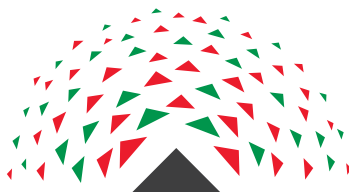




Kína kapcsolata
Közép- és Kelet-Európával:
a „16+1” együttműködés eddigi mérlege
China's Relations with Central and Eastern Europe:
the Balance of the '16+1' Cooperation
Goreczky Péter
T-2017/9.



KKI-tanulmányok

A Külügyi és Külgazdasági Intézet időszaki kiadványa

Kiadó:

Külügyi és Külgazdasági Intézet

Lektorálta:

Szabó Barnabás

Szöveggondozás és tördelés:

Tevelyné Kulcsár Andrea

A kiadó elérhetősége:

H-1016 Budapest, Bérc utca 13-15.

Tel.: + 36 1 279-5700

Fax: + 36 1 279-5701

E-mail: info@ifat.hu

<http://kki.hu>

© Goreczky Péter, 2017
© Külügyi és Külgazdasági Intézet, 2017
ISSN 2064-9460



Összefoglalás: Kína, illetve Közép- és Kelet-Európa országainak a kapcsolata jelentős változáson ment keresztül az utóbbi öt évben. A régió 16 államát egyetlen kategóriaként kezelve, az ázsiai ország útjára indította a „16+1” néven ismert együttműködési mechanizmust, amely kétoldalú kapcsolatok hálójaként működik, a középpontban Kínával. A kínai érdekek egyértelműek, ugyanakkor az együttműködésben részt vevő közép- és kelet-európai országok jelentősen különböznek a gazdasági fejlettség tekintetében, ennek megfelelően a motivációik is eltérőek. Ebből kifolyólag az együttműködés konkrét eredményei sem mutatkoznak minden országnál. A „16+1” jövője szempontjából kulcskérdés, hogy egyre több kézzelfogható eredményt hozzon azokban az államokban is, amelyek eddig kevesebb előnyét élvezhették a kínai kapcsolatok fejlődésének.

Abstract: *Relations between China, Central, and Eastern Europe (CEE) have seen remarkable improvement in the last five years. Perceiving 16 countries from the region as a single category, China launched the so-called '16+1' cooperation mechanism, a network of bilateral relations with the Asian country being in the middle. China's interests are mostly clear, however, CEE participants differ substantially in terms of economic development level, which results in a variety of motivations. Accordingly, not every participating country could secure concrete achievements via the cooperation mechanism. As for the future of '16+1,' it is a key issue to deliver results in those countries as well, which have benefited less from improving Chinese relations, so far.*

BEVEZETÉS

Fél évtized telt el azóta, hogy Varsóban útjára indult Kína és 16 közép- és kelet-európai ország, röviden a „16+1” együttműködése. Történelmi távlatban öt év természetesen nagyon rövid időszaknak mondható, ám elegendő ahhoz, hogy egy politikai-gazdasági kezdeményezés első eredményeit, illetve jövőbeni lehetőségeit érdemes legyen megvizsgálni. Az együttműködésben érintett államok miniszterelnökeinek éves csúcstalálkozóját idén novemberben Budapesten rendezik, így a régió és Kína viszonya minden bizonnyal nagyobb figyelmet fog kapni a következő időszakban. A fontos diplomáciai esemény házigazdájaként hazánkban a korábbiaknál nagyobb lehetősége adódhat, hogy az együttműködés jövőjét befolyásolja, ezért mindenképpen érdemes egyfajta számvetést készíteni.

A részt vevő közép- és kelet-európai országok sok szempontból nem alkotnak egységes csoportot, így a „16+1” formációban való szerepüket is nagyban meghatározzák olyan tényezők, mint a múltbéli kapcsolatok, a gazdasági fejlettségi szint, a politika irányvonala vagy a piaci lehetőségek. Azok az országok, ahol az elmúlt években már valósultak meg kínai beruházások, érthető módon lelkesebbek az együttműködés jövőjét illetően, míg más államok, amelyek eddig hiába reménykedtek

a kínai beruházók érkezésében, némi csalódottsággal követik az eseményeket. Tekintettel ezekre a különbözőségekre, a tanulmány elsősorban azt vizsgálja, hogy az egyes országok, országcsoportok milyen érdekek mentén vesznek részt a „16+1” együttműködésben, és a várakozásaik az eltelt öt év során mennyiben teljesültek. Ez alapján pedig arra a kérdésre igyekszik választ adni, hogy a jövőben milyen irányvonalak mentén fejlődhet tovább a régió és Kína kapcsolatát meghatározó együttműködési mechanizmus.

A KAPCSOLATOK ALAKULÁSA A MÚLTBAN

Tekintettel arra, hogy Közép- és Kelet-Európa (KKE) térképe száz évvel ezelőtt a maitól jelentősen eltérő képet mutatott, a régió országainak a Kínával való kapcsolatát vizsgálva nincs értelme hosszán visszanyúlni az időben. 1949-ben a Varsói Szerződés tagországai az elsők között ismerték el az újonnan létrejött Kínai Népköztársaságot – elsősorban nemzetközi kommunista szolidaritásból. A Szovjetunió és Kína között 1960-ban bekövetkezett szakítást követően a térségből egyedül Albánia tartott fenn szorosabb kapcsolatot az ázsiai országgal.¹ Magyarország esetében a mélypont a kulturális forradalom (1966–1976) első éveire esett, amikor Kína három évig nagykövetet sem nevezett ki Budapestre (a magyar nagykövet ez idő alatt is végig Pekingben maradt).² Az 1980-as évek második felében a kínai nyitás és az enyhülő szovjet politika hatására a kapcsolatok terén közeledés indult meg, amit azonban több mint egy évtizedre megakasztottak a Tienanmen téri 1989-es véres események.³

Az 1990-es évek során a közép-európai országok nem tekintettek számottevő külföldi partnerként a kommunista Kínára. Ennek elsődleges oka az volt, hogy minden erejükkel igyekeztek betagozódni a nyugati intézményi és gazdasági struktúrákba, és maguk mögött hagyni azt az elnyomást, amit a Szovjetunió jelképezett számukra közel fél évszázadon keresztül. Az akkoriban uralkodó felfogásuk szerint ilyen értelemben Kína is az elnyomó Kelet részét képezte. A diplomáciai prioritásként kezelt nyugati orientáció, illetve a belpolitikai és gazdasági nehézségek miatt a régió országai a 2000-es évekig nem szenteltek kiemelt figyelmet a Kínával való kapcsolatnak.⁴ A térségbeli államok többsége az olyan, nemzetközi figyelmet kiváltó ügyekben, mint Tajvan vagy Tibet, rendre Kínával szemben foglalt állást.⁵

2004 júniusában, egy hónappal az után, hogy nyolc közép- és kelet-európai ország csatlakozott az Európai Unióhoz, Hu Csin-tao kínai elnök a romániai látogatása során kijelentette, hogy kölcsönös előnyökön alapuló, baráti viszonyt kíván

1 Bondiguel, 2007.

2 Salát, 2009.

3 Bondiguel, 2007.

4 Uo.

5 Jing, 2014.



fenntartani a térség államaival. Kína szempontjából a következő évekre ez jelentette a régiós politikai és kereskedelmi kapcsolatok alapját.⁶

A 2008-as globális pénzügyi válság Európát és Kínát egyaránt érzékenyen érintette. Az Európai Unió válságkezelési stratégiája nem működött megfelelően, a nyugati tagállamok gazdasági növekedése tartósan visszaesett. Kína esetében a külföldi partnerek részéről jelentkező kereslet csökkenése következtében elsősorban az exportra termelő iparágakat sújtotta a válság. A kínai gazdaság azonban továbbra is az Európai Unió átlagát jóval meghaladó ütemben bővült, így a közép- és kelet-európai államok számára felértékelődtek az ázsiai országhoz fűződő gazdasági kapcsolatok. Ennek szellemében került sor 2011. június 25-én, Budapesten, az első Kína–Közép- és Kelet-Európa Üzleti Fórumra. Az áttörést pedig Ven Csia-pao 2012. áprilisi lengyelországi látogatása hozta meg: a kínai miniszterelnök Varsóban 12 pontban terjesztette elő a térség országaival való együttműködés elmélyítését illető javaslatait.

A 2012-es varsói esemény tekinthető az első „16+1”-es csúcstalálkozónak, mivel akkor vált láthatóvá először Kína új KKE-politikája, vagyis hogy az ázsiai ország a régió 16 államát egyetlen kategóriaként fogja kezelni. Az, hogy Kína egy régió vagy földrész országait tömbként kezelve alakít ki platformot a rendszeres együttműködésre, egyáltalán nem volt új keletű dolog. A 2000-ben létrehozott Kína–Afrika Együttműködési Fórum (*Forum on China–Africa Cooperation*, FOCAC) felépítése számos ponton mutat hasonlóságot a „16+1”-gyel. A kínai fél részéről nagyjából megegyezik a két mechanizmus döntéshozatali folyamata, illetve az intézményi struktúra. Különbségként érdemes megemlíteni, hogy a „16+1” együttműködésnél hiányzik a jelentősebb politikai összetevő, illetve hogy az afrikai országokkal szervezett csúcstalálkozókra csupán háromévente kerül sor.⁷

A varsói találkozót követően megkezdődött az együttműködés kereteinek a kialakítása. 2012. szeptember 6-án a kínai külügyminisztérium égisze alatt megalakult Pekingben a Kína–Közép- és Kelet-Európa Országai közötti Együttműködés Titkársága (a továbbiakban: Titkárság). Feladata az együttműködéshez kapcsolódó kommunikáció és koordináció, a különböző fórumok és találkozók előkészítése, az ott született döntések végrehajtása. A kínai javaslatnak megfelelően, a partnerországok önkéntes alapon kijelölnek egy államigazgatási szervezeti egységet és egy koordinátort, s annak révén kapcsolódnak be a Titkárság munkájába. Az első varsói „16+1”-es csúcstalálkozót négy további követte.⁸ A találkozók lezárásaként elfogadott nyilatkozatok az együttműködés elmélyítése terén a következő időszakban tervezett lépéseket tartalmazzák. Az EU-val folytatott kooperációhoz hasonlóan, a „16+1” esetében is számos olyan fórumot, platformot és rendszeres találkozót vezettek be, amelyek az egyes szakmai területekre, ágazatokra vonatkozó egyeztetések színteréül szolgálnak. Ezek felsorolása és részletes bemutatása nem célja ennek a tanulmánynak. A gondolatmenet szempontjából ennél fontosabb azt megállapítani,

6 Kong, 2015.

7 Kowalski, 2017.

8 Bukarest (2013), Belgrád (2014), Szucsou (2015), Riga (2016).

hogy a „16+1” keretein belül Közép- és Kelet-Európa, illetve Kína „újra felfedezték” egymást,⁹ és új szintre emelték a kapcsolataikat.

KÍNA A KÖZÉPPONTBAN

A 2015. novemberi „16+1”-es csúcstalálkozón Hszi Csin-ping elnök Kína és a régió együttműködése kapcsán a déli országok összefogásának új platformjáról beszélt, s ezzel egyértelműen jelezte, hogy a közép- és kelet-európai volt kommunista államokat fejlődő országoknak tekinti. Kína önmagát a mai napig fejlődő országgént határozza meg, ezzel lehetőséget teremt arra, hogy a világ számos országával egy platformra helyezkedhessen a korábbi gyarmatosító nyugati hatalmakkal szemben. A világ gazdagabb (ha úgy tetszik, északi) fele által „elnyomott” országok iránt kinyilvánított szolidaritásnak a hagyományai Kínában legalább száz évre nyúlnak vissza, és ma is megjelennek az ország külpolitikájában – legalábbis retorikai és ideológiai szinten. A kínai elnök által használt „déli országok összefogása” szófordulat félreérthetetlenül jelzi, hogy Kína ezúttal is erre az ideológiai alapra kívánja építeni az együttműködést.¹⁰

De az ideológián túl milyen érdekei fűződnek Kínának a kiválasztott 16 országhoz? Az együttműködésbe bevont KKE-államok a kommunista múlton kívül meglehetősen vegyes jellemzőkkel rendelkeznek. Találni köztük 11 EU- és 13 NATO-tagországot, illetve olyanokat is, amelyek a két formáció közül csak az egyiknek a tagjai, de olyat is, amelyik egyiknek sem. Balti és balkáni államok egyaránt bekerültek a csoportba, pedig azok kétoldalú kapcsolatai rendkívül összetett és bonyolult képet mutatnak, számos, a múltból származó problémával terhelve. Az egyes országok között gazdasági fejlettség, méret, népesség szerint szintén jelentős eltérés tapasztalható. Az 1. táblázatból látható, hogy a régió egésze – az országcsoporton belüli különbségek mellett – sem a méret, sem a gazdasági teljesítmény szempontjából nem hasonlítható Kínához.

Mindezek ellenére a geopolitikai és a gazdasági terveiben Kína egy csoportként tekint ezekre az országokra, mivel ez a megközelítés szolgálja leginkább az „Új selyemút gazdasági övezet” és „21. századi tengeri selyemút”, avagy összefoglaló néven az „Egy övezet, egy út” nevű átfogó stratégia megvalósítását.¹¹ A koncepció Kína által kinyilvánított célja Ázsia és Európa, illetve Ázsia és Afrika gazdasági integrációjának és együttműködésének az elmélyítése. A stratégia középpontjában a legtágabban értelmezett infrastrukturális fejlesztés áll, nagy hangsúlyt helyezve azon belül a szállítás, az energiaipar és a telekommunikáció terén megvalósuló közös projektekre.

⁹ Kong, 2015.

¹⁰ Kowalski, 2017.

¹¹ Zeneli, 2016.



1. táblázat¹²
A 16 közép- és kelet-európai ország, illetve Kína összehasonlítása

Ország	Terület (ezer km ²)	Népesség (millió fő)	GDP* (2016, milliárd USD)	Egy főre jutó GDP* (2016, USD)	GDP- növekedés (%, 2016)
Albánia	29	3,0	33,9	11.300	3,5
Bosznia- Hercegovina	51	3,9	42,5	10.897	2,0
Bulgária	111	7,1	143,1	20.155	3,4
Csehország	79	10,6	350,9	33.104	2,4
Észtország	45	1,3	39,0	30.000	1,6
Horvátország	57	4,3	94,2	21.907	2,9
Lengyelország	313	38,5	1.052,0	27.325	2,7
Lettország	65	2,0	50,7	25.350	2,0
Litvánia	65	2,9	85,6	29.517	2,3
Macedónia	26	2,1	29,5	14.048	2,4
<i>Magyarország</i>	93	9,9	267,6	27.030	2,0
Montenegró	13	0,6	10,6	17.667	2,5
Románia	238	21,6	441,0	20.417	4,8
Szerbia	77	7,1	101,8	14.338	2,8
Szlovákia	49	5,5	168,8	30.691	3,3
Szlovénia	20	2,0	68,35	34.175	2,5
A 16 KKE-ország összesen	1.331	122,4	1.927,6	-	-
Kína	9.600	1.370,0	21.140,0	15.430	6,7

* Vásárlóerő-paritáson mért GDP, becslés.

A kezdeményezést Hszi Csin-ping államfő jelentette be a kazahsztáni látogatása során, 2013. szeptember 7-én. A politikai, gazdasági, kereskedelmi és kulturális elemeket egyaránt tartalmazó „Új selyemút gazdasági övezet” célul tűzi ki a fejlesztési politikák összehangolását, a közlekedési útvonalak fejlesztését, az akadálytalan kereskedelmet és pénzmozgást, illetve a társadalmak közti kölcsönös megértés növekedését.¹³ A koncepció részletes értékelése nem célja ennek a tanulmánynak, a gondolatmenet szempontjából ugyanakkor érdemes azt kiemelni, hogy Kína geopolitikai és külgazdasági stratégiájának jelenleg az „Új Selyemút Gazdasági Övezet” az alapja, így a Közép- és Kelet-Európával kapcsolatos politikáját és a „16+1” együttműködést is ebben az összefüggésben érdemes vizsgálni.

¹² Forrás: Central Intelligence Agency, 2016; *The World Bank*, 2016.

¹³ Zuokui, 2014.

1. térkép¹⁴

Az „Új Selyemút Gazdasági Övezet” és a „21. századi tengeri selyemút” tervezett útvonalai



Ennek tükrében Kína számára három tényező teszi különösen vonzóvá a régiót. Egyrészt Közép- és Kelet-Európa szállítmányozási útvonalai nagyban elősegítik a kínai áruk és tőke áramlását Nyugat-Európa felé, jelentősen csökkentve a logisztikai költségeket. Másrészt a 16 ország több mint 120 milliós népessége – bár méretében nem hasonlítható Kínáéhoz – az EU átlagánál gyorsabb gazdasági növekedés miatt új piaci lehetőségeket jelenthet számára. Harmadrészt pedig, a kínai cégek a nagyméretű infrastrukturális beruházások, a privatizációs lehetőségek, illetve az állami közbeszerzési pályázatok miatt is élénken érdeklődnek a térség iránt.

Motivációinak a megértéséhez érdemes röviden kitérni a kínai gazdaság előtt álló legnagyobb kihívásra. A kínai gazdasági növekedés hagyományos hajtóerői – az exporttermelés, a beruházások és az építőipar – 2007-et követően kimerültek, így az ország részben spontán, részben pedig tervezett lépések révén elindult egy új növekedési pálya felé. A 2007 előtti gazdasági növekedési ütem már – nagy valószínűség szerint – nem fog visszatérni; a kínai vezetés 6-7 százalékos, de hosszú távon fenntartható bővülést irányzott elő „új normaként”. A cél a tudásalapú, kutatás-fejlesztésre épülő növekedés, amely a hazai fogyasztásra és szolgáltató iparra, valamint a magas hozzáadott értékű iparágakra, fejlett technológiákra támaszkodik. Ha Kínában sikeresen lezajlik a gazdaság szerkezetének átalakítása, akkor az országnak van esélye elkerülni a közepes jövedelmi csapdát, és belépni a legfejlettebb országok csoportjába. Mivel a kínai politikai rendszer legitimitásának

¹⁴ Forrás: *The London School of Economics and Political Science*, 2017 (Xinhua News Agency).



az alapját az elmúlt évtizedekben a kimagasló gazdasági növekedése adta, a politikai vezetés számára is létkérdés a gazdasági szerkezetváltás sikere. Az ország e cél szolgálatába állította a külgazdasági kapcsolatait is. Az Ázsiát és Európát összekötő szállítási utak infrastruktúrájának az „Egy övezet, egy út” projekt keretében történő fejlesztése gyorsabb és olcsóbb szállítást tesz lehetővé az új, fejlettebb technológiával készülő kínai termékek számára, növelve azok versenyképességét az európai piacokon.¹⁵

A Közép- és Kelet-Európában alkalmazott kínai befektetési stratégiáról sok mindent elárulnak az ország gazdaságfejlesztési dokumentumai. A 2011 és 2015 közötti időszakra szóló 12. ötéves terv célkitűzésként fogalmazta meg, hogy kínai cégek beruházóként vegyenek részt külföldön infrastruktúra-fejlesztésekben, illetve hogy az ország kedvezményes hiteleket nyújtson olyan projektek megvalósításához, amelyekben kínai cégek kivitelezőként vesznek részt. A kínai vezetés Közép- és Kelet-Európa vonatkozásában elsősorban a szállítási infrastruktúra fejlesztését, autópályák és vasútvonalak építését, kikötők és repülőterek modernizációját, illetve az energiaipart jelölte meg mint beruházási szempontból vonzó területeket. Az infrastruktúra-fejlesztés mellett országonként további gazdasági szektorokat is beruházási célpontként azonosítottak. A kevésbé fejlett, többnyire balkáni országok esetében a bányászat, a ffeldolgozás és az élelmiszeripar került fókuszba, míg hazánk, Lengyelország, Litvánia vagy Csehország esetében többek között a fejlettebb technológiát igénylő járműipar, elektronika, biotechnológia, lézergyártás, precíziós gépgyártás az az ágazat, amelyet a kínai vezetés beruházási szempontból javasol.¹⁶

A külföldre irányuló beruházások és infrastruktúra-fejlesztési projektek esetében Kína számára mindig kulcsfontosságú a finanszírozási mechanizmusok kialakítása. A „16+1” együttműködés útjára indításakor, 2012-ben, Ven Csia-pao miniszterelnök egy 10 milliárd dolláros hitelkeret létrehozását jelentette be, amelyből Kína infrastrukturális, technológiai és a zöld gazdasághoz kapcsolódó beruházásokat kívánt támogatni. A kezdeményezés ugyanakkor kezdettől fogva komoly nehézségekbe ütközött. Egyrészt a Kína által elérhetővé tett finanszírozás nem volt összeegyeztethető a vonatkozó EU-s szabályozással. A tagországok emellett kedvezőbb feltételekkel juthattak hozzá az uniós pénzügyi forrásokhoz, mint a kínai hitelekhez. Ennek következtében 2011 és 2014 között ez utóbbiakat csupán a nyugat-balkáni országokban megvalósított infrastruktúra-fejlesztési projektekre vették igénybe. Sikeresebb kezdeményezésnek bizonyult a Kínai Közép-Kelet-Európai Befektetési Alap, amely 500 millió dolláros keretből támogatott projekteket Magyarországon az oktatás, Lengyelországban a szélenergia és a telekommunikáció, illetve Bulgáriában a sportszergyártás terén. A China Exim Bank 2014-ben további 1 milliárd dollárral bővítette a hitelkeretet.¹⁷ Kína szempontjából a régióban megvalósuló beruházások finanszírozásának a módja ennek ellenére sem tekinthető sikertörténetnek. Ezt tükrözi Li Ko-csiang miniszterelnöknek a 2016-os rigai csúcstalálkozó

15 Losoncz, 2017, 24–42. o.

16 Jakóbowski, 2015.

17 Uo.

tett bejelentése, miszerint a Kínai Ipari és Kereskedelmi Bank, illetve a régió pénzügyi intézményeinek a részvételével egy új, 10 milliárd dolláros regionális befektetési alapot hoznak létre.

A „16”: ELTÉRŐ MOTIVÁCIÓK, ÉRDEKEK ÉS EREDMÉNYEK

A visegrádi országok

Magyarország Kínához fűződő kapcsolata az 1990-es években a régió többi országáéhoz hasonlóan alakult. A két ország közeledése Medgyessy Péter miniszterelnök 2003-as pekingi látogatását követően indult meg. A folyamatot az Orbán Viktor miniszterelnök által meghirdetett keleti nyitás politikája tovább erősítette. Sziijártó Péter külgazdasági és külügyminiszter 2015 júniusában arról beszélt, hogy korábban sosem volt még ennyire jó és hatékony Magyarország és Kína együttműködése. Ezzel egy időben hazánk – az európai országok közül elsőként – egyetértési nyilatkozatot írt alá a kínai féllel arról, hogy a két ország mindent megtesz az Új Selyemút Gazdasági Övezet és a 21. századi tengeri selyemút létrehozásáért.¹⁸ A diplomáciai események megértéséhez fontos háttér-információ, hogy a régió belül Magyarországon a legmagasabb a kínai működő tőke állománya, a Wanhua Csoport 1,6 milliárd dollár értékű 2011-es akvizíciójának köszönhetően.

Ennek fényében nem meglepő, hogy hazánkhoz kapcsolódik a „16+1” együttműködés leginkább reflektorfénybe került beruházási projektje, a Budapest–Belgrád-vasútvonal modernizációja is, amelynek a pályázati szabályzatát 2017. május 3-án fogadta el az Országgyűlés.¹⁹ A kínai fél finanszírozási ajánlata értelmében a China Exim Bank 2,5 százalékos kamatot irányoz elő, 20 évre, dollár alapon, és a hitelajánlat az említett beruházás 550 milliárd forintosra becsült költségének a 85 százaléka vonatkozna.²⁰ A beruházás kapcsán az Európai Unió vizsgálatot indított, hogy a tervezett projekt mennyiben sérti az EU közbeszerzésre vonatkozó szabályait.²¹ Az Országgyűlés által elfogadott pályázati szabályzat ezért tartalmazta az EU által javasolt módosításokat is.

A Budapest–Belgrád-vasútvonal az új selyemút egyik fontos szakasza lenne, amely a China Ocean Shipping Company (COSCO) által működtetett pireuszi kikötőt kapcsolná össze Közép-Európával. A modernizált szállítmányozási folyosó révén a Kínából tengeri úton érkező konténerek rövidebb és gyorsabb úton érhetnek el a nyugat-európai piacokra. Kína szempontjából a beruházás további előnye, hogy lehetőséget teremt az ország építőipari kivitelező cégeinek, hogy az Európai Unió

¹⁸ *Kormany.hu*, 2015.

¹⁹ B. Horváth, 2017.

²⁰ *Portfolio*, 2017 b.

²¹ *Financial Times*, 2017.



területén megvalósuló projektben szerezzenek referenciát. Ennél sokkal kevésbé egyértelműen határozható meg, hogy Magyarország számára milyen előnyökkel jár a projekt. Hazánk jó eséllyel növeli vele a súlyát a közép-európai logisztikai infrastruktúrában, néhány hazai vállalat alvállalkozóként feltehetően bekapcsolódhat a kivitelezésbe, és Magyarország elismertsége minden bizonnyal növekszik a pekingi politikusok körében.²² A beruházás szükségességét és gazdasági észszerűségét ugyanakkor egyes elemzések megkérdőjelezik,²³ a tisztánlátást pedig gyakorlatilag lehetetlenné teszi, hogy a projekt megvalósíthatósági tanulmányát titkosították.

Lengyelországnak a „16+1” együttműködésben játszandó szerepét jól mutatja, hogy az első csúcstalálkozó 2012-ben Varsóban zajlott. A kapcsolatok Donald Tusk második miniszterelnöksége idején különösen sokat fejlődtek, így az ázsiai ország némileg elbizonytalanodott, hogy a Jog és Igazságosság (*Prawo i Sprawiedliwość*, PiS) párt vezette új kormány folytatni fogja-e elődje Kína-politikáját. Az új lengyel vezetés már az első évben eloszlatta a kétségeket: Andrzej Duda elnök 2015-ös kínai látogatása, majd Hszi Csin-ping 2016-os lengyelországi útja egyaránt az intenzív politikai párbeszéd folytatását jelezte. Ennek ellenére a lengyel külpolitika prioritásai között továbbra sem szerepel Kína. Varsó számára nagyobb jelentőséggel bír az ország európai és a nemzetközi rendszerbeli pozícióinak az erősítése, a transzatlanti és a NATO-kapcsolatok fejlesztése, illetve a szomszéd országokkal való viszony ápolása. A Kínával való kapcsolatok fejlődésétől az ország az export bővülését, a kereskedelmi deficit csökkenését és új beruházások érkezését várja.²⁴

Annak ellenére, hogy a lengyel politikai döntéshozók pozitívan állnak az „Egy övezet, egy út” kezdeményezéshez, az eddigi eredmények elmaradnak a várakozásoktól. A Łódź–Csengdu és a Varsó–Szucsou közötti vasúti szállítási útvonalak 2013-as elindítása illeszkedik ugyan az új selyemút koncepciójába, azonban csak akkor szolgálja a lengyel érdekeket, ha azok hozzájárulnak az export bővüléséhez. 2013 óta pedig nem indult még újabb projekt. Bár a kínai elnök látogatása során több egyetértési nyilatkozatot is aláírtak – olyan potenciális projektek finanszírozásáról, mint a központi nemzetközi repülőtér fejlesztése, gyorsvasút építése, konténerterminálok és ipari parkok létrehozása –, a megvalósításra nem tűztek ki konkrét időpontot.²⁵

A régió államai közül *Csehország* esetében beszélhetünk a kínai kapcsolatok terén az elmúlt években elért leglátványosabb javulásról. Az egykori elnök, Václav Havel még élesen kritizálta Kínát a demokrácia és az emberi jogok ottani helyzete miatt, és a politikai elit más képviselői is negatívan viszonyultak az ázsiai országhoz.²⁶ A Kínával szimpatizáló Miloš Zeman államfő 2013-as hivatalba lépése óta azonban a helyzet gyökeresen megváltozott. A folyamat 2016-ban csúcspontot ért el, amikor Hszi Csin-ping, a kínai elnökök közül elsőként, elutazott Prágába, a két ország pedig stratégiai partnerségi megállapodást kötött. A kínai

22 Matura, 2016.

23 *Portfolio.hu*, 2017 a.

24 Szczudlik, 2016 b.

25 Szczudlik, 2016 a.

26 Zuotao, 2016.

befolyás növekedésének látványos jeleként Zeman elnök a Kínai Energiavállalat elnökét nevezte ki gazdasági tanácsadójának, aki egyértelműen a pekingi politikai vezetés embere.²⁷

2. táblázat²⁸

A közép- és kelet-európai országok kereskedelmi forgalma Kínával 2016-ban

Ország	Kivitel (millió USD)	Behozatal (millió USD)
Magyarország	2.246	4.869
Csehország	1.922	17.771
Lengyelország	1.911	23.448
Szlovákia	1.263	6.349
Románia	682	3.818
Bulgária	481	1.147
Észtország	191	1.262
Litvánia	136	784
Lettország	130	444
Horvátország	84	645
Albánia	60	410
Macedónia	48	421
Szerbia	25	1.603
Montenegró	21	204
Bosznia-Hercegovina	15	617
Szlovénia	n. a.	n. a.

Az országgal kapcsolatos kínai beruházási tervek ugyanakkor többnyire nincsenek összhangban azzal, amire a cseh gazdaságnak szüksége van: a fejlett technológiájú iparágak erősítésére és az export bővítésére. A megállapodások elsősorban a pénzügyi szolgáltató és az ingatlanszektor, valamint az egészségügy, a turizmus, a média és a sport területén megvalósítandó akvizíciókról szólnak. Ezeknek az ügyleteknek a cseh gazdaságra gyakorolt hatása csekély és közvetett. Emellett egyetlen olyan, az új selyemúthoz kapcsolódó infrastruktúra-fejlesztési elképzelés van napirenden, amely érinti az országot. Cseh területen haladna keresztül a Dunát, az Oderát és az Elbát összekötő csatorna, amely kapcsolatot teremtené a Fekete-, a Balti- és az Északi-tenger között.²⁹

Lengyelországgal és Magyarországgal együtt Szlovákia szintén írt alá az „Egy övezet, egy út” kezdeményezéssel kapcsolatos egyetértési nyilatkozatot a kínai féllel a Szucsouban rendezett, 2015. novemberi csúcstalálkozón. Szlovákia olyan tervezett projekteket ajánlott együttműködést Kínának, mint a pozsonyi repülőtér

27 Kowalski, 2017.

28 Forrás: UN Comtrade Database, 2016.

29 Fürst, 2016.



szállítványozási termináljának a felépítése, a Belgrád–Budapest-vasútvonal meghosszabbítása, illetve egy intermodális logisztikai központ megépítése Pozsony vagy Kassa mellett. Kínai részről ugyanakkor egyik felajánlott projekt iránt sem mutatkozott érdeklődés, így a kezdeti lelkesedés eltűnt a szlovák oldalon. A kínai befektetési hajlandóság a 2016-os szlovák uniós elnökség idején sem vált intenzívebbé, mivel nem kerültek napirendre újabb projektre vonatkozó kezdeményezések.³⁰

A balti országok

A Rigában rendezett 2016-os csúcstalálkozón a balti államok, érthető módon, reflektorfénybe kerültek, így bemutathatták, milyen lehetőségeket kínálnak a turizmus, a logisztika, a pénzügyek, az oktatás és a kultúra terén. Észtország, Lettország és Litvánia elsősorban a Kínát és Észak-Európát összekötő szállítási útvonalak fontos állomásaként került szóba. Ugyanakkor Oroszország közelsége kapcsán felmerült a biztonság kérdése, és a kínai fél aggodalmát fejezte ki a stabilitást illetően, valamint felhívta a figyelmet, hogy a kontinenseket átszelő szállítványozási útvonalak csak Oroszország támogatása mellett működhetnek. A csúcstalálkozót a balti államok felemás érzésekkel zárták, hiszen őket érintő konkrét projektkezdeményezések nem születtek.³¹

A három ország közül Észtország viszonyul a legóvatosabban a Kína által kezdeményezett együttműködési mechanizmushoz. Álláspontja szerint a kétoldalú kapcsolatokat nem szabad akadályozni, ugyanakkor a kihívásokat és kockázatokat folyamatosan figyelemmel kell kísérni. Gazdasági szempontból e szkepticizmus alapja, hogy az ország nem rendelkezik kellő erőforrással ahhoz, hogy a Kínába irányuló exportja érdemben bővüljön, így viszont az ázsiai országgal való kereskedelem fejlesztése csak utóbbi számára hoz előnyöket. A politikai oldalt nézve pedig az észtek negatívumként értékelik, hogy a „16+1” együttműködés megzavarhatja az Európai Unió egységét, és megakadályozhatja, hogy az hatékonyan lépjen fel Kínával szemben. Ezért az észtek álláspontja szerint a kétoldalú együttműködés csak addig engedhető meg, amíg nem ütközik az EU jogszabályaival, értékeivel és normáival. Az észtek emellett hiányolják a logikát a 16 régióbeli ország kiválasztásában: véleményük szerint ennyire különböző szereplők részvétele mellett nem lehet közös érdekek mentén kialakított, széles körű együttműködést létrehozni.³²

A balkáni országok

A „16+1” formációban részt vevő nyugat-balkáni országok számára az együttműködés azon ritka lehetőségek egyike, amikor az európai uniós országokkal egyenrangúként kezelik őket. Emellett az „Új selyemút” koncepció részeként és a Kínával való együttműködés révén a térség úgy jelenhet meg a nemzetközi

30 Pleschová, 2016.

31 Běrzina-Čerenkova, 2016.

32 Veebel, 2016.

politika színpadán, mint az új, globális szállítási útvonalak kulcsfontosságú szaka-sza. Vezetőik számára pedig a nemzetközi kapcsolatok fejlődése és különösen az új beruházások sokszor a politikai legitimitációt jelentik. Ennek megfelelően nem pusztán gazdasági szükségszerűség, hanem kifejezett politikai akarat is közrejátszik a Kínával való kapcsolatok szorosabbra fűzésében.³³

A nyugat-balkáni országok esetében az infrastruktúra-fejlesztési beruházásokhoz elérhetővé váló kínai tőke nagyobb jelentőséggel bír, mint például a nyugat-európai mércével is sűrűnek mondható úthálózattal rendelkező Magyarország számára. Szerbiának, Bosznia-Hercegovinának, Montenegrónak, Albániának és Macedóniának az infrastruktúra fejlesztése teremtheti meg a lehetőséget a felzárkózásra, vagyis a gazdasági szükségleteik összhangban vannak Kína célkitűzéseivel és erőforrásaival. Emellett ezek az országok nem részesülnek az Európai Uniói különböző fejlesztési támogatásaiból, s ez szintén felértékeli a kínai pénzügyi források szerepét. Nem meglepő, hogy a balkáni térségben valósult meg a legtöbb olyan infrastruktúra-fejlesztési és energiaipari projekt, amely a „16+1” és az „Új selyemút” együttműködéshez köthető. Ilyen volt a Bar–Boljare-autópálya építése Montenegróban, a Mihajlo Pupin híd megépítése Belgrádban, illetve a Sztanar melletti hőerőmű létrehozása Bosznia-Hercegovinában.

Mindezek ellenére, a nyugat-balkáni országok és Kína együttműködését több dolog is veszélyeztetheti a jövőben. Nem zárható ki az államhatárok átrendeződése (Koszovó és Albánia egyesülése, a Republika Srpska kiválása Bosznia-Hercegovinából, Macedónia föderalizálódása), amelynek következtében a béke foroghat kockán a régióban, a kínai befektetések ügye pedig minden bizonnyal hátrább csúszik a fontossági sorrendben. Azt is mindenképpen figyelembe kell venni, hogy a bevándorlási hullám nemrégiben teljes erővel söpört át a térségen, ami szintén növeli a bizonytalanságot, mind politikai, mind gazdasági tekintetben.³⁴

Érdemes röviden külön kitérni Szerbiára, amely régóta Kína egyik legfontosabb partnerének számít Európában. A két ország vezetése és polgárai között hagyományosan baráti a kapcsolat, amit a kínai nagykövetség 1999-es, a NATO-légítámadások idején történt lebombázása csak tovább erősített. Kína szerbiai nagykövete félig humorosan „15+1+1” együttműködést is emlegetett már, utalva a két ország által az elmúlt években kötött megállapodások nagy számára. Szerbia rendre Kína támogatójaként lép fel az annak kiemelten fontos ügyekben, mint például az emberi jogok, a dél-kínai-tengeri területi viták, Tibet és Tajvan kérdése, illetve a piaccgazdasági státusz.³⁵

Ami a várakozások teljesülését és a kínai tőkéből az elmúlt években megvalósult beruházásokat illeti, a már említett Budapest–Belgrád-vasútvonal fejlesztése és a belgrádi hídépítés mellett a smederevói acélüzem felvásárlását érdemes kiemelni. A kínai állam tulajdonában levő Hesteel vállalatcsoport az akvizícióval Szerbia egyik legfontosabb ipari kapacitását vehette birtokba.

33 Vangeli, 2016.

34 Uo.

35 Pavlicevic, 2016.



Itt érdemes röviden megemlíteni a „16+1” együttműködésben hivatalosan szintén részt vevő Szlovéniát, Horvátországot, Bulgáriát és Romániát. *Szlovénia* és *Horvátország* kezdetben üdvözölték az együttműködést, azonban azt mindeddig nem sikerült konkrét projektekre váltaniuk. Mindkét ország esetében csökkentheti az érdeklődést az is, hogy a kínai áruk tervezett fő szállítási útvonala várhatóan elkerüli őket. Ez különösen Szlovénia esetében feltűnő, hiszen a pireuszi kikötő kínaiak által történt megvásárlása jelzi, hogy a koperi kikötőnek ezúttal nem lesz meghatározó szerepe.

A román–kínai kapcsolatok esetében nem szabad figyelmen kívül hagyni a történelmi szálát: a két ország az 1960-as években talált egymásra, amikor mindkettőnek a viszonya megromlott Moszkvával. *Románia* nyugati integrációjának következtében az 1990-es évek közepére a köztük lévő politikai és gazdasági kapcsolat veszített a jelentőségéből. A többi közép- és kelet-európai országhoz hasonlóan, Románia számára is a 2000-es évek vége hozta meg a fordulatot: a gazdasági válság és Kínának a nemzetközi rendszerben tapasztalt, egyre növekvő súlya újra felértékelte a kétoldalú kapcsolatokat. A „16+1” együttműködéstől és a kétoldalú kapcsolatok fejlődésétől az ország azt várja, hogy a kínai beruházások révén fejlesztheti az energiaszektort és a konstancai kikötő infrastruktúráját, illetve a mezőgazdasági termékek növekvő exportjára is számít. A román fél várakozásai részben teljesülni látszanak, hiszen 2013-ban 8 milliárd dollár értékben írt alá beruházási megállapodásokat Kínával.³⁶

Bulgária hasonló reményeket táplálhat, mint északi szomszédja, mivel azon országok közé tartozik, amelyek régiós összehasonlításban a legtöbb kínai beruházást nyertek el már eddig is. 2014-ben hivatalosan Bulgária lett a „16+1”-en belül a mezőgazdasági együttműködés központja, ami szintén azt jelzi, hogy az ország intenzíven kapcsolódik be a kooperációba.

MIT HOZ A JÖVŐ?

A „16+1” együttműködéssel kapcsolatos motivációk és eredmények számbavétele alapján kirajzolódik, hogy milyen törésvonalak húzódnak meg az egyes országok – vagy még inkább országcsoportok – között. Az ideológia és a hivatalos üzenetek mögé tekintve egyértelmű, hogy Kínának mi a célja az együttműködéssel: az „Egy út, egy övezet” stratégia részeként infrastrukturális fejlesztési projektek révén biztosítani a kínai áruk Nyugat-Európa felé történő áramlását, megrendelésekhez juttatni a kapacitásuk kihasználatlanságával küzdő kínai építőipari cégeket, egyszersmind növelni az ország geopolitikai befolyását. Emellett néhány kiválasztott iparágban célzott beruházások (elsősorban cégfelvásárlások) révén hozzáférni a természeti erőforrásokhoz vagy a fejlett technológiákhoz. A másik oldalon ennél sokkal bonyolultabb és összetettebb a kép.

³⁶ Soare, 2015.

Kína motivációi és célkitűzései leginkább a balkáni, elsősorban a nyugat-balkáni országok érdekeivel találkoznak. Ahhoz, hogy ezek az államok egyre több külföldi közvetlen tőkeberuházást vonzzanak, és a gazdasági fejlődés következő szintjére lépjenek, elsősorban az infrastruktúra fejlesztésére van szükségük. A kínai tőke megjelenése figyelemreméltó lehetőséget jelent számukra ezen a téren. A visegrádi és a balti államokat tekintve már más a helyzet. Ezek az országok nem szorulnak rá olyan mértékben az infrastruktúra-fejlesztésre, mint balkáni társaik, ennek megfelelően vegyes képet mutatnak az együttműködésben való részvétel szintjét illetően.

A világ második legnagyobb gazdaságaként azonban Kína megkerülhetetlen tényezővé vált, amit a régió egyetlen országának sem szabad figyelmen kívül hagynia. Az ázsiai állam gazdasága továbbra is gyorsabb ütemben növekszik, mint a fejlett nyugati országoké, a közel 1,4 milliárdos népessége pedig minden exportőr számára olyan piacot jelent, amivel számolni kell. Mindenképpen pozitívum, hogy az 1990-es évek alacsony intenzitású kapcsolatait követően az elmúlt öt-tíz évben a régió országai és Kína újra felfedezték egymást. Ugyanakkor mindez nem helyettesítheti a közép- és kelet-európai országok számára a nyugati kapcsolatrendszer, a „16+1” nem alkalmas arra, hogy az európai uniós együttműködés alternatívája legyen. Ez az eshetőség különösen azoknál a nyugat-balkáni országoknál merülhet fel, amelyek kinyilvánították az Unióba való belépési szándékukat, ám a csatlakozási folyamat lassúsága miatt a kezdeti lelkesedést kiábrándultság váltotta fel.

Ami magának az együttműködési mechanizmusnak a jövőjét illeti, a közép- és kelet-európai oldalról részt vevő országok gazdasági, társadalmi, politikai érdekeinek és motivációinak a sokfélesége miatt nagy valószínűséggel kijelenthető, hogy a „16+1” nem válik multilaterális együttműködési fórummá a közeljövőben. Kína érdekeinek is jobban megfelel a kétoldalú kapcsolatok hálója, amelynek központi szereplője saját maga. Több országot érintő, határokon átnyúló fejlesztési projektekre – mint a Budapest–Belgrád-vasútvonal modernizációja – lehet számítani, azonban mind a 16 államot érintő, átfogó együttműködésre egyelőre nincs kilátás. Ez ugyanakkor nem jelenti azt, hogy ezt a kapcsolatrendszer ne lehetne megtölteni olyan tartalommal, amely ebben a formában is előnyös lehet a régió országai számára. Az infrastruktúra-fejlesztéseken túl célszerű lenne olyan területeken is erősíteni a párbeszédet, amelyek eddig kevesebb hangsúlyt kaptak. Ehhez az szükséges, hogy a régió képviselői kezdeményezőként lépjenek fel, és határozottan alakítsák a párbeszéd tematikáját. A kínai fél minden bizonnyal megfontol olyan észszerű javaslatokat is, amelyek nem szerepeltek az eredeti elképzeléseik között. Li Ko-csiang miniszterelnök 2014-ben Belgrádban azt nyilatkozta, hogy Kína nyitott az új finanszírozási és befektetési formákra is.³⁷ Új koncepciók, javaslatok és együttműködési területek beemelésével valószínűleg a kevésbé motivált országok részvételi hajlandósága is növekedne.

Az együttműködés jövőjére hatással lesz Kína és az Európai Unió kapcsolatának az alakulása is. Az EU részéről aggodalomra ad okot, hogy a közép- és kelet-európai országok külön együttműködési formációja jelentősen csökkenti annak az

³⁷ Jakóbowski, 2015.



esélyét, hogy egységes hangon és hiteles módon tudjon tárgyalni Kínával. Az Unió és az ázsiai ország közti átfogó beruházási megállapodás jó ideje napirenden van, a tárgyalások felgyorsítása és a szerződés megkötése minden bizonnyal segítene mérsékelni a „16+1”-gyel kapcsolatos kételyeket is.

A „16+1”-nek azonban mindenekelőtt a konkrét eredmények adhatnak lendületet a jövőre nézve. Legyen szó a közép-európai országokkal, az Európai Unióval vagy az USA-val folytatott együttműködésről, az egyik leggyakoribb, Kínát illető kritika az érdemi előrelépések, illetve a lezárt, sikeres projektek hiánya. A különböző bizottságok megalakítása, fórumok létrehozása, szándéknyilatkozatok aláírása az együttműködés kezdeti szakaszában eredménynek tekinthető, azonban az idő előrehaladtával sikertörténetek hiányában a legtöbb érintett ország elveszíti a motivációját. A „16+1” egyelőre nincs még késésben ebből a szempontból, ám az együttműködési mechanizmus most már abba a szakaszába lép, amikor kézzelfogható eredményekre is szükség van ahhoz, hogy újabb öt év elteltével a régió valamennyi országában pozitív mérleget lehessen vonni vele kapcsolatban.

IRODALOMJEGYZÉK

- B. Horváth Lilla (2017) Jöhetnek a Budapest–Belgrád beruházás tenderei. *Világgazdaság*. [Online] Május 4. Elérhető: <https://www.vg.hu/vallalatok/johetnek-budapest-belgrad-beruhazas-tenderei-513780/>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 2.]
- Bērziņa-Čerenkova, Una Aleksandra (2016) Transport and Connectivity: The Inclusion of the Baltic States. In Andžāns, Māris (szerk.). *Afterthoughts: Riga 2016 International Forum on China and Central and Eastern European Countries. LIIA*. [Online]. 51–52. o. Elérhető: <http://liia.lv/en/publications/afterthoughts-of-the-riga-2016-china-and-central-and-eastern-european-countries-564>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- Bondiguel, Thomas (2007) *Central Europe and China: Towards a New Relation? EUROPEUM Institute for European Policy*. Elektronikusan elérhető: *Policy Documentation Center*, http://pdc.ceu.hu/archive/00003757/01/central_europe_china.pdf. [A letöltés ideje: 2017. július 26.]
- Central Intelligence Agency (2016) *The CIA World Factbook 2016*. New York: Skyhorse Publishing.
- Financial Times* (2017) EU Sets Collision Course with China over 'Silk Road' Rail Project. [Online] Február 20. Elérhető: <https://www.ft.com/content/003bad14-f52f-11e6-95ee-f14e55513608>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 2.]
- Fürst, Rudolf (2016) The Czech Republic: New Strategic Partnership with China, yet Little Real OBOR Touch. In Van der Putten, Frans-Paul, Seaman, John, Huotari, Mikko, Ekman, Alice és Otero-Iglesias, Migel (szerk.). *Europe and China's New Silk Roads. ETNC Report. MERICS*. [Online] December. 12–16. o. Elérhető: https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/Allgemeine_PDF/etnc-report-2016.PDF. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 2.]
- Jakóbowski, Jakub (2015) China's Foreign Direct Investments Within the '16+1' Cooperation Formula: Strategy, Institutions, Results. *OSW Commentary*. [Online] December 3. El-

- érhető: <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2015-12-03/chinas-foreign-direct-investments-within-161-cooperation>. [A letöltés ideje: 2017. július 31.]
- Jing, Long (2014) Relations Between China and CEE Countries: Development, Challenges and Recommendations. *China Institute for International Studies*. [Online] November 21. Elérhető: http://www.ciis.org.cn/english/2014-11/21/content_7388215.htm. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 4.]
- Kong, Tianping (2015) 16+1 Cooperation Framework: Genesis, Characteristics and Prospect. *China-CEEC Think Tanks Network*. [Online] December 3. <http://16plus1-thinktank.com/1/20151203/868.html>. [A letöltés ideje: 2017. július 26.]
- Kormány.hu (2015) Még soha nem volt olyan jó Magyarország és Kína együttműködése, mint most. [Online] Június 6. Elérhető: <http://www.kormany.hu/hu/kulgaszdasagi-es-kulugyminiszterium/hirek/meg-soha-nem-volt-olyan-jo-magyarorszag-es-kina-egyuttmukodese-mint-most>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 2.]
- Kowalski, Bartosz (2017) China's Foreign Policy Towards Central and Eastern Europe: The „16+1” Format in the South-South Cooperation Perspective. Cases of the Czech Republic and Hungary. *Cambridge Journal of Eurasian Studies*. [Online] Április 7. Elérhető: <https://www.veruscript.com/journals/cambridge-journal-of-urasian-studies/china-s-foreign-policy-towards-the-cee-countries/>. [A letöltés ideje: 2017. július 27.]
- Losonczi Miklós (2017) The Dilemmas of China's Shift in Growth Trajectory and Economic Governance. In Barnabás Virág és Morvai Endre (szerk.). *Financial and Economic Review – The People's Republic of China (Special Issue)*. Budapest: Magyar Nemzeti Bank.
- Matura Tamás (2016) Hungary: Along the New Silk Road Across Central Europe. In Van der Putten, Frans-Paul, Seaman, John, Huotari, Mikko, Ekman, Alice és Otero-Iglesias, Miguel (szerk.). *Europe and China's New Silk Roads. ETNC Report. MERICS*. [Online] December. 35–37. o. Elérhető: https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/Allgemeine_PDF/etnc-report-2016.PDF. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 2.]
- Pavličević, Dragan (2016) The Geoeconomics of Sino-Serbian Relations: The View from China. In *China's Investment in Influence: The Future of 16+1 Cooperation. China Analysis*. 12–14. o. Elektronikusan elérhető: *ECFR.eu*. http://www.ecfr.eu/page/-/China_Analysis_Sixteen_Plus_One.pdf. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- Pleschová, Gabriela (2016) Slovakia: Disconnected from China's New Silk Road. In Van der Putten, Frans-Paul, Seaman, John, Huotari, Mikko, Ekman, Alice és Otero-Iglesias, Miguel (szerk.). *Europe and China's New Silk Roads. ETNC Report. MERICS*. [Online] December. 53–55. o. Elérhető: https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/Allgemeine_PDF/etnc-report-2016.PDF. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- Portfolio.hu (2017 a) Megépül a 2400 év alatt megterülő Budapest–Belgrád vasút. [Online] Május 4. Elérhető: http://www.portfolio.hu/ingatlan/varos/megepul_a_2400_ev_alatt_megterulo_budapest-belgrad_vasutvonal.249523.html. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 31.]
- Portfolio.hu (2017 b) Rendkívül olcsó gigahitellel láncolnak magukhoz minket a kínaiak. [Online] Május 15. Elérhető: http://www.portfolio.hu/unios_forrasok/uzletfejlesztes/rendkivul_olcso_gigahitellel_lancolnak_magukhoz_minket_a_kinaiak.250519.html. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 2.]
- Salát Gergely (2009) Budapesttől Pekingig, a magyar–kínai kapcsolatok múltja. *Konfuciusz Krónika*. 3 (2). 8–11. o.



- Soare, R. Simona (2015) Romania and China: Rekindling the Special Relationship? In Huotari, Mikko, Otero-Iglesias, Miguel, Seaman, John és Ekman, Alice (szerk.). Mapping Europe–China Relations. A Bottom-up Approach. *IFRI*. [Online] Október. 66–72. o. Elérhető: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_web_final_1-1.pdf [A letöltés ideje: 2017. augusztus 24.]
- Szczudlik, Justyna (2016 a) Poland on the Silk Road in Central Europe: To Become a Hub of Hubs? In Van der Putten, Frans-Paul, Seaman, John, Huotari, Mikko, Ekman, Alice és Otero-Iglesias, Miguel (szerk.). Europe and China's New Silk Roads. ETNC Report. *MERICs*. [Online] December. 45–48. o. Elérhető: https://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/Allgemeine_PDF/etnc-report-2016.PDF. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- Szczudlik, Justyna (2016 b) When the Silk Road Meets the EU: Towards a New Era of Poland–China Relations? In China's Investment in Influence: The Future of 16+1 Cooperation. *China Analysis*. 10–12. o. Elektronikusan elérhető: *ECFR.eu*. http://www.ecfr.eu/page/-/China_Analysis_Sixteen_Plus_One.pdf. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- The London School of Economics and Political Science* (2017) The Impact of China's One Belt One Road Initiative on Developing Countries. [Online] Január 30. Elérhető: <http://blogs.lse.ac.uk/internationaldevelopment/2017/01/30/the-impact-of-chinas-one-belt-one-road-initiative-on-developing-countries/>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- The World Bank* (2016) World Bank Open Data. [Online]. Elérhető: <https://data.worldbank.org/>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- UN Comtrade Database* (2016) [Online]. Elérhető: <https://comtrade.un.org/>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- Vangeli, Anastas (2016) Sino-Balkan Affairs in Times of Global Uncertainty. In Andžāns, Māris (szerk.). *Afterthoughts: Riga 2016 International Forum on China and Central and Eastern European Countries*. LIIA. [Online]. 16–50. o. Elérhető: <http://liia.lv/en/publications/afterthoughts-of-the-riga-2016-china-and-central-and-eastern-european-countries-564>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- Veebel, Viljar (2016) The China's New Silk Road Initiative: Why is Estonia Rather Cautious About It? In Māris Andžāns (szerk.) *Afterthoughts: Riga 2016 International Forum on China and Central and Eastern European Countries*. LIIA. [Online]. 53–57. o. Elérhető: <http://liia.lv/en/publications/afterthoughts-of-the-riga-2016-china-and-central-and-eastern-european-countries-564>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 3.]
- Zeneli, Valbona (2016) Central and Eastern Europe: China's Stepping Stone to the EU? *The Diplomat*. [Online] November 30. Elérhető: <http://thediplomat.com/2016/11/central-and-eastern-europe-chinas-stepping-stone-to-the-eu/>. [A letöltés ideje: 2017. július 31.]
- Zuokui, Liu (2014) The Role of Central and Eastern Europe in the Building of Silk Road Economic Belt. *China Institute for International Studies*. [Online] Szeptember 18. Elérhető: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/18/content_7243192.htm. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 4.]
- Zuotao, Xiang (2016) Czech Republic's Objective Approach to China in Tune with EU Values. *Global Times*. [Online] Március 29. Elérhető: <http://www.globaltimes.cn/content/976569.shtml>. [A letöltés ideje: 2017. augusztus 2.]