

**Kína gazdasági kapcsolatai Oroszországgal,
a geopolitikai érdekek tükrében**

China's Economic Relations with Russia
in the Light of Geopolitical Interests

BIMBA GERGELY

KKI-elemzések

A Külügyi és Külgazdasági Intézet időszaki kiadványa

Kiadó:

Külügyi és Külgazdasági Intézet

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>

© Bimba Gergely, 2018

© Külügyi és Külgazdasági Intézet, 2018

ISSN 2416-0148

Összefoglalás: Kína és Oroszország gazdasági kapcsolatait az elmúlt években az egymáshoz való közeledés jellemezte, ami a kereskedelemben és az energetikai együttműködésben nyilvánult meg leginkább. Ugyanakkor a két országnak eltér az elképzelése az eurázsiai gazdasági együttműködés jövőjéről. Kína egyre élénkebben érdeklődik az Északi-sarkvidék kínálta gazdasági lehetőségek iránt, amelyek kihasználása Oroszország tervei között is előkelő helyen szerepel. Ezzel párhuzamosan az orosz Távol-Keleten több, Oroszország és Kína által közösen tervezett fejlesztési projekt zajlik, amelyek megvalósulása azonban többnyire kérdéses. Az egymással közös és ellentétes érdekek vizsgálata alapján rövid távon nem valószínűsíthető komolyabb konfliktus a két ország között.

Abstract: *The bilateral economic relations of China and Russia were characterized by sound expansion in recent years. At the same time, both countries promote its own vision regarding the future of the economic cooperation in Eurasia. China is increasingly interested in exploiting the economic potential of the Northern Arctic, which is also high on the agenda of Russia. In parallel, there are several development projects ongoing in the Russian Far East, managed together by Russia and China; however, the implementation looks problematic in most cases. Based on the analysis of common and conflicting interests there is a low possibility of serious confrontation between the two countries in the short run.*

BEVEZETÉS

Kína gazdasági befolyásának növekedése hatással van az egész világra, és ez alól Oroszország sem kivétel. A Kínai Népköztársaság 1949-es kikiáltását követően a szovjet–kínai kapcsolatok biztatóan indultak, ami főleg a hasonló politikai berendezkedésnek, illetve a szovjet hadsereg által a kínai polgárháborúban nyújtott támogatásnak volt köszönhető. Az 1960-as évek végét azonban beárnyékolták a [területi követelések és a határviták](#), amelyek miatt a két ország majdnem nukleáris konfliktusba keveredett egymással. A vitás kérdéseket csak 2008-ban sikerült megnyugtatóan rendezniük, napjainkban viszont a kapcsolataik ismét kedvezően alakulnak. A kereskedelmi forgalom és a kínai befektetések mértéke – Kína más országokkal való relációihoz hasonlóan – Oroszország esetében is növekszik, főként az energiaszektorban. 2017 novemberében Hszi Csin-ping kínai elnök [azt nyilatkozta](#), hogy Kína és Oroszország „jó szomszédok, jó barátok és jó partnerek”, s a kétoldalú kapcsolatok „soha nem voltak még jobbak”. Újraválasztását követően pedig Vlagyimir Putyin az elsők között gratulált Hszi elnöknek.

Az elemzés célja annak a vizsgálata, hogy a kedvezően alakuló gazdasági kapcsolatok mellett közép- vagy hosszú távon milyen ellentétek alakulhatnak ki a geopolitikai szempontból mindkét ország számára fontos területeken.



KERESKEDELEM

A Szovjetunió felbomlását követően létrejött Oroszország és Kína stratégiai partnerségét 1996-ban, a [sanghaji csúcstalálkozón](#) jelentették be, 2001-ben pedig barátsági megállapodást írt alá a két ország, amelynek főbb irányvonalai is stratégiai jellegűek voltak. Szerepelt benne többek között a fegyverkezési és a technológiai együttműködés, az energiapolitika és a nyersanyag-kereskedelem, valamint az olyan kihívások elleni közös fellépés, mint a radikális iszlám terjedése Közép-Ázsiában vagy az Amerikai Egyesült Államok globális dominanciája. Még ugyanabban az évben létrehozták a Sanghaji Együttműködés Szervezetét, amelyben Kína és Oroszország mellett a közép-ázsiai országok vettek/vesznek részt.

1. ábra

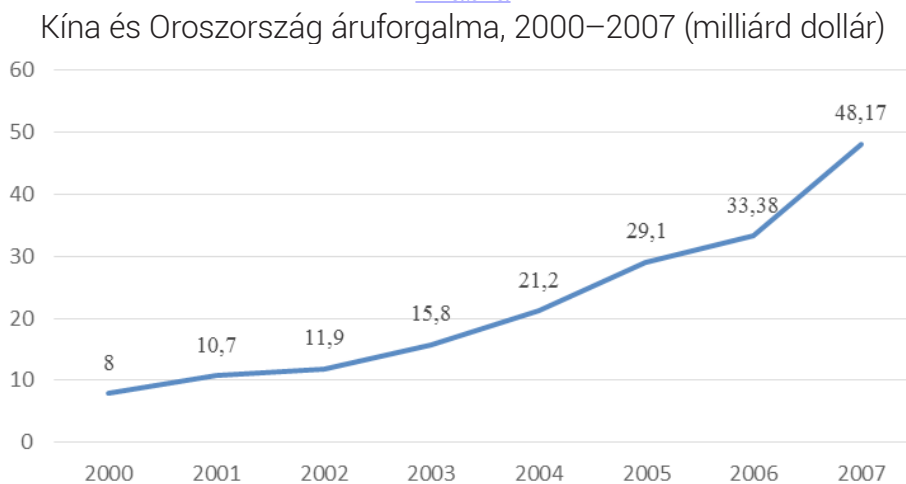
Oroszország Kínával folytatott kereskedelme, a főbb árucsoportok szerint

Export		Import	
Kőolaj- és földgáz	71,22%	Autóipari termékek és közlekedési eszközök	54,19%
Fa és faipari termékek	10,19%	Textilipari termékek	12,96%
Vegyipari termékek	5,46%	Vegyipari termékek	9,50%
Autóipari termékek és közlekedési eszközök	5,36%	Fémipari termékek	7,02%
Élelmiszer és mezőgazdasági termékek	5,25%	Élelmiszer és mezőgazdasági termékek	4,07%
		Fa és faipari termékek	0,88%

Az orosz–kínai kereskedelmi kapcsolatokban meghatározó szerepet játszik az orosz kőolaj és földgáz exportja, valamint a kivitel terén fontos árucikkeknek számítanak a fa-, fém-, vegy- és autóipari, illetve a mezőgazdasági termékek is. Emellett a fegyverkereskedelem is fontos tényező: az [orosz hadiipari termékek kivitelének 12 százaléka](#) Kínába kerül. A Kínából Oroszországba érkező áruk skálája ennél jóval szélesebb, ám a főszerepet az autó- és textilipari termékek játsszák.

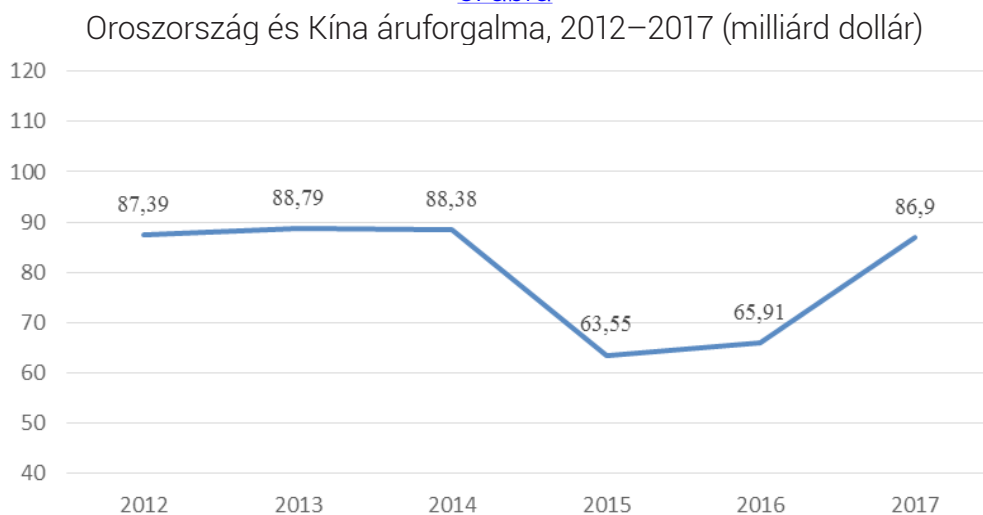
A két ország közti gazdasági kapcsolatokat a 21. század elején a bővülés jellemezte: 2001-től 2007-ig a kereskedelmük a hatszorosára nőtt.

2. ábra



2008-tól egyes iparágak esetében – főleg a gazdasági válság miatt – a kereskedelmi forgalom növekedése megtorpant, ugyanakkor Kínának változatlanul szüksége volt az Oroszországból érkező kőolajra és földgázra.

3. ábra



A 2012–2017-es adatok alapján elmondható, hogy bár a közelmúltban a növekedés nem volt folyamatos, de 2016–2017-ben a két ország közti áruforgalom – a várakozásokat felülmúlva – elérte a 86 milliárd dollárt. Kína és Oroszország [célt tűzte ki](#), hogy a köztük lévő kereskedelmi forgalmat 2020-ig 200 milliárd dollárra növelik. Ám ha figyelembe vesszük, hogy a kínai–amerikai áruforgalom a két ország közti feszültségek ellenére is 500 milliárd dollár körüli, akkor ahhoz képest a kínai–orosz kereskedelem még gyerekcipőben jár.



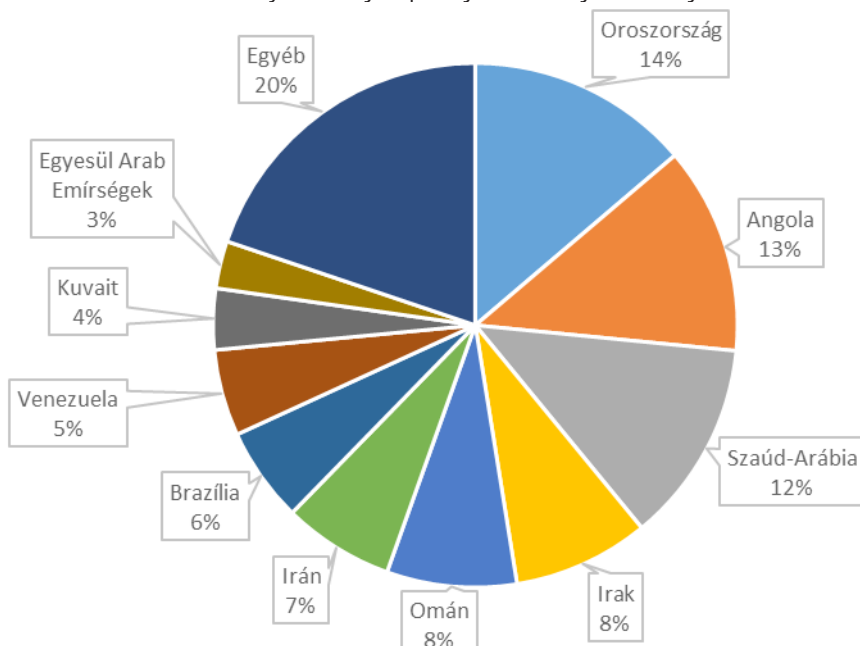
ENERGIAPOLITIKA

A két ország komolyabb közeledése az energiapolitika terén a Krím félsziget 2014-es megszállása és az Oroszország elleni szankciók bevezetése után kezdődött: a nyugati büntetőintézkedések Moszkvát arra kényszerítették, hogy új partnereket keressen. Putyin és Hszi elnök 2014–2015 folyamán összesen nyolcszor találkozott, s [több területen is kiterjesztették az energetikai együttműködést](#): megvalósult a Gazprom és a Kínai Nemzeti Olajtársaság (CNPC) között már hosszabb ideje tervezett projekt, a Rosznyefty és a CNPC aláírt egy stratégiai együttműködési megállapodást, valamint a kínai olajcég 20 százalékos részesedést szerzett az Európába irányuló Jamal földgázvezeték projektjében. Emellett megkezdtek az előreláthatólag 2019-ben átadandó Szibéria Ereja földgázvezeték – kínai kölcsönből történő – építését. A szerződés szerint az üzembe helyezést követően a vezetéken évente 38 milliárd köbméter gáz fog Kínába érkezni.

A bővülési tendencia érzékeltetésére megemlítenéd, hogy a Kelet-Szibéria–Csendes-óceán (ESPO) kőolajvezeték üzembe helyezésével Oroszország megduplázta a Kínába történő olajszállítását, és ezzel az ázsiai ország legnagyobb olajbeszállítója lett. Egyes elemzők szerint a kínai–oros olajkereskedelem 2025-ig pedig [akár négyszeresére is növekedhet](#).

4. ábra

Kína nyersolajimportja, 2017. január–június



Amint az az ábrán is látszik, Kína összességében a legtöbb kőolajat a Közel-Keletről importálja, azonban országokra lebontva – a 2017-es adatok szerint – Oroszország a legnagyobb beszállítója. A 14 százalékos részesedés fél év alatt 29,2 millió tonna olaj behozatalát jelentette. (A teljes kínai olajimport 2017 első félévében körülbelül 212 millió tonna volt.)

Ahhoz, hogy megértsük, miért olyan fontos a kőolaj- és földgáz-kereskedelem mindkét ország számára, először is meg kell ismernünk Kína alternatív kőolaj- és földgázbeszerzési útvonalait. Elsőként a tengeri úton történő import lehetőségeit érdemes megvizsgálni, amelynek 82 százaléka a Malaka-szoroson át jut Kínába. A Közel-Keletről származó olaj szintén így érkezik az országba – ez a tengeri úton beszerzett összes mennyiségnek nagyjából 51 százalékát teszi ki, amelynek 43 százaléka a Hormuzi-szoroson keresztül halad át. Mindkét átjáró fontos világkereskedelmi gócpont, azonban a Malaka-szoros Kínát stratégiaileg sebezhetővé teszi, mivel egy esetleges konfliktus során az Egyesült Államok – a környező országokkal együttműködve – könnyen [lezárhatja azt](#). Ráadásul az utóbbi években nagyon megnőtt a kalóztámadások száma is. Mindezek ellenére Kína erre az útvonalra szorul, mivel jelenleg ez a leggyorsabb. Az Oroszországgal való kőolaj- és földgáz-kereskedelem növelése tehát ebből a szempontból indokolt, hiszen a két ország közti szárazföldi szállítási útvonalak jóval kevésbé sebezhetőek. Oroszországon kívül több alternatív szárazföldi vezetéken keresztül is érkezik kőolaj Kínába, például Kazahsztánból, Mianmarból és Türkmenisztánból. Emellett a hazai kitermelésre is jelentős mértékben tud támaszkodni, ám a gazdasági növekedés fenntartásához a folyamatos kőolaj- és földgázimport elengedhetetlen számára.

Összességében elmondható, hogy az energetikai együttműködésből mindkét országnak előnye származik. Oroszország újabb pénzügyi forrásokra tett szert, amelyekből tovább tudja fejleszteni a nyersanyag-kitermelési infrastruktúráját, Kína pedig egyrészt alternatív beszerzési útvonalat alakított ki, másrészt – ritka kivételleként – növelhette a befolyását az érintett orosz vállalatokban. Az energiapolitika mindkét állam fejlődésének a kulcseleme: míg Kínának a gazdasági növekedést biztosítja, addig Oroszországnak bevételt jelent. Azonban az oroszok ezt nem tudják a Pekinggel szembeni politikai nyomásgyakorlásra felhasználni (mint például Európában), mivel a kínaiak jobb pozícióban vannak. A média által némiképp túlhangsúlyozott stratégiai partnerség pedig inkább alapszik a rövid távú gazdasági érdekeken, mint a közös értékeken.

ÖVEZET ÉS ÚT

A kínai–orosz gazdasági kapcsolatok másik fontos tényezője – amelynek egy része összefügg a nyersanyag-kereskedelemmel is – az Övezet és út kezdeményezés (*Belt and Road Initiative*, BRI), illetve a korábbi elnevezéssel: az új selyemút. A programot Hszi elnök [jelentette be](#) 2013-ban, Aszتانában, ahol úgy hivatkozott rá, mint „a világ legnagyobb piaca, amely közel 3 milliárd embert érint, és



példátlan lehetőségeket kínál". A kezdeményezés lényege, hogy Kína a befektetése-in keresztül egy működő kereskedelmi infrastruktúrát építsen ki egészen Európáig. A program kiegészül több, a befektetési és a pénzügyi együttműködés terén indított kezdeményezéssel is.

Kína a BRI keretén belül [hat gazdasági folyosó kiépítését tervezi](#), amelyek közül kettőben Oroszország is érintett. Az Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó Kazahsztánon, Oroszországon és Belaruszon keresztül köti majd össze Kínát a fontosabb európai gazdasági központokkal, a már meglévő vasúti közlekedési útvonalakra alapozva. Ezen belül a Moszkva–Peking-vasútvonal felújítását érdemes kiemelni, amelynek a kínai szakasza már elkészült, a teljes utat pedig várhatóan 2030-ra építik teljesen újjá. A másik gazdasági folyosó Kína, Mongólia és Oroszország között jelent majd fejlettebb infrastruktúrájú összeköttetést. Ám egyelőre mindez tervezési fázisban van.

Hszi elnök 2017 júliusában tett [moszkvai látogatásakor](#) több oroszországi projektről és azok finanszírozásáról is megegyezés született, köztük például ingatlanfejlesztési, kereskedelmi és energiaprojektekről.

KÖZÉP-ÁZSIA ÉS AZ EURÁZSIAI GAZDASÁGI UNIÓ

Oroszország tehát a BRI egyik kulcsfontosságú tranzit- és célállama, azonban vannak olyan földrajzi területek, amelyek kapcsán a program térnyerése és Moszkva háttérbe szorulása miatt ellentét kialakulása is elképzelhető a két ország között. Az egyik ilyen régió Közép-Ázsia, ugyanis azt Oroszország hagyományosan a saját érdekszférájának tekinti, ám jelenleg a hatalom egyfajta újraelosztása zajlik ott, főképp Kína javára. Pekingnek a térségbeli politikája azért sikeres, mert egyrészt – a Nyugattól eltérően – nem követel a demokrácia megteremtéséhez szükséges politikai reformokat, másrészt pedig nem használ politikai nyomást annak érdekében, hogy a saját befolyási övezetében tartsa az ott lévő államokat, ahogyan azt Oroszország teszi. Kína tehát sokkal vonzóbb a közép-ázsiai kormányok számára, mert a pekingi vezetés szerint a regionális stabilitás elérhető csupán a gazdaság fejlődésével is.

A kereskedelmi mérleg, amely Oroszország közép-ázsiai befolyásának a másik eszköze volt, mára Kína javára billent. 2016-ban a Kína és a térség közti kereskedelmi forgalom értéke országonkénti átlagban elérte a 30 milliárd dollárt, ami már majdnem kétszerese a 18,6 milliárdos orosz forgalomnak. Ez a bővülés nagyrészt a BRI keretén belül történt befektetéseknek köszönhető, amelyek értéke Kazahsztánban például már elérte az 50 milliárd dollárt. Korábban a természeti erőforrásokkal való kereskedelem is erősítette Oroszország befolyását Közép-Ázsiában, azonban Kína már [2007-ben megvetette a lábát e területen is](#). Akkor kezdték építeni a Közép-Ázsia–Kína gázvezetékét, és ugyanabban az évben kapott engedélyt a Kínai Nemzeti Olajtársaság (CNPC) Türkmenisztántól a szárazföldi gázforrásai feltárására és kitermelésére. E lépések aggodalommal töltötték el Oroszországot, és a BRI

keretén belül történő közép-ázsiai befektetések, illetve a térségbeli országok Kínával való kereskedelmének növekedése a későbbiek során további konfliktusforrást jelenthetnek.

Egyértelmű tehát, hogy a gazdasági befolyás kiterjesztése terén Oroszország nem tud lépést tartani Kínával, de ha közelebbről megvizsgáljuk a jelenséget, kiderül, hogy egyelőre nincs is rá szüksége. Kínának a régiót érintő legtöbb célkitűzése – politikai stabilitás, gazdasági fejlődés és a Nyugat kiszorítása – megegyezik, de legalábbis nem ütközik Oroszország céljaival. Azonban Peking regionális befolyásának a növekedése középtávon ellenállást válthat ki Moszkvából. A két ország nyílt konfliktusának a lehetőségét azonban csökkenti, hogy a közép-ázsiai gazdasági és infrastruktúra-fejlesztési projektekben jelen vannak például japán, dél-koreai és török érdekeltségek is.

Bár Oroszország szempontjából Kína az első számú ellenlábas a régióban, de nem az egyetlen. Egyelőre nem valószínű a két ország katonai jellegű összeütközése, mivel Moszkva a *hard power* használatát részesíti előnyben Közép-Ázsiában (beleértve a katonai bázisok létrehozását, a fegyverkereskedelmet és a terrorellenes együttműködést), Peking azonban e téren [nem tekinti a térséget a befolyási övezetének](#), és csak gazdasági erőt használ. Ebben az is szerepet játszik, hogy a kínai kormány figyelmét jobban lekötik más régiók, valamint az Amerikai Egyesült Államokkal való viszony alakulása. Kína valamelyest [növelte ugyan a katonai jelenlétét a térségben](#) (a tádzsik–afgán határon épített katonai bázis, a türkménisztáni fegyvereladások, illetve a biszeki kínai nagykövetség bombázása után Kirgizisztánban), ám ott e tekintetben továbbra is Oroszország számít a legfontosabb tényezőnek.

A két ország közötti potenciális ellentétek megvilágítása érdekében ki kell térni a regionális gazdasági együttműködéssel kapcsolatos elképzeléseikre, amelyeknek a közép-ázsiai térség az egyik kulcsfontosságú részét alkotja. Az Övezet és út kezdeményezésről mint Kínának a földrészekeken átnyúló kooperációra vonatkozó tervéről már volt szó. Azonban e téren Oroszországnak is megvannak a saját elképzelései, amelyeket az Eurázsiai Gazdasági Unió (EGU) népszerűsítésével igyekszik megvalósítani. A formációt 2015-ben alapította Örményország, Fehéroroszország, Kazahsztán, Kirgizisztán és Oroszország azzal a céllal, hogy 2025-re a régióban lehetővé váljon az áruk, a szolgáltatások, a tőke és a munkaerő szabad mozgása.

A probléma abból adódik, hogy [a két terv nem kompatibilis egymással](#). A BRI révén Peking össze akarja kötni a kínai gazdaságot a nyugat-európai piacokkal, és úgy kívánja újraszervezni a világkereskedelmet, hogy annak saját maga legyen a fő mozgatórugója. Ezzel szemben az EGU révén egyetlen, zárt piacot akarnak létrehozni, amelyben Oroszországnak a vezető szerep. 2014 után, Moszkva és az EU kapcsolatainak romlása következtében Oroszország belső problémái (pl. a rubel értékének a csökkenése) kiterjedtek az EGU tagjaira is, ami a gazdasági növekedés lassulásához vezetett. A tagok egyébként sem teljesen elégedettek az integrációs folyamattal, amit az is mutat, hogy nem Moszkva elképzelései szerint, az EGU platformján, hanem kétoldalúan kötnek szerződéseket Kínával. Mindez azt jelzi, hogy ma a közép-ázsiai országok is inkább Kínától várják a régióbeli gazdasági fejlődés előmozdítását és a munkahelyteremtést.



KÍNA ÉS OROSZORSZÁG AZ ÉSZAKI-SARKVIDÉKEN

Az Északi-sarkvidék kapcsán még napjainkban is él az a vélekedés, hogy az egy nehezen megközelíthető térség, ahol kevés az emberi aktivitás, és csak a közeli országoknak áll érdekükben, hogy kiterjessék rá a befolyásukat. Ma viszont a globális felmelegedés hatására az Arktisz egyre nagyobb része válik hozzáférhetővé, ami új lehetőségeket hordoz magában. Nem meglepő tehát, hogy több ország, köztük a jelenlegi nagyhatalmak is bejelentkeztek az ottani területekre.

A hidegháborúban az Északi-sarkvidék is a Szovjetunió és a Nyugat [szembenállásának a színtere](#) volt. Az utóbbi években katonailag Oroszország a legaktívabb a térségben, legyen szó akár a szárazföldi, akár a tengeri területekről. Gazdasági szempontból azonban más a helyzet, mivel a jég olvadása miatt fokozatosan válnak elérhetővé a kiaknázatlan nyersanyaglelő helyek. Egy [2008-as felmérés](#) szerint a feltáratlan nyersanyagforrások közül az Északi-sarkkörön belül található a világ olajkészletének 13, földgázkészletének pedig 30 százaléka.

Gazdasági befolyásának növekedése lehetővé tette Kína számára, hogy szintén igényt tartson az Északi-sarkvidék tengeri útvonalaira, annak ellenére, hogy több ezer kilométerre fekszik a régiótól. 2018 elején a kínaiak egy [fehér könyvben](#) tették közzé az új északi-sarki stratégiájukat. A „Kína sarkvidéki politikája” című dokumentumban világosan kifejezik, hogy politikai és gazdasági érdekeiket érvényesíteni kívánják a területen. A gazdasági érdekeik a legnagyobb mértékben a sarkköri selyemút kiépítéséhez, a nyersanyagok kiaknázásához és a halászat-hoz kapcsolódnak. Pekingnek az északi-tengeri kereskedelmi útvonal kiépítésére vonatkozó elképzelése gazdasági szempontból indokoltnak tűnik, mivel azzal az Európába történő szállítások idejét akár 15 nappal is csökkenteni lehet.

Az északi-tengeri útvonal Kína számára is rövidebb, de nem feltétlenül olcsóbb, és azzal kapcsolatban más problémák is felmerülnek. Például minden évben csak néhány hónapig használható, és ebben a rövid időszakban is jégtörőkre van szükség. Azokból jelenleg [Oroszország rendelkezik a legnagyobb flottával](#), így az általa az arra szállított áru mennyisége 2017-ben a nehézségek ellenére is meghaladta a 7,5 millió tonnát, egyes előrejelzések szerint pedig a következő 3 évben akár [hatszorosára is nőhet](#). Ugyanakkor Moszkva éppen a problémák miatt kényszerült rá arra, hogy Kínát is bevonja a területtel kapcsolatos projektekbe, amelyek közül az egyik legsikeresebb a Jamal-félszigeten folyó, orosz–kínai–francia földgázkitermelés és -cseppfolyósítás, amely a Selyemút Alap egyik első befektetése volt.

5. ábra

A déli és az északi kereskedelmi útvonal összehasonlítása



A jégtakaró folyamatos olvadása miatt Kínában felmerült az a lehetőség, hogy egy saját, [az Oroszország által dominált útvonaltól északabbra elhelyezkedőt hozzon létre](#), s ahhoz már a saját jégtörőit is elkezdte építeni. Orosz oldalról ezt meglehetősen irreálisnak tartják, mivel a kínaiak gyakorlatilag nem tudnak úgy elhajózni az Északi-sarkvidéken Európa irányába, hogy ne érintenék az orosz felségvizeket. Épp ezért az oroszok nem aggódnak amiatt, hogy Kína kitérne a velük való együttműködés elől. A 2017 júliusában tartott [Dmitrij Medvegyev–Hszü Csinping-találkozó](#) alkalmával a kínai elnök javasolta a sarkvidéki selyemút kiépítését, amely – mint mondta – azért összeegyeztethető az oroszok által használt északi-sarki útvonallal, mert mindkettő célja a kelet–nyugati kereskedelem előmozdítása. Nem tudni még, hogy megvalósul-e a két útvonal összefűzése, de az elmúlt egy évben mindkét ország részéről magas rangú tisztviselők nyilatkoztak már nyilvánosan is az elképzelésről.

Kína a sarkvidéki ambícióit ugyanakkor nem csak Oroszországon keresztül akarja és tudja megvalósítani. Moszkva számára nagyobb kihívást jelenthet, hogy Kína az Északi-sarkvidéken (is) fekvő többi állammal szintén jó kapcsolatokat ápol: például kutatóközpontokat hozott létre Norvégiában és Izlandon. Az utóbbi években azonban a „sarkvidéki” államokban nem üdvözlik annyira a kínai befektetéseket. Tavaly a [dán kormány akadályozta meg](#), hogy a kínaiak egy volt grönlandi katonai bázist szerezzenek meg, de a norvégok és az izlandiak sem túlságosan lelkesednek a kikötőik eladása iránt.



KÍNA JELENLÉTE AZ OROSZ TÁVOL-KELETEN

Az orosz Távol-Kelet szintén kulcsfontosságú régiónak számít Kína és Oroszország gazdasági kapcsolataiban. Egyrészt több kínai projekt megvalósítását tervezik a térségben, másrészt ott fut a két ország közös határvonala. Mindemellett gazdag olyan természeti erőforrásokban, mint a kőolaj, földgáz, vasérc, réz, gyémánt, arany, az érintetlen édesvíz, továbbá igen jelentős fa- és halállománnyal rendelkezik. Ugyanakkor a lakosság csak 6-7 millió fő között mozog, ami kb. 1,3 fő/km²-es népsűrűséget jelent.

Kínának jó oka van arra, hogy szoros kapcsolatot tartson fenn a térséggel. Az országnak a jövőben nagy szüksége lehet az onnan érkező nyersanyagra, abban az esetben pedig, ha az [USA esetleg blokád alá venné a tengeri útvonalat](#), gazdasági szempontból még tovább növekedhet a terület jelentősége Peking számára.

Kína azonban ott nem csak a nyersanyag-kitermelésben vesz részt. 2009-ben a két ország egy együttműködési programot indított a határvidéken, amely jelenleg 205 (folyamatban lévő vagy tervezett) projektből áll; ebből 94 orosz, 111 pedig kínai kezdeményezésű. A sok lehetőséget rejtő projektek iránt [mindkét részről nagyok az elvárások](#). A tervezett beruházások közül érdemes kiemelni a Primorje 1 és a Primorje 2 nevű nemzetközi kereskedelmi folyosót. A megvalósításukról szóló szerződést [a tervek szerint még idén aláírják](#). Az első a kínai Hejlungcsiang tartományt köti össze Vlagyivosztkkal, a második (sokkal ígéretesebb útvonal) pedig Csilin tartományt az orosz Távol-Kelet kikötőivel. A Primorje 2 kapcsán infrastruktúra-bővítést is terveznek: a zarubinói kikötő kapacitásának megnövelése után ott évi 100 millió tonnás kereskedelmi forgalmat várnak, nagyjából 3,4 milliárd dollár értékben.

A tervezett kínai befektetésekkel azonban több probléma is jelentkezett. Az első, hogy az [orosz kormány hozzájárulásának hiánya miatt](#) a legtöbb projekt egyelőre szünetel. Emiatt 2016-ban a befektetések értéke – a bennük rejlő lehetőségek és a kínai érdeklődés ellenére – csupán 300 millió dollár volt, ami a terület nagyságához viszonyítva igen kevés. Ez egyrészt annak a következménye, hogy jelenleg a BRI-t nagyobb érdeklődés kíséri (és annak a tervezett útvonalai az orosz Távol-Keletet nem, vagy csak kis mértékben érintik), másrészt pedig sok projekt még csak a kezdeti fázisban van, és a többségük várhatóan el sem jut a megvalósulásig. A tárgyalások gyakran akár 5-7 évig is eltartanak, de a megfelelő infrastruktúra és a bizalom hiánya, valamint a nehézkes orosz bürokrácia szintén olyan probléma, amely hátráltatja a megvalósítást.

Ráadásul a térségbeli orosz lakosság körében egyfajta előítélet is él a kínaiakkal szemben, amit az utóbbiak gazdasági befolyásának és létszámának a növekedése is gerjeszt. Bár az orosz Távol-Keletre bevándorló kínaiak számáról nincs pontos adat, de a legális migránsok számát 300-500 ezer körülire becsülik, az illegálisaké pedig a [helyi határőrség jelentése szerint](#) 2016–2017 között 1,5 millió volt. Ugyanakkor

a kínaiak – legyen szó legális vagy illegális bevándorlókról – általában csupán építőipari vagy mezőgazdasági ideiglenes munkákat vállalnak a térségben, és Közép-Ázsiából vagy a Kaukázusból még mindig sokkal több bevándorló érkezik oda, mint Kínából.

KÖVETKEZTETÉSEK

A napjainkban kialakulóban lévő multipoláris világrendben Kína és Oroszország egyaránt fontos pozíciót foglal el. A kontinens stabilitását jelentősen erősítheti a két ország együttműködése, amelyre a politikai és a [katonai kapcsolatok mellett](#) a gazdaság terén kínálkozik a legtöbb lehetőség.

A kínai–orosz kereskedelem értéke egyértelműen növekszik, de a [jelenlegi gyors ütem](#) ellenére sem valószínű, hogy 2020-ra eléri az évi 200 milliárdos nagyságot. A megvalósulás mértékében jelentős szerepet fog játszani az, hogy Kínának hogyan sikerül rendeznie az Egyesült Államokkal mostanában kezdődött kereskedelmi vitáit, és Oroszország mennyire tudja majd ellensúlyozni az ellene bevezetett nyugati szankciókat. A kőolaj-kereskedelem várhatóan továbbra is növekedni fog, mivel ez a kulcsfontosságú árucikk mindkét ország gazdaságának az alapját képezi. A földgáz-kereskedelem terén a most épülő Szibéria Ereje vezeték ígérkezik kulcsfontosságúnak a növekedésben.

Nem valószínű, hogy az elemzésben említett földrajzi területek valamelyikén is komolyabb konfliktus alakulna ki a közeljövőben Oroszország és Kína között. Csábítónak tűnik azt feltételezni, hogy Közép-Ázsia – azon belül is Kazahsztán – kapcsán Moszkva majd egy, az Ukrajnában alkalmazott forgatókönyvhöz hasonlóhoz fogymodik, azonban valószínűbb, hogy ha ez esetleg meg is történik, a kiváltó ok az Egyesült Államok befolyásának a növekedése, nem pedig Kína gazdasági térnyerése lesz. Előreláthatólag azonban az Övezet és út ki fogja szorítani az Eurázsiai Gazdasági Uniót, amely már most is problémákkal küszködik. Ugyanakkor több ország is szkeptikusan áll a kínai programhoz, mivel egyelőre semmi sem garantálja, hogy az hosszú távon sikeres és fenntartható lesz.

Az Északi-sarkvidéken jelenleg Oroszország sokkal inkább jelen van, mint Kína, ami egyrészt a területhez való közelségének, másrészt a hagyományos orosz aktivitásnak köszönhető. Kína tehát várhatóan a térség kapcsán is inkább együttműködésre fog törekedni, mivel a tervezett saját kereskedelmi útvonal létjogosultságát Oroszország és a többi sarkvidéki állam jelentősen kétségbe vonhatja, illetve a kikötők felvásárlását megnehezítheti.

Végül, de nem utolsósorban, az orosz Távol-Keleten egyértelműen érezhető a kínai jelenlét, de egyelőre – a kőolaj- és földgáz-kereskedelmet kivéve – egyik nagyhatalom sem tulajdonít túlzott jelentőséget a területnek. Rövid távon ez előreláthatólag nem is fog változni, mivel a térség befektetési szempontból olyan problémákkal küszködik, amelyeket csak több év alatt lehet kiküszöbölni. Azonban hosszú távon az orosz Távol-Kelet olyan lehetőségeket rejt magában, amelyek helyes kivitelezéssel mindkét országnak óriási gazdasági hasznot hozhatnak.