

A délkelet-ázsiai tengersizorok jelentősége az eurázsiai konnektivitás megvalósításában

The Importance of the Straits of Southeast Asia in Achieving Eurasian Connectivity

Klemensits Péter

https://doi.org/10.47707/Kulugyi_Szemle.2025.2.4

Összefoglaló: A tanulmány a délkelet-ázsiai kritikus tengeri folyosóknak, tengersizoroknak – nevezetesen a Malakka-, a Lombok-, az Ombai- és a Szunda-szorosnak – az eurázsiai összeköttetések fokozásában, a kereskedelem előmozdításában és a nagyhatalmak 21. századi geopolitikai érdekeinek a szolgálatában betöltött stratégiai jelentőségét vizsgálja. Az említett szorosokon halad át a globális tengeri kereskedelem jelentős része, különösen az energiaforrásoké, hiszen csak a Malakka-szorost a világ hajóforgalmának mintegy 30 százaléka érinti. Az Egyesült Államok és Kína közötti, egyre növekvő geopolitikai feszültségek még inkább fokozzák e szorosok jelentőségét, mivel a két ország a kulcsfontosságú hajózási útvonalak feletti befolyás megszerzéséért is folytatja a versenyt. A jelen írás bemutatja, hogy a délkelet-ázsiai tengersizorok milyen alapvető szerepet játszanak a globális kereskedelemben, a regionális gazdasági integrációban és az átalakuló geopolitikai térben – a jelenlegi pozíciójuk arra utal, hogy a fontosságuk a nemzetközi kapcsolatok terén a jövőben tovább fog nőni.

Kulcsszavak: Eurázsia, Délkelet-Ázsia, tengersizorok, geopolitika, gazdaság, konnektivitás

Abstract: *This paper examines the strategic importance of the Southeast Asian straits, namely the Straits of Malacca, Lombok, Ombai and Sunda, for improving Eurasian connectivity, promoting trade, and the geopolitical interests of the great powers of the 21st century. As important maritime corridors, these straits contribute significantly to global maritime trade, particularly in the area of energy resources. The Strait of Malacca alone accounts for around 30 percent of global shipping traffic. Growing geopolitical tensions between the United States and China are increasing the importance of these straits as both countries vie for influence over key shipping routes. The paper highlights the crucial role of the Southeast Asian straits in global trade, regional economic integration, and the changing geopolitical space, and suggests that their importance in international relations will continue to grow in the future.*

Keywords: *Eurasia, Southeast Asia, straits, geopolitics, economy, connectivity*

Bevezetés

A globális tengeri kereskedelem és a geopolitikai dinamika bonyolultsága azt mutatja, hogy bizonyos vízi utak kulcsfontosságú szerepet játszanak a nemzetközi összeköttetésben és a gazdasági fejlődésben. Ez már csak azért is így van, mert a szárazföldön kiépült gyorsvasutak és autópályák megnövekedett jelentősége ellenére a világkereskedelem 80 százaléka még ma is a tengereken zajlik.¹ Ezen útvonalak szempontjából a kiemelt földrajzi helyzetükből adódóan meghatározó szerepet töltenek be egyes régiók. Ilyen például Délkelet-Ázsia, ahol a Dél-kínai-tenger fontosságát nem lehet eléggé hangsúlyozni.² A szorosoknak köszönhetően a szigetvilágban viszont csupán néhány útvonal tett szert stratégiai jelentőségre. Ám közülük létfontosságú tengeri folyosóként emelkedik ki a Lombok-, az Ombai-, a Szunda-, valamint a híres Malakka-szoros. Ezek a szorosok nemcsak a meghatározó szereppel bíró hajózási útvonalak kialakítását tették lehetővé, hanem az érintett nemzetek stratégiai érdekeit is megtestesítik, különösen az ázsiai-csendes-óceáni térségben. A tanulmány e szorosok stratégiai jelentőségének a vizsgálatára vállalkozik: azt mutatja be, hogy milyen szerepet töltenek be a konnektivitás fokozására tett erőfeszítésekben, a kereskedelem előmozdításában és a tengerhez kapcsolódó nagyhatalmi érdekek biztosításában – mindezt a 21. század egyik legmeghatározóbb folyamatának, az Eurázsia-korszak kialakulásának a kontextusában.

A földrajzi háttér

A Malakka-szoros létfontosságú tengeri folyosónak minősül, amely összeköti az Indiai-óceánt a Dél-kínai-tengerrel, s ezzel jelentősen megkönnyíti a nagy gazdaságok közötti áruszállítást. A globális tengeri kereskedelem mintegy 30 százaléka rajta keresztül zajlik, így a világ gazdaságban Malakka a legfontosabb átkelőhely, amelyet a Szezei- (15%) és Panama-csatorna (5%) követ. A forgalmát tekintve naponta körülbelül 210 hajó halad át a szoroson, ami a globális energiaszállítások és kereskedelem – különösen az olaj és a cseppfolyósított földgáz (LNG) – szempontjából nélkülözhetetlen úttá teszi.³ A szoroson keresztül folytatott kereskedelem volumene eléri az évi 3,5 billió dollárt.⁴ Ez Kína tengeri kereskedelmi forgalmának a kétharmadát, Japánénak a 40 százalékát, a világkereskedelemnek pedig az egyharmadát jelenti. Mivel azonban a Malakka-szoros a legkeskenyebb pontján mindössze 2,5 kilométer széles, a hajók áthaladására veszélyt jelenthet a kalózkodás,⁵ egy esetleges blokádnak vagy balesetnek,⁶ és az alapjaiban érintené az indo-csendes-óceáni térség kereskedelmét.

A Lombok-szoros – a zsúfolt Malakka-szoros kulcsfontosságú alternatív útvonalaként – lehetővé teszi a hajók számára, hogy kikerüljék a potenciális torlódási pontokat, s ennek következtében megkönnyíti az Ausztráliával,

Kelet-Ázsiával és a tágabb csendes-óceáni térséggel való kereskedelmi kapcsolatok fenntartását. A szoros Indonézia gazdaságához is egyre növekvő mértékben járul hozzá, például Lombok turisztikai központtá válásának köszönhetően. Mivel a Malakka-szoros a következő 10-20 évben várhatóan már nem lesz képes megbirkózni a mind sűrűbb hajóforgalommal, az indonéz kormány egy ideje arra ösztönzi a szállítókat, hogy helyette a Lombok-szorost vegyék igénybe.⁷ Ez a szoros a maga 250 méteres maximális mélységével különösen a kisebb és közepes méretű hajók számára előnyös, amelyek a Malakka-szoros erőteljes áramlatai között nem tudnak közlekedni. A legkeskenyebb pontján is körülbelül 20 kilométer széles, de a 40 kilométert is eléri a csatorna szélesebb, északi részénél – amely 60 kilométer hosszú, szemben a Malakka-szoros 890 kilométernyi keskeny szakaszával.⁸

Bár az Indiai-óceánt a Floreszi-tengerrel összekötő Ombai-szoros ma még kevésbé forgalmas, mint az előbb említett kettő, de az érzékelhető, hogy egyre fontosabbá válik. Mivel a Timort és Kelet-Indonéziát körülvevő főbb tengeri útvonalak közelében található, belépési pontként szolgál a térség különböző gazdasági tevékenységeihez, különösen a halászat és az idegenforgalom terén. Stratégiai elhelyezkedése lehetővé teszi a hajók számára, hogy kikerüljék a hosszabb és veszélyesebb útvonalakat, ezáltal a társaságok optimalizálni tudják az utazási időt és csökkenteni a szállítási költségeket.⁹

A Malakka-szoros másik alternatíváját a szűk, körülbelül 24–30 kilométer szélességű Szunda-szoros jelenti, amely az Indiai-óceánt a Jáva-tengerrel, majd a Dél-kínai-tengerrel és a Csendes-óceánnal összekötő fő átjáró, s szintén a világ egyik legforgalmasabb hajózási útvonala, amelyen átlagosan napi 80 hajó halad át. A szoros különösen fontos a kőolaj és az LNG, valamint a feldolgozott termékek és a nyersanyagok szállítása szempontjából. A nagy hajózási társaságok az idő és az üzemanyagköltség csökkentése érdekében gyakran használják ezt a rövidebb útvonalat. Emellett a Szunda-szoros stratégiai szempontból olyan nagy szigetek közelében helyezkedik el, mint Jáva és Szumátra, ami nemcsak a kereskedelmi hajózás, de a halászat és a halfeldolgozó ipar, valamint a helyi gazdaságok számára is létfontosságúvá teszi.¹⁰ A hajózási jelentőségét tovább növeli a kulcsfontosságú tengeri kereskedelmi útvonalakhoz való közelsége, így hozzájárul a régió általános gazdasági fejlődéséhez is.

Konnektivitás és a gazdasági tényezők

Nem kétséges, hogy az e vízi utak mentén fekvő országok jelentős gazdasági előnyökhöz jutnak a tengeri forgalom révén. Ezek közé tartoznak a kikötői adókból, a szállítási szolgáltatásokból és a támogató iparágak fejlődéséből származó bevételek. Általános tendencia, hogy a világban a szorosok mentén fekvő kikötők a gyakorlatban logisztikai csomópontként is működnek,¹¹ továbbá az áruk és

a látogatók gyorsabb mozgásának a megkönnyítésével előmozdítják a regionális kereskedelmet és turizmust.

Malajzia és Indonézia komoly hasznot húz a szorosokon keresztül folyó kereskedelemről, mivel a piacra jutás, a közvetlen külföldi befektetések és a regionális együttműködések révén a 20. század második felében sokat javult a két ország gazdasági környezete. A saját kereskedelmük, amely döntő mértékben a stratégiai fontos Malakka-szoroson keresztül zajlik, lehetővé teszi mindkét állam számára, hogy a gazdag természeti erőforrásaikat – például Malajzia pálmaolaját és elektronikai termékeit, valamint Indonézia ásványi anyagait és textiltermékeit – könnyebben exportálják, ami növeli a bevételeiket és ösztönzi a gazdasági növekedésüket.¹² A földrajzi közelségük olcsóbbá teszi a logisztikát és gyorsabbá a szállítást, ami vonzóbbá teszi a velük való kereskedelmet. Ez a hatékonyság hozzájárul a fogyasztók alacsonyabb költségeihez, ugyanakkor támogatja a hazai iparágak fejlődését.¹³ A szorosokon keresztül folyó kereskedelem továbbá a közvetlen külföldi tőkebefektetéseket is ösztönzi, hiszen a vállalatok számára vonzóbbá bírnak a feltörekvő piacok, ami pedig elősegíti az innovációt és a technológiaátadást, s azzal növelik a termelékenységüket.

Az indonéz szigetvilág tengeri útvonalait¹⁴ a jakartai kormány hivatalosan a 2002. évi 37. sz. rendelettel hozta létre; köztük két elsődleges útvonal szerepel: a már kijelölt észak-déli és a tervezett kelet-nyugati. Az útvonalak létfontosságú feladatot töltenek be Indonézia összetett tengeri környezetének kezelésében, továbbá a kereskedelem támogatását szolgálják a navigációs veszélyek csökkentése és a környezet védelme révén, valamint meghatározó szerepet játszanak a regionális stabilitás és a gazdasági növekedés fokozásában, mivel megkönnyítik a szigetek közötti kapcsolattartást. Mindezekon túlmenően Indonéziának a biztonságos hajózás szavatolása melletti elkötelezettségének, illetve a tengeri területe feletti szuverenitása érvényesítésének a kifejezésére is szolgálnak.¹⁵

A tapasztalatok alapján kijelenthető, hogy a kereskedelmi kapcsolatok által ösztönzött együttműködés erősebb gazdasági összefonódást és a regionális integráció előrehaladását eredményezi, ami a közös kihívások kezeléséhez és a régió stabilitásának az előmozdításához vezet. Ez a kölcsönös gazdasági függőség nemcsak Malajzia és Indonézia nemzetgazdaságát erősíti, de az ASEAN-országok kooperációját is elősegíti, ami a globális kereskedelem változó dinamikája közepette hosszú távon hozzájárul a régióbeli stabil növekedés fenntartásához. A stratégiai jelentőségű vízi utak lehetővé teszik az áruk és a szolgáltatások hatékony mozgását az ASEAN-tagállamok között, s ezáltal csökkentik a szállítási költségeket és elősegítik a kereskedelmi tevékenységek zökkenőmentességét.¹⁶ Az olyan kulcsfontosságú kezdeményezések, mint az ASEAN Szabadkereskedelmi Övezet (*ASEAN Free Trade Area, AFTA*),¹⁷ a vámok csökkentésével és a régió belüli kereskedelem ösztönzésével tovább erősítették az integrációt, ezáltal

növelték a kölcsönös gazdasági függőséget.¹⁸ Az ASEAN regionális kereskedelmi megállapodásaiban, például a Regionális Átfogó Gazdasági Partnerségben (*Regional Comprehensive Economic Partnership, RCEP*)¹⁹ való részvétel pedig nagyobb piacokat is teremt, és csökkenti a kereskedelem akadályait, ami további gazdasági növekedést generál. Összességében elmondható, hogy a délkelet-ázsiai szorosok kulcsfontosságú szerepet játszanak a regionális gazdasági növekedés és integráció előmozdítása szempontjából, ezáltal az ASEAN-t a világgazdaság kulcsfontosságú szereplőjévé teszik, s egyúttal a közös fellépés és az együttműködés révén megnövelik annak az ellenálló képességét.

Ahogy arról már szó volt, a globális tengeri kereskedelemben részt vevő áruk körülbelül egyharmadának az áthaladását, valamint a kőolaj és a cseppfolyósított földgáz jelentős részének a tengeri szállítását lehetővé tevő Malakka-szoros a világ egyik legforgalmasabb tengeri útvonala, és az energiabiztonság szempontjából kritikus jelentőséggel bír. Különösen a Közel-Keletről Ázsia nagy gazdaságaiba, például Kínába, Japánba és Dél-Koreába irányuló nyersolaj és LNG átjutása szempontjából nélkülözhetetlen. Mivel az említett országok energiaimportja ezen az útvonalon keresztül történik, a gazdasági stratégiájukban központi szerep jut neki. Az átjárón keresztül naponta több mint 15 millió hordó kőolaj halad tovább, így létfontosságú ütőeret jelent a stabil energiaellátás fenntartása szempontjából.²⁰ A tengersizor egyúttal fojtópontként hatékony biztonsági intézkedéseket és nemzetközi együttműködést is igényel a védelme érdekében. A sebezhetősége következtében az érintett országok egyre inkább az energiaellátási útvonalak diverzifikálására és az infrastruktúra fejlesztésére összpontosítanak, hogy csökkentsék a szorostól való függőségüket. Ez magában foglalja a szárazföldi csővezetékekbe történő beruházásokat és az energiaforrások biztosítását célzó regionális partnerségeket.²¹ A különféle zavarok (kalózkodás, blokádnak, baleset stb.) könnyen az energiaárak emelkedéséhez és az ellátási láncok instabilitásához vezethetnek, ami nemcsak az útvonaltól közvetlenül függő országokra, hanem a globális energiapiacokra is negatív hatással lehet. Az energiaforrásoknak a Lombok- és az Ombai-szoroson keresztül történő szállításának rugalmasságot biztosít a Malakka-szorosban bekövetkező zavarok esetén, így ez szintén hozzájárul azok erősödő szerepéhez.

Az említett szorosok együttes használata jelentősen felgyorsíthatja a tengeri kereskedelmi útvonalakon történő szállítását: minimalizálja a tranzitidőt és a költségeket. Az alternatívák közti választás lehetővé teszi a kereskedők és a hajózási társaságok számára, hogy növeljék a működési hatékonyságukat és csökkentsék az szorosokban kialakuló torlódással kapcsolatos kockázatokat.

Az Eurázsia-korszak és a 21. századi geopolitikai megfontolások

A konnektivitás megvalósítása természetesen nem értelmezhető annak geopolitikai vetülete nélkül. Eurázsia fogalma már a klasszikus geopolitikai gondolkodásban is fontos szerephez jutott,²² ám az a 21. század elején új jelentőséget nyert. A jeles geopolitikai szakértő, Parag Khanna szerint a világ egyre inkább ázsiaivá válik.²³ Ezzel párhuzamosan pedig egy olyan új korszak veszi kezdetét, amelyben a konnektivitás és a komplexitás révén Európa és Ázsia egysége új értelmet nyer, a 21. század pedig Eurázsia évszázada lehet. Peter Frankopan brit történész a 2013-ban útjára indított kínai Övezet és Út Kezdeményezés (*Belt and Road Initiative*, BRI) vizsgálatakor már az eurázsiai szuperkontinens kialakulását vetítette előre.²⁴ Bruno Maçães portugál politikus szerint egy új világtérkép létrejötteinek vagyunk a tanúi, amelynek során az Amerikai Egyesült Államok globális erejének a gyengülésével párhuzamosan az ázsiai országok felemelkedése keletre billenti az erőegyensúlyt, s létrejön a Lisszabontól Jakartáig terjedő új földrajzi entitás, Eurázsia.²⁵ Kent E. Calder, a John Hopkins Egyetem professzora úgy látja, a hidegháborút követően a gazdasági növekedés központja Kelet-Ázsiába helyeződött át, a geopolitikai viszonyok átalakulása, Európa és Ázsia ismételt összekapcsolódása pedig egy új szuperkontinens születését eredményezi, amely az európai-kínai partnerségen alapszik.²⁶

A fentiek tükrében nem meglepő, hogy a szorosok stratégiai jelentősége a globális hatalmak, különösen Kína és az Egyesült Államok fokozott érdeklődését váltotta ki. A BRI egyik alapvető célja, hogy kiterjessze a kínai befolyást a tengeri útvonalakra, az Egyesült Államok pedig a szabad hajózás fenntartásának a fontosságát hangsúlyozza, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy meg kívánja őrizni a stratégiai útvonalak feletti dominanciáját Kínával szemben.

A szorosok összekötik Kínát a délkelet-ázsiai országokkal és a globális piacokkal, s lehetővé teszik az áruk, az energia és az erőforrások mindkét irányú mozgását. Az e vízi utakra irányuló kínai stratégiai összpontosítás célja a konnektivitás javítása és a térségbeli országokkal való gazdasági kapcsolatok erősítése. Az infrastruktúrába – például a kikötőkbe és a logisztikai hálózatokba – történő beruházásokkal Peking a szállítás hatékonyságának a javítására és a szállítási idők csökkentésére törekszik.²⁷ Az ilyen fejlesztések hozzájárulnak a regionális gazdasági növekedéshez és a partnerországokban újabb munkahelyek teremtéséhez. Ezen túlmenően a szorosok feletti ellenőrzés lehetővé tenné Kína számára, hogy biztosítsa az energiaszállítási útvonalakat (Malakka-dilemma), valamint az államok közötti gazdasági együttműködés és kölcsönös függőség előmozdításával növelje a geopolitikai befolyását a régióban.²⁸ A kezdeményezései révén Kína nemcsak a történelmi kereskedelmi útvonalak újjáélesztésére törekszik, hanem arra is, hogy megszilárdítsa a globális kereskedelemben játszó meghatározó szerepét.

De a 21. századi tengeri selyemút diplomáciai értelemben is nagy jelentőséggel bír, s nem véletlen, hogy a kínai külpolitika egyik fő elemévé lépett elő az utóbbi időben. Az orosz-ukrán háború 2022-es kitörését követően pedig a relevanciája tovább nőtt. Délkelet-Ázsia országai a kezdetektől a legfontosabb potenciális partnereknek minősülnek Peking szemében, hiszen a terv elsősorban az ő megbékítésüket is hivatott biztosítani az utóbbi idők asszertívabb kínai kül- és védelempolitika után. Noha Kína hivatalos állítása szerint az infrastruktúrális beruházások nem járnak politikai kötöttségekkel, az érdekei összefonódása nyilvánvaló. Az ASEAN-államok kapcsán pedig a nagyobb stratégiai céljáról sem szabad elfeledkezni: Pekingnek és Washingtonnak a régióbeli vetélkedése miatt a kínai befolyás megerősítése gazdasági és politikai téren egyaránt prioritást élvez. A délkelet-ázsiai tengerszorosok tehát kritikus szerepet játszanak a 21. század gyorsan változó geopolitikai környezetében Kína gazdasági ambícióinak és stratégiai célkitűzéseinek a támogatásában.

Az Egyesült Államok ugyanakkor a maga részéről mindent megtesz annak érdekében, hogy megőrizze a befolyását és gátolja Kína térnyerését, ezért átfogó stratégiával lépett fel a kínai tengeri selyemúttal szemben Délkelet-Ázsiában, amely magában foglalja a diplomáciai, a katonai és a gazdasági kötelezettségvállalások fokozását. Ennek keretében az USA a regionális védelmi képességek megerősítését célzó katonai együttműködés és közös hadgyakorlatok révén igyekszik megerősíteni a térségbeli országokkal, köztük az Indonéziával, Vietnámmal és a Fülöp-szigetekkel való a partnerségét.²⁹ Az olyan kezdeményezései, mint a G7-országokkal közösen indított *Build Back Better World* (B3W)³⁰ és a nemzetközi *Blue Dot Network*³¹ az átlátható és fenntartható infrastruktúrális beruházások előmozdítására összpontosítanak, s a céljuk, hogy alternatívát kínáljanak a kínai BRI-vel szemben. Az említettek révén támogatja az érintett országokat abban, hogy olyan finanszírozási lehetőségeket keressenek, amelyek nem veszélyeztetik a szuverenitásukat. Emellett persze fokozza a katonai műveleteit is – különösen a közös gyakorlatok és a Dél-kínai-tengeren a hajózás szabadságának a fenntartását célzó küldetések révén –, hogy megőrizze a szabályokon alapuló tengeri rendet, és biztosítsa a partnereit a regionális stabilitás iránti elkötelezettségéről.³² A többoldalú fórumokon való aktív részvétellel és a kulcsfontosságú szövetségesekkel (főleg Japánnal, Ausztráliával és Indiával) való kapcsolatok megerősítésével az USA célja, hogy a régióban egységes frontot alakítson ki Kínával szemben.³³ A második Trump-kormány is olyan kereskedelmi megállapodások megkötésére törekszik, amelyek kedveznek az amerikai vállalkozásoknak, illetve a délkelet-ázsiai országokat a gazdasági kapcsolataik diverzifikálására és a Kínától való függőségük csökkentésére ösztönzik. Várhatóan a katonai szövetségeket is hamarosan megerősítik a fokozott együttműködés és a közös hadgyakorlatok révén – különösen az olyan vitatott területeken, mint a Dél-kínai-tenger –, ami a regionális biztonság iránti stratégiai

elkötelezettséget tükrözi. Habár gazdasági értelemben Washington kevesebbet tud nyújtani, mint Peking, az Egyesült Államok befektet a helyi gazdaságokba, és támogatja a jó kormányzást annak érdekében, hogy erősítse a délkelet-ázsiai országokat: csökkentse a kínai befektetésektől való függőségüket, egyben fokozza az ellenálló képességüket.

A két nagyhatalomnak a szorosok ellenőrzéséért és biztonságáért folyó rivalizálása előre nem látható következményekkel járhat az ázsiai-csendes-óceáni térség nemzetközi kapcsolataira és biztonsági kereteire. Az érintett délkelet-ázsiai államok – Indonézia, Malajzia, Szingapúr – alapvetően a Washington és Peking közötti egyensúlyozásra törekszenek, miközben közvetíteni is szeretnének közöttük, de semmiképpen sem választani.³⁴ Az ASEAN-országok azt is felismerték, hogy a biztonsági problémák – többek között a kalózkodás, a területi viták és a tengeri stabilitást veszélyeztető nem állami szereplők – kezelése érdekében együttműködési intézkedésekre van szükség. A regionális partnerekkel végzett közös hadgyakorlatok és a tengeri együttműködési kezdeményezéseik alapvető fontossággal bírnak e vízi utak védelme tekintetében.

A fenntarthatóság problémája

Napjainkban egyre nagyobb aggodalomra adnak okot a tengerszorosokban folyó tevékenységek – különösen a megnövekedett hajóforgalom, a szennyezés, a túlhalászás és az élőhelyek pusztulása – következtében jelentkező negatív hatások. Az egyik legfontosabb problémát a tengerszennyezés jelenti, amelynek a forrása lehet olajszivárgás, ballasztvíz-kibocsátás és a nemzetközi környezetvédelmi előírásokat nem betartó hajók által kibocsátott – gyakran veszélyes – hulladék.³⁵ Ez a fajta szennyezés a tengeri biodiverzitást és a vízminőséget veszélyezteti, de a hajózás emellett légszennyezést is okoz, s ezzel nemcsak a levegő rossz minőségéhez járul hozzá, hanem az éghajlatváltozáshoz is. A túlhalászás szintén kritikus probléma, amely a halállomány kimerüléséhez vezet, és a tengeri táplálékláncra nagyon káros hatást gyakorol. A nem megfelelő halászat tovább károsítja az olyan létfontosságú élőhelyeket, mint a korallzátonyok és a mangroveerdők.³⁶

A kikötői műveletek az élőhelyek pusztulását okozzák, a zajszennyezés pedig a helyi ökoszisztémákat is megzavarhatja. A kotrási és az építési tevékenységek a partvonalak megváltoztatásával és a kritikus élőhelyek károsításával tovább súlyosbítják a felsorolt problémákat. Az intenzív tengeri forgalom növeli a balesetek valószínűségét, amelyek olajkiömlésekhez és más környezeti katasztrófákhoz vezethetnek.³⁷ A kikötők és az infrastruktúra bővítése érdekében végzett part menti fejlesztések számos esetben megzavarják az élőhelyeket, károsítják az alapvető ökoszisztémákat, és csökkentik a biológiai sokféleséget. Ráadásul a ballasztvízzel behurcolt invazív fajok kiszoríthatják, akár el is pusztíthatják az

őshonos fajokat, ami a helyi ökoszisztémák káros átalakulását idézheti elő. Az éghajlatváltozás a tengerszint emelkedése és a gyakoribbá váló szélsőséges időjárási jelenségek révén még inkább súlyosbítja ezeket a kihívásokat, s tovább veszélyezteti a part menti közösségeket és tengeri környezetet.

E sokrétű problémák kezelése összehangolt erőfeszítéseket igényel a kormányoktól, az iparágak képviselőitől és a helyi közösségektől a fenntartható tengeri gyakorlatok és védelmi intézkedések végrehajtása érdekében. Éppen ezért a tengeri kereskedelem előmozdítása esetén az összetett, de nagyon komoly feladatra, az ökológiai károk minimalizálását célzó szabályozási intézkedések létrehozására és azok betartatására is szükség van. Az ASEAN elkötelezett a fenntartható fejlődés³⁸ mellett, de a nemzetközi kereskedelemben érintett összes szereplőnek hasonló hozzáállást kell mutatnia.

A jövőbeli kilátások

A navigációs technológia terén tapasztalható legújabb innovációk – például a műholdas nyomkövetés és a valós idejű hajózási adatok hozzáférhetővé tétele – fokozzák a hajók védelmét, és egyszerűbbé teszik a forgalomirányítást. Ez kétségkívül csökkentheti a szorosokban való áthaladás idejét, és növelheti a biztonságot. A környezetvédelmi monitoringrendszerek szintén kulcsszerepet játszanak a hajózásnak a tengerbiológiára gyakorolt hatásai kezelésében, s biztosítják a fenntartható gyakorlatok folytatását.

A kikötői létesítményekbe, a logisztikai infrastruktúrába és az intermodális szállítási rendszerekbe történő folyamatos beruházások elengedhetetlenek a növekvő hajózási igények kielégítéséhez. De az infrastruktúra-fejlesztések során a fenntarthatóságot is figyelembe kell venni, és a megnövekedett tengeri tevékenység környezeti lábnyomának a mérséklése érdekében zöldtechnológiákat és az azoknak megfelelő jó gyakorlatokat kell beépíteni.³⁹

A geopolitikai feszültségek éleződése következtében a tengersizoroknak a nemzetközi kapcsolatokban betöltött szerepe minden bizonnyal növekedni fog. A regionális hatalmak viszonyának a kezelésében létfontosságúak az együttműködést elősegítő párbeszédok, különösen a biztonsági és a kereskedelmi megállapodások. A térségbeli integráció és a stratégiai partnerségek biztosíthatják, hogy a szorosok nyitottak és biztonságosak maradjanak a nemzetközi kereskedelem számára.

A délkelet-ázsiai szorosok egyértelműen fontos szerepet játszanak az összeköttetések fokozásában, a kereskedelem fejlődésében és a regionális biztonság alátámasztásában. A tengeri útvonalak konvergenciája lehetővé teszi, hogy a nemzetközi kereskedelem létfontosságú ütőereiként funkcionáljanak, ami azt is jelenti, hogy a továbbiakban is a geopolitikai stratégiák középpontjában fognak állni.

Kijelenthető, hogy az említett tengerszorosok által megerősített konnektivitás növeli a regionális és a globális kereskedelem hatékonyságát. Az alternatív útvonalakat kínáló Lombok-, Szunda- és Ombai-szoros nemcsak a Malakka-szoros zsúfoltságát enyhíti, hanem rugalmasságot is biztosít, mert lehetővé teszik, hogy a hajók a változó geopolitikai kontextusban és az előre nem látható zavarok között is megfelelő utat találjanak. Ez az alkalmazkodóképesség különösen előnyös a *just-in-time* ellátási láncok⁴⁰ esetében, ahol az időszerűség kritikus fontosságú.

Indonézia és Malajzia – akárcsak a múltban – továbbra is kihasználhatja a szorosokon áthaladó, mára számottevően megnövekedett hajóforgalmat a gazdasági növekedése érdekében. A kikötők és a logisztikai csomópontok stratégiai fejlesztése jelentősen hozzájárulhat a helyi gazdaságok bővüléséhez: munkahelyeket teremt, fellendíti a turizmust, és elősegíti a kereskedelmet. A tengerszorosok körüli infrastrukturális beruházásokat ösztönző gazdaságpolitikák pedig maximalizálhatják a regionális előnyöket. A délkelet-ázsiai országok adott esetben e téren a kínai és az amerikai érdeklődést is kihasználhatják, mégis elkerülhetik a két fél közötti választás kényszerét.

A Kína és az Egyesült Államok közötti rivalizálás várhatóan tovább fog erősödni, miközben mindkét fél igyekszik a saját befolyását az ázsiai-csendes-óceáni térségben kiterjeszteni, ami még inkább kiemeli a Lombok-, az Ombai-, a Szunda- és a Malakka-szoros feletti ellenőrzés jelentőségét.

A növekvő tengeri forgalom sürgető környezetvédelmi problémákat is felvet. A hatékony irányítás és a szilárd szabályozási keretek a jövőben elengedhetetlenek lesznek ahhoz, hogy a tengeri ökoszisztémákat megvédjük a hajózási tevékenységek káros hatásaitól. A térségbeli érdekelt feleknek a fenntartható gyakorlatok iránti elkötelezettsége minden bizonnyal döntő szerepet fog játszani e tengeri folyosók hosszú távú fennmaradásának a biztosításában.

Nem túlzás kijelenteni, hogy az intelligens hajózási technológiák és az infrastrukturális beruházások növekedése olyan jövőt jelez, amelyben a tengeri kereskedelem szempontjából e szorosok továbbra is kulcsfontosságúak maradnak. A változó geopolitikai viszonyok azonban fokozott éberséget és alkalmazkodást igényelnek majd a regionális szereplők és a globális hatalmak részéről egyaránt.

Konklúzió

A tanulmány megkísérelte röviden összefoglalni a délkelet-ázsiai szorosok – különösen a Malakka-, a Lombok-, az Ombai- és a Szunda-szoros – stratégiai jelentőségét az eurázsiai konnektivitás és a globális tengeri kereskedelem vonatkozásában.

Megállapíthatjuk, hogy az említett szorosok létfontosságú tengeri folyosóként szolgálnak, amelyek összekötik a nagy gazdaságokat, hiszen önmagában a Malakka-szoroson a globális tengeri kereskedelem részeként szállított áruk mintegy 30 százaléka halad át, és alapvető fontosságú az olyan országok energiaellátása szempontjából, mint Kína, Japán és Dél-Korea.

Az e szorosokkal határos országok – mint Malajzia és Indonézia – jelentős gazdasági előnyökre tesznek szert a tengeri forgalomból a kikötői bevételek, a közvetlen külföldi befektetések és a jobb kereskedelmi logisztika révén, s ezzel egyúttal hozzájárulnak a regionális gazdasági növekedéshez és integrációhoz.

A globális hatalmak – különösen Kína és az Egyesült Államok – közötti növekvő verseny pedig még fokozza a szorosok geopolitikai jelentőségét. Kína Övezet és Út Kezdeményezése az összeköttetések és a gazdasági kapcsolatok fokozása érdekében éppen e vízi utakra összpontosít, míg az USA arra törekszik, hogy megőrizze felettük a befolyását, és fenntartsa a tengeri átjárókon való áthaladás szabadságát.

A hajóforgalom növekedése azonban jelentős környezeti kihívásokkal jár. Ilyen például a tengerek szennyezése, a túlhalászás és az élőhelyek pusztulása. A tengeri ökoszisztémák védelméhez nélkülözhetetlen a fenntartható gyakorlatok megvalósítása, amihez a térségbeli szereplők és a nemzetközi szervek közötti együttműködésre van szükség.

Az új Eurázsia korszakában e tengersizorok valószínűsíthetően sokkal inkább a fókuszba fognak kerülni egyik oldalról a kereskedelmi útvonalak és a navigáció technológiai fejlődésének, a másikon a lehetséges környezeti kihívásoknak az összefüggésében, s minden érintett számára egyértelművé válik, hogy olyan fenntartható fejlesztési politikákra van szükség, amelyek a gazdasági növekedést képesek a környezetvédelemmel összehangolni.

A délkelet-ázsiai szorosoknak a gazdasági, környezeti és politikai dimenziók figyelembevételével történő vizsgálata elengedhetetlen a globális konnektivitás dinamikájának a megértéséhez. E stratégiai jelentőségű vízi utak kihasználása jelentős előnyökkel járhat – nemcsak a közeli államok, hanem a kereskedelemben és a gazdasági fejlődésben részt vevő szélesebb nemzetközi közösség számára is. A biztonságuk és a fenntarthatóságuk megőrzése azonban olyan kihívás marad, amely határokon és ágazatokon átívelő együttműködést igényel.

Jegyzetek

- 1 UNCTAD, „Review of Maritime Transport”, <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 2 A Dél-kínai-tenger a globális kereskedelem szempontjából kulcsfontosságú tengeri folyosó, amelyen a világ tengeri szállításainak több mint 60 százaléka halad át. Ez 2023-ban csak az energiaforrások tekintetében mintegy 10 milliárd hordó kőolajat és 6,7 billió

- köbméter földgázt jelentett. Életbevágóan fontos útvonalként szolgál a különböző áruk, köztük az olaj, az elektronikai és a mezőgazdasági termékek szállításához, mivel jelentősen befolyásolja a nemzetközi ellátási láncokat. *U. S. Energy Information Administration*, „Regional Analysis Brief: South China Sea”, https://www.eia.gov/international/content/analysis/regions_of_interest/South_China_Sea/south_china_sea.pdf (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 3 *Port Economics, Management and Policy*, „Capacity of Key Strategic Passages”, <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/capacity-key-strategic-passages/#:~:text=The%20capacity%20of%20the%20Strait%20of%20Malacca%20is,economy%2C%20followed%20by%20Suez%20%2815%25%29%20and%20Panama%20%285%25%29> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 4 Dent, Thomas: „The Strait of Malacca’s Global Supply Chain Implications”, *Institute for Supply Management*, <https://www.ismworld.org/supply-management-news-and-reports/news-publications/inside-supply-management-magazine/blog/2023/2023-11/the-strait-of-malaccas-global-supply-chain-implications/#:~:text=The%20volume%20of%20trade%20that%20transits%20through%20this,trade%2C%20and%20a%20third%20of%20all%20worldwide%20trade> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 5 A kalózkodás hosszú múltra visszatekintő probléma Délkelet-Ázsiában, különösen az olyan kritikus tengeri útvonalakon, mint a Malakka- és a Szingapúri-szoros. 1995 és 2013 között a globális kalóztámadások 41 százalékát a térségben követték el. Annak ellenére, hogy az elmúlt években a megerősített regionális együttműködésnek és az intézkedéseknek – például a fokozott tengeri járőrözésnek és a nemzetközi partnerségeknek – köszönhetően javult a helyzet, és csökkenés tapasztalható a kalóztámadásokban, a fenyegetés továbbra is fennáll. 2021-ben a Szingapúri-szorosot nevezték meg a kalózkodás szempontjából a legveszélyeztetettebb térségnek, ahol a világon összesen bejelentett incidens 61,4 százaléka történt. A kalózkodás típusa a kisstílusú lopásoktól a szervezett bűnözésig terjed, például hajóeltérítések és váltságdíjért történő emberrablások. Storey, Ian: „Piracy and the Pandemic: Maritime Crime in Southeast Asia, 2020–2022”, *Fulcrum*, <https://fulcrum.sg/piracy-and-the-pandemic-maritime-crime-in-southeast-asia-2020-2022/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 6 Jó példa erre az a közismertté vált eset, amikor a Szeuei-csatornát 2021 márciusában hat napra elzárta az ott zátonyra futott Ever Given konténerszállító hajó. Az Allianz német biztosítótársaság szerint az eset heti 6-10 milliárd dollárba kerülhetett a globális kereskedelemnek. Martin, Nik: „Suez Canal: One of the Biggest Trade Chokepoints”, *Deutsche Welle*, <https://www.dw.com/en/suez-canal-blockage-4-of-the-biggest-trade-choke-points/a-57020755> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 7 *Ship & Bunker*, „Lombok, Makassar Straits Could Replace Malacca Strait as Main Sea Trading Lane, Says Indonesian Government”, <https://shipandbunker.com/news/apac/711885-lombok-makassar-straits-could-replace-malacca-strait-as-main-sea-trading-lane-says-indonesian-government> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 8 Kuper, Stephen: „The Indo-Pacific’s Maritime Choke Points: Sunda and Lombok”, *Defence Connect*, <https://www.defenceconnect.com.au/maritime-antisub/4240-the-indo-pacific-s-maritime-choke-points-sunda-and-lombok> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 9 *Desteia*, „What Maritime Choke Points Show about Trade”, <https://desteia.com/2024/08/12/maritime-choke-points/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 10 *Hellenic Shipping News*, „Alternative Shipping Routes in Asia Pacific Trade: Strategic Importance of the Sunda Strait, Sabang, Andaman and the Nicobar Islands”,

A délkelet-ázsiai tengersizorok jelentősége

- <https://www.hellenicshippingnews.com/alternative-shipping-routes-in-asia-pacific-trade-strategic-importance-of-the-sunda-strait-sabang-andaman-and-nicobar-islands/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 11 Erre egyébként a legjobb példa a Malakka- és a Hormuzi-szoros, illetve a Panama- és a Szezi-csatorna, hiszen döntő szerepet játszanak a globális ellátási láncok hatékony és eredményes fenntartásában. A lezárásuk jelentősen befolyásolhatja a kereskedelmet, és gazdasági instabilitást idézhet elő világszerte.
 - 12 Evers, Hans-Dieter és Gerke, Solvay: „The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development” *ZEF Working Paper Series*, no. 17. (2006): 13. Elektronikusan elérhető: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/88407/1/578445646.pdf>.
 - 13 *The National Bureau of Asian Research*, „Goeconomic Crossroads: The Strait of Malacca’s Impact on Regional Trade”, <https://www.nbr.org/publication/geoeconomic-crossroads-the-strait-of-malaccas-impact-on-regional-trade/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 14 *Indonesian Archipelago Sea Lanes (ASLs)*.
 - 15 *United States Department of State, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs*, „Limits in the Seas”, <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/02/LIS-141.pdf> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 16 Severino, Rodolfo C. Jr.: „ASEAN and the Growth of Regional Cooperation in Southeast Asia”, <https://asean.org/asean-and-the-growth-of-regional-cooperation-in-southeast-asia-by-rodolfo-c-severino-jr/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 17 Az AFTA a Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége (ASEAN) által 1992 januárjában aláírt kereskedelmi megállapodás a tagországok közötti gazdasági integráció és szabadkereskedelem előmozdítására. A fő célkitűzése a tagállamok közötti áruforgalom vámkorlátjainak a felszámolása, a kereskedelem és a gazdasági együttműködés fokozása.
 - 18 *The European Foundation for South Asian Studies*, „The ASEAN Way: Regional Integration Processes and Limits to Integration in Southeast Asia”, <https://www.efsas.org/publications/articles-by-efsas/the-asean-way-regional-integration/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
 - 19 A RCEP a világ legnagyobb szabadkereskedelmi megállapodása, amelyet 2020. november 15-én írt alá az ázsiai-csendes-óceáni térség 15 országa. Az egyezmény célja a kereskedelem és a gazdasági integráció fokozása a vámok csökkentése, a vámeljáráások egyszerűsítése, valamint a beruházások, továbbá az áruk és szolgáltatások kereskedelmének az előmozdítása révén.
 - 20 *The National Bureau of Asian Research*, „Goeconomic Crossroads”.
 - 21 Dent: „The Strait of Malacca’s Global Supply Chain Implications”.
 - 22 Részletesebben lásd: Klemensits Péter: „The Role of Eurasia in the Classical Geopolitical Theories” in *Towards the Rise of Eurasia: Competing Geopolitical Narratives and Responses*, szerk. Salamin Géza és Klemensits Péter (Budapest: Corvinus University of Budapest, 2021), 17–34. o.
 - 23 Khanna, Parag: *The Future Is Asian* (New York, NY: Simon & Schuster, 2019), 36. o.
 - 24 Frankopan, Peter: *The New Silk Roads: The Present and Future of the World* (London: Bloomsbury, 2018), 266. o.
 - 25 Maçães, Bruno: *Belt and Road: A Chinese World Order* (London: Hurst & Company, 2018), 235. o.
 - 26 Calder, Kent E.: *Super Continent: The Logic of Eurasian Integration* (Stanford, CA: Stanford University Press, 2019), 71. o.
 - 27 Green, Michael J.: „China’s Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region”, *Center for Strategic and International Studies*,

- <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-strategic-and-economic-implications-indo-pacific-region> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 28 2003 novemberében Hu Csin-tao elnök Kína helyzetét „Malakka-dilemmának” nevezte – a kifejezéssel az alternatívák hiányára és az országnak a tengeri blokáddal szembeni sebezhetőségére utalt. Az államfő felvetette, hogy „bizonyos hatalmak mindvégig beavatkoztak a [Malakka-] szoroson keresztül történő hajózásba, és megpróbálták azt ellenőrizni”. Egyértelmű, hogy a „bizonyos hatalmak” alatt az Egyesült Államokat értette. A Malakka-dilemma megoldása érdekében a pekingi hatóságok már régóta alternatív útvonalak bevonására, az energiaforrások diverzifikálására és a megújuló energiaforrások arányának a növelésére törekednek. Paszak, Pavel: „China and the »Malacca Dilemma«, *Warsaw Institute*, <https://warsawinstitute.org/china-malacca-dilemma/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 29 Madero, Lindsey: „The Maritime Silk Road – Concerns for U.S. National Security”, *JAMS*, 13., no. 2. (2022). Elektronikusan elérhető: <https://www.usmcu.edu/Outreach/Marine-Corps-University-Press/MCU-Journal/JAMS-vol-13-no-2/The-Maritime-Silk-Road/>.
- 30 A G7-tagállamok 2021 júniusában amerikai javaslatra indították el a B3W-t a fejlődő országok kritikus infrastruktúráinak a fejlesztésével kapcsolatos finanszírozási igényei kielégítésére. A kezdeményezés révén 2035-ig mintegy 40 billió dollárnyi magánszektorbeli beruházást kívánnak mozgósítani, hogy elősegítsék a fenntartható infrastruktúra-fejlesztést, amely létfontosságú a gazdasági növekedéshez és az alacsonyabb jövedelmű országok életszínvonalának a javításához.
- 31 A *Blue Dot Network* egy nemzetközi kezdeményezés, amelyet az Egyesült Államok, Japán és Ausztrália indított útjára, és a célja a magas színvonalú infrastrukturális beruházások előmozdítása. Olyan tanúsítvánnyal rendelkezik, amely biztosítja, hogy az érintett projektek megfeleljenek a környezeti fenntarthatóság, a társadalmi felelősségvállalás és a gazdasági életképesség szigorú előírásainak. A kezdeményezés a minőségi infrastruktúra iránti növekvő kereslet kielégítésére irányul, különösen a fejlődő régiókban, miközben elősegíti a finanszírozás átláthatóságát és elszámoltathatóságát is.
- 32 Kína mesterséges szigetépítéseitj
- 33 Xander, Causwell: „An Alternative Containment Strategy: How to Counter China’s Maritime Silk Road Initiative”, *Georgetown Security Studies Review*, <https://georgetownsecuritystudiesreview.org/2018/06/27/an-alternative-containment-strategy-how-to-counter-chinas-maritime-silk-road-initiative/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 34 Klemensits Péter: „Délkelet-Ázsia geopolitikai jelentősége az új multipoláris világrendben”, *Eurázsia Szemle*, 1., no. 1. (2021): 107.
- 35 *Inspire Clean Energy*, „Causes & Effects of Ocean Pollution: What Are the Sources?“, <https://www.inspirecleanenergy.com/blog/clean-energy-101/causes-and-effects-of-ocean-pollution> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 36 Bradford, John és Edwards, Scott: „The Evolving Nature of Southeast Asia’s Maritime Security Threats”, *Asia Maritime Transparency Initiative*, <https://amt.csis.org/the-evolving-nature-of-southeast-asias-maritime-security-threats/> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).
- 37 Fallin, Danielle, Poling, Gregory B., Ingram, Amanda, Hudes, Simon Tran: „Oceans of Opportunity: Southeast Asia’s Shared Maritime Challenges”, *Asia Maritime Transparency Initiative*, <https://www.csis.org/analysis/oceans-opportunity-southeast-asias-shared-maritime-challenges> (a letöltés ideje: 2025. március 10.).

- 38 A fenntartható fejlődés fogalma olyan átfogó megközelítést takar, amely a gazdasági növekedés, a társadalmi befogadás és a környezetvédelem közötti egyensúlyra törekszik. A koncepció a felelős erőforrás-gazdálkodást, a minimális környezeti hatást, valamint a jólét és a lehetőségek igazságos elosztását hangsúlyozza.
- 39 A hajózási ágazat egyre inkább különböző zöldtechnológiákat alkalmaz a környezeti hatások minimalizálása és a fenntarthatóság fokozása érdekében. A legfontosabb innovációk közé a következők sorolhatók: alternatív üzemanyagok, energiahatékonysági technológiák, megújuló energiaforrások, hulladékkezelő rendszerek, levegőkibocsátást szabályozó technológiák, digitalizáció és intelligens hajózás, hibrid és elektromos meghajtás, ballasztvízkezelő rendszerek.
- 40 A *just-in-time* (JIT) ellátási lánc egy olyan irányítási stratégia, amelynek célja a készlet optimalizálása azáltal, hogy az anyagokat csak akkor szállítják, amikor a gyártási folyamat során szükség van rájuk. A nyersanyagrendelések és a gyártási ütemtervek szinkronizálásával a JIT minimalizálja a készletszinteket, csökkenti a készletezési költségeket és a hulladékot. Ez a megközelítés a beszállítókkal való szoros kapcsolatokra és hatékony kommunikációra, valamint a megbízható logisztikai rendszerekre támaszkodik az időben történő szállítás és a hatékony működés biztosítása érdekében.