

Horváth Marcell

# Vasúti Új Selyemút, mint a 21. századi Eurázsia egyik meghatározó konnektivitása

## ABSZTRAKT

A 21. században a konnektivitás a kor egyik megatrendjének tekinthető. A komplex infrastruktúra fejlesztésekkel megvalósítható összekapcsoltságért folyó verseny meghatározza a gazdasági és geopolitikai kapcsolatok irányát is.

Egy ilyen konnektivitást létrehozó hálózatnak tekinthető az Új Selyemút (BRI) is. Kína gazdaságélénkítő terve kiterjed a hagyományos infrastruktúra, így a vasúthálózat fejlesztésére is azzal a céllal, hogy létrejöjjön egy modern vasúti összeköttetés Kína, Ázsia és Európa között, amin keresztül növelhető a szállítás mértéke és a költségek csökkentése, és így ennek kereskedelmi kapcsolatok élénkítő szerepe lehet. Ennek fontos eleme a China Railway Express (CRE), amely Kínát köti össze Európával Közép-Ázsián keresztül, és teremti meg Eurázsianak a kínai állam által irányított vasúti összeköttetését.

## ABSTRACT

In the 21<sup>st</sup> century connectivity is one of the main megatrends of this era. The competition for the connectivity based on complex infrastructural investments also determines the global economic and geopolitical directions.

The New Silkroad (Belt and Road Initiatives – BRI) is such a network that establishes a complex connectivity. The Chinese economic programme comprises the development of the traditional infrastructures, such as the rail infrastructures in order to establish a modern connectivity that can improve the transport volume and so improve the commercial relations between China, Asia and Europe. The China Railway Express (CRE) connects China and Europe and creates a Chinese led rail connection which is an important pillar of the BRI.

*Kulcsszavak: Új Selyemút, konnektivitás, infrastrukturális fejlesztés, vasút, geopolitika*  
*Keywords: New Silkroad, connectivity, infrastructural development, rail, geopolitics*

## BEVEZETÉS

Eurázsia geopolitikai szempontból tengelyszerepet tölt be a világ legnagyobb összefüggő szárazföldi földrészen, amely a világ legfejlettebb és gazdaságilag legjobban fejlődő régióiból kettőt – Nyugat-Európát és Kelet-Ázsiát – is magában foglal. A világ lakosságának 70%-a itt él egy hatalmas globális piacot alkotva, világ anyagi javainak meghatározó része – legyenek azok természeti erőforrások, vagy a gazdasági életet irányító vállalatok – szintén itt található. Ezt az eurázsiai térséget a politikai és gazdasági ereje és az ehhez kapcsolódó geopolitikai törekvései a globális események középpontjába helyezik. Így egy Eurázsiai vezető nagyhatalom, amelynek sikerül megteremtenie a térség összeköttetését és ellenőrzi is ezt a konnektivitást, egész Euráziát és szinte automatikusan Afrikát is uralhatja, így ahogy Mackinder megállapította, az egész világot uralhatja. (BREZINSKI, Z., 2013)

A 21. századra a konnektivitás fontosabbá vált, mint valaha nemcsak gazdasági, hanem geopolitikai szempontból is. Az emberek, termékek, szolgáltatások és az információ szállítása mindig is kiemelt szerepet töltött be az államok kapcsolatrendszerében, egyúttal a gazdaságok versenyképességének egyik kulcsfaktorának tekinthető, amióta hozzáférést teremt az erőforrásokhoz, a munkához és a piacokhoz. A nemzetközi infrastruktúráknak fontos szerepe van a globális fenntartható fejlődés számára gazdasági, környezetvédelmi és társadalmi szempontból is. A gazdasági aspektusokat tekintve termelési láncok mind hatékonyabbá tételéhez szükség van modern infrastruktúrára, amely lerövidíti, megkönnyíti és gazdaságossá teszi a termelési láncon belüli szállítást. A kereskedelemben szintúgy szükséges egy hatékony és gazdaságos infrastruktúrára, amely lehetővé teszi az áruk, szolgáltatások áramlását. Ehhez elengedhetetlen a modern infrastrukturális alapok megteremtése és fejlesztése, amely ugyancsak élénkítő hatással van az építőiparra és új technológiák létrehozására, illetve a kiszolgáló pénzügyi szolgáltatások megjelenésére. Továbbá a nemzetközi infrastruktúrának geopolitikai szempontból is jelentősége van. A történelem során a szárazföldi kereskedelmi csomópontok, kikötők, tengeri útvonalak ellenőrzése, majd a vasutak létesítése és irányítása elengedhetetlen volt a konnektivitás megteremtése, így a hatalom kiterjesztése és érvényesítése érdekében. A nemzetközi közlekedés infrastruktúrái gazdasági és geopolitikai fontossága meghatározó a versenyképesség szempontjából, mivel ezekkel vagy ezeken keresztül hozzáférést lehet nyerni a piacokhoz és erőforrásokhoz. (RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C. ÉS SLACK, B. 2017)

A nemzetközi infrastruktúrák, hálózatok által kialakuló konnektivitásnak a geopolitikai szempontból lényeges fogalmi elemeit a következőkben lehetne összegezni:

1. Terjeszkedés: az infrastruktúrákra vonatkozó technológiai fejlesztések célja tengerek, területek és erőforrások feletti hatalom megszerzése. Az európai hatalmak évszázadokig élenjártak e téren és az egymást váltó tengeri hatalmukkal gyarmatosították a tengereket és a szárazföldeket. A 21. századra sem csökkent a hadi technológia jelentősége az infrastruktúrák tekintetében, azonban a nemzetközi infrastruktúrák terjeszkedése mára elsősorban a gazdasági, kereskedelmi és pénzügyi háttérrel és hatalommal támogatott.
2. Szuverenitás: az infrastruktúrákon keresztül a hatalmak igyekeztek a szuverenitásukat, államuk joghatóságát is kiterjeszteni. Ezt láthattuk a gyarmatosításnál, mikor egyes hatalmak saját területüké nyilvánítottak földrészeket, majd a földrajzi terek telítődésével pedig országrészeket, szigeteket, városokat, csatornákat, kikötőket. A nemzetközi közjog és az államközi kapcsolatok

jogi szabályozásának fejlődésével a 21. századra az infrastruktúrák feletti ellenőrzés fenntartására már nem vonulnak fel állami hadseregek, hanem az államok magánhadseregekkel és államközi biztonsági megállapodásokkal teremtik meg az irányításuk alatt álló infrastruktúrák feletti hatalmat és közvetetten a szuverenitásukat.

3. Versenyképesség: a hatékony és folyamatosan fejlődő infrastruktúrák mindig is nélkülözhetetlenek voltak kereskedelmi és katonai stratégiai szempontból. A 21. században a modern infrastruktúrák továbbra is elengedhetetlenek a versenyképesség érdekében, főleg, hogy a gazdaságok mind szorosabban kapcsolódnak össze, és a technológiai fejlődés mind gyorsabb ütemben zajlik. A modern infrastruktúra ma a versenyképesség alapjának tekinthető.
4. Együttműködés: ugyan a hatalmak mindig is versenyeztek és versenyeznek, hogy uralják az infrastruktúrákat, de a konnektivitás lényege, hogy összeköt, összekapcsol minimum két felet, így ennek fogalmi eleme az együttműködés. A globalizációval és a különféle integrációk előretörésével a 21. században az együttműködésnek mind nagyobb szerepe van a versenyképesség fenntartása és növelése érdekében.

A nemzetközi infrastruktúrával elérhető konnektivitás alapja az adott hatalom terjeszkedése, amely révén kiépíti az összekapcsoltságot és egyúttal hatalma és irányítása alá vonja azt, megteremtve a versenyképesség alapját.

Ugyanakkor a konnektivitás fontosságának ellenére a világ jelentős infrastrukturális fejlesztési lemaradásban szenved. Különböző statisztikai adatok alapján 2030-ig globális szinten évi átlag 3.7 trillió US dollár infrastrukturális fejlesztés kellene, hogy a szükségleteket ki lehessen elégíteni és tartható legyen a növekedés és fenntartható fejlődés üteme. A 2014-2020-as fejlesztési időszakban a szükségesnél évente 452 milliárd dollárral kevesebb jut az infrastrukturális beruházásokra a világban és a legnagyobb mértékben az ázsiai régióban maradnak el a beruházások a szükséges szinttől. (RENWICK, N., GU, J., ÉS GONG, S. 2018). Az infrastruktúra-fejlesztés szerepét elemezve a fenntartható fejlődési célok teljesítését illetően az ENSZ Projekt Támogatási Hivatala (UNOPS) és a The Economist Intelligence Unit együttműködésében készült tanulmányban a szakértők megállapították, 2040-ig 94 billió dollár beruházásra van szükség a globális infrastruktúrába és ezeknek a beruházásoknak több, mint felének Ázsiában kell megvalósulnia. A hiányzó források pótlása kapcsán a jelentés felhívja a figyelmet a kormányok korlátozott lehetőségeire, illetve valamilyen széleskörűbb összefogás szükségességére. (KOEHRING, M. (szerk) 2019)

Így a kor egyik megatrendje az összekapcsoltságért folyó verseny lehet. Ez a globális összekapcsoltság hozzáférést ad az erőforrásokhoz – legyen az természeti vagy humán –, a termelési láncokhoz, a technológiákhoz, illetve a piacokhoz és a tőkéhez, de ugyanígy a mára mind fontosabb erőforrássá váló információhoz is. Ezért a világ nagyhatalmainak célja, hogy a globális infrastruktúra feletti befolyásukat stabilizálják, és mind jobban erősítsék, továbbá, hogy a regionális és globális infrastruktúrafejlesztésekkel az összekapcsoltság feletti irányítást magukhoz vonják. Így az összekapcsoltság a világgazdaság egyik központi hajtóerejévé vált. (KHANNA, P. 2017)

A versenyt lehetővé tevő globális infrastruktúrák, legyenek azok autópályák, vasutak, kikötők, olaj-, gáz- vagy elektromos vezetékek, internetkábelek, tv csatornák és pénzügyi rendszerek hálózata,

átformálhatják a vilárendszerünket és ezeknek köszönhetően a világ mind jobban összekapcsolódhat. Mára szinte az egész életünket áthatja és kiegészíti a felértékelődött hálózatok sokasága, a hálózatok korát éljük. A technológia fejlődésével együtt kialakult hálózatok komplexitása megsokszorozza az emberek, városok, gazdaságok, államok erejét és lehetőségét. Ugyanakkor a hálózatok hasonlóan megsokszorozzák egy állam, régió válságát is, kiterjesztve és globális méretűvé növelve annak határait. (CSIZMADIA N. 2016)

Egy ilyen konnektivitást létrehozó hálózat megteremtésének tekinthető a Xi Jinping kínai elnök által 2013-ban meghirdetett Új Selyemút vagy más néven az Egy övezet, egy út kezdeményezés (Belt and Road Initiatives – BRI) is. Kína nemzetközi gazdaságélénkítő terve, az **Új Selyemút** egyik fő **célja**, hogy a szárazföldi és tengeri infrastrukturális **útvonalak és rendszerek** fejlesztésén keresztül kínai vezetéssel **összekapcsolja** az Eurázsiai régiót és egy Kína által dominált, egységes gazdasági-kereskedelmi térré alakítsa, amely egyszerre biztosíthatja az erőforrásokat, az energiát, a felvevő piacot, valamint a technológiát és az innovációt. A BRI keretében megvalósuló konnektivitás megerősítheti a regionális együttműködést, illetve a résztvevő államok **között mind** szorosabbra fűzheti a gazdasági, politikai és kulturális kapcsolatokat.

A szárazföldi Új Selyemút kezdeményezés a hagyományos infrastruktúra, így a vasúthálózat fejlesztésére irányul. Egyik célja, hogy létrejöjjön egy modern vasúti összeköttetés Kína, Ázsia és Európa között. Ennek a „vas selyemútnak” egyik fontos pillére a China Railway Express (CRE), amely Eurázsia vasúti összekapcsoltságát teremti meg. 2018 áprilisáig a CRE keretében a szállítmányozási útvonalak 48 kínai várost kötöttek össze 13 európai ország 42 városával. A China Railway Corporation 2018. április 1-i közleménye szerint 2018 első negyedévében az egy évvel korábbi, ugyanazon periódusban mért adatokhoz képest 75%-kal nőtt a sino-európai teherszállítás. Arra azonban még nincsenek részletes statisztikák, hogy mennyivel járul hozzá ez a szolgáltatás a Kína és Európa közötti kereskedelmi forgalom növekedéséhez, illetve a kereskedelmi mérlegek alakulásához. Annyi azonban látszik, hogy a CRE-nek köszönhető áruforgalom növekedés következtében például a CRE egyik végállomása, a németországi duisburgi kikötő forgalma 2017-ben 30%-kal növekedett.

A tanulmányban arra keressük a választ, hogy Kína a BRI-val megkezdett regionális, majd globális infrastruktúra fejlesztése és a vasúti CRE mennyiben segíti Eurázsia kereskedelmi, gazdasági összekapcsoltságát. Ha geopolitikai célokat is megnézzük, akkor mennyiben szolgálja Kínának regionálissá, majd globálissá növekvő összekapcsoltság feletti irányítás kiépítésére és irányítására vonatkozó lehetséges törekvéseit.

### AZ „EGY ÖVEZET, EGY ÚT” KEZDEMÉNYEZÉS JELENTŐSÉGE

A 2013-ban megindított „Egy övezet, egy út” névre keresztelt kezdeményezés Kína legnagyobb, a nemzetközi közösséget érintő gazdasági terve, amely az infrastrukturális fejlesztéseket tűzte ki célul, hogy javítsa a földrajzi összeköttetést az ázsiai, európai régió között. Kína hatalmas összegű bilaterális kölcsönmegállapodásokkal és nemzetközi pénzügyi intézmények forrásaival megtámogatott megállapodásokkal építette fel az Új Selyemút együttműködési hálózatát. A BRI a valaha volt legnagyobb infrastrukturális beruházásokra irányuló projekt, amely értékét tekintve tizenkétszerese az USA által indított Marshall tervnek és földrajzilag szinte az egész világot lefedi. (LI, W ÉS JIN, D. 2018)

A BRI közvetlen geopolitikai előzményeként tekinthető a washingtoni kormány által 2011-ben meghirdetett Ázsia felé fordulás (Pivot to Asia). Az ezt követő időszakban az USA megerősítette katonai jelenlétét Ázsiában és ezzel párhuzamosan a Trans-Pacific Partnership (TPP) együttműködéssel célul tűzte a *Kínán kívüli Ázsia* nagy részét lefedő szabadkereskedelmi övezettel a kereskedelmi kapcsolatok megerősítését<sup>1</sup>. Ez az amerikai törekvés Kína komplex bekerítésekként volt értelmezhető. Az Új Selyemút projekt így nem csupán egy gazdasági kezdeményezésként tekinthető, hanem egy geopolitikai tervként is, aminek a célja az amerikai befolyás versenytársaként a kínai geopolitikai és gazdasági térnyerés Ázsiában és a kínai befolyási övezet növelése az Új Selyemút mentén. Ezzel párhuzamosan Kína stratégiai célkitűzése érvényesíteni szuverenitását a Dél-kínai-tengeren és erősíteni Tibet és Tajvan irányában fennálló történelmi érdekeltségeit. Számos szakértő szerint Kína politikája nem különbözik más nagyhatalmak múltbéli törekvéseitől, de sajátos logika mentén halad és eltér a megszokott normáktól. (HUANG, Y. 2018)

2013 szeptemberében Xi Jinping kínai elnök kazahsztáni látogatása során Asztanában tartott beszédében javasolta először az újfajta együttműködési módot, az „Új selyemút gazdasági övezet” létrehozását. Majd az indonéz parlamenthez intézett október 3-ai beszédében javaslatot tett a „21. századi tengeri selyemút” és az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank (Asia Infrastructure Investment Bank - AIIB) létrehozására. (XI, J. 2017)

2015 márciusában a kínai Nemzeti Fejlesztési és Reform Bizottság (NFRB) kiadott egy hivatalos dokumentumot, amiben meghatározták a BRI alapelveit, célkitűzésit és a főbb prioritásokat. A regionális és globális win-win helyzet megteremtése érdekében öt területen jelölték meg az együttműködés főbb irányait, amelyek a következők: a politikai koordináció; az infrastrukturális összekapcsoltság; a szabad kereskedelem; a pénzügyi integráció; és az emberek közti kapcsolat.<sup>2</sup>

Az „övezet” szó a Kína és Európa, Közép-Ázsia, Oroszország, Délkelet-Ázsia, Dél-Ázsia közötti kapcsolatra utal, míg az „út” szó arra, hogy Kína a tengerparti városaiból kiindulva éri el Európát és Afrikát. A BRI több mint 73 országot, ezzel a Föld lakosságának több mint a felét köti össze egy új eurázsiai földhídon keresztül (1. ábra). A tagországok gazdaságai pedig együtt a világ GDP-jének közel 30%-t adják. (HUANG, Y. 2016).

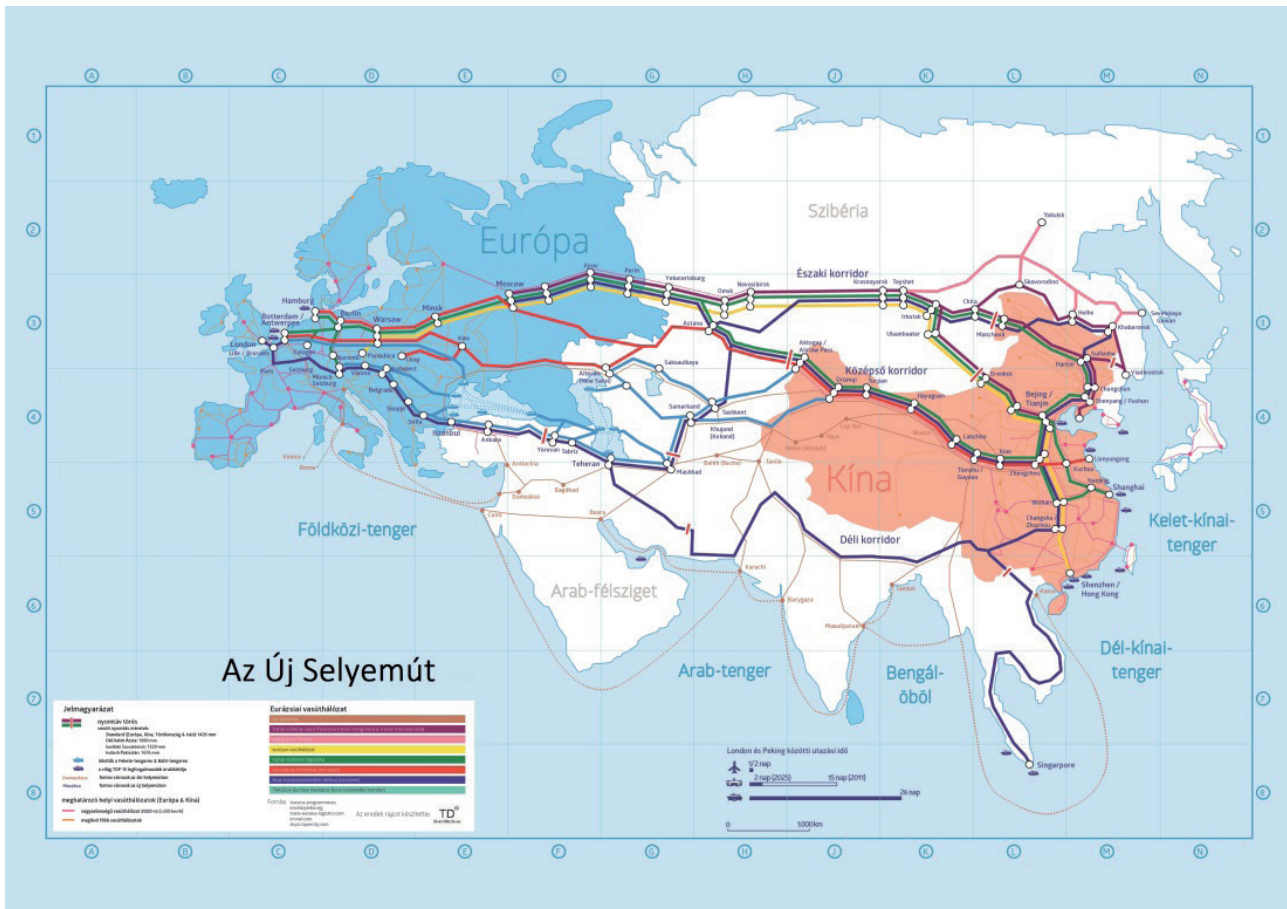
<sup>1</sup> Ugyanakkor Donald Trump elnök 2017 januárjában egyik első intézkedéseként kilépett a TPP-ből.

<sup>2</sup> Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road 2015/03/28  
Elérhető: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html) Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.



1. ábra: Az Új Selyemút konnektivitása

Figure 1: The Connectivity of the New Silk Road



Forrás: HUG Magazin, IV. szám, 2017. december

Az Új Selyemút két dologban különbözik Kína eddigi külpolitikai stratégiáitól, egyrészt földrajzilag sokkal nagyobb térséget fed le, másrészt a fejlődést nem csak szárazföldön, hanem tengeri útvonal mentén képzei el. A projekt nem korlátozódik Euráziára, hanem Afrikát, illetve Latin-Amerikát is érinti. A cél elsősorban a gazdasági diverzifikáció megvalósítása, illetve a politikai stabilitás és a multipoláris globális rend elérése. Eddig több mint 130 ország és nemzetközi szervezet csatlakozott a BRI kezdeményezéshez, amelynek nyomán 6 gazdasági folyosó jött létre és több mint 40 együttműködési megállapodást írtak alá. Kína számára így a kezdeményezés egy globális stratégiává vált, amely a világ legnagyobb együttműködési fórumává alakult, ahova a multilateralizmus jegyében minden állam csatlakozását várják. (WANG, Y.)

A stratégia kiemeli az ország igényét a nagyobb globális szerepvállalásra, valamint lehetőséget nyújt a kínai túl-kapacitás exportjára is. Az elmúlt évtizedben a kínai belföldi infrastrukturális és építőipari fejlesztések államilag irányítottan és támogatottan felpörgették a kínai építőipari cégek termelését az acél-, cementgyártás és az építőipar területén. Az állami megrendelések csökkenésével az építőipari cégek immár túltermelésére is megoldást kell találni, hogy fenntartható maradjon az időközben nemzetközi szintérré is kilépő szektor növekedése, valamint, hogy egy esetleges kapacitás és termelés csökkenés ne húzza vissza a GDP növekedést.

Így a BRI-projekt mellett, hogy elősegíti a nemzetközi gazdasági fejlődést, a kínai gazdaság növekedésének szempontjából is kulcsfontosságú. 2013 óta a GDP növekedési üteme fokozatosan csökken, a 2012-2013-as 7,7%-os értékről 2014-re 7,4%-ra, 2015-re pedig 6,9%-ra esett vissza a gyarapodás. A kínai gazdaság jelenleg egy új időszakot él át, amelyet 2014-ben Xi elnök „új normának” nevezett, utalva a gazdasági növekedés egyszámjegyűvé válására. A hagyományos kínai növekedési modell a jelenlegi világgazdasági környezetben már nem elegendő az ázsiai ország gazdasági növekedésének elősegítéséhez, illetve fenntartásához. A BRI-ban érintett legtöbb ország az alacsony jövedelmű országok kategóriájába sorolható, amelyekben még sok gazdasági potenciál rejtőzik, és megfelelő útmutatás birtokában gyorsan nőhet a gazdaságuk. Kína számára pedig mindez új piacokat, illetve új befektetési lehetőségeket jelent. (AOYAMA, R. 2016)

A BRI-t kiszolgáló és támogató pénzügyi infrastruktúra is folyamatosan formálódik. Kína már 87 milliárd dollárt fektetett be különböző infrastrukturális beruházásokba. A Commerzbank által 2018-ban kiadott elemzés azzal számol, hogy 2020-ig a kínai vállalatok az Új Selyemút mentén 25 milliárd dollárt fognak beruházni.<sup>3</sup> Kína annak érdekében, hogy elősegítse a BRI-ben résztvevő országok infrastrukturális fejlesztését, több befektetési alap létrehozását is kezdeményezte a projektek finanszírozására. Emellett a finanszírozást segíti az AIIB, valamint a BRICS 2015-ben alapított fejlesztési bankja, az Új Fejlesztési Bank (New Development Bank, NDB). Továbbá a kínai állami vállalatok és az állami tulajdonú bankok is fontos szerepet játszanak a BRI végrehajtásában, az Export-Import Bank of China mellett a China Development Bank és a legnagyobb kereskedelmi bankok is hiteleket nyújtanak az induló projektekhez. (SANDERS, G. J.)

A kiépülő hálózat és ahhoz kapcsolódó fejlesztések további lehetőséget nyitnak a pénzügyi együttműködésre és a pénzügyi infrastruktúra összekötésére és így a kínai pénzügyi rendszer terjeszkedésére is. Részben ide sorolható jegybankok közötti devizaswap-megállapodások, amelyek tekintetében Magyarország az élen jár Európában, 2013. szeptember 9-én a Magyar Nemzeti Bank a kontinensen először, az angol jegybank után Európában másodikként kötött 10 milliárd jüan névértékű bilaterális devizaswap (devizacsere) keret felállításáról szóló megállapodást a két ország közötti kereskedelmi és befektetési kapcsolatok támogatása érdekében.<sup>4</sup> A renminbi növekvő fontosságát mutatja, hogy egyre több fejlett piaci ország is megállapodott a kínai jegybankkal. Ezek a megállapodások egyrészt elősegíthetik a szerződő két ország közötti kereskedelem további fejlődését, másrészt a pénzügyi stabilitási kockázatok mérséklődéséhez is hozzájárulhatnak. Továbbá fontos szerepük van a megállapodásoknak abban, hogy növeljék a renminbi nemzetközi terjeszkedését, globális pénznemmé válását. (PALOTAI D. 2013)

Részben a pénzügyi terjeszkedés körébe sorolható a pénzügyi intézmények közötti együttműködések terjedése is. Erre példa lehet német Commerzbank és a kínai ICBC példája. A frankfurti pénzügyi intézmény 2018 júliusában együttműködési megállapodást kötött a kínai ICBC-vel, aminek

<sup>3</sup> The Belt and Road Initiative. Changing the behaviour and perceptions of corporate China. Elérhető: [https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340\\_ENG\\_BRI\\_Whitepaper\\_brochure-A4\\_260618\\_Online.pdf](https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340_ENG_BRI_Whitepaper_brochure-A4_260618_Online.pdf) Utolsó letöltés: 2018. júl. 18.

<sup>4</sup> Devizacsere-megállapodás a kínai jegybankkal. MNB közlemény Elérhető: <https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlomenyek/2013-evi-sajtokozlomenyek/devizacsere-megallapodas-a-kinai-jegybankkal> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.

értelmében öt éven belül 5 milliárd dollár értékben kíván a két fél projekteket indítani, amelyek elsődleges célja, hogy elősegítse az BRI kiépítését. A két pénzügyi intézet segítséget nyújt mind az ázsiai, mint az európai befektetések lebonyolításában. A Commerzbank tájékoztatása a szerint elsősorban hitelezés, kereskedelmi finanszírozás, tanácsadás, illetve valutaingadozással kapcsolatos biztosítékok nyújtásában kíván szerepet vállalni az együttműködés során.<sup>5</sup>

### ÚJ SELYEMÚT VASÚTI ÖSSZEKÖTTETÉSE

A BRI Kína modernkori globalizáció- és szabadkereskedelem-párti szándékait jelenítik meg. Ezért az infrastrukturális fejlesztések célja a kínai termékek exportpiacokra való biztonságosabb és gyorsabb eljuttatása. Ugyanakkor a termelőkapacitások működtetése elképzelhetetlen a nyersanyag- és energiaforrás ellátás folyamatos biztosítása nélkül. A kiépülő infrastruktúra segíthet enyhíteni Kína energia- és nyersanyagéhségét. (ENGELBERTH I. – SÁGI J. 2017)

Kína történelme során, a 16. század eleji Cheng Ho admirális kincses flottájának rövid időszakától eltekintve, nem támogatta a tengeren való terjeszkedést. Ez a 20. századra megváltozott és tengeri hajózási szektorban is a globálisan legnagyobb cégek között ott vannak a kínai vállalatok is. A Maritime Post 2018. évi top 10 hajózási vállalat összesítésében 4. helyre került a China Ocean Shipping Company (COSCO) és a 8. Yang Ming Marine Transport Corporation.<sup>6</sup> Európa felé menő tengeri útvonalak sem mindig a legbiztonságosabbak és az útvonalakat határoló szorosok többnyire Kína versenytársainak fennhatósága alá tartoznak, vagy háborús, kalóz veszélynek vannak kitéve, úgymint például a Malaka-szoros, Perzsa-öböl vagy éppen az Afrika szarva. Ezért Kína jövőbeni, szükségszerű alternatívaként tekinthet a vasúti hálózatokra, hogy ha szükséges, legyen rendelkezésre álló megoldás, ami kiválthatja a problémás tengeri szállítást. Ezért a vasútiparban a gazdaságosság, hatékonyság és a környezetvédelmi szempontok mind jobban érvényesülnek, de a fő célkitűzés, hogy minél rövidebb idő alatt megtehető legyen a távolság Kína és Európa között. Így Kínát és Európát a vasúti teherszállítás tekintetében összekötő China Railway Express a BRI által fémjelzett infrastruktúra egyik alappilléreinek tekinthető. A CRE segítségével az Új Selyemút mentén erősödnek az országok közötti kapcsolatok, valamint a befektetők új befektetési lehetőségeket térképezhetnek fel.

A Kína és Európa közötti vasúti forgalom fejlődése figyelemre méltó, amíg 10 évvel ezelőtt közel nem létezett vasúti teherszállítás a két térség között, a megindult vasúti infrastrukturális fejlődésének köszönhetően 2018-ban közel 48 kínai várost kötöttek össze 43 európai várossal ezek az útvonalak, elősegítve így a kereskedelem és a gazdasági kapcsolatok fejlődését. (HILLMAN, J. E. 2018)

A történelem során a vasútnak a folyamatos technológiai fejlődésével a kereskedelemben betöltött szerepén túl a geopolitikai jelentősége is növekedett, és az európai hatalmak gyarmatosításának fontos eszközévé vált Afrikában és Ázsiában, de az USA számára is a kontinens meghódításának és a terjeszkedésének egyik alapvető eleme volt. Ennek a történelmi hagyományoknak is köszönhetően számos országban, így Európában, Indiában, Kínában a vasúti (személyi és teher) szállításnak még mindig fontos szerepe van.

<sup>5</sup> Commerzbank and Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) sign cooperation framework. Commerzbank közlemény. Elérhető: [https://www.commerzbank.de/en/hauptnavigation/presse/pressemitteilungen/archiv1/2018/quartal\\_18\\_03/presse\\_archiv\\_detail\\_18\\_03\\_76298.html](https://www.commerzbank.de/en/hauptnavigation/presse/pressemitteilungen/archiv1/2018/quartal_18_03/presse_archiv_detail_18_03_76298.html) Utolsó letöltés: 2018. júl. 21.

<sup>6</sup> Elérhető: <http://www.themaritimepost.com/top-10-biggest-shipping-companies-world/> Utolsó letöltés: 2018. júl. 10.



Ugyanakkor meg kell említeni, hogy az 1990-es évektől általános trendként a vasúti áruszállítás szerepe fokozatosan visszaszorulni látszik mind Európában, mind Kínában. A BRI államok, Kína és az EU közötti kereskedelemben a vasút aránya 2% körül mozog. Azonban gazdasági szempontból a vasúti szállítás, teherszállítás elsősorban a szárazföldi nagy, konténeres áruk szállításánál még mindig versenyképes lehet. Márpedig a konténerszállításnak Kína és az EU közötti teherszállításban kiemelt szerep jut és e tekintetben a vasúti teherszállítás mellett számos előny szól. Alapvetően a magasabb értékű termékek esetében éri meg a vasúti teherszállítást igénybe venni, ugyanis a vasúttal szállított termékek értéküket tekintve nagyobb súlyt képviselnek, mint a szállítási tömegüket tekintve. Így a közlekedési sajátosságok mellett az áruk típusa és értéke is meghatározza, hogy milyen szállítási módot vesznek igénybe a szállításukhoz. (BUCKSKY, P. 2017)

A szállítási módokat is nézve megállapítható, hogy a szárazföldi szállítás esetén a vasút mindeképpen hatékonyabb a teherautóknál. Egy 10 vagonból álló vonatszerelvény annyi árut tud elszállítani, mint amennyit 600 teherautó lenne képes. Emellett kisebb környezetszennyezést okoz, biztonságosabb és gyorsabb. Energiahatékonyság szempontjából a vonaton való szállítás 2-5-ször jobban megéri, mint a teherautó. A többi szállítási móddal összevetve például a CRE-n szállított áru háromszor gyorsabban eljut a célállomáshoz és annak piacához, mint a tengeri szállítás esetén, a légi úton történő szállításnak pedig töredékébe kerül, és egyúttal kisebb környezetszennyezéssel jár. Az egyes szállítási módok költségeit összevetve megállapítható, hogy a leggazdaságosabb a vízi út, ennél négyszer drágább a vasút, aminél szintén négyszer drágább a közúti szállítás, amelynek négyszerese a légi közlekedés. Ezért is kaphat kiemelt szerepet a vasút a BRI infrastrukturális fejlesztésénél. (MATOLCSY Gy. 2016)

Ugyanakkor azt is látni kell, hogy egy eurázsiai vasúti közlekedési hálózat kialakításának koncepciója nem új keletű, Kínának volt honnan ötletet merítenie. 1992-ben az ENSZ Egyik szakbizottsága, az UNESCAP (Economic and Social Commission for Asia and Pacific) már felvetette az ötlete és kidolgozott egy koncepciót. Ennek eredményeként jött létre a kormányközi megállapodás a transz-ázsiai vasúti hálózatról, amely négy vasúti közlekedési folyosó létrehozását jelölte meg.<sup>7</sup> Egyébként ebből hármát Kína ténylegesen meg is valósított.

### *A VASÚT KÍNÁBAN*

Kínában a központi hatalom minidig is fontosnak tartotta a vasúthálózat fejlesztését, az elmúlt évtizedekben is kiemelt figyelmet kapott a vasútfejlesztés, és az elmúlt 30 évben megduplázódott a vasúthálózat hosszúsága. és jelenleg a 13. Ötéves Terv részeként 3,5 ezermilliárd renminbit terveznek vasúthálózat építésére költeni 2016-2020 közötti időszakban. A vasútfejlesztések okai között megtaláljuk a gazdasági növekedés segítését, a lakosság életszínvonal emelkedésének támogatását és környezetvédelmi szempontokat is. A 13. ötéves terv 7. része foglalkozik a modern infrastruktúra hálózat fejlesztéssel, amelyet a gazdasági növekedés és egyúttal a társadalmi fejlődés egyik alappilléreinek tekintenek. Az ötéves terv célkitűzése egy olyan biztonságos és még hatékonyabb

<sup>7</sup> Ld. <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-trans-asian-railway-network> Utolsó letöltés: 2018. dec. 2.

infrastruktúra megteremtése, amely megfelel a 21. század új kihívásainak így okos megoldásokat is alkalmaz, környezettudatos és a kölcsönös összekapcsoltság alapja lehet.<sup>8</sup>

2017-re 115 milliárd dollárt különített el a központi kormányzat a költségvetésben vasúti fejlesztésekre. A statisztikai adatok alapján a világ vasúti forgalmának 25%-a Kínában zajlik, a világ vasútvonalainak mindössze 6%-án. 2016-ban Kína vasúthálózata 124.000 km hosszúságú volt, és az egyik fő közlekedési és szállítási módnak számít továbbra is mind az áru-, mind a személyszállítás tekintetében. Egy példát kiragadva, a szénszállítás mind a mai napig fontos vasúti feladat Kínában, amellyel gondoskodnak a szénerőművek szénnel való ellátásáról. Ez évente körülbelül 2 milliárd tonnás áruforgalmat generál csak a szénből. Ha az észak–dél irányú tehervasúti közlekedés akadozik, akkor az az országos energiaellátásban is problémaként jelentkezik. (FORMAN B. 2017)

A kínai vasúthálózat kiépítése az ópiumháborúkat követően indult meg elsősorban a koncessziós, gyarmati területeket szerzett külső hatalmak által. Ekkor a vasútfejlesztésnél az elsődleges szempont a külföldi uralom alatt álló kikötőkkel való kapcsolat megteremtése volt. Az 1842-ben megkötött Nankingi békeszerződést követően a Brit Birodalom megkapta Hong Kong szigetét és kötelezték a császárságot, hogy 5 kikötőt nyissanak meg a külföldiek előtt. 1894-re már 20 kikötő nyílt meg a külföldiek előtt, amik így egyúttal a gyarmatosítás kapuivá váltak. Az európai hatalmak, így az angolok, franciák, németek, de még az Osztrák-Magyar Monarchia, az oroszok, USA és Japán is a kikötőkből indulva a vasút építésével igyekeztek érdekszférájukat mind nagyobb területekre kiterjeszteni Kínában. A fejlesztéseknek elsősorban nem egy egységes országos hálózat megteremtése volt a célja, és így nem is Kína gazdasági fejlődését szolgálták, hanem a különböző hatalmak gazdasági és politikai érdekének megfelelően történt a vasútvonalak építése. 1896 és 1903 között számos, Kínára nézve előnytelen szerződésnek köszönhetően a kínai vasúthálózat 41%-a az európai nagyhatalmak kezében volt közvetlen irányítással, míg tovább 39% szintén külföldi kezelésben volt kölcsönszerződések formájában.

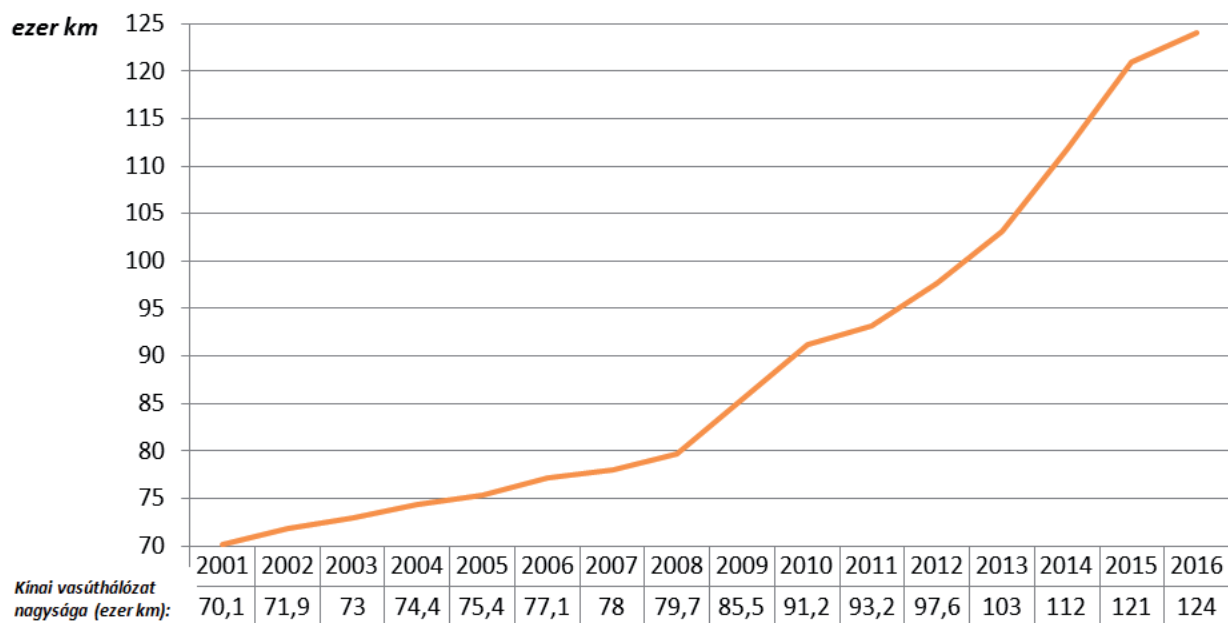
Érdekesség, hogy ahogy a világ történelme során megannyiszor, itt is jeleskedtek magyar honfitársaink. A kínai vasútépítés 19. századi hőskorszakában 1898-tól kezdve 5 évet dolgozott a mandzsúriai vasútfejlesztéseken Gubányi Károly kultúrmérnök. Gubányi Károly a hazai vasútépítési tapasztalatokkal a kor másik kiváló földrajztudósának, Lóczy Lajosnak hatására vágott neki a nagy kínai kalandnak, és 1897-ben Amerika érintésével Kínába utazott. Gubányi öt évig vezetett vasútépítési munkálatokat Mandzsúriában. Munkásságát nemcsak a szakma ismerte el, ugyanis a kínai császári vasutak igazgatósága mérnöki állást ajánlott számára, hanem a mindennapokban is terjedt jó híre a munkásokkal való emberséges és tisztességes bánásmódja miatt. Részt vett a Mandzsu-vasút, elsősorban a vasútvonal alagútjainak építésében, majd Vlagyivosztok kikötőjének építkezésénél vállalt munkát. Élete során számos helyen, több kontinensen is jelentős földtani vizsgálatokat folytatott. Kínában a vasútépítési munkálatok irányítása mellett tanulmányozta a hagyományos kínai, japán öntözőgazdálkodást, amely tudást ausztráliai farmján, majd pilisi birtokán is sikerrel alkalmazott. Több útirajza, műszaki, gazdasági és gazdaságpolitikai tárgyú tanulmánya is megjelent. 5 éves kínai munkásságáról és tapasztalatairól 1907-ben adta ki az *Öt év Mandzsuoországban* című könyvét. (HORVÁTH B. 2004)

<sup>8</sup> A 13. ötéves terv a Kínai Népköztársaság gazdasági és társadalmi fejlesztéséért (2016–2020) Elérhető: <http://en.ndrc.gov.cn/policyrelease/201612/P020161207645766966662.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.

A kínai vasútépítés fontosságát jelzi, hogy 1895-ben csupán 80 km hosszú vasúthálózattal rendelkezett az ország, majd 1903-ban, mikor Gubányi befejezte a munkáját és elhagyta Kínát, pedig már 9854 km volt az ország vasúthálózatának teljes hossza. A folyamatos vasúti fejlesztés a 20. század közepétől, a Kínai Népköztársaság megalakulását követően, majd Kína nemzetközi nyitása után új lendületet kapott. A vasút politikai jelentősége egyre nőtt, részben az ország gazdasági fejlődését támogató eszközként, részben pedig a központi hatalommal való kapcsolat megteremtőjeként is tekintették azt. A vasúti szállítási rendszer modernizációja igen fontossá vált a kínai fejlődés szempontjából. Kína vasúthálózatának hossza 1949-ben, a Kínai Népköztársaság megalakulásakor 21,8 ezer km volt, aminek nagy része Kínának az észak-keleti tengerparthoz közel eső területein futott. A Népköztársaság első 30 évében megduplázódott a nyugati és japán hatalmaktól megörökölt, pontosabban államosított hálózat hossza. A Népköztársaság első szakaszában nehezítette a vasútfejlesztési programokat, hogy a brit, német, belga, orosz, amerikai és japán vasútépítő hatóságok eltérő szabványok szerint, eltérő technológiával építették és eltérő adminisztrációval vezették az irányításuk alatt álló vasúti vonalakat. Majd az 1979-es nyitás politikája a közlekedésipar terén érezte leginkább hatását és újabb lendületet kapott a vasútfejlesztés, 1980-ban már 53 ezer km-t tett ki. Az elmúlt 30 évben pedig újból megduplázódott a vasútrendszer, és 2016-ben a vasúthálózat hossza elérte a közel 125 ezer kilométert, aminek 53%-a villamosított, továbbá 16%-a gyorsvasút. A hálózatot 16 fő vasúti folyosó alkotja, amelyből 8 észak-dél irányú vertikális, 8 pedig kelet-nyugat irányú horizontális folyosó. A 20. század vége óta tartó hatalmas mértékű és folyamatosan tartó vasútfejlesztés természetesen a világpiacon is jelentős keresletet eredményezett vasércből, cementből és más szükséges építőipari anyagokból. Továbbá Kínának a sínek, a különböző vasúti járművek és alkatrészek gyártásához olyan mennyiségben volt szüksége acélra, ami már a világgazdaság szintjén is komoly átrendeződést eredményezett (2. ábra).

2. Ábra: Kína vasúthálózatának éves bővülése 2001. és 2016. között

Figure 2: The growth of the Chinese railway network



Forrás: China Statistical Yearbook 2017

A kínai államtanács 2016. december 29-én kiadott egy hivatalos dokumentumot, amiben *Kína vasúthálózatának átfogó bővítését* tűzte ki célul a 2020-ig tartó 13. ötéves terv keretében. Eszerint 2020-ra Kínában a vasúthálózat 150 ezer kilométeresre, az úthálózat pedig 5 millió kilométeresre duzzadhat, továbbá a repülőterek számát 260-ra bővítené, valamint a tengeri selyemút részeként a 10 ezer tonna feletti hajók befogadására képes 2527 darab kikötőt építene ki. Az infrastrukturális fejlesztések részeként a gyorsvonathálózatot is 30 ezer kilométeresre bővítik, amellyel megteremtik az összeköttetést az egymilliónál nagyobb lakosságú városok 80%-a között. Li Hsziao-peng közlekedési miniszter elmondta, hogy a kínai kormány összesen 15 ezer milliárd renminbit (kb. 634 ezer milliárd forintot) irányoz elő a tervezett beruházások számára öt év alatt.<sup>9</sup>

A vasúthálózat fejlesztésére és az infrastruktúra technológiai fejlődésére a jövőben is fokozott figyelmet fognak fordítani Kínában. 2018 márciusában a Kínai Kommunista Párt 19. Pártkongresszusán elfogadtak egy tervezetet a jövő gazdasági reformjairól, illetve a fejlődés irányairól 2050-ig, amely rövid- és hosszú távú célok között szerepel a vasúthálózat fejlesztése.

### CHINA RAILWAY EXPRESS

A kínai NFRB 2016-os döntésével egységesítették és kezdték el hivatalosan is használni az állami tulajdonban lévő China Railway brandjét, a China Railway Express nevet az Európába tartó vonatokra és a határon átnyúló teherszállítási szolgáltatásaikra. Ugyanakkor az első közvetlen tehervonat már 2011-ben elindult a délnyugat-kínai nagyvárosból, Chongqingből a németországi Duisburgba. A CRE arculata magában foglalja az egységes és kizárólagos konténeres használatán át, a háztól-házig szállítási kiegészítő szolgáltatás, a pontosság és a várható érkezési idő megadása, az egységes szabványok mellett az egységes irányítási és kezelési rendszer létrehozásáig. A CRE egy nagy előnye, hogy nem csak közvetlen teherszállítást nyújt Kína és Európa között, hanem egyablakos ügyintézés is kínál a rakományellenőrzés, valamint vámügyek terén. Továbbá nemzetközi projektként lehetővé teszi a beruházások, a technológia és a szakképzett emberi erőforrások áramlását is szállítási vonalakkal érintett országokban. Ez a kínai állami kézben lévő nemzetközi hálózat fokozatosan kiszorítja a többi teherszállítványozási céget. Ráadásul nemzetközi megállapodásokkal is erősíteni kívánják a vonalak jelentőségét. 2017. április 20-án az BRI keretei között az első multilaterális egyezményként Németország, Lengyelország, Oroszország, Fehéroroszország, Kazahsztán és Mongólia írta alá Kínával együttműködési-megállapodást a China Railway Express-ről a vasúti teherszállítás hatékonyságának növelése érdekében. A megállapodás a vám eljárások egyszerűsítésére, illetve egységes szabványrendszer kialakítására is tartalmaz előírásokat.

A CRE szolgáltatások fő célja az BRI-n belül a vasúti összeköttetés és így Kína és az Eurázsia régió összekapcsoltságának megteremtése. Ezzel új időszámítás kezdődött a vasúti áruszállításban, aminek köszönhetően hatalmas mértékben nőtt a vasúti teherszállítás iránti kereslet. 2018 áprilisáig a CRE keretében a szállítványozási útvonalak folyamatosan növekvő számú kínai nagyvárost kötnek össze európai partnereikkel. Ezzel tényleges fizikai kapcsolatot is létrehozottak és megerősítettek Eurázsia között.

<sup>9</sup> Development of China's Transport. The State Council Information Office of the People's Republic of China. December 2016. Elérhető: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2016/12/29/content\\_281475528034734.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2016/12/29/content_281475528034734.htm) Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.



CRE keretében zajló vasúti teherszállítás 3 fő vonalon közlekedik, amelyek a következők (3. ábra):

- Északi folyósó: Azok a tehervonatok tartoznak ide, amelyek Manzhouli, valamint Suifenhe városán keresztül hagyják el Kínát és Oroszországon keresztülhaladva érik el Európát.
- Középső folyósó: A Belső-Mongóliában elterülő Erenhot térségén áthaladó vonatok, amik Mongóliát, majd Oroszországot átszelve lépnek Európába.
- Déli folyósó: Azok a szerelvények, amelyek Nyugat-Kínában, a nagy kazah közlekedési csomópontok, Alashankou és Korgas térségében lépik át a kínai határt és Kazahsztánon keresztül vezet az útjuk Európa felé. (BESHARATI, B. ET AL. 2017)

3. ábra: Kína-Európa közötti vasútforgalom (2018. február)

Figure 3: China-Europe Rail Routes and Frequency (February 2018)



Forrás: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>

Az NFRB 2018. január 22-i sajtótájékoztatóján bemutatott adatai szerint 2017-ben Kínából Európába 3673 konténervonatot indítottak, több mint kétszerannyi, mint 2016-ban és több mint az előző hat évben összesen. A CRE-hálózaton keresztül a szolgáltatás létrejötte óta több mint 7600 vonat közlekedett. A szállítványozónak a menetidőt 2011-es indulása óta több mint húsz napról esetenként két hétnél is rövidebb időre sikerült csökkentenie, a szállítási költségeket pedig negyven százalékkal lefáragtatta. 2018 első negyedévében az útnak indult vonatok száma már elérte az 1000-t, amely a tavalyi ugyanezen időszakban mért adatokhoz képest 75%-os növekedés. Az NFRB szóvivője elmondta, hogy „a tengeri szállításhoz gyorsabb és a légi szállításhoz olcsóbb vasúti teherszállítás kapcsolatban Kína 2018-ban is azon fog dolgozni az együttműködő országokkal, hogy javítsák a Kína és Európa közötti vasúti teherszállítási szolgáltatások minőségét és hatékonyságát és egy versenyképes nemzetközi logisztikai brandet építsenek fel.”<sup>10</sup>

<sup>10</sup> China-Europe freight train service boosts trade ties: official. Elérhető: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/22/c\\_136915130.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/22/c_136915130.htm) Utolsó letöltés: 2018. jún. 12.



A CRE által nyújtott szolgáltatások az elmúlt években mind nagyobb népszerűsége tettek szert, ugyanis a kormányzati célkitűzéseknek megfelelően a vonatok egyre inkább környezetbarát, megbízható technológiára tértek át, amellett, hogy pontosak és biztonságosak. A kínai kormányzat tervei szerint 2020-ra évi 5000 vonat fog közlekedni Kína és Európa között, továbbá célként jelenik meg, hogy az BRI részévé vált sino-európai teherszállítási útvonalakkal Kelet-Ázsiát, Délkelet-Ázsiát is bekapcsolja és összekösse, így a kereskedelmi kapcsolatoknak is új lendületet adjon. (WENYU, S. 2017)

A 2017. szeptemberi adatok szerint 52 útvonalon teljesítettek szolgálatot a tehervonatok, átlagosan naponta 1300 km-t megtéve, és a technikai fejlődésével egyre nagyobb sebességre lesznek képesek a járművek, így az átlagos szállítási idő 10 napra csökken majd a közeljövőben (1. táblázat).

1. táblázat: China Railway Express főbb európai útvonalai

Table 1: The main routes of the China Railway Express

Kiindulás	Végállomás	Távolság (km)	Hosszúság (nap)
Chongqing	Duisburg, Németország	11.790	14
Chengdu	Łódź, Lengyelország	9.826	10
Chengdu	Rotterdam, Hollandia	12.000	15
Zhengzhou	Hamburg, Németország	10.399	17
Zhengzhou	Kouvola, Finnország	8.000	10
Linfen	München, Németország	10.000	10
Suzhou	Varsó, Lengyelország	11.200	12
Wuhan	Lyon, Franciaország	11.300	15
Wuhan	Dourges, Franciaország	10.815	17
Yiwu	Prága, Csehország	8.565	16
Yiwu	Madrid, Spanyolország	13.052	21
Yiwu	London, Egyesült Királyság	12.000	15
Xi'an	Budapest, Magyarország	9.300	13
Dalian	Pozsony, Szlovákia	10.537	17
Xi'an	Kouvola, Finnország	9.000	13
Xiamen	Budapest, Magyarország	11.595	18
Guangxi Zhuang	Małaszewicze; Lengyelország	11.000	18
Yiwu	Amszterdam; Hollandia	11.000	16
Tanghsan	Antwerpen; Belgium	11.000	16
Chengdu	Bécs; Ausztria	9.800	13
Xi'an	Hamburg, Németország	7548	15
Xi'an	Varsó, Lengyelország	9.000	13

Forrás: CRE

Míg korábban a China Railway Express-t a kínaiak kizárólag exporttevékenységre használták, addig az utóbbi néhány évben felfedezték a benne rejlő importlehetőséget is. Az elmúlt hat évben nőtt a tehervonatok száma, gyakorisága és egyúttal a hatékonysága is. A kihasználtság mellett a szállított termékek skálája is folyamatosan bővül. A CRE-vonatokon szállított legfőbb exporttermékek a különféle IT- és elektronikai cikkek, gépek, autóalkatrészek, élelmiszeripari termékek és textilek voltak. A főbb importtermékek pedig a faanyagok, élelmiszer, mezőgazdasági termékek, járművek és autóalkatrészek.

2017. április 2-án a China Railway Express Xi'an-ból elindult Budapestre is, így hazánk ezzel is bekapcsolódott a Vas Selyemút vérkeringésébe. A heti rendszerességgel induló szállítmány elsősorban elektronikai cikkekből, játékokból és háztartási szerekből állt. A vonat útja alatt Kazahsztánon, Oroszországon, Fehéroroszországon és Lengyelországon is keresztülhalad.

A Kína és Európa közötti, még hatékonyabb együttműködés elősegítése érdekében azonban szükséges a vámokkal és vámeljárással kapcsolatos kérdések javítása, így többek között a vámkezelési adminisztráció gyorsítása, egyszerűsítése, illetve a vám eljárások harmonizációja. A CRE útvonalon fekvő államokra ugyanis eltérően két nemzetközi árufuvarozási megállapodás is vonatkozhat. Az egyik a Vasúti Árufuvarozási Nemzetközi Egyezmény (CIM, majd COTIF), amelyet 49 ország fogadott el, köztük majdnem minden uniós tagállam, valamint számos afrikai és közel-keleti ország. A másik a Nemzetközi Árufuvarozási Megállapodás (SZMGSZ), amely azonban a volt Szovjetunió utódállamainak vasúttársaságaira vonatkozik és ezekben az országokban a vasúti forgalom továbbra is ennek szabályai szerint bonyolódik. Van azonban néhány ország, amelyek mindkét megállapodás részesei, ilyen például Magyarország, Lengyelország, Ukrajna, Irán. A felmerülő problémákat az SZMGSZ több helyen is a CIM-től eltérő rendelkezései okozhatják, például a fuvarozó felelősségére vonatkozó szabályok, kártérítési igények és a fuvarozási szerződésből eredő igény elévülésének határideje esetében. A CIM és SZMGSZ nemzetközi árufuvarozási szerződésekre vonatkozó megállapodások közötti különbözőség megnehezíti a kereskedelem gördülékenységét, így egy minden országban egységesen elfogadott fuvarlevél kidolgozására és használatára lenne szükség a CRE vonalán.

Ugyan a szállítási költségek 2011-hez képest 30 százalékkal csökkentek, a logisztikai költségek viszonylag továbbra is magasak. Szükséges lehet egy CRE vonalak mentén lévő országok közötti hatékonyabb kommunikációt kialakítani és a vasúti teherszállítással kapcsolatos együttműködés előtérbe helyezése, az adók, dokumentációs díjak, valamint egyéb felmerülő költségek csökkentése érdekében. Valamint az együttműködés célterülete lehetne a helyi támogatások szabályozásának összehangolása, a kínai CRE üzemeltetők segítése, hogy minél versenyképesebb üzletpolitikát tudjanak folytatni.

Ráadásul a Kína és a partnerek között kereskedelmi egyensúlytalanságokat tovább erősítik, hogy a Kínából induló és visszaérkező vonatok feltöltöttsége jelentősen kiegyensúlyozatlan, amely alapvetően rontja a gazdaságosságát az szállítási útvonalaknak. Gazdasági szempontból a legfőbb problémája és legfőbb kihívása a vasúti szállításnak, hogy egyelőre nem a nyereséges, mert nincsenek kihasználva a kapacitások és így a vasúti teherszállítást csak drágább költségekkel lehet megvalósítani a tengerivel összehasonlítva. Becslések szerint a vonatok 60-70%-a keletről nyugatra tart, Kínába ugyanakkor csak a vonatok 30-40%-a, illetve a Kínába visszaérkező vonatok már csak félig megrakodva, vagy üresen érkeznek vissza annak ellenére is, hogy az érintett kormányok mindent megtesznek a vasúti szállítás népszerűsítéséért. Ezen a kihíváson keresztül azonban látható, hogy a néhány nyereséges útvonal, mint például a németországi Duisburgba tartó járatok mellett, alapvetően egyelőre nem csak gazdasági megfontolások állnak a növekvő számú útvonalak létesítése mögött, hanem geopolitikai célok. Nevezetesen, hogy Kína megteremtse az infrastrukturális összeköttetést az európai államokkal Magyarország, Lengyelországgal kezdve Franciaországig, Angliáig és egészen Spanyolországig, illetve ezáltal a kínai kormány növelheti az adott országok felé irányuló rokonszenvét és Kína elfogadását. (BRINZA, A. 2017)

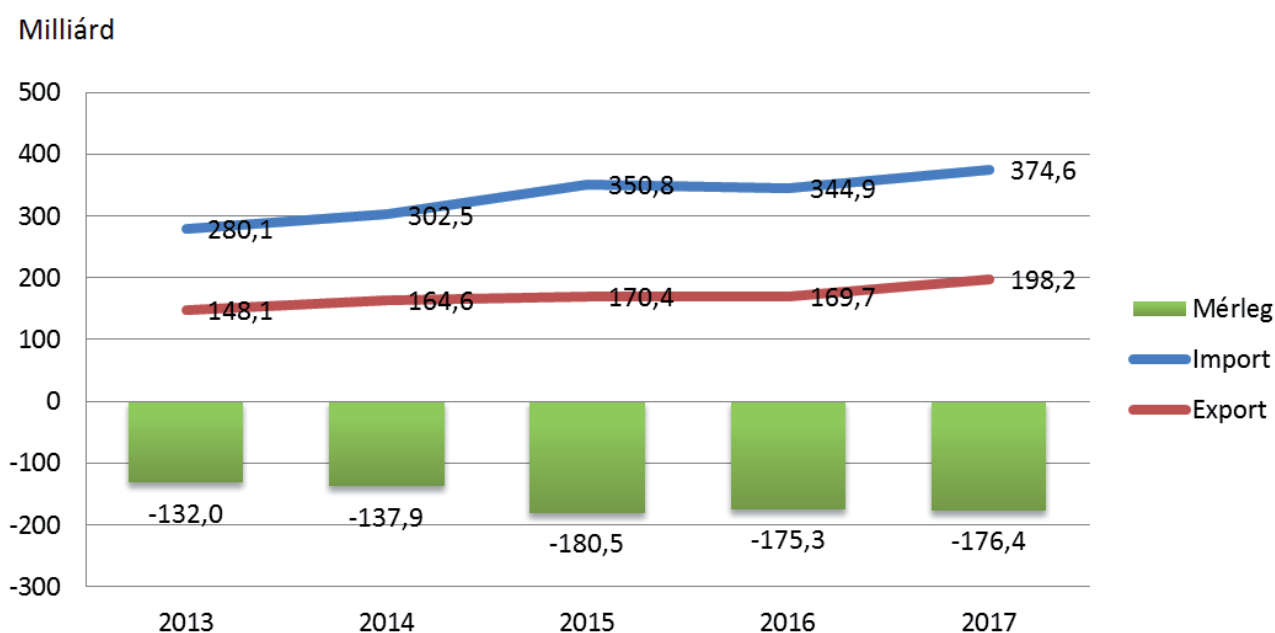
### A VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS HATÁSA

A BRI keretében megvalósuló vasúti összeköttetés kialakításával cél a világ legnagyobb gazdasági térségét létrehozni, amely egy új piacot teremt az összes eurázsiai ország, a Közel-Kelet és Nyugat-Európa számára. A régióban gyártott termékek számára ez a vasúthálózat egy hatalmas, új gazdaság-kereskedelmi térséget hoz létre az Új Selyemút teljes hosszán. (ENGLDAHL, W. 2012)

A Kína és EU közötti kereskedelmi adatokat tekintve elmondható, hogy az BRI 2013-as meghirdetése óta az EU és Kína közötti kereskedelem volumene növekedésnek indult (4. ábra). Azonban míg a Kínából érkező import 4 év alatt 100 milliárd euróval növekedett, addig az uniós export csak 50 milliárddal nőtt. Ez százalékokban kifejezve az elmúlt 4 évben az import-export adatok szinte pontosan 33%-kal nőttek – 33,7%-kal nőtt a kínai import és 33,8%-kal nőtt a Kínába irányuló export. 2017-ben az EU exportja Kínába egy év alatt 16,7%-kal növekedett, míg az importja pedig 8,6%-kal. Ugyan az elmúlt két évben nem volt olyan jelentős a növekedés, de 2016-ban az EU 170 milliárd euróval többet importált Kínából, mint amennyit exportált oda, 2017-ben pedig a Kínába irányuló export 198 milliárd euró volt, az import pedig 374 milliárd, vagyis a deficitje 176 milliárd eurót tett ki. 2013-hoz képest tehát az EU deficitje tovább nőtt Kínával szemben, megközelítőleg 44 milliárd euróval. (DALY, J. C. K.)

4. ábra: EU és Kína közötti kereskedelmi kapcsolatok alakulása (2013-2017)

Figure 4: Evolution of trade between the EU and China (2013-2017)



Forrás: EUROSTAT

Azonban meg kell jegyezni, hogy az import adatok növekedésében elsősorban nem a megújult vasúti szállítás volt a hajtóerő. Ugyanis a vasúti teherszállítás Kína és Európa között az áruk mennyiségét tekintve 2016-ban mindössze az összes mennyiség 1%-át tette ki, az értéket tekintve pedig 2%-ot. A domináns áruszállítási eszköz továbbra is a tengeri úton történő szállítás maradt, amely a két régió közötti árumennyiség 94%-ért felel. Ugyanakkor a vasúti úton történő áruszállítás mennyisége és értéke is folyamatos növekedést mutat, 2017 első felében a szállított áruk értéke 144%-kal nőtt 2016-

hoz képest. A vasúti szállítás legnagyobb felhasználója az autó-, gép- és az elektronikai ipar, amik esetében fontos a gyorsaság, a vasúttal megtakarított idő, és a költséghatékonyság a légi szállításhoz képest. De az elektronikai termékek vasúti szállítása esetén az is előnyt jelenthet, hogy nem kell tengeri sós víz és sós levegő károsító, korrodáló hatásával sem számolni. Eurázsiai ellátási láncnak mind jobban megvalósuló összekapcsoltsága esetén mind fontosabb szerep juthat bizonyos termékek vasúti teherszállításának. A sino-európai vasúti szállítás a Kína és Európa közötti kereskedelem növekedéséhez hozzájárulhatott, ugyanis a 2007-2016-os időszakot tekintve a kereskedelem 7,65%-kal nőtt. Arra azonban nincsenek egyelőre pontos statisztikák, hogy milyen mértékű növekedés köszönhető a vasúti áruszállítás ilyen mértékű fejlődésének. (HILLMAN, J. E. 2018)

A megnézve a Kína és az egyes európai országok közötti kereskedelmi mérlegére vonatkozó statisztikai adatokat jól látszik, hogy azok közül az országok közül, ahol az BRI keretein belül a CRE teljesít szolgáltatást, csak Németországnak és Finnországnak volt kereskedelmi többlete Kínával szemben 2017-ben (2. táblázat).

2. táblázat: Az EU és Kína között export 2017-ben

Table 2: Export between the EU and China in 2017

*Millió euróban*

Ország	Import Kínából	Export Kínába	Kereskedelmi mérleg
Hollandia	83 057	12 251	-70 805
Németország	72 364	87 259	14 895
Egyesült Királyság	52 618	18 941	-33 678
Olaszország	28 430	13 514	-14 917
Franciaország	28 054	18 860	-9 194
Spanyolország	21 454	6 254	-15 200
Lengyelország	16 322	2 062	-14 260
Belgium	14 750	8 045	-6 706
Csehország	10 537	2 138	-8 400
Dánia	5 847	4 001	-1 846
Magyarország	5 612	1 579	-4 033
Ausztria	5 140	3 934	-1 206
Románia	3 788	737	-3 051
Szlovákia	3 078	1 213	-1 865
Finnország	2 042	3 446	1 404
Szlovénia	1 436	562	-874
Bulgária	1 109	637	-472

Forrás: EUROSTAT

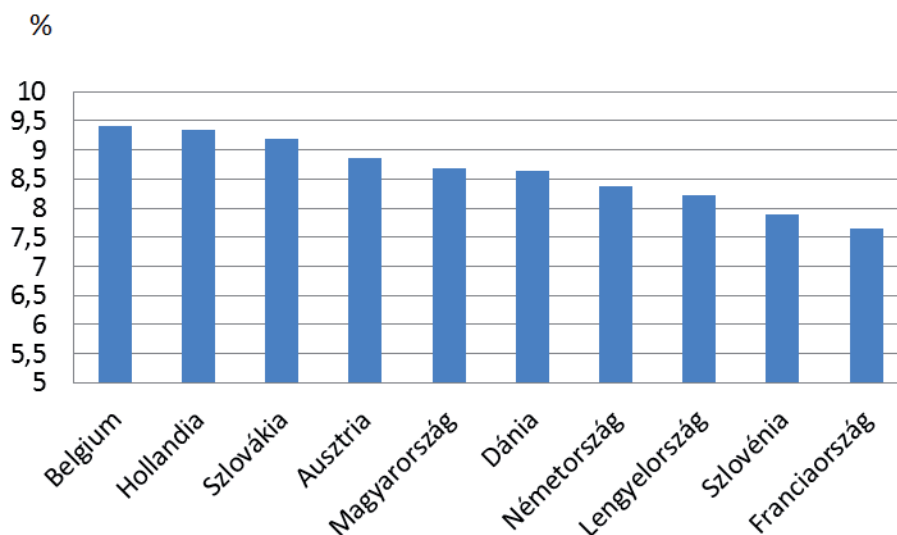
Németország legnagyobb kereskedelmi partnere 2017-ben Kína volt. 2011-ben Németország volt az első olyan európai ország, amelybe CRE-logóval ellátott kínai tehervonat érkezett meg, azóta pedig a duisburgi kikötő forgalma jelentősen felélénkült és a világ legnagyobb belföldi kikötőjévé vált. Jelenleg a kikötő forgalmának egyharmada köthető a kínaiakhoz, hetente 30 tehervonat érkezik különböző kínai városokból és a kínai tehervonatok 80%-a Duisburgon keresztül halad át Európa felé. Az idő múlásával nem csak Chongqing-ből, hanem Zhengzhou-ból, Wuhan-ból, Yiwu-ból, Shenyang-ból is indítottak vonatokat Duisburgba. A CRE-nek köszönhetően a duisburgi kikötő forgalma 2017-ben 30%-kal nőtt, amely a németországi kikötők forgalmának növekedését tekintve

a leggyorsabb emelkedést jelentette. Természetesen Duisburg igyekszik kihasználni az Új Selyemút adta lehetőségeket. Modernizálják a kikötő logisztikai infrastruktúráját, további 2 hektáryi raktár épületet építenek, amely 2000 CRE konténer befogadására lesz alkalmas. Egyébként a Siemens igyekszik mind szorosabban bekapcsolódni BRI projektben, megalapította BRI munkacsoportját és Pekingbe kifejezett BRI irodát nyitott, hogy kihasználja az Új Selyemút adta lehetőségeket és világos közti hídépítő szerepet vállaljon. (MÜLLER, B. 2018)

Ugyanakkor kérdés, hogy az Új Selyemút fő célkitűzései – vagyis a kereskedelmi kapcsolatok megkönnyítése és az infrastrukturális integráció megteremtése – a szállítási költségek csökkentésével egyúttal elérhető-e az EU és Kína közötti kereskedelmi kapcsolatok élénkítése is, messzebbre tekintve ez érvényes lehet-e az egész BRI-re nézve. A kínai elképzelés és tervek mindenképpen igenlő választ adnak erre, azonban a gyakorlati tények hiányában érdemes a Bruegel Intézet elméleti modellezését alapul venni, hogy megalapozott véleményt alkothassunk. Garcia Herrero és Xu számításai szerint az egyes szállítási módoknál a szállítási költségek 10%-os csökkentésével tengeri szállításhoz képest átlagosan 1,1%-os, vasút esetében 2%-os, és légi szállítás esetében 5,5%-os kereskedelmi növekedés érhető el. Tehát az egyes szállítási módok költségcsökkentésénél a légi közlekedésnél érhető el a legnagyobb hatás, majd ezt követően a vasúti szállításhoz, majd a fele akkora hatás érhető el a tengeri szállításhoz. Ha figyelembe vesszük, hogy a vasúti szállítás átlagban majdnem kétszer gyorsabb, mint a tengeri szállítás és az EU-ban megfelelően kiépített vasúti hálózat áll rendelkezésre, akkor potenciálisan még nagyobb hatás érhető el a vasúti szállítás költségeinek csökkentésével. Ráadásul, ha a konkrét állomokat nézzük meg, a számítások szerint a legnagyobb nyertes Európa és azon belül is az EU. 10%-os szállítási költségcsökkentés esetén 7-8%-os kereskedelmi növekedés várható a legjobban teljesítő uniós államok és Kína között (5. ábra). A régiókat nézve egyértelműen az EU a legnagyobb nyertes átlag valamivel több, mint 6%-os növekedéssel, Ázsia esetében a pedig 3%-os növekedés tapasztalható a kereskedelmi volumenét tekintve megfelelő szállítási költségcsökkentés esetén. (GARCIA HERRERO, A. ÉS XU, J. 2016)

5. ábra: A szállítás költségeinek csökkentésének hatása az adott állam és Kína közötti kereskedelmi kapcsolatokra.

Figure 5: The bilateral trade impact of the reduction in transportation cost



Forrás: GARCIA HERRERO, A. ÉS XU, J. 2016



Így a vasúti infrastrukturális fejlesztésekkel és egyéb a szállítási költségcsökkentésére vonatkozó bilaterális és multilaterális intézkedésekkel jelentős és meghatározó hatást lehet elérni a kereskedelmi kapcsolatokra is és az EU tekintetében növelni lehet a kereskedelem volumenét.

Kína a BRI-vel egy általa dominált eurázsiai gazdasági térséget kíván létrehozni, amelynek egyik legfontosabb eleme egy átfogó szállítási infrastruktúra létrehozása és ellenőrzése. Különösen fontos a szárazföldi útvonalon megteremteni a 21. századi infrastrukturális összeköttetést Kína egyik legnagyobb felveőpiacához és technológia forrásához, az EU-hoz. (SZENTESI A. 2015)

## ÖSSZEGZÉS

Már az ókorban is nagy jelentősége volt a birodalomépítésben a nemzetközi infrastruktúrának és annak fejlesztésének. Magának az ókori selyemútnak is fontosabb szerepe volt, mint csupán a kereskedelem megteremtése. Az ősi selyemút a birodalmak közötti összekapcsoltságot teremtette meg Euráziában. Kína és Európa között az Új Selyemútnak is hasonló a célkitűzése. Az itt zajló teherszállítás elsősorban nem gazdasági szempontból fontos Kína számára, hanem geopolitikai megfontolásokból. A CRE segítségével Kína intenzíven terjeszkedik Ázsián keresztül Európa, az EU felé, és igyekszik mind több ország mind több desztinációjával kiépíteni a teherszállítási és kereskedelmi kapcsolatokat. Noha a két térség közötti kereskedelem és szállítás még kisebb hányadban zajlik a vasúton keresztül és a Kína felé menő járatok nem mindig gazdaságosak. A CRE másik fő célja az BRI szárazföldi összeköttetésének megteremtése és egy egész Euráziára kiterjedő, a vasúti infrastruktúrára épülő hálózatot létrehozása, amely alapja lehet a további kereskedelmi együttműködéseknek, esetlegesen hosszú távú célként kitűzve egy szabadkereskedelmi megállapodás elérésének is.

A kiépülő hálózat hozzájárulhat a vasúti és logisztikai beruházások terén tovább lépéshez, mint például a Budapest-Belgrád gyorsvasút, amely a későbbiekben referenciaként szolgálhat további uniós fejlesztéseknél is. A tervezett fejlesztések pedig további lehetőséget nyithatnak a pénzügyi együttműködésre és az eurázsiai pénzügyi infrastruktúra összekötésére és így a kínai pénzügyi rendszer terjeszkedésére. Versenyképességi szempontból nézve a CRE gazdaságélénkítő és a felzárkózást segítő projektnek tekinthető. Cél, hogy a kínai vállalatokat is segítsék, hogy új piacokon jelenjenek meg. Ezzel együtt folyamatosan erősödik az igény, hogy mind többet, gyorsabban és minél gazdaságosan valósuljanak meg a teherszállítások.

A szárazföldi vasúti terjeszkedésnek lehet egy másik geopolitikai aspektusa is. Kína jövőbeni, a tengeri szállítás szükségszerű alternatívaként tekinthet a vasúti hálózatokra, hogy ha úgy alakulnak a geopolitikai folyamatok, legyen rendelkezésre álló megoldás, ami kiválthatja a problémás tengeri szállítást. Ennek érdekében jelentős technológiai fejlesztések is zajlanak a vasúti iparban a gazdaságosság, a hatékonyság és a környezetvédelmi szempontok mind jobban való érvényesítése érdekében.

A konnektivitás másik elemét a szuverenitást tekintve Kína CRE-n keresztül igyekszik fennhatóságát is megszilárdítani. A szolgáltatás kínai állami irányítása alatt áll, kizárólag az állami cég logóval ellátott egységes konténere használható a vonalakon, igyekeznek a branddel fémjelzett irányítási rendszert is felajánlani egyéb szolgáltatásokkal együtt a vonal egészére.

Összefoglalva Kína nagy gazdaságélénkítő terve az BRI és annak egyik fontos pillére, a CRE a szárazföldi összeköttetésre vonatkozik. Célja, hogy kiterjesztve a kínai kereskedelmi és befektetési

kapcsolatokat mind szorosabbra fűzze az együttműködést az Új Selyemútban részt vevő államok között és elősegítse a Kína és partnereinek a 21. századi versenyképességét. Tulajdonképpen a CRE infrastruktúráján keresztül építik a Középső birodalom örökösei a 21. századi vasúti konnektivitást Ázsia és Európa között, amelynek a gazdasági, kereskedelmi megfontolásain túl geopolitikai célja, hogy Kína kiépítsen és irányítson egy komplex infrastruktúra hálózatot, amely irányításával összeköti az eurázsiai gazdasági térséget, amely így Kína vezetésével a világ egy új lehetséges erőközpontjává és minden versenytárs kihívójává válhat.

*Horváth Marcell, PhD hallgató  
Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar,  
Geopolitikai Doktori Program  
e-mail: hth.marcell@gmail.com*

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- AOYAMA, R. 2016.: *One Belt, One Road: China's New Global Strategy*. Journal of Contemporary East Asia Studies. Vol 5. No. 2., pp. 3-22.
- BESHARATI, B. ET AL. 2017: *The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation*. Business and Management Studies Vol. 3, No. 3; September 2017 pp. 25-33
- BREZINSKI, Z., 2013: *Stratégiai vízió. Amerika és a globális hatalom válság*. Antall József Tudásközpont, Budapest 2018. pp. 175-187.
- BRINZA, A. 2017: *China's Continent-Spanning Trains Are Running Half-Empty*. Foreign Policy Elérhető: <https://foreignpolicy.com/2017/06/05/chinas-continent-spanning-trains-are-running-half-empty-one-belt-one-road-bri/> Utolsó letöltés: 2018. dec. 3.
- BUCSKY, P. 2017: *Vasúti teherszállítás Kína és az Európai Unió között az Új Selyemúton*. HUG Hungarian Geopolitics, 2017/III. pp. 58-65.
- CSIZMADIA N. 2016: *Geopillanat. A 21. század megismerésének térképe*. L'Harmattan Kiadó, Budapest, pp. 65-77.
- DALY, J. C. K. 2018: *A Decade of China-Europe Trains*. The Central Asia-Caucasus ANALYST. Elérhető: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13512-a-decade-of-china-europe-trains.html> Utolsó letöltés: 2018. jún. 1.
- ENGDAHL, W. 2012: *Eurasian Economic Boom and Geopolitics: China's Land Bridge to Europe: The China-Turkey High Speed Railway*. Global Research Centre For Resarch on Globalization Elérhető: <https://www.globalresearch.ca/eurasian-economic-boom-and-geopolitics-china-s-land-bridge-to-europe-the-china-turkey-high-speed-railway/30575> Utolsó letöltés: 2018. dec. 2.
- ENGELBERTH I. – SÁGI J. 2017: *Az Új Selyemút kezdeményezés szerepe, céljai*. Külügyi Szemle 2017. ősz, pp. 85-104.
- FORMAN B. 2017: *Új Selyemút – Közlekedési kapcsolatok*. In: Péti, M. (szerk): *Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói*. Budapesti Corvinus Egyetem, Budapest, pp. 165-214.
- GARCIA HERRERO, A. ÉS XU, J. 2016: *China's Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains?* Bruegel Working Paper Issue 5. 2016. p. 19. Elérhető: <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.
- HILLMAN, J. E. 2018 - *The Rise of China-Europe Railways*. Centre for Strategic & International Studies. Elérhető: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways> Utolsó letöltés: 2018. jún. 3.
- HORVÁTH B. 2004: *Gubányi Károly (1867-1935) mérnök-geográfus a XIX. századi Kínában*. Földrajzi Közlemények CXXVII. (LII.) kötet, 2004 1-4. szám, pp. 134.139.
- HUANG, Y. 2016: *Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment*. China Economic Review 40 2016 pp. 314-321.
- HUANG, Y. 2018: *A Kína-talány megfejtése. Miért nem helytálló a konvencionális gazdasági bölcsesség?* Pallas Athéné Könyvkiadó, Budapest 2018, pp. 229-254.
- KOEHRING, M. (szerk) 2019: *The critical role of infrastructure for the Sustainable Development Goals*. The Economist Intelligence Unit Limited 2019. p. 22.

- KHANNA, P. 2017: *Konnektográfia. A globális civilizáció jövőjének feltérképezése*. HVG Könyvek, Budapest, pp. 58-84.
- LI, W ÉS JIN, D. 2018: *On the design of financial products along OBOR*. The Journal of Finance and Data Science Vol. 4. 2018, pp. 55-70.
- MATOLCSY Gy. 2016: *Magyarország kulcsállam a selyemúton*. HUG – Hungarian Geopolitics. III. szám 2016. pp. 92-104.
- MÜLLER B. 2018: *Belt and Road Initiative: High tech, not silk*. Elérhető: <https://www.siemens.com/innovation/en/home/pictures-of-the-future/infrastructure-and-finance/belt-and-road-initiative.html> Utolsó letöltés: 2018. dec. 1.
- PALOTAI D. 2013: *A Magyar Nemzeti Bank és a People's Bank of China közötti devizaswap keret felállításáról szóló megállapodás*. Elérhető: <https://www.mnb.hu/letoltes/kina-swap.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10. 5 p.
- RENWICK, N., GU, J., ÉS GONG, S. 2018: *The impact of BRI investment in infrastructure on achieving the Sustainable Development Goals*. K4D Emerging Issues Report. Brighton, UK: Institute of Development Studies. p. 39.
- RODRIGUE, J-P., COMTOIS, C. ÉS SLACK, B. 2017: *Geography of Transport System*. Routledge, New York. pp, 127-172.
- SANDERS, G. J. 2017: *The Asian Infrastructure Investment Bank and the Belt and Road Initiative: Complementarities and Contrasts*. Chinese Journal of International Law Vol. 16. 2017, pp. 367–371.
- SZENTESI A. 2015: *Eurázsiai szuper gazdasági térség?* In SALÁT G. (szerk.): *Kínai álom – kínai valóság*. Typotex, Budapest 2015. pp. 162-199.
- TIEZZI, S. 2016: *China's Xi brings Belt and Road to Serbia and Poland*. The Diplomat. Elérhető: <https://thediplomat.com/2016/06/chinas-xi-brings-belt-and-road-to-serbia-poland/> Utolsó letöltés: 2018. jún. 14.
- WANG, Y. 2018: *Multilateralism, Shared Peace and Development. Statement*. Elérhető: [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjb\\_663304/wjbz\\_663308/2461\\_663310/t1600861.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/wjbz_663308/2461_663310/t1600861.shtml) Utolsó letöltés: 2018. okt. 5.
- WENYU, S. 2017: *China-Europe freight train boosts European industrial growth*. People's Daily. Elérhető: <http://en.people.cn/n3/2017/0606/c90000-9225007.html> Utolsó letöltés: 2018. jún. 4.

#### HIVATALOS DOKUMENTUMOK, KÖZLEMÉNYEK

- A 13. ötéves terv a Kínai Népköztársaság gazdasági és társadalmi fejlesztéséért (2016-2020) Elérhető: <http://en.ndrc.gov.cn/policyrelease/201612/P020161207645766966662.pdf> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.
- China-Europe freight train service boosts trade ties: official. Elérhető: [http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/22/c\\_136915130.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/22/c_136915130.htm) Utolsó letöltés: 2018. jún. 12.
- Commerzbank and Industrial and Commercial Bank of China (ICBC) sign cooperation framework. Commerzbank közlemény. Elérhető: [https://www.commerzbank.de/en/hauptnavigation/presse/pressemitteilungen/archiv1/2018/quartal\\_18\\_03/presse\\_archiv\\_detail\\_18\\_03\\_76298.html](https://www.commerzbank.de/en/hauptnavigation/presse/pressemitteilungen/archiv1/2018/quartal_18_03/presse_archiv_detail_18_03_76298.html) Utolsó letöltés: 2018. júl. 21.

- Development of China's Transport. The State Council Information Office of the People's Republic of China. December 2016 Elérhető: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2016/12/29/content\\_281475528034734.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2016/12/29/content_281475528034734.htm) Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.
- Devizacsere-megállapodás a kínai jegybankkal. MNB közlemény Elérhető: <https://www.mnb.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2013-evi-sajtokozlemenyek/devizacsere-megallapodas-a-kinai-jegybankkal> Utolsó letöltés: 2018. jún. 10.
- Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network, 2006. Elérhető: <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-trans-asian-railway-network> Utolsó letöltés: 2018. dec. 2.
- The Belt and Road Initiative. Changing the behaviour and perceptions of corporate China. Elérhető: [https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340\\_ENG\\_BRI\\_Whitepaper\\_brochure-A4\\_260618\\_Online.pdf](https://www.firmenkunden.commerzbank.de/portal/media/corporatebanking/neu-hauptportal-rebrush/insights/bri/42340_ENG_BRI_Whitepaper_brochure-A4_260618_Online.pdf) Utolsó letöltés: 2018. júl. 18.
- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road 2015/03/28 Elérhető: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html) Utolsó letöltés: 2018. jún. 15.



