

## Az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztései a gyakorlatban

BUCKSKY PÉTER

*Nehéz megválaszolni azt a kérdést, hogy az „Egy út, egy övezet”, vagy másképpen „Út és övezet” kezdeményezés egy infrastruktúra, egy kereskedelmi, egy gazdasági, egy pénzügyi, egy geopolitikai vagy éppen valamilyen más, például kulturális célokat kitűző terv, koncepció vagy szervezet. Leginkább az említett célok összességének lehetne leírni. Fontos kérdésként merül fel, hogy a kezdetben regionális közlekedés-fejlesztési koncepció megvalósult fejlesztései milyen változásokat segítenek elő az érintett eurázsiai térségben. Jelen cikk arra vállalkozik, hogy összesíti az elérhető információk alapján, hogy mely közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztési projekteket finanszírozta Kína határain túl és mekkora nagyságrendben. Ez alapján azt lehetett megállapítani, hogy az egyes fejlesztések összességében nem járulnak hozzá egy olyan közlekedésiinfrastruktúra-rendszer kialakulásához, amely jelentősen átalakítaná a térség kereskedelmi, gazdasági és geopolitikai viszonyait. A kínai finanszírozással elkészült vagy épülő beruházások alapvetően helyi közlekedési problémákra adnak választ és egyelőre nem járulnak hozzá egy új, egységes eurázsiai közlekedésiinfrastruktúra-rendszer kialakulásához. A kínai hitelekből megvalósuló közlekedésiinfrastruktúra-projektek állománya azonban gyorsan nő, ez Kína számára jelentős pénzügyi kockázatokat hordoz.*

Journal of Economic Literature (JEL) kód: F35, F53, R42.

<https://doi.org/10.47630/KULG.2018.62.1-2.27>

---

Bucsky Péter, a Pécsi Tudományegyetem Földrajztudományi Doktori Iskola doktorandusz hallgatója. E-mail: peter.bucsky@gmail.com

### A kínai gazdasági fejlődés és az új selyemút kapcsolata

Kína gazdasága az 1970-es évek gazdasági reformjait követően gyors növekedésnek indult, ebben fontos szerepe volt a külföldi működő tőke beáramlásának. Az ország gazdasága egyre nyitottabbá vált: míg 1980-ban az export a GDP 5,9 százalékát tette ki, 1990-ben 14,0 százalékát, 2000-ben 20,8 százalékát, a válságot megelőzően 2006-ban 37,2 százalékkal érte el csúcát. 2016-ban azonban ez az arány már csak 19,6 százalék volt. Nominális értéken azonban nem ilyen jelentős a visszaesés, sőt: 2014-ig tartott a bővülés egészen 2,5 ezermilliárd dollárig, ami 2016-ra 2,2 ezermilliárdra csökkent a Világbank adatai alapján folyó árfolyamon számolva. A high-tech termékek részesedése az exporton belül 2005-ig dinamikusán növekedett, ekkor érte el 30,8 százalékos csúcát, ám azóta enyhén csökken, 2016-ban 20,5 százalékot tett ki. Az exportvezérelt kínai gazdasági növekedés ezért újratervezést igényel.

Kína az 1970-es évek óta szinte töretlen gazdasági felemelkedése a gazdasági világválság óta lassabb lett, a gazdasági fejlődés motorjának számító kivitel dinamikája is csökkent – főként a legnagyobb piacnak számító Egyesült Államok és Európai Unió lassabb növekedése miatt. Kína GDP-je az elmúlt két évtizedben átlagosan évi 8 százalékkal nőtt, ám ez a dinamika valószínűleg nem tartható fenn a jelenlegi gazdasági szerkezetben. A fejlett országokhoz történő felzárkózáshoz mindenképpen szükséges a gazdasági növekedési modell átalakítása (Rippel, 2017). A kínai gazdaság áttérése egy új normára már megkezdődött, ennek része a minél magasabb hozzáadott értékű termékek és szolgáltatások előállítás, a K+F-kiadások növelése. Az „Egy út, egy övezet” (One Belt, One Road, a továbbiakban: OBOR) koncepció is ennek a gazdasági irányváltásnak a részeként értelmezhető.

Kína hosszú utat tett meg az elmúlt évtizedekben, hiszen évezredes hagyományai alapján kifejezetten befelé forduló ország volt, történelme során nagyon ritkán törekedett a határain túl is aktív külpolitikai vagy gazdasági szerepvállalásra (Kissinger, 2014). A Kínai Népköztársaság is tartotta magát ezekhez a hagyományokhoz, a Mao Ce-tung vezette ország gazdaságilag kifejezetten bezárkózó volt. A Kínát 1976 és 1989 között vezető *Teng Hsziao-ping* a gazdaság fejlesztése érdekében – ha óvatosan is, de – nyitott a külvilág felé, különleges gazdasági övezetekbe engedték be a külföldi befektetőket. Ennek sikere után a reformok egyre jobban terjedtek az országban, egyre nagyobb szerepet kapott a magánvállalkozások kivitele a gazdasági fejlődésben. A folyamat azonban lelassult a Tienanmen téri konfliktust követően (Ferdinand, 2016).

A reformok 1993-tól újraindultak, azonban más irányt vettek: míg az 1980-as években a magánvállalkozók térnyerése jellemezte az országot, az 1990-es évek óta az állami nagyvállalatok felkarolása, illetve nemzeti, majd nemzetközi bajnokká fejlesztése kapott főszerepet (*Székely-Doby*, 2016). Az exportorientált gazdaságfejlődést az is segítette, hogy Kína 2001-ben csatlakozott a WTO-hoz. A 2008-as gazdasági világválság azonban a kínai gazdaságra is jelentős hatással volt. A növekedés lassulása gazdasági és politikai problémákkal fenyegetett, ezt azonban a kormányzati hitelkihelyezések növelésével sikerült orvosolni: 2008-ban a GDP 13 százalékát kitevő hitelprogramot indított a kormányzat (*Csanádi*, 2014). *Csanádi* [2014] arra is felhívja a figyelmet, hogy a hitelezés a gazdaság túlfűtöttségéhez vezetett, különösen nagy problémát okoznak a helyi kormányzatok által felvett nagy összegű hitelek. A Nemzetközi Pénzügyi Intézet (The Institute of International Finance) 2017. júniusi jelentése szerint Kína a kormányzati, vállalati és háztartási hiteleket is tartalmazó eladósodottsági rátája már a GDP 327 százalékára növekedett, ami az egyik legmagasabb a világon.<sup>1</sup>

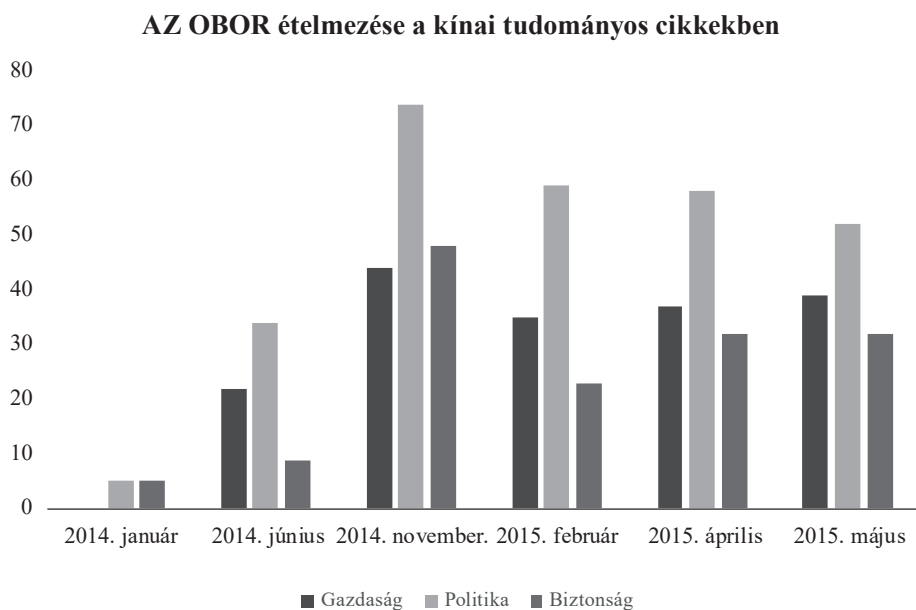
Az ország fejlődése azonban azóta is jelentős: a Világbank adatai szerint az egy főre jutó GDP 2011-ben 10 290 dollárra nőtt vásárlóerő-paritáson, így Kína a felső-közepes jövedelmű országok közé tartozott már. A 2016-os, vásárlóerő-paritáson számolt 15 534, folyó árfolyamon 8123 dolláros egy főre jutó GDP azonban még messze nem elég ahhoz, hogy a folyó áron 12 136 dolláros szinttől kezdődő gazdag országok közé kerüljön, ehhez még akár több évtizednyi fejlődésre lesz szükség.

A gazdasági felemelkedés és az egyre nagyobb nemzetközi gazdasági súly ahhoz is hozzájárult, hogy Kína aktívabb nemzetközi szerepet vállaljon, számára előnyös gazdasági és politikai kezdeményezések élére álljon (*Chen és Wang*, 2011). 2012 óta *Hszi Csin-ping* lett a Kínai Kommunista Párt főtitkára, számára kiemelten fontos a kínai nemzetközi szerepvállalás erősítése. A 2013-ban bejelentett OBOR kezdeményezés egyrészt az ország külpolitikai ambícióit segíti az eurázsiai és afrikai térségben, másrészt fontos gazdaságpolitikai program is. Ez lehetőséget biztosít a korábbi nemzeti bajnok állami vállalatok nemzetközi terjeszkedéséhez, a lassuló kínai export emeléséhez. Az OBOR programban pedig felhasználják a válságot követően szerzett pozitív tapasztalatokat a hitelezés felpörgetéséről, a kínai állami bankok ennek keretében immár nem csak belföldi, de külföldi projekteket is jelentős összegekkel hiteleznek.

<sup>1</sup> Lásd: <https://www.cnbc.com/2017/06/28/chinas-debt-surpasses-300-percent-of-gdp-iif-says-raising-doubts-over-yellens-crisis-remarks.html>

Az OBOR-ról azonban nem könnyű eldönteni, hogy gazdasági vagy politikai kezdeményezés-e. Ye [2015] a Csendes-óceáni partnerség (TPP), a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége (ASEAN) és az OBOR összehasonlítását, várható hatásait elemezte. Míg az előbbi kettő egyértelműen gazdasági jellegű regionális nemzetközi szervezet, az OBOR már jóval összetettebb ezeknél, nehezebben meghatározható. Ez nemcsak a külföldieknek, hanem a kínaiaknak is nehéz, ezt az 1. ábra is megmutatja.

1. ábra



Forrás: Ye [2015] gyűjtése alapján saját szerkesztés.

Az OBOR területileg jóval több országot érint, mint a regionális kereskedelmi és/vagy gazdasági szervezetek, de már ennek meghatározása sem könnyű, hiszen nincsen hivatalos szervezete, így tagsága sem. Az OBOR Kína multilaterális (például a kelet-közép-európai államokkal kialakított 16+1 együttműködés) és bilaterális (például Kazahsztánnal és Pakisztánnal) gazdasági és kereskedelmi együttműködéseinek, külföldi befektetéseinek, hiteleinek összességeként határozható meg. Mivel nem lehet egységes szervezetről beszélni, sokkal nehezebb céljait és eredményeit megismerni és megvizsgálni. Du [2016] szerint az OBOR szárazföldi és

tengeri programjainak akciótervei a következő területekkel foglalkoznak: 1. politikai koordináció, 2. infrastruktúra-kapcsolatok, 3. szabadkereskedelem, 4. pénzügyi integráció és 5. emberek közötti kapcsolatok. A kezdetben a közép-ázsiai országok út- és vasútfejlesztésére (új selyemút) és az Ázsia, Afrika és Európa közötti tengeri kereskedelem (tengeri selyemút) fejlesztésére kidolgozott regionális infrastruktúra-fejlesztési kezdeményezés egyre több területre terjedt ki, a legújabb akciótervek már tartalmazzák a szabadkereskedelem, a tőke szabad áramlása, a politikai koordináció kérdését is. Amiben azonban továbbra is jelentősen eltér más politikai, kereskedelmi és gazdasági nemzetközi együttműködéstől, hogy nincsen intézményrendszere és egységes jogi háttere, ad hoc szerződések, befektetések, hitelek összessége.

### **Kína tőkeexportja és a határon túli közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztések**

Az OBOR 2013-as bejelentése egy folyamat szimbolikus lépésének tekinthető, Kína már korábban is egyre aktívabban lépett fel a nemzetközi szerepvállalás és a befektetések terén, különösen a közép-ázsiai térségben. Ebben a folyamatban kiemelt szerepet kapott a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, aminek fő motivációja a Kínán belüli fejlesztések ütemének lassulása. Xu [2014] az 1990-es évektől kezdve mutatja be a kínai vasútfejlesztési programot. Ennek köszönhetően csupán két évtized alatt a fejlett országok színvonalának megfelelő vasúti rendszert hoztak létre. Az exportvezérelt gazdasági növekedés hatására Kínában jelentős területi különbségek jöttek létre, a gazdasági teljesítmény a keleti tengerpartra összpontosult. A vasútfejlesztés ezt hivatott enyhíteni, az ország belső részeinek kapcsolatát teremtették meg ez által, így a közép-ázsiai volt szovjet tagköztársaságok elérhetősége is sokat javult Kína irányába, a térség országaival jelentősen nőtt Kína külkereskedelmi forgalma, befektetőként is egyre aktívabban lépett fel.

A gazdasági válságot követő hitelbőségnek köszönhetően az építőipar és az infrastruktúra túlpörgetett fejlesztését nehéz megállítani. A kapacitások visszafejlesztése azonban elkerülhetetlen lenne, hiszen ma már nem lehet nagy hatékonyságú és megtérülő út- és vasútépítéseket találni a korábbi befektetési ütemnek megfelelően. Ma már a világ nagysebességű vasútvonalainak 80 százaléka Kínában van, 30 éve még egy kilométer sem volt. Az UIC adatai<sup>2</sup> alapján 29 762 kilométer nagysebességű vasútvonal van világszerte, amiből 20 ezer kilométer Kínában található, az

<sup>2</sup> Lásd: [http://uic.org/IMG/pdf/high\\_speed\\_brochure.pdf](http://uic.org/IMG/pdf/high_speed_brochure.pdf)

összes utas 80 százalékát is Kína adja. Az első igazán nagysebességű vonalak csak az ezredforduló után épültek szédületes gyorsasággal. A bővülés azonban mára nem fenntartható, egyszerűen nincsen szükség évente több ezer kilométer vasúti pálya építésére, több száz nagysebességű vasúti kocs gyártására. Az útépitésekben Kína talán még elképesztőbb tempót diktált, mint a vasutak esetében: néhány évtizede gyakorlatilag nem volt autópálya, ma pedig már 130 ezer km-es a hálózat. Ez az Egyesült Államok 77 ezer km-es, egy évszázadon át épült hálózatának közel duplája. Ennek jelentős bővítése már szükségtelen, de a meglévő építőipari kapacitást, a megszerzett szakértelmet hasznosítani kell, aminek legjobb módja az export lehet. Amennyiben nem sikerül az acél- és cementgyárak, az építőgép és vasúti szerelvények gyártóinak új külpiacokat találniuk, le kell építeni a kapacitásokat, ami munkahelyeket veszélyeztet. A túl gyors piacszerűkülés egyben azt is jelenthetné, hogy az amortizáció vége előtt, tőkeveszteséget elszenvedve kellene kapacitásokat leépíteni.

*Casarini* [2016] elemezte a kínai OBOR koncepciójában megtalálható közlekedésfejlesztési terveket, és véleménye szerint ezek nem csak a kínai exportot segítik, hanem céljuk a kínai fejlesztési modell exportja is. Számukra a vasút ebben a koncepcióban nem Európa irányába fontos, hanem a közép-ázsiai országok felé, mert ez segíti az ottani kínai tőkebefektetéseket, termelőegységek létrehozását – ezek pedig a kínai gyártás számára keresletet teremtenek. A közép-ázsiai térség azért is érdekes, mert kifejezetten gyorsan nő a lakossága, 1990-ben még csak 50 millióan éltek itt, ma 71 millióan, a bővülés éves üteme még most is 1,5 százalék. Önmagában azonban ez kis térség, a lehető legtöbb irányba kell nyitni ahhoz, hogy az export felpörgetésével a belső keresleti szerkezet átalakulásának hatásait kompenzálni tudják. A kínai befektetések másik kiemelt területe Pakisztán. A 192 milliós ország gazdasága egyelőre lassan növekszik, ezért különösen érdekes, hogy a 46 milliárd dollárosra becsült kínai projektek milyen hatást tudnak a jövőben kifejteni, az erőltetett ütemű infrastruktúra-beruházás tud-e más fejlődő országban is a kínaihoz hasonlóan gyors fejlődést beindítani (*Boyce*, 2017). A hitelek összege Pakisztán 2016-ban 284 milliárd dolláros éves GDP-jéhez mérten is jelentős, annak 16 százaléka.

Kína és az OBOR által érintett országok között egyre nagyobb kölcsönös függés alakul ki. A növekvő kínai export egyben azt is jelenti, hogy a lassabb ütemben növekvő országok importjában egyre nagyobb súllyal van jelen Kína. A 2008 és 2014 közötti hét évben 40, az OBOR részeként számon tartott ország importjából egyre nagyobb részt tudott Kína megszerezni, az ezekbe az országokba irányuló exportját meg tudta duplázni. Eközben számos európai ország exportja visszaszorult nemcsak arányaiban, hanem nominális értékben is – tehát ezen országok exportját kiszorí-

tották a kínai termékek. Miközben az EU kivitele az érintett országokba enyhén csökkent a vizsgált 7 év során, Kínáé évi átlagban 9,6 százalékkal nőtt. 2008-ban a vizsgált 40 országba még az EU-országok exportjának 24 százaléka volt a kínai kivitel, 2014-re 48 százaléka, ahogy az az 1. táblázatban megfigyelhető. Ez a bővülés pedig indokolja, hogy a külkereskedelem számára fontos közlekedési infrastruktúrát fejlesszék. De Kína abban is meglátta a lehetőséget, hogy ezen projekteken kínai cégek, kínai technológiát használva, kínai eszközöket és alapanyagokat felhasználva dolgozzanak, ami tovább növelheti az ország exportját. Ennek biztosítását szolgálja, hogy a fejlesztésekhez kínai hitelt is biztosítanak, amiért cserébe alapvetően kínai alapanyagot és vállalkozókat kell igénybe venni.

1. táblázat

**Az OBOR által érintett 40 ország behozatalának összege és változása az  
exportáló partner szerint**  
(Milliárd USD)

Exportáló ország	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Változás (%)	Éves átlagos változás (%)
Franciaország	120	93	101	114	107	106	106	-11,7	-1,8
Németország	333	241	273	325	303	308	307	-7,8	-1,2
Olaszország	103	75	80	94	91	95	94	-8,7	-1,3
Hollandia	86	68	76	84	83	85	86	0,0	0,0
Lengyelország	36	26	29	35	36	39	38	5,6	0,8
Többi EU-tagállam	476	341	391	474	443	485	475	-0,2	0,0
Kína	278	227	306	380	410	464	528	89,9	9,6

Forrás: Holslag [2017], ENSZ Comtrade-adatbázis adatai alapján saját szerkesztés.

A kínai állami vállalatok külföldön nagyprojektek esetében azért lehetnek versenyképesek, mert nem kell például egy vasútépítéshez vagy vízi erőmű építéséhez sok milliárd dollárt a kormányoknak előteremteniük esetleg több pénzüintézetből, mivel teljes finanszírozási csomagot nyújtanak ehhez a kínaiak. Igaz, ezért cserébe kínai kivitelezőt kell választani. Jó példája ennek az etiópiai és a kenyai vasútépítés. Kérdés, van-e olyan magánvállalkozás vagy más ország, amelyik hajlandó belevágni ilyen nagyságrendű projektek hitelezésébe és megvalósításába.

Ezek a projektek azonban korábban nem látott kockázatokat rejtenek. A Reuters által közölt kínai kormányzati adatok szerint Kína 102, a központi kormányzat tulajdonában lévő konglomerátuma közül 47 vesz részt a már összesen 1676 nemzetközi projektben.<sup>3</sup> Amíg Kína folyó fizetési mérlegének jelentős többlete lehetővé teszi a hitelek finanszírozását, addig nincsen probléma. Ez azonban egyre csökken: 2007-ben még a GDP 10,1 százaléka volt, 2016-ban azonban már csak 1,8 százaléka. A sokszor évtizedes eladósodottság mellett épülő óriási projektek nagy kockázatot rejtenek. Az Indonéziában épülő, Jakarta–Bandung közötti nagysebességű vasútra a Kínai Fejlesztési Bank az összesen 5,29 milliárd dolláros költségek 75 százalékát – 10 éves türelmi idővel, a dollár részre 2 százalékos, a jüan részre 3,4 százalékos kamatot kérve – hitelezi, mindezt indonéz kormányzati garancia nélkül.<sup>4</sup> A hitelek kihelyezésének alapvető célja a kínai vállalatok piacra lépésének segítése. Leginkább olyan projektek esetében van erre lehetőség, amelyeket a nyugati bankok nem kívánnak hitelezni. Ez azt is jelenti, hogy Kína számára a magasabb kockázatú projektek maradnak.

Érdemes kiemelni azt is, hogy önmagukban a közlekedési infrastrukturális fejlesztések nem elegendők a kereskedelmi kapcsolatok fejlesztéséhez. A közép-ázsiai térségben és különösen Kínában hosszadalmas és lassú a vasúti szerelvények határellenőrzése, magasak a bürokratikus költségek. Ezek megváltoztatása sokkal olcsóbb és hatékonyabb ösztönzője lenne a kereskedelemnek, mint a dollármilliárdokba kerülő infrastrukturális befektetések, amelyek vizsgálata ugyanakkor érdekes feladat lehet. Mivel Kína számára a kapacitások lekötése miatt az építkezések a fontosak, nem törekszenek a sokszor olcsóbb és hatékonyabb megoldások választására. Ezért a jelentős belső hitelállomány mellett egy óriási és kockázatosnak látszó külső hitelállományt is felépít tehát az OBOR projektek hitelezésekor.

A nemzetközi és regionális fejlesztési bankok megkövetelik a projektek megtérülését, transzparenciát várnak el, a kivitelezők kiválasztásában nyílt versenyek döntenek. Ezzel szemben a kínai állami bankok olyan projekteket is finanszíroznak, amelyek megtérülése és létjogosultsága kétséges, erre lehet példa a 3,6 milliárd dollárért megépült Mombasa–Nairobi vasútvonal, ami jóval drágább a hasonló afrikai vasúti projekteknél. Emellett a keskeny nyomtáv normál nyomtávra cserélése – például a Világbank szakértői szerint – nem volt műszakilag és gazdaságilag sem indokolt. A kivitelezést verseny nélkül kapta meg a kínai China Road and Bridge

<sup>3</sup> Lásd: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS>

<sup>4</sup> Lásd: [http://www.cdb.com.cn/English/xwzx\\_715/khdt/201703/t20170314\\_4138.html](http://www.cdb.com.cn/English/xwzx_715/khdt/201703/t20170314_4138.html)



Corporation, ami hozzájárulhatott a magas kivitelezési költségekhez. A fejlődő országokban a modern vasútépítés komoly technológiai transzfer lehetőségét jelenthetné, azonban a kínai finanszírozású projekteknél kevés szerepet kapnak a helyi vállalkozók, mérnökök vagy éppen kutatók (*Sanghi–Johnson*, 2016).

Az ENSZ nemzetközi befektetésekkel foglalkozó szakosított intézménye, az UNCTAD évente készít jelentéseket a globális tőkebefektetésekről. A 2017-es World Investment Report (WIR) is kiemeli az OBOR projekteket és a hagyományos nemzetközi befektetésekhez képest ezek újszerűségét. Az érintett 60 ország teljes beáramló működőtőke-állománya 6 ezer milliárd dollár, míg a kiáramló működőtőke-állománya ezekből az országokból csupán 3 ezer milliárd dollár (WIR, 2017).<sup>5</sup> Ehhez az összeghez viszonyítva érdemes figyelembe venni a kínai beruházásokat az érintett országokban. Amíg *Hszi Csi-ping* 124 milliárd dollár forrásról beszélt, addig a sajtóhírekben összesen 900 milliárd dolláros összegről jelentek meg hírek.<sup>6</sup> Pontosan azonban nehéz meghatározni a kínai hitelállomány és a megvalósult befektetések összegét, azt pedig még nehezebb megmondani, hogy ezeket mely projektekre használták fel. A WIR 50 nemzetközi egyezményről tud, ezek összegét ők sem tudták azonban összeszámolni.

Ha nem is ismerjük pontosan a projekteket, az UNCTAD adataiból az látszik, hogy Kína egyre inkább működőtőke-kihelyező ország lett: 2015-ben először sikerült több befektetést külföldön végrehajtania, mint amennyit a külföldieknek. Amennyiben a tendencia folytatódik, Kína kihelyezett működőtőke-állománya meghaladhatja a következő 1-2 évben a Kínába kihelyezett működőtőke-állományt, így tőkeimportőrből tőkeexportőrré válhat az ország. A tőkekihelyezésnek pedig egy új, korábban kevésbé használt módját jelenti az OBOR: nem vállalkozásokat alapítanak és/vagy vásárolnak a kínai cégek, hanem hosszú távú hitelszerződésekkel biztosítják nagyprojektekben a kínai cégek részvételét. Az is látszik azonban, hogy az éves kiáramló 183 milliárd tőkebefektetéshez képest ez kisebb összeg. Mint látni fogjuk, az elmúlt években körülbelül 655 milliárd dollárnyi hitelt helyezhetett ki Kína az érintett országokba, ami 48 százaléka az 1354 milliárdos befektetési állománynak. Azt azonban nehéz lenne meghatározni, hogy a hitelállomány mekkora része jelen-

<sup>5</sup> A Világbank 60 országgal számolt, míg más források 40-nel, ebben sincsen egységes álláspont, forrástól függően más a részt vevő országok száma és összetétele.

<sup>6</sup> *Hszi Csi-ping* 2017. május 14-én jelentette be Pekingben, hogy 124 milliárd dollárra emelik az OBOR projektekre szánt kínai befektetések keretösszeget. Lásd: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-africa/china-pledges-124-billion-for-new-silk-road-as-champion-of-globalization-idUSKBN18A02I>, <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-africa/china-pledges-124-billion-for-new-silk-road-as-champion-of-globalization-idUSKBN18A02I>; <https://www.theguardian.com/world/2017/may/12/the-900bn-question-what-is-the-belt-and-road-initiative>

het meg a működőtőke-statisztikákban, mert a kínai állami bankok hiteleiből a kínai vállalatok sok esetben cégfelvásárlásokat finanszíroznak.

Kína nemcsak a befektetéseken és a hitelezésen keresztül növelte azonban a külföldi fejlesztések finanszírozását, hanem fejlesztési segélyekkel is. A kínai segélyek szerkezete merőben eltér a fejlett országok által nyújtottaktól: míg az OECD-országok közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztésre a források csupán 16,4 százalékát fordították, addig Kína a 23 százalékát.<sup>7</sup> Ezen projektek megvalósításában közel 70 százalékban kínai cégek vesznek részt (Sun, 2014).

Kína igen dinamikusan növeli a fejlődő országokba irányuló fejlesztési segélyek mértékét, ezen a téren mára megelőzte Japánt is (Kitano, 2016). Vári [2016] kutatásai alapján Kína szerepe igen eltérő az egyes fejlődő országokban, bizonyos országok esetében a legjelentősebb befektetővé és/vagy donorrá lépett elő, mások esetében elhanyagolható a szerepe. Már több országba is magasabb az évente beáramló kínai fejlesztési támogatás összege, mint az összes OECD-országból érkező támogatás teljes éves összege.

Összességben megállapítható, hogy Kína globális szerepe egyre jelentősebb a tőkeexport, a nemzetközi hitelezés és segélyezés területén. Ezek a folyamatok már az OBOR kezdeményezés bejelentése előtt megindultak, azóta egyre inkább felerősödtek. Egységes, koherens programként azonban nehéz lenne értelmezni, a részt vevő országok, vállalatok, bankok, iparágak is időről időre változnak, a projekteknek egységes nyilvántartásuk sincs. A médiában pár száztól akár 900 milliárd dollár körüli hitelezési és/vagy befektetési összegek jelentek meg, de 8 ezermilliárd dolláros infrastruktúra-fejlesztésről is írtak a beszámolók.<sup>8</sup> Érdemes ezért összegyűjteni, hogy az egyes kínai finanszírozó intézmények az elérhető információk alapján mekkora összegeket helyeztek ki hitelekre, ezen belül a közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztése – mint az OBOR egyik fő célkitűzése – mekkora szerepet kap.

### **Pénzügyi alapok az „Egy övezet, egy út” megvalósítása érdekében**

Mivel az OBOR nem egységes szervezet vagy projekt, már a finanszírozásában részt vevő intézmények meghatározása sem könnyű feladat. A megismerhető finanszírozó intézmények által kihelyezett hitelek gyűjtöttem össze a cikk további

<sup>7</sup> Lásd: <http://www.oecd.org/dac/financing-sustainable-development/development-finance-data/> és <http://www.chinaaiddata.org>

<sup>8</sup> Lásd: <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/>

résében. Azt is megpróbálom bemutatni, hogy mely forrásokból milyen projektek valósultak meg.

2015-ben a Kínai Fejlesztési Bank 127 milliárd, a Kínai Export-Import Bank 100 milliárd, míg a Kínai Befektetési Vállalat (China Investment Corporation) további 50 milliárd dollárt költött az OBOR projektekre – olvasható *Holslag* [2017] cikkében. A szerző gyűjtése szerint a Kínai Nemzetközi Alap és Befektetési Társaság (China International Trust and Investment Corporation) is 60 milliárd, a Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank (Industrial and Commercial Bank of China) 31 milliárd, a Kínai Mezőgazdasági Bank (Agricultural Bank of China) 30 milliárd dollárt helyezett ki a célsországokba. Tehát csak ez a hat állami bank legalább 400 milliárd dollárt helyezett ki 2015-ig. De ezeken kívül is léteznek állami pénzintézetek Kínában, amelyek szintén helyeznek ki hiteleket az OBOR projektek kapcsán, ám ezek kisebb intézmények, ezért ezeket nem vettem figyelembe ebben a cikkben. Azt azonban nem tudjuk, hogy ezek közül melyek voltak közlekedésiinfrastruktúra-fejlesztéshez köthetők, amelyek pedig az OBOR projektek eredeti célja volt. A bankok az elérhető információk alapján jellemzően működőtőke-kihelyezést, gyárépítést finanszíroznak, az új selyemút alapján csak kevés közlekedési infrastrukturális fejlesztést finanszíroztak.

*Dollar* [2017] számításai szerint a Kínai Export-Import Bank és a Kínai Fejlesztési Bank (CDB) együttesen 639 milliárd dollárnyi külföldi hitel-állománnyal rendelkezett 2016 végén, amiből 239 milliárd kapcsolódik az OBOR-hoz, azaz a hitelek kétharmada a programban nem részt vevő országokhoz került. A két hitelintézet például csak Latin-Amerikának 118 milliárd dollárt hitelezett, ez az OBOR-országokba kihelyezett hitelek fele.

Saját kutatásom alapján, a kínai és kínai kezdeményezésre létrejött nemzetközi intézmények összesen 2000 milliárd dollárnyi hitelállományt kezeltek 2016 végén. Számos közelítést alkalmazva az állapítható meg, hogy ebből 655 milliárd dollár a Kínán kívüli hitelállomány, ami a teljes állomány 21 százaléka (lásd a 2. táblázatot). A kifejezetten közlekedési infrastrukturális jellegű – kikötő, híd, vasút vagy városi közlekedés – projektek 91 milliárd dollár körüli összeget tesznek ki. Ez a teljes hitelállomány 5 százaléka, a Kínán kívüli hitelállomány 14 százaléka. Ezek a projektek azonban nem alkotnak szerves egészet, a világban szétszórva találhatók, szinte egyáltalán nem kapcsolódnak egymáshoz, nem segítik a közeljövőben az eurázsiai országok közlekedési kapcsolatainak nemzetközi szinten is érezhető javítását, az eljutási idők és a fuvarozási költségek csökkenését.

**A kínai OBOR projektek finanszírozóinak hitelállománya 2016-ban**  
(Millió USD)

	Teljes hitelállomány	Kínán kívüli hitelállomány	Közlekedési infra- struktúra-projektek
Új Fejlesztési Bank	2 899	2 899	350
Selyemút Infrastruktúra Alap	13 900	13 900	0
Ázsiai Infrastruktúra Befektetési Bank	3 709	3 709	1 271
Kínai Export-Import Bank*	377 118	377 118	28 370
Kínai Fejlesztési Bank**	1 547 722	257 954	61 238
<i>Összesen</i>	<i>1 945 348</i>	<i>655 580</i>	<i>91 229</i>

*Megjegyzések:* \* Feltételezve, hogy a hitelek áttételesen mind exportot és külföldi befektetéseket segítenek. \*\* Az OBOR-országoknál a közlekedési projektek teljes összege alapján arányosítva.

*Forrás:* Saját gyűjtés.

Az OBOR projektekre kihelyezett kínai hitelek összege kapcsán az is fontos kérdés, hogy ki és mire kapja ezeket. A hagyományos nemzetközi vagy regionális fejlesztési bankok hiteleiből megvalósuló projektek esetében – sok esetben nemzetközi – nyílt tendereken kell a projektet megvalósító állami szervezetnek vagy vállalatoknak a kivitelezőt kiválasztaniuk. A kínai állami banki hitelekből finanszírozott fejlesztések esetében már a hitel feltételeként meghatározzák a kivitelezőt, szintén kínai állami céget – a legtöbb közlekedési projektet a China Road and Bridge Corporation és a China Communications Construction Company építi és üzemelteti. A kínai kivitelezők pedig az eddigi tapasztalatok alapján jóval kisebb arányban vonnak be helyi vállalkozókat, mint korábban. A más országokban megvalósított projekteket nem véletlenül a kínai Eximbank finanszírozza a legnagyobb összegekkel: Kína számára ezek nem pénzügyi befektetések, hanem a projektek a kínai exportot szolgálják, így teremtenek keresletet külföldön a kínai építőipari termékek, a mérnöki szolgáltatások és a munkaerő iránt. Ezen kívül a projektek részben a kínai OBOR geopolitikai programjának megvalósulását is segítik – például Pakisztánban az Indiai-óceántól a kínai határig egy új közlekedési és gazdasági folyosó fejlesztését tűzték ki célul. A kockázatokat azonban nem Kína viseli, a hiteket az azokat felvevő államoknak vagy – a legtöbb esetben állami – vállalkozásoknak kell visszafizetniük akkor is, ha a projektek hasznossága elmarad a várakozásoktól.

A Világbank kihívójának szánt, a BRICS-országok által 2014. július 15-én életre hívott sanghaji székhellyel működő Új Fejlesztési Bank (New Development Bank) 50 milliárd dollár törzstőkével jött létre, egyelőre 11 projektet finanszírozott összesen 3 milliárd dollár értékben (lásd a 3. táblázatot). Ezek többsége megújuló energiával foglalkozik, kettő vízminőséggel kapcsolatos projekt. Meglepő módon az orosz bíróságok 460 millió dollár hitelt kaptak a bírósági rendszer korszerűsítésére és a transzparencia növelésére. A projekt keretében informatikai fejlesztést hajtanak végre, mesterségesintelligencia-szoftvert is fejlesztenek a jegyzőkönyvek automatikus elkészítésére, illetve két szuperszámítógépet is vásárolnak. Csak egy projekt kapcsolódik infrastruktúrához – az 1500 kilométer indiai út felújítása azonban helyi, lokális igényeket szolgál, nemzetközileg is releváns, geopolitikai szempontból is érdekes új gazdasági kapcsolatokat nem eredményez.

3. táblázat

**Az Új Fejlesztési Bank által kihelyezett hitelek 2017. december 1-jéig**

Ország	Projekt	Hitel összege (millió USD)
Oroszország	Bírósági transzparencia, valamint a jogbiztonság növelése	460
India	500 MW megújuló energia fejlesztése	250
Kína	100 MW napenergia	81
Brazília	600 MW megújuló energia	300
Dél-Afrika	670 MW megújuló energia	180
Oroszország	49,8 MW megújuló energia	100
India	1500 km út felújítása	350
Kína	250 MW szélenergia	298
Kína	Árvízvédelem és vízminőség javítása a Hsziang folyó térségében	300
Kína	95 ezer tonna szénfelhasználás-csökkentés a fogyasztás csökkentésével	200
India	Vízminőség – 3400 település, 3 millió lakos	470
<i>Összesen</i>		<i>2989</i>

Forrás: Saját gyűjtés <https://www.ndb.int/> alapján.

2014. december 29-én alakult meg a Selyemút Infrastruktúra-alap (Silk Road Infrastructure Fund) 40 milliárd dollár törzstőkével. Ezt 2017. május 14-én a *Vlagyimir Putyin* orosz elnökkel történt megbeszélése után *Hszi Csi-ping* kínai elnök 44,5 milliárd dollárra növelte.<sup>9</sup> Az alap működésével kapcsolatban nehéz átlátható képet alkotni, mivel honlapja – ellentétben más nemzetközi befektetési alapokkal és bankokkal – nem tartalmazza az alap befektetéseit. Ezért azt a módszert választottam, hogy az alap honlapján elérhető hírekből és sajtóhírekből állítottam össze a finanszírozott projektek listáját (lásd a 4. táblázatot).

4. táblázat

**A Selyemút Infrastruktúra-alap befektetései 2017. december 1-jéig**

Bejelentés	Projekt	Ország	Milliárd USD
2017.07.28.	Autostrade per l'Italia S.p.A. 5%-os részesedésének megvásárlása	Olaszország	7,3
2016.12.01.	Kínai–kazah termelésikapacitás-együttműködés	Kazahsztán	2
2016.12.15.	Sibur Holdingban 10%-os részesedés vásárlása	Oroszország	1,3
2016.12.11.	Hassyan tiszta szénerőmű – 49%-os részesedés	Egyesült Arab Emírségek	1,7
2016.11.26.	Energy from Waste (EEW) szeméttégető megvásárlása	Németország	1,6
Összesen			13,9

*Forrás:* <http://www.silkroadfund.com.cn> és saját gyűjtés alapján.

*Qu–Wang* [2017] felhívja a figyelmet arra, hogy az alap befektetései nagyon nagy értékűek, így a részesedések későbbi értékesítése nagy kihívást jelenthet. A kínai államnak nem lehet hosszú távon is előnyös tulajdonosként jelen lenni külföldi infrastruktúrát üzemeltető cégekben, a részesedések értékesítésének egyik lehetséges útja a kínai tőzsdei bevezetés lehetne, ami segítené az ország pénzügyi rendszerének fejlesztését is.

<sup>9</sup> Lásd: <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-africa/china-pledges-124-billion-for-new-silk-road-as-champion-of-globalization-idUSKBN18A02I>

Az elérhető információk alapján az alap a rendelkezésére álló források 31 százalékát helyezte ki. Ezen befektetések egyike sem kapcsolódik olyan új infrastruktúrális fejlesztéshez, amely segítene az OBOR-országok közötti kapcsolatok új és magasabb szintre emelésében. Néhány kifejezetten pénzügyi szemléletű befektetésnek értékelhető (olasz autópálya-hálózat üzemeltetőjének kisebbségi részesedése, orosz LNG-terminál). A kazah befektetés a kínai cégek közép-ázsiai terjeszkedését segíti elő, míg a német EEW megvásárlásának fő indoka a technológiatranszfer lehet. A német szemétegető megvásárlását pedig a technológia megismerése is motiválhatta.

### *Ázsiai Infrastruktúra-befektetési Bank*

Igazi kínai sikertörténet az Ázsiai Infrastruktúra-befektetési Bank (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB). Az Egyesült Államok fenntartásai ellenére sikerült olyan bankot létrehozni, amelyet nemcsak az ázsiai feltörekvő gazdaságok támogattak, hanem számos fejlett ország – így Magyarország is – a tagjává lett. *Callaghan–Hubbard* [2016] szerint azért is fontos eredmény az AIIB megszületése, mert ezzel Kína meg tudta mutatni, hogy önállóan képes multilaterális egyeztetések irányítására, nemzetközi egyezmények megkötésének koordinálására.

A 2014-ben alapított intézmény indulásakor 100 milliárd dolláros tőke megszerzését tűzték ki célul, és nem csak ázsiai, hanem globális fejlesztési fókusszal. Ez a bank már a Világbank 252 milliárd dolláros tőkéjével összehasonlítva is jelentős új finanszírozó.<sup>10</sup>

A bank jelenleg 92 milliárd dolláros tőkéjének 32 százalékát biztosította Kína, az Ázsián kívüli, jellemzően európai országok pedig a 20 százalékát. A projektek listája alapján nem látható, hogy ezek szorosan kapcsolódnának az OBOR koncepcióhoz. Összesen 3,7 milliárd dollár kihelyezéséről döntöttek eddig az 5. táblázatban szereplő projektekre. Ennek legnagyobb részét Indonéziába és Indiába (20-20 százalék), illetve Azerbajdzsánba (16 százalék) helyezték ki, ezen országok inkább elzárkózók Kínával szemben (India), vagy nem érdekesek kifejezetten Kína számára (Azerbajdzsán). A hitelek alapvetően lokális infrastruktúra-fejlesztéseket finanszíroznak, csak a pakisztáni útfejlesztés kapcsolódik Kína ottani utépítéseihez.

<sup>10</sup> Lásd: [treasury.worldbank.org/cmd/pdf/WorldBankFacts.pdf](https://treasury.worldbank.org/cmd/pdf/WorldBankFacts.pdf)

**Az Ázsiai Infrastruktúra-befektetési Bank befektetései 2017. december 1-jéig**

Döntés	Ország	Projekt neve	Hitel összege (millió USD)
2016.06.24	Tádzsikisztán	Dusanbe–Üzbegisztán határ közötti út felújítása	28
2016.06.24	Banglades	Villamoselosztó-rendszer fejlesztése Dakkában	165
2016.06.24	Pakisztán	Nemzeti M4-es út fejlesztése	100
2016.06.24	Indonézia	Szegény övezetek fejlesztése	217
2016.09.27	Pakisztán	Tarbela 5 vízi erőmű fejlesztése	300
2016.09.27	Mianmar	Kombinált ciklusú gázturbinás erőmű építése, Myingyan	20
2016.12.08	Omán	Vasúthálózat fejlesztése	36
2016.12.08	Omán	Duqm kikötő és kereskedelmi övezet fejlesztése	265
2016.12.21	Azerbajdzsán	Transzanatóliai földgázvezeték (TANAP) építése	600
2017.03.22	Indonézia	Regionális Infrastruktúra-fejlesztési Alap Projektje, az alap indonéz önkormányzatok infrastruktúra-fejlesztéseihez nyújt kölcsönöket	400
2017.03.22	Indonézia	Gátfejlesztés és biztonság, II. ütem	125
2017.03.22	Banglades	Földgáz-infrastruktúra- és hatékonyságnövelési projekt	167
2017.05.02	India	Ándhra Prades 24x7 – energiaellátás mindenkinek projekt keretében villamos távvezetékek építése	160
2017.06.15	Georgia	Batumi elkerülő út építése	114
2017.06.15	India	India Infrastruktúra Alap pénzeszközeinek biztosítása, amiből az alap közlekedési és energetikai vállalatokba fektet	150
2017.06.15	Tádzsikisztán	Nurek vízerőmű-rehabilitációs projekt, I. fázis	60
2017.06.15	India	Gudzsarát állam mellékútfejlesztése	328
2017.06.15	Egyiptom	Asszuán – 490 MW naperőmű építése	18
2017.09.27	India	Villamos-távvezeték építése	100
2017.09.27	Ázsia	IFC Emerging Asia Fund – az összesen 1 milliárd dollár értékű befektetési alap tőkéjének részbeni biztosítása. Az alap tulajdonrészt szerez ázsiai fejlődő országok vállalataiban	150
2017.09.27	Fülöp-szigetek	Manila térségének árvízvédelmi fejlesztése	208
<i>Összesen</i>			<i>3709</i>

Forrás: Saját gyűjtés <https://www.aiib.org> alapján.



A banknak jellemzően más kereskedelmi vagy fejlesztési bankokkal együtt vannak beruházásai. Hitelezési gyakorlata jóval inkább hasonlít a már működő befektetési bankokéhoz, így konzervatívabbnak tekinthető az OBOR projekteket finanszírozó kínai bankokhoz képest. Ezek között meglévő infrastrukturális projektek leginkább a meglévő, elhanyagolt utak és vasutak fejlesztését segítik, jelentős új kapcsolatokat létrehozó projekt ezek között nincsen. Sőt, igazán a kínai geopolitikai érdekeket sem szolgálják – elég itt a georgiai Batumi elkerülő útjára vagy az ománi vasútfejlesztés előkészítésére gondolni.

#### *Kínai Export-Import Bank*

A fejlesztési hitelek legnagyobb részt a Kínai Export-Import Bank (Exim Bank of China) biztosítja. *Hubbard* [2007] már egy évtizeddel korábban arról írt, hogy Kína számára ez a legfontosabb finanszírozó intézmény, már akkor 48 országgal volt kétoldalú megállapodása kedvezményes hitelek folyósítására, és az infrastrukturális projekteket tartották a legfontosabb területnek. Azt is kiemelte, hogy ezekről a hitelekről nehezen eldönthető, hogy a hagyományos kategóriák közül hova tartoznak, beleszámíthat-e a fejlesztési segély (development assistance) kategóriájába vagy sem.

#### *6. táblázat*

##### **A Kínai Export-Import Bank hitelállományának megoszlása 2016-ban**

	Hitelállomány, milliárd USD	Éves változás 2015-höz képest (%)	Hitelek megoszlása (%)
Külföldi kereskedelmi hitelek	149,2	12	40
Hitelek nemzetközi együttműködésekre	102,2	19	27
Tengerentúli befektetési hitelek	35,3	14	9
Nagyobb nyitottság támogatása	90,4	26	24
<i>Összesen</i>	<i>377,1</i>	<i>17</i>	<i>100</i>
<i>Ebből: Transzformáció, fejlesztés</i>	<i>44,6</i>	<i>26</i>	<i>12</i>
<i>Ebből: Közlekedési infrastruktúra</i>	<i>28,4</i>	<i>14</i>	<i>8</i>

*Forrás: EIBC [2017] 35. o. alapján saját szerkesztés.*

A bank a következő hiteltípusokat kínálja: 1. exporthitel az értékesítő félnek, 2. exporthitel a vásárló félnek, 3. importhitel, 4. kedvezményes hitel, 5. vegyes hitelek. A pénzintézet 2016-ra vonatkozó beszámolója szerint 377 milliárd dollárnyi hitelállománnyal rendelkezett 2016. december 31-én. Ez a 2016-os kínai GDP értékének 3,4 százalékát tette ki. Ennek 27 százaléka volt a nemzetközi együttműködéssel megvalósuló projektek aránya, amelyek alapvetően infrastrukturális és energetikai projektek.

A bank éves beszámolója nem tartalmazza a projektek részletes listáját, de a 28 milliárd dollár közlekedési infrastruktúra-hitelállomány messze a legmagasabb fejlesztési forrás a korábban tárgyalt pénzeszközökhöz képest, ahogy az a 6. táblázatban látható. A nemzetközi együttműködések – amelyek feltehetően javarészt az OBOR-t szolgálják – 102 milliárd dollárt tettek ki. Ennek 28 százaléka a közlekedési infrastruktúra, tehát az egyéb projektek nagyobb szerepet játszanak. A beszámolóban megemlített projektek hitelösszegeit újságcikkek alapján lehetett összegyűjteni, ezek 12,3 milliárd dollárt tesznek ki, ezek részletezését a 7. táblázat tartalmazza.

### 7. táblázat

#### A Kínai Export-Import Bank kiemelt projektjeinek hitelállománya 2016-ban

Projekt megnevezése	Ország	Összeg
Karot vízi erőmű építése	Pakisztán	1 980
Karakoram sztráda, 120 km-es szakasz építése	Pakisztán	4 200
Dusanbe 2 szénerőmű, II. fázisának építése	Tádzsikisztán	349
78-as főút fejlesztése	Kambodzsa	51
Coca Codo vízi erőmű építése	Ecuador	1 700
Addisz-Abeba–Dzsibuti vasútvonal építése	Etiópia, Dzsibuti	2 400
Payra ultraszuper-kritikus szénerőmű építése	Banglades	1 600
<i>Összesen</i>		<i>12 280</i>

*Forrás: Saját gyűjtés.*

A Kínai Fejlesztési Bank (CDB) még nagyobb nagyságrendű hitelállománnyal rendelkezik, mint az Eximbank. Az összesen 1,3 ezermilliárd eurós hitelállomány a kínai GDP 13,4 százalékát tette ki 2016-ban. Nagy különbség azonban, hogy ők csupán hitelek 2,5 százalékát helyezték ki Kínán kívüli adósnak. Ez nem jelenti azonban azt, hogy külföldi projekteket ne hiteleznének jóval nagyobb mértékben, hiszen a kínai cégek a Kínai Fejlesztési Bank hiteleiből tudják a külföldi projekteket megvalósítani, hitelezni.

8. táblázat

**A Kínai Fejlesztési Bank hitelállománya 2016-ban**

	Hitelállomány, milliárd USD	Hitelek megoszlása (százalék)
Vasút	116,2	7,5
Út	251,2	16,2
Villamos energia	130,9	8,5
Állami infrastruktúra	174,9	11,3
Városi megújítás	338,5	21,9
Stratégiai feltörekvő iparágak	130,9	8,5
Kőolajipar és petrokémia	95	6,1
Egyéb	310	20
<i>Összesen</i>	<i>1547,7</i>	<i>100</i>
<i>Ebből: Kínán kívüli állomány</i>	<i>38,7</i>	<i>2,5</i>

Forrás: CDB [2017] alapján saját szerkesztés.

A Kínai Fejlesztési Bank hitelezési portfóliójában már jóval nagyobb szerepet kap a közlekedési infrastruktúra, összesen 367 milliárd dollárnyi hitelt helyeztek ki út- és vasútépítésre, ez a bank összes hiteleinek 24 százaléka, amint az a 8. táblázatból kiolvasható. De a bank alapvetően kínai projekteket finanszíroz.

Az éves jelentés szerint az OBOR projektre 2016-ben 12,6 milliárd dollár hitelt helyeztek ki, és ezzel ők számítanak a legnagyobb kínai banknak az országon túli hitelezésekkel kapcsolatban. Ez a teljes hitelállomány kb. 0,8 százaléka. Az összes

nemzetközi befektetést segítő hitelállomány már 277,9 milliárd dollárt tett ki, ami a teljes hitelállomány ötöde. Az OBOR projektek közül a Zonergy pakisztáni 900 MW-os szolár erőművét és a Magyarország számára fontos, a Cosco pireuszi kikötővásárlását és fejlesztését emelik ki.

Bár a külföldre kihelyezett állomány 38,7 milliárd dollár, ezekről nem lehet tudni, hogy mennyiben kapcsolódnak az OBOR-hoz. A bank beszámolójában megadott 12,6 milliárd dolláros összeg azonban reálisnak tűnik, hiszen ez a külföldi hitel-állomány körülbelül harmada.

### **Következtetések**

Az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés 2013-as bejelentése óta kihívást jelent annak megértése, hogy a projekt pontosan mire is vonatkozik. Kezdetben az eurázsiai szárazföldi közlekedési kapcsolatok, illetve az Európa, Ázsia és Afrika közötti tengeri szállítási útvonalak fejlesztésére létrehozott kezdeményezés ma már jóval túlmutat eredeti célján. A jelentősebb kínai állami bankok és a Kína által életre hívott nemzetközi befektetési intézmények Kínán kívül kihelyezett 655 milliárd dollárnyi hiteléből csupán 92 milliárd dollárnyi köthető az eredetileg célul kitűzött közlekedési infrastrukturális projektekhez. Ezek a fejlesztések ráadásul nem kapcsolódnak szervesen egymáshoz, nem tudnak – legalábbis egyelőre – hozzájárulni az eurázsiai térségben egy magasabb színvonalú, gyorsabb és olcsóbb közlekedési rendszer kialakításához.

Az „Egy övezet, egy út” fejlesztések finanszírozása Kína számára azért kiemelten fontos, mert ezzel egyrészt a csökkenő hazai infrastruktúra-fejlesztési keresletet tudják ellensúlyozni, a hitelekért cserébe megbízásokat tudnak biztosítani az állami nagyvállalatoknak külföldön. Ezzel fenntartható a gazdasági növekedés azt követően is, hogy Kínán belül elfogyott a korábbiakhoz hasonló nagyságrendű extenzív infrastruktúra-fejlesztések lehetősége. A kínai hitelekből megépített utak és vasutak azonban csak kevés esetben tudnak a kínai export hosszú távú növeléséhez hozzájárulni, az egyszeri megépítés által emelkedő kereslet mellett kevés tovagyrúzó hatás figyelhető meg. Vannak azonban olyan fejlesztések is, amelyeknél a projektek jelentős összege és egymáshoz kapcsolódó hatásai mégis jelentősebb hosszú távú hasznokat eredményezhetnek mind Kína, mind a befogadó országok számára. Ilyen kivételek a Pakisztánban és Kazahsztánban megvalósított fejlesztések, amelyek esetében az országok közelsége Kínához hozzájárulhat a kereskedelmi kapcsolatok jelentős bővüléséhez, a szomszédos országok jelentősebb gazdasági növekedéséhez.

Mindkét ország fontos geopolitikai szempontból is, hiszen így Kína India és Oroszország határánál tud hídfőállásokat kiépíteni.

A kínai hitelből megvalósuló fejlesztéseket befogadó országok számára azonban nem látszanak mindenképpen az együttműködésből fakadó előnyök. A jelentős összegű hitelekkel megvalósuló beruházások nem konvencionális módon emelik az országok eladósodottságát. Sokszor a kínai kivitelezők igényeinek megfelelő tartalom mellett megvalósuló projektek nem mindig veszik figyelembe a helyi igényeket, a verseny nélkül kinevezett kínai kivitelezők pedig az eddigi példák alapján akár jelentősen drágábban dolgozhatnak. A beruházások kockázata is teljes mértékben a befogadó országoké, ha nem térül meg egy út- vagy vasútépítés a rosszul megválasztott paraméterek miatt, akkor is vissza kell fizetni a hitelt. Kína számára is kockázatos a gyors nemzetközi hitelezési expanzió. Az eleve magas eladósodottsággal küzdő ország számára jelentős kockázatokat jelent, hogy mások által túl kockázatosnak tartott beruházások hitelezésére folyamatosan növekvő forrásokat helyeznek ki az állami bankok és vállalatok.

#### Felhasznált irodalom

- Ambrosio, T. [2017]: The Architecture of Alignment: The Russia–China Relationship and International Agreements. *Europe-Asia Studies*, Vol. 69., Issue 1., 110–156. o.
- Bennett, M. M. [2016]: The Silk Road goes north: Russia’s role within China’s Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, Vol. 1., Issue 3., 341–351. o.
- Blanchard, J-M. F. – Flint, C. [2017]: The Geopolitics of China’s Maritime Silk Road Initiative. *Geopolitics*, Vol. 22, Issue 2., 223–245. o.
- Boyce, T. [2017]: The China-Pakistan Economic Corridor: Trade Security and Regional Implications. Sandia Report. Sandia National Laboratories. Albuquerque. Letölthető: <http://prod.sandia.gov/techlib/access-control.cgi/2017/170207.pdf>
- Callaghan, M. – Hubbard, P. [2016]: The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road. *China Economic Journal*, Vol. 9., Issue 2., 116–139. o.
- Casarini, N. [2016]: When All Roads Lead to Beijing. Assessing China’s New Silk Road and its Implications for Europe. *The International Spectator – Italian Journal of International Affairs*, Vol. 51., Issue 4., 95–108. o.
- Csanádi M. [2014]: Állami beavatkozás, lokális eladósodás, túlfűtöttség és ezek rendszerbeli okai a globális válság alatt Kínában. *Tér és Társadalom*, 28. évf., 1. sz., 113–129. o.
- Chen, D. – Wang, J. [2011]: Lying Low No More? China’s New Thinking on the Tao Guang Yang Hui Strategy. *China: An International Journal*, Vol. 9., Issue 2., 195–216. o.
- Chhibber, A. [2017]: China’s One Belt One Road Strategy: The New Financial Institutions and India’s Options. George Washington University. Letölthető: <https://www2.gwu.edu/~iiep/assets/docs/papers/2017WP/ChhibberIIEPWP2017-7.pdf>
- CDB [2017]: Annual Report. China Development Bank. Letölthető: <http://www.cdb.com.cn/English/bgxz/ndbg/ndbg2016/>
- Dollar, D. [2017]: Yes, China is investing globally – but not so much in its belt and road initiative. The Brookings Institution. Letölthető: <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/08/yes-china-is-investing-globally-but-not-so-much-in-its-belt-and-road-initiative/>

- Du, M. M. [2016]: China's "One Belt, One Road" Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications. *The Chinese Journal of Global Governance*, Vol. 2., Issue 1., 30–43. o.
- EIBC [2017]: Annual Report For 2016. The Export-Import Bank of China. Letölthető: [http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-AR/index\\_634\\_30016.html](http://english.eximbank.gov.cn/tm/en-AR/index_634_30016.html)
- Erdősi Ferenc [2015]: Transzeurázsiai közlekedési kapcsolatok nagy- és középhatalmi erőterekben. *Tér és Társadalom*, 29. évf., 2. sz., 106–126. o.
- Feng Z. – Wang H. [2015] The Mode of Economic Cooperation in the "One Belt and One Road" Construction. In: *Djadjadikerta H. – Zhang Z. (szerk.): A New Paradigm for International Business*. Springer Proceedings in Business and Economics. Springer, Szingapúr, 35–59. o.
- Ferdinand, P. [2016]: Westward ho – the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs*, Vol. 92., Issue 4., 941–957. o.
- Garver, J. [2006]: Development of China's Overland Transportation Links with Central, South-west and South Asia. *The China Quarterly*, Vol. 185, Issue 1., 1–22. o.
- Holslag, J. [2017]: How China's New Silk Road Threatens European Trade. *The International Spectator*, Vol. 52., Issue 1., 46–60. o.
- Hubbard, P. [2007]: Aiding Transparency: What We Can Learn About China ExIm Bank's Concessional Loans. Working Paper Nr. 126., OECD. Letölthető: [https://www.cgdev.org/files/14424\\_file\\_AidingTransparency.pdf](https://www.cgdev.org/files/14424_file_AidingTransparency.pdf)
- Jensen, A. [2015]: Bridling the Black Dragon: Chinese Soft Power in the Russian Far East. Master's thesis, Harvard Extension School. Letölthető: <https://dash.harvard.edu/handle/1/26519856>
- Kissinger, H. [2014]: Kínáról. Antall József Tudásközpont, Budapest.
- Kitano, N. [2016]: Estimating China's Foreign Aid II: 2014 Update. Working Paper, 131., JICA Research Institute. Letölthető: [https://www.jica.go.jp/jica-ri/ja/publication/workingpaper/jrft3q0000005ycy-att/JICA-RI\\_WP\\_No.131.pdf](https://www.jica.go.jp/jica-ri/ja/publication/workingpaper/jrft3q0000005ycy-att/JICA-RI_WP_No.131.pdf)
- Luft, G. [2016]: China's Infrastructure Play: Why Washington Should Accept the New Silk Road. *Foreign Affairs*, Issue: Sep/Oct 2016, 68–75. o.
- Qu, Y. – Wang, S. [2017]: Study on the Withdrawal Way of Silk Road Fund under the Belt and Road Initiative Based on Game Theory Model, *MATEC Web of Conferences*, Vol. 100., 1–3. o.
- Rippel Géza [2017]: Kína – Az egyensúly helyreállítása és a fenntartható felzárkózás. *Hitelintézeti Szemle*, 16. évf., Különszám, 50–72. o.
- Sanghi, A. – Johnson, D. [2016]: Deal or No Deal – Strictly Business for China in Kenya? Policy Research Working Paper. World Bank. Letölthető: <http://documents.worldbank.org/curated/en/801581468195561492/pdf/WPS7614.pdf>
- Székelly-Doby András [2016]: A kínai reformfolyamat politikai gazdaságtani logikája. *Közgazdasági Szemle*, 61. évf., 12. sz., 1397–1418. o.
- Sun, Y. [2014]: China's Aid to Africa: Monster or Messiah? The Brookings Institution. Letölthető: <https://www.brookings.edu/opinions/chinas-aid-to-africa-monster-or-messiah/>
- Vári Sára [2016]: A kínai fejlesztési együttműködés Afrikában az ezredfordulót követő évtizedben. *Külvgazdaság*, 60. évf., 9–10. sz., 71–94. o.
- WIR [2017]: World Investment Report. United Nations Conference on Trade and Development. Genf. Letölthető: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2017\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/wir2017_en.pdf)
- Xu, H. [2014]: 'Revisit' the Silk Road: A Quasi-Experiment Approach Estimating the Effects of Railway Speed-Up Project on China-Central Asia Exports. ERS conference paper. European Regional Science Association.
- Ye, M. [2015]: China and Competing Cooperation in Asia-Pacific: TPP, RCEP, and the New Silk Road, *Asian Security*, 11:3, 206–224, DOI: 10.1080/14799855.2015.1109509
- Zhang, J. [2016]: How does Chinese foreign assistance compare to that of developed countries? The Brookings Institution. Letölthető: <https://www.brookings.edu/opinions/how-does-chinese-foreign-assistance-compare-to-that-of-developed-countries/>