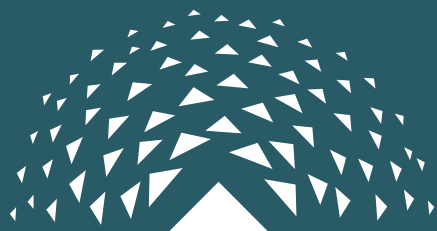


**Srí Lanka esete a kínai adósságcsapda-diplomáciával –
mítosz és valóság**

The Case of Sri Lanka with Chinese Debt-Trap Diplomacy –
Myth and Reality

ESZTERHAI VIKTOR



KKI-elemzések

A Külügyi és Külgazdasági Intézet időszaki kiadványa

Kiadó:

Külügyi és Külgazdasági Intézet

Lektorálta:

Baranyi Tamás Péter

Szöveggondozás és tördelés:

Tevelyné Kulcsár Andrea

A kiadó elérhetősége:

H-1016 Budapest, Bérc utca 13-15.

Tel.: + 36 1 279-5700

E-mail: info@ifat.hu

<http://kki.hu>

Jelen elemzés és annak következtetései kizárólag a szerző magánvéleményét tükrözik, és nem tekinthetők a Külügyi és Külgazdasági Intézet, a Külgazdasági és Külügyminisztérium, illetve Magyarország Kormánya álláspontjának.

© Eszterhai Viktor, 2021

© Külügyi és Külgazdasági Intézet, 2021

ISSN 2416-0148

<https://doi.org/10.47683/KKIElemzesek.E-202110>

Összefoglaló: Napjaink hidegháborús légkörében a nyugati politikai és akadémiai elit egyik visszatérő toposza a kínai adósságcsapda-diplomácia, amelyre a pekingi geoökonómiai stratégia legeggyértelműbb megnyilvánulási formájaként szoktak hivatkozni. Az adósságcsapda-diplomácia bizonyítékeként a leggyakrabban Srí Lanka Hambantota kikötőjét említik. A vele kapcsolatos közkeletű történet nagyvonalakban a következőképpen foglalható össze: Kína hitelt nyújtott Srí Lankának a kikötő megépítésére, tudván, hogy az ország nem lesz képes visszafizetni azt; Peking így 99 évre megszerezte a kikötőt, amelyet haditengerészeti támaszpontként használhat a jövőben. Manapság azonban több tanulmány is arra mutat rá, hogy ez a narratíva végtelenül leegyszerűsítő és átpolitizált. A jelen tanulmány arra a kérdésre keresi a választ, hogy mennyire feleltethető meg Hambantota esete az adósságcsapda-diplomácia elméletnek, és abból mi következik a nemzetközi politikai helyzet tükrében.

Kulcsszavak: adósságcsapda, geoökonómia, Kína, Srí Lanka, hitel

Abstract: *In today's Cold War-like atmosphere, one of the recurring topos of the Western political and academic elite is China's debt-trap diplomacy, which is commonly referred to as the clearest manifestation of China's geoeconomic strategy. The port of Hambantota of Sri Lanka is most often cited as evidence of debt-trap diplomacy. The "well-known" story about the port can be broadly summarised as follows: China provided a loan to Sri Lanka to build the port, knowing that the country would not be able to repay it. China has thus acquired the port for 99 years, which can be used as a naval base in the future. Recently, however, several studies have shown that this narrative is infinitely simplistic and politicised. The present study seeks to answer the question of how the case of Hambantota fits with the theory of debt-trap diplomacy and what follows from it in the light of the international political situation.*

Keywords: *debt-trap, geoeconomics, China, Sri Lanka, credit*

BEVEZETŐ

AZ ADÓSSÁGCSAPDA-DIPLOMÁCIA MINT A GEOÖKONÓMIA ESZKÖZE

Az adósságcsapda-diplomáciát jellemzően a geoökonómia egyik eszközének tartjuk. E megközelítés szerint a globalizáció eredményeként a katonai hatalom átadta kiemelt szerepét a [gazdasági hatalomnak](#), mivel a gazdaságok olyan mértékben kapcsolódnak egymáshoz, hogy az esetleges háborúk túl költségesek lennének a nyertes fél számára is. Ezért az országok növekvő mértékben a gazdasági képességeikre hagyatkoznak annak érdekében, hogy más szereplők



viselkedését megváltoztassák. A gazdaság stratégiai fegyverként történő felhasználása természetesen nem új jelenség a nemzetközi politikában, de a globalizáció eredményeként sokkal [fontosabbá vált](#), mint korábban. Ráadásul, amíg az Amerikai Egyesült Államok vezette unipoláris rendben az összekapcsolhatóságra sokáig a prosperitás és ezáltal a béke garanciájaként tekintettek, addig a nemzetközi rend multipolarizációjával ez a szemlélet megváltozott. Az egymástól való függőség percepcióját felváltotta a kapcsolatok kitettségként való azonosítása, amely az államok számára ma már inkább zsarolási eszközt jelent. Ez az interdependencia az államok stratégiai céljait is átalakította, lehetetlenné téve az abszolút nyereség elérését. A legtöbb, ami egy konfliktusban elérhető, a [viszonylag kisebb veszteség](#). A gazdasági eszközökre építő külpolitikai nyomásgyakorlás sikere rendszerint a szereplők gazdasági súlyának a függvénye. Az egyes nagyhatalmak arra törekednek, hogy képesek legyenek a más államokkal való [kapcsolatukat dominálni](#), s ezzel párhuzamosan a saját függőségeiket diverzifikálni. A hagyományos [gazdasági diplomácia](#) mellett egyre nagyobb jelentőséget kapnak a „negatív szankciók”. A furkósboteszközök közé lehet sorolni a bojkottot, a tarifaemelés, az embargókat, az engedélyek megtagadását stb. A „[pozitív szankciók](#)”, vagy mézesmadzageszközök például az export- vagy importtámogatások, kedvező tarifák a kereskedelemben, beruházások, pénzügyi támogatás stb.

Az adósságcsapda-diplomácia a geoökonómia eszköztárának „pozitív szankciói” közé tartozik. A fogalom alatt azt értjük, hogy egy hitelező állam szándékosan olyan projektet finanszíroztat meg az adós állammal, amelyet az várhatóan képtelen visszafizetni, így adósságcsapdába esik. A hitelező mindezt azzal a szándékkal teszi, hogy gazdasági vagy politikai engedményeket érjen el – az adós kárára. Az adósságcsapda koncepciója nem új, mert azt már a Nemzetközi Valutaalap által (IMF) a fejlődő országoknak nyújtott [hitelek kapcsán](#) is megfogalmazódott bírálatként az 1970-es és 1980-as években. Tudatos diplomáciai eszközként történő alkalmazását napjainkban a leggyakrabban [Kínával hozzák összefüggésbe](#), mindenekelőtt az Övezet és Út Kezdeményezéssel (*Belt and Road Initiative*, BRI) kapcsolatban. A BRI hivatalos célja, hogy a három összetartozó földrész, Ázsia, Európa és Afrika összekapcsoltságát erősítse, s ennek érdekében a pekingi kormány hiteleket nyújt a világ számos országának, hogy azok olyan nagyszabású projekteket valósítsanak meg, amelyek az állítása szerint jelentősen hozzájárulnak a gazdaságuk fejlesztéséhez is. Kína hitelezési gyakorlatával összefüggésben az „adósságcsapda-diplomácia” kifejezést az indiai Brahma Chellaney [vezette be a köztudatba](#). Az ő értelmezésében a BRI az ázsiai nagyhatalom geoökonómiai stratégiájának az egyik eszköze, amely a legfőbb geopolitikai célját, a [Kína-centrikus nemzetközi rend](#) létrehozását támogatja.

Az adósságcsapda-diplomácia koncepciója nagy népszerűségnek örvend politikai körökben. Talán a legismertebb említése Mike Pence volt amerikai alelnökhöz fűződik, aki a 2018. novemberi nagyhatású beszédében [utalt arra](#), hogy Kína a fejlődés ígéretével a függőség csapdjába csalogatja a szegényebb államokat. A politikai szféra mellett az akadémiai körök is szívesen használják a kifejezést a BRI valódi céljainak az azonosítása kapcsán. Az adósságcsapda-diplomácia bizonyítéaként a leggyakrabban a Srí Lanka-i Hambantota kikötőjét emlegetik. A közkeletű

történet szerint Kína hitelt nyújtott Srí Lankának a kikötő megépítésére, miközben tudta, hogy az ország nem lesz képes visszafizetni azt. Peking így 99 évre megszerezte a kikötőt, amelyet haditengerészeti támaszpontként használhat a jövőben.

Mostanában azonban több elemzés is rámutat arra, hogy ez a megközelítés végtelenül leegyszerűsítő és [átpolitizált](#), leginkább a [mítoszok közé sorolható](#). Mindezek ellenére továbbra is erősen él a köztudatban Hambantota esete, ezért érdemes megvizsgálni, hogy a kikötő példája mennyire feleltethető meg az adósságcsapda-diplomácia koncepciónak. A vizsgálatot a Chellaney adósságcsapda-diplomácia értelmezése alapján kidolgozott kritériumrendszer mentén végezzük, azaz meg-
nézzük, hogy

- a nyertes fél kezdeményezte-e a projektet;
- a hitelező fél olyan projektet finanszírozott-e, amelynek a racionalitása megkérdőjelezhető, és ennek a nyertes fél kezdettől fogva tudatában volt;
- a vesztes fél valóban nem volt-e képes visszafizetni az adósságot;
- a szerződés feltételeinek az átalakítását a nyertes fél kezdeményezte-e, és ennek során a saját érdekeit érvényesítette-e;
- a nyertes fél igazolhatóan politikai (esetleg katonai) befolyásra használja-e fel az kialakult helyzetet.

A KEZDEMÉNYEZŐ FÉL

Az első pont kapcsán ki kell emelni, hogy a hambantotai kikötő fejlesztési projektjének eredetileg semmi köze nem volt a [BRI nagyszabású víziójához](#), még akkor sem, ha a kínai médiában is gyakran az Övezet és Út Kezdeményezés tengeri zónájának az egyik legfontosabb csomópontjaként utalnak a kikötőre. A BRI-t Hszi Csin-ping kínai elnök hirdette meg 2013-ban, azonban Hambantota fejlesztése már az 1977-ben létrehozott Srí Lanka-i [Déli Fejlesztési Hatóság](#) egyik kiemelt feladata közé tartozott, de forráshiány miatt csak a 2000-es években kerülhetett sor rá. A 2002-es *Regaining Sri Lanka* fejlesztési program már magában foglalta a konkrét megvalósítás lépéseit, s végül 2006-ban az ország akkori elnöke, Mahinda Rajapaksa (2005–2015) kezdeményezésére döntöttek a megvalósításról. Rajapaksa már a munkaügyi minisztersége (1994–1997) idején is támogatta a projektet, amiben a családja hambantotai gyökerei, valamint politikai szempontok (pártja támogatottságának a növelése egy grandiózus fejlesztés révén) szintén szerepet játszhattak. A kormány döntésére pozitív hatást gyakorolt, hogy 2006-ban a dán Ramboll vállalat által készített megvalósíthatósági tanulmány Hambantota fejlesztését [nyereséges befektetésként azonosította](#). Az építkezés megindításában a Srí Lankán már korábban is aktív China Harbour Engineering Group (CHEG) [lobbitevékenysége](#) ugyancsak fontosnak bizonyult. A kínai vállalat azt javasolta a Rajapaksa-kormánynak, hogy Hambantotát egy többlépcsős folyamat során a régió egyik legjelentősebb kikötőjévé fejlessze.



A Rajapaksa-kormány – politikai szempontoktól nem függetlenül – végül a több terv közül a nagyratörőbb fejlesztési projekt támogatása mellett döntött. A cél az volt, hogy a kikötő az Indiai-óceán kelet–nyugati hajózási útvonalán közlekedő hajók közül minél többet tudjon kiszolgálni. A kikötői projekt első szakaszában az olyan hagyományos szolgáltatások ellátását tűzték ki célul, mint az üzemanyag-ellátás, a hajójavítás és -építés, valamint a személyzetcsere biztosítása. A tervek szerint a későbbiekben ([2040-re](#)) a kikötő kapacitását egészen 20 millió TEU/éves (TEU = 20 láb hosszú konténer kapacitása) forgalomra kívánták növelni, s ezzel Dél-Ázsia legnagyobb kikötőjévé vált volna. Mindennek érdekében egy négy terminálból álló, 2000 hektárral rendelkező szabadkikötő jött volna létre. A projekt kivitelezéséhez hazai tőke híján külföldi befektetőt kerestek.

A fejlesztés első fázisával – más külföldi jelentkező híján – a kínai állami tulajdonú China Harbor Engineering és a Sinohydro Corporation konzorciumát bízták meg. Az [építési költségek](#) 450 millió dollárt tettek ki, és további 70 millió dollárba került egy bunkeráló (az üzemanyag berakodását és a rendelkezésre álló fedélzeti üzemanyagtartályok elosztását lehetővé tevő) létesítmény megépítése. A kiadások 85 százalékát az [Exim Bank of China](#) hiteléből, a fennmaradót részt pedig az állami tulajdonú Sri Lanka Ports Authority saját tőkéjéből fedezték. A kivitelezés 2007-ben indult meg. A kikötőt hivatalosan Mahinda Rajapaksa elnök születésnapján, 2010. november 18-án adták át, bár akkor még nem lehetett teljesen használatba venni. 2011-re azonban teljes mértékben megvalósult az első fázis, a hajók átrakodását pedig 2012 júniusában kezdték meg.

A China Harbor Engineering és a China Merchants Port Holdings (a China Merchants Group leányvállalata) 2010 novemberében nyerte el a hambantotai kikötőfejlesztés [második szakaszára](#) vonatkozó pályázatot, amelynek célja egy új konténerterminál beüzemelése volt. A szükséges hitelt, összesen 802 millió dollárt, szintén az Exim Bank of China biztosította. A munkálatok 2015 végére fejeződtek be.

Mindezek alapján megállapítható, hogy a kezdeményező fél kétségtől a Srí Lanka-i kormány, nem pedig a kínai állam volt. Bár a China Harbour Engineering Groupnak is volt hatása arra, hogy a Rajapaksa-kormány a nagyobb szabású víziót fogadta el, a döntésben elsősorban belpolitikai szempontok játszottak meghatározó szerepet. Az adósságot termelő és grandiózus (ún. fehér elefánt) projektek megvalósításától a kormányok azt remélték, hogy eredményesen növelhetik a szavótáborukat.

A PROJEKT RACIONALITÁSA

A projekt racionalitásának a kérdése ugyancsak fontos ahhoz, hogy eldönthessük, mennyire releváns az adósságcsapda-diplomáciára való hivatkozás Hambantota esetében. Érdemes megemlíteni, hogy bár az 1970-es években megjelent a kikötő fejlesztésének az ötlete, az a tőkehiány mellett azért sem valósult meg korábban, mert a projekt megtérülése [nem volt egyértelmű](#). Felmerült ugyanis,

hogy a fejlesztések egyúttal a legnagyobb Srí Lanka-i kikötő, Port of Colombo forgalmát csökkentik majd. Több hazai és külföldi megvalósíthatósági tanulmánytól eltérően a Ramboll 2006-os [elemzésének](#) készítői a projekt egy szerényebb verzióját üzleti szempontból nyereségesnek találták. A végül elfogadott grandiózus tervek racionalitása azonban már megkérdőjelezhető. A kikötő a világ egyik legforgalmasabb, az Európát, a Közel-Keletet, Afrikát és Kelet-, valamint Délkelet-Ázsiát összekötő kereskedelmi útvonalán fekszik ugyan, a Rajapaksa-kormány azonban a kikötőfejlesztésből származó potenciális előnyöket azonban még így is minden bizonnyal túlbecsülte. A 20 millió TEU rendkívül ambiciózus cél, és megvalósulása esetén Hambantota nemcsak Dél-Ázsia, de a világ legforgalmasabb kikötői közé is emelkedett volna. Ez a forgalom azonban a tervek szerint is csak akkor lett volna elérhető, ha a kikötőfejlesztés eredetileg tervezett lépéseit sikerült volna szisztematikusan megvalósítani. A Rajapaksa-kormány azonban – ahogy az a [kritikából](#) is kiderül – a fejlesztés egyes elemeit (pl. a China Harbor Corporationnak a lebegő dokkolással kapcsolatos terveit) nem valósította meg, és ezzel párhuzamosan kevés teret adott a magánbefektetőknek is.

Az üzemeltetési nehézségek miatt már a Rajapaksa-kormány is új megoldásban gondolkodott. Stratégiai befektetőt kerestek, hogy az elmaradt bevételek ellensúlyozására csökkenteni tudják a hiteltörlesztésből fakadó veszteségeket. 2014 szeptemberében [megállapodtak](#) a China Harbor Engineeringgel és a China Merchants Port Holdingsszal a hambantotai konténerterminál üzemeltetésének a megosztásáról. A kínai vállalatok és a Sri Lanka Ports Authority egy vegyesvállalatot hozott létre, amelyben a kínai felek együttesen 65 százalékos részesedést szereztek. A szerződés értelmében a két vállalat 35 évre szóló üzemeltetési jogot kapott a konténerterminálra vonatkozóan, de az abból származó bevételek 35 százalékát az EXIM Bank által nyújtott hitel törlesztésére kellett fordítaniuk. 2050-től pedig a kikötő általuk használt része visszakerül a Sri Lanka Port Authority birtokába.

A kikötőtől várt teljesítménynövekedés azonban elmaradt, így a megtermelt szerény profit (pl. 2016-ban mindössze 11,8 millió dolláros bevételt generált a kikötő, miközben a működési kiadásai 10 millió dollárt tettek ki) [nem volt elegendő a kölcsön visszafizetéséhez](#). A hírek szerint a Srí Lanka-i pénzügyminisztérium a kikötő 2011 és 2016 közötti összes veszteségét [230 millió dollárra becsülte](#), és ez az ország csődközeleli helyzete miatt arra kényszerítette a Rajapaksa-t követő Ranil Wickremesinghe miniszterelnököt, hogy a hitel feltételeit újratárgyalja Kínával, valamint új befektetők után nézzen.

Tényszerűen tehát igaz, hogy 2016-ig a projekt veszteséges volt. De bizonyítható-e, hogy Kína kezdettől fogva tisztában volt annak fenntarthatatlanságával? És igazolható-e, hogy Peking tudatosan készült arra, hogy a veszteségből fakadó előnyöket kihasználja? Természetesen az EXIM Bank által biztosított hitel miatt egyértelmű, hogy a projekt nem a kínai kormány tudomása és jóváhagyása nélkül valósult meg. Elvileg tehát Pekingnek lehettek mögöttes stratégiai céljai. Azt viszont nem tudhatjuk, hogy a kínai kormány a projektet mennyire tartotta irracionálisnak. Ez utóbbi kapcsán azonban meg kell jegyezni, hogy a Srí Lanka-i kormány nem követte az eredeti fejlesztési terveket, így a veszteség felhalmozásában a saját számos



[kormányzati problémája](#) és a következetes fejlesztéspolitika hiánya is szerepet játszott. Ezt pedig biztosan nem láthatta előre Peking. A kínai politika tudatosságát sem feltétlen érdemes túlbecsülni, ahogy arra újabban több tanulmány is [rámutatott](#). Az államapparátuson belüli egyes érdekcsoportok – és a hozzájuk kötődő vállalatok – közötti harcok miatt a kínai állam akaratérvényesítése korántsem egyértelmű. A China Harbor Corporationnak és a Sinohydro Corporationnak a kivitelezésben való együttes részvétele is azt sugallja, hogy az érdekcsoportok egymással versengtek, és [nem egy központi koordinációt](#) követtek. Nem tűnik tehát kevésbé elfogadható magyarázatnak az sem, ha azt feltételezzük, hogy a hambantotai kikötő fejlesztése Peking szemében csupán egy olyan – az összeg tükrében nem is túl jelentős – külföldi projekt volt, amelyhez egy másik ország kormánya hitelt kért. Nem valószínű, hogy a kínai fél túlzottan foglalkozott volna a tervek megfelelő átvilágításával és az esetleges bukásból fakadó politikai következményekkel. Peking legfőbb célja minden bizonnyal az volt, hogy a Srí Lanka-i kormány felé politikai gesztust tegyen. Egyúttal örömmel konstataulta, hogy a projekt munkát adott a kínai állami vállalatoknak, s ezzel támogatta a kínai kormány azon erőfeszítéseit, hogy a hazai cégek nemzetközi szintű nagyvállalatokká váljanak ([Going Global](#) stratégia).

Mindezek tükrében megállapíthatjuk, hogy bár a projekt racionalitása megkérdőjelezhető volt, nem valószínű, hogy abban Kína manipulációi játszottak volna meghatározó szerepet, sokkal inkább a Srí Lanka-i politikai elit nem körültekintő tervezése volt a döntő.

ELADÓSODÁS A HITELEZŐ FÉL FELÉ

Mint korábban már szóba került, Srí Lanka 2016-ra a projekt miatt jelentős adósságot halmozott fel, ezzel párhuzamosan az ország adósságválságba került. A két esemény között azonban viszonylag gyenge kapcsolatot találunk. 2014-re a Rajapaksa-kormány nemzetközi hitelezésen alapuló gazdaságélénkítő programja fenntarthatatlanná vált. A válságos helyzet jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy 2015-ben Maithripala Sirisena került az elnöki székbe, aki viszont 2016 nyarán arra kényszerült, hogy az [IMF-hez forduljon](#) egy 1,5 milliárd dolláros stabilizációs csomag érdekében. Srí Lanka gazdasági helyzete drámai volt. 2016-ra az adósságszolgálat az állami bevételek [44 százalékát nyelte el](#).

A drasztikus eladósodás oka az amerikai mennyiségi lazítás következtében a nemzetközi piacon bőségesen igénybe vehetővé vált, dollárban denominált hitelek felvétele volt. Mivel Srí Lanka tartós folyó fizetési mérleg hiánnyal küzdött, a folyamat fenntarthatatlannak bizonyult. 2013-ban az Amerikai Egyesült Államokban véget ért a mennyiségi lazítás, Srí Lanka hitelfelvételi költségei pedig drámaian megnövekedtek. 2011 és 2016 között a rövid lejáratú hitelei kamatlába megduplázódott (körülbelül 10 százalékra nőttek), míg a hosszú lejáratúaké 7-8-ról 11-13 százalékra [emelkedett](#); közben a rúpia értéke [drámaian csökkent](#) a dollárral szemben, ami tovább növelte a törlesztési költségeket). A valuta védelmében tett erőfeszítések

ellenére a dél-ázsiai ország devizatartaléka 2016-ra [6 milliárd dollárra zsugorodott](#), azaz kevesebb volt a devizával szemben támasztott követelményekben foglalnál. Mindezek következtében Srí Lanka abban az évben lényegében csődbe ment.

Az adatok megbízhatatlansága miatt nehéz pontosan megállapítani Kína részesedését Srí Lanka adósságából, de összességében elmondható, hogy nem volt jelentős. A külföldi hitelek [három forrását vette igénybe](#) az ország: piaci szereplőket, multilaterális pénzügyi szereplőket és külföldi államok bilaterális hiteleit. A piacokról felvett hitelek közül származott az adóssága fele, a multilaterális intézményektől a 27 és a bilaterálisakból a 23 százaléka. Ez utóbbiakon belül Kínától mindössze 3 százaléknyi eredt (e téren Japán és India is megelőzte). A piaci hitelek közül az EXIM Bank által folyósítottak 6 százalékot tettek ki. Összesen tehát a Kína által biztosított az összes hitelnek csupán 9 százalékát adták (1. ábra). Magához a hambantotai kikötőhöz kapcsolódó kölcsönök súlya értelemszerűen még kisebb volt. A projekthez felvett teljes hitel mintegy 1,34 milliárd dollár volt, ami Srí Lanka teljes külső adósságának csupán a 4,8 százaléka lehetett 2016-ban.

[1. ábra](#)

Srí Lanka hiteleinek forrása 2016-ban, százalékban (saját szerkesztés)



A leírtak alapján egyáltalán nem állja meg a helyét az a nézet, hogy Kína a Hambantota-projekten keresztül adósította el Srí Lankát. Az ország adósságválsága nem a kínai adósságcsapda-diplomácia, hanem elsősorban a felelőtlen gazdaságpolitika következménye volt.



A SZERZŐDÉS FELTÉTELEINEK ÚJRATÁRGYALÁSA

A szerződési feltételek újratárgyalásának és a nyertes fél szempontjai érvényesítésének fontos szerepet kell kapnia az adósságcsapda-diplomáciáról szóló narratíva igazolásában. 2016-ban a külföldi adósságai finanszírozása érdekében Srí Lankának feltétlenül amerikai dollárhoz kellett jutnia. Ezért a kormány több külföldi partnerrel is tárgyalt Hambantota kikötőjének bérbe- vagy eladásáról. Japán és indiai vállalatok mellett kínaiakkal is felvették a kapcsolatot. A kormány a politikai kapcsolatát is latba vetve elérte, hogy Peking segítsen befektetőt találni. A jelentkező a hambantotai kikötőfejlesztés második szakaszában már érintetté vált China Merchants Port volt. A kínai cég és a Sri Lanka Port Authority által létrehozott egyik leányvállalat, a [Hambantota International Port Group](#) (HIPG) a kikötőt 99 éves bérleti szerződés keretében fejleszti és üzemelteti, míg a másik, a [Hambantota International Port Services](#) (HIPS) a közös felhasználói szolgáltatásokat működteti. A kikötő tulajdonosa tehát továbbra is a Sri Lanka Port Authority maradt, habár a vegyesvállalat rá eső részvényei 85 százalékát [973,7 millió dollárért](#) eladta a China Merchants Portnak. A HIPG pedig megvásárolta a [HIPS részvényeinek 58 százalékát](#). A China Merchants Port további, a Srí Lanka-i kormánnyal együttműködésben megvalósítandó befektetésekről is megállapodott.

Az ügylet révén a Sri Lanka Port Authority és tulajdonosa, a Srí Lanka-i kormány bevételhez jutott, amelyből az ország elsősorban a rövid lejáratú, kockázatosabb hiteleit csökkenthette. A tranzakció azonban nem érintette az ország korábbi kínai adósságát. Bár a pekingi kormány közbenjárása a befolyásolási kísérlet gyanúját kelthette, valószínűbb, hogy a kínai vállalat legfőbb célja az volt, hogy a befektetése megtérüljön. Mindezt jól tükrözi, hogy 2016-óta [újabb befektetést](#) is végrehajtott a kikötő területén, amelynek eredményeként annak [áruforgalma jelentősen megnőtt](#). Hambantota ráadásul jól illik a vállalat terjeszkedési stratégiájába is, ahogy azt számtalan további kikötővásárlása is mutatja.

[1. táblázat](#)

A Hambantota kikötőjének áruforgalmában végbement változások

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Áru (1000 t)	15	20	119	474	293	355	214	494	1239

Úgy tűnik, a szerződés feltételeinek az újratárgyalása és a nyertes fél szempontjainak az érvényesítése – amely kiemelt szerepet kapna az adósságcsapda-diplomácia igazolásában – Hambantota kikötője esetében nem teljesül. A China Merchants Port aktív szerepvállalását ugyanis a Srí Lanka-i kormány kezdeményezte, míg a vállalat jellemzően profitorientált céllal folytatta ott a tevékenységét. Nem igaz tehát az a nézet, hogy a kínai vállalat Srí Lanka fennálló adósságainak csökkentése fejében szerezte meg a kikötő tulajdonjogát.

BEFOLYÁSÉPÍTÉS ÉS STRATÉGIAI CÉLOK

A kínai befolyásépítéssel kapcsolatos vádak nagy része a kikötő [katonai szerepét](#) hangsúlyozza. Az általánosan elfogadott nézet szerint Kína a „gyöngykoszorú” (*String of Pearls*) stratégiája egyik elemeként, haditengerészeti bázisként kívánja használni Hambantotát. A kritikusok szerint a stratégia célja, hogy India köré egyfajta gyűrűt vonjon, amely révén korlátozni tudná az indiai flotta manőverezési képességeit.

Srí Lanka-i politikusok és diplomaták többször is hangsúlyozták, hogy ez a téma [fel sem merült](#) a kínaiak és köztük zajlott megbeszéléseken. Ennél beszédesebb, hogy a China Merchants Port bérletének megkezdése óta nem fordult elő, hogy Hambantotát kínai hadihajó kereste volna fel (szemben például Colombóval), míg amerikaiak, japánok és indiaiak igen. A bérleti szerződés ráadásul kifejezetten tiltja a kikötő haditámaszpontként való működtetését.

Az, hogy a kikötő a közeljövőben jelentős kínai katonai bázis legyen, az ún. [Malakka-probléma](#) következtében is kizárt. A Malakka-szoros fölötti ellenőrzés híján ugyanis a kínai flottának az Indiai-óceánra való kijutása nem biztosított, így Hambantota katonai célú használata sem lehet jelentős. Nem véletlen, hogy a kínai flotta jelenleg elsősorban [regionális](#), s nem annyira globális erő.

Mindezek tükrében a katonai támaszponttal kapcsolatosan sokat hangoztatott félelem egyelőre nem bizonyítható.

KÖVETKEZMÉNYEK

A tanulmány a Srí Lanka-i Hambantota kikötőjének esetét vizsgálta meg abból a szempontból, hogy az mennyire felel meg az adósságcsapda-diplomácia kritériumainak. A vizsgálat arra világít rá, hogy a közkeletű vélekedés egyetlen pontja sem igaz. Habár a részt vevő kínai vállalatok és pénzügyi szereplők lehetnek volna körültekintőbbek, azt nem lehet állítani, hogy a kínai kormány egy irracionális, fehér elefánt projektet erőltetett rá a Srí Lanka-i kormányra, mivel a projekt kezdeményezője maga a dél-ázsiai állam volt. A jelentős veszteségeket főlhalmozó projekt önmagában nem járult érdemben hozzá Srí Lanka mély eladósodásához, mert az elsősorban a felelőtlen gazdaságpolitika eredménye volt. Emellett a kínai kormány nem használta ki a szigetország válságát, inkább segített a helyzet megoldásában, hozzájárulva az ottani kormány likviditási problémáinak a megoldásához. Végül pedig nem igazolható, hogy Hambantota kikötőjének katonai jelentősége volna Peking számára, sokkal nyilvánvalóbbak viszont a kikötő üzemeltetési jogát részben megszerző China Merchants Port gazdasági érdekei.

Mindezek következtében kijelenthető, hogy bár a hambantotai kikötő helyzete látszólag jó esettanulmánya lehetne Kína geoökonómiai stratégiájának – amely



szerint egy erősebb állam képes a politikai befolyását gazdasági eszközökkel is kiterjeszteni –, a feltételezés valójában nem állja meg a helyét. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy Kína ne használná fel a geoökonómiai eszköztárát a hatalma kiterjesztésére, de ennek bizonyítására a hambantotai kikötőre való hivatkozás téves.

Ugy tűnik, hogy a valósághoz sokkal közelebb áll az a magyarázat, amely a tőkével és technológiával rendelkező kínai nagyvállalatok és a fejlődő országok gyenge államiségéből fakadó kihívások problematikájára hívja fel a figyelmet a hambantotai projekt kapcsán. A kikötő esete azt is jól példázza, hogy a kínai államhatalom korántsem olyan erős, mint amilyennek a külvilág feltételezi. A pekingi vezetés a nevében eljáró szereplők viselkedését sokszor csak kényszerből követi, és gyakran csupán a keletkezett problémák több-kevesebb sikerrel történő orvoslását tudja elérni. Annak érdekében, hogy a hasonló esetek ne rontsák a nemzetközi megítélését, a kínai vezetésnek sokkal nagyobb figyelmet kell fordítania a vállalatai külföldi tevékenységére.

Mi a magyarázata akkor a Hambantota-mítosz népszerűségének, ha a közkeletű nézet ennyire téves? E tanulmány szerzője egyetért azon állásponttal, amely szerint Hambantota kikötőjének esete az egyre intenzívebbé váló kínai–amerikai vetélkedés miatt kapott jelentős figyelmet. Az adósságcsapda-diplomácia koncepció beleillik abba a versengő nagyhatalmi narratívába, amely a másik oldalt negatív színben igyekszik feltüntetni. Az egymástól egyre jobban elszakadó információs buborékok azonban vesztesen leegyszerűsítik a világunkat.