

**Pécsi Tudományegyetem**

Földtudományok Doktori Iskola

**Kína térnyerése a Nyugat-Balkánon**

**PhD-értekezés**

**Csapó Dániel Gábor**

Témavezetők

**Dr. Reményi Péter**

Egyetemi docens

**Dr. Végh Andor**

Egyetemi docens

**2022**

## Tartalomjegyzék

1.	Bevezetés.....	5
2.	Szakirodalmi áttekintés.....	7
2.1.	Történeti áttekintés.....	8
2.2.	A kínai térnyerés jellemzése.....	9
2.3.	A kínai térnyerés megítélése.....	12
3.	Módszertan.....	14
4.	A kínai térnyerés jellemzői.....	16
4.1.	Kína globális térnyerése és az Egy övezet, egy út kezdeményezés.....	16
4.2.	Kelet- Közép Európa, Délkelet-Európa és Kína.....	22
4.3.	Konnektivitás, mint fenyegetés és lehetőség.....	24
5.	Kína és a Nyugat-Balkán kapcsolódási pontjai.....	26
5.1.	Történelmi kapcsolatok.....	26
5.2.	Gazdasági kapcsolatok.....	29
5.2.1.	Kereskedelmi kapcsolatok.....	29
5.2.2.	Tőkebefektetések.....	32
5.2.3.	Külső aktorok megítélése.....	39
5.2.4.	Adósság.....	41
5.3.	Kulturális és politikai kapcsolatok.....	42
5.4.	Fejezet konklúzió.....	52
6.	Közlekedési infrastruktúrában megvalósuló beruházások.....	56
6.1.	Általános áttekintés.....	57
6.2.	Kínán kívüli szereplők.....	62
6.2.1.	Európai Unió.....	62
6.2.2.	Törökország.....	66

6.2.3.	Amerikai Egyesült Államok .....	67
6.2.4.	Oroszország.....	69
6.3.	Kínai háttérű beruházások .....	69
6.3.1.	Észak-Macedónia.....	70
6.3.2.	Bosznia-Hercegovina.....	70
6.3.3.	Montenegró .....	71
6.3.4.	Albánia.....	73
6.3.5.	Szerbia .....	75
6.3.6.	Kínai közlekedés fejlesztési projektek jellemzése, finanszírozása – fókuszban Szerbia.....	84
6.4.	Fejezet konklúzió.....	86
7.	Energetikai infrastruktúrában megvalósuló projektek .....	88
7.1.	Kína energiapiaca és a klímaváltozás problematikája .....	89
7.2.	Nyugat-balkáni energiakörkép .....	96
7.2.1.	Szerbia .....	98
7.2.2.	Koszovó.....	99
7.2.3.	Bosznia-Hercegovina.....	99
7.2.4.	Albánia.....	100
7.2.5.	Észak-Macedónia.....	100
7.2.6.	Montenegró .....	100
7.3.	Kínai részvétel a nyugat-balkáni energetikai projekteken és a nehéziparban .....	103
7.3.1.	Szerbia .....	104
7.3.2.	Bosznia-Hercegovina.....	108
7.3.3.	Montenegró .....	112
7.3.4.	Albánia.....	113

7.4. Fejezet konklúzió.....	117
7.5. Egyéb infrastrukturális beruházások.....	119
8. Konklúzió.....	119
9. Köszönetnyilvánítás.....	127
Felhasznált irodalom.....	128
Ábrák jegyzéke.....	146
Táblázatok jegyzéke.....	147
Melléklet.....	148

## 1. Bevezetés

Az elmúlt évtizedekben Kína térnyerése figyelhető meg a világ több pontján, amelyek közé sorolható a Nyugat-Balkán is. Ennek a folyamatnak az ismertetése és elemzése áll a dolgozat középpontjában. Fókuszában az európai uniós tagsággal még nem rendelkező nyugat-balkáni országok tartoznak, külön is foglalkozva Szerbia kritikus szerepével.

Kína meghatározó aktorként való megjelenése a Nyugat-Balkánon egy meglehetősen új jelenségnek számít és az ázsiai ország globális nagyhatalommá válásának is a része. Míg az Európai Unió országai (közülük is leginkább a nyugat-európai államok) tekintetében a Kínával való kapcsolatok leginkább a kereskedelem és különböző a tőkeberuházások tekintetében meghatározóak, addig a Nyugat-Balkánon az infrastrukturális projektek dominálnak. Mivel ezek között több nagyvolumenű stratégiai szektorokban (energetikai, közlekedési ágazat) megvalósuló beruházás is szerepel ezért ezeknek nemzetközi térben megjelenő politikai következményei is fontosak. A nyugat-balkáni országok az elsők Európában, ahol jelentős méretű kínai háttérű infrastrukturális projektek megvalósultak és ezért ezeknek valós tétje van abban az értelemben, hogy túlmutat a narratívák „első körös” harcán és a különböző, leginkább nyugati aktorok már nem csak elméleti síkon ítélik el a kínai térnyerést, hanem a realizálódott projektek hiányosságaira, veszélyeire hívhatják fel a figyelmet. A nyugati médiában, agytrösztök, az amerikai kormányzat, vagy akár az EU részéről megfogalmazott kritikák az infrastrukturális projekteket állítják középpontba többek között azzal vádolva a kínai felet, hogy ezek által eladósítja az országokat, politikai befolyását kiterjeszti, vagy éppen klímavédelmi célokkal szembeni projekteket támogat. Mindez válaszára kényszeríti Kínát, ami a nyugat-balkáni térségre is hatással lehet. Ennek egyik jó példája a kínai elnök bejelentése, miszerint országa beszünteti a széntüzelésű erőművek építését külföldön.

Kína ugyanakkor a sikerekre összpontosít és a win-win narratíva alátámasztásaként tudja prezentálni a kínai vállalatok által megvalósított beruházásokat. Így fordulhat elő, hogy míg a montenegrói autópályaépítés a kínai „debt trap” diplomácia jelképe lehet a

nyugati narratívában, addig az egyik első sikeres közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projekt, a belgrádi Pupin híd megépítése a Kínával valós sikeres együttműködést jelképezi. Ezek a különböző narratívák a valóságban nem zárják ki egymást, inkább a különböző végleteket nagyítják fel. A narratívák küzdelmének ugyanakkor van tétje a kelet-közép-európai, balti térség szempontjából is, ahol több állam legalábbis ambivalens módon viszonyul Kínához. Míg például Magyarországon kimondottan szoros viszony alakult ki az ázsiai országgal és a Budapest-Belgrád vasútvonal felújítása révén nagy jelentőségű projekt is található itt, addig Litvánia bejelentette a kilépését a kínai kezdeményezésre létrehozott 17+1 együttműködésből.

Mindamellett, hogy a dolgozatban a főbb történelmi, politikai kapcsolódási pontok és a gazdasági kapcsolatok is bemutatásra kerülnek a fókusz a kínai háttérű infrastrukturális projektek elemzésén van, mivel a kínai jelenlét legnagyobb mértékben itt mutatható ki, ennek van térbelisége (földrajza), lassan változó struktúra és a projektek vizsgálata által bizonyos mértékben össze is hasonlítható a többi regionális vagy globális aktor térségben való aktivitásával. A dolgozat külön fejezetben foglalkozik a Szerbiában megvalósuló közlekedési projektekkal, az ország ugyanis gazdasági és politikai súlya miatt is kiemelkedik a vizsgált államok között. Ugyancsak külön fejezetben kerülnek bemutatásra az energetikai infrastruktúrában megvalósuló projektek, amelyek közül a legfontosabbak és legnagyobb volumenűek a szénerőmű építések. A disszertáció a nyugat-balkáni kínai térnyerés jellegével, mértékével és milyenségével kapcsolatos kérdésekre ad választ. Magyarországon eddig nem került sor a téma szisztematikus elemzésére és a hazai vonatkozásai miatt is a tudományos és laikus közönség mellett az üzleti, illetve a döntéshozói világ számára is tartogathat fontos információkat.

A dolgozat arra kíván választ találni, hogy

1. **Milyen területeken** van jelen Kína a térségben?
2. A tárgyalt területeken **milyen befolyással** rendelkezik, **mennyire fontos** szereplő?
3. **Miért tud** Kína pozíciókat szerezni ezeken a területeken és **hogyan teszi** ezt?

4. Fontos kérdésfeltevés még, hogy a nyugat-balkáni államok, lakosok, illetve a térség sorsát befolyásoló további külső aktorok, **hogyan viszonyulnak** a kínai térnyeréshez?
5. A dolgozat egyes esetekben arra is kitér, hogy a **jelenleg zajló folyamatok** (például a globális felmelegedés elleni küzdelem hatása a szénerőművek építésére) **milyen módon befolyásolják** a kínai jelenlétet a vizsgált térségben.

## 2. Szakirodalmi áttekintés

2017-be egy, a dolgozat szempontjából fontos tanulmány jelent meg a Geopolitics folyóiratban, amelyben a szerzők a BRI (pontosabban az új tengeri selyemút az MRSI) kutatása kapcsán többek között a regionális vizsgálatok fontossága mellett érveltek és megalapozták a téma kutatása szempontjából releváns szempontokat, amit részletesebben is érdemes ismertetni. Blanchard és Flint az MRSI kifejtik, hogy az MRSI egy geopolitikai projekt, amely célja olyan terek (landscape) építése és létrehozása, amelyek elősegítik a kereskedelem és a beruházások megvalósulását. A különböző territoriális aktoroknak (territorial actors)<sup>1</sup> kontrolljuk van a földrajzi entitások felett és döntéseket hozhatnak az ott megvalósuló beruházásokat illetően. A multinacionális vállalatok pedig a politikai vezetők döntései, illetve a profitvezérelt szempontrendszerük alapján kezdenek bele infrastrukturális beruházásokba. A multinacionális vállalatok, illetve a helyi vezetők közötti interakciók és az egymásra utaltságuk jól illusztrálják, hogy az MRSI egy többléptékű (multi-scalar) és relációs geopolitikai projekt (relational geopolitical). A szerzők kifejtik, hogy egy aktor cselekedete csak egy másik aktor cselekedete által érthető meg, amelyek között sokszor nagy távolságok vannak. Ez pedig az éppen aktuális érdekeknek megfelelően egyfajta „relációs táncot” hoz létre a szereplők között, ahol a lokális aktorok cselekedeteinek is lehetnek globális implikációi. Az MRSI világszerte kapcsolatokat hoz létre azáltal, hogy összeköt különböző helyeket, amelyeknek különböző politikai és gazdasági attribútumai vannak (ezek a terek) és amelyek a relatív földrajzi lokációjuk (ez

---

<sup>1</sup> pl. polgármesterek, közigazgatási egységek, vagy országok vezetői

a szituáció) miatt fontos részei a kapcsolati hálózatnak (Blanchard, J.-M. F. - Flint, C. 2017).

Sophie Meunier úgy látja, hogy a kínai térnyerés Európában három szinten befolyásolja az európai politikai színtereket és így érdemes elemezni őket. Egyrészt az országokon belüli viszonyokat érinti, másrészt az európai országok egymáshoz való kapcsolatát, harmadrészt pedig Európa és a harmadik országbeli aktorok viszonyrendszerét (Meunier, S. 2014). Jelen dolgozat is részben arra próbál választ találni, hogy a nyugat-balkáni régió a saját politikai és gazdasági környezetével hogyan viszonyul az új selyemút hálózatához és a helyi szereplők (például a szerb vezetés) hogyan próbálnak meg egyensúlyozni a fajsúlyos szereplők között.

## 2.1. Történeti áttekintés

Kína nyugat-balkáni térnyerésének a vizsgálata az elmúlt időszakban vált intenzívebbé így az ezzel kapcsolatos tanulmányok nagy része az elmúlt években került publikálásra. Ugyanakkor a jelenlegi kapcsolatok nem a semmiből születtek és David A. Andelman már 1979-be arról írt, hogy Kína – amely addig inkább a saját otthoni problémáit próbálta meg kezelni – először alkot koherens Balkán stratégiát (aminek része a Jugoszláviával és Romániával való jó kapcsolatok kiépítése). Andelman kifejtette, hogy mindez kihívás lehet az Egyesült Államok és a Szovjetunió számára, amely szuperhatalmak a II. világháborút követő időszakban nem törődtek a régió államainak szükségleteivel és a saját prioritásaikat sem határozták meg a térségben. Igaz, hogy Kína Albániával már előtte is szoros kapcsolatot épített ki, ez azonban leginkább a Szovjetunió elleni közös ideológiai megfontolásokon alapult és a 70-es évek végére Kína számára inkább terhessé vált ez a kapcsolat az elmaradott országgal. Ekkoriban azonban még Kína érdeklődött a Jugoszláv „szocialista önszabályozás” és a jó minőségű olcsó ipari termékek iránt (Andelman D. A. 1979). Napjainkra ez a tendencia



megfordult és a kínai Balkán stratégia inkább a saját termékeik és szaktudásuk „exportjára”, expanziójára irányul.<sup>2</sup>

A dolgozatban történeti munkák közül többször felhasználásra kerül Barbara Jelavich A Balkán története című munkája (Jelavich, B. 1996), illetve Polonyi Péter és A. Sajti Enikő Maoról, illetve Titoról szóló műve (Polonyi P. – A. Sajti E. 2000). A sino-jugoszláv kapcsolatok bemutatásában hasznos forrásnak bizonyultak még Lorenz M. Lüthi (Lüthi, L. M. 2015), illetve Czeslaw Tubilewicz tanulmányai (Tubilewicz, C. 2001), illetve a Wilson Center (Fardella, E. et al. 2015) és a Kongresszusi Könyvtár témával foglalkozó (Zickel, R. - Iwaskiw, W.R 1994) kiadványai is.

## 2.2. A kínai térnyerés jellemzése

Az egyik első, átfogó elemzést a kínai hátterű új (tágon értelmezett) Balkán stratégiáról Loïc Poulain írta a The Center for Strategic and International Studies (CSIS) Central European Watch című kiadványában 2011-ben. Ebben ő is kifejtette, hogy a 70-es évek végén Kína erősebb gazdasági és politikai kapcsolatokat kezdett kialakítani Jugoszláviával (és Romániával), viszont a 90-es években Jugoszlávia véres dezintegrációja megakadályozta abban, hogy erős kapcsolatokat tartson fent. Ahogy azonban a Balkán térsége a stabilizálódás útjára lépett úgy Kína új stratégiát kezdett alkalmazni, amelynek elemei közé tartozik a kereskedelem intenzitásának a növelése, beruházások a megújuló, tiszta energiaforrásokba, illetve politikai szövetségek megalapozása. Poulain kitér arra, hogy a Balkán egyfajta „próbaterep” Kína számára, ahol megszerezheti a megfelelő képességeket ahhoz, hogy a nyugati piacra léphessen. Emellett arra is jó, hogy megkerülje az EU dömpingellenes szabályzatait és közvetlenül 800 millió ember számára exportálhasson kihasználva a délkelet-európai országok EU-val, Törökországgal vagy Oroszországgal fennálló szabadkereskedelmi egyezményeit. A Balkán fontos Kínának a természeti kincsei miatt is, amelyeknek a Kínába való szállítása (bányák, gyárak megvásárlása) szükséges a magas kínai növekedés fenntartásához. A szerző felsorolta az ekkor még sokszor csak tervezési fázisban, vagy megvalósítás alatt

---

<sup>2</sup> 1978-ban a Jugoszlávia és Kína közötti kereskedelem 200 millió dollárt tett ki, ami eltörpült a politikai/ideológiai szempontból amúgy szemben álló Jugoszlávia és Szovjetunió közötti kereskedelem összege mellett (2,8 milliárd dollár).

lévő fontosabb kínai háttérű első nagyobb volumenű projekteket (pl. Stanari hőerőmű, belgrádi híd építése), a politikai kapcsolatok terén pedig kiemeli Szerbia szerepét (Poulain, L. 2011). Anastas Vangeli 2014-es tanulmányában arról írt, hogy Kína a Nyugat-Balkánon és Európa más perifériáján is (pl. Ukrajna) azt a modellt követi, ami már sikeresnek bizonyult a fejlődő világban. Először is hajlandó kölcsönöket nyújtani mindenféle „normatív feltétel” nélkül (amellett, hogy azért az egy-Kína elv elfogadását elvárja). Másodsor olyan lehetőségeket keres, amelyek által profitábilis módon tudja befektetni a devizatartalékait, amivel így megjelenhet a tágra értelmezett európai piacon. A politikai, diplomáciai kapcsolatok alsó és felső szinten pedig nagyrészt egyfajta segítő szerepet látnak el a gazdasági célok megvalósítása érdekében (Vangeli, A. 2014).

A későbbi tanulmányokat elemezve kitűnik, hogy ezek nagy részében arra a megállapításra jutnak, hogy a kínai működőtőke-befektetések aránya és nagysága csekély a térségben (Jacimovic, D. et al. 2018; Matura T. 2019) és a kínai jelenlét leginkább az infrastrukturális beruházások területén – „amelyek szigorú értelemben nem tartoznak a befektetések kategóriájába” – figyelhető meg (Turcsányi, R.Q. 2020). Dimitrijević is azt emeli ki Szerbia relációjában, hogy ott a legtöbb fejlesztés a kínai állami tulajdonú vállalatok (SOE) kivitelezésében és a kínai állami tulajdonú bankok által nyújtott kölcsönök segítségével valósulnak meg, míg a zöldmezős beruházások mértéke alacsony (Dimitrijević, D. 2017). Igaz, az elmúlt években az utóbbiak száma és értéke is megnövekedett. Az fDi Markets adatai alapján 2019-ben kínai cégek tizenhat zöldmezős beruházást jelentettek be Szerbiában<sup>3</sup> és 2018-ban a Szerbiába irányuló FDI volumen 20%-a volt köthető kínai vállalatokhoz (Financial Times 2020).

Az elmúlt években több elemzés jelent meg különböző agytrösztök nemzeti és nemzetközi szervezetek részéről, amelyek összefoglalják Kína nyugat-balkáni térnyerésének az aspektusait. Az EBRD egy 2016-os jelentésében gyűjtötte össze a kínai háttérű délkelet-európai projekteket, megbecsülve azoknak az értékét is. A jelentés megállapította, hogy a vizsgált országok szívesen fogadják az EU-s támogatásokat

---

<sup>3</sup> Ami még nem jelenti azt, hogy ezek meg is valósulnak.

kiegészítő beruházásokat, Kína pedig igyekszik magát a térségben politikailag semleges erőként és megbízható üzleti partnerként bemutatni. A dokumentum a kínai jelenlétnek három fontos formáját különböztette meg, úgymint a közlekedési és energetikai infrastruktúrába való beruházások, a kereskedelmi kapcsolatok, illetve a tőkebefektetések (Levitin, O. et al. 2016). Ezek a jelentések több esetben ajánlásokat is megfogalmaznak főleg a nyugati aktorok részére a kínai tevékenységre adandó válaszok kapcsán. A The Vienna Institute for International Economic Studies (wiiw) és az EIB közös nyugat-balkáni infrastrukturális beruházásokról szóló 2018-as jelentésében arra a megállapításra jutottak, hogy Kína 7,7 milliárd euró értékben jelentett be projekteket a térségben, ami már vetekszik az EU-s finanszírozással. A szerzők szerint ugyan valószínűtlen, hogy geopolitikai érdekek vezérelnék Kínát a térségben az EU számára azonban aggodalmat kelthet Kína geoökonómiai érdekérvényesítése és hogy az EU-n kívüli szereplők akár kisebb összegű befektetéssel is komoly befolyást tudnak szerezni az EU szomszédságában lévő – főleg szegény – országokban (Holzner, M. - Schwarzhappel, M. 2018). A Clingendael Institute jelentésében a szerzők kiemelték Szerbia szerepét (és rámutatnak arra, hogy Koszovó gyakorlatilag nem szerepel a kínaiak radarján), viszont Poulain állításával szemben arról írtak, hogy Kína nem törekszik egységes Balkán stratégia kialakítására, hanem a 17+1 együttműködés keretein belül a bilaterális kapcsolatokra helyezi a hangsúlyt. A jelentés arra a megállapításra jutott, hogy ugyan a kínai befolyásszerzésnek vannak olyan elemei, amelyek az EU-s sztenderdekkel nem állnak összhangban (közbeszerzés, állami támogatás, fenntartható fejlődés, korrupció és emberi jogok), ugyanakkor a nyugatnak – amely maga is kapcsolatokat tart fenn Kínával – el kell fogadnia a Kínai jelenlétet a térségben és arra kellene törekednie, hogy alternatívát mutasson (Zweers, W. et al. 2020). Horia Ciurtin a New Strategy Center kiadványában kiemelte, hogy az EU nem talált szisztematikus megoldást a kínai jelenlét kezelésére a térségben, amely a gazdasági eszköztárával tud egyre jelentősebb eredményeket elérni, mivel a puha ereje (soft power) korlátozott. Ciurtin szerint az EU részéről egy jó megoldás lehet, ha igyekszik a kínaiakkal közös projekteket részt venni (Ciurtin, H. 2018).

### 2.3. A kínai térnyerés megítélése

Az egyik legérdekesebb és egyben leginkább vitatott téma (nemcsak a szakirodalomban, hanem a nemzetközi diskurzusban is) a kínai térnyerés természetének megítélése és értelmezése. Pepermans egy tanulmányában amellelt érvelt, hogy Kína gazdasági ösztönzőkkel és ígéretekkel (economic carrots and promises) igyekszik a politikai befolyását növelni a 17+1 (akkor éppen 16+1) együttműködésen belül, illetve a magas rangú diplomáciai dialógus, illetve a kulturális cserekapcsolatok kiépítésével a puha erejét. Szerinte a kínai fél által sokat használt win-win retorika mögött igazából a befolyás növelésének igénye áll. Kína olcsón „tud venni” befolyást azáltal, hogy gyors finanszírozást tud nyújtani, amit az EU nem tud megadni. Pepermans öt nagyobb kínai projektet megvizsgálva ugyanakkor arra a következtetésre jutott, hogy nem valósultak meg az új munkahelyről és gazdasági növekedéshez való hozzájárulásról szóló ígéretek. A beruházások megvalósításában csak részben vehetnek részt a helyi vállalkozók és a gazdasági haszon nagy része a kínai vállalatokhoz kerül. A kutató arra is felhívta a figyelmet, hogy a vizsgált országok közül az EU tagok több esetben akadályozták meg olyan állásfoglalásokat az EU részéről, amelyek kedvezőtlen színben tüntették volna fel Kínát (Pepermans, A. 2018). Khaze és Wang arra a megállapításra jutottak Kína tevékenységét vizsgálva Szerbiában, Albániában, Horvátországban és Észak-Macedóniában, hogy a kapcsolatok pragmatikus alapokon állnak, erősödik a beruházások és a kereskedelem volumene, illetve a turizmus és az üzleti kapcsolatok is. Ugyan a kutatók szerint ez gyengítheti az európai integrációs folyamatot a vizsgált országok közül egyedül Szerbia vált Kína stratégiai partnerévé (Khaze, N.M. – Wang, X. 2020).

Zuokui szerint téves a kínai jelenlét felnagyítása. 2019-es tanulmányában arról írt, hogy Kína balkáni országokhoz való kapcsolatának a lényege a baráti viszony fenntartása és az aktív kooperáció a kereskedelem és befektetések területén, ami a belátható jövőben is vélhetően így marad. A kínai vállalatok a balkáni országok esetében a komparatív előnyökre koncentrálnak és ugyan a kockázat nem kicsi, a befektetések közép és hosszútávon megtérülnek, miközben támogatják a helyi gazdaságokat munkahelyek teremtésével. Kína számára azért vonzó a Balkán, mert ugyan a térség legtöbb állama

nem tagja az EU-nak, de támogatást kapnak tőle és be vannak ágyazódva az EU-s piacra. A földrajzi elhelyezkedés is fontos tényező mivel több balkáni állam (pl. Szerbia) fontos tranzit pont Európa, Afrika és a Közel-Kelet között. Zuokui úgy véli, hogy a térségben ugyan vannak alacsony intenzitású konfliktusok, de kiterjedt nagy intenzitású konfliktus lehetősége csekély és az üzleti környezet is fejlődik. Mindemellett a Balkánon szerepet vállaló kínai vállalatok jobban megismerhetik az EU-s piac szabályait (amelyekhez egyre közelítenek a balkáni gazdaságok) ezzel tapasztalatot gyűjtve az EU-s piacra való beszállásra is (Zuokui, L. 2019).

Grgić a montenegrói autópálya építésről írt publikációjában arra a megállapításra jutott, hogy érdemes „demisztifikálni a politikai kontextust a (kínai) projektek kapcsán”. Megállapította, hogy az országot keresztülszelni tervezett autópálya már korábban a montenegrói vezetés „fétise” volt és montenegrói kormány volt az, amely kereste a lehetőséget, hogy mely aktor finanszírozná/kivitelezné az építkezést, mivel korábban több próbálkozás is kudarcba fulladt. A korrupció vádja kapcsán is azt állítja, hogy a kínai vállalatok nem különböznek a nyugatiaktól és maga a korrupció nem Kínából lett importálva, hanem mélyen gyökerezik Montenegróban és a többi környező átmeneti gazdaságban. Kína akár az energiaszektorban megvalósuló beruházások kapcsán is versenytársa lehet a nyugatnak, viszont az ország külpolitikájára való befolyása erősen limitált, mivel Montenegró erősen nyugat-orientált politikát folytat (Grgić, M. 2019).

Pavličević is figyelmeztetett arra, hogy téves a – Chengxin Pan elméletét felhasználva – „lehetőség” és „fenyegetés” paradigmák lencséjén keresztül tekinteni a kínai térnyerésre. A lehetőség narratíva alatt többek között az az elképzelés áll, hogy Kína csatlakozik a nyugati liberális-demokrácia modelljéhez, vagy/és, hogy Kína út a gazdagsághoz (pl. óriási felvevőpiac és fogyasztó). Ezzel szemben a fenyegetés narratíva Kína gazdasági, politikai előretörésében veszélyt lát és a felemelkedésében egy zéró összegű játékot, illetve a gazdasági gyakorlatai miatti fenyegetéseket (pl. környezetre, kereskedelemre való tekintettel). Pavličević Szerbia példáján keresztül arra a megállapításra jutott, hogy a kínai előretörés ezen a „bifokális lencsén” keresztül van bemutatva, ugyanakkor a tények nem igazolják egyiket sem és inkább, mint „előre-elkészített” interpretációk vannak jelen és a Kínát empirikus úton megérteni kívánó

kutatások helyettesítőjeként funkcionálnak. Pavličević kiemeli, hogy végső soron a „lehetőség” paradigmát kritika nélkül átvevők hozzájárulnak ahhoz, hogy a be nem teljesült vágyak kiábránduláshoz vezetnek, ezzel táplálva és újra megerősítve a „fenyegetés” paradigmát (Pavličević, D. 2018).

Rogelja ugyancsak a Szerbiában megvalósuló kínai beruházások kapcsán hívta fel arra a figyelmet, hogy a „kínai aktorok tevékenysége nem egy vákuumban létezik”, hanem korábbi infrastrukturális projektekre, tervekre, álmokra épülnek. Miközben Kína is tudja befolyásolni a fogadó ország döntéshozóit, hogy kielégítsék az igényeiket ezen országok elitjei ugyancsak képesek a kínai finanszírozást olyan projektek felé irányítani, amelyek számukra politikai szempontból hasznosak. Rogelja úgy véli, hogy egy olyan megközelítésre van szükség, amely figyelembe veszi, mind a kormányok közötti tárgyalásokat, a vállalatok szubnacionális aktivitásait és az elitek foglyul ejtését (elite capture),<sup>4</sup> illetve a nem emberi tényezőket is (mint a szén). Az ezen szintek között létrejövő interakciók egy olyan összeállítást, masszát (assemblage) eredményeznek, amelynek az elemei (átláthatóság hiánya, környezetvédelmi kockázatok, feszültség az európai és globális politikában) nem a „dolgok kínai módon való intézésének” köszönhető, hanem a különböző szintek közötti interakciók eredményeként jön létre (Rogelja, I. 2020).

### **3. Módszertan**

A téma elemzéséhez a szakirodalom felhasználása mellett, elsődleges források és dokumentumok (pl. minisztériumi jelentések, stratégiák) és szürke irodalom is feldolgozásra kerül. A módszertan részét képezi a diskurzuselemzés, a különböző narratívák bemutatása is. A statisztikai adatok megjelenítése és elemzése mellett fontos szerepe van a különböző adatbázisok építésének (amely leginkább az infrastrukturális projektek rendszerezésére szolgál), illetve az ezekből nyert adatok szöveges elemzésének és a térképeken, illetve grafikonokon való megjelenítésének. A kínai

---

<sup>4</sup> Jakub Janda, a prágai székhelyű European Values Center for Security Policy elemzőintézet igazgatója szerint ez gyakorlatban a „fősodratú politikai vezetők bevonását jelenti, a legtöbb esetben gazdasági előnyök ígéretével” (Political Capital 2021).

térnyerés jobb megértéséhez közelebb vitt egy a témavezetőm által szervezett boszniai kutatóút is, ahol diplomatákkal, szakértőkkel és egyetemi oktatókkal is lehetőségem volt beszélni.

A kínai térnyerés vizsgálatakor a releváns statisztikai adatok (pl. FDI, külkereskedelmi folyamatok) és a szakirodalom mellett fontos szerep hárul a különböző agytrösztök, NGO-k (Bankwatch, KKI, OSW, CSIS stb.), illetve nemzeti vagy nemzetközi intézmények és szervezetek jelentéseinek (minisztériumok jelentései, Európai Parlament, Világbank, EBRD, AIIB, ENSZ, Energiaközösség stb.) elemzésére is. A hírügynökségek és hírportálok (Reuters, BBC, Global Times, Xinhua stb.) mellett kimondottan a nyugat-balkáni történésekre, itteni szakpolitikai folyamatokra fókuszáló oldalak (Balkan Insight, Balkananalysis, SeeNews, Balkan Green Energy News stb.) is foglalkoznak a kínai expanzióval. Ezek sokszor kötődnek bizonyos érdekcsoportokhoz, vagy valamilyen ügy mentén (pl. klímavédelem, jogállamiság védelme) szerveződő közösségekhez, így ezeknek a lencséjén keresztül mutatják be az eseményeket és értelmezik a kínai infrastrukturális befektetések kérdéskörét is. A hírügynökségek, hírportálok, illetve a szakpolitikákra koncentráló oldalak is fontos források, hiszen segítséget nyújtanak a projektek nyomon követésében és a különböző narratívák bemutatásában is.

Fejezetek szerint bontásban vizsgálva a történelmi kapcsolatok vizsgálatánál, illetve a kínai térnyerés jellemzése kapcsán publikációk, különböző jelentések (Wilson Center, Kongresszusi Könyvtár) és politikusok beszédének ismertetései dominálnak. A gazdasági kapcsolatok bemutatásánál a statisztikák elemzése ez elsődleges módszer. A források közül érdemes kiemelni a fizető The Vienna Institute for International Economic Studies (wiiw) által gyűjtött adatbázist, illetve a China Global Investment Tracker által közölt adatokat. A Kínáról kialakított kép elemzéséhez pedig az International Republican Institute, illetve a BiEPAG felmérései bizonyultak hasznos forrásnak. A közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek feltérképezéséhez különböző minisztériumi jelentések és szakportálokon található információk elemzése jelentette a fő irányvonalat. A szerbiai beruházások finanszírozása terén megalkotott összehasonlítás pedig a Szerb Építésügyért Közlekedésért és Infrastruktúráért felelős Minisztérium jelentéseiből készített adatbázis alapján készült el. Az energetikai

projektek bemutatásában statisztikai adatok (pl Eurostat) elemzése mellett különböző jelentések és szakportálok információi is feldolgozásra kerülnek.

Kína térnyerésének a vizsgálatokor nehézséget okozhat a politikusok által tett közlemények, illetve egyetértési megállapodások nagy száma, mivel a tervezett projektet tényleges megvalósulására nem minden esetben kerül sor, mindamellett, hogy jelentős késések is jellemzőek a már elkészülés alatt álló beruházások során. A hírügynökségek és a térséggel foglalkozó portálok rendszerint akkor foglalkoznak egy-egy beruházás sorsával, ha ilyen jellegű bejelentés történik, a projektben részt vevő kormányoknak és vállalatoknak pedig sok esetben – főleg, ha problémák merültek fel a tervezés vagy a kivitelezés során – nem érdekük a részletesebb információközlés. Mindemellett az egyes országok minisztériumainak a stratégiai dokumentumaiban, az Előcsatlakozási Támogatási Eszköz (IPA), a különböző infrastrukturális projekteken résztvevő vállalatok jelentéseiből, vagy NGO-k hírközléseiből, tanulmányaiból nagyrészt nyomon követhetőek és térképen is ábrázolhatóak a megvalósult, magvalósítás alatt lévő, vagy tervezett beruházások adatai és maga a bejelentett projektek magas száma is önmagában jelzi a kínai térnyerés intenzitását. A Balkan Insight portál 2021 végén pedig közreadott egy szabadon kereshető, folyamatosan frissülő adatbázist/térképet is, ahol a kínai háttérű beruházásokat gyűjtik össze (BIRN).

## **4. A kínai térnyerés jellemzői**

### **4.1. Kína globális térnyerése és az Egy övezet, egy út kezdeményezés**

1998-2008 között Kína megindul a globális hatalommá válás útján – a GDP-je több mint négyszeresére nőtt ebben az időszakban<sup>5</sup> – és a Világkereskedelmi Szervezethez is csatlakozott 2001-ben. Hszi Csin-ping 2013-ban Asztanában elmondott beszédével tette le az Övezet és Út Kezdeményezés (BRI)<sup>6</sup> szimbolikus alapkövét, amely az elnök megfogalmazásában „elősegíti az abban részt vállaló nemzeteknek a közös érdekeken, felelősségvállaláson és jövőn alapuló közösség megteremtését” (Jinping, X. 2019 pp.

---

<sup>5</sup> Lásd Világbank adatbázis: <https://data.worldbank.org/country/China>

<sup>6</sup> Kezdetben Egy Övezet Egy Út volt a kezdeményezés neve.

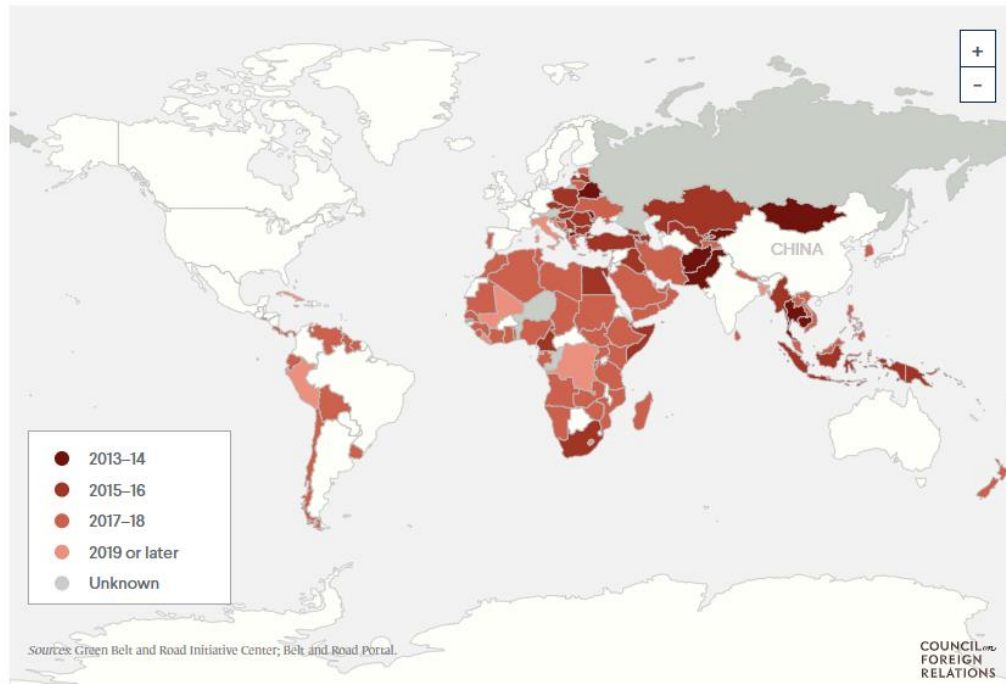


147.). A kínai vállalatok és pénzügyi intézmények térnyerése ugyanakkor már előbb megkezdődött (pl. Pireusz kikötőjének egy részét már 2008 óta kínai cég működteti) és 1999-ben a „go out” policy is hasonló célokat irányzott elő, mint az új selyemút (Salát G. 2019). Hszi Csin-ping Asztánában kifejtette, hogy Kína elkötelezett a nemzetek közötti kereskedelem és beruházások megvalósulásának megkönnyítése, a vámok lebontása mellett, illetve támogatja a népek közötti kapcsolatok fejlesztését is (Jinping, X. 2019 pp. 6.). 2016-ban az Európai Parlament jelentésében még arról írtak, hogy a BRI 65 országot fed le, amely magába foglalja a világ GNP-jének az 55%-át, illetve a Föld energiatartalékainak a 75%-át (European Parliament 2016). A CFR 2021-es gyűjtésében viszont már 139 tagország szerepel (CFR 2021). A Morgan Stanley számításai szerint 2027-ig a BRI keretein belül megvalósuló projektek értéke el fogja érni az 1,2-1,3 billió dollár közötti értéket (Morgan Stanley 2018). Az Economist becslése szerint pedig a közeljövőben a kínai beruházások értéke 160 országban<sup>7</sup> el fogja érni a 400 milliárd dollárt. Összehasonlításképpen a Marshall-terv mai értékén számolva 130 milliárd dollárt tett ki (The Economist 2020). A világ fejlődő országaiban nagy igény van infrastruktúra fejlesztésre. 2017-ben az Ázsiai Fejlesztési Bank egyik jelentésében azt állapították meg, hogy a fejlesztési igény Ázsiában és Óceániában (Pacific) 2030-ig meghaladja a 26 billió dollárt, ami 1,7 billió dolláros éves igénynek felel meg (The Asian Development Bank 2017). Afrikai és kelet-közép-európai országok is érdekeltek a BRI-ben és ugyan az utóbbi térségben a kínai beruházások (itt beleértve a kölcsönöket is) mértéke korlátozott, a Nyugat-Balkán kivételt képez (Turcsanyi, R. 2020).

---

<sup>7</sup> Vagyis nem csak a hivatalosan a BRI-hez csatlakozó országokban.

1. ábra  
Az Övezet és Út Kezdeményezés tagországai



Forrás: CFR 2021

A BRI alapvetően a proaktív és kreatív hálózatépítő diplomáciát helyezi előtérbe, amely interakciók által jön létre, ami hivatalos csúcstalálkozókból, hivatalos interakciós csatornákból, különböző BRI platformokból áll össze. Bár önmagában nem intézmény (mivel nincs központja és szervezeti bürokráciája), és elsősorban nem a formális intézményi logika alapján működik a kezdeményezés előrehaladását megtámogatják a magas szintű csúcstalálkozók, valamint különböző puha/kvázi-intézmények létrehozása (Vangeli, A. 2020). A koncepció az évek folyamán változott, bővült, illetve részben a kritikák hatására különböző aspektusait erősítették, vagy gyengítették. Az eredeti vízió kiegészült a „21. századi Tengeri Selyemút”, az „Északi-sarki Selyemút”, a „Digitális Selyemút”, az „Egészségügyi Selyemút”, illetve a „világűr információs korridor” koncepciójával. Ezek tekinthetőek gyakorlatilag a BRI „márka” leágazásainak. A Kezdeményezés kommunikációjában egyre erőteljesebben megjelent a környezeti és a szocioökonómiai szempontok figyelembevételének a hangsúlyozása, illetve annak a kiemelése, hogy a kínai vállalatok a beruházásaik tervezésénél és kivitelezésénél betartják a helyi szabályokat és előírásokat. A kínai elnök 2017-ben a Kommunista Párt

kongresszusán ígérte meg, hogy az ország „vezető szerepet fog vállalni a klímaváltozás elleni nemzetközi összefogásban” (Somini, S. 2017). 2019 áprilisában a másodikban megrendezett Övezet Út Fórumon – ahol közel 40 partnerország képviseltette magát a legmagasabb szinten – pedig annak a fontosságáról beszélt, hogy a megvalósuló beruházások a Fenntartható Fejlődési Keretrendszer 2030 agendájával összhangban valósuljanak meg hozzájárulva a fenntartható és zöld fejlődéshez (Belt and Road Forum 2019).<sup>8</sup>

A BRI megítélése ellentmondásos és a nyugati aktorok részéről először inkább csak szkeptikus hangok egyre negatívabb tónussal jelentek meg. A kritikusok/ellenzők élén az Amerikai Egyesült Államok áll, amelynek a 2017-ben kiadott nemzetbiztonsági stratégiájában Kínát (Oroszországgal egyetemben) már olyan országokként határozza meg, amelyek olyan világrend kialakításán munkálkodnak, amely az értékek és érdekek szintjén is ellentétes az amerikaival (The White House 2017 pp.2.). Egy 2020 májusában a Fehér Ház által publikált jelentés részletekben kifejti, hogy Kínának mely tevékenységeit határozza meg az USA ellenségesnek, és hogy ezekkel szemben milyen ellenlépéseket tett, illetve szándékozik meglépni. A dokumentum leszögezi, hogy Peking a külföldön megvalósuló beruházásait arra használja, hogy kiterjessze a politikai és katonai befolyását, illetve, hogy a legfontosabb technológiai szektorokban a kínai ipari sz tenderdek terjedjenek el. Az amerikai fél szerint a BRI keretein belül megvalósuló beruházások jellemzően rossz minőségűek, korrupcióval és a környezetszennyezéssel járnak, mindamelllett, hogy a projektekből kizárják a helyi közösségeket és eladósítják az államokat. Mindemelllett a jelentésben az is szerepel, hogy 2019-ben a Kínai Védelmi Minisztérium elismerte, hogy az OBOR (BRI régebbi megnevezése) és a Kínai Népi Felszabadító Hadsereg (PLA) terjeszkedése között kapcsolat áll fenn. Ez többek között a Karib-térség és a Csendes-óceáni-szigetek vonatkozásában is érvényes (The White House 2020).

---

<sup>8</sup> A Fenntartható Fejlődési Keretrendszer 2030 nevű dokumentumot 2015-ben 193 ENSZ tagállam vezetője egyhangú döntéssel fogadta el. A dokumentum 17 fenntartható fejlődési célt és 169 alcélt tartalmaz és a preambulumban az egyik legfontosabb megoldandó problémaként a szegénység felszámolását határozza meg (ensz.kormany.hu).

Ugyan egyes stratégiai dokumentumokban az EU is felhívja a figyelmet a kínai beruházások kapcsán felmerülő visszásságokra, viszont (nagy részét a közös külpolitika hiánya miatt) sokkal kevésbé elítélő hangot üt meg, mint az Egyesült Államok, ahol Kínához való viszonyulás azon kevés ügyek közé tartozik, amely tekintetében többé-kevésbé egyetértés uralkodik a demokraták és a republikánusok között. Utóbbira jó példa a 2021 tavaszán bemutatott kétpárti törvényjavaslat, amely arra irányul, hogy az Egyesült Államok megfelelő eszközökkel tudjon küzdeni a Kína jelentette kihívásokkal szemben, ami az USA nemzeti és gazdasági biztonságát is veszélyeztetni fogja a következő évtizedekben (United States Senate Foreign Committee, 2021).

Az Európa Bizottság 2019-es közleményében ugyanakkor arról írnak, hogy: „Kína a különböző szakpolitikai területeken egyidejűleg együttműködési partner, amellyel az EU-nak szorosan összehangolt közös céljai vannak, tárgyalópartner, amellyel az EU-nak meg kell teremtenie az érdekek közötti egyensúlyt, gazdasági versenytárs a technológia ágazatában betöltött vezető szerep tekintetében, illetve olyan rendszerszintű rivális, amely alternatív kormányzási modelleket támogat. Ez rugalmas és gyakorlatias, egész Unióra kiterjedő megközelítést tesz szükségessé, amely lehetővé teszi az érdekek és értékek elvhu védelmét” (European Commission 2019A pp.1.). Egyes esetekben azzal a váddal is szembe kell néznie az EU-nak, hogy kínai nyomásra változtatja meg az eredeti álláspontját. 2020 első felében a New York Times hasábjain jelent meg egy cikk, amely azt állította európai diplomatákról, hogy előbb visszatartották, majd átírták a kínai kormány koronavírusos félretájékoztatását kritizáló EU-jelentést (Apuzzo, M. 2021). A több, Kínával kritikus nyugati sajtótermék által is feldolgozott vádakot ugyan Peter Stano, uniós külügyi szóvivő visszautasította, az eset mégis jól rámutat arra az attitűd béli különbségre, ahogy az USA, illetve az EU fordul Kína irányába. Ez magyarázható azzal, hogy Kína megerősödése sokkal inkább veszélyeztetik az Amerikai Egyesült Államok pozícióit, amely egy szorosabb EU-Kína kapcsolat létrejöttében is ellenérdekelt.

Azon országok vezetői és kormányai, ahol a kínai beruházások megvalósulnak pozitívan viszonyulnak a BRI-hez. Ez természetesen jól felfogott érdekük, hiszen a jellemzően nagyrészt kínai bankok által nyújtott kölcsönök felvételének a jogosultságát alá kell támasztaniuk, illetve a megvalósult projektek által politikai tőkét is tudnak kovácsolni. A

jelentős beruházások, azonban kétélű fegyverként funkcionálhatnak, ugyanis a politikai ellenfelek tematizálhatják többek között az ezekkel járó vélt/vagy valós korrupciót, a kivitelezés minőségét, vagy akár a projekt létjogosultságának, megtérülésének a kérdését is. Malajziában például csak 2019-ben folytatták azt a több milliárd dollár értékű vasútépítési projektet, amelynek a munkálatait a 2018-ban miniszterelnöknek megválasztott (azóta már lemondott) 90-es éveiben járó Mahathir Mohamad állítatott le az eltúlzott költségvetése miatt (RFA 2019).<sup>9</sup> Hasonló folyamat játszódott le Észak-Macedóniában és Montenegróban is, mely országokban az ellenzék kormányra kerülve kritizálta a kínai háttérű autópálya építéseket. Igaz, hogy a már meglévő szerződéseket nem mondták fel.

2. ábra  
Övezet és Út Kezdeményezés a keleti hemiszférán



Forrás: The Economist 2020; Mercator Institute for China Studies, HKTDC Research, The Economist

<sup>9</sup> Az East Coast Rail Link (ECRL) megnevezésű vasútépítési beruházást – amely egy Kota Bharu és egy Malaka. szorosban lévő kikötőt összekötő 640 km hosszú vasúti pálya építését foglalja magában - eredetileg 65,5 milliárd ringgit (16 milliárd dollár) értékben vállalta el a kínai beruházó, amit később 44 milliárd ringgitre (11 milliárd dollár) módosított.

## 4.2. Kelet- Közép Európa, Délkelet-Európa és Kína

Hu Csin-tao, egykori kínai elnök 2004-es kelet-közép-európai útja jelezte, hogy Kína nem hagyja figyelmen kívül kelet-közép-európai régiót és a gazdasági érdekek meghaladhatják az ideológiai különbségeket (Eszterhai V. 2016). A 2008-as pénzügyi válság után gyors közeledés volt megfigyelhető a volt szocialista blokk országai, illetve Kína között és a kereskedelem volumene 2009 és 2015 között 66%-kal nőtt, 2015-re meghaladva a 74 milliárd dollárt (Pavličević, D. 2019.).<sup>10</sup> Az elemzések pedig arra engednek következtetni, hogy ezen országok és a Kína közötti a kommunista időszakban meglévő gazdasági kapcsolatok csak nagyon kis mértékben befolyásolják a kínai befektetések jelenkori irányát (Jacoby, W. 2015).

A volt szocialista blokk országai (és Görögország) részei a BRI-nek és az úgynevezett 17+1 együttműködés keretein<sup>11</sup> belül egy külön platformot is képeznek.<sup>12</sup> Az együttműködés első – akkor még 16 ország és Kína részvételével megrendezett – ülését 2012-ben tartották Varsóban, de még ezelőtt alapították meg Budapesten. Az együttműködés fontos eleme volt a Kínai Külügyminisztériumnak alárendelt Titkárság (Secretariat) felállítása, illetve Kína fél részéről annak a bejelentése, hogy egy 10 milliárd dolláros különleges hitelkeretet hoz létre (Eszterhai V. 2017). 2013-ban a bukaresti találkozón a tagállamok célként tűzték ki, a széles körű, barátságon alapuló partnerség és a bizalmas politikai légkör megteremtését a csatlakozó országok és Kína között. A Bukarestben megfogalmazott irányelvek szerint növelni kell a gazdasági és kereskedelmi potenciált, a mezőgazdaság területén való együttműködést, nagy

---

<sup>10</sup> 16+1-es kezdeményezés országai értendők bele.

<sup>11</sup> Az együttműködés résztvevői között Észtország, Litvánia és Szlovákia mellett Bulgária, Csehország, Görögország, Horvátország, Lengyelország, Lettország, Magyarország, Románia és Szlovénia is EU-tag, Albánia, Bosznia-Hercegovina, Észak-Macedónia, Montenegró és Szerbia pedig tagjelölt. 2021 májusában ugyanakkor a litván külügyminiszter bejelentette, hogy Litvánia kilép az együttműködésből (Lau, S. 2021).

<sup>12</sup> Kína hasonló regionális kezdeményezéseket hozott létre a BRI keretein belül. Ezek a China–Africa Cooperation (FOCAC), a China and Community of Latin American and Caribbean States (CELAC) Forum, illetve a China and the Pacific Islands Forum (CPIF).

számban kell létrehozni közös beruházásokat,<sup>13</sup> meg kell erősíteni a kulturális, tudományos kooperációt (Guvernul României 2013).

Kína számára azért is kedvező ez a formáció, mert így egy tömbbel tud tárgyalásokat folytatni, míg a térség egyes kormányai – amelyeknek amúgy nincs egységes Kína stratégiája és az ázsiai országhoz való viszonyuk is különböző – számára a kedvező kínai kölcsönökkel megvalósuló beruházások jelenthetik az együttműködés egyik legjelentősebb hozadékát, vagy a kínai befektetések ellenzői szerint a hátrányát. Mike Pompeo, egykori amerikai külügyminiszter balkáni (Montenegró, Észak-Macedónia) és kelet-közép-európai országokban tett 2019-es látogatásai alkalmával Oroszország és Kína térnyerésének a negatív következményeire hívta fel a figyelmet. Míg előbbi esetében az energiatülszórás veszélyeire figyelmeztetett, addig Kína kapcsán a Huawei 5G hálózat kiépítésében való részvétele és kínai infrastrukturális beruházások ellen emelte fel a legélesebben a hangját (Brunnstrom, D. 2019; RFE/RL 2019). Jellemző az Európai Unió BRI-hez való viszonyulására, hogy az Európai Bizottság 2019-es közleményében egyrészt elismerte, hogy Kína hozzájárult a nyugat-balkáni országok gazdasági növekedéséhez, másrészt viszont kiemelte, hogy „ezek a beruházások gyakran elhanyagolják a társadalmi-gazdasági és pénzügyi fenntarthatóságot, és magas szintű eladósodást eredményezhetnek, továbbá a stratégiai eszközök és források feletti ellenőrzés átadását. Ez veszélyezteti a jó társadalmi és gazdasági kormányzás, és leginkább a jogállamiság és az emberi jogok előmozdítására irányuló erőfeszítéseket.” (European Commission 2019A pp.4.).<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Kiemelt tekintettel az autópályák, vasúti, kikötői és repülőtéri építésével és fejlesztésével kapcsolatos projektekre, illetve az erőművek építésére.

<sup>14</sup> Az EU és Kína között meglévő kapcsolatok nehézségét jól szemlélteti az EU – Kína Átfogó Befektetési Megállapodás (CAI) esete is. A CAI „politikai szintű elvi megkötés” ugyan megvalósult, de a ratifikációja már nem. Az Európai Parlament pedig fel is hívta a Bizottság figyelmét arra, hogy „konzultáljon a Parlamenttel, mielőtt bármely lépést tenne a CAI megkötése és aláírása érdekében” (European Parliament 2021).

### 4.3. Konnektivitás, mint fenyegetés és lehetőség

A konnektivitás kialakítása fontos része a BRI-nek és az EU részéről ez egyben lehetőséget és fenyegetést is jelenet. A konnektivitás – amely kifejezésnek nincsen általánosan elfogadott definíciója –, mint stratégia eszköz értelmezése jó elméleti keretet adhat a kínai térnyerés megértéséhez. A nagyhatalmak ugyanis a konnektivitást más államok befolyásolására is használják azáltal, hogy aszimmetrikus függő hálózatokat hoznak létre (KKI 2021). Henry Farrel és Abraham L. Newman ezt a jelenséget függőségi fegyverként való alkalmazásaként írja le (weaponized interdependence). Míg az EU konnektivitással kapcsolatos programjai leginkább a kontinens régióit kapcsolják össze, addig a BRI a globális hálózatépítés programja. Emiatt több regionális hálózatépítési projekttel is átfedésbe találja magát, így például Európában a transzeurópai közlekedési hálózat (TENT-T) építésével, aminek a fejlesztésére a 2021-2030-as időszakban 1,5 billió euróra lenne szükség (D'Ambrogio, E. 2021). Az EU így válaszra kényszerül, mert egyrészt az európai országok számára előnyös lehet, ha az európai hálózatok kiépítésébe más aktorok is részt vállalnak, másrészt viszont mivel Kínát riválisnak is tekinti és a térnyerését sok esetben biztonsági kockázatként is kezeli, ezért sokszor visszakozik az együttműködéstől.

A Stiftung Wissenschaft und Politik (SWP) egyik tanulmányában kifejtik, hogy a konnektivitás maga nem új jelenség, olyan régre nyúlik vissza, mint az első emberi interakciók. Ami viszont új, az konnektivitás mint – geopolitikai implikációkkal rendelkező – stratégia alkalmazása. Mindez különbözik attól, mint amikor a kapcsolatokat véletlenszerűen vagy opportunista módon építik ki. Ebben a kontextusban a BRI is veszélyezteti azt a liberális nemzetközi rendszert, ami alapvetően alakította a globális kapcsolatrendszereket az elmúlt évtizedekben. Az SWP elemzésében kiemelik a szerzők, hogy ugyan egyes esetekben korábban is előfordult, hogy különböző infrastrukturális projektek politikai színezetet kaptak, viszont csak az elmúlt időszakban vált a konnektivitás a geopolitika fontos elemévé. Napjainkra az infrastrukturális projektek térbeli jellemzői és a különböző standardok jelentősége megnőtt és fontos tényezői lettek a világpolitikát jellemző interregnum megértésének. A BRI is különböző térbeli struktúrákat hoz létre, amihez különböző technológiai



rétegeket kapcsol hozzá (pl. 5G, digitális fizetési rendszerek). A kínai standardok megalkotása és terjeszkedése pedig sok szereplőnek frusztrációt okoz az ezekben a projekteknél részt vevő további szereplőknek és a külső aktoroknak is. Ez a jelenség megfigyelhető a kelet-közép európai és a balkáni kínai hátterű infrastrukturális beruházások kapcsán is. Ugyanis míg Kína magát a konnektivitás kiépítését tartja értéknek, addig az EU által támogatott érték alapú konnektivitás stratégiák túlmutatnak a materiális tartományon és részesei az etika, a transzparencia, a joguralom kérdései is (Godehardt, N. – Postel-Vinay, K. 2020). Flinta és Zhub is amellet érvelnek, hogy a BRI azáltal, hogy kapcsolatokat hoz létre gazdasági eszközökkel annak szándékos és nem szándékolt geopolitikai következményei vannak. Szerintük a BRI-nek három célja van: gazdasági integráció, regionális befolyás és a geopolitikai versengés. Azt is hangsúlyozzák ugyanakkor, hogy a BRI a konfliktusok mellett a globális kooperációra is lehetőséget ad és a gazdasági konnektivitás nem egy zéró összegű játszma. Ugyanakkor úgy látják, hogy a kínai fél részéről is hasznos lenne, ha elismernék, hogy a BRI „geopolitikai természetét” ezzel segítve a párbeszédet az USA-val és más országokkal (Flinta, C – Zhub, C. 2019).

Az ugyanis látható, hogy az EU-s és a kínai konnektivitási stratégia között ellentét feszül, ami például a digitális térbe való kapcsolatépítés lehetőségeit napjainkra nagy mértékben megtépázta, mindamellet, hogy a közlekedési hálózatépítésben való kooperációt még lehetővé teszi (Zhou, J. et al. 2021). Ugyanakkor ezen a téren is számolni kell az Egyesült Államok nyomásával. Ahogy azt Damian Wnukowski egy tanulmányában kifejti a kelet-közép-európai térség egyre inkább az amerikai-kínai rivalizálás terepévé válik. A régió országai így csak úgy tudják erősíteni az amerikai kapcsolataikat, amennyiben gyengítik a kínai kapcsolataikat (Wnukowski, D. 2020). Az Európai Parlament Kutatószolgálatának egyik jelentésében emlékeztetnek arra, hogy 2021 januárjában európai parlamenti képviselők arra hívták fel a figyelmet, hogy az EU-Ázsia konnektivitási stratégia kiterjesztéseként szükségessé vált egy globális EU konnektivitási stratégia megalkotása. Ez végül meg is valósult Global Gateway néven, aminek a keretében a 2021-2027-es időszakban 300 milliárd eurónyi beruházás

valósulhatna meg világszerte.<sup>15</sup> A Kínával való kooperáció kapcsán az elemzés kiemeli, hogy az nehézségekben ütközhet ellentétben a demokratikus államokkal (pl. Tajvan (sic!), Japán, Dél-Korea) való együttműködéssel. A háttéranyag ugyanakkor arra is kitér, hogy egyes megfigyelők szerint a BRI tárgyalásokkal és kompromisszumokkal való megváltoztatásával elképzelhető a két konnektivitási stratégia közötti szinergia és szintézis megteremtése. Ehhez lehetne használni a már meglévő kereteket, így a Kína-EU konnektivitási platformot is. Utóbbi egyelőre csak a közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektekre koncentrál, ami egyes elemzők szerint kibővíthető lenne a digitális és egészségügyi kapcsolatteremtésekre is (D'Ambrogio, E. 2021).<sup>16</sup>

## **5. Kína és a Nyugat-Balkán kapcsolódási pontjai**

### **5.1. Történelmi kapcsolatok**

Jugoszlávia, Albánia és Kína<sup>17</sup> második világháború utáni kapcsolatát egyrészt a kommunista rendszerek kialakulása, másrészt a Szovjetunióhoz való viszonyuk alakulása határozta meg a leginkább. Míg a kínai kommunisták a hatalomátvétel után gyakorlatilag rá voltak kényszerülve a Szovjetunió segítségére a gazdaságuk megalapozásához, addig Jugoszlávia viszonylag hamar különutas politikát kezdett folytatni, ami rányomta a bélyegét a Szovjetunióhoz való viszonyára is és 1948-ban „Jugoszláviát eretnekké nyilvánították, és kiközösítették a szovjet táborból” (Vukman P. 2011). Ugyan Sztálin halála után a későbbi vezetők több kísérletet is tettek a Jugoszláviával való viszony javítása érdekében és 1955-ben Nyikita Szergejevics Hruscsov és Nyikolaj Alekszandrovics Bulganyin is Belgrádba látogatott – Hruscsov

---

<sup>15</sup> Az európai Bizottság meghatározása alapján a Global Gateway célja, hogy fellendítse az intelligens, tiszta és biztonságos összeköttetéseket a digitális, az energia- és a közlekedési ágazatban világszerte, valamint mindenütt megerősítse az egészségügyi, oktatási és kutatási rendszereket. [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway\\_hu](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_hu)

<sup>16</sup> A platformot 2015-en hozták létre és több olyan közlekedési infrastruktúrában megvalósítható projekt is meghatározásra került a keretein belül, ahol együttműködésre van lehetőség az EU és Kína között. A projektek listája: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2019-11/eu-china-connectivity-platform-projects-2019.pdf>

<sup>17</sup> Kína alatt a Kínai Népköztársaság értendő a továbbiakban.

pedig gyakorlatilag elfogadta azt az álláspontot, hogy a szocializmushoz több út vezet – a szovjet-jugoszláv viszony a későbbiekben is kiegyensúlyozatlan maradt (Jelavich, B. 1996 pp.313.). Jugoszlávia pedig nem csatlakozott a szocialista országok gazdasági és katonai szövetségeihez, bár a KGST-be megfigyelői státuszt kapott (uo. pp.340.).

Jugoszlávia 1949 októberében elismerte a Kínai Népköztársaságot, de fordítva ez akkor még nem történt meg. Sőt, 1958 után ahogy Jelavich fogalmaz: „a kínai vezetők Titót tekintették a legveszélyesebb eretneknek, és rá hárították a felelősséget a kommunista táborban előforduló problémák jó részéért, ezért Belgrád ellen intézték a leghevesebb támadásokat” (uo. pp.341.). Mao maga is több alkalommal elítélte a jugoszláv rendszert és 1958-ban úgy nyilatkozott, hogy „a jugoszláv program a proletariátus akaratának elnyomására, az ellenség tekintélyének dagasztására irányul”. Mindemellett „emberileg is elítélte Titót, akit „köpönyegforgatónak nevezett” (Polonyi P – A. Sajti. E. 2000 pp. 156.). A két ország kapcsolata csak az 1970-es évek végén, Kínának az Egyesült Államok felé nyitó politikájának a kezdetekor, illetve Mao halála után kezdett el javulni (uo. pp. 155-156.). 1949 és 1960 között sem jugoszláv, sem albán felsővezetők nem jártak hivatalos látogatáson Kínában és Tito is csak 1977-ben – Mao halála után egy évvel - látogatott el Pekingbe (Lüthi, L. M. 2015), ahol azt mondta, hogy a „köztük lévő különbségek nem szabad, hogy befolyásolják a kapcsolataikat” (The New York Times 1977).

Kimondottan erős ideológiai kapocs jött létre Kína és Albánia között az 1960-as évektől kezdve, miután az Enver Hoxha vezette balkáni állam, amely 1948 óta Jugoszlávia ellenes politikát folytatott szakított a Szovjetunióval is (Fardella, E. et al. 2015 pp. 35-36.). Albánia gazdasági szempontból is profitálni tudott a kapcsolatból, ugyanis a két ország közeledése után a Szovjetunió helyett már Kína biztosította az ország számára a Szovjetuniónál is kedvezőbb feltételű kölcsönöket (Zickel, R. - Iwaskiw, W.R. 1994), segélyeket és a szakembereket (Qin, A. 2013). A kínai asszisztencia értéke megközelítette a 10 milliárd remnibit, ami akkori értéken 6 milliárd amerikai dollárnak felelt meg (Fardella, E. et al. 2015 2015 pp. 18.). Ebben az időszakban Kína lett az ország legfontosabb kereskedelmi partnere és Albánia kapcsolatai Jugoszláviával is javultak, 1980-ra már a legjelentősebb kereskedelmi partner pozícióját is átvette Kínától

Jugoszlávia (Zickel, R. - Iwaskiw, W.R. 1994). Kínai és albán vezetők napjainkban is szívesen emlegetik fel ezt az időszakot. 2014-ben a Belgrádban megtartott 16+1-es csúcson a kínai miniszterelnök újságírók előtt fejtette ki, hogy „ma Kínában sokan emlékeznek még arra a történelmi hozzájárulásra, amelyet Albánia adott ahhoz, hogy Kína megkapja jog szerint az őt megillető helyét az Egyesült Nemzetek Szervezetében” (Magyar Nemzet 2014).

Ugyanakkor Mao halála és a kínaiak pragmatikus nyitáspolitikája után a két ország viszonya megromlott és 1978-ban Hoxha már arról beszélt, hogy „Kína Hruscsovhoz hasonlóan letérdelt Tito előtt, az opportunizmus és a demagógia mély mocsarába süllyedt” (Réti Gy. 2000 pp.208.). Ugyan a diplomáciai kapcsolatok ezután sem szűntek meg a két ország között (Fardella, E. et al. 2015 pp. 16.), mindazonáltal Albánia ezután patrónus nélkül maradván – és többek között a koszovói kérdés miatt Jugoszláviától is elhidegülve – megpróbálta valamelyest diverzifikálni kereskedelmi és diplomáciai kapcsolatait többek között Görögország, Olaszország és Törökország felé nyitva (Zickel, R. - Iwaskiw, W.R. 1994).

1978-ban Kína már koherens politikát igyekezett kialakítani balkáni térség országaival, amelynek része volt, hogy szorosabb politikai, gazdasági és személyes kapcsolatokat létesített a Tito vezette Jugoszláviával (illetve Nicolae Ceaușescu Romániájával is). Az 1980-as években Kína és a Szovjetunió fokozatos megbékélése ugyanakkor közrejátszott abban, hogy Kína számára a Balkán geopolitikai és ideológiai téren is veszít a jelentőségéből, ami az állami és pártvezetők látogatásának csökkenésében és a kereskedelem visszaesésében is megmutatkozott. Ez a megbékélés, majd később a Szovjetunió felbomlása, Jugoszlávia dezintegrációja, a balkáni országok átalukálása megszüntették Kína és a Balkán között a közös ideológián és világnézetben alapuló viszonyt. Utóbbi viszont nem eredményezte a kétoldalú kapcsolatok romlását, sőt a magas rangú államközi látogatások száma később újra nőtt (Tubilewicz, C. 2001). A nyugat-balkáni államok számára fontossá vált Kína ENSZ BT tagsága, annak érdekében, hogy minél jobban tudják érvényesíteni az érdekeiket a nemzetközi szinten is. Jugoszlávia arra számított, hogy Kína támogatni fogja az országgal szembeni gazdasági

embargó eltörlését.<sup>18</sup> A bosnyákok abban reménykedtek, hogy Kína támogatni fogja Bosznia-Hercegovina szuverenitását és a területi integritását, Macedónia pedig abban bízott, hogy a kommunista állam segítségére lesz, hogy az ENSZ meghosszabbítsa a békefenntartó misszióját (UNPREDEP) az országban. Kína alapvetően támogatólag lépett fel a nyugat-balkáni országok számára fontos ügyekben és nem is vétózta meg a Balkánnal kapcsolatos ENSZ határozatokat, legfeljebb tartózkodott akkor, amikor ellenkező esetben az USA-val kellett volna konfliktust felvállalnia (Tubilewicz, C. 2001).

Az egyes államok Kínához való viszonyában fontos szerepet töltött és tölt be a „tajvani kérdés”. A második világháborút követően ez nem jelentett problémát Kína és a balkáni államok kapcsolatában, ugyanis Jugoszlávia és Albánia is kerülték a hivatalos kapcsolatfelvételt a Kínai Köztársasággal. Mindamellet 1979-től Tajvan szakítva az antikommunizmus által meghatározott külpolitikájával többek között Magyarországgal és Jugoszláviával is – amely országokat a „nem ellenséges” kommunisták csoportjába sorolt – közvetlen kereskedelmi kapcsolatokat létesített. Albánia ugyanakkor 1982-ig az „ellenséges csoportba” tartozott. A tajvani kérdés csak 1999-ben okozott problémákat egy rövid időre Macedónia esetében, amikor a balkáni ország egy kormányváltás után a tajvani befektetések reményében hivatalos kapcsolatot létesített az országgal és emiatt Kína megvétózta az UNPREDEP misszió meghosszabbítását az országban (Tubilewicz, C. 2001).

## 5.2. Gazdasági kapcsolatok

### 5.2.1. Kereskedelmi kapcsolatok

Ugyan a nyugat-balkáni országoknak még mindig az Európai Unió a legjelentősebb kereskedelmi partnerük, az import tekintetében Kína is egyre fontosabb szerepet tölt be az esetükben. Az Eurostat adatai alapján 2020-ban az EU-ba a térség exportjának

---

<sup>18</sup> Itt Tubilewicz „Kis-Jugoszláviára” utalhat.

69,2%-a irányult, míg az import 54,1%-a érkezett az EU-ból. Kína esetében ezek az arányok 1,8, illetve 10,5%-ot tettek ki.<sup>19</sup>

A wiiw<sup>20</sup> által összegyűjtött adatok alapján nyugat-balkáni országok Kínába irányuló exportjának aránya a teljes exportjukhoz képest 2017 és 2019 között egyik vizsgált állam esetében sem érte el az 5%-ot. Ugyan Koszovó tekintetében két évben (2011, 2014) is kiugró arányt lehetett regisztrálni (8,9%, 13%) ez inkább kivételnek számít. Szerbia esetében a Kínába irányuló export aránya elenyésző, 1,7% (3. ábra).

A Kínából való import már jelentősebb arányt képvisel nyugat-balkáni országok teljes importjából. 2019-ben az összes országban meghaladta az 5%-ot ez az arány. A legalacsonyabb Észak-Macedónia (5,8%), míg legmagasabb Koszovó esetében volt, 9,7% (4. ábra). Az exporttal ellentétben, ahol egyik nyugat-balkáni állam esetében sem került be Kína az öt legfontosabb kereskedelmi partnere közé (2019-es adatok alapján) az import esetében Montenegrónak a harmadik, Szerbiának a harmadik, Észak-Macedóniának az ötödik, Koszovónak a harmadik, Bosznia-Hercegovinának az ötödik, míg Albániának a harmadik legfontosabb kereskedelmi partnere volt Kína.<sup>21</sup>

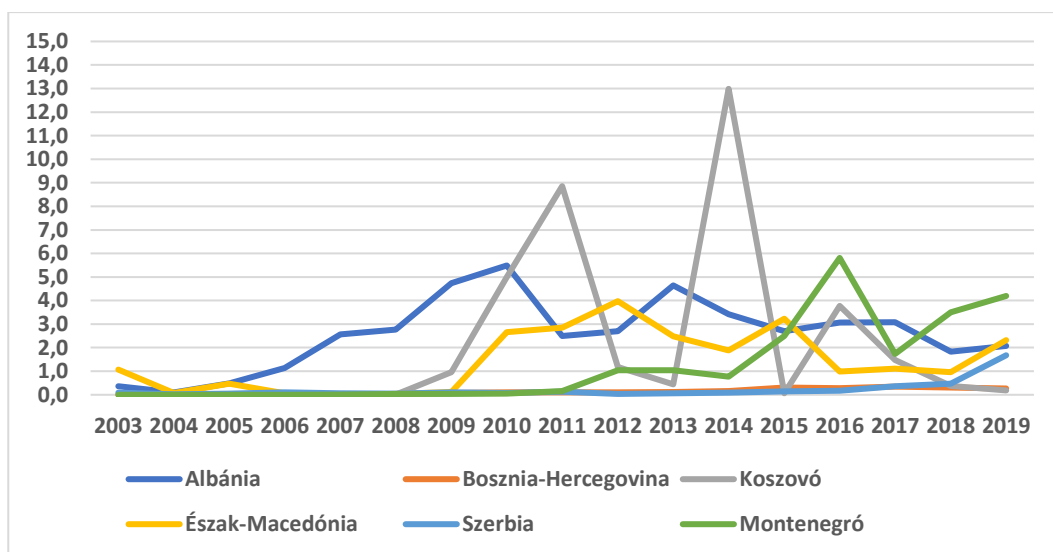
---

<sup>19</sup> Lásd Eurostat adatok: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Western Balkans-EU - international trade in goods statistics#The Western Balkans trade with the EU and other main partners](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Western_Balkans-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#The_Western_Balkans_trade_with_the_EU_and_other_main_partners)

<sup>20</sup> A wiiw adatbázisának megtekintése fizetős szolgáltatás, az adatbázis megvételre került: <https://data.wiiw.ac.at/fdi-database.html>

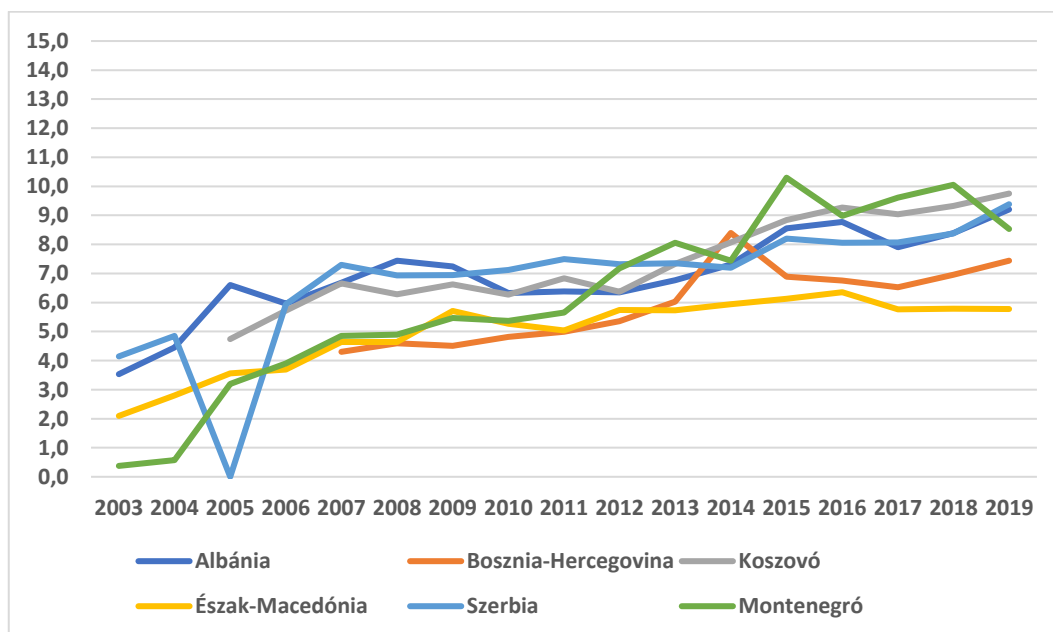
<sup>21</sup> Az adatok megtalálhatóak a melléklet ábrái között.

3. ábra  
Kínába irányuló export aránya (%)



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>22</sup>

4. ábra  
Kínából való import aránya (%)



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Hiányzó adatok: Bosznia-Hercegovina: 2003,2004,2005,2006

<sup>23</sup> Hiányzó adatok: Bosznia-Hercegovina: 2003,2004,2005,2006

### 5.2.2. Tőkebefektetések

A Nyugat-Balkánon realizálódnak kínai tőkebefektetések is, de ezeknek a mértéke jóval elmarad, a nyugat-európai országokban, vagy akár Magyarországon megfigyelhető kínai befektetések mértékétől. Jacimovic és társai számításai alapján míg 2009-ben mindössze 1,5 millió dollárnyi kínai működőtőke áramlott nyugat-balkáni országokba,<sup>24</sup> ami az összes kínai tőkeáramlás 0,002%-ának felelt meg, addig 2015-ben ez az érték közel 20 millió dollár volt, ami az összes kínai tőkeáramlás 0,02%-át tette ki abban az évben. 2015-ben az „új” EU-s tagállamok esetében ez az érték közel 161 millió dollárt, míg az EU15 tekintetében 5319 millió dollárt tett ki, ami az összes kínai tőkeáramlás 4,2%-ával ért fel (Jacimovic, D. et al. 2018).<sup>25</sup>

A kínai befektetés állomány (FDI inward stock) aránya Szerbia esetében a legjelentősebb, 2019-ben 4,6%-ra nőtt. Észak-Macedónia esetében ez az arány 2,8%, míg Montenegró tekintetében 1%. A wiiw adatai alapján Bosznia-Hercegovinában és Albániában nem volt regisztrálható kínai befektetési állomány, míg Koszovóról nem állnak rendelkezésre adatok Kína vonatkozásában (5. ábra). A nyugat-balkáni országokba továbbra is a legnagyobb arányban az EU-s országokból érkeznek működőtőke-befektetések (Munich Security Conference 2019 pp.34.). Montenegrót és Koszovót kivéve 2019-ben az összes országban a befektetés állomány több mint 50%-ért feleltek az EU-s országok. Míg 2019-ben Montenegróban Oroszország (11,7%) és Szerbia (5,8%) is jelentős hányadát adta ki a befektetés állománynak, addig Koszovó esetében a nem EU-s országok közül Svájc (12,1%), Törökország (11%) és az Egyesült Államok (5,1%) is fontos befektetőnek számított. Szerbiában, ahol a legjelentősebb befektetés állomány volt regisztrálható 2019-ben (32 milliárd euró) az EU-s országok adták ennek az összegnek a 69%-át (22 milliárd euró). Kína itt sem fért be az öt

---

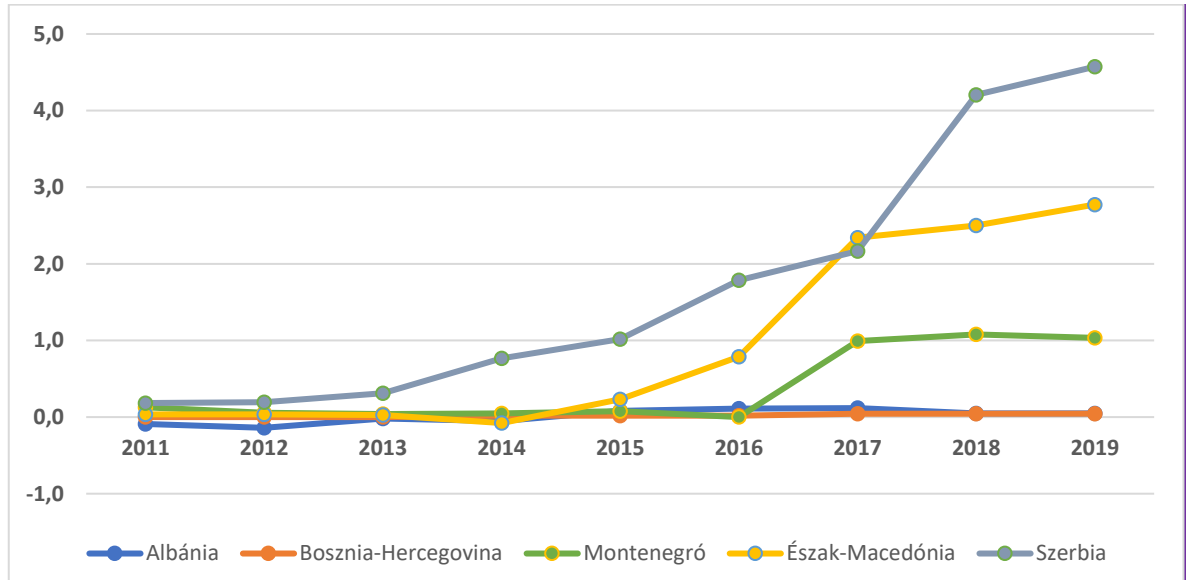
<sup>24</sup> Megjegyzendő, hogy ebben a tanulmányban a szerzők a nyugat-balkáni országok csoportjába Bosznia-Hercegovinát, Horvátországot, Montenegrót és Szerbiát foglalták bele (amelyekbe a vizsgált időszakban érkezett kínai FDI). Az „új” EU-s tagállamok kategóriába pedig a 2004 május 1 után csatlakozott államok értendőek (véltetően Horvátország nélkül).

<sup>25</sup> A 2010-es évek végére főleg a Szerbiában való befektetéseknek köszönhetően a FDI összege nagymértékben megnőtt.



legjelentősebb befektető közé és 2011 és 2019 között rendre Ausztria és Hollandia rendelkezett a legjelentősebb befektetés állománnyal az országban.<sup>26</sup>

5. ábra  
Kínai befektetés állomány aránya(%)



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>27</sup>

A kínai befektetések pontos összegét nehéz megállapítani, mivel erre vonatkozólag több számítás is létezik. Jó közelítést adhat a The American Enterprise Institute és a The Heritage Foundation által működtetett China Global Investment Tracker (CGIT) adatbázis, amelynek az adatai alapján 2010 és 2021 tavasza között 4 440 millió dollárnyi kínai befektetés érkezett Szerbiába. Ezekből nagy részt tett ki a nagybecskereki (Zrenjanin) gumigyár megépítésére szánt összeg (990 millió dollár), illetve a Zijin Mining bori rézbányát tulajdonló cégben való részesedés szerzés és a bányát érintő további fejlesztések (1. táblázat).<sup>28</sup> Előbbi beruházással a nagysága, illetve az építkezést

<sup>26</sup> 2019-ben Hollandia a teljes befektetés állomány 14,2%-áért, míg Ausztria a 13,1%-áért felelt. A részletezett adatok a melléklet ábrái között találhatóak meg.

<sup>27</sup> Hiányzó adatok: Bosznia-Hercegovina: 2011,2012 Montenegró 2016, Szerbia esetében a kínai és a hongkongi befektetés állomány együtt lett kezelve. Az adatbázisban a többi ország esetében nem szerepel Hongkong. A beáramló FDI állomány a saját tőkére (equity capital), a bevételek újra befektetésére, az adósságinstrumentumokra vonatkozik.

<sup>28</sup> A CGIT adatbázisában lehet keresni befektetésekre (investment) és beruházások kivitelezésére (construction) is. Szerbia esetében az első befektetés 2014-ben lett regisztrálva, a kivitelezés

övező konfliktusok miatt is érdemes részletesebben foglalkozni, mivel ezek jól mutatják a kínai térnyerést övező érdekellentéteket és pozíciókat.

Az első Európában létesítendő kínai autógumi gyár építése már folyamatban van és Aleksandar Vučić szerb elnök 2019 tavaszán arról beszélt, hogy 1200 főt fog foglalkoztatni, 2025-re épül meg teljesen (de már 2021 végén megkezd a működését) és 13 millió gumiabroncs gyártására lesz alkalmas évente (Istrate, D. 2019). A gyár még nem készült el 2021 végén, viszont jelentős sajtóvisszhangot váltott ki az a vád, miszerint a kínai vállalat embertelen körülmények között tart 500 vietnámi munkást. Az Associated Press – amelynek a munkatársai el is látogattak az építkezés helyszínére – 2021 novemberében arról adott hírt, hogy a vietnámi munkások, akiknek elmondásuk szerint elvették az útlevelüket fűtetlen barakkokban élnek, megfelelő ellátás nélkül és a fizetésüket sem kapják meg időben. Egyes emberi jogi szervezetek szerint felmerül az embercsempészet és még a rabszolga sorban tartás lehetősége is (Stojanovic, D. 2021). 2020 december végén az Európai Parlament is kiadott egy állásfoglalásra irányuló közös indítványt, amelyben „aggodalmát fejezi ki Kína növekvő befolyása miatt Szerbiában és a Nyugat-Balkánon; felhívja Szerbiát, hogy szigorítsa a kínai üzleti tevékenységekre vonatkozó megfelelőségi előírásokat; hangsúlyozza, hogy a szerb munkaügyi és környezetvédelmi jogszabályokat az országban működő kínai vállalatokra is alkalmazni kell” és „mélységes aggodalmának ad hangot a kínai Linglong Tire gyár szerbiai építkezésén mintegy 500 vietnámi polgár állítólagos kényszermunkája, emberi jogaik megsértése és emberkereskedelem gyanúja miatt”. Mindemellett nehezményezi, hogy „egyre több előjogot biztosít Kína számára, még akkor is, ha ezek ellentétesek az uniós joggal; mivel a külföldiek foglalkoztatásáról szóló, Belgrád és Peking közötti megállapodás lehetővé teszi a kínai munkajog Szerbiában történő alkalmazását.” A dokumentum felidézi a súlyos vádakat és megállapítja azt is, hogy „a Linglong Tire gyár munkavállalóinak szerződéseik olyan szabálytalanságokat tartalmaznak, amelyek arra utalnak, hogy a bérekkel, a szabadsággal és a munkaidővel kapcsolatban munkaerő-kizsákmányolásra került sor.” Sőt arra is kitér, hogy a gyár ügye kapcsán „felmerültek a

---

kategóriában viszont ez előtt megvalósult beruházások is szerepelnek 2010 és 2021 között 5 620 millió euró értékben.

médiamunkások, aktivisták, civil társadalmi szervezetek és nem kormányzati szervezetek megfélemlítésére és fizikai bántalmazására vonatkozó állítások.” Mindezek miatt az Európai Parlament az elfogadott állásfoglalásában „sürgeti a szerb hatóságokat, hogy alaposan vizsgálják ki az ügyet, és biztosítsák az alapvető emberi jogok, különösen a munkavállalói jogok tiszteletben tartását a gyárban, tájékoztassák az EU-t vizsgálataik eredményéről, és vonják felelősségre az elkövetőket; felhívja a szerb hatóságokat, hogy tegyék lehetővé a zrenjanini Linglong Tire gyárba, valamint a vietnámi munkavállalók elhelyezésére szolgáló létesítményekbe való szabad, tényleges és akadálytalan bejutást a nem kormányzati szervezetek, a civil társadalmi szervezetek, az uniós tisztviselők és más nemzetközi szervezetek tisztviselői számára” (European Parliament 2020).

Ugyan a kínai vállalatok kevés esetben reagálnak érdemben a megfogalmazott kritikákra és a Linglong Tire nem is válaszolt az Associated Press megkeresésére, viszont szerb sajtóorgánumoknak arról adott tájékoztatást, hogy a vietnámi munkások helyzetéért az alvállalkozások, illetve vietnámi munkaerő kölcsönző cégek a felelősek és nem is a Linglong Tire foglalkoztatja közvetlenül őket. Megígérték, hogy mihamarabb visszaszolgáltatják az okmányait, amiket azért kellett elvenni tőlük, hogy a munkavégzéshez és az ott tartózkodáshoz szükséges engedélyeket rápecsételjék. Mindemellett tagadták, hogy a vietnámi munkások rossz körülmények között éljenek és arról is beszámoltak, hogy a bérüket a ledolgozott órák alapján fizetik ki időben. Az Associated Press beszámolója szerint ugyan a szerb hivatalnokok felszólaltak az „embertelen” körülmények ellen, viszont kicsinyítették Kína szerepét az ügyben. Ana Brnabić, szerb miniszterelnök arról beszélt, hogy nem zárja ki, hogy a Linglong elleni támadások mögött azok állnak, akik a kínai beruházásokat támadják az országban. Elmondása szerint először mindez „a környezettel kapcsolatos aggodalmakban öltött testet. Majd a munkásokra koncentráltak. Holnapután pedig valami más lesz.” Vučić pedig egyenesen azt a költői kérdést tette fel, hogy „mit akarnak tőlünk? Azt akarják, hogy semmisítsünk meg egy 900 millió dolláros befektetést?” (Stojanovic, D. 2021).

1. táblázat

Kínai vállalatok **működőtőke-befektetései**, illetve beruházások kivitelezésében való részvétele Szerbiában (2010–2021)<sup>29</sup>

Év	Kínai vállalat	Millió (\$)	Tulajdoni rész (%)	Tranzakcióban résztvevő	Szektor	Alszektor
2010	Sinomach	340			Energia	
2010	China Communications Construction	260			Közlekedés	Gépjármű
2013	China Communications Construction	850			Közlekedés	Gépjármű
2013	Shandong Gaosu	330	19		Közlekedés	Gépjármű
Év	Kínai vállalat	Millió (\$)	Tulajdoni rész (%)	Tranzakcióban résztvevő	Szektor	Alszektor
2014	Sinomach	970			Energia	
2016	Sinomach	230			Energia	Gáz
2016	Hebei Steel	120			Fém	Acél
2016	Huawei	170		Telekom Srbija	Technológia	Telecom
2016	China Communications Construction	230			Közlekedés	Gépjármű
2016	Power Construction Corp	220			Közlekedés	Gépjármű
2017	Sinomach	720		EPS	Energia	Szén
2017	Shanghai Electric	210			Energia	Gáz
2017	Power Construction Corp	230			Energia	
2017	Hebei Iron	120			Fém	Acél
2017	China Communications Construction	520			Közlekedés	Gépjármű
2017	China Railway Engineering	350			Közlekedés	Vasút
2017	Sinomach	310			Közmű	
2018	Minmetals	110			Fém	
2017	Shanghai Electric	140			Energia	Alternatív
2018	Zijin Mining	690	63	RTB Bor.	Fém	Réz
2018	China Communications Construction	260			Egyéb	

<sup>29</sup> Az alszektornál, a gépjármű megnevezésnél (angolul „auto”) jelölt projektek esetében tágan értendő a beruházások fajtája (például az autópálya-építések is ide tartoznak).

2018	China Railway Engineering, China Communications Construction Corp.	1090			Közlekedés	Vasút
2018	Power Construction Corp.	220			Közlekedés	Gépjármű
2018	Shandong Linglong	990	1		Közlekedés	Gépjármű
2019	Hebei Steel	120			Fém	Acél
2019	Zijin Mining	380			Fém	
2020	Zijin Mining	360			Fém	Réz
2020	Shandong Gaosu	180			Közlekedés	Gépjármű
2020	China Communications Construction	710			Közlekedés	Gépjármű
2021	Zijin Mining	410			Fém	Réz
2021	Power Construction Corp.	120			Közlekedés	Gépjármű

Forrás: China Global Investment Tracker, saját szerkesztés Csapó D.G. 2021A alapján

Bosznia-Hercegovina esetében két befektetés jelenik meg a CGIT adatbázisában 440 millió euró értékben (2. táblázat).<sup>30</sup> 2020-ban az izraeli M.T. Abraham Group bejelentette, hogy a boszniai leányvállalata, az Aluminijske Industrije d.o.o. aláírt egy lízingszerződés a mostari Bosnia's Aluminijske Industrije-al annak érdekében, hogy újra kezdődhessen az alumínium termelés. Az izraeli cég a kínai China Machinery Engineering Corporation (CMEC) és a China Nonferrous Metal Industry's Foreign Engineering & Construction Co., Ltd. (NFC) nevű vállalatokkal társulva indítaná újra a termelést (Pavlova I. 2020).

2. táblázat

Kínai vállalatok **működőtőke-befektetései**, illetve beruházások kivitelezésében való részvétele Bosznia-Hercegovinában (2010–2021)

Év	Kínai vállalat	Millió (\$)	Tulajdoni rész (%)	Tranzakcióban résztvevő	Szektor	Alszektor
2010	Dongfang Electric	710		Energy Financing	Energia	Szén
2013	Power Construction Corp	280		KTG	Energia	Gáz

<sup>30</sup> A beruházások kivitelezése területén öt további projekt 1360 millió dollár értékben szerepel az adatbázisban.

2017	Shandong Gaosu	640			Közlekedés	Gépjármű
2018	China Poly, Sinomach	310	51		Energia	Szén
2019	China State Construction Engineering, PowerChina	100	90	Autoceste	Közlekedés	Gépjármű
2020	China Energy Engineering	220			Energia	Víz
2020	China Energy Engineering	120		EPBiH	Energia	Szén
2020	Sinomach, China Nonferrous Metal Mining	110		M.T. Abraham	Fém	Alumínium

Forrás: China Global Investment Tracker, saját szerkesztés Csapó D.G. 2021A alapján

A CGIT adatbázisában Észak-Macedónia, Montenegró, Albánia és Koszovó esetében nem szerepelnek működőtőke-befektetése. Míg Észak-Macedóniánál három beruházás kivitelezésében való projekt (pl. autópálya építés) van regisztrálva, addig Montenegró esetében kettő (autópálya, energia) (3. táblázat).

### 3. táblázat

Kínai vállalatok beruházások kivitelezésében való részvétele Észak-Macedóniában és Montenegróban (2010–2021)

<b>Év</b>	<b>Kínai vállalat</b>	<b>Millió (\$)</b>	<b>Tulajdoni rész (%)</b>	<b>Tranzakcióban résztvevő</b>	<b>Szektor</b>	<b>Alszektor</b>	<b>Ország</b>
2013	PowerChina	370	51		Közlekedés	Gépjármű	Észak-Macedónia
2014	PowerChina	120	51		Közlekedés	Gépjármű	Észak-Macedónia
2019	Sinomach	160		Limak	Ingatlan	Építés	Észak-Macedónia
2014	China Communications Construction	1120			Közlekedés	Gépjármű	Montenegró
2017	State Power Investment Corporation	100			Energia	Alternatív	Montenegró

Forrás: China Global Investment Tracker, saját szerkesztés Csapó D.G. 2021A alapján

### 5.2.3. Külső aktorok megítélése

A nyugat-balkáni országok lakosai közül Szerbiában érzékelik a leginkább fontos gazdasági partnernek Kínát. Az International Republican Institute (IRI) „Center for Insights in Survey Research” nevű 2020-as felmérésének eredményei alapján<sup>31</sup> a szerbek 71%-a gondolja úgy, hogy Kína a legfontosabb gazdasági partnerek között van, ennél magasabb arányban csak Oroszországot jelölték (73%) meg a lakosok, míg Németországot a felük említette (49%), az Egyesült Államokról pedig 75%-uk vélte úgy, hogy nincs a legfontosabb partnerek között. Montenegróban a megkérdezettek fele (50%) jelölte meg Kínát a legfontosabb gazdasági partnerek között, míg Bosznia-Hercegovina és Észak-Macedónia esetében ez az arány 23, illetve 28%-os volt. Koszovóban pedig a válaszadók 78%-a vélte úgy, hogy Kína nincs a legfontosabb partnerek között (itt az Egyesült Államokat a válaszadók 94%-a jelölte meg annak) (6. ábra).

A megkérdezett szerb lakosoknak több mint a fele (51%) gondolta úgy, hogy van jelentős kínai beruházás az országában, míg Montenegróban 31%. A többi nyugat-balkáni országban ez az arány jóval alacsonyabb. Észak-Macedóniában 18%, Bosznia-Hercegovina esetében 13%, míg Koszovóban mindössze 1% (7. ábra). Montenegróban viszonylag alacsonynak tűnik ez az arány, mert az országot átszelő kínai kölcsönből finanszírozott kínai vállalatok által finanszírozott autópálya építése jelentős sajtóvisszhangot váltott ki az ország államadósságának a megugrása miatt is.<sup>32</sup>

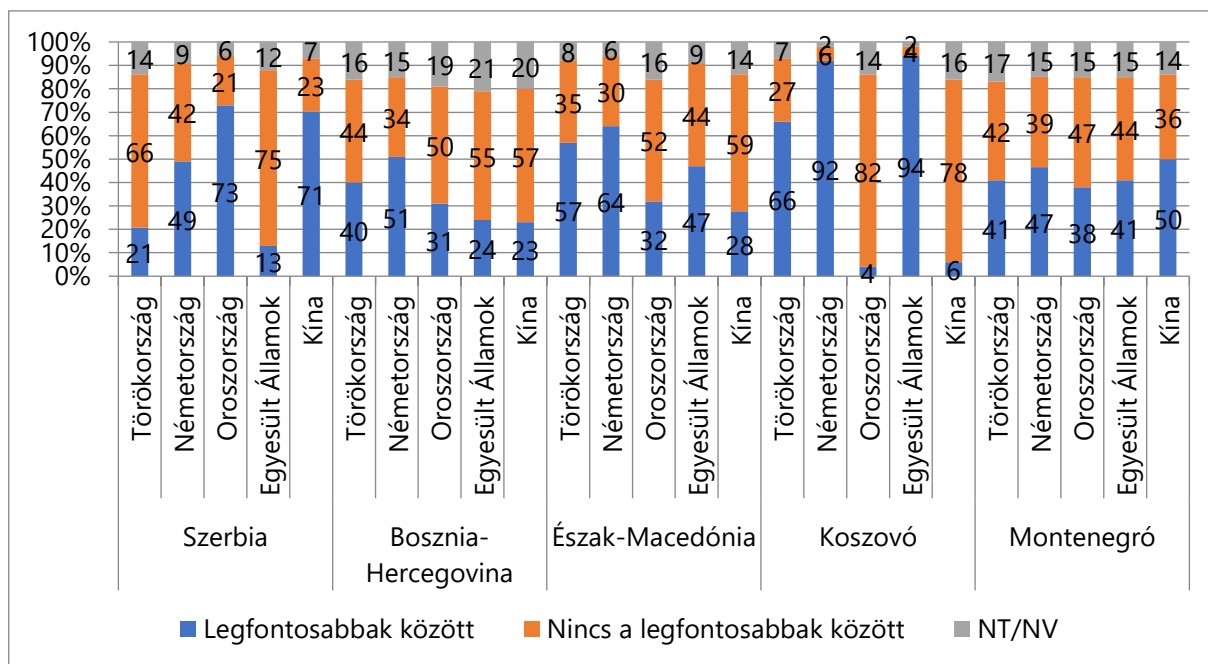
---

<sup>31</sup> A felmérésben nem szerepelt Albánia.

<sup>32</sup> Ennek ugyanakkor akár az is lehet a magyarázata, hogy a válaszadók nagy része a beruházások alatt csak a külföldi közvetlen működő tőkebefektetéseket értette és ezért válaszolt nemmel. Angolul az eredeti kérdés így hangzott: „Are you aware of any major Chinese investments in our country?”.

6. ábra

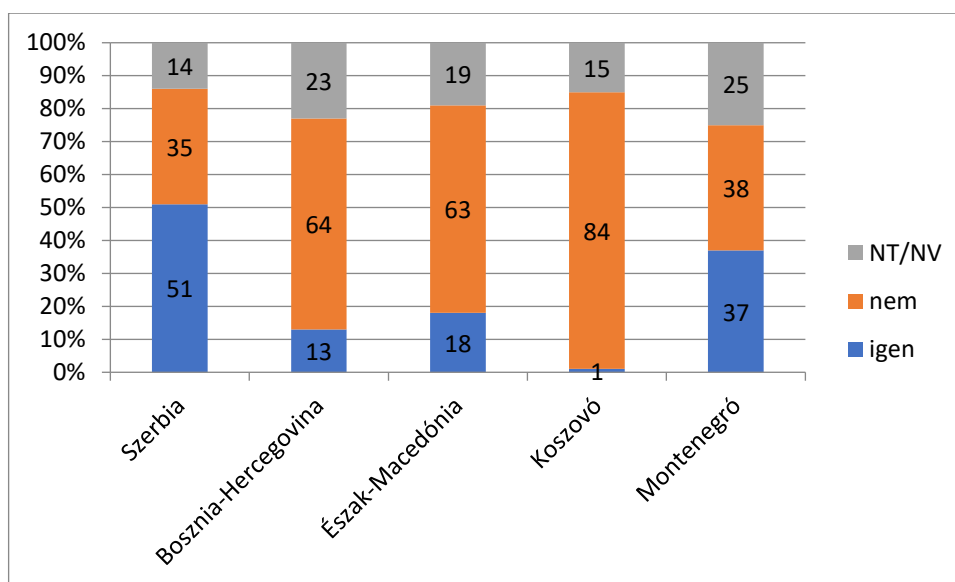
A felsorolt országok közül melyikről gondolja úgy, hogy a legfontosabb (vagy legfontosabbak között található) gazdasági partner?



Forrás: IRI „Center for Insights in Survey Research” 2020, saját szerkesztés

7. ábra

Tud-e jelentős kínai beruházásról az országban?



Forrás: IRI „Center for Insights in Survey Research” 2020, saját szerkesztés



#### 5.2.4. Adósság

A kínai térnyerést kritizáló hangok sok esetben kockázatként értékelik a nyugat-balkáni országok Kína felé eladósodottságának a megjelenését/növekedését. A UniCredit számításai alapján 2020-ban a kínai hitel aránya azonban Montenegró kivételével nem érte el a GDP 10%-át. A szerződött (contracted) kínai hitelállomány – amely alatt a Kínai Eximbanknak való tartozást kell érteni – mértéke a Montenegró esetében a GDP 20,7%-át teszi ki. Szerbiában 7, Észak-Macedóniában 7,5, Bosznia-Hercegovinában 3,6%-át teszi ki a GDP-nek kínai hitelállomány, míg Albánia nem szerződött hitelre.<sup>33</sup> Az átlagos éves hiteltörlesztés mértéke a 2021-2040-es időszakot figyelembe véve 57 millió euró Észak-Macedónia, 60 millió euró Bosznia-Hercegovina, 77 millió euró Montenegró, míg 233 millió euró Szerbia esetében. Ezen kötelezettségek mértéke Montenegró kivételével, ahol 1,8% a GDP 1%-át sem teszik ki a felsorolt államokban (4. táblázat).

4. táblázat  
Szerződött kínai hitel aránya és az éves törlesztési kötelezettség mértéke

	Szerződött kínai hitel aránya (GDP%)	Átlagos éves törlesztési kötelezettség mértéke (millió euró)
Bosznia-Hercegovina	3,4	60
Montenegró	20,7	77
Észak-Macedónia	7,5	57
Szerbia	7	233

Forrás: (UniCredit 2021), saját szerkesztés<sup>34</sup>

Az UniCredit jelentése kitér arra is, hogy hogyan oszlik meg a nyugat-balkáni országok külső adóssága. Erre azonban csak a már fennálló (outstanding) – és nem a szerződött – külső állami adósság tekintetében van lehetőség.<sup>35</sup> Ebből az összehasonlításból kitűnik,

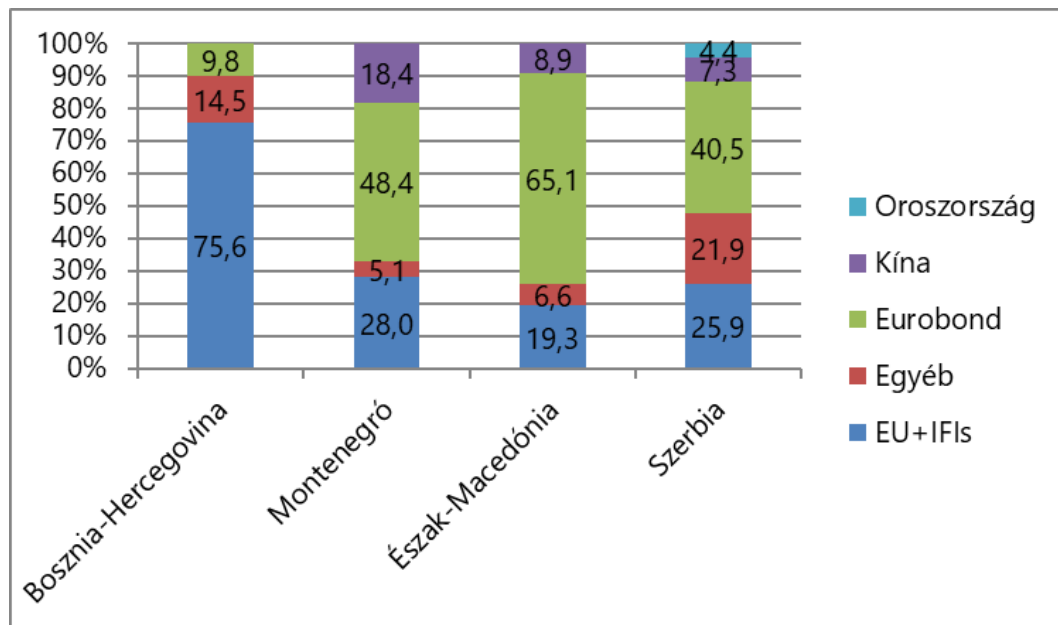
<sup>33</sup> Az UniCredit tanulmányában jelzik, hogy a Kína felé eladósodottság tekintetében nincs teljes adatbázis, ezért projektenként gyűjtötték össze az adatokat különböző kölcsönökről szóló jelentéseket, költségvetési törvényeket és minisztériumi jelentéseket alapul véve, amelyekben a SOE-k számára biztosított állami garanciákat jegyezték fel.

<sup>34</sup> Bosznia Hercegovina 2020 Q4, Szerbia 2020 Q3, Montenegró 2020Q4, Észak-Macedónia UniCredit becslése

<sup>35</sup> Ebben a vizsgálati keretben Kína súlya kisebb. Bosznia-Hercegovina esetében például nem is regisztrálható kínai hitel.

hogy az EU és a különböző nemzetközi pénzügyi intézmények (IFI) messzemenően a legfontosabb hitelezői a nyugat-balkáni országoknak, de az államok által kibocsájtott eurokötvények is egyre fontosabb részét teszik ki a hitelállományuknak (Bloomberg 2021). Az EU és az IFI-k által nyújtott kölcsönök (amelyeket akár nyugati illetékességű hitelezőként is lehet definiálni) Bosznia-Hercegovina (85,4%) és Észak-Macedónia (84,4%) esetében teszik ki a legnagyobb arányát a fennálló hitelállománynak (85,4%), de Montenegró (76,4%) és Szerbia (66,4%) esetében is meghatározó arányt képvisel. Kína az összes hitel 18,4%-át adja Montenegróban, míg 8,9%-át Észak-Macedóniában és 7,3%-át Szerbiában (8. ábra).

8. ábra  
Külső államadósság megoszlása (%)



Forrás: (UniCredit 2021), saját szerkesztés

### 5.3. Kulturális és politikai kapcsolatok

Kína a nyugat-balkáni kulturális és oktatási szférában is jelen van. Ennek egyik leginkább kézzelfogható pontjai a Konfuciusz Intézetek, amelyek Tiranában, Szkopjében, Podgoricában, Szarajevóban, Banja Lukában és Belgrádban is

---

A jobb összehasonlíthatóság érdekében Észak-Macedónia esetében egy olyan Kínai Eximbank által nyújtott kölcsön is belekerült az UniCredit számításába, amely egy ottani SOE-nak nyújtott kölcsönt, így ez a hivatalos külső államadósság mértékét mutató kimutatásokban nem szerepel.

megtalálhatóak (Shopov, V. 2021). Az ELTE-n működő Konfuciusz Intézet SZMSZ-e szerint: „A Konfuciusz Intézetek (KI, 孔子学院 Kongzi Xueyuan) hálózatát a Kínai Népköztársaság hozza létre a befogadó országokkal közösen. A non-profit intézmények közvetlen célja a kínai nyelv és kultúra népszerűsítése és terjesztése a világban, a kínai nyelvtanítás támogatása, a kulturális kapcsolatok fejlesztése. Hosszú távon az intézetek létrehozása és támogatása az egyik eleme azon kínai politikának, melynek célja Kína integrálása a világba, Kína és a külvilág kapcsolatainak fejlesztése, az 5000 éves kínai kultúra globális megismertetése, egy Kínát szerető és ismerő réteg kialakítása, s ezáltal a Kínát és a világot összefűző kulturális és gazdasági kapcsolatok szorosabbra fűzése” (ELTE 2007). Egyes akadémikusok, elemzők és politikusok/kormányok ezen „Kína integrálását a világba” jelszót az ország puha erejének kiépítéseként fordítják le, amelynek a keretében Kína politikai, gazdasági tőkét tud kovácsolni rosszabb esetben más szereplők ellen is fellépve. Világszerte sok egyetem, köztük a Stuttgarter Médiaegyetem, a Stockholmi Egyetem vagy a Chicagói Egyetem szüntette meg ezen intézetek működését (Redden, E. 2015). Az Egyesült Államokban 2019-ben sorba zártak be az intézetek és 2020-ban a Külügyminisztérium arra hívta fel a figyelmet, hogy az Intézetek „az ártalmas befolyásolás és a Kínai Kommunista Párt propagandájának eszközei” (United States Department of State 2020), amelyről szponzorált tartalomként a magyar médiában is jelentett meg cikket az Egyesült Államok magyarországi nagykövetsége (Jelen 2020).

A Konfuciusz Intézeteknél még látványosabb és szimbolikus jelentéssel is bír a Belgrádban építés alatt álló nyolcemeletes kulturális központ,<sup>36</sup> amely annak a korábbi kínai nagykövetségnek a helyére épül, ami bombatalálatot kapott a város 1999-es NATO bombázásakor megölve három kínai újságírót (Le Corre, P. - Vuksanovic, V. 2019.). Amikor befejeződik az építkezés ez lesz Európa legnagyobb kulturális központja (Shukla, S - Liebermann, O. 2019) és Kína hasonló központot tervez építeni Tiranában is (Shopov, V. 2021).

---

<sup>36</sup> Ezekben a központokban a kulturális interakció és kooperáció kerül középpontba, olyan tevékenységek keretében, mint művészeti kiállítások, koncertek, irodalmi estek, vagy főző programok Délkelet-Európában hasonló központ üzemel már Szófiában, Athénban és Bukarestben is (Shopov, V. 2021.).

A nyugat-balkáni országok közül Kína kiemelt szerepet tulajdonít Szerbiának, ami nem csak a kulturális, hanem a politikai kapcsolatok tekintetében is megmutatkozik. Hszi Csin-ping 2016-os belgrádi látogatása is jelzésértékű volt, mivel Kína legfelsőbb vezetője 30 éve nem járt az országban. Ezen alkalomból huszonkét együttműködési megállapodást írt alá a két ország, illetve a „Comprehensive Strategic Partnership” megnevezésű dokumentumot, amely a legmagasabb szintű megállapodás, amit egy ország Kínával létesíthet. A kínai elnök arról is beszélt, hogy országa támogatja Szerbia európai integrációját, és „Kína a szerbiai befektetésekkel szeretné megalapozni európai jelenlétét” (MTI 2016B; Subotić, S. – Janjić, M. 2020). Szerbia számára a gazdasági előnyök kiaknázása mellett alapvető fontosságú a kínai támogatás annak érdekében, hogy megakadályozhassa Koszovó csatlakozását a nemzetközi szervezetekhez. Kína cserébe, hogy nem ismeri el Koszovó függetlenségét elvárja, hogy szerb partnere mellé álljon a Dél-kínai-tengert érintő hatalmi vetélkedés, illetve Tajvan függetlenségének a kérdésében (Jakóbowski, J. 2016). Szerbia szimbolikus ügyekben is Kínát segíti, amire jó példa a kínai Nobel-békedíjas Liu Hsziao-po 2010-es díjátadó ünnepségének a bojkottálása, amit Vuk Jeremić akkori szerb külügyminiszter azzal indokolt, hogy talán nem hagy jó szájízt maga után a döntés, de Szerbiának létfontosságú, hogy jó viszonyt tudjon fenntartani a legfontosabb politikai szereplőkkel, és „Kína bizonyítottan jó barát” bizonyult (BBC, 2010). 2020 tavaszán a koronavírus járvány alatt is megmutatkozott a két ország közötti speciális kapcsolat, amikor Kína orvosi eszközöket és egészségügyi dolgozókat küldött az országba, mindamelllett, hogy a belgrádi kínai nagykövet elmondása alapján az ázsiai ország beruházásai sem álltak le (Bo, C. 2020). Vučić látványos módon köszönte meg a kínai segítséget, megcsókolta a kínai zászlót (illetve Belgrád több nevezetességét is a kínai zászló színeivel világították meg) és kijelentette, „hogy az egyetlen ország, amely segíteni tud nekik az Kína” (Vuksanovic 2020). Ugyan az EU közel 100 millió euró értékben nyújtott támogatást Szerbiának (OECD 2020 pp.4.) ezek nem váltottak ki hasonló érzelmeket az elnökből, sőt amikor az EU export tilalmat vezetett be bizonyos orvosi eszközök esetében kijelentette, hogy Európai szolidaritás nem létezik ezt a döntést pedig olyan személyek hozták, akik korábban arról oktatták ki őket, hogy ne vásároljanak kínai termékeket (Vuksanovic 2020). Josep Borrel, az EU kül- és biztonságpolitikai főképviselője meg is jegyezte, hogy

a különböző narratívák harca jeleit lehet látni Belgrádban és elég vicces, hogy a kínai elnökek köszönetet mondó plakátokat lehet látni a városban, míg az EU esetében ilyenrel nem találkozni (European Western Balkans 2020). Tena Prelec empirikus módon is kimutatta a Kínával való szimpátia előretörését a szerb vezetés berkein belül. Tanulmányában ugyanis arra a megállapításra jutott, hogy míg 2012-2015 között a szerb tisztviselők a „baráti nemzet” kifejezést az Egyesült Arab Emírségek estében használták a legtöbb alkalommal, addig a 2010-es évek második felére ez megváltozott és sokkal erőteljesebben kezdték dicsérni Kínát (Prelec, T. 2021 pp.20.).

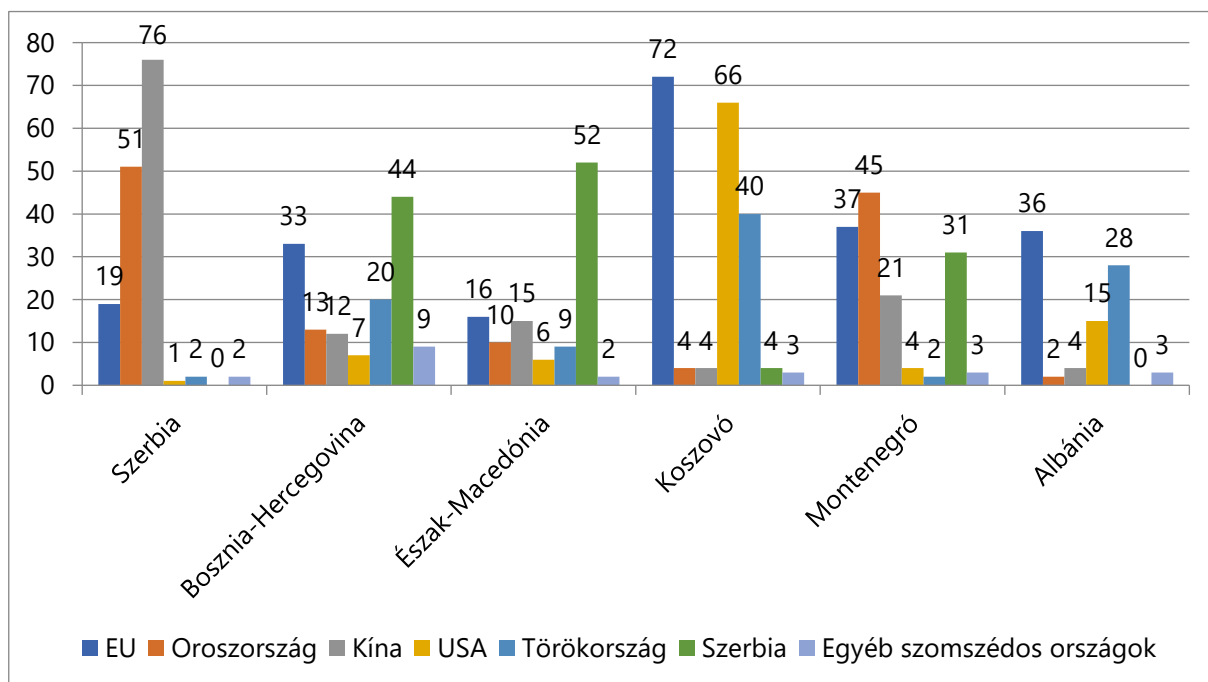
A szerb elnök Kína felé mutatott pozitív attitűdjei megegyeznek a szerb társadalom többségének a hozzáállásával. A BiEPAG 2021 nyarán végzett közvélemény-kutatás eredményei szerint a nyugat-balkáni országok közül magasan a szerbeknél volt a legjelentősebb az aránya (76%) azoknak, akik úgy nyilatkoztak, hogy Kína a legtöbb segítséget biztosító országok/blokkok között volt a pandémia alatt, míg az EU-t csak 19%-uk említette. A kínaiak a többi államban nem tudták „megnyerni” ezt a versenyt. Montenegróban a válaszadók 21, Észak-Macedóniában 15, míg Bosznia-Hercegovinában 12%-uk jelölte meg Kínát, míg Albániában és Koszovóban mindössze 4-4%-uk (9. ábra).<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Szerbia kimondottan jól szerepelt ebben a tekintetben és Észak-Macedóniában a megkérdezettek 52, Bosznia-Hercegovinában 44, míg Montenegróban 31%-uk nyilatkozta azt, hogy sokat segített nekik a pandémia alatt.

9. ábra

Mely országok/blokkok biztosították a legtöbb segítséget a pandémia alatt? (%)



Forrás: BiEPAG 2021, saját szerkesztés

Az IRI felmérésének eredménye alapján a szerbek 85%-a van nagyon, vagy valamennyire kedvező véleménnyel Kínáról. Hasonlóan népszerű Oroszország (87%), míg az Egyesült Államokról a felmérésben résztvevőknek a 66%-a kedvezőtlen véleménnyel van. Ugyan az EU-ra nem kérdeztek rá a felmérésben az kiderült, hogy a szerb lakosság 63%-a tekint pozitívan Németországra. A felmérés alapján a montenegrói állampolgárok nagy többsége is kedvezően vélekedik Kínáról (68%), míg Észak-Macedónia és Bosznia-Hercegovina esetében ez az arány 56 és 52%. Az utóbbi két országban Törökországra és Németországra tekintenek a leginkább pozitívan a megkérdezettek. Bosznia-Hercegovinában az arányuk 65, illetve 74%, míg Észak-Macedóniában 84 és 87%. Koszovóban a lakosság 75%-a kedvezőtlen véleménnyel van Kínáról. Itt az Egyesült Államok és Németország örvend a legnagyobb népszerűségnek (94-94%), de Törökország megítélése is nagyon kedvező a válaszadók körében (79%), míg Oroszország elutasítotttsága rendkívül magas (81%) (10. ábra).

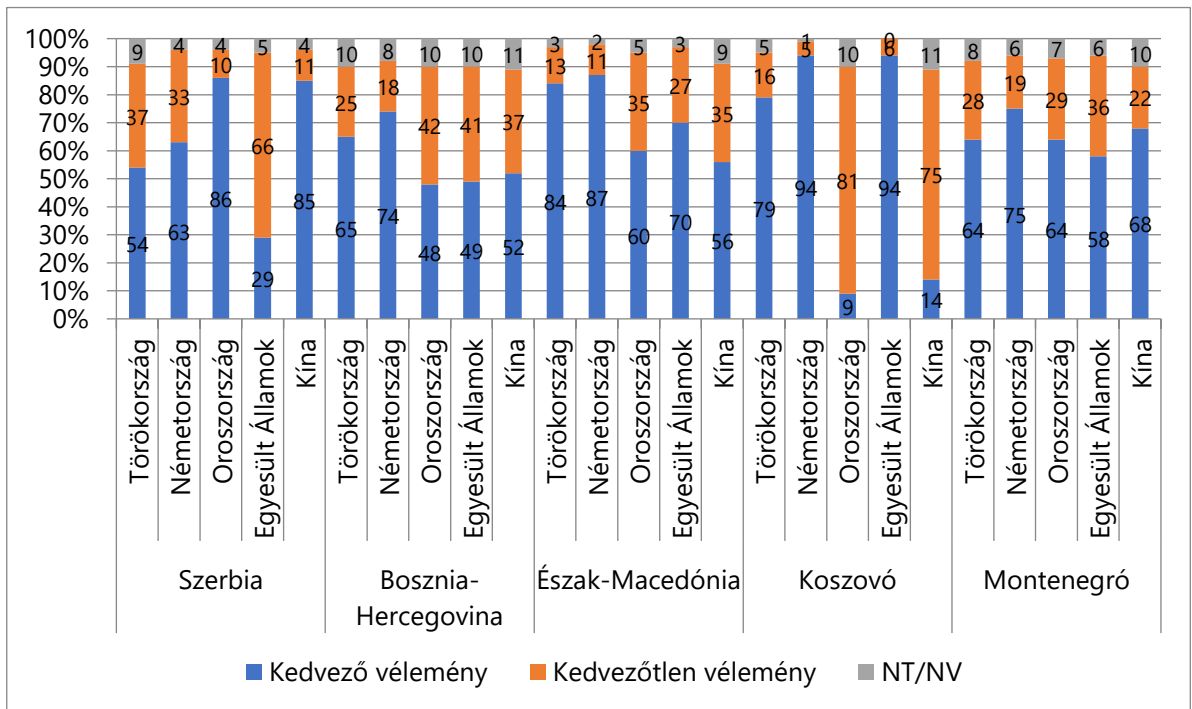
A BiEPAG felméréséből is az derül ki, hogy Kína, Oroszország mellett a legnépszerűbb blokkok/országok között van a kormányzó Szerb Haladó Párt (SNS), illetve Szerbiai Szocialista Párt (SPS) támogatóinak körében (10-es skálán 8,3-as, illetve 7,7-es értékkel). A 2022-es választásokon elindult ellenzéki blokk egyik vezető formációja, a Szabadság és Igazságosság Pártja (SSP) szimpatizánsai viszont ennél jóval kedvezőtlenebb véleménnyel vannak Kínáról (4,7) és körükben csak az EU ért el jobb értéket (6) a kormányzó pártok támogatóinál (11. ábra). Hasonló eredmények születtek abban az esetben, amikor különböző vezetők megítélésére kérdeztek rá a kutatók. Hszi Csin-ping az SNS, illetve az SPS támogatói körében 8-as és 7,3-as értéket ért el, míg az SSP szimpatizánsai átlagosan 4,9-re értékelték. Ugyan Ursula von Leyen hasonlóan alacsony pontot kapott a három párt/szövetség támogatói között, Angela Merkel esetében már megfigyelhető, hogy az SSP szavazói jobban szimpatizálnak vele (12. ábra).<sup>38</sup>

A Kína megítélése körüli megosztottság a pártok között a közbeszédben és a kampányokban is egyre inkább megjelenik Magyarországon (pl. Fudan egyetem ügye, Belgrád-Budapest vasútvonal) és egyes esetekben a Nyugat-Balkánon is. Montenegróban a 2020-as hatalomváltásnál is szerepe lehetett a kínai háttérű autópálya építésnek és az akkori ellenzék kritikáinak. Észak-Macedónia esetében ugyanakkor a BiEPAG felmérései alapján nem figyelhető meg szignifikáns eltérés Kína megítélése tekintetében a két nagy párt, a Belső Macedón Forradalmi Szervezet - Demokratikus Párt a Macedón Nemzeti Egységért Macedónia (VMRO-DPMNE), illetve a Macedóniai Szociáldemokrata Szövetség (SDSM) támogatói között (BiEPAG 2021 pp.12). Szerbiában pedig ugyan az SSP támogatói kevésbé szimpatizálnak Kínával, az egész ellenzéki blokk támogatottsága jóval alacsonyabb, mint a kormányzó párté.

---

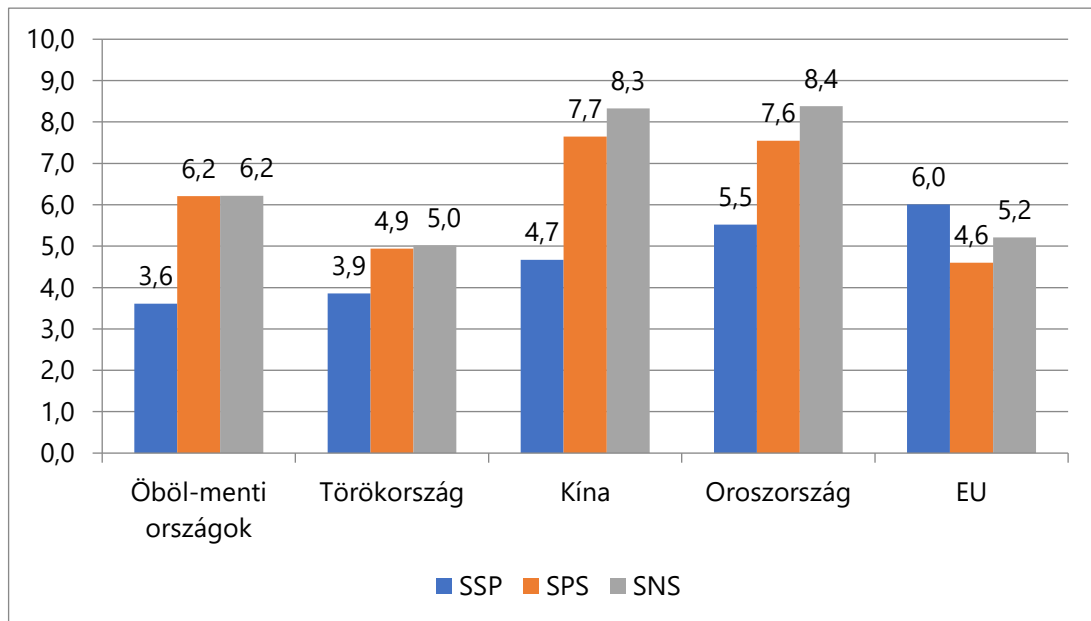
<sup>38</sup> A kutatók rákérdeztek Orbán Viktorra is, aki ugyancsak a kormánypártok szimpatizánsai körében népszerűbb.

10. ábra  
Különböző országok megítélése



Forrás: IRI „Center for Insights in Survey Research”, saját szerkesztés

11. ábra  
Különböző országok/blokkok megítélése egyes szerb pártok támogatói körében (1-10-es skálán)

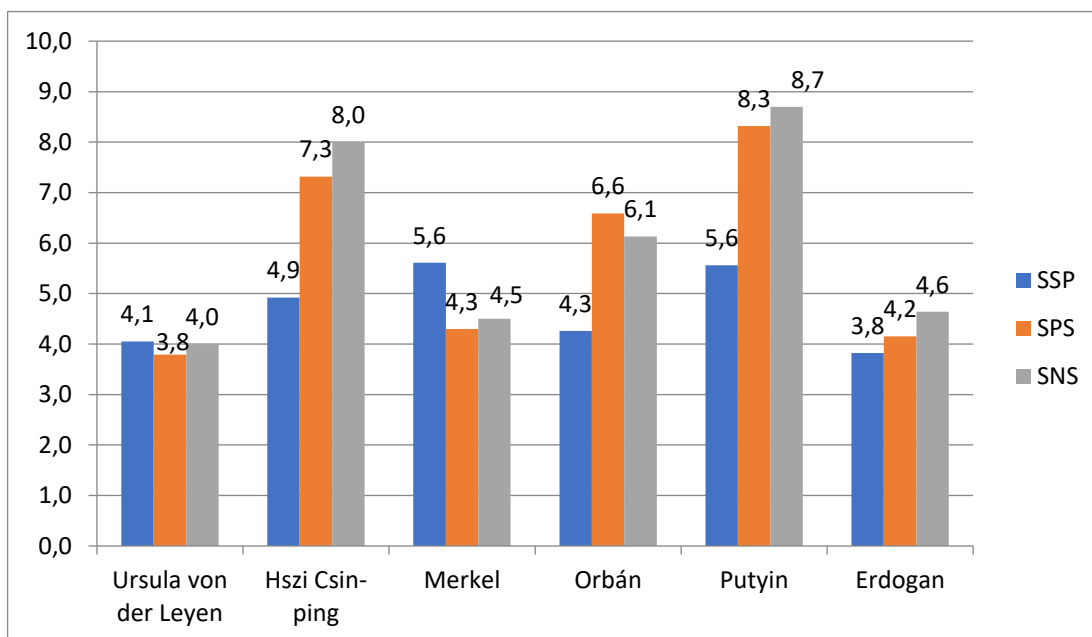


Forrás: BiEPAG 2021, saját szerkesztés



12. ábra

Különböző vezetők megítélése egyes szerb pártok támogatói körében (1-10-es skálán)



Forrás: BiEPAG 2021, saját szerkesztés

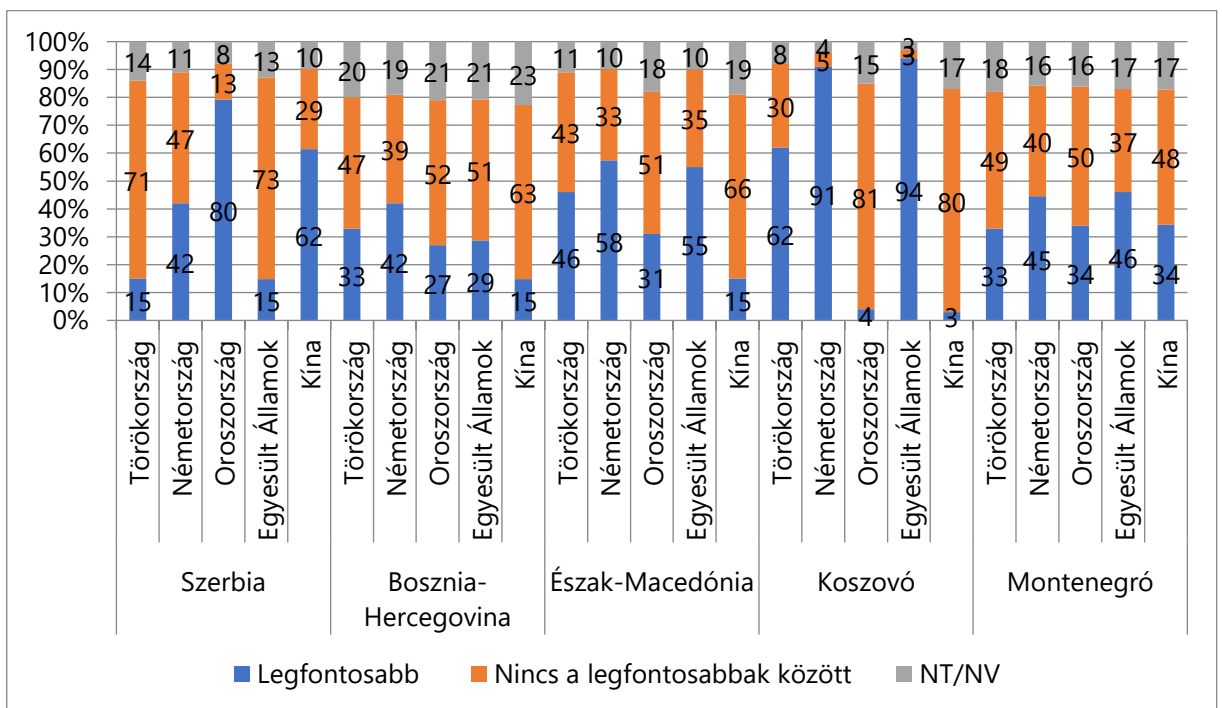
Az IRI felmérése alapján a nyugat-balkáni országok állampolgárai közül kevesebben vélték úgy, hogy Kína országuk legfontosabb politikai partnerei között van, mint amennyien pozitívan tekintenek Kínára. A szerb lakosok gondolták a legnagyobb arányban úgy, hogy az ázsiai ország fontos politika partner országuk számára (62%), ami elmarad azoknak az arányától, akik Oroszországot említették (80%).<sup>39</sup> A montenegrói lakosok 34%-a említette Kínát a legfontosabb politikai partnerek között, míg Bosznia-Hercegovina és Észak-Macedónia esetében ez az arány 15-15% volt. Koszovóban elenyésző volt a Kínát a legfontosabb politikai partnerek között említők aránya (3%). Itt Németországot és az Egyesült Államokat tartják a legfontosabb politikai partnereknek a felsorolt államok közül (91, illetve 94%) (13. ábra).

A BiEPAG kutatásában azt is mérték, hogy a nyugat-balkáni országok állampolgárai szerint mely aktorok terjesztenek álhíreket (fake news). Ez a napjainkban kimondottan középpontban lévő téma/jelenség, ami többek között az amerikai elnökválasztás, a

<sup>39</sup> A felmérésben a pontos kérdés így hangzott: „Which of these countries do you consider to be the most important political partner or partners for our country?”

techcégek szabályozása, vagy EU-s stratégiák kapcsán is megjelenik fontos eleme a nagyhatalmak rivalizálásának is, így a megítélése meghatározó lehet a külhoni aktorok nyugat-balkáni államokban való mozgásterébe is. A legnagyobb arányban Albániában gondolták úgy, hogy Kína álhíreket terjeszt (21%), ezt követte Bosznia-Hercegovina (16%) és Koszovó (12%). Montenegróban, Észak-Macedóniában és a Szerbiában 10% alatti volt ez az arány. Utóbbi országban az USA (20%) és az EU (15%) szerepelt a legrosszabbul, míg Oroszországot Koszovó kivételével mindenhol 10% alatt említették a megkérdezettek. A nyugat-balkáni lakosok alapvető bizalmatlanságát mutatja azonban az, hogy mindegyik országban 10% felett volt azoknak az aránya, akik azt jelölték meg, hogy az összes aktor terjeszt álhíreket. Koszovóban a válaszadók 32, míg Bosznia-Hercegovinában 23%-uk gondolta így (14. ábra).

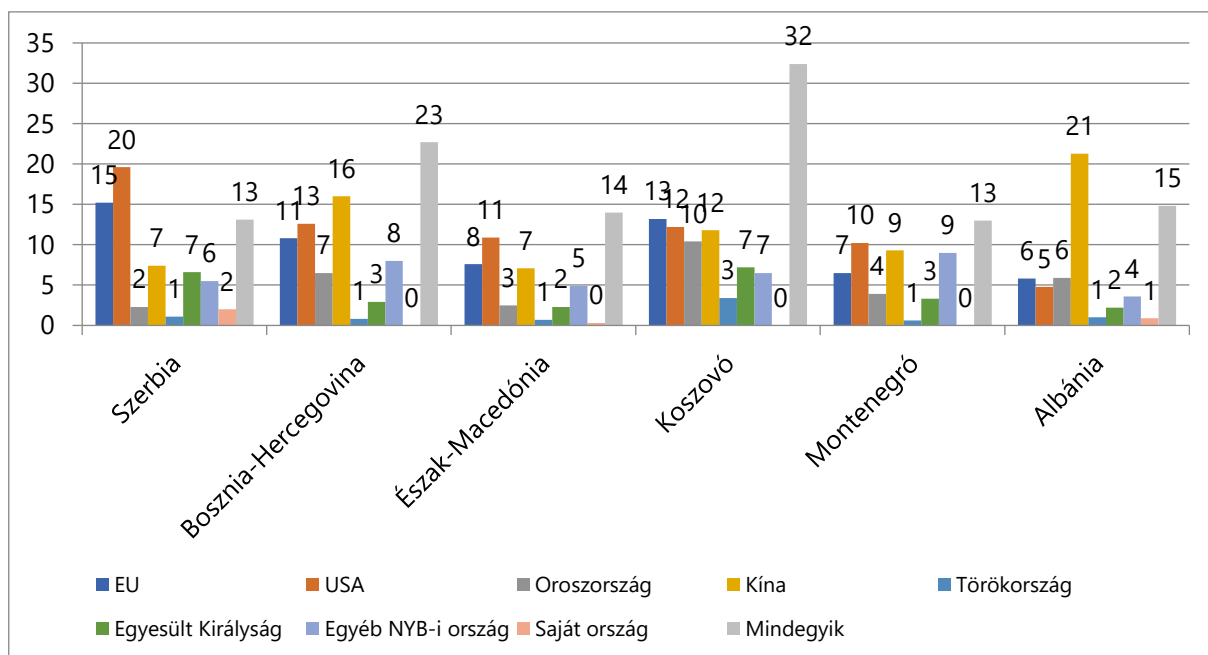
13. ábra  
A legfontosabb politikai partnerek<sup>40</sup>



Forrás: IRI „Center for Insights in Survey Research”, saját szerkesztés

<sup>40</sup> Több ország is megjelölhető volt.

14. ábra  
Mely blokk/ország terjeszt álhíreket (% kerekített adat)



Forrás: BiEPAG 2021, saját szerkesztés

A kínai beruházásokat olyan vezetők is kedvezően értékelik a Nyugat-Balkánon, akik között amúgy komoly ellentétek feszülnek. Erre jó példa Bosznia-Hercegovina esete, ahol a Kínához való közeledés a két entitás egyetértésével zajlik. 2018-ban nem sokkal egymás után Bakir Izetbegović, a boszniai államelnökség akkori bosnyák és Milorad Dodik a szerb tagja is elismerően nyilatkoztak az ázsiai országgal fennálló kapcsolatokról. Előbbi a kínai nagykövettel való találkozás után elégedettségét fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a kínai partner mindig igyekszik olyan megoldást találni, amit mindkét fél sikerként könyvelhet el (Chinese Embassy in Bosnia and Herzegovina 2018). Dodik pedig többek között a Xinhua hírügynökségnek adott interjújában beszélt arról, hogy egyes nyugati országokkal ellentétben Kína soha nem támasztott politikai megkötéseket a támogatásához és partnerségéhez. Kijelentette azt is, hogy „biztos benne, hogy Kína szignifikánsan hozzá tud járulni ahhoz az új világhoz, amit meg kell alkotni” (Xinhua 2021).

Kína igyekszik jó kapcsolatokat kialakítani a nyugat-balkáni országok kormányzataival és vezető pártjaival is. Ennek platformjai közé tartoznak a „China-CEE Political Parties’ Dialogue”, illetve a „World Political Parties’ Dialogue” nevű formációk. Peking

rugalmasan próbálja kezelni a pártokkal való kapcsolatépítését is és Észak-Macedónia, illetve Montenegró esetében is partneri kapcsolatot próbál kiépíteni az elmúlt években hatalomra jutott formációkkal. Még Koszovóval is informális kapcsolatokat tart fenn az ENSZ-ben és Shopov kutatásai szerint Koszovó implicit módon nem ismeri el Tajvan függetlenségét, valószínűleg azért, hogy „diplomáciai tőkét” tudjon kovácsolni belőle (Shopov, V. 2021).

#### 5.4. Fejezet konklúzió

A második világháború után Kína és a Balkán kapcsolatát nagyban befolyásolta a sino-szovjet, illetve szovjet-jugoszláv és szovjet-albán kapcsolatok alakulása. Jugoszláviával Mao haláláig nem alakultak ki szoros kapcsolatok, míg Albániának az ország szovjetekkel való szakítása után Kína a patrónus országává vált egy időre és az egyik legfontosabb kereskedelmi partnerévé. Kína nyugat felé nyitása után azonban az albán vezetés elfordult az ázsiai országtól, amelynek amúgy is terhessé vált ez a gyakorlatilag csak ideológiai megfontolások miatt fenntartott szoros kapcsolat. A dolgozat kérdésfeltevéseire válaszolva megállapítható, hogy Kína egy ideig komoly befolyással rendelkezett az igen elmaradott Albániában, ugyanakkor Jugoszlávia tekintetében csak később, a 70-es évek végétől erősödtek meg a kínai ambíciók és ez többek között a kereskedelmi és diplomáciai kapcsolatok fellendülésében is megmutatkozott, viszont előbbi esetében még mindig sokkal fontosabb partnere volt Jugoszláviának a Szovjetunió.

A jelenlegi viszonyokat vizsgálva elmondható, hogy Kína a volt Jugoszláv tagköztársaságokkal és Albániával is jó kapcsolatot próbál kialakítani a 17+1 együttműködésen belül és bilaterális úton is. Ugyan a Kína és nyugat-balkáni országok közötti kapcsolatok intenzitása nincs egy szinten (Szerbia szerepe kiemelkedik) nincs is jelen az a megkülönböztetés, amit korábban Albánia és Jugoszlávia tekintetében meg lehetett figyelni. Mivel Kínának Koszovó kivételével (amellyel azért a kereskedelmi kapcsolatok léteznek) mindegyik országban vannak érdekeltségei (pl. infrastrukturális beruházások, felvásárlások, kulturális intézetek) ezért ezen országok vezetőinek reagálniuk kell a kínai jelenlétre. Ahogy világ és Európa-szerte egyre meghatározóbbá

válí a Kínához való viszony kérdése már a belpolitikai diskurzusban is fontos (akár választásokat is befolyásoló) témaként jelenik meg ez a kapcsolat. Montenegróban és Észak-Macedóniában is történt kormányváltás, ahol a kínai beruházásokat különböző okok (pl. korrupció, eladósodás) miatt kritizáló addig ellenzékben lévő erők kerültek hatalomra. Ugyan nem látszik, hogy ez olyan jellegű – rosszul sikerült – szakításhoz vezetne, mint amikor Macedónia a 90-es években a Kínai Köztársasággal felvette a hivatalos kapcsolatot, viszont az esetleges további együttműködést és beruházásokat alá hozását befolyásolhatja. Kína ezért is igyekszik az új vezetésekkel is megfelelő viszonyt kialakítani, mindamellett, hogy az általa belügyekként kezelt kérdésekben való elítélő véleménynyilvánítást (pl. Tibettel, Tajvannal, Hongkonggal, ujjurokkal, vagy Dél-Kínai tengerrel kapcsolatos ügyek) továbbra sem tolerálja.

A külső aktorok közül az Egyesült Államok kommunikációjában a „fenyegetés” paradigmát tette magáévá, amit egyértelműen le lehet szűrni a magas rangú tisztségviselők nyilatkozataiból is (pl. Pompeo kelet-közép európai útja). Az Európai Unió részéről a „lehetőség” és a „fenyegetés” paradigma is megjelenik és látható, hogy az európai országok közül sokan egyfajta követő magatartást tanúsítanak az USA irányába.<sup>41</sup> Ilyen jelenség például a Konfuciusz Intézetek bezárása, ami tömegesen megtörtént már az Egyesült Államokban és egyre nagyobb nyomást helyeznek európai partnereikre is ezen a téren. A kelet-közép európai, illetve a balkáni térségben azonban ilyenre egyelőre nem került sor, sőt Szerbiában a belgrádi kínai kulturális centrum építése inkább az ellenkező irányba mutat. Oroszország és Kína útjai nem keresztezik egymást a Balkánon bár egyes elemzői megállapítások szerint, míg Kína érdeke (már csak az ottani beruházásai és kölcsönei miatt is) a stabilitás a régióban, addig Oroszország több esetben destruktív erőként lép fel (pl. a montenegrói puccsban való feltételezett szerepe).

A kereskedelmi kapcsolatokat vizsgálva megállapítható, hogy nyugat-balkáni országokban a Kínába irányuló export aránya alacsony szinten van. 2019-ben egyedül

---

<sup>41</sup> Itt érdemes ugyanakkor azt is megjegyezni, hogy az Európai Parlament állásfoglalásaiban már jobban megfigyelhetőek a kínai térnyerés fenyegetésként való bemutatása, míg az olyan közös EU-s állásfoglalások, amelyek elítélően fogalmaznának Kínát érintő kérdésekben sokszor a „17+1” együttműködés egyes EU-s tagállamainak a vétői miatt hiúsulnak meg.

Montenegróban érte el a 4%-át az összes exportnak, míg a többi ország tekintetében 2% körül vagy az alatt van. A Kínából való import azonban már jelentősebb hányadát teszi ki az összes importnak és 5-10% közötti sávban mozog a vizsgált országok tekintetében. Észak-Macedónia kivételével az összes országban növekedés regisztrálható, így ezen a téren növekvő kínai befolyás állapítható meg, mindamellett, hogy továbbra is az EU-s országokból való import maradt a leginkább domináns. A kínai működőtőke-befektetések nagyon alacsony bázisról indultak, 2014-ig a nyugat-balkáni államokban 0 és 1% között mozgott az arányuk az összes befektetést vizsgálva. A wiiw által közölt statisztikák 2019-ig Észak-Macedóniában (közel 3%), illetve Szerbiában (4,6%)<sup>42</sup> ért el már magasabb arányt. A China Global Investment Tracker adatait vizsgálva megállapítható, hogy Szerbia esetében – ahol jelentős kínai zöldmezős beruházás is megvalósul – tovább bővül a kínai tőkeberuházások mértéke, így ebben az országban már jelentősnek mondható Kína térnyerése ezen a téren, míg a többi országra tekintettel ez nem jelenthető ki.<sup>43</sup>

A kínai térnyerés vizsgálatának fontos eleme annak megítélése a nyugat-balkáni országokban. A meglévő felmérésekből kirajzolódik, hogy a lakosok mennyire vannak tudatában a beruházásoknak és hogyan viszonyulnak ezekhez, illetve magához Kínához. Az adatok elemzéséből kiderül, hogy a legkedvezőbb kép Kínáról Szerbiában alakult ki. Az IRI adatait elemezve kitűnik, hogy a mind a gazdasági és politikai kapcsolatok fontossága, mind a Kínáról alkotott kedvező vélemény tekintetében Szerbiában voltak a legnagyobb arányban azok, akik Kínát fontos partnernek gondolták és kedvező véleménnyel voltak róla. A különbség Koszovó és Szerbia között a leginkább szembeötlő, de Bosznia-Hercegovina és Észak-Macedónia lakosainál is jóval nagyobb arányban jelölték meg fontos partnernek Kínát a szerbiai válaszadók. Montenegróval összehasonlítva a különbség már kisebb mértékű (15. ábra). Mindez Kína mozgásterét is behatárolhatja és fontos szempont lehet Kína és a kínai vállalatok számára a döntéshozásban, hogy mely országokban hajtson végre beruházásokat. Részben ez is magyarázatot adhat arra, hogy Szerbiában van a legtöbb kínai befektetés, míg

---

<sup>42</sup> Hongkongot is beleszámítva.

<sup>43</sup> A FDI mértékének vizsgálatakor azonban figyelembe kell venni a meglévő adatbázisok közötti különbségeket is.

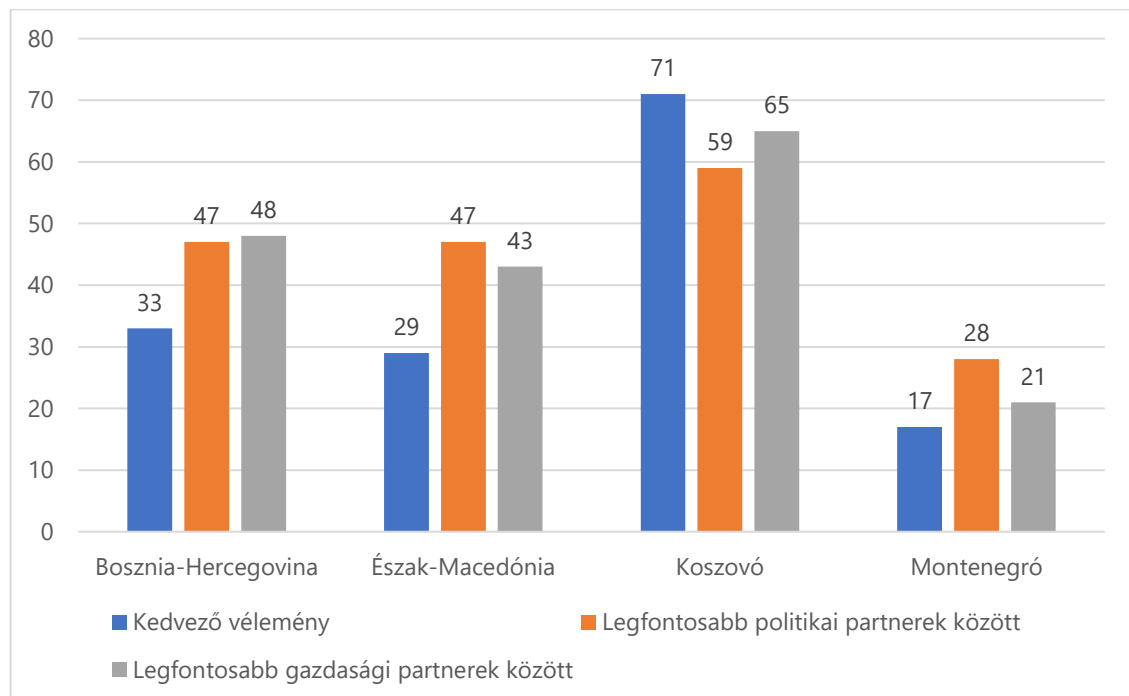
Koszovóban – aminek a függetlenségét nem ismeri el Kína – a legkevesebb. Mindemellett azon államokban, ahol kedvezőtlenebb Kína megítélése a „fenyegetés” paradigma is erősebb táptalajra lelhet a későbbiekben. Jelenleg ugyanis ez vélhetően nincs így. Az IRI felmérése alapján egyelőre csak az Egyesült Államokkal szoros kapcsolatokat ápoló Koszovóban gondolják jelentősebb arányban Kínát fenyegetésnek a lakosok (34%) (5. táblázat).

5. táblázat  
Milyen fenyegetést jelent Kína? (%)

	Legfontosabbak között	Nincs a legfontosabbak között	NT/NV
Szerbia	6	77	17
Bosznia-Hercegovina	13	60	27
Észak-Macedónia	11	63	27
Koszovó	34	43	22
Montenegró	12	68	21

Forrás: IRI „Center for Insights in Survey Research” 2020, saját szerkesztés

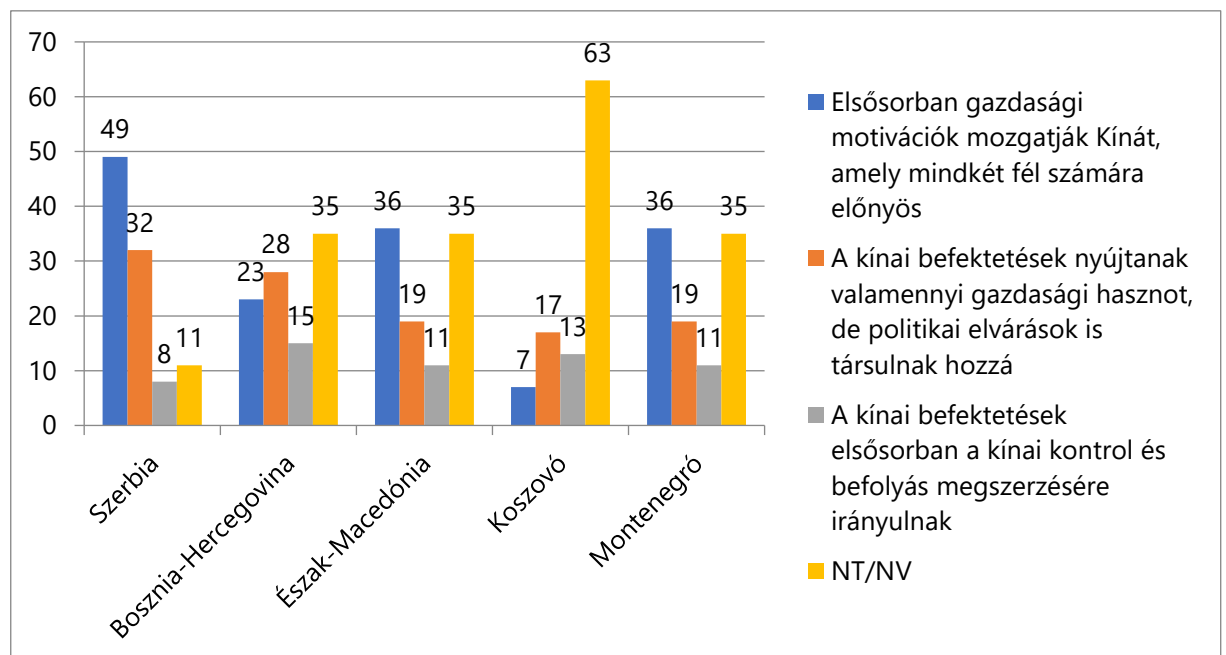
15. ábra  
Szerbiai lakosok véleményének Kínáról (eltérés a többi ország lakosainak véleményétől, százalékpontos különbség)



Forrás: IRI „Center for Insights in Survey Research” 2020, saját szerkesztés

A beruházások megítélése is azt támasztja alá, hogy a „fenyegetés” paradigma nem tudott elterjedni. Kína számára kedvező, hogy Szerbiában, Montenegróban és Észak-Macedóniában is többen gondolják úgy, hogy azok mindkét fél számára előnyösek, mint azt, hogy politikai elvárások is társulnak hozzá. Míg a vizsgált országokban 8-15% között oszlik el azoknak az aránya, akik szerint a befektetésekkel Kína kontrollt és befolyást akar szerezni (16. ábra).

16. ábra  
Kínai beruházások megítélése (%)



Forrás: IRI „Center for Insights in Survey Research” 2020, saját szerkesztés

## 6. Közlekedési infrastruktúrában megvalósuló beruházások

A BRI projektjeiben kiemelt szerepe van a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének. Az ezen a téren elmaradott nyugat-balkáni közlekedési hálózat megújítása, illetve bővítése jó lehetőségeket biztosít a kínai vállalatoknak és pénzintézeteknek. Míg a fejezet első részében a térségben megvalósuló főbb vasúti és közúti fejlesztések kerülnek bemutatásra az ezekben érdekelt nemzetközi szereplők szerinti bontásban, addig a második részében a szerb közlekedési infrastruktúra fejlesztéseinek elemzése következik a kínai projektekre és annak sajátosságaira, megítélésére fókuszálva. Utóbbi a Szerb Építésügyért Közlekedésért és Infrastruktúráért felelős Minisztérium (MGSI)



2018-as – illetve részben 2015-ös – részletes stratégiája alapján kerül elemzésre. Az ebben szereplő adatok felhasználásával egy adatbázist felépítve lehetségessé vált a projekteket az alapján megvizsgálni, hogy a különböző külföldi aktorok milyen mértékben vesznek részt ezen projektek finanszírozásában. A China Report nevű folyóiratban publikált eredmények (Csapó D.G. 2021B) azért is járulnak hozzá érdemben a témában folyó diskurzushoz, mert míg a nyugat-balkáni kínai befolyásszerzéssel foglalkozó tanulmányokban nagyrészt csak felsorolás szinten jelennek meg a kínai beruházások, addig ilyen módon a szerb közlekedési infrastruktúrában végbemenő projektek mértéke összehasonlíthatóvá válik a nemzetközi szereplők részvételével. A részletes vizsgálat fókuszába pedig azért Szerbia került, mert a Nyugat-Balkán országai közül mérete, elhelyezkedése, a Kínával való politikai és gazdasági kapcsolatai miatt a térségben ez az állam rendelkezik kiemelt jelentőséggel Kína számára. A nyugat-balkáni projektek átfogó áttekintése egy stratégiai dokumentumok, sajtóinformációk, illetve agytrösztök és tudományos publikációkban közölt adatok alapján előállított adatbázis segítségével kerül bemutatásra, illetve térképes ábrázolásra, amely először a Földrajzi Közlemények 2021-es első számában került közlésre (Reményi P. – Csapó D. G. 2021), jelen dolgozatban pedig ki lett bővítve.

## 6.1. Általános áttekintés

A Balkán legtöbb tája „nem közlekedésbarát” és a természeti és társadalmi okokból gyenge kiépítettségű közlekedési hálózatok elmaradtak (Erdősi F. 2005 pp.12). A politikai széttagoltság, az elszigetelődés, a műszaki fejlődés transzformálóival, a külföldiekkel való bizalmatlanság és a lakosság nagy részének kultúrákhoz, társadalmi-gazdasági viszonyokhoz való erős ragaszkodása pedig nagyban akadályozta a tranzitot (uo. pp.16). A térség közlekedési hálózatának kialakításában mindig jelentős szerepe volt a külföldi hatalmaknak, birodalmaknak. Erdősi Ferenc megfogalmazásában: „A Balkán közlekedési értékének felkiáltójeles paradoxona a geopolitikai/közlekedésföldrajzi szempontból szuperexponált fekvés és az átjárhatóságot nehezítő természeti adottságok közötti feszültség, melynek feloldására a helyi (etnikailag is erősen szegmentált) társadalmaknál sokkal nagyobb anyagi erőket birodalmi érdekekért mozgósító külső hatalmi erők voltak képesek az ókortól kezdve

létesített, híressé vált közlekedési vonalak kieroszakolásával” (uo. pp.17.). A nyugat-balkáni közlekedési infrastruktúra fejlesztése napjainkban is nagyrészt külföldi vállalatok kivitelezésében, illetve külhoni vagy nemzetközi pénzügyi intézmények által biztosított kölcsönök, illetve kisebb részben támogatások (pl. EU) segítségével valósulnak meg.

Az útvonalak kiválasztásának, a projektek megnevezésének sok esetben szimbolikus tartalma is van és politikai, gazdasági érdekeket is szolgál. Már az Osztrák-Magyar Monarchia által épített vasútvonalak tervezésekor is a katonai szempontok kerültek előtérbe és nem a helyi lakosok érdekei. A vonalak alacsony kihasználtsággal üzemeltek, nem eredményeztek továbbgyűrűző ipari folyamatokat a térségben és ahogy Horváth Csaba Sándor fogalmaz „a nyugati országok ipari fogyasztása tömegcikkeinek beáramlása a Balkán agrárkultúrával rendelkező államaiba gyakorlatilag tönkretette a háziipar jó részét” (Horváth Cs. S. 2017). A keskeny nyomtávú pályák Bosznia-Hercegovinában az 1878. évi okkupáció után pedig az Osztrák-Magyar Monarchia hadseregének ellátását is szolgálták (Erdősi F. 2005 pp.8.).

A külföldi tőkéből épülő vonalak építését és finanszírozását akkor is és ma is korrupciós botrányok kísérték és az eladósodás is komoly problémát jelentett. Az 1800-as évek közepétől, amikor a főbb vasútvonalakat kiépítették a Balkánon egyes kabinetek bele is buktak a botrányokba. Így járt 1883-ban a szerb kormány is, amely nagyrészt a vasútvonalak építését övező panamák és az eladósodottság megnövekedése miatt bukott meg (Jelavich, B. 1996, pp. 32). Szerbia 1881 és 1885 között 265 millió frank adósságot halmozott fel a vonal megépítéséből fakadóan, melynek hiteltörlesztése 1887-ben a költségvetés 33%-át tette ki (Demeter G. 2014 pp.652.). Akkoriban a fő cél a balkáni közlekedési hálózat európaival való összecsatolása volt a Konstantinápoly és Bécs közötti vonal megépítése által (Jelavich, B. 1996, pp. 24–25.).

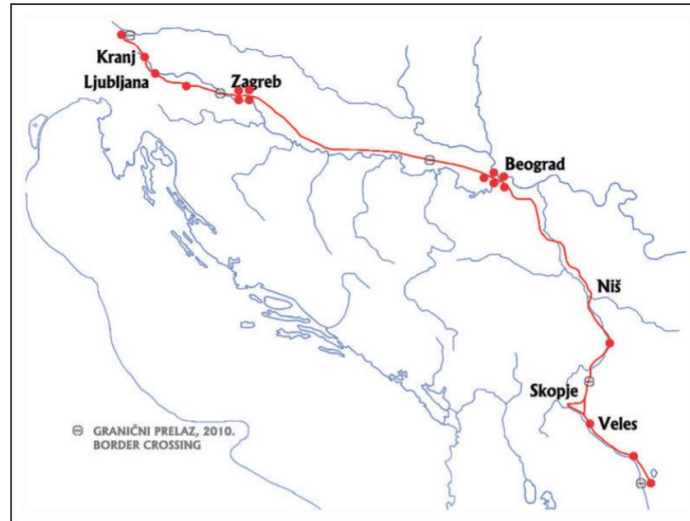
A boszniai vasúti hálózat kiépítésének körülményei és megítélése Ivo Andrić Híd a Drinán című művében is megjelenik, ami ugyan szépirodalmi mű, de a geopolitikai „szemlélete” miatt érdemes idézni belőle. Andrić – aki az 1940-es évek elején a megszállt Belgrádban alkotta meg a művét – a regényben arról ír, hogy „A százhatvanhat kilométeres vasútvonal építkezése négy évig tartott mintegy száz hidat s

viaduktot, százharminc alagutat építettek, és ezek az építkezések hetvennégy millió koronájába kerültek az államnak” (Andrić, I. 1982 pp. 323-324.). Majd később így folytatja: „A Hetvennégy millió: félmilliónál valamivel kevesebb, vagyis 445 782,12 korona kilométerenként. Az emberek így forgatták szájukban a nagy számokat, de ettől nem lettek sem gazdagabbak, sem okosabbak” (uo. pp. 324.). A boszniai Visegrád lakói azonban örülhettek annak, hogy az utazás hossza lerövidült és az „nem tartott két teljes napig, rogaticai éjszakázással, mint eddig, hanem mindössze négy óráig. Ezek is olyan számok voltak, amelyektől megállt az emberek esze, de azért továbbra is beszélnek róluk, ész nélkül, izgatottan, azt a nyereséget és megtakarítást számolgatva, amit a gyorsaság jelent” (uo. pp. 326.). A visegrádi Ali hodzsa azonban megpróbálta hűteni a kedélyeket és rámutatott arra, hogy a vasútépítésnek alapvetően nem a helyi lakosság igényeit kívánja kielégíteni. Andrić ezeket a szavakat adja a szereplő szájába: „Ha a gyehenna felé haladsz, jobb, ha lassan jársz - mondotta mérgesen egy fiatal kereskedőnek. - Ostoba vagy, ha azt hiszed, hogy a sváb csak azért költötte a pénzt, s azért vezette erre a masinát, hogy te gyorsabban utazhass és gyorsabban végezhess a dolgaidat. Te csak azt látod, hogy utazol, de nem kérdezed, mit visz el innen, és mit hoz ide rajtad kívül a masina, olyanokat is, mint amilyen te vagy. De ez nem megy a te fejedbe. Hát csak utazz, élteszen az Isten, utazz, ahova akarsz, de attól félek, hogy ezek az utazások egy szép napon visszaütnek. Eljön az idő, amikor majd elutaztat téged a sváb oda, ahova nem lesz kedved, s ahova sohasem gondoltad, hogy utazni fogsz (uo. pp.327.).”

A vasúti hálózatok kiépítéséhez hasonlóan az autópályák megjelenése is később érte el a térséget. A második világháború utáni egyik legjelentősebb közlekedési infrastrukturális beruházás, az 1180km hosszú Testvériség és egység autópálya megépítése volt – többek között Zágrábot és Belgrádot is összekötve, viszont Bosznia-Hercegovinát, Montenegrót és Koszovót elkerülve –, amely a kommunista Jugoszlávia eszményét testesítette meg (17. ábra). A testvériség és egység (bratstvo i jedinstvo) ugyanis a partizánok jelszava volt és Tito a kollektív jugoszláv identitás leírására használta (Charokopos, M. 2021). A 60-as évektől kezdve azonban transz-etnikus kollektív szocialista Jugoszlávia fontossága háttérbe szorult a közlekedési hálózat

építések, a federáció központja és a perifériája közötti különbségek nőttek, és a személygépkocsik szélesebb körben való elterjedésével az individualista megfontolások is előtérbe kerültek (Pozharliev, L. 2016).

17. ábra  
Testvériség és egység autópálya útvonala



Forrás: Pozharliev, L. 2016

Az összekapcsolás nem csak Tito számára volt fontos, hanem később a regionalizmust amúgy is támogató, a térségben meg kimondottan fontosnak tartó Európai Unió számára is. Az EU Connectivity Agenda néven futó programja keretein belül támogatja a térség közlekedési hálózatának megújítását/kiépítését (18. ábra). Utóbbi esetben a regionális integráció egy külső szereplő (EU) hatására erősödik meg, amely a kritikák szerint nem feltétlen teremt kohéziót, mivel a nem belső indíttatás alapján valósul meg. A programnak ugyanis a régió integrációjának (region-building) a támogatásával a politikai stabilitás megteremtése a célja. Charokopos meghatározása szerint a régiós integráció megteremtése még úgy jöhet létre, ha térség egy országa hegemon szereplőként ezt végrehajtja, vagy ha az államok egy csoportja közösen támogatják a hálózatok kialakítását (Charokopos, M. 2021). A közlekedési hálózatok fejlesztésére ugyanakkor napjainkban is igény van a térségben, mivel a nyugat-balkáni országokban az autópályák és a vasútvonalak 1000 négyzetkilométerre számolt sűrűsége nagyban

elmarad a kelet-közép-európai országokban mért értékektől is (Holzner, M. - Schwarzappel, M. 2018 pp. 6-7.).

Kína számára is fontos a politikai és gazdasági stabilitás megtartása a térségben, már csak azért is, hogy a kihelyezett hitelei visszafizetésre kerüljenek majd. A támogatandó projektek kiválasztásánál ugyanakkor fontos szempontként jelenik meg a BRI „kompatibilitás” is. Ennek az egyik legfontosabb része a Pireusz és Budapest közötti vasútfejlesztés, de olyan értelmezések is megjelennek, ami szerint a Bar- Boljare közötti autópályaépítés finanszírozása és kivitelezése azért is érdeke Kínának, mert később Bar kikötőjének valamilyen módon való megszerzésével ez az útvonal is részévé válhatna a kínai szállítási útvonalaknak (von der Brelie, H. 2021; Grgić, M. 2019).

18. ábra  
A Connectivity Agenda kiválasztott projektjei (2015-2019)



Forrás: European Commission 2020A pp.32.

## 6.2. Kínán kívüli szereplők

### 6.2.1. Európai Unió

A nyugat-balkáni közlekedési hálózatok fejlesztésében a legfontosabb szereplő az Európai Unió, amely már évtizedek óta alkalmazza az infrastruktúrafejlesztés támogatását csatlakozásra váró országok és a tagok közti kohézió erősítésére. A támogatások mértéke, illetve annak okán, hogy az EU kiforrott stratégiák mentén közelít a közlekedési infrastruktúrában megvalósuló fejlesztésekre a szerepére bővebben is érdemes kitérni.

Az EU az 1990-es évektől kezdve több mint 11,5 milliárd euró értékben biztosított támogatást és kölcsönöket az Európai Beruházási Bank közvetítésével a nyugat-balkáni államok részére az energetikai és közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek számára, amelyek 22,6 milliárd euró értékű beruházás megvalósítását tették lehetővé (European Commission 2020A pp.25.). A TEN (Trans-European Network) és a Pán-Európai (Helsinki) korridorok egyaránt a 90-es években kerültek kijelölésre és az utóbbiak kimondottan a kelet-európai (bennük a balkáni) térség modernizálandó hálózatainak gerincét jelölik (19. ábra). A rendszert 1995-től tovább bővítették (Transport Infrastructure Needs Assessment – TINA), elsősorban helyi igények alapján (Fleischer T. 2007). Az EU pénzügyi eszközökkel is hozzájárul a térség infrastruktúrafejlesztéséhez. Számos uniós kezdeményezésű, regionális léptékű fejlesztési stratégia is készült a térséggel kapcsolatban (Transport Infrastructure Regional Study in the Balkans [TIRS] – Louis Berger S.A. 2002, Regional Balkans Infrastructure Study [REBIS] – European Commission 2003), melyek projektszinten is megvizsgálták a lehetséges fejlesztési irányokat, javaslatokat tettek, prioritizáltak, ugyanakkor a fejlesztések közül több mind a mai napig nem készült el (Reményi P. – Csapó D.G. 2021). Ilyen a Szarajevó-Podgorica közötti pálya, (amely az EU új költségvetési ciklusában a nyugat-balkáni országoknak szánt támogatandó projektek között újra szerepel – Sarajevo Times 2020), vagy a V/C korridor, amely a horvátországi Ploče városát kötné össze Budapesttel Bosznia-Hercegovinát átszelve. Utóbbi a közelmúltban azért került az érdeklődés középpontjába, mert az Európai Bizottság a helyiekkel való konzultáció

nélkül változtatta meg úgy az útvonal nyomvonalát, hogy az több közösség életét károsan befolyásolná (Bacheva McGrath, F. 2021).

Számos nagyberuházás azonban napjainkra révbe ért, úgy mint a szerbiai autópályák (X. korridor, A1 és A4 autópályák), melyek elérték az államhatárt vagy a horvátországi autópályák többsége. Ezek jelentős részt uniós támogatásból és hitelből épültek meg és további projektek (pl. Niš–Pristina autópálya szerb szakasza, V/C korridor boszniai szakaszai) is a megvalósítás különböző fázisában vannak (Reményi P. – Csapó D. G. 2021).

19. ábra  
Pán-Európai korridorok



Forrás: European Commission 2003 pp.21.

A EU belső válsága a térséggel kapcsolatos aktivitást is háttérbe szorította (pl. lelassuló integrációs folyamat) viszont részben a többi külső szereplő (Oroszország, Kína) jelenlétének köszönhetően a tagállamok egy csoportja német vezetéssel új lendületet kívánt adni a térség integrálásának, elindítva 2014-ben az úgynevezett berlini folyamatot (uo.). A kezdeményezés létrejöttének egyik oka az volt, hogy Jean-Claude Juncker 2014-es beiktatásakor elmondta, hogy az EU 2019-ig nem fog felvenni új tagállamot. Ennek a kijelentések az ellensúlyozásaként is értelmezhető, hogy 2014-ben a Nyugat-Balkán-Európai Unió csúcstalálkozó után az EU-s tagállamok részéről Ausztria, Horvátország, Franciaország, Németország, Olaszország, Szlovénia és az Egyesült Királyság részvételével, illetve nemzetközi pénzügyi szervezetek és az Európai Bizottság támogatásával Berlinben újtára indították a folyamatot, amelynek két „zászlóshajó” programja az úgynevezett Connectivity Agenda és a Multi-Annual Action Plan for Regional Economic Area (MAP REA).<sup>44</sup>

A Connectivity Agenda a térség lakóinak és államainak társadalmi, politikai és gazdasági értelemben vett összekapcsolását tűzi ki célul és ennek egyik leginkább kézzelfogható, illetve pénzügyi támogatásban is mérhető része a közlekedési és energetikai infrastruktúra fejlesztése. A pénzügyi támogatásokat, amik az Európai Bizottságtól, a nemzetközi és nemzeti pénzügyi intézetektől, és egyes EU-s tagállamoktól folynak be a The Western Balkans Investment Framework (WBIF) megnevezésű platform koordinálja (European Commission 2020A pp.11.) és az IPA programból kerülnek kifizetésre (uo. pp.22.).<sup>45</sup> 2017 októberében pedig belgrádi központtal megalakult a Közlekedési Közösség (Transport Community), amelynek az EU-n kívül a nyugat-balkáni országok a tagjai és célja a nyugat-balkáni országok közlekedési piacának integrálása az EU-ba. A szervezet segítséget nyújt a térségbeli államoknak EU-s közlekedés jog adaptálásához és implementálásához és támogatja

---

<sup>44</sup> A MAP REA a digitális integrációt, a mobilitást, a kereskedelem és befektetések terén való fejlesztéseket tűzte ki célul. <https://berlinprocess.info/about/>

<sup>45</sup> A 2007-ben bevezetett IPA programokon keresztül a tagjelölt országok (Törökország, Albánia, Montenegró, Szerbia, Észak-Macedón Köztársaság), illetve a nyugat-balkáni potenciális tagjelölt országok (Bosznia-Hercegovina és Koszovó) kapnak támogatásokat.



azokat a projekteket, amelyek összekötik a nyugat-balkáni országokat egymással, illetve az EU-val (Official Journal of the European Union 2017).<sup>46</sup>

Az uniós támogatású és (társ)finanszírozású infrastruktúra-fejlesztés növekedésnek indult és a Connectivity Agenda keretein belül 2015 és 2020 között 1 milliárd euró támogatást különítettek el 37 közlekedési, illetve 8 energetikai infrastruktúra fejlesztéshez, amelyek összesen 3,7 milliárd eurónyi beruházási összeget eredményeztek és 45 ezer embernek adtak munkát (European Commission 2020A pp.23.). A támogatások 86%-a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére lett megítélve (uo. pp.24.) és az Európai Bizottság becslései szerint 2015 és 2020 között 327 km-nyi vasúti pálya, 208 km-nyi autópálya, két határátkelő híd építése, illetve megújítása realizálódott (uo. pp.23.), többek között a boszniai V/C korridor mentén, illetve kimondottan országok közötti kapcsolatok erősítése céljával. A folyamat csúcstalálkozóin (Bécs, Párizs, Trieszt, Szófia, Poznan) az infrastruktúra fejlesztések újabb és újabb elemei kerültek napirendre (European Commission 2017, European Commission 2018), melyek a nyugat-balkáni közlekedés gerinchálózatát alkotó közlekedési folyosókhoz kapcsolódnak. A 2015 és 2019 között támogatásra kiválasztott projektek közül az autópályák építései közül a legjelentősebbek közé tartoznak a V/C korridor egyes szakaszai, amelyekre megközelítőleg 210 millió eurónyi támogatást ítélték meg.<sup>47</sup> A budvai elkerülő autópályát (42 millió euró támogatás), illetve az Orient/East-Med Corridor egyes szakaszai (pl. Niš – Pločnik, Pristina – Merdare, Skopje (Stenkovec) – Blace, Bukojčani – Kičevo – 138 millió euró) is a támogatandó projektek között voltak. A vasúti fejlesztések közül kiemelendő a Niš – Brestovac, illetve a Niš – Dimitrovgrad közötti szakaszok (75 millió euró), a Sićevo – Dimitrovgrad (45 millió euró), a Fushë Kosovë / Kosovo Polje és macedón határ közötti szakasz (39 millió euró), a Beljakovce - Kriva Palanka szakasz (70 millió euró), illetve a Tirana – Durrës közötti szakasz felújítása, kiépítése (European Commission 2020A pp.33).

Mivel újabb nyugat-balkáni ország EU-s csatlakozására – ahogy azt Juncker is jelezte – nem került sor 2014 és 2020 között ezért a térségbeli tagjelölt és potenciális tagjelölt

---

<sup>46</sup> A Transport Community honlapja: <https://www.transport-community.org/about/>

<sup>47</sup> A továbbiakban zárójelben a támogatás mértéke lesz jelezve, kerekítve.

országok a 2021-2027 közötti EU-s költségvetési ciklus alatt újból, immáron az IPA III program által nyújtott támogatásokból kapnak folyósításokat. A 2020 októberében a Nyugat-Balkánra vonatkozó átfogó gazdaságélénkítési és beruházási terv (Economic and Investment Plan for the Western Balkans) névvel ellátott program keretein belül az Európai Bizottság 9 milliárd eurónyi támogatást irányzott elő a térség számára. A programban újra kiemelt helyet kaptak a közlekedési infrastruktúrát érintő beruházások és a terveket – az EU-s költségvetéshez hasonlóan – átszövi a digitális, illetve a zöld átállás fontosságának hangsúlyozása, ami többek között az útépitési projekteket is érinti (pl. elektromos töltőállomások telepítése) (European Commission 2020B).

### **6.2.2. Törökország**

Ugyan Törökország szerepe a régióban a legtöbb esetben inkább a kulturális behatása, a neooszmanizmus, illetve a puha ereje kapcsán szokott szóba kerülni a volt hódítók a közlekedés-infrastruktúra fejlesztés területén is aktívak a térségben. Erdősi Ferenc tanulmányában kifejti, hogy „az Oszmán Birodalom is kiemelt stratégiai szerepet tulajdonított a Thesszalonikiból ÉNy-i irányban, a katonai ütközőzóna szerepre ítélt Bosznia elérését lehetővé tevő vasút létrehozásának, 1874-re azonban csak Szkopjén át Kosovska Mitrovicáig épült meg az ún. Vardar-vasút”. A 1878. évi Berlini Kongresszus után, a törökök visszaszorulásával és Bosznia-Hercegovina az Osztrák-Magyar Monarchia általi okkupációjával az „Oszmán Birodalom már nem foglalkozott a Vardar-vasút Bosznia felé való meghosszabbításával, viszont hozzájárult az Isztambul–Szófia–Niš–Belgrád irányú és ahhoz délről csatlakozó Thesszaloniki–Szkopje–Niš vonal teljes hosszban való létrehozásához” (Erdősi F. 2005 pp.22).

Törökország napjainkban is érdekelt az infrastruktúra fejlesztésekben a Nyugat-Balkánon, ami leginkább a közúti hálózat kiépítésében nyilvánul meg. A Pristina–Tirana autópályának, – melyet Patriotic highway-nek is neveznek, mert összeköti az albániai és a koszovói albán központokat – az egyik legnagyobb kivitelezője a török ENKA holding volt az amerikai Bechtel vállalattal konzorciumban (Likmeta, B. et al. 2014). Ugyancsak ennek a konzorciumnak a kivitelezésében épült meg a Pristina és az észak-macedón határt (Hani i Elezit) összekötő autópálya (Begisholli, B. 2019). Szintén Törökország a

legnagyobb nemzetközi politikai támogatója a Belgrád és Szarajevó közti kettős autópályának, melynek a nyomvonalairól csak a török elnök közbenjárása után, 2019-ben született megegyezés. Recep Tayyip Erdoğan, török elnök által a Béke autópályájának nevezett útvonal a tervek szerint észak és kelet felől is eléri Szarajevót Belgrád irányából (Daily Sabah 2019). Az északi ágon a szerbiai szakaszok már építés alatt állnak, a finanszírozó a török Eximbank, a fő kivitelező a török Tasyapi vállalat (Ralev, R. 2020A; Lakic, M. - Zivanovic, M. 2019), míg Bosznia-Hercegovinában 2021 márciusában a hármas bosnyák elnökség és Erdoğan aláírtak egy nyilatkozatot a pálya boszniai szakaszának a megépítéséről, amely kivitelezésének a becsült összege 3 milliárd euró (Kovacevic, D. 2021).

A fenti beruházások gazdasági és szimbolikus jelentőségükön túl beleillenek az Ahmet Davutoğlu-féle stratégiába is, mely a térségbeli török érdekek legfontosabb hordozóiként a (muszlim) bosnyákokat és albánokat nevezi meg (Davutoğlu, A. 2016). A Balkán Törökország számára így egyszerre lesz a külpolitika célterülete (az EU-hoz hasonlóan) és kapcsolati terület (Oroszországhoz hasonlóan), ahol a közlekedési infrastruktúra-fejlesztések török támogatása érdekalapú, a "baráti" nemzetek területeire koncentrálnak (Reményi P. – Csapó D.G. 2021).

### **6.2.3. Amerikai Egyesült Államok**

Az Amerikai Egyesült Államok is megjelenik a közlekedési infrastruktúra fejlesztések területén. Koszovó legfontosabb közlekedési beruházása, a Pristinát Tiranával és a tengerrel összekötő autópálya egy török–amerikai konzorcium kivitelezésében valósult meg, mely civil jelentősége mellett a térség legnagyobb amerikai katonai támaszpontja (Camp Bondsteel, Koszovó) számára is fontos (uo.). Az utóbbi években pedig több, az USA közreműködésével megvalósítandó projekt is bejelentésre került. 2020 februárjában a Belgrád és Pristina közti vasúti kapcsolatok újraindításáról, valamint a Pristina–Merdare–Niš autópálya (Peace Highway) megépítéséről is szándéknyilatkozat született (Radio Free Europe 2020). Utóbbi Pristinától a korábban említett autópályában folytatódik Tirana és az Adria irányába, míg Nišnél a X. Páneurópai korridorhoz csatlakozik és az EU új támogatási csomagjában is szerepel a támogatása. 2021 végén

pedig már meg is kezdődtek a munkálatok a Niš és Plocnik közötti szakaszon (European Commission 2021)

A 2020 szeptemberében került sor a washingtoni találkozóra, amelyen az amerikai és a szerb elnök mellett, a koszovói miniszterelnök is részt vett. A találkozón gazdasági megállapodásokat is aláírtak a felek, amit – az akkor elnökválasztás előtt álló – Donald Trump úgy értékelt, hogy az évtizedes munka eredménye volt. Elmondta, hogy „gazdasági szempontból ez mindkét országnak fontos, ezt követően pedig az Egyesült Államok is egyre jobban nyit majd mindkét ország felé. Ezzel a két országgal, amelyeknek nézeteltérései voltak egymással, úgy érzem, rendkívüli kapcsolatunk lesz. A gazdaság közelebb hozza az embereket, és itt pontosan ez történik” (Pannon RTV 2020). A találkozón az Egyesült Államok külön, nagyjából hasonló tartalmú megállapodást kötött Koszovóval és Szerbiával és Vučić ki is emelte, hogy nem egy trilaterális megegyezésről van szó (The President of the Republic of Serbia 2020). A megállapodásokban szerepeltek a már 2020 februárjában bejelentett projektek, illetve arról is rendelkezett, hogy a felek készítenek egy megvalósíthatósági tanulmányt arról, hogy a Belgrád és Pristina közötti vasútvonalat miképpen lehetne csatlakoztatni egy Adriai-tenger partján lévő mélytengeri kikötőhöz. A tervezett beruházásokhoz az Egyesült Államok hajlandó forrásokat is rendelni az egyezmények értelmében (Economic Normalization 2020). Ezek a beruházások a kínai háttérű projektekre adott válasznak is tekinthetők, mindamelllett, hogy a megegyezésekben szerepel, hogy az 5G hálózatok kiépítésében a felek kizárják a nem megbízható szolgáltatókat, ami a kínai befolyás elleni küzdelem még egyértelműbb jele a térségben az Egyesült Államok részéről. Ezt támasztja alá az is, hogy Anthony Blinken, a Biden kabinet külügyminisztere is azt nyilatkozta, hogy a megállapodások érvényben maradnak (Muharremi, R. 2021).

Jelentős horderejű részben amerikai beruházás Szerbiában a moravai korridor építése, ami Pojate és Preljina településeket köti össze. A 400 millió eurót is meghaladó értékű projekt kivitelezője ugyanis a Bechtel-Enka konzorcium (Bjelotomic, S. 2020A). 2021 végén pedig arról jelentek meg sajtóhírek, hogy ugyanez a konzorcium építheti meg majd Montenegróban az „Adriatic-Ionian highway” megnevezésű autópálya

montenegrói szakaszát. Mindez azért is érdekes a kínai-amerikai rivalizálás szempontjából, mert 2015-ben Montenegró és Albánia még a kínai China Pacific Construction Group nevű vállalattal írt alá szándéknyilatkozatot a munkálatok kivitelezésére (Kajosevic, S. 2021A).

#### **6.2.4. Oroszország**

Ugyan Oroszország több tekintetben is fontos tényező a Nyugat-Balkánon (energia piac/infrastruktúra, politikai/kulturális szálak) a közlekedési infrastruktúra kiépítésében való részvétele leginkább a szerb vasúti hálózat fejlesztésére korlátozódik, így a Belgrád–Pancsova, Újvidék–Stara Pazova, Niš–Preševo vonalak megújítására. Ez a korlátozott orosz szerep nem új jelenség. Ahogy Erdősi Ferenc írja a törökök térségből való kiszorításakor „a katonai és diplomáciai téren egyaránt meghatározó szerepet betöltő Oroszországnak nem volt ereje gazdasági jelenlétre. Ezért Oroszország és a hozzá közelebb fekvő Kelet-Balkán között még a 20. sz. első felében sem alakult ki igazi közlekedési folyosó (...) és az önállóság valamilyen formális szintjére eljutott országok igyekeztek a saját érdekeiknek megfelelő hálózatot kialakítani, jobbra nyugati befektetők pénzeiből, angol, francia, német stb. építő vállalatok közreműködésével” (Erdősi F. 2005).

### **6.3. Kínai háttérű beruházások**

Kína fontos szereplő a nyugat-balkáni közlekedési infrastruktúra fejlesztés területén. Rogelja számításai alapján 2019-ben 8,7 milliárd dollár értékben voltak megállapodások a kínai vállalatokkal ezen a területen, amely összegnek megközelítőleg a fele olyan projekteket takar, amiket már befejeztek, kivitelezés alatt vannak, vagy a tervezési fázis végén (Rogelja, I. 2020).<sup>48</sup> A kínai projektek egy része Kína és az EU közötti kapcsolatok erősítését szolgálja (pl. a Pireuszi kikötőtől Magyarország felé irányuló vasútfejlesztési projektek, a montenegrói Bar kikötője és Belgrád közti autópálya-fejlesztések). Emellett Kína olyan projekteket is finanszíroz, melyeket az EU nem tud, vagy nem akar. Ezek sok

---

<sup>48</sup> Ebbe a számításba Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Montenegró, Észak-Macedónia és Szerbia került bele és azokat a projekteket is tartalmazza, amelyekről csak egyetértési megállapodás született.

esetben nem állnak összhangban az EU céljaival, akár a közlekedési korridorok tekintetében, akár fenntarthatósági megfontolásokból (Reményi P. – Csapó D.G. 2021). A montenegrói autópálya-fejlesztésénél az eladósodás jelenthet problémát (Hopkins, V.–Kynge, J. 2019), amellet, hogy a reláció mind a TIRS, mind a REBIS stratégiában a központi hálózat része.

### **6.3.1. Észak-Macedónia**

Észak-Macedóniában a Világbank által „feketelistára” tett kínai Sinohydro több autópálya szakasz építésében is érdekelt és korrupciós botrányba is belekeveredett az elmúlt évek politikai összetűzései közepette. Az ázsiai vállalat a Kicsevo és Ohrid, illetve Miladinovci és Stip közötti 110 km-es autópálya szakaszok építésére kötött szerződést (amelyek a VIII. Páneurópai folyosó részei), azonban a munkálatokat a Szállítási és Kommunikációs Minisztérium felfüggesztette a 2017-es kormányváltás után. Az új vezetés azt állapította meg, hogy a tervezési szakaszban 120 millió eurós kár érte az államot és az alvállalkozókat is politikai kapcsolataik révén választották ki (Makocki, M.–Nechev, Z. 2017). A projektet azonban nem állították le véglegesen és 2019 nyarán átadták a Miladinovci és Stip közötti szakaszt (Xinhua 2019), míg a Kicsevo és Ohrid közötti szakasz építése tovább húzódik (Meta 2021). Az ország szociáldemokrata vezetését pedig immár képmutatással vádolják, mert pályáztatás nélkül akarják a VIII., illetve X. Pán-Európai korridorok részeként épülő újabb autópálya szakaszok kivitelezésével megbízni a Bechtel-ENKA konzorciumot (Marusic, S.-J. 2021).

### **6.3.2. Bosznia-Hercegovina**

Bosznia-Hercegovinában az egyik legnagyobb volumenű kínai érdekeltségű autópálya építés a Banja Luka és Mlinište közötti szakasz megépítése lehet (ez a Banja Luka-t Split-tel összekötő pálya része), amelyről már 2014-ben egyetértési megállapodást írt alá a Sinohydro. A tervzet szerint az 1,4 milliárd dollár értékű munkálatokat a Kínai Eximbank által nyújtott kölcsönből finanszíroznák (Hart-Landsberg, M. 2018), viszont a munkálatok egyelőre nem kezdődtek meg és sajtóhírek alapján 2021-ben terveznek csak kiírni megvalósíthatósági pályázatot az első szakasz megtervezésére (Capital 2021). A Banja Luka – Prijedor - Novi Grad között megépíteni tervezett autópálya tekintetében

is kínai cég érdekelt az építésben (Reményi P. et al. 2016). A Shandong International Economic & Technical Cooperation Group 2018-ban írt alá szerződést a Banja Luka-Prijedor közötti szakasz megépítésére és hosszú távon (33 év) az üzemeltetésére (Ralev, R. 2018A). A munkálatok 2021 őszén kezdődtek meg (Global Times 2021A).

Bosznia-Hercegovinában Vukosavlje és a szerb határon lévő Raca között is terveznek autópályát építeni. A Vukosavlje Brcko közötti szakasz tekintetében a Boszniai Szerb Köztársaság már egyszer visszautasította a Sinochem Capital ajánlatát, amely céggel korábban egyetértési megállapodást kötöttek, viszont érdemes továbbra is számításba venni a lehetséges kínai kivitelezést, mert az új pályázaton szerbek mellett több kínai vállalat is indult (Arminas, D. 2020; World Highways 2021).

### **6.3.3. Montenegró**

Az egyik legjelentősebb publicitást kapott kínai beruházás a Nyugat-Balkánon a montenegrói Bar és Boljare közötti autópálya építése, ami leginkább az ország eladósodottságának a megnövekedése miatt került a figyelem középpontjába. Az útvonal a Bari-t Bukaresttel összekötő XI. Páneurópai folyosó Bar-Belgrád szakaszának a része és a montenegrói szakasz megépítése becslések szerint 2,7 milliárd eurót emésztene fel, ami az ország GDP-jének megközelítőleg a felével ér fel. Az útvonal hivatalosan nem a BRI része, a montenegrói politikai közbeszédbe pedig már az ország 2006-os függetlenségéről szóló népszavazása előtt bekerült. Az akkori montenegrói vezetés végül 2009-ben jelentette be, hogy az autópályát a horvát Konstruktor nevű cég fogja megépíteni és a költségvetésből fogják állni. A cég azonban nem kezdte meg a munkálatokat és 2012-ben az Európai Beruházási Bank megbízásából a Scott Wilson Group által készített megvalósíthatósági tanulmányban megkérdőjelezték a projekt létjogosultságát és inkább a meglévő utak felújítását ajánlották (Grgić, M. 2019). Még 2014-ben az Európai Beruházási Bank és az IMF is arra figyelmeztette a kormányzatot, hogy az építkezés veszélyeztetheti az államháztartás egyensúlyát (von der Brelie, H. 2021).

Az akkor hivatalban lévő montenegrói kormány végül a nagyobb költségvetési hiány árán is nemzeti érdekként kezelte az autópályát és 1 milliárd dollár értékű hitelről

állapodott meg a Kínai Eximbankkal, amely az első 40 km-es szakasz költségeinek 85%-ának a fedezésére volt elég (a fennmaradó 15%-ot a montenegrói kormánynak kellett előteremtenie). Az akkori szerződés értelmében mindezt 20 év alatt kell visszafizetniük és 5 év türelmi időszakot is kaptak a tartozás visszafizetésre. A kínai cég több adónem megfizetése alól (pl. áfa) felmentést kapott és azt is kikötötték a szerződésben, hogy a munkálatok 30%-át helyi vállalkozásoknak adják ki (Reuters 2021A; Grgić, M. 2019). Grgić arra mutatott rá, hogy ez a projekt egyértelműen egy állam által irányított folyamat következménye és nem a kínai fél kezdeményezése miatt született. Ebben az esetben nem beszélhetünk arról, hogy Kína befolyásolni akarta volna az EU irányába amúgy elkötelezett helyi vezetés külpolitikáját. Sokkal inkább egy számára előnyösnek vélt üzletet kötött, amelynek fontos eleme a montenegrói kormány által nyújtott állami garanciák, amiket például egy EU-s tagállamban nem kaphatott volna meg. Az akkori montenegrói vezetés pedig permanens kampányt tudott folytatni az autópálya építést a közbeszéd tárgyává téve és egyfajta „ajándékként” bemutatva a nép felé, amely az ország északi részét összeköti a gazdagabb délivel és az „anyaországhoz” való kötődést is erősíti. Grgić ezt a folyamatot Brian Larkin, antropológus után „fetiszizálási folyamatként” (fetishization process) értékeli (Grgić, M. 2019).

Montenegróban azonban 2020-ban kormányváltásra került sor és az új vezetés az EU-hoz fordult segítségért, hogy finanszírozni tudja a kínai fél felé a tartozását. Zdravko Krivokapić egykori miniszterelnök „megalomán projektnek” nevezte az útépitést, amely „sehonnan sehova tart”, vélhetően nem költséghatékony és ugyan bizonyítani még nem tudja, de szerinte korrupció is felsejlik az építtetése körül. Dritan Abazović, akkori miniszterelnök-helyettes, akit 2022 áprilisában miniszterelnökké választottak hasonlóan vélekedett. Ugyan kifejtette, hogy „nem Kína ellen van, ami csak jelen akar lenni a régióban”, viszont nem tartja bölcsnek a Kínától felvett jelentős mennyiségű kölcsönt azért sem, mert az ázsiai ország a saját munkásait alkalmazza és „az összes pénzt visszaviszi Kínába” (Higgins, A. 2021).

A montenegrói segítségkérésre az EU vegyes visszajelzést adott. Míg Ana Pisonero, az Európai Bizottság szóvivője arról beszélt, hogy az EU nem finanszíroz harmadik



országbeli államok felé fennálló adósságokat, addig Várhelyi Olivér, szomszédosság- és bővítéspolitikáért felelős biztos úgy nyilatkozott, hogy az EU fontolóra veszi, hogyan tudna segíteni Podgoricának. 2021 nyarán végül amerikai és európai bankokkal kötött swap megállapodásnak köszönhetően a 2%-os kamattal megkötött dollárban való adósságot sikerült 0,87%-os kamatozású euróban fennálló tartozásra konvertálni és a kölcsön első részletét is kifizetni Kínának. (Standish, R. et al. 2021; Higgins A. 2021; Euractiv 2021). A Smokovac (Podgorica mellett) és Metesevo<sup>49</sup> közötti szakasz 2021 végére gyakorlatilag elkészült (Ralev, R. 2021D) és 2022 nyarán többek között a montenegrói vezetés méltatása mellett át is adták az autópályát (Xinhua 2022).

Az, hogy a további szakaszokat megépítik-e és ha igen ezt milyen konstrukcióban teszik továbbra sem eldöntött kérdés (Higgins A. 2021; Ralev, R. 2021A). A Montenegrói Közlekedési Fejlesztési Stratégiában az áll, hogy a Bar-Boljare autópálya további szakaszainak megépítésének a tekintetében már megkezdődött az előkészítési folyamat (Ministry of Transport and Maritime Affairs of Montenegro 2019 pp.48.). Az ország eladósodottsága és a montenegrói kormány kommentjei a projektről viszont legalábbis kétségessé teszik a beruházás folytatását a közeljövőben.

#### **6.3.4. Albánia**

Albánia esetében ugyan nem a közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez kapcsolódik érdemes rögzíteni, hogy a Tiranai reptér üzemeltetésének a jogai a kínai China Everbright Limited-hez, illetve a partneréhez, a Friedmann Pacific Asset Management Limited-hez kerültek 2016-ban. A koncesszió ára nem volt publikus, de a média megjelenésekben 83 millió euróra taksálták. Amióta kínai kézbe került az üzemeltetés több esetben került negatív megvilágításba a repülőtér. Ezek közé tartozott három rablás, illetve az is vitákat váltott ki, hogy az albán mellett a kínai zászló is fel lett vonva a létesítménynél, aminek egyes elemzők szimbolikus jelentőséget tulajdonítottak (Madhi, G. 2020).

---

<sup>49</sup> Matesevo egy 10-20 fős lakosságú település. Ezért is terjedt el a közbeszédben, hogy az út sehová sem vezet.

## 20. ábra

A nyugat-balkáni gerinchálózat és a jelentősebb közlekedési infrastruktúra-fejlesztési projektek (tervezett, megvalósult és építés alatt)



*Jelmagyarázat:* A: Törzs- és átfogó közúthálózat - befejezett, B: Törzs- és átfogó közúthálózat - tervezés/fejlesztés alatt, 1a: Európai Unió érdekeltségű közútfejlesztés, 1b: Európai Unió érdekeltségű vasútfejlesztés, 2a: Kínai érdekeltségű közútfejlesztés, 2b: Kínai érdekeltségű vasútfejlesztés, 3: Orosz érdekeltségű vasútfejlesztés, 4: Török érdekeltségű közútfejlesztés, 5: Azeri érdekeltségű közútfejlesztés, 6: Amerikai érdekeltségű közútfejlesztés

*Forrás:* (European Commission 2016), valamint saját gyűjtés alapján szerkesztette:  
Reményi Péter, Csapó Dániel Gábor és Csapó-Kádár Tünde (Reményi P. - Csapó D. G.  
2021 alapján)

### **6.3.5. Szerbia**

#### *Nyugati aktorok által finanszírozott projektek*

A szerbiai közlekedési infrastruktúra fejlesztésének a finanszírozásában a legnagyobb szerepe az európai intézményeknek és bankoknak van. Ezen pénzek egy része az ország integrációját elősegítő támogatásként kerül kifizetésre (IPA, IPA2, WBIF, CEF), vagy kölcsönök formájában (EIB, EBRD) realizálódik, amelyeket az esetek nagy részében kiegészít önerővel is a szerb állam. 1990 és 2019 között Szerbia 5,7 milliárd eurót kapott EU-s támogatásként és kölcsönként közlekedési, illetve energetika infrastruktúra fejlesztésére, ami megközelítőleg 11 milliárd euró értékű beruházást eredményezett (European Commission 2020A). A MGSI 2018-as, infrastrukturális beruházásokról szóló jelentésének az adatait elemezve kijelenthető, hogy a nyugati (főképp EU-s, illetve a Világbank) finanszírozás az elkészült, folyamatban lévő és tervezett szerbiai beruházások összértékének – ahol tudható a finanszírozó kiléte – a 40%-át teszik ki, meghaladva a 3 milliárd eurót (21. ábra, 22. ábra).<sup>50</sup> Ebben a számításban nem szerepel még a moravai korridorok az építése, amellyel kapcsolatban a minisztérium jelentésében még csak arról írtak, hogy megvalósíthatósági tanulmányok készülnek róla és tárgyalásokat kezdtek az amerikai Bechtellel. A Pojat és Preljina között megépítendő szakasz azért is fontos, mert a X. és a XI. korridort kötik össze (MGSI 2015 pp.59). Azóta a szerb állam 745 millió euró értékű szerződést kötött a Bechtel-ENKA konzorciummal, a beruházás egy nagy részét a JP Morgan által nyújtott kölcsön segítségével finanszírozzák és az Adrani-Mrcajevc közötti 30 km-es szakasz várhatóan 2022 elején átadásra is kerül (Ralev, R. 2021B; Bjelotomic, S. 2021).

---

<sup>50</sup> Ez az összeg azért is lehet alacsonyabb az előző bekezdésben ismertetett adatnál (5,7 milliárd euró), mivel a minisztériumi jelentés nem nyúlik vissza a 90-es évekig és nem szerepelnek köztük az energetikai infrastruktúra fejlesztésére megítélt támogatások és kölcsönök sem.

Az egyik legjelentősebb nyugati finanszírozás által megvalósítani szándékozott projekt a Niš és Pristina között megépíteni tervezett autópálya szakasz, amely a berlini folyamat beruházásai között található. A közel egymilliárd euró értékű projekt kisebb részben a WBIF által nyújtott támogatásból lenne finanszírozva, míg a nagyobb részéhez az EIB és az EBRD nyújt a tervek szerint kölcsönt, amit szerb önerővel egészítenének ki (MGSI 2018 pp. 63-64.). Jelentős szerepe volt a nyugat-európai aktoroknak a X. Pán-Európai korridor mentén megvalósuló egyes autópálya építések (úgy, mint a project south (Niš és az észak-macedón határon Grabovnica – Levosojé közötti szakasz), illetve a project east (Niš és Bulgária határa) finanszírozásában is, amelyeknek az összértéke megközelítőleg 850 millió eurót tett ki (MGSI 2018 pp. 13-16; MGSI 2015 pp. 23.,25.).

A vasúti pályák fejlesztése tekintetében a Belgrád-Rakovica-Resnik, illetve a Niš és Dimitrovgrad közötti szakasz megújítása is nagyrészt EU-s támogatásokból történik (MGSI 2018 pp.25-26., 29-30.). A Belgrád és Niš közötti 244 km hosszúságú pálya megújítására akkor, amikor a minisztérium jelentése készült még az EU mellett más finanszírozókat is kerestek és később Kína, illetve Oroszország is felmerült lehetséges partnerként (MGSI 2018 pp. 71-72.; Ralev, R. 2020B). A vízi infrastruktúra tekintetében az egyik legfontosabb fejlesztések közé tartozik egy új kikötő építése Belgrádban, amelynek a költsége a jelentés szerint 190 millió euró lenne. A minisztérium a költségek egyik felét a WBIF-től várja, míg a másikat nemzetközi pénzügyi intézetektől (MGSI 2018 pp.47.).

#### *Egyéb aktorok által finanszírozott projektek*

Oroszország a X. Pán-Európai korridor egyes vasúti részeinek (Ópazova (Stara Pazova) – Újvidék (Novi Sad) szakasz, Resnik - Valjevo közötti szakasz, pancsovai vasút híd korszerűsítése) a felújítását, illetve dízelmozdonyok beszerzését is tartalmazó 940 millió euró értékű projekthez biztosított 800 millió euró kölcsönt (MGSI 2018 pp. 27-28, 72). Ezzel Oroszország az ismert finanszírozóval rendelkező projektek összértékének a 11%-át finanszírozza (21. ábra; 22. ábra).

A Kuwaiti fund for Arab Economic Development (KFAED)<sup>51</sup> a belgrádi vasútállomás két ütembe való felújításához, adott, illetve várhatóan ad további kölcsönt összesen 74 millió euró körüli nagyságrendben (MGSI 2018 pp. 30.,70.). A KFAED mellett Azerbajdzsán is fontos szerepet vállal a szerb beruházások finanszírozásában. A Ljig – Preljina közötti 40 km-es 308 millió euróba kerülő autópálya szakasz a szerb állam finanszírozása mellett az azeriek által nyújtott kölcsönből épült meg az azeri Azvirt MMC kivitelezésében (MGSI 2018 pp.7.). A vasúti és közúti közlekedést is lehetővé tevő híd építését is tartalmazó 430 millió euróért megvalósítani tervezett Beli Potok – Vinca – Pancevo vasúti és közúti elkerülő körgyűrű (Road - Rail Bypass Ring) megépítésének jövőbeni finanszírozóiként pedig Kína mellett Azerbajdzsán neve is felmerült (MGSI 2018 pp. 70-71.).

#### Kínai finanszírozású projektek

A szerb minisztérium jelentését vizsgálva szembeötlő Kína egyre növekvő szerepvállalása a szerb infrastrukturális projektek finanszírozása és a kivitelezés terén is. Kína a nyugati finanszírozók után a második legnagyobb szereplő a térségben. A megvalósult, megvalósulás alatt lévő, illetve tervezett projekteket – ahol ismert a finanszírozó kiléte 1 410 millió euró értékben finanszírozza, ami a beruházások teljes összegének az ötödét teszi ki (21. ábra; 22. ábra).<sup>52</sup>

2019 tavaszán a szerb vezetés egy egyetértési megállapodást írt alá kínai China Road and Bridge Corporation (CRBC) nevű vállalattal a Pozega-Boljare között tervezett autópálya szakasz megépítési munkálatainak az elvégzésére (el is kezdődtek a munkálatok). A 2018-as minisztériumi jelentésben még az szerepelt, hogy ezekre a nagy volumenű, 2000 millió eurós költséget is elérő munkálatok elvégzésére még nem szerződött le kivitelező és a finanszírozó sem volt meg (MGSI 2018 pp. 57.). Könnyen

---

<sup>51</sup> A honlapján közzétett leírás szerint a KFAED az első közel-keleti intézmény, amelyet azért hoztak létre, hogy aktívan részt vegyen a nemzetközi infrastrukturális beruházások finanszírozásában. Eddig 107 fejlődő országnak nyújtottak hitelt, több mint 21 milliárd dollár értékben.

<https://www.kuwait-fund.org/en/web/kfund>

<sup>52</sup> Ha kínai pénzügyintézet finanszírozhatja végül az előző bekezdésben említett elkerülő körgyűrűt is, akkor ez az összeg felugorhat 1 840 millió euróra is.

elképzhető, ugyanakkor, hogy a CRBC-vel való megegyezést a jövőben egy kínai bankkal kötött kölcsönszerződés fogja követni.

Az azonban már korábban eldőlt, hogy a Belgrád – Pozega között megépülő autópálya több szakasza kínai vállalatok (China Commination Construction Company, Shandong Hi-Speed Group) kivitelezésében épül meg, mindamellett, hogy a munkálatok elvégzéséhez a Kínai Eximbank szolgáltat kölcsönt. A kínai finanszírozással és kivitelezéssel megvalósuló 68 km-es Obrenovac és Ljig közötti szakasz megépítése megközelítőleg 567 millió eurót emészt fel (MGSI 2018 pp. 7.). A Belgrád-Rakovica-Resnik vasúti szakasz felújítási munkálatai esetében pedig az EBRD által nyújtott kölcsönből finanszírozzák egy kínai vállalat munkálatait. Szerbia még 2012-ben állapodott meg az európai bankkal egy 95 millió eurós kölcsönről, amely pénzből a X. Pán-Európai korridor vasútvonal egyes részeit újítanak fel. A megközelítőleg 8 km-es G-Rakovica-Resnik szakaszon Szerbia a kínai China Civil Engineering Construction Corporationt (CCECC) bízta meg a 23,8 millió euróba kerülő felújítás elvégzésével (MGSI 2018 pp. 25-26.).

A legtöbb esetben ugyanakkor a kínai finanszírozású projekteknél kínai vállalatok nyerik el a kivitelezést is. Ilyen beruházás volt a két belgrádi városrészt összekötő Pupin híd, illetve a rávezető útszakaszok megépítése, amely 255 millió dollárért készült el (MGSI 2018 pp. 36.). A híd 2014-es átadásakor nem csak Szerbiában, de Európában is az egyik első szignifikáns kínai infrastrukturális projekt volt (Rogelja 2020). Hasonló konstrukcióban kezdődött el a Budapest-Belgrád vasútvonal felújítása is a szerb szakaszon. A Belgrád-Ópazova közötti szakasz modernizációjának a költségét 350 millió euróra becsülik, amelynek a nagy részét a Kínai Eximbank által biztosított kölcsönből fogják finanszírozni, míg a munkálatok elvégzésével egy kínai konzorcium lett megbízva (MGSI 2018 pp. 31-33.). A Preljina – Pozega közötti autópálya szakasz építési munkálataival ugyancsak kínai vállalat, a China Communications Construction Company (CCCC) lett megbízva, amellyel már egyetértési megállapodást kötött Szerbia. A 450 millió eurós összértékű projekt nagy részét pedig ugyancsak a Kínai Eximbank finanszírozza (MGSI 2018 pp. 56.) (20. ábra). A moravai korridor építéséhez hasonlóan a Fruška Gora korridor építése is csak tervként szerepelt még a minisztérium jelentésben,

amelynek a megépítésére a CRBC-vel kötöttek előzetes megállapodást (MGSI 2018 pp. 60-61.).<sup>53</sup> A Ruma és Újvidék között futó pályát 2021-ben elkezdtek építeni és a 660 millió euró értékű projektet a Kínai Eximbank kölcsönéből finanszírozzák (The President of the Republic of Serbia 2021; Bjelotomic, S. 2020B).

### Budapest-Belgrád vasútvonal

Szerbia nem csak a mérete, hanem elhelyezkedése miatt is az egyik legfontosabb nyugat-balkáni állam Kína számára. A görögországi pireuszi kikötő többségi tulajdonának megszerzésével és a kikötő folyamatos fejlesztése által ugyanis Szerbia szerepe is felértékelődött. A kínai COSCO állami vállalat - amely a világ negyedik legnagyobb konténerszállító vállalata és a második legnagyobb kikötő üzemeltetője - 2008 óta működteti a pireuszi konténerkikötőt. 2016 áprilisában hozzájutott a pireuszi kikötőt üzemeltető holding (Piraeus Port Authority (PPA)) részvényeinek 51%-ához, 2021-ben pedig további 16%-os tulajdonrészt szerzett (Watanabe, S. 2021). A kínai cég 2009 óta 600 millió euró értékben fejlesztette a kikötőt, ami a negyedik legforgalmasabb európai konténerkikötővé vált. Míg 2009-ben 1 millió TEU konténeregységnyi forgalmat bonyolított le, addig 2020-ban már 5,4 millió TEU konténeregységnyit (Koutantou, A. 2021). A görög kikötőből az Athén-Szkojpe-Belgrád-Budapest vasútvonal felújítása által pedig hatékonyan juthatnának el az áruk Görögország után újból az Európai Unióba. Yanis Varoufakis, Görögország volt pénzügyminisztere, aki szerint azért érdemes a kínaiakkal üzletelni, mert ők "türelmes befektetők" (Project Syndicate 2017) egyik könyvében a Pireuszi kikötő kapcsán arról írt, hogy ő a saját pártján a Syriza-n belül is harcolt azért, hogy megváltoztassák a COSCO ellenes irányvonalat. Elmondása alapján egyes akkori kormánytagok is többek között a Kína ellenes retorikának köszönhatték a megválasztásukat. Velük ellentétben Varoufakis még kormányzati pozíciója megszerzése előtt támogatta a kínai cég szerepvállalását és sürgette a szerinte rosszul működő és elavult vasúti hálózatok eladását is a kínai félnek, ami után a nyugati befektetők nem érdeklődtek. A volt görög pénzügyminiszter, aki a hitelválság miatt Kína felől is segítséget remélt meg is látogatta

---

<sup>53</sup> Mivel a minisztériumi jelentésben a tervezett projektekre még kerestek finanszírozót, ezért a számításban nem szerepel.

a pireuszi kikötőt a kínai nagykövetség társaságában, ahol – Varoufakis elmondás alapján – a kikötő vezetője a körbevezetés alkalmával kiemelt hangsúlyt fektetett arra, hogy látható legyen a különbség a kínai irányítás alatt lévő, illetve a még mindig görög kézben lévő kikötő részek között (Varoufakis 2017 11.fejezet 21:00-25:00; 30:00-34:00). Ez a jelenség jól leírja, hogy még egy olyan párton belül is lehetnek komoly ellentétek a kínai kapcsolatok megítélését illetően, melyek részben a kínai térnyerés elleni fellépésnek is köszönhető a győzelmét.

Ugyan a balkáni vasútvonalak jelentős arányban elavultak, és a sok államhatár is lassíthatja a szállítás menetét, Kína számára ugyanakkor előnyös is lehet a Pireusz–Budapest (vagy akár más kikötőktől (pl. Bar,Rijeka) induló vasútvonalak) közötti szakasz megújítása. Amellett, hogy a finanszírozásban és a kivitelezésben is nagyrészt kínai szereplők vesznek részt, ezek az útvonalak alternatívát jelenthetnek a jelentősebb geopolitikai kockázatokat magában rejtő transzszibériai vasútvonallal, illetve a túlszűfolt Északi-tenger mentén elhelyezkedő kikötőkkel szemben (Farkas Z. A. et al. 2016; Notteboom, T. 2019). Mindemellett a vasútfejlesztés a 17+1 együttműködés „referenciaprojektjének” is tekinthető ezért a folyamatos késések a beruházás tekintetében kedvezőtlen hatással vannak az együttműködés megítélésére. Ahogy az a szerb minisztérium jelentéséből is kitűnt a 370 km hosszúságú Budapest-Belgrád vasútvonal modernizálása a szerb szakaszon már megkezdődött. A magyar szakaszon ugyanakkor csak később indulhat el a vasút modernizációja, ami részben annak is betudható, hogy még 2017-ben az Európai Bizottság vizsgálatot indított azzal kapcsolatban, Magyarország megsértette-e az európai uniós törvényeket azáltal, hogy nem írt ki nyilvános közbeszerzést a projektre (Kynge, J. et al. 2017). A Bizottság ugyan végül zöld utat adott a beruházás megkezdéséhez, de ez az eset is jól mutatja, hogy a kínai vállalatoknak nehezebb dolguk van, ha egy EU-s tagállamban akarnak jelentős infrastrukturális projektet megvalósítani. Szerbia esetében ugyanakkor ez a lehetőség nem állt az EU rendelkezésére. Mindamellett, hogy Szerbiában is érte kritika a projektet annak gazdasági racionalitása és a felvett kölcsön miatt ez kevésbé hátráltatta annak megkezdését, mint Magyarországon, ahol az ellenzék erősen tematizálta a kínai térnyerés témáját. Egy fontos különbség még a magyarországi és szerbiai szakasz



tervezett felújítása között, hogy míg az előzőben a kínai fél egyedül felel a kivitelezésért, addig Magyarországon egy magyar-kínai vegyes konzorcium felel a tervezésért és a kivitelezésért (Domokos L. 2019).<sup>54</sup>

### Összegzés

A minisztérium jelentése alapján összességében megállapítható, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében a legjelentősebb részben a nyugati (leginkább EU-s) aktorok veszik ki a részüket a teljes finanszírozás 40%-ért, megközelítőleg 3 milliárd eurónyi beruházási összegért felelve. Ezek között megtalálhatóak autópálya építések, vasúti pályák korszerűsítése, de a vízi és a légi közlekedésben megvalósuló beruházások is. A külső aktorok közül őket követi Kína, majdnem másfél milliárd euróval hozzájárulva a projektek megvalósulásához, ami a teljes összeg ötödének felel meg. Fontos szereplő még a leginkább vasútfejlesztési projekteken részt vállaló Oroszország 800 millió eurós finanszírozással, ami a teljes összeg 11%-át teszi ki. Jelentős összegekkel járul hozzá még a szerb közlekedési infrastruktúrában megvalósuló fejlesztésekhez Azerbajdzsán (300 millió euró), illetve a KFAED (74 millió euró) is (21. ábra; 22. ábra).

A minisztériumi jelentésben még nem szereplő, vagy csak tervként, megnevezett finanszírozó nélkül megjelenő nagy volumenű projekteket vizsgálva az rajzolódik ki, hogy Kína és az nyugati finanszírozók is meghatározó szereplők maradnak a jövőben is. Ezek közül a beruházások közül érdemes kiemelni a nyugati finanszírozású moravai korridor, illetve a kínai hátterű Fruška Gora korridor. Mindez annak a jele, hogy a szerb vezetés a kritikák ellenére sem zárkózik el a kínai pénzből megvalósuló projektektől, sőt sokszor egyfajta zsarolópotenciálként használja fel a kínai vállalatokkal, állammal és bankokkal kialakított kapcsolatait. Erre jó példa Belgrád és Niš közötti vasúti szakasz

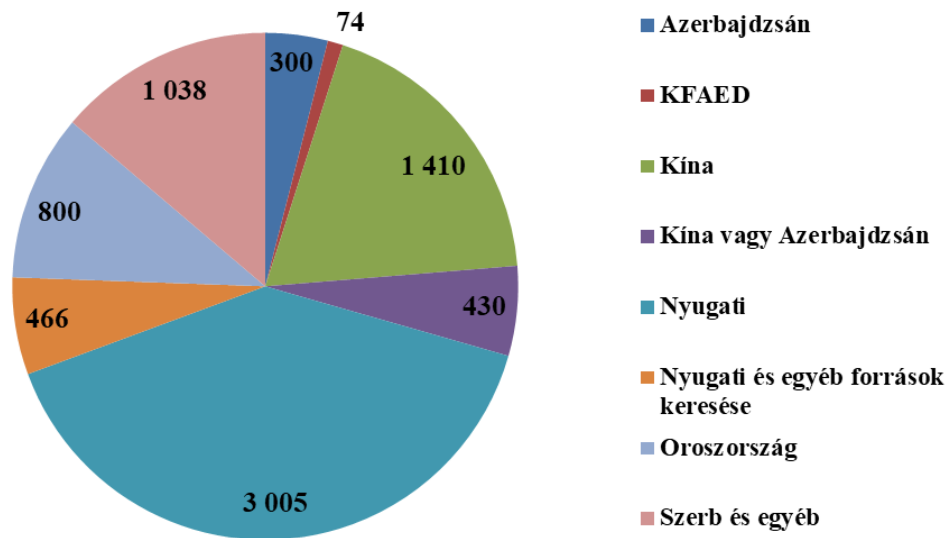
---

<sup>54</sup> A háromtagú konzorciumban a China Tiejiju Engineering & Construction Kft. és a China Railway Electrification Engineering Group (Magyarország) Kft. képviseli a kínai állami vasúttársaságot. Az R-Kord Kft., valamint a Mészáros és Mészáros Kft. közös leányvállalataként működő RM International Zrt. pedig az Opus Global Nyrt. érdekeltsége. Az RM International Zrt. 50 százalék, míg két kínai partnere együttesen további 50 százalékos arányban vesz részt a konzorciumban, melynek megfelelően a felek a vállalási díjból is ebben az arányban részesülhetnek.

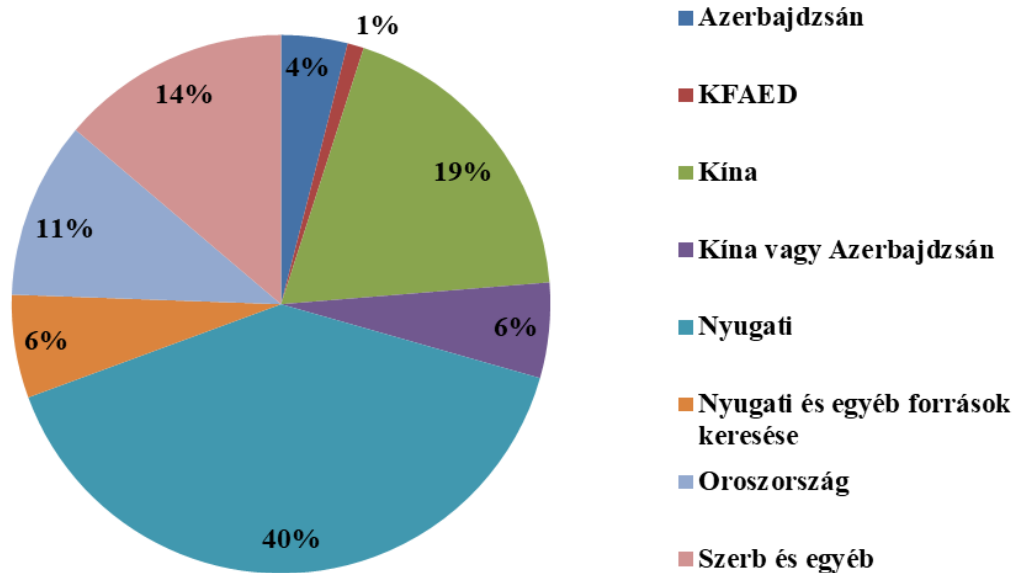
megújítása kapcsán való kommunikáció. Szerbia szerette volna, ha a megközelítőleg 2 milliárd euró értékű beruházáshoz kap EU-s támogatást. 2020-van Vučić még úgy nyilatkozott, hogy ha nem kapnak választ az EU-tól akkor „a kínai barátaikkal, a CRBC-vel építtetik meg a nagysebességű vasútvonalat”. 2021 tavaszán viszont már maga Ursula von der Leyen nyilatkozta azt a szerb elnökkel tartott sajtótájékoztatóján, hogy az EU a projekt 35-50%-át finanszírozó támogatást fog nyújtani, amely így 600 millió eurót fog kitenni (Ralev, R. 2020B; Railway Pro 2021).

Az EU számára Szerbia többek között a nyugat-balkáni migrációs útvonalon való elhelyezkedése miatt, illetve azért is fontos, mert Montenegró mellett ez az ország áll a legközelebb az EU-hoz való csatlakozáshoz. Ennek az időpontja ugyanakkor, részben a „csatlakozási fáradtság”, illetve egyes tagállamok (pl. Franciaország, Hollandia) ellenállása miatt bizonytalan. Ugyan a szerb infrastrukturális fejlesztések finanszírozása tekintetében még mindig az európai intézmények dominálnak, ugyanakkor az integrációs folyamat megtorpanása egyáltalán nem segíti elő a kínai térnyerés lassítását Szerbiában. Az integrációs folyamat elhúzódása egyes értelmezések szerint eredményezheti azt is, hogy a hagyományosan négy pilléren alapuló – Bechev által „neo-titóistának” titulált (Bechev, D. 2017) – szerb külpolitika (amelynek értelmében az ország az USA-val, az EU-val, Oroszországgal és Kínával is jó kapcsolatok magvalósítására törekszik) (Dimitrijević, D.- Jokanović, N. 2016 pp. 328) tekintetében a hangsúly egyre jobban Kína irányába tolódik el. A nyugati és a kínai aktorok azonban nem minden esetben versenytársak és kooperálásra is van példa. A belgrádi metró megépítéséről 2021 januárjában írt alá közös szándéknyilatkozatot a szerb fél mellett a kínai Power Construction Corporation, illetve a francia háttérű Alstom és Egis. A 4,4 milliárd euróra becsült projekt kivitelezésére az említett vállalatokat (így nem csak a kínait) nyílt közbeszerzés kiírása nélkül választották ki (RFE/RL's Balkan Service 2021).

21. ábra  
Szerbiai közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek finanszírozása (millió EUR)



22. ábra  
Szerbiai közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek finanszírozása



Forrás: saját szerkesztés Csapó D.G. 2021B alapján

Forrás, módszertan: Az adatok a Szerb Építésügyért Közlekedésért és Infrastruktúráért felelős Minisztérium 2018-as infrastrukturális projekteket összefoglaló dokumentumából származnak. Az X folyosó déli és keleti szakaszán megépült, illetve épülő projektek finanszírozói a Minisztérium 2015-ös dokumentumában lettek feltüntetve.

Azok az elkészült, folyamatban lévő, illetve tervezett projektek kerültek bele az adatbázisba, ahol mind a beruházás költsége, mint a finanszírozó fel van tüntetve. A tervezett és egyes esetekben a folyamatban lévő projekteknél csak potenciális finanszírozó van feltüntetve a dokumentumban. Ezek azonban ugyanúgy bekerültek az adatbázisba. A kölcsönök és a – jellemzően EU-s - vissza nem térítendő támogatások is szerepelnek az adatbázisban. A legtöbb esetben jelezve van a dokumentumban, hogy pontosan hogyan aránylik egymáshoz az önerő és a támogatás/kölcsön mértéke. Ezeknél ezt figyelembe véve lett kiszámítva finanszírozás. Máshol (jellemzően a kínai kölcsönöknél) a tipikusnak számító 85/15%-os külső, belső finanszírozó aránnyal lett elkészítve a számítás.

A Szerbia és egyéb kategóriájában a szerb állam, illetve más országon belüli entitások (pl. önkormányzatok) által nyújtott összegeket takarják.

Nyugati finanszírozók közé tartozik: EIB, EBRD, WB, WIBF, IPA, UPA 2, CEF

### **6.3.6. Kínai közlekedés fejlesztési projektek jellemzése, finanszírozása – fókuszban Szerbia**

Kína és Szerbia 2009-ben írta alá a technológiai és gazdasági kapcsolatokról szóló egyezményt (Agreement on Economic and Technical Cooperation), ami hozzájárult több kínai háttérű projekt megkezdéséhez az energetikai és a közlekedési szektorban, illetve a telekommunikáció, a pénzügy és a kulturális kapcsolatok terén is (Dimitrijević, D. 2017). Ugyan a közlekedési infrastruktúrában az első kínai beruházás csak később a Pupin híd megépítésével realizálódott a szerb vezető politikusok többször kifejtették, hogy ennek a területnek a fejlesztése az egyik legfontosabb prioritása a kormánynak. Egy alkalommal Siniša Mali, szerb pénzügyminiszter úgy nyilatkozott, hogy a kínai vállalatok és a Kínai Eximbank is fontos szerepet játszik az infrastrukturális projekteken. Zorana Mihajlović pedig, aki több magas pozíciót is birtokol/birtokolt a szerb vezetésben (miniszterelnök-helyettes, építésügyért közlekedésért és infrastruktúráért felelős miniszter, majd később energiáért, fejlesztésért és környezetvédelemért felelős miniszter) kifejtette, hogy a kínai részvétel a Budapest-Belgrád vasútvonal építésében a Kína és Szerbia közötti barátság jelképe (Srbija.gov.rs

2020A; Srbija.gov.rs 2020B). A szerb vezetés pozitív hozzáállása a projektekhez érthető, hiszen a szavazói bázisukat is megerősíthetik a sikeres projektek (ugyanakkor amint az látható volt más példánál a problémás beruházások vissza is vethetik azt). Az infrastrukturális projektek finanszírozása ugyanakkor komplex és kihívást jelent a finanszírozóknak is, akiknek több jellegű kockázattal is számolniuk kell, mint például azzal, hogy a projekt nem lesz befejezve (completion risk), piaci kockázat (market risk), szuverén hitelkockázat, vagy vis maior (force majeure risks) beállta (Walter, I. 2016 pp.54). Ennek hatására is próbálja a szerb kormány csökkenteni a kockázatokat, hogy újabb befektetéseket vonzzon be. Ennek egyik kézzelfogható jele egy 2015-ben elfogadott törvény, amely garantálja a külföldi befektetők számára a helyi vállalatokkal való megegyező jogi státuszt (Dimitrijević, D. 2017).

### Finanszírozás

Kína a nyugat-balkáni országok számára nem csak kölcsönöket nyújt, hanem más jellegű üzleti konstrukciókat is lehetővé tesz (pl. köz- és magánegyüttműködés (PPP)), ugyanakkor az előbbi jóval gyakoribb. A kölcsönöket jellemzően a Kínai Eximbank nyújtja és kedvezményes (soft loan), 2-3 százalékos kamatozásúak, amelyeket 15-20 éves időtávlatban kell visszafizetni és a konstrukció sokszor 5-7 év közötti türelmi időszakot is tartalmaz. Zuokui kiemeli, hogy sok kínai háttérű projekt magas kockázattal jár a térségben és ezért más befektetők nem vállalják be azoknak a finanszírozását, Kína pedig inkább közép és hosszabb távon tervezi a megtérülésük kapcsán. Ez azért is alakult így, mert Kína lehetőségei a beruházások finanszírozására korlátozottabbak, mint az Európai Unióé, ugyanis EU-s tagállamoknak és tagjelölteknek nem nyújthat hasonló formában vissza nem fizetendő támogatásokat (Zuokui 2019).

Szerbiában az összes nagy kínai háttérű infrastrukturális beruházás bilaterális alapon kerül megkötésre (Rogelja 2020). Az Európai Bizottság fel is szólította Szerbiát arra, hogy „biztosítsa, hogy a harmadik országokkal kötött kormányközi megállapodások és azok végrehajtása nem korlátozzák indokolatlanul a versenyt, összeegyeztethetőek a közbeszerzések alapvető elveivel, úgy mint átláthatóság, egyenlő bánásmód, diszkrimináció mentesség és összhangban vannak a nemzeti szintű törvényekkel, illetve

az EU *acquis communautaire*-vel is” (European Commission 2019B pp.59.). Kevés információ van arról, hogy világszerte a BRI projektek esetében, hogyan megy végbe a közbeszerzés. A Centre for Strategic and International Studies adatai alapján – ahol 2018-ig bezárólag vizsgáltak meg olyan projekteket, ahol lehet tudni a finanszírozó és a kivitelező cég kilétét is – az látszik, hogy BRI-hez köthető kínai finanszírozású beruházásoknak több mint a 60%-a kerül kizárólag kínai vállalatokhoz, míg a nem kínai finanszírozású projektek esetében ez az arány csak 30% (Ghossein, T. et al. 2018).

Zuokui a nyugat-balkáni kínaiak által elnyert projektek kapcsán azt állapítja meg, hogy amennyiben közbeszerzésre kerül sor a verseny sokszor kínai vállalatok között zajlik, ami kedvezőbb ajánlatokat eredményezhet a fogadó országoknak.<sup>55</sup> Szerbiában a közbeszerzési törvény értelmében a kiválasztási folyamatnál szigorúan a legalacsonyabb árat kell figyelembe venni a kiválasztási folyamatnál. Ennek a hátránya viszont, hogy emiatt sok esetben alul becsülik az ajánlatadók a költségeket és időt, ami a beruházások megvalósításához szükséges (Roumboutsos et al. 2017 pp.145.).

#### 6.4. Fejezet konklúzió

Összefoglalásként kijelenthető, hogy Kína meghatározó szereplővé lépett elő a nyugat-balkáni közlekedési infrastruktúra fejlesztésében. A kínai vállalatok Koszovó és Albánia kivételével mindegyik nyugat-balkáni országban részt vesznek út és/vagy vasútépítésben, illetve a kínai bankok ezek finanszírozásában. Bosznia-Hercegovina esetében a folyamat ebben a megosztott és rossz gazdasági állapotban lévő államban nagyon lassú és az egyetértési megállapodások egyáltalán nem jelentik, hogy a tényleges munkálatok is megkezdődnek az azt követő években. A Boszniai Szerb Köztársaság tekintetében pedig Kína olyan európai fejlesztési pályákkal nem kompatibilis irányokat is finanszírozna, melyek akár egy szakadár állam gerinchálózatát is alkothatják és helyenként etnopolitikai elveket is követnek (Reményi P. et al. 2016). Montenegróban az államadósság növekedése és a korrupciós vádak, míg az észak-macedón autópálya projekteknél ugyancsak a korrupciós vádak miatt is kerültek előtérbe a kínai hátterű beruházások. Ezekben az országokban a kormányváltások után

---

<sup>55</sup> Azonban amint az látható ez az eljárás kevésbé jellemző a térségben.

a Bechtel által az Egyesült Államok is megjelent, mint nyugati aktor, ezzel (nem csak kommunikációs szinten) ellensúlyozva a kínai térnyerést a közlekedés infrastruktúra területén. A szerbiai projekteket megvizsgálva megállapítható, hogy a nyugati (nagyraoszt EU-s) donorok mellett már a második legjelentősebb finanszírozó Kína és az újabb megállapodások arra engednek következtetni, hogy ezt a pozícióját továbbra is meg tudja tartani. A Budapest-Belgrád vasútvonal szakaszainak a felújítása Szerbiában már megkezdődött a Belgrádtól délre eső részeket előreláthatólag EU-s támogatásból fogják megújítani.

A kínai vállalatok által kivitelezett projektekre többen negatívan tekintenek. A szerbiai üzleti élet egyes szereplői attól tartanak, hogy ki lesznek szorítva a kivitelezés során. Ezt annak ellenére állítják, hogy a szerződésekben rendszeresen rögzítik, hogy hány százalékosnak kell lennie a hazai vállalkozások részesedésének. A vállalkozók azonban úgy gondolják, hogy nem lesznek transzparenssek a kiválasztási mechanizmusok. Visszatérő kritikaként jelenik meg a kétely a kínai beruházások minőségét, illetve a használt technológiát illetően is, és amiatt is, hogy a kínaiak otthonról „importálják” a munkaerőt (Pavličević, D. 2014; OBC Transeuropa 2018). Egyes értelmezések szerint Kína „próbaterepként” tekint a nyugat-balkáni infrastrukturális projektekre, amelyek sikeres megvalósulása esetén európai uniós országokban is nagyobb eséllyel szerezhethetnének megbízásokat a kínai kivitelező cégek. A kockázatosabbnak tekinthető nyugat-balkáni beruházások arra engednek következtetni, hogy Kína hajlandó feláldozni a rövid távú profitot a későbbi megtérülés reményében (Zeneli, V. 2014). Eddig viszont úgy tűnik, hogy a „próbaterep” elmélet csak részben állja meg a helyét és a kínai vállalatok legalábbis Európa nyugati felén nem tudnak jelentős infrastrukturális fejlesztésekben részt venni és inkább a gazdasági kapcsolatok dominálnak. A kelet-közép-európai és balkáni EU-s tagállamokban azonban már valamelyest be tudnak törni az EU-s piacra az infrastruktúra fejlesztések terén is. Erre lehet példa a Budapest-Belgrád vasútvonal felújítása, vagy Horvátországban a Pelješac híd építése, amely ugyan egy nyílt közbeszerzésen kiválasztott kínai cég (China Road and Bridge Corporation) kivitelezésében valósul meg, de a finanszírozó az EU (Al Jazeera 2021). Többek között az utóbbi, illetve a X. korridoron elhelyezkedő Belgrád és Niš közötti EU-s támogatásból

megvalósuló vasútfejlesztés esetében is látható, hogy a kínai és az EU-s háttérű közlekedés fejlesztési projektek között van átfedés és lehetséges a kooperáció. Így míg a jelenlegi geopolitikai folyamatok a Nyugat, illetve Kína között egyre inkább a konfrontáció felé mutatnak és mindez negatívan befolyásolja több téren is a kapcsolatokat (pl. digitális, emberek közötti), addig a közlekedési infrastruktúra fejlesztése terén még meg van a lehetőség a kooperációra és a különböző konnektivitási stratégiák valamilyen szintű összehangolására.

Összefoglalásként megállapítható, hogy míg a 2008/2009-es világválság időszakában a nyugati világ recesszióba süllyedt, addig Kína a terjeszkedés új formáit és helyszíneit kereste mind a felhalmozott tőkéje, mind a vállalati szektorában meglévő szaktudás és kapacitások számára. A nyugat-balkáni vezetőknek a kínai vállalatok és bankok megjelenése jó lehetőséget jelent arra, hogy eredményeket mutathassanak fel és tovább tudják folytatni az országuk felzárkóztatását, ezáltal a hatalmukat is stabilizálva. Ugyanakkor a nagy volumenű beruházások kockázatokat is jelentenek a vezetők és a lakosok számára is, hiszen abban az esetben, ha projektek finanszírozása túlzott eladósodottságot eredményeznek – akkor is, ha ez saját elhatározásból történik, és erre nem kényszeríti őket Kína, vagy a kivitelezésük során anomáliák, késések, korrupciós ügyek merülnek fel, az visszavetheti az ország fejlődését.

## **7. Energetikai infrastruktúrában megvalósuló projektek**

Az energetikai infrastruktúrában megvalósuló beruházásokról szóló fejezetben először Kínának az energiaszektorban betöltött szerepe kerül górcső alá külön hangsúlyt fektetve a klímaváltozás kérdésére, illetve a szénalapú energiatermelés kérdéskörére. A kínai energiaszektor részletesebb bemutatása azért is fontos, hogy kontextusba lehessen helyezni az ázsiai ország külhonban történő tevékenységét. A nyugati aktorok és különböző környezetvédelmi szervezetek fontos kritikája ugyanis arra irányul, hogy míg Kína a klímaváltozás elleni harc küzdelem egyik élharcosának próbálja bemutatni, addig a külhoni beruházásainál nem veszi figyelembe a klímavédelem szempontjait. A fejezetben a nyugat-balkáni országok enegiamixe is bemutatásra kerül, majd a kínai háttérű energia-infrastruktúrában megvalósuló projektek is, amelyek között a



hőerőművek építése a legfontosabb elem. Mindemellett a nehéziparhoz kapcsolódó beruházások is ismertetésre kerülnek a fejezetben.

## 7.1. Kína energiapiaca és a klímaváltozás problematikája

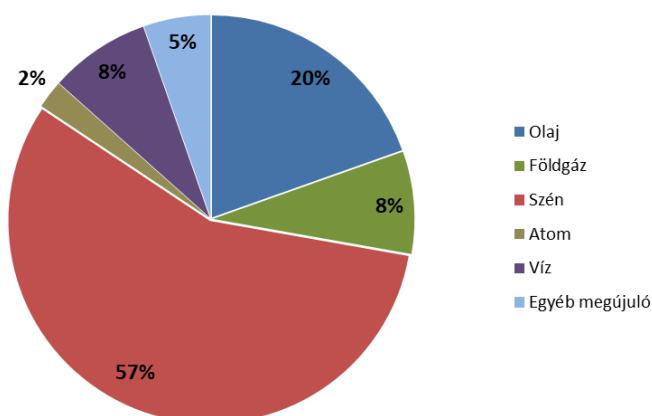
Kínában mind a villamosenergia-termelés, mind a fogyasztás tekintetében a szén a legfontosabb energiahordozó. Míg az előzőnek az 57%-áért, addig utóbbinak a 63%-ért felelt a szén 2020-ban (23. ábra;24. ábra). A széntermelés volumene valamelyest csökkent 2013 és 2016 között 3974 millió tonnáról 3524 tonnára, viszont utána újra nőni kezdett és 2020-ban már 3902 millió tonnát tett ki, így visszatérve a 2013-as szintre (6. táblázat). A Global Energy Monitor (GEM) 2021-es jelentéséből kiderül, hogy 452 MTPA kapacitású bányák kialakítása van megvalósítás alatt, míg 157 MTPA tervezés alatt. Az új kapacitások kiépítését a koronavírus járvány is felgyorsította azáltal, hogy több tartományban hozzá tudott járulni a gazdasági helyreállításhoz. A kiépítés alatt álló és tervezett új kapacitások 90%-a négy kínai tartományba koncentrálódik, amelyek: (Belső-Mongólia (544 MTPA), Hszincsiang (123 MTPA), Senhszi (95 MTPA) és Sanhszi (92 MTPA)) (Global Energy Monitor - The Oxpeckers 2021 pp.15.). Előrejelzések szerint azonban az egyre jelentősebb megújuló energia kapacitások kiépülés miatt Kínában tovább csökkenhet a szén szerepe a villamosenergia-termelésben. Az Egyesült Államok Energiainformációs Ügynökségének előrejelzése szerint 2040-re 47%-ra eshet vissza ez az arány (The U.S. Energy Information Administration 2017).

6. táblázat  
Széntermelés (millió tonna)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kína	3974,3	3873,9	3746,5	3410,6	3523,6	3697,7	3846,3	3902,0
Szerbia	40,3	29,8	37,8	38,5	39,9	37,7	39,0	39,8

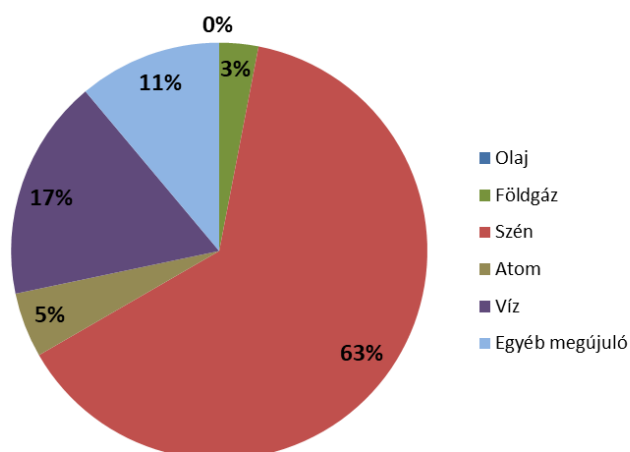
Forrás: BP, 2020

23. ábra  
Energiafogyasztás arány Kínában, 2020



Forrás: (BP, 2021), saját szerkesztés

24. ábra  
Villamosenergia-termelés aránya Kínában, 2020



Forrás: (BP, 2021), saját szerkesztés

A szénalapú áramtermelés meghatározó aránya mellett/ellenére Kína a klímaváltozás elleni küzdelem egyik élharcosává nőtte ki magát, amire magyarázatot ad, hogy az ország számára jelenleg az egyik legnagyobb kihívást a környezetszennyezés okozta problémák jelentik. Hszi Csin-ping 2017 októberében a Kínai Kommunista Párt kongresszusán kijelentette, hogy országa átveszi a nemzetközi szinten a vezető

szerepet a klímaváltozás elleni küzdelem terén (Sengupta, S. 2017), mindezt abban az időszakban, amikor az Egyesült Államok bejelentette kilépési szándékát a párizsi klímaegyezményből.

A Global Carbon Atlas adatai alapján 2020-ban a károsanyag-kibocsátásának mértéke Kínában meghaladta a 10 gigatonnáyi szén-dioxid-ekvivalenst, ami 2004 óta csaknem megduplázódott, és világviszonylatban az üvegházhatású gázok teljes kibocsátásának 30%-ának felel meg (Global Carbon Atlas).<sup>56</sup> Miközben abszolút értékben Kína a világ legnagyobb szennyezője, a Nemzetközi Energiaügynökség becslése szerint az egy főre jutó kibocsátást tekintve Kína 2019-ben a 33. helyen állt, évente fejenként 7,07 tonna szén-dioxid kibocsátásával. Ez az érték jóval nagyobb az Egyesült Államokban (14,44 metrikus tonna) és más fejlett országokban (Union of Concerned Scientists 2021).

A 2009-es koppenhágai megállapodásban Kína vállalta, hogy 2020-ig a 2005-ös szinthez képest 40-45%-kal csökkenti szén-dioxid kibocsátás intenzitását (a GDP-arányos szén-dioxid-kibocsátás alapján számítva). 2018-ban Hszie Zsenhua, Kína képviselője az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezményének (UNFCCC) tárgyalásain bejelentette, hogy az ország a szén-dioxid-kereskedelmi rendszer segítségével 3 évvel a tervezettnél korábban elérte a 2020-as szén-dioxid-kibocsátási célját. Kína ezt úgy teljesítette, hogy közben erőteljes gazdasági növekedést produkált (UNFCCC 2018). Wang Yi, állami tanácsos (State Councilor) és Hszi Csin-ping különleges képviselője az ENSZ 2019-es éghajlat-változási csúcstalálkozóján tartott beszédében megállapította, hogy Kína jelentősen növelte megújuló energiaforrásait és erdőterületeit (Irfan, U. 2019).

Mindemellett Kínában – a valamelyest javuló tendenciák ellenére – még mindig jelentős problémát jelent a szennyezettség (amelynek nagy részéért a levegőszennyezettség felel) miatt bekövetkezett halálok magas mértéke. 2017-ben Kína ebben a tekintetben a 22. legrosszabb helyen állt 100 ezer főre számítva 135 ilyen jellegű halálesettel (The

---

<sup>56</sup> A BP statisztikai évkönyve szerint 2020-ban ez az érték Kína esetében 9,9 gigatonna volt, amivel világviszonylatban a kibocsátás 30%-áért felelt az ország.

Global Alliance on Health and Pollution 2019 pp.42.).<sup>57</sup> A valamelyest javuló statisztikákhoz hozzájárult egyes hőerőművek bezárása, illetve a nemzeti levegőminőséget javítani kívánó akcióterv bevezetése, amelynek a keretein belül a városi körzetekben csökkenteni kell a szálló por koncentráció mértékét 10-25%-kal. Ennek érdekében Peking megtiltotta újabb szénerőművek telepítését a legszennyezőbb térségekben, a meglévő erőműveknek csökkenteniük kell a károsanyag-kibocsátásukat (máskülönben átalakítják őket gázerőművekké) és több nagyvárosban az utakon közlekedő autók számát is korlátozták. Ahogy Li Ko-csiang kínai miniszterelnök fogalmazott 2014-ben a kommunista párt kongresszusa előtt: „olyan eltökélten fogunk küzdeni a szennyezettség ellen, mint ahogy azt a szegénység leküzdésénél tettük” (Central People's Government of the People's Republic of China 2013; Greenstone, M. 2018). A PNAS-ban megjelent tanulmány becslése szerint 2013 és 2017 között sikerült is csökkenteni a lakosságátlagos évi átlagos PM<sub>2,5</sub> szennyezettségi szintet 61.8 µg/m<sup>3</sup>-ről, 42.0 µg/m<sup>3</sup>-re (Zhang, Q. et al. 2019). Pekingben 33, míg a Gyöngy-folyó deltájánál 15%-kal.<sup>58</sup> 2018-ban újabb akcióterv került bevezetésre, amelynek keretében már 231 olyan városnak kell szignifikánsan csökkentenie a szennyezettség szintjét, amelyek nem érték el a nemzeti sztenderdet (35µg/m<sup>3</sup>) (Leung F. 2021; Ministry of Ecology and Environment of People's Republic of China 2018). A még kedvezőbb tendenciák eléréséhez ugyanakkor szükséges a megújuló energiaforrás kapacitások minél nagyobb mértékben való kiépítése, ugyanis Kína energiaigénye folyamatosan nő. A BP adatai alapján 2009-2019 között átlagosan évente 3,8%-kal nőtt. Míg a koronavírus által sújtott 2020-as évben világviszonylatban 4,5%-kal csökkent az energiafogyasztás (a legnagyobb mértékben 1945 óta), addig Kínában ebben az évben is nőtt 2,1%-kal, ami a világon a legmagasabb arány volt. Mindamellet, hogy az új szél és napenergia kapacitások üzembe helyezésének megközelítőleg a feléért 2020-ban Kína felelt (BP 2021 pp.8.). Hszi Csin-ping 2020 őszén a New York-i ENSZ közgyűlésen kijelentette, hogy Kína célja, hogy a kibocsátás 2030 előtt elérje a csúcspontot, majd 2060 előtt elérjék a karbonsemlegességet. Ennek elérésében a Kínai Államtanács a hét által közzétett zöld

---

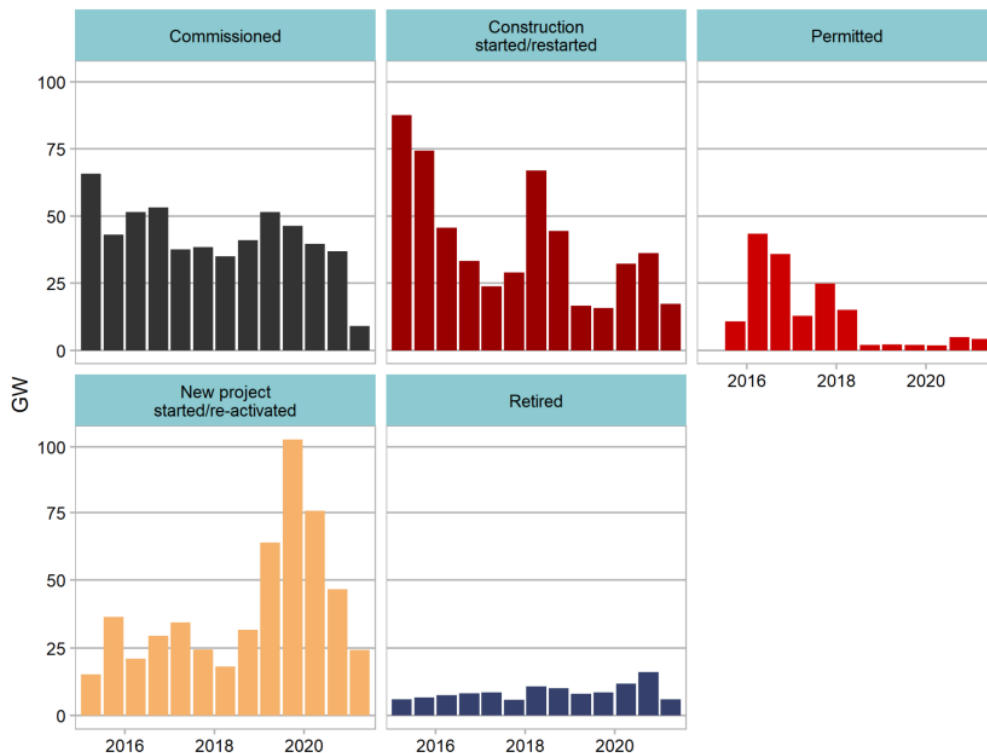
<sup>57</sup> Szerbia a kilencedik helyen volt.

<sup>58</sup> A szennyezettség mértéke azonban még így is bőven a WHO ajánlása (25 µg/m<sup>3</sup>) felett van maradt 2017-ben Pekingben (60 /m<sup>3</sup>).

iránymutatások az irányadóak, amelyek alapján fejleszteni kell a környezetbarát és alacsony szén-dioxid-kibocsátású termelési, fogyasztási és forgalmi rendszereket (Xu, N. 2021).

Kína ugyanakkor további szénerőműveket épít és tervez építeni. Csak a 2021 első negyedében 43 szénerőmű és 18 nagyolvasztó megépítését jelentették be, amelyek kapacitásuk szerint a jelenlegi károsanyag-kibocsátás 1,5%-át teszik ki. A Centre for Research on Energy and Clean Air (CREA) és a GEM jelentéséből kiderül, hogy csak ebben a félévben 15 GW új szénerőmű kapacitás megépítése kezdődött főleg az ország nyugati szénben gazdag területein, ahonnan keleti területekre is lehet majd exportálni energiát (25. ábra) (Centre for Research on Energy and Clean Air - Global Energy MonitorA). A világon az összes szénerőmű kapacitásfejlesztés fele Kínában valósul meg és az öt legnagyobb szénerőművek építésével foglalkozó vállalatból négy kínai (China Energy, China Datang, China Huaneng és a China Huadian) (Urgewald 2020).

25. ábra  
Kínai szénerőművi kapacitás alakulása (fél éves bontásban)



Forrás: CREA, Global Energy Monitor 2021

A kínai energiavállalatok azonban nem csak az ázsiai országban aktívak, hanem világszerte részt vesznek újabb szénbányák és erőművek megépítésében és meglévők kibővítésében. 2019-ben a Greenpeace megállapította, hogy Kína a világban épülő új szénerőművek negyedében érdekelt és 2014 óta 67,9 GW szénerőműi kapacitás kialakításában vesz/vett részt a BRI országaiban, mindamellet, hogy szignifikáns részt vállal az új hő, illetve vízenergia kapacitások kiépítésében is (12,6GW kiépítése 2014 óta) (Reuters 2019A). A kínai energiavállalatok által megvalósított projektek finanszírozását nagyrészt a kínai bankok által nyújtott kölcsönökből valósítják meg. A Kínai Eximbank és a Kínai Fejlesztési Bank a Bostoni Egyetem által készített adatbázis szerint 2013 és 2018 között már közel 15,6 milliárd dollár értékben finanszírozott külföldön megvalósuló a szén hasznosításán alapuló beruházásokat, ami a 40%-át teszi ki az összes olyan termelő kapacitásnak, amit nyilvános/közpénzből finanszíroztak (Ma, X. – Gallagher, K.P. 2021).<sup>59</sup>A kínai háttérű szénerőmű építéseket az Európai Bizottság is elítélte megállapítva, hogy „Kína sok országban épít szénerőműveket, ami aláássa a Párizsi megállapodásban meghatározott globális célokat” (European Commission 2019A pp.3).

Kevin P. Gallagher, a Bostoni egyetem oktatója szerint a kínai tőke térhódításának fő okai közé tartozik a fejlődő világ egyre jelentősebb energiaigénye, illetve az, hogy a Világbank és az Ázsiai Fejlesztési Bank is nagymértékben visszavágta a fosszilis energián alapuló erőművek finanszírozásának a támogatását (Tabuchi, H. 2017). Kínát emiatt sok kritika éri, amit egyrészt azzal próbál kezelni, hogy hangsúlyozza, hogy a megújuló energiaforrások kiépítésében is milyen jelentős intenzitással vesz részt, illetve különböző iránymutatásokban arra hívja fel a kínai vállalatok figyelmét, hogy támogassák a környezetbarát megoldásokat és mindig feleljenek meg a helyi szabályozásoknak. Ezért is adott ki a Kínai Környezetvédelmi és a Kereskedelmi Minisztérium még 2013-ban iránymutatást arról, hogy hogyan kell megfelelni a

---

<sup>59</sup> Az adatbázist megtekinthető: <http://www.bu.edu/cgef/#/all/EnergySource>

A tanulmány szerzői a nyilvános finanszírozás alatt a nemzeti fejlesztési bankok, illetve az exporthitel ügynökségek által való finanszírozást értik. Amennyiben a privát és nyilvános finanszírozás együtt kerül vizsgálatra, akkor már az állapítható meg, hogy az összes ilyen jellegű finanszírozás 87%-a Kínán kívüli entitásokhoz köthető, mint Japán és nyugati intézményi befektetők (pl. Vanguard, BlackRock, japán állami nyugdíjalap).

környezetvédelmi előírásoknak a külhoni beruházások esetén. Ebben szerepel az is, hogy a kínai befektetőknek támogatniuk kell a fogadó állam fenntartható fejlődését, de a vallási, kulturális jellegzetességeket is figyelembe kell venniük. A dokumentumban megjelenik a kínai fél által sokszor kihangsúlyozott win-win szituáció megteremtésének a fontossága is, ami a vállalatok érdekeinek a megvalósulását és a környezetvédelmi előírásoknak való megfelelést jelenti az iránymutatásban (Ministry of Commerce People's Republic of China 2013). A nyugat-balkáni szénerőművek építésének kapcsán érdemes kiemelni, hogy a dokumentum tanúsága szerint a kínai vállalatoknak igyekezniük kell előtérbe helyezni az alacsony károsanyag-kibocsátású beruházások megvalósítását és a zöld gazdaság előmozdítását. A kínai bankfelügyelet is ennek érdekében bocsátotta ki a "Green Credit Guidelines" megnevezésű dokumentumot a külföldi projekteket is finanszírozó kínai bankok részére 2012-ben, amelyben a zöld hitelezésre és a fenntartható fejlődés szempontjainak figyelembevételére biztatják a pénzintézeteket (WWF 2012). A probléma viszont abban áll, hogy a legnagyobb kínai finanszírozók (pl. Kínai Eximbank, Kínai Fejlesztési Bank) továbbra sem várnak el olyan szigorú környezetvédelmi és szociális feltételeknek való megfelelést a projektek támogatásához, mint például a Világbank (Gransow, B. 2015).

Az utóbbi időszak fontos fejleménye, hogy Kína egyik legjelentősebb állami tulajdonú befektetési alapja, a China's State Development & Investment Corporation (SDIC) leépítette a szénrel kapcsolatos beruházásait, amely eddig az egyik legnagyobb profitot termelte neki (Isaac, D. 2019). 2019-ben megalakult a „The Belt and Road Initiative International Green Development Coalition” megnevezésű kezdeményezés, amely a fenntartható és zöld beruházásokat támogatja és amelynek az Az ENSZ Környezetvédelmi Programja mellett a Kínai Környezetvédelmi és Ökológiai Minisztérium is a része (ESCAP 2021). A dekarbonizációs folyamat kétségtelenül legjelentősebb állomása azonban Hszi Csin-pingnek az az ENSZ 2021 szeptemberi közgyűlésének a klímavédelemről szóló részében tett ígérete miszerint Kína nem fog több új széntüzelésű erőművet építeni külföldön és fokozni fogja a fejlődő államoknak nyújtott támogatását a környezetbarát, alacsony szén-dioxid-kibocsátású

energiaforrások kifejlesztésében (Ni, V. – Sullivan, H. 2021). Kérdés, hogy miként fogja érinteni a már megkezdett, vagy bejelentett fejlesztéseket.

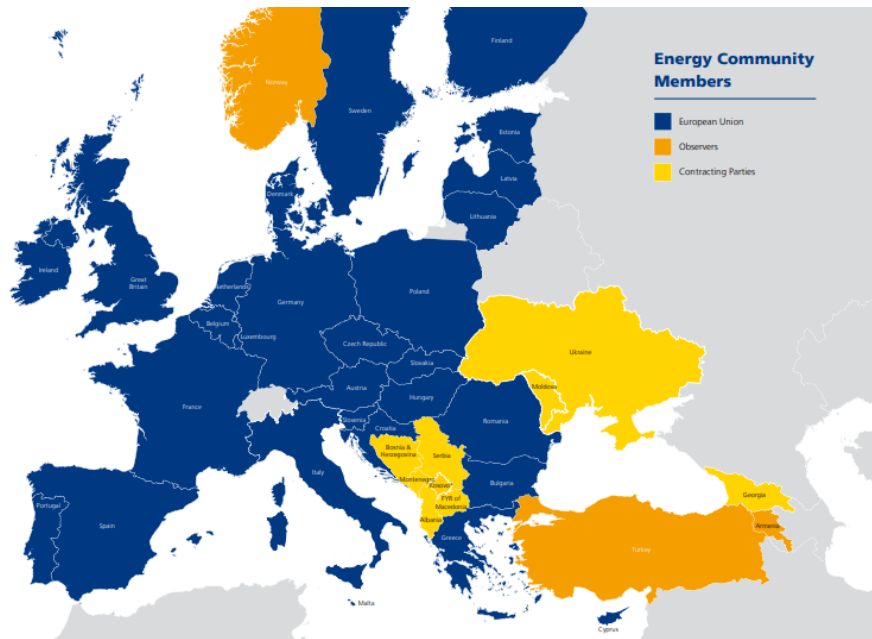
## 7.2. Nyugat-balkáni energiakörkép

A térség energiaellátását biztosító infrastruktúra sok esetben kritikus állapotban van, mivel nagyrészt az 1960-as és 1970-es években épült ki és az 1990-es évek háborúiban komoly károkat szenvedett, így Európában az egyik legkevésbé hatékonynak mondható (Poulain, L. 2011). A WBIF által közzétett jelentés megállapította, hogy az energiaágazatot "korlátozott piaci mechanizmusok és magánszektor, elégtelen és előregedő infrastruktúra, a fosszilis tüzelőanyagoktól való nagyfokú függőség (7. táblázat), a vízenergián és a lakossági biomasszán kívül a megújuló energiaforrások késői bevezetése, korlátozott energiahatékonyság és energiatermelékenység, valamint az energiaszegénység magas aránya" jellemzi (Western Balkans Investment Framework 2019 pp.5.). Ezen okok miatt az energetikai infrastruktúra korszerűsítése szükségszerű.

A nyugat-balkáni országok szerződött felei az Energiaközösségnek, amely szervezet egyik legfőbb célja, hogy integrált energiapiacot (villamosenergia- és földgázpiacot) hozzon létre az EU és a többi szerződő fél között. Ez a tagság meghatározó a nyugat-balkáni országok energiastratégiája szempontjából, ugyanis 2016-ban elfogadtak egy ütemtervet, amelyben meghatározták az európai közös piachoz és a jogharmonizációhoz közelebb vivő célokat és a régió ellátásbiztonságának növelése érdekében megvalósítandó lépéseket. A dokumentumban szerepel, hogy a régió országainak törekedniük kell a közös energiapiac létrehozására és liberalizálására, ezáltal csökkentve a költségeket egy fenntartható rendszer létrehozásával, amelyben a megújuló energiának is nagyobb szerep jut (Energy Community 2016).



26. ábra  
Az Energiaközösség tagsága



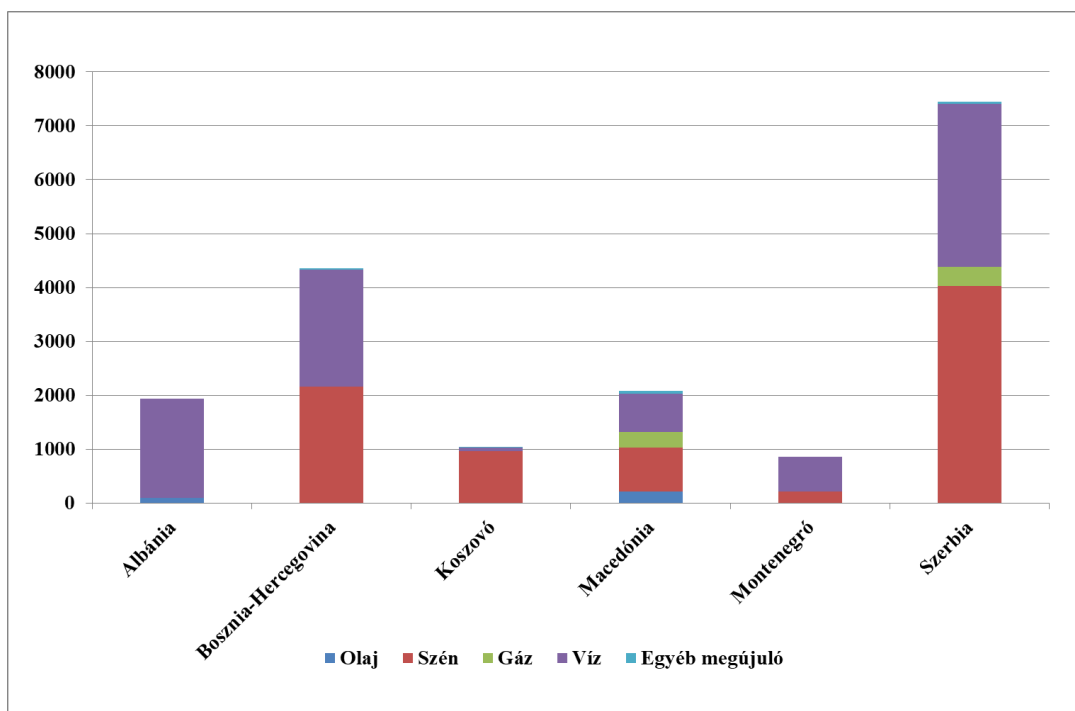
Forrás: Energy Community, 2020 pp.9.

7. táblázat  
Erőművek maximális nettó elektromos kapacitása (MW, 2016)

	Albánia	Bosznia- Hercegovina	Kosзовó	Macedónia	Montenegró	Szerbia
Olaj	98			210		
Szén		2156	960	825	218	4032
Gáz				287		357
Víz	1838	2180	71	703	638	3024
Egyéb megújuló		15	2	60		37
Összesen	1936	4351	1033	2085	856	7450

Forrás: Energy Community 2017

27. ábra  
Maximális erőművi kapacitás (MW, 2016)



Forrás: Energy Community, saját szerkesztés 2017

### 7.2.1. Szerbia

A nyugat-balkáni térség energiamixében továbbra is a szén az egyik legjelentősebb energiaforrás, illetve a megújuló energiaforrások közül a víz is. A térség államai közül Szerbia állítja elő és fogyasztja a legtöbb energiát. 2016-os adatok szerint 7.450 megawatt energiát előállítani képes erőművek közül a széntüzelésűek (4.032 MW) és a vízerőművek (3.024 MW) súlya a legjelentősebb (27. ábra). A szerb energiapiacot az állami kézben lévő Elektroprivreda Srbije (EPS) uralja (Energy Community 2017 pp. 167-168, 179). Az elsődleges energiaforrásból termelt energia 2019-ben gyakorlatilag megegyezett a 2009-es adattal (8. táblázat), míg a bruttó energiafogyasztás kis mértékben haladta meg azt (31. ábra). Az Eurostat által közölt 2019-es adatokból kitűnik, hogy az elsődleges energiaforrásból termelt energia 67%-át tették ki a szilárd tüzelőanyagok, míg 21%-át a megújulók és bioüzemanyagok (28. ábra). A teljes bruttó energiafogyasztásból a megújuló energiaforrások aránya 2019-ben hasonló mértékű

volt, mint 2009-ben (30. ábra). Az ország energiafüggőségi aránya Észak-Macedónia után a második legmagasabb a térségben, 35%-os (32. ábra).

### **7.2.2. Koszovó**

Koszovó – amely terület függetlenségét Szerbia továbbra sem ismeri el – 2016-ban kezdte meg energiapiacának a liberalizációját (Energy Community 2017. pp.80, 87). Az ország energiatermelésében a széntüzelésű erőművek mellett csak nagyon kis szerepe van a vízenergiának (27. ábra), ennek is tudható be, hogy 2019-ben a villamos energiának csak 5%-át termelik megújuló energiaforrásokból (27. ábra), bár a teljes bruttó energiafogyasztás tekintetében kedvezőbb ez az arány (26%;30. ábra). A bruttó energiafogyasztás mértéke 2019-ben a tíz évvel azelőtti szinthez képest közel 10%-kal volt magasabb, viszont az elsődleges energiaforrásból termelt energia szintje nem változott (8. táblázat). Koszovóban újabb hőerőmű felépítése is napirenden van, amely kiválthatná Európa egyik legszennyezőbb széntüzelésű erőműveit (Bami, X. – Travers, E. 2020).

### **7.2.3. Bosznia-Hercegovina**

A jelentős szerb etnikumú lakossággal rendelkező Bosznia-Hercegovina speciális struktúrája nehézségeket okoz az energiaellátás terén is ugyanis az entitások mind az energiatermelés, mind az energia végfelhasználókhöz való eljuttatásában monopolhelyzetben vannak (Energy Community 2017 pp.54, 64). Az országba telepített erőművek maximális kapacitását tekintve megállapítható, hogy a vízerőművek és a széntüzelésű erőművek hasonló kapacitással rendelkeznek (27. ábra). 2019-ben az elsődleges energiaforrásból termelt energia 5 405 ezer kőolaj-egyenértéknek felelt meg, ami a térségben a Szerbia után (10 219 kőolaj-egyenérték) a második legjelentősebb mennyiség (8. táblázat). Az energiafüggőségi arány itt a legalacsonyabb a Nyugat-Balkánon (27%;32. ábra), és 2009-2019 között a megújuló energiaforrások aránya a teljes bruttó energiafogyasztás arányában nagymértékben növekedett, 19%-ról, 38%-ra (30. ábra).

#### **7.2.4. Albánia**

Az albán villamosenergia-termelés gyakorlatilag egyedül a vízerőművek által termelt energián alapul, amely erőművek összesen 1.838 megawattos (MW) teljesítőképességgel rendelkeztek a rendelkezésre álló 2016-os adatok alapján (27. ábra). Az ország energiaellátásában azonban gondot jelent a magas veszteség, ami a transzformátor állomásokban a szállítás folyamán keletkezik (Energy Community 2017 pp. 32, 40). 2019-ben 2009-hez képest 72%-kal nőtt az országban az elsődleges energiaforrásból termelt energia mennyisége (8. táblázat), amelyben a vízenergia mellett a kőolajtermékeknek (58%) van jelentős szerepük (28. ábra). Patos-Marinza-nál található a legnagyobb szárazföldi olajlelőhely Európában, ahol a Kucova környéki olajmezőkkel együtt 12 300 hordó olajat termelnek ki naponta (Atli, A. 2016) és az olajmezőknek a kínai térszerzés szempontjából is fontos szerepük van. Albániában a megújuló energiaforrások aránya a teljes bruttó energiafogyasztás tekintetében 2019-ben – Montenegróhoz és Bosznia-Hercegovinához hasonlóan – meghaladta a 35%-ot, ami az EU-s aránynál (20%) is kedvezőbb (30. ábra).

#### **7.2.5. Észak-Macedónia**

Észak-Macedónia energiamixe az egyik legváltozatosabb a régióban, mindamelllett, hogy az ország energiafüggőségi aránya is a legmagasabb (59%), megközelítve az EU-s átlagot (61%) (32. ábra). A széntüzelésű mellett gáz, víz és egyéb megújuló energiaforrásokat használó erőművek is megtalálhatóak az országban. Az erőművi kapacitás 2085 MW-ot tett ki 2016-ban (27. ábra) az elsődleges energiaforrásból termelt energia mértéke ugyanakkor 2019-ben kevesebb volt, mint 2009-ben (8. táblázat). A teljes bruttó energiafogyasztásban a megújulók arányát tíz év alatt sem sikerült növelnie az országnak (30. ábra), csak a villamos energia előállításában terén nőtt ez az arány (29. ábra).

#### **7.2.6. Montenegró**

A nyugat-balkáni országok közül a Montenegró rendelkezik a legkisebb mértékű erőművi kapacitással (892 MW). A széntüzelésű, illetve vízerőművek energiatermelési

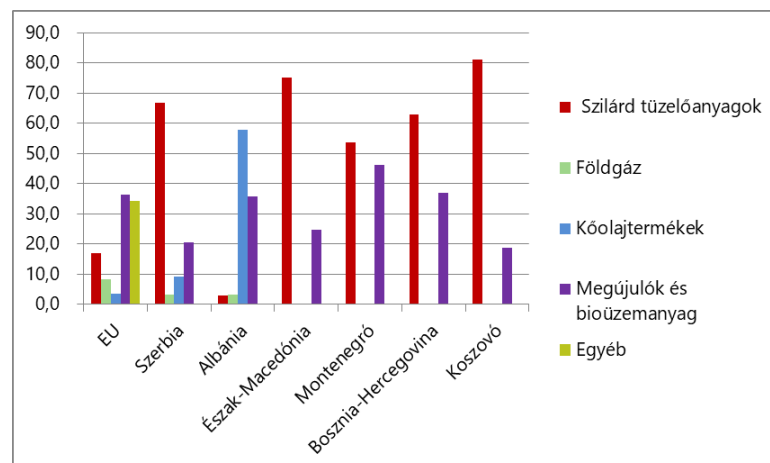
kapacitása egyharmad kétharmad arányban oszlik meg (27. ábra). A térség országai közül 2009-hez képest 2019-ben itt nőtt a legjelentősebb arányban a bruttó energiafogyasztás. Az energiafüggőségi arány 33%-on áll (32. ábra). A megújuló energiaforrások aránya a teljes bruttó energiafogyasztás tekintetében 2019-re valamelyest csökkent 2009-hez képest, de még így is az egyik legmagasabb a Nyugat-Balkánon (37%; 30. ábra). Az elsődleges energiaforrásból termelt energia tekintetében pedig 2019-ben Montenegróban volt a legmagasabb a megújuló energiaforrások aránya (46%;28. ábra).

8. táblázat  
Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ezer kőolaj-egyenérték)

	2009	2019
EU	669 033	615 947
Szerbia	10 196	10 219
Albánia	1 251	1 736
Észak-Macedónia	1 608	1 143
Montenegró	549	735
Bosznia-Hercegovina	:	5 405
Koszovó	1 845	1 849

Forrás: Eurostat, saját szerkesztés

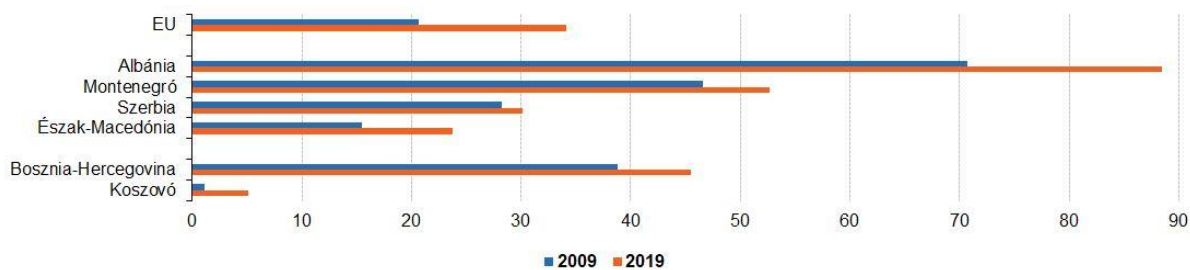
28. ábra  
Elsődleges energiaforrásból termelt energia (2019, összes előállítás %-a)



Forrás: Eurostat, saját szerkesztés

29. ábra

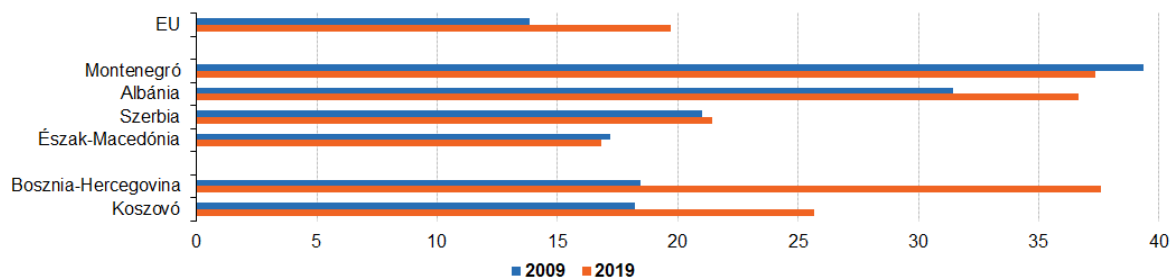
Villamos energia előállításának megújuló energiaforrásokból (összes %-a)



Forrás: Eurostat

30. ábra

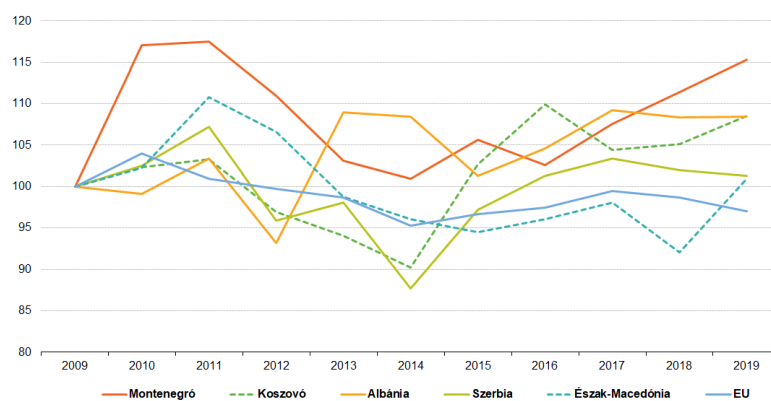
Megújuló energiaforrások aránya (teljes bruttó energiafogyasztás %-a)



Forrás: Eurostat

31. ábra

Bruttó energiafogyasztás (2009=100%, ezer kőolaj-egyenérték alapján)

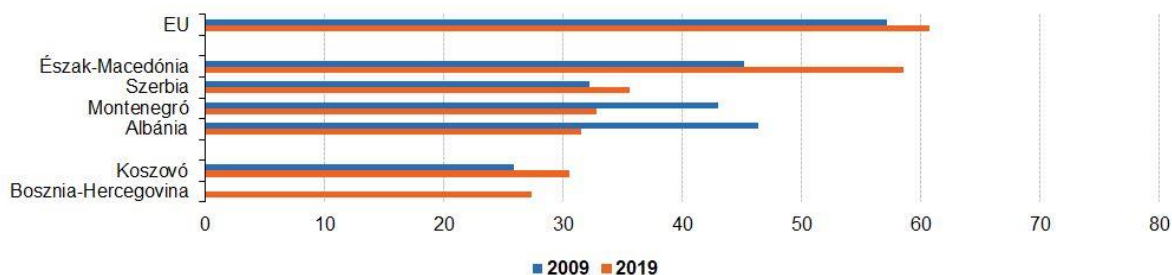


Forrás: Eurostat<sup>60</sup>

<sup>60</sup> Bosznia-Hercegovina vonatkozásában nincs elegendő adat.

32. ábra

Energiafüggőségi arány (a nettó energiainport %-os aránya a bruttó belföldi energiafelhasználásban és a tározókban tárolt tüzelőanyagban, tonnában kifejezett olajjegyérték alapján)



Forrás: Eurostat

### 7.3. Kínai részvétel a nyugat-balkáni energetikai projektekben és a nehéziparban

A nyugat-balkáni országok az energetikai infrastruktúrájuk fejlesztését – csakúgy, mint a közlekedési infrastruktúrájuk esetében – nagyrészt külföldi tőkéből, kölcsönökből tudják megvalósítani. Szerbia és Bosznia-Hercegovina is épít – annak minden negatív következménye ellenére – széntüzelésű erőműveket az energiaszükségleteik kielégítésére. A kínai energiavállalatok pedig ezt a keresleti igényt elégítik ki a szaktudásuk, illetve a kínai pénzüzetek által biztosított kölcsönök által, mindamellett, hogy egyéb, köztük megújuló energiaprojektekben is érdekeltek (Csapó D.G. 2018). A kínai vállalatok a 2010-es évek elején jelentek meg nagyobb számban a Nyugat-Balkánon. Az egyik legjelentősebb kínai háttérű projekt a Bosznia-Hercegovinában lévő Stanari széntüzelésű erőmű építésének a megkezdése volt 2013-ban.

Kína Bosznia-Hercegovinában és Szerbiában (pl. Kostolac B3, Stanari, Ugljevik 3) is részt vesz több erőmű, illetve az azokat nyersanyaggal ellátó lignit- és barnaszén bánya fejlesztésében (kialakításában) és finanszírozásában. A Reuters 2017-es tudósításában arról számol be, hogy a térség államai a következő évtizedben 2600 MW széntüzelésű erőmű kapacitásbővítéssel terveztek/terveznek, ami felkeltette a kínai bankok és vállalatok érdeklődését is (Zuvela, M. 2017). A belga Sandbag nevű agytröszt 2020-as jelentéséből kiderül, hogy míg Szerbiában 2600 MW széntüzelésű erőmű

kapacitásbővítés van megvalósítás alatt, illetve tervezve, addig Bosznia-Hercegovinában ez az érték 4080 MW (Sandbag 2020 pp.2,16.). Azonban a projektek egy része, a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséhez hasonlóan csak tervek és bejelentések szintjén marad meg és a realizációjuk vagy jelentős késésben van, vagy egyáltalán nem valósul meg. Mindemellett a beruházások megvalósítása elé a kedvezményes kölcsönök körülményei, a környezetszennyezés problémája, illetve az az Európai Energiaközösség is akadályt gördíthet.

### **7.3.1. Szerbia**

#### *Kostolaci hőerőmű*

Szerbiában az egyik legjelentősebb volumenű kínai hátterű projekt a kostolaci hőerőműnek a China Machinery Engineering Corporation kivitelezésében való kibővítése egy új 350 MW teljesítményű egységgel, illetve a közeli Drmnoban a szénbánya fejlesztése. A projekt eddigi története azonban jól jellemzi, hogy általában milyen akadályokkal kell megküzdeni azok megvalósításához. Még 2014 decemberében lett bejelentve, hogy a Kínai Eximbank finanszírozza majd az új blokk építését. A terv szerint a bank a teljes 715 millió dolláros projekt finanszírozásának 80%-át biztosítaná 20 éves futamidejű hitel formájában. Amennyiben a blokk egyszer elkészül, közel 30 év után ez lesz az első új villamosenergia-kapacitás-fejlesztés (electricity capacity development) az országban (Reuters 2017A). A szerb parlament ratifikálta a megállapodást, de az építkezés nem kezdődhetett meg azonnal. A szerbiai közigazgatási bíróság úgy ítélte meg, hogy az erőmű környezeti hatásvizsgálatának jóváhagyása jogszerűtlen volt, és nem vette figyelembe az új erőmű szomszédos Romániára gyakorolt határon átnyúló hatását. 2018 szeptemberében két szervezet (The Centre for Ecology and Sustainable Development, illetve a CEE Bankwatch Network) hivatalos panaszt nyújtott be az Energiaközösséghez, amelyben azt állították, hogy az ország elmulasztotta a környezeti hatásvizsgálat elkészíttetését az erőművet ellátó Drmno bánya bővítéséhez (Global Energy Monitor 2021). A panaszok ellenére Aleksandar Antić akkori szerb bánya- és energiaügyi miniszter 2019-ben kijelentette, hogy a Kostolac B hőerőmű építése tovább halad, miután kiadták az építési engedélyt,



amely a kazán, a turbina és a generátor építésére és telepítésére vonatkozik (Serbia Energy 2019A). Ugyan az építési munkálatok továbbra is folynak, a befejezés várható határideje már 2022 végére tehető. Zorana Mihajlović, bánya- és energiaügyi miniszter 2021 tavaszán a szerb féltől szokatlan erős hangon kérte számon a munkálatok késését kijelentve, hogy az semelyik fél érdekeit nem szolgálja, és hogy a kínai félnek „még több erőfeszítést kell tennie, hogy ledolgozzák a késést, mert a projekt megvalósulásának menete egyelőre elfogadhatatlan és nem szabad kompromisszumokat tenni a minőség kérdésében sem” (Ministry of Mining and Energy 2021).

### Kolubara B szénerőmű

2020-ban egy előzetes megállapodást írt alá Szerbia a Powerchina nevű vállalattal a Belgrádtól 40km-re való Kalenic területén található Kolubara B megnevezésű 350 MW teljesítményűre tervezett szénerőmű megépítésére, illetve befejezésére. Az erőmű építése már a jugoszláv időkben megkezdődött és 30 éve be kellett volna fejezni, de az államalakulat felbomlásakor az építési munkálatok félbeszakadtak. Később újra próbálkoztak a hőerőmű felépítésével, azonban 2014-ben az EBRD a széntüzelésű erőművektől való elfordulásakor kiszállt a finanszírozásából. A 385 millió eurós költségvetésű projekt azonban valószínűleg most sem fog realizálódni, mivel a szerb állam 2021 tavaszán arra kérte az EPS-t, hogy állítsa le a beruházást, ami miatt szakszervezet által szervezett tüntetésekre is sor került. Bányászati és Energiaügyi Minisztérium mindezt az energiaátállással indokolta, ami ugyan nem egyik napról a másikra zajlik le, viszont nagyobb szerepet szánnak a víz, gáz, nap és szélenergiának (Spasić, V. 2021B; Todorović I. 2020A.).

### Fűtő csővezeték

Ugyancsak kínai háttérű projekt a térségben a Belgrád közelében fekvő Nikola Tesla szénerőműtől induló és Új-Belgrádba vezető fűtő csővezeték telepítése, amit a Power Construction Corporation of China kivitelezésében valósíthatnak meg. 2017 nyarán Belgrád akkori polgármestere, Siniša Mali 200 millió euróról szóló egyetértési megállapodást írt alá a céggel a 20 éve már egyszer megkezdett munkálatok

befejezésére, amely által Mali szerint a városrész a munkálatok elvégzése után 42 millió eurót spórolhatna meg évente a gáz import csökkentése által (Balkan Green Energy News 2017). 2021 februárjában Zorana Mihajlović úgy nyilatkozott, hogy a munkálatok legkorábban júniusban kezdődhetnek meg (Energetskiportal.rs 2021).

### Bori bányakomplexum

Szerbiában Kína nem csak a szén, hanem a réz kitermelésben és feldolgozásában is érdekelt. 2018-ban ugyanis a Zijin Mining, Kína legnagyobb aranybányászattal foglalkozó vállalata 63%-os részesedést szerzett az eladósodott bori bányakomplexumot tulajdonló cégben (Jasmine, C. 2018). A megállapodás értelmében a kínaiak 1,46 milliárd dollárt fektetnek bele, 350 milliót különítenek el a vállalat feltőkésítésére és megtartanak 5000 munkahelyet (Figyelő 2019). Mindez még az IMF ajánlásába is beleillet, miszerint az államnak törekednie kell az eladósodott vállalatok eladására a költségvetésre nehezedő nyomás csökkentésére való tekintettel.<sup>61</sup> A kínai vállalatot komoly kritikák érik a környezetszennyező tevékenysége miatt, főleg a megnövekedett kén-dioxid mennyiség miatt, amiért a Környezetvédelmi Minisztérium eljárást indított és Aleksandar Milikić, Bor polgármestere pedig bűnvádi feljelentést is tett (Environment South East Europe 2020). 2021 áprilisában a bánya egy részét ideiglenesen le kellett állítani vízszennyezés miatt is (Szabad Európa 2021). A kínai cég szerint a problémát a régi szűrőberendezés okozza, amit 2021 végéig, az üzemet pedig 2022 végéig újítják fel (Szabad Magyar Szó 2020). 2021 júliusában Zorana Mihajlović úgy nyilatkozott, hogy a bányához közeli Krivelj ezer lakosának vélhetően el kell majd költöznie (Szabad Európa 2021).

A bori komplexum megvásárlása jól beleillik a kínai stratégiába, amely értelmében a felvásárolt kitermelő helyek segítségével próbálják kielégíteni az ország egyre jelentősebb nyersanyag szükségleteit. Kína közel 14 millió tonna rezet használ fel évente (többet, mint a világ többi része összesen), amelyből csak 2 millió tonna

---

<sup>61</sup> A bori rézbánya történetének magyar vonatkozása is van, ugyanis Csapody Tamás kutatása szerint 1943-ban és 1944-ben mintegy 6000 magyar munkaszolgálatost – köztük Radnóti Miklóst – vittek kényszermunkára a környékbeli bányákba. Részletekért lásd Csapody Tamás: Bori munkaszolgálatosok. Budapest, Vince, 2013.

származik hazai bányákból, 40%-a pedig a nagyjából 30 kínai kézben lévő külföldi bányából. Kína 2010 óta már több mint 16 milliárd dollárt költött világszerte réz kitermelésével foglalkozó vállalatok felvásárlására (Mining.com 2021).

### Szendrői acélgyár

A bori bányakomplexum mellett fontos kínai akvizíció volt az 1913-ban épített szendrői (Smederevo) acélgyár Hebei Iron and Steel (HBIS), Ázsia legnagyobb acélgyártó vállalata általi megvétele 2016-ban. A US Steel még 2003-ban 23 millió dollárért vásárolta meg a gyárat, amely 2012-ig az ország egyik legnagyobb exportőre volt. 2012-ben a szerb kormány jelképes 1 dollárért vásárolta vissza tőlük, hogy megmentse, mert az US Steel a csökkenő kereslet és az acél árának esése miatt bezárta volna. A HBIS végül 46 millió eurót fizetett az 5 ezer embert foglalkoztató vállalatért és ígéretet tett rá, hogy senkit nem bocsát el, valamint arra is, hogy további 300 millió eurót fektet be az acélgyárba, hogy kiépítsen egy acélcsöveket gyártó üzemet (MTI 2016A). Az acélgyár a bori bányakomplexummal egyetemben az ország legnagyobb exportot lebonyolító vállalatai között van (ekapija 2020).<sup>62</sup> 2016-ban a kínai elnök is látogatást tett a gyárban és kifejtette, hogy Szerbia a kínai nyitás időszakában is nagyon jó referenciának számított most pedig egy új fejezet kezdődik (CCTV 2016). A kínai Global Times egyik 2021-es összefoglalója – vélhetően a BRI projekteket ért kritikákra adott válaszul is – kiemeli, hogy a felvásárlás után ugyan Kína még küldött szakembereket a gyár működtetéséhez, viszont Kínában tanfolyamokat tartottak szerb szakembereknek és most már csak néhány kínai menedzser dolgozik a gyárban, a napi működtetést és igazgatást pedig szerbek végzik (Global Times 2021B). A bori bányához hasonlóan az acélgyárat sem kerülik el a környezetszennyezéssel kapcsolatos aggályok. 2020-ban helyi lakosok és környezetvédők tartottak tüntetést a gyárból jövő por miatt, amit később a hatóságok szideritként azonosítottak (Todorović, I. 2020B).

---

<sup>62</sup> 2020 január-november közötti időszakban például a szendrői acélgyár bonyolította le a legjelentősebb exportot (395 millió euró), ezt követte a Tigar Tyres Pirot (332 millió euró), majd a bori bányakomplexum (331 millió euró).

### **7.3.2. Bosznia-Hercegovina**

Bosznia-Hercegovina is fontos ország a kínai háttérű energiaprojektek tekintetében, itt található ugyanis a térségben a legtöbb megvalósult, megvalósulás alatt álló, illetve tervezett kínai háttérű szénenerómű beruházás.

#### Stanari

A Stanariban lévő hőerómű nem csak azért fontos a kínai térnyerés tekintetében, mert ez egy már elkészült projekt, hanem azért is, mert az egy piaci szereplő üzemelteti. Az Energy Financing Team (EFT) korábbi közlemény alapján az elmúlt 25 év legjelentősebb energia beruházása Bosznia-Hercegovinában, amelynek eredményeképpen 900 állandó munkahelyet hoztak létre (EFT A). A Boszniai Szerb Köztársaság területén lévő Dobojhoz közel fekvő Stanariban még 2013-ban kezdődött meg a 300 MW-os teljesítményű széntüzelésű erómű megépítése és a közelben lévő bányá fejlesztése a kínai Dongfang Electric Corp (DEC) kivitelezésében 2016-ban készült el. Az eredeti tervek alapján az eróművet 420 MW teljesítményűre tervezték, azonban ezt gazdasági megfontolásból elvetették. Az erómű az Egyesült Királyságban bejegyzett, de szerbek által működtetett EFT nevű cég tulajdonában van. Az 560 millió eurós beruházás kivitelezéséhez – ami a legnagyobb nem állami pénzből megvalósult energiaprojekt a térségben – a Kínai Fejlesztési Bank nyújtott 350 millió eurós kölcsönt (Reuters 2017B; ESIA SEE 2016; Bankwatch Network A).

#### Tuzla

A Stanari erómű gyors megépítésével ellentétben a tervezett új 450 MW teljesítményű eróműi blokk megépítése Tuzlában évek óta húzódik. A 785 millió euró értékű projektre 2014-ben kötött szerződést az ország a China Gezhouba Group Cooperation vállalattal. A Bankwatch információi alapján, bár a beruházást általában a meglévő blokkok kiváltásaként szokták beállítani, az állami tulajdonú Elektroprivreda BiH csak a meglévő 100 MW-os 3-as blokk bezárását tervezi 2027 előtt. Ebben az esetben a Tuzla 7 további szénkapacitást hozna létre, nem pedig egyszerűen a meglévők helyettesítésére szolgálna. Az Ekotim nevű civil szervezet 2016-ban bírósági

keresetet nyújtott be a projekt környezetvédelmi engedélyének megtámasztására (Bankwatch Network B). 2019 március 27-én az Energiaközösség Titkársága bejelentette, hogy vitarendezési eljárást indít, mivel Bosznia-Hercegovina garanciát nyújtana a Kínai Eximbank 614 millió eurós hitelére. Ugyanebben a hónapban Johannes Hahn akkori európai bővítési biztos azt tweetelte, hogy a projekt kérdéseket vet fel „az energiatechnológia kiválasztásával, valamint a felelős és átlátható kontinensen belüli megbízható költség-haszon elemzéssel kapcsolatban” (Lakic, M. 2019). A nehézségek ellenére a Tuzlai Hőerőmű 7. blokkjának építését előkészítő munkálatok hivatalosan 2019 novemberében megkezdődtek. Senad Salkic, az Elektroprivreda BiH (EPBiH) tőkeberuházásokért felelős ügyvezető igazgatója szerint az új blokk megépítése „Bosznia-Hercegovina legnagyobb energetikai potenciálja lehet 1988 óta, amikor az utolsó hőerőművi blokk épült Kakanjban” (Sarajevo Times 2019).<sup>63</sup> A munkálatok befejezése azonban nem valószínűsíthető a közeljövőben és egyáltalán a projekt realizációja is kérdéses, mivel a turbinát és a generátort beszállítani hívatott General Electric kihátrált a projektből. Ugyan az EPBiH és a Gezhoubu részéről is megvan a szándék a beruházás folytatására újra bizonytalanná vált a kivitelezés. Denis Žiško a Center for Ecology and Energy nevű boszniai környezetvédő NGO munkatársa úgy látja, hogy nincs is értelme megépíteni egy erőművet, amit tizenöt év múlva be kell zárni, és ami a karbon adó miatt amúgy is veszteségeket termelne (Spasić, V. 2021B).

#### Banovići, Kakanj, Ugljevik, Gacko

Bosznia-Hercegovinában a tuzlain kívül több másik szénerőmű blokk kínai háttérrel való megépítése is tervben van. Ezek közül az egyik a nagyrészt bosnyák etnikumúak lakta Banovići település mellett tervezett erőmű, amelyet a környéken található jelentős lignitkészletekkel táplálnának. Stanarihoz hasonlóan Banovićiben is a DEC építhetné meg az erőművet, amelyhez a Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank (Industrial and Commercial Bank of China) biztosítaná a kölcsönt. A beruházás költsége a közelben lévő bánya bővítésével együtt az 584 millió eurót is elérheti. A tuzlai erőműbővítéssel versengésben álló beruházás azonban még nem kezdődhetett el, aminek az egyik fő

---

<sup>63</sup> Salkic a Stanari hőerőművet nem említette.

oka, hogy Bosznia-Hercegovinának az Energiaközösség tagjaként figyelembe kell vennie, hogy a 2019 után megépülő erőműveknek már szigorúbb környezeti előírásoknak kell megfelelnie. A beruházás megkezdésére azért sem kerülhet sor, mert 2017-ben a boszniai Területrendezési Minisztérium nem adta meg rá az építési engedélyt, többek között azért, mert az erőmű vízzel és szénrel való ellátását sem tartotta kielégítőnek. Ugyan 2019-ben Bosznia-hercegovinai Föderáció (FBiH) kormánya felszólította az EPBiH-et, hogy gyorsítsák fel az erőmű építésével kapcsolatos folyamatokat ugyanebben az évben a tuzlai hatóságok megtagadták az engedélyek kiadását Ramići víztározó megépítéséhez (Bankwatch NetworkC; Global Energy MonitorB; Serbia Energy 2019B). Az FBiH 2019-es közleményében Tuzla és Banovići mellett a Kakanj is megjelenik, ahol fel kellene gyorsítani a szénerőmű blokk építését. Itt két 300 MW-os blokk megépítése is tervben van. Ugyan az egyik blokk építésére – amelynek a kivitelezési munkálataira a China National Electric Engineering CO., Ltd (CNEEC) kifejezte érdeklődését – már kapott környezetvédelmi engedélyt (ami le is járt és újat kellett kiállítani) a munkálatok nem kezdődtek meg (Global Energy Monitor C).

Ugljevikben is két 300 MW teljesítményű erőművi blokk van tervezés alatt a már meglévő 300 MW-os és egy soha el nem készült másik mellett. 2015-ben a CNEEC-el írt alá a Boszniai Szerb Köztársaság kormányával egy egyetértési megállapodást az Ugljevik III névvel emlegetett blokkok megépítésére, azonban a környezetvédelmi engedély megszerzésével problémák adódtak. 2021 nyarán a CNEEC a lengyel Sunningwell International LTD-vel közösen kötött a tervezési, beszerzési és kivitelezési (EPC) feladatok elvégzésére irányuló szerződést (Global Energy MonitorD), ami már két 350 MW-os blokk megépítésére és a közeli bánya kiterjesztésére irányult 615 millió euró értékben. A befektető az orosz milliárdos Rashid Sardarov érdekeltségébe tartozó Comsar Energy lehet (Todorović I. 2021).

Gacko közelében 1983 óta üzemel egy 300 MW-os szénerőmű és egy másik 350 MW-os blokk építése is tervben van 2006 óta, amikor még arról jelentek meg hírek, hogy a cseh CEZ lesz a projekt kivitelezője. Ez azonban nem valósult meg és 2017-ben a Boszniai Ipar, Energia és Bányászat Ügyi Minisztérium a China Investment & Development Company-val, illetve a CMEC-el kötött egyetértési megállapodást az új

blokk megépítésére (Global Energy MonitorE). A munkálatok nem kezdődtek meg és 2018-ban egy közgazdász, Damir Miljević a megvalósíthatósági tanulmányában arra jutott, hogy – nagyrészt a szén, az áram és a szén-dioxid-kvóták miatt nem lenne nyereséges az erőmű működése (Miljević, D. 2018).

### Ulog

A széntüzelésű erőművek építése mellett kínai vállalatok egyre több esetben érdekeltek vízerőművek építésében is az országban. Ulog térségében egy 35 MW teljesítményű a Neretván építendő vízerőmű kapcsán merült fel a Sinohydro neve. A 70 millió eurós értékű projekt beruházója a Stanari hőerőművet is megépíttető EFT, amelynek a honlapján az áll, hogy az üzembe helyezés várhatóan 2023-ban valósul meg (EFT B). A munkálatok a helyszínen már meg is kezdődtek és a DEC is érdekelt benne, mivel ők biztosítják a turbinát és a generátort (Water Power 2020). Az erőmű megépítését több környezetvédelmi szervezet is elítéli, mivel úgy vélik, hogy a környezeti hatástanulmány hiányos volt. Hat NGO<sup>64</sup> a Berni Egyezmény<sup>65</sup> és az Energiaközösség felé is panasszal élt az építkezés miatt (Emerging Europe 2020).

### Bistrica folyó

A Boszniai Szerb Köztársaság három, összesen 39 MW teljesítményű vízerőművet akar megépíteni a Bistrica nevű folyón. A 103 millió euró értékű projekt kivitelezéséért a China National Aero-technology International Engineering Corp. (AVIC-ENG) lenne felelős. A Hidroelektrane Bistrica nevű cég, amely a Boszniai Szerb Köztársaság energiavállalatának, az Elektroprivreda Republike Srpske (ERS) tulajdonában van a projektet a Bécsi Értéktőzsdén kibocsátott kötvényekből akarja finanszírozni. Ezzel az első állami kézben lévő energia vállalat lenne a térségben, amely ilyen fajta finanszírozással próbálkozik. A tervek szerint az erőművek legkésőbb négy éven belül kezdhetnék meg a működésüket (Balkan Green Energy News 2021A).

---

<sup>64</sup> Center for Environment, Aarhus Center Sarajevo, Riverwatch, EuroNatur, ClientEarth and CEE Bankwatch Network

<sup>65</sup> Berni Egyezményt 1979. szeptember 19-én írták alá, mely az európai vadon élő növények és állatok, valamint természetes élőhelyek védelméről szóló egyezmény.

### Dabar

Már régóta tervben van a vízerőmű építése Dabar környékén, az 1950-es években a jugoszláv „Gornji Horizonti” nevű program keretében is felmerült az igény rá. A megépítésére azonban eddig nem került sor, ami viszont a következő években megtörténhet, mivel a 2022 elején a Boszniai Szerb Köztársaság szerződést írt alá a Gezhouba Group-al a projekt kivitelezésére. A Kelet-Hercegovinában található Trebišnjica folyón megépítendő erőmű 159MW teljesítményű lenne. A 190 millió euró értékű projektet 60%-ban a Kínai Eximbank kölcsönéből finanszíroznák, míg a fennmaradó részt – az Euractiv értesülései alapján – a Hidroelektrane na Trebišnjici (HET) nevű boszniai vállalat finanszírozná. A beruházás ellenzői szerint az új erőműnek káros hatásai lennének a Neretvára (Serbia Energy 2022; Environmental Justice Atlas 2016; Trkanjec, Z. 2022).

### Ivovik

2021 októberében kínai vállalatok jelentették be, hogy 2022-ben megkezdődhet a Tomislavgrad, illetve Livno közelében egy 84 MW kapacitású, 42 turbinát magába foglaló szélerőmű építése. A projekt befektetője a China National Technical Import & Export Corporation, illetve a Powerchina részvételével létrejött konzorcium, a Powerchina Resources. A 130 millió eurós értékű beruházás Bosznia-Hercegovina történetében az eddigi legjelentősebb megújuló energetikai projekt lehet és kínai beruházók 2023 szeptemberére ígérik a befejezését. Ksao Hin a konzorcium igazgatója elmondta, hogy a fő építő a Sinohydro lesz, de helyi vállalkozásokat is bevonnak a beruházás kivitelezésébe (Balkan Green Energy News 2021B; Sarajevo Times 2021).

### **7.3.3. Montenegro**

Montenegróban a Morača folyóra és annak mellékágaira tervez építeni több kisebb vízerőművet a kínai Norinco. A társasággal 2016-ban egy egyetértési megállapodást írt alá Montenegro a 238 MW teljesítményű erőművek megépítéséről (The International Hydropower Association). A projekt ellen környezetvédő szervezetek és a szerb ortodox egyház is tiltakozott, mivel az veszélyeztetné az egyik folyóparton lévő ősi



monostor épségét (Tomovic, D. 2016). 2019-ben a Norinco pályázott 8 vízerőmű megépítésére, melyeknek a teljesítménye megközelítené a 300 MW-ot és sajtóértesülések szerint a beruházás értéke legalább 500 millió eurót tenne ki (ekapija 2021). A jelenlegi kormány azonban azt ígéri, hogy felhagy a környezetet károsító kis vízerőművek építésével és már meglévő szerződéseket is felmondott (Kajosevic, S. 2021B).

#### **7.3.4. Albánia**

Albánia helyzete a kínai energetikai projektek vonatkozásában azért tér el valamelyest a többi tárgyalt országtól, mert itt Kína nem erőművek építésében érdekelt, hanem kőolaj-termelésben és kutatásban. A kanadai Bankers Petroleum Ltd. 2016-ban 442 millió euróért eladta az Albániában található olaj kitermelésre és felfedezésre szóló jogait egy sanghaji székhelyű Geo-Jade Petroleum nevű vállalatnak. A kanadai cég még 2004-ben kezdte feltárni a Patos-Marinza és Kucova környéki olajmezőket, előbbi az egyik legnagyobb szárazföldi olajlelőhely Európában, ahol közel 12 000 hordó olajat termelnek ki naponta. 2014-ben a Bankers az Albániában jelenlévő legnagyobb külföldi cég volt. 2015-ben azonban a globális olajárcsökkenés miatt a társaság bevétele csaknem felére esett vissza. Az árcsökkenés olyan súlyosan érintette vállalatot, hogy ekkorra már az albániai adókat sem tudták fizetni (Mejdini F. 2016; Origo 2016). A már kínai kézben lévő Bankers később 2,5 milliárd eurót investált a Patos-Marinza olajmezőbe és jelenleg a kőolaj kitermelés 95%-áért felel az országban (Reuters 2019B).

9. táblázat  
Nyugat-balkáni kínai háttérű energetikai infrastruktúrában és nehéziparban  
megvalósuló projektek

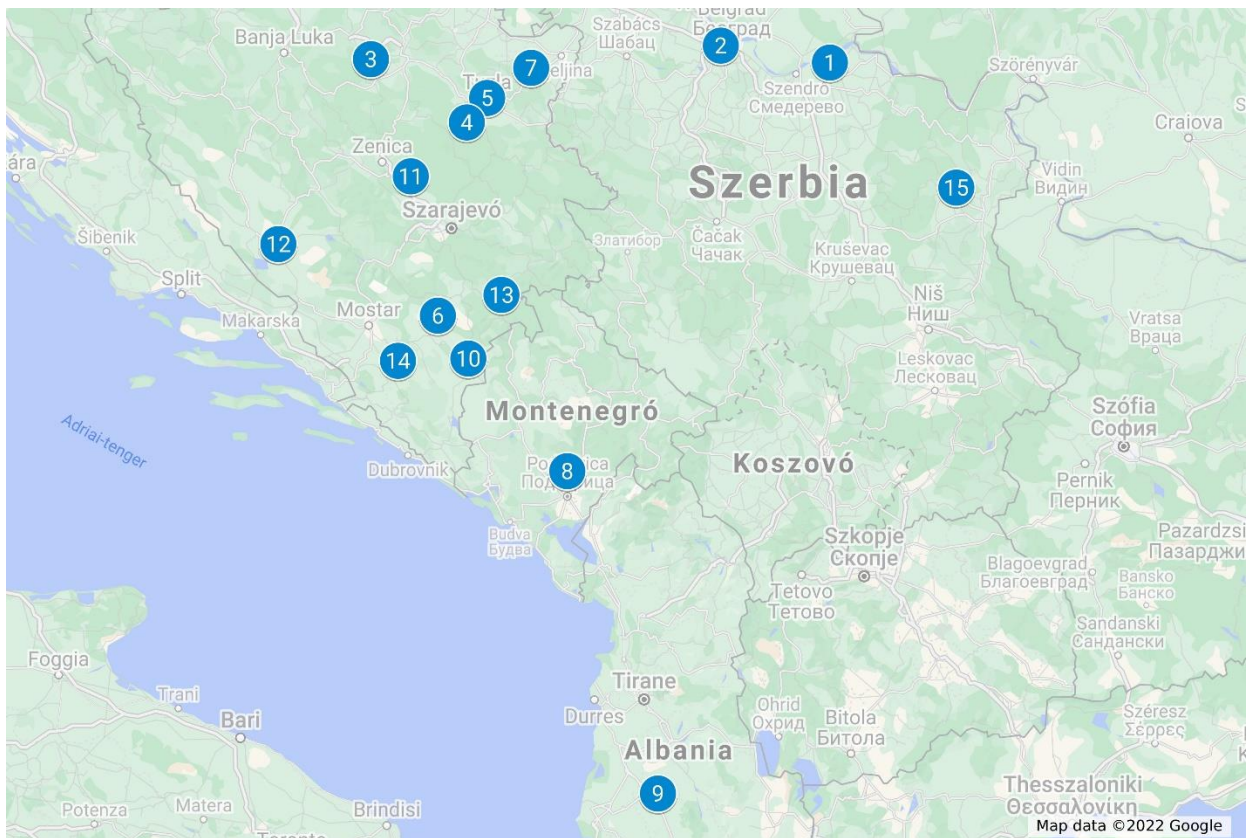
Sorszám	Helyszín	Projekt	Státusz	(becsült) Ár	Vállalat	Finanszírozás /befektető
1	Szerbia, Kostolac, Drmino	Kostolaci hőerőmű bővítése (350MW) és a Drmino szénbánya fejlesztése	A CEKOR megtámadta a környezeti hatásvizsgálatot a bíróságon, de később az építkezés megkezdődhetett	715 M euró	CMEC	Kínai Eximbank (80%)
2	Szerbia, Újbelgrád - Nikola Tesla szénérőmű között	Fűtő csővezeték építése	Sajtóhír a munkálatok megkezdéséről	200 M euró	POWERCHINA	Beogradske Elektrane a befektető
2	Szerbia, Kalenic, Belgrade	Kolubara hőerőmű bővítése (350MW)	A szerb állam 2021 tavaszán arra kérte az EPS-t, hogy állítsa le a beruházást	385 M euró	POWERCHINA	?
3	Bosznia-Hercegovina, Stanari	Stanari hőerőmű bővítése (300MW) és a közeli szénbánya fejlesztése	Az erőmű 2016-ban kezdte meg működését	560 M euró	DEC	China Development Bank 350M euró) és EFT
4	Bosznia-Hercegovina, Banovići	Banovići hőerőmű bővítése (350MW) és a közeli szénbánya fejlesztése	Bosznia-hercegovinai Föderáció kormánya felszólította a EPBiH-et, hogy gyorsítsák fel a beruházást	584 M euró	DEC	Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank

5	Bosznia- Hercegovina , Tuzla	Banovići hőerőmű bővítése (450MW)	Az EPBiH és a Gezhouban részéről is megvan a szándék a beruházás folytatására, de újra bizonytalanná vált a kivitelezés	785 M euró	Gezhouban Group és GEDI	Kínai Eximbank (85%)
6	Bosznia- Hercegovina , Ulog	35MW-os vízerőmű építése a Neretva folyón	Munkálatok a helyszínen már megkezdődtek	76M euró	Sinohydro	China Development Bank, EFT a beruházó
7	Bosznia- Hercegovina , Ugljevik	Ugljevik 3 2x300 MW hőerőmű bővítése és a Delići szénbánya építése.	2021 nyarán a CNEEC a lengyel Sunningwell International LTD-vel közösben kötött a tervezési, beszerzési és kivitelezési (EPC) feladatok elvégzésére irányuló szerződést	615 M euró	CNEEC, Sunningwell International LTD	Comsar Energy befektető?
8	Montenegró , Morača folyó	Több kisebb vízerőmű telepítése	2019-ben a Norinco pályázott 8 vízerőmű megépítésére	500 M euró	Norinco	?
9	Albánia, Patos- Marinze és Kucova	Olaj kitermelésre és felfedezésre szóló jogok megvásárlása	Felvásárlás megvalósult	442 M euró	Geo-Jade Petroleum	-
10	Bosznia- Hercegovina , Gacko	Gacko II 350 MW szénerőmű építése.	Munkálatok megkezdéséről nem tudni	?	CMEC	?

<b>11</b>	Bosznia- Hercegovina , Kakanj	Kakanj B (300+300 MW) szénerőmű bővítés	Bosznia- hercegovinai Föderáció kormány felszólította a EPBiH-et, hogy gyorsítsák fel az erőmű építésével kapcsolatos folyamatokat	?	CNEEC?	?
<b>12</b>	Bosznia- Hercegovina , Iovik	Iovik 84 MW szélerőművi kapacitás építése	Az előkészületi munkák megkezdődtek	130M euró	Sinohydro	Powerchina Resources
<b>13</b>	Bosznia- Hercegovina , Bistrica folyó	35MW teljesítményű vízerőművek építése	Tervezés alatt, a projektet kötvények kibocsátásával akarják finanszírozni	103 M euró	AVIC-ENG	Hidroelektran e Bistrica
<b>14</b>	Bosznia- Hercegovina , Dabar (Trebišnjica folyó)	159 MW teljesítményű vízerőmű építése	Szerződés aláírva	190 M euró	China Energy Gezhouba Group	Kínai Eximbank, HET
<b>15</b>	Szerbia, Bor	Bori bányakomplexumb an tulajdonszerzés és további beruházások	Tulajdonszerzés megtörtént	1 460 M dollár		Zijin Mining Group Company Limited

Forrás: Saját szerkesztés, Csapó D.G. 2021C alapján

33. ábra  
Nyugat-balkáni kínai háttérű energetikai infrastruktúrában és nehéziparban  
megvalósuló projektek



Forrás: saját szerkesztés, Csapó D.G. 2018 és Csapó D.G. 2021C alapján

#### 7.4. Fejezet konklúzió

Országokénti bontás tekintetében megállapítható, hogy a kínai energia beruházások leginkább Bosznia-Hercegovina, illetve Szerbia területére koncentrálódnak. Montenegróban több vízerőmű építése van napirenden, míg Észak-Macedóniában és Koszovóban nincsen jelen Kína. Albániában pedig az olajkitermelésre szerzett jogokat egy kínai cég, erőművek építésben viszont nem érdekeltek kínai vállalatok.

Az Energiaközösség, NGO-k és sokszor helybéli lakosok által is erősen kritizált széntüzelésű erőművek építése tekintetében gyakorlatilag egyedüli szereplő Kína. Ugyan különböző kínai szervek iránymutatásai arra ösztönzik a vállalatokat és bankokat külföldi tevékenységük kapcsán, hogy vegyék figyelembe a fenntartható fejlődés kritériumait a kínai aktorok, a nyugatiakkal ellentétben részt vállalnak ezekben a

projektekben. Sokkal kisebb mértékben, de kínai háttérű vízerőművek fejlesztése is tervben van. A Nyugat-Balkánon összesen 2800 kis teljesítményű vízerőmű megépítését tervezik, amit ugyancsak sok kritika ér a környezetre és a biodiverzitásra való negatív hatásuk miatt. Ezeknek a projekteknek egy részét azonban a széntüzelésű erőművekkel ellentétben az Európai Beruházási Bank is támogatta (Makszimov, V. 2020) és az EU a nyugat-balkáni térségnek szánt gazdasági és beruházási tervében is szerepelnek ilyen jellegű fejlesztések (European Commission 2020C). A kínai terjeszkedés stratégiájába jól beleillik a bori rézbánya megvásárlása és fejlesztése is, ahonnan nagy mennyiségben lehet az egyre jelentősebb nyersanyagkészleteket igénylő Kínába szállítani a rezet.

A kínai beruházások a térségben, ellentmondásos megítélésük ellenére segíthetnek a nyugat-balkáni országoknak az energetikai infrastruktúrájuk megújításában, illetve az orosz olaj és gázszállítások jelentette energiafüggőség csökkentésében. Egyes balkáni országok ugyanis nagymértékben ki vannak szolgáltatva az orosz energiahordozóknak. A teljes orosz exportban az abszolút súlyuk ugyanakkor nem jelentős, ezáltal a térség az orosz érdekek érvényesítésének sokkal inkább eszköze (tranzitútvonala) mint tétje (Reményi P. – Csapó D.G. 2021). Az EU és az USA célja is, hogy az energiafüggőség csökkentése a térségben ezáltal mérsékelve a politikai és gazdasági kockázatokat. A 2020-as Washingtoni szerződés egyik pontjában is vállalták a felek, hogy diverzifikálják az energia ellátásukat (Economic Normalization 2020). Ugyanakkor, ahogy Johannes Hahn volt bővítési biztos mondta egyik beszédében, ennek a legjobb módja a megújuló energiaforrásokban való investálás (European Commission 2015). Előreláthatólag Kína ezekben a projektekben is egyre jelentősebb szerepet fog vállalni. Szerbiában például az ERS úgy számol, hogy az elkövetkező tíz évben 1000 MW teljesítményű megújuló energiát fog telepíteni (Spasić, V. 2021C). Hszi Csin-ping ígérete pedig a széntüzelésű erőművek finanszírozásának a beszüntetéséről még inkább a megújuló energiát felhasználó erőművek építése felé fordíthatja Kínát a térségben. Az Ugljevik III szén-erőmű projekt esetében pedig már arra is lehet látni példát, hogy egy kínai bank mégsem hajlandó kölcsönt adni a beruházásra (Prtoric, J. 2022).

## 7.5. Egyéb infrastrukturális beruházások

A közlekedési és az energetikai infrastruktúrához sem köthető kínai háttérű beruházások közül kettőt érdemes kiemelni. Egy kínai cég, a China Sinopharm International Corporation 2019 tavaszán kötött szerződést a Boszniai Szerb Köztársasággal egy új kórház megépítésére és felszerelésére. A 88,5 millió konvertibilis márkába kerülő beruházás meg is kezdődött, viszont 2020 tavaszán a koronavírus terjedése miatt a munkálatokat felfüggesztették, így vélhetően az eredetileg 3 évesre tervezett munkálatokat csak késéssel fogják tudni befejezni (The Srpska Times 2019; Kovacevic D. 2020).

Szerbiában pedig nagy volumenű, 3,2 milliárd euró értékű szerződést kötött 20 a CRBC a víz- és csatornahálózat országos szintű megújítására és szennyvíztisztító telepek építésre, amely által Tomislav Momirović, Építésügyért Közlekedésért és Infrastruktúráért felelős miniszter szavai szerint „Szerbia bátran lép a jövőbe és modern jól működő államot épít”. A projekt azért is fontos, mert Szerbiában a keletkezett szennyvíz 90%-a nincs megfelelően kezelve és a Dunába, illetve Szávába is nagy mennyiségű kezeletlen szennyvíz érkezik Belgrádban és Újvidéken is. A kormányzat közlése szerint az alvállalkozók 49%-ának helyieknek kell lennie (Sweet, R. 2021; Ralev, R. 2021C).

## 8. Konklúzió

- **Milyen területeken** van jelen Kína a térségben? A tárgyalt területeken **milyen befolyással** rendelkezik, **mennyire fontos** szereplő?

A kínai működőtőke-befektetések mértéke Szerbia kivételével a nyugat-balkáni országokban csekély mértékűnek mondható, mindamelllett, hogy a nagyon alacsony 2015-2016-os bázishoz képest Észak–Macedóniában és Montenegróban is növekedés volt megfigyelhető az elmúlt években. Szerbiában a kínai befektetési állomány aránya 2019-re megközelítette az 5%-ot és az azt követő években is több nagyobb volumenű befektetés realizálódott, így kijelenthető, hogy ebben az országban már kezd jelentős szereplőnek mutatkozni Kína, ami a befektetéseket illető nyugati kritikák tekintetében is

megmutatkozik. A legtöbb térségbeli országban továbbra is a nyugati aktorok (EU, Svájc, Egyesült Királyság) dominálnak, míg Montenegró esetében az orosz, Koszovó esetében pedig a török működőtőke-befektetések mértéke is meghatározó.

A kétoldalú kereskedelmi kapcsolatok kapcsán megállapítható, hogy mindegyik nyugat-balkáni országnak kereskedelmi hiánya van Kínával szemben. Míg 2019-ben a Kínába való export aránya 0 és 4% között mozgott a vizsgált országokban, addig az összes import esetében 5 és 10% között. A legtöbb ország esetében továbbra az Európai Unió a legfontosabb partner a kereskedelem tekintetében. A nyugat-balkáni országokból 2020-ban összességében az export 69%-a irányult az EU felé, míg az import esetében 54% ez az arány.<sup>66</sup> Kiemelendő, hogy Montenegró esetében a legfontosabb partner export és import tekintetében is Szerbia, míg Koszovó exportjának a legjelentősebb része Albánia felé irányul.

A Kína felé való eladósodottság mértéke sokszor előkerül a BRI-vel szemben kritikus megnyilvánulások alkalmával. Az UniCredit számításaiból kiderül, hogy a szerződött hitelek mennyiségét vizsgálva a leginkább Montenegró van eladósodva Kína felé (GDP 21%-a), amitől elmaradva Szerbia és Észak-Macedónia következik (7, illetve 7,5%). A nyugat-balkáni országok külső adósságának legnagyobb része azonban továbbra is nyugati aktorok (EU, nemzetközi pénzüzetek) irányába áll fent. Így kijelenthető, hogy Kína ugyan fontosabb szereplővé vált az elmúlt időszakban hitelezés terén is, ahol a kínai vállalatok által végzett projekteket finanszírozza, de jóval elmarad a nyugati szereplők irányába való eladósodottságtól. Mindazonáltal a már leszerződött, de még ki nem fizetett szerződések alapján arra lehet következtetni, hogy Kína részesedése nőni fog a térség országainak külső adósságában (UniCredit 2021). Az úgynevezett adósságcsapda diplomáciaként emlegetett vádra azonban egyelőre nincs bizonyíték. Ugyan Montenegrónak nehézségei akadtak a Kínának való hitel törlesztésével, de egy fedezeti ügylettel sikerült megoldania fizetést és újabb – ezúttal amerikai háttérű – autópálya szakaszok építését is tervezi (Reuters 2021B; Kajosevic, S. 2022).

---

<sup>66</sup>Forrás: Eurostat - Western Balkans-EU - international trade in goods statistics, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Western\\_Balkans-EU\\_-\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_statistics&oldid=542024](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Western_Balkans-EU_-_international_trade_in_goods_statistics&oldid=542024)

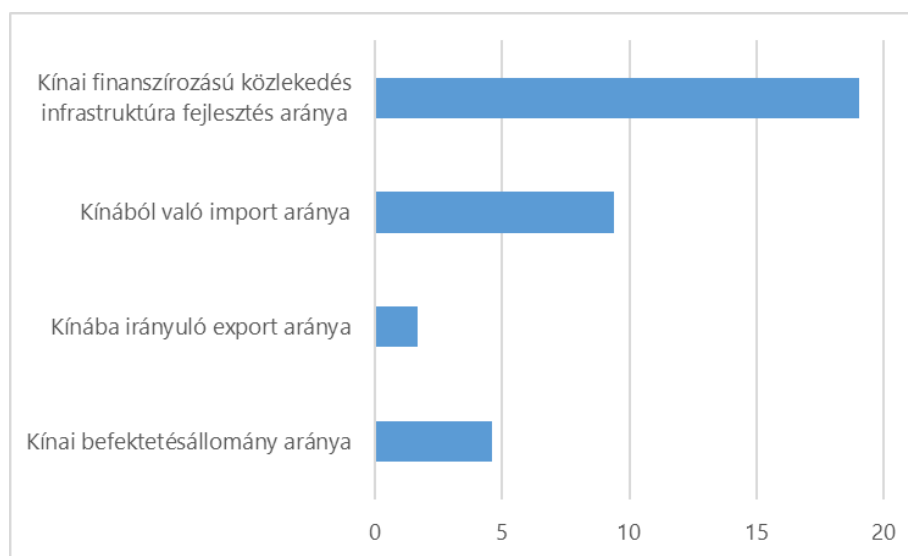


A kínai jelenlét a Nyugat-Balkánon leginkább az energetikai és közlekedési infrastruktúra fejlesztésében nyilvánul meg. Ezekben Kína fontos szereplővé vált, és míg valamilyen mértékű gazdasági, kereskedelmi kapcsolatokat korábban is fenntartott a térség országaival az erőművek, utak építése egy új korszak kezdetét jelentik. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének a tekintetében Kína bekapcsolódott az elmaradott helyi úthálózatok kiépítésbe és több esetben olyan projekteken vett/vesz részt, amelyeket a nyugati aktorok nem támogattak, a helyi vezetés viszont meg kívánt valósítani. A működőtőke-befektetésekkel ellentétben elmondható, hogy a kínai jelenlét kiterjedt földrajzi értelemben is és Szerbia mellett Bosznia-Hercegovinában, Montenegróba és Észak-Macedóniában is találhatóak kínai háttérű beruházások. Ugyan Albánia és Koszovó esetében ez nem állapítható meg, de előbbi esetében a tiranai reptér üzemeltetési jogainak megszerzésével egy stratégiaileg fontos objektum felett szerzett kontrollt, ami ellentéteket is szült később.

Az energetikai infrastruktúrában megvalósuló projekteknél még inkább igaz, hogy Kína olyan beruházásokban vesz részt, amelyeket a nyugat nem támogat. Mind Bosznia-Hercegovinában, mind Szerbiában részt vállalnak kínai vállalatok és bankok szénerőművek építésében. Mindemellett a megújuló energiát előállító erőművek építésében is érdekelt Kína és vélhetően ez a jövőben is így marad így ezen a téren is versenytársai lesznek a nyugati beruházóknak. Összességében megállapítható, hogy Szerbia szerepe kiemelkedik a kínai jelenlét tekintetében (34. ábra) és Kínát itt fenyegeti a legkevésbé az a veszély, hogy egy politikai kurzusváltás miatt háttérbe szoruljon.

34. ábra

Kínai részesedés Szerbiában a kereskedelem a befektetésállomány és a közlekedési infrastruktúra fejlesztések területein (%)



Forrás: wiiw, saját gyűjtés<sup>67</sup>

- **Miért tud** Kína pozíciókat szerezni ezeken a területeken és **hogyan teszi** ezt?

A nyugat-balkáni kínai aktivitás két fontos kezdeti lépése közé tartozik a pireuszi kikötőben való többségi tulajdon szerzés (2016), illetve az első jelentős kínai háttérű infrastrukturális fejlesztés, a belgrádi Pupin híd megépítése (2014). Míg az előző megalapozta a Pireusz-Budapest közötti vasútfejlesztések létjogosultságát, addig az utóbbi szimbolikus és közlekedésfejlesztési jelentősége mellett<sup>68</sup> bizonyította, hogy kínai vállalatok képesek sikeres projekteket megvalósítani a térségben. Ez pedig azért is lehetett fontos mérföldkő Kína számára, mivel ekkorra már túl voltak egy sikertelen lengyelországi vasútfejlesztési beruházáson, ami az első kínai háttérű útépítés lehetett volna az EU-ban.<sup>69</sup>

<sup>67</sup> A kereskedelmi adatok és a befektetésállomány tekintetében 2019-es adatok alapján. A hongkongi befektetés állomány is szerepel az adatok között.

<sup>68</sup> Az 1935-ben megnyitott Pancsovai hidat követően ez a második híd, amely Belgrádban átveli a Dunát (Magyar Szó 2014).

<sup>69</sup> 2011-ben a lengyel kormány felmondta az A2-es autópálya két, összesen 50 kilométeres szakaszát építő kínai China Overseas Engineering Group (COVEC) céggel, mert az a megszabott

A kínai fejlesztések nagy része a BRI alatt valósul meg világszerte és a térségben lendületet adott nekik a 17+1 együttműködés megalapítása is, amelynek a nyugat-balkáni országok is a tagjai, Szerbia pedig az egyik legaktívabb szereplője. A BRI arra is jó Kínának, hogy immár egy közös „brand” alatt lehet kezelni a beruházásokat, amelyek alkalmasak a win-win helyzet propagálására is. Ugyanakkor a „fenyegetés paradigma” képviselői számára is muníciót adott, hiszen a BRI-ben az erőszakos, politikai és gazdasági befolyásszerzésre irányuló expanzió narratívája is kézzelfoghatóbbá vált.

Kína azért tud pozíciókat kialakítani, beruházásokban részt venni a Nyugat-Balkánon, mert a kínai bankoknak megvan a megfelelő tőkéje, a vállalatoknak pedig a szaktudása ahhoz, hogy sikeresen véghez vigyenek beruházásokat, igaz az előzetes megegyezésekhez képest jóval kevesebbet. Mindezt olyan pénzügyi konstrukciók keretében teszi, amelyek a kedvezményes kamatozásuk és a beépített türelmi idő miatt is vonzó a helyi kormányoknak. Fontos különbség még, hogy míg egyes nyugati finanszírozók sokkal jobban körülhatárolják, hogy milyen beruházásokra adnak pénzt, addig Kína – és ezt szereti is hangsúlyozni – nem állít politikai jellegű kritériumokat.

Igaz, hogy Kína a gazdasági érdekérvényesítése és a beruházások mellett kulturális és politikai kapcsolatokat is fenntart a nyugat-balkáni országokkal, viszont annak a kérdésnek a megválaszolására nem lehet egyértelmű választ adni, hogy a politikai térben milyen befolyást tud ezáltal szerezni. Ahogy az a témával foglalkozó szakirodalmi áttekintésnél is kitűnt, a különböző szereplők interakcióján keresztül érdemes vizsgálni ez a kérdés. Ugyan Kína igyekszik olyan projekteket részt venni a térségben, amelyek a BRI stratégiai útvonalaiába is beleillenek, olyan beruházásokban is szerepet vállal, amit a helyi vezetők forszíroznak. A puha erő tekintetében még korlátozottabbak Kína lehetőségei, ugyanis kulturális, vallási szálak – Oroszországgal, Törökországgal, vagy a nyugattal ellentétben – nem kötik a térség országaihoz. Ugyan vannak próbálkozások (pl. kínai kulturális center Belgrádban) ennek szorosabb kiépítése már csak a nyelvi akadályok miatt sem várható a közeljövőben és további nehezítő

---

határidőre nem adott biztosítékot a beruházás további finanszírozására, és nem készített ütemtervet fizetési kötelezettségeinek teljesítéséről (Nol.hu 2011).

körülményként érdemes megemlíteni a Konfuciusz Intézetek elleni nyugatról érkező nyomást is.

- A nyugat-balkáni államok, lakosok, illetve a térség sorsát befolyásoló további külső aktorok, **hogyan viszonyulnak** a kínai térnyeréshez?

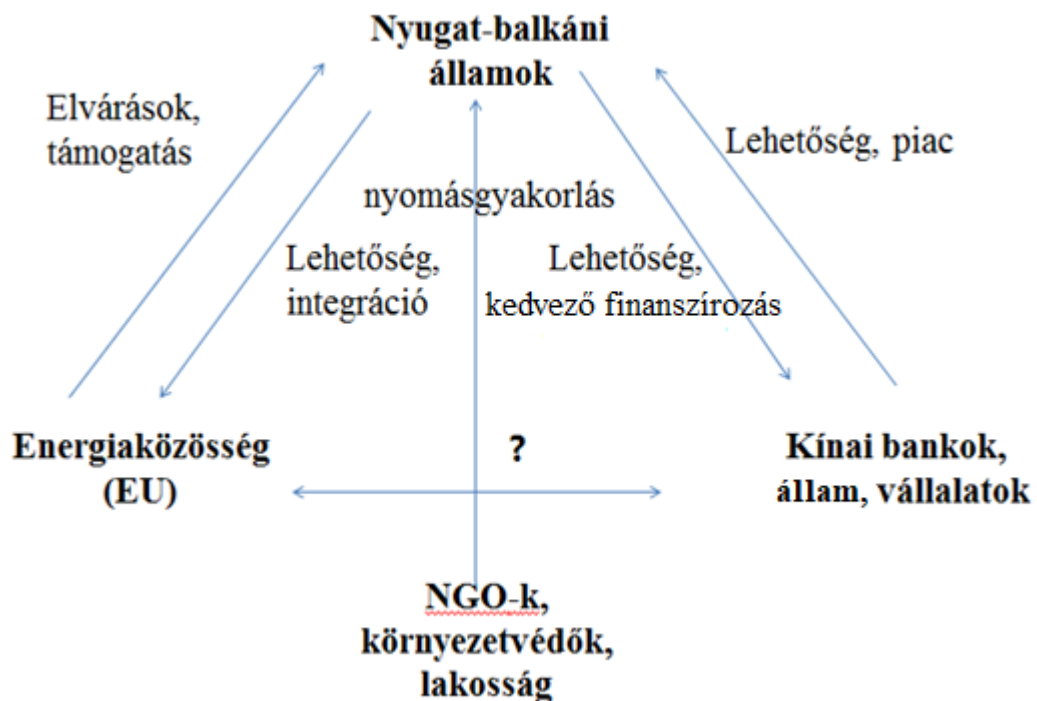
A helyi lakosok szintjén a Kínáról kibontakozó kép egyértelműen pozitív Szerbiában és az IRI felmérése alapján Montenegróban is többségben vannak azok, akik így vélekednek. Bosznia-Hercegovina és Észak-Macedónia polgárai már megosztottabbak a kérdésben, de még ezekben az országokban is többen vannak a kedvező véleménnyel rendelkezők. Koszovó lakossága ellenben egyértelműen elutasító Kínával szemben. A legfontosabb politikai partnerek közé ezeknél az arányoknál jóval kisebb mértékben sorolják be Kínát nyugat-balkáni országok lakosai. Ugyanakkor egyértelműen kisebbségben vannak azok, akik szerint Kína a beruházásokkal elsősorban a kontroll és befolyás megszerzésére törekszik.

A helyi elitek, kormányok nagyrészt lehetőségként tekintenek a kínai jelenlétre és igyekeznek kihasználni az ebben rejlő lehetőségeket. Ez azonban kockázatok is rejt magában, mivel az átadott fejlesztések jelentette előnyök kihasználása mellett sok projekt esetében (pl. széntüzelésű erőművek építése, Linglong Tíre gyára) nem csak az elégedetlen helyi lakosokkal, vagy NGO-kal kell szembenézniük, hanem a nyugati sajtó és a politikusok kritikáival is. A hőerőművek esetében pedig az EU-s integráció felé igyekvő államoknak egyensúlyozniuk is kell az Energiaközösség kritériumainak való megfelelésnek és a kielégítő energiaellátás kiépítésének is (35. ábra). A térségbeli kínai beruházások megindulása óta Montenegróban és Észak-Macedóniában is sor került kormányalakításra és a jelenlegi vezetők, akik a múltban többször bírálták a kínai projekteket egyelőre kevésbé mutatkoznak hajlandónak újabb kínai háttérű beruházásokba belekezdeni. Sőt az Egyesült Államok az elmúlt időszakban az egyik legnagyobb építőipari vállalata, a Bechtel Corporation által több nagyvolumenű fejlesztésben is részt vesz, vagy részt kíván venni (pl. moravai korridor, montenegrói autópálya építés).

Az Egyesült Államokban kétpárti konszenzus uralkodik a kínai térnyerés veszélyét illetően és az ország nyomást is gyakorol európai partnereire, illetve a nyugat-balkáni országokra, hogy kerüljék a kínai háttérű infrastrukturális projektekbe való részvételt. Az EU-s szervek közül az Európai Parlament kritikusan áll a kínai térnyeréshez, a tagországok között azonban nem fogalmazódott meg közös álláspont és a blokkoló kisebbség miatt sok esetben a Kínát elítélni szándékozó nyilatkozatok sem kerülnek elfogadásra. Kettőség jellemzi az EU viszonyát a nyugat-balkáni kínai jelenléthez. Egyrészt elismeri Kínának a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében elért eredményeit, másrészt kritikusan áll annak a politikai következményei, illetve az egyéb szektorokban (energetikai, digitális beruházások, egyes működőtőke-befektetések) való részvételéhez. Mindez a két fél konnektivitási stratégiáiban meglévő különbségekből is fakad, ami a legtöbb esetben inkább konfrontációt okoz. A közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek esetében azonban kooperációra is lehetőséget ad.

35. ábra

Az aktorok viszonyrendszere



Saját szerkesztés, Csapó D.G. 2018 alapján

- **Milyen kilátásai** vannak a kínai jelenlétnek és ezek hogyan befolyásolják a folyamatokat?

A nyugat-balkáni kínai jelenléttel kapcsolatban az látható, hogy egyes országokban, ahol például kormányváltások történtek alábbhagyott a kínai háttérű beruházások iránti igény. Montenegróban és Észak-Macedóniában is jó kilátásai lettek az amerikai Bechtelnek. Ugyanakkor, ahogy Görögország esetében a Syriza példája mutatja, ez nem feltétlenül jelenti a kínai befektetésektől való teljes elfordulást, egy újabb kormányváltás esetén pedig újra intenzívebbé válhatnak a kapcsolatok Kínával. A kínai vállalatok és bankok már kiépítették kapcsolatrendszerüket a térségben és mindez, illetve az eddig szerzett tapasztalataik segítségükre lehet a további projektekben való részvételben is. Érdekes kérdés az energetikai infrastruktúra fejlesztésében megvalósuló projektek jövője. Egyrészt a változások irányába mutat, Hszi Csin-ping bejelentése a külföldi széntüzelésű erőművek építésének a leállításáról, illetve az EU nyomásgyakorlása a klímasemlegesség minél előbbi elérése érdekében. Másrészt az orosz-ukrán háború miatt (is) bizonytalanná váló gázzállítások újra felvetik a széntüzelésű erőművek létjogosultságának a kérdését. A legtöbb tervben lévő boszniai hőerőműi blokk megépítésére nem sok esély van a közeljövőben, a geopolitikai környezet változása miatt azonban középtávon a megépítésüket nem lehet elvetni.

Egy másik várható fejlemény a kínai és más nemzetek vállalatainak a kooperációjában, illetve az egymást kiegészítő közlekedési infrastruktúrában megvalósuló beruházások számának a növekedése. Erre jó példa a közelmúltban bejelentett belgrádi metró építése, amelyben a PowerChina mellett az Alstom és az Egis Rail is részt vesz, vagy a X. korridoron fekvő vasúti útvonal nyugati és kínai aktorok általi fejlesztése.

## **9. Köszönetnyilvánítás**

Szeretném megköszönni a témavezetőimnek az iránymutatásait és hasznos tanácsait, amik hozzásegítettek az értekezés megírásához. Külön köszönöm Reményi Péternek, hogy amikor elakadtam a kutatásokban a konzultációink alkalmával mindig tudott olyan tanácsokat adni, amik segítettek a továbbhaladásban. Illetve azt is, hogy a szervezésében egy nyugat-balkáni tanulmányi úton is részt tudtam venni. A közös gondolkozásunk a Nyugat-Balkánról és kínai térnyerésről közös cikkek megírását és konferencia részvételt is eredményezett. Szeretném megköszönni Ördögh Tibor és Eszterhai Viktor előopponensi bírálatait, amik rámutattak a dolgozat hiányosságaira, erényeire, illetve a benne rejlő további lehetőségekre is. Végezetül köszönöm a családom támogatását, kiváltképpen feleségemnek Csapó-Kádár Tündének, akivel közös szerkesztésű térképet is publikáltunk.

## Felhasznált irodalom

- Al Jazeera 2021: Croatia celebrates joining of controversial Adriatic Sea bridge. <https://www.aljazeera.com/news/2021/7/29/croatia-celebrates-joining-of-controversial-adriatic-sea-bridge>
- Andelman D. A. 1979-1980: China's Balkan Strategy. International Security, Vol. 4, No. 3 pp. 60-79.
- Andrić, I. 1982: Híd a Drinán. Európa Könyvkiadó, Mű eredeti címe: Na Drini ćuprija. 1945
- Apuzzo, M. 2021: Pressured by China, E.U. Softens Report on Covid-19 Disinformation. The New York Times, <https://www.nytimes.com/2020/04/24/world/europe/disinformation-china-eu-coronavirus.html?auth=linked-google>
- Arminas, D. 2020: Bids in for Vukosavlje-Raca motorway. World Highways, <https://www.worldhighways.com/news/bids-vukosavlje-raca-motorway>
- AsiaTimes 2016: China in the Balkans: Macedonia, Albania seek Beijing's funds for projects. <https://asiatimes.com/2016/07/china-in-the-balkans-macedonia-albania-seek-beijings-help-in-building-infrastructure/>
- Atli, A. 2016: China in the Balkans: Macedonia, Albania seek Beijing's Funds for Projects. Asia Times, <http://www.atimes.com/article/china-in-the-balkans-macedonia-albania-seek-beijings-help-in-building-infrastructure/>
- Bacheva McGrath, F. 2021: Highway to Hell: It's Time Bosnia Rethought Corridor Vc. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2021/03/31/highway-to-hell-its-time-bosnia-rethought-corridor-vc/>
- Balkan Green Energy News 2017: Chinese company to build heating pipeline in Belgrade. <https://balkangreenenergynews.com/chinese-company-to-build-heating-pipeline-in-belgrade/>
- Balkan Green Energy News 2021A: Republic of Srpska breaks ground on three hydropower plants on Bistrica river. <https://balkangreenenergynews.com/republic-of-srpska-breaks-ground-on-three-hydropower-plants-on-bistrica-river/>
- Balkan Green Energy News 2021B: Two Chinese companies to build 84 MW wind farm near Tomislavgrad. <https://balkangreenenergynews.com/two-chinese-companies-to-build-84-mw-wind-farm-near-tomislavgrad/>
- Bami, X. – Travers E. 2020: Construction of Coal-Fired Power Plant in Kosovo Halted. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2020/03/17/construction-of-coal-fired-power-plant-in-kosovo-halted/>
- Bankwatch Network A: Stanari lignite power plant, Bosnia and Herzegovina. <https://bankwatch.org/project/stanari-lignite-power-plant-bosnia-and-herzegovina>
- Bankwatch Network B: Tuzla 7 lignite power plant, Bosnia and Herzegovina. <https://bankwatch.org/project/tuzla-7-lignite-power-plant-bosnia-and-herzegovina-2>
- Bankwatch NetworkC: Banovici lignite power plant, Bosnia and Herzegovina. <https://bankwatch.org/project/banovici-lignite-power-plant-bosnia-and-herzegovina>
- BBC 2010: Serbia defends China-led boycott of Nobel ceremony. <https://www.bbc.com/news/world-europe-11957094>
- Bechev, D. 2017: Rival Power: Russia in Southeast Europe. Yale University Press



- Begisholli, B. 2019: Kosovo-North Macedonia Highway Opened With Fanfare. Balkan Insight <https://balkaninsight.com/2019/05/29/north-macedonia-kosovo-highway-opened-with-fanfare/>
- Belt and Road Forum 2019: Xi Jinping Chairs and Addresses the Leaders' Roundtable of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation (BRF). <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0429/c22-1392.html>
- Berger, L. 2002: Transport infrastructure regional study (TIRS) in the Balkans. Final report. 77 p.
- Bjelotomic, S. 2020A: Serbia borrows EUR 400 million to build the Moravian Corridor. Serbian Monitor, <https://www.serbianmonitor.com/en/serbia-borrows-eur-400-million-to-build-the-moravian-corridor/>
- Bjelotomic, S. 2020B: 606 million euro to the Chinese company for the construction of Fruska Gora corridor. Serbian Monitor, <https://www.serbianmonitor.com/en/606-million-euro-to-the-chinese-company-for-the-construction-of-fruska-gora-corridor/>
- Bjelotomic, S. 2021: Serbian government to take out a 431-million-euro loan from JP Morgan to complete Morava Corridor. Serbian Monitor, <https://www.serbianmonitor.com/en/serbian-government-to-take-out-a-431-million-euro-loan-from-jp-morgan-to-complete-morava-corridor/>
- Blanchard, J.-M. F. - Flint, C. 2017: The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative. Geopolitics, Vol.22, No.2. pp. 223–245.
- Bloomberg 2021: Balkans Extend Eurobond Dominance in East Europe With Sale Spree. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-03/balkans-extend-eurobond-dominance-in-east-europe-with-sale-spree>
- Bo, C. 2020: BRI boosts China-Serbia cooperation in the fight against COVID-19. <https://www.globaltimes.cn/content/1192948.shtml>
- BP 2021: Statistical Review of World Energy 70th edition. <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf>
- Brunnstrom, D. 2019: Pompeo warns about Chinese influence in Balkans. Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-usa-balkans-pompeo-montenegro/pompeo-warns-about-chinese-influence-in-balkans-idUSKBN1WJ0TZ>
- Capital 2021: Na proljeće prva faza autoputa Banjaluka-Mliništa. <https://www.capital.ba/na-proljece-prva-faza-autoputa-banjaluka-mlinista/>
- CBRC 2012: Notice of the CBRC on Issuing the Green Credit Guidelines. China Banking Regulatory Commission. <http://www.cbrc.gov.cn/EngdocView.do?docID=3CE646AB629B46B9B533B1D8D9FF8C4A>
- CCTV 2016: President Xi Jinping delivers speech at Serbia's steel-making plant. <https://www.youtube.com/watch?v=crAbykNqz78>
- Central People's Government of the People's Republic of China 2013: Az Államtanács közleménye a levegőszennyezés megelőzésére és csökkentésére irányuló cselekvési terv kiadásáról (国务院关于印发大气污染防治行动计划的通知), [http://www.gov.cn/zwggk/2013-09/12/content\\_2486773.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2013-09/12/content_2486773.htm)
- Centre for Research on Energy and Clean Air - Global Energy Monitor 2021: China's power & steel firms continue to invest in coal even as emissions surge cools down.

<https://energyandcleanair.org/wp/wp-content/uploads/2021/08/China-Q2-briefing-coal-steel-CO2.pdf>

- CFR 2021: Countries in China's Belt and Road Initiative: Who's In And Who's Out. <https://www.cfr.org/blog/countries-chinas-belt-and-road-initiative-whos-and-whos-out>
- Charokopos, M. 2021: Networks as Political Tools in the Western Balkans: From the 'Brotherhood and Unity' Highway to the Transport Community. Europe-Asia Studies (online jelent meg), <https://doi.org/10.1080/09668136.2021.1923660>
- Chinese Embassy in Bosnia and Herzegovina 2018: Chairman of the Presidency of BiH Bakir Izetbegović meets Ambassador Chen Bo. [http://ba.chineseembassy.org/eng/gdxw\\_10/t1578736.htm](http://ba.chineseembassy.org/eng/gdxw_10/t1578736.htm)
- Ciurtin, H. 2018: A Dragon In The Powder Keg: China's Mercantile Quest In The Balkans. New Strategy Center, <https://www.newstrategycenter.ro/wp-content/uploads/2018/03/NSC-Policy-Paper-China-in-Balcani-A4-03.2018.pdf>
- Csapó D.G. 2018: Kína részvétele a nyugat-balkáni energiaprojektekben. In: Moldicz Cs. (szerk.): Kelet-Ázsia és a világ a 21. században, Konferenciakiadvány. Budapesti Gazdasági Egyetem Keleti Üzleti Akadémia Központja Budapest pp. 143-161.
- Csapó D.G. 2021A: Kínai jelenlét Bosznia-Hercegovinában és Szerbiában. In: Ördögh T. (szerk.) Autonómia és önrendelkezés a Balkánon III. Balkán konferencia, Ludovika Egyetemi Kiadó, pp. 93-109.
- Csapó D.G. 2021B: Funding of Transport Infrastructure in Serbia: China in Focus. China Report, Vol.57. No.2. pp. 210-228.
- Csapó D.G. 2021C: Chinese Backed Energy Projects in the Western Balkans: Where Supply and Demand Could Meet. Romanian Journal of European Affairs, Vol. 20 No.2. pp.100-119
- D'Ambrogio, E. 2021: Prospects for EU-Asia connectivity, The 'European way to connectivity. European Parliamentary Research Service, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690534/EPRS\\_BRI\(2021\)690534\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690534/EPRS_BRI(2021)690534_EN.pdf)
- Daily Sabah 2019: Construction of Sarajevo-Belgrade 'peace highway' to begin soon. <https://www.dailysabah.com/business/2019/07/10/construction-of-sarajevo-belgrade-peace-highway-to-begin-soon>
- Davutoğlu, A. 2016: Stratégiai mélység: Törökország nemzetközi helyzete. Antall József Tudásközpont, Budapest.
- Demeter G. 2014: A Balkán és az Oszmán Birodalom I. Társadalmi és gazdasági átalakulások a 18. Század végétől a 20. Század közepéig. Általános rész és Bulgária. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Történettudományi Intézet
- Dimitrijević, D. 2017: Chinese Investments in Serbia—A Joint Pledge for the Future of the New Silk Road. Baltic Journal of European Studies, Vol. 7. No. 1. pp.64-83.
- Dimitrijević, D.- Jakanović, N. 2016: Chinese investments in Serbia and the New Silk Road. In: Dimitrijević, D. (szerk.) Danube and the New Silk Road. Belgrade: Institute of International Politics and Economics pp. 325-350.
- Domokos L. 2019: Budapest-Belgrád vasút: hivatalosan közzétették a közbeszerzés eredményét. Napi.hu, <https://www.napi.hu/tozsdek-piacok/opus-global-vasut-szerb-kina-meszaros-lorinc.685972.html>
- Economic Normalization 2020: <https://www.new-perspektiva.com/wp-content/uploads/2020/09/Washington-Agreement-Kosova-Serbia.pdf>

- EFT A, Economic effects. <http://www.eft-stanari.net/en/index.php/about-us/ekonomskiuticaj>
- EFT B: HPP Ulog. <http://www.eft-ulog.net/index.php/english/hpp-ulog>
- ekapija 2020: Which companies are the biggest exporters from Serbia? <https://www.ekapija.com/en/news/3121192/which-companies-are-the-biggest-exporters-from-serbia>
- ekapija 2021: China's Norinco wants to build eight hydro-power plants on the Moraca. <https://www.ekapija.com/en/news/2435468/chinas-norinco-wants-to-build-eight-hydro-power-plants-on-the-moraca>
- ELTE 2007: Az Eötvös Loránd Tudományegyetem Szervezeti és Működési Szabályzat I. kötet Szervezeti és Működési Rend 4.v. sz. melléklete. [https://www.konfuciuszintezet.hu/letoltesek/pdf/ELTE\\_SZMSZ\\_4vmell\\_konfuciusz.pdf](https://www.konfuciuszintezet.hu/letoltesek/pdf/ELTE_SZMSZ_4vmell_konfuciusz.pdf)
- Emerging Europe 2020: Environmental groups raise alarm over Bosnian hydropower project. <https://emerging-europe.com/news/environmental-groups-raise-alarm-over-bosnian-hydropower-project/>
- Energetskiportal.rs 2021: Izgradnja toplovoda Obrenovac – Novi Beograd mogla bi da počne već u junu. <https://www.energetskiportal.rs/izgradnja-toplovoda-obrenovac-novi-beograd-mogla-bi-da-pocne-vec-u-junu/>
- Energy Community 2016: Roadmap for a Regional Electricity Market for the Western Balkan 6. <https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Roadmap.pdf>
- Energy Community 2020: Annual Implementation Report 2020.
- Ensz.kormany.hu: Agenda 2030, <https://ensz.kormany.hu/agenda-2030>
- Environment South East Europe: Zijin Company in court for air pollution in Bor, Serbia. <https://environmentsee.eu/zijin-company-in-court-for-air-pollution-in-bor-serbia/>
- Environmental Justice Atlas 2016: Dabar Hydro Power Plant, Bosnia and Herzegovina. <https://ejatlas.org/conflict/dabar-hydro-power-plant-bosnia-and-herzegovina>
- Erdősi F. 2005: A Balkán közlekedésének főbb földrajzi jellemzői. Balkán Füzetek 3. PTE TTK FI KMBTK, Pécs
- ESCAP 2021: The Belt and Road Initiative for Seamless Connectivity and Sustainable Development in the Asia-Pacific Region. [https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/BRI\\_report.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/BRI_report.pdf)
- ESIA SEE 2016: Bosnia: EFT's new 300MW TPP Stanari kicks off full commercial operation. <https://www.esiasee.eu/efts-new-300mw-tpp-stanari-kicks-off-full-commercial-operation/>
- Eszterhai V. 2016: Kelet-Közép-Európa helye a selyemúton. Hungarian Geopolitics, 2016/3., <http://www.geopolitika.hu/hu/2016/11/24/kelet-kozep-europa-es-magyarorszag-helye-a-selyemuton/>
- Eszterhai, V. 2017: A „16 + 1 együttműködés” bemutatása. Geopolitika.hu, <http://www.geopolitika.hu/hu/2017/11/01/a-16-1-egyuttmukodes-bemutatasa/>
- Euractiv 2021: Montenegro starts paying off \$1 billion Chinese road loan. <https://www.euractiv.com/section/china/news/montenegro-starts-paying-off-1-billion-chinese-road-loan/>
- European Commission 2003: Regional Balkans infrastructure study – Transport. Final report. 200 p.
- European Commission 2015: Western Balkans 6 Ministerial meeting on Energy: Connecting Systems, Connecting Markets. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/SPEECH\\_15\\_5304](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/SPEECH_15_5304)

- European Commission 2016: A Bizottság (EU) 2016/758 felhatalmazáson alapuló rendelete. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0758&from=EN>
- European Commission 2017: Connectivity agenda. Co-financing of investment projects in the Western Balkans. [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/connectivity\\_agenda\\_2017\\_triESTE\\_summit.pdf](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/connectivity_agenda_2017_triESTE_summit.pdf)
- European Commission 2018: Connectivity agenda. Co-financing of investment projects in the Western Balkans. <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/connectivity-agenda-2018-sofia-summit.pdf>
- European Commission 2019A: EU-China – A strategic outlook. <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf>, magyarul: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:52019JC0005&from=EN>
- European Commission 2019B: Commission staff working document, Serbia 2019 Report. <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/system/files/2019-05/20190529-serbia-report.pdf>
- European Commission 2020A: Connectivity Agenda for the Western Balkans. [https://wbif.eu/storage/app/media/Library/6.%20Connectivity%20Agenda/brochure\\_wb\\_connectivity\\_agenda\\_en.pdf](https://wbif.eu/storage/app/media/Library/6.%20Connectivity%20Agenda/brochure_wb_connectivity_agenda_en.pdf)
- European Commission 2020B: Economic and Investment Plan for the Western Balkans. <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/default/files/economic-and-investment-plan-brochure.pdf>
- European Commission 2020C: Questions and Answers: Economic and Investment Plan for the Western Balkans. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_1819](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_1819)
- European Commission 2021: Remarks by Commissioner Várhelyi at the press conference after EU Kosovo Stabilisation and Association Council. [https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/news/remarks-commissioner-varhelyi-press-conference-after-eu-kosovo-stabilisation-and-association-council-2021-12-07\\_hu](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/news/remarks-commissioner-varhelyi-press-conference-after-eu-kosovo-stabilisation-and-association-council-2021-12-07_hu)
- European Parliament 2016: One Belt, One Road (OBOR): China's regional integration initiative' (Briefing)
- European Parliament 2020: Az Európai Parlament 2021. december 16-i állásfoglalása a szerbiai Linglong gyárban alkalmazott kényszermunkáról és környezetvédelmi tiltakozásokról. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0511\\_HU.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0511_HU.html)
- European Parliament 2021: Az Európai Parlament 2021. szeptember 16-i állásfoglalása az új EU–Kína stratégiáról. [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0382\\_HU.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0382_HU.html)
- European Western Balkans 2020: Borrell: It is funny how only China receives billboards of gratitude in Serbia. <https://europeanwesternbalkans.com/2020/04/21/borrell-it-is-funny-how-only-china-receives-billboards-of-gratitude-in-serbia/>
- Fardella, E. (szerk.) - Ostermann, C.F. (szerk.) – Kraus, C. (szerk.) 2015: Sino-European Relations during the Cold War and the Rise of a Multipolar World. Wilson Center, [https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/documents/publication/Sino\\_European\\_Relations\\_during\\_Cold\\_War\\_Rise\\_of\\_Multipolar\\_World\\_2015.pdf](https://www.wilsoncenter.org/sites/default/files/media/documents/publication/Sino_European_Relations_during_Cold_War_Rise_of_Multipolar_World_2015.pdf)

- Farkas Z. A. – Pap N. – Reményi P. 2016: Hungary's place on Eurasian rail land bridges and the eastern opening. *Hungarian Geographical Bulletin*, Vol.65. No.01. pp. 3–14.
- Figyelő 2019: Kínai rézbánya déli szomszédunkban. <https://figyelo.hu/matrix/kinai-rezbanya-deli-szomszedunkban-53971/>
- Financial Times 2020: Pandemic and EU neglect tighten Serbia bonds with China. <https://www.ft.com/content/eeb179ae-9c13-11ea-871b-edeb99a20c6e>
- Fleischer T. 2007: Transzeurópai folyosók. A meglévők hosszabbítgatása vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? In: Glatz F. (szerk.) 2007: A Balkán és Magyarország. Váltás a külpolitikai gondolkodásban? MTA Társadalomkutató Központ, Budapest, pp. 365–380.
- Flinta, C. –Zhub, C. 2019: The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative. *Geoforum*, 2019, v.99. pp.95-101
- Ghossein, T. – Hoekman, B. – Shingal, A. 2018: Public procurement in the Belt and Road Initiative. World Bank, <https://blogs.worldbank.org/trade/public-procurement-belt-and-road-initiative>
- Global Energy Monitor - The Oxpeckers 2021: Deep Trouble: Tracking Global Coal Mine Proposals 2021. [https://globalenergymonitor.org/wp-content/uploads/2021/05/CoalMines\\_2021\\_r4.pdf](https://globalenergymonitor.org/wp-content/uploads/2021/05/CoalMines_2021_r4.pdf)
- Global Energy Monitor 2021: Kostolac power station. [https://www.gem.wiki/Kostolac\\_power\\_station#cite\\_note-19](https://www.gem.wiki/Kostolac_power_station#cite_note-19)
- Global Energy MonitorB: Banovici power station. [https://www.gem.wiki/Banovici\\_power\\_station](https://www.gem.wiki/Banovici_power_station)
- Global Energy MonitorC: Kakanj Thermal Power Plant. [https://www.gem.wiki/Kakanj\\_Thermal\\_Power\\_Plant#cite\\_note-long-3](https://www.gem.wiki/Kakanj_Thermal_Power_Plant#cite_note-long-3)
- Global Energy MonitorD: Ugljevik Thermal Power Plant. [https://www.gem.wiki/Ugljevik\\_Thermal\\_Power\\_Plant#cite\\_note-10](https://www.gem.wiki/Ugljevik_Thermal_Power_Plant#cite_note-10)
- Global Energy MonitorE: Gacko Thermal Power Plant. [https://www.gem.wiki/Gacko\\_Thermal\\_Power\\_Plant](https://www.gem.wiki/Gacko_Thermal_Power_Plant)
- Global Times 2021A: Groundbreaking ceremony held for the first concession highway project by a Chinese company in Europe. <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1238364.shtml>
- Global Times 2021B: Steel Plant: Source of Happiness for a City—A Model Project of the Belt and Road Initiative. <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233480.shtml>
- Godehardt, N. – Postel-Vinay, K. 2020: Connectivity and Geopolitics: Beware the “New Wine in Old Bottles” Approach. *Stiftung Wissenschaft und Politik*, <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2020C35/>
- Gransow, B. 2015: Chinese Infrastructure Investment in Latin America – an Assessment of Strategies, Actors and Risks. *Journal of Chinese Political Science*, Vol.20. No.3. pp. 267–287.
- Greenstone, M. 2018: Four Years After Declaring War on Pollution, China Is Winning. *The New York Times*, <https://www.nytimes.com/2018/03/12/upshot/china-pollution-environment-longer-lives.html>
- Grgić, M. 2019: Chinese infrastructural investments in the Balkans: political implications of the highway project in Montenegro. *Territory, Politics, Governance*, Vol. 7. No.1. pp.42-60.
- Guvernul României 2013: The Bucharest Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries. <https://www.gov.ro/en/news/the-bucharest->

guidelines-for-cooperation-between-china-and-central-and-eastern-european-countries

- Hart-Landsberg, M. 2018: A critical look at China's One Belt, One Road initiative. CADTM, <http://www.cadtm.org/A-critical-look-at-China-s-One-Belt-One-Road-initiative>
- Higgins, A. 2021: A Pricey Drive Down Montenegro's Highway 'From Nowhere to Nowhere'. The New York Times, <https://www.nytimes.com/2021/08/14/world/europe/montenegro-highway-china.html>
- Holzner, M. - Schwarzhappel, M. 2018: Infrastructure Investment in the Western Balkans A First Analysis. EIB-wiiw, [https://www.eib.org/attachments/efs/infrastructure\\_investment\\_in\\_the\\_western\\_balkans\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/efs/infrastructure_investment_in_the_western_balkans_en.pdf)
- Hopkins, V.–Kynge, J. 2019: Montenegro fears China-backed highway will put it on road to ruin. Financial Times, <https://www.ft.com/content/d3d56d20-5a8d-11e9-9dde-7aedca0a081a>
- Horváth Cs. S. 2017: Az Osztrák-Magyar Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti vasúti összeköttetés létrejötte. AETAS, Vol. 32. No1. pp.81-101.
- Irfan, U. 2019: The UN Climate Action Summit was a disappointment. VOX, <https://www.vox.com/2019/9/24/20880416/un-climate-action-summit-2019-greta-thunberg-trump-china-india>
- Isaac, D. 2019: China's State Development & Investment Corporation quits coal. Asian Power. <https://asian-power.com/power-utility/news/chinas-state-development-investment-corporation-quits-coal>
- Istrate, D. 2019: China's Linglong tyres begins construction of Serbian plant, Emerging Europe. <https://emerging-europe.com/business/chinas-linglong-tyres-begins-construction-of-serbian-plant/>
- Jacimovic, D. – Dragutinović Mitrović, R. – Bjelić, P. – Tianping, K – Rajkovic, M. 2018: The role of Chinese investments in the bilateral exports of new E.U. member states and Western Balkan countries. Economic Research-Ekonomska Istraživanja, Vol.31, No.1.
- Jacoby, W. 2015: Chinese Investments in the Balkans. Council for European Studies (CES), <https://critcom.councilforeuropeanstudies.org/chinese-investment-in-the-balkans/>
- Jakóbowski, J. 2016: Xi Jinping in Serbia: not just the economy. Center for Strategic and International Studies, 2016.
- Jasmine, C. 2018: China's Zijin wins race for Serbia's largest copper mine. Mining.com, <https://www.mining.com/chinas-zijin-wins-race-serbias-largest-copper-mine/>
- Jelavich, B. 1996: A Balkán története II. Osiris, Budapest Eredeti mű: History of the Balkans, 1983, Cambridge University Press
- Jelen 2020: Konfuciusz Intézetek hirdetik nálunk is A Kínai Kommunista Párt programját. <https://jelen.media/kozelet/konfuciusz-intezetek-hirdetik-nalunk-is-a-kinai-kommunista-part-programjat-983>
- Jinping, X. 2019: The Belt and Road Initiative. Foreign Languages Press
- Kajosevic, S. 2021A: Montenegro Close to Choosing Bechtel to Build Adriatic Highway. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2021/12/23/montenegro-close-to-choosing-bechtel-to-build-adriatic-highway/>
- Kajosevic, S. 2021B: Montenegrin Government Takes Tough Line on Harmful Hydropower Plants. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2021/02/09/montenegrin-government-takes-tough-line-on-harmful-hydropower-plants/>

- Kajosevic, S. 2022: Announced Bechtel Highway Deal in Montenegro Meets Criticism. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2022/01/24/announced-bechtel-highway-deal-in-montenegro-meets-criticism/>
- Khaze, N.M. – Wang, X. 2020: Is China's rising influence in the Western Balkans a threat to European integration? Journal of Contemporary European Studies, online megjelenés:2020, print megjelenés: 2021 Vol.29., No.2.
- KKI 2021: Ázsiai konnektivitási programok és kapcsolódó stratégiai kezdeményezések. Kerekasztal beszélgetés összefoglaló, <https://kki.hu/azsiai-konnektivitasi-programok-es-kapcsolodo-strategiai-kezdemenyezesek/>
- Koutantou, A. 2021: China's COSCO hopes for Greek deal on Piraeus despite delay – official. Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-cosco-ship-hold-greece-piraeus-idUSKCN2D91H7>
- Kovacevic D. 2021: Bosnia Signs Sarajevo-Belgrade Highway Agreement with Turkey. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2021/03/16/bosnia-signs-sarajevo-belgrade-highway-agreement-with-turkey/>
- Kovacevic, D. 2020: Bosnia Entity Halts Projects With China Over Coronavirus Fears. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2020/03/09/bosnia-entity-halts-projects-with-china-over-coronavirus-fears/>
- Kynge, J.- Beesley, A. – Byrne, A. 2017: EU sets collision course with China over 'Silk Road' rail project. Financial Times, <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608>
- Lakic, M. 2019: China's Loan for Bosnia Coal Plant Worries EU. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2019/03/28/chinas-loan-for-bosnia-coal-plant-worries-eu>
- Lakic, M.–Zivanovic, M. 2019: Belgrade-Sarajevo Highway 'to Bring Serbia and Bosnia Closer. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2019/10/08/belgrade-sarajevo-highway-to-bring-serbia-and-bosnia-closer/>
- Lau, S. 2021: Lithuania pulls out of China's '17+1' bloc in Eastern Europe. Politico, <https://www.politico.eu/article/lithuania-pulls-out-china-17-1-bloc-eastern-central-europe-foreign-minister-gabrielius-landsbergis/>
- Le Corre, P. - Vuksanovic, V. 2019: Serbia: China's Open Door to the Balkans. The Diplomat, <https://thediplomat.com/2019/01/serbia-chinas-open-door-to-the-balkans/>
- Leung F. 2021: How China is Winning Its Battle Against Air Pollution. Earth.org, <https://earth.org/how-china-is-winning-its-battle-against-air-pollution/>
- Levitin, O. – Milatovic, J. - Sanfey, P. 2016: China and South-Eastern Europe: Infrastructure, trade and investment links. EBRD, Department of Economics, Policy and Governance
- Likmeta, B.– Rusi, E. – Marzouk, I. – Collaku, P. 2014: Albania-Kosovo Highway Costs Soar To 2 Billion Euros. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2014/04/23/albania-kosovo-highway-costs-soar-to-2-billion-euro/>
- Louis Berger S.A. 2002: Transport infrastructure regional study (TIRS) in the Balkans. Final report. 77 p.
- Lüthi, L. M. 2015: China and East Europe, 1956-1960. Modern China Studies, Vol. 22., No.01.
- Ma, X. – Gallagher K.P. 2021: Who Funds Overseas Coal Plants? Global Development Policy Center, [https://www.bu.edu/gdp/files/2021/07/GCI\\_PB\\_008\\_FIN-1.pdf](https://www.bu.edu/gdp/files/2021/07/GCI_PB_008_FIN-1.pdf)

- Madhi, G. 2020: Story of a Chinese Airport in Albania, China Observers in Central and Eastern Europe. Chinaobservers.eu, <https://chinaobservers.eu/a-story-of-a-chinese-airport-in-albania/>
- Magyar Nemzet 2014: Li Keqiang miniszterelnök interjú adott a Magyar Nemzetnek a Kína-KKE Találkozó alkalmából. (megj.: Magyar Nemzet archívumból törölve) [http://www.chinaembassy.hu/hu/xwdt/201412/t20141215\\_3244178.htm](http://www.chinaembassy.hu/hu/xwdt/201412/t20141215_3244178.htm)
- Magyar Szó 2014: „A szerb–kínai barátság tartós emlékműve”. [https://www.magyarszo.rs/hu/2557/kozelet\\_politika/119831/%E2%80%9EA-szerb%E2%80%93k%C3%ADnai-bar%C3%A1ts%C3%A1g-tart%C3%B3s-empl%C3%A9km%C5%B1ve%E2%80%9D.htm](https://www.magyarszo.rs/hu/2557/kozelet_politika/119831/%E2%80%9EA-szerb%E2%80%93k%C3%ADnai-bar%C3%A1ts%C3%A1g-tart%C3%B3s-empl%C3%A9km%C5%B1ve%E2%80%9D.htm)
- Makocki, M.–Nechev, Z. 2017: Balkan corruption: the China connection. European Union Institute for Security Studies (EUISS),2017/22 <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf>
- Maksimov, V. 2020: Activists win battle, not war, against hydropower in the Western Balkans. Euractiv, <https://www.euractiv.com/section/enlargement/news/activists-win-battle-not-war-against-hydropower-in-the-western-balkans/>
- Marusic, S.-J. 2021: Graft Warnings in North Macedonia over ‘Hypocritical’ Highway Plan. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2021/07/21/graft-warnings-in-north-macedonia-over-hypocritical-highway-plan/>
- Matura T. 2019: China–CEE Trade, Investment and Politics. Europe - Asia Studies, Vol. 71 No. 3. pp.388-407.
- Mejdini, F. 2016: Chinese Buy Rights to Oil Fields in Albania. Balkan Insight <https://balkaninsight.com/2016/03/21/chinese-company-to-take-over-oil-fields-of-albania-03-21-2016/>
- Meta 2021: New roads were being built in Macedonia last year, the expectations for this year are they will be put into use. <https://meta.mk/en/new-roads-were-being-built-in-macedonia-last-year-the-expectations-for-this-year-are-they-will-be-put-into-use/>
- Meunier, S. 2014: A Faustian bargain or just a good bargain? Chinese foreign direct investment and politics in Europe. Asia Europe Journal, Vol. 12 No. 1-2.
- Miljević, D. 2018: Study on the economic feasibility of the construction and operation of the Gacko II power plant, capacity 350 MW, in the Gacko municipality, with elements of environmental protection. Centar za životnu sredinu/Center for Environment, <https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2018/04/D-Miljevi-Gacko-analysis.pdf>
- Mining.com 2021: Top copper stories of 2021 and what to expect in 2022. <https://www.mining.com/top-copper-stories-of-2021-and-what-to-expect-in-2022/>
- Ministry of Commerce People’s Republic of China 2013: Notification of the Ministry of Commerce and the Ministry of Environmental Protection on Issuing the Guidelines for Environmental Protection in Foreign Investment and Cooperation. <http://english.mofcom.gov.cn/article/policyrelease/bbb/201303/20130300043226.shtml>
- Ministry of Ecology and Environment of People’s Republic of China 2018: The State Council rolls out a three-year action plan for clean air. [https://english.mee.gov.cn/News\\_service/news\\_release/201807/t20180713\\_446624.shtml](https://english.mee.gov.cn/News_service/news_release/201807/t20180713_446624.shtml)
- Ministry of Mining and Energy 2021: Mihajlovic to the Chinese company CMEC: Unacceptable dynamics of works on the project of TPP Kostolac B3. <https://www.mre.gov.rs/en/aktuelnosti/saopstenja/mihajlovic-chinese-company-cmec-unacceptable-dynamics-works-project-tpp-kostolac-b3>



- Ministry of Transport and Maritime Affairs of Montenegro 2019: Transport Development Strategy – Montenegro. 2019-2035
- Morgan Stanley 2018: Inside China's plan to create a modern Silk and Road. <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road>
- MTI 2016B: Szendrő – Kínai tulajdonba került a US Steel egykori szerbiai üzeme. <https://www.bumm.sk/kulfold/2016/04/18/szendro-kinai-tulajdonba-kerult-a-us-steel-egykori-szerbiai-uzeme>
- MTI 2016A: A kínai-szerb kapcsolatok erősítéséről tárgyalt Hszi Csin-ping Belgrádban. <https://www.vajma.info/cikk/szerbia/23736/A-kinai-szerb-kapcsolatok-erositeserol-targyalt-Hszi-Csin-ping-Belgradban.html>
- Muharremi, R. 2021: The "Washington Agreement" Between Kosovo and Serbia. ASIL Insights, Vol. 25. No. 4. [https://www.asil.org/insights/volume/25/issue/4/washington-agreement-between-kosovo-and-serbia#\\_edn7](https://www.asil.org/insights/volume/25/issue/4/washington-agreement-between-kosovo-and-serbia#_edn7)
- Munich Security Conference 2019: Munich Security Report 2019, The Great Puzzle: Who Will Pick Up the Pieces? [https://securityconference.org/assets/02\\_Dokumente/01\\_Publikationen/MunichSecurityReport2019.pdf](https://securityconference.org/assets/02_Dokumente/01_Publikationen/MunichSecurityReport2019.pdf)
- Ni, V. – Sullivan, H. 2021: 'Big line in the sand': China promises no new coal-fired power projects abroad. The Guardian, <https://www.theguardian.com/world/2021/sep/22/china-climate-no-new-coal-fired-power-projects-abroad-xi-jinping>
- NOL.hu 2011: Elbukták a kínaiak a lengyel sztrádaberuházást. [http://nol.hu/gazdasag/elbuktak\\_a\\_kinaiak\\_a\\_lengyel\\_sztradaberuhazast-1102001](http://nol.hu/gazdasag/elbuktak_a_kinaiak_a_lengyel_sztradaberuhazast-1102001)
- Notteboom, T. 2019: PortGraphic: are the Med ports breaking the hegemony of the top 4 north-European container ports? Porteconomics, <https://www.porteconomics.eu/2019/05/16/portgraphic-are-the-med-ports-breaking-the-hegemony-of-the-top-4-north-european-container-ports/>
- OBC Transeuropa 2018: China goes to Serbia: infrastructure and politics. Interview with Dragana Mitrović, phd. <https://www.balcanicaucaso.org/eng/Areas/Serbia/China-goes-to-Serbia-infrastructure-and-politics-185401>
- OECD 2020: The Covid-19 Crisis In Serbia. <https://www.oecd.org/south-east-europe/COVID-19-Crisis-in-Serbia-archive.pdf>
- Official Journal of the European Union 2017: TREATY establishing the Transport Community, L 278/3
- Origo 2016: Kínai cégé a legnagyobb európai olajmező. <https://www.origo.hu/gazdasag/20160321-kinai-ceg-albania-olajmezo-kanadai.html>
- Pannon RTV 2020: Washingtoni megállapodás - ami a háttérben történt. <https://pannonrtv.com/rovatok/politika/washingtoni-megallapodas-ami-hatterben-tortent>
- Pavličević, D. 2014: China's Railway Diplomacy in the Balkans. China Brief, Vol.14. No.20. <https://jamestown.org/program/chinas-railway-diplomacy-in-the-balkans/>
- Pavličević, D. 2018: „China threat” and “China opportunity”: Politics of dreams and fears in China-Central and Eastern European relations. Journal of Contemporary China, Vol. 27 No. 113. pp.688-702
- Pavličević, D. 2019: A Power Shift Underway in Europe? China's Relationship with Central and Eastern Europe Under the Belt and Road Initiative. in: Xing, L. (szerk.) 2019: Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative. International Political Economy Series, Palgrave Macmillan

- Pavlova, I. 2020: Israel's M.T. Abraham Group signs deal to restart production at Bosnia's Aluminij. SeeNews, <https://seenews.com/news/israels-mt-abraham-group-signs-deal-to-restart-production-at-bosnias-aluminij-694196>
- Pepermans, A. 2018: China's 16+1 and Belt and Road Initiative in Central and Eastern Europe: economic and political influence at a cheap price. Journal of Contemporary Central and Eastern Europe, Vol. 26. No. 2-3. pp.81-203.
- Political Capital 2021: Tajvan és Európa a kínai dezinformációs kampányok fő célpontja. Konferencia összefoglaló, [https://www.politicalcapital.hu/konyvtar.php?article\\_read=1&article\\_id=2776](https://www.politicalcapital.hu/konyvtar.php?article_read=1&article_id=2776)
- Polonyi P. – A. Sajti E. 2000: Mao–Tito. Budapest, Pannonica
- Poulain, L. 2011: China's New Balkan Strategy. CSIS, Central European Watch Vol1. No.2., [https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy\\_files/files/publication/110829\\_CEW\\_China\\_in\\_Balkans.pdf](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/legacy_files/files/publication/110829_CEW_China_in_Balkans.pdf)
- Pozharliev, L. 2016: Collectivity vs. connectivity: Highway peripheralization in former Yugoslavia (1940s–1980s). The Journal of Transport History, Vol. 37. No.2.
- Prelec, T. 2021: Importance of Chinese Investment for the Serbian Government's Narrative of Economic Rebound. In: Armakolas, I. (szerk.) - Chrzová, B. (szerk.) – Čermák, P. (szerk.) – Grabovac, A. (szerk.): Western Balkans at the Crossroads: Ways Forward in Analyzing External Actors' Influence. Prague Security Studies Institute, National Endowment for Democracy [https://www.pssi.cz/download//docs/8604\\_western-balkans-at-the-crossroads-ways-forward-in-analyzing-external-actors-influence.pdf](https://www.pssi.cz/download//docs/8604_western-balkans-at-the-crossroads-ways-forward-in-analyzing-external-actors-influence.pdf)
- Project Syndicate 2017: Yanis Varoufakis on China. <https://www.project-syndicate.org/videos/yanis-varoufakis-on-china-by-yanis-varoufakis-2017-09>
- Prtoric, J. 2022: China's pledge to end overseas coal support yields mixed results in Serbia and Bosnia. China Dialogue, <https://chinadialogue.net/en/energy/chinas-overseas-coal-pledge-yields-mixed-results-in-serbia-and-bosnia/>
- Qin A. 2013: A Friendship Is Rekindled With Albania. New York Times, <https://sinosphere.blogs.nytimes.com/2013/11/29/a-friendship-is-rekindled-with-albania/>
- Radio Free Europe 2020: Serbia, Kosovo Ink 'Milestone' Railway, Highway Deal. <https://www.rferl.org/a/serbia-kosovo-ink-milestone-railway-highway-deal/30434249.html>
- Railway Pro 2021: Serbia-North Macedonia rail project to receive EU funding. <https://www.railwaypro.com/wp/serbia-north-macedonia-rail-project-to-receive-eu-funding/>
- Ralev, R. 2018.A: China's Shandong to build motorway section in Bosnia's Serb Republic. SeeNews, <https://seenews.com/news/chinas-shandong-to-build-motorway-section-in-bosnias-serb-republic-628503>
- Ralev, R. 2020A: Serbia to start building second section of motorway to Bosnia in 2021. SeeNews, <https://seenews.com/news/serbia-to-start-building-second-section-of-motorway-to-bosnia-in-2021-688374>
- Ralev, R. 2020B: China's CRBC submits offer for Belgrade-Nis railway overhaul – Vucic. SeeNews, <https://seenews.com/news/chinas-crbc-submits-offer-for-belgrade-nis-railway-overhaul-vucic-716333>
- Ralev, R. 2021A: China's CRBC to complete first section of Bar-Boljare motorway by end-Nov - govt official. SeeNews, <https://seenews.com/news/chinas-crbc-to-complete-first-section-of-bar-boljare-motorway-by-end-nov-govt-official-747245>

- Ralev, R. 2021B: Serbia to complete Morava Corridor motorway section by Jan 2022 - President Vucic. <https://seenews.com/news/serbia-to-complete-morava-corridor-motorway-section-by-jan-2022-president-vucic-736125>
- Ralev, R. 2021C: China's CRBC to build 26 wastewater treatment plants in Serbia. SeeNews, <https://seenews.com/news/chinas-crbc-to-build-26-wastewater-treatment-plants-in-serbia-750108>
- Ralev, R. 2021D: Montenegro completes Smokovac-Matasevo motorway section open track at 98.5%. SeeNews, <https://seenews.com/news/montenegro-completes-smokovac-matasevo-motorway-section-open-track-at-985-767065>
- Redden, E. 2015: German University Abandons Plans for Confucius Institute. Inside Higher Ed, <https://www.insidehighered.com/quicktakes/2015/06/08/german-university-abandons-plans-confucius-institute>
- Reményi P. – Csapó D. G. 2021: A szállítási infrastruktúra fejlesztése és a geopolitika összefüggései a Nyugat-Balkánon. Földrajzi Közlemények, Vol.145. No.01. pp. 17-31.
- Reményi P.–Végh A.–Pap N. 2016: The influence of ethnic policies on regional development and transport issues in Bosnia and Herzegovina. BELGEO – Revue Belge de Géographie, 2016, No.1, pp.1–20.
- Réti Gy. 2000: Albánia sorsfordulói. Budapest: Aula, XX. Század
- Reuters 2017A: Chinese company starts construction of Serbian coal-fired power plant. <https://www.reuters.com/article/serbia-power/chinese-company-starts-construction-of-serbian-coal-fired-power-plant-idUSL8N1NQ49F>
- Reuters 2017B: EFT says looking for partners in Bosnian 300 MW coal power plant. <https://www.reuters.com/article/bosnia-eft-energy-idAFL8N1IO3XI>
- Reuters 2019A: Chinese renewable energy investment abroad soars – but coal still dominant. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3020597/chinese-renewable-energy-investment-abroad-soars-coal-still>
- Reuters 2019B: China's Bankers denies abusing dominant oil position in Albania. <https://www.reuters.com/article/us-albania-competition-crude-idUSKBN1X31UP>
- Reuters 2021A: Montenegro's Chinese-funded highway to replace 'death road'. <https://www.reuters.com/article/montenegro-china-road-idUSL5N2NC2VZ>
- Reuters 2021B: Montenegro agrees hedging deals to ease Chinese debt burden. <https://www.reuters.com/article/us-montenegro-debt-idUSKBN2ER1GO>
- RFA 2019: Malaysia, China Restart OBOR-linked Railway Project after Yearlong Suspension. <https://www.rfa.org/english/news/china/malaysia-obor-07252019152243.html>
- RFE/RL 2019: Pompeo Says U.S. To Be More Engaged In East Europe, Warns Russia Trying To Divide West. <https://www.rferl.org/a/pompeo-begins-central-europe-trip-with-focus-on-russia-china/29762993.html>
- RFE/RL's Balkan Service 2021: French, Chinese Firms Sign Deal On Belgrade Metro. <https://www.rferl.org/a/31064218.html>
- Rogelja, I.: 2020: Concrete and coal: China's infrastructural assemblages in the Balkans. Political Geography, Vol.81., August 2020, 102220
- Roumboutsos, A. - (szerk.), Voordijk, H. - (szerk.), Pantelias, A. - (szerk.) 2017: Funding and Financing Transport Infrastructure: Business Models to Enhance and Enable Financing of Infrastructure in Transport. Routledge

- Salát G. 2019: Hogyan értékelhető a Pekingben rendezett második Övezet és Út Fórum? Külügyi és Külgazdasági Intézet, KKI 4:1 2019/11. <https://kki.hu/2019-11-hogyan-ertekelhető-a-pekingben-rendezett-masodik-ovezet-es-ut-forum/>
- Sandbag 2020: The path of least resistance - How electricity generated from coal is leaking into the EU. [https://ember-climate.org/wp-content/uploads/2020/01/2020-SB-Path-of-least-resistance-1.2b\\_DIGI.pdf](https://ember-climate.org/wp-content/uploads/2020/01/2020-SB-Path-of-least-resistance-1.2b_DIGI.pdf)
- Sarajevo Times 2019: Preparatory Works on the Construction of Blok 7 of the Tuzla Thermal Power Plant officially started. Sarajevo Times, <https://www.sarajevotimes.com/preparatory-works-on-the-construction-of-blok-7-of-the-tuzla-thermal-power-plant-officially-started/>
- Sarajevo Times 2020: Reconstruction of the Road from Podgorica to Sarajevo announced. <https://www.sarajevotimes.com/169771-2/>
- Sarajevo Times 2021: Construction of the Ivovik Wind Farm has begun. <https://sarajevotimes.com/construction-of-the-ivovik-wind-farm-has-begun/>
- Sengupta, S. 2017: Why China Wants to Lead on Climate, but Clings to Coal (for Now). New York Times, <https://www.nytimes.com/2017/11/14/climate/china-coal.html>
- Serbia Energy 2019A: TPP Kostolac unit B3 obtained its seventh construction permit. <https://serbia-energy.eu/serbia-tpp-kostolac-unit-b3-obtained-its-seventh-construction-permit/>
- Serbia Energy 2019B: Bosnia and Herzegovina: FBiH Government to accelerate TPP Tuzla, Banovici projects. <https://serbia-energy.eu/bosnia-and-herzegovina-fbih-government-to-accelerate-tpp-tuzla-banovici-projects/?pdf=43666>
- Serbia Energy 2022: Bosnia and Herzegovina, Government of the RS signed the contract for financing and construction of HPP Dabar. <https://serbia-energy.eu/bosnia-and-herzegovina-government-of-the-rs-signed-the-contract-for-financing-and-construction-of-hpp-dabar/>
- Shopov, V. 2021: Decade of patience: How China became a power in the Western Balkans. European Council on Foreign Relations, Policy Brief. <https://ecfr.eu/publication/decade-of-patience-how-china-became-a-power-in-the-western-balkans/>
- Shukla, S. - Liebermann, O. 2019: China's clout is growing on the edge of the EU, and the US is worried. CNN, <https://edition.cnn.com/2019/09/14/europe/serbia-china-investment-intl/index.html>
- Somini, S. 2017: Why China Wants to Lead on Climate, but Clings to Coal (for Now). New York Times, <https://www.nytimes.com/2017/11/14/climate/china-coal.html>
- Spasić, V. 2021A: Serbia halts construction of 350 MW coal power plant Kolubara B. Balkan Green Energy News, <https://balkangreenenergynews.com/serbia-halts-construction-of-350-mw-coal-power-plant-kolubara-b/>
- Spasić, V. 2021B: EPBIH ready to continue construction of Tuzla 7 coal project. Balkan Green Energy News, <https://balkangreenenergynews.com/epbih-ready-to-continue-construction-of-tuzla-7-coal-project/>
- Spasić, V. 2021C: Elektroprivreda Republike Srpske to invest EUR 770 million in green energy over three years. Balkan Green Energy News, <https://balkangreenenergynews.com/elektroprivreda-republike-srpske-to-invest-eur-770-million-in-green-energy-over-three-years/>

- Srbija.gov.rs 2020A: Infrastructure projects with China for higher economic growth. <https://www.srbija.gov.rs/vest/en/158892/infrastructure-projects-with-china-for-higher-economic-growth.php> ;
- Srbija.gov.rs 2020B: Belgrade-Budapest high-speed railway symbol of friendship between Serbia, China. <https://www.srbija.gov.rs/vest/en/157226/belgrade-budapest-high-speed-railway-symbol-of-friendship-between-serbia-china.php>
- Standish, R. – Hafner, A. – Tuhina, G. – Brajovic, S. 2021.: No Clear Option For Montenegro As It Tries To Repay \$1 Billion Highway Debt To China. Radio Free Europe, <https://www.rferl.org/a/montenegro-china-billion-debt-highway/31203309.html>
- Stojanovic, D. 2021: Vietnamese workers at Chinese factory in Serbia cry for help. AP News, <https://apnews.com/article/serbia-chinese-factory-vietnamese-workers-harsh-conditions-67431ad5f51b553357911dea24c70359>
- Subotić, S. - Janjić, M. 2020: What have we learned from the COVID-19 crisis in terms of Sino-Serbian relations? European policy Centre, <https://cep.org.rs/wp-content/uploads/2020/04/What-have-we-learned-from-the-COVID-19-crisis-in-terms-of-Sino-Serbian-relations.pdf>
- Sweet, R. 2021: Serbia hires China's CRBC to build a functional sewerage system for €3.2bn. Global Construction Review, <https://www.globalconstructionreview.com/serbia-hires-chinas-crbc-build-functional-sewerage>
- Szabad Európa 2021: "Nagyapáink földjét nem lehet beárazni" - a kínai bányavállalat miatt egy egész falunak el kell költöznie. <https://www.szabadeuropa.hu/a/szerbia-banya-bor-kina-banyaszat-kornyezetszennyezes/31438926.html>
- Szabad Magyar Szó 2020: Leállították a bori fémüzem környezetszennyező kohóját. <https://szmsz.press/2020/09/17/leallitottak-a-bori-femuzem-kornyezetszennyezo-kohojat/>
- Tabuchi, H. 2017: As Beijing Joins Climate Fight, Chinese Companies Build Coal Plants. New York Times, <https://www.nytimes.com/2017/07/01/climate/china-energy-companies-coal-plants-climate-change.html>
- The Asian Development Bank 2017: Asia Infrastructure Needs Exceed \$1.7 Trillion Per Year, Double Previous Estimates. <https://www.adb.org/news/asia-infrastructure-needs-exceed-17-trillion-year-double-previous-estimates>
- The Economist 2020: China wants to put itself back at the centre of the world. <https://www.economist.com/special-report/2020/02/06/china-wants-to-put-itself-back-at-the-centre-of-the-world>
- The Global Alliance on Health and Pollution 2019: Pollution And Health Metrics. [https://gahp.net/wp-content/uploads/2019/12/PollutionandHealthMetrics-final-12\\_18\\_2019.pdf](https://gahp.net/wp-content/uploads/2019/12/PollutionandHealthMetrics-final-12_18_2019.pdf)
- The International Hydropower AssociationA: Montenegro. <https://www.hydropower.org/country-profiles/western-balkans-montenegro>
- The New York Times 1977: Tito Gets Huge Welcome as He Begins Visit to China, 1977 augusztus 31, <https://www.nytimes.com/1977/08/31/archives/tito-gets-huge-welcome-as-he-begins-visit-to-china.html>
- The President of the Republic of Serbia 2020: Agreement on normalisation of economic relations signed in Washington. <https://www.predsednik.rs/en/press-center/news/agreement-on-normalisation-of-economic-relations-signed-in-washington>
- The President of the Republic of Serbia 2021: President Vučić attends the ceremony marking the beginning of Fruška Gora corridor construction.

- <https://www.predsednik.rs/en/press-center/news/president-vucic-attends-the-ceremony-marking-the-beginning-of-fruska-gora-corridor-construction>
- The Srpska Times 2019: BAM 88.5 million worth new hospital construction contract signed. <https://thesrpskatimes.com/bam-88-5-million-worth-new-hospital-construction-contract-signed/>
  - The U.S. Energy Information Administration 2017: Chinese coal-fired electricity generation expected to flatten as mix shifts to renewables. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33092>
  - The White House 2017: National Security Strategy of the United States of America. <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf>
  - The White House 2020: United States Strategic Approach to the People's Republic of China. <https://trumpwhitehouse.archives.gov/wp-content/uploads/2020/05/U.S.-Strategic-Approach-to-The-Peoples-Republic-of-China-Report-5.24v1.pdf>
  - Todorović, I. 2020A: EPS hiring PowerChina to build 350 MW coal power plant to replace old units. Balkan Green Energy News, <https://balkangreenenergynews.com/eps-hiring-powerchina-to-build-350-mw-coal-power-plant-to-replace-old-units>
  - Todorović, I. 2020B: Protest held in Serbia's Smederevo against pollution from China-owned steelworks. Balkan Green Energy News, <https://balkangreenenergynews.com/protest-held-in-serbias-smederevo-against-pollution-from-china-owned-steelworks/>
  - Todorović, I. 2021: Locals, activists say coal plant Ugljevik 3 study is clearly incomplete. Balkan Green Energy News, <https://balkangreenenergynews.com/locals-activists-say-coal-plant-ugljevik-3-study-is-clearly-incomplete/>
  - Tomovic, D. 2016: Serbian Church in Montenegro Slams Planned Dams. Balkan Insight, <https://balkaninsight.com/2016/12/27/serbian-church-slams-montenegro-s-plan-to-dam-moraca-river-12-26-2016-1/>
  - Trkanjec, Z. 2022: Republika Srpska government embarks on harmful energy project with Chinese investor. Euractiv [https://www.euractiv.com/section/politics/short\\_news/republika-srpska-government-embarks-on-harmful-energy-project-with-chinese-investor/](https://www.euractiv.com/section/politics/short_news/republika-srpska-government-embarks-on-harmful-energy-project-with-chinese-investor/)
  - Tubilewicz, C. 2001: Taiwan's Balkan option: A new chapter in Republic of China "dollar diplomacy." *Diplomacy & Statecraft*, Vol.12. No.01.
  - Turcsanyi, R. Q. 2020: China and the Frustrated Region: Central and Eastern Europe's Repeating Troubles with Great Powers. *China Report*, Vol. 56, No.01
  - Turcsányi, R. Q. 2020: China and the Frustrated Region: Central and Eastern Europe's Repeating Troubles with Great Powers. *China Report*, Vol. 56., No. 1. pp.60-77.
  - UNFCCC 2018: China Meets 2020 Carbon Target Three Years Ahead of Schedule. <https://unfccc.int/news/china-meets-2020-carbon-target-three-years-ahead-of-schedule>
  - United States Department of State 2020: Designation of the Confucius Institute U.S. Center as a Foreign Mission of the PRC. <https://web.archive.org/web/20200813172054/https://www.state.gov/designation-of-the-confucius-institute-u-s-center-as-a-foreign-mission-of-the-prc/>
  - United States Senate Foreign Committee 2021: Menendez, Risch Statement on Committee Passage of Comprehensive, Bipartisan China Bill.

<https://www.foreign.senate.gov/press/chair/release/menendez-risch-statement-on-committee-passage-of-comprehensive-bipartisan-china-bill>

- Urgewald 2020: Press Release.  
[https://coalexit.org/sites/default/files/download\\_public/GCEL2020Release\\_1.pdf](https://coalexit.org/sites/default/files/download_public/GCEL2020Release_1.pdf)
- Vangeli, A. 2014: On the Growing Cooperation between China and the Western Balkans. In: Papakostas, N. (szerk.): An Agenda for The Western Balkans. Hannover: Ibidem Press, pp 12-23.
- Vangeli, A. 2020: Belt and Road and China's Attempt at Region Building in Central-East and Southeast Europe. Journal of Current Chinese Affairs, Vol. 49. No.1. pp.14–32.
- Varoufakis, J. 2017: Adults in the Room: My Battle with the European and American Deep Establishment. Farrar, Straus and Giroux, Unabridged Audiobook, narrátor: Leighton Pugh
- von der Brelie, H. 2021: The billion-dollar motorway leading Montenegro to nowhere. Euronews, <https://www.euronews.com/2021/05/07/the-billion-dollar-motorway-leading-montenegro-to-nowhere>
- Vukman P. 2011: Jugoszlávia és az el nem kötelezett országok belgrádi kongresszusa, 1961.: A Foreign Office iratainak tükrében. Világtörténet 2011/1-2. pp. 77-91.
- Vuksanovic, V. 2020: China Has Its Eyes on Serbia. Foreign Policy, <https://foreignpolicy.com/2020/04/08/china-serbia-aleksander-vucic-xi-jinping-coronavirus/>
- Walter, I. 2016: The Infrastructure Finance Challenge. Open Book Publishers
- Watanabe, S. 2021: China's COSCO raises stake in top Greek port Piraeus to 67%. Nikkei Asia, <https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/China-s-COSCO-raises-stake-in-top-Greek-port-Piraeus-to-67>
- Water Power 2020: DEC to equip Ulog hydropower plant, Bosnia and Herzegovina. <https://www.waterpowermagazine.com/news/newsdec-to-equip-ulog-hydropower-plant-bosnia-and-herzegovina-7973349>
- Western Balkans Investment Framework 2019: Investing in Clean Energy in the Western Balkans. <https://wbif.eu/news-details/new-wbif-publication-investing-clean-energy-western-balkans>
- Wnukowski, D. 2020: Central and Eastern Europe in the Belt and Road Initiative and Other EU-Asia Connectivity Strategies. In: Responding to the Geopolitics of Connectivity Asian and European Perspectives. Konrad-Adenauer-Stiftung pp. 75-87.  
[https://www.kas.de/documents/288143/10822438/Panorama\\_Responding++to+the+Geopolitics+of+Connectivity.pdf/f06cc995-cd25-dd7b-cc06-3ffebb7bc3fe?version=1.2&t=1606109281346](https://www.kas.de/documents/288143/10822438/Panorama_Responding++to+the+Geopolitics+of+Connectivity.pdf/f06cc995-cd25-dd7b-cc06-3ffebb7bc3fe?version=1.2&t=1606109281346)
- World Highways 2021: Bosnian highway tender opening. <https://www.worldhighways.com/wh10/news/bosnian-highway-tender-opening>
- WWF 2012: WWF welcomes China's green credit guidelines. [https://wwf.panda.org/wwf\\_news/?203670/WWF-welcomes-Chinas-green-credit-guidelines](https://wwf.panda.org/wwf_news/?203670/WWF-welcomes-Chinas-green-credit-guidelines)
- Xinhua 2019: North Macedonia opens new highway section constructed by Chinese firm. [http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/07/c\\_138204936.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/07/c_138204936.htm)
- Xinhua 2021: Interview: China's approach right way towards building trust among nations, says BiH leade. [http://www.xinhuanet.com/english/2021-07/04/c\\_1310042126.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2021-07/04/c_1310042126.htm)

- Xinhua 2022: Montenegro opens 1st Chinese-built highway section. <https://english.news.cn/20220714/690329ebbafb47cfaa3b44f897e09a54/c.html>
- Xu, N. 2021: China promotes use of renewable resources. Asia Times, <https://asiatimes.com/2021/02/china-promotes-use-of-renewable-resources/>
- Zeneli, V. 2014: Why is China investing so much in the debt-burdened Balkans? The Diplomat, <http://thediplomat.com/2014/12/chinas-balkan-gamble/>
- Zhang, Q. et al. 2019: Drivers of improved PM2.5 air quality in China from 2013 to 2017. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, vol. 119., no. 49. 24463- 24469
- Zhou, J. – Yuan, J. –Su, F. –Kim, J. – Anthony, I. 2021: China–EU Connectivity in an Era of Geopolitical Competition. Stockholm International Peace Research Institute, <https://www.sipri.org/publications/2021/sipri-policy-papers/china-eu-connectivity-era-geopolitical-competition>
- Zickel, R. (szerk.) - Iwaskiw, W.R (szerk.) 1994: A Country Study. Washington: GPO for the Library of Congress, <http://countrystudies.us/albania/index.htm>
- Zuokui, L. 2019: China's Investment in the Balkans under the Belt and Road Initiative: A Chinese Perspective. Insight Turkey Vol.21. No. 2. pp.91-105
- Zuvela, M. 2017: Balkan Push for New Coal-Fired Plants Raises Environmental Concerns. Reuters, <https://uk.reuters.com/article/uk-serbia-energy-coal/balkan-push-for-new-coal-fired-plants-raises-environmental-concerns-idUKKBN1572I4?il=0>
- Zweers, W. - Shopov, V. - van der Putten, F-P., Petkova, M. – Lemstra, M 2020.: China and the EU in the Western Balkans, A zero-sum game? Clingendael Institute, <https://www.clingendael.org/pub/2020/china-and-the-eu-in-the-western-balkans/>

### **Statisztikák/adatbázisok:**

- BiEPAG 2021: Policy Brief: Geopolitically irrelevant in its 'inner courtyard'? <https://biepag.eu/publication/geopolitically-irrelevant-in-its-inner-courtyard/>
- BIRN: China in the Balkans. <https://china.balkaninsight.com/>
- Earth System Science Data (ESSD): <https://www.ucsusa.org/resources/each-countrys-share-co2-emissions>
- Energy Community 2017: Annual Implementation Report 2016/2017. <https://www.energy-community.org/implementation/IR2017.html>
- Eurostat - Western Balkans-EU - international trade in goods statistics. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Western\\_Balkans-EU\\_-\\_international\\_trade\\_in\\_goods\\_statistics&oldid=542024](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Western_Balkans-EU_-_international_trade_in_goods_statistics&oldid=542024)
- Global Carbon Atlas: <http://www.globalcarbonatlas.org/en/CO2-emissions>
- Global Coal Exit List 2020: <https://coalexit.org/>
- Global Development Policy Center adatbázis: <http://www.bu.edu/cgef/#/all/EnergySource>
- IRI 2020: Western Balkans Regional Poll: [https://www.iri.org/sites/default/files/final\\_wb\\_poll\\_for\\_publishing\\_6.9.2020.pdf](https://www.iri.org/sites/default/files/final_wb_poll_for_publishing_6.9.2020.pdf)
- MGSI 2015: Projects, <https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/PROJECT%202015.pdf>
- MGSI 2018: Overview of finalized, ongoing and planned transportation and construction infrastructural projects.



<https://www.mgsi.gov.rs/sites/default/files/The%20Book%20of%20Projects%20-%20Ministry%20of%20construction%2C%20transport%20and%20infrastructure-%20September%202018.pdf>

- UniCredit 2021: Western Balkans: The burden of China's lending to governments.  
[https://www.research.unicredit.eu/DocsKey/emergingmarkets\\_docs\\_2021\\_179967.ashx?EXT=pdf&KEY=I6KjPzSYBBGzROuioxedUNdVqq1wFeRoBg8dvzn51cwxlFTj0Rbl4w==&T=1](https://www.research.unicredit.eu/DocsKey/emergingmarkets_docs_2021_179967.ashx?EXT=pdf&KEY=I6KjPzSYBBGzROuioxedUNdVqq1wFeRoBg8dvzn51cwxlFTj0Rbl4w==&T=1)
- Union of Concerned Scientists 2021: Each Country's Share of CO2 Emissions  
<https://www.ucsusa.org/resources/each-country-share-co2-emissions> (excel adatbázis letölthető az oldalon)
- wiiw: <https://data.wiiw.ac.at/fdi-database.html>

## Ábrák jegyzéke

1. ábra: Az Övezet és Út Kezdeményezés tagországai .....	18
2. ábra: Övezet és Út Kezdeményezés a keleti hemiszférán.....	21
3. ábra: Kínába irányuló export aránya (%).....	31
4. ábra: Kínából való import aránya (%).....	31
5. ábra: Kínai befektetés állomány aránya(%).....	33
6. ábra: A felsorolt országok közül melyikről gondolja úgy, hogy a legfontosabb (vagy legfontosabbak között található) gazdasági partner?.....	40
7. ábra: Tud-e jelentős kínai beruházásról az országban? .....	40
8. ábra: Külső államadósság megoszlása (%).....	42
9. ábra: Mely országok/blokkok biztosították a legtöbb segítséget a pandémia alatt? (%).....	46
10. ábra: Különböző országok megítélése.....	48
11. ábra: Különböző országok/blokkok megítélése egyes szerb pártok támogatói körében (1-10-es skálán) .....	48
12. ábra: Különböző vezetők megítélése egyes szerb pártok támogatói körében (1-10-es skálán).....	49
13. ábra: A legfontosabb politikai partnerek.....	50
14. ábra: Mely blokk/ország terjeszt álhíreket (% , kerekített adat).....	51
15. ábra: Szerbiai lakosok véleményének Kínáról (eltérés a többi ország lakosainak véleményétől, százalékpontos különbség).....	55
16. ábra: Kínai beruházások megítélése (%).....	56
17. ábra: Testvériség és egység autópálya útvonala .....	60
18. ábra: A Connectivity Agenda kiválasztott projektjei (2015-2019).....	61
19. ábra: Pán-Európai korridorok.....	63
20. ábra: A nyugat-balkáni gerinchálózat és a jelentősebb közlekedési infrastruktúra-fejlesztési projektek (tervezett, megvalósult és építés alatt).....	74
21. ábra: Szerbiai közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek finanszírozása (millió EUR).....	83
22. ábra: Szerbiai közlekedési infrastruktúrában megvalósuló projektek finanszírozása.....	83
23. ábra: Energiafogyasztás arány Kínában, 2020 .....	90

24. ábra: Villamosenergia-termelés aránya Kínában, 2020.....	90
25. ábra: Kínai szénerőművi kapacitás alakulása (fél éves bontásban).....	93
26. ábra: Az Energiaközösség tagsága .....	97
27. ábra: Maximális erőművi kapacitás (MW, 2016) .....	98
28. ábra: Elsődleges energiaforrásból termelt energia (2019, összes előállítás %-a).....	101
29. ábra: Villamos energia előállítása megújuló energiaforrásokból (összes %-a).....	102
30. ábra: Megújuló energiaforrások aránya (teljes bruttó energiafogyasztás %-a).....	102
31. ábra: Bruttó energiafogyasztás (2009=100%, ezer kőolaj-egyenérték alapján).....	102
32. ábra: Energiafüggőségi arány (a nettó energiainport %-os aránya a bruttó belföldi energiafelhasználásban és a tározókban tárolt tüzelőanyagban, tonnában kifejezett olajegyenérték alapján) .....	103
33. ábra: Nyugat-balkáni kínai háttérű energetikai projektek.....	117
34. ábra: Kínai részesedés Szerbiában a kereskedelem a befektetésállomány és a közlekedési infrastruktúra fejlesztések területein (%).....	122
35. ábra: Az aktorok viszonyrendszere .....	125

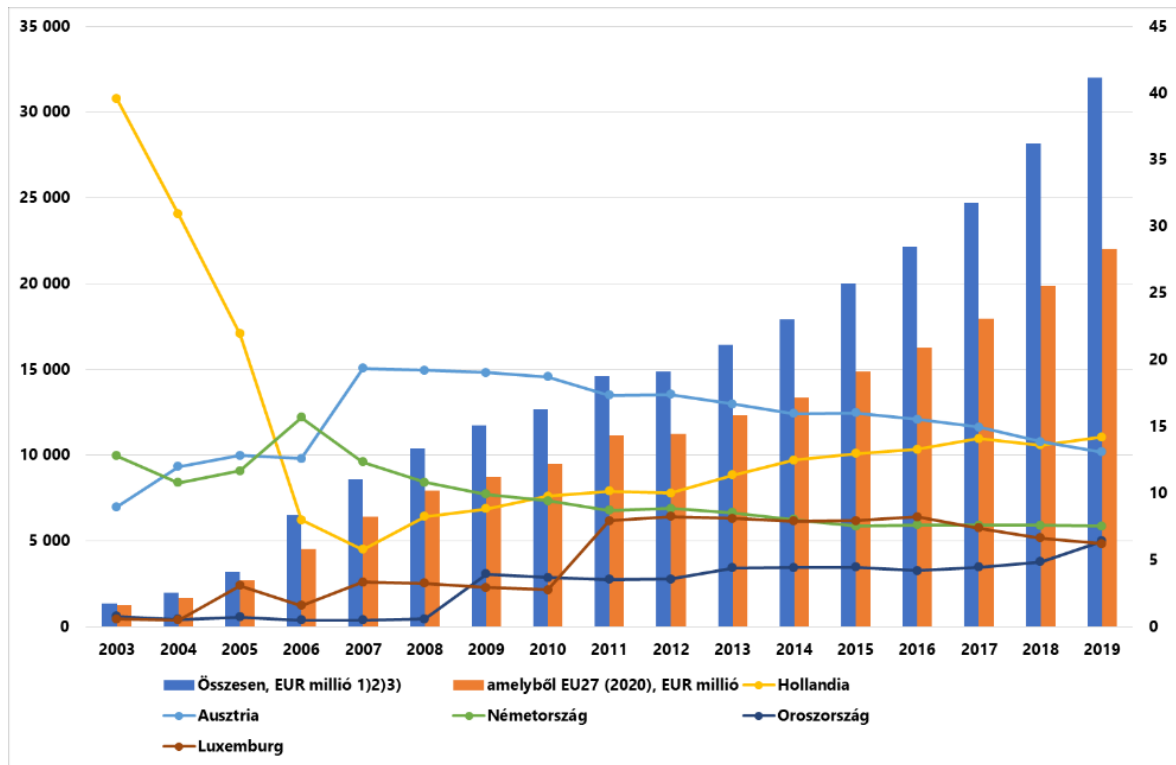
## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: Kínai vállalatok működőtőke-befektetései, illetve beruházások kivitelezésében való részvétele Szerbiában (2010–2021).....	36
2. táblázat: Kínai vállalatok működőtőke-befektetései, illetve beruházások kivitelezésében való részvétele Bosznia-Hercegovinában (2010–2021).....	37
3. táblázat: Kínai vállalatok beruházások kivitelezésében való részvétele Észak-Macedóniában és Montenegróban (2010–2021) .....	38
4. táblázat: Szerződött kínai hitel aránya és az éves törlesztési kötelezettség mértéke.....	41
5. táblázat: Milyen fenyegetést jelent Kína? (%).....	55
6. táblázat: Széntermelés (millió tonna) .....	89
7. táblázat: Erőművek maximális nettó elektromos kapacitása (MW, 2016) .....	97
8. táblázat: Elsődleges energiaforrásból termelt energia (ezer kőolaj-egyenérték).....	101
9. táblázat: Nyugat-balkáni kínai háttérű energetikai projektek.....	114

## Melléklet

### 1. számú melléklet Befektetésállomány mértéke és aránya a nyugat-balkáni országokban

#### Befektetésállomány mértéke és aránya (%) Szerbiában



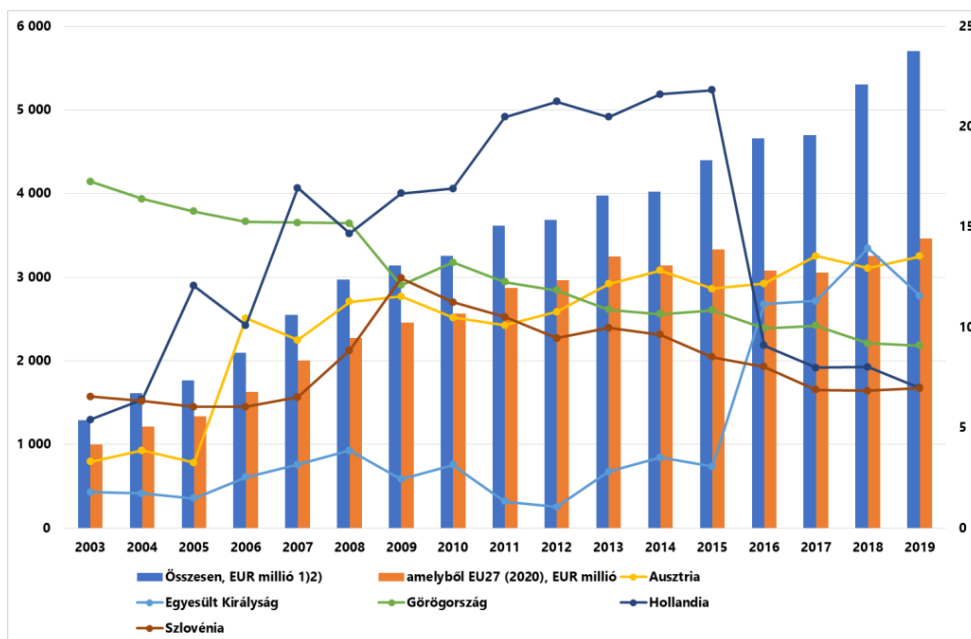
Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>70</sup>

<sup>70</sup>1) saját tőke (2013-ig készpénz), 2009-től a bevételek újrabefektetése, 2009-től az adósságinstrumentumok is része. Kumulált EUR-beáramlás 2000-től (nettó áramlás 2004-ig).

2) 2013-től BMP6 szerint, előtte BMP5

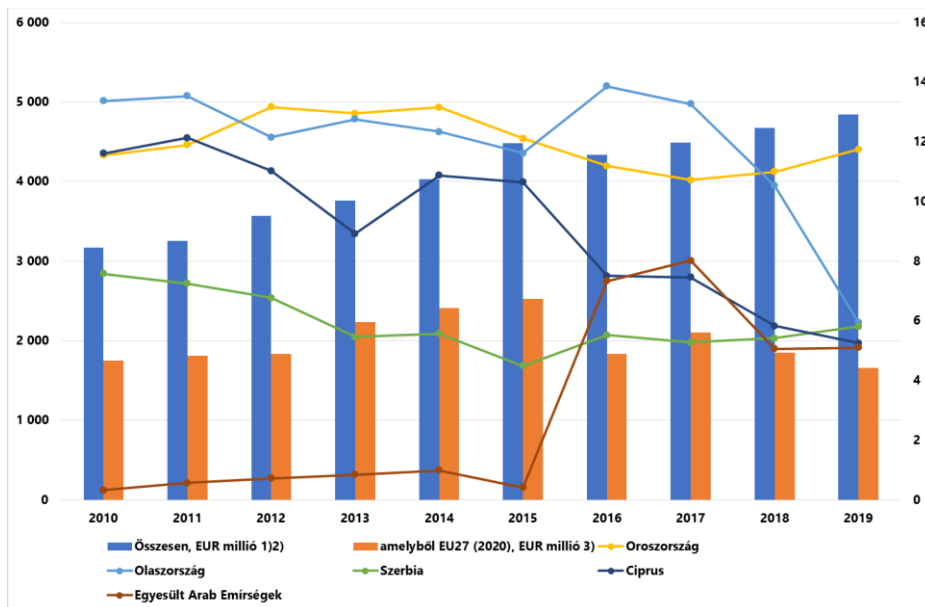
3) saját tőke, bevételek újrabefektetése, adósságinstrumentumok. NACE bontás 2011-ben a bruttó beáramlásra értendő

## Befektetésállomány mértéke és aránya (%) Észak-Macedóniában



Forrás: wiw, saját szerkesztés<sup>71</sup>

## Befektetésállomány mértéke és aránya (%) Montenegróban

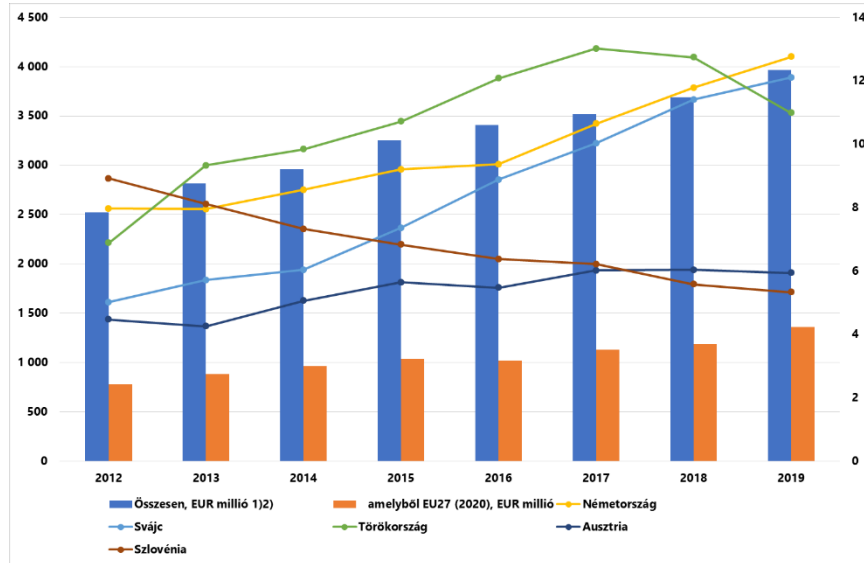


<sup>71</sup> 1) saját tőke (2013-ig készpénz), a bevételek újrabefektetése, az adósságinstrumentumok is része.

2) 2010-től BMP6 szerint, előtte BMP5

Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>72</sup>

### Befektetésállomány mértéke és aránya (%) Koszovóban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>73</sup>

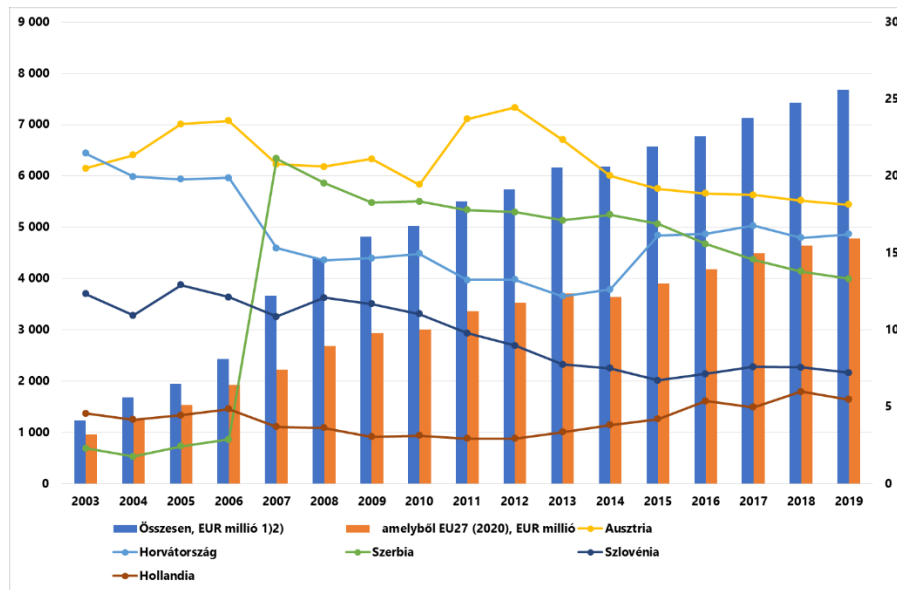
<sup>72</sup> 1) saját tőke (2013-ig készpénz), a bevételek újrabefektetése, az adósságinstrumentumok is része.

2) BMP6 szerint

<sup>73</sup> 1) saját tőke (2013-ig készpénz), a bevételek újrabefektetése, az adósságinstrumentumok is része.

2) BMP6 szerint

## Befektetésállomány mértéke és aránya (%) Bosznia-Hercegovinában

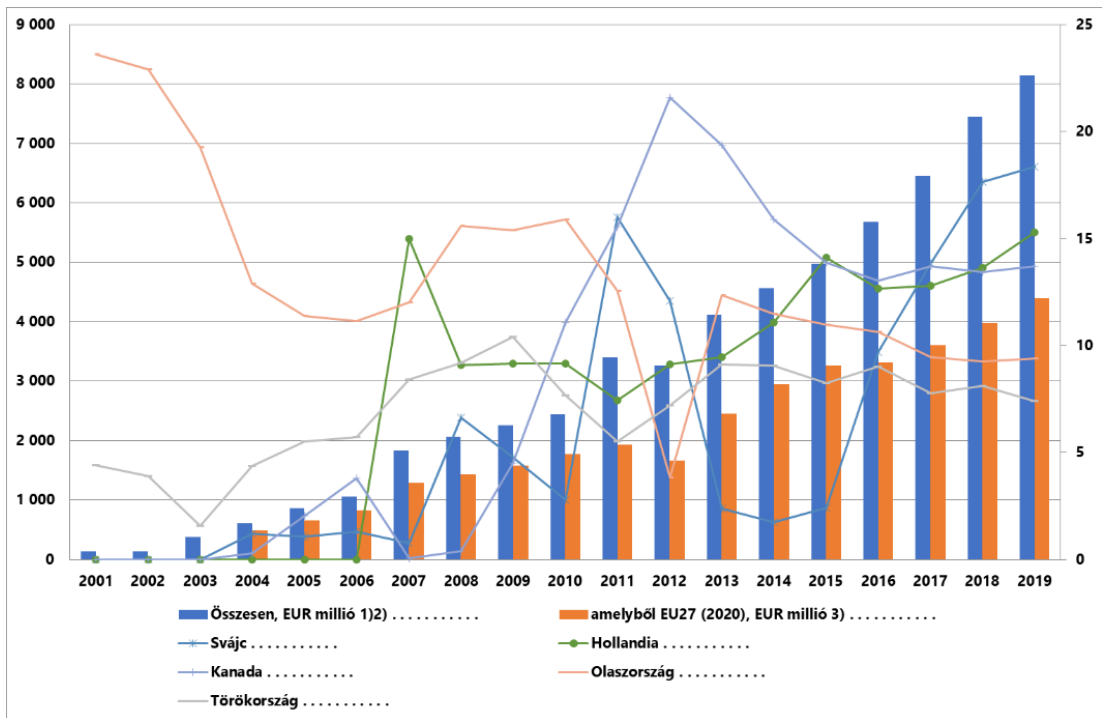


Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>74</sup>

<sup>74</sup> 1) saját tőke (2013-ig készpénz), a bevételek újrabefektetése, az adósságinstrumentumok is része.

2) BMP6 szerint

## Befektetésállomány mértéke és aránya (%) Albániában



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>75</sup>

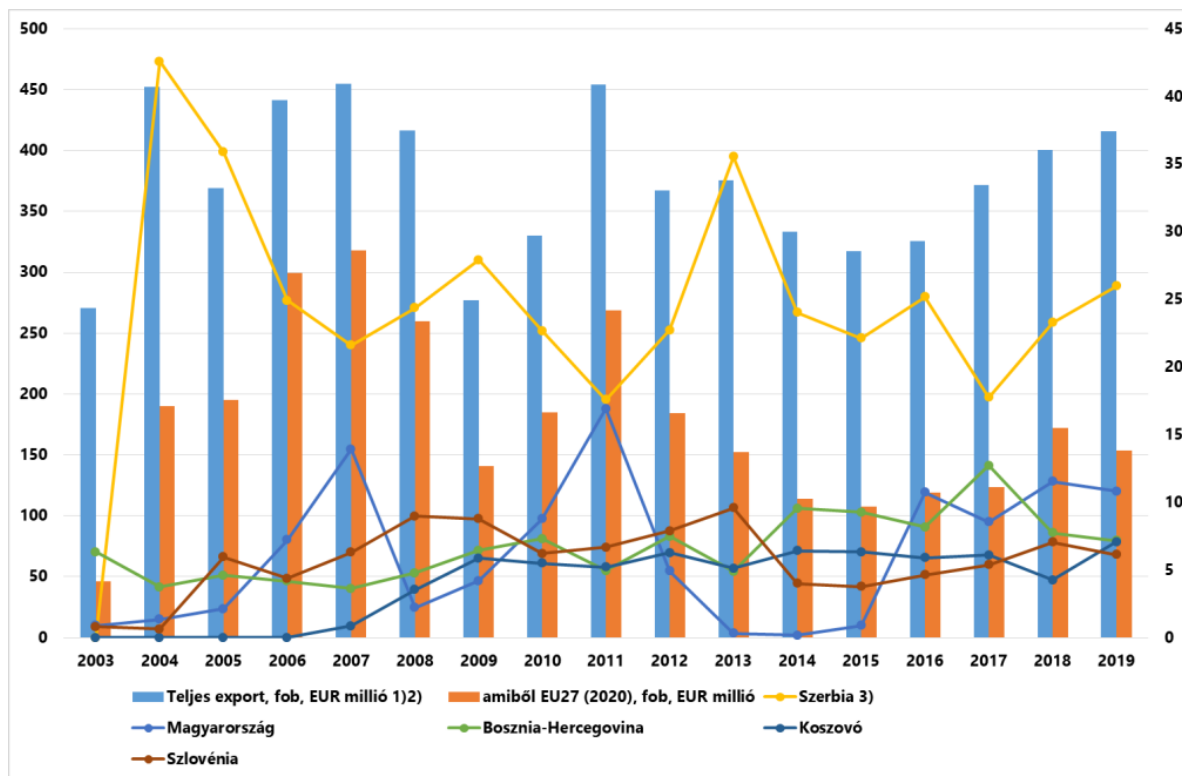
<sup>75</sup> 1) saját tőke (2013-ig készpénz), a bevételek újrabefektetése, az adósságinstrumentumok is része.

2) 2013-tól BMP6 szerint, előtte BMP5 3) Hozzáférhető országok összege.



2. számú melléklet  
 Export és import mértéke és aránya a nyugat-balkáni országokban  
 partnerországok szerinti bontásban

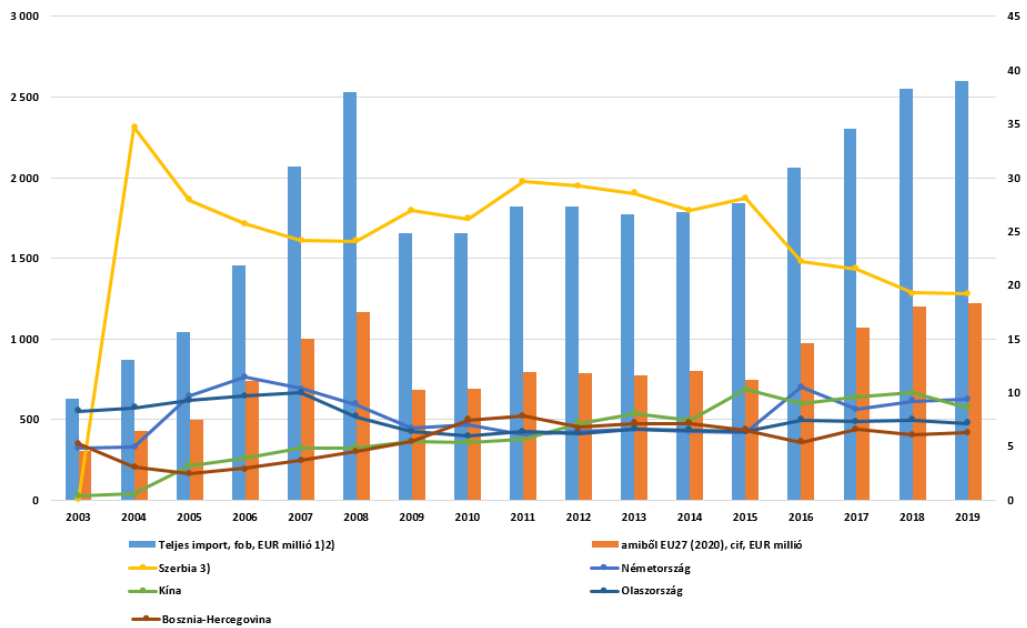
Montenegrói export mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>76</sup>

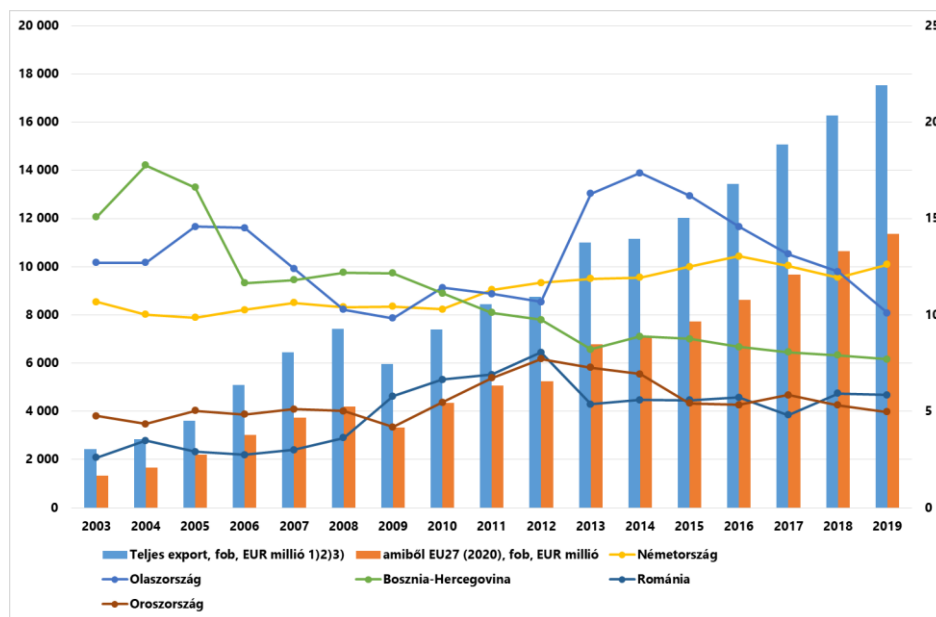
<sup>76</sup> 1) 2003-ig Koszovóval és Szerbiával való kereskedelem nélkül 2) 2004-ig általános kereskedelem, 2005-től speciális kereskedelem 3) 2007-től Koszovó nélkül

### Montenegrói import mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>77</sup>

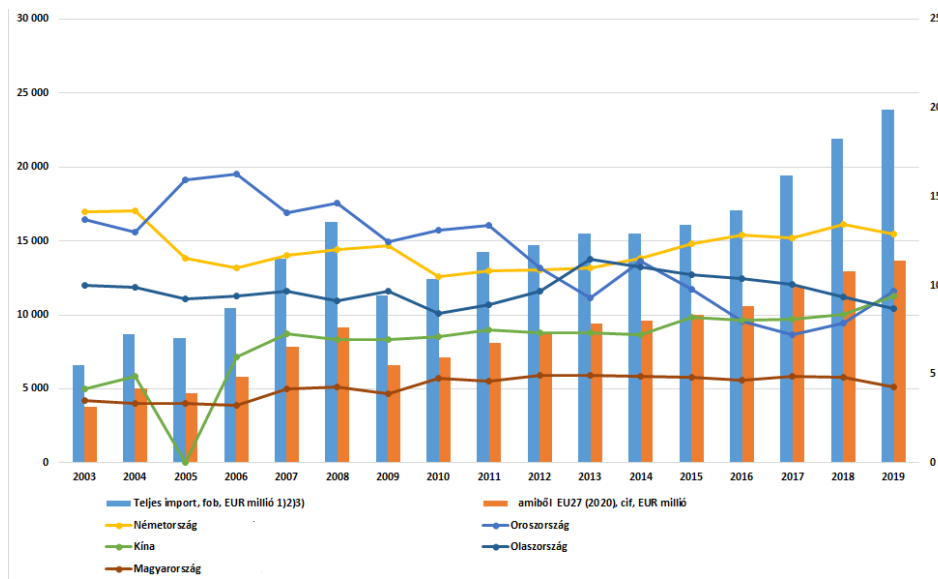
### Szerbiai export mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>78</sup>

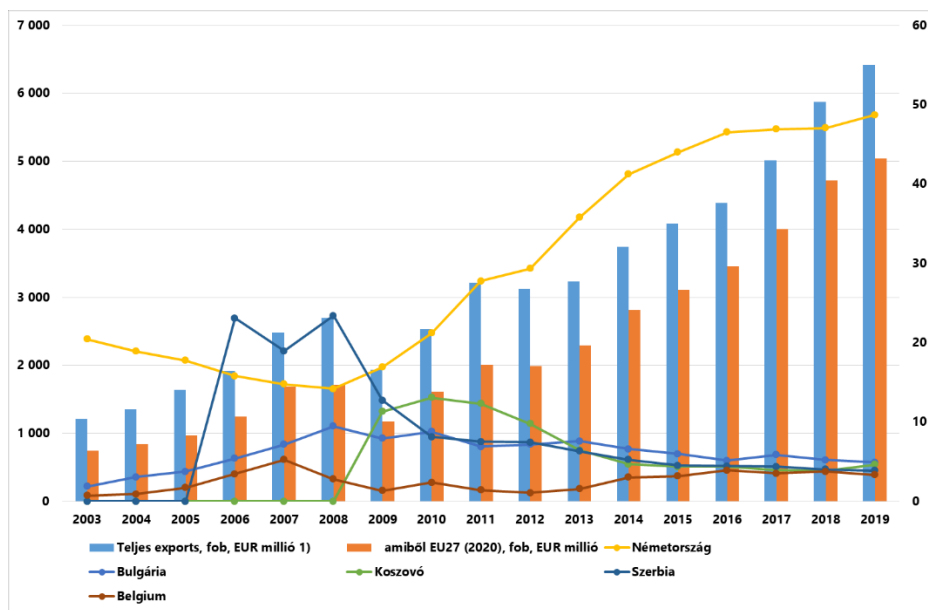
<sup>77</sup> 1) 2003-ig Koszovóval és Szerbiával való kereskedelem nélkül 2) 2004-ig általános kereskedelem, 2005-től speciális kereskedelem 3) 2007-től Koszovó nélkül

### Szerbiai import mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>79</sup>

### Észak-macedóniai export mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban

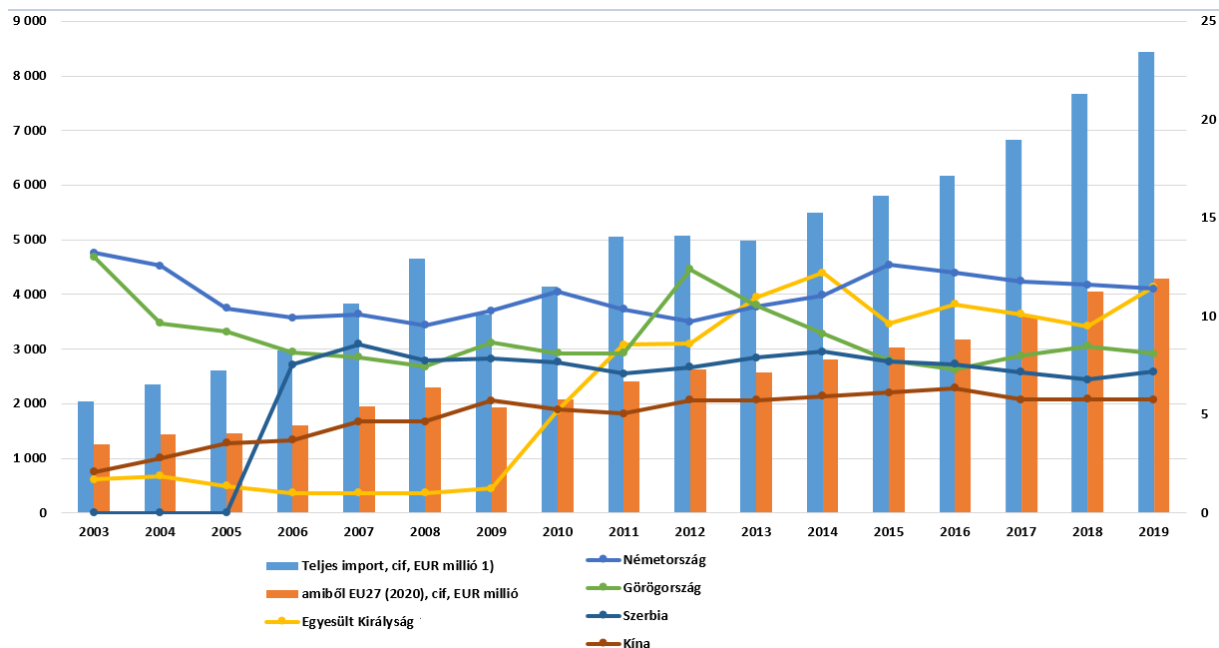


Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>80</sup>

<sup>78</sup> 1) A nemzeti fizetőeszköz euróba való átszámításakor az átlagos hivatalos árfolyam alapján számítva 2) Koszovó és Metohija-val való kereskedelem nélkül számolva. 3) 2010-től általános kereskedelem, speciális kereskedelem előtté

<sup>79</sup> 1) A nemzeti fizetőeszköz euróba való átszámításakor az átlagos hivatalos árfolyam alapján számítva 2) Koszovó és Metohija-val való kereskedelem nélkül számolva. 3) 2010-től általános kereskedelem, speciális kereskedelem előtté

## Észak-macedóniai import mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban

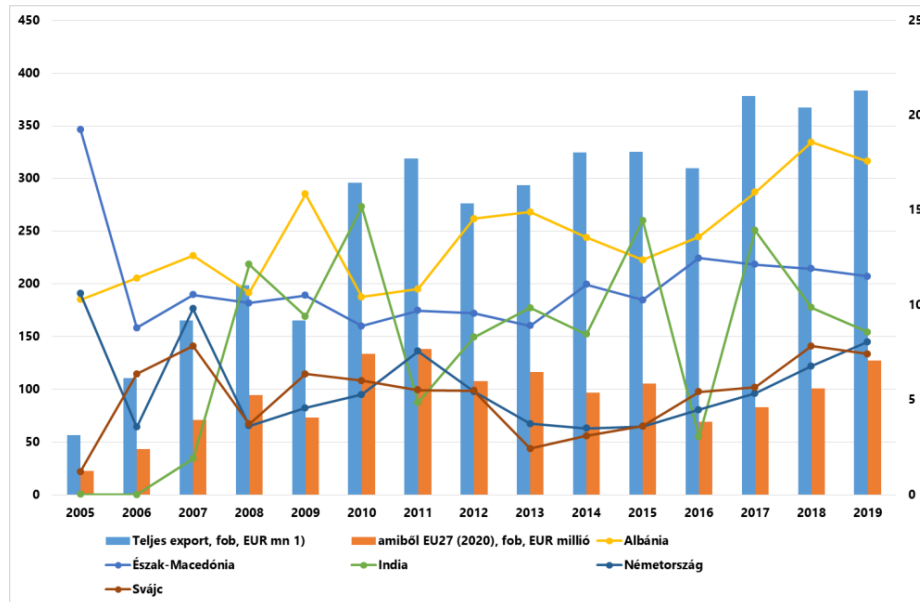


Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>81</sup>

<sup>80</sup> 1) 2004-ig dollárról a nemzeti valutaegységre való átváltás után került átváltásra euróra az átlagos hivatalos árfolyam alapján

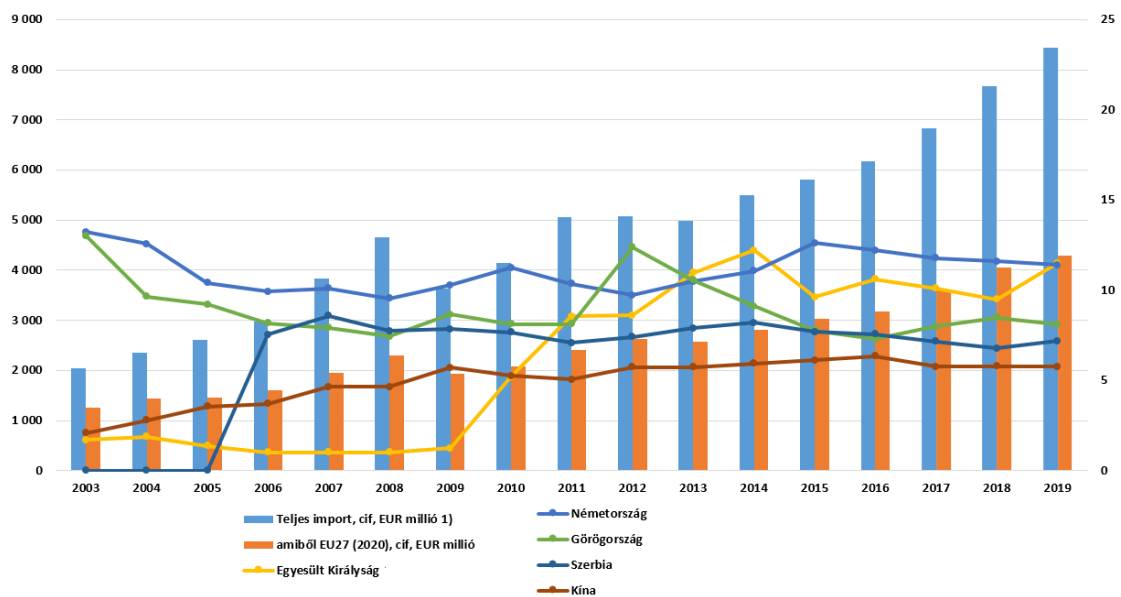
<sup>81</sup> 1) 2004-ig dollárról a nemzeti valutaegységre való átváltás után került átváltásra euróra az átlagos hivatalos árfolyam alapján

### Koszovói export mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>82</sup>

### Koszovói import mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban

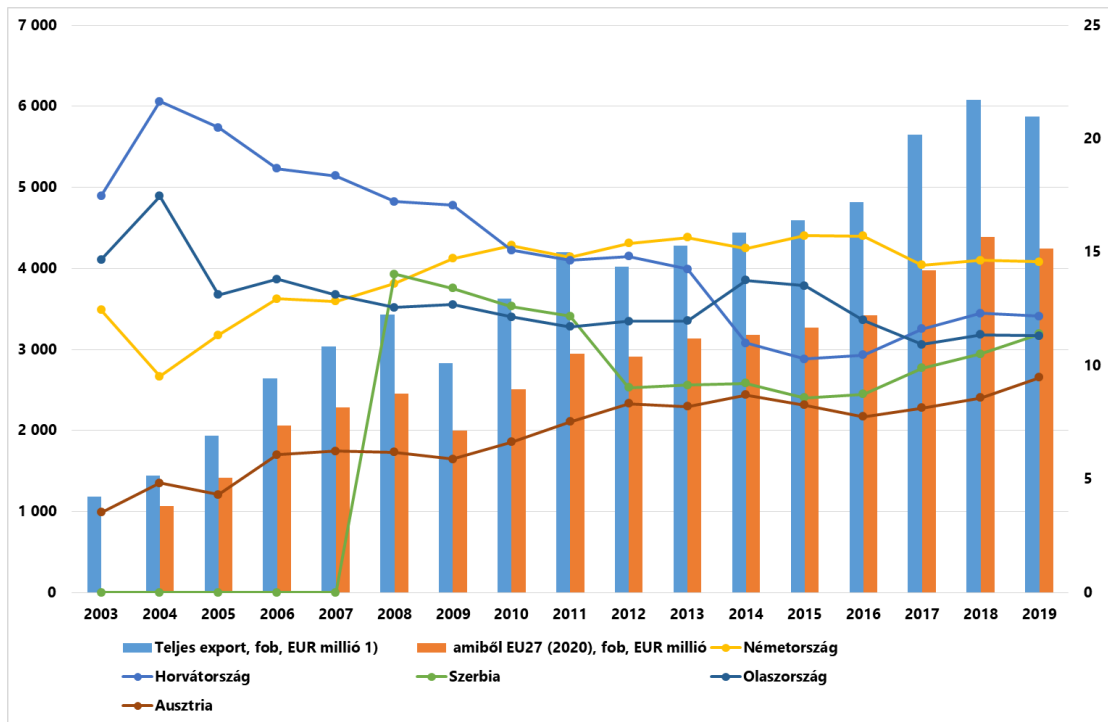


Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>83</sup>

<sup>82</sup> 1) Speciális kereskedelmi rendszer alapján

<sup>83</sup> 1) Speciális kereskedelmi rendszer alapján

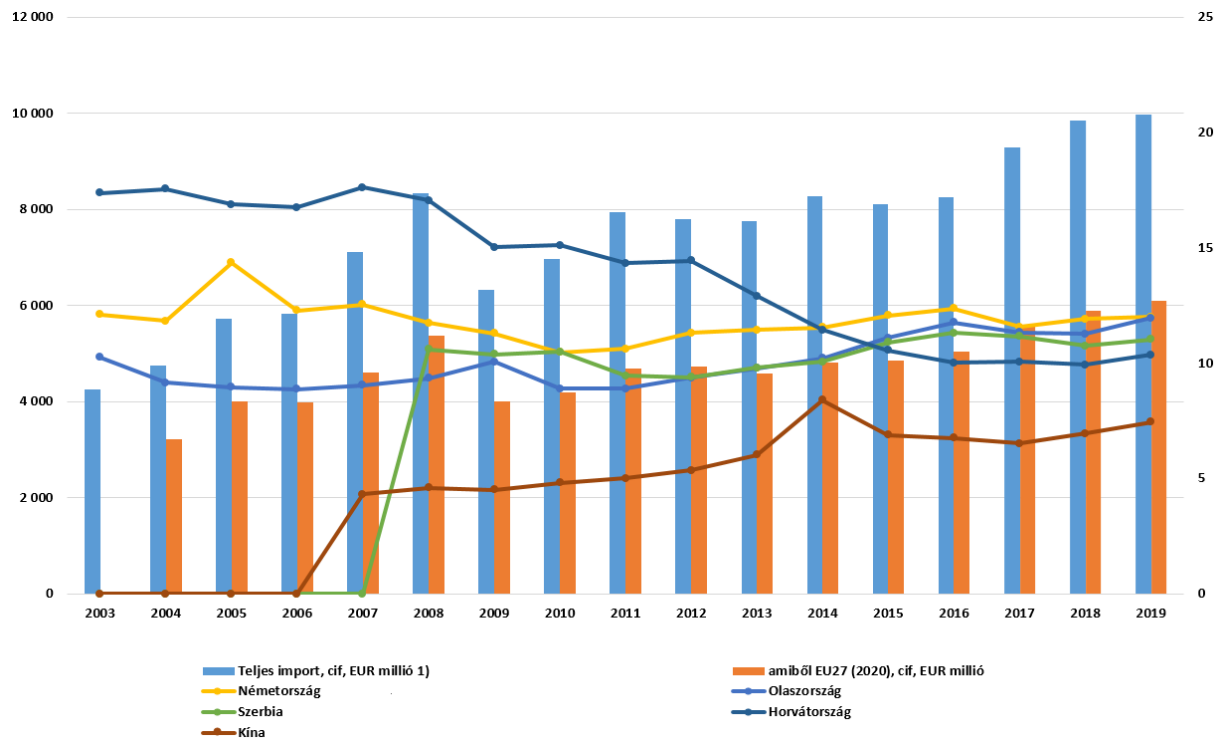
Bosznia-hercegovinai export mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>84</sup>

<sup>84</sup> 2004-ig dollárról a nemzeti valutaegységre való átváltás után került átváltásra euróra az átlagos hivatalos árfolyam alapján

## Bosznia-hercegovinai import mértéke és aránya (%) partnerországok szerinti bontásban



Forrás: wiiw, saját szerkesztés<sup>85</sup>

<sup>85</sup> 2004-ig dollárról a nemzeti valutaegységre való átváltás után került átváltásra euróra az átlagos hivatalos árfolyam alapján