

Fenyő Márton - Kirtág Dorina

A KKE-régió infrastrukturális fejlődési lehetőségei az USA-Kína versengés kontextusában

„Kína nem tud hatékonyan létezni Eurázsia nyugati szélén a kelet-közép-európai térségben kialakított erős jelenlét és együttműködés nélkül, ahogyan az USA is képtelen fenntartani befolyását Európában és a Közel-Keleten e stratégiai jelentőségű régió nélkül.” – [Warsaw Institute Review](#)

A közép- és kelet-európai régió az elmúlt években fokozatosan vált a kínai-amerikai nagyhatalmi rivalizálás egyik színterévé, amit jól szemléltet az a tény is, hogy ezalatt megalakult két fontos, a térség fejlesztését célzó multilaterális együttműködési platform is. Ezek egyike a Kínával való gazdasági kapcsolatok elmélyítését célzó [„17+1” együttműködés](#) (China-CEEC), de emellett nagy potenciált rejt az infrastrukturális fejlesztések tekintetében az ennek mintegy ellenpólusaként 2016-ban intézményesült [Három Tenger Kezdeményezés](#) (3SI - Three Seas Initiative) is.

Ahogy arra az MNB [330 pontos versenyképességi programja](#) is rávilágít, a fejlett hagyományos és modern infrastruktúra megléte – a hatékony energiafelhasználás mellett – megkerülhetetlen feltétel Magyarország, illetve tágabb értelemben véve régióink hosszú távú gazdasági versenyképessége szempontjából. Hasonló irányt jelölt meg a Nemzetközi Valutaalap (IMF) vezérigazgatója, Kristalina Georgieva is, aki 2020 szeptemberében a Három Tenger Kezdeményezést méltatva [kiemelte](#), hogy a bruttó hazai termék (GDP) minden egyes, az infrastruktúra fejlesztésére fordított százaléka rövid távon 0,5-0,75%-kal, hosszú távon pedig 2-2,5%-kal növelheti a kelet-, közép- és dél-európai térség gazdasági kibocsátását, amit tovább fokozhatnak a regionális infrastrukturális beruházások. A [Nemzetközi Valutaalap vonatkozó tanulmánya](#) arra is rávilágít, hogy az Európai Unióhoz 2004-ben, illetve azt követően csatlakozott tagállamok infrastrukturális felzárkózása az EU15-ök átlagához képest 2030-ig évente a GDP 3-8%-ának megfelelő, sőt még ennél nagyobb összeget is

igényelhet, ha a fejlesztések tekintetében figyelembe vesszük az éghajlatváltozás hatásaival szembeni ellenállóképességre, illetve a zöldberuházásokra vonatkozó követelményeket is.

A Három Tenger Kezdeményezés kifejezett célja a Balti-tenger, a Fekete-tenger és az Adriai-tenger 12 állama, valamint az Európai Unió (EU) többi tagállama között meghúzódó fejlettségi szakadék áthidalása a határokon átívelő energia-, közlekedési és digitális infrastruktúrába történő beruházások előmozdításával. A 2018. szeptemberi bukaresti csúcstalálkozón – amelyen egyebek mellett döntés született egy közös [fejlesztési alap](#) (3SIIF – Three Seas Initiative Investment Fund) létrehozásáról is – a kezdeményezés [48 projektjét](#) határozták meg a három fejlesztési pillérhez kapcsolódóan, mely 2020-ban további [28 projekttel](#) egészült ki. A nagyobb projektek közül kiemelhető például a Via Carpatia közlekedési folyosó létrehozása, továbbá a Rail Baltica és a Via Baltica projektek, amelyek az érintett országok közötti logisztikai összeköttetés javítását hivatottak megvalósítani.

A [finanszírozási mechanizmus](#) a remények szerint a Három Tenger Kezdeményezés Fejlesztési Alapon túl kiegészül majd a magánszektor beruházásaival, és arról sem szabad megfeledkezni, hogy több olyan uniós finanszírozási eszköz is rendelkezésre áll, amely összhangban van a Három Tenger Kezdeményezés céljaival. A kezdeményezés erőteljes diplomáciai támogatást élvez az USA részéről, amely a 2020. februári müncheni biztonsági konferencián [egymilliárd dolláros felajánlást](#) tett a kezdeményezés infrastrukturális projektek finanszírozására. Ennek első, mintegy 300 millió dolláros részéről már [konkrét döntés](#) is született.

A [Három Tenger Kezdeményezés keretében](#) célul tűzött infrastrukturális beruházások nemcsak a januárban leköszönt Trump-adminisztrációnak a régió és maga a kezdeményezés sikere iránti kifejezett elköteleződése, hanem az amerikai Kongresszus erős kétpárti támogatottsága is egyre jelentősebb hangsúlyt kölcsönöz. A kezdeményezés republikánus és demokrata pártokon átívelő, egységes amerikai támogatása pedig kijelölheti az utat Joe Biden számára is. Az USA új elnöke, ha nem is ugyanakkora vehemenciával, de vélhetően folytatni fogja elődje kelet-közép-európai régióval kapcsolatos külpolitikáját, amelynek az amerikai gazdasági és

nagyhatalmi érdekek előtérbe helyezése mellett nem titkolt célja Peking és Moszkva térségbeli befolyásának ellensúlyozása. A Három Tenger Kezdeményezés és a 17+1 együttműködés közötti lényeges különbség, hogy amíg utóbbi kiterjed az infrastrukturális beruházásokra erőteljes igényt mutató balkáni régióra, addig a [előbbiben](#) kizárólag az Európai Unióban is tagsággal rendelkező országok vesznek részt.

A fokozott amerikai érdeklődés jól tükrözi a Három Tenger Kezdeményezés mögött húzódó elsődleges geopolitikai célt: megakadályozni Kína komolyabb térnyerését a régióban, valamint éket verni Oroszország és annak korábbi közép-európai befolyási övezete között. A kezdeményezés mindemellett további előnyökkel is járhat az USA számára az amerikai kereskedelmi és egyéb gazdasági érdekek megerősítése szempontjából. Minthogy az USA kőolaj- és gázexportórrá vált, Közép-Európa is potenciális piacot jelent számára az energiahordozók, valamint a szállításukhoz, tárolásukhoz szükséges technológiák exportja tekintetében. Ehhez viszont jobb csővezeték-elosztórendszerre van szükség, így a kezdeményezés többek között az új észak-déli gázvezeték-infrastruktúra fejlesztésére összpontosít.

Noha Kína nem exportál energiahordozókat Közép- és Kelet-Európába, a Három Tenger Kezdeményezés további két pilléréhez köthető területeken, így például a közlekedési infrastruktúra és a digitalizáció terén jelentős érdekeltségei vannak a térségben. Kína elsősorban logisztikai szempontú infrastrukturális beruházásokban érdekelt, ám ezen túlmenően az energetikai és egyes technológiai ágazatokban is szeretné megvetni a lábát a régióban. A logisztikai fejlesztések mögött húzódó motiváció könnyen megérthető, hiszen Peking „Új Selyemút” tervének alapvető részét képezi azon alternatív szállítási útvonalak feltérképezése és kiaknázása, melyek kedvezőbb stratégiai pozíciót teremtenek az ázsiai ország számára elsősorban a célpiacok elérését tekintve.

Ezenkívül a 17 közép- és kelet-európai országban megvalósított projektek referenciaként szolgálhatnak további kínai befektetések számára a tágabb régióban, különösen Nyugat-Európában. A 2021 februárjában megrendezett – immár kilencedik – 17+1 csúcstalálkozón a felek az együttműködés új területekre (például

oktatás, egészségügy, tudományos kutatás) való kiterjesztésében állapodtak meg. A poszt-pandémiás gazdasági fellendülésre összpontosító csúcstalálkozón – amelyre kevesebb mint egy hónappal Joe Biden amerikai elnök hivatalba lépését követően került sor – Kína azt kívánta demonstrálni, hogy a KKE-régióval fennálló kapcsolatai továbbra is stabil lábakon állnak, és erre az amerikai elnökváltásnak sem lesz hatása. A beruházási tevékenységet a jövő évtől kezdődően pedig fel is lendítheti az EU-Kína által megkötött átfogó beruházási megállapodás (Comprehensive Agreement on Investment – [CAI](#)).

A régió infrastrukturális és gazdasági fejlesztésével kapcsolatos tervek megvalósulása egyébként olyan pozitív eredményekkel járhat, mint – ahogyan arra a Három Tenger Kezdeményezés tallinni csúcsának alkalmával Rumen Radev bolgár államfő is rámutatott a térség jövője kapcsán – a tudományos és oktatási potenciál megerősítése. Végül soron pedig akár olyan hozadékok is lehetnek, mint például az ellátási láncoktól való függés mértékének mérséklése. Ugyanakkor a jellemzően egymásnak homlokegyenest ellentmondó nagyhatalmi érdekek között kihívásokkal telivé válhat a diplomáciai mozgástérben való hatékony manőverezés, ami viszont elősegítheti a stratégiai szövetségek létrejöttét, illetve megerősödését annak érdekében, hogy a kelet-közép-európai régió valódi hídszerepet tudjon betölteni az atlanti és az eurázsiai tér között.

„Szerkesztett formában megjelent a [portfolio.hu](#) oldalon 2021. március 24-én.”