear-submarine/article4505333.ece>

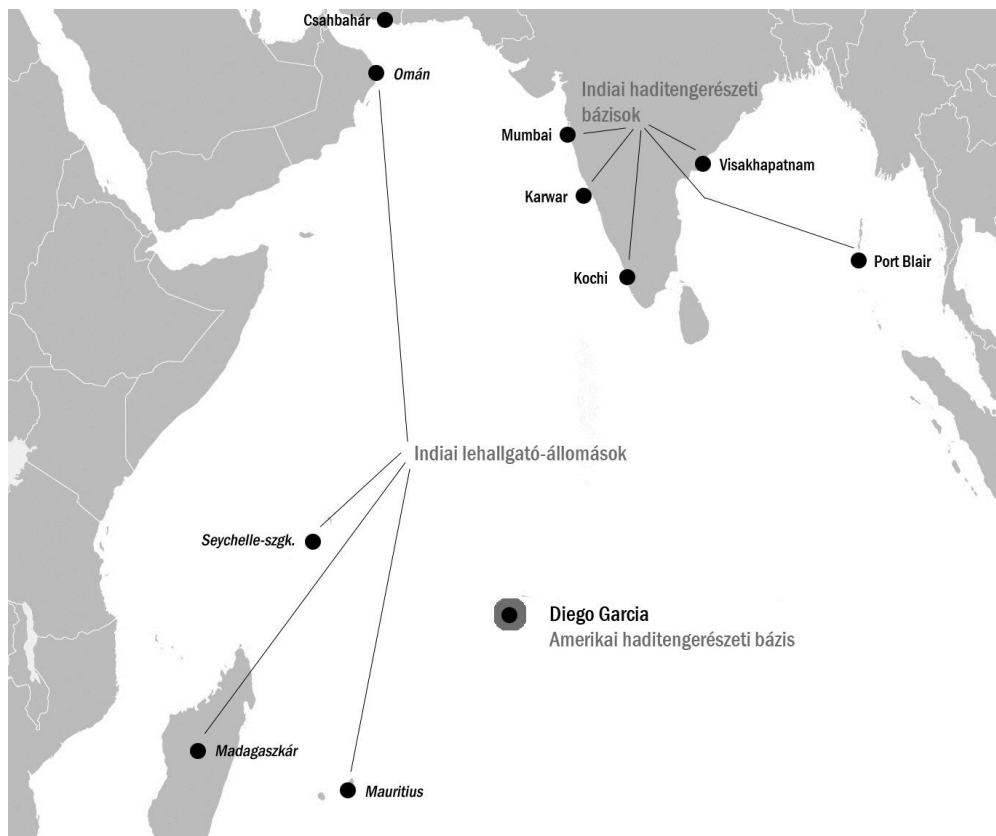
¹¹¹ Analysis: Now to Build Two More Nuclear-submarines Quickly. NDTV.com, 2013.08.10. Elérés: <http://www.ndtv.com/article/india/analysis-now-to-build-two-more-nuclear-submarines-quickly-403821>

¹¹² Boeing Delivers 3rd P-8I to India. Boeing.com, 2013.11.22. Elérés: <http://boeing.mediaroom.com/Boeing-Delivers-3rd-P-8I-to-India>

hordozó és a rakétás tengeralattjárók egészítik ki. A repülőgép-hordozó harccsoportok mellett utóbbiak alkotják a jövőben az indiai flotta másik *öklét*” (Háda, 2011: 43). India igyekszik kihasználni földrajzi előnyeit, s különböző katonai bázisok és létesítmények fejlesztésével vagy kiépítésével kezdte megerősíteni régióbeli jelenlétét. „India három szigetbirtoka, az Andamán -, Nicobar- és [Laksadíva]¹¹³-szigetek jelentős, saját szuverenitás alatt álló külső támaszpontokat biztosítanak az ország számára, kiegészítve a partszakasz mélyvízi kikötőit. Emellett azonban India is igyekszik tovább szélesíteni mozgásterét a szóban forgó térségben, külső partnereket keresve stratégiai erőfeszítéseikhez. Irán az 1990-es évek eleje óta vált Újdelhi egyik első számú partnerévé a földgázbeszerzés terén, melyre alapozva 2003 januárjára, az újdelhi deklarációval tető alá lehetett hozni a két ország stratégiai partnerségét is. A Szisztán és Beludzsisztán tartomány tengerpartján, Gwadartól mintegy 200 km-re fekvő Csahbahár kikötőjének fejlesztéséhez is az energiahordozó-import biztosítása érdekében járult hozzá az indiai fél” (Háda, 2010: 7).

¹¹³ Háda Béla a korábban használt Laccadive-szigetek elnevezést használta, létező magyar fordítás miatt döntöttem a Laksadíva-szigetek használata mellett.

13. ábra: India kikötői és katonai létesítményei az Indiai-óceán régiójában



Forrás: Nemzetközi Tengerészeti Hivatal (International Maritime Bureau), saját szerkesztés

A földrajzi előny az 13. ábrán alapján is jól szemléltethető, s ahogy Iskander Rehman is megjegyzi: nehéz elképzelni, hogy Kína képes legyen nagyobb katonai jelenlétet megteremteni az Indiai-óceánon, mint India. Lehallgató-állomások az óceán nyugati peremén a fontos hajózási útvonalak mentén a Seychelles-szigeteken, Mauritiuson és Madagaszkáron, illetve Ománban, az előbb említett Cshahbahr Iránban és két katonai támaszpont az Andamán- és a Nicobar-szigeteken, Port Blair-ben és Car Nicobarban. Utóbbi két támaszpont már elhelyezkedéséből adódóan is stratégiai jelentőségű, hiszen ezáltal a Malaka-szoros forgalma is könnyedén ellenőrizhető, nem véletlen, hogy 'vasláncnak' nevezte a szigeteket Zhang Ming haditengerészeti szakértő, sőt Kína szerint India vasfüggönyt épít az óceánon (Rehman, 2010; Rai, 2009). Noha vélhetően túlzás a kereskedelmi útvonalak lezárását vizionálni, egy esetleges konfliktus könnyen vezethet eme lépéshez. A szigetek jelentőségét mutatja, hogy 2013 év végén az indiai

hadsereg döntött az Andamán- és Nicobar-szigeteki Parancsnokság haditengerészet alá való rendeléséről, mely eddig a három fegyvernem között oszlott meg.¹¹⁴

A haditengerészet időközben döntött egy, a Laksadiva-szigeteken létrehozandó, teljes méretű haditengerészeti bázisról, melynek elsődleges feladata a part menti vizek és a kereskedelmi útvonalak ellenőrzése lesz.¹¹⁵

Ahogy megismerhettük India haditengerészeti doktrínájának fő pontjait, levonható a következtetés, hogy az Indiai-óceánon való folyamatos jelenlét nem jelenthet valódi kihívást Újdelhi számára, „a Malaka-szoros keleti kijáratán és a távol-keleti vizeken való megjelenés annál inkább” (Háda, 2010:7). S bár, ahogy Háda is megjegyzi, az utóbbi években komoly figyelmet szentelt a térség országaival történő kooperációnak¹¹⁶, India számára egy katonai akció a Malaka-szorostól keletre kudarccal végződne, még ha 2020-tól két hordozó-harccsoporttal is tudna jelen lenni a térségben, Kína növekvő tengeri és még elérhető közelségben lévő légiereje rövid úton győzedelmeskedne. A lehetséges forgatókönyveket tekintve mindenesetre az indiai döntéshozók is hasonlóan gondolkodhatnak, s habár a doktrína tartalmazza kitűzött célként a szorostól keletre található területeket is, ahogy Nirmal Kumar Verma, nyugdíjba vonuló admirális, a haditengerészet első embere megjegyyezte, „[az indiai haditengerészet] fő prioritása a Malaka-szorostól a Perzsa-öböl és a Jóreménység-fokáig tartó terület. S bár a Csendes-óceán és a Dél-kínai-tenger Indiát is aggasztó területek, aktív indiai jelenlét nincs a terítéken, az Indiai-óceánon is vannak még befejezetlen ügyek” (Singh, 2012).

¹¹⁴ India Gives Navy Control of Andaman and Nicobar Command. Defense News, 2013.11.29. Elérés: <http://www.defensenews.com/article/20131129/DEFREG/311290012/India-Gives-Navy-Control-Andaman-Nicobar-Command>

¹¹⁵ Navy Commissions Full-scale Station in Lakshadweep. The Hindu, 2012.05.01. Elérés: <http://www.thehindu.com/news/national/kerala/navy-commissions-fullscale-station-in-lakshadweep/article3370886.ece>

¹¹⁶ India [...] az elmúlt években egyre nagyobb hangsúlyt fektetett a térség országaival, főként Tajvannal, Szingapúrral, Thaifölddel és Japánnal fenntartott kapcsolatainak szélesítésére, és a katonai információk cseréjére. Mindez természetesen szorosan illeszthető az 1992-ben meghirdetett „Look East”-politikához, mely a dél-ázsiai ország keleti kapcsolatrendszerének (és persze befolyásának) fejlesztését jelölte meg az egyik fő célként. A fegyveres erők helyi működésének koordinálására 2001-ben az Andamán-szigeteki Port Blairben felállították a Távol-keleti Stratégiai Parancsnokságot. A közös tengeri hadgyakorlatok mellett az indiai fél távlatilag igyekszik a kínaihoz hasonló infrastruktúrát kiépíteni a régióban. Ezt a célt szolgálja az a terv is, mely Szingapúrt igyekszik megnyerni a Dél-kínai-tenger felé menő áruforgalom indiai ellenőrzéséhez. [...] Újdelhi látható szándéka, hogy a jövőben ne csak a Malaka-szorostól nyugatra, hanem attól keletre is képes legyen erőtenyezőként megjelenni. Az itteni erőviszonyok azonban alapvetően mások, mint az Indiai-óceán északi vizein, ezért e törekvés perspektívái ma még meglehetősen bizonytalanok (Háda, 2010: 7).

Mindezen döntés ellenére az biztos, hogy „amennyiben a folyamatban lévő fejlesztések finansiális szempontból is tarthatónak bizonyulnak, Újdelhi a következő évtized végére egyike lehet a legerősebb katonai tényezőknek a világtengereken” (Háda, 2010: 8).

Washington jelenléte a térségben

India növekvő katonai jelenléte mellett az Egyesült Államok szerepe is egyre fontosabb az Indiai-óceánon, mely nem csupán Pekinget, hanem adott esetben Újdelhit is aggaszthatja, annak ellenére, hogy pont a kínai térnyerés ellen kezdődött egyfajta politikai célzatú közeledés a két fél között. Míg a hidegháború végéig Washington elsősorban Pakisztánnal, Újdelhi pedig Moszkvával tartott fenn stratégiai kapcsolatokat, azóta az amerikai kétoldalú együttműködés Újdelhivel is komolyodott, s 2004, de főleg az Obama-adminisztráció hivatalba lépése óta mélyült el igazán. A közeledés négy, jól kiszámított washingtoni érdeket szolgál:

- Stabil erőegyensúly kialakítása Ázsiában,
- A terrorizmus és vallási extrémizmus által okozott fenyegetések leredukálása,
- Nukleáris fegyverek terjedésének megakadályozása,
- Az amerikai érdekek megvédése az ázsiai és csendes-óceáni térségben.

Washington, felismerve az ázsiai államok felértékelődését, az atlanti-jelenlét helyett egyre inkább az Indiai- és a Csendes-óceánra fókuszálja figyelmét és haderejének nagyobb részét. 2012. június 2-án Leon Panetta amerikai védelmi miniszter egy szingapúri konferencián bejelentette, hogy az amerikai érdekeknek megfelelően erőátcsoportosítást hajtanak végre a haditengerészetben belül, a korábbi 50–50 százalékos arányt felborítva 60–40 százalékban lesznek megosztva a haditengerészet eszközei az ázsiai és csendes-óceáni térség és az Atlanti-óceán között, előbbi javára. Az átcsoportosítás 2020-ig fog lezajlani, s mutatja Washington azon célját, hogy a kínai térnyerést, és a távlati, kínai haditengerészetet érintő terveket testközelből figyeljék, avagy korlátozzák. Ebben a kontextusban India Kínát ellensúlyozó szerepe, az amerikai támaszpontok, s a hadiflotta játszhat kiemelkedő szerepet, míg az Obama-külpolitika Délkelet-Ázsiát érintő, Pekinget még inkább aggasztó része a *következő fejezetben* kerül elemzésre.

A fentebb taglalt indiai haderőfejlesztés, az Indiai-óceán régiójára fókuszáló flotta megfelel Washington érdekeinek, lehet nem is véletlen, hogy az újdelhi katonai vezetés

lemondott a Malaka-szorostól keletre fekvő vizek ellenőrzésének szándékáról, melyre az Egyesült Államoknak sokkalta inkább megvan a kapacitása és katonai ereje.

A 2020-ig tartó átcsoportosításnak köszönhetően az Ázsiai és Csendes-óceáni térségben 6 repülőgép-hordozó „és a cirkálók, rombolók és tengeralattjárók többsége”¹¹⁷ teljesít majd szolgálatot. Mindezen erők mellett fontos szerepet játszik Washington jelenlétében Diego Garcia is (18. ábra), az angol kézben lévő szigeten található, multifunkcionális katonai támaszpont.

Az Egyesült Államok több katonai létesítménnyel is rendelkezik Afrika északkeleti partjainál illetve a Perzsa-öbölben, de nincs bázisa Dzsibutitól délre Afrika partjai mentén, sem a Hormuzi-szorostól a Malaka-szorosig terjedő vizeken. Erre a hiányosságra jelent némiképp megoldást a Diego Garcia, mely mindegyik kritikus ponttól nagyjából egyenlő távolságra helyezkedik el, noha ezek a távolságok relatíve nagyok, a Malaka-szorostól 1600, a Hormuzi-szorostól 2200 tengeri mérföldre található. Az óriási távolság hátrányt is jelent, noha kiváló háttérbázisként szolgál a létesítmény, az innen induló repülők nem tudják átszelni az óceánt utántöltés nélkül, s az infrastruktúra is korlátozza a kapacitásokat: csak egy kifutópályával, s egy katonai kikötőhellyel rendelkezik a támaszpont, melynek kiépítése már 1971-ben megkezdődött. Míg korábban az amerikai döntéshozók hezitáltak a Diego Garcia fejlesztése kapcsán, végül bekerült a költségvetési tételek közé a támaszpont felújítása, a térség felértékelődésével párhuzamosan (Erickson–Ladwig–Mikolay, 2013: 25). Noha időnként felmerül az ausztrál kézben lévő Kókusz-szigetek is, mint potenciális új támaszpont a Diego Garcia helyett 2016-ot követően, erre vélhetően csak akkor kerül sor, ha nem sikerül Washingtonnak megállapodnia Londonnal (és/vagy Mauritiuszal, amennyiben az Egyesült Királyság a sziget visszaszolgáltatásáról dönt) a 2016-ban lejárató bérleti szerződés 20 éves meghosszabbításáról. Erre a szerződésnek megfelelően 2014 decemberéig van ideje a feleknek.¹¹⁸

Washington tehát stratégiai fontosságúnak tartja az ázsiai és csendes-óceáni térséget, elsősorban Peking növekvő jelenléte miatt, noha ezt retorikai szinten amerikai tisztviselők (értelemszerűen) egyszer sem ismerték el. Mielőtt azonban tovább értékelném az Egyesült Államok térségbeli jelenlétének erősítését, áttérek a Malaka-

¹¹⁷ A U.S. Navy erejének 60 százaléka kerül a Csendes-óceánra 2020-ra. HTKA.hu, 2012.06.03. Elérés: <http://htka.hu/2012/06/03/a-u-s-navy-erejenek-60-szazaleka-kerul-a-csendes-oceanra-2020-ra/>

¹¹⁸ Diego Garcia...Not yet Cause for Alarm. Cimsec.org, 2012.01.14. Elérés: <http://cimsec.org/diego-garcia-not-yet-cause-for-alarm/>

szoroshoz és a Dél-kínai-tengerhez, mint a kínai tengeri kereskedelmi útvonal utolsó, nem kevésbé problémás szakaszához.

A Malaka-szoros és a Dél-kínai-tenger

A Malaka-szorostól a Dél-kínai-tengeren át a kínai kikötőkig tartó utolsó, mintegy 4 ezer kilométeres szakasz sem mentes a kihívásoktól Kína számára. Hiába vonja Peking egyre inkább saját gazdasági és politikai érdekszférájába a szorost és a tengert övező térséget, a vizek ellenőrzéséért folyó harc egyre élesebb. A régió felértékelődését nem elsősorban gazdasági prosperitása vagy nyersanyagkincsei adják, hanem sokkal inkább stratégiai fekvése, elhelyezkedése. Fontosságát az adja, hogy a Csendes- és Indiai-óceán határán fekszik, így a tengeri kereskedelem a két óceán között elsősorban a Malaka-, a Szunda- és a Lombok-szorosokon keresztül folyik. A tenger, egyúttal a régió valójában Kína *déli kapujaként* a világkereskedelemre nyit ajtót, prioritássá emelve Peking számára a tenger (és a szoros) feletti ellenőrzést, kiemelten kezelve a vizek zavartalan hajózhatóságának biztosítását.

E fejezetben megvizsgálom Kínának a térség államaival, illetve az ASEAN-nal (Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetségével) fenntartott kapcsolatát, gazdasági kooperációjuk mibenlétét, illetve a térség két válság-gócponjtját, a Malaka-szorost és a Dél-kínai-tengert, valamint Washington e térséget érintő, a közelmúltban tett lépéseit.

Kína történelmi és napjaink gazdasági kapcsolatai Délkelet-Ázsia országaival

Kína globális gazdasági felemelkedésével párhuzamosan Délkelet-Ázsia, mint régió „nem tudja, de nem is akarja kizárni magát Kína külkapcsolataiból. Egyrészt, természetes módon a földrajzi kötöttség, a közvetlen szomszédság, másrészt az évezredek történelmi (politikai és kulturális) kötődések, az ugyancsak évezredek és az elmúlt években minden korábbinál elmélyültebb gazdasági kapcsolatok, végül a sokmillió délkelet-ázsiai kínai etnikum nem engedi meg a felek egymástól való elszigetelődését” (Nemes-Sipos, 2009: 54).

A két térség, Kelet-Ázsia (Kína) és Délkelet-Ázsia a társadalmi fejlődés azonos útján haladt, elsősorban szoros gazdasági kapcsolatuk és hasonló földrajzi, éghajlati elhelyezkedésük miatt. A politikai berendezkedés azonban változó volt, míg Kelet-Ázsiában évezredek át állt fenn egy jól meghatározható központi hatalom, „addig Délkelet-Ázsiában a sokszínű etnikai háttér mellett szabdaltabb, egymást váltó, örökösen harcoló birodalmak sorjázta. A kötődés azonban ekkor már szoros, hiszen

létrejött és tartóssá vált a kereskedelmi kooperáció, és ennek is révén a délkelet-ázsiai szellemi és társadalmi fejlődést részben éppen a Kínából érkezett kulturális-vallási, és politikai eszmeáramlatok határozták meg” (Uo.).

Kína kapcsolatai a diplomácián és a kereskedelmen keresztül a térségi politikai viszonyainak középpontjába emelték a Birodalmat, egyfajta hódoltsági rendszer jött létre¹¹⁹, de soha nem vált abszolút hegemón hatalommá Délkelet-Ázsiában (Ferguson, 2012: 5). A *második fejezetben* is érintett, 9–13. századig terjedő időszakban, a Birodalom tengeri ereje kiépítésének köszönhetően a kínaiak szoros kapcsolatokat ápoltak a délkelet-ázsiai szigetvilág akkori államaival, a kereskedők ellepték a térség kikötőit, s Cseng-Ho admirális útjai, ha rövid ideig ugyan, de a Kínai Birodalom politikai befolyását is kiterjesztették a régióra. A térséget viszonylag hamar meghódították az európaiak, de a Délkelet-Ázsia és Kína közötti kapcsolat ekkor sem szakadt meg teljesen, melyet „mi sem bizonyít jobban, hogy nemcsak a kereskedelem folytatódott szünet nélkül, de a gyarmatosítás itteni kibontakozásától volt datálható a kínai munkások nagy számban történő beáramlása is a déli országokba. Ez azóta is [létező], eltérhetetlen, de igencsak ellentmondásos kötődést jelent Kína és a térség között” (Nemes-Sipos, 2009: 55). A kínai etnikum jelenléte ugyanis komoly társadalmi ellenállást, ellenérzést vált ki a legtöbb délkelet-ázsiai államban, noha jelenlétüket már inkább századokban, semmint évtizedekben kell mérni. Ennek az ellenérzésnek a fő oka nem is a kínaiak számarányában, sokkal inkább gazdasági (túl)súlyában keresendő, a kínai kisebbség ugyanis „felülreprezentált a délkelet-ázsiai államok gazdasági elitjében. Kínaiak tartják kezükben a gazdasági élet jelentős részét Indonéziában, Malajziában, Thaiföldön, a Fülöp-szigeteken és természetesen Szingapúrban. Ez utóbbiban ugyanis a kínaiak alkotnak többséget. Viszont a többi említett államban nemzeti kisebbséget alkotnak” (Schmidt, 2005: 47).

¹¹⁹ Guanxi. Lásd: Eszterhai, Viktor (2013): A guanxi az ázsiai államközi kapcsolatokban. *Eszmélet*, No. 100., pp. 148–166.

4. táblázat: A kínai kisebbség számaránya Délkelet-Ázsia államaiban

Ország	Kínai kisebbség (fő)	Ország lakossága (fő)	Kisebbség aránya (%)
Brunei	46 560	415 717	11,2
Mianmar/Burma	1 637 540	55 167 330	3
Kambodzsa	150 000 – 700 000 ¹²⁰	15 205 539	1 – 4,5
Kelet-Timor	200 000 ¹²¹	1 172 390	2
Indonézia	8 800 000 ¹²²	251 160 124	3,5
Laosz	190 000	6 695 166	2,5 – 3
Malajzia	7 020 000	29 628 392	23,7
Fülöp-szigetek	1 146 000	105 720 644	1
Szingapúr	4 193 000	5 460 302	76,8
Thaiföld	9 392 792	67 448 120	14
Vietnám	970 927	92 477 857	1
Összesen	33 746 819 – 34 296 819	630 551 581	5,3 – 5,4

Forrás: Lábjegyzetben megjelölt források, illetve CIA World Factbook

A kínai kisebbség a Fülöp-szigeteken, Kambodzsában és Vietnámban csupán a lakosság egy százalékát teszi ki és mindössze három országban, Bruneiben, Malajziában és Thaiföldön haladja meg arányuk a 4,5 százalékot, „azonban [minden állam esetében] arányukat messze meghaladóan vannak jelen a banki, üzleti, orvosi és egyáltalán az értelmiségi szférában” (Uo.). A probléma éppen emiatt sokrétű, politikai, gazdasági nehézségek idején nem csupán a politika állítja be bűnbaknak a kisebbségeket, a

¹²⁰ A Kambodzsában élő kínaiakról az adatok ellentmondásosak. A CIA The World Factbook 1 százalékra teszi számarányukat, minden más dokumentum és forrás azonban ennél jóval nagyobb, és egyre növekvő számarányról beszél. Annyi bizonyos, hogy a Pol Pot rezsim alatt számuk 61 ezresre csökkent a korábbi 400 ezer fölötti létszámról, és csak az 1990-es évek óta nő ismét létszámuk. Források: Cambodia is under Chinese cultural influence: Hun Xen's confession. sokheounpang.wordpress.com, 2012.02.01. Elérés: <http://sokheounpang.wordpress.com/2012/02/01/cambodia-is-under-chinese-cultural-influence-hun-xens-confession/>; A history of the Chinese in Cambodia. The Phnom Pehn Post, 2013.02.08. Elérés: <http://www.phnompenhpost.com/special-reports/history-chinese-cambodia>; World Directory of Minorities and Indigenous Peoples - Cambodia: Chinese. RefWorld, 2008. Elérés: <http://www.refworld.org/docid/49749d4443.html>

¹²¹ East Timor. Nations Online. Elérés: http://www.nationsonline.org/oneworld/timor_1este.htm

¹²² Racism remains for Chinese — Indonesians. The Jakarta Post, 2012.01.22. Elérés: <http://www.thejakartapost.com/news/2012/01/22/racism-remains-chinese-indonesians.html>

lakosság sem nézi jó szemmel a kínai érdekek előretörését, gazdasági sikerességüket, főleg akkor, ha esetlegesen saját jólétük kárára történik a kínaiak térnyerése.

„A mai Délkelet-Ázsiába három szakaszban érkeztek a kínai bevándorlók. Először a Han-dinasztia idején (i.e. 206–i.sz. 220), mikor is a Kínához közel eső Indokína volt a fő célterület, és szárazföldi úton folyt a bevándorlás. A második szakasz a Ming-dinasztia idejére esett, mikor is már a távolabbi területek felé irányult a kivándorlás, főként tengeri úton. E két szakasz közös jellemzője, hogy általában politikai emigránsok hagyták el Kínát, hogy így mentsek életüket. A kínai birodalmi igényeket is szolgálta a kitelepülés, hiszen Vietnám csaknem ezer évig, de Laosz és Kambodzsa is huzamosabb ideig kínai fennhatóság alá került. Valószínűleg Szingapúrt is kínai kereskedők és halászok alapították a Ming-dinasztia korában. A kivándorlás harmadik szakasza a 19. században következett be, már az európai gyarmatosítók hatására, kik ösztönözték a fejlett kézművességgel rendelkező kínaiak megtelepülését délkelet-ázsiai gyarmataikon. A kínaiak olcsó, de hatékony munkaerőt jelentettek, az egyszerű munkásokkal együtt a nagy kínai kereskedő-családok is megtelepültek a térségben. A probléma a délkelet-ázsiai államok és Kína között akkor keletkezett, mikor Szun Jat-szen [Sun Yat-sen] meghirdette a 'három népi elvet', a nacionalizmust, a demokratizmust és a népjólétet. Ez magában foglalta, hogy a kínai kormány minden kínai pártfogója, a kisebbségben élőké is. Ezt a politikát a Kínai Népköztársaság is folytatta, mikor létrehozták a 'Külföldön élő Kínaiak Ügyeivel Foglalkozó Bizottságot', valamint a KNK első alkotmányába is bekerült, hogy 'a Kínai Népköztársaság védelmezi a külföldön élő kínaiak méltányos jogait és érdekeit...', ami súlyos konfliktusokhoz vezetett Délkelet-Ázsia államaival, kik ezt a kínai politikát, nem minden alap nélkül a belügyeikbe való beavatkozásként értelmezték” (Uo.: 47–48).

Az európai gyarmatosítók megjelenésével a direkt politikai és gazdasági kapcsolatok megszakadtak Kína és Délkelet-Ázsia államai között, s a második világháborút, valamint a Kínai Népköztársaság megalakulását követően sem a korábbi viszonyok álltak vissza, sokkal inkább a bipoláris világ hidegháborús logikája határozta meg a kapcsolatokat, miközben egy regionális szerveződés, a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége (ASEAN) kezdte el egyre jobban meghatározni a délkelet-ázsiai viszonyokat.

Az ASEAN, számos regionális együttműködési forma után, némiképp azok eredményeként, 1967. augusztus 8-án jött létre a Fülöp-szigetek, Malajzia, Indonézia, Thaiföld és Szingapúr kooperációjaként. Az együttműködés létrehozásának számos, a

régió versenyképességét gátló oka volt (politikai és társadalmi, valamint gazdasági és szociális jellegű problémák, illetve területi viták¹²³) de elsődlegesen a kommunista veszély ellen jött létre: „a tagországok belpolitikája kommunistaellenes, külpolitikája pedig szovjetellenes” (Hernádi, 1982: 135) volt. Kína, szocialista országgént ugyan ideológiailag távol állt az ASEAN-tól, de térségbeli jelenléte elfogadottabb volt, mint a Szovjetunióé. A Pekinggel való szembenállás ezért inkább belpolitikai okokra vezethető vissza: a kelet-ázsiai hatalom támogatta az ezen országokban élő kínaiakat, adott esetben kommunista mozgalmaik létrehozásában is. A szervezet céljait a megalapításkor így összegezték:

- a gazdasági növekedés, a társadalmi haladás és a kulturális fejlődés meggyorsítása,
- a térség békéjének és stabilitásának elősegítése,
- a cselekvő együttműködés és a kölcsönös segítségnyújtás támogatása [...],
- hatékonyabb együttműködés a mezőgazdaságban, az iparban és a kereskedelemben, [...]
- a lakosság életszínvonalának emelése,
- szoros és jótékony együttműködés fenntartása a már működő [...] nemzetközi és regionális szervezetekkel (Hernádi, 1982: 135).

A nagy reményekkel elindított együttműködés közel egy évtizedig azonban tetszhalott állapotban létezett, s csak az 1976-ban megtartott első kormányfői csúcs után részletezték az együttműködés fő területeit. Természetesen a közeledésnek, mélyítésnek is megvoltak a maga politikai és gazdasági okai: a kiszélesedő vietnámi háború előhozta a politikai, biztonsági aspektusokat, melyek élesen szembeállították a tagállamokat a térség egyéb államaival. Az ekkor létrehozott Akcióprogram gazdasági okokra is visszavezethető volt: az olajárrobbanás, majd az ezt követő recesszió ugyanis érzékenyen érintette az államokat, a közös gondolkodásra megérett az idő (Uo.: 138). Hogy ezt követően az ASEAN mégis válságba került, annak az volt az oka, hogy a tagországok továbbra is inkább saját, semmint a közösség érdekeit nézték, s noha az 1980-as években Brunei csatlakozásával 6 tagúra bővült a szervezet, a kooperáció csak a bipoláris világrend bukásával, az 1990-es években élénkült meg. Ekkor vált (Kelet-Timort leszámítva) az egész térséget felölelő együttműködéssé az ASEAN, hiszen

¹²³ Lásd: Schmidt, 2005: 8–11.

Vietnám 1995-ben, Mianmar és Laosz 1997-ben, Kambodzsa pedig 1999-ben csatlakozott. Az ezredfordulóra tehát „az ily módon teljessé vált ASEAN lakossága [elérte] az 500 milliót, területe [a] 4,5 millió négyzetkilométert, nemzeti összterméke 685 milliárd amerikai dollárt és kereskedelmi volumene a 720 milliárd amerikai dollárt. Ezek ugyan jóval szerényebb gazdasági mutatók, mint Japáné, az Egyesült Államoké, vagy az Európai Unióé, azonban ahhoz elég jelentősek, hogy a régió a siker reményében versenyezzen a legnagyobb riválissal, Kínával” (Schmidt, 2005: 19).

Az 1990-es évekre ugyanis a gazdaságilag magára találó Peking regionálisan már ellensúlyozni tudta az amerikai érdekeket, főleg, mert Washington a Szovjetunió felbomlásával, a kommunista veszély elmúlásával egyre kevésbé érdeklődött a régió iránt. Ekkor mindkét fél stabil és nagymértékű gazdasági növekedést tudott magáénak: Peking sikereit érintettem, a délkelet-ázsiai államok sikere azonban kevésbé közismert. „A térség – valamennyi államát idesorolhatóan – fél évszázaddal korábban a világ legfejletlenebb régiói közé tartozott. [...] Ugyanez a [terület] napjainkban a világ egyik leggyorsabban fejlődő régiója. Az elmúlt évtizedekben a helyi gazdaságok radikálisan átalakultak és miközben Szingapúr már eleve az első négy „tigris” egyikeként ugrott előre, a második hullámban a fejlett ipari államokhoz közeledik Malajzia és Thaiföld, valamint ezektől kissé leszakadva a Fülöp-szigetek, de Indonézia is. A térség többi államának fejlettségi szintje még elmarad a regionális átlagtól, de ebben az indokínai országok késői politikai-társadalmi stabilizálódásának jut meghatározó szerep. A békés viszonyok 1990-es évekre datálható megteremtése óta rendkívül gyors ütemben fejlődik Vietnam, de a többiek is. [...] Az ASEAN, [...] illetve annak tagjai, [...] a világgazdaság kiemelkedő tényezőjét, az elkövetkező időszak fejlődésének egyik motorját jelenthetik majd” (Nemes-Sipos, 2009: 56). Annak ellenére, hogy az ASEAN létrehozását tulajdonképpen a Kína jelentette fenyegetés is motiválta, valamint, hogy gazdaságuk profilja sok esetben meg is egyezik, a két fél végül szorosabbra fűzte a kapcsolatot, köszönhetően Kína és az Egyesült Államok valamint Japán magatartásának az 1997-es ázsiai gazdasági válság idején. Peking és a délkelet-ázsiai államok közösségének együttműködése egy szabadkereskedelmi egyezményben forrt össze, miután 1997-ben Kína nem értékelt le valutáját és komoly segítséget nyújtott a válságból való kilábaláshoz az érintett országok számára, míg Japán vagy az Egyesült Államok mindenféle reakció nélkül szemlélték az eseményeket. Bár Peking valódi konkurenciát jelent a régió gazdaságának, 2010-ben létrejött az ASEAN–Kína Szabadkereskedelmi Övezet, ösztönözve a regionális léptékű együttműködések intenzitását, megalapítva a

világ legnagyobb közös piacát. A mindkét fél számára vonzó, potenciális exportpiacok mellett a döntést a tagországokban élő számottevő kínai diaszpóra is alaposan befolyásolta (Harris, 2014: 146-149).

Kína és az ASEAN államok együttműködése kapcsán Nemes-Sipos megjegyzi: „az ASEAN-nak szerencséje, de egyben pechje is, hogy oly közel fekszik Kínához. Szerencséje e közelség a térségnek, mert annak révén a gazdasági szuperhatalom fejlődése visszahat magára a térségre. Kedvezőtlen viszont annyiban, hogy Kína egyben a legfőbb vetélytárs is számos termelési-értékesítési területen, illetve a külföldi tőke és technológia megszerzése terén” (Nemes-Sipos, 2009: 62). A szabadkereskedelmi övezet megítélése az eltelt három év alatt még nem teljesen lehetséges, noha rövidtávon mindkét fél győztesnek tekinthető. Már az övezet létrejöttét megelőzően élénk viták folytak arról, vajon melyik fél számára lesz előnyösebb az együttműködés ilyen irányú mélyítése¹²⁴, az eddigi gazdasági adatok azonban mindenki számára kedvezőek voltak. Nem véletlen, hogy 2013-ban a kooperáció további mélyítéséről és az országokat összekötő infrastrukturális beruházásokról is szó esett (lásd a 2015-ben létrehozott Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bankot és a 'One Belt, One Road' politikát, melyet a *kilencedik fejezetben* érintek), mindamelllett, ahogyan a következőkben kifejtem, komoly viták is kialakultak, eskalálódtak a felek között.

A Malaka-dilemma

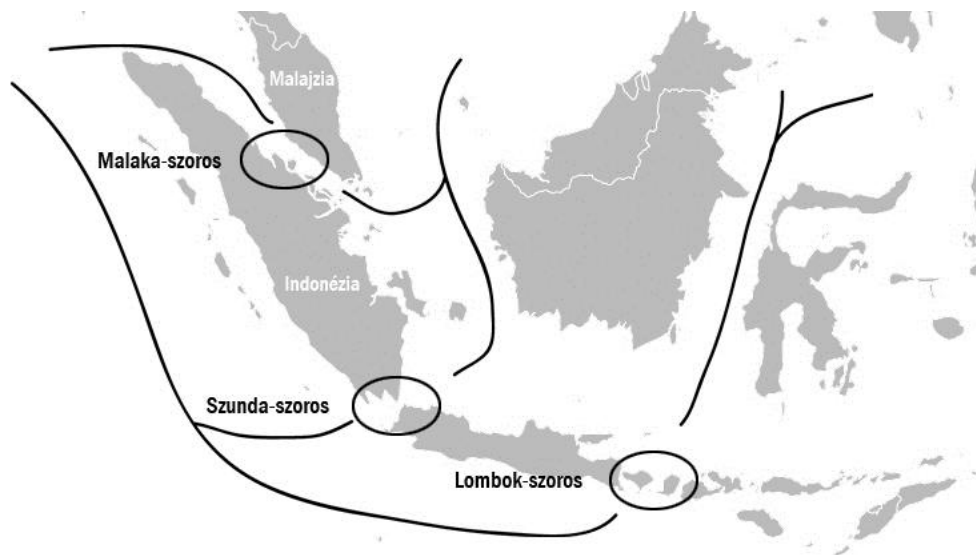
A világ szorosai, csatornái mind-mind potenciális válsággócok, melyek amellet, hogy nem csupán adott régiók vagy nagyhatalmak, hanem az egész glóbusz számára jelentősek, vonzó célpontok lehetnek a kereskedelmet akadályozó vagy abból hasznot remélő csoportosulások, csakúgy, mint a globális válságot előidézni vágyó szervezetek számára. A Malaka-szoros jelentőségét stratégiai fekvése adja: átjárást biztosít az Indiai- és a Csendes-óceán között, ráadásul összeköti Ázsia gyorsan növekvő gazdaságait (legfőképpen Kínát) egyrészt a nyersanyag-forrásokkal, másrészt az exportpiacokkal. Ez az elhelyezkedés évszázadok óta biztosít kiemelt figyelmet a vizeknek, ezen évek alatt regionális szereplők vagy globális nagyhatalmak ellenőrizték az átjárást, hogy napjainkra nemzetközi vizekként a szorost övező három államnak, Malajziának, Indonéziának és Szingapúrnak legyen ellenőrzési és rendfenntartási jogosultsága. A szorost a dekolonizációt követően Malajzia és Indonézia közösen akarta ellenőrizni, hogy így Szingapúron, a kis városállam gazdaságán (és gazdagságán) is

¹²⁴ Bővebben lásd: Nemes-Sipos, 2009: 62–63.

„rajta legyen a kezük”, azonban nemzetközi tiltakozás hatására végül a három állam ellenőrzési közösen a vizeket, megosztott, de vitatott határok mentén, mely további problémákat vet, s fog felvetni a jövőben (Vavro, 2008: 14).

A Malaka-szoros a világ második legforgalmasabb kereskedelmi hajózási útvonala, 2011-ben több mint 60 ezer hajó kelt át a szoroson¹²⁵, a világ összkereskedelmének mintegy 25 százalékát szállítva (Pineda, 2012: 1; Umana, 2012: 3). Az itt áthaladó áruk mennyisége pedig várhatóan tovább fog emelkedni az ázsiai hatalmak világhatalmi súlyának és energiaigényeiknek növekedésével együtt. Nem ez a szoros az egyetlen lehetőség a térségben a kereskedelemre, de ahogy Sen Gupta és társai már az 1970-es években kimondták, ez az útvonal a legrövidebb, legolcsóbb és legkényelmesebb összeköttetés a két óceán között (Chia, 1998: 302). „Alternatíváit mindössze jelentős kerülővel, a Szunda-szorosban, illetve a Lombok-Makasar útvonalon, a Celebesz-tenger felé lehet megtalálni, ezek azonban több okból is (például a költségek jelentős növekedése, navigációs nehézségek, kalóztevékenység) nehezen vállalható lehetőségeket jelentenek. Érthető módon az ebből fakadó hátrányok kezelésére az elmúlt évtizedben a kínai diplomácia igen határozott lépéseket tett” (Háda, 2010: 4).

14. ábra: A Malaka-, a Szunda- és a Lombok-szoros

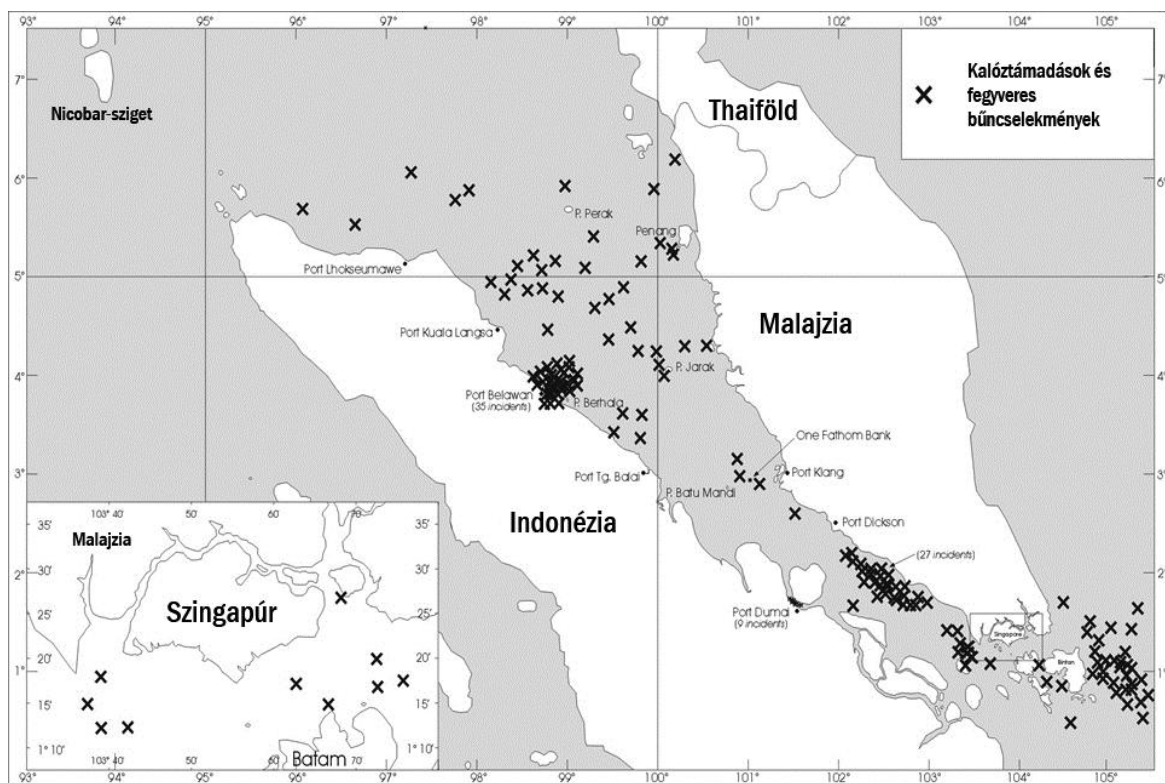


Forrás: Saját szerkesztés

¹²⁵ Az értékek természetesen változóak, vannak források, melyek 55 ezer hajóról, mások több mint 70 ezer hajóról írnak, ez utóbbi ráadásul 2007-ből származó adatok alapján.

Napjainkban a szoros ellenőrzése feletti viták mellett a kalózkodás és a terrorizmus az, ami meghatározza a térség politikai és biztonsági kapcsolatait. Mindamellett, hogy a kalózkodás teret nyert a délkelet-ázsiai szorosokban is, méretük és elterjedtségük elmarad a Szomália partjainál tapasztalható tevékenységekhez képest, s kérdéses továbbá, hogy a terrorizmusnak mekkora szerepe van, illetve mekkora szerepe lehet a térségben. A kétezres évek elején a kalóztámadások száma folyamatosan emelkedett a szorosban, melyek komoly aggodalommal töltötték el a kereskedelmi útvonalakban érintett államokat, akik ezáltal a globális kereskedelmet is veszélyeztetettnek látták. A három állam, mely közvetlenül is érdekelt a forgalomban, végül a térség biztonságát garantáló lépéseket tett. A megerősített járőrszolgálat csökkentette ugyan a támadások számát, de továbbra is komoly konfliktusforrás maradt a szoros és környéke.

15. ábra: Kalóztámadások a Malaka-szorosban, 2000–2005



Forrás: IDSS Szingapúr és INTERTANKO, saját szerkesztés

2010-ben, amikor egy potenciális terrortámadás híre terjedt el, Bill Tarrant kritikusan jegyezte meg, hogy „Szingapúr, Indonézia és Malajzia képességét arra, hogy garantálják a biztonságot egy ilyen, stratégiaileg fontos szorosban, megnehezíti, hogy egymással szemben is területi követeléseik vannak” (Tarrant, 2010). Ezek a területi követelések,

vagy viták igen érzékeny pontnak tekintendők a térségben, tekintve a szoros fontosságát és a külső hatalmak érdekeltségét. Ennek köszönhetően, ahogy Caroline Vavro is megjegyzi, a kalóztámadások elleni fellépés is problémákba ütközik: a különböző megoldási kísérletek a kalóztámadások, vagy egyéb bűncselekmények ellen ugyanis csak az érintett állam felségvizének határáig tartanak, attól kezdve a másik ország parti őrségének kell átvenni a feladatokat, mely lényegében biztos menekülési lehetőséget biztosít a bűncselekmények elkövetőinek (Vavro, 2008: 13). 2004-ben ugyan létrehozta olyan közös járőrsoportokat, melyekben a döntéshozók szoros kapcsolatban állnak egymással, de ez továbbra sem felel meg annak a kívánalomnak, hogy olyan járőrszolgálatot állítsanak fel, ahol a közös járőrflottát egy parancsnokság irányítja. Mindemellett az információátadás sem működik a felek között, ami a bűnöző csoportok elleni fellépés egyik alapfeltétele lenne (Uo.: 14). Így az a helyzet állt fenn, hogy a szoros biztonságos és zavartalan hajózhatóságában érdekelt felek mind szívesen látnának olyan külső (externális) nagyhatalmakat, melyek segítenének a szoros ellenőrzésében, e szereplők közül azonban mindegyik ellenérdekelt a másik jelenlétében. 2003 novemberében Hu Csin-tao [Hu Jintao] új stratégiák alkalmazását szorgalmazta a Malaka-szoros kapcsán tapasztalható, különböző nagyhatalmak által tanúsított, megnövekedett érdeklődésre válaszul, azért, hogy Peking csökkenteni, mérsékelni tudja sérülékenységét a szorosban. Az akkori elnök volt az első, aki Malaka-dilemmáról beszélt – egy olyan kihívásról, melyet Kínának mindenképpen meg kell oldania. Az egyik kínai napilap egy 2004-es cikkében odáig ment, hogy azt írta: „Nem túlzás azt állítani, hogy bárki is irányítja a Malaka-szoros, markában tarthatja Kína energia-útvonalát is”.¹²⁶ A Malaka-dilemma kifejezés ugyanis nem csak a szoros biztonsági kockázatait foglalja magában, hanem azt is, hogy külső hatalmak jelenléte milyen veszélyt jelenthet Pekingre nézve.

A szoros ellenőrzéséhez az Egyesült Államok és Japán felajánlotta segítségét, de India és természetesen Kína is érdekelt a jelenlétben, aktív szerepvállalásuk ugyanakkor pont emiatt is kérdéses. E négy hatalom többnyire saját érdekei miatt venne részt aktívan a szoros biztonságában: Kína mellett Japán és India is függ a szoros szabad átjárhatóságától. Előbbi nyersanyagigényének körülbelül 80 százalékát ezen az útvonalon szerzi be, illetve exportja is ezen az útvonalon jut el partnereihez, utóbbiaknál pedig kereskedelmük fele zajlik a Malaka-szoroson keresztül. Az Egyesült Államok ebből a szempontból valószínűleg külső hatalom, melynek fő célja a kínai tevékenységek

¹²⁶ China Youth Daily, 2004.06.15.

ellenőrzése, esetlegesen a kínai expanzió megakadályozása (Ismail–Sani, 2010: 90–98). Mindazonáltal Washington és Peking versenyfutása figyelhető meg a szorosért, s habár haderejük tartós állomásoztatására egyik félnek sincs esélye, előbbi esetében közös hadgyakorlatok, utóbbi esetében pedig egyre aktívabb gazdasági befolyás és befektetések jelentik a közeledést. Az aktív szerepvállalást a nagyhatalmak érdekei mellett a három, szoros mentén fekvő állam érdekei is ellenzik: Szingapúr ugyan a szoros átjárhatóságától való függése miatt jóval elfogadóbb egy külső hatalom jelenlétét illetően, Indonézia azonban regionális vezető szerepét félti, mind az Egyesült Államok, mind Kína nagyobb jelenlététől, Malajzia pedig részben hasonló megfontolásból, részben a történelmi események miatt utasítja el a jelenlétet. Ahogy a maláj haditengerészet al-admirálisa megjegyezte: „Malajziát négyszer gyarmatosították, háromszor európaiak, s minden esetben a kalózkodás elleni küzdelem jegyében érkeztek. Megérthetik, miért vagyunk ilyen érzékenyek a külső beavatkozások illetve jelenlét kapcsán” (Vavro, 2008: 15).

A Malaka-szoros tehát továbbra is biztonsági kockázat marad, mely érzékenyen érinti Peking terveit és elképzeléseit, de, ahogy a többi nagyhatalom, úgy Kína is inkább a három, Malaka-szoros mentén fekvő államra bízta a szoros további ellenőrzését is. Mindamelllett, hogy számos állam küzd a szorosbeli jelenlétért, céljaik jobbra azonosak: megőrizni a szoros szabad átjárhatóságát és garantálni annak biztonságát. Ezekben a célkitűzésekben Malajzia, Indonézia és Szingapúr is maximálisan érdekelt, vitás ügyeik miatt azonban az együttműködés nehézkes, további változtatásokra, bizalomépítésre van szükség. Washington valódi külső szereplőként elsősorban a globális biztonság garantálásával, a térségbeli népek önrendelkezésének biztosításával és partnerei gazdasági érdekeinek a támogatásával magyarázza jelenlétét, melyet azonban egyértelműen Peking növekvő globális súlya, valamint a régióban tapasztalható, egyre jelentősebb gazdasági dominanciája motivál.

A Dél-kínai-tenger további felértékelődése

A Dél-kínai-tenger a Csendes-óceán része, jelentőségét a feltérképezés alatt álló, nagynak mondható nyersanyagkészlete illetve az Indiai-óceánnal való szomszédsága adja. A 3,5 millió km² területű tengeren keresztül zajlik ugyanis a világ tengeri kereskedelmének harmada és olajszállításának több mint fele, stratégiai fontosságú vizekké téve a Dél-kínai-tengert. A tengert északról Kína, keletről Tajvan és a Fülöp-szigetek, délről Brunei, Malajzia, Indonézia és Szingapúr, nyugatról pedig Vietnám

határolja, s ezen országok mindegyike területi igényt, követelést támaszt a vizek illetve a többnyire lakatlan szigetek feletti tulajdonjogért. A vita komplexitását jól mutatja, hogy magát a tengert is különböző nevekkal illetik a szomszédos országokban: Kínában Déli-tenger, Vietnámban Keleti-tenger, a Fülöp-szigeteken pedig Nyugat-fülöp-szigeteki-tenger a neve. A tengeren rengeteg kisebb-nagyobb sziget is található, melyek közül kiemelhetőek a Paracel- illetve a Spratly-szigetek – ezen képződmények nagy része noha lakhatatlan, sokszor csak néhány sziklából áll, hovatartozásukról mégis évtizedek óta vitatkoznak az érintett államok. A területi vita ugyanis nem (csupán) az apró szigetek bekebelezéséről, hanem a jelentősnek mondható nyersanyagkészletek kitermeléséről szól – aki uralja a szigeteket, jogot formálhat a talapzat mélyén fekvő, becslésenként változó mennyiségű energiahordozók kiaknázására is. A legoptimistább kínai felmérések szerint ugyanis a Dél-kínai-tenger régiójában több milliárd hordónyi olaj és óriási földgáz-tartalék található¹²⁷, s bár a nyugati szakértők kételkednek a tartalékokkal kapcsolatos iménti adatok hitelességében, az olajkitermelés napi 1,5–2 millió hordós volumene reálisnak tűnik.

Márpedig a régió abszolút nagyhatalmának számító Kína folyamatosan növekvő gazdasága rá van szorulva a nyersanyagra, s Peking nem csupán a talapzati ásványkincsek kitermelését tűzte ki célul, hanem a tenger szinte teljes ellenőrzését is: egyrészt biztosítva kereskedelmi útvonalainak biztonságát, másrészt kizárólagos jogot formálva a Dél-kínai-tenger mélyén található nyersanyagok hasznosítására. Peking számára tehát nem csupán a kőolajéhség csillapításának lehetőségével kecsegtet a tenger, hisz az ország fő kereskedelmi útvonala is azon halad át, így valójában az ország kapujaként a világkereskedelemre nyit ajtót. Stratégiai elhelyezkedése és nyersanyagkincsei mellett azonban van még egy szempont, mely nem hagyható figyelmen kívül: a tenger halállománya, mely a halászat minden térségbeli országra kiterjedt működése miatt a régió egyik legjövedelmezőbb, a területi viták miatt veszélyben lévő gazdasági tevékenysége.

Peking, felismerve a vizek fontosságát és reménykedve a nyersanyaglelőhelyek gazdagságában „már” 1992-ben egyoldalúan deklarálta a tenger feletti teljes uralmát (a későbbiekben még jelentősége lesz a dátumnak), előrevetítve a szigetekért és

¹²⁷ Robert D. Kaplan 130 milliárd hordó kőolaj és több mint 25 billió (10^{12}) m^3 földgáz-tartalékról ír (2014: 10), az EIA információ szerint pedig a kínaiak által hivatalosnak tekintett 125 milliárd hordó kőolaj és körülbelül 14 billió m^3 földgáz található. South China Sea, Energy Information Administration, 2013.02.07. Elérés: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=scs>. Mindkét forrás megjegyzi ugyanakkor, hogy a kínai becsléseket nemzetközi elemzők egyelőre nem erősítették meg.

nyersanyag-lelőhelyekért folyó területi vita elhúzódását, valamint a diplomáciai bonyodalmakat, melyek természetesen jóval korábban elkezdődtek. A gyarmati időszakban a külső hatalmak nem voltak tekintettel az államok korábbi területi vitáira, a britek valamint a franciák egymással is versenyeztek a szigetek feletti uralom megszerzéséért. A versenyfutást végül az egyre agresszívebb külpolitikát folytató japánok nyerték, akik a második világháborúra a Dél-kínai-tenger összes szigetét birtokukba vették, egyes esetekben még katonai bázisokat is építettek rájuk (Raine–Le Miére, 2013: 36–39). A Japán Császárság háborús-vereségét követően a tengeren található szigetek gyakorlatilag tiszta lappal indultak, az európai hatalmak is egyre inkább eltűntek a térségből, így a szigetek feletti tulajdonjogért folyó harc átalakult: már nem külső hatalmak, hanem az érintett államok kerültek szembe egymással. Az igazi versenyfutás az 1970-es években kezdődött meg, (ekkor még) Dél-Vietnám, Kína, Tajvan és a Fülöp-szigetek részvételével, s hozzájuk csatlakozott Malajzia is 1979-ben. A körülbelül 1995-ig datálható időszakban a résztvevő tagállamok lényegében annyi szigetet és zátonyt igyekeztek elfoglalni a tengeren, amennyire csak lehetőség nyílt, adott esetben fegyveres összecsapásokra is sor került egyes felek között. A stratégia lényege egyszerű, a szabályozatlan tulajdonjogi viszonyoknak köszönhetően azonban logikusnak volt mondható: „olyan helyzetet teremteni, mely a lehető legjobb alkupozíciót biztosítja az adott állam számára, bármiféle jövőbeli konzultáció esetére” (Uo.: 40). Az 1973-as olajválság még tovább gyorsította a versenyfutást, reménykedve a térség potenciális nyersanyagaiban. Peking térségbeli lépéseinek az időszak nemzetközi környezete megfelelő volt: Washington kivonulóban volt Vietnámból, az általuk támogatott Délkelet-ázsiai Szerződés (SEATO) meggyengült, az ASEAN pedig még nem volt képes megjeleníteni a tagok érdekeit, ráadásul ebben az időszakban közeledett egymáshoz Kína és az Egyesült Államok, és az évtized végére a kelet-ázsiai hatalom elismeréséig is eljutott Washington. Az első fegyveres összecsapás, a Paracel-csata Dél-Vietnám és Kína között zajlott 1974-ben. A mindössze 35 perces fegyveres incidens a vietnámi erők visszavonulásával végződött, a kínaiak pedig megerősítették jelenlétüket a Paracel-szigetsorozat szigetein, majd különböző (katonai) létesítményeket építettek. Az időszak második fegyveres összecsapására 1988-ban került sor, mely azóta is az utolsó, emberi áldozatokat követelő konfliktus volt a térségben. Ez az összecsapás is Kína és Vietnám között zajlott, szintén Peking győzelmével, valamint 74 vietnámi katona halálával végződött. A konfliktus következtében Kína a Spratly-szigetek közül is elfoglalt hatot (Uo.: 39–45).

Kína, a gazdasági növekedés érdekében kialakított, békés térséget szorgalmazó, jószomszédi viszonyt ápoló külpolitikájának is nagyban köszönhetően az 1990-es évektől az enyhülés és együttműködés időszaka következett, melyet Pekingnek a már érintett 1997-es, ázsiai gazdasági válságra adott válasza tovább enyhített. A folyamatot segítette az is, hogy Vietnám ASEAN-hoz történő csatlakozásával mind a négy, a szigetekért versenyt futó állam egy regionális szövetségbe tömörült, így a „párbeszéd” könnyebben zajlottak. Az ASEAN-államok és Kína által 2002-ben aláírt Magatartási Nyilatkozatban (Declaration of Conduct) pedig vállalták a felek, hogy vitáikat békés módon, a nemzetközi jognak megfelelően fogják rendezni. A nemzetközi jogot pedig ebben az esetben az ENSZ 1994-ben hatályba lépett tengerjogi egyezménye, az UNCLOS III néven ismert egyezmény jelentette, mely az 1958-as, különböző tengerjoggal foglalkozó szerződéseket váltotta fel. Az UNCLOS minden part menti ország számára garantálja a jogot, hogy halászati és nyersanyag-kitermelési (vagy bármilyen egyéb más gazdasági) tevékenységet folytasson, illetve szervezzen meg egy 200 tengeri mérföld szélességű, kizárólagos gazdasági övezetben (Exclusive Economic Zone – EEZ). Ennek értelmében tehát, egy tengerparttal rendelkező országot a partvonalától számítva 200 tengeri mérföldes (370 kilométeres) kizárólagos gazdasági övezet illet meg, amely területen rendelkezhet a tengeri erőforrások kiaknázása felett. Ugyanakkor, s ez a tény tovább bonyolítja a térség viszonyait: ha egy ország bizonyítani tudja, hogy kontinentális talapzata túlnyúlik ezen a távolságon, úgy maximum 350 tengeri mérföldes (650 kilométeres) szélességben is igényt formálhat a tengerfenék kiaknázására. Ehhez persze szükséges hitelesen bizonyítani az ENSZ Kontinentális Talapzatok Határáért Felelős Bizottsága (UN Commission on the Limits of the Continental Shelf – CLCS) előtt, hogy a tengerfenék szárazföldi területének természetes meghosszabbodásáról van szó. A tengerjogi egyezmény relevanciája ebben az esetben abban rejlik – és ez lényegében a helyzet megoldatlanságát is magával hozza –, hogy a kizárólagos gazdasági övezet nem csupán a partvonalától, hanem adott esetben az állam által birtokolt szigetektől is számítható. Így fordulhat elő, hogy az Egyesült Királyság 550 ezer km²-nyi gazdasági övezettel rendelkezik az Atlanti-óceán déli részén a Falkland-szigeteknek köszönhetően, továbbá így eshet meg az is, hogy a Dél-kínai-tengeren, az egyes államok által követelt zónák átfedik egymást, akár kettőnél több állam igényeit is szembeállítva.¹²⁸ (16. ábra) Ennek köszönhető, hogy a 2002-es kínai-

¹²⁸ Fontos itt megjegyezni, hogy az UNCLOS értelmében sziget az, ami természetesen képződött, víz veszi körül és dagály idején a vízszint felett marad – a tenger vizsont tele van olyan képződményekkel,

ASEAN közös deklaráció ugyan presztízserértékű, valós megoldást nem jelent a problémákra, nincs ugyanis olyan tengerjogi egyezmény, mely egy ilyen sokrétű, és sokszínű konfliktust megfelelően kezelni tudna – vagy olyan megoldás, amit Kína elfogadna, ha a területi igényeiről való lemondásra lenne szükség. Létezne egy másik, a történelmi eseményeket és a status quo-t figyelembe vevő megoldási lehetősége, de a felek közül egyedül Vietnám lenne érdekelt ebben a megoldásban, tekintve, hogy már a 17. században is adminisztratív módon rendelkezett pár sziget felett, miközben a kínaiak először az 1988-as vietnámiakkal szembeni fegyveres konfliktus során „léptek” a Spratly-szigetekre és csupán 1992-ben deklarálták igényüket a szigetekre. Kína természetesen nem fogadja el ezt az érvelést és Cseng-Ho admirális tengeri útjaihoz is visszanyúlva követeli magáénak a szigetek feletti ellenőrzési jogot.

A Dél-kínai-tengert érintő követelések

A Paracel-szigetek, mely korábban felváltva volt hol kínai, hol vietnámi kézben, 30 kisebb szigetből és zátonyból áll. A szigetcsoportot az 1974-es katonai konfliktus óta Kína birtokolja. A szinte lakatlan szigetek (néhány kisebb törzs, illetve halászok és katonák élnek rajtuk) feletti ellenőrzésért azonban más országok is küzdenek, a potenciális nyersanyaglelőhelyek számításba vétele mellett nem utolsósorban a kiváló halászati lehetőségek miatt is.

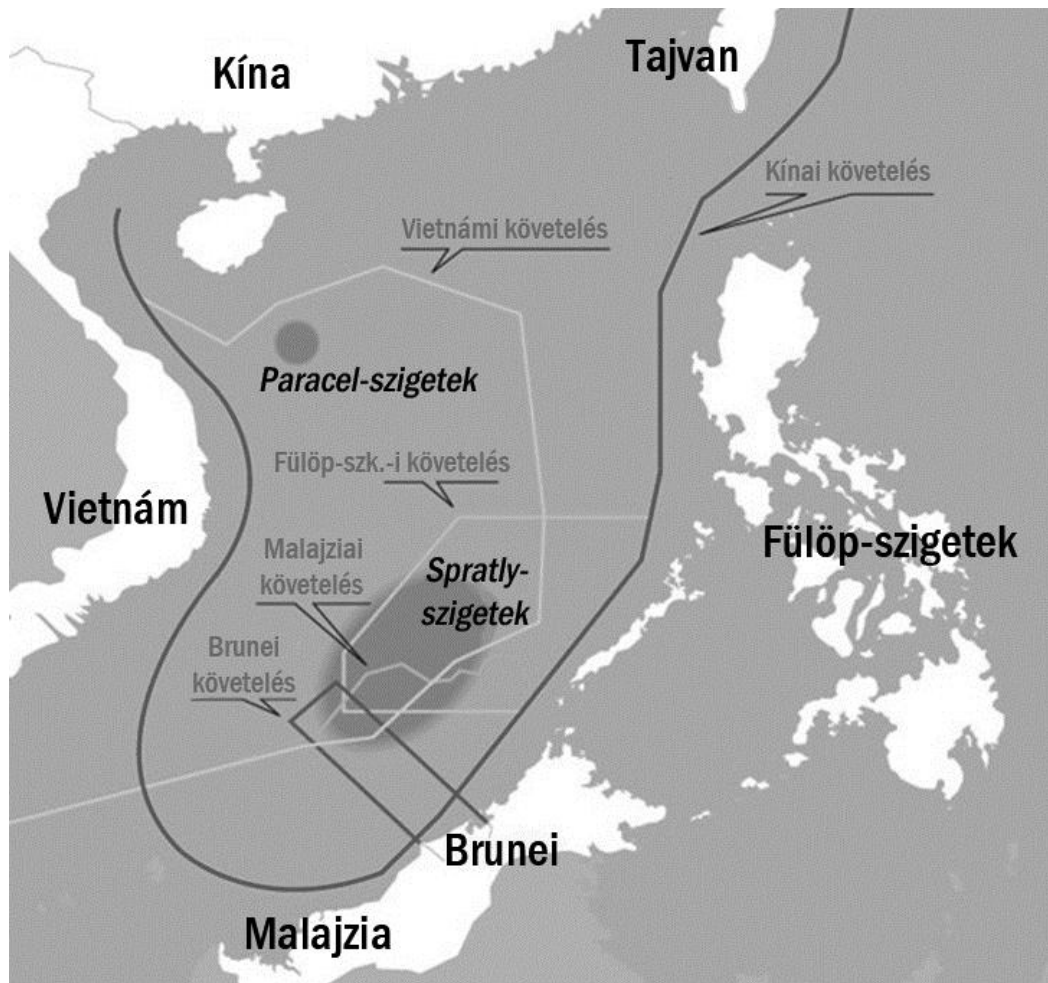
A Spratly-szigetek jóval nagyobb kiterjedésűek, körülbelül 750 zátonyból és apró földdarabból állnak, és az egyes szigetek tulajdonjogáért még több állam küzd, a szigetcsoport körülbelül 45 szigetén állomásoznak katonák a rivalizáló országok részéről. A szigeteknek nincs állandó népessége, de a Paracel-szigetekhez hasonlóan a potenciális nyersanyag-lelőhelyek mellett kitűnő halászati területnek bizonyulnak.

A két fő szigetcsoport mellett fontos még megjegyezni a Scarborough-zátonyt, mely szintén élénk viták tárgyát képezi, és a 2012-es kínai-fülöp-szigeteki összetűzés is ehhez a zátonyhoz kapcsolódik.

Habár hat különböző „követelőt” – Kínát, Tajvant, Vietnámot, a Fülöp-szigeteket, Malajziát és Bruneit – különböztethetünk meg, lényegében csak öt különálló követelésről beszélhetünk, melyek a *16. ábrán* láthatók.

melyek többnyire csak sziklákból állnak, lakatlanok és nem folyik rajtuk gazdasági tevékenység. Ezek a szigetek nem tekinthetők tengerfenék részének, s így kizárólagos gazdasági övezetnek sem.

16. ábra: Az országok követelései és a szigetek elhelyezkedése



Forrás: AFP/D. Rosenberg alapján saját szerkesztés

- Azért beszélhetünk mindössze öt különböző követelésről, mert Kína és Tajvan igényei lényegében megegyeznek: a Dél-kínai-tenger összes szigetét szeretnék magukénak tudni. Természetesen a rivalizáló államok nem csupán tengerjogi egyezményekkel, hanem a kontinentális talapzat-elvével és sokszor a múltban történt eseményekkel kívánják igazolni jogosnak vélt követeléseiket. Kína például az EEZ és a kontinentális talapzat mellett a Han- és a Ming-dinasztiák korai tengeri felfedezéseivel, illetve virágzó kereskedelmi kapcsolataival kívánja bizonyítani elsőségét, s ezáltal jogos fennhatóságát a szigetcsoportok és a tenger egésze felett. A közös múltból kifolyólag azonban Tajvan érvei megegyeznek Peking érvrendszerével.
- Mindeközben Vietnám a két szigetcsoportot akarja magáénak, az ENSZ egyezménye valamint a kínaihoz hasonló tengeri utak és a szigetek körüli

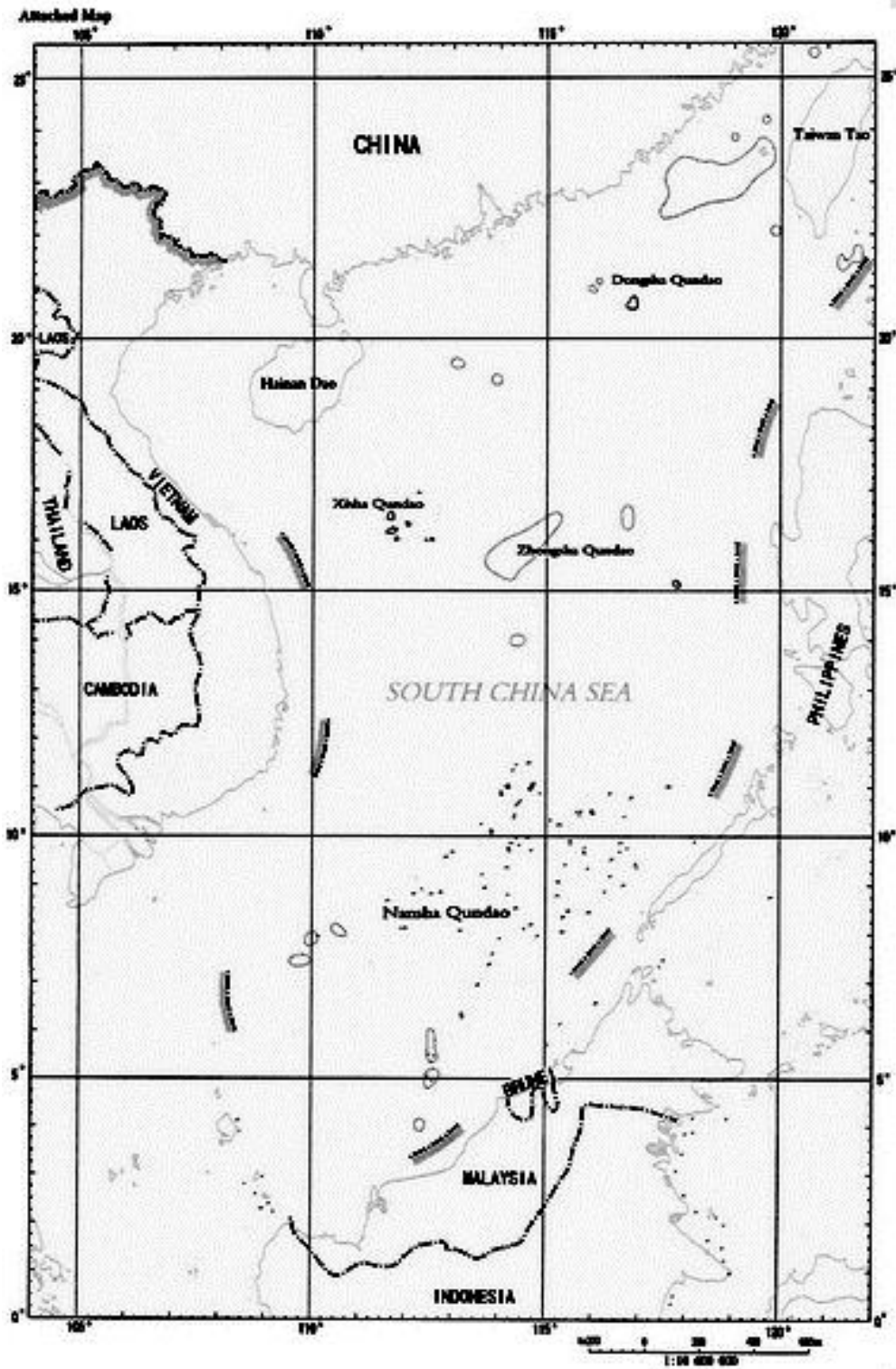
halászati területek használata alapján, noha az ország nem részletezte, pontosan mely szigetekre tart igényt.

- A Fülöp-szigetek a Scarborough-zátonyra és a Kalayaan-csoportra tart igényt. Utóbbi egy 53 szigetből álló csoport, a Spratly-szigetek része.
- Malajzia 11 szigetet követel, szintén a Spratly-szigetek közül. Ebből nyolcat jelenleg is birtokol, a másik három a Fülöp-szigetek és Vietnám osztozik. Malajzia mindemellett magáénak akarja tudni még a Luconia-zátonyokat és a James-zátonyt. Előbbit birtokolja, utóbbira csak igényét „jelentette be”, viszont 2013-ban egy kínai megfigyelő-hajó kínai területnek jelölte meg a szigetet.
- Végül Brunei két természetes zátonyra tart igényt: a részben víz alatt lévő, és Malajzia által birtokolt Louisa-zátonyt, illetve a teljesen víz alatt lévő, Rifleman-zátonyt (töltést), mely egy mesterséges platformnak köszönhetően Vietnámhoz tartozik.

A követelések mellett a valós birtoklás így oszlik meg: Kína birtokolja és irányítja a Paracel-szigeteket és elfoglalt további 7 képződményt a Spratly-szigetekből. Tajvan egy szigetet birtokol a Spratly-szigetek közül, mindemellett elfoglalta a Pratas-szigetet, mely a Paracel-szigetcsoporthól keletre, Tajvanhoz közel található, s hovatartozását csak Kína vitatja. Vietnám a legaktívabb a felek közül, a Spratly-szigetek közül 27-et foglalt el. A Fülöp-szigetek 9, Malajzia 8 szigetet birtokol az utóbbi szigetcsoporthól, igaz, Manila egyik területe csupán egy rozsdásodó tankerhajó, mely egy kisebb zátonyon akadt fenn. Bruneinek nincs elfoglalt, birtokolt területe.

Fontos kérdés, hogy a különböző követelések milyen alapokon nyugszanak, milyen történelmi eseménynek vagy földrajzi jellemzőnek köszönhetően követelik magukénak a területet, szigeteket az érdekelt felek. Választ azonban nehéz találni, főleg mert Kína, Tajvan és Vietnám a szigetcsoportokat teljesen magáénak szeretné tudni, homályosan alátámasztott kereskedelmi és halászati tevékenységekre hivatkozva. A legjobb példa erre Kína (és Tajvan) 9-osztatú vonala, mely magában foglalja a szigeteket és a tenger majdnem egészét. (17. ábra)

17. ábra: Kína 9-osztatú vonala



Forrás: www.aspistrategist.org.au

Kína 9-osztatú vonala (mely először a történelem folyamán 1947-ben, még a Kuomintang¹²⁹ idején 11-osztatú vonalként jelent meg egy térképen¹³⁰) 2009-ben látott (ismét) napvilágot, válaszul Malajzia és Vietnám ENSZ-beadványára, mely a tengerfenék kiterjedésének megállapításáról, és a követelések jogosságáról szólt. Kína ekkor határozta meg nagy vonalakban gondolatait, hiszen korábban abban sem lehettek biztosak a részes államok, hogy Peking igényt tart-e, szembemelve a nemzetközi szabályozásokkal, a vonalon belüli vizek és szigetek egészére, kizárva a halászati jogokat is. Kína az ENSZ-hez intézett beadványában úgy fogalmazott, hogy az országnak vitathatatlan szuverenitása van a Dél-kínai-tenger szigetei és a határos vizek felett, s így a területekhez kapcsolódó (akár gazdasági jellegű) tevékenységekhez való jogok Kínát illetik meg (Raine–Le Miére, 2013: 34). Noha a „határos vizek” megfogalmazás a nemzetközi szabályozásban ismeretlen, Kína vélhetően a vonalon belüli szigetekre, és az e szigetekhez tartozó gazdasági övezetekre tart igényt.

A konfliktusok kiújulása

A 2000-es évek második felében egyre több jele volt a viták kiújulásának, ismételt felszínre kerülésének. 2005-ben ugyan Kína, Vietnám és a Fülöp-szigetek kötött egy háromoldalú, három évre szóló szerződést a nyersanyag-kincsek felmérése céljából, de a szerződés bármiféle komolyabb lépés nélkül futott ki. A békés éveket 2009-ben három esemény zárta le: az előbb érintett ENSZ-beadványok a követelések megfogalmazása végett, az amerikai USNS Impeccable vontatott szonáros megfigyelőhajó összetűzése kínai paramilitáris rendfenntartó hajókkal és a kínai kormány nemzetközi olajcégeket érő nyomásgyakorlásának napvilágra kerülése. Az Impeccable hajó 2009 márciusában végzett megfigyeléseket, Kína kizárólagos gazdasági területéhez tartozó, ámde nemzetközi vizeken. A kínai paramilitáris rendfenntartó erők többször akadályozták a hajót feladatai ellátásban, igyekeztek elzavarni a térségből, illetve megpróbálták elvágni a vontatott szonárt is. Az Egyesült Államok végül egy rombolóhajó térségbe rendelésével rendezte a sok vitát kiváltó helyzetet. Az UNCLOS egyezmény engedélyezi egy másik ország kizárólagos gazdasági területén a külföldi hajók,

¹²⁹ Szun Jat-szen [Sun Yatsen] által alapított politikai párt a szárazföldi Kínában, mely a császárság bukását és a zűrzavaros, hadurak által uralt éveket követően megszerezte a hatalmat. Uralmát a Mao Ce-tung vezette Kommunista Párt igyekezett megdőnteni, és a japánok elleni egységfront, valamint a II. világháború végét követően kitört a polgárháború mely Mao győzelmével, a Népköztársaság 1949. október 1-jei kikiáltásával és a Kuomintang Tajvanra való menekülésével ért véget. A párt a szigeten létrehozta a Kínai Köztársaságot, mely a mai napig a független, de szinte senki által nem ismert állam, Kína ún. követelt tartománya. A Kuomintang a mai napig aktív politikai párt.

¹³⁰ Raine–Le Miére, 2013: 33

hadihajók mozgását, Kína azonban vitatja ennek jogosságát, s engedélyekhez köti, kötné ennek gyakorlását. Az olajcégeket érő nyomás Vietnám tervezett kitermelései kapcsán merült fel, és 2006-ban, 2007-ben számos nyomásgyakorló lépéssel akadályozták meg a kitermelések megindítását. A három esemény mind-mind azt mutatták, hogy Kína változtatott korábbi térségbeli politikáján, és sokkal aktívabbá vált gazdasági érdekeinek megvédése kapcsán.

2011-ben további kisebb incidensek történtek kínai és vietnámi, illetve fülöp-szigeteki hajók között, kínai hajók több esetben akadályozták meg kutatóhajók tevékenységét a térségben, s Peking e lépései aggodalmat generáltak Délkelet-Ázsiában és az érintett államok politikai vezetésében.

A délkelet-ázsiai államok magatartása

A délkelet-ázsiai államok legtöbbször a konfliktus szenvedő alanyaiként vannak beállítva a nemzetközi sajtó tudósításaiban, a valóságban azonban tisztában vannak azzal, hogy a helyzetnek köszönhetően miként tudják tovább erősíteni jelentőségüket, adott esetben gazdasági kapcsolataikat, miközben saját érdekeiket igyekeznek megvédeni. Jól mutatja ezt a helyzetet az 1994 óta megrendezett, napjainkra egyre tekintélyesebbé váló ASEAN Regionális Fórum¹³¹, mely nem csupán a tagállamokat, hanem jelentős extra-regionális államokat is tömörít. Célja az ASEAN-államok részéről a térség szerepének növelése és gazdasági potenciáljának hangsúlyozása, s elmondható, hogy ebben a tekintetben egyre sikeresebben használják ki lehetőségeiket, és a nagyhatalmak növekvő figyelmét. Nem véletlen, hogy Kína és az Egyesült Államok mellett India, Dél-Korea és Japán jelentősége is növekszik a szorosban: a délkelet-ázsiai államok igyekeznek őket is bevonni a viszonyokba, s érdekeltségük okán a hatalmak igyekeznek élni is lehetőségükkel, bár, ahogy India kapcsán már érintettem: ha katonai kapacitásról van szó, nehéz releváns tevékenységet kifejteniük.

A délkelet-ázsiai államok tekintetében is megfigyelhető a haditengerészet fejlesztése, mely kapcsán két dolgot érdemes megemlíteni: a kínai fejlesztések miatt eltörpülnek ezek a flották, másrészt pedig nem is csak Peking ellen, hanem sok esetben egymással szembeni (akár területi) vitáik miatt is fejlesztenek. A Kínával szembeni „viták” vonatkozásában nem egységesek az ASEAN-államok, ezért közös fellépésre sincs esély,

¹³¹ Tagok: ASEAN-tagok, Ausztrália, Banglades, Kanada, Kína, EU, India, Japán, Észak-Korea, Dél-Korea, Mongólia, Új-Zéland, Pakisztán, Pápua Új-Guinea, Oroszország, Kelet-Timor, Sri Lanka és Egyesült Államok.

ráadásul, ahogy a következő pontban érinteni fogom, Peking nem is ismeri el a vita tényét. A két legaktívabb és legérintettebb állam Vietnám és a Fülöp-szigetek, akik a leginkább kerülnek szembe Kínával, ráadásul a Hanoi-Peking kapcsolatokat a hosszú és nem kifejezetten baráti múlt is beárnyékolja. A történelem folyamán Kína tizenhét-szer hódította meg Vietnámot (Kaplan, 2014: 56), ráadásul az 1990-es években rendezett határvitákat követően most azon tenger ellenőrzése felett vitáznak a felek, amely a vietnámi GDP felét kitevő szektorokat látja el. Noha ez a két állam a lehangosabb, nehéz megszerezniük a többi tagállam támogatását, meggyőzni őket a mellettük való kiállásról. Vietnám nem tudja elérni, hogy az ASEAN foglalkozzon a Paracel-szigetek problémájával, azok hovatartozását csak ő vitatja, annak ellenére, hogy évtizedek óta Peking birtokolja azokat, a Fülöp-szigetek pedig kvázi szembekerült a tagállamokkal, még a közismerten Amerika-barát Szingapúrral is a 2012-es, Scarborough-zátonyhoz kötődő események miatt. Az eset 2012 márciusában történt, amikor az érintett zátony közelében a fülöp-szigeteki haditengerészet kínai halászhajókat tartóztatott fel, mozgósítva haderejének legnagyobb hajóját, majd az incidensre reagálva érkeztek kínai hajók is a helyszínre. A patthelyzet 10 hétig tartott, és végül a fülöp-szigeteki haderő visszavonulásával végződött¹³², de az Egyesült Államok szerepének térségbeli megerősítésekor erre az eseményre, valamint Manila kérésére is hivatkozni szoktak. Az ASEAN-államok nem adtak ki támogató-nyilatkozatot, sőt, nem értettek egyet Manila túlzott fellépésével, s aggódva figyelték az eseményeket, illetve Washington erősödését a térségben, mellyel gazdasági prosperitásukat, illetve a térség politikai viszonyainak felborítását látják. A legtöbb ASEAN-állam Washington jelenlétét elsősorban abban az értelemben véli elfogadhatónak, hogy az Kína regionális politikáját alakítaná át a délkelet-ázsiai államok érdekeinek megfelelően. Félnék azonban attól, hogy Vietnám és a Fülöp-szigetek Egyesült Államokat a térségbe bevonó, s adott esetben katonailag is érdekeltté tevő lépése a Pekinggel fenntartott, értékes gazdasági kapcsolatokat is negatívan érintheti. A többi állam ugyanis kevésbé radikális a kínai lépésekkel és követelésekkel szemben, még a másik két, területi vitákban érintett állam, Malajzia és Brunei sem fogalmaz meg hasonlóan kemény kritikákat. A többi ASEAN-tag ugyanis félti azt a függetlenséget, mely a hidegháború vége óta meghatározta a térség

¹³² A zátony hovatartozása erősen vitatott. Évtizedekig Kína birtokában volt, majd az 1960-as években Manila helyezte el rajta zászlót. A térségben mindkét állam halászati tevékenységet folytatott, ebben az időszakban azonban halászati stop volt érvényben a két ország megállapodásának köszönhetően. Peking vitatta, hogy megszegte volna a szabályokat, és véleményük szerint csak az egyezménynek megfelelő mennyiségben halásztak ott.

külpolitikai (és regionális) mozgásterét és ezzel párhuzamosan az ennek köszönhetően elért gazdasági sikereket.

Kína magatartása a konfliktus kapcsán

Peking magatartása azért is fontos a tenger viszonyainak vizsgálata kapcsán, mert az utóbbi évtizedekben a konfliktusokban megfigyelhető viszonyok (konfrontáció-közeledés) a Kína által követett regionális politika fényében változtak. Gazdasági értelemben a régió egyre integráltabb, miközben katonai fejlesztései és gazdasági súlya miatt a térségbeli folyamatok középpontjában Kína áll.

Az angolszász tanulmányok, kutatások általában agresszív külpolitikaként írják le Kína térségbeli lépéseit, a leginkább Vietnámmal és Fülöp-szigetekkel szembeállító tengeri tevékenységeit. Trefor Moss, Sarah Raine és Christian Le Miére ugyanakkor mellett érvel, hogy Peking a térségbeli folyamatok kapcsán az utóbbi években önmérsékletet tanúsított, s régiós nagyhatalmi szerepéhez méltó módon nem ült fel a kisebb erők provokációinak, a problémás helyzeteket pedig okosan kezelte (Moss, 2012; Raine–Le Miére, 2013: 56–57). Michael D. Swaine és M. Taylor Fravel is mellett érvelnek, hogy Kína térségbeli politikája nem mondható különlegesnek, hiszen az 1970-es évek óta Kína nem jelentkezett új igényekkel és követelésekkel, fellépései csupán saját követeléseinek megvédését jelentették a térségbeli államokkal szemben (Swaine–M. Taylor, 2011: 4). Annyiban igazuk is van, hogy Kína követelései lényegében az 1947-ben napvilágra került 11-osztatú vonal óta nem változtak, s 2009-ben (már) 9-osztatú vonallal írták le ugyanazokat a követeléseket: a két szigetcsoport egészét. Véleményüket részben alátámasztja az a tény, hogy a kínai haditengerészet meglehetősen passzív a térségben. Amikor a Dél-kínai-tengerről esik szó, a Kínai Népköztársaság Déli Flottájának fejlesztése az elsők között érdemel említést, arról azonban kevesebb szó esik, hogy a tengeren a flotta jótékonyan háttérben maradt. A kínai érdekeket ugyanis többnyire az ország rendfenntartó erői, a kínai Tengeri Rendőrség (China Maritime Police), a Tengeri Biztonsági Hivatal (Maritime Safety Administration), a Halászati Rendészeti Parancsnokság (Fisheries Law Enforcement Command), a Vámügyi Hivatal (General Administration of Customs) és a Kínai Tengeri Megfigyelők (China Marine Surveillance) képviselik, s ezek azok a szervezetek melyek egységei szembe kerültek a fülöp-szigeteki és vietnámi hajókkal, illetve az amerikai Impeccable megfigyelőhajóval is. A paramilitáris erők használatának számos előnye van: az érdekek kikényszerítésére megfelelőek, de kevésbé konfrontatívak, az

ebből adódó esetek nehezebben eszkalálódnak és kevésbé keltenek veszélyérzetet a szomszédos államokban.

Kína helyzete a térségben azért is bonyolult, mert úgy kell megőriznie területi egységét (azaz jelenleg birtokolt szigeteinek szuverenitását), elérnie gazdasági érdekeit, hogy közben a szomszédos államok Washington is a konfliktusba bevonó diplomáciai offenzívát folytatnak Peking ellen.

Ha pusztán a tulajdonjogi vitákat nézzük, Peking álláspontja a konstans tagadást, figyelmen kívül hagyást tükrözi: véleményük szerint ugyanis nincs probléma, nincs vita a tengeren az érintett államok között, azokat csak külső hatalmak generálják, Kína célja pedig a béke és a stabilitás megteremtése: „Nincs vita a Paracel-szigetek kapcsán. Ezért erről nincs is mit megvitatnunk” – mondta egy kínai szakértő.¹³³ Nem szerepel napirendként a probléma az ASEAN által szervezett fórumokon, vagy üléseken sem. Jól mutatja Kína erősödő szerepét a térségben, hogy 2012 júliusában, az ASEAN külügyminiszterek találkozóján, a szervezet története során először nem sikerült közös nyilatkozatot kiadniuk a tagállamoknak, mert nem tudtak megegyezni arról, a Dél-kínai-tengert megemlítsék-e a szövegben. Peking tehát már most komoly befolyást gyakorol egy olyan szervezet felett, amelynek nem is tagja. A kelet-ázsiai állam az *Oszd meg és uralkodj!* elve alapján igyekszik a helyzetet bilaterális együttműködések keresztül kezelni, távol tartani a multilaterális formációktól a vitákat, s egyúttal arra figyelmezteti a részes államokat, hogy óvakodjanak az Egyesült Államok bevonásától, mert az csak még komplikáltabbá tenné a helyzet megoldását (Raine–Le Miére: 62–63). Peking a tőle független olajkitermelésben, s főleg a külső hatalmak színrelépésében saját geopolitikai és gazdasági céljainak akadályozását látja, és veszélyesnek ítéli meg külső hatalmak jelenlétét. Kína számára különösen Washington növekvő aktivitása okoz fejfájást, az amerikai külpolitika ugyanis ismételten nagy figyelmet szentel a csendes-óceáni történéseknek, és Japán valamint Dél-Korea partnersége mellett, a délkelet-ázsiai országok körében is kiemelt együttműködések keres, fő partnerei között olyan államokkal együttműködve, mint Szingapúr, Malajzia és Indonézia, mely országok a szorosok ellenőrzésében is kulcsszerepet játszanak. Nem véletlen a kínai külügyminisztérium közleménye sem: „Reméljük, hogy a [konfliktusban] releváns államok együtt dolgoznak majd velünk, hogy elkerüljük további külső szereplők bevonását a vitákba. Továbbá bízunk abban, hogy a már bevont külső hatalmak

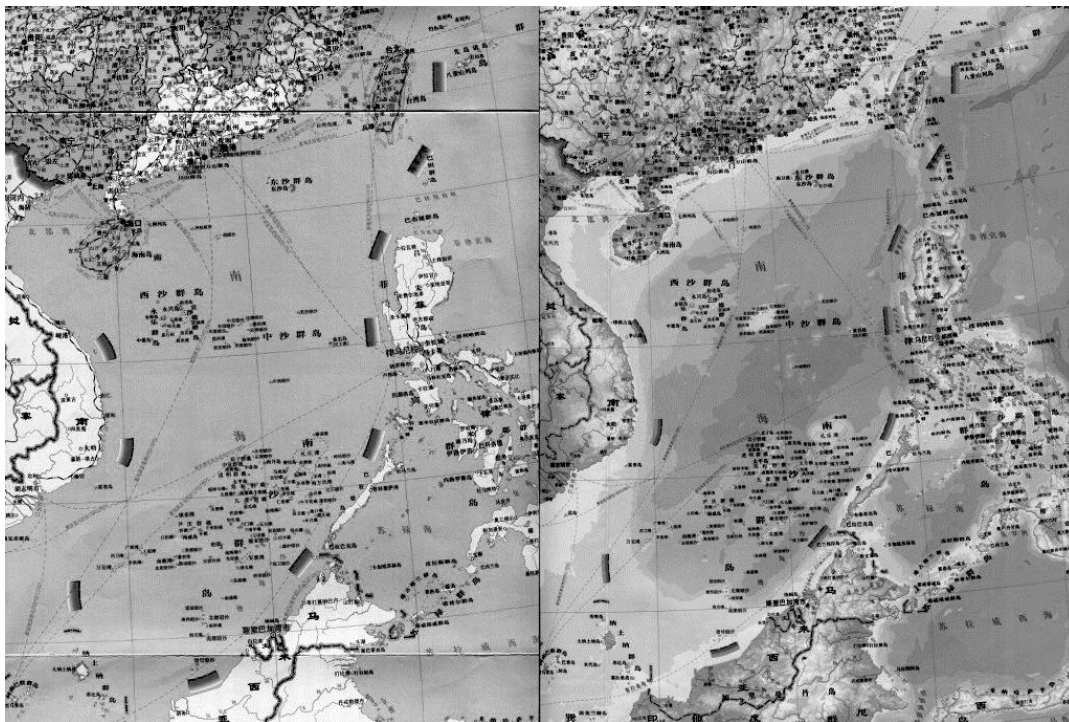
¹³³ Raine–Le Miére, 2013: 61. Mindamellett fontos megjegyezni, hogy a Paracel-szigetek kapcsán valóban egyre kevesebb a vitás kérdés, a Spratly-szigetek körüli vita tovább tart (IISS, 2012: 38).

támogatják és tiszteletben tartják a párbeszédet valamint az egyeztetéseket Kína és az érintett államok között, s nem akarnak beavatkozni.”¹³⁴

Mindemellett Kína gazdasági erejének fitogtatásától sem riad vissza: a 2012-es Scarborough-zátonynál történt incidenst követően egészségügyi okokra hivatkozva Kína korlátozásokat vezetett be a fülöp-szigeteki banán-importra. Manilának a banán a második legnagyobb exportterméke, a korlátozások mintegy 200 ezer munkahelyet érintettek, és mindemellett a turizmusnak sokat jelentő kínai utazásokat is korlátozta Peking biztonsági kockázatokra hivatkozva. A megszorításokat a szembenállás megszűnését követően feloldották.

Kína hivatalos (és egyetlen) térképkészítő vállalata 2013 év elején adott ki új térképet, melyen a Dél-kínai-tengert az 18. ábrán látható módon ábrázolták.

18. ábra: Kína új, 10-osztatú vonala



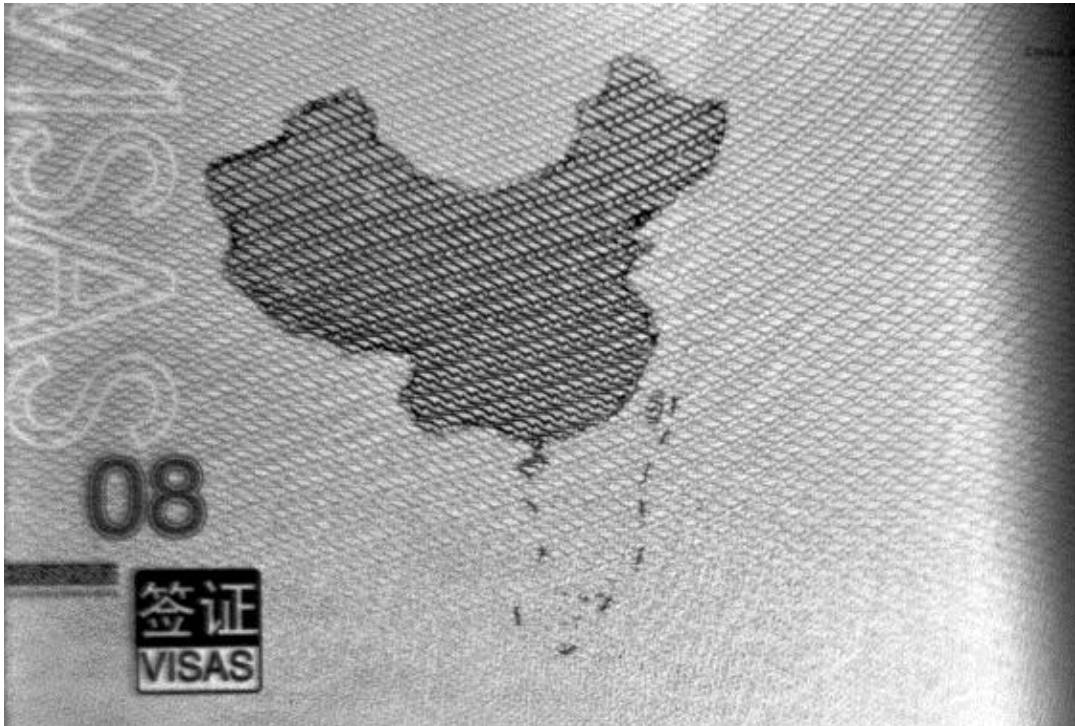
Forrás: www.aspistrategist.org.au

Az új, frissített térkép már egy 10-osztatú vonallal jelöli ki a kínai igényeket, mely minimális, mégis sokat sejtető változást jelent a kínai politikában: a vonal szinte már átcsúszik a hasonlóan vitatott Kelet-kínai-tengerre, ahol Japánnal került szembe Kína, másrészt mutatja Peking elszántságát a tenger feletti ellenőrzés megszerzésére. A 10.

¹³⁴ Great Game in the South China Sea. Asia Times, 2012.04.17. Elérés: http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/ND17Ae01.html

vonala megjelenése nem okozott komolyabb fennakadást Kína és az érintett regionális szereplők közötti kapcsolatokban, leginkább azért nem, mert tiltakozásukat már kifejezték az új típusú kínai útlevelek megjelenésekor. (19. ábra)

19. ábra: Kína új útlevelei



Forrás: sudestasiatico.com

Az útlevelekre nyomtatott térképen ugyanis megjelentek Kína Dél-kínai-tengerre kivetített igényei, meglehetősen aláásva Peking eddigi puha erő politikáját, sokat rontva a multi- és bilaterális kapcsolatokon. A térképek kapcsán ugyanakkor egy dolgot érdemes megjegyezni: noha egyértelműen a kínai, nem teljességében részletezett igényeket jelenítik meg, a nemzetközi szabályozásokra, s így később az esetleges megoldásokra egyáltalán nincs hatással.

Összefoglalóan a kínai viselkedés kapcsán elmondható, hogy az ország tengerekre való kijutása, s ezzel párhuzamosan fő kereskedelmi útvonalainak védelme, továbbá stabil jelenlétének fenntartása a válságpontok közelében a Dél-kínai-tenger szabad átjárhatóságának függvénye. Kritikus pont, mely nem csupán a nyersanyagéhség csillapításában játszhat fontos szerepet, de szabad hajózhatósága az ország gazdaságának, kereskedelmének legfontosabb feltétele is. A feltörekvő Peking legkomolyabb külpolitikai kihívása tehát a térség viszonyainak mielőbbi kezelése, a

külső hatalmak jelenlétének háttérbe szorítása illetve a térség államainak saját érdekszférájába való vonása. Ehhez azonban elengedhetetlen a megegyezés, együttműködés az érintett államokkal és akár az olajkitermelés megosztása a felek között. Ellenkező esetben Kína könnyen egy ellenséges gyűrűvel találhatja szembe magát, mely Indiától Indonézián át egészen Dél-Koreáig tart, megakadályozva az ország kijutását a tengerre.

Új események a tengeren

Mielőtt áttérnék az Egyesült Államok politikájára, egy új tendenciára is felhívnam a figyelmet a Dél-kínai-tengeren. A szigetek feletti ellenőrzés, a különböző képződmények integrálása és kihasználása érdekében új technikákhoz is folyamodtak a felek. Vietnám *patrióta-túrákat* tart állampolgárai számára az ország által birtokolt szigetek egy részét érintve¹³⁵, de Kína kapcsán egy egészen új jelenségről is beszámolhatunk, ugyanis bizonyos zátonyokat és kisebb képződményeket homokos feltöltéssel kiterjedt szigetekké változtatnak, amelyen létesítményeket, kutató-épületeket, helikopter-leszállókat, kikötőket, radarokat és kifutópályát építenek. A folyamat 2014 nyarán kezdődött és viszonylag hamar komoly eredményeket értek el a sziget-építés terén (A „szigetek”-ről készített műholdfelvételeket lásd: *Melléklet*). Az ilyen szigetekkel Kína célja a jelenlét megteremtése, a nyersanyag utáni kutatások, majd később a kitermelés segítése és a kereskedelmi és halászflootta védelme lehet, egyúttal stabilizálni is képes jelenlétét a tengeren.

Fordulópont az Egyesült Államok külpolitikájában

Az előző fejezetben érintőlegesen már foglalkoztam Washington külpolitikai irányváltásával, mely deklaráltan áthelyezi az amerikai külpolitika fókuszpontját az ázsiai és csendes-óceáni térségre. Kétezer óta Ázsia az amerikai import legnagyobb forrása, míg az export második legnagyobb célterülete, így gazdasági érdekei is fűződnek a jelenlét növeléséhez. A politika az Obama-adminisztráció hatalomra kerülésétől datálható, de voltak már jelei George W. Bush második ciklusában is. A lépés a már érintett katonai dimenzió és a haditengerészet átcsoportosítása mellett az Egyesült Államok diplomáciai és gazdasági jelenlétét, láthatóságát igyekszik megvalósítani. Mindamellet, hogy a fordulat eredményeképpen Washington eddigi

¹³⁵ Vietnam's Newest Tourist Destination: The Spratlys. The Diplomat, 2015.06.06. Elérés: <http://thediplomat.com/2015/06/this-is-vietnams-newest-tourist-destination-the-spratlys/>

nyugat-ázsiai és északkelet-ázsiai tevékenységei várhatóan nem csökkennek, a változtatás jegyében a délkelet-ázsiai államok jelentősége fog megnőni az amerikai külpolitikán belül, megerősítve az ország katonai jelenlétét is a régióban. Ennek ellenére az ASEAN-államok melletti elköteleződés komoly dilemma elé állította a washingtoni politikát, hisz bár az Egyesült Államok valóban jelentős segítséget nyújtott a régiónak a hidegháború időszakában, és maga a szervezet is Washington védőhálója alatt, annak bátorítására jött létre, idővel a délkelet-ázsiai államok úgy érezték: az amerikaiak magukra hagyták őket. A hidegháború végével valóban csökkent az Államok érdeklődése a térség iránt, a nyersanyagban gazdag Nyugat-Ázsia, s a stratégiai szempontból fontosabb Északkelet-Ázsia (Japán és Dél-Korea) maradtak fókuszban, ennek köszönhetően a Fülöp-szigeteki bázisok felszámolásával az utolsó amerikai katona is elhagyta a térséget, Délkelet-Ázsiában többé nem állomásozott állandó amerikai haderő. A térség államai ennek ellenére nem csupán a katonai jelenlét hiánya miatt érezték magukat elhanyagoltnak: az ázsiai gazdasági válságra sem az Egyesült Államok, sem partnere, Japán nem reagált segítően, mindeközben Washington az ASEAN által szervezett regionális üléseket, találkozókat is kihagyta, lemondta vagy alsóbb rendű politikusokkal „tiszeltte” meg. Noha már a Bush-adminisztráció is tett lépéseket (pénzügyi segítséget nyújtottak a titkárságának és tető alá hozták az Egyesült Államok–ASEAN Kereskedelmi és Befektetési Keretegyezményt) a térségi államokkal való kapcsolatok mélyítéséért, diplomáciailag nem volt elkötelezve a délkelet-ázsiai államok mellett. Legalábbis a régió államai így értelmezték azt a tényt, hogy az akkori külügyminiszter, Condoleezza Rice négy ASEAN Regionális Fórumból kettőt is kihagyott, és 2007-ben George W. Bush az iraki biztonsági helyzet alakulása miatt lemondta az Egyesült Államok–ASEAN Csúcstalálkozót (Lum et al., 2009: 2). A változás Barack Obama kinevezésével változott, Washington jóval elkötelezettebbé vált a regionális ügyek iránt: 2009 februárjában Hillary Clinton külügyminiszter meglátogatta a szervezet Titkárságát Jakartában, mindemellett több utat is szervezett a délkelet-ázsiai államokba a következő hónapokban és években. Aktivitása figyelemreméltó volt, 2012 év elejére az ASEAN összes államát meglátogatta, prezentálva Washington diplomáciai offenzíváját. Az Egyesült Államok külpolitikai elszántságát mutatja, amellet, hogy először ők jelölték ki állandó nagykövetet a szervezet mellett, hogy a látogatások nem csupán a Washingtonnal történelmileg is jelentős kapcsolatokat ápoló Szingapúrt és a Fülöp-szigeteket, valamint az egyre komolyabb partnerré váló Vietnámot, hanem ténylegesen mind a 10 tagállamot

érintették – az Egyesült Államok által korábban el nem ismert Mianmart is ideértve. Washington korábban minden fórumon tiltakozott a mianmari rezsim ellen, s gazdasági embargót alkalmazott a Kínához egyre közelebb kerülő állam ellen. A lépés közeledést hozott a térség államai és az Egyesült Államok között, egyúttal a kínai-mianmari kapcsolatokat terhelte meg – melyekre a *következő fejezetben* részletesebben kitérünk.

Áttérve az amerikai fordulat valós céljaira, a politika elsődlegesen Washington katonai jelenlétének növelését célozza, és mindamellett, hogy az Egyesült Államok természetesen diplomáciai eszközöket is bevet a térségbeli jelentőségének növelésére, ahogy már érintettem Leon Panetta amerikai védelmi miniszter bejelentését, a fordulat nagymértékben katonai színezetű, melyet például Vietnám vagy a Fülöp-szigetek is szorgalmaz. Az ország katonai jelenlétének növekedésére a térségben már a 2001-es események, s a terrorizmus elleni harc megindulását követően sor került, számos országgal kezdett az amerikai haditengerészet közös tengerészeti hadgyakorlatokat, melyek közül kiemelkedik a fülöp-szigeteki haderővel évente megrendezett *Balikatan Hadi Játékok*. Ebbe a sorba illeszthető a *Csendes-óceán Pereme* (Rim of the Pacific – RIMPAC), a legnagyobb nemzetközi haditengerészeti-gyakorlat illetve a *Kobra Arany* (Cobra Gold) szárazföldi hadgyakorlat is Thaiföldön, mely a legfontosabb gyakorlata a térségben az Egyesült Államoknak. Washington a hagyományosan erősebb szingapúri és fülöp-szigeteki kapcsolatok mellett egyre nagyobb figyelmet szentel a Vietnámmal történő kooperációnak, mely különböző egyezményekben, amerikai hadihajók kikötő-látogatásaiban merül ki, de előbbi államok is egyre nagyobb támogatásokban részesülnek (Raine–Le Miére, 2013: 154–157). Az Egyesült Államok célja ugyanis stabil jelenlétének biztosítása a térségben, a hívószó ugyanakkor most nem a *bázis*, hanem a *hozzáférés*, s ennek jegyében igyekszik kiépíteni regionális katonai jelenlétét.

2011 őszén, Barack Obama elnök ausztráliai látogatását követően jelentette be az Egyesült Államok és Ausztrália, hogy Washington 2500 tengerészgyalogost fog állomásoztatni Ausztrália Északi Területének fővárosában, Darwinban. A megállapodásnak az amerikai harci gépek állomásoztatása és a haditengerészet számára nyújtott kikötőhasználat is része volt, mely lépés jól mutatja az amerikai stratégia lényegét. Ebbe a sorba illeszkedik az amerikai haditengerészet négy darab többcélú lopakodó hajójának (Littoral Combat Ship – LCS) az állomásoztatása, melyből az első 2013-ban már megkezdte a szolgálatot. És lehetséges, hogy a Fülöp-szigeteken is ismételten állomásozni fognak amerikai katonák – noha az ország alkotmánya tiltja a külföldiek által fenntartott katonai bázisok létrehozását, fülöp-szigeteki bázisokon

elképzhető lesz bizonyos számú haderő állomásoztatása, de a tárgyalások még nem értek véget a kérdésben a két fél között.

Panetta 2012-es beszédében kihangsúlyozta, hogy az Egyesült Államok kiemelt érdeklődése a térség iránt nem Kína ellen zajlik, sőt, kompatibilis a kelet-ázsiai állam gazdasági növekedésével, és valójában az amerikai jelenlét Peking hasznára is lesz a jövőben (IISS, 2012: 77), a folyamatok egyre nagyobb aggodalommal töltik el Kínát. Chas W. Freeman, volt amerikai nagykövet Szaúd-Arábiában, (aki Richard Nixon mellett fordítói feladatokat látott el 1972-ben a kínai-amerikai közeledés idején az elnök pekingi látogatásakor) Washington katonai motivációjú szerepvállalását kritizálta. „Az új világrendben Kelet-Ázsia ismételten a globális gazdasági folyamatok központjába került, ahol a 19. század közepéig is található volt. Mindemellett jellemzője még a térségnek, hogy egyre nagyobb mértékben Kína-centrikus. Elmondható, hogy Kínát ismételten a középpontba navigáló tényezők többnyire gazdasági és politikai színezetűek, s nem katonaiak, ennek ellenére mi [Washington] úgy döntöttünk, hogy egy katonai jellegű fordulattal válaszolunk, mely a térség túlságosan elcsépelet területi vitáit Kína és szomszédjai között egy Egyesült Államok–Kína stratégiai rivalizálássá alakítja. Ez az úgynevezett fordulat előrevetít egy hosszú és küzdelmes időszakot, ahol Washington igyekszik gyengíteni Peking befolyását saját régiójában” (Freeman, 2012). Hasonló állásponton van Tarrósy István is, aki Zbigniew Brzezinski-t idézi az amerikai-kínai viszony kapcsán. Washingtonnak meg kell találnia a módját a Pekinggel való együttműködésnek, mert az, hogy az Egyesült Államok kioktatja az ázsiai óriást és megmondja, mit tegyen, nem fog működni (Tarrósy, 2013a: 16).

Persze a kritikák nem csupán a fordulat katonai aspektusait, hanem magát a fordulatot, annak valódi lépéseit is érik. Tim Huxley, a *Stratégiai Tanulmányok Nemzetközi Intézet – Ázsia* (IISS-ASIA) vezetőjének véleménye szerint ugyanis a fordulópont, változás valójában csak retorikai váltás, hisz legalább 2007 óta már hat repülőgép-hordozó tartozik a Csendes-óceán Parancsnoksághoz, s a többcélú katonai hajók valamint tengeralattjárók többsége is ehhez a térséghez tartozott. Ennek következtében megkérdőjelezhető, hogy csupán a Szingapúrba telepített LCS-ek, egy-két áthelyezett romboló, ráadásul a tervezett hadikiadások csökkentése mellett valóban ekkora hatással lesz-e a régió katonai egyensúlyára a fordulat az évtizedben (Raine–Le Miére, 2013: 165).

A nyomásgyakorlás mindenesetre tetten érhető a közös hadgyakorlatok, a térségbe telepítendő katonai alakulatok és a Dél-kínai-tengeren megerősített jelenlét formájában.

2013 év végén két hordozó-harccsoport is a tenger térségében tartózkodott, Washington ugyanis előszeretettel használja erejének fitogtatására katonai erejének impozáns darabjait – két harccsoport egy térségben való állomásozása, járőrözése ugyanakkor csupán kivételes esetekben szokott megtörténni. 2012-ben, az egyik repülőgép-hordozón vietnámi katonai vezetőket és újságírókat is a fedélzetre engedtek, miközben áthajóztak a Kína által vitatott területeken, prezentálva Washington lehetőségeit.¹³⁶ A 2013 év végi kiemelt figyelem egyrészt Kína első repülőgép-hordozójának dél-kínai-tengeri gyakorlatozásának, másrészt pedig a fülöp-szigeteki tájfun által érintett területeken segítségre szorulóknak megsegítésének tudható be. A hadihajók megnövekedett száma a térségben majdnem balesetbe is vezetett egy amerikai és egy kínai hajó között 2013 decemberében, az ütközést alig tudták elkerülni.¹³⁷ A hírek szerint az amerikai hajó éppen a gyakorlatozó kínai repülőgép-hordozó tevékenységét követte.

20. ábra: Az Egyesült Államok tengeri haderejének aktuális elhelyezkedése, 2013. november 28.



Forrás: Stratfor.com, saját szerkesztés

Fontos és keveset emlegetett tényező ugyanakkor, hogy a területi viták kapcsán tervezett, nemzetközi egyezményeknek megfelelő megoldásokra az Egyesült Államok sem képes – egyelőre, legalábbis ami a nemzetközi egyezményt illeti. Ugyanis amellett, hogy Kína egyelőre nem hajlandó igényeit az UNCLOS egyezmény alapján megvizsgáltatni, Washington nem is ratifikálta az egyezményt, s bár a nemzetközi

¹³⁶ US Shows its Maritime Resolve in Disputed South China Sea, Sending Signal to Beijing. Fox News, 2012.10.19. Elérés: <http://www.foxnews.com/us/2012/10/19/us-shows-its-maritime-resolve-in-disputed-south-china-sea-sending-signal-to/>

¹³⁷ American and Chinese Navy Ships Nearly Collided in South China Sea- The New York Times, 2013.12.15. Elérés: http://www.nytimes.com/2013/12/15/world/asia/chinese-and-american-ships-nearly-collide-in-south-china-sea.html?_r=0

tengeri viták megoldására alkalmas megoldásnak látja, egyelőre Barack Obama sem tudta elérni a Szenátus rábólintását az egyezményre, mely rossz fényt vet térségbeli politikájukra és szerepükre.

Ennek is köszönhetően egyébként az Egyesült Államok nem mediátori, inkább támogatói szerepben, a nemzetközi normák betartása érdekében lép fel. Érdeemes ugyanis megvizsgálni még az amerikai fordulat kapcsán, Washington katonai jelenlétének, illetve az érintett államoknak nyújtott támogatásoknak a valódi jelentőségét, hasznát, kifejezetten a dél-kínai-tengeri területi vitákra fókuszálva. A növekvő támogatások, felszerelések és hajók adományozása vagy eladása mellett ugyanis nincs más lehetősége az Egyesült Államoknak a vitás kérdések megoldására, katonailag nem léphetnek fel a szigetek tulajdonjoga kapcsán – így akár hamis reményeket is táplálhatnak Vietnám és a Fülöp-szigetek vezetőiben, s ezzel tisztában is vannak. Hillary Clinton az ASEAN-tagállamokba tett látogatásain mindvégig az egységet és az összefogást hangsúlyozta, kiemelve a térségbeli viszonyok eddigi kezelésének, sajátos viszonyainak hátrányos következményeit. Peking, ahogy érintettem, ugyanis igyekszik az ügyeket és vitás eseteket kétoldalú egyeztetéseken kezelni, míg a valódi eredményeket egy multilaterális egyeztetésen lehetne csak megoldani – melynek természetesen szintén lennének vesztesei. A fő problémának ugyanakkor a fennálló viták nacionalista, belpolitikába is beszivárgó kezelése bizonyul, melyet érintőlegesen Kaplan is megjegyez (2014: 174): az egyezés így még nehezebbnek bizonyul, főleg mert az érintett felek mindegyikére jellemző a vita érzelmi síkra való terelése.

Az Egyesült Államok szerepét sem szabad ugyanakkor lebecsülni vagy alulértékelni: a ma ismert globalizáció Washington – adott esetben katonai jellegű vagy vizeket, szorosokat ellenőrző – tevékenysége nélkül nem jöhetett volna létre. A délkelet-ázsiai államokkal újjáalakuló kapcsolat – a fordulat ellenére – sem a katonai erőről, sokkal inkább erőegyensúlyról szól. A kérdés legfőképpen az, hogy ez az egyensúlyi helyzet meddig tartható fenn Kína további gazdasági növekedése és katonai kapacitásának javuló tendenciái mellett.

'Puha' és 'kemény' megoldási kísérletek

Összegezve az előző fejezetben bemutatott útvonal kockázatait, megállapítható, hogy sokrétű, a kihívásokra komplex módon válaszolni képes megoldást kell találnia Pekingnek, ha biztonságban akarja tudni szállításait. Kína afrikai partnereinek belső problémái állandó diplomáciai és gazdasági figyelmet kívánnak, hisz, ahogyan Szudán és Szomália példája is mutatja, a belső kihívások nem csupán az adott országgal fenntartott kapcsolatokat és kereskedelmet veszélyeztetik, eszkalálódásuk esetén regionális és globális konfliktusokat is okozhatnak, még nagyobb kihívásokat generálva. Peking egyre nagyobb figyelmet szentel az afrikai kontinens államainak, mely részben az érintett megkésettségéből, részben a kontinens ásványkincsekben való gazdagságából, továbbá a kereskedelmi kapcsolatok széles lehetőségeinek kiaknázásából ered, így fokozódó elköteleződésének köszönhetően Kína egyre inkább érdekelt lesz a konfliktusok megoldásában is.

Az ország közel-keleti jelenléte még több kihívást rejt magában: noha a térség biztosítja Peking nyersanyagigényének jelentős részét, az ellentétektől terhelt viszonyok állandó veszélyt jelentenek a régió biztonságára és Kínának nincs meg a lehetősége érdekeinek megvédésére vagy kikényszerítésére. A Perzsa-öböl és a térség olajkereskedelme a Hormuzi-szoroson keresztül az Egyesült Államok ellenőrzése alatt áll, Washington jelentős katonai és diplomáciai jelenlétének köszönhetően. Ahogy kitértünk rá, Peking jelenléte ugyan egyre komolyabb, a kereskedelmi és mélyülő gazdasági kapcsolatok ugyanakkor nem biztosítják számára, hogy egy esetleges kirobbanó konfliktus során akár infrastruktúrájukat, akár szállítmányaikat megvédjék.

Az Indiai-óceán (ide nem értve a kalóztámadások által sűrűn érintett Afrika keleti partja mentén és a Malaka-szoros környékén található területeket) nem jelent közvetlen fenyegetést a szállítmányok és Kína energiabiztonsága számára, a feltörekvő India gazdasága és energiaéhsége ugyanakkor aggodalommal tölti el a kínaiakat. A két, történelmileg is meghatározó jelentőségű állam ugyanis szárazföldi határaik mentén is konfliktusban áll egymással, s noha fegyveres összecsapás kirobbanásának az esélye a tengeren igen kicsi, Peking tart egy esetleges, a nemzetközi biztonságot is veszélyeztető problémától, mely a szállítmányok felfüggesztését is okozná, főleg, hogy az Indiai-óceán Újdelhi közvetlen érdekszférájának tekinthető. India, felismerve az óceán

jelentőségét, nekiállt a korábban hanyagolt haditengerészet fejlesztésének és általában e kapacitás bővítésének, mely lépés komoly félelmet keltett a kínai katonai és politikai vezetésben. A térségi folyamatok kapcsán India (kínai részről fenyegetőnek érzett) jelenléte mellett a bűnözés elterjedése, illetve a kalózkodás eszkalálódásának veszélye is aggasztja Kínát: Indiától nyugatra található ugyanis az *Arany Félhold* (Golden Crescent – Irán, Afganisztán, Pakisztán), míg közvetlen a keleti partvidék mentén az *Aranyháromszög* (Golden Triangle – Mianmar, Thaiföld, Laosz, Vietnám) nevezetű ópiumtermelő térség. A termelők elleni fellépések – melyek a megélhetését biztosítják a helyiek nagy százaléka számára – pedig a kalózkodást befolyásolhatják nagymértékben, növelve a biztonsági kockázatokat a tevékenység további potenciális terjedésével.

A Kína kapujának tartott délkelet-ázsiai régió sem tekinthető Peking kizárólagos érdekszférájának, a regionális ellentétek kirobbanása mellett ugyanis a Dél-kínai-tenger és a Malaka-szoros térsége a nagyhatalmi geopolitikai játszmák új színterévé vált, köszönhetően India és Japán, de leginkább az Egyesült Államok gazdasági és főképpen katonai jelenlétének. A Malaka-szoros a legrövidebb, leggyorsabb és ezáltal a legolcsóbb opciót biztosítja a szállítmányok számára, ellenőrzése azonban folyamatos vitákat generál. Felmerült külső hatalmak szerepvállalásának lehetősége is, mely mind a regionális szereplők, mind Kína számára elfogadhatatlan lenne, az átjárót jelenleg ellenőrző három ország azonban egyelőre nem tudja garantálni a biztonságot, a kalózkodás és a terrorista akciók lehetősége Szomália vizeihez hasonlóan itt is jelen van. A Dél-kínai-tenger a Csendes-óceán része, jelentőségét a feltérképezés alatt álló, nagynak mondható nyersanyagkészlete illetve az Indiai-óceánnal való szomszédsága adja, s noha Kína déli kapujaként a világtengerekre való kijutást és a kereskedelmi kapcsolatok bővítését teszi lehetővé, a területi viták miatt kérdéses a tenger szigeteinek hovatartozása. A két fő szigetcsoporton ugyanis Kína mellett öt délkelet-ázsiai állam is vitatkozik, s mint láthattuk, a vita megoldására a nemzetközi jogszabályok sem elegendőek vagy megfelelőek, ráadásul a régió jövőjét illetően aggasztó tendencia, hogy a külső hatalmak megnövekedett jelenlétén túl a térség hatalmai is erőteljes fegyverkezésbe kezdtek. Washington tevékenysége különösképp aggodalommal tölti el Pekinget, hisz bár retorikai szinten a régió békéje és biztonsága, valójában Kína érdekeinek bizonyos szintű korlátozása a célja az Egyesült Államoknak. A nyugati hatalom fellépése ezzel felborítja az egyre inkább szerveződő, Kína és az ASEAN közötti együttműködések látszólagos békéjét, megpróbálja egységbe tömöríteni a Peking ellen fellépő kormányokat. Persze ez a Kína által preferált, kétoldalú

egyeztetéseken alapuló látszólagos béke sem záloga a viták megoldásának, ráadásul ebben az esetben komoly hátrányba kerülnek a kis államok Pekinggel szemben, melyet a régió gazdasági nagyhatalma könnyedén ki is használhat.

A kihívások kezelésére tett lépések bemutatása, elemzése során igyekszem összegyűjteni minden olyan tevékenységet, folyamatot, elképzelést, melyek Kína energiatüggősége kapcsán releváns megoldást, kezelést vagy akár alternatívát jelenthetnek.

Okos erő

A Kína külpolitikája kapcsán hangoztatott két népszerű terminus a *soft power* és a *charm offensive*, azaz a *puha erő* és a *sárm-offenzíva* (mely ebben a kontextusban a csábításra, a megigézésre értendő), melyek Peking diplomáciai kapcsolataiban bírnak jelentőséggel. A puha erő terminológiája a nemzetközi szakirodalomban 1990-et követően terjedt el, miután Joseph S. Nye amerikai professzor, volt védelmi miniszter megírta sok vitát és kritikát kiváltó könyvét. Noha a fogalom az amerikai professzorhoz köthető, lényegét már az ókori Kínában is ismerték, és ahogy Salát Gergely megjegyzi, „domináns szerepet játszott a klasszikus kínai politikai és stratégiai gondolkodásban” (Salát, 2010: 103).

Esetünkben azért is fontos a kínai *soft power* vizsgálata, mert Peking, építve több évezredes tárgyalási és meggyőzési technikáira, ennek köszönhetően tudja gazdasági-kereskedelmi és politikai kapcsolatait intenzívebben bővíteni vagy a későbbiekben kiépíteni.

A puha erő képessége „a hatalomhoz kapcsolva [annyit jelent], hogy kényszerítés vagy megvásárlás helyett vonzáson keresztül érjük el, amit akarunk. Ez a vonzás egy ország kultúrájából, politikai eszméiből és politikájából keletkezik. Befolyásolást jelent, hogy a célba vett állam, társadalom ugyanazt akarja, mint mi” (Jordán, 2010: 50). A puha erő tehát képesség arra, hogy vonzerőnkkel, csábításunkkal elérjük azt, amit akarunk, ebben az esetben egy adott ország úgy érje el céljait, hogy azt a másik ország (a célország) is hasonlóan igényelje. Ahogy Salát írja: „ha elég vonzóvá tudjuk tenni magunkat, azzal elérhetjük, hogy más országok és népek követni akarjanak minket, s adott esetben támogatást nyújtsanak nekünk olyan kérdésekben, amelyekben a vonzerőnk hatása nélkül másképp döntenének. A vonzerőnk tehát hatalom, amely mások döntéseit anélkül befolyásolná, hogy kényszert kéne alkalmaznunk vagy közvetlen ellenszolgáltatást kéne nyújtanunk” (Salát, 2010: 100–101). A puha erő többnyire nem

létezik kemény erő nélkül, bár Jordán Gyula példaként hozza a Vatikánt, mint a valódi haderő (és gazdasági hatalom) nélkül is jelentős politikai és kulturális tőkével bíró (kvázi-)államot (Jordán, 2010: 50). A fogalom szerteágazó meghatározásainak közös vonása ugyanis a kultúra, az adott ország kulturális jellemzői, szokásai, összképe – és persze elfogadhatósága. Nem véletlen, hogy Liu Haifang nem is ért egyet a puha erő kifejezéssel, ő a kulturális diplomácia kifejezést használja (King, 2013: 185). Napjainkra a puha erő jelentősége egyre nagyobb, mely jobbára a kemény erő alkalmazhatóságának korlátaival, magas költségeivel és a világrend átalakulásával magyarázható.¹³⁸

A puha erő definiálásának nehézsége abból is következik, hogy nincs egyetértés abban, mit is tekinthetünk puha erőnek – precízebben fogalmazva: a puha erő és az általában a katonai potenciállal azonosított kemény erő között széles skálán mozgó tevékenységeket találunk, melyeket nehéz egyoldalúan az egyik vagy a másik kategóriába sorolni. A gazdasági erő bevetése például szolgálhat puha eszközöket, de akár a kemény erő egyik alkalmazásának a példája is lehet. Joseph Nye a fogalmat érintő viták kapcsán továbbfejlesztette, tovább magyarázta teóriáját, és a *The Future of Power* című monográfiájában újabb gondolatokat fogalmazott meg a puha erő, valamint az okos erő, azaz a két eszköz (soft és hard) együttes használata kapcsán. Nye magyarázatában a kemény és a puha eszközök kapcsán így oszlik meg a viselkedések módja:

21. ábra: Viselkedési minták

HARD | Irányítás ➡ Kényszerít Fenygetet Lefizet Szankcionál Besároz Meggyőz Felhívja a figyelmet ◀ Együttműködés | SOFT

Forrás: Nye, 2011: 21

A helyzetet tovább bonyolítja, hogy puha eszközökkel is elérhetünk az irányításhoz kapcsolódó célokat és kemény eszközöket is lehet puha célokra használni. Előbbire Nye a segélypolitikát hozza fel példaként, melynek következtében a segélyt nyújtó államok

¹³⁸ „A gyarmatosító hatalmak annak idején néhány száz vagy ezer katonával meg tudtak hódítani egy-egy óriási területet, ma ilyesmi már lehetetlen lenne. A hidegháborús időszakban az USA számára Vietnám, a Szovjetunió számára Afganisztán mutatta meg, hogy a behatolókkal szemben ellenséges népesség a legnagyobb hadigépezetet is megakaszthatja – az elmúlt években pedig Irak és megint csak Afganisztán esete bizonyítja ugyanezt. Szintén az erőszakos beavatkozás költségeit növeli, hogy bizonyos modern katonai technológiák már a legszegényebb országokban is elterjedtek, néhány potenciális célpont pedig nukleáris fegyverrel is rendelkezik” (Salát, 2010: 101).

igen komoly beleszólást nyerhetnek a rászoruló ország politikai és gazdasági életébe (Nye, 2011: 21). Utóbbira pedig kiváló és aktuális példa a 2013 novemberében óriási katasztrófát és humanitárius válságot okozó fülöp-szigeteki tájfun, mely teljes városokat tett a földdel egyenlővé. Az amerikai hadsereg azonnal reagált, és tengerészgyalogosok valamint szállítójárművek biztosításával nagymértékben járult hozzá a helyreállítások mielőbbi elkezdéséhez, egyúttal jelenlétükkel és segítőkészségükkel az amerikai katonák minden bizonnyal komoly presztízstre tettek szert a fülöp-szigetiek körében.

A puha erő meghatározása tehát nehéz, jelenléte és meghatározó szerepe azonban vitathatatlan, okos erőként való értelmezése, tehát a smart power vizsgálata viszont igazolja jelenlétét, szerepét, s mint látni fogjuk Kína példáján keresztül: a politikai döntéshozatalon belüli jelentőségét is.

„Kínában [...] már a legkorábbi politikai gondolkodók is – így vagy úgy – megfogalmazták a puha erő koncepcióját. A kínai hagyományban a lágy és a kemény szembeállításának legismertebb példája a nőies, puha, passzív jin és a férfias, aktív, kemény jang kettőssége. A jin és a jang ellentétesek egymással, de a teljességhez mindkettőre szükség van, egyik a másik nélkül tökéletlen” (Salát, 2010: 102). Az ókori kínai stratégiai írásokban is megjelenik már „a kemény erő másodlagossága [...] [az írások] számtalanszor visszatérő tanácsa, hogy az ellenséget csellel, megtévesztéssel, szövetségkötésekkel, hátszaga megnyerésével, megosztással és egyéb puha eszközökkel kell legyőzni, s a nyílt harc a küzdelemnek csak egy – és nem is a legfontosabb – eleme” (Uo.) Az egyik ilyen mű Szun-ce *A háború művészete* című munkája, melyben többek között az alábbi két ajánlás olvasható (a hadvezéreknek): „A háború a csalás útja. Így aztán, ha képes is vagy megtenni valamit, azt mutasd, mintha képtelen lennél rá. Ha bevetnéd (seregedet), mutasd magad tétlennek. Ha közel vagy, mutasd, mintha távol lennél; míg ha távol vagy, mutasd magad közelinek”; „Előnyöket kínálva csalogasd (az ellenséget) [...]” (Szun-ce, 2006: 11).

Kína (évszázadokon átívelő) puha erőt érintő politikája mindvégig tapasztalható volt az ország külpolitikájában, szerepe hullámszerű volt. A puha erő alkalmazására hozható fel példaként a *második fejezetben* érintett Cseng-Ho admirális is, akinek az expedíciói a Birodalom nagyságát, erejét voltak hivatottak terjeszteni. Noha a szocialista (népköztársasági) Kína külkapcsolataiban a puha erő megjelenését Jordán 1996–1997-hez köti (Jordán, 2010: 51), Nye véleménye szerint Mao Ce-tung vezetése alatt is megfigyelhető volt (Nye, 2011: 211), a kemény erő (atomfegyver és fegyverkezés) hajszolása mellett, mely megmutatkozott például a *harmadik fejezetben* érintett, afrikai

országokhoz való közeledésben, a harmadik utas politizálásban. Ezt követően azonban feledésbe merült, teret vesztett a puha erők használata elsősorban a gazdasági nehézségek, majd pedig a gazdasági növekedésre való koncentráció miatt, és csak 1989 illetve 1996 konfliktusai¹³⁹ (Jordán, 2010: 51) hozták a felszínre ismét a puha erő alkalmazásának szükségességét, Kína külpolitikai presztízsének újjáépítését.¹⁴⁰

Kína puha erővel megtámogatott külpolitikájának kettős célja van: elérni a kereskedelmileg fontos partnerállamokban a gazdasági befektetések, együttműködések kialakulását, másrészt megnyugtatni a (gazdasági nagyhatalommá váló) Kínától tartó országokat, Peking szándékainak békés jellegéről. „Ahogy Kína erősödik, úgy tartanak tőle egyre inkább, s ha legfontosabb partnereinek egyszerre eluralkodna a félelem, az beláthatatlan következményekkel járna az ország gazdaságára és stabilitására nézve. Ráadásul éppen néhány éve kezdődött paradigmaváltás a kínai gazdaságban, amelynek sikeréhez még inkább szükség lesz a pszichológiai gátak áttöréséhez. Kína immár nem afféle gigantikus összeszerelő üzem kíván lenni [...], hanem saját fejlesztésekkel és márkákkal kívánja meghódítani a világpiacot. Egy kínai autó eladhatóságát pedig pszichés tényezők is befolyásolják, amelyek a puha erő segítségével módosíthatók” (Salát, 2010: 107).

Peking puha erőt használó politikájára példákat is hozhatunk, melyek bizonyítják, Kína mekkora fontosságot tulajdonít a meggyőzésnek, a csábításnak – és, hogy a puha, illetve okos erő használatával miként reméli energiaigényének kielégítését.

- Afrikában szinte nem találni olyan államot, ahol ne lenne nyoma Kína kulturális és gazdasági jelenlétének. Mindamelllett, hogy különböző oktatási és képzési programokon, valamint a FOCAC-on keresztül Peking valóban segítséget igénylő területeken nyújt kezet, a puha erő egyéb formái is felfedezhetőek a kontinensen, elég, ha csak az Afrikai Unió addisz-abebai központjára vagy az Afrika-szerte épülő stadionokra gondolunk, melyek mind-mind a meggyőzés eszközei, ebben az esetben soft-eszközként használva az ország gazdasági erejét. A stadiondiplomáciának is nevezett jelenség mindenesetre óriási méreteket ölt:

¹³⁹ 1989. június 3–4-én a kínai hadsereg erőszakkal verte szét a világpolitikai események alakulása láttán politikai liberalizációt követelő diáktüntetés résztvevőit a pekingi Tienanmen téren. A beavatkozás halálos áldozatainak száma a mai napig vitatott, mintegy 1500-3000-en vesztették életüket, az eset megbotránkoztatta a világ közvéleményét. 1996-ban Kína rakétakísérleteket hajtott végre és hadgyakorlatot tartott a Tajvani-szorosban a tajvani választások idején, válaszul Washington két repülőgép-hordozó harccsoportot is a szoroshoz rendelt.

¹⁴⁰ Bár Salát véleménye szerint az ország kulturális szempontú központi szerepének újjáépítése már az 1980-as években megkezdődött (Salát, 2010: 106).

az Origo hírportál forrásai szerint az utóbbi másfél évtizedben mintegy 50¹⁴¹ *Barátság-stadion* épült a kontinens mintegy 30 államában. Cserébe bányászati koncessziókhoz és egyéb kitermelési jogokhoz jut hozzá Kína.

- A Közel-Keleten is megfigyelhető Kína sárm-offenzívája. Egyik jól illusztrálható példája a jemeni szál. A szegény ország számára Peking egészségügyi segélyeket, s orvosi személyzetet biztosít, mely komoly presztízsértékkel bír a rossz orvosi ellátással bíró országban. Az együttműködést 2007-ben tovább bővítették, Kína cserébe beléphetett az ország piacára és (a szegény ország méretéhez és lehetőségeihez képest) jelentősnek mondható kereskedelmet bonyolítottak le (Alterman, 2009: 72). Peking lépéseit Jemen kapcsán sem csupán a kereskedelmi egyezmények motiválták: az ország stratégiai elhelyezkedésének köszönhetően, közvetlen az Ádeni-öböl mentén lehetőséget biztosíthat (a jövőben) Kína számára egy katonai támaszpont, kikötő létrehozásához, amelynek köszönhetően az öböl és a szállítmányok ellenőrzése reálissá válna.¹⁴²
- A kínai puha erő természetesen Délkelet-Ázsiában is érezteti hatását, változó intenzitással. Egyrészt, mikor fellángolnak a regionális és nemzetközi szintű viták a Dél-kínai-tenger kapcsán, Peking előszeretettel nyúl bilaterális diplomáciai eszközeihez, illetve a soft powerhez, mely ezekben az esetekben nagy összegű gazdasági együttműködések, befektetéseket jelent a régió államaiban. Másrészt viszont annyiban különbözik a térségi külpolitika például Afrikától vagy a közel-keleti államokkal fenntartott kapcsolatoktól, hogy Délkelet-Ázsia Kína befolyási területének tekinthető, Peking célja nem csupán a kereskedelmi együttműködések és bányászati jogok biztosítása, hanem a domináns szerep megszerzése, a Kína-ellenes koalíciók elhallgattatása, s ahogy Mitchell és Harding írják, a külső hatalmak befolyásának csökkentése, avagy megszüntetése (Mitchell–Harding, 2009: 77). A kínai politika sikerét mutatja Peking regionális tényerése az elmúlt másfél évtized alatt, ahogy a rettegett szomszédból gazdasági partnerré vált a térség államai számára.

¹⁴¹ Kína szabálytalan stadionokkal gyarmatosítja Afrikát. Origo.hu, 2013.08.22. Elérés:

<http://www.origo.hu/sport/focivilag/20130822-kina-szabalytalan-stadionokkal-gyarmatositja-afrikat.html>

¹⁴² Az aktuális események ugyanakkor elhalványították ezen lehetőségek esélyét.

Salát megjegyzi, hogy a puha erő, illetve annak használata tényleges politikai elem, hisz Hu Csin-tao [Hu Jintao] „elnök-pártfőtitkár a Kínai Kommunista Párt XVII. kongresszusán tartott főtitkári beszámolójában – ami a kínai politikában a legfontosabb dokumentumnak számít – célként külön kiemelte a kultúrának, mint a kínai puha erő egyik elemének fejlesztését” (Salát, 2010: 108).

Mindezek ellenére, amikor a Kína fő tengeri kereskedelmi útvonalának, és az ország érdekeltségeinek a megvédéséről beszélünk, meg kell állapítanunk, hogy csupán a puha erő alkalmazásával Peking nem lesz képes elérni céljait, és bár Kína nemzetközi presztízsének építését elősegíti a politika, konfliktusok esetén nincs meg az esélye a reakcióra, érdekeinek megvédésére. Jó példa erre az *arab tavasz* előtti Líbia esete, ahol Moammer Kadhafi rezsimjének bukását megelőzően folyamatosan nőttek a Tripoli és Peking közötti kereskedelmi kapcsolatok, több mint 30 ezer kínai dolgozott az észak-afrikai államban, ahova 20 milliárd dollárnyi kínai befektetés is érkezett.¹⁴³ Kadhafi bukása, a kínaiak forradalmat (belpolitikai okokból érthető) elítélő magatartása pedig a kínai érdekek elvesztését hozták magukkal, hiába volt vonzó korábban a kínai tőke, végül az egyetlen siker sztori, amit Peking fel tudott mutatni Líbia kapcsán, az a kínai munkások gyors és jól szervezett evakuációjához kötődött.¹⁴⁴

Ahogy már érintettük, puha erő nem létezik kemény erő nélkül, Kína célkitűzéseinek rendszerére pedig ezt úgy fordíthatjuk le: egy (regionális) nagyhatalmi státuszra vágyó országnak rendelkeznie kell a kemény erő eszközével, hisz nélküle a puha erő sem tud sikert elérni, s a kettő erő kombinálásával, az *okos erő* használatával tud csak igazán hatékony lenni. Ráadásul a vizsgált útvonalak biztonsága kapcsán nem elegendő a partnerállamokkal történő mély, baráti együttműködés, aktív jelenlét kialakítására van szükség, hogy a szállítmányokat ért *tradicionális* vagy *nem tradicionális kihívásokra* (például a nemzetközi terrorizmus) Peking azonnal reagálni tudjon. Nem véletlen, hogy Kína haderejének nagyfokú modernizációjába kezdett, hogy kiépítse azokat a kapacitásokat, s hadrendbe állítsa azokat az eszközöket, melyek lehetővé tennék az ország céljainak elérését.

¹⁴³ China's Libya Problem. The Diplomat, 2012.03.14. Elérés: <http://thediplomat.com/2012/03/chinas-libya-problem/>

¹⁴⁴ Bővebben lásd: China's Nimble Libya Pullout. The Diplomat, 2011.03.22. Elérés: <http://thediplomat.com/2011/03/chinas-nimble-libya-pullout/>

Nemzetközi kooperáció

A tenger feletti ellenőrzés birtoklása azt jelenti, hogy egy adott ország katonailag képes biztosítani a vizeket saját céljainak használatára, továbbá képes másokat ettől távol tartani. Alfred T. Mahan, a tengeri erő teóriájának atyjaként is számon tartott stratégia úgy vélte, a tenger feletti kontroll eléréséhez és fenntartásához háborúra van szükség, vagy a felek beleegyezésére, ha tisztában vannak egy ilyen háború kimenetelével. E koncepció alapján minél erősebb a haditengerészet, annál könnyebb az ellenőrzés fenntartása, s ezzel párhuzamosan a tenger használatának szabadsága. Ennek köszönhetően természetesen a cél elérése versengő folyamatokat indít be a felek között. A versenyfutás megfigyelhető a délkelet-ázsiai régióban is, annak ellenére, hogy Mahan koncepciójának debütálása óta több mint egy évszázad eltelt, a nemzetközi viszonyok pedig megváltoztak. Kína haditengerészeti elképzelései kapcsán sokszor felmerül a tengeri stratégia neve, ahogy Geoffrey Till megjegyzi, mai napig jele van a *mahanista* nézetnek a kínai hadi gondolkodásban (Till, 2012: 66). Egy 2004-es biztonságpolitikai témájú rendezvényen egy kínai szakértő úgy vélekedett, Kínának létre kell hoznia egy erős tengeri haderőt, hogy megvédje külföldi érdekeit néhány erős állammal szemben (Uo.). Annak ellenére, hogy a globális politikai folyamatok és a globalizáció következtében alapjaiban változtak meg a tengeri viszonyok. Szintén Till idézi Ni Lexiong véleményét, aki szerint Pekingnek fel kell adnia a tradicionális tengeri haderőről szóló elképzeléseit, hisz a globalizációval az államok érdekei összekapcsolódtak, egymástól függenek, s ha egy állam meg akarja védeni kereskedelmi útvonalait, a legegyszerűbb megoldás, ha együttműködik más államokkal (Uo.: 72).

Jelentőségének és gazdasági-politikai erejének növekedésével párhuzamosan Kínának igenis felelősebb (az alapvető emberi jogokat is tisztelő és védelmező) külpolitikát kell folytatnia. Ami, figyelembe véve a saját határain belül vallott (bizonyos esetekben kritizálható) emberi jogi felfogásokat, illetve az óriási gazdasági hasznot hajtó, esetenként a humanitárius problémáktól is függetlenített külpolitikai stratégiát¹⁴⁵, nem ígérkezik egyszerűnek, hisz több térségben éppen ez segítette nyersanyagokhoz az országot a túltelített nemzetközi piacon. Kína, mely az ezredforduló óta egyre aktívabb külpolitikát folytat, ugyan a nyugati kapitalista játékszabályok szerint építi és mélyíti kapcsolatait a fejlett államok érdekszférájából többnyire kiszorult országokkal, de

¹⁴⁵ Lásd például Szudán és Dárfúr esetét.

sokszor figyelmen kívül hagyja a gazdasági tényezőkön túli jellemzőket (Vörös, 2013: 227).

Elmondható, hogy Kína elképzelése a létező világrendről, gazdasági és politikai befolyásának növekedésével párhuzamosan sokat változott az elmúlt években, s gyakran módosul napjainkban is. Ami lényeges, hogy Peking geopolitikai súlyának fokozódása nem a fennálló globális rendszer megdöntésének tervét hozta magával, ellenkezőleg, az ázsiai hatalom egyre inkább a nemzetközi rend stabilizálásában látja további fejlődésének esélyét. Kína felismerte, hogy gazdasági prosperitása, az elmúlt évtizedekben bemutatott dinamikus modernizálódása a jelenlegi világrend intézményeinek és folyamatainak, a globalizált világnak köszönhető. Tehát nem a fennálló intézmények megszüntetését célozzák Peking geopolitikai törekvései, csupán jelentősebb befolyást követelnek a fejlődő országok számára a „világ ügyeinek” intézésében, ha mondhatjuk így, demokratikusabb nemzetközi rendszer kialakítását sürgeti Kína, melyben természetesen saját szavának nagy hangsúlyt szán. Az ázsiai állam már 1998-ban megfogalmazta új biztonsági koncepcióját, melyben szerepelt a közös nemzetközi erőfeszítéseket igénylő *nem tradicionális fenyegetések* elleni fellépés is, és a dokumentum nem tartalmazta a szövetségekhez való csatlakozás elutasítását sem, de egyelőre ennek jeleit csupán a szomáliai kalózkodás elleni fellépésben láthattuk. Kérdéses, hogy ez a felelős, nemzetközi együttműködésen alapuló külpolitika fogja-e meghatározni Peking külkapcsolatait a következő évtizedekben, avagy inkább az egyéni megoldásokat választják érdekeik megvédésére.

Kína szerepének és tevékenységének a vizsgálata az ENSZ Biztonsági Tanácsában alkalmas arra, hogy az ország a különböző konfliktusok megoldása érdekében hajlandó-e a kooperációra, főleg abban az esetben, mikor saját érdekeit fenyegeti veszély. Az addig kevés „vizet zavaró” Kína a 21. században egyre inkább aktivizálódott a Tanácson belül, de tevékenysége inkább csak komplikálta a folyamatokat, s vitákat generált több olyan kérdésben, melyben Peking gazdaságilag is érintett volt. Ahogy a *korábbi fejezetekben* érintettük, mind Szudán, mind Irán kapcsán alkalmazta állandó tagságával járó előnyeit, és megakadályozta olyan határozatok meghozatalát, melyek ártottak volna tevékenységének az adott országban – például az uralkodó rezsim megdöntésének köszönhetően. Szerepét és lehetőségeit a kapcsolatépítés során is felhasználja, és éppen ennek köszönhető Peking megnövekedett szerepvállalása az ENSZ misszióiban. A Kína által biztosított személyi állomány jelentősen bővült az utóbbi években, a BT állandó tagjai közül immáron a kelet-ázsiai állam biztosítja a

legnagyobb kontingenst (CMO, 2015; Gill-Huang, 2009; Tieh, 2004).¹⁴⁶ Az ENSZ békefenntartó misszióinak vizsgálata során Bates Gill és Chin-Hao Huang az alábbi megállapításokra jutottak a kínai részvétel kapcsán:

- A kontingens háromnegyede afrikai missziókban szolgál, mutatva Kína elköteleződését a kontinens irányába;
- A kínaiak által küldött békefenntartókat a legjobban felkészített és kiképzett erők között tartják számon, egyre inkább részt vesznek az irányításban és döntéshozatalban is;
- Az ázsiai állam részvétele a missziókban javítja azok hatásosságát és hitelességét is;
- Kína fokozódó részvétele várható a missziókban, különösen, mert további együttműködések kiépítését segítik a békefenntartó műveletek. Afrikában egyre mélyebb az együttműködés a kínai kontingens és az afrikai csapatok között (Gill–Huang, 2009: vii).

Az egyre jelentősebb békefenntartói részvétel ellenére Kína missziókhöz történő anyagi hozzájárulása még mindig elmarad a jelentősebb államokétól, ráadásul annak ellenére, hogy növekszik az általuk biztosított személyi állomány létszáma, részvételük elsősorban azokban a térségekben (jelen esetben túlnyomó mértékben Afrikában) tapasztalható, ahol Kína komolyabb érdekeltségekkel rendelkezik. Mindez természetesen a missziókra nézve nem feltétlen probléma, hisz Peking, gazdasági és politikai térnyerésével párhuzamosan, egyre több és több régióban lesz érdekelt a béke fenntartásában és a kereskedelem zavartalanságában, békefenntartói részvételük pedig segíti a fejlett nyugati államokkal történő együttműködését is – az ország presztízsének növelése mellett.

A tengeri kereskedelmi útvonal kockázatai kapcsán is felmerülhet a kooperáció lehetősége, ahogy az a szomáliai kalózkodás elleni fellépés során megvalósult, és Kínának a fentebb felsorolt érdekei, a globális világba való beágyazottsága miatt is érdemes az együttműködésben gondolkodnia. A regionális hatalmak kooperációja elméletben biztonságossá tenné az útvonalat a közel-keleti exportáló államoktól a Malaka-szorosig, hiszen az egymással esetleg különböző viták miatt szemben álló országok is a tenger és a szorosok átjárhatóságában érdekeltek, akár Kína–Japán, Kína–

¹⁴⁶ 2015. júniusi állás szerint Kína a 9. legnagyobb hozzájáruló, 3082 fővel. Forrás: ENSZ.

Dél-Korea vagy Kína–India viszonylatban, főképpen a kereskedelmi kapcsolatok, illetve a kínaihoz hasonló nyersanyag-igények miatt.

Mindezen tényezők mellett Kínában a tradicionalista, a tengeri haderő fontosságát kiemelő nézőpont képviselői úgy vélekednek, hogy a potenciális együttműködések ellenére az ország fő tengeri kereskedelmi útvonalának biztonsága veszélyben lenne egy esetleges, a biztonságot veszélyeztető konfliktus esetén, és Kínának hosszú távon reagálnia kell ezekre a kihívásokra. Többek között azért is, mert, ahogy Till megjegyzi, az ország a tradicionalisták szerint nem számíthat mindig az Egyesült Államok, avagy India segítségére, nem fogadhatja el, hogy Washingtonon múljon szállításainak biztonsága (Till, 2012: 73). Azaz Pekingnek meg kell teremtenie a szállítási útvonalak védelmét, továbbá ellenőriznie kell a szorosokon átmenő forgalmat energiabiztonsága érdekében. E céljainak eléréséhez ugyanakkor nem rendelkezik megfelelő logisztikai támogatást nyújtó eszközökkel, gyenge a tengeralattjáró-elhárító kapacitása, nincs megfelelő légierője és mélyvízi haditengerészete, harccsoportja (Uo.). Hosszútávon Kínának ezeket a kapacitásokat kell kiépítenie annak érdekében, hogy előbb említett céljait elérhesse – a modernizáció ennek megfelelően meg is indult a kelet-ázsiai államban. A fejlesztések ugyanakkor nem csupán a haditengerészetre koncentráálódtak, hanem a haderő teljes területére, a továbbiakban azonban kiemelten a tengeri haderő modernizációját érintő lépésekkel foglalkozom.

A haderő fejlesztése

A kínai Népi Felszabadító Hadsereg (NFH) több mint 80 éves történelme során meglehetősen változatos képet mutatott.¹⁴⁷ 1927-es megalakulása után a Kínai Kommunista Párt hadseregeként évtizedekig egy rosszul felszerelt, hosszú ideig száműzetésbe kényszerülő paraszthadsereg volt, mely magán viselte a szovjet hatás nyomait: a professzionalizmus helyett a milliós tömeghadseregi jellegre helyeződött a hangsúly. A Kuomintang által indított kommunista-üldözés miatt a Mao vezette csapatok elsősorban gerilla-hadviselésre rendezkedtek be, az első évtizedet illegalitásban vészték át. A második egységfront 1937-es létrejöttével a sereg kiléphetett e törvényen kívüli helyzetből, s a kormányerőkkel válllvetve folytatott elkeseredett harcot a modern eszközökkel felszerelt japán csapatok ellen a szigetország

¹⁴⁷ A Nép Felszabadító Hadsereg történetének, modernizálás előtti állapotának bemutatása a KatPol blog „*Sok kicsi sokra...*” – a *People's Liberation Army szárazföldi erői egykor és ma* bejegyzése (KatPol, 2008b) segítségével készült.

által indított megszállás idején. A kommunista párt ezt az időszakot az NFH és saját hatalmának megerősítésére használta, a Japán kapitulációjával befejeződő háború végére a hadsereg már egy millió főből állt. Mao ekkor alkotta meg a *népek háborúja* doktrínáját, mely az 1970-es évekig alapvetően determinálta a párt katonai ideológiáját (KatPol, 2008b). Az irányvonal kialakítása során a kommunista vezető igénybe vette Szun-ce munkáit, különböző szovjet teóriákat, valamint a sereg vezetése idején szerzett tapasztalatait. A koncepció – két alapelvet deklarálva – egyrészt szükségszerűnek ítélte meg a lakosság teljes körű mozgósítását a hadsereg reguláris és gerilla (irreguláris) erőinek támogatására, másrészt előbbre tartotta az emberi erőt a fegyverekkel szemben. Mao kétségkívül hitt abban, hogy a lelkesedés által pótolhatóak a meglévő technikai hiányosságok. A kínai-japán háborút követő polgárháborúban a kommunisták sikerrel alkalmazták e doktrínát, megdöntve a Kuomintang hatalmát.

A Népköztársaság megalakulását követően az NFH lépett elő a hivatalos nemzeti hadsereggé, kötelékében ekkor már ötmillió katona szolgált. A Légierő (NFHL) még ugyanabban az évben 10 ezer, a Haditengerészet (NFHH) pedig 60 ezer fővel jött létre. A politikai vezetés az 1950-es években ismerte fel először a modernizálás igényét, a (még mindig inkább) paraszthadsereg átalakításának szükségszerűségét. A sereg legfontosabb hiányosságai ekkor a mobilitás, a logisztika, az utánpótlás, valamint a csapatrészek közötti kommunikáció és együttműködés terén ütözködtek ki. Az e hátrányos tényezők megváltoztatását célzó első reform-jellegű törekvések a szovjetekkel megkötött barátsági szerződésnek és a koreai háborúnak köszönhetően indultak meg (Uo.). Az 1950-es években, ahogy az élet minden más területén, a hadseregnél is megjelentek szovjet tanácsadók és szakértők, kiknek renoméja a koreai háborúban tapasztalt (jó) kínai helytállás nyomán erősödött. A modernizációt igyekeztek mindenre kiterjeszteni, a meglehetősen szedett-vedett seregből mielőbb egy jól szervezett, és megfelelő képesítésekkel rendelkező vezetők által irányított haderőt létrehozni. A fejlett hadiipart magának tudó Szovjetunió természetesen az eszközök terén is hatalmas támogatást nyújtott: az 1950-es években főleg lőfegyvereket, tüzérségi felszereléseket, lőszeret, teherautókat, vadászgépeket, bombázókat, tengeralattjárókat, rombolókat és űrhajókat szállított Kínába. A két fél viszonyának megromlásában ennek ellenére nagy szerepe volt a fegyverzeti kérdéseknek, Sztálin ugyanis nem bízott meg feltétlenül a kínaiakban, ezért nem engedélyezte a legmodernebb fegyverek leszállítását Peking számára, Mao atombombáról szőtt vágyait pedig nyíltan ellenezte. A fegyverzet modernizálása mellett az országban tevékenykedő szovjet tanácsadók természetesen a

kiképzési elveket is a szovjet mintához tervezték igazítani, újabb okot adva a kínai elégedetlenségre. Mao ugyanis a párt hatalmának fenntartása szempontjából elengedhetetlennek tartotta a katonák politikai képzését, melynek hiánya szerinte a pártellenőrzés csökkenését eredményezte volna, ezért visszaemelték a kiképzésbe a *népek háborúja* doktrína elemeit. A szovjet-kínai együttműködés 1960-ban megszakadt, így a nemzetközileg viszonylagos elszigeteltségbe kerülő Kína saját hadiiparára szorult. A hadsereg további fejlesztése csak az 1960-as és '70-es évek zavaros belpolitikai helyzetét követően, az 1980-as években indult meg, egy kudarcnak tartott háború megvívását követően. Az 1979-ben kirobbant kínai-vietnámi háború vegyes megítélésű végeredménye alapvető, évtizedes változásokat hozott az NFH szerkezetében. A mindössze 16 napig tartó összecsapások a hadsereg fejlesztésének szükségszerűségére hívták fel a figyelmet, több szempontból bizonyítva, hogy a korábban alkalmazott, modernizálást célzó lépések nem segítettek: a háború ugyan az NFH győzelmével, de nem annak vitathatatlan sikerével végződött. A számszerű fölényben lévő kínai csapatok 50 kilométer mélyen hatoltak be Vietnám területére, közben azonban igen súlyos veszteségeket szenvedtek. A Népi Felszabadító Hadsereg ugyanazokkal a problémákkal küszködött, mint a Népköztársaság megszületésekor: alacsony mobilitás, gyenge logisztika, elavult fegyverzet és hiányzó együttműködés.

Az ekkor megindult, napjainkig is tartó változásokat még nem Kína kereskedelmi kapcsolatai motiválták, sőt az azóta eltelt évtizedek alatt számos ponton változtak a kiadott Fehér Könyvek, s egyre hangsúlyosabb szerepet kapott a haditengerészet fejlesztése. Az 1980-as éveket tehát újabb reformkísérletek jellemezték, melyeknek három fő célja volt: a hadsereg politikai szerepének megszüntetése és a párt ideológiai ellenőrzésének visszaállítása; a kiképzés, a hadsereg és a katonai doktrína reformja; valamint a védelmi ipar átszervezése (KatPol, 2008b). A fejlesztések egyértelmű prioritásaként egy modern, nagyobb távolságokban is bevethető haderő létrehozását határozták meg.

Kína haderejét az 1980-as években még mindig a mennyiség és nem a minőség határozta meg: 4,2 millió (Gill, 1998b: 17) fős hadseregét a rossz felszereltség és az állomány túlzott nagysága jellemezte, ezért a modernizálást a személyi állomány csökkentésével kezdték meg. Napjainkra a valódi hadsereg (nem számolva a tartalékosokat és a milicistákat) körülbelül 2,3 millió főből áll, melyet Kína a 2006-os Védelmi Fehér Könyvében hozott nyilvánosságra (Blasko, 2013). Ennek mintegy 75 százalékát a szárazföldi erők tehetik ki, megerősített adatokkal viszont nem

rendelkezünk. A 2013-as Fehér Könyv ugyanakkor pontos létszámot közölt a haditengerészet és a légierő állományáról, előbbi körülbelül 235 ezer, míg utóbbi 398 ezer főt tesz ki (Uo.). A stratégiai erők létszámát illetően is csupán becslések léteznek.

Az 1980-as években a katonai- és biztonságpolitikai szakértők jó része úgy gondolta, hogy a hadsereg modernizálásáról szóló döntést Tajvan „visszafoglalása” motiválta.¹⁴⁸ Noha a követelt tartomány Kínához való csatolásának elképzelése valóban a hadi fejlesztések középpontjában szerepelt, de az utóbbi évek tendenciái már egyértelműen túlmutatnak a korábbi elképzeléseken (mindamelllett, hogy továbbra is elsődleges cél a visszacsatolás). A modernizáció célja olyan modern, állandó tengeri jelenlétet fenntartani képes haderő létrehozása, mely alkalmas lehet a kínai érdekek védelmére, az ország határaitól távol is.

Az IISS kalkulációi szerint az ázsiai államok hadikiadásai 2011-ben először már meghaladták Európáét, Kína mellett ugyan India és Japán, valamint a délkelet-ázsiai régió államai is évről-évre növelik a hadseregre fordított költségeiket, de elmondható, hogy a trendeket többnyire Peking befolyásolja, s határozza meg.

A régióban megindult fegyverkezési verseny soha nem látott növekedést hozott a hadikiadások tekintetében, Kína elképesztő mértékben növeli a hadseregére fordított pénzeket. 2013-as árfolyamon az 1990-től 1999-ig tartó időszakban átlagban 15,7 százalékkal, 2000 és 2009 között pedig 16,5 százalékkal emelkedett a katonai fejlesztésekre fordított összeg (Liff–Erickson, 2013: 808), 2013-ban pedig további 10,7 százalékos növekedést jelentettek be a korábbi évek összegeihez képest.¹⁴⁹ Ennek köszönhetően Peking hadikiadásai már elérik a 116 milliárd amerikai dollárt. A növekedés kapcsán számos vélemény jelent meg, s azok túlzó méretét vitatták, Adam Liff és Andrew Erickson azonban felhívta a figyelmet arra, hogy állandó, 1980-as

¹⁴⁸ A sziget lerohanására 3 (+1) katonai terv valamint egy, az utóbbi évek tajvani belpolitikai történéseinek köszönhető politikai, gazdasági elképzelés létezik. Az első terv Tajvan teljes elpusztítása, Kína partvidékére telepített rakétákkal. E forgatókönyv megvalósulásának elég kicsi a valószínűsége, mert a szigeten rengeteg kulturális öröksége található Kínának, melyet szeretnének épségben „visszaszerezni”, ráadásul egy ilyen támadás megtépázná Kína presztízsét a világ szemében. A másik variáció a haderők kombinált bevetése, első körben a légierő támadása több hullámban, majd partraszállás a haditengerészet támogatása mellett. Ez a verzió lehetséges, azonban rengeteg veszteséget okozna kínai részről, a fejlett tajvani légvédelem elég sokáig ellen tudna állni a légitámadásnak. A harmadik verzió viszonylag „békés”, tengeri és légi blokádra korlátozódik, célja Tajvan kifárasztása. A plusz egy katonai lehetőség a három variáció egyidejű alkalmazása. Cseppet sem valószínű azonban, hogy lesz egyáltalán ilyen jellegű, bármelyik verziót jelentő támadás Tajvan ellen. Ugyanis létezik egy negyedik, békés és demokratikus formában lezajló, szintén csatlakozáshoz vezető verzió, mely a politikai és gazdasági folyamatoknak köszönhetően minden eddiginél közelebb hozta a „lázadó” tartomány Kínához való (vissza)csatolásának lehetőségét.

¹⁴⁹ China Boosts Defence Spending by 10.7%. Financial Times, 2013.03.05. Elérés: <http://www.ft.com/cms/s/0/ccf2a93a-8539-11e2-88bb-00144feabdc0.html#axzz2qHcVS3p4>

kiindulási bázisévi árfolyamon számolva a növekedés mégsem olyan óriási, 1990–1999 között mindössze 7,8 százalékkal, 2000–2009 között pedig 12,5 százalékkal emelkedtek a hadseregére fordított összegek. Ami pedig ennél is fontosabb, az egyéb állami és helyi kiadások növekedései meghaladták a hadikiadásokét. „Azaz 1994-hez képest, mikor a kiadások 9,5 százalékat fordították a hadikiadásokra, 2011-re már csak az 5,5 százalék volt ugyanez az arány. [...] Ez az adat egy nagyon fontos jelenségre hívja fel a figyelmet: a kormányzat kiadásain belül évről-évre csökken a hadseregére költött pénzek aránya, azaz nem dominálja a kiadásokat – szemben mondjuk a Szovjetunió ismert példájával” (Liff–Erickson, 2013: 809). A kínai lépések ettől függetlenül kiemelkedőek, és bár az Egyesült Államok mögött a világon a második legtöbbet költi Peking, de a valódi összegekről nincsenek információk. Csupán felbecsülni lehet ugyanis a pontos kiadásokat, azok átláthatatlansága és a különböző költségvetési átfedések miatt, ezáltal a hadseregére fordított valódi összeg a hivatalosnál akár 40–72 százalékkal¹⁵⁰ is több lehet.¹⁵¹ Liff és Erickson példákat is felhoz azokra az elemre, melyeket Kína tendenciózusan kihagy hadiköltségvetéséből, legalábbis annak nyilvánosságra hozott változatából: K+F-re fordított pénzek, tengerentúli fegyvervásárlások, regionális és helyi önkormányzatok hozzájárulásai és például az ország űrprogramjához kapcsolódó kiadások (Uo.: 811). Kína ilyen mértékű fegyverkezése félelemmel tölti el a régió egyéb államait, s táplálja a felek közötti nézeteltéréseket, de Washington erősödő jelenléte is nagyrészt a kínai katonai jelenlét növekedésének tudható be. A kínai haditengerészet fejlődéséhez a ráköltött pénzek, az Oroszországból, Izraelből és Európából importált technológiák és a hazai hajógyártás fejlődése járultak hozzá, melyeket lehetővé tett a nagymértékű gazdasági növekedés, biztosítva a hadikiadások növekedését. Kína fejlesztési elképzelései hosszú távúak – semmiképpen sem drámai és gyors változásoknak vagyunk szemtanúi. Alátámasztják ezt az egyre átgondoltabbnak tűnő beszerzések és fejlesztések, melyek a haditengerészetnél is megfigyelhetőek: az új kínai hajóosztályok legtöbbször csak egy vagy pár darab elkészítésével indulnak, hogy aztán a tapasztalatok gyűjtését követően továbbfejlesszék vagy átdolgozzák az egyre inkább Kínában tervezett és kivitelezett eszközöket. A modernizáció átgondoltságát a 2006-os Védelmi Fehér Könyv is bizonyítja, mely szerint a haditengerészet célja „2010-ig megteremteni a stabil alapokat, 2020-ig komoly fejlődést elérni, majd 2050-ig képesnek

¹⁵⁰ Trends in World Military Expenditure, 2012. Sipri Fact Sheet, 2013. Elérés: http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=458#. Továbbá lásd: Liff-Erickson, 2013: 812

¹⁵¹ China's Defense Budget. Global Security, 2013. Elérés: <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/budget.htm>

lenni arra, hogy megnyerjenek helyi háborúkat” – noha a helyi háborúk kitételnél Geoffrey Till megjegyzi, hogy a korábban *helyi*-nek fordított kínai karaktert érdemes lenne *regionális*-nak értelmezni (Till, 2012: 85). Peking egyre nagyobb mértékben támaszkodik otthon gyártott hajóira, s haderejének modernizálását többnyire a hazai fejlesztésű és gyártású termékekkel szeretnék elérni. A hazai gyártás erősítése és a külföldi eszközöktől való függés elkerülése érdekében Kína folyamatosan bővíti hajóépítési kapacitásait, egyik legjelentősebb ilyen vállalata, a Kínai Hajóépítő és Kereskedelmi Társaság (China Shipbuilding Trading Company) immáron 30 éve gyárt eszközöket a haditengerészet számára. Az 1982-ben létrehozott cégnek 27 hajógyára, 66 gyártóüzeme és 37 K+F intézménye van, továbbá a nemzetközi piacokon is érdekeltek, a hadihajók mellett kereskedelmi célú hajókat, tankerhajókat és konténerszállító hajókat is gyártanak, több mint 50 országba exportálnak.

A haditengerészet légierije számos kihívással küszködik, többnyire a Légierő a modernizáció nagyobb nyertese, ráadásul a fejlesztések akadoznak, megfelelő repülőgép-hordozó hiányában. A tengeri erőket terén sem áll jól az ország – noha ezt a hátrányt a kínai elemzők igyekeznek valós célként bemutatni, egyúttal bizonyítani: Kína elképzelései békések, fejlesztéseik minden esetben védelmi célokat szolgálnak. Ezzel igyekeznek elhívtetni magukról, hogy mindössze regionális tengereik biztonsága foglalkoztatja őket – nem mintha ez nem lenne eléggé fenyegető a térség államaira nézve. 2010-ben három nagyszabású gyakorlatot is tartott a kínai haditengerészet a Sárga-, a Kelet-kínai- és a Dél-kínai-tengeren. Ezen gyakorlatok egyúttal üzenetként is szolgáltak, nem csupán Washington, hanem a térségbeli államok számára, a kínai haditengerészet kapacitásai regionális tengerein egyre fejlettebbek. A fejlesztések kapcsán Gary Roughead amerikai admirális szerint pedig ugyan „megvizsgálhatjuk a hajók típusait, a repülő típusait vagy darabszámát – biztosan érdekes eredményeket kapunk. De, hogy az országok miként használják kapacitásaikat, mik a céljaik és miként működnek együtt más haditengerészetekkel – az az igazán fontos.”¹⁵² Kína szándékai azonban egyelőre nem teljesen tisztázottak.

A fejlesztés során szembekerülhet Washington és Peking, és a regionális béke, egyensúly áll vagy bukik ezen a kapcsolaton, egy olyan időszakban, amikor az Egyesült Államok pénzügyi problémákkal és Kína egyre nagyobb befolyásával kell, hogy szembenézzon, a kelet-ázsiai állam pedig gazdasági fejlődésével emelkedik ki a

¹⁵² China Unveils Fleet of Submarines in Bid to Build Global Trust. Guardian, 2009.04.22. Elérés: <http://www.theguardian.com/world/2009/apr/22/china-submarines-foreign-relations>

multipolárisává váló világ regionális nagyhatalmai közül. Hosszú idő után Washington először találkozhat olyan hadsereggel, melynek megvan a lehetősége egy hasonló méretű és képességű haderő felépítésére, ráadásul egy olyan ország személyében, mely hasonlóan nagymértékű hajókészítő-kapacitással is rendelkezik. A várható amerikai költségsökkentés hosszú távon érinteni fogja a hadsereg és a haditengerészet kiadásait is, melyek az Egyesült Államok tengeri jelenlétét is befolyásolhatják. Szóba került a hordozóflotta méretének csökkentése is, a jelenlegi Ázsia-felé fordulás tükrében azonban a fő változások elsősorban az atlanti-óceáni flottát érintenék. Ennek ellenére, ahogy Robert Gates megjegyezte: „Egy kisebb hadsereg, bármennyire jól felépített is, kevesebb helyen tud jelen lenni és kevesebb tevékenységet tud végezni.”¹⁵³

Az *előző fejezetben* érintett négy darab LCS Szingapúrba telepítését Peking akár üzenetként is értelmezheti: Washington képes a szoros forgalmának felfüggesztésére, vagy a kínai hajók megállítására (Uo.: 38). A Global Times-ban, a kínai kommunista párt hivatalos lapjának számító People's Daily napilap angol nyelvű változatában, 2010 szeptemberében pedig egy szerkesztői jegyzet jelent meg, melyben az amerikai jelenlétre reagálva azt írták, hogy „Kínának minden kétséget kizáróan szüksége van repülőgép-hordozó ellenes kapacitásra, nem csupán ballisztikus rakétákra, hanem olyan képességekre, melyek a hordozók elpusztítását is lehetővé teszik. Miután az amerikai hordozó-csoportok az elrettentés eszközével élnek a térségben, Kínának birtokolnia kell a válaszlépéshez szükséges kapacitást.”¹⁵⁴

A haditengerészet modernizálását azonban nem szabad az Egyesült Államok hadereje elleni lépésnek tekinteni, ahogyan ebbe a hibába sokan beleesnek. Miután Kína a világ egyik legnagyobb kereskedőállama, szakértők úgy vélik, a kínaiaknak szükséges kifejleszteniük egy olyan kapacitást, mely képes a *nem tradicionális veszélyektől* is megvédeni útvonalait.¹⁵⁵ Fenntartják, s erre a 2011-es Védelmi Fehér Könyv is utal (Uo.: 165), hogy külpolitikájuk, kereskedelmi kapcsolataik megkövetelik a kapacitásbővítést, és ráadásul így nagyobb segítségül tudnak lenni például az ENSZ békefenntartó misszióknak is. A 2009-es Népi Gyűlésen Kang Geng, a Déli Flotta politikai vezetője elmondta: „Kínának több ezer vállalata terjeszkedik a világon, komolyan ki kell találnunk, hogyan tudjuk hatásosan megvédeni őket” (Uo.: 224).

¹⁵³ Gates Calls for Superb Military, Not Hollow Force. Defense.gov, 2011.06.15. Elérés:

<http://www.defense.gov/News/NewsArticle.aspx?ID=64335>

¹⁵⁴ China needs 'carrier-killer' missile. Global Times, 2010.09.06. Elérés:

<http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5hrqq6AV5GO0nVS2fHIUf1WDXsRQ?hl=en>

¹⁵⁵ Chen Zhou, a Hadtudományok Akadémiájának szakértője: „A hadseregnek a tradicionális, és egyúttal a nem-tradicionális kihívásokra is válaszolnia kell” (Till, 2012: 224).

A szárazföldi erők, a légierő és a stratégiai erők fejlesztése

Mielőtt folytatnám és részletesen áttekintném a haditengerészetnél alkalmazott fejlesztéseket, végigveszem a szárazföldi erők, a légierő és a stratégiai erők modernizációját, melyek szintén meghatározzák Kína regionális politikáját, közvetlen szomszédjaival, így a délkelet-ázsiai államokkal való viszonyát is. A szárazföldi erők kötelékébe tartozók 18 hadseregcsoportha osztva, hét katonai régió között oszlanak meg. Egyes források szerint ezen erők kb. 10–20 százaléka számít gyors reagálású erőnek (Rapid Reaction Unit – RRU), ám ezen információkat Dennis J. Blasko egyik elemzésében kritika alá vonta¹⁵⁶, azt állítván, nincs semmilyen hivatalos adat valós számukról. Az RRU-k és a hagyományos erők között jelentős harckészültség- és hatékonyságbeli különbség mutatható ki. Értelemszerűen előbbiek kapják a modernebb felszereléseket, és vélhetően az ő kiképzésük magasabb fokú is. Jellemzőjükből kiindulva, az anyaországon kívül is bármikor bevetethők, kérdéses azonban, hogy mennyiben tudnák felvenni a versenyt nyugati kollégáikkal (mondjuk a SAS-sal vagy a FÓKÁK-kal). A szárazföldi gyalogsági erők újoncainak fő forrása az alulképzett vidéki parasztság (a képzettebbek és a tanulékonyabbak a hadsereg más kötelékeiben kerülnek besorolásra illetve a privát szektorban helyezkednek el). A haderő nagy része tehát továbbra is alulképzett, hiányzik a nyugati erőkre jellemző professzionalitás (KatPol, 2008b).

A szárazföldi erők legtöbb eszköze elavult, régi szovjet gyártmányok vagy azok másolatai alkotják a légvédelmi berendezések, légi járművek és páncélosok zömét. Az 1980-as években indult modernizációnak, valamint a szárazföldi erők alkalmazhatóságainál is szorgalmazott hazai gyártás preferálásának köszönhetően a felszereléseket a kínai védelmi vállalatok gyártják külföldi, elsősorban orosz licenck alapján. A legtöbb harceszköz az 1950-60-as évek orosz fegyvereinek módosított másolata, a folyamatosan fejlődő kínai technológiának köszönhetően azonban gyakorta hajtanak végre rajtuk különböző modernizálásokat, sőt több esetben új fegyverzetek kifejlesztésére is sor kerül. Peking jól működő kereskedelmi kapcsolatban áll több fejlődő országgal, melyeknek a már nem használt fegyvereket, eszközöket, nem ritkán azok gyártási licencét is továbbadják.

A modern hadviselés elsődleges feltétele olyan csapásmérő eszközök megléte, melyek az ellenség létesítményeinek megsemmisítése mellett a saját veszteségek

¹⁵⁶ Blasko, Dennis J. (2000): PLA Ground Forces – Topics for Additional Study. China Center, 2000. Elérés: http://www.ndu.edu/inss/China_Center/CMA_Conf_Oct00/paper7.htm

minimalizálását is lehetővé teszik. Kína légierője a történelmi sajátosságok, valamint a doktrínák által a haderőnek szánt szerep miatt nem képes e kritériumoknak megfelelni. Korábban a hatalom célja csupán a szárazföld megvédése volt, így az NFHL-nek egyfajta kiegészítő szerepet osztottak. Ennek következtében a kínai légierő nem nevezhető gyors-reagálásúnak, felderítési képessége korlátozott, így az anyaországtól távoli célpontok elleni bevetésre tulajdonképpen alkalmatlan. A légierő létrehozásakor Kína szintén a szovjet technológiákra és eszközökre támaszkodott. A pekingi politikai és katonai vezetés tökéletesen elégedett volt a szovjet gépekkel, sok esetben azok licenceit is megvásárolta – más beszerzési lehetőség a két ország közötti konfrontációt követően nem is nagyon adódott. A másolt gépeket saját típus-néven (J, ejtsd: cs) kezdték gyártani. A MiG-15-öst, technológia hiányában még nem maguk gyártották (hanem csak átkeresztelték), de két-ülékes testvérét (JJ-típusok) már saját erőből (természetesen a szovjet mérnökök hathatós és elengedhetetlen segítségével), illetve a Szovjetuniótól vásárolt alkatrészekkel és motorokkal szerelték össze (KatPol, 2008c).

A szakítást követően a repülőgép-gyártás ellehetetlenült, a repült órák száma alig pár éven belül 40 százalékkal csökkent (Uo.). Az ekkor gyártott gépek nem feleltek meg a kor követelményeinek, de a fejlődő országok piacán vevőkre találtak a leggyártott példányok. Az 1980-as évektől a modernizáció a légierő területén és lendületet vett, átalakították a struktúrát, s átfogó képzéseket is indítottak. A fejlesztéseket a Szovjetunióval, majd Oroszországgal javuló viszony is segítette, de egyre inkább saját gyártási kapacitásaikra építettek.

A korábbi, a légierő szerepét degradáló felfogás az 1991-es Öböl-háború alatt változott meg drasztikusan, és ez az esemény adta meg az irányt a fejlesztésekhez. A szövetséges légierő precíziós csapások sorozatával teljes vereséget mért az iraki hadseregre, miközben veszteségeik csekélyek maradtak. „A legmaradibb katonai vezetők is belátták, hogy a légi fölény kivívása döntő fontosságú. Ennek a háborúnak a tapasztalatait behatóan tanulmányozták az NFHL akadémiáin” (Katpol, 2008c) és ennek szellemében folytatták tevékenységüket a légierő vezetői. A legsürgősebb feladat a modern, többfunkciós vadászgépek beszerzése volt a katonai potenciál növelésére. Erre a célra a harmadik generációs Szu-27-et nézték ki, melyet a kínai haderő J-11 néven, számos bonyodalom árán, és továbbra is orosz erőforrásokkal rendszeresített. A Légierő a J-11-es, a J-8-as és J-9-es, valamint a 2005-ben bemutatott J-10-es, első „tiszta” kínai géppel kívánja gépparkjának gerincét lecserélni. Ez utóbbi saját fejlesztés ugyan, de

hátrányára még mindig kis teljesítményű és rövid élettartamú orosz erőforrással működik. A gép fejlesztését még 1985-ben kezdték el, de súlyos problémák, valamint a használni tervezett amerikai erőforrás megtagadása szinte ellehetetlenítették a sorozatgyártás beindítását. A repülő évekig tartó építésében ennek ellenére közvetve mégis részt vett az Egyesült Államok, ugyanis a Washingtonnal szoros szövetségben álló Izrael mindvégig partnere volt az ázsiai államnak (KatPol, 2008c). Az első lépést tehát a teljesen saját gépgyártás felé már megtették, a hosszú munka alatt szerzett tapasztalatokat a jövőben kívánják felhasználni.

A fejlett gépekhez természetesen felkészült emberállomány is kell, a pilóták felkészítése azonban hasonlóan gyerekcipőben jár. A kiképzési rendszert ugyan átalakították és a légierő már számos akadémiával rendelkezik, a színvonal azonban messze elmarad a világ élvonalától. Egy kínai pilóta „átlagosan 100 órát repül egy évben (rendszerint jó időben, a szárazföld felett), [míg] a nyugat-európai NATO-tagállamokban ez az arány 180 óra/év, az Egyesült Államokban pedig 280 óra/év. [...] Ráadásul a kínai pilóták a repülések alatt többnyire alapvető navigációs műveleteket gyakorolnak, a földi csapásmérést is csak keveset, a légi harcot pedig szinte egyáltalán nem, tenger feletti légi utántöltést csak 2005-ben hajtottak végre először és szimulátorokat is csak az utóbbi években kezdtek el használni, igen korlátozott számban” (KatPol, 2008d).

A Katpol.blog.hu a kínai haderőben zajló folyamatokat összegezve és értékelve kiemelte, hogy az NFHL még évekig nem lesz képes modern csapásmérő erő kialakítására. A vadászgépek között még mindig többségben vannak a második generációs, lassan már elavult gépek, és hiába készül már a negyedik generációs J-12 és J-13 is a gyárakban, egyelőre a pilóták felkészítése sem megfelelő, katonai szakértők szerint egy esetleges légi harcban még mindig alulmaradnának a kínai pilóták (a nyugati erőkkel szemben) (Uo.). A stratégiai tengeri útvonalak védelme, azonban már rövid-, vagy közép-távon megkövetelné egy ilyen jellegű légierő (és haditengerészet) létét. Az NFHL várhatóan csak évtizedek múlva lesz képes az Egyesült Államok légierőjéhez hasonló haderőt kiállítani, a nyugati technikák továbbra is jóval fejlettebbek és tartják előnyüket az orosz és kínai versenytársaikkal szemben.

A stratégiai erők, melyek Kína nukleáris és hagyományos rakétáiért felelősek, 90–120 ezer fős állománnyal működnek. A stratégiai erők fontosságához nem fér kétség, modernizálására nagy hangsúlyt fektetnek, melyet a Katpol.blog.hu egyik cikke tüzetesen megvizsgál. Az utóbbi két év legnagyobb fejleménye a DF-31 és DF-31A rakéták bevezetése volt. Előbbi 7000 km körüli hatótávolságával a DF-4-esek leváltását

szolgálja, utóbbi pedig az új kínai interkontinentális rakéta, mely csökkenti a kínai, s az amerikai valamint orosz rakéták közötti technológiai távolságot. Azonban a DF-31A – bár mobil, megbízhatóbb és hatékonyabb is –, 11 200 km-es hatótávolságával és teherbírásával is valamelyest elmarad a már 1981 óta a hadsereg által „használt” DF-5-ös mögött, melyet a fejlesztés alatt álló DF-41-es, tengeralattjárókra már nem optimalizált rakéta fog leváltani. Említést érdemel még a nukleáris robbanófej hordozására is alkalmas DH-10 (DH = Dong-Hai = Keleti-tenger) cirkálórakéta is. Hatótávolsága 2000 km (egyes források szerint 4000 km) körül van, fejlesztése befejeződött, a jövőben – nem túl pontos becslések szerint – 50–250 áll majd hadrendbe belőle.¹⁵⁷

A haditengerészet fejlesztése

Az NFH haditengerészetének története 1949-ben kezdődött, de a szárazföldi erőket prioritásként kezelő doktrínának köszönhetően jelentősége és hadereje csekély maradt, évtizedekig csupán Tajvan visszacsatolása határozta meg a fejlesztéseket.

Az 1980-as évektől a haditengerészetnél is megkezdődő modernizáció célja elsősorban a flotta hajóinak megújítása, a saját gyártói kapacitásra való támaszkodás és a regionális tengereken való aktív jelenlét kialakítása volt, távlati célok között szerepeltetve a mélyvízi kapacitás kiépítését.

Az ország a romboló és fregatt flotta modernizálásával kezdte meg a haditengerészet fejlesztését. Az új kihívásoknak és a nemzetközi trendeknek megfelelően „légvédelmi feladatok ellátására (is) képes rombolóflottát [azért kezdett kiépíteni a haditengerészet, mert] a légítámadások már régóta a kínai flotta Achilles-sarkát képezték” (KatPol, 2008e).

- Oroszországtól vásároltak két Szovremennij-osztályú [Sovremenny] rombolót az évezred végén, majd még két továbbfejlesztett változatot, négyre emelve így az osztály hajóinak számát. Főként az új példányok már modern, rövidtávú lég- és rakétavédelmi rendszert kaptak, „valamint fejlettebb hajóelhárító rakétákat, [s az új rendszer] képes akár nukleáris töltet célba juttatására is” (Uo.).
- Kína első saját gyártású rombolói a Type 051 Luda-osztályú hajók, melyeket az orosz Neustrashimy-osztályról másoltak le. 1971 és 1991 között 16 darab készült belőle, kifutó-osztályról beszélhetünk, már csak 7 darab aktív. Elavult

¹⁵⁷ Forrás és további információk Kína stratégiai erőiről: KatPol, 2008f

hajóról beszélhetünk, melyre az évek alatt nem sikerült megfelelő, modern technológiákat felszerelni.¹⁵⁸

- A Type 052-osztály az ország első modern, irányított rakétarendszerrel ellátott rombolója, két darab készült belőle, ebből az osztályból sem készül több hajó, a 052C, és 052D-osztályok váltják fel.
- A Type 051B-osztály a 052-es osztály továbbfejlesztett változata, egyetlen hajó készült el, vízre-bocsátásakor 1998-ban a legnagyobb, Kína által épített romboló volt.
- Már modern, a nemzetközi színvonalnak is megfelelő rombolók a 051B-osztályt követő 051C, 052B és 052C rombolók. A hajók már fel vannak szerelve a legújabb AEGIS-hez hasonló fegyverzetrendszerrel. A 051C Luzhou-osztály két hajóból áll, nagy távolságú légvédelmi rakétákkal felszerelve, előhírnökei Kína majdan versenyképes mélyvízi haditengerészetének.
- A 052B Luyang I-osztály szintén két hajóból áll, az osztály még modernebb fegyverzettel lett felszerelve, a 052C-osztállyal egyetemben a hajók „minőségi ugrás[t jelentenek] az elődeikhez képest”.¹⁵⁹
- A 052C Luyang II-osztály a modern 4-fejes multifunkcionális radarral, s hosszú távú légvédelmi rendszerrel van szerelve, a hajóosztályból 6 hajó készült el, kettő még a tengeri próbákat végzi.
- A 052D Kunming-osztály igazi *game-changer*, a Haditengerészet legújabb és legmodernebb rombolója, mely a 052C-osztály vázára épül, de még fejlettebb radar- és fegyverzet-rendszerrel ellátva: AESA radar-rendszer és 130mm-es ágyúk jelentik az újítást. „A C változat 48 HQ-9 légvédelmi rakétát volt képes egyidejűleg hordozni függőleges indítóiban. Érdekessége a rendszernek, hogy nem volt teljesen függőleges. Az indítókat enyhén megdöntötték és a hideg indításos rendszernek köszönhetően egy nagyon biztonságos rendszert sikerült létrehozni. [...] A mostani rendszer úgy tűnik, hogy szakít ezzel a rendszerrel és 64 „forró” indítót alkalmaz. Ez jóval egyszerűbb, mint a hideg változat és nagyfokú rugalmasságot nyújt, mivel a HQ-9 légvédelmi rakétákon kívül HQ-16 rakétákat is képes lesz indítani – ezekből 4 darab kerül egy vetőcsőbe. De légvédelmi rakétákon kívül robotkerülőket és tengeralattjáró elhárító, VL-

¹⁵⁸ Luda class. Guided-missile Destroyer. Military Today. Elérés: http://www.military-today.com/navy/luda_class.htm

¹⁵⁹ Visszatérés Afrika partjaihoz. HTKA.hu, 2008.12.27. Elérés: <http://htka.hu/2008/12/27/visszateres-afrika-partjaihoz/>

ASROC szerű rendszereket is képes lesz használni.”¹⁶⁰ Az osztály egyértelműen Kína mélyvízi-haditengerészeti ambícióit mutatja, már példányszámban is jelentősebb az eltérés a korábbi osztályokhoz képest, 4 db jelenleg próbákat végez, 4 áll építés alatt és további 4 db lett már megrendelve. Az új osztály első négy hajója a Dél-kínai-tengeren lesz szolgálatban, demonstrálva Kína növekvő tengeri erejét.

- Fregattok tekintetében is megfigyelhető a folyamatos fejlesztés, másrészt a hazai gyártásra való támaszkodás. A 053 Jianghu-osztályú fregattot kínai mérnökök a szovjet Riga-osztályról koppintották, s exportra is gyártották, s lényegében gyártják ma is, az évtizedek alatt azonban számos módosítást végeztek a hajótesten és felszereltségén is. A hajók minőségére több esetben is panaszok érkeztek.¹⁶¹ 2013-as információk alapján 13 darab áll még szolgálatban, de az új fregattok és az új Type 056-osztályú korvett érkezésével a már kifutó osztály hajóit hamarosan nyugdíjazni fogják.
- A Jiangwei I-II- és a modern Jiangkai I-II-osztályú rakétás fregattok a Jianghu-osztályt váltják fel. A Jiangwei-osztályok hajói még az előző osztály módosított változatai, az 1990-es és 2000-es években kerültek hadrendbe, 4, illetve 10 darabot gyártottak le belőlük, mindegyik példány aktív szolgálatot teljesít.
- A 054, illetve 054A-osztályú fregattok 2, illetve 16 példányban teljesítenek szolgálatot a haditengerészetnél, utóbbiból további 4 áll építés alatt. „Ezeknél a fregattoknál is hangsúlyos a légvédelmi képesség, de fel vannak szerelve Yingji-82 [...] hajóelhárító rakétákkal, valamint képesek tengeralattjáró-elhárító feladatok ellátására is” (Uo.).
- 2012 derekán a haditengerészet új hajóosztályt is rendszeresített, elsősorban part menti tengeralattjáró vadásznak, illetve kalózkodás elleni hadműveletekhez.¹⁶² A Type 056 Jiangdao-osztályú korvettek átmenetet képeznek a fregattok és a rakétás gyorsnaszádok között, kitöltve az űrt a hajóosztályok között: „a világban tapasztalható trendek (amerikai LCS) hatására és a szomáliai kalózkodás elleni misszióból okulva, melyben hatalmas és drága egységeket állomásoztatnak néhány motorcsónakos kalóz elrettentéséért, [...] született [igény] egy olcsón

¹⁶⁰ Vizen az első Type 052D osztályú romboló. HTKA.hu, 2013.08.29. Elérés:

<http://htka.hu/2013/08/29/vizen-az-első-type-052d-osztalyu-rombolo/>

¹⁶¹ Type 053 Jianghu-class frigates. GlobalSecurity.org. Elérés:

<http://www.globalsecurity.org/military/world/china/jianghu.htm>

¹⁶² Új hajóosztállyal bővült a kínai haditengerészet. HTKA.hu, 2012.05.24. Elérés:

<http://htka.hu/2012/05/24/uj-hajooosztallyal-bovult-a-kinai-haditengereszet/>

üzemeltethető sokoldalú korvett rendszeresítésére”.¹⁶³ A hajóosztályból eddig 9-et adtak át, 4 van tengeri próbán és további 7 áll építés alatt.

- Érdeemes még megemlíteni ezen hajóosztályoknál a tervezett Type 055-osztályú rombolót is, mely a Type 052D továbbfejlesztése, s nagyobb változata lesz, noha pontos specifikációk és hírek még nincsenek a rombolóról, s arról is ellentétesek a hírek, hogy elkezdődött-e már a gyártás valamelyik kínai hajógyárban.

A rakétás gyorsnaszád-flotta modernizálására is sor került, a Type 037-II és 037-IG-osztályok mellett a Type 021-et kiváltó Type 022-osztály adja e flotta gerincét. A 2004-ben rendszeresített lopakodó gyorsnaszád katamarán hajótestet kapott, így nagyobb sebességre képes, eddig 83 darabot rendszeresítettek, s évi további 10 darabot gyártanak le. Egyelőre nem tervezik az osztály gyártásának leállítását. A Type 022 képes a part menti vizek és a partok védelmére, fegyverekkel jól felszerelt, francia dízelmotorja halk, különösen nagy sebesség mellett. A Dél-kínai-tengeren nagy számban bukkanhat fel, a darabszám a százat biztosan meg fogja haladni.¹⁶⁴

A haditengerészet használatában van továbbá „számos partraszálló hajó, nem túl burkolt üzenetként Tajvan felé. Érdekes helyzet, hogy a hadsereg több ilyen hajó felett rendelkezik, mint a haditengerészet, valamint, hogy a két haderőnem szállítókapacitása együttesen sem lenne elég egy effektív invázióhoz a renegát sziget ellen” (Uo.).

Kína számos dízelüzemelésű és több atom-tengeralattjáróval rendelkezik, ezek fejlesztése folyamatban van.

- A haditengerészet állományában 56 dízelmeghajtású tengeralattjáró teljesít szolgálatot, ebből kettő, egy régi szovjet Golf-osztályú, s egy új Type 032 Qing-osztályú, saját gyártmányú tengeralattjáró csupán gyakorlatozási, illetve tesztelési feladatokat lát el.
- A dízelmeghajtású flotta fele „elavult szovjet Romeo-osztályú, vagy annak a kínai után gyártása (Type 035 Ming-osztály), [...] a szakértők [szerint] kiképzésre még mindig alkalmasak a modernizált verziói, de sok egyébire nem” (Uo.). Vélemények szerint néhány éven belül kivonják őket a forgalomból.
- Kína 12 darabot vásárolt az orosz sikertermékből, a Kilo-osztályú, egyik legsikeresebb, s legcsendesebb dízel tengeralattjáróból is. A Kilo-osztályt

¹⁶³ Uo.

¹⁶⁴ Houbei Class (Type 022) Fast Attack Craft, Missile. GlobalSecurity.org. Elérés: <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/houbei.htm>

egyébként továbbra is gyártják az orosz gyárak, többek között azért, hogy teljesítsék a vietnámi megrendeléseket.

- A Type 039 Song-osztály Kína első saját gyártású tengeralattjárója, hadrendbe állítása éveket késett, mert számos problémával kellett szembenéznie a kínai haditengerészetnek. „A Song osztály elsődlegesen más tengeralattjárók és felszíni hajók elleni harcra van tervezve, fő fegyverzete: 6 db 533 milliméteres torpedó-vetőcső, amiből egyaránt indítható célkövető torpedó és hajóelleni rakéta, de a hajó alkalmas akna-telepítésre is. A hajócsavar kialakítása, valamint a hajótest zajcsökkentő gumiborítása, és egyéb finomságok révén a Song osztályú tengeralattjárók igen csendesek és nehezen észrevehetőek” (Uo.). Erre volt példa a 2006. október 23-i incidens, amikor az egyik Song-osztályú kínai tengeralattjáró a Kelet-kínai-tengeren, Okinawa partjai mellett, mindössze 5 mérföldre a Kitty Hawk hordozótól jött fel a felszínre, s az amerikaiak csak ekkor vették észre őket.¹⁶⁵ Kína 13 vagy 16 darabbal rendelkezik, az információk ellentmondásosak.
- A Type 041 Yuan-osztály is a 039-osztály módosított változata (ezért kínai lajstrom-jele a 039A), de annyira eltér attól, hogy 041-ként szoktak hivatkozni rá. Az amerikai hírszerzés „kínai vonásokkal rendelkező Kilo-nak, vagy orosz vonásokkal rendelkező Song-nak”¹⁶⁶ is nevezi, melyből következik, hogy hasonlóan csendes teljesítményre képes.
- Atom-tengeralattjárója kevesebb van az országnak, de azok saját gyártmányúak (igaz, nem is volt ország, amelyik eladott volna akár egyet is Kínának). Már elavultnak számító két osztályt hamarosan kivonnak a hadrendből: a Type 091 Han-osztályú SSN tengeralattjárókból 5 készült, már csak 3 áll hadrendben, a Type 092 Xia-osztályú SSBN ballisztikus rakétákkal felszerelt tengeralattjáróból pedig mindössze egy darabja van a haditengerészetnek. Elavult technológiának számítanak.
- A Type 093 Shang-osztály a 091 követője, 6-8 darabot terveznek belőle elkészíteni, hírek azonban nem nagyon vannak a hajókról, ellentmondásos információk alapján kettő már hadrendbe állt, s elméletileg gyártás alatt is van

¹⁶⁵ Type 039 Song S20 Class. GlobalSecurity.org. Elérés:

<http://www.globalsecurity.org/military/world/china/song.htm>

¹⁶⁶ Pakisztán a víz alatt is Kína felé kacsingat. HTKA.hu, 2011.03.10. Elérés:

<http://htka.hu/2011/03/10/pakisztan-a-viz-alatt-is-kina-fele-kacsingat/>

pár. A Type 093-at követő osztályok a 095 és a már megszellőztetett 097 osztály.

- A Type 094 Jin-osztályból, Kína új ballisztikus rakétákkal ellátott atom-tengeralattjárójából 5 darab készült, további egy áll kivitelezés alatt. A típus képes 12-16 darab JL-2s SLBM tárolására, melyeknek 8–12 ezer km a hatótávolsága. A továbbfejlesztett Type 096 Tang-osztály már 24 ilyen rakéta tárolására lesz képes, s még jobban fog hasonlítani az amerikai tengeralattjárókra. Pontos információk nem állnak rendelkezésre a készülségi állapotáról.

5. táblázat: Az NFHH hajói

Osztály	Hadrendben (db)
Rombolók és fregattok (és korvett)	
Szovremennij [Sovremenny]	4
Type 051 (Luda)	7
Type 052	2
Type 051B	1
Type 051C (Luzhou)	2
Type 052B (Luyang I)	2
Type 052C (Luyang II vagy Lanzhou)	6
Type 052D (Luyang III vagy Kunming)	(12)
Type 053 (Jianghu)	13
Type 053H2G (Jiangwei I)	4
Type 053H3 (Jiangwei II)	10
Type 054 (Jiangkai I)	2
Type 054A (Jiangkai II)	16 (20)
Type 056 (Jiangdao)	9 (20)
Type 055	(0)
Rakétás gyorsnaszádok	
Type 037-II (Houjian vagy Huang)	6
Type 037-IG (Houxin)	30
Type 022 (Houbei)	83 (100+)
Partraszállító hajók	

	95
Dízel-elektromos tengeralattjárók	
Type 035 (Ming)	17
Type 039 (Song)	13-16
Type 041 (Yuan) (Type 039A)	12
Kilo	12
Golf	1
Type 032 (Qing)	1
Nukleáris tengeralattjárók	
Type 091 SSN (Han)	3
Type 092 SSBN (Xia)	1
Type 093 SSN (Shang)	2-3 (6-8)
Type 094 SSBN (Jin)	5 (6)
Repülőgép-hordozó	
Kuznyecov [Kuznetsov]	1 (?)

Forrás: Saját gyűjtés

Mindamellet, hogy Kína tengeri kapacitásai fejlődnek, az ország mélyvízi lehetőségei továbbra is korlátozottak, márpedig stratégiai céljainak eléréséhez olyan katonai potenciálra lenne szüksége, mellyel képes az ország határaitól távolabbi célpontokat is elérni, illetve az országot érő támadás esetén már korábban megkezdeni a védekezést. A kínai haditengerészet ugyanakkor eddig nem rendelkezett repülőgép-hordozóval, mely képes (legalábbis részben) eme potenciált betölteni. A katonai vezetés évek óta törekszik a hiány pótlására, a korábbi hírek arról szóltak, hogy Kínának 2010-re birtokában lesz egy hordozó, ám ez később túlzottan optimista becslésnek bizonyult. A körülmények hatására Peking végül úgy döntött, hogy alternatív eszközhöz folyamodik. A nyolcvanas években a Szovjetunió két, az amerikai modellekhez hasonló, azoktól némileg eltérő szuper-hordozó építésébe kezdett, ám pénzhiány miatt csak az egyiket fejezték be, testvére, a Varjag [Varyag] soha nem készült el. Mindez azért érdekes, mert a félig megépült típust 1998-ban Kína ócskavasként megvette a hajógyár jogutód-tulajdonosától, Ukrajnától, ekkor még azzal a nyilvános céllal, hogy kaszinót építsenek belőle. Még akkor sem volt világos az ország célja a hajóronccsal, mikor kiderült, hogy a vásárlás mögött Peking áll. A dailani hajógyárban pedig hosszas tanulmányozások

után továbbépítették – meglepve sok szakértőt. A hajót, immáron Liaoning néven 2012-ben hadrendbe is állították, tesztelése azóta is tart.

A kínai tervek és elképzelések a repülőgép-hordozó kapacitás kapcsán azonban továbbra sem világosak. A Liaoning, noha már hadrendbe lépett, továbbra is tudományos és gyakorlati missziókon vesz részt, a további hordozókról pedig nincsenek biztos információk. Korábban felmerült további 5, illetve 6 hordozónak az elkészítése, de 2014 év elején egy kínai katonai szakértő további kettő szükségességéről beszélt, melyekkel fenn tudnák tartani Kína partjai mentén a jelenlétet, folyamatos járőrözést biztosítva.¹⁶⁷ Nem világos azonban, hogy miért part menti feladatokat kéne ellátnia a hordozóknak, hisz az első szigetlánc a szárazföldről is védhető (és elérhető), ehhez nincs szükség ekkora kapacitásra. Sokkal valószínűbb, hogy Kína hordozói kevésbé helyi feladatokat végeznének, hasonlóan az Egyesült Államok erőihez – mely ugyanakkor egyelőre el nem ismert terve a továbbra is védelmi célokat hangoztató kormányzatnak. A pontos adatok annak ellenére is homályosak, hogy 2013 utolsó napjaiban Peking bejelentette egy 110 ezer tonnás, nukleáris meghajtású hordozó megépítését és tervezett 2020-as vízre bocsátását¹⁶⁸, mert pont pár héttel előtte érkeztek hírek arról, hogy két hagyományos meghajtású hordozó építésének állnak neki Dailanban és Sanghajban 2014 illetve 2015-ben.¹⁶⁹ A hírekben közös, hogy mindkét esetben a Liaoning mintájára építenék meg az újabb verziókat, de biztos, hogy rengeteg tapasztalatra van még szükség, hogy a hajó minden tulajdonságát megismerjék, s a további hordozók megépítését sikeresen abszolválják. A Liaoning nem fogja felvenni a versenyt amerikai ellenfeleivel/társaival, s még évekig nem is lesz képes erre, hisz a kiegészítő kapacitás sem létezik még. Bár vannak jelek a fejlesztésre, a hordozó-központú J-11B és J15 formájában, továbbá a felszíni kísérő hajók tekintetében is megfigyelhető előrelépés a Type-052D-osztály várható hadrendbe lépésével. A hordozócsoport összetételéről még nincs végleges döntés, a 2013 év végi dél-kínai-tengeri próbán két Type 053C Luzhou-osztályú romboló, és két Type 054A Jiangkai II-osztályú fregatt biztosította a kíséretet a hordozó számára.¹⁷⁰

¹⁶⁷ How Many Aircraft Carriers Should China Have? People's Daily Online, 2014.01.08. Elérés: <http://www.globaltimes.cn/content/836357.shtml#.UtT4lvTuLhI>

¹⁶⁸ China Announces Building N-powered Carrier. Press TV, 2013.12.23. Elérés: <http://www.presstv.ir/detail/2013/12/23/341418/china-announces-building-npowered-carrier/>

¹⁶⁹ New Aircraft Carriers to be Built in Dalian and Shanghai. Want China Times, 2013.12.11. Elérés: <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20131211000053&cid=1101>

¹⁷⁰ First photos of Liaoning Battle Group Made Public. China Daily, 2014.01.02. Elérés: http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-01/02/content_17209280.htm

Noha a fejlesztéseken keresztül látszik a kínai modernizáció mértéke, valódi mélyvízi-jelenlét fenntartására és versenyképes mélyvízi haderő kialakítására a közeljövőben nincs esély, de a regionális tengereken Kína egyre növekvő katonai jelenlétére kell számítani, mely aggodalommal töltheti el a délkelet-ázsiai államokat, Japánt és az Egyesült Államokat – igaz, Washington katonai kapacitásait nem fenyegeti veszély.

A régióban résztvevő államok haditengerészetének összehasonlítása helyett érdemes csupán annyit megjegyezni, hogy az amerikai flottának 11 repülőgép-hordozója van, 980 repülőgéppel, kétszer annyi, mint a következő kilenc ország 16 hordozóján összesen. Technológiai szempontból is óriási előnnyel rendelkezik Washington, hadihajói és tengeralattjárói modern fegyverekkel vannak ellátva, nem beszélve a rajtuk szolgáló legénységről, kiknek a tapasztalati előnye években, ha nem évtizedekben mérhető Kínával szemben. Ahogy Sam Tangredi összefoglalja Washington előnyét, „a különböző források konszenzusos véleménye, hogy az amerikai haditengerészet és légierő méretei és műveleti tapasztalatai miatt megközelíthetetlenek a potenciális ellenfelek számára a világ óceánjain. Az előny várhatóan 2035-ig meg is marad” – teszi még hozzá (Tangredi, 2008: 108). Egy másik tényező, mely az amerikai flotta méretét, kapacitásait és lehetőségeit mutatja, az a lehetséges partnerállamok száma: az Egyesült Államok hadseregét (méret szempontból) követő húsz hadseregből tizenhármat vagy szövetségese Washingtonnak (tizenhárom) vagy partneri kapcsolatokat ápol vele (öt) (Till, 2012: 229). A közeljövőben tehát nem várható, hogy Kína versenyre keljen az Egyesült Államok haderejével, s az igazság az, hogy Kína még nem hajtott végre a régió kívüli műveleteket, a kalózzellenes nemzetközi összefogást, illetve a líbiai evakuálást leszámítva és az országnak nincs az óceáni jelenlétre utaló stratégiája sem.

Összegezve: az Egyesült Államoknak nagyhatalmi pozícióinak és gazdasági érdekeltségeinek a fenntartásához meg kell őriznie (katonai) dominanciáját a térségben, Kínának pedig értelemszerűen kihívás elé kell állítania Washingtont. Pekingnek nincs is nagyon választása, mint tengeri erejének a fejlesztése, külpiacai és nyersanyag-importáló partnerei, valamint energiaigényének kielégítése miatt. Kína jelenlegi helyzetében lényegében *ingyen használja a nemzetközi vizeket*, a kockázatos térségekben az Egyesült Államok biztosítja a rendet, de nem számíthat arra, hogy ez a szisztéma a következő évtizedekben is fennáll majd, éppen ezért rendelkeznie kell azokkal a kapacitásokkal, melyek biztosíthatják számára a fontos szállítmányok védelmét, vagy garantálhatják a stratégiai fontosságú térségek békéjét. A két fél szembekerülése a régióban tehát nem feltétlenül fog konfliktusokat okozni, több ok

miatt sem. 1. Bármilyen összetűzés biztosan széles háborúvá fajulna, mely egyik félnek, sem a regionális szereplőknek nincs érdekében. 2. Mint már kitértem rá, Kína katonai erejét nem szabad eltúlozni, évtizedekre van Peking attól, hogy valóban kihívója lehessen Washingtonnak. 3. Az Obama-adminisztráció külpolitikai „fordulata” még komolyabb katonai jelenlétet biztosít a térségben. 4. A két fél versengése pedig éppen az előbb említettek miatt nem feltétlen csap át háborúskodásba, Peking nem Washington ellen fejleszti hadseregét, ráadásul a kisebb konfliktusok ellenére a kooperáció irányába mutató tendenciák is erősek¹⁷¹ – nem beszélve arról a tényről, hogy gazdaságilag mennyire függő viszonyban áll egymással a két ország. „Miközben a régi tengeri stratégia a tenger feletti ellenőrzésre fókuszáltak, az újnak fel kell ismernie, hogy a nemzetek gazdasága nem akkor gyarapodik, mikor a tengereket ellenőrzik, hanem mikor mindenki számára biztosított a tengerek biztonságos és szabad a hajózhatósága.”¹⁷² Példát is hozhatunk fel Kína együttműködő hozzáállására. A Szomália partjai mentén járőröző kínai hadihajók kezdeti feladat elsősorban a kínai zászló alatt futó hajók védelme volt, de 2010 év elejétől kiterjesztették segítségüket a térség összes kereskedelmi hajójára, és a kísért és megvédett hajók 40 százaléka végül külföldi hajó volt (Till, 2012: 189).

Miután a remélt mélyvízi haditengerészet kialakítására még éveket kell várnia Kínának, az ország másik eszközhöz is, például a kereskedelmi útvonal mentén kialakítandó kikötőkhöz, támaszpontokhoz nyúlt, puha erejének a segítségével.

¹⁷¹ Lásd: Tarrósy, 2013.

¹⁷² Mike Mullen tengernagyot idézi: Till, 2012: 79

A Gyöngysor-stratégia és egyéb alternatív megoldások

Támaszpontok és alternatív megoldások a kereskedelmi útvonal mentén –

Gyöngysor-stratégia

Amikor a következő oldalakon bemutatott kikötőket, támaszpontokat vizsgáljuk, akkor az Indiai-óceán régiójában zajló stratégiai versenyfutás egyik legvitatottabb, legtöbbet tárgyalt folyamatáról beszélünk, mely kínai részről a kemény erő mellett a puha erő alkalmazásának segítségével materializálódik. Ez a *String of Pearls*, azaz a *Gyöngysor-stratégia*, mely lényegében stratégiai elhelyezkedésű, gazdasági és katonai jellegű (vagy katonai kapacitással is bíró) bázisok kiépítését jelenti szerte egy adott régióban. A stratégiát, projektet a 21. században Kína indiai-óceáni tevékenysége kapcsán alkalmazzák – annak ellenére, hogy Pekingnek vajmi kevés köze van a fogalomhoz. A *String of Pearls* szóösszetételt 2004-ben alkották amerikai kormányzati tanácsadók, a Booz Allen Hamilton munkatársai egy Pentagonnak leadott jelentésben¹⁷³, leírva, Kína miként igyekszik megvetni a lábát az Indiai-óceán térségében (Rehman, 2010). A kifejezést aztán Christopher J. Pehrson, az amerikai légierő alezredese bontotta ki 2006-ban megjelent könyvében, melynek következtében megszületett a *Gyöngysor-stratégia*, rendszerbe foglalva Peking lépéseit a térségben.¹⁷⁴

A stratégia azóta állandó vita és számos tanulmány tárgya, a nemzetközi sajtó egyik kedvelt témája, az indiaiak legnagyobb félelme – annak ellenére, hogy kínai illetékes, legyen az katonai vagy politikai beosztásban, még soha nem említette vagy nevezte nevén a stratégiát, illetve soha nem utalt hasonló kínai elképzelésekre. Katonai jellegű támaszpontok építésére ugyanis nincs *közvetlen bizonyíték*, s ezt igyekeznek is mindig leszögezni az indiai politikusok is, és egyes, témával foglalkozó szakértők. A Gyöngysor-stratégiát Robert D. Kaplan is érinti számos munkájában, többek között 2010-ben megjelent, Monsoon című monográfiájában, de tényként kezeli Michael Barr is a kínai soft powerről írt munkájában (Barr, 2011: 82). Kaplan realista

¹⁷³ A jelentés címe: Energy Futures in Asia. A jelentés dátuma ugyanakkor vitatott, Rehman 2003-at (Rehman, 2010), több forrás 2005-öt említ, egy tanulmány azonban egészen pontosan 2004. novemberét jelöli meg a jelentés dátumául (Lin, 2011), ezért én is ezt az időpontot veszem alapul.

¹⁷⁴ Lásd: Pehrson, 2006.

megfogalmazásában a katonai jelleg hiánya nem érvényteleníti a stratégia létezését, hisz a kínai jelenlét elsősorban kereskedelmi, másodsorban politikai, harmadsorban stratégiai, s csak végül katonai jellegű, mely ugyanakkor napjaink globális, interdependens nemzetközi rendszerében óriási távlatokat nyithat a kelet-ázsiai állam előtt. Véleménye szerint a Gyöngysor-stratégia aktuálisabb és jelentősebb, mint valaha, nem csupán az indiai, hanem az amerikai érdekeket is veszélyezteti.

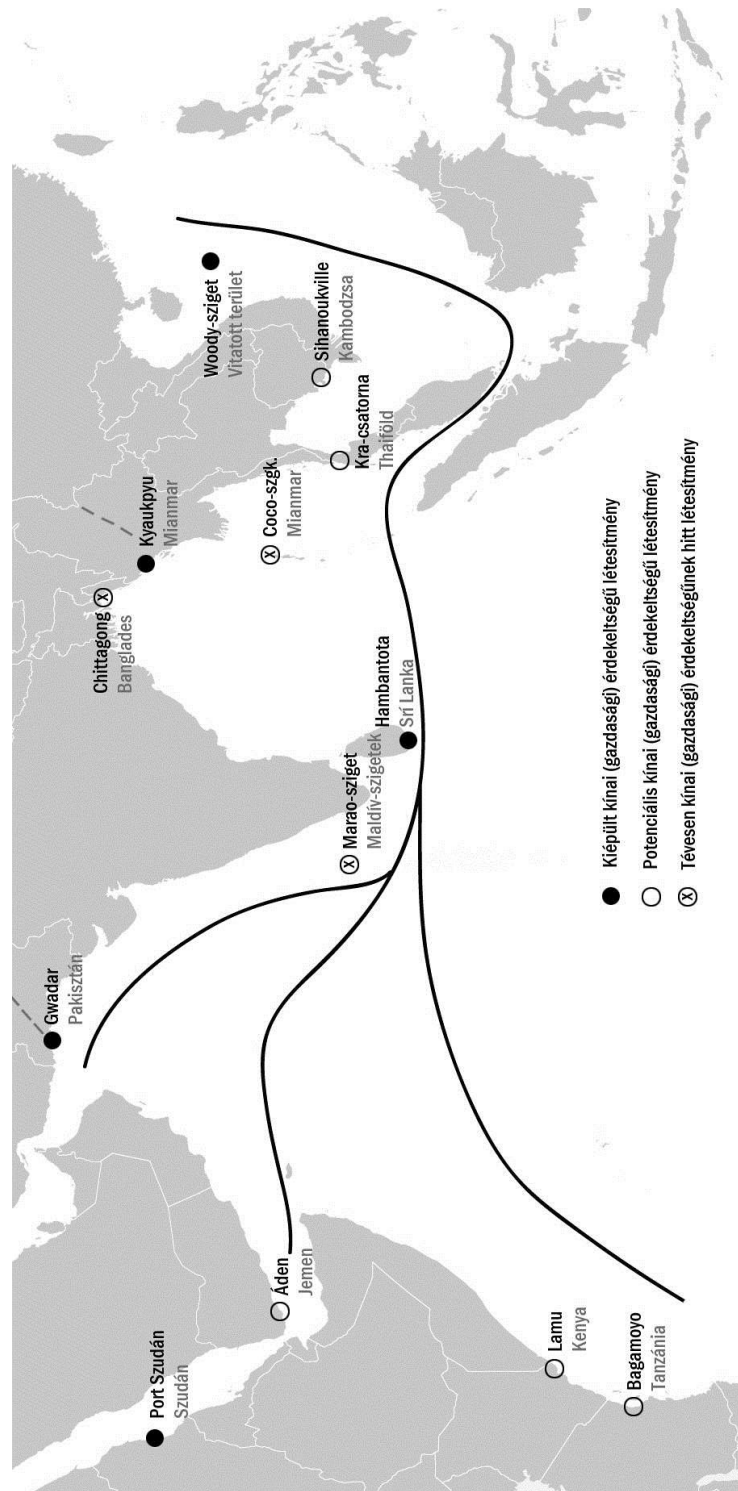
Ezért érdemes az elemzésre Kína térségbeli tevékenysége, s azok a folyamatok, melyek a stratégia létrehozását indukálták, tekintve, hogy, ugyan *közvetett módon*, de valóban Peking egyre növekvő jelenlétéről beszélhetünk, ráadásul a stratégia egyes elemei, a *gyöngyök* a sorban fontos elemei lehetnek a kereskedelmi útvonal diverzifikálásának is, ezért az adott infrastrukturális fejlesztések megemlézése mellett térek ki e beruházásokra is.

A stratégiával foglalkozó szakirodalmak tehát nem egységesek a *gyöngyök* (vagyis kínai szempontból a gazdasági és infrastrukturális beruházások) valódi céljait, lehetőségeit, jelentőségét illetően és ugyanez figyelhető meg a Gyöngysor-stratégia feltételezett elemeinek felsorolása kapcsán is. Vannak közös, mindegyik felsorolásban helyet kapó elemek, mint Gwadar Pakisztánban vagy Hambantota Srí Lankán, s léteznek olyan elemei is az elméletbeli projektnek, mint a mianmari Coco-szigetek vagy a kambodzsai Sihanoukville, melyek csak bizonyos felsorolásokban kapnak helyet. Pehrson, a stratégia megfogalmazója a láncolat elemének tekinti a Hajnan-szigetén [Hainan] található katonai támaszpontot is (Pehrson, 2006: 3), véleményem szerint tévesen, hisz ebben az esetben a Kína területén található összes katonai vagy hírszerzési jellegű támaszpontot vagy bázist fel kéne sorolnunk, mely mindamelllett, hogy nehezen összeállítható lista lenne, teljesen feleslegesnek is bizonyulna a Gyöngysor-stratégia jelentősége szempontjából.

A következőkben a stratégiát az alábbiak szerint igyekszünk értelmezni: a Gyöngysor elemének tekintünk minden olyan, Kína által támogatott vagy finanszírozott, elsősorban kereskedelmi, infrastrukturális beruházást egy második állam területén (vagy vitatott hovatartozású területen), mely egyrészt növeli Peking gazdasági és politikai befolyását az adott országban és régióban, másrészt potenciálisan katonai jellegű használatra is igénybe vehető, gondolva itt akár egy haditengerészeti támaszpontra, vagy egy lehallgató- és radarállomásra. Ennek fényében az alábbi beruházásokat, fejlesztéseket, elképzeléseket vagy téves információkat tekintem át: Woody-sziget (vitatott, Kína); Sihanoukville (Kambodzsza); Kra-csatorna (Thaiföld); Coco-szigetek és Kyaukpyu

(Mianmar); Chittagong (Banglades); Hambantota (Srí Lanka); Marao-szigetek (Maldív-szigetek); Gwadar (Pakisztán); Áden (Jemen); Port Szudán (Szudán); Lamu (Kenya); Bagamoyo (Tanzánia). (22. ábra)

22. ábra: A Gyöngysor



Forrás: Saját szerkesztés

Woody-sziget, vitatott terület – Kína

A Woody-sziget (vagy Yongxing-sziget) a Paracel-szigetek legnagyobb szigete, ahogy a szigetcsoport többi része, a Woody is Kína fennhatósága alatt áll, Vietnám és Tajvan azonban megkérdőjelezi hovatartozását, ezért nemzetközi státusza vitatottnak tekinthető. Peking 1974 óta tartja kézben a szigetcsoportot, a szigeten katonai támaszpontot, kisebb kikötőt és egy leszállópályát is üzemeltet. Nem megerősített információk szerint Silkworm típusú hajó elleni rakétarendszer is van telepítve a szigeten¹⁷⁵, és az 1990-es években a korábbi lehallgató és radar-rendszerek mellett a Woody-sziget közvetlen szomszédságában található, magas kiszögellésből álló Rocky-szigeten egy rádióelektronikai felderítő-rendszert, egy SIGINT-állomást is telepítettek. A Woody-sziget a Gyöngysor-stratégia (elméletbeli) első eleme, fontos szerepe van Kína Dél-kínai-tengert érintő törekvéseiben, tisztán katonai jellegű, a felderítést segítő támaszpontról beszélhetünk.

Sihanoukville, Kambodzsa

A kínai–kambodzsai kapcsolatok történelmileg is hosszú múltra nyúlnak vissza, a két ország baráti kapcsolata mind a gazdaság, mind a kultúra területén megfigyelhető volt (Pheakdey, 2012: 58). Pol Pot kommunista rezsimjének bukását, de főleg az 1997-es puccsot követően alakult ki újból jó viszony a két fél között, melyet többnyire Peking segélypolitikája motivált. Az 1997-es erőszakos kormányváltás egy több éves, a nemzetközi közösség által támogatott demokrácia-építő folyamatnak vetett véget, s évekig tartó elszigeteltségbe taszította Kambodzsát, a kínai mentőöv ezért jó szolgálatot tett Phnompennek.

A két ország jó kapcsolatát inkább a már említett ASEAN külügyminiszterek találkozóján történt események mutatják, semmint a gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok. A 2012 júliusában zajló diplomáciai esemény ugyanis, melyen a szervezet történetében először nem fogadtak el közös nyilatkozatot, Kambodzsában került megrendezésre, s a házigazdáknak nagy szerepük volt a helyzet ilyen módon történő alakulásában. A két ország közötti kereskedelem visszafogott, a 2012-re kitűzött 2,5 milliárd amerikai dolláros célt ugyanakkor már 2011-ben elérték a felek.¹⁷⁶

¹⁷⁵ Scott, 2012: 1037.

¹⁷⁶ Investment from China Vital for Cambodia's Economy. China Daily, 2012.08.06. Elérés: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/2012-08/06/content_15647422.htm

Sihanoukville kikötőjének 2000-es évek elején történő felújítását kínai cégek végezték, erre, és a két ország mélyülő katonai együttműködésekre alapozva tekinthető a stratégia egy másik elemének a kambodzsai kikötő, és mindamellett, hogy egyértelműen kereskedelmi jellegű tevékenységet feltételez, Ian Storey szerint a jövőben előfordulhat, hogy Sihanoukville-t (és egy másik kambodzsai kikötőt, Ream-ot) hadihajók is meglátogathatják (Storey, 2006), noha erre nincs semmiféle bizonyíték vagy nyilatkozat.

Kra-csatorna, Thaiföld

A szárazföld átvágásának és az Indiai-óceánt valamint a Thai-öblöt (Sziámi-öböl) összekötő csatorna létrehozásának ötlete Thaiföld legkeskenyebb pontján már a 17. században felmerült, mikor a még Sziámi Királyságként ismert ország megnyitotta piacait az európai kereskedők előtt, kereskedelmi központtá téve a Királyságot a térségben (Rouillard–Saito, 2013: 17). Az első tervek francia mérnökök nevéhez kötődtek, akik egy része a Szezi-csatornát is sikeresen építette meg, de az uralkodó végül nem egyezett bele a kivitelezésbe, a brit gyarmati uralom alatt pedig London nem támogatta a projekt elkezdését.

A Kra-földszoros átvágása csak a 20. század második felében merült fel ismét, a globális Kelet felé fordulás azonban igencsak aktuálissá tette az Indiai- és a Csendes-óceán közötti távolság lerövidítésének lehetőségével kecsegtető elképzelést. A thai kormány 2005-ben döntött a tervezés megkezdéséről, 12 lehetséges útvonalat vázoltak fel, a beruházás elindítása azonban még kérdéses, többnyire pénzügyi okok miatt.¹⁷⁷

Noha az építkezés rengeteg tőkét csábítana az országba, s munkahelyeket is teremtené, nincs meg a pénzügyi fedezet az építkezésekhez – és itt merül fel Kína szerepvállalása.

A két ország kapcsolata a Thaiföldön élő kínai kolónia miatt mindig is szoros volt: itt él a legnagyobb kínai kisebbség, majdnem elérve a tíz millió főt, az ország lakosságának 14 százalékát kiteve (4. táblázat), a gazdasági kapcsolatok azonban főképp az ASEAN és a Kína együttműködése óta mélyültek el igazán. 1999-ben a két ország közötti kereskedelem 4,22 milliárd amerikai dollár volt¹⁷⁸, 2006-ban már 25,3¹⁷⁹, míg 2011-ben

¹⁷⁷ Proposed Thai Canal Project: Between Myth and Reality. The Malay Mail Online, 2013.06.28. Elérés: <http://www.themalaymailonline.com/what-you-think/article/proposed-thai-canal-project-between-myth-and-reality-mohd-hazmi-mohd-rusli>

¹⁷⁸ Economic and Trade Relations between China and Thailand Kingdom. Chinagate, NA. Elérés: <http://chinagate.cn/english/365.htm>

¹⁷⁹ Hongfang, 2013: 54.

már 64,7 milliárd dollár¹⁸⁰, ráadásul a két fél közötti egyeztetéseken 2015-re a 100 milliárd dolláros szintet szeretnék elérni.¹⁸¹ A Kína–ASEAN Szabadkereskedelmi Egyezmény egyik legnagyobb haszonélvezője Thaiföld, a két ország kapcsolata szoros, kézenfekvő tehát, hogy a csatorna megépítésében Peking is részt vegyen, hisz a szállítási útvonalak lerövidítése, a Malaka-szoros kikerülése jól illeszkedik a kelet-ázsiai állam kereskedelmi útvonalakat érintő terveibe.¹⁸²

A csatorna a potenciális gazdasági hasznok és lehetséges kínai (katonai és lehallgató-) állomások, kikötők miatt tekinthető a Gyöngysor-stratégia részének, ha egyáltalán, és ha kínai kivitelezésben kezdődnek meg a munkálatok, az utóbbi pár évben ugyanis nem volt jele annak, hogy a beruházás a közeljövőben megindulna.

Kyaukpyu és egy alternatív útvonal, Mianmar

A Kínai Népköztársaság megalakulásakor Burma az első országok egyikeként ismerte el a kelet-ázsiai állam új politikai berendezkedését, groteszk módon az új politikai hatalomtól való félelme miatt. Pár évtizeddel később nyilvánosságra került diplomáciai iratok¹⁸³ ugyanis arról tanúskodnak, hogy a burmai vezetés tartott attól, a kommunista hatalom azonnal támadást indítana ellenük, s elfoglalná gazdaságilag legértékesebb tartományát, a Kínával szomszédos Kacsin államot. A félelem Burma kaotikus múltjából is fakadt, de Kína térségben folytatott politikája is komoly okot adott az aggodalmaikra: ahogy a többi délkelet-ázsiai államban, úgy Peking Burmában is támogatta a kínai kisebbségeket, ellentéteket szítva a két állam között.

Burmában 1962-ben katonai puccsot hajtottak végre, a Ne Win tábornok vezette diktatúra 1988-ig őrizte meg hatalmát, az ország elszegényedett, de külpolitikájában végig ragaszkodott semleges politikájához. A baráti kapcsolatok visszaállítását a hidegháború utáni időkben mindkét országban olyan belpolitikai események segítették elő, melyek a két állam nemzetközi elszigetelődését okozták: Burmában az 1988-ban

¹⁸⁰ Uo.: 53.

¹⁸¹ Chinese Premier Calls for Closer Economic, Trade Cooperation with Thailand. China Daily, 2013.10.12. Elérés: http://www.chinadaily.com.cn/china/2013livisiteastasia/2013-10/12/content_17026011.htm

¹⁸² A csatorna lehetőséget biztosítana a Malaka-szorost elkerülésére kényszerülő, nagy merülésű hajóknak is, hogy ne kelljen a még nagyobb távolságot jelentő Lombok-szoros felé kerülni. Mindemellett természetesen számos negatív következménye is lenne a beruházásnak: komoly környezetvédelmi aggályok és elszaladó költségek mellett további, még nem belátható eseményeket is befolyásolna az építkezés. Ezek között említhető, hogy a szárazföldi és a tengeri ASEAN-országok elválasztásra kerülnének egymástól, Szingapúr gazdaságát érzékenyen érintené a konkurencia és a Thaiföld déli részén tapasztalható szeparatista törekvések is tovább erősödhetnének.

¹⁸³ India kínai nagykövetének iratai, illetve egy Brit Külügyminisztérium által nyilvánossá tett diplomáciai jelentés. Lásd: Hongwei, 2012: 8–9.

zajló diktatúra-ellenes megmozdulások, valamint egy újabb katonai puccs, Kínában pedig az 1989-es Tienanmen téri megmozdulások. Az új katonai junta 1989-ben Mianmari Unióra változtatta az ország nevét, a nemzetközi közösség nagy többsége azonban nem ismerte el sem a junta uralmát, sem az ország új elnevezését.¹⁸⁴

Kína az új katonai vezetés legkomolyabb stratégiai szövetségésévé vált, ráadásul Peking a gazdasági fejlődés tükrében újragondolta a délkelet-ázsiai állammal fenntartott kapcsolatát is. A korábban többnyire a katonai eszközök kereskedelmére összpontosító külpolitika¹⁸⁵ ugyanis átgondolásra került, Mianmar földrajzi elhelyezkedése miatt: energiabiztonsági és kereskedelmi szempontból is megfelelt ugyanis az ország fekvése. Ennek köszönhetően a korábbi kapcsolatok gazdasági együttműködésekévé bővültek. A két ország közötti kereskedelem értéke 2005-ben 1,2¹⁸⁶, 2010-ben 4,4 milliárd dollár volt¹⁸⁷, s az új befektetések tükrében a volumen meredeken fog növekedni. Mindemellett Mianmar fontos *eleme/eleme lehet* a Gyöngysor-stratégiának is, melyről infrastrukturális fejlesztések és egy gáz- és kőolajvezeték gondoskodik.

Mielőtt kitérnénk Kína valódi jelenlétére Mianmarban, érdemes rákeresni Kína potenciális bázisaira az országban: sok, a stratégiával foglalkozó cikk ugyanis megemlíti a Mianmarhoz tartozó Coco-szigeteket is, mint kínai katonai bázist és lehallgató-állomást. Az indiai támaszpont helyszínéül is szolgáló, Andamán-szigetektől 18 km-re északra található szigeteket a hírek szerint Kína az 1990-es évek közepén bérelte ki. Már a bérlés kapcsán sincsenek valós információk, egyes források 1992-es, mások 1994-es évszámmal dolgoznak, de kvázi tényként közlik, hogy a Nagy-Coco-szigeten SIGINT radar- és lehallgató állomást, a Kis-Coco-szigeten pedig egy kis katonai bázist és leszállópályát építettek ki a kínaiak, mellyel a térség forgalmát ellenőrzik.¹⁸⁸ A valóságban nem kötött szerződést a két ország a sziget használatáról, és

¹⁸⁴ Ezt követően Burmát a nemzetközi kapcsolatokban sokáig Burma/Mianmarként említették, utalva arra, hogy a legtöbb állam nem ismerte a katonai diktatúra hatalmát. Pár éve azonban, elsősorban a washingtoni kapcsolatfelvétel (és kvázi elismerés) óta már nemzetközileg is terjed a Mianmar elnevezés, ezért a kötetben én is Mianmarként említem a délkelet-ázsiai államot.

¹⁸⁵ Az 1989 után megindult fegyver-kereskedelem hamar kimagasló értékeket mutatott, 1995-ben a kínai szállítások még a Pakisztánba irányuló, hagyományos nagy mennyiségű exportot is meghaladták. Lásd: Pollack-Yang, 1998.

¹⁸⁶ China Trade Helps Keep Myanmar Regime Afloat. Illegal Logging Portal, 2006.03.12. Elérés: <http://www.illegal-logging.info/content/china-trade-helps-keep-myanmar-regime-afloat>

¹⁸⁷ China has no Strategy to Strangle India. First Post, 2012.07.02. Elérés:

<http://www.firstpost.com/world/china-has-no-strategy-to-strangle-india-364502.html>

¹⁸⁸ Kettő jelentősebb, a sok cikk közül, melyek létező bázisként elemzik a Coco-szigeteket, de az interneten rengeteg ilyen cikk lelhető fel: Unstringing China's Strategic Pearls. Asia Times, 2011.03.11. Elérés: <http://www.atimes.com/atimes/China/MC11Ad02.html>; Its time for India to be Pro-active. Indian Defence Review, 2013.09.19. Elérés: <http://www.indiandefencereview.com/news/its-time-for-india-to-be-pro-active/>

bár bizonyos (még burmai időkből származó) katonai jellegű létesítmények valóban találhatóak a szigeten, azok elavultak, használaton kívüliek, s nincs nyoma kínai jelenlétnek sem. A valóságot indiai illetékesek is megerősítették, akik meg is látogatták a Coco-szigeteket, a kínai bázis legendája azonban tovább él, torzítva a Gyöngysor-stratégiáról kialakult amúgy is homályos képet.¹⁸⁹

A Kína által épített mélytengeri kikötő kapcsán is több félreértés tapasztalható. A stratégiához kapcsolódó irodalomban Sittwe városáról, s az itt építendő kikötőről beszélnek¹⁹⁰, a valóságban azonban Kyaukpyuban épül mélytengeri kikötő, ahonnan a Mianmar–Kína kőolaj- és földgázvezeték is indul.

A vezetékek nem csupán azt teszik lehetővé, hogy napi 200–250 ezer hordós kőolajkapacitás egy héttel rövidebb idő alatt jusson Kínába¹⁹¹, ráadásul kihagyva a Malakaszorost is, hanem lehetőséget biztosít arra, hogy Mianmar frissen elindított, Shwe elnevezésű tengeri gázmezőiből kitermelt gázt is Kínába exportálják. Az egyezményeket 2009-ben írták alá a felek, a projekt gáztározót, vezetékeket, tanker-kikötőt és egy majdani konténer-kikötőt tartalmaz olyan infrastrukturális beruházások mellett, mint a Kyaukpyut Kínával összekötő vasút terve, valamint a különböző útépitési projektek. A gázvezeték 2013 év vége óta működik, évente 10 milliárd m³ földgázt fog Kínába juttatni.¹⁹² A kőolajvezeték 2013 év végén 96 százalékos készültségi állapotban volt, a tankerek számára létesített kikötő elkészült, a hivatalos információk szerint 2014-ben az is átadásra került.¹⁹³

¹⁸⁹ India Takes up with Myanmar Reports of China 'Base' in Coco Islands. DNA India, 2009.09.10. Elérés: <http://www.dnaindia.com/india/report-india-takes-up-with-myanmar-reports-of-china-base-in-coco-islands-1289045>

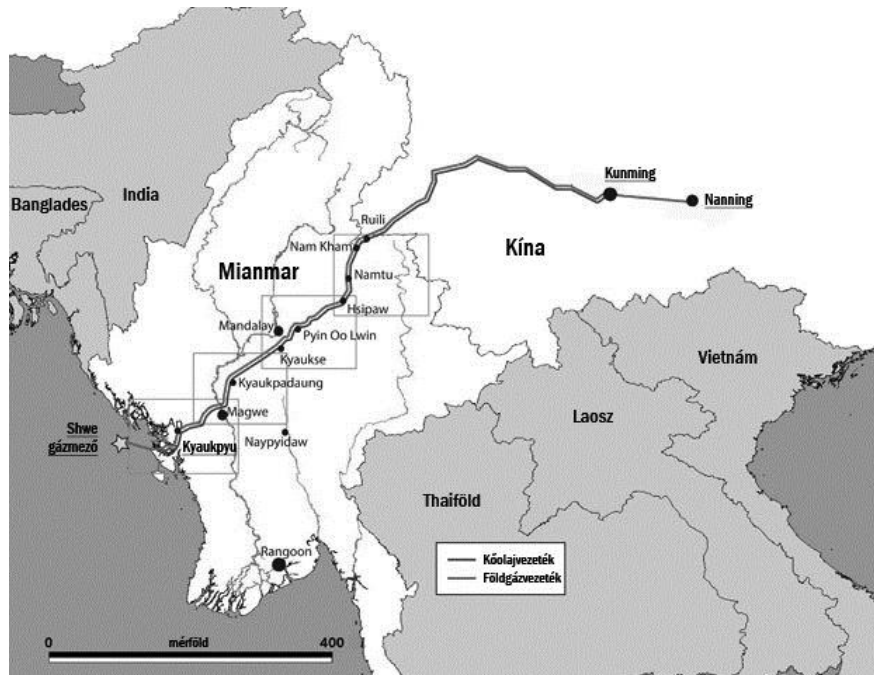
¹⁹⁰ Sittwe kikötőjét a térségért egyre jobban érdeklődő India fejleszti.

¹⁹¹ Danger Zone. Giant Chinese Industrial Zone Threatens Burma's Arakan Coast. Arakan Oil Watch, 2012. December. Elérés: <http://www.burmalibrary.org/docs14/Danger-Zone-en-red.pdf>. p. 5.

¹⁹² CNPC Announces the Myanmar to China Pipeline is Now Fully Operational. About Oil, 2013.10.24. Elérés: <http://www.abo.net/oilportal/topic/view.do?contentId=2155562>

¹⁹³ Annak ellenére beszélnek az érintettek 2014-es határidőről, hogy kínai oldalon Kunmingban nem épült meg a finomító a helyiek ellenállása miatt. A finomító így új, egyelőre még nem tisztázott helyszínen kerül megépítésre, a projekt ilyen késedelmes állása ugyanakkor megkérdőjelezi a 2014-es indulás valószínűségét, hacsak nem tudnak valamilyen megoldást találni a problémára Kínában. Lásd: Burma Oil Terminal Faces Fallout From Yunnan Protests. The Irrawaddy, 2013.11.21. Elérés: <http://www.irrawaddy.org/investment/burma-oil-terminal-faces-fallout-yunnan-protests.html>

23. ábra: A Mianmar–Kína kőolaj- és földgázvezeték projekt



Forrás: Mizzima.com, saját szerkesztés

A vezetékek 793 km hosszan egymás mellett futnak majd Mianmarban, hogy aztán belépjenek Kína Jünnan tartományába [Yunnan]: a kőolajvezeték a tanker-termináltól Kunmingba, a földgázvezeték pedig még tovább, Kujcsou [Guizhou] és Kuanghszi [Guangxi] tartományokba. A projekt összköltségvetése 2,5 milliárd dollár volt¹⁹⁴, de megvalósulását számos biztonsági konfliktus veszélyeztette, a vezeték építését övező térségekben ugyanis polgárháborús viszonyok alakultak ki, melyek kockázatot jelentettek és jelentenek a beruházásra. A projektnek számos kritikus is akad, hisz az okozott környezeti károkon túl nem lehet elmenni szó nélkül a burmai társadalom szegénysége és ellátottsága mellett: a lakosság mintegy 75 százaléka továbbra sincs rákapcsolva az állami áramhálózatra.¹⁹⁵

A nehézségeken felül további kihívást jelent Peking számára az országban megkezdett demokratizálódási folyamat, melynek köszönhetően már több, a kormány számára előnytelen kínai szerződést változtattak vagy semmisítették meg.¹⁹⁶ A folyamatokat, miután egy hosszú évek óta bebörtönzött ellenzéki vezetőt is szabadon engedtek, az

¹⁹⁴ China Starts importing Natural Gas from Myanmar. Financial Times, 2013.07.29. Elérés: <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/870f632c-f83e-11e2-92f0-00144feabdc0.html#axzz2rGgp006D>

¹⁹⁵ China's Dream of Burmese Gas. The Irrawaddy, 2012.07.11. Elérés: <http://www.irrawaddy.org/archives/8872>

¹⁹⁶ Myanmar-China gas pipeline starts flowing. Live Mint, The Wall Street Journal, 2013.07.29. Elérés: <http://www.livemint.com/Specials/nH84GT7cMeGDsSyAmfPWVM/MyanmarChina-gas-pipeline-starts-flowing.html>

Egyesült Államokban is üdvözölték, Hillary Clinton is az országba látogatott 2011-ben, Washington délkelet-ázsiai jelenlétének erősítése jegyében.

Mianmar fontos láncszeme Kína külpolitikájának, egyúttal a megépített vezeték jól szolgálja a diverzifikálási szándékait, hiszen jelentős mennyiségű kőolajnak nem kell így áthaladnia a Malaka-szoroson. A kiépülő kikötő és a tervezett gazdasági övezet fontos kereskedelmi csomópont lehet a térségben, komoly lehetőségeket biztosítva Pekingnek, Nepjiddával fenntartott kapcsolatában ugyanakkor ügyelnie kell a gazdasági hasznok hajszolása mellett az emberi jogok képviselőire is, melyet számos partnere kapcsán el kell mondani.

A kyaukpyui létesítmény is egy olyan „gyöngy” a sorban, melynek gazdasági és kereskedelmi, semmint katonai vetülete van, ráadásul akár katonai támaszpontok, akár bázisok kiépítésének nincs nyoma, jelentősége ugyanakkor kiemeli a hasonló beruházások sorából.

Chittagong, Banglades

Kína és Banglades 1975-ben létesítettek diplomáciai kapcsolatot, de évtizedekig baráti találkozókban merült ki a két fél együttműködése. Peking globális szerepvállalásával párhuzamosan a két fél közötti kereskedelem is megnőtt, melyet kezdetben a fegyvereladások is növeltek. Míg 2000-ben az egymás közötti kereskedelem mértéke 715 millió amerikai dollár volt, 2008-ban már 4,7 milliárd¹⁹⁷, míg 2012-ben már meghaladta a 8 milliárd dollárt.¹⁹⁸

Banglades kapcsán a chittagongi kikötő, az ország fő kereskedelmi gócpontja szerepel a Gyöngysor-stratégia tagjaként, és igaz ugyan, hogy 2010 környékén voltak elképzelések az ország kereskedelmének 80 százalékát¹⁹⁹ lebonyolító kikötő felújításával, és a kínai szerepvállalással kapcsolatban, fejlemények azóta sem történtek. Kína kapcsán a Sonadiában tervezett mélyvízi kikötő is felmerült, mint potenciális befektetési lehetőség, a projektet illetően azonban itt sincs előrelépés.

A bangladesi példa ismételten jól mutatja a stratégia körüli bizonytalanságokat és téves híreket. A fogalmat először használó amerikai jelentés is említette már Chittagongot,

¹⁹⁷ China's Investment Spurs Bangladesh Development. Future Directions, 2011.06.15. Elérés: <http://www.futuredirections.org.au/publications/indian-ocean/29-indian-ocean-swa/101-chinas-investment-spurs-bangladesh-development.html>

¹⁹⁸ China Considering Expansion of Trade Preferences for Bangladesh. Dhaka Trade, 2013.06.30. Elérés: <http://www.dhakatribune.com/commerce/2013/jun/30/china-considering-expansion-trade-preferences-bangladesh>

¹⁹⁹ Bangladesh pins Hope on Chittagong Port. BBC News, 2012.09.03. Elérés: <http://www.bbc.co.uk/news/business-19462142>

mint a Gyöngysor egyik tagját, de kérdéses, hogy egyáltalán elkezdődik-e a modernizálás vagy az új beruházás, és ezekben Peking milyen szerepet tud majd vállalni.

Hambantota, Sri Lanka

Peking jelenléte igencsak meghatározó az országban: Srí Lanka és Kína közötti kereskedelem 2012-ben rekordot döntött, elérte a 2,6 milliárd dollárt²⁰⁰, és elmondható továbbá, hogy Hambantota városában a kikötő egy olyan eleme a Gyöngysornak, melynek a kivitelezése már 2008-ban, nagyrészt kínai finanszírozásból megkezdődött. Az első fázist 2010-ben adták át, 400 millió dollárt²⁰¹, a költségek 85 százalékát Kína biztosította, a beruházás során átadták a kiszolgáló épületeket és a kikötőhelyeket. A második fázis, melynek során konténer-terminál és további kiszolgáló egységek is megépülnek, a kikötő átadását követően rögtön megindult, a végső munkálatokat 2014-ben fogják befejezni, Kína 810 millió dollárral járult hozzá a projekthez.²⁰²

Bár évente 20 millió TEU kapacitása lesz a projektnek a beruházás végső befejezését követően, a kikötő elsősorban a szolgáltatásokra koncentrál: számítások szerint évente több mint 36 ezer hajó halad el a kikötő mellett a fő tengeri kereskedelmi útvonalon, melyek akár napokat is spórolhatnának, ha útközben, Srí Lankán frissítik készleteiket és tankolnak, s nem kell ezért felesleges utakat megtenniük más kikötőkbe. A projekt kivitelezőinek reményei szerint a hajóforgalom 20 százaléka élne a lehetőséggel.²⁰³

Az érdeklődés egyelőre csekély, 2011-ben hat, 2012-ben pedig mindössze tizenhatsz hajó kötött ki, de a szolgáltatásokhoz szükséges elemek (mint például az üzemanyagtartályok) a második fázisban kerülnek majd átadásra, várhatóan 2014–2015-ben. 2013 őszén a kikötői hatóságok fogadták a századik hajót, a srí lankai kormány egyúttal döntött a kikötő vámmentes területté való nyilvánításáról, hogy ezáltal is becsábítsák a külföldi tőkét.²⁰⁴

²⁰⁰ Sri Lanka Official praises Chinese Business at largest Ever Trade Exhibition. CCTV English, 2013.11.16. Elérés: <http://english.cntv.cn/20131116/102639.shtml>

²⁰¹ Sri Lanka–China Nexus: Hambantota Port is Next, after Defence Ties. TruthDive, 2013.03.05. Elérés: <http://truthdive.com/2013/03/05/sri-lanka-china-nexus-hambantota-port-is-next-after-defence-ties.html>

²⁰² Uo.

²⁰³ Hambantota Port, Gateway to World. Sunday Observer, 2010.02.21. Elérés: <http://www.sundayobserver.lk/2010/02/21/fea20.asp>

²⁰⁴ Port Praise as 100th Vessel calls at Hambantota. AMLM, 2013.09.04. Elérés: <http://www.automotivelogisticsmagazine.com/news/%E2%80%8Bport-praise-as-100th-vessel-calls-at-hambantota>

A harmadik fázisban, melynek befejezését 2023-ra várják, sok egyéb mellett hajószereelő üzem is épül majd, megágyazva azon elképzeléseknek, melyek szerint a kínaiak szívesen használnák ellátó-kikötőként hadihajóik számára is a Hambantota kikötőt, a gazdasági és kereskedelmi szempontú megközelítések mellett érintőlegesen katonai jelentőséget is tulajdonítva a *srí lankai gyöngynek*.

Marao-sziget, Maldív-szigetek

Kína maldív-szigeteki jelenléte vagy szerepvállalása pusztán a szigetek közelsége miatt is kiemelt figyelmet kap Indiában, valós információkat ugyanakkor nehéz találni a két fél együttműködéséről. Ugyanis jelenlétről sem biztos, hogy beszélhetünk. Ahogy a mianmari Coco-szigetek esetében, úgy itt is felmerült, hogy Kína 1999 óta bérlé a Marao-szigetet²⁰⁵, a tengeri forgalom ellenőrzése, s Újdelhi aggodalmai szerint az indiai és amerikai hadihajók mozgásának megfigyelése miatt, de nincs bizonyított hír a szigeten tapasztalható kínai tevékenységről vagy bármiféle katonai aktivitásról, mint ahogy bármiféle, a forgalom ellenőrzésére vagy lehallgatásra alkalmas rendszerről sem. Hiába merültek fel sorban 2001-ben, 2004-ben és az azt követő években vészjósló hírek az indiai médiában egy lehetséges kínai tengeralattjáró-bázis kiépítéséről²⁰⁶, valóságalapja nincs a híreszteléseknek.

A sziget persze pusztán csak elhelyezkedéséből adódóan is stratégiai jelentőséget biztosítana egy ottani katonai bázisnak vagy lehallgató-állomásnak, s vélhetően éppen ezért merül fel évről-évre a két fél közötti együttműködés és a kínai jelenlét témája.²⁰⁷

Gwadar és egy alternatív útvonal, Pakisztán

Kétségtől Gwadar a Gyöngysor egyik leggrandiózusabb eleme, noha egyelőre a projekt nem felel meg a felek várakozásainak. Pakisztán szintén az elsők között ismerte el Kínát, s később, sok esetben közös nevezőre találva az Indiával szemben külpolitikai manőverek során, szoros gazdasági és diplomáciai kapcsolatokat alakítottak ki, bár

²⁰⁵ A sziget bérbeadását számos anyag tényként kezeli, információk az ügyletről azonban nem láttak napvilágot. Néhány hír az esetleges bérleti szerződésről: Ties with China 'Very Close', 'far more Precious' with India: Abdulla Yameen. Economic Times, 2014.01.05. Elérés: http://articles.economictimes.indiatimes.com/2014-01-05/news/45882662_1_indian-ocean-india-and-maldives-china; Maldives: Tiny Islands, Big Intrigue. Asia Times Online, 2007.04.07. Elérés: http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/HD07Df01.html

²⁰⁶ China's Submarine Base in Maldives. Tamil Nation, 2005.05.08. Elérés: http://tamilnation.co/intframe/indian_ocean/061210maldives.htm

²⁰⁷ Ties with China 'Very Close', 'far more Precious' with India: Abdulla Yameen. Economic Times, 2014.01.05. Elérés: http://articles.economictimes.indiatimes.com/2014-01-05/news/45882662_1_indian-ocean-india-and-maldives-china

együttműködésük alapja többnyire a fegyverszállításokon nyugszik, de Peking segítette például Iszlámábád atomprogramjának sikerességét is. A két ország közötti fegyverkereskedelem kiemelkedő mértékét mutatja, hogy Kína 2012-re az ötödik legnagyobb fegyverexportáló országgá vált, öt százalékos részesedéssel, köszönhetően a pakisztáni vásárlásoknak, melyek a pekingi export 55 százalékát tették ki. A 2008–2012-es időszakban ráadásul 162 százalékkal nőtt a kínai külföldi fegyvereladások mértéke a korábbi öt éves időszakhoz képest²⁰⁸, mellyel ugyan még mindig messze lemarad az amerikai, francia vagy német eladásoktól, de mutatja haderejének és technológiáinak fejlődését, és egyre versenyképesebb minőségét.

A kétoldalú kereskedelem az első hírek szerint már meghaladta a 10 milliárd dollárt 2013-ban, és a jövőben is folyamatos bővülés várható, annak ellenére, hogy országon belüli militarista terrorista csoportok fenyegetik a beruházások biztonságát. Kína ugyanis, Mianmarhoz hasonlóan itt is opciókat keres a kőolajszállítások diverzifikálására, s a pár éve befejezett Gwadar kikötőből Pakisztánon át a kínai Hszincsiang-Ujgur tartományba vezető infrastrukturális, kőolajvezeték, közutak és vasutat tartalmazó beruházást tervez, mintegy tizennyolc milliárd amerikai dollárból.²⁰⁹

Pakisztánban már az 1950-es években felmerült, hogy Gwadarban, egy kicsiny halászfaluban mélyvízi kikötőt építsenek. Az 1990-es évek elején el is készült egy kisebb kikötő, de egy kereskedelmi központként is funkcionáló komplexum kivitelezéséről csak ezt követően kezdtek egyeztetésekbe. A beruházás első ütemét végül 2002-ben kezdték meg, kiépítve a kikötő alapvető elemeit és infrastrukturális szükségleteit. A 248 millió dolláros költségek 80 százalékát Kína biztosította a projekthez²¹⁰, Gwadar jelentősége ugyanis elhelyezkedéséből adódik: hozzáférést biztosíthat Afganisztán piacához és a közép-ázsiai nyersanyagkincsekhez egyaránt. Az első fázist 2007 márciusában adták át, s egy szingapúri cég kapta meg a kikötő üzemeltetésének jogát, de a forgalom elenyésző volt, végül Pakisztán döntött a szerződés visszamondásáról és megegyezett egy kínai vállalattal, a China Overseas Port

²⁰⁸ A fegyvereladásokról szóló adatok forrása: China joins Top Five Arms Exporters. Financial Times, 2013.03.18. Elérés: <http://www.ft.com/cms/s/0/c7215936-8f64-11e2-a39b-00144feabdc0.html#axzz2rJidDJb3>

²⁰⁹ China Increases Investment in Pakistan. DW.com, 2013.07.11. Elérés: <http://www.dw.de/china-increases-investment-in-pakistan/a-16942100>

²¹⁰ Gwadar Port Inaugurated: Plan for Second Port in Balochistan at Sonmiani. Dawn.com, 2007.03.21. Elérés: <http://www.dawn.com/news/238494/gwadar-port-inaugurated-plan-for-second-port-in-balochistan-at-sonmiani>

Holding Company-vel (COPHC) a kikötő további üzemeltetéséről.²¹¹ Kína vállalta, hogy további beruházások keretében újabb kikötő-állásokat épít ki, s becsatolja a gazdasági körforgásba a kikötőt. A korábbi sikertelenség oka ugyanis az lehetett, hogy a kikötő elkészülte ellenére Gwadar az ország többi részéhez kötő infrastrukturális beruházások nem fejeződtek be.

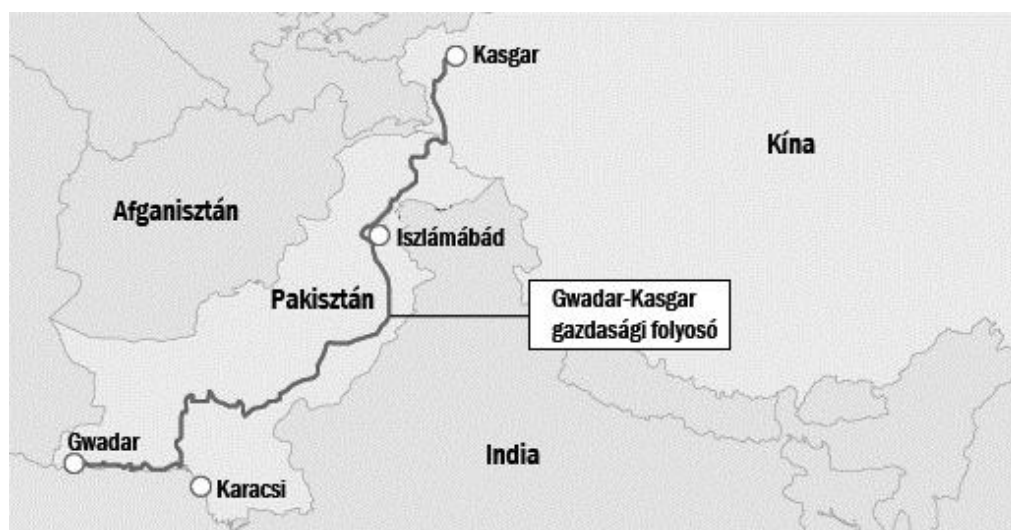
A Gwadar Kínával összekötő beruházás is ennek az eszköze, a projekt ugyanakkor több éve húzódik a pakisztáni belpolitikai helyzet kockázatai miatt. Gwadar ugyanis a nacionalista törekvések miatt kvázi polgárháborús övezetben, Beludzsisztán tartományban található, és a beludzsoi szeparatista törekvései nem feltétlenül esnek egybe az iszlámábádi elképzelésekkel. A beruházás és infrastruktúra-fejlesztés mindenesetre komoly gazdasági potenciált jelenthetne az ország számára, s noha a pakisztáni elképzelések Dubai és Hongkong mintájára egy modern kereskedelmi központot képzelnek el Gwadarba²¹², éppen eme belpolitikai ellentétek hiúsíthatják meg e törekvéseket – mégha a nagyratörő tervek realitása kérdéses is. Navaz Sharif pakisztáni miniszterelnök 2013 júliusában kínai látogatásán nyolc egyezményt írt alá Hszi Csin-pinggel [Xi Jinping], köztük a Gwadarral vonatkozó, már említett tizennyolc milliárd dollár összértékű keretegyezményt, mely ugyanakkor csak felvázolja a kőolajvezeték lehetőségét, első körben Kínát Gwadarral összekötő, az országot átszelő útépitést garantálja, s ezt követően említi a vasút kiépítésének lehetőségét, azonos útvonalon.²¹³

²¹¹ China Given Contract to Operate Gwadar Port. Dawn.com, 2013.02.18. Elérés: <http://www.dawn.com/news/786992/china-given-contract-to-operate-gwadar-port>

²¹² Lásd: China has to Keep the Peace in Pakistan's Gwadar Port. The National, 2013.06.24. Elérés: <http://www.thenational.ae/business/industry-insights/economics/china-has-to-keep-the-peace-in-pakistans-gwadar-port>

²¹³ China Increases Investment in Pakistan. DW.com, 2013.07.11. Elérés: <http://www.dw.de/china-increases-investment-in-pakistan/a-16942100>

24. ábra: A Gwadar–Iszlámábád–Kasgar gazdasági folyosó



Forrás: Saját szerkesztés

A 2002-ben megkezdett Gwadar-projekt tehát egyelőre messze van az elvárások beteljesülésétől, Peking számára a beruházás a kőolajvezeték és a vasútvonal megépítésével válna gazdaságilag jövedelmezővé, az olajimport diverzifikálása és a kereskedelmi kapcsolatok felvirágoztatása céljából. Az indiai és amerikai félelmek ugyanakkor nem a gazdasági, sokkal inkább, hasonlóan a többi ilyen vélt vagy valós beruházáshoz, a katonai dimenzióhoz köthetőek. A kikötő első ütemének befejezésekor ugyan nemzetközi nyomásra Iszlámábád nem adta a kikötő irányításának jogát a kínaiak kezébe, mióta megtörtént a váltás, az aggodalom Washingtonban és Újdelhiben is megnőtt, attól tartva, a kikötő lehetőséget biztosít majd Peking hadihajóinak állomásoztatására, közel az indiai partokhoz és az amerikaiak által ellenőrzött Hormuzi-szoroshoz.

Áden, Jemen

Ahogy Kína puha erejének vizsgálata során már megjegyeztem, Peking növekvő érdeklődését Jemen iránt nem csak a kereskedelmi egyezmények motiválták, hanem az ország stratégiai elhelyezkedése is, melynek köszönhetően, közvetlen az Ádeni-öböl mentén adódhatna lehetősége Kínának egy katonai támaszpont, kikötő létrehozására, hogy az öböl és a szállítmányok ellenőrzését elérje. A két fél közötti kereskedelem

mértéke évről-évre rekordokat dönt, 2012-ben 5,5 milliárd dollárt tett ki, miközben Kína vált Jemen legnagyobb kereskedelmi partnerévé.²¹⁴

A közeledés egyik jele, hogy Kína gáz- és széntüzelésű erőművek telepítését vállalta az országban, enyhítve az energiahiányon, a Gyöngysor-stratégiát érintő hírt pedig maga a jemeni elnök, Abd Rabbuh Mansur Hadi jelentette be 2013 novemberében, miután hazatért kínai látogatásáról: Kína az ország két kereskedelmi kikötőjét, Ádent és Mokhát fogja felújítani és modernizálni 508 millió dollárból – melyre a keretet kedvezményes hitelek formájában biztosítják²¹⁵, az aktuális események tükrében ugyanakkor nem valószínű, hogy megkezdődhet a beruházás, így Áden (avagy Mokha) sem fog egy ideig bekerülni Peking *gyöngyeinek a sorába*, közel a térség gócpontjának számító szomáliai partvidékhez.

Port Szudán, Szudán

Szudán és Kína kapcsolatát a *harmadik fejezetben* már alaposan kielemeztem, nem fér kétség a két ország stratégiai kapcsolatának jelentőségéhez, annak ellenére, hogy az elmúlt évek belpolitikai eseményei, Dél-Szudán függetlenné válásának következményei minden bizonnyal hatással lesznek jövőjükre.²¹⁶ Port Szudán az afrikai ország legnagyobb kikötője, a kínaiak által finanszírozott vezetéseken keresztül ide érkezik a kartúmi finomítókból a kőolaj, s innen kerül a világpiacra vagy (többnyire) Kínába a nyersanyag. Peking nem csupán az olajkitermeléshez kötődő infrastruktúrát építette ki Szudánban, hanem több közlekedési beruházást is finanszírozott. Pekingnek köszönhetően készült el a Port Szudánt a fővárossal összekötő vasút, s a kikötő fejlesztési munkálatait is a China Harbour vállalat végzi, 2010-ben ők adták át az új konténer-terminált.²¹⁷

Noha kínai hadihajó még nem kötött ki a kikötőben, Port Szudán fontos kereskedelmi kikötő, a Vörös-tenger egyik centruma, mely stratégiai fekvésének köszönhetően, illetve a Kartúmmal való baráti kapcsolatok fényében fontos eleme a pekingi külpolitikának, s elméletben akár a kínai haditengerészet hajóinak állomásoztatására is alkalmas lehet, de gazdasági jelentősége mindenképp megkérdőjelezhetetlen.

²¹⁴ China Becomes the Largest Trading Partner of Yemen. Xinhua News, 2013.02.26. Elérés: <http://www.globaltimes.cn/content/764222.shtml>

²¹⁵ China to Build Power Plants in Yemen, Expand Ports. Reuters, 2013.11.16. Elérés: <http://www.reuters.com/article/2013/11/16/yemen-china-power-idUSL5N0J104W20131116>

²¹⁶ Dél-Szudán jövőjéről lásd bővebben: Large, 2014.

²¹⁷ Sudanese Finance Minister visits the new Container Terminal of Sudan Port. CHEC, 2010.08.06. Elérés: <http://www.chec.bj.cn/tabid/81/InfoID/2691/Default.aspx>

Lamu, Kenya

A Kína és Kenya közötti kétoldalú kereskedelem 2011-ben 2,43 milliárd amerikai dollár volt²¹⁸, a lamui kikötőfejlesztés, melynek lehetősége 2013-ban merült fel, azonban mégsem a bilaterális kapcsolatok miatt vált aktuálissá. A projekt Dél-Szudán függetlenedésével vált reálissá, miután a bevételek megosztásáról szóló egyezményeket követően is élesen szemben áll Kartúm és Dzsúba, hisz a 2011-ben függetlenedett országnak Kenyán át lehetősége nyílik Szudánt kihagyva a világpiacon juttatni kitermelt kőolaját. Az óceánra jutó olaj-export ötlete mindig is aktuális, a kenyai illetékesek azonban egy teljes térségfejlesztő beruházást álmodtak meg, mely a két ország mellett Etiópiát is bevonja a regionális gazdasági körforgásba. Az elképzelés, mely valójában már az 1970-es években megszületett a kenyai döntéshozók fejében, Dél-Szudán függetlenedésével kapott ismét erőre, s 2013. április 1-jén a három ország vezetője ünnepélyes keretek között aláírta a *Lamu Kikötő és Lamu–Dél-Szudán–Etiópia Közlekedési Korridor (LAPSSSET)* elnevezésű mega-projektet, valamint létrehozta a projekt kivitelezését lebonyolító ügynökséget.²¹⁹ A LAPSSSET komplex infrastruktúra-fejlesztő beruházás, melynek elemei közé tartozik a három állam közötti közútfejlesztés, 1500 kilométernyi vasútépítés, vezetéképítés, egy olajfinomító és kikötő megépítése, három nemzetközi repülőtér kivitelezése és három üdülőváros kiépítése – az összköltség várhatóan meghaladja a 29 milliárd amerikai dollárt.²²⁰ A projekt kivitelezésének végső időpontja és pénzügyi finanszírozása homályos, a hivatalos honlapon követhetőek az egyes elemei, melyek nagy része késésben vagy éppen csak a kezdő fázisában van, például a finomító több évre prognosztizálható munkálatai még a tervezési fázis legelején állnak, miközben a hivatalos átadás 2015-re van kiírva.²²¹

Peking kapcsolódási lehetősége a projekthez a különböző projektelemelek kivitelezése, a beruházások esetleges támogatása, valamint hitelek nyújtása kapcsán mutatkozik meg. A LAPSSSET első kiírt tenderét meg is nyerte a kínai China Communications

²¹⁸ Kenya eyes Bilateral Deals with China. Xinhua News, 2012.07.17. Elérés: http://news.xinhuanet.com/english/world/2012-07/17/c_123420267.htm

²¹⁹ Kenya sets up Agency for \$29bn South Sudan, Ethiopia Project. Africa Review, 2013.04.01. Elérés: <http://www.africareview.com/Business---Finance/Kenya-sets-up-agency-for-regional-mega-project/-/979184/1736032/-/11awm31z/-/index.html?relative=true>

²²⁰ Uo.

²²¹ A projekt hivatalos honlapja: Kenya, Vision 2013. Elérés: http://www.vision2030.go.ke/index.php/pillars/project/macro_enablers/181

Construction Company, hogy kiépítse Lamuban a harminckettő tervezett kikötőhely első három darabját, valamint a kikötő egyéb infrastrukturális elemeit.²²²

A tervezett beruházás, ha néhány évtized múlva valóban elkészül, vonzó kereskedelmi központtá teheti az ország ezen régióját, Peking pedig már csak dél-szudáni érdekeltségei miatt is kiemelten érdekelt a kivitelezésben.

Bagamoyo, Tanzánia

A kelet-afrikai állam Kína hagyományos egyik legstabilabb partnere a fekete kontinensen. „A két ország közötti együttműködés a tanzániai államszövetség megalakulásakor kereskedelmi kölcsönök formájában vált hivatalossá. A [...] 2006-os kétoldalú kereskedelem volumene közel 470 millió USD-ra rúgott, 2009-re [...] meghaladta az egy milliárd” (Tarrósy, 2011: 192) amerikai dollárt, míg 2012-ben már 2,47 milliárd dollár volt.²²³ „A mai [partnerség] alapját az 1976-ban – öt év és hét hónapnyi megfeszített munka után – átadott 1860 km hosszú, a „Barátság vasútjának” elkeresztelt, [általunk a *harmadik fejezetben* kiemelkedő afrikai beruházásként említett] TanZam vasút fektette le. Szinte minden kétoldalú találkozó [...] alkalmával említésre kerül ez az első sikeres projekt, amelybe Kína akkoriban nem kevesebb, mint 988 millió jüan kamatmentes hitelt biztosított a kelet-afrikaiak számára. [...] Ma a vasútvonalnak óriási jelentősége van” (Uo.: 192–193).

A további két fél közötti aktív gazdasági együttműködések mellett²²⁴ a legújabb projekt a bagamoyoi kikötő-fejlesztés, mely beilleszthető a Kína által folytatott stratégiába, külpolitikai folyamatba. Hszi Csin-ping kínai és Jakaya Kikwete tanzán elnök között 2013 márciusában, a kínai államfő két napos látogatásán született egyezség 18 másik fejlesztési projekt aláírása mellett.²²⁵ A kikötő fejlesztése az után vált szükségessé, hogy a főváros, az ország legnagyobb kikötője, Dar es-Salaam már nem tudta növelni kapacitását, mely veszélyeztette az ország versenyképességét. Bagamoyo húszszor nagyobb kapacitással fog működni, mint a dar-i kikötő, a várható 2017-es átadást követően évente húsz millió konténert tud majd kezelni. A kínai kézben lévő beruházás kivitelezése 2014 januárjában kezdődött meg, a végösszeg eléri majd a 10 milliárd

²²² Chinese Firm wins Lamu Port Tender. Construction Kenya, 2013.04.12. Elérés: <http://www.constructionkenya.com/2899/china-communications-wins-lamu-port-tender/>

²²³ Huge Increases in Tanzania-China Bilateral Trade and Exports. Tanzania Invest, 2013.11.28. Elérés: <http://www.tanzaniainvest.com/industry-trade/news/926-huge-increases-in-tanzania-china-bilateral-trade-and-exports>

²²⁴ Lásd: Tarrósy, 2011: 192–194.

²²⁵ Tanzania and China sign Port Development Package. Sabahi Online, 2013.03.27. Elérés: http://sabahionline.com/en_GB/articles/hoa/articles/features/2013/03/27/feature-01

amerikai dollárt, melyhez kínai bankok biztosítanak kedvezményes pénzügyi fedezetet illetve vissza nem térítendő hiteleket.

A projekt nem csupán a kikötő kiépítéséből, hanem egy 34 km hosszú, a várost Mlandizivel összekötő út és egy 65 km hosszú vasút kiépítéséből áll. Utóbbi kiegészítésnek köszönhetően a kikötő nem csupán az ország központi vasútvonalával, hanem a TaZaRa vasúttal is össze lesz kötve, tovább növelve a bagamoyoi fejlesztés jelentőségét. Mindemellett egy speciális gazdasági zóna kialakítására is sor kerül majd a kikötő mellett. Minden adott tehát ahhoz, hogy a kikötőn keresztül Tanzánia a térség meghatározó gazdasági és kereskedelmi központja legyen, főleg ha hozzáteszem, hogy a projektnek köszönhetően (a várakozások szerint) nem csupán Dar es-Salaam, hanem hat, tengerparttal nem rendelkező szomszédja²²⁶ is a megépülő kikötőn keresztül tud majd exportálni. A beruházás éppen ezért kiemelkedően fontos Peking számára is, elképzeléseik szerint ugyanis a Zimbabweben, Zambiában és a Kongói Demokratikus Köztársaságban kibányászott ásványkincseiket is az új kikötőn keresztül szállítanák Kínába.

Bagamoyo illik Kína hasonló beruházásainak sorába, a projekt szimplán csak a gazdasági dimenziókat vizsgálva is óriási lehetőségeket biztosít Peking számára, stratégiai jelentőségű *gyöngy* lehet a sorban.

A Gyöngysor-stratégia tehát hasonló ahhoz a folyamathoz, melyet Washington Délkelet-Ázsiában folytat: durván lefordítva, helyeket keres, nem bázisokat (*places not bases*), azaz valójában olyan kikötőket és létesítményeket, ahol (a jövőben) potenciálisan lehetősége lehet az Indiai-óceánon tevékenykedő hadihajóinak a feltöltésére, esetleges kisebb karbantartásaira vagy akár katonai személyzet állomásoztatására, mindamellett, hogy a kikötő, támaszpont, létesítmény a fogadó állam tulajdonában marad, fennhatósága alatt áll. Annak kapcsán pedig, hogy a legtöbb esetben nincs utalás katonai jelenlét kiépítésére, érdemes emlékeznünk Kaplan realista véleményére, ugyanakkor a stratégia jelentőség ezen dimenzió nélkül is jelentős lehet, hiszen a kereskedelmi, gazdasági potenciál napjaink folyamataiban többet is érhet, mint a katonai kapacitás, márpedig Kína jól kiszámított érdekei mentén finanszírozza ezeket a beruházásokat, és óriási hasznokat remél belőlük. Ahogy az indiai stratégiák, úgy természetesen az amerikai újságírók, kutatók és bizonyos katonai szakértők sem adják

²²⁶ Malawi, Zambia, Kongói Demokratikus Köztársaság (Afrika nyugati partjainál egy mindössze 37 km-es tengerparti sávval rendelkezik), Burundi, Ruanda és Uganda.

fel azon nézetüket, hogy Peking márpedig erős katonai jelenlét kiépítését tervezi a kereskedelmi útvonalak mentén, akár ezen érintett *gyöngyök* segítségével is. James R. Holmes, szintén a már érintett *mahan-i* logikára alapozva mondja azt, hogy „ami ma kereskedelem, az holnap agresszió, avagy erőkitetés”, s hogy ezen létesítmények kapcsán könnyen születhet döntés a katonai célú továbbfejlesztésekről, Kína most „opciókat terem” saját maga számára.²²⁷

A Gyöngysor-stratégia megítélése tehát nehéz: egyrészt, mert Kína nem beszél stratégiáról, noha a kereskedelmi útvonalak mentén fekvő beruházások sokat mondóak, másrészt a pekingi lépések többnyire kereskedelmi, gazdasági céllal magyarázhatóak, nem a katonai jelleg dominálja a tevékenységeket. Harmadrészt a nemzetközi sajtóban és szakirodalomban keringő hírek egy része nem fedti a valóságot, különböző médiában, fórumokon megjelent pletykákat tekint bizonyítottnak. Negyedrészt pedig, nem biztos, hogy érdemes stratégiát sejteni Kína gazdasági- és kereskedelmi-politikája mögött, legalábbis nem a Gyöngysor-stratégiához hasonló, földrajzilag behatárolt értelemben. Jó példa erre a görögországi Pireusz kikötője, amelynek a 60 százalékát Kína üzemelteti 2010 óta, és az eltelt években 1,29 milliárd dolláros befektetéseket hajtottak végre, ráadásul az üzemeltető kínai vállalat az egész létesítményre kiterjedő jogot szeretne szerezni. Peking a görög adósságválság idején vásárolt állampapírokat, finanszírozva Athén működését, cserébe több görög létesítmény fenntartási jogát is megszerezték, a pireuszi kikötők mellett egyéb kikötőket is. A szerepvállalás óta drasztikusan megnövekedett a két fél közötti kereskedelem mértéke, és további bővülés várható a következő években is. Pireusz jól példázza a kínai külpolitikát és megkérdőjelezi a Gyöngysor-stratégia létezését, hiszen a görög kikötő kapcsán sem beszélhetünk (nem is beszél senki) hadihajók állomásoztatásáról, csupán gazdasági érdekekről – és semmi sem bizonyítja, hogy az Indiai-óceánt övező országokban nem pusztán ez a célja Kínának.

Leszögezhető, hogy Kína *gyöngyei* továbbra is nagy figyelmet fognak kapni a térség politikai folyamataiban érintett államoktól és az elemzőktől, noha egyelőre világosan látszik, hogy a közeljövőben e létesítmények sem fogják biztosítani Kína számára a tengeri útvonalon történő szállítások biztonságát.

²²⁷ Don't worry about China's String of Pearls... Yet. The Diplomat, 2013.07.09. Elérés: <http://thediplomat.com/2013/07/dont-worry-about-chinas-string-of-pearls-yet/>

Tankerflotta kiépítése

Az olajszállítások biztonságára adott válaszok között a nemzetközi szállítványozási cégektől való függés megszüntetése, de legalábbis minimalizálása is szerepel. A China Daily 2007. június 14-i számában a főszerkesztői megjegyzés rávilágít a kínai véleményre: „A világ második legnagyobb olaj-importálójaként a tengerentúli ellátásaink sebezhetőek, a nem megfelelő szállítási kapacitás pedig egy olyan gyengeség, mely halálosnak bizonyulhat. Okot az adhat aggodalmunkra, hogy olaj-importunk 85 százaléka külföldi zászlajú hajóval érkezik. Ez természetesen elfogadható egy olyan világban, ahol az üzlet az üzlet. De mi nem ilyen tökéletes világban élünk” (Erickson–Collins, 2007: 667) – utal egyébként a szerkesztő arra is, miért tartja Kína fontosnak a kereskedelmi útvonal védelmét is, nem bízva a nemzetközi együttműködésekben. A kínai szállítványozási cégek ennek érdekében rohamtempóban növelik a szállítóképességeket, de, bár „retorikai szinten a cégek támogatják az ország nemzeti érdekeit” (Uo.: 665), a kereskedelmi folyamatok, melyek egyre inkább befolyásolják a cégek gazdaság-politikáját, minden bizonnyal meghatározzák majd a hajók kereskedelmi célú felhasználását. A szállítások biztonságát és zavartalanságát, valamint az áremelkedések kiszűrését ugyanakkor egy saját flotta is biztosítaná, s ahogy Japán esetében az olajimport 80–90 százalékát saját tulajdonban lévő hajók szállítják²²⁸, úgy Kína is hasonló célokat tűzött ki maga elé: 2015-ig az 50, 2020-ig az import 75–80 százalékát kínai zászló alatt hajózó, és Kínában épített tankerekkel igyekeznek megoldani (Uo.: 666).

Gazdaságossági szempontból a nagy távolságú utakra a kőolajat VLCC tankerek szállítják, melyek az ULCC-vel²²⁹ ellentétben minden kikötőben probléma nélkül kiköthetnek, s áthaladhatnak a szorosokon, mely főleg a Malaka-szoros tekintetében fontos tényező, megrövidítve a szállítási időt és csökkentve a költségeket.

2003-ban mindössze egy VLCC tanker állt kínai állami cég tulajdonában, 2012 végére ez a szám 54-re emelkedett, melynek köszönhetően abban az évben már importjuk 30–35 százalékát saját tulajdonú tankerek szállították.²³⁰ A tankerflotta további bővítése is

²²⁸ CNPC building its own Oil Tanker Fleet. Want China Times, 2012.10.24. Elérés:

<http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20121024000045&cid=1102>

²²⁹ Panamax: 50–80 ezer tonna hordképességű tanker (1 tonna 7,55 hordó olajat jelent); Aframax: 80–120 ezer tonna hordképesség; Suezmax: 120–180 ezer tonna hordképesség; VLCC: 200–300 ezer tonna hordképesség; ULCC: 300–550 ezer tonna tonna hordképesség.

²³⁰ Consequences of climbing Crude. Shipping Intelligence Network, 2012.09.27. Elérés:

http://www.clarksons.net/markets/feature_display.asp?section=&news_id=33115&title=Consequences+of+Climbing+Crude;+Impact+of+More+Chinese-Owned+VLCCs. Shipping Research and Finance, 2012.10.24. Elérés: <http://shippingresearch.wordpress.com/2012/10/24/impact-of-more-chinese-owned->

tervbe van véve a kínai szállítási cégeknél, a gazdasági válság kedvezőtlen hatásai ugyanakkor lelassították a folyamatot, a válság előtt leadott rendeléseket követően nem volt igény még nagyobb kapacitásra, a veszteségek elkerülése érdekében ezért nem történtek újabb rendelések, hiába voltak még 2012-ben is hírek arról, hogy további 50 (sőt, egyes híresztelések szerint akár 80) VLCC-t rendelnek a kínai cégek.²³¹

A pekingi elképzelések a globális piacot is érzékenyen érintették, és bízva az ázsiai piacok növekedésében a válság előtt leadott, megnövekedett tanker-megrendelések megnövelték a tankerek számát, a visszaesések miatt a megrendelések azonban beszűkültek, így többlet-kapacitás alakult ki, melyet a kínai tankerek térnyerése a kínai viszonylatokban tovább rontott. A kormányzat központilag is szabályozni igyekszik a piacot, 2012-ben felmerült, hogy négy szállítmányozási vállalat, a COSCO Dalian, a China Shipping, a China Merchants Energy Shipping és a Nanjing Tanker szövetkezik, s közösen létrehoznak egy olyan új tanker-vállalatot, mely 50 hajóval működne, és a cégek 20+10+10+10 bontásban járulnának hozzá a létrehozásához.²³² A hírt a cégek ugyan cáfolták, de a lépés nem csak tovább növelné Kína befolyását a kőolajimport felett, hanem a válság miatt nehéz helyzetbe kerülő kínai hajógyártást is kiegészítené az új megrendelésekkel.

A piacon belüli veszteségek és bizonytalanságok miatt, valamint a válság miatti árcsökkenések kérdésessé tették a további kínai flotta-bővítést, hisz független, nemzetközi cégek tankerei jóval gazdaságosabban tudják biztosítani a szállítmányokat, de a kétezres évek elején kimondott cél elérése érdekében megtett kezdeti lépéseket a megtorpanás után 2013-ban újabb tettek követték. A China Merchants Energy Shipping 2013 év elején öt²³³, a COSCO Dalian pedig öt év szünet után 2013 év elején kettő, majd 2013 év végén két hét leforgása alatt még öt új VLCC tankert rendelt meg kínai hajógyáraktól.²³⁴ Ezzel a lépéssel 2014 és 2016 között további 12 darabbal bővül a kínai VLCC tanker-flotta, de 2015-ben további megrendelések is várhatóak.

S, hogy miért célja Kínának a saját zászló alatt hajózó tankerek használata? Míg a nemzetközi cégek hajóinál erre nincs esélye, kínai hajók kíséretére megvan lehetősége

vlccs/; China Shipping to go Shopping for Supertankers. Business Times, 2012.09.24. Elérés:

http://www.btimes.com.my/Current_News/BTIMES/articles/chinatank/Article/

²³¹ China in Tanker Spree. Trade Winds, 2012.09.28. Elérés:

<http://www.tradewindsnews.com/tankers/284278/china-in-tanker-order-spree>

²³² Giant Chinese VLCC Pool in the offing. Sino Ship News, 2012.08.21. Elérés:

http://sinoshipnews.com/news_content.php?fid=3w3c321

²³³ China Merchants pens VLCC Orders. Seatrade-Global, 2013.02.04. Elérés: <http://www.seatrade-global.com/news/asia/china-merchants-pens-vlcc-orders.html>

²³⁴ China COSCO enters Wave of Ship Purchase. China Daily, 2014.01.01. Elérés:

http://www.chinadaily.com.cn/china/2014-01/01/content_17209223.htm

(noha a kapacitása már nem biztos) a kínai haditengerészetnek, hogy biztosítsa útjukat, az importáló országoktól egészen a kínai felségvizekig, ha már az útvonal teljes hosszának ellenőrzésére nincs meg, vagy korlátozottak a lehetőségei az országnak.

Vegyesvállalatok terjedése

Az utóbbi évek, évtized egyik jellemző kínai lépése az olajipari vegyesvállalatok létrehozása, ösztönzése, ezáltal segítve a kínai érdekek megjelenését, valamint a hosszú távú kapcsolatok kiépülését. A kínai olajvállalatok nem csupán az upstream (kutatás és kitermelés), hanem a downstream (feldolgozás és kereskedelem) projektek kapcsán is szorgalmazzák a vegyesvállalatok létrehozását. Az ún. *joint venture* beruházások előnye, hogy hosszabb távon jeleníti meg a kínai érdekeket. Az upstream együttműködéseknek köszönhetően, a kínai tőke-befektetéseken keresztül biztosítható Kína számára a megfelelő mennyiségű kőolajimport, a downstream vegyesvállalati projektek pedig egyrészt hosszú távra biztosítják a résztvevő ország exportját Kína irányába, másrészt külföldi tőkebefektetéseket is generálnak Kína olajiparába.

Kezdetben a pekingi kormányzat nem támogatta az olajvállalatok ilyen irányú lépéseit, s csak az ezredfordulót követően, a *Going Out-stratégia* keretében kezdte ösztönözni a vállalatokat ilyen befektetések végrehajtására: a projekteket többnyire kínai bankok finanszírozzák, de előfordul, hogy a kormányzat is áldását adja az együttműködésre. Az upstream projektekben való közös részvétel több szempontból is segíti a kínai vállalatokat: az új, általuk még nem ismert technológiákat egy együttműködés keretében sajátíthatják el (ilyen például az együttműködés a francia Total vállalattal a nigériai mélytengeri fúrásokban), a helyi viszonyokat jobban vagy jól ismerő vállalattal léphetnek fúzióra, vagy a helyi vállalattal való együttműködés keretében legitimálhatják jelenlétüket az adott országban. A Nemzetközi Energiaügynökség (IEA) adatai szerint 2009-ben napi 1,1 millió, 2010 első negyedévében pedig már 1,36 millió hordónyi részesedésük volt kínai cégeknek ilyen együttműködésekben, és a mennyiség azóta is tovább növekedett. 2011-ben 31 országban tevékenykedtek kínai olaj-vállalatok, ebből húszban voltak joint venture érdekeltségeik, de főként Kazahsztánban, Szudánban, Angolában és Venezuelában, valamint újabban Oroszországban koncentrálnak a vegyesvállalatok (Jiang–Sinton, 2011: 17). Itt kell megjegyeznünk, hogy a kínai nemzetközi olajvállalatok ugyan állami tulajdonban vannak, lépéseiket nagyrészt önállóan, a piaci folyamatoknak megfelelően koordinálják, és bár a befektetések a kínai kormányzat céljait is szolgálják, a vállalatok tisztán piaci szereplőként viselkednek az

upstream projektek kapcsán, és nem minden, kínai olajvállalat által kitermelt kőolaj kerül Kínába. Nincs pontos adat arról, hogy e vegyesvállalatokon keresztül kitermelt kőolajból pontosan mekkora mennyiség került kínai exportra, de az IEA információi szerint nagyobb része a nemzetközi illetve a helyi piacon kerül értékesítésre, nem jut el a kínai partokig (Uo.: 17–18). Befolyásoló tényező lehet még a kőolaj minősége is, ahogy az például Venezuela esetén áll fenn, ahol ún. nehéz kőolajat hoznak a felszínre, melynek finomítására nincsenek meg Kína kapacitásai, így a kitermelt mennyiségeket helyben értékesítették: főleg 2009 óta jelentek meg a külföldi downstream szektorokba történő befektetések is, elsősorban Afrikában és Délkelet-Ázsiában, segítve a helyi piacok igényeire történő azonnal reagálást.

A hazai downstream szektorokban is szívesen látják az együttműködéseket a kínai vállalatok, ilyen egyezményeket kötöttek az utóbbi időben Venezuelával, Katarral, Kuvaittal és elsősorban Oroszországgal, valamint Szaúd-Arábiával (Uo.: 15), melyeknek köszönhetően hosszú évekre szóló szerződések jöhettek létre, biztosítva Peking energiabiztonságát.

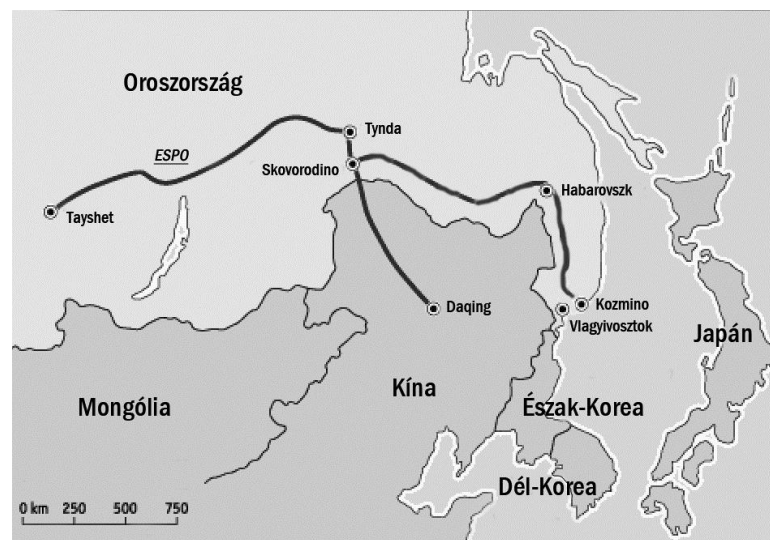
Alternatív importpartnerek

A tengeren érkező import megvédése, az alternatív útvonalak keresése mellett további partnerállamok, Oroszország és a közép-ázsiai régió is egyre komolyabb szerepet játszanak Kína energiabiztonságában, most épült vagy még épülő vezetékek gondoskodnak arról, hogy Peking, diverzifikálva forrásait, ne függjön egyoldalúan a kockázatos tengeri-kereskedelmi útvonalon elérhető arab és afrikai (illetve dél-amerikai) olajtól.

A Szovjetunió, majd Oroszország és Kína több évtizedes, hullámzó és feszültségektől sem mentes kapcsolatának bemutatása külön könyvet kíván, de annyit röviden meg kell jegyeznünk, hogy az 1950-ben indult baráti kapcsolatok (melyeket már ekkor is terhelt a kölcsönös gyanakvás jelenléte) bő évtized alatt megromlottak. Az 1960-as években bekövetkezett látványos szakítást követően a két ország között feszült viszony alakult ki, mely évekig tartó határconfliktusokban és egymás elleni külpolitikai szervezkedésekben öltött testet, melyeket Kína harmadik utas politikája kapcsán a *harmadik fejezetben* már érintettünk. Mihail Szergejevics Gorbacsov 1985-ös hatalomra jutásával azonban a kínai-szovjet viszony is az enyhülés, az 1990-es évektől pedig a félelmekkel terhelt együttműködés útjára lépett. E bizalmatlan fenntartások, gyanakvó hozzáállás a mai napig meghatározzák a két ország viszonyát, miközben gazdasági szinten az

egymásrautaltságnak köszönhetően mind több és több egyezség születik. Miután határvitáikat békés formában megoldották, a nyersanyagok piacán kezdtek egyre komolyabb befektetésekbe a felek, melyek eredményeként ma már egy vezeték is kiépült a két ország között: Oroszország az export, s kivitelének diverzifikálása miatt, Kína pedig energiaéhsége okán érdekelt az együttműködésben (Vörös, 2013: 218). Ahogy a 3. ábrán láthattuk, Peking 2011-ben 395 ezer hordó kőolajat importált Moszkvától, nagy részét a 2006–2012-ben megépült ESPO (Kelet-Szibéria–Csendes-óceán; Eastern Siberia–Pacific Ocean) vezeték kínai leágazásán keresztül.

25. ábra: ESPO – A Kelet-Szibéria–Csendes-óceán kőolajvezeték



Forrás: Telegraph.co.uk

A szállítások 2013-ban körülbelül 300 ezer hordó/nap mennyiségre csökkentek, de az év júniusában, illetve Vlagyimir Putyin orosz elnök októberi pekingi látogatásán további 680 ezer hordó/nap mennyiségű kőolajról állapodtak meg: 2013 júniusában 300 ezer hordós napi mennyiségről egyeztek meg a felek²³⁵, mely 2015-től kerül majd szállításra, októberben pedig egy további 200 ezer hordós napi mennyiségről született szerződés²³⁶, valamint döntöttek a vegyesvállalatként Tiencsinben [Tianjin] létrehozandó finomítóról²³⁷, mely 2020-tól napi 180 ezer hordós kapacitással fog

²³⁵ Rosneft in \$270bn China Oil Supply Deal. BBC News, 2013.06.21. Elérés: <http://www.bbc.co.uk/news/business-23000827>

²³⁶ Russia grabs China Oil and Gas Export Deals. Financial Post, 2013.10.22. Elérés: <http://business.financialpost.com/2013/10/22/russia-grabs-china-oil-and-gas-export-deals/>

²³⁷ Rosneft and CNPC agree Key Principles of Tianjin Refinery Commissioning Schedule and Crude Oil Deliveries for refining at Tianjin. Rosneft, 2013.10.22. Elérés: <http://www.rosneft.com/news/pressrelease/221020132.html>; Construction of a Refinery in China and of a

működni.²³⁸ Az orosz célt, hogy a Kínába irányuló export elérje a napi egy millió hordós mennyiséget, sok szakértő kételkedve fogadta, a nyugat-szibériai mezők kapacitása ugyanis nem növelhető tovább, sokan nem tartják kivitelezhetőnek a szerződésekben lekötött mennyiségek szállítását, így ezen adatokat érdemes kételkedve fogadni.²³⁹ Az oroszok cáfolták a híreszteléseket, egyúttal, szintén vegyesvállalati formában, kínai anyagi támogatással, új mezők feltárásába és kitermelésébe kezdett a Rosznyeft vállalat, melynek köszönhetően biztosítani tudják majd a kínai igényeket.²⁴⁰

A látható közeledés mellett a felszín alatt továbbra is a már említett gyanakvás jellemzi a kapcsolatukat, a mélyítést szigorúan gazdasági érdekek vezérlik.²⁴¹

Közép-Ázsia irányába a kínai kapcsolatok ugyanakkor nem voltak ilyen sokrétűek, a Szovjetuniótól való függetlenedésükig nem is nagyon létezett politikai vagy kereskedelmi kapcsolat a felek között. Az öt, iszlamista többségű társadalommal rendelkező állam, Kazahsztán, Türkmenisztán, Tádzsikisztán, Üzbegisztán és Kirgizisztán, instabil politikai helyzetű országokként ráadásul kockázati tényezőkként hatottak Kína területi egységére, főként Hszincsiang-Ujgur tartomány vonatkozásában. Az ujgur szeparatista törekvések ezen államoktól nemcsak ideológiai, hanem politikai támogatást is kaptak céljaik eléréséhez, ráadásul a saját függetlenségükben többkevesebb szerephez jutó különböző csoportosulások beszivárgását is segítették. Kína nyersanyag iránti, kielégíthetetlennek tűnő éhsége azonban prioritássá emelte az ásványi erőforrásokban gazdag közép-ázsiai országokkal való együttműködést, miképpen Ujgur tartomány integrálását is, nem utolsósorban az ott feltárt különféle lelőhelyek kitermelése miatt. Kína sikeresen reagált a helyzetre, a befektetőkre és gazdasági partnerekre vágyó „isztán-államok” örömmel írtak alá kereskedelmi egyezményeket, majd a Sanghaji Együttműködési Szervezet létrehozásával párhuzamosan, Kína határainak elismerésével az ujgur szeparatista törekvések elvesztették közvetlen

Petrochemical Refinery in the Far East. Rosneft, 2010. Elérés:

<http://www.rosneft.com/Downstream/refining/Construction/>

²³⁸ A finomító várható kapacitása meghaladja majd a 180 ezer hordós napi mennyiséget, de ez az a mennyiség, ami Oroszországból (tankereken) fog érkezni.

²³⁹ Hasonlóan fogalmazott Mihail Krutikhin az óriási médiavisszhangot kiváltó 400 milliárd amerikai dollár összértékű földgáz-szerződés kapcsán is. Arithmetic, An Enemy of Gazprom. Natural Gas Europe, 2014.06.11. Elérés: <http://www.naturalgaseurope.com/china-russia-gas-deal-arithmetic>

²⁴⁰ Russia lets China in on East Siberia Oil Production. Hurriyet Daily News, 2013.10.18. Elérés: <http://www.hurriyetaailynews.com/russia-lets-china-in-on-east-siberia-oil-production.aspx?pageID=238&nID=56444&NewsCatID=345>

²⁴¹ A nagyhatalmi státuszát visszaszerezni igyekvő Oroszország aggódva szemléli korábbi *pártfogoltjának* gazdasági és politikai térnyerését, Ázsián belüli vezető szerepét, illetve a saját érdekszférájának tartott Közép-Ázsián belüli egyre kiemelkedőbb jelenlétét. A viszonyt tovább árnyalja az orosz Távol-Keletre nehezedő kínai népességnomás is, illetve Peking pozitív kereskedelmi mérlege, mely Oroszország WTO-tagságával tovább javulhat – a kínaiak javára (Vörös, 2013: 218).

politikai támogatóikat is (Vörös, 2013: 219). De nem ez volt az egyetlen „csapás”, ami az ujjur szeparatista, függetlenséget vagy valódi autonómiát követelő szervezeteket érte: a 2001. szeptember 11-i terrortámadást követően a terrorizmus elleni nemzetközi összefogás pozitív fordulatot hozott Kína számára. A 2002-ben kezdődött afganisztáni NATO-megszállás és az al-Kaida kiképzőtáborok felszámolásakor a nemzetközi erők ugyanis számtalan ujjur szeparatistát elfogtak – ütőkártyát adva Peking kezébe. Élve a helyzet adta lehetőségekkel Kína, kijátszva az antiterrorista kártyát, komoly csapást mért az ujjur szervezetekre, még azokra is, melyeknek nem volt köze kiképzőtáborokhoz – s tegyük hozzá, tette mindezt részleges nemzetközi támogatással a háta mögött (Bernát, 2008: 34–35).

Szintén a 3. ábrára utalva, 2011-ben Kína Kazahsztánból importált kőolajat, 224 ezer hordós napi mennyiségben, elsősorban a 2010 óta üzemelő Kazahsztán–Kína kőolajvezetéken.²⁴² A vezetéken importált mennyiség 2013-ra pár tíz ezer hordóval nőtt naponta, de 2015-re elérheti maximális kapacitását, azaz a napi 400 ezer hordós mennyiséget²⁴³, természetesen amennyiben a kínai igények ezt alátámasztják majd.

Láthatjuk, Peking igyekszik mélyíteni kapcsolatait, egyúttal növelni az importmennyiséget a szomszédos államokból, megbízhatóbb, vezetékeken történő szállításokon keresztül, de egyrészt ezeket az import-mennyiségeket sem tudja a végletekig növelni, ezáltal kiváltva a tengeren történő szállításokat, másrészt a várhatóan tovább növekvő kőolajigények miatt a közel-keleti, afrikai és dél-amerikai olajimport kiváltása a várhatóan növekvő orosz és kazah szállításokkal sem lesz megoldható.

²⁴² A vezeték megépítéséről 1997-ben állapodtak meg a felek, az építkezések három fázisban folytak, összekötve a Kaszpi-tenger partján fekvő Atyrau városát a kínai határral.

²⁴³ Kazakhstan-China Oil Pipeline Could Start Operating at its Full Capacity by 2014. Energy Global, 2012.09.11. Elérés: http://www.energyglobal.com/news/pipelines/articles/Kazakhstan_to_China_oil_pipeline_could_start_operating_at_its_full_capacity_by_2014.aspx#.UtxTJxDH_IU; Kazakhstan Ratifies Oil Pipeline Deal with China. Energy Global, 2013.10.18. Elérés: http://www.energyglobal.com/news/pipelines/articles/Kazakhstan_ratifies_oil_pipeline_deal_with_China.aspx#.UtxXnBDH_IU

A kínai külpolitika összegzése és az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bank

A Kína lehetőségeit, lépéseit taglaló fejezetek után világossá válik, egyik megoldás sem képes száz százalékban garantálni az ország kőolaj-szállításainak biztonságát, a megvédésükre tett erőfeszítések több ponton is hiányosak, nem elegendők.

A haditengerészet fejlesztésére irányuló kísérletek ugyan átgondoltak, és egyelőre fenntarthatónak tűnnek, de csak a közép-távoli jövőben várható, hogy Kína kilépjen regionális tengereiről, ráadásul jelenleg az Egyesült Államok hadereje saját érdekszférájában jelent kihívást Peking érdekeire nézve. A sokak által félt Gyöngysor-projekt sem valós, koherens külpolitikai stratégia, ráadásul a partner-államokban zajló infrastrukturális fejlesztések évek óta húzódnak vagy el sem kezdődtek. A realitásokat tekintve elmondható, hogy Peking a felsorolt elemeket együttesen alkalmazva igyekszik elérni a szállítmányok kockázatainak csökkentését, hisz önmagában egyik sem lenne képes megszüntetni a tengeri kereskedelmi útvonalon a szállításokat érő kihívásokat. Nem túlértékelve jelentőségét, de a tankerflotta ésszerű, saját zászló alá szervezésének stratégiája mellett a többi elképzelés mind a kínai puha erő eszközének egyik megnyilvánulása, amely során a kiépített együttműködésen keresztül igyekeznek megszerezni, több évre biztosítani és megvédeni a kőolaj-importot, amely a megfelelő katonai erő hiányában az egyetlen lehetséges eszköze a pekingi kormánynak. Kína lehetősége tehát külkapcsolatainak minőségében, illetve a nemzetközi folyamatokban való kooperatív részvételében rejlik, mely többnyire politikai (és ehhez kapcsolódóan gazdasági) kérdés. A soft power bevett, működő intézménye biztosítja Peking számára a további együttműködéseket, a gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok virágzását, megszilárdítva az ország helyét a nemzetközi rendszerben, napjaink egyre sokoldalúbbá, multipolárisává váló világrendjében. Ez teszi lehetővé, mind befogadói (partnerállami), mind kezdeményezői (pekingi) oldalról a kooperációt is, érdekeltté és nyitottá téve a feleket egymás irányába.

Véleményem szerint *egyrészt* Kína további növekedése, érdekszférájának bővítése kizárólag ezeken a kooperációkon keresztül érhető el, egyetértve a nemzetközi kapcsolatok liberális értelmezésével. Peking nem rendelkezik akkora erővel, amellyel

képes lenne érdekkörébe vonni a kereskedelmi útvonal államait, így egyetlen lehetősége a nemzetközi együttműködés és a partneri kapcsolatok kiépítése. Hogy válaszoljunk a címben feltett kérdésre, Kína vajon partner vagy agresszor szerepben jelenik meg, a térségi kapcsolatok áttekintése után egyértelművé válik, hogy puha és kemény eszközeinek bevetésével, sokszor ezek kombinálásával, Peking igyekszik partnerként megjelenni az érintett államok számára. Ahogy Harris is megjegyzi, „Kína gazdasági kapcsolatait is a puha erő fontos eszközének tekinti” (Harris, 2014: 139), és mindent megtesz az ország békés arcának megtartása érdekében. A vizsgált térségi államok közül (India kapcsán érthető és a már taglalt viszonyokat leszámítva) Vietnám és a Fülöp-szigetek az a két ország, mely inkább agresszorként tekint a kelet-ázsiai óriásra, többnyire fennálló területi, a szigetek fennhatóságáról szóló vitáik miatt. Viszont ahogy érintettem, Peking itt is gondosan (Kaplan realista nézetei szerint alattomosan²⁴⁴) igyekszik elkerülni, hogy fenyegetően, katonai arcát mutatva lépjen fel, és mindig paramilitáris egységeit használja a konfrontációra – mely ugyanakkor tényszerűen veszélyérzetet kelthet az érintett államokban. Michael D. Swaine ugyanakkor megjegyzi, hogy mind Kínának, mind a térségben Peking ellenében fellépő Egyesült Államoknak el kellene felejtene ezt a zérus összegű játszmát, mely a nemzetközi kapcsolatok realista elméletéből következik: az Egyesült Államoknak el kell fogadnia, hogy nem képes megakadályozni Kína regionális hatalmát, Pekingnek ugyanakkor el kell fogadnia, hogy Washington is jelen lehet a regionális vizeken és térségekben (Swaine, 2015: 145-146).

Másrészt ezek a kiépített együttműködések biztosítják azt, hogy Kína a fennálló nemzetközi rendszer keretei között lássa saját jövőjét. Az utóbbi évtized kínai lépései egyértelműen a jelenlegi világrend megértését, lehetőségeinek kihasználását támasztják alá. Kína jelenleg messze áll attól, hogy az Egyesült Államok, mint szuperhatalom kihívója legyen, ugyanakkor a globális erőteret átható változásoknak kétségkívül Peking az egyik nagy nyertese, és ha lassan is, de az ázsiai óriás növekedésével párhuzamosan az amerikai érdekek egyre inkább beszűkülnek a dél- illetve kelet-ázsiai régióban. Kína, gazdasági potenciáljának ellenére nem képes az ország határaitól távol érdekei

²⁴⁴ Kaplan egy interjúban Oroszország ukrainai jelenlétéhez hasonlította a kínai térségi tevékenységet, megjegyezve, hogy míg Moszkva kapcsán egyértelműek (sic!) a felelősségi viszonyok (konvertálható a tevékenység), addig a kínai cselekmények nehezen beazonosíthatóak a többnyire paramilitáris akciók miatt. Európai szemszögből nézve mindenesetre nehezen konvertálhatóak a kelet-ukrainai események, Oroszország felelősségét sem lehet egyértelműen bebizonyítani a nyilvánvaló tények ellenére. Az interjú forrása: Interview: Robert Kaplan. The Diplomat, 2015.07.16. Elérés: <http://thediplomat.com/2015/07/interview-robert-kaplan/>

megvédésére vagy kikényszerítésére, regionális kapcsolataiban azonban egyre dominánsabb szerephez jut, és mind nagyobb befolyást képes gyakorolni közvetlen térségére. Ami viszont az ország jelentőségét illeti a feltartóztathatatlanul többpólusossá váló világtrend tekintetében az az, hogy nem érdekelt a fennálló intézményi struktúrák lebontásában, azok további működtetését és saját érdekei még komolyabb figyelembevételét igyekeznek elérni. Ebben a relációban pedig szerepe még kiemelkedőbb is lehet, ugyanis saját jelenlétének erőteljesebb megjelenítése mellett a fejlődő, déli államok szószólójaként sok esetben kiáll más államokért is. Jól mutatja Kína elkötelezettségét a fejlődő államok bevonása kapcsán, hogy hangos híve az ENSZ Biztonsági Tanács bővítésének, kiemelten ezen államok képviselői által, ugyanakkor a jelenlegi rendszer fenntartásának érdekeltje is, az állandó tagok számának növelését ellenzi, féltve kiemelt pozíciójának jelentőségét (Harris, 2014: 59), de a Bretton Woods-i intézmények kapcsán is a reformok és a fejlődő államok integrálásának híve (Uo.: 123). Mutatja nagyobb szerepvállalásra való igényét, hogy létrehozta az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bankot, a Világbank és az Ázsiai Fejlesztési Bank ellenében, miután úgy érezte, ezen szervezeteken, intézményeken keresztül nem tudja céljait megvalósítani.²⁴⁵ Márpedig célokban nincs hiány, az új Selyemút, a Kínát Európával összekötő útvonal hazánkat is érintő kiépítését is az új bankon keresztül igyekeznek finanszírozni, fókuszálva a tengeri és szárazföldi útvonalra is. A banknak végül 57 alapító tagja lett, többek között olyan államokat is a sorai között tudva, mint Izrael, Lengyelország, Svédország, Dél-Korea, a nyugat-európai államok zöme és Ausztrália, jelezve a világtrenden belüli változások lényegét és a kínai alternatíva életképességét. Márpedig Kína komolyan gondolja a kereskedelmi útvonalat övező politikáját, Hszi Csin-ping meg is hirdette az ország 'One Belt, One Road' politikáját, mely többek között Közép-Ázsiát és Délkelet-Ázsiát igyekszik még inkább érdekszférájába vonni és infrastrukturális fejlesztéseken keresztül gazdaságilag tovább integrálni (többek között ennek a politikának is a része az új Selyemút projekt), a pontos tervek és a megvalósítandó projektek azonban még kidolgozás alatt állnak – noha a Belgrád-Budapest vasútútvonal már ennek a tervnek a része.

Visszatérve Peking külpolitikájához, Stuart Harris öt pontban foglalta össze a kínai külügy viszonyulását és a nemzetközi rendszerhez, alátámasztva a dolgot tanulságait

²⁴⁵ „Az amerikai politika [...] mindent megtett annak megakadályozására, hogy a szavazati arányok a mai gazdasági helyzetet tükrözzék, s Kína e szervezeteken belüli befolyása közelítsen gazdasági súlyához”. Salát Gergely: Ekkora alázásban régen volt része Amerikának. Válasz.hu, 2015.05.04. Elérés: <http://valasz.hu/publi/ekkor-alazasban-regen-volt-resze-amerikanak-112139>

és az első hipotézist: 1. Kína elfogadja, hogy az Egyesült Államok sok területen fejlettebb és erősebb nála. 2. Peking tisztában van a nemzetközi rendszer számára nyújtott előnyeivel. 3. Kína alkalmazkodott a nyugati nemzetközi normákhoz. 4. Peking részéről ugyanakkor vannak olyan pontok, mint például a jelenlegi intézményi struktúrákban (Világbank, IMF, stb.) való kisebb döntéshozatali képessége, melyek számára elfogadhatatlanok a nemzetközi rendszer működése kapcsán, így e relációkban nagyobb beleszólási lehetőségét (legyen az a létező vagy általa létrehozott intézmény mentén) igyekszik elérni. 5. Az ország felismerte a globalizáció mindent behálózó szerepét, melynek mentén igyekszik kialakítani egy olyan politikát, mely az interdependens viszonyok között hosszú távon is működőképes lehet (Uo.: 48-49). Michael Barr Kína felemelkedését és a jelenlegi nemzetközi rendszerbe való beépülését a következőképpen fogalmazta meg: „Kína felemelkedésével elérünk oda, hogy nem a Nyugat lesz az egyetlen igazodási pont, amely alapján másokat megítélnék, és a *nem nyugati társadalmak* nem a nyugati sztenderdek alapján kerülnek majd kategorizálásra” (Barr, 2011: 103), világossá téve az Ázsiai Infrastrukturális Beruházási Bank jelentőségét is. Összefoglalva, Kína a rendszeren belül akar dolgozni azért, hogy számára minél inkább megfelelő körülményeket alakíthasson ki, ehhez pedig együttműködésekre, egészséges nemzetközi kapcsolatokra van szüksége.

A kínai lehetőségek felsorolása mellett megemlíthettük volna az egyéb energia-hordozókra, főleg a megújulóakra valamint a földgázra, azon belül is az LNG-re történő fókuszálást, az energiaforrások közötti még nagyobb diverzifikálást. De ahogy az *első fejezetben*, valamint az orosz és kazah szállítások vizsgálatánál is érintettük, beszélhetünk ugyan lépésekről, melyek az óriási kőolajimport-függés redukálását célozzák, a gazdasági növekedés üteme lényegében neutralizálja ezen törekvéseket, és a tengeren érkező kőolajimport-mennyiségét nemhogy csökkenteni, szinten tartani sem tudják a diverzifikációs törekvések. Látva a tendenciákat, a hosszabb távú fejlemények kapcsán elmondható, Kína tovább fogja növelni a vizsgált tengeri útvonalon érkező kőolajimportot, és miután úgy tartja, hogy egy nemzetközi biztonságot fenyegető konfliktus idején saját magának is képesnek kell lennie érdekeinek megvédésére, tovább fog haladni a haderő modernizálásának megkezdett útján. Várható továbbá, hogy a következő évtizedekben az ország közvetlen érdekszférájában (a Dél-kínai- és a Kelet-kínai-tengeren) fog megnövekedni Kína katonai jelenléte, az évszázad közepére pedig az óceánokon is megjelenhet Peking hadiflottája.

A hipotézisek vizsgálata

A dolgozat hipotéziseinek vizsgálata során az alábbi állapítható meg:

Peking nem a világrend intézményi struktúráit kritizálja, hisz azoknak köszönhetően érte el sikereit, hanem az intézmények nyugati világ általi dominanciáját kívánja megváltoztatni, a fejlődő országok javára. Saját szerepét is ebben a struktúrában látja biztosítottnak, természetesen a korábbi időszaknál jelentősebb pozícióban. Kína célja, hogy regionális hatalomként a saját térségében erősítse jelenlétét és demonstrálja erejét. Pekingnek a fennálló nemzetközi rend iránti elkötelezettsége regionális kapcsolataiban, s a regionális szervezetekhez való csatlakozásaiban is tetten érhető. Mind a Sanghaji Együtműködés, mind az ASEAN-nal szorosra fűzött reláció az interdependens, globalizált világ logikájának megértéséből fakad, és ez által Kína olyan politikai (és gazdasági) környezet létrejöttét szorgalmazza, amelyben hasonló gondolkodású partnerállamokkal kooperálhat, mialatt egy multipoláris, regionális hatalmak által dominált, de nem alapjaiban újrastrukturált világrend formálódását segítheti.

A hipotézis igazolásra került, ahogy azt az előző fejezetben kifejtettem, az utóbbi évtized kínai lépései egyértelműen a jelenlegi világrend megértését, lehetőségeinek kihasználását támasztják alá, a globális erőteret átható változásoknak kétségkívül Peking az egyik nagy nyertese, nem érdekelt a fennálló intézményi struktúrák lebontásában, azok további működtetését és saját érdekeinek még komolyabb figyelembevételét igyekszik elérni.

Kína számára létkérdés, hogy tengeri kereskedelmi útvonalát megvédje, képes legyen biztosítani a szállítások biztonságát. A feltörekvő Kína számára, az egyre növekvő energiaigény folyamatos kielégítése, nem csupán gazdasági, hanem társadalmi és politikai prioritás is. A gazdasági teljesítmény fokozása, és az aktuális öt éves tervben kiemelt helyen szereplő egy főre jutó GDP-növekedés hajszolása, egyaránt elsődleges fontosságú Peking számára. A gazdaság visszaesése ugyanis, súlyos következményekkel járna, melyet a Kínai Kommunista Párt vezetői nem akarnak megkockáztatni: hatalmuk

biztosítását látják a materiális legitimációban, azaz az életszínvonal folyamatos emelésében, elcsendesítve ezáltal az elégedetlenkedő hangokat. Ez annyit jelent: ameddig a gazdasági fejlődés, és egyre szélesebb rétegek jólétének növekedése garantált, addig a politikai berendezkedés elfogadása is biztosított a társadalom részéről. A társadalmi problémák, még ha a felszín alatt tartva is, de jelen vannak az ázsiai országban, és a politikai vezetés, érzékelve a kihívásokat, igyekszik megoldást találni rájuk. Ehhez azonban fontos az urbanizált rétegek által szinte már elvárt életszínvonal-növekedés biztosítása, illetve a rurális rétegek egyre jelentősebb elégedetlenségeinek csillapítása, azaz a gazdasági teljesítmény további fokozása.

A hipotézis igazolásra került, az útvonal elemzése kapcsán láthatóvá vált, hogy Peking minden egyes térséggel igyekszik együttműködéseket kiépíteni vagy lehetőséget teremteni arra, hogy kevesebb kihívással nézzenek szembe létfontosságú szállítmányai, továbbá igyekszik növelni és biztosítani annak lehetőségét, hogy a továbbiakban is hozzájusson a nyersanyagokhoz és adott esetben növelni is tudja a vásárolt mennyiségeket.

Elengedhetetlen, hogy Kína olyan együttműködéseket építsen ki, melyek elősegítik ennek a célnak az elérését. Az ilyen kooperációk létrehozása és elmélyítése az esély arra, hogy Peking képes legyen megvédeni érdekeit és hosszú távon fenntarthatóvá tenni kereskedelmi kapcsolatait.

A hipotézis részben igazolásra került, az afrikai kontinens államaival közösen létrehozott FOCAC működik és virágzó együttműködési kereteket ad az Afrika-Kína kapcsolatoknak, a délkelet-ázsiai államok szervezetével, az ASEAN-nal kötött szabadkereskedelmi egyezmény pedig még szorosabbra fűzte a térség és Peking kapcsolatát, nem csupán a gazdasági kooperáció tekintetében. De ezen együttműködések sorába illeszthető a szomáliai kalózkodás visszaszorítására tett nemzetközi fellépésben való részvétel is. Hogy a hipotézis csak részben igazolható, az a jövőbeli folyamatok megjósolhatatlanságának köszönhető, véleményem szerint a kooperáció napjaink interdependens világában hosszabb távon is jövedelmező kapcsolatokat és folyamatokat eredményez.

A Kínai Népköztársaság kereskedelmi útvonal mentén zajló beruházásairól szóló anyagokat és beszámolókat, valamint a kínai haderőfejlesztést érintő fejleményeket többnyire az országot agresszorként beállító beszámolók dominálják, pedig a kínai jelenlét nem elsősorban katonai támaszpontok építését célozza, hanem kiemelten gazdasági célú beruházásokat hajt végre, melyek érdekeinek védelmét is szolgálják, az ilyen beruházásokat ráadásul nem is minden esetben a külpolitikai célok, hanem adott esetben regionális, avagy belpolitikai, gazdaságpolitikai megfontolások vezérlik.

A hipotézis részben igazolható, részben viszont nem vizsgálható, a Kínát esetleg negatívan beállító hírek igazolására ugyanis nem áll elegendő információ a rendelkezésemre, csak bizonyos beszámolókra és kínai tanulmányutamra támaszkodhatok. A dolgozat folyamán, kifejezetten a Gyöngysor-stratégia kapcsán mutattam be olyan forrásokat és tanulmányokat, valamint híreket melyek az állítólagosan kínai stratégiáról és a katonai támaszpontokról szóltak. Az *Atlantic Review* 2008-ban közölt cikket arról, hogy a felmérések alapján az európaiak többsége Kínát tekinti a legnagyobb fenyegetésnek a biztonságra (Atlantic Review, 2008), de Michael Barr is megjegyezte, hogy a kínai *soft power*ről szóló könyvét egy *BBC Radio 4* interjú hatására írta meg, ahol a riporter azzal a kérdéssel fordult a kínai Sinopec olajvállalat egyik vezetőjéhez, hogy aggódni kell-e Kína egyre jelentősebb olajipari jelenléte miatt (Barr, 2011: 1). Barr további példát is hoz, többek között egy Pew felmérés keretében, ahol az amerikaiak 41 százaléka Kínát nevezte meg a világ vezető gazdasági hatalmának (Uo.: 122). Kínai tanulmányutam során is számos olyan kérdéssel és folyamattal találkoztam, melyek a nyugati médiában megjelent híresztelésekkel szemben másként működtek, gondolva itt például a gyorsvasút-fejlesztésekre. Következtetéseket ugyanakkor hiba lenne levonni ezekből az információkból és adatokból a különböző hírekre és híroldalakra nézve, ehhez alapos sajtóelemzésekre lenne szükség.

A támaszpontok kapcsán ugyanakkor igazolásra került, hogy elsődlegesen nem katonai céllal épülnek, vagy a beruházások meg sem kezdődtek és több esetben az ország energiaszükséglete, illetve az energiabiztonság érdekében kezdtek infrastrukturális fejlesztésekbe. Erre kiváló példa a mianmari fejlesztés, melynek egyetlen célja a kőolajszállítmányok egy részének szállítása és a mianmari gázmezők kitermelése és mielőbbi Kínába szállítása.

Ezen megfontolások mentén az ország külpolitikai lépéseihez olyan puha erő (soft power) stratégia is kapcsolódik, mely Kína barátságos, békés arcát mutatja a térség szereplőinek.

A hipotézis igazolásra került, a nemzetközi kapcsolatok rendszerében a kínai külpolitika vonatkozásában a legfelismerhetőbb a puha erő alkalmazása, vagy, ahogy Liu Haifang nevezi, a kulturális diplomácia jelenléte. Érintettem a megvizsgált térségek vonatkozásában Peking jelenlétét és a kemény eszközök mellett a kínai sárm megjelenítését, melyeknek része a különböző segélyezési- és adománypolitika, a stadion-diplomácia vagy éppen a Konfuciusz Intézetek létesítése. Afrikai tanulmányutam során is meggyőződhettem arról, a kínai jelenlétet mennyire pozitív fogadtatás övezi, legyen szó ruandai miniszterekről, a ruandai elnökről, Paul Kagaméről, vagy éppen a tanzániai Arushában székelő Kelet-afrikai Közösségről, ahol a kínaiak hajlandóságát a többoldalú tárgyalásokra (a bilaterális egyezmények helyett) valódi sikerként és a pekingi külpolitika megbecsüléseként tartják számon. Ez azért is jelentős, mert, ahogy Stuart Harris is megjegyzi, a nagyhatalmak hajlamosak külkapcsolataikat bilaterális alapon működtetni, hogy kihasználhassák erőfölényüket (Harris, 2014: 62), azaz a kínaiak ebben az esetben feladják erejük egy részét, a további kooperáció reményében.²⁴⁶

A hipotézist (tehát, hogy Kína igyekszik a békés arcát mutatni a térség szereplőinek) még az sem veszélyezteti, hogy a délkelet-ázsiai térségben konfliktusos az ország viszonya néhány állammal, tekintve, hogy kínai részről nem történt katonai akció az utóbbi évtizedben a térségben, és regionális programjai, valamint az *előző fejezetben* is említett 'One Belt, One Road' politika a térség államaival is a békés együttműködés hosszú távú lehetőségét, kialakítását célozzák.

²⁴⁶ Ugyanakkor ne felejtjük, hogy a Dél-kínai-tenger vonatkozásában Kína nem riad vissza a kétoldalú kapcsolatok alkalmazásától. Lásd: *Hatodik fejezet*.

A kutatás folytatásának irányai

A kutatás folytatását három irányvonal mentén tervezem:

Egyrészt irány a Magyarország számára és a keleti nyitás függvényében releváns témák vizsgálata a kínai külpolitika kapcsán. Ha kifejezetten a befektetésekre vagy a kereskedelmi kapcsolatokra fókuszálunk, Magyarország kiemelkedő szerepet tölt be a térség Kínával való kapcsolataiban, melyet az elmúlt években a Kínai Népköztársaság vezető politikusainak látogatásai, valamint a megkötött egyezmények is jeleznek. Ha a térségbeli, regionális, közép-kelet-európai államok szerepét vizsgáljuk, az országok méretét és lakosságszámát, vagy a teljes kereskedelemhez viszonyított értékeket vesszük figyelembe, Magyarország kiemelkedő szerepe nyilvánvaló. Az ország különösen fontos szerepet, helyet tölt be Kína külpolitikájában: többek között a kínai bevándorlók legkedveltebb régiós célpontja az ország, térségünkben csak hazánkban működnek Bank of China bankfiókok és Budapesten 2004 ősze óta létezik egy magyar-kínai két tanítási nyelvű iskola is. A gazdasági-kereskedelmi mutatók hazánk (és a lengyelek) vezető szerepét mutatják a Kínával folytatott kereskedelemben, az export is kiemelkedő, de csak regionális kontextusban: az EU12-k, tehát az új évezredben csatlakozott államok részesedése az exportból mindössze 5%. S bár az import is kiemelkedő és egyfajta hub-, elosztó-szerepet vetít elénk, a nyugat-európai államok is évről-évre több kínai terméket importálnak. A hazánkba érkező kínai termékek aránya mindenesetre kiemelkedő, a kínai az extra-EU import, tehát az Unió tagállamok számait nélkülöző kereskedelem 30%-át adja. A verseny tehát szoros, s bár a vetélkedés nem zérus-összegű játék, Magyarországnak az óriási piaca és kedvező geostratégiai elhelyezkedése miatt előnyben lévő Lengyelország mellett számos más országgal kell „felvennie a versenyt”, olyan államokkal, melyek később ismerték fel a kínai partnerségben rejlő lehetőségeket, de igyekeznek minél komolyabb és dinamikusabb partneri kapcsolatokat kialakítani Pekinggel.

Másrészt a kínai diaszpórákat érintő kutatás lefolytatását tervezem. A kínai diaszpóra komoly gazdasági jelentőséggel bír, mind a Kínai Népköztársaság, mind a fogadóállam részére. Előbbi a hazautalásokból, utóbbi a kínai kisebbségekhez köthető

tőkevonzásokból. Igyekszem utánajárni a diaszpórák stratégiai, gazdasági jelentőségének, gondolva például a délkelet-ázsiai régióra, mely egyre komolyabban Kína érdekszférájába tartozik, és ez nagyban köszönhető a népességszám arányában jelentéktelen, ám gazdasági erő szempontjából jelentős kínai kisebbség jelenlétének. A kínai migráció az utóbbi évtizedekben, a nyitás politikájának beindulása óta már nem rendszertagadó tevékenységként, hanem támogatandó és a kínai gazdaság számára hasznos tevékenységként van elkönyvelve. Ezért érdekes lehet a kínai migráció például az afrikai relációban, és főleg hazánk vonatkozásában, ahol a rendszerváltást követően, a kínai kormánnyal kötött megállapodásnak köszönhetően rengeteg kínai telepedett le. A diaszpórák gazdasági szerepének vizsgálata tehát Magyarország szempontjából is jelentős lehet.

Harmadrészt továbbra is figyelmet szeretnék szentelni ennek a kereskedelmi útvonalnak és a Dél-kínai-tengeren zajló eseményeknek, a kínai lépéseknek.

Felhasznált irodalom

- Aleaziz, Hamed – Mills, Robin (2012): Do We Even Need the Strait of Hormuz? The Atlantic.com, 2012.01.13. Elérés: <http://www.theatlantic.com/international/archive/2012/01/do-we-even-need-the-strait-of-hormuz/251348/>
- Alterman, Jon B. (2009): China's Soft Power in the Middle East. In: McGiffert, Carola (ed.): Chinese Soft Power and Its Implications for the United States. Center for Strategic and International Studies. pp. 63–76.
- Atlantic Review (2008): Europeans View China as Biggest Threat to Global Security. *atlanticreview.org*. Elérés: <http://atlanticreview.org/archives/1058-Europeans-View-China-as-Biggest-Threat-to-Global-Security.html>
- Barbi, Balázs (1982): Az ASEAN. Nemzetközi Zsebkönyvtár. Budapest, Kossuth Könyvkiadó.
- Barr, Michael (2011): Who's Afraid of China? The Challenge of Chinese Soft Power. London, Zed Books.
- Bayer, József (2011): A globalizáció és a 21. század geopolitikai kihívásai. Geopolitika a 21. században, Vol 1., No. 1. Elérés: <http://www.pannonpalatinus.hu/wp-content/uploads/2011/12/Bayer-J%C3%B3zsef-Geopolitika-I%C3%A9vf-1sz%C3%A1m.pdf>
- Bernát, Péter (2008): Az ujjur kérdés és ami mögötte van. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 1., No. 4., pp. 30–37.
- Besenyő, János (2011): A szomáliai stabilitás és a nemzetközi közösség. *Afrika Tanulmányok*, Vol 5., No. 1., pp. 29–41.
- Besenyő, János – Kiss, Álmos Péter (2009): Kelet-Afrika tengeri farkasai - A szomáliai kalózkodás fénykora. *Afrika Tanulmányok*, Vol 3., No. 3–4., pp. 46–58.
- Blasko, Dennis J. (2013): The 2013 Defense White Paper in Perspective. *China Brief*, Vol. 13., No. 9. Elérés: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=40783&tx_ttnews\[backPid\]=25&cHash=5f29f63e88be8de07b9d204df6d99801#.U6nT4fmqkfQ](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=40783&tx_ttnews[backPid]=25&cHash=5f29f63e88be8de07b9d204df6d99801#.U6nT4fmqkfQ)
- Bredie, Joseph W. B. - Beeharry, Girindre K. (1998): School Enrollment Decline in Sub-Saharan Africa. *World Bank Discussion Paper*, No. 395. Washington, The World Bank.

- Campos, Indira – Vines, Alex (2008): *Angola and China - A Pragmatic Partnership*. Center for Strategic and International Studies. London, Chatham House.
Elérés: http://csis.org/files/media/csis/pubs/080306_angolachina.pdf
- Cato (2009): *CATO Handbook for Policymakers*. CATO Institute. Elérés: <http://object.cato.org/sites/cato.org/files/serials/files/cato-handbook-policymakers/2009/9/hb111-52.pdf>
- Chia, Lin Sien (1998): The Importance of the Straits of Malacca and Singapore. *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Vol. 2., No. 2., pp. 301–322.
- CMO (2015): Chinese peacekeepers to exceed 3,000 by year end. ChinaMilitaryOnline, 2015.04.08. Elérés: http://english.chinamil.com.cn/news-channels/china-military-news/2015-04/08/content_6434515.htm
- Csizmadia, Sándor (1998): A geopolitika mint a nemzetközi kapcsolatok elemzésének módszere. *Külpolitika*, Vol. 4., No. 1. pp. 3–31.
- Das, Rup Narayan (2013): *India-China Relations. A New Paradigm*. IDSA Monograph Series, No. 19. Elérés: <http://www.idsa.in/system/files/Monograph19.pdf>
- Davidson, Michael (2013): *Transforming China's Grid: Sustaining the Renewable Energy Push*. The Energy Collective. Elérés: <http://theenergycollective.com/michael-davidson/279091/transforming-china-s-grid-sustaining-renewable-energy-push>
- Davis, Marybeth – Lecky, James – Froscher, Torrey – Chen, David – Kerevel, Abel – Schlaikjer, Stephen (2012): *China-Iran – A Limited Partnership*. Prepared for the US-China Economic and Security Review Commission. Elérés: http://missilethreat.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2012/12/USCC_China-Iran-Report-Nov-28.pdf
- Erickson, Andrew – Collins, Gabe (2007): Beijing's Energy Security Strategy: The Significance of a Chinese State-Owned Tanker Fleet. *Orbis*, Vol. 51., No. 4. pp. 665–684.
- Erickson, Andrew – Ladwig, Walter – Mikolay, Justin (2013): Diego Garcia: Anchoring America's Future Presence in the Indo-Pacific. *Harvard Asia Quarterly*, Vol. 15., No. 2. pp. 20–28.
- Feledy, Botond (2013): Birodalmi bukfencre készülünk. Kitekintő, 2013.03.16. Elérés: http://kitekinto.hu/velemeney/2013/03/26/birodalmi_bukfencre_keszulunk/#.Urh3P_TuJic
- Ferguson, R. James (2012): China's long-term relations with Southeast Asia: Beyond the pivot. *Culture Mandala: The Bulletin of the Centre for East-West Cultural and Economic*

- Studies*, Vol. 10., No. 1., pp. 5–22. Elérés:
<http://epublications.bond.edu.au/cm/vol10/iss1/2>
- Freeman, Chas W. (2012): *Nobody's Century: The American Prospect in Post-Imperial Times*. MIT Center for International Studies, Seminar XXI Program. Elérés:
http://web.mit.edu/cis/editorspick_Chas_Freeman%20_audit.html
- Friedman, George (2012): *Iran, the U.S. and the Strait of Hormuz Crisis*. Stratfor.com, 2012.01.17. Elérés: <http://www.stratfor.com/weekly/iran-us-and-strait-hormuz-crisis>
- Geraghty, Colin (2012): *India in the Indian Ocean Region. Re-calibrating U.S. Expectations*. American Security Project. 2012, October.
- Gill, Bates (1998a): *Chinese Arms Exports to Iran*. *Middle East Review of International Affairs*, Vol. 2., No. 2. pp. 55–70.
- Gill, Bates (1998b): *Chinese Military Modernization and Arms Proliferation in the Asia-Pacific*- In: Pollack, Jonathan D. – Yang, Richard H. (eds): *In China's Shadow. Regional Perspectives on Chinese Foreign Policy and Military Development*. Conference Proceedings, RAND. pp. 10–36. Elérés:
http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/conf_proceedings/2007/CF137.pdf
- Gill, Bates – Huang, Chin-Hao (2009): *China's Expanding Role in Peacekeeping*. *SIPRI Policy Paper*, No. 25. Elérés: <http://books.sipri.org/files/PP/SIPRIPP25.pdf>
- Gold, Bryan – Cordesman, Anthony H. - Coughlin-Schulte, Chloe (2013): *U.S. and Iranian Strategic Competition. Sanctions, Energy, Arms Control, and Regime Change*. CSIS - Center for Strategic and International Studies. Elérés:
http://csis.org/files/publication/130722_iransanctions.pdf
- Grevi, Giovanni (2009): *The Interpolar World: a New Scenario*. Occasional Papers, No. 79. European Union Institute for Security Studies. Elérés: www.iss.europa.eu
- Gronewald, Sue (2005): *The Ming Voyages*. Asia for Educators Online. Elérés:
afe.easia.columbia.edu
- Grygiel, Jakub J. (2006): *Great Powers and Geopolitical Change*. Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- Háda, Béla (2010): *Az indiai–kínai stratégiai játszma az Indiai-óceán északi térségében*. *Elemzések*, No. 7. ZMNE Stratégiai Védelmi Kutatóintézet.
- Háda, Béla (2011): *India – úton a tengeri hatalommá válás felé*. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 4., No. 7., pp. 41–54.

- Halper, Stefan (2010): *The Beijing Consensus. How China's Authoritarian Model Will Dominate the Twenty-first Century*. New York, Basic Books.
- Harold, Scott – Nader, Alireza (2012): *China and Iran - Economic, Political, and Military Relations*. Occasional Paper, RAND. Elérés: http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/occasional_papers/2012/RAND_OP351.pdf
- Harris, Stuart (2014): *China's Foreign Policy*. Cambridge, Polity Press.
- Hernádi, András (1982): *A csendes-óceáni térség*. Nemzetközi Zsebkönyvtár. Budapest, Kossuth Könyvkiadó.
- Hernádi, András (2009): *Kína nemzetközi kapcsolatai*. In: Inotai, András – Juhász, Ottó (szerk.): *A változó Kína*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Hidasi, Gábor (1979): *Gazdaság és politika a Kínai Népköztársaságban*. Nemzetközi Zsebkönyvtár. Budapest, Kossuth Könyvkiadó.
- Holmes, James R. – Yoshihara, Toshi (2008): *China and the United States in the Indian Ocean - An Emerging Strategic Triangle?* *Naval War College Review*, Vol. 61., No. 3., pp. 41–60.
- Hongfang, Shen (2013): *The Economic Relations between China and Thailand under the Context of CAFTA: An Assessment*. *Chinese Studies*, Vol. 2., No. 1., pp. 52–60.
- Hongwei, Fan (2012): *China–Burma Geopolitical Relations in the Cold War*. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, Vol. 31., No. 1., pp. 7–27.
- Hronyecz, Erika (2008): *Kína nemzetközi kapcsolatai a dél-kelet ázsiai térségben*. Biztonságpolitika.hu. Elérés: http://www.biztonsagpolitika.hu/documents/1335385676_HRONYECZ_Erika_kina_helyzete_a_del_kelet_azsiai_tersegben_-_biztonsagpolitika.hu.pdf
- IISS (2012): *The Shangri-La Dialogue, 2012*. The International Institute for Strategic Studies. Elérés: <http://www.iiss.org/-/media/Silos/ShangriLa/2012/The-Shangri-La-Dialogue-2102/The%20Shangri-La%20Dialogue%202102.pdf>
- IKV Pax Christi (2008): *Su-Dan – Whoes Oil? Sudan's Oil Industry*. Elérés: http://www.ikvpaxchristi.nl/media/files/sudans-whose-oil_0.pdf
- Ismail, Siti Zubaidah – Sani, Mohd Azizuddin Mohd (2010): *The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-A-Vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests*. Seminar on National Resilience. Political Management and Policies in Malaysia. pp. 83-105. Elérés: <http://repo.uum.edu.my/3169/1/S5.pdf>

- Jacob, Jabin (2013): The China-India Border Issue in 2013: Point and Counter-Point. Future Directions International, Associate Paper. Elérés:
[http://www.futuredirections.org.au/files/FDI_Associate_Paper-28_May_2013\(1\).pdf](http://www.futuredirections.org.au/files/FDI_Associate_Paper-28_May_2013(1).pdf)
- Jiang, Julie – Sinton, Jonathan (2011): Overseas Investments by Chinese National Oil Companies. Assessing the Drivers and Impacts. IEA, Information Paper. Elérés:
http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/overseas_china.pdf
- Joos, Dániel (2013): Aspects of Sino-Iranian Relations. Biztpol Affairs, Vol. 1., No. 1. pp. 44–54.
- Jordán, Gyula (2010): A kínai soft power kérdéséhez. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 3., No. 5., pp. 50–65.
- Kaplan, Robert D. (2010): *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power*. New York, Random House.
- Kaplan, Robert D. (2012): Why John J. Mearsheimer Is Right (About Some Things). *The Atlantic*, 2012 January-February. Elérés:
<http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2012/01/why-john-j-mearsheimer-is-right-about-some-things/308839/>
- Kaplan, Robert D. (2014): *Asia's Cauldron. The South China Sea and the End of a Stable Pacific*. New York, Random House.
- Katpol (2008a): Papírsárkány – avagy miért nem lesz Kína katonai szuperhatalom. Katpol blog, 2008.06.26. Elérés:
http://katpol.blog.hu/2008/06/26/papirsarkany_avagy_miert_nem_lesz_kina_katonai_szuperhatalom
- Katpol (2008b): „Sok kicsi sokra...” – A People's Liberation Army szárazföldi erői egykor és ma. Katpol blog, 2008.07.03. Elérés: http://katpol.blog.hu/2008/07/03/pla_ground_forces
- Katpol (2008c): A szárnyaló sárkány – 1. rész. Katpol blog, 2008.07.31. Elérés:
http://katpol.blog.hu/2008/07/31/pla_air_force_part1
- Katpol (2008d): A szárnyaló sárkány – 2. rész. Katpol blog, 2008.08.05. Elérés:
http://katpol.blog.hu/2008/08/05/pla_air_force_part2
- Katpol (2008e): 7 tenger sárkánya – a PLAN. Katpol blog, 2008.08.08. Elérés:
http://katpol.blog.hu/2008/08/08/prc_navy
- Katpol (2008f): A kínai stratégiai erők. Katpol blog, 2008.08.25. Elérés:
http://katpol.blog.hu/2008/08/25/a_kinai_strategiai_erok

- Khan, Sabahat (2010): Iranian Mining of the Strait of Hormuz – Plausibility and Key Considerations. *INEGMA Special Report*, No. 4.
- Khurana, Gurpreet Singh (2006): Securing the Maritime Silk Route: Is there a Sino-Indian Confluence? *China and Eurasia Forum Quarterly*, Vol. 4., No. 3. pp. 89–103.
- King, Kenneth (2013): China’s Aid and Soft Power in Africa. The Case of Education and Training. Woodbridge, James Currey.
- Kronstadt, K. Alan – Pinto, Sonia (2013): U.S.-India Security Relations: Strategic Issues. Congressional Research Service. Report for Congress. Elérés: <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R42948.pdf>
- Large, Daniel (2014): Dél-Szudán visszatér a háborúhoz. *Afrika Tanulmányok*, Vol. 8., No. 1. pp. 35–42.
- Liff, Adam P. – Erickson, Andrew S. (2013): Demystifying China’s Defence Spending: Less Mysterious in the Aggregate. *The China Quarterly*, No. 216., pp. 805–830.
- Liu, Jun – Wu, Lei (2010): Key Issues in China-Iran Relations. *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia)*, Vol. 4., No. 1. pp. 40–57.
- Lombardo, Nicholas R. (2011): India’s Defense Spending and Military Modernization. CSIS, Current Issues. Elérés: http://csis.org/files/publication/110329_DIIG_Current_Issues_24_Indian_Defense_Spending.pdf
- Lukács, József (2010): Integrációs kísérlet Délkelet-Ázsiában. PhD-értekezés, BCE. Elérés: http://phd.lib.uni-corvinus.hu/556/1/lukacs_jozsef.pdf
- Lum, Thomas – Dolven, Ben – Manyin, Mark E. – Martin, Michael F. – Vaughn, Bruce (2009): United States Relations with the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). Congressional Research Service. Elérés: <http://fpc.state.gov/documents/organization/133919.pdf>
- Malik, Mohan (2012): China and India Today: Diplomats Jostle, Militaries Prepare. *World Affairs*, Vol. 175., No. 3. pp. 74–84.
- Manyin, Mark E. – Daggett, Stephen – Dolven, Ben – Lawrence, Susan V. – Martin, Michael F. – O’Rourke, Ronald – Vaughn, Bruce (2012): Pivot to the Pacific? The Obama Administration’s “Rebalancing” Toward Asia. Congressional Research Service. Elérés: <https://www.fas.org/sgp/crs/natsec/R42448.pdf>
- Marsai, Viktor – Hettyey, András (2013): Szomália - Állami összeomlás és konszolidációs kísérletek Afrika Szarván. Pécs, Publikon Kiadó.

- Martinot, Eric – Junfeng, Li (2007): Powering China's Development: The Role of Renewable Energy. Washington, *Worldwatch Special Report*. No. 175.
- Mearsheimer, John J. (2013): Great Power Politics in the Twenty-first Century. New York, W. W. Norton.
- Mingst, Karen A. (2011): A nemzetközi kapcsolatok alapjai. Budapest, Napvilág Kiadó.
- MIT (2008): Energy, National Security, and the Persian Gulf - Report of a Workshop. MIT SSP. Elérés: http://web.mit.edu/ssp/publications/conf_series/Energy_national_security_and_Persian_Gulf.pdf
- Mitchell, Derek J. – Harding, Brian (2009): China and Southeast Asia. In: McGiffert, Carola: Chinese Soft Power and Its Implications for the United States. Center for Strategic and International Studies. pp. 77–90.
- Moss, Trefor (2012): China's Not-So-Hard Power Strategy. *The Diplomat*, 2012.06.28. Elérés: <http://thediplomat.com/2012/06/chinas-not-so-hard-power-strategy/>
- MRG (1992): The Chinese of South-east Asia. Report, Minority Rights Group, November 1992.
- Nemes-Sipos, Sándor (2009): Az ASEAN és Kína gazdasági kapcsolatainak kibontakozása a 21. század első évtizedében. *EU Working Papers*, Vol. 12., No. 3. pp. 53–73.
- Nerurkar, Neelesh (2011): U.S. Oil Imports: Context and Considerations. CRS Report for Congress. Elérés: <https://www.fas.org/sgp/crs/misc/R41765.pdf>
- NYT (2014): China Expands Investment in Tanzania. *The New York Times*, 2014.09.12. Elérés: <http://sinosphere.blogs.nytimes.com/2014/09/12/china-expands-investment-in-tanzania/>
- Nye, Joseph S. (2008): Toward a Liberal Realist Foreign Policy. A memo for the next president. *Harvard Magazine*, Vol. 110., No. 2.
- Nye, Joseph S. (2011): *The Future of Power*. New York, Public Affairs.
- Obaid, Nawaf et. al. (2002): The Sino-Saudi Energy Rapprochement: Implications for US National Security. Elérés: <http://www.rice.edu/energy/publications/docs/SinoSaudiStudyFinal.pdf>
- Pehrson, Christopher J. (2006): String of Pearls – Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral. Strategic Studies Institute. Elérés: <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/pub721.pdf>

- Pew Global (2007): Global Unease With Major World Powers. The Pew Global Project Attitudes. Elérés: <http://pewglobal.org/files/pdf/256.pdf>
- Pheakdey, Heng (2012): Cambodia–China Relations: A Positive-Sum Game? *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, Vol. 31., No. 2., pp. 57–85.
- Pineda, Guillermo (na.): The Strait of Malacca as One of the most important geopolitical regions for the People’s Republic of China. Jegyzet. Elérés: Academia.edu
- Pollack, Jonathan D. – Yang, Richard H. (1998) (eds.): In China’s Shadow. Regional Perspectives on Chinese Foreign Policy and Military Development. Conference Proceedings, RAND. Elérés: http://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/conf_proceedings/2007/CF137.pdf
- Potgieter, Thian (2012): Maritime Security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features. Paper, No. 236. Institute for Security Studies.
- Rai, Ranjit B. (2009): China's String of Pearls vs India's Iron Curtain. *Indian Defence Review*, Vol. 24., No. 4. Elérés: <http://www.indiandefencereview.com/news/chinas-string-of-pearls-vs-indias-iron-curtain/>
- Raine, Sarah – Le Miére, Christian (2013): Regional Disorder. The South China Sea Disputes. IISS. New York, Routledge.
- Rehman, Iskander (2010): China’s String of Pearls and India’s Enduring Tactical Advantage. IDSA, Comment. Elérés: <http://www.idsa.in/node/5468/378>
- Remnek, Richard B. (1980): Superpower Security Interests in the Indian Ocean Area. Center for Naval Analyses. Professional Paper, No. 285. Elérés: <http://www.cna.org/sites/default/files/research/5500028500.pdf>
- Rouillard, Meghan – Saito, Asuka (2013): Building the Kra Canal and Southeast Asian Development. *Executive Intelligence Review*, 2013.10.11. Elérés: http://www.larouchepub.com/eiw/public/2013/eirv40n40-20131011/16-24_4040.pdf
- Sajedi, Amir (2009): Geopolitics of the Persian Gulf Security: Iran and the United States. *IPRI*, Vol. 9., No. 2. pp. 77–89.
- Salát, Gergely (2010): Kína puha ereje. *Kommentár*, Vol. 5., No. 6., pp. 100–113.
- Sautman, Barry – Hairong, Yan (2010): Trade, investment, power and the China-in-Africa discourse. *Pambazuka News*, 2010.01.07. Elérés: http://www.pambazuka.org/en/category/africa_china/61253
- Schmidt, Péter (2005): A Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége. Egy kevésbé közismert integráció története. Jegyzet. Elérés: <http://mek.oszk.hu/02600/02686/02686.pdf>

- Schoenfelder, Lindsey (2003): Challenging the Washington Consensus – Interview with Joseph Stiglitz. *The Brown Journal of World Affairs*, Vol. 9., No. 2., pp. 33–40.
- Scott, David (2012): Conflict Irresolution in the South China Sea. *Asian Survey*, Vol. 52., No. 6., pp. 1019–1042.
- Shinn, David H. (2011): China-Africa Relations: The Big Picture. *International Policy Digest*, 2011.12.06. Elérés: <http://www.internationalpolicydigest.org/2011/12/06/china-africa-relations-the-big-picture/>
- Singh, Sushil K. (2012): India Shifts from South China Sea; Focuses on Indian Ocean. *Asia Pacific Defense, Forum*. Elérés: http://apdforum.com/en_GB/article/rmiap/articles/online/features/2012/09/26/india-navy-focus
- SIPRI (2014): Trends in world military expenditure, 2013. SIPRI Fact Sheet. Elérés: http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=476
- SIPRI (2015): Trends in world military expenditure, 2014. SIPRI Fact Sheet. Elérés: http://books.sipri.org/product_info?c_product_id=496#
- Storey, Ian (2006): China’s Tightening Relationship with Cambodia. *China Brief*, Vol. 6., No. 9.
- Sulong, Rini Suryati (2012): The Kra Canal and Southeast Asian Relations. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*, Vol. 31., No. 4., pp. 109–125.
- Swaine, Michael D. – M. Taylor, Fravel (2011): China’s Assertive Behavior — Part Two: The Maritime Periphery. *China Leadership Monitor*, No. 35.
- Swaine, Michael D. (2015): The Real Challenge in the Pacific. *Foreign Affairs*, Vol. 94., No. 3., pp. 145–149.
- Szentesi, Ambrus Gábor (2009): Kína Afrika felé fordulásának folyamata, valamint annak gazdasági és geopolitikai vonzatai. *EU Working Papers*, Vol. 12., No. 3. Budapest, BGF KFK.
- Szilágyi, István (2013): Geopolitika. Pécs, Publikon Kiadó.
- Szun-ce (2006): A háború művészete. Budapest, Cartaphilus Kiadó.
- Tangredi, Sam J. (2008): *The Futures of War*. Xlibris, Bloomington.
- Tarrant, Bill (2010): Balancing powers in the Malacca Strait. Reuters, 2010.07.03. Elérés: <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>
- Tarrósy, István (2006): Kína Afrikára kacsint. *Vélemények, Kommentárok, Információk*, No. 131. MTA VKI.

- Tarrósy, István (2008): Sino-afrikai kapcsolatok a világpolitika rendszerében. Kölcsönös hasznok és lehetőségek a 21. században. *Külügyi Szemle*, Vol. 7., No. 4. Magyar Külügyi Intézet.
- Tarrósy, István (2011): Kelet-afrika a fejlődés útján. Pécs, Publikon Kiadó.
- Tarrósy, István (2013a): ‘Chimerican’ Interests, Africa Policies and Changing US–China Relations. *Biztpol Affairs*, Vol. 1., No. 1. pp. 11–28.
- Tarrósy, István (2013b): Afrikai perspektívák egy új világrendben. In: Grünhut, Zoltán – Vörös, Zoltán (szerk.): *Az átalakuló világrend küszöbén*. Pécs, Publikon Kiadó. pp. 275–298.
- Tálas, Barna (2009): Kína társadalmi-gazdasági fejlődésének távlatai 2030-ig. In: Inotai, András – Juhász, Ottó (szerk.): *A változó Kína*. Budapest, Akadémiai Kiadó. pp. 71–166.
- Tellis, Ashley (2012): Indian Ocean and U.S. Grand Strategy. Lecture, India International Centre, 2012.01.17. Elérés: <http://maritimeindia.org/sites/all/files/pdf/Ashley.pdf>
- TEA (2014): Unreliable electricity supply major problem for Chinese in Rwanda. *The East African*, 2014.11.07. Elérés: <http://www.theeastafrican.co.ke/Rwanda/News/Unreliable-electricity-supply-major-problem-for-Chinese-Rwanda/-/1433218/2514990/-/737w0vz/-/index.html>
- Tieh, Susan (2004): China in the UN: United with OTher Nations? *Stanford Journal of East Asian Affairs*, Vol 4., No. 1. pp. 19–28.
- Till, Geoffrey (2012): *Asia’s Naval Expansion – An Arms Race in the Making?* IISS. New York, Routledge.
- Tóth, Miklós (2013): BRICS-csúcs kevés meglepetéssel. *Kitekintő*, 2013.03.30. Elérés: http://kitekinto.hu/afrika/2013/03/30/brics-csucs_keves_meglepetessel/#.Urh3HPTuJic
- Umana, Felipe (2012): Transnational Security Threats in the Straits of Malacca. *The Fund for Peace Transnational Threats*. Elérés: <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>
- UN (2013): *Ranking of Military and Police Contributions to UN Operations*. United Nations, 2013.12.31. Elérés: http://www.un.org/en/peacekeeping/contributors/2013/dec13_2.pdf
- Vavro, Caroline (2008): Piracy, Terrorism and the Balance of Power in the Malacca Strait. *Canadian Naval Review*, Vol. 4., No. 1., pp. 13–17.
- Vörös, Zoltán (2009): Olajban kötött házasság: Kína és Szudán kapcsolatának 50 éve. *Afrika Tanulmányok*, Vol. 3., No. 3–4. pp. 66–77.

- Vörös, Zoltán (2010a): Kína: Északi célok - Déli dilemmák. In: Glied, Viktor – Nagy, Roland (szerk.): Függesben – Kényszerpályán a jövő? Pécs, Publikon Kiadó. pp. 269–288.
- Vörös, Zoltán (2010b): Segíti-e a fenntartható fejlődést Kína afrikai szerepvállalása? In: Tarrósy, István (szerk.): Fenntartható Afrika. Pécs, Publikon Kiadó, pp. 105–150.
- Vörös, Zoltán (2011): China's Role in Africa: The Case of Sudan. In: Tarrósy, István – Szabó, Loránd – Hyden, Goran (eds.): The African State in a Changing Global Context: Breakdowns and Transformations. Münster – Wien – London, LIT Verlag, pp. 33–47.
- Vörös, Zoltán (2013): Kína, a regionális nagyhatalom: Multipoláris világrend az unipoláris világrend intézményi struktúráinak megtartásával? In: Grünhut, Zoltán – Vörös, Zoltán (szerk.): Az átalakuló világrend küszöbén. Pécs, Publikon Kiadó. pp. 205–229.
- Vörös, Zoltán (2014): Kínai sakkjátszma. Tengeri kereskedelmi útvonalak és az energiabiztonság geopolitikája. Pécs, Publikon Kiadó.
- Wade, Geoff (2004): The Zheng He Voyages: A Reassessment. *Working Paper Series*, No. 31. Asia Research Institute.
- Wade, Geoff (2009): An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300 CE. *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol. 40., No. 2. pp. 221–265.
- Weisz, Andrea (2007): India gazdasági fejlődése. Diplomamunka, DE KTK. Elérés: <http://dea.unideb.hu/dea/bitstream/2437/2590/1/szakedolgozat.pdf>
- Wen, Shuang (2010): The Strait of Hormuz – A Barometer in the Emerging US-Gulf-China Triangular Relationship. Draft Paper. Elérés: [http://www.mei.edu/sites/default/files/publications/Shuang%20WEN%20Paper%20\(for%20e-library\).pdf](http://www.mei.edu/sites/default/files/publications/Shuang%20WEN%20Paper%20(for%20e-library).pdf)
- Wilhelm, Zoltán (2014): India regionális földrajza. Pécs, Publikon Kiadó.
- Wood, Al (2011): Tanker Ownership in non-OECD countries and the Rise of Government-Owned Fleets. Institute for International Economic Policy Working Paper Series, Elliott School of International Affairs, The George Washington University. Elérés: https://www.gwu.edu/~iiep/assets/docs/papers/Wood_IIEPWP2011-07.pdf
- World Bank (2013): The Pirates of Somalia: Ending Threat, Rebuilding a Nation. The World Bank. Elérés: <http://allafrica.com/download/resource/main/main/idatcs/00061080:65c209ea865aebfc5819d3da52669525.pdf>
- Zhang, Hongzhou – Li, Mingjiang (2013): Sino-Indian Border Disputes. ISPI, Analysis. Elérés: http://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/analysis_181_2013.pdf

- Zhang, Yongjin (2005): *China Goes Global*. Foreign Policy Centre. London.
- Zhang, ZhongXiang (2013): *China's Quest for Energy Security: Why Are the Stakes So High?* *Review of Environment, Energy and Economics (Re3)*, 2013.01.31. Elérés: <http://dx.doi.org/10.7711/feemre3.2013.01.002>
- Zubir, Mokhzani – Basiron, Mohd Nizam (2005): *The Straits of Malacca: the Rise of China, America's Intentions and the Dilemma of the Littoral States*. Maritime Institute of Malaysia. Elérés: <http://library.utem.edu.my/e-melaka/koleksi%20melaka/geografi/Zubir%20and%20Basiron.pdf>
- Zsinka, László (2013): *A kínai civilizáció történeti földrajzi portréjához*. *Grotius, Közlemények*. Elérés: http://www.grotius.hu/doc/pub/TPLIDI/2013-03-11_zsinka_laszlo_a-kinai-civilizacio.pdf

Melléklet

Fiery Cross-zátony, Spratly-szigetek (Képek az idő és az állapot előrehaladásával)

2006. január 22.



2014. augusztus 14.



2014. november 5.



2015. február 14.



2015. március 18.



Gaven zátony és Hughs zátony



Cuarteron zátony és Johnson zátony



Képek forrása: ASIA MARITIME TRANSPARENCY INITIATIVE

Ábra- és táblázatjegyzék

1. ábra: Kína energiafogyasztása, 1996–2009	11
2. ábra: Kína és az Egyesült Államok olajimportja, millió hordó/nap	12
3. ábra: Kína olajimportja származási ország szerint, 2011	14
4. ábra: Cseng-Ho utazásai	31
5. ábra: Szudán és Dél-Szudán olajipari infrastruktúrája	50
6. ábra: Angola	55
7. ábra: A bejelentett szomáliai kalóztámadások helyszínei (2000–2012)	63
8. ábra: A térség vizsgált államai	71
9. ábra: A Hormuzi-szoros	89
10. ábra: Az Egyesült Államok tengeri haderejének aktuális elhelyezkedése, 2013. november 28.	90
11. ábra: A két ország közötti vitatott területek	96
12. ábra: India kőolajtermelése és fogyasztása, 2001–2011	101
13. ábra: India kikötői és katonai létesítményei az Indiai-óceán régiójában	107
14. ábra: A Malaka-, a Szunda- és a Lombok-szoros	119
15. ábra: Kalóztámadások a Malaka-szorosban, 2000–2005	120
16. ábra: Az országok követelése és a szigetek elhelyezkedése	127
17. ábra: Kína 9-osztatú vonala	129
18. ábra: Kína új, 10-osztatú vonala	135
19. ábra: Kína új útlevelei	136
20. ábra: Az Egyesült Államok tengeri haderejének aktuális elhelyezkedése, 2013. november 28.	141
21. ábra: Viselkedési minták	146
22. ábra: A Gyöngysor	176
23. ábra: A Mianmar–Kína kőolaj- és földgázvezeték projekt	182
24. ábra: A Gwadar–Iszlámábád–Kasgar gazdasági folyosó	188
25. ábra: ESPO – A Kelet-Szibéria–Csendes-óceán kőolajvezeték	198
1. táblázat: Primer energiafogyasztás, 2011	11
2. táblázat: Hadi kiadások, Top10 állam, 2013 és 2014. (Mrd amerikai dollár) ...	21
3. táblázat: Nyersanyagtartalékok az Öböl-államokban, zárójelben a tartalék nagysága világviszonylatban	72
4. táblázat: A kínai kisebbség számaránya Délkelet-Ázsia államaiban	114
5. táblázat: Az NFHH hajói	169

