BIZTONSÁGPOLITIKAI SZEMLE

2024 JÚNIUS – DECEMBER
17. ÉVFOLYAM 2. SZÁM

1 Kelet-Közép-Európa energiabiztonsági kérdései
SZABÓ KEVIN

48 Az Egy Út Egy Övezet és az arra adott különböző európai válaszok
LUKÁCS ZOLTÁN

83 A brexit utáni brit-magyar kapcsolatokról
BARANYI TAMÁS PÉTER – STEPPER PÉTER

131 Regionális Biztonsági Komplexumok elmélete és a változó világrend: Visegrád, kulcsállam és konnektivitás a 21. században
NYILAS LAURA

CORVINUS
KÜLÜGYI ÉS KULTURÁLIS EGYESÜLET

CORVINUS KÜLÜGYI ÉS KULTURÁLIS EGYESÜLET

corvinusculture.com

BIZTONSÁGPOLITIKAI SZEMLE

17. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM

2024 JÚNIUS – DECEMBER

BUDAPEST

Kiadja a Corvinus Külügyi és Kulturális Egyesület, 2024

© Biztonságpolitikai Szemle

Főszerkesztő

Dr. Rada Péter, Dr. Stepper Péter

Tördelőszerkesztő

Nyilas Laura

Szöveggondozás és hivatkozások

Nyilas Laura

Borítóterv

Oláh Tamás

Kiadja a Corvinus Külügyi és Kulturális Egyesület

Budapest

Felelős szerkesztő:

Dr. Rada Péter

© CORVINUS KÜLÜGYI ÉS KULTURÁLIS EGYESÜLET

corvinusculture.com

ESSZÉ

KELET-KÖZÉP-EURÓPA ENERGIABIZTONSÁGI KÉRDÉSEI

Szabó Kevin

ABSZTRAKT

Jelen cikk témája a kelet-közép európai régió energiabiztonsága. A meg-újuló energiaforrások kiaknázása, valamint ahhoz kapcsolódó technológiák rendkívül gyors módon fejlődnek Európában, mint például az akkumulátor technológia, amely hazánkat is jelentősen érinti. A diskurzus egyik központi kérdése az Európai Uniós energiabiztonságának jövője. Főként az Oroszországhoz való viszony kapcsán került reflektorfénybe az energiabiztonság és a zöld energiára való áttérés is, amely egyébként is az elmúlt évtized egyik központi témája volt. Írásomban azt a kérdést szeretném megvizsgálni, hogy milyen tényezők befolyásolják a fenntartható energiaforrások térnyerését a Közép-Kelet európai régióban, illetve milyen folyamatok gyorsíthatják ezt.

Kulcsszavak: energiabiztonság, zöldítés, elektromos közlekedés

BEVEZETÉS

Jelen cikk témája a kelet-közép európai régió energiabiztonsága. Azt a kérdéskört vizsgálom, hogy a klímaváltozás megfékezése érdekében hozott intézkedések valóban megoldást nyújtanak-e a fosszilis energiahordozók leváltására. A megújuló energiaforrások kiaknázása, valamint ahhoz kapcsolódó technológiák rendkívül gyors módon fejlődnek Európában, mint például az akkumulátor technológia, amely hazánkat is jelentősen érinti. Az elektromos autók térnyerése és a napelemek állami és lakossági szinten való elterjedése mind-mind a témához kapcsolódnak, és érdemesnek tartom ezt körüljárni egy kutatás formájában. A közelmúltban a hazai és EU-s sajtó központi kérdése volt az Európai Uniós energiabiztonság jövője. Főként az Oroszországhoz való viszony kapcsán került reflektorfénybe az energiabiztonság és a zöld energiára való áttérés is, amely egyébként is az elmúlt évtized egyik központi témája volt.[1] [2] [3] [4] [5] Írásomban azt a kérdést szeretném megvizsgálni, hogy milyen tényezők befolyásolják a fenntartható energiaforrások térnyerését a Közép-Kelet európai régióban, illetve milyen folyamatok gyorsíthatják ezt.

Rövid kutatásom elején szeretném leszögezni, hogy választott témám többszörösen összetett. Nagyon sok tényező befolyásolja az energiabiztonságot, amelynek jelentős része az energiapolitika, amely központi eleme írásomnak. Így a teljesség igénye nélkül az általam vizsgált forrásokra reflektálva szeretnék egy átfogó képet adni az olvasónak az energiabiztonság és a zöld energia témáiról. Ok-okozati összefüggésekre kívánok rámutatni, hogy milyen akár háttérben, akár a szemünk előtt zajló folyamatok befolyásolják az energia biztonságát és fenntarthatóságát is.

Az energiabiztonság szakértői és a technológia különböző szakirányainak képviselői is, valamint a világ legtehetősebb emberei, mint például: Elon Musk,[6] Bill Gates [7] vagy Jeff Bezos, úgy tartják, hogy az energiaellátás nehézségeire a napelemek és az akkumulátor technológia jelenti a megoldást. Ennek okán jelentős pénzeket fektetnek be a megújuló energia fejlesztésébe, népszerűsítésébe. Az elmúlt években az energia előállításban jelentős szerepet vállalt a megújuló energia, azon belül is a legnagyobb újítások a napelem hálózatok kiépítésében történtek. Erre reflektálva kívánom körbejárni, hogy az elkövetkező években ez az iparág mennyire nagy

eséllyel nyújthat valódi megoldást vagy esetleg csak egy zsákutca, amibe már több száz milliárd dollár került befektetésre.

Állításaimat egy részét az EU szakpolitikái érveivel támasztom alá, mint például a zöldítéssel kapcsolatos uniós iránymutatások[8] [9] és a belsőégésű motort használó járművek fokozatos kivezetésének terve. A cikkben egy külön fejezetet szenteltem a V4 országoknak[10]. Számomra azért különleges a téma, mert rendkívül aktuális és életünk egyre inkább szerves részévé válik, hasonlóan a mesterséges intelligenciához, amely egyszerre izgatottsággal és félelemmel tölti el az embert, amikor olvasunk a tudomány ezen ágainak exponenciális mértékű fejlődéséről és saját szemünkkel láthatjuk ahogy a világ egy teljesen új irányba halad.

AZ ENERGIABIZTONSÁG FOGALMA

Kutatásom elején bemutatom, hogy mi is az energiabiztonság fogalma. Ehhez érdemes röviden megvizsgálni, hogy mikor használták először ezt a kifejezést és milyen kontextusban, ugyanis a fogalom jelentéstartalma az idők során megváltozott, főként kibővült azon területek száma, amelyet az energiabiztonság halmazába helyezünk el.

Az energiaellátás és annak biztonsága már az előző évszázadban is kulcsfontosságú tényező volt, ám a közelmúlt eseményei nyomán az európai politikában is egyre többször kerül napirendre. Az elmúlt években pedig már nincs olyan európai lakos, aki ne hallotta volna már az energiabiztonság kifejezést, amely az Oroszország és Ukrajna között immár két éve tartó fegyveres konfliktus okán napi szinten média figyelmet kap. Az európai lakosság pedig a saját bőrén is tapasztalhatja, hogy milyen súlyos következményekkel járhat egy geopolitikai jelentőségű esemény, ami lehet háború, sztrájk, világjárvány vagy nyersanyaghiány is. Ezek az események reflektorfénybe helyezik, hogy mennyire instabil az európai energiarendszer, elsősorban az Oroszországtól való jelentős függés miatt, illetve a zöld energia kérdéskörében a Kínától való függés.

Az energiabiztonság kérdése először az 1970-es években merült fel, mikor az olajárak nagyon hirtelen, nagymértékű emelkedésnek indultak. Később pedig 2006-ban az Oroszország és Ukrajna közötti gázkonfliktus időszakában vált nyilvánvalóvá, hogy ez egy jóval összetettebb és sokkal nagyobb horderejű dilemma, mint koráb-

ban bárki is képzelte.[11] Többek között ezek az események is rávilágítottak arra, hogy az energiabiztonság a geopolitikával is szorosan egybefonódik. Tehát az országok egymással való kapcsolata is része az energiabiztonságnak, ami mind a mai napig meghatározó és igazából megoldatlan kérdés, melyre az Ukrajnában zajló háború is ékes példa.[12] Korábban a hidegháború időszakában, majd az azt követő években az energiabiztonság fogalma főleg a kőolajat, illetve annak a lelőhelyeit, a kitermelő helyeit és a raktárait foglalta magába. Napjainkra már nem csak a fekete aranyat, hanem a szélsőséges időjárási körülményeket, nukleáris programokat, áramkimaradásokat, illetve kritikus infrastruktúra ellen irányuló terrortámadásokat is energiabiztonsági kérdéskörbe soroljuk. Tehát az energiabiztonság területei jelentősen megnövekedtek.[13, 14]

Az energiabiztonságot tehát nehéz egyértelműen definiálni, hasonlóan a geopolitikához, zöld energiához és általánosságban a biztonságra sincs egy minden szakértő által egyetemesen használt és elfogadott definíció. Ugyanis a meghatározás országonként, kutató szervezetenként és szakértőnként eltér. Ezáltal a definíció attól függ, hogy milyen forrásokat vizsgálunk.

A Nemzetközi Energia Ügynökség (I.E.A.) az energiabiztonságot a következőképp határozza meg: „folyamatosan, azaz megszakítás nélkül, és megfizethető áron elérhető energia rendelkezésre állását jelenti."[15] Hogyha az Európai Unió definícióját vizsgáljuk, akkor a meghatározást három alapvető pillér alkotja: fenntarthatóság; versenyképesség; ellátásbiztonság.

Az Egyesült Államok megközelítése az energiabiztonsághoz jelentős eltéréseket mutat mind az EU-s országokétól, mind a Nemzetközi Energia Ügynökség által meghatározott definíciótól. Az Egyesült Államok hagyományosan azt tartja szem előtt, hogy csökkentse az energiabiztonság sebezhetőségét, és ösztönözze az energetikai függetlenséget.

Tehát ezek alapján, elmondható, hogy az energiabiztonság fogalma több tényezőt kapcsol össze[16]. Az általánosan elfogadott aspektusai többek között pedig:

1. Ellátás megbízhatósága: Az energiabiztonság azt jelenti, hogy az energiaellátás folyamatos és megbízható legyen, azaz ne szakadjon meg hosszabb időre, ami komoly következményekkel járhat az életvitelre, a gazdaságra és a társadalomra nézve.

2. Diverzifikáció: A diverzifikáció azt célozza, hogy ne egyetlen energiaforrásra vagy beszállítóra legyen az ország vagy régió túlzottan támaszkodó. A többféle energiaforrás és beszállító jelenléte

csökkenti az ellátásra vonatkozó kockázatokat, például geopolitikai vagy természeti katasztrófák esetén.

3. Megfizethetőség: Az energiaellátásnak gazdaságilag fenntarthatónak kell lennie. A megfelelő energiaellátásnak elérhető áron kell lennie mind a lakosság, mind a vállalatok és az állam számára.

4. Környezetvédelem: Az energiaellátásnak környezetbarát és fenntartható módon kell működnie. A zöld energia alkalmazása és az alacsony emissziójú technológiák előmozdítása is része az energiabiztonság elérésének.

5. Innováció és technológiafejlesztés: Az új technológiák és innováció hozzájárulhatnak az energiaellátás hatékonyságának növeléséhez és az energiabiztonság erősítéséhez.[17]

A témakör mélyebb feltárása előtt szükséges az energiabiztonság fogalmának általam való meghatározása, amely alapján ezt kutatásomat végzem. Számomra az energiabiztonság elsősorban az energiaellátás fenntartásának és biztonságának a kérdéskörét takarja. A fő célja az, hogy egy adott ország vagy régió biztosítani tudja a lakosság, a vállalatok és a gazdaság energia igényeinek kielégítését a hosszú távon, minimális kockázatok mellett.

Az energiabiztonság fontos téma, mivel az energiaellátás hozzáférhetősége és stabilitása jelentős hatással van a gazdaságra, a társadalomra és a politikára. Az energiabiztonság megőrzése és fejlesztése érdekében a kormányok, a vállalatok és a társadalom számos intézkedést hoznak, beleértve az energiamix diverzifikálását, az energiahatékonyság fokozását és a fenntartható energiaforrások előmozdítását. A cél, hogy az államok a lehető legkevésbé függjenek külső tényezőktől, mint például a nagy mértékű gázimport, technológiai tőkeimport vagy nyersanyagimport. Ezek a tényezők mindmind függőségi kapcsolatot hoznak létre és egy esetleges ellátási láncon belüli megakadás már kiszolgáltatott helyzetet eredményezhet. (Az elmúlt néhány éven belül is erre világított rá az orosz-ukrán konfliktus, illetve a kínai chip import megtorpanása, ami az autóipart hozta nehéz helyzetbe)

Kutatásomban ezeket a területeket veszem górcső alá és megvizsgálom, mennyire is mondható biztonságosnak és fenntarthatónak az EU, azon belül pedig Magyarország energiapolitikája.

ENERGIABIZTONSÁG MAGYARORSZÁG NÉZŐPONTJÁBÓL

Magyarország kormánya 2020-ban elfogadott és nyilvánosságra hozta a Nemzeti Energiastratégiáját,[18] melyet a közelmúltban felülvizsgálták és 2023 nyarán is nyilvánosságra hoztak. A 2020-as tervezet hangsúlyozza a diverzifikálás fontosságát és az energia területén kialakított regionális kapcsolatok jelentőségét. Ugyanakkor megemlíti, hogy Oroszország továbbra is az ország legfontosabb energiaellátási partnerének számít. A stratégia utalt arra is, hogy az energiabiztonság kialakítása a szomszédos országokkal való kapcsolatok és az infrastruktúra összeköttetés révén valósítható meg.[19]

A felülvizsgálat okát elsődlegesen az orosz-ukrán konfliktus okozta, amely teljesen újrapriorizálta az (főként a kelet-közép) európai országok számára az energiafüggőség és az ellátásbiztonság kérdéseinek megoldását.

Erre bizonyítékként a revideált Nemzeti Energia- és Klímaterv előszavából idéznék néhány sort:

,,A Nemzeti Energia- és Klímaterv 2020. évi elfogadása óta a hazai energiaszektort jellemző külső környezetben meghatározó jelentőségű változások következtek be. 2022-ben erőteljes energiaáremelkedéssel, illetve energiaellátási bizonytalansággal kellett szembenéznünk az orosz-ukrán háború, illetve az azt követő európai szankciós politika miatt. Az új geopolitikai, illetve energiapiaci helyzet Magyarország számára – ahogy más nettó energiaimportőr országok számára – is előtérbe helyezte az energiaipar minden ágazatát érintő "energetikai trilemmát", amelynek során az ellátás biztonsága ismét elsőbbséget élvez a fenntarthatósági és megfizethetőségi aggályokkal szemben. Az energiaellátás biztonsága és az energiaszuverenitás növelése nemzetbiztonsági kérdéssé nőtte ki magát, az energiaimport-függőség csökkentése energiapolitikai prioritás. Ehhez kapcsolódva kiemelt stratégiai célként fogalmazzuk meg a földgáz arányának csökkentését az energiamixben."[20]

A dokumentum további célkitűzései:

- Energiafüggetlenség elérése: Keresletcsökkentési és energiahatékonysági intézkedésekkel.
- Diverzifikáció: Az energiaellátás diverzifikálása és alternatív energiaforrások hasznosítása.

- Elektrifikáció: Az energiaellátás elektrifikálásával kapcsolatos intézkedések.
- Ellátásbiztonság hangsúlyozása: Az ellátásbiztonság növelése, de a fenntarthatósági célkitűzések megtartásával.
- Klímacélok megvalósítása: Magyarország elkötelezettsége a rövid és hosszú távú klímacélok teljesítése iránt.
- Megújuló energiaforrások kiaknázása: Megújuló energiaforrások nagyobb mértékű hasznosítása, ideértve az időjárásfüggő és attól független forrásokat is.
- Energiaszükséglet diverzifikációja: Az energiaszükséglet kiszolgálása egy széles portfólióval.
- Technológiai diverzifikáció: Diverzifikált technológiai-mix megvalósítása az energiaellátás terén.
- Hazai alternatív energiaforrások kiaknázása: A hazai alternatív energiaforrások hatékonyabb kihasználása.
- Zöld gazdaság bővítése: A hazai zöld gazdaság terjesztése és kiszélesítése.

Cikkem következő részeiben az alábbi célkitűzések fényében szeretném vizsgálni hazánk energiabiztonságát és összehasonlítani az egyes területeket a V4 országok és Ausztria energia- és klíma politikájával.

AZ EURÓPAI ZÖLD MEGÁLLAPODÁS

A klímaváltozás, valamint a környezeti károsodás jelentős kihívásokat jelentenek nemcsak globális, hanem regionális és országos szinten is. Ezek a jelenségek komoly veszélyeket hordoznak magukban mind az emberi egészségre, a gazdaságra és az ökoszisztémákra nézve is. A környezetkárosító hatások megfékezésének sikertelensége veszélybe sodorja a jövő generációk életminőségét és életkörülményeit.

Az éghajlati változások hazánkat is érintő hatásai egyre fokozódnak. Egyes előrejelzések alapján, a térség átlagos hőmérséklete a következő 25-30 évben akár 2 Celsius fokkal is megemelkedhet. Ennek következménye lehet az árvizek számának növekedése, aszályok, valamint hőhullámok gyakoribbá válása. Ezeket a természeti csapásokat elsősorban a mezőgazdaság, az erdészet és az idegenforgalom területein fejtenének ki hatalmas károkat.[21]

A globális felmelegedés következményei tehát a jelenkor legégetőbb kérdése, ugyanis nemcsak az egészségünket és jólétünket fenyegeti, hanem az egzisztenciális biztonságunkat is veszélybe sodorja. Annak érdekében, hogy megelőzzük a Föld visszafordíthatatlan károsodását, mihamarabbi hatékony, globális szintű intézkedésekre van szükség.[22]

Azonban a világpolitika és a gazdaság szerkezetének átalakítása nélkül nem lehet megfelelő ütemben reagálni az éghajlatváltozásra és a káros környezeti hatásokat hatékony módon megfékezni. Az Európai Unió válasza erre a kihívásra az európai zöld megállapodás,[23] amely egy átfogó stratégia (az EU-s szövegekben ,,action plan"-ként hivatkoznak rá) a fenntartható fejlődés felé. Az intézkedéscsomag a klímaváltozás és a természetvédelmi célokat hivatott összehangolni a gazdasági és társadalmi célkitűzésekkel. Az európai zöld megállapodásnak egyik elsődleges célja, hogy az Európai Uniót klímavédelem és környezetvédelmi intézkedései mintaként szolgáljanak és világszinten úttörővé váljanak, ugyanis az éghajlatváltozás és a környezetkárosító hatások elleni küzdelem nemzetközi együttműködést igényel. Az Európai Unió elkötelezett amellett, hogy vezető szerepet vállaljon ebben a folyamatban, amivel remélhetőleg további országokat is ösztönöz a fenntartható fejlődés útjára lépésre és azon való haladásra. A zöld megállapodás nemcsak az Európai Unió, hanem a globális közösség számára is fontos lépés az éghajlatváltozás elleni küzdelemben és a fenntartható jövő felé vezető úton.

Az Európai Unió tervei között szerepel a veszélyes anyagok kibocsátásának csökkentése, az alternatív energiaforrásokra való áttérés, az energiahatékonyság növelése, a környezetbarát infrastruktúra fejlesztése és a környezetvédelmi politikák megerősítése.[24] Tehát a cél, úgy átállni uniós szinten egy zöld(ebb) alternatívára több iparágban is, hogy az ne okozzon megtorpanást a gazdaságban és fejlesztéseknek se szabjon gátat. Valamelyest a váltófutáshoz tudnám hasonlítani ezt a célkitűzést, úgy átadni a stafétát egy zöldebb jövőnek, hogy ne vesszen el a lendület.

Az európai zöld megállapodás egyúttal egy ambiciózus ütemtervet is jelent az Európai Unió számára, ugyanis konkrét évszámokat határoz meg a célkitűzések megvalósítására. Ez szintén alátámasztja az állítást, mely szerint az intézkedéscsomag célja, hogy fenntartható gazdasági fejlődést biztosítson a tagállamok számára és mindeközben megoldást is nyújtva az éghajlatváltozás és a kör-

nyezeti kihívások által felvetett problémákra. A megállapodás értelmében az Unió minden politikai területen felkutatja azokat a lehetőségeket, melyek segítségével az átmenet a zöld (és digitális) jövő felé minden fél számára számára gördülékennyé és előnyössé válik.

Ursula von der Leyen, aki az Európai Bizottság elnöki tisztségét tölti be, úgy hivatkozott az intézkedéscsomagra mint az Unió új növekedési stratégiája, melynek célja az egészségesebb életmód, az innováció és a fenntartható gazdasági fejlődés támogatása:

„Az európai zöld megállapodás az új növekedési stratégiánk. Olyan növekedésre törekszünk, amely többet ad, mint amennyit elvesz. Az új stratégia kijelöli számunkra az utat, hogy miként alakítsuk át életmódunkat, munkamódszereinket, termelésünket és fogyasztásunkat úgy, hogy egészségesebb életet élhessünk és innovatívabbá tegyük vállalkozásainkat."[25]

A bizottság elnöke a továbbiakban kitért az EU azon célkitűzésére, miszerint éllovasok szeretnének lenni és irányt mutatni a világ többi államainak a környezetvédelem tekintetében:

,,Az átállás folyamatába mindannyian bekapcsolódhatunk és a kínálkozó új lehetőségek nyerteseivé válhatunk. Azáltal, hogy elsőként és gyorsan cselekszünk, segítséget nyújtunk a gazdaságunknak ahhoz, hogy globális vezető szerepet tölthessen be. A bolygónk és a rajta folyó élet védelmében, Európa természeti örökségéért, a biológiai sokféleségért, erdőinkért és tengereinkért minden erőnkkel azon leszünk, hogy sikerre vigyük a stratégiánkat. Azzal, hogy megmutatjuk a világ többi részének, hogyan lehetünk egyszerre fenntarthatók és versenyképesek, más országokat is meggyőzhetünk arról, hogy csatlakozzanak hozzánk ezen az úton."[26]

A Bizottság elnökének személye kiemelkedő fontosságú az Európai Unió zöld átmenetének előmozdításában, és az uniós vezetők álláspontját és az unió céljait képviseli nyilatkozatában. ezzel a felszólalás részlettel ezt kívántam bemutatni.

A témában felszólalt korábban Frans Timmermans holland politikus és jogász is, aki az Európai Bizottság ügyvezető alelnöki tisztségét töltötte be 2019 és 2024 között. Szerepe kiemelkedő volt az intézkedéscsomag végrehajtásában, valamint az unió fenntarthatóságának előmozdításában, emellett aktív részt vett az EU éghajlatváltozás elleni küzdelmében és a jogállamiság védelmében. Timmersman így nyilatkozott az európai zöld megállapodásról:

„Éghajlati és környezeti vészhelyzetben vagyunk. Az európai zöld megállapodás lehetőséget kínál arra, hogy gazdasági modellünk átalakítása révén javítsuk polgáraink egészségét és jólétét. Tervünk meghatározza, hogyan csökkentsük a kibocsátásokat, miként állítsuk helyre természeti környezetünk egészségét, hogyan védjük meg a vadon élő állatainkat és növényeinket, miként teremtsünk új gazdasági lehetőségeket, és miként javítsuk polgáraink életminőségét. Ebben mindannyiunknak fontos szerep jut, és minden iparág és ország részese lesz ennek az átalakulásnak. Nekünk kell biztosítanunk azt is, hogy az átmenet méltányos átállási folyamat keretében valósuljon meg, és hogy az európai zöld megállapodás céljainak megvalósítása során senkiről se feledkezzünk meg."[27]

A megállapodás intézkedései tehát az éghajlatváltozás megfékezése érdekében magukba foglalják a fenntartható, körkörös (újrahasznosítást alapul vevő) gazdaságra történő átállást, az organikus diverzitás visszaállítását, illetve a káros anyagok kibocsátásának csökkentését is. Az Unió nem titkolt célja a karbonsemlegesség úttörőként való elérése a következő 25 évben (2050-ig). Ennek eléréséért számos területen tesz intézkedéseket beleértve a mezőgazdaságot, az építőipart, valamint az iparágak közül kiemelten a nehézipart, a digitális kommunikációt és az általam vizsgált energiaágazatot és a közlekedést hivatott megreformálni.

A ZÖLD MEGÁLLAPODÁS MEGVALÓSÍTÁSA

Az európai zöld megállapodás kivitelezése jelentős beruházásokat igényel, mind a közszféra, mind a versenyszféra részéről. Az EB számos pénzügyi eszközt és tervet dolgoz ki a fenntartható gazdaságra való átállás támogatására. Az Unió a nemzetközi színtéren is elkötelezett a fenntarthatóság és a zöld fejlődés elősegítése mellett, az éghajlatváltozás elleni küzdelem terén együttműködik más országokkal és szervezetekkel. A megállapodás teret ad a polgárok részvételének és hangjának meghallgatására, valamint az átmenetben érintett régiók támogatására.

A klímaváltozással szembeni harc nem csupán kihívást jelent az EU tagállamai számára, hanem lehetőséget is kínál a karbonsemleges és környezetbarát gazdasági modell kialakítására. Ezen radikális átalakulást az európai zöld megállapodás tervezete ösztönzi. Ennek néhány irányelvére szeretnék a továbbiakban reflektálni.

A 4 fő cél és egyben kötelezettségvállalás:
1. Klímasemlegesség elérése 2050-ig
2. 2030-ig az üvegházhatású gázok emissziójának minimum 55%-kal való redukálása
3. Megújuló energiaforrások arányának növelése
4. Energiahatékonyság javítása

Az Európai Unió 27 tagállama elhatározta, hogy 2050-re, elérjék a karbonsemlegességet. Ennek az ambiciózus célnak elérése érdekében 2030-ig az üvegházhatású gázok nettó kibocsátásának minimum 55%-os redukciója szükséges az 1990-es bázis értékhez viszonyítva. Ezen vállalást az uniós európai klímarendelet (Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete)[28] rögzíti. Az Európai Unió gazdasága az első, amely jogi úton is megerősíti a Párizsi Megállapodásban rögzített célok túlteljesítésére való törekvéseit.[29]

IRÁNY AZ 55%!

2021 júliusában a Bizottság javaslatokat terjesztett elő, melyek azt a célt szolgálják, hogy az uniós gazdaság összes ágazata képessé váljon megbirkózni ezzel a kihívással. Az első lépést az jelenti, hogy az évtized végéig EU-szerte az üvegházhatást okozó gázok emisszióját minimum 55%-kal csökkentjük. Az „Irány az 55%!" elnevezésű, teljeskörűen elfogadott intézkedéscsomag ráállítja az EU-t arra a pályára, amelyen haladva 2030-ra – méltányos és költséghatékony módon, ugyanakkor versenyképességünket is megőrizve – meg tudjuk valósítani az uniós éghajlat-politikai célokat.[30]

Ez a helyzet most, röviddel a COP28 ENSZ-klímakonferencia, valamint a döntő jelentőségű európai parlamenti választások és a 2024-es amerikai elnökválasztás előtt. Mindez azt mutatja, hogy az EU – az uniós polgároknak és a nemzetközi partnereknek tett ígéreteinek megfelelően – azon dolgozik, hogy vezető szerepet töltsön be az éghajlat-politikai fellépés terén, és a polgárok és a gazdaság javát szolgálva szabjon irányt a zöld átállásnak.

Az ,,Irány az 55%" nevet viselő intézkedéscsomag elemei hozzájárulnak a vállalt célértékek eléréséhez, és konkrét forrásokat biztosítanak annak érdekében, hogy a zöld átállás költségeit ne a kevésbé tehetős rétegek viseljék. Az EU jelenlegi hétéves költségvetése, valamint a Next Generation EU mentőcsomagnak köszönhe-

tően együttvéve 1,8 ezer milliárd eurós finanszírozás áll rendelkezésre a zöld megállapodás megvalósítására. Ez a támogatás hivatott a fenntartható jövő irányába terelni az EU gazdaságát.[31]

Az Európai zöld megállapodás pénzügyi kereteinek kialakítása kritikus fontosságú a fenntartható jövő felé való átmenet során. A nagyszabású klímavédelmi célok megvalósításához szükséges forrásokat az EU 7 éves költségvetése, valamint a Next Generation EU biztosítja. A pénzügyi forrás felosztása különböző területeken történik meg, ilyen például a megújuló energiafejlesztések, az energiahatékonysági programok és a zöld beruházások támogatása is. Emellett az EU bevezette a karbonpiacot és emissziókereskedelmi mechanizmusokat, ami a legszennyezőbb iparági szereplőket kényszeríti a szén-dioxid-kibocsátásuk csökkentésére. Mindez elérésére a karbonkvóták árfolyamának növelését használja, így elérve az üvegházhatású gázok kibocsátásának hatékonyabb szabályozását.

Továbbá a zöld technológiák fejlesztését az innovációs és kutatási alapok segítik, míg a szociális támogatások és foglalkoztatási programok biztosítják a társadalmi igazságosságot és az átmeneti támogatásokat, különös tekintettel a gazdaságilag sérülékeny csoportokra. Ezek a pénzügyi és a gazdaságot érintő intézkedések jelölik ki az utat a klímatudatos gazdaság felé, valamint ösztönzik az EU tagállamokat a fenntarthatóság iránt.

KIBOCSÁTÁSMENTESSÉG A KÖZLEKEDÉSBEN

Egy másik említésre méltó kérdés az elektromos autók használatának szorgalmazása. Az EU a 2050-re kitűzött céljainak teljesítéséhez olyan intézkedéseket vezet be, amelyek csökkentik a személygépjárművek kibocsátását is. A lépés fontosságát igazolja, hogy jelenleg az EU teljes széndioxid emissziójának mintegy 20%-át a a közúti közlekedés generálja. Jan Huitema, a Renew Europe európai parlamenti párt tagja által írt jelentés, amely az uniós szén-dioxid kibocsátási előírások felülvizsgálatáról értekezik az új kisteherautók, valamint személygépjárművekre vonatkozóan. Jelentésében is kirajzolódik, hogy ha az EU el akarja érni 2050-re a korábbiakban felsorolt célkitűzéseket, akkor már 2035-re el kell érni a teljes széndioxid mentességet az újonnan forgalomba helyezett gépjárművek esetében.[32] [33] A jogszabályi ösztönzők és tilalmak előírásával a kívánják a célokat elérni, de nem lehet előre látni, hogy ezeket ténylegesen hogyan hatnak a piacokra.

Ennek a jelentésnek a nyomán az Európai Unió radikálisnak nevezhető klímavédelmi céljainak megfelelően, az ,,Irány az 55%!" intézkedéscsomag részeként, 2023 februárjában a képviselők 340 támogató, 279 ellenző és 21 tartózkodó szavazatával módosították az Európai Bizottság személygépkocsik és kisteherautók szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos előírásait.34 Érdemes megjegyezni, hogy amennyiben új módosításokra vagy szavazásra kerülne sor a témában, a 2024. évi Európai választások nagyban befolyásolhatják a szavazatok arányát, tekintve hogy az Europe Elects februárban megjelent mandátumbecslése alapján a jobboldal növekedését vetíti előre.[35]

Ahogy a korábbiakban is említettem, a kibocsátás mentesség felé vezető úton 2030-ig – köztes lépésként – meghatározott cél az új személygépkocsik átlagos károsanyag kibocsátásának 55%-kal való csökkentése. Az új kisteherautók esetében pedig a károsanyag kibocsátásának felére redukálása. Ezek a célkitűzések (a remények szerint) ráállítják majd a közúti közlekedést arra a pályára, mely elvezet a kibocsátásmentes mobilitás 2050-re történő teljes körű megvalósításához.[36]

A kitűzött célokat jogszabályi ösztönzők és tilalmak előírásával a kívánják elérni, de nem lehet előre látni, hogy ezeket ténylegesen hogyan hatnak a piacokra. Kérdéses az is, hogy mennyire gyorsan tud reagálni az autóipar a zöld átállásra (Például az akkumulátor mennyiség előállítása, töltőállomások telepítése, szervizelés stb.). Ezek a problémák súlyosságán enyhíthetne egy okos politikai kompromisszum, amely a teljes kibocsátás mentesség helyett, az alacsonyabb kibocsátású járművekre való átállást támogatná (<50 g CO2/km). A legújabb 2024-es lágy hibrid modelleknél ugyanis ez az érték kb. 90g CO2/km, a plug-in hibridek esetében pedig átlagosan 55-60 g CO2/km (minimális benzines rásegítéssel 30 g CO2/km, az akkumulátor lemerülése után viszont 80 g CO2/km. Ez a elvárás sokkal reálisabban teljesíthető lenne 2030-ig, mint a teljes mentesség.

További fontos probléma ellenőrizhetetlenség. A fenntarthatóság kulcsszót is az iparágak többsége használja, de annak valóságtartalmát nagyon nehéz vagy lehetetlen ellenőrizni. Így a hibrid hajtású gépjárművekre támaszkodni is veszélyes lehet. Főleg a 2015-ös emissziós botrány után, amely a Volkswagent érintette. A botrányt az okozta, hogy az Egyesült Államokban meghatározott emissziós szinteket kívánták kijátszani egy szoftver segítségével,

amelyet a dízel autók motorvezérlő rendszerébe telepítettek. Ez lehetővé tette, hogy az autók az emisszió teszteken csökkentsék a károsanyag-kibocsátást, ám a valós vezetési körülmények között jóval magasabb volt a kibocsátásuk. A szabályozás hatására alacsonyabb kibocsátási értékeket mutattak ki a laboratóriumi tesztek során, mint a valós vezetési körülmények között, amelyek magasabb károsanyag-kibocsátást eredményeztek. Ezzel zöldebbnek tüntetve fel autókat, mint azok valójában voltak.[37] A későbbi vizsgálatok során kiderült, hogy a szoftveres és valós nitrogén-oxid értékek között 15-20-szoros különbségeket is találtak az ellenőrök, amit az Európai Bizottság sokáig figyelmen kívül hagyott. Hasonló motivációjú gyártói visszaélések az "alacsony kibocsátás" igazolása kapcsán is előfordulhatnak.[38] [39]

A nagy kérdés ebben a témában, hogy a kibocsátás mentes gépjárművek üzemeléséhez milyen módon állítják elő az energiát. Ugyanis a jelenlegi energiafogyasztás zöldítése is jelentős kihívást jelent. A közlekedés ,,elektromosítása" pedig jelentős energiaszükség többletet generál majd.

Az elektromos autók elterjedése a megújuló energia térhódításának egyik infrastrukturális összetevője lehet, ha - igazodva a kitűzött zöldítési célokhoz - az elektromos autók használatából származó megnövekedett energiaigényeket megújuló energiaforrásokkal fedezik. A következő fejezetekben részletesen kitérek az atomenergiára, amely a megoldást jelentheti az elektromos autók elterjedése által generált energiaigény növekedésre, ahol nem áll rendelkezésre elegendő megújuló energiaforrás, mint a vízerőmű, szélerőmű, napelemek. Illetve a kelet-közép európai térség néhány államának energiamixét is górcső alá veszem, a megújuló energiaforrások kapcsán, amelyek a közlekedés zöldítésének kulcskérdését képzik, ám előtte az elektromos autók Európai Unió piacán való elterjedését mutatom be.

AZ ELEKTROMOS AUTÓK ELTERJEDÉSÉNEK HATÁSA AZ AKKUMULÁTOR IPARRA

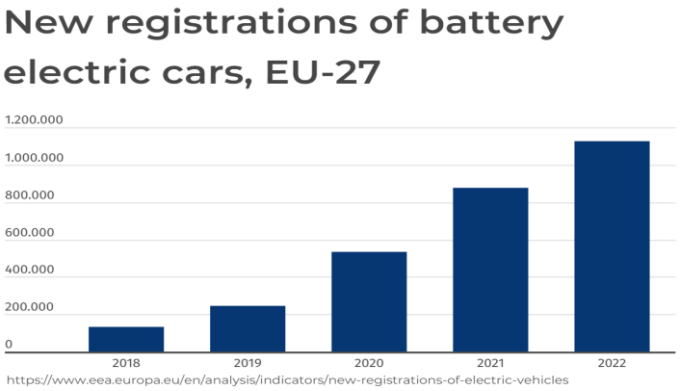
A tisztán elektromos autókat gyártók versenyében a egyértelműen kínai autógyártók vezetnek. A BYD 3 millió elektromos autót adott el, míg az amerikai Tesla 1,8 milliót, az európai VW csoport 394.000 járművet értékesített 2023-ban. Meglepő adat, hogy a világ egyik legtöbb autóját értékesítő Toyota, aki elsőként kezdett bele

az elektromos autók gyártásába, csak alig több mint 100.000 elektromos autót adott el, mivel továbbra is kitart a plug-in hibrid, és a lágyhibrid konstrukciók mellett, amik viszont szigorúan nézve nem felelnek meg az európai szabályoknak 2030-tól.[40]

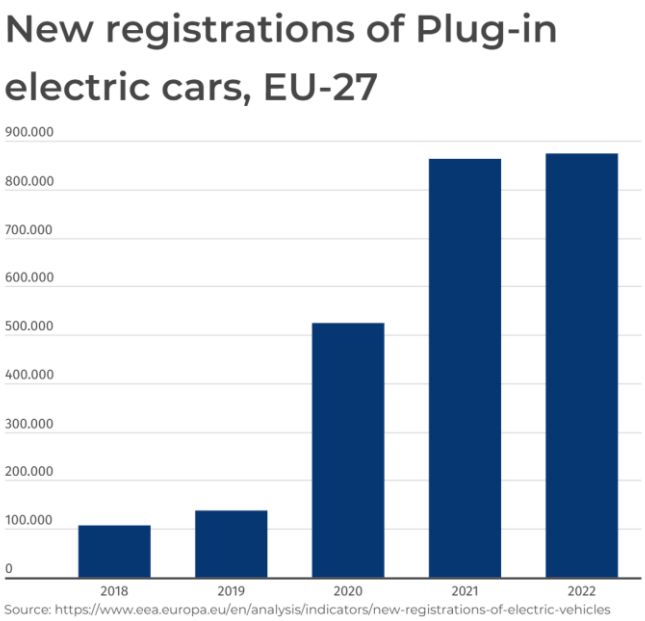
Kína terjeszkedése az európai piacon megkérdőjelezhetetlen, erre tökéletes példa a debreceni akkumulátor gyár vagy a BYD Szegeden épülő elektromos autógyára. 2023 végére a világ legnagyobb elektromos autógyártójává és második legnagyobb akkumulátorgyártójává vált kínai BYD, amely karácsony előtt hivatalosan is bejelentette, hogy Szegeden építi fel első európai autógyárát, amely az értesülések szerint mintegy 5 milliárd eurós beruházást jelent, amely elég egyértelműen mutatja Magyarország és a magyar kormány elköteleződését a zöld átállás irányába.

A beruházásnak köszönhetően, évi 200 ezer autó gyártására lesz képes a szegedi gyár. Ez pusztán csak a darabszám tekintetében is meghaladhatja a győri Audi jelenlegi termelését, ahol tavaly 171 ezer autót szereltek össze. Az az adat is jelzi, hogy az elektromos autók iránti keresletet ez növekedésére számítanak, szem előtt tartva az EU célkitűzését, hogy 2035-re a nyilvántartásba vett járművek mindegyike kibocsátás mentes legyen.

Hasznosnak tartom az European Environment Agency (Európai Környezetvédelmi Ügynökség) adatait két saját szerkesztésű ábrán szemléltetni. Az első az újonnan regisztrált elektromos autók számát mutatja az EU 27 országában az elmúlt öt évben. (A 2023-as adatok még nem álltak rendelkezésre)



Az alábbi diagramon pedig az újonnan regisztrált nem teljesen elektromos, de tölthető hibrid gépjárművek regisztrációjának számbeli növekedését mutatja az EU 27 országában:



Ahogy az adatok is mutatják, az Európai Unióban az elektromos autók iránti kereslet növekszik, amelynek egyik oka a már korábban említett zéró emisszió elérése a 2035-re. BYD sikerei és hosszú távú stratégiája alapján tehát kijelenthető, hogy a vállalat, egyre növekvő elektromos autó európai piacának kedvező feltételeire és a növekvő igényekre alapoz.

Azonban, a gyártás Európába való áthelyezésében egy politikai tényező is szerepet játszik a döntésben, ugyanis a francia kormány röviddel a BYD bejelentése előtt szigorította az elektromos autók vásárlását támogató program szabályait, kizárva a Kínában gyártott autókat. Ez a szabályozásbeli változás tovább erősíti a BYD európai jelenlétének fontosságát.[41]

Az autógyártó cég népszerűségét bizonyítják az adatok is. Az eladási szám tavaly 62 százalékkal nőtt, ami meghaladja a hárommillió eladott autót. A cég külföldi piacokon is meglehetősen gyorsan terjeszkedik, 2023-ban már mintegy negyedmillió elektromos autót adtak el külföldön. A vállalat növekedés jelentős hatással volt arra, hogy Kína a darabszám szerint világ legnagyobb autóexportőrévé vált.

BYD az európai terjeszkedés miatt már több európai kirendeltséggel is rendelkezik, jelenleg a kontinens 19 országában 230 márkakereskedése van, és tervezi bővíteni mind a kereskedések, mind a modellkínálat számát.

Az európai piac növekedése és az elektromos autók iránti egyre növekvő kereslet hátterében az EU tervei is szerepet játszanak. Az EU tervei szerint 2030-tól kezdve betiltják az új robbanómotoros

autók értékesítését, ami tovább ösztönzi az elektromos járművek elterjedését.

Ám az érme másik oldala, amely szintén említésre méltó, hogy ezzel az olyan, autógyártókat pedig hátrányba hozzák, amelyek a teljesen elektromos hajtású gépjárművek helyett az alacsony fogyasztású, és alacsony kibocsátású hibrid technológiának szavazott bizalmat a tisztán elektromos üzletággal szemben. Ezek elsősorban japán gyártókra jellemző, mint a Toyota, Honda vagy a Mazda.

A francia kormány intézkedési az elektromos autók vásárlását támogató programokkal kapcsolatban, különösen a Kínában gyártott járművekre vonatkozóan, azonban váratlan fordulatot hoztak. A támogatásokból kimaradó autók között szerepelnek a BYD modelljei is, mivel a kormány a gyártás karbonlábnyomát is figyelembe veszi, és csak az alacsonyabb kibocsátású járművek támogatását tervezi.

A francia intézkedések mögötti indokok között szerepel a kibocsátás csökkentésének és a fenntarthatóságnak a hangsúlyozása. Emellett azonban a politikai és gazdasági érdekek is szerepet játszanak, mivel a kormány a hazai gyártást szeretné támogatni, és az európai gyártók autóinak vásárlását ösztönözni. A decemberi bejelentés alapján az autók gyártásának karbonlábnyomát is figyelembe veszik a kedvezmények igénybevételénél. 2023 januárjától már csak azon járművek jogosultak a támogatásra, amelyek gyártási folyamatai kevesebb, mint 14,75 tonna szén-dioxid kibocsátással jár.

A változtatás többek között érint kettő BYD modellt is, névlegesen az Atto-t és Dolphin-t melyek a legalacsonyabb árkategóriájú elektromos gépjárművek közé sorolhatóak az európai piacon. Ezenkívül a kínai állami SAIC kínálatától, a Kínából importált elektromos Dacia modellektől, a Sanghajból érkező Tesla Model 3-tól és a BMW iX3-tól is megvonják a támogatást. Másrészről az európai gyártású Tesla Model Y, a Mercedes-csoport német gyáraiban készült elektromos autói, valamint a cseh Hyundai és dél-koreai Kia elektromos járműveknél a támogatás továbbra is megmarad.[42]

Ezeket a lépéseket azonban nem egyhangúan támogattak az uniós tagállamok, különösen Németország ellenzi az ilyenfajta protekcionista intézkedéseket.[43] Az európai autóipar szabályozásai is inkább az akkumulátorok és elektromos autók élettartamára vonatkozó korlátozásokat tartalmaznak azért, hogy gördülékenyebbé tegyék a zöld átállást.

Ez a tendencia azt is eredményezheti, hogy egyre több kínai gyár települ Európába, amelyek az itteni gyártással csökkenthetik a kibocsátást és növelhetik az elérhető támogatásokat. Magyarország, a BYD választott helyszíne, a geopolitikai és társadalmi környezet szempontjából is kedvezőnek tűnik a vállalat számára. A magyar kormány nemcsak a gazdasági, hanem a politikai kapcsolataiban is inkább Kína felé orientált, és a magyar társadalom is viszonylag pozitív véleménnyel van Kínáról. Ezzel együtt a BYD beruházása a magyarországi gazdaságot is erősítheti, és az ország számára hozzáadott értéket teremthet.[44]

Környezet- és iparvédelem

Európában a hazai ipar támogatása jelentősen különbözik az Amerikai Egyesült Államok és Kína megközelítésétől, ahol az elmúlt években az állam jelentős pénzügyi forrásokat irányított a gazdaság növekedésének elősegítésére. Európában az iparpolitikai kiadásokra kevesebb politikai és pénzügyi támogatás áll rendelkezésre, ami korlátozza az a támogatási lehetőségeket. Ez a szemlélet ellentétes az Európai Unió belső piacának alapelveivel, mint például az állami támogatások korlátozása, ami alapvetően befolyásolhatja a kontinens gazdasági stabilitását, különösen a kisebb tagállamok esetében.

Az elmúlt évek viszontagságai okán, különösen a COVID-19 járvány hatásainak ellensúlyozására létrehozott Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz, valamint a RePowerEU kezdeményezések révén, enyhültek az állami támogatásokra vonatkozó korlátozások és nőtt az ipari fejlesztésekre fordított pénzügyi keret. Ennek ellenére a hosszú távú fenntarthatóság kérdése nyitott marad. Ezek a folyamatok mind hozzájárulnak ahhoz, hogy egyre több kínai gyártó telepedjen le Európában. A helyi gyártás környezeti hatásainak csökkentése mellett lehetővé teszi az elérhető támogatások bővülését és csökkenti annak kockázatát, hogy piactorzító intézkedéseket vezessenek be a kínai termékek visszaszorítása érdekében. Továbbá, a kínai befektetők számottevő állami és EU-s támogatásokban részesülnek, ami nem csupán magyar, hanem nyugat-európai jelenség is.[45]

Felvetődik a kérdés, hogy a jelenlegi helyzet meddig tartható fenn, és vajon Európa is az Egyesült Államokhoz hasonló, markánsabb protekcionizmus felé mozdul-e el a kínai termékekkel szemben? Jelenleg az EU-n belül a kínai kapcsolatokat nem terheli

mélyreható biztonságpolitikai aggály így a protekcionizmus irányába való billenés esélye alacsony. A kínai vállalatok európai beruházásait egyébként sem kísérik olyan biztonsági jellegű kételyek, mint például az USA esetében a Ford és a CATL közös michigani akkumulátorgyár-terve kapcsán kialakult politikai viták. A protekcionizmus francia példájával szemben nincs teljes uniós konszenzus. Az autóiparban kevésbé érintett tagállamok esetében megfontolandó, hogy a gyártás szabályozása mellett a kisebb és olcsóbb kínai elektromos autók támogatása lehetne a hatékonyabb módja az elektromos járművek európai terjesztésének, szemben a drágább nyugati modellekkel.[46]

AZ ATOMENERGIA ÉS A ZÖLD MEGÁLLAPODÁS

Érdekes kérdés EU-ban az atomenergia, amely a korábbi hivatalos értelmezés szerint nem minősül megújuló energiának, de elismerték, mint alacsony károsanyag kibocsátású energiaforrás.[47] Az EU energiastratégiája az úgynevezett "zöld energia" fogalmát elsősorban az olyan megújuló energiaforrásokkal azonosítja, mint a napenergia, a szélenergia, a vízenergia és a biomassza. Ezek az energiaforrások kevésbé károsak a környezetre és alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátással járnak, ami a klímaváltozás elleni küzdelem és a fenntartható fejlődés szempontjából fontos.

Az atomenergia nem tartozik a megújuló energiaforrások kategóriájába, mivel a folyamat során radioaktív anyagok is keletkeznek, és a radioaktív hulladék kezelése jelentős környezeti kockázatokkal járhat. Az EU inkább a megújuló energiaforrások arányának fokozására és az energiahatékonyság javítására összpontosítja energiapolitikáját, a klímaváltozás elleni küzdelem és az alacsony szén-dioxid-kibocsátás elérésének érdekében.[48]

Viszont, az EU zöld megállapodás támogatási és finanszírozási rendszerének kidolgozása során a legelső lépések egyike volt annak a definiálása, hogy milyen tevékenységeket tekinthetőek fenntarthatónak. Ennek okán egy egyértelmű EU-s osztályozási rendszer felállítása és alkalmazása volt szükséges, ahhoz, hogy a támogatások a valóban fenntartható gazdasági tevékenységek fejlesztését segítsék. Így elkerülhetők a visszaélések is, mint például a „zöldre mosás” vagy a „zöldre fényezés” (greenwashing, green sheen) gyakorlata. Az EB ezek megelőzése érdekében elhatározta a taxonómia (Green Taxonomy) létrehozását és kötelező használatát. Ez egy

szisztematikus osztályozási rendszer, amely segít kellően megalapozott „zöld" befektetési döntéseket hozni.

Az atomenergia támogatásának oka, hogy atomenergia nélkül a kijelölt célok (karbonsemlegesség elérése 2050-re, megújuló energiaforrások arányának és az energiahatékonyság növelése, zéró kibocsátás a közlekedésben)[49] nem teljesíthetőek. Nem-nukleáris energiával foglalkozó nemzetközi szervezetek (IEA, ENSZ, IPCC) elemzései is megerősítették, hogy EU-s szinten az atomenergia kizárásával egy olyan, nagyon alacsony ÜHG kibocsátású technológiát hagynának ki a felhasználható eszköztárból, amely 2021-ben kb. 25%-át adja az EU teljes villamosenergia termelésének, és 40%-át az alacsony ÜHG kibocsátású termelésnek.[50]

Összefoglalva tehát, az EU feltételekkel ugyan, de jelenleg "átmenetileg zöldnek nyilvánította"[51] az atomenergiát, ám a jövőbeli használata még vet fel kérdéseket. Mindenesetre, a 2022-es adatok alapján, jelentős energiamennyiség kerül előállításra az atomenergiának köszönhetően.

AZ ATOMENERGIA

A következő részben az atomenergiát, mint fenntartható energiaforrást szeretném bemutatni. Milyen lehetőség rejlik benne, milyen veszélyeket rejt magában és milyen szerepet tölt be jelenleg az EU és főként Közép-Kelet Európához tartozó tagállamok energiamixében. Magyarországon esetében természetesen az atomenergia tölti be a legnagyobb szerepet. A hazai áramtermelés több mint 50%-át az orosz tervek alapján készült Paksi Atomerőmű adja. Az erőmű immár több mint három évtizede a TVEL tartja fenn. Az orosz vállalat nukleáris fűtőanyagok gyártásával foglalkozik, illetve a Paksi Atomerőmű fejlesztésének és karbantartásával, valamint a kezdetek óta stabil beszállítója is.[52]

Az atomenergia használata nagyon megosztó téma a tudományos világban. Ha környezetvédelmi szempontból vizsgáljuk a kérdést, akkor az erőművek az üzemelési idő alatt környezetkárosító anyagokat nem bocsátanak ki, ugyanakkor a szén alapú energiaforrások igen. Azonban magában hordozza a lehetőséget, hogy megismétlődjön az emlékekben is aktívan élő 1986-os Csernobili atomkatasztrófához hasonló tragédia, illetve a legutóbbi 2011-es Fukushimában történt reaktor baleset. Ezek az események hatalmas és gyakorlatilag helyrehozhatatlan környezetkárosító hatásokat eredményeztek. Az ilyen incidensek jelentős egészségügyi veszélyt

jelentenek az emberi szervezetre, és a szennyezett területek hosszú időre, évtizedekig vagy akár örökre lakhatatlanná válhatnak.

Az atomenergia alkalmazása kapcsán kialakult megosztottságot alátámasztja a német atomerőművek leállítása, ugyanis 2021 év végére 3 erőművet is (Gundremmingen, Grohnde és Brokdorf) üzemen kívül helyeztek a környezetvédelem hivatkozva.[53]

Azonban fontos kiemelni, hogy a globális energiaellátásban a nukleáris energia részesedése 10%-ra tehető, míg a karbonsemleges energiaforrások közül az atomenergia 26%-ot tesz ki a 2020-as adatok alapján.[54] A Nemzetközi Atomenergia-ügynökség (IAEA) mind a COP26 és COP27 konferenciákon is a nukleáris energia szélesebb körben való felhasználása mellett érvelt. Erre a térségre kifejezetten jellemző az atomenergia használata. Véleményem szerint ez betudható az orosz közelségnek és a technológia is könnyebben hozzáférhető a poszt szovjet térségnek, mint például a V4 országok.

Az IAEA álláspontja alapján, a nukleáris energia használata nagymértékben csökkenti a széndioxid kibocsátást. Az IAEA adatai szerint az elmúlt 5 évtizedben összesen 70 gigatonnányi széndioxid kibocsátástól óvta meg a környezetet az atomenergia használata. A térség több országában is a nukleáris energia egy jelentős százalékát teszi ki a ,,zöld energiának". Ez lehet az egyik megoldás a karbonsemlegesítésre és azzal egyetemben az Oroszországtól való energetikai függetlenedés eléréséhez. A Nemzetközi Atomenergia-ügynökség állítása alapján ezzel az évszázad felére teljesíthető a karbonsemlegesség célkitűzése.

Az IAEA érvelése alapján az atomenergia elsődleges előnye, hogy tervezhető a termelés, ugyanis nem függ külső (főként időjárási) tényezőktől. Ezen okból kifolyólag alkalmas a szén helyettesítésére, hiszen egy kiszámítható energiaforrás, de mindeközben rugalmas is, ugyanis az időjárási viszonyok nem befolyásolják, tehát nem csak, hogy nem függ külső tényezőktől, hanem üzemelését nem befolyásolják az időjárás viszontagságai sem. Ez gazdasági stabilitást eredményez, valamint stabil munkahelyeket is teremt. Továbbá nem elhanyagolható tényező, hogy a nukleáris energia védelmet nyújt a talajnak, folyóknak és állóvíznek a szennyeződéstől, ezáltal támogatva az élelmiszerbiztonságot is.[55]

A V4 országok esetében az atomenergia Csehország energiaellátásának mintegy 20%-át biztosítja, melyet két erőmű termel: egy Dukovanyban, a másik pedig Temelín városban található. Északi szomszédunknál, Szlovákiában ennél 5%-kal magasabb, mintegy

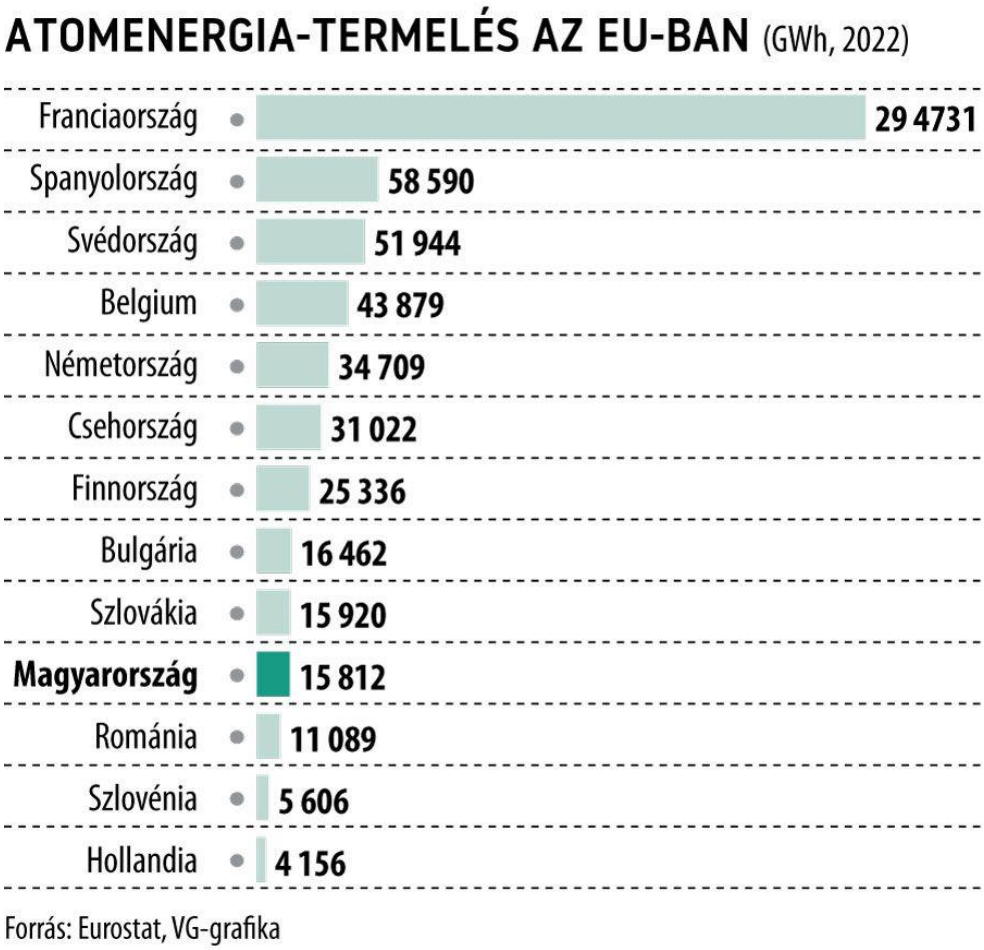
25%-os részarányban szerepel az energiamixben, melyet az ország Bohunice (Hontbagonya) és Mochovce (Mohi) városaiban található erőművei termelnek. Lengyelország, a Visegrádi Négyek egyetlen olyan tagja, amely kivételt képez ebből a trendből, ugyanis jelenleg egyetlen atomerőműve sincs. Az évtized végéig biztosan nem tervezik új nukleáris létesítmények építését az országban, így az atomenergia alkalmazása továbbra sem lesz jellemző Lengyelországban.[56]

Ezzel ellentétben Ausztria például teljes mértékben ellenzi az atomenergiára való alapozást, mint fenntartható energiaforrás és jogi úton támadja meg, hogy az Európai Unió felvette a földgázt és az atomenergiát a zöld beruházások listájára.[57] Ezt a lépést Luxemburg is támogatja. Tehát elmondható, hogy még a térségben sincs egyetértés azzal kapcsolatban, hogy az atomenergiának valóban szerepelnie kell-e a fenntartható energiatermelés elérésének a terveiben.

Most 2024 márciusában, 30 ország, az unió tagállamai, Kína és az egyesült államok is egy közös nyilatkozatban nyilvánították ki álláspontjukat, mely szerint az atomenergia meghatározó szerepet kell, hogy betöltsön a jövőben az energiamixekben. A nyilatkozat szerint az atomenergia felhasználása remekül alkalmazható az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére. Ezen felül az energiabiztonságot is növeli, azáltal, hogy az energiatermelést külső tényezők (amelyek más megújuló energiaforrások, mint a napenergia esetén a napsütéses órák száma vagy a szélerőművek esetén a szélerősség és szélirány kérdése) nem befolyásolják. Ezekre alapozva, a Belgium és az IAEA (Nemzetközi Atomenergia-ügynökség) által rendezett brüsszeli nukleáris csúcstalálkozón során a nyilatkozatot kiadó államok, az atomenergia felhasználását a fenntartható fejlődés globális szintű előmozdításának a kulcsfontosságú aspektusának tartják.

A nyilatkozatban a fejlesztések és az SMR-ek (kis moduláris reaktorok) kulcsfontosságú szerepkörben jelennek meg, illetve a nyílt és globális piacot biztosítani a nukleáris fejlődés támogatásának érdekében:

„Ígéretet teszünk arra, hogy teljes mértékben kiaknázzuk az atomenergiában rejlő lehetőségeket azáltal, hogy intézkedéseket hozunk a meglévő atomreaktorok élettartamának versenyképesen finanszírozott meghosszabbítására és új atomerőművek építésére”.[58]



2022-es adatok alapján az Európai Unió tagállamai közül összesen 13 tagállam aknázta ki az atomenergiát az energiatermelésben. Ezen felül a kontinens egészét nézve Ukrajna, Oroszország, Fehéroroszország és az Egyesült Királyság is rendelkezik erőművel/erőművekkel.[59]

Összegzésként tehát, az atomenergia tehát egy tökéletes eleme lehet az energiamix zöldítésének azokban az országokban, ahol a megújuló energiaforrások használata csak korlátozott mennyiségben lehetséges. Például a napelemparkok telepítése esetén, amelyek nagy területet igényelnek és a napsütéses órák számának is ideálisnak kell lennie. Hasonló külső problémák egyéb megújuló energiaforrások alkalmazását is nehezítik. Azonban az atomenergia esetében elkerülhetők ezek a külső tényezők. Előre kalkulálható energiamennyiség előállítására van lehetőség és a biztonsági előírások szigorú betartása mellett elkerülhető a csernobili vagy fukushimai katasztrófák.

A következő fejezetben az elektromos gépjárművek üzemeléséhez elengedhetetlen akkumulátorok előállításáról írok és azok kör-

nyezetkárosító hatásairól. Ugyanis, az energiatermelés és a közlekedés kibocsátás mentessége csak akkor ér valamit, hogyha az autógyártás folyamata sem bocsát ki az ipar a lehető legkevesebb káros anyagot.

AZ AKKUMULÁTOR-TECHNOLÓGIA

Az elektromos autók zéró emissziójáról nagyon sokat lehet hallani az autógyártók hirdetéseiben és a közlekedés zöld átállásának kapcsán is. Számtalan alkalommal találkozunk az elektromos autók környezetkímélő üzemeléséről és fenntarthatóságáról.[60] Felmerül azonban a kérdés, hogy tényleg annyira környezetkímélő ez a technológia vagy jogosak-e a "greenwashing" vádak? Ezen állítások arra alapulnak, hogy ha a teljes folyamatát nézzük egy elektromos autó előállításának, akkor kiderül, hogy az nem is annyira zöld, mint amennyire a marketing kampányok állítják.

A XIX. században a legmeghatározóbb nyersanyag a szén volt, a XX.-ban az olaj és az ezredforduló óta a ritkaföldfémek, mint a lítium vagy a nikkel.[61] Ezt már Teng Hsziao-Ping, a Kínai Népköztársaság vezetője 1987-ben is kijelentette: "A Közel-Keletnek olaja van, Kínának ritkaföldfémjei." Ezt az állítást alátámasztja a kínai Belső-Mongóliai Autonóm Régióban található Baotou város is, ami kiemelten fontos az ipar számára és mindemellett a környéken kitermelt ritkaföldfémek feldolgozó centruma is. Az utóbbi években kiemelt figyelmet kapott a nagymértékű környezetszennyezése miatt.[62] Ám ugyanakkor a itt termelik ki a nehézföldfémek majdnem felét az egész világon.[63] Néhány kritikus nyersanyag közel 100%-át Kína exportálja.[64] Ez Kínának nem csak pénzügyi szempontból jelentős, hanem geopolitikai szempontból is, ugyanis Kína érdekelt a geopolitikai hatalmának növelésében. Ez ellentétes például a Közel-Kelettel olajexport monopóliumával, ahol elsősorban a pénzügyi érdekek dominálnak, az egyéb geopolitikai érdekek másodlagos szerepet töltenek be.

Európa már évek óta nem termel ki nehézföldfémeket, a biodiverzitást, a vízbiztonságot és a lakosság védelmét is figyelembe véve, de elsősorban a környezetszennyező hatások miatt. A bányászat és feldolgozás során ugyanis rengeteg veszélyes hulladék keletkezik, amiket pedig valahogyan tárolni kell, ám az elmúlt évtizedekben 3 súlyos katasztrófa is volt; 1998-ban Spanyolországban, 2000-ben Romániában és 2010-ben Magyarországon. Így Európa úgy döntött, hogy outsourcing-ot alkalmaz, azaz, hogy a "piszkos

munkát" mással végezteti el. Ennek Kína lett az abszolút nyertese, ugyanis a nyersanyag kitermelő ipar teljes monopóliumát élvezi. Az Covid óta több ízben is tapasztalható volt, a mikrocsip hiány, ami miatt az autógyárak gyakran a termelés csökkentésére vagy ideiglenes teljes leállítására kényszerültek. Ez egyértelműen mutatja, hogy a nyugati feldolgozóipar milyen kiszolgáltatott a Kínából importált nyersanyagoknak.

A ritkaföldfémek iránti igény rohamos növekedését a high-tech eszközök, mint az okostelefonok, laptopok, számítógépek és egyéb elektronikus eszközök okozzák. Ám az sokak számára nem ismert, hogy ezek a ritka nyersanyagok körülbelül 60%-ban az autóipar által kerülnek felhasználásra.[65]

A RITKAFÖLDFÉMEK

Ahhoz, hogy megértsük miért is ilyen fontosak a földfémek az autógyártásban és milyen köze van a környezetszennyezéshez, a tudnunk kell, hogy mik is ezek a földfémek. A periódusos rendszerben 118 elem van, ezek közül az EU 45 elemet kritikus nyersanyagként határozott meg, többek között a ritkaföldfémeket is. Az átlagember számára nehéz akár csak egyet is felsorolni ezen elemek közül, pedig mindenhol körbevesznek minket és az életünk részeit képezik. Példának okáért a neodímium, az európium, a terbium, amikről legtöbben még csak nem is hallottunk, pedig manapság az okoseszközök többségében megtalálható, többek között az elektromos gépjárművek motorjaiban, az érintőképernyős eszközökben és szélerőművekben használt ,,gyakori" alapanyagok. Ez a mágneses és elektromos tulajdonságaiknak köszönhető, illetve, hogy magas hőmérsékleten is megőrzik ezen képességeiket. Ezek közül a fémek közül, - amelyek nélkül nem lehetne elektromotort gyártani - van olyan amelynek 100%-át Kína termeli ki. A ritkaföldfém (angolul: rare earth) kifejezés pedig abból származik, hogy több tonna kőzet is csak nagyon minimális mértékben tartalmazza őket, így a kibányászásához több tonna kő és föld mennyiséget kell megmozgatni, hogy valamennyi ritkaföldfémhez jussunk.

A környezetkímélő és fenntartható kifejezések ennél a folyamatnál kezdenek megkérdőjelezhetővé válni, ugyanis a bányászat közben sok tonna veszélyes hulladék is keletkezik, amely ráadásul gyakran radioaktív elemeket is tartalmaz. A finomítás folyamatának ezen melléktermékei és veszélyei ismertek voltak, amely ellen

a környezetvédők elég erősen tiltakoztak, így a gyártók inkább kiszervezték a "piszkos munkát" Kínába, aki pedig szívesen vállalta a feladatkört, a nyugat pedig azt remélte, majd beszáll az ellátási lánc végén és így is nagy mértékű profitra tehet szert és még környezetkímélőbbé is válik a termék előállítás. Ezt a tervet, nem is nagyon titkolták, ugyanis a Világbank 1991-es Summers jelentése részletesen leírja az érveket, hogy miért lenne előnyös a környezetszennyező bányászat és a finomítási folyamatokat kiszervezni más nem nyugati országokba.[66] Később a jelentés két írója arra hivatkozott, hogy ironikus hangvételben írták a jelentést. Ennek ellenére az 1980-as években Kínában sorra nyíltak a bányák, míg Észak-Amerikában és Európában ezzel párhuzamosan sorra bezártak és szépen lassan a nyugati gazdaságok a technológiát is Kínába transzferálták. Részint a környezetkárosítás ,,exportálása" okán, másrészt a profitabilitás növelése érdekében. A legmeghökkentőbb ebben az esemény sorozatban, hogy 40 év alatt oda jutottunk, hogy Kína az egyetlen olyan ország a földön, akik képesek a ritkaföldfémek teljes értékű kinyerésére.

AZ ELŐÁLLÍTÁS KÖRNYEZETKÁROSÍTÁSA

Az elektromos autók akkumulátorai előállításhoz szükséges nyersanyagok kitermelésén kívül, a gyártási lánc következő állomása is jelentős környezetre káros hatásokkal bír. Így ismét felmerül, a kérdés, hogy mennyivel kerülnek közelebb az európai tagállamok a zéró emisszió és a karbonkibocsátás jelentős csökkentésének céljaihoz. Az akkumulátor gyártás során keletkező hulladék nem csak a nyersanyag kitermelés során jelent nehézséget, hanem az akkumulátorok előállítási folyamatai során is veszélyes hulladékok keletkeznek. Ez természetesen a magyarországi akkumulátor ipar fejlesztésével kapcsolatában is sok kérdést vet fel, hogy milyen módon kezelhető a keletkező akkumulátor hulladék.[67]

Az 2023-ban elfogadott európai akkumulátorszabályozás és az újrahasznosítási technológiák ismeretében elmondható, hogy az akkumulátor-értéklánc telepítése Magyarországon gyakorlatilag elengedhetetlenné teszi egy a hulladékfeldolgozását lehetővé tevő üzem létesítését. Ugyanakkor a jelenleg rendelkezésre álló technológiák mellett ez üzletileg veszteséges és környezetileg kockázatos tevékenységnek minősül, további érveként szolgálva a magyarországi akkumulátoripar államilag történő elősegítésével szemben.[68]

Első ránézésre nem látszik jelentős eltérés magyar megközelítés és az európai trendek között, hiszen az akkumulátorok Európában való gyártása stratégiai célkitűzés mind klímavédelmi, mind geopolitikai szempontból. Közelebbről vizsgálva a helyzetet viszont az látszik, hogy Magyarország esetében a Kínától való függetlenedésre nem látszanak törekvések, ugyanis a technológia és a gyártáshoz szükséges nyersanyagok is Kínából érkeznek. Az EU más tagállamaiban (például Németország vagy Franciaország) egyik elsődleges cél a kínai dominancia csökkentése az elektromos autók piacán és az iparághoz szorosan összefüggő akkumulátorgyártás területén. Magyarország esetében külön kiemelendő, hogy ellentétben Franciaországgal és Németországgal, hogy nem rendelkezik saját nemzeti autóiparral. Ennek okán Németországnak és Franciaországnak érdeke, hogy csökkentsék a kínai dominanciát az elektromos járművek és akkumulátorok piacán, tekintettel saját nemzeti autóiparuk jelentőségére és ipari szerepükre az európai gazdaságban. Ezzel szemben Magyarország esetében nem mutatkozik hasonló mértékű érdek vagy törekvés, mivel hiányzik a saját nemzeti autóipar, és a kínai függés csökkentése kevésbé kiemelt prioritás.

Érdekesség, hogy a nemzeti akkumulátoripari stratégia SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) elemzése során a potenciális környezeti kockázatokat még kockázati tényezők szintjén sem kerülnek említésre. Az akkumulátor technológia fenntarthatóságát már korábbi tanulmányokban több okból is megkérdőjelezik, többek között a hazai technológia hiánya, a nyersanyaghiány, vízbiztonság és vízellátás kérdései, a munkaerőhiány és a főként adóbevételekből származó pénzügyi források nem megtérülő felhasználása.

Az akkumulátorok előállítása során okozott környezetkárosítás és az életciklusok utáni újrahasznosítás is megoldandó problémák, amelyek a valóságos környezetkímélő és fenntartható közlekedés megvalósításának az útjába állnak. A globális akkumulátorhulladék egy egyre sürgősebben megoldandó kérdés, különösen a lítium-ion akkumulátorok esetében, melyek elhasználódása következtében nagy mennyiségű veszélyes hulladék keletkezik. A növekvő elektromos autók számának növekedésével párhuzamosan a használt akkumulátorok mennyiségének drámai növekedése várható, amely 2030-ig nagyrészt az akkumulátorgyártás selejtjéből származik. Az ekkora mennyiségű veszélyes hulladék talajba és vízbe

szivárgása rendkívül veszélyezteti a környezetet, emellett az akkumulátorhulladék tűzveszélyes is. Az égő akkumulátor égésterméke mérgező gázok, így a gyártás és újrahasznosításkor is fokozott tűzbiztonsági intézkedések betartására van szükség. A használt akkumulátorok 90%-os feldolgozása az iparág nyersanyagigényét 2050-re 28%-kal csökkentheti.[69]

A körforgásos gazdaság elveinek megfelelően, egy új európai uniós akkumulátorszabályozás szigorúbb követelményeket állít fel a gyártók számára. Az átláthatóság növelése érdekében minden akkumulátort el kell látni egy QR kóddal, amely az akkumulátor főbb jellemzőit tartalmazza. Ezáltal a gyártókra jelentős felelősség hárul a kellő gondosság és az EPR, azaz extended producer responsibility követelményeinek teljesítése terén. Az EPR keretein belül, a gyártóknak a továbbiakban mind a hulladék elkülönített gyűjtésére és az újrahasznosításért is felelősséget kell vállalniuk. A szabályozás még számszerű célkitűzéseket is megfogalmaz az újrahasznosítás és a nyersanyagok felhasználása terén. [70]

A szigorú célkitűzések remélhetőleg arra ösztönzik majd a gyártókat, hogy környezetbarát megoldások felé orientálódjanak, ugyanakkor kihívást jelent az üzleti szempontok és a fenntarthatósági autonómiai célok összeegyeztetése[71]. Összességében, az európai szabályozás a világ legszigorúbb szabványait tartalmazza, amelyek elsődlegesen a fenntarthatóság és a piacvédelem szempontjait szolgálják.

KÍNÁTÓL VALÓ FÜGGÉS

Az autóipart ez továbbá olyan szinten érinti, hogy az előállított elektromos autók körülbelül fele Kínában van és ott kerül legyártásra. Egyre kevésbé tud versenybe szállni bárki is Kínával a elektromos autó és akkumulátor előállítás területein és ezen felül a korábban említett nyersanyag bányászat és feldolgozóipara is monopol helyzetben van. James C. Kennedy, nemzetközileg elismert gazdasági, geopolitikai szakértő szerint, a 2050-re kitűzött "Net Zero" célkitűzéseit pedig lehetetlen elérni a jelenlegi feltételek között, ugyanis nem áll rendelkezésünkre elegendő nyersanyag az elektromos hajtású gépjárművek teljeskörű bevezetésére. Ennyi nyersanyagot nem tudunk kibányászni és a másik nagy kérdés, hogy ha valamilyen módon ez sikerülne is, a jelenlegi energiaszükséglet biztosítása is óriási kihívás elé állítja az Európai Uniót is, a fejlődő országokban meg egyelőre terítéken sincs a zöld átállás. De

a kérdés felmerül, hogy hogyan lehetne fedezni azt a hatalmas plusz energiaszükségletet, amelyet a teljes közlekedés (a lakosság autói, a tömegközlekedés eszközei pld.: buszok és a szállítmányozáshoz használt haszongépjárművek, mint a kisbuszok, kamionok stb.) elektromos hajtási igényei generálnak?

Felmerül szintén az infrastruktúra kérdése, hogy ezeknek a járműveknek a töltéséhez ki kell építeni töltőállomásokat. A jelenlegi fejlesztési szint alapján pedig egy gépjármű töltése sokkal több időt vesz igénybe, mint egy átlagos tankolás időtartama. Tehát a megszokott benzinkutak sűrűsége növelésére van szükség és a töltési technológia további fejlesztésére, hogy hatékonyabban és kevesebb alkalommal legyen szükséges a járművek töltése.

A függőség feloldása vagy legalábbis a kötelék szorításának meglazítása okán az Európai Unió Bizottsága egy átfogó intézkedéscsomag javaslattal állt elő. Az intézkedéscsomag célja, hogy garantálja az Európai Unió számára a kritikus nyersanyagokhoz a hozzáférést. Ezt a célt biztonságos, változatos, költséghatékony és fenntartható módon kell elérni. A kritikus nyersanyagok elengedhetetlenek az energiaiparon kívül számos stratégiai szektorban is, mint a digitális ipar, légi közlekedés, űrtechnológia és védelmi szektorban is elengedhetetlenek.

A rendelet arra hívja fel a figyelmet, hogy míg a kritikus nyersanyagok iránti kereslet már évek óta drasztikusan növekedik, Európa egyre nagyobb mértékben importra támaszkodik. A problémát még égetőbbé teszi az, hogy az import gyakran kvázi monopol helyzetben lévő harmadik országoktól érkezik. (A szöveg nem említi, de természetesen Kínáról van szó) Az Európai Uniónak tehát intézkedéseket kell hoznia annak érdekében, hogy csökkentse a stratégiai függőségekből fakadó kockázatokat, amelyek veszélyeztetik az ellátási láncokat, ezzel megerősítve a gazdaság ellenálló képességét. Bár már korábban is szükség lett volna erre az irányváltásra, a Covid-járvány és az orosz-ukrán fegyveres konfliktus által kiváltott ellátási hiányok, valamint az energiakrízis egyértelműen rávilágítottak arra, hogy Európa kiszolgáltatott helyzetben van, és sürgősen intézkedésekre van szükség a helyzet kezelésére. A kiszolgáltatottság miatt pedig veszélybe kerülhetnek az EU éghajlat-politikai célkitűzések és zöld átállás megvalósításáért tett erőfeszítései.

AZ EU REAKCIÓJA

Az 2023. március 16-án elfogadott rendelet és közlemény elsősorban arra törekszik, hogy megerősítse az Európai Unió belső piacát és maximalizálja az unió határain kívüli partnerekkel való együttműködés lehetőségeit a kritikus fontosságú nyersanyagok terén. Ezzel párhuzamosan az intézkedések célja, hogy felhívják a figyelmet a nyersanyag-ellátási láncok diverzifikálására és a reziliencia növelésének szükségességére. Emellett a jogszabály hozzájárul az EU ellátási zavar és kockázat felismerő és kezelő képességeihez miközben előmozdítja a körforgásos gazdaság és a fenntarthatóság elveit.

Ursula von der Leyen egy korábbi beszédében így nyilatkozott a témáról:

„Ez a jogszabály közelebb visz minket éghajlat-politikai céljainkhoz. Jelentősen javítani fogja a kritikus fontosságú nyersanyagok finomításának, feldolgozásának és újrafeldolgozásának európai helyzetét. A nyersanyagok alapvető szereppel bírnak például a szélenergia-termeléssel, a hidrogéntárolással vagy az akkumulátorok technológiájával kapcsolatos gyártási folyamatokban, amelyek elengedhetetlenek ahhoz, hogy az EU mind a zöld, mind a digitális átállást meg tudja valósítani. Most pedig világszerte megerősítjük megbízható kereskedelmi partnerekkel folytatott együttműködésünket, hogy enyhüljön az EU jelenlegi importfüggősége, és ne legyen kénytelen csupán egy vagy néhány országra hagyatkozni. Közös érdekünk, hogy fenntartható módon fokozzuk a termelést, ugyanakkor biztosítsuk az európai vállalkozások ellátási láncainak lehető legmagasabb szintű diverzifikációját."[72]

Az újonnan bejelentett intézkedések, melyek a kritikus fontosságú nyersanyagokra vonatkoznak, stratégiai szabályozási környezet kialakítását célozzák meg az érintett iparágak számára, hogy támogassák a net-zéro kibocsátásra való áttérést. Ezek az intézkedések szorosan együttműködnek az elektromos energia piaci átalakítására irányuló reformokhoz és a nulla nettó kibocsátási célt szolgáló ipari jogszabályokkal, melyek kiemelt szerepet játszanak a zöld megállapodás ipari stratégiájában.

BELSŐ INTÉZKEDÉSEK

Az Európai Unió számára kiemelten fontos a kritikus nyersanyagok ellátási láncainak biztonságos és rugalmas kialakítása, ezért az új jogszabály célja az adminisztratív terhek csökkentése és

a kritikus fontosságú nyersanyagokkal kapcsolatos projektek engedélyezési folyamatainak egyszerűsítése. Ezen felül a stratégiai projektek támogatására források biztosítása és rövidebb engedélyezési határidők bevezetése szerepel a tervek között, hogy a kritikus fontosságú nyersanyagok gyorsabban és hatékonyabban juthassanak az ipari felhasználókhoz.

Az ellátási kockázatok mérséklése érdekében a jogszabály előírja a kritikus nyersanyagok ellátási láncainak folyamatos nyomon követését és a stratégiai készletek összehangolását a tagállamok között. A nagyvállalatoknak rendszeres ellenőrzéseket kell végezniük az ellátási láncokban, és vállalati szintű stressztesteket szükséges alkalmazniuk annak érdekében, hogy felkészüljenek a váratlan helyzetekre.

Az Európai Bizottság a technológiai áttörések támogatásával és a kritikus fontosságú nyersanyagokkal foglalkozó készségek fejlesztésével kívánja elősegíteni az ipar fejlődését és diverzifikációját. Emellett a fenntartható környezetvédelmi gyakorlatok bevezetése és az emberi jogok tiszteletben tartása is kiemelt cél, mind az EU-n belül, mind a harmadik országokban.

A tagországoknak belső intézkedéseket kell elfogadniuk a kritikus fontosságú nyersanyagok hulladékgyűjtésének javítása és az újrahasznosítás előmozdítása érdekében. Emellett fontos a nemzetközi együttműködés erősítése és a nyersanyagellátás diverzifikálása, ezzel is elősegítve a globális ellátási láncok biztonságát. Az ellátási láncok ugyanis nagy kockázatnak vannak kitéve és egy esetleges fennakadás esetén súlyos következményei lehetnek az iparra. (Mint például a chip hiány a Covid járvány idején)

A jogszabály elfogadása előtt az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa is véleményezési és jóváhagyási folyamatot folytat majd le.

A tervezett rendelet a kritikus és stratégiai nyersanyagok listáját egyaránt hivatott integrálni az uniós jogba. Az EU-s ellátási láncoknak az évtized végéig való diverzifikálása érdekében a jogszabály határozott referencia értékeket rögzít a hazai kapacitás tekintetében, különösen a stratégiai nyersanyagok ellátási láncán belül.

Ezek a referencia értékek alapján az Európai Unió évi felhasználási szükségleteinek:

- minimum 10%-át a kitermelési fázisban kell biztosítani,
- minimum 40%-át pedig feldolgozni szükséges,

- az újrafeldolgozás esetében pedig 15%-os referencia értéket határoztak meg,
- egy nem EU-s országból pedig kritikus illetve stratégiai nyersanyagok maximum 65%-a érkezhet (a feldolgozás minden folyamatát figyelembe véve).[73]

KÖZÉP- KELET-EURÓPA ENERGIABIZTONSÁGI KÉRDÉSEINEK MEGOLDÁSA

A cikk utolsó fejezetében a közép- és kelet európai régiót vizsgálom meg, ahol érdemes megvizsgálni a hazánk részvételével működő Visegrádi Együttműködést is, mely Magyarország, Lengyelország, Szlovákia és Csehország több szakterületen történő együttműködését foglalja magába.

Ahogy korábban utaltam rá, az alapszakos tanulmányaim során már foglalkoztam az EU és azon belül a Visegrádi országcsoport energiabiztonságával. Érdemesnek tartom a térséget külön is ismét megvizsgálni, ugyanis nagy változások mentek végbe a térségben az elmúlt két év során.

Az energiabiztonsági kérdések tárgyalása céljából 2021. június 9-én videó konferenciát tartottak a visegrádi országok parlamentjeinek energiaügyi bizottságaiban, melyről a V4parlament.hu tudósított. Ryszard Terlecki, a lengyel szejm alelnöke, kiemelte a szakbizottságok közötti együttműködés fontosságát az Unió jövőjéről szóló viták során, amikor megnyitotta a virtuális tanácskozást. Az esemény első ülésén a visegrádi országok energetikai átalakulásáról volt szó, különös tekintettel a nukleáris energia és a megújuló energiaforrások szerepére. Emellett tárgyalták a Covid–19-járvány hatását az energetikai átalakulásra, valamint a közös fellépés lehetőségeit ezen a területen.[74]

Ryszard Terlecki szerint a nukleáris energia fontos alternatívát jelenthet a fosszilis energiahordozókhoz képest, mivel alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátással jár. Azt hangsúlyozza, hogy az atomenergia kiemelt szerepet játszhat a visegrádi országok energetikai átalakulásában. Állítása megosztónak nevezhető, a korábban már említett atomenergiát érintő viták okán. Ezen a 2021-es konferencián még nem sürgette az Oroszországtól való energetikai függetlenedést a háború, amely az zöld energiára való átállás terveit gyakorlatilag minden államnál katalizálta. De a teljes leválást az orosz gázról korántsem egyszerű vállalás, Németország is például újra

engedélyezte a szén által üzemeltetett erőműveket, hogy elegendő energiamennyiség előállítását tudja biztosítani.[75]

Ahogyan már korábban utaltam rá, az energiabiztonságot mára külön biztonságpolitikai kategóriaként tartják számon, illetve a nemzetbiztonságnak is a részét képezi, szorosan kapcsolódik a környezet biztonsággal és az energiapolitikával és a klíma politikával is. Így gazdasági szempontból, mint például: ellátásbiztonság, energiaminőség, az energiaárak, illetve a megfizethetőségi és a fenntarthatóság kérdései egyre inkább hangsúlyosabbá váltak.[76]

Az Oeconomus Gazdaságkutató Alapítvány által kiadott kutatóelemzés rendkívül pontosan meghatározza az EU energiapolitikáját, amely alátámasztja kutatásom állításait is:

,,Az államok, de az Európai Unió számára is kiemelt jelentősége van, milyen energiapolitikát alakít ki, miként diverzifikálja a rendelkezésre álló erőforrásokat. Európa esetében különös jelentőséget ad e kérdéskörnek, hogy a kontinens lényegesen több energiát használ, mint amennyit saját erőforrásai lehetővé tesznek. Talán ennek is köszönhető, hogy az Európai Unió élen jár a megújuló és alternatív energiaforrások elterjesztésében." [77]

A TÉRSÉG ÁLLAMAINAK KAPCSOLATA ÉS A FÜGGŐSÉGI VISZONY

Az általam vizsgált közép-kelet-európai térségben jellemző az erős energiafüggés, ez főként Oroszország irányába, amelynek hatásai az orosz-ukrán konfliktus óta fokozottan tapasztaljuk, valamint az orosz gázról való leválás folyamatban van, elsősorban szankciók által. A térség államai támogatják a szorosabb energiapiaci integrációs uniós célokat. Természetesen az energiauniós elképzelésekkel kapcsolatos véleményüket önérdek is befolyásolja a saját energiapiacaik érdeke. Például a térségben meghatározó gazdasági és politikai szerepet betöltő Németország politikája is olykor megegyezik Oroszország energetikai, főként gázipari érdekeivel, egyéb esetekben pedig szöges ellentététjét preferálja.[78]

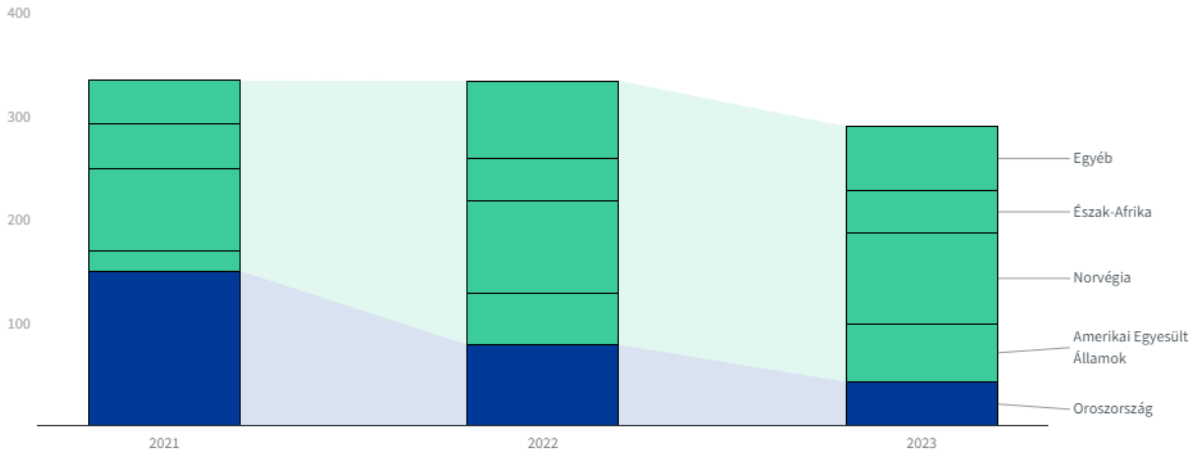
Itt jön a képbe az államok közötti kapcsolatok jelentősége. A térség országainak egymással való viszonya változó, az Oroszországgal való kapcsolatok pedig felettébb diverzek. Míg hazánk egészen szoros kapcsolatot ápol Oroszországgal, addig Lengyelország teljesen ellenséges viszonyt ápolt keleti szomszédjával már az ukrán-orosz háború előtt is. Ennek következtében is, az Oroszországból érkező földgázt a hosszú távú gázszerződések miatt kedvezőbb áron

kaptuk (a szerződések megkötésének idejében a világpiaci ártól) mint más országok.[79] Az, hogy azóta a gáz árának jelentős csökkenése okán már a Magyarország fizet a legtöbbet az orosz gázért, az már nem politikai és jelentőségű, hanem a gazdasági döntés elhamarkodott mivoltát feltételezi. Bár ezzel ösztönözheti a magyar kormányt az anyagi források megújuló energiaforrások támogatására allokálni.

Az Oroszországból érkező földgáz szerepe meghatározó az EU-ban. Az EU nagy mennyiségben importálja a gázt a területén található lelőhelyek hiányában. Elsődleges exportőr Oroszország, amely egy jelentős függőségi viszonyt eredményez, amit a fegyveres konfliktus kezdete óta tapasztalhatunk. Az EU gáz felhasználásának 2022 februári adatai szerint Oroszország szállította az energia 41%-át, míg Norvégia és Algéria 24% illetve 11%-át, ami több mint másfélszer annyi, mint amennyit bármelyik másik ország biztosít.[80]

Ez az adat 2023-ra kb. 8%-ra csökkent. Az Oroszországból érkező vezetékes gáz és LNG együttesen az EU teljes gázimportjának kevesebb mint 15%-át tette ki. A csökkenés elsősorban az LNG-import meredek emelkedésének és az általában véve alacsonyabb uniós gázfogyasztásnak volt köszönhető.[81]

Az alábbi diagramon jól látható az elmúlt 3 év csökkenő tendenciája:



Forrás: Európai Bizottság az ENTSO-G és a Refinitiv adatai alapján

A végleges cél az orosz gáztól való teljes indepencia elérése 2030-ra. Ezeknek a céloknak az eléréséhez, szükséges, hogy más országokból körülbelül 50 milliárd köbméter folyékony halmazállapotú gázt importáljon az EU.[82] Valamint a fenntartható energiaforrások alkalmazásának a népszerűsítése és a technológia megosztásával,

ugyanis nem minden országnak van ugyanolyan hozzáférése különböző fenntartható energiaforrásokhoz. Illetve a területi adottságok miatt nem minden tagállam esetében lehet azonos módon megoldani a határon belüli fenntartható energiatermelést.

A zöld energia szélesebb körű alkalmazása, mint megoldás

Közép- és Kelet-Európa energiabiztonsága tehát elsősorban azzal biztosítható, ha megújuló energiaforrásokból állítjuk elő a szükséges energiamennyiség minél nagyobb részét. Itt játszik egy elég jelentős szerepet a diplomácia, ugyanis a megújuló energiának a kiépítéséhez legtöbb esetben (főleg a kisállamok esetében, ami a térségben a leggyakoribb) más ország segítségét kell kérni. Ez általában valamilyen nagyhatalom, Kína, USA, Oroszország. Mind a szükséges alapanyagok beszerzése, a technológia gyártása és az installáció is (például atomerőművek vagy akkumulátor gyárak építés) olyan folyamatok, amire a kis államok nehezen képesek. Képzeljük el, hogy például Magyarország tudna-e atomerőművet kiépíteni orosz segítség nélkül? Vagy elektromos autókat és az üzemelésükhöz szükséges akkumulátorokat gyártani? Illetve azok karbonsemleges töltéséhez napelemeket előállítani és telepíteni olyan mennyiségben, ami teljes települések energiaellátását is biztosítani tudja? A válasz minden bizonnyal nem. Nagyban függünk a más államoktól importált technológiától, nyersanyagtól és tőkétől is. így a Kínával, Oroszországgal és Egyesült Államokkal is szükséges olyan politikát folytatni, hogy legalább a gazdasági kapcsolatok gördülékenyen tudjanak haladni.[83]

A korábbiakban már írtam az Oroszországból érkező földgáz jelentőségéről a térség energiaellátásában, ám ez a függőség nemcsak a visegrádi országokra, hanem más európai államoknál is jelentős, többek között Ausztriára is, ahol az orosz gáz nagymértékben hozzájárul az energiaszükséglet kielégítéséhez. Számukra a szükséges földgáz 80%-át biztosította korábban Oroszország, 2022-es adatok alapján ez 50% körül volt, ami jelentős csökkenés a korábbi adatokhoz képest. Ezt az arány még tovább szeretnék csökkenteni, viszont a 2023 decemberi adatok alapján ennek a megvalósítása komoly akadályokba ütközik. Az Osztrák Szövetségi Környezetügyi, Területfejlesztési és Energetikai Minisztérium (BMK) adatai alapján[84] bár az importált gázmennyiség csökkenő tendenciát mutat még így is jelentős függőségi viszonyban vannak.[85] 2023 decemberében új rekordot állítva, az importált gáz 98%-át Oroszországtól vásárolta. Ez hatalmas ugrás a novemberi 76%-os arányhoz.[86]

Egy, a Visegrad Fund támogatásával és a V4 országok együttműködésével megvalósuló kutatás adatai alapján 2017-ben, Magyarország energiafelhasználásának körülbelül 15%-át földgáz biztosította. Ugyan a földgáz részaránya jelentős mennyiségben csökkenő tendenciát mutatott, a lakossági energiafogyasztás körülbelül felét fedezi.

Csehország esetében a gázfelhasználás a teljes energiafelhasználás 15%-át tette ki. Ez jelentős mérték, főleg annak függvényében, hogy a 2009-es gázválság óta törekszenek a gáz arányának visszaszorítására a teljes energiamixben. Szlovákiában a földgáz 25%-ban járult hozzá az energiaszükségletek kielégítéséhez, hasonlóan az atomenergiához. Azonban a gázmennyiség 98%-át importból fedezték, elsősorban Oroszországból. 2015-ös adatok alapján a lengyel energiaszükséglet 15%-át biztosította földgáz, melyet túlnyomórészt Oroszországból szállított a Gazprom. Mint ismert, mind Lengyelország, mind Csehország nagymértékben támaszkodik a szén alapú energiatermelésre, ami meghatározó szerepet játszik az országok energiamixében és gazdasági stabilitásában. Lengyelországban a szén jelenleg alapvető energiaforrás, amely jelentős hányadot tesz ki az energiatermelésből (körülbelül 80%-ot) és központi szerepet tölt be a gazdaságban is. Hasonlóképpen Csehországban is a szénenergia kiemelt szerepet kap az energiaellátásban, hiszen a szénerőművek által termelt energia körülbelül 40%-át adja az ország energiafelhasználásának. Ezen kívül a kőolaj is jelentős energiaforrás a csehek esetében, melynek részesedése az energiatermelésben körülbelül 15%. Szlovákiában hasonlóan fontosak a kőolaj- és szénerőművek, amelyek egyaránt körülbelül 20-20%-át adják az energiaellátásnak. Mindez azonban függőségi viszonyt eredményez az importált energiahordozók tekintetében. A térség országai, így Lengyelország és Szlovákia is, nagymértékben függenek az importált energiahordozóktól, különösen a földgáz tekintetében. A földgáz jelentős része ugyanis az országokon kívülről érkezik, ami növeli az energiabiztonsággal kapcsolatos kockázatokat és a függőséget a külső forrásoktól. 2017-es adatok alapján Szlovákia volt a legkiszolgáltatottabb helyzetben az energiahordozók tekintetében, mivel az energiaszükségletének 90%-át importból fedezte, és a földgáz, mint korábban említettem, szinte teljes mértékben külföldről érkezik.[87] [88]

A MEGÚJULÓ ENERGIA

Ahogy az ismertetett adatok is bizonyítják, a szén és a kőolaj használata kiemelkedő jelentőségű a vizsgált régióban. Mint már korábban is említettem, a hivatalos álláspont, amelyet a Párizsi Egyezmény, a zöld megállapodás, valamint a COP27 megállapodásai is megerősítenek, az, hogy az elsődleges lépés a klímaváltozás megállítása felé a károsanyag-kibocsátás jelentős csökkentése.

A legjelentősebb kihívást az jelenti, hogy a közép-európai energiatermelés még mindig túlnyomórészt a nem megújuló energiaforrásokra támaszkodik,[89] amelyet a bemutatott kutatási eredmények és adatok és is jól szemléltetnek. Ezt a problémát hivatott az európai zöld megállapodás orvosolni és növelni az energiamixekben a karbonsemleges energiaforrások arányát. Jelenleg a kelet-közép-európai országok megújuló energiaforrásait az előzőleg említett atomerőművek, hő-, víz-, és szélerőművek, valamint biomassza és biogáz alapú energiatermelési módszerek biztosítják.[90]

Érdemesnek tartom megemlíteni, hogy egy megemlíteném, hogy egy 2019-es kimutatás alapján, amely az egy főre jutó energiafelhasználást vizsgálta az Európai Unión belül. Lengyelországot és Magyarországot találta a legkisebb energiafelhasználónak.[91]

A Visegrádi együttműködés megújuló energiaforrásokat célzó projektjeit a hazai befektetőkön kívül más államok befektetői is támogatják, ezzel is elősegítve a zöld átállást. Néhány említésre méltó vállalat a német EON, amely a megújuló energiatermelésben, energiahatékonysági szolgáltatásokban és hálózati infrastruktúrák kiépítésében is tevékenykedik. Az EDP, más néven Energias de Portugal, amely egy portugál energiacég és jelentős szerepet tölt be az európai megújuló energiatermelésben, különösen a szél- és napenergia terén. Az EDF francia energiaóriás, mely globálisan széles körű tevékenységet folytat, beleértve a megújuló energiatermelést is. Az Axzon biogáztermelő vállalat, mely a hulladékból és szerves anyagokból termeli ki a gázokat, míg a Dalkia biomassza-alapú energiatermelésre specializálódott francia vállalat. Természetesen az országhatárokon átnyúló támogatások a jelentősebbek ezért a befektető országokkal a megfelelő diplomáciai kapcsolatok ápolása és a gazdasági kapcsolatok erősítése több mint szükséges.

Csehországban a 2022-es Eurostat adatok alapján a hazai energiatermelés 22%-a megújuló energiaforrásokból származott és több mint 30%-a atomenergiából. A cseh kormány előrejelzései szerint

a zöld energiaforrások várhatóan a (az első, atomenergia után) második legnagyobb energiatermelési forrássá válnak a Cseh Köztársaságban 2040-ig. A CEZ tervei szerint a szén alapú energiatermelés jelentős részét bezárják 2030-ig, csökkentve a szén részesedését energiatermelési portfóliójukban 36%-ról 12,5%-ra. 2025-ig a szénalapú energiatermelés arányát pedig 25%-ra tervezik csökkenteni. Ezzel egy időben 1,5 GW-nyi megújuló energia kapacitás növekedést terveznek végrehajtani 2025-ig, majd 2030-ig további 6 GW-os bővítést. Továbbá stratégiai szándék van arra, hogy jelentős forrásokat különítsenek el az energiahatékonysági kezdeményezések végrehajtására, és elkötelezik magukat az alternatív tiszta energiaforrások, beleértve a szél- és napelemes energiát, vizsgálatára.[92]

A napenergia a megújuló energiaforrások között az egyik legdinamikusabban fejlődő terület, amelynek térnyerését az egyre csökkenő napelem árak és a megtermel energiatöbblet tárolására alkalmas akkumulátor rendszerek fejlődése is elősegítik, így Csehországban is kiemelt szerepet tölt be. A jövőben tervezett projektek között az látható, hogy 2030-ra a szélenergia termelésnek a teljes áramellátás egyharmadát kellene biztosítania, míg a biogáz erőművek használatát az esetleges kellemetlen szagok miatt csökkentenék. A megújuló energiaforrások hatékonyabb integrációja és elterjedése érdekében Csehországban az ideális jogi keretek kidolgozása fontos lépés lenne, mely támogatná a megújuló energiákat és szigorúbb szabályozásokkal korlátozná a hagyományos energiaforrások használatát.[93]

2018-ban Magyarországon a megújuló energiaforrásokból származó energiafelhasználás aránya elérte a 12,49%-ot. A villamosenergia felhasználásának tekintetében az elmúlt években látványos növekedés volt tapasztalható: 1994 és 2018 között az arány 2,2%-ról 8,29%-ra emelkedett. Ugyancsak jelentős ugrás figyelhető meg a közlekedési szektorban, ahol az arány 0,9%-ról 7,68%-ra nőtt ugyanezen időszak alatt. A fűtés és hűtés terén is számottevő változás történt, elsősorban a biomassza hatékonyabb felhasználásának köszönhetően. Az arány itt 6,5%-ról 18,12%-ra nőtt, ami jelzi a megújuló energiaforrások növekvő jelentőségét az energiatermelésben és a felhasználásban is egyaránt. Legnagyobb fejlődés a naperőművek területén volt tapasztalható, illetve a hőszivattyús rendszerek is említésre méltó mértékben kerültek alkalmazásra. 2018-

ban a megújuló energia többségét a szilárd biomassza felhasználása biztosította, melynek szerepét a lakossági földgáz használata vette át.[94]

2022-es adatok alapján Magyarország energiamixében az atomenergia továbbra is meghatározó szerepet tölt be, 45,6%-os részesedéssel. Ezzel szemben a fosszilis energia aránya 28,8%-ra csökkent, miközben a megújuló energia részesedése 25,5%-ra emelkedett. Amely jelentős javulás, mindössze 4 év távlatában. A napenergia különösen figyelemre méltó növekedést mutatott, 38%-kal nőve a korábbi évekhez képest. A földgáz és a szénerőművek termelése viszont csökkent, utóbbi már közelít a tetőre szerelt napelemes rendszerek termeléséhez. Ez az változás a zöld megállapodásnak tudható be, ugyanis Magyarország is halad a megújuló energiaforrásokra való átállásban. Magyarország Nemzeti Energiastratégiája 2030-ig előírja, hogy az ország fő energiahordozója 54%-ban atomenergia és 30%-ban földgáz lesz. Az energiaigény többi részét pedig megújuló energiaforrásokból (16%) és szénből (5%) származik majd. [95]

A zöldítésben a napenergia egyre növekvő szerepet játszik az energiaellátásban.[96] Ahogy az adatok is mutatják, hasonló tendenciák figyelhetők meg Magyarországon és Csehországban is a megújuló energiaforrások terén. A napelemek elterjedése és fejlődése dinamikus iparággá nőtte ki magát mind a két országban. Az állami támogatások révén a zöld energia, különösen a napelemek telepítése, sokkal könnyebben és gazdaságosabban elérhetővé vált mind magánszemélyek, mind vállalatok számára. Ugyanakkor a szélenergia felhasználása visszaszorult az elmúlt időszakban mind a két ország esetében. Lengyelországban, bár korábban a jogi környezet nehezítette a megújuló energiák alkalmazását, a zöld infrastruktúra mára gyors ütemben fejlődik.[97] Az elmúlt években a lengyel kormány jelentős lépéseket tett a megújuló energiaforrások terén, különösen a nap- és szélenergia terén. A kormány bejelentette, hogy 2040-re a megújuló energiaforrások aránya a villamosenergia-mixben 51%-ra emelkedik, amelyhez azonban az energia tárolási kapacitások további fejlesztése szükséges. Az országban az új napelemes kapacitások telepítése jelentősen nőtt, amit a szaldó elszámolás kivezetése és a háztartási napelemes rendszerek népszerűségének növekedése is támogatott. Emellett a szélenergia terén is növekedést tapasztaltak az elmúlt évtizedben, bár 2016-ban szi-

gorították a turbinák telepítésére vonatkozó szabályokat. A kormány jelenleg enyhíteni próbálja ezeket a szabályokat, és tengeri szélerőműparkok létrehozására törekszik.

2023 márciusában az Energiaszabályozási Hivatal (URE) figyelmeztetett arra, hogy az energiarendszernek sürgősen alkalmazkodnia kell a megújuló energiaforrások, különösen a mikroerőművek növekedéséhez. Ez arra utal, hogy a meglévő infrastruktúrának és szabályozásnak alkalmazkodnia kell az egyre növekvő megújuló energiatermelési kapacitásokhoz és azok változó természetéhez. A kijelentést nem sokkal megelőzően ugyanis le kellett kapcsolni a lengyel naperőművek egy jelentős részét, ugyanis az energiatárolási kapacitást meghaladta a termelés.[98] Az Eurostat 2022-es adatai alapján, a lengyel energiatermelés 22,7%-át adták megújuló energiaforrások.[99]

Uniós viszonylatban a szlovák energiapiac kisebb méretűnek tekinthető. Az adatok alapján 2021-ben az energiatermelés csupán 14,4%-át biztosították vízerőművek, míg más megújuló energiaforrások mindössze 8,9%-ot tettek ki. Szlovákia az Európai Unió egyik legnagyobb energiafogyasztója, és természetes vízkészletei lehetővé teszik számára a vízalapú energiatermelést. A hidroenergia jelenleg Szlovákia fő megújuló energiaforrása, amely a megújuló energiatermelés 40%-át teszi ki az országban. Más megújuló energiaforrások, mint például a geotermikus energia vagy a biomassza, csak korlátozott szerepet játszanak az energiatermelésben. Ugyanakkor a napenergia és a napelem technológia, a világ fejlődő régióihoz (és a kelet-közép európai országhoz) is hasonlóan, folyamatosan növekszik. Az Eurostat 2022-es adatai szerint Szlovákia hazai energiatermelésének 32%-át biztosították megújuló energiaforrások, míg az atomenergia aránya 60%-ot tett ki.100

Összegzés

Az energiabiztonság megoldása az Európai Unió tagállamainak egyik legnagyobb feladata, amely a fenntartható energiaforrások által megugorható. Az ambiciózus célkitűzések és vállalások egyértelműen bizonyítja, hogy az EU egy úttörő szeretne lenni a klímaváltozás elleni harcban.

A jövő szempontjából a fenntartható energiaforrásokra való áttérés elengedhetetlen fontosságú, viszont ennek megvalósításához EU-s támogatásokra, külföldi fiskális és technológiai tőkére van

szükség. Az orosz földgáztól, ha el is tudunk szakadni, az energiaszükséglet biztosítása szempontjából mindig is fontos lesz a kisebb államok számára a nagyhatalmakkal és a szomszédos országokkal való jó viszony a szükséges energiamennyiség biztosításához. Az adatok alapján jól látható, hogy még egyáltalán nem áll kész a régió, hogy az energiatermelés szempontjából többségben önálló legyen, tehát még nagy mennyiségű megújuló energiaforrásra van szüksége a térség országainak, hogy csökkenteni tudják a más államoktól való függőséget. Ám a teljes függetlenség Közép- és Kelet-Európában közel elérhetetlen vágyálom.

Kutatásom eredményeként arra jutottam, hogy az elektromos autók egy valóban jobb alternatívái a belsőégésű motoros társaiknak, ám a teljes kibocsátás mentesség helyett a kibocsátás egy nagyon alacsony szinten tartása és a hibrid járművek (teljesen elektromos járművekkel egyetemben való) támogatása gyorsíthatná és egyszerűsíthetné az átállási folyamatot. Az akkumulátorok esetében pedig az előállításhoz szükséges erőforrások (főleg a ritkaföldfémek) szűkössége és az életciklusuk végét elérve, az akkumulátorok újrahasznosítása okozhat nehézségeket, ám sokkal jobb alternatívák ellenében ez tűnik legjobb opciónak.

Az energia előállítása terén, ha a tagállamok a kitűzött célokat szeretnék teljesíteni és átállni a fosszilis energiahordozókról és a közlekedést zölddé tenni, akkor mindenképp szükség lesz az atomenergia adta lehetőségeket kiaknázni. Erre egyre több példát látunk, ugyanis a legtöbb európai országnak csak így lesz lehetősége előállítani a szükséges energiamennyiséget, anélkül, hogy externáliáktól függene az áramellátása. (napelemek esetén a napsütéses órák száma, szélerőművek esetén a szélirány, szélerősség stb.)

A téma aktualitása és az energiaágazat gyors változása ezzel járó kihívások további kutatásokat igényelnek az energiabiztonság és fenntarthatóság terén. Ebben az összetett és dinamikusan változó környezetben az energiabiztonság és fenntarthatóság területe nem csupán egy elhanyagolható témakör, hanem egy olyan terület, amely folyamatos figyelmet és kutatást igényel a fenntartható jövő megteremtése érdekében.

A téma aktualitása és a gyorsan fejlődő technológiák, illetve az államok gyors reakciói okán úgy gondolom érdemes a témát nyomon követni és a továbbiakban is kutatni. Az Európai Unió jövője szempontjából is kritikus fontosságú az energiaágazat fejleményeit folyamatos nyomon követése és elemzése, annak érdekében, hogy

megértsük azok hatásait a gazdaságra, társadalomra és a fenntarthatóságra.

---

[1] Bogár Zsolt: Mennyiért és honnan lesz áramunk, fűtésünk? https://g7.hu/kozelet/20220201/mennyiert-es-honnan-lesz-aramunk-futesunk-energetikai-kihivasokkal-folytatodik-a-g7-holnap/ (Letöltés ideje: 2024.01.22)

[2] Prontera, Andrea. "Forms of state and European energy security: diplomacy and pipelines in Southeastern Europe." European Security 26.2 (2017): 273-298. Elérhető: https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/09662839.2017.1313233?needAccess=true

[3] Clifford, Catherine: Why Europe is so dependent on Russia for natural gas https://www.cnbc.com/2022/02/24/why-europe-depends-on-russia-for-natural-gas.html (Letöltés ideje:2023.10.25)

[4] Solutions for Climate Change: the IAEA and CoP26. https://www.iaea.org/topics/climate-change/solutions-for-climate-change#:~:text=The%20International%20Atomic%20Energy%20 (Letöltés ideje: 2023.10.27)

[5] Kruppa Márton: A háború mellékhatásai: az energiabiztonság most az uniós klímavédelmet is szolgálja. https://www.portfolio.hu/uzlet/20220831/a-haboru-mellekhatasai-az-energiabiztonsag-most-az-unios-klimavedelmet-is-szolgalja-564181 (Letöltés ideje: 2024.03.16)

[6] The Economic Times: Civilisation will be mostly solar-powered in future, says Elon Musk https://economictimes.indiatimes.com/industry/renewables/civilisation-will-be-mostly-solar-powered-in-future-says-elon-musk/articleshow/93630855.cms?from=mdr (Letöltés ideje: 2024.04.01)

[7] Silverstein, Ken: If This Technology Breaks Through, Solar Energy Will Skyrocket https://www.forbes.com/sites/kensilverstein/2023/10/10/if-this-technology-breaks-through-solar-energy-will-skyrocket/ (Letöltés ideje: 2024.04.01)

[8] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/851 rendelete (2023. április 19.) az (EU) 2019/631 rendeletnek az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásoknak az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseivel összhangban való megerősítése tekintetében történő módosításáról

[9] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról

[10] A V4 stratégiai, külpolitikai megfontolásaival kapcsolatban lásd még: Nyilas, L., & Stepper, P. (2023). A visegrádi partnereink stratégiai gondolkodása II.: Lengyelország. MKI Elemzések, 2023(41), 1-10.; Nyilas, L., & Stepper, P. (2023). A visegrádi partnereink stratégiai gondolkodása I.: Csehország és Szlovákia. *MKI Elemzések, 2023*(40), 1-12.; Nyilas, L. (2023). Common Challenges and Cooperation with the Visegrad Four: Sectoral Analysis of the Visegrad Security. In P. Rada (Ed.), *The Past, Present and Future of Visegrad Cooperation* (pp. 35-48). Budapesti Metropolitan Egyetem; • Rada, P. (2021). The Visegrad Spirit and the international order. Kommunikáció Média Gazdaság, 19(1), 25-43.

[11] Valášek, Tomáš. "New Perspectives on Shared Security: NATO's Next 70 Years." Carnegie Europe, November 28 (2019). Elérhető: https://carnegieeurope.eu/2019/11/28/geopolitics-of-energy-security-in-europe-pub-80423

[12] Václav Bartuška, Petr Lang, Andrej Nosko: The Geopolitics of Energy Security in Europe. Carnegie Europe, 2019. https://carnegieeurope.eu/2019/11/28/geopolitics-of-energy-security-in-europe-pub-80423 (Letöltés ideje: 2022.11.08)

[13] Daniel Yergin: In: The Quest. Energy, security, and remaking of the modern world. Penguin Books. New York, 2012. 267.o..

[14] Stanislav Zhiznin: Russian Energy Diplomacy and International Energy Security (Geopolitics and Economics) In: Baltic Region, 2010. No. 1. 7–17.o.

[15] International Energy Agency: Energy Security. https://www.iea.org/topics/energy-security (Letöltés ideje: 2023.11.04)

[16] A biztonság különböző dimenzióiról szóló tanulmányokhoz hasonlóan az energiabiztonság területén belül is lehet különböző dimenziókat elkülöníteni. Lásd pl. • Rada, P., & Rada, Cs. (2008). The Security Aspects of Turkey's European Integration. Foreign Policy Review, 5(2), 18-36.; Rada, P. (2006). A nem működő államok újjáépítésének dimenziói. Külügyi Szemle, 5(3-4),

234-263.; Rada, P. (2007). A nemzetközi politika elméleti iskoláinak biztonságfelfogása. In P. Deák (Ed.), Biztonságpolitikai kézikönyv (pp. 23-41). Osiris Kiadó.

[17] Guevara, Patricia: Understanding Energy Security.
https://safetyculture.com/topics/energy-security/ (Letöltés ideje: 2023.10.13)

[18] Energiaügyi Minisztérium: Magyarország Nemzeti Energia- és Klímaterve - felülvizsgált változat társ. egy.
https://kormany.hu/dokumentumtar/magyarorszag-nemzeti-energia-es-klimaterve-felulvizsgalt-valtozat-tars-egy

[19] Farkas Csamangó, E. (2022). A klímaváltozás negatív hatásai Magyarországon, cselekvési tervek. In Sziebig O. J. & Tóth Z. B. (Szerk.), A klímaváltozás hatásiból eredő kihívások: Válogatott tanulmányok a globális éghajlatváltozás jogi, politikai, gazdasági és társadalmi vonatkozásairól (82-92.o.). 2022, Budapest: Külügyi Műhely Alapítvány.

[20] Energiaügyi Minisztérium: Magyarország Nemzeti Energia- és Klímaterve - felülvizsgált változat. Elérhető:
https://kormany.hu/dokumentumtar/magyarorszag-nemzeti-energia-es-klimaterve-felulvizsgalt-valtozat-tars-egy

[21] Európai Bizottság Magyarország Képviselete: Környezet- és klímavédelem A zöld megállapodás és Magyarország
https://hungary.representation.ec.europa.eu/strategia-es-prioritasok/fontosabb-unios-szakpolitikak/kornyezet-es-klimavedelem_hu (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[22] Európai Bizottság Magyarország Képviselete: Környezet- és klímavédelem A zöld megállapodás és Magyarország
https://hungary.representation.ec.europa.eu/strategia-es-prioritasok/fontosabb-unios-szakpolitikak/kornyezet-es-klimavedelem_hu (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[23] European Commission: European Green Deal.
https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[24] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2088 rendelete (2019. november 27.) a pénzügyi szolgáltatási ágazatban a fenntarthatósággal kapcsolatos közzétételekről

[25] Európai Bizottság: Sajtóközlemény, 2019. december 11., Brüsszel
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_19_6691 (Letöltés ideje: 2024.01.05)

[26] Európai Bizottság: Sajtóközlemény, 2019. december 11., Brüsszel
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_19_6691 (Letöltés ideje: 2024.01.05)

[27] Európai Bizottság: Sajtóközlemény, 2019. december 11., Brüsszel
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_19_6691 (Letöltés ideje: 2024.01.05)

[28] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet)

[29] Európai Bizottság Magyarország Képviselete: Környezet- és klímavédelem. https://hungary.representation.ec.europa.eu/strategia-es-prioritasok/fontosabb-unios-szakpolitikak/kornyezet-es-klimavedelem_hu#az-eur%C3%B3pai-z%C3%B6ld-meg%C3%A1llapod%C3%A1s (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[30] Európai Bizottság Magyarország Képviselete: Az európai zöld megállapodás.
https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_hu (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[31] Európai Bizottság Magyarország Képviselete: Az európai zöld megállapodás.
https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_hu (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[32] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről

[33] European Parliment: EU ban on the sale of new petrol and diesel cars from 2035 explained.
https://www.europarl.europa.eu/topics/en/article/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained (Letöltés ideje: 2024.02.01)

[34] Fogyasztóvédelem.hu: EU sajtószemle 4. rész. Elérhető:

https://fogyasztovedelem.hu/Varia_x/images/2022_hirteszt/eu_teljes_2022.doc (Letöltés ideje: 2023.03.24)

[35] Europe Elects: EU Parliamentary Projection: Three-Way for Third and Sixth Place https://europeelects.eu/2024/03/04/february-2024/ (Letöltés ideje: 2024.03.21)

[36] Consilium.europa.eu: Honnan származik az Unió által felhasznált gáz? https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/eu-gas-supply/ (Letöltés ideje: 2024.03.21)

[37] ScienceDirect: Valuing the human health damage caused by the fraud of Volkswagen https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0269749116300537?via%3Dihub (Letöltés ideje: 2023. 11. 03)

[38] International Council on Clean Transportation: "Suspicious" emission levels were found in at least 77% of tests of diesel cars in Europe https://theicct.org/pr-dieselgate-emissions-diesel-cars-europe-mar23/ (Letöltés ideje: 2023. 11. 03)

[39] Schiermeier, Quirin: The Science behind the Volkswagen Emissions Scandal https://www.scientificamerican.com/article/the-science-behind-the-volkswagen-emissions-scandal/ (Letöltés ideje: 2023.11.06)

[40] International Energy Agency: Trends in electric light-duty vehicles https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/trends-in-electric-light-duty-vehicles (Letöltés ideje: 2023.08.06)

[41] Bloomberg: Ania Nussbaum, Francois De Beaupuy: France Changes €7,000 EV Bonus to Exclude Most Cars Made in China. https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-12-14/france-changes-7-000-ev-bonus-to-exclude-most-cars-made-in-china?sref=RZE0AfwX (Letöltés ideje: 2024.01.02)

[42] Mészáros, R. Tamás: Egy új szabályozás mutatja, miért épít Magyarországon autógyárat a BYD. https://g7.hu/vallalat/20240105/egy-uj-szabalyozas-mutatja-miert-epit-magyarorszagon-autogyarat-a-byd/ (Letöltés ideje: 2024.02.03)

[43] Mészáros, R. Tamás: Egy új szabályozás mutatja, miért épít Magyarországon autógyárat a BYD. https://g7.hu/vallalat/20240105/egy-uj-szabalyozas-mutatja-miert-epit-magyarorszagon-autogyarat-a-byd/ (Letöltés ideje: 2024.02.03)

[44] Mészáros, R. Tamás: Egy új szabályozás mutatja, miért épít Magyarországon autógyárat a BYD. https://g7.hu/vallalat/20240105/egy-uj-szabalyozas-mutatja-miert-epit-magyarorszagon-autogyarat-a-byd/ (Letöltés ideje: 2024.02.03)

[45] Mészáros, R. Tamás: Egy új szabályozás mutatja, miért épít Magyarországon autógyárat a BYD. https://g7.hu/vallalat/20240105/egy-uj-szabalyozas-mutatja-miert-epit-magyarorszagon-autogyarat-a-byd/ (Letöltés ideje: 2024.02.03)

[46] Mészáros, R. Tamás: Egy új szabályozás mutatja, miért épít Magyarországon autógyárat a BYD. https://g7.hu/vallalat/20240105/egy-uj-szabalyozas-mutatja-miert-epit-magyarorszagon-autogyarat-a-byd/ (Letöltés ideje: 2024.02.03)

[47] Abnett, Kate: Germany, Spain push to keep nuclear out of EU renewable energy goals *https://www.reuters.com/business/energy/germany-spain-push-keep-nuclear-out-eu-renewable-energy-goals-2023-03-16/* (Letöltés ideje: 2024.03.22)

[48] Végh János: Az EU zöld taxonómia és az atomenergia, Nukleon 16. évf. (250), 2023.) *https://nuklearis.hu/nukleon/az-eu-zold-taxonomia-es-az-atomenergia*

[49] European Commission: European Green Deal. *https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en* (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[50] Végh János: Az EU zöld taxonómia és az atomenergia, Nukleon 16. évf. (250), 2023.) *https://nuklearis.hu/nukleon/az-eu-zold-taxonomia-es-az-atomenergia*

[51] Zsíros Sándor: Az Európai Parlament zöld forrásként ismeri el az atomenergiát és a földgázt.

https://hu.euronews.com/my-europe/2022/07/06/az-europai-parlament-zold-forraskent-ismeri-el-az-atomenergiat-es-a-foldgazt (Letöltés ideje: 2023.12.15)
[52] Roseatom-centraleurope.com: Az együttműködés története
https://rosatom-centraleurope.com/hu/rosatom-in-country/history-of-cooperation/
(Letöltés ideje: 2023.11.16)
[53] World nuclear news: Three German reactors cease operation.
https://www.world-nuclear-news.org/Articles/Three-German-reactors-cease-operation#:~:text=The%20Brokdorf%2C%20Grohnde%20and%20Gundremmingen,the%20end%20of%20this%20year (Letöltés ideje: 2023.12.12)
[54] World Nuclear: Nuclear Power in the World Today
https://world-nuclear.org/information-library/current-and-future-generation/nuclear-power-in-the-world-today.aspx (Letöltés ideje: 2023.12.12)
[55] Solutions for Climate Change: the IAEA and CoP26. https://www.iaea.org/topics/climate-change/solutions-for-climate-change#:~:text=The%20International%20Atomic%20Energy%20 (Letöltés ideje: 2023.10.27)
[56] Sepsi, Tibor: Ha gáz van, minden van: a visegrádi államok és az Energiaunió.
https://vilagterkep.atlatszo.hu/2017/10/17/ha-gaz-van-minden-van-a-visegradi-allamok-es-az-energiaunio/ (Letöltés ideje: 2023.10.22)
[57] Portfolio.hu: Nekimegy Ausztria az EU-nak a földgáz és atomenergia miatt:
https://www.portfolio.hu/gazdasag/20221007/nekimegy-ausztria-az-eu-nak-a-foldgaz-es-az-atomenergia-miatt-571715 (Letöltés ideje: 2024.03.24)
[58] Nemes Tamás: Teljes hátraarc – Európa újjáéleszti az atomenergiát
Atomenergia-forradalomra készül Európa? (vg.hu) (Letöltés ideje: 2024.04.06)
[59] Nemes Tamás: Teljes hátraarc – Európa újjáéleszti az atomenergiát
Atomenergia-forradalomra készül Európa? (vg.hu) (Letöltés ideje: 2024.04.06)
[60] Investigate Europe: Mine games Europe's hunt for critical raw materials.
https://www.investigate-europe.eu/themes/investigations/critical-raw-materials-mining-europe
(Letöltés ideje: 2023.12.29)
[61] Investigate Europe: Mine games Europe's hunt for critical raw materials.
https://www.investigate-europe.eu/themes/investigations/critical-raw-materials-mining-europe
(Letöltés ideje: 2023.12.29)
[62] BBC.com: The dystopian lake filled by the world's tech lust.
https://www.bbc.com/future/article/20150402-the-worst-place-on-earth (Letöltés ideje: 2023.12.30)
[63] Shanghai Metals Market: Baotou rare earth high-tech zone: "sparse" leads to Innovation and "chain" into tens of billions of Industries.
https://news.metal.com/newscontent/101578239/baotou-rare-earth-high-tech-zone-%22sparse%22-leads-to-innovation-and-%22chain%22-into-tens-of-billions-of-industries (Letöltés ideje: 2023.12.30)
[64] Index: Így tartja markában Kína a hitech ipart.
https://index.hu/tudomany/2011/08/02/igy_tartja_markaban_kina_a_hitech_ipart/ (Letöltés ideje: 2023.12.30)
[65] Elisa Alonso, Timothy Wallington, Andrew Sherman, Mark Everson, Frank Field, Richard Roth, Randolph Kirchain: An Assessment of the Rare Earth Element Content of Conventional and Electric Vehicles. SAE International Journal of Materials and Manufacturing, Vol. 5, No. 2 (June 2012). 473-477.o.
[66] Johnson, Jay, Gary Pecquet, and Leon Taylor: Potential Gains from Trade in Dirty Industries: Revisiting Lawrence Summers' Memo. Cato Journal, 27 évfolyam. 2007. 397-410. oldal
[67] Kruppa, Márton: Miért nem szabadna erőltetni az akkugyárak építését Magyarországon?
https://www.portfolio.hu/gazdasag/20240117/miert-nem-szabadna-eroltetni-az-akkugyarak-epiteset-magyarorszagon-662409 (Letöltés ideje: 2024.03.16)
[68] Győrffy Dóra - Óriási kockázatot jelent az akkumulátorgyártás során keletkező hulladék.
https://www.portfolio.hu/gazdasag/20240116/oriasi-kockazatot-jelent-az-akkumulatorgyartas-soran-keletkezo-hulladek-662361?fbclid=IwAR0-l7W7J-bZ3rAm3iTOat6Jpe4fr2BQB-zCLDO0kqyyMWI85tGUpzZXvK_0
(Letöltés ideje: 2024.01.28)
[69] Győrffy, Dóra. Az akkumulátorhulladék sorsa: szabályozás és technológia.
Külgazdaság, LXVII. évfolyam, 2023. november–december, 3–27. oldal.

Elérhető: https://doi.org/10.47630/KULG.2023.67.11-12.3

[70] Pomázi, István: Egyre több elektromos autó akkumulátora éri el élettartama végét, de mi lesz az újrahasznosításukkal? https://www.portfolio.hu/gazdasag/20240128/egyre-tobb-elektromos-auto-akkumulatora-eri-el-elettartama-veget-de-mi-lesz-az-ujrahasznositasukkal-659985 (Letöltés ideje: 2024.02.16)

[71] A stratégiai autonómiával és az EU jövőjével a változó világrendben kapcsolatos vonatkozó tanulmányok tekintetében lásd: Rada, P. (2024). The Effect of the Shifting International Strategic Environment on the EU and the V4. In E. Kancik-Kołtun (Ed.), *Strategic Challenges in the 21st Century* (pp. 56-78). Maria Curie-Skłodowska University Press; Rada, P. (2024). Közép-Európa helye a világrendben: az amerikai–közép-európai kapcsolatok a „Biden-doktrína" fényében. *Külügyi Szemle, 22*(4), 77; Rada, P. (2024). US-Visegrad Realities in Biden's World of Democracies. *Politics in Central Europe, 20*(1), 193-210. https://doi.org/10.2478/pce-2024-0008; Rada, P., & Gyarmati-Szijj, D. (2024). Strategic autonomy of the EU in the light of CSDP and the changing world order. *Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek, 21*(2), 46-59. https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.17; Rada, P., & Nyilas, L. (2023). Europe Whole and Free and the Global Zeitenwende. *Európai Tükör, 26*(2), 73-88. https://doi.org/10.32559/et.2023.2.5

[72] Európai Bizottság: Kritikus fontosságú nyersanyagok: biztonságos és fenntartható ellátási láncok biztosítása az EU zöld és digitális jövője érdekében (Sajtóközlemény) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/ip_23_1661 (Letöltés ideje: 2024.01.25)

[73]Az Európai Bizottság közleménye a kritikus fontosságú nyersanyagok ellátásáról szóló jogszabályról. (2023.03.16)

[74] V4 Parlament: A visegrádi országok parlamentjei energiaügyi bizottságainak videokonferenciája, 2021.06.09. https://v4.parlament.hu/-/a-visegradi-orszagok-parlamentjei-energiaugyi-bizottsagainak-videokonferenciaja-2021-junius-9?redirect=%2F (Letöltés ideje: 2023.11.09)

[75] Kinkartz, Sabine: Germany's energy U-turn: Coal instead of gas https://www.dw.com/en/germanys-energy-u-turn-coal-instead-of-gas/a-62709160#:~:text=Germany's%20goal%20had%20been%20to,of%20Germany's%20overall%20energy%20mix. (Letöltés ideje: 2024.02.16)

[76] Tadas Jakstas in Energy Transformation Towards Sustainability, (edited by: Manuela Tvaronavičienė and Beata Ślusarczyk) Elseier, 2019. 99-112. o.

[77] Németh, Viktória: A visegrádi országok energiabiztonsága. https://www.oeconomus.hu/irasok/a-visegradi-orszagok-energiabiztonsaga/#_ftn1 (Letöltés ideje: 2023.11.01)

[78] Sepsi Tibor: Ha gáz van, minden van: a visegrádi államok és az Energiaunió. https://vilagterkep.atlatszo.hu/2017/10/17/ha-gaz-van-minden-van-a-visegradi-allamok-es-az-energiaunio/ (Letöltés ideje: 2023.10.22)

[79] Jandó, Zoltán: Fontos részlet derült ki a titkos magyar-orosz gázszerződésről https://g7.hu/kozelet/20230220/fontos-reszlet-derult-ki-a-titkos-magyar-orosz-gazszerzodesrol/ (Letöltés ideje: 2023.05.06)

[80] Clifford, Catherine: Why Europe is so dependent on Russia for natural gas https://www.cnbc.com/2022/02/24/why-europe-depends-on-russia-for-natural-gas.html (Letöltés ideje:2023.10.25)

[81] Consilium.europa.eu: Honnan származik az Unió által felhasznált gáz? https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/eu-gas-supply/ (Letöltés ideje: 2024.03.21)

[82] Natural gas Intelligence: How much of Europe's gas comes from Russia https://www.naturalgasintel.com/how-much-of-europes-gas-comes-from-russia/ (Letöltés ideje: 2023.11.15)

[83] Marshall, Tim: A földrajz fogságában. Tíz térkép amely mindent elmond arról, amit tudni érdemes a globális politikai folyamatokról. 36-41.o.

[84] Energie.gv.et: Import von russischem Gas https://energie.gv.at/hintergrund/import-von-russischem-gas (Letöltés ideje: 2024.02.18)

[85] Reuters.com: Austria's gas dependence on Russia down below 50% https://www.reuters.com/business/energy/austrias-gas-dependence-russia-down-below-50-government-says-2022-08-01/ (Letöltés ideje: 2023.11.18)

[86] Energie.gv.et: Import von russischem Gas https://energie.gv.at/hintergrund/import-von-russischem-gas (Letöltés ideje: 2024.02.18)

[87] Sepsi, Tibor: Ha gáz van, minden van: a visegrádi államok és az Energiaunió.

https://vilagterkep.atlatszo.hu/2017/10/17/ha-gaz-van-minden-van-a-visegradi-allamok-es-az-energiaunio/ (Letöltés ideje: 2023.10.22)

[88] MET Central Europe: Magyarország energiatermelése és fogyasztása, erőművei (2020) https://hugas.met.com/hu/energiapiaci-betekinto/magyarorszag-energiatermelese-fogyasztasa-eromuvek/8 (Letöltés ideje: 2023.11.08)

[89] Tomasz Rokicki and Aleksandra Perkowska: Changes in energy supplies in the countries of the Visegrad Group. Sustainability, 2020.

[90] Vladislav Kaputa, Mikulas Supin, Jan Parobek: Wood biomass as a renewable resources market development in the EU. In Proceedings of the Scientific Papers More Wood Better Management Increasing Effectiveness: Starting Points and Perspective, Prague, Czech Republic. 25–32.o.

[91] Eurostat: Energy, Transport and Environment Statistics 2019. https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/ks-dk-19-001 (Letöltés ideje: 2023.11.18)

[92] Rahaman, M. A., Amin, M. B., Taru, R. D., Ahammed, M. R., & Rabbi, M. F. (2023). An analysis of renewable energy consumption in Visegrád countries. Environmental Research Communications, 5(10), 105013.

[93] Yeye Agency: The Energy industry in the Czech Republic. https://www.yeyeagency.com/energy-industry-in-the-czech-republic/ (Letöltés ideje: 2023.10.28)

[94] Jelentés a megújuló energiaforrások 2017-2018. évi felhasználásáról Magyarországon (tagállami jelentéstétel a 2009/28//EK irányelv 18. és 22. cikke alapján)

[95] Kochanek, Ewelina: The energy transition in the Visegrad group countries. Energies

[96]Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal: Éves adatok https://mekh.hu/eves-adatok (Letöltés ideje: 2023.12.22)

[97] Dr Adam Sulich: Renewable Energy Producers' Strategies in the Visegrád Group Countries - Renewable Energy Producers' Strategies in the Visegrád Group Countries. Strategic Management Department, Faculty of Management, Wroclaw University of Economics and Business, Poland. 2021. 6-9.o.

[98]Notes From Poland: Daniel Tilles: Poland declares threat to electricity supply due to too much renewable energy. https://notesfrompoland.com/2023/04/24/poland-declares-threat-to-electricity-supply-due-to-too-much-renewable-energy/ (Letöltés ideje: 2024.04.01)

[99] Eurostat: Shedding light on energy in Europe - 2024 edition https://ec.europa.eu/eurostat/web/interactive-publications/energy-2024 (Letöltés ideje: 2024.04.01)

[100] Eurostat: Shedding light on energy in Europe - 2024 edition https://ec.europa.eu/eurostat/web/interactive-publications/energy-2024 (Letöltés ideje: 2024.04.01)

ESSZÉ

AZ EGY ÚT EGY ÖVEZET ÉS AZ ARRA ADOTT KÜLÖNBÖZŐ EURÓPAI VÁLASZOK

Lukács Zoltán

ABSZTRAKT

Kína felemelkedése és az ebből következő nagyhatalmi rivalizálás Peking és Washington között a mai világ egyik legaktuálisabb és legizgalmasabb kérdése. A kínai-amerikai rivalizálás egyik kulcseleme a Kína által meghirdetett Egy Út Egy Övezet gazdasági projekt, amely nyíltan a jelenlegi uralkodó amerikai érdekek ellen irányul, s segíti elő Kína nagyhatalmiságát és befolyásszerzését Ázsiában, Afrikában és az európai kontinensen. Jelen cikk célja, hogy megvizsgálja, hogy különböző dél-és kelet-közép európai államok milyen válaszokat adtak és adnak a Kína által életre projektre, s megvizsgálja eme válaszok miértjeit, a mögöttük húzódó szándékokat mindkét fél részéről.

Kulcsszavak: Kína, nagyhatalmi vetélkedés, Egy Út Egy Övezet

BEVEZETÉS

Kína felemelkedése, a kínai befolyásszerzés elterjedése és az ebből következő nagyhatalmi és geopolitikai rivalizálás Peking és Washington között a mai világ egyik legaktuálisabb és legizgalmasabb kérdése, amely a globális térben majdnem, hogy mindennapi téma, mind a döntéshozók, mind a tudományos élet munkatársainak, mind pedig az egyszerű közembereknek, hisz az ezzel kapcsolatos döntése és történések könnyen befolyásolják az egyszerű mindennapokat is. A kínai-amerikai rivalizálás egyik kulcseleme a Kína által meghirdetett Egy Út Egy Övezet gazdasági projekt, amely nyíltan a jelenlegi uralkodó amerikai érdekek ellen irányul, s segíti elő Kína nagyhatalmiságát és befolyásszerzését Ázsiában, Afrikában és az európai kontinensen.

Jelen cikk célja, hogy megvizsgálja, hogy különböző dél-és kelet-közép európai államok milyen válaszokat adtak és adnak a Kína által életre projektre, s megvizsgálja eme válaszok miértjeit, a mögöttük húzódó szándékokat mindkét fél részéről, valamint bemutassa az esetleges változásokat eme országok attitűdjében Kínával s így az Egy Út Egy Övezettel szemben is. A cikkben a térség négy államát Litvániát, Magyarországot, Görögországot és Olaszországot veszem górcső alá bemutatva az utóbbi években bekövetkezett változásokat ezen országok az Egy Út Egy Övezethez való viszonyában, valamint megvizsgálok mind a négy országban egy-egy az Egy Út Egy Övezethez tartozó infrastrukturális projektet és az a mögött levő szándékokat, indokokat. A választásom a négy államra a közöttük fennálló jelentős politikai és gazdasági különbségek miatt került sor, amelytől azt vártam, hogy minden ország különböző és egyedi választ ad az Egy Út Egy Övezetre. Mindemelett egyik állam sem tartozik a klasszikus Nyugat-Európához és gazdasági helyzetükből kifolyólag a kontinens és az Európai Unió (fél)perifériáján helyezkednek el. E államokban csupán a NATO és az Európai Uniós tagságuk közös, valamint, hogy mind a négy állam gazdasága már a kínai projekt előtt is előszeretettel fogadott jelentős külföldi direkt beruházásokat, valamint, hogy gazdaságukat és termelésüket nagy mértékben befolyásolta az utóbbi évek, évtizedek gazdasági és társadalmi válságai.

Görögországban az előzetes információm alapján főleg a pireuszi-kikötő kérdéskörét igyekszem körbejárni és bemutatni mind a görög, mind a kínai kormány indokait a projekt mögött, valamint annak kapcsolódási pontjait az Egy Út Egy Övezet egészéhez.

Olaszországban a változó politikai színezetű kormányok melletti Kína-politikához szorosan kapcsolódva és bemutatva igyekszek választ keresni Róma helyére az Egy Út Egy Övezetben, bemutatni a trieszti-kikötő és projekt kérdéseit, valamint választ találni, hogy mi indokolta/indokolja a jelenlegi Meloni-kabinet legutóbbi lépéseit.

Litvánia vonatkozásában igyekszem megvizsgálni az ország eddigi részvételét az Egy Út Egy Övezetben és e szempontból megvizsgálni az utóbbi években tapasztalt lehülést kínai-litván kapcsolatokban, valamint hogy mindez hogyan érintette a baltikumi ország részvételét a pekingi projektben.

Magyarországon a Budapest-Belgrád vasútvonal kapcsán igyekszem megvizsgálni a magyar-kínai kapcsolatokat az Egy Út Egy Övezet kapcsán, valamint választ találni mind a magyar, mind a kínai fél motivációjára az együttműködésben.

AZ ÚJ SELYEMÚT, AVAGY AZ EGY ÚT EGY ÖVEZET TÖRTÉNETE ÉS JELENTŐSÉGE

Az Egy Út Egy Övezet vagy (One Belt and Road Initiative – OBOR) vagy más néven Út és Övezet (Belt and Road Initative) a kínai állam talán egyik, ha nem a leggrandiózusabb terve a huszonegyedik században. Fontos azonban megérteni, hogy Peking kezdeményezése rendkívül változatos, hiszen a „terv" nem konkrét lépéseket jelöl ki, hanem projekteket, amelyeket nagyban befolyásolják a világgazdaság, geopolitikai és akár helyi pártpolitikai tényezők is. ,,A Selyemút, pontosabban Selyemutak (die Siedenstrassen) kifejezést Ferdinand Freiherr von Richtofen, német földrajztudós használta először 1877-ben…".[1] E ősi kereskedelmi útvonal az ókori Kína magterületéről indult és különböző útvonalakon (indiai szubkontinensen, közép-ázsiai sztyeppéken és a Közel-Keleten keresztül) jutott el Európába. Az útvonalon jellemzően selyemmel, fűszerekkel, gyapjúval, porcelánnal és más luxuscikkekkel kereskedtek. A kereskedelmi út nem csak az árucikkek cseréjére szolgált hisz ez volt az az útvonal, amely kulturális kapcsolatokat is teremtett a keleti és nyugati civilizációk között. „Az ottomán hódítással, a tengeri hajózás és kereskedelem fejlődésével, valamint a vasút megjelenésével a Selyemúton gazdát cserélő áruk száma folyamatosan, évről-évre csökkent majd később a folyosó elvesztette vezető szerepét és jelentőségét."[2]

AZ ÚJ SELYEMÚT A HUSZONEGYEDIK SZÁZADBAN

Az Egy Út Egy Övezet kezdeményezés szárazföldi részét Hszi Csin-ping, akkor alig 1 éve hatalom lévő kínai elnök hirdette meg a kazahsztáni fővárosban elmondott beszédében 2013-ban. Ezt követte 1 hónap múlva az indonéz parlamentben történő bejelentése, ahol a kínai elnök a terv tengeri részét, a XXI. századi Tengeri Selyemutat is nyilvánosságra hozta az Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Bank létrehozásával egyetemben. A tervet végül a kínai vezetés hivatalosan a pártjuk 2013-as kongresszusán véglegesítette.[3] Az Egy Út Egy Övezet írásos dokumentációjára és részleteinek közzétételére a kínai külügyminisztérium a Nemzeti Fejlesztési és Reform Bizottság jóvoltából egészen 2015-ig kellet várni.[4] „A BRI meghirdetését megelőzően Xi Jinping államfő különböző platformokon már egy új világrend kialakítását pedzegette: „Ha az idők szavára hallgatunk, nem gondolkodhatunk a XXI. században is a régi keretek között; nem ragadhatunk le sem a gyarmati hódítás koránál, sem a hidegháborús időszak zéró összegű mentalitásánál"".[5]

Ahhoz azonban, hogy megértsük a kezdeményezést fontos felfogni, hogy a terv nem konkrét lépéseket tartalmaz és nincs is hivatalos definíció az Egy Út Egy Övezet kapcsán. A résztvevő államok listája (ahogy azt a tanulmányban később láthatjuk) csak úgy mind a különböző projektek is szintén változóak, hiszen az együttműködés és részvétel önkéntes alapú, és bármely fél akár egyoldalúan is kiléphet az együttműködésből, ahogy ezt később két példa alapján is láthatjuk.

Az Egy Út Egy övezet lényege, hogy „A pekingi tervek szerint egy-két évtizeden belül, olyan több mint 60 országot érintő gazdasági övezet jön létre, amely újrafogalmazza Kína ázsiai, európai és afrikai kapcsolatrendszerét".[6] A terv egyértelműen a kínai (gazdasági) nagyhatalmiságát szolgálja. A szárazföldi kereskedelem és az Európa, valamint Ázsia közötti vasúti kereskedelem erősítésével Kína próbálja megkerülni az Egyesült Államok tengeri nagyhatalmiságát és dominanciáját: Peking tengeri kereskedelme nagy mértékben ki van téve az Egyesült Államoknak és annak a világ tengerei feletti dominanciájának, még annak ellenére is, hogy a kínai fél az utóbbi években, évtizedekben jelentős haditengerészeti bővítéseket hajtott végre. A hivatalos kínai indoklások szerint Peking egy győztes-győztes forgatókönyvet kínál mindenkinek a kezdeményezésben való részvétellel és mindez csak a „közjó érdekében tett

lépéssorozat".[7] A geopolitikai előnyszerzés mellett a kínai felet belpolitikai kérdések is motiválják:

„A kezdeményezés megvalósítása Kína számára a következő előnyöket jelentheti:

a nehéziparban és az iparban jelentkező kapacitástöbbletek számára megrendeléseket nyújthat;

az infrastruktúra-fejlesztések csökkenthetik a kínai exportcikkek, valamint az importált nyersanyagok szállításának idejét és/vagy költségét;

az építkezések és a várt versenyelőnyök által a gazdaság serkenthető, további gazdasági növekedés érhető el, ami a jövőben is legitimálhatja a Kínai Kommunista Párt hatalmát;

az alulfejlett nyugati régiók nemzetközi gazdasági kapcsolatai területfejlesztési funkciót láthatnak el;"[8]

A kezdeményezés fő célja, hogy az európai ipari központok (Németország, Hollandia stb.) és a kínai termelői-és iparvidékek összeköttetését javítsa, ezzel gyorsabbá és olcsóbbá, ezáltal versenyképesebbé téve az itt áthaladó árukat. A kezdeményezés földrajzi irányvonalait azonban mindig meghatározza az aktuális (geo)politikai kérdések és válságok. „Az Egy Út Egy Övezetnek jelenleg 2 nagy szárnya (a Selyemút Gazdasági Övezet a szárazföldön, valamint a Tengeri Selyemút) és 6 főbb irányvonala létezik:

- Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó
- Banglades-Kína-India-Mianmar Gazdasági Folyosó
- Kína-Mongólia-Oroszország Gazdasági Folyosó
- Kína-Közép-Ázsia-Nyugat-Ázsia Gazdasági Folyosó
- Kína-Pakisztán Gazdasági Folyosó
- Kína-Indokínai-félsziget Gazdasági Folyosó."[9]

Ezek közül az ukrajnai konfliktus és válság miatt az Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági Folyosó egyes részei jelenleg használhatatlanok.

A kezdeményezés főleg infrastrukturális (elsősorban vasút-és kikötőhálózat) és zöld mezős beruházások társulása a már meglévő infrastruktúrák és összeköttetések fejlesztése mellett. A gazdasági kapcsolatok mellett a kínai fél a turizmusra, a kultúrára és az oktatásra is figyelmet fordít az együttműködésen belül. Példa minderre a Konfucius Intézetek elterjedése, vagy az Egy Út Egy Övezetben való résztvevő aktív partnerek fővárosai és a nagyobb kínai városok között létrejövő egyre több közvetlen légijárat.

EURÓPAI VÁLASZOK AZ ÚJ SELYEMÚTRA

,,Az Új Selyemút terve, valamint önmagában az Európában egyre inkább számottevő kínai tőke megjelenése rendkívül nagy lehetőségeket, ugyanakkor jelentős kihívásokat is tartogat az Európai Uniós és Európa országai számára." [10] Az Egy Út Egy Övezet a 2013-as meghirdetése óta különböző reakciókat váltott ki az európai kontinens országaiból: „A fejlett nyugati gazdaságok gyanakvással tekintenek a kínai projektre, míg a tőkeszegényebb keleti és déli tagállamok általánosságban pozitívan viszonyulnak hozzá."[11] A tanulmány központi eleme, hogy négy európai ország (Olaszország, Litvánia, Magyarország és Görögország) megvizsgálásával bemutassam ezeket a különböző európai válaszokat és attitűdöket az Egy Út Egy Övezettel kapcsolatban.

Fontos megjegyezni és kiemelni, hogy az Európai Unió és tagországai sokáig, egészen a 2010-es évek végéig szinte mindannyian pozitívan és bizakodóan álltak hozzá az Egy Út Egy Övezethez és az ezzel kapcsolatos kínai beruházásokhoz, felvásárlásokhoz[12]. Ám ahogy a geopolitika átalakult a koronavírus járvány és az Ukrajna elleni orosz agresszió következtében, úgy Brüsszel és a nyugat-európai fővárosok attitűdje megváltozott Pekinggel szemben, amiben mindenképpen szerepet játszik a Washingtonból érkező folyamatos amerikai nyomás. Az Egyesült Államok Obama Ázsia felé fordulása és a Donald Trump elnöksége alatt indult kereskedelmi háború következtében ugyanis növelte a nyomásgyakorlását az európai partnerein Kínával szemben. Brüsszel végül nem csak stratégiai riválisnak titulálta a Kínai Népköztársaságot, hanem felismerte azt is, hogy muszáj egy valódi alternatívát mutatnia a globális délnek az Egy Út Egy Övezet miatt. Épp emiatt 2023 októberében az Európai Unió útjára indította a Global Gateway nevű programját közel 70 milliárd eurós kerettel, aminek a célja, hogy infrastrukturális és zöld energetikai projekteket támogasson bolygó szerte.[13]

A „14+1", „16+1" MAJD „17+1" EGYÜTTMŰKÖDÉS

Ha a kelet-közép-és dél európai országok és Kína kapcsolatát vizsgáljuk, akkor nem ignorálhatjuk az ezzel kapcsolatos legfontosabb és legjelentősebb multilaterális szervezetet a „14+1" együttműködést. „A „14+1 együttműködés" egy olyan transzregionális platform, amelyet Kína és 14 közép-kelet-európai állam közötti kapcsolat elmélyítése céljából lett létrehozva".[14] Az együttműködés

teljes neve Együttműködés Kína és a kelet-közép-európai országok között (Cooperation between China and Central and Eastern European Countries, China-CEE röviden). Az együttműködés eredetileg „16+1" néven indult, amelynek európai tagjai Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Észak-Macedónia, Montenegró, Szerbia, Szlovénia, Bulgária, Románia, Csehország, Magyarország, Lengyelország, Szlovákia, Lettország, Litvánia és Észtország volt. Ez bővült később „17+1" -re Görögország későbbi csatlakozásával, majd „14+1-re", ugyanis 2021-ben a Peking és Vilnius közötti feszültségek miatt kilépett a formációból Litvánia, akiket egy évvel később 2022-ben a másik két balti tagállam, Lettország és Észtország is követett.

A 14+1 együttműködés kiinduló pontja a 2011-es budapesti fórum majd Ven Csia-pao kínai miniszterelnök 2012-es lengyelországi látogatása, amikor is megfogalmazta Kína a kelet-közép európai térséget érintő úgynevezett 12 pontját, amivel arra tett javaslatot, hogy tovább mélyítsék az együttműködést Peking és a térség államai között. Az együttműködés tehát 1 évvel az Egy Út Egy Övezet meghirdetése előtt jött létre, „ám az együttműködés mégis a Kezdeményezés fontos részének, egyfajta kísérleti terepének tekinthető."[15]

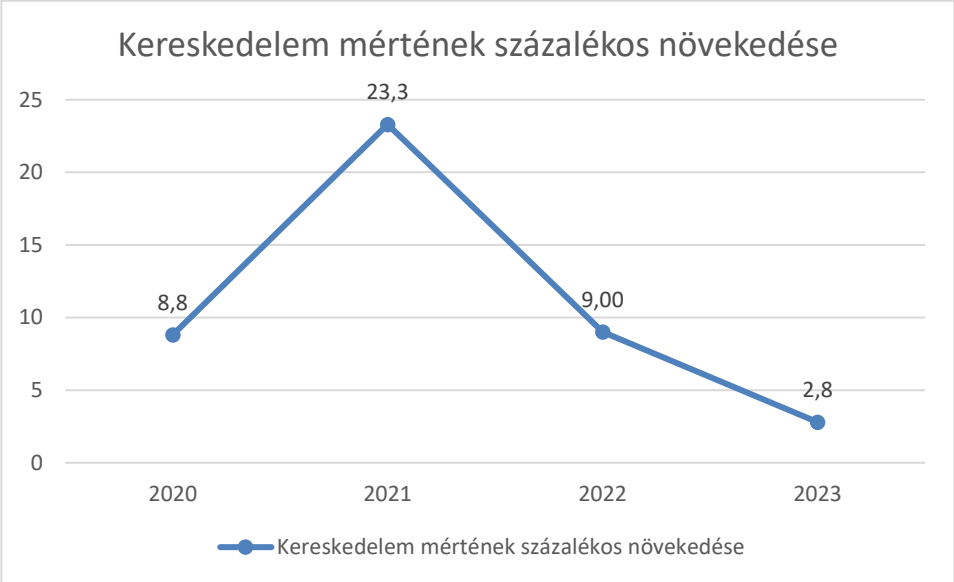
„A részt vevő közép- és kelet-európai országok sok szempontból nem alkotnak egységes csoportot, így a „16+1" formációban való szerepüket is nagyban meghatározzák olyan tényezők, mint a múltbéli kapcsolatok, a gazdasági fejlettségi szint, a politikai irányvonala vagy a piaci lehetőségek.".[16] Peking azonban egy blokként kezeli a térséget, hiszen számára ez a legkézenfekvőbb, hogy előremozdítsa saját érdekeit s hogy jobban promótálhassa az Egy Út Egy Övezetet. A kínai fél szempontjából egy térség egy kalap alá vétele nem újkeletű, hiszen hasonló formációt hoztak létre Afrikában is FOCAC (Forum on China-Africa Cooperation – Kínai-afrikai Együttműködési Fórum) néven. Az együttműködés emiatt kulcsfontosságú az Egy Út Egy Övezet szempontjából, amelyet a 2015-ben a kínai Suzhou-ban megrendezett konferencián meg is erősített a kínai fél, hiszen Peking „a 16+1 együttműködést „Egy övezet, egy út programhoz szorosan kapcsolódó mechanizmusnak tekinti".[17]

De miért éppen Kelet-Közép Európát célozta meg a kínai diplomáciai és gazdaság és nem a népességben (ezáltal felvásárlási piacban) és gazdaságban sokkal jelentősebb és fejlettebb Nyugat-Európát? Goreczky Péter szerint 3 tényező motiválja Kínát a kelet-közép európai régióban: az első a térség földrajzi fekvése, hiszen a

terület országain végigfutó szállítmányozási útvonalak elősegítik a kínai áruk Nyugat-Európába történő gyorsabb és ezáltal olcsóbb szállítását. Másrészt a térség a koronavírus járvány ellenére is átlagban jobb gazdasági növekedést tudott felmutatni, mint Nyugat-Európa. „Harmadrészt pedig, a kínai cégek nagyméretű infrastrukturális beruházások, a privatizációs lehetőségek, illetve az állami közbeszerzési pályázatok miatt is élénken érdeklődnek a térség iránt.”.[18] Kína emellett a nagy infrastrukturális beruházásokkal megrendelésekhez segítheti az utóbbi években egyre lassuló építőipari szektorát, valamint növelni kívánja és tudja befolyását a régióban ás ezáltal az Európai Unióban is.

A 14+1 MEGÍTÉLÉSE

Gazdasági számok és mutatók szerint a kínai-kelet-közép-európai együttműködés a koronavírus járvány következtében bekövetkezett ideiglenes gazdasági visszaesés ellenére is növekszik. 2009 és 2014 között a térségből Kínába történő exportkereskedelem 173 százalékkal növekedett, amely jelentősen megelőzte EU-Kína közötti export növekedését, amely „csak” 91 százalék volt ugyanebben az időszakban.[19]



Forrás: China-CEEC Customs Information Center

A térség és Kína közötti kereskedelem 2020 óta minden évben növekedett az előző évekhez képesti viszonyítási alapon.[20]

Egyesek azonban negatívan ítélik meg az együttműködés e formáját. Vannak olyan hangok, akik szerint a résztvevő államok oly sok mértékben különböznek, hogy egységes, multilaterális döntések szinte nem is születhetnek a 14+1 keretén belül. Jó példa erre

a különbségre, hogy egyes tagállamok még Európai Uniós vagy NATO tagsággal sem rendelkeznek, s a balkáni tagországok között akár komoly politikai feszültségek is jelen lehetnek (Bulgária és Észak-Macedónia például).

Az Unión belül három fő érv szokott napvilágot látni az együttműködés e kerete ellen. Az első szerint a kínai beruházási és finanszírozási normák egyszerűen nem egyeztethetőek össze az uniós jogszabályokkal vagy egyenesen ellentétesek azzal. A második kritikai szerint a kínai fél elvei és értékei nem egyeztethetőek össze az európai értékekkel és elvekkel. „Harmadszor, egyes kritikus hangok arra hívják fel a figyelmet, hogy Kína igyekszik éket verni Európán belül, és a mechanizmussal az „oszd meg és uralkodj" elvet érvényesíti. Egyes szélsőséges nézetek a „16+1 együttműködést" egyenesen Kína trójai falovának tekintik. Mindezen kritikai megjegyzéseket – ha túlzóak is – és részben a KKE piac megőrzéséből fakad…"[21].

Egyes elemzők szerint az Európai Unió elitjei ma már veszélyként és kihívásként tekintenek Kínára és a Peking által folytatott gazdasági és nagyhatalmi politikára, amelynek a kelet-közép európai együttműködés máig a szerves része. Kína kihasználva az említett régió kicsiny gazdasági súlyát és tőkeszegénységét a gazdasági befolyásszerzéssel gyűri maga alá a régió államait ezzel megosztva az Európai Uniót. Egyes szerzők szerint azzal, hogy Kína rámutat, hogy ezen országok európai uniós csatlakozásuk ellenére is sok esetben továbbra is az európai periféria részei, tovább forgácsolja az Unió egységességét és az uniós intézményekbe vetett bizalmat a térség országainak a lakosságának körében, valamint hogy felfedi és felerősíti az Unión belül a már létező törésvonalakat és ellentéteket. Az együttműködésben részt vevő Unión kívüli tagállamoknak (például Szerbia) pedig akár alternatívát is kínálhat az Európai Unióval szemben.[22] Gazdasági szempontból Kína és a sok esetben a központi pekingi irányítás alatt álló állami többségi tulajdonú kínai vállalatok versenytársaik az európai cégeknek a kelet-közép európai piacon, ami további ellenérzéseket szül a nyugat-európai döntéshozóknál.

Összefoglalva tehát a „14+1" továbbra is a kínai-kelet-közép európai kapcsolatok egyik fontos mozgatórugója, még a balti országok kilépése ellenére is. „A létrejött intézmény egy olyan rugalmas és pragmatikus mechanizmusnak tekinthető, amely egyfelől érdem-

ben javította Kína és a KEE régió kapcsolatát, másfelől irányt mutat az „Egy övezet egy út" keretein belül Kína és más régiók kapcsolatainak a működtetésére.".[23]

Görögország – az Egy Út Egy Övezet egyik kulcsországa

Olaszországgal ellentétben (részletesebben lásd a következő fejezetben) az utóbbi évek és ciklusok különböző politikai színezetű kormányai szinte teljes mértékben egyetértettek a kínai és ezzel kapcsolatban a kínai befektetési kérdésekben, valamint az Egy Út Egy Övezet kapcsán. Láthatóan Athén Kína stratégiája pártoktól függetlenül pozitív képet mutat és a sokkal nagyobb olasz gazdasággal szemben sokkal inkább nyitott a további és mélyebb együttműködésre a kínai féllel. A 2008 után kialakult gazdasági válság és az euróválság miatt az ország vezetése új befektetők felé kacsintott: „a 2015-ben kormányra került radikális baloldali Syriza a gazdasági válság kezelésében, az infrastruktúra megújításában kiemelten számolt a kínai tőkére"[24]. Azóta látható, hogy a 2019-ben kormányra lépő, a radikális Syrizával szöges ellentétes politikát folytató, jobb közép Új Demokrácia és miniszterelnöke Kiriákosz Micotákisz is számol a kínai befektetőkkel, tőkével és igyekszik jó kapcsolatokat ápolni a pekingi vezetéssel.

A mediterrán térségben fekvő görög állam a katonai junta vezetése alatt nyitotta meg a hivatalos diplomáciai kapcsolatokat a Kínai Népköztársasággal. A görög állam kezdetben a nyugati hatalmakkal együtt elismerte a Csang Kaj-sek által vezetett kínai államot a kommunistákkal szemben. Ez azonban 1972-ben Nixon pekingi látogatása után megváltozott, s Athén ezután szigorúan követte az „Egy Kína" politikát, aminek köszönhetően a felek hivatalosan is felvették a diplomáciai kapcsolatokat 1972-ben. A kínai fél „cserébe" támogatja Athén azon törekvéseit, hogy a ciprusi és ezzel az észak-ciprusi kérdést az Egyesült Nemzetek Szervezetének az égisze alatt oldják meg.[25] Fontos megjegyezni azonban, hogy Görögország továbbra is főleg az Egyesült Államokra, a NATO-ra és az Európai Unióra támaszkodik a ciprusi kérdés megoldásában vagy a török feszültség enyhítésében

A két ország kapcsolata azután emelkedett újabb szintre, miután a felek 2006-ban stratégiai partnerséget kötöttek egymással. A kapcsolatok 2008 után, a COSCO pireuszi beruházása után lettek

igazán intenzívek. 2014-ben a Kínai Népköztársaság korábbi miniszterelnöke Li Ko-csiang látogatást tett az országban, ahol tovább mélyítették az országok közötti együttműködést. Később ugyanezen évben Hszi Csin-ping kínai elnök is villámlátogatást tett Rhodoszon. 2019-ben a kínai elnök Athénba látogatott, ahol a felek aláírták a Kínai Népköztársaság és a Görög Köztársaság Közötti Nyilatkozatot az Átfogó Stratégiai Partnerség Megerősítéséről.

A görög fél a radikális baloldali Aléxisz Cíprasz miniszterelnök vezetésével látogatott a kínai fővárosba, Pekingbe 2016 júliusában. Cíprasz közvetlenül a mandátuma lejárta előtt még 2019-ben ismét Pekingbe látogatott, hogy részt vegyen a második Út és Övezet Nemzetközi Együttműködési Csúcstalálkozón. Utódja a jobbközép Micotákisz 2021-ben részt vett kínai és kelet-közép európai vezetők csúcstalálkozóján Pekingben[26], majd 2023-ban a stratégiai partnerség 15. évfordulóján ismét a kínai fővárosba látogatott, ahol megerősítette a két fél között fennálló pozitív és baráti diplomáciai kapcsolatokat.

Az Egy Út Egy Övezet hivatalos 2013-as meghirdetése és bejelentése után, Görögország és az athéni vezetés volt az egyik első európai uniós állam, amely hivatalosan is csatlakozott a kezdeményezéshez 2018-ban. Még ugyanebben az évben a mediterrán görög állam csatlakozott a 16+1 kezdeményezéshez is, ezzel 17+1-re „emelve" azt. A kínai fél szempontjából Görögország és a pireuszi kikötő kérdése stratégiai fontosságú, hiszen Athén a gazdasági válságok után megtépázva sokkal inkább hajlott a kínai tőke és befektetések bevonására, mint a hasonlói kikötői vagy infrastrukturális tulajdonságokkal rendelkező Németország, Hollandia, vagy éppen Franciaország. A kínai fél felismerte, hogy a mediterrán országban sokkal könnyebben és talán olcsóbban is nagyobb befolyásra tud szert tenni, mint a fentebb említett nyugat-európai országokban. Olaszországtól eltérően Görögország az Európai Unió perifériáján és külső határán fekszik, így Kínának „nagyobb tér nyílik a manőverezésre, másrészt a kínai gazdasági együttműködés előnyei is kézzelfoghatóbbnak mutatkoznak. Peking így hosszabb távon is stabilabb EU-s partnerek között tarthatja számon Görögországot"[27].

A COSCO (China Ocean Shipping Company - Kínai Óceánhajózási Társaság) először 2008-ban kezdett befektetni a pireuszi kikötőbe, pontosabban a kikötő kettes és hármas számú mólójába. A

kikötő ekkor tehát még nem került kínai többségi tulajdonba, a kínai vállalat csupán a kikötői infrastruktúra egy részét használta és birtokolta. „2010. október 1-jén a COSCO egyik Görögországban bejegyzett leányvállalata a Piraeus Container Terminal (PCT) hivatalosan is elkezdte kezelni a kikötő konténertermináljait, ezzel pedig felfelé ívelő pályára állította az akkor még nehézségekkel küzdő kikötőt, ezzel együtt pedig nagy lökést adott a görög gazdaságnak is. Az első négy évben gyakorlatilag megnégyszerezték a konténerforgalmát a kikötőnek."[28]

Az ekkor még többségében görög állami tulajdonú PPA-t (Piraeus Port Authority - Pireuszi Kikötői Hatóság) azonban Athén privatizálni kívánta, hogy ezzel jusson új bevételekhez a költségvetésük kiegyenlítésér. A kínai COSCO vállalat végül 280 millió euróért vásárolta meg a PPA részvények 51 százalékát. „A COSCO-nak további 16%-os részesedést ígértek, ha elkötelezi magát 5 évre, ami alatt körülbelül 294 millió euró értékű kötelező befektetést kell végrehajtania a kikötőben. Ezt az egyezményt Stergios Pitsiorlas, a Görög Köztársaság Birtokfejlesztési Alapja (Hellenic Republic Asset Development Fund) elnevezésű privatizációs alap elnöke és Feng Jinhua, a COSCO pénzügyi vezetője írták alá a görög miniszterelnök Alexis Tsipras és a COSCO elnöke, Xu Lirong jelenlétében 2016 április 8-án."[29] A részvények további 16%-os transzferére végül 2021 októberében került sor, amelyért a kínai vállalat további 88 millió eurót fizetett.

A COSCO pireuszi vásárlása remekül beleillet és beleillik jelenleg az Ez Út Egy Övezet új tengeri selyemút rendszerébe. A kikötő a Kínából az európai, földközi-tengeri és közép-és kelet európai szállítás egyik legjelentősebb csomópontjává nőtte ki magát az évek alatt. Hszi Csin-ping kínai elnök 2019-es görögországi látogatásán meg is tekintette a kikötőt. A beruházással kapcsolatban a „sárkány fejének" nevezte a projektet, hiszen a pireuszi kikötő a stratégiai fekvése és a jelentős kínai részedés miatt kulcsfontosságú vált Peking számára is.

A kínai beruházás és a kikötő privatizálása ma is téma a görög belpolitikában. Athén 2016-ban a saját gazdasági válsága és az európai államok és az IMF nyomására kezdett jelentős privatizálási hullámba, amely szöges ellentétben állt az akkori szélsőbaloldali Syriza kormány hivatalos és meghirdetett politikájával. Az Európai Unió is végül felismerte, hogy a görög és más államok privatizálási folyamata alatt a pireuszi kikötőhöz hasonló kulcsfontosságú infrastruktúrák kerülhetnek a Brüsszel által „asszertívnak" látott

Peking kezébe, ezért az Unió végül „szigorította az EU-ban felvásárló vagy közbeszerzési pályázatokon induló külföldi társaságok külföldi működőtőke-befektetéseinek átvilágítását."[30] Egyes elemzések szerint a kínai fél kihasználja a görög állam gazdasági gyengeségét, s a beruházásaik cserébe próbál jobb politikai alkukat kicsikarni az EU egyik tagállamával. Példaként lehet erre megemlíteni, hogy 2017 júniusában a görög kormány vétóval élt az Európai Unióban, amikor az megpróbálta elítélni a Kínai Népköztársaságot emberi jogi kérdésben.[31]

Elmondható azonban, hogy Görögországnak és a görög gazdaságnak előnyösek a kínai befektetések, hiszen nem csak az országba beáramló külföldi tőkét növelik vele, de a különböző beruházások új munkahelyeket teremtenek a helyi görögök számára. A pireuszi-üzlet megnyitása után a görög-kínai kulturális és turisztikai kapcsolatok is fellendültek, hiszen 2017 óta közvetlen repülőgép járat működik és üzemel a két főváros, Peking és Athén között az Air China jóvoltából.[32] Mivel Görögország gazdasága és költségvetése szempontjából a turizmus kulcsfontosságú, nem csoda, hogy a görög turisztikai minisztérium szerint a kínai piac és a kínai turisták kulcsfontosságúak Athén számára.[33] A turizmus mellett a két állam egyre szorosabb kapcsolatot ápol az energiaszektorban is. A kínai állam által birtokolt Shenhua Csoport ugyanis a görög Copelouzos Csoporttal kötött megállapodást zöldenergetikai beruházásokkal kapcsolatban közel 3 milliárd euró értékben 2017-ben. Egy évvel később a görög parlament többsége megszavazta és elfogadta, hogy az ország egyes lignit erőműveit megvásárolja a kínai fél.

Kínai részről a befektetéseket, de főleg a pireuszi-kikötőt sikertörténetnek könyvelik el, s ezzel próbálják az Egy Út Egy Övezet további és új állomásait és befektetéseit reklámozni. A kínai kormány büszkén mutat a „győztes-győztes" szituációra, ahol mindegyik fél jól jár a kínai piacszerzéssel. A számok szerint a kikötőn átmenő teherforgalom valóban jelentős mértékben nőtt a 2016-os privatizáció óta.

Összefoglalva tehát, Görögország a földrajzi fekvése miatt kulcsfontosságú az Egy Út Egy Övezet szempontjából Pekingnek. A pireusi-kikötő „win-win" szituációját a kínai fél igyekszik minden más befektetésnél és jövőbeli projektnél példaként felhozni, hogy megmutassa, hogy egyes hangokkal ellentétben a Kínai Népköztársasággal való gazdasági kapcsolatok élénkítése és az Egy Út Egy Övezetben való részvétel csak előnyös a célországoknak. A görög

állam politikai hovatartozás nélkül nyitott a kínai befektetésekre, hisz mind a szélsőbaloldali, radikális Syriza kormány, mind a jobbközép Új Demokrácia által vezetett athéni kormány elősegítette a kínai-görög gazdasági kapcsolatok előrelépését.

OLASZORSZÁG, EGY ELVESZÍTETT HÍDFŐÁLLÁS KÍNÁNAK

Az olasz-kínai kapcsolatok az évezred második évtizedében kezdtek igazán fellendülni a folyamatos olasz gazdasági nehézségek miatt, ami végül 2019-ben csúcsosodott ki Róma csatlakozásával az Egy Út Egy Övezethez. Az intenzív kínai kapcsolatoknak azonban gátat szabott a Washington-ból érkező egyre nagyobb nyomás és a koronavírus járvány. Olaszország végül az új jobboldali kormány felállásával szakított elődjei politikájával és hivatalosan is kilépett az együttműködésből.

Olaszország a nyugati-európai partnereivel együtt a második világháború lezárása után nem tartott fent hivatalos diplomáciai kapcsolatokat a Kínai Népköztársasággal. Róma papíron ugyan kapcsolatban állt a nacionalista Kínával Tajvanon a vereségük után is, de sohasem nevezett ki nagykövetet Taipeibe. Olaszország hivatalosan 1970-ben vette fel a kapcsolatot a Kínai Népköztársasággal, amikor is elismerte Peking szuverenitási igényét Tajvan szigete felett és elismerte, hogy Peking és ezzel a kontinensi Kína az egyetlen legitim kínai állam. Az olasz döntés egyúttal ezzel megszakította az addigi diplomáciai kapcsolatait Tajvannal.[34] A hidegháború alatt az olasz-kínai kapcsolatok nem nevezhetőek intenzívnek, azonban fontos megemlíteni, hogy 1978-ban a felek kormányközi megállapodást írtak alá, amely megalapozta a későbbi kapcsolatokat, mind a gazdaság mind a tudományos kutatás területén.[35] Az új évezredben, pontosabban 2004-ben Carlo Azeglio Ciampi olasz köztársasági elnök látogatta meg először Kínát, majd szintén ugyanebben az évben Ven Csia-pao kínai miniszterelnök az európai turnéján ellátogatott Olaszországba, ahol az Egyesült Királysághoz vagy Németországhoz hasonlóan aláírt a római kormánnyal egy átfogó stratégiai partnerségi dokumentumot.[36] 2005-ben Olaszország csatlakozott Franciaországhoz és Németországhoz a kínai fegyverembargó feloldására irányuló törekvésben, amit végül az Egyesült Államok hiúsított meg. [37]Mindezt Romano Prodi miniszterelnök látogatása követett két évvel később 2006-ban. 2008 októberében Silvio Berlusconi olasz miniszterelnök követte elődjeit

egy pekingi látogatásait. A kapcsolatok egyik kicsúcsosodása a kínai elnök, Hu Csin-tao római látogatása volt 2009-ben, amelyet Napolitano olasz köztársasági elnök kínai útja követett 1 évvel később 2010-ben.[38]

Ugyan a szorosabb együttműködést nem a 2018-ban hivatalba lépett Guiseppe Conte olasz miniszterelnök indította, de kormányzása alatt csúcsosodott ki. Kormányzása alatt „a Gazdaságfejlesztési Minisztérium 2018 folyamán bejelentette „China Task Force" programját, amely a hazai gazdasági szereplőket szeretné ösztönözni a Pekinggel való szorosabb együttműködésre.".[39]

A kínai és a kínai gazdasági kapcsolatok megerősítése azonban elsőnek az atlantistának titulált Matteo Renzi kormányzása közben indult meg, amelyet az őt követő szintén atlantistának nevezett Paolo Gentiloni kabinet is követett. Renzi miniszterelnöksége alatt például egy kínai állami többségi tulajdonú vállalat a részvények 35 százalékát vásárolta meg az akkor még olasz állami többségi tulajdonban álló CDP Reti-ben. Gentiloni mindeközben az első G7-es miniszterelnök volt, aki részt vett az Egy Út Egy Övezet kooperációs fórumán Pekingben.[40]

Olaszország 2019 márciusában Hszi Csin-ping kínai elnök római látogatása alkalmával írta alá az úgynevezett Memorandum of Understanding-et (MoU) Kínával, amely szándéknyilatkozat volt az Egy Út Egy Övezetbe való részvétellel. A dokumentum 5 éves keretet fedett le, azaz 2024-ben kellett volna azt ismételten megújítani. A megállapodást Olaszország úgynevezett „sárga-zöld" koalíciója alatt, azaz a populista Öt Csillag Mozgalom és az erősen euroszkeptikus Lega kormányzása alatt került aláírására, amely jól beleillett Róma akkori azon törekvéseibe, hogy csökkentse a függését a nyugati intézményektől (értsd Európai Unió) és hogy új piacokat és lehetőségeket találjanak az ország számára. A lépéssel Olaszország volt az első G7-es tagország, amely ilyen szándéknyilatkozatot írt alá Pekinggel.[41] Egyes kutatók szerint a sárga-zöld koalíció vezette Olaszország csatlakozása az Egy Út Egy Övezethez nem más, mint az előző olasz kormányok Kína-politikájának „újra csomagolása", amelynek célja, hogy megmutassák a saját szavazóiknak, hogy az általuk vezetett olasz kormánynak igenis van szabad mozgástere az atlantista, európai intézményrendszeren kívül is.[42] Mindemelett, a tervezett kínai befektetések első sorban Észak-Olaszországot célozták meg (Genoa, Trieszt), amely a kormányzó Lega szavazóbázisának adott helyet.[43] A Giuseppe Conte vezette kormány döntését a politikai indokok mellett gazdasági

kérdések és motivációk is indokolták. A kormány ugyanis a kínai befektetésekkel szerette volna visszaállítani a piac bizalmát az országban, valamint arra törekedett, hogy az olasz államadósságot csökkentse külföldi központi bankok bevonásával. Kínát továbbá a koronavírus járvány előtt az olaszok többsége pozitív és megbízható partnernek látta. E kép kialakulásában az is segített, hogy a Kínai Népköztársaság és a Vatikán megegyezésre jutott a kínai keresztény püspökök kinevezéséről.[44] Mindemellett az olasz gazdaság 2018 második felére ismét recesszióba került, ami szöges ellentétben állt a koalíció azon választási ígéreteinek, hogy helyreállítják és növekedési pályára állítják az olasz gazdaságot.[45]

Mi motiválta Pekinget az egyezmény megkötésében? Megvizsgálva számos szakirodalmat Kínai Népköztársaságot elsősorban a politikai előnyök motiválták, hogy Olaszországot, a G7-es formáció egyik tagját is bevonja az Egy Út Egy Övezetbe. Peking ezzel nem csak egy óriási diplomáciai és médiagyőzelmet ért el, hanem az ő szempontjukból gyengítette az európai és NATO összetartást. A politikai motiváció megmutatkozik abban, hogy Kína az MoU óta eltelt években a görögországi vagy Magyarországi projektekkel ellentétben nem tett komoly lépéseket, hogy beváltsa gazdasági ígéreteit Olaszország felé, ahogy ezt a lentebbi trieszti példa is mutatni fogja.

Róma Egy Út Egy övezethez való csatlakozását az ország fő szövetségesei, főleg az Egyesült Államok gyanakodva fogadta. Fontos megjegyezni, hogy az MoU aláírásakor Donald Trump elnöksége alatt az Egyesült Államok közel egy éve már elindította az úgynevezett „kereskedelmi háborúját" Pekinggel szemben, így minden kínai lépést árgus szemekkel követtek Washingtonban. Napokkal az egyezmény aláírása előtt a Fehér Ház Nemzetbiztonsági Tanácsa arra figyelmeztette Rómát, hogy belépésük az Egy Út Egy Övezetbe nem fog semmilyen előnyt nyújtani az olasz embereknek.[46] Washington később további nyomásgyakorlásként szankciós listára rakta a trieszti befektetésben főszerepet játszó kínai CCCC állami többségi tulajdonú vállalatot. Az Európai Unió az egyezmény előtt mindeközben elfogadott egy olyan dokumentumot, amely Kínát „stratégiai riválisként" ír le, amely igen komoly elmozdulás volt az eddigi pozitív vagy semleges álláspontól.[47] Mark Rutte holland miniszterelnök szerint Olaszországnak „nem szabad naivnak lennie" Kínával szemben.[48] Az egyes individuális kritikák ellenére az Európai Unió azonban nem állított komoly akadályt a beruházás és megállapodás ellen. Ennek egyik oka lehet, hogy 2019-ban az

Unió tagjainak közel fele írt már alá hasonló megállapodásokat és memorandumot Pekinggel, köztük az akkori Európai Bizottság vezetőjének, Jean-Claue Juncker-nek a Luxembourgja.

De mi is található pontosan ebben a dokumentumban, amely mint fentebb is látható sok vitát váltott ki Olaszországon belül és a szövetségeseinél? Az MoU 6 területet fed le és említ: szállítmányozás és infrastruktúra, kereskedelem és befektetés, pénzügyi együttműködés, zöld beruházások, szakpolitikai dialógus és konnektivitás.[49]

Az olasz-kínai MoU kulcsfontosságú hozománya a trieszti kikötő kérdése volt. Az MoU megkötésével egyetemben Hszi Csin-ping kínai elnök római látogatása alatt több befektetési projektet is bejelentett, köztük az észak-olaszországi kikötőbe való kínai beruházást, amelyet a kínai állami többségű tulajdonú CCCC (China Communications Construction Company - Kínai Kommunikációs Építőipari Vállalat) kötött meg a trieszti kikötői hatóságokkal. A megállapodásnak három fő része volt: az első értelmében a CCCC a kikötőt tulajdonló vállalattal, illetve még egy olasz partnerével egy úgynevezett „Trihub-ot" hozna létre. A Trihub lényege, hogy összekötné a kikötőt a környék két legnagyobb olasz vasúti csomópontjával Cervignano-val és Villa Opicina-val. A projekt teljes költsége 200 millió euró, amelyből 160 milliót fedezne az olasz fél, míg a CCCC 40 millióval járulna hozzá a projekthez. E fejlesztésnek a célja, hogy megkönnyítse a kikötőbe beérkező kínai áruk tehervagonokra tételét, amelyek így gyorsabban tudnának eljutni az európai belső piacra. A megállapodás második része, hogy a trieszti kikötői vállalat opcionális jogot kap a szintén CCCC által épített kassai multimodális terminálban, amely már a megállapodás aláírásakor rendelkezett vasúti összeköttetéssel az olasz kikötővárossal. Az egyezmény harmadik pontja az volt, hogy a kínai fél ígéretet tett arra, hogy logisztikai központokat hoznak létre majd kínai kikötőkben, amelyet olasz kis-és középvállalat használhatnak majd, hogy megkönnyítés nekik az exportot az ázsiai országba.[50]

Az olasz fél azt várta, hogy a kikötő és a környék infrastruktúrájába érkező kínai beruházás megélinkíti majd a kikötő teherforgalmát és valódi alternatív kínál majd a nagy nyugat-európai kikötőkkel (Hamburg, Rotterdam stb) szemben, valamint a megállapodás harmadik pontjával majd fellendül az olasz export Kína felé, ezzel csökkentve az egyre növekvő kereskedelmi deficitet a két ország között.

A MoU aláírása és a trieszti projekt bejelentése óta azonban a kínai fél nem váltotta be teljesen az ígéreteit. A kassai intermodális csomópont továbbra sem készült el, így az olasz fél sem élt vásárlási jogával. Egyes indoklások szerint a kínai fél több ok miatt nem váltotta be az előzetes ígéreteit. Az első indok a jelentős változások és kormányváltások az olasz politikában, amely új Kína politikát is eredményezett Rómában (lásd a lentebbi alfejezet). Egy második indok a trieszti kikötőhatóság elnökének, Zeno D'Agostino-nak elmozdítási kísérlete a korrupciós vádak alapján. Durkin szerint az egyértelműen Kína-barát és a projektet a kezdetektől való támogató D'Agostino elmozdítása komoly ellenszenvet szült a kínai félben.[51] Egy újabb indok a projekt csúszásában Washington és a BIS (Bureau of Industry and Security - Ipari és Biztonsági Hivatal) azon döntése, hogy szankciós listára tetette a CCCC-t. Egyértelmű késleltetési ok a koronavírus járvány és a kínai, hazai gazdasági gondok, valamint a gazdaság növekedésének lassulása. A politikai vita és az ellenállás a helyi közösségek részéről tovább nehezítette a helyzetet (Trieszt különleges helyzete és függetlensége): Trieszti civilszervezetek szerint a kínai beruházással Róma megsérti a város úgynevezett szabad kikötői státuszát. Ezzel kapcsolatban potenciális veszély a beruházásra nézve, hogy mindez akár az ENSZ elé is kerülhet.[52]

Összefoglalva tehát az olaszországi Trieszt kikötőjének kínai befektetési tervének meghiúsulása számos tényező összjátékának eredménye volt, amelyben szerepet játszott többek között Washington és az amerikai vezetés aggodalmai a kínai befektetések politikai és gazdasági következményei miatt. A projekt megvalósítását tovább nehezítették a koronavírus járvány és az ebből (is) fakadó kínai gazdasági lassulás és a külföldi befektetésekre vonatkozó bizonytalanságok.

2021 februárjában Conte második kormányának bukása és Mario Draghi technokrata kormányának megalakulás az egyre erősödő amerikai nyomások mellett komoly változásokat hoztak az addig igencsak pozitív kínai-olasz kapcsolatokba. Az új miniszterelnök beiktató beszédében és a későbbi egyesült királyságbeli G7-es csúcson is kritikával illette Pekinget, valamint bejelentette a MoU felülvizsgálatát. Mindezt egy sor intézkedés követett, amely meggátolt különböző kínai vállalatokat, hogy olasz cégeket vásároljanak fel. Draghi színre lépése óta az olasz politikai pártok is sorra fordulnak el Peking felől, amely Andornino szerint négy esemény-

nyel indokolható: Peking lépései Hong Kongban, a kínai koronavírus járvány kezelése, az ujgur kérdés Hszincsiang-ban és Kína hozzáállása az orosz-ukrán háborúhoz.[53] A Draghi-kormány kínai politikáját az őt követő, tisztán jobboldali Meloni-kormány is követte, amely 2022 októberében alakult meg. A hárompárti (Fratteli d'Italia, Forza Italia és Lega) kormányból a miniszterelnököt adó Fratelli volt az, amely már a MoU 2019-es aláírásakor kritizálta a dokumentumot, míg a Lega tagja volt annak a kormánynak, amely mindezt tető alá hozta. Meloni már a választási kampányban is arról értekezett, hogy „hiba volt" Olaszország csatlakozása az Egy Út Egy Övezethez[54]. A jobboldali olasz kormány végül hivatalosan 2023 december harmadikán értesítette a kínai felet egy feljegyzésben, hogy Róma nem kívánja megújítani a MoU-t és hogy hivatalosan is kilép az Egy Út Egy Övezet kezdeményezésből.[55] Az olasz kormány hivatalosan már e év tavaszán megkezdte az előzetes tárgyalásokat a kínai féllel. Insisa szerint a decemberi hivatalos kilépés dátuma egy tudatos időzítés volt Róma részéről, hogy minél kisebbek és kezelhetőbbek legyenek a potenciális politikai és diplomáciai következmények. A döntés előkészítésére szolgált nagy valószínűséggel az olasz külügyminiszter szeptemberi kínai látogatása, valamint Meloni és Li Csiang kínai miniszterelnök találkozója ugyanebben a hónapban az indiai G20-as csúcstalálkozó alkalmával.[56] Az olasz fél tudatosan időzítette a kilépést a 2023-as pekingi Egy Út Egy Övezet Fórum utánra, hiszen a kínai félnek politikailag rendkívül kényelmetlen lett volna a kilépés közvetlenül a fórum előtt. Egyes források szerint különböző üzleti és politikai csoportok azonban nem értettek egyet a kormány tervezett lépésével és komoly lobbitevékenységet folytattak, hogy megakadályozzák a kilépést.[57]

Róma kilépését politikai és gazdasági okokkal lehet magyarázni. Ahogy a fentebbi alfejezetben kifejtésre került, a nagy kínai beruházási projekt Trieszt-ben nem volt sikeres, miközben az olasz kormány(ok), több potenciális kínai felvásárlást megakadályoztak és megvétóztak. A politikai indokok mögött az olasz kormány atlantista elköteleződését kell vizsgálni. A Fratelli-t és a szintén a koalícióban résztvevő Lega-t gyakran vádolták azzal, hogy NATO-és EU ellenes politikát kíván folytatni. Georgia Meloni miniszterelnök a döntésével világos üzenetet akart küldeni Washingtonba és Brüsszelbe, hogy Róma továbbra is elkötelezett tagja és támogatója az euro-atlantista kapcsolatoknak és intézményrendszernek.

Összefoglalva tehát az új évezredben, különösen az Egy Út Egy Övezet kezdeményezés keretein belül, az olasz-kínai kapcsolatok fokozatosan erősödtek, különösen a kínai befektetések és együttműködések terén. 2019-ben Olaszország csatlakozott az Egy Út Egy Övezethez, de ez a lépés komoly vitákat váltott ki nemcsak Olaszországban, hanem szövetségesei körében is, különösen az Egyesült Államokban. Az olasz kormány elsődleges célja a kínai befektetésekkel és együttműködésekkel az volt, hogy új piacokat találjanak és csökkentsék a függőségüket a nyugati intézményektől. Azonban a trieszti kikötő beruházása és más ígért projektek nem váltották be teljesen a hozzájuk fűzött reményeket. Több tényező, beleértve az olasz politikai változásokat és az amerikai nyomást, hozzájárultak ahhoz, hogy ezek a projektek ne valósuljanak meg a tervezett módon. Az olasz politikai színtéren történt változások, különösen Mario Draghi kinevezése miniszterelnöknek, komoly fordulatot hoztak az olasz-kínai kapcsolatokban. Draghi kormánya felülvizsgálta az Egy Út Egy Övezetbe való csatlakozást, és kritikát fogalmazott meg Peking politikájával kapcsolatban. Ezt követően a már Georgia Meloni vezette olasz kormány hivatalosan kilépett az Egy Út Egy Övezetből, hangsúlyozva az euro-atlantista kapcsolatok fontosságát és elkötelezettségüket Washington és Brüsszel iránt. Ez a politikai és gazdasági döntés azt mutatja, hogy Olaszország számára továbbra is az euro-atlantista kapcsolatok az elsődlegesek, és hogy nem kívánnak túlságosan függővé válni Kínától. A döntést azonban belső és külső nyomások is befolyásolták, és az olasz kormány szándékosan időzítette a kilépést annak érdekében, hogy minimalizálja a politikai és diplomáciai következményeket.

Litvánia és az Egy Út Egy Övezet

A két ország közötti diplomáciai kapcsolatokról csak Litvánia 1990-es függetlenné válása után érdemes értekezni. 1991 szeptember 14-én történt meg a diplomácia csatornák hivatalos megnyitása, amit a kínai nagykövetség vilniusi átadása és megnyitása követett egy évvel később 1992-ben. 1 héttel Litvánia függetlenségének elismerése után a két ország egy közös kommünikében kijelentette, hogy Litvánia elismeri, hogy „a Kínai Népköztársaság kormánya egyedüliként Kína törvényes kormánya és Tajvan pedig a kínai területek elidegeníthetetlen része”[58]. Ugyanebben a doku-

mentumban Vilnius ígéretet tesz, hogy nem létesít hivatalos kapcsolatokat a Tajvan szigetén működő kormánnyal. [59] Pekingben 1995-ben nyílt meg Litvánia nagykövetsége. 2000-ben Li Peng kínai miniszterelnök hivatalos látogatásra érkezett a balti országba, ám a kétnapos program helyett csupán csak két órát töltött a vilniusi reptéren, mivel a litván parlament ekkor egy antikommunista kezdeményezést vitatott éppen meg, amit a kínai fél neheztelt.[60] Két évvel később 2002-ben Csiang Cö-min kínai elnök tett látogatást Litvániában. A 2010-es években több magas rangú találkozó volt különböző litván és kínai szereplők között. Ezek közül kiemelendő, hogy a litván államfő Dalia Grybauskaitė 2018-ban találkozott Hszi Csin-ping kínai elnökkel Sanghajban egy kínai kereskedelmi expó keretein belül.[61] A felek közti kapcsolat ugyanebbe az időszakban kisebb válságot élt át, amikor Grybauskaitė 2012-ben találkozott a Dala-i lámával, ám 2015-re a viszony rendeződött.[62]

A baltikumi ország hivatalosan 2016-ban csatlakozott az Egy Út Egy Övezethez, amikor Olaszországhoz hasonlóan aláírt egy MoU-t (Memorandum of Understanding – Egyetértési Nyilatkozat) a Kínai Népköztársasággal. A dokumentum logisztikai, szállítmányozási és infrastrukturális együttműködés mellett kitér a kölcsönös befektetésekre, a tudományos és pénzügyi kooperációra is.[63] Litvánia 2012-ben az összes többi baltikumi országgal együtt az alapítók között volt a 16+1 kezdeményezésben. 2018-ban a litván külügyminiszter még pozitívan nyilatkozott az együttműködésről és Litvánia pekingi nagykövete is arról értekezett, hogy a 16+1 formáció és az azon keresztüli együttműködés Kínával illeszkedik az Európai Unió Kína stratégiájába.[64]

Litvánia az Egy Út Egy Övezetben való részvételével főleg a közlekedési és kommunikációs infrastruktúrájának a fejlődését remélte. 2015-ben a kínai állami tulajdonú CMG (China Merchants Group - Kínai Kereskedelmi Csoport) jelezte a litván partnerei felé, hogy vizsgálják egy lehetséges beruházást Klapeida kikötőjébe. A vállalat vezetői e szándékukat megerősítették egy évvel később a regnáló litván miniszterelnök. 2018-ban pedig olyan médiahírek jelentek meg, hogy Kína további négy nagy volumenű és jelentőségű infrastrukturális projektet készül végrehajtani a baltikumi országban.[65] A potenciális befektetések mellett konkrét lépésekre is sor került: többek között elindult a direkt vasúti szállítmányozás a litván főváros és a nyugat-kínai metropolisz, Csunking között. Mind-

emelett Európában elsőként létrejött a közvetlen vasúti postai összeköttetés Kína és az Európai Unió között.[66] Ezen években Litvánia és az ország politikai elitjei a Kínával fenntartott kapcsolatokat szinte csak kizárólag a gazdasági kérdések szempontjából közelítették meg.

A fentebbi megközelítés azonban a 2010-es évek végére azonban szinte teljesen megváltozott és litván döntéshozók új perspektívákon keresztül kezdtek tekinteni a Kínai Népköztársaságra. A litván vezetők hirtelen biztonságpolitikai szempontokból kezdték vizsgálni a kapcsolataikat Pekinggel. Ez főleg a geopolitikai változásokkal indokolható, aminek keretein belül a Donald Trump vezette Egyesült Államok egyre erősebb fellépést sürgetett Kínával szemben az európai szövetségeseitől: erre remek példa a NATO 2019-es Londoni Deklarációja, amely sürgette a szövetség tagjait, hogy vizsgálják meg és felül az eddigi kínai együttműködésüket.[67]

2019-ben az előzetes pozitív várakozások ellenére, az ország államfője bejelentette, hogy nemzetbiztonsági fenntartásai vannak a tervezett klaipeda-i kínai beruházással szemben. Az elnök kijelentéseit és aggályait az akkori honvédelmi miniszter is osztotta, hisz szerinte az említett kikötőn érkezik be az országba a legtöbb amerikai és NATO erő, ami miatt bármilyen kínai jelenlétet vagy befektetést „stratégiai kockázatnak" kell tekinteni.[68] 2020-ban a litván parlament szigorította az 5G kommunikációs hálózatra vonatkozó szabályait, amely effektíven kizárta a kínai Huawei és ZTE vállalatokat bármilyen potenciális együttműködésből. A litván attitűdök megváltozása ugyan a külső szemlélőnek hirtelen lehet, de közelebbről megvizsgálva már 2019 előtt is voltak olyan hangok, amelyek figyelmeztettek a kínai együttműködés veszélyeire. Még 2017-ben az ország miniszterelnöke Saulius Skvernelis arról beszélt, hogy törekednek a kínai kapcsolatok elmélyítésére, de nem szabad figyelmen kívül hagyniuk a kínai politikai rendszer sajátosságait.[69]

A kapcsolatok megromlása Vilnius és Peking között 2019 augusztusában kezdődött, amikor is kiderült, hogy a vilniusi kínai nagykövetség dolgozói részt vettek a követség épülete előtt tartott Tibet-párti tüntetés ellen tiltakozó akcióban, ami során 2 kínai állampolgárt a litván rendfenntartó erők előállítottak és pénzbírsággal sújtottak rendbontásért. Az eset után a litván külügyminiszter bekérette a kínai nagykövetet és diplomáciai jegyzékben tiltakozott a kínai fél magatartásával szemben. 2021-ben az Európai Unió és több angolszász ország szankciókat vetett ki kínai tisztségviselők

ellen az ujgur kérdés miatt. A kínai fél szerint a lépés beavatkozás volt Kína belügyeibe s a szankciókra válaszul a kínai fél szintén szankcionált európai tisztségviselőket, köztük egy litván parlamenti képviselőt[70]. A litván parlament tovább eszkalálta a történéseket azzal, hogy 2021 májusában hivatalosan is elítélte az „ujgur népírtás" és az emberiség elleni bűntetteket Kínában.[71] 2021 februárjában jól mutatta a kapcsolatok romlását, hogy Litvánia Észtországhoz hasonlóan nem vett részt államfői vagy miniszterelnöki szinten az online megrendezett 17+1 találkozón, ahol a kínai felet a legmagasabb szint, Hszi Csin-ping elnök képviselte. Vilnius-t a találkozón Marius Skuodis közlekedésügyi miniszter képviselte.[72] Litvánia végül 2021 májusában hivatalosan is kilépett a 17+1 együttműködésből. Vilnius a döntést azzal indokolta, hogy a formáció „aláássa az EU egységét, és felszólították a többi uniós országot, hogy kövessék a lépésüket".[73] Litvánia lépését végül a két másik baltikumi ország is követte 2022 augusztusában, 14+1-re „redukálva" a szervezetet.[74]

A kapcsolatok mélypontját a vilniusi tajvani képviseleti iroda kérdése hozta el. Az Európai Unió és a világ legtöbb tagállama a hasonló irodákat a sziget, de facto fővárosának, Tajpejnek a nevével használja, míg a litván fél ragaszkodott a „tajvani" kifejezés használatához, ám hangsúlyozták, hogy mindez nem jelent változás az ország hivatalos egy Kína politikájában. A lépésre válaszul Peking 2021 augusztusában visszahívta a vilniusi nagykövetét és követelte, hogy a litván fél is tegyen hasonló lépéseket. A képviseleti iroda ugyanebben az évben novemberben nyílt meg, ami után a kínai fél ideiglenes ügyvivői szintre csökkentette a diplomáciai kapcsolatait a baltikumi országgal.[75] Peking szerint a lépéssel Litvánia beavatkozott Kína belügyeibe, aláásta Kína területi integritását és szuverenitását, valamint rendkívül rossz precedenst teremtett.[76]

A diplomáciai lépések mellett a kínai fél gazdasági lépésekre is elszánta magát, aminek következtében megszűnt mindenféle kooperáció a két ország között az Egy Út Egy Övezet kapcsán, hiszen a kínai fél leállította a közvetlen vasúti teherforgalmi szállítást Vilnius és Csunking között. A klapeida-i kikötő igazgatója pedig 2023-ban bejelentette, hogy felfüggesztenek minden tárgyalást a kínai féllel az esetleges beruházással kapcsolatban.[77]

Peking kezdetben nem hivatalos szankciókkal és késleltetésekkel sújtotta az országba irányuló litván exportot: Litvániát pár nap

erejéig kivették a kínai vámkezelési rendszerből, aminek következtében a litván áruk „beragadtak" a kínai kikötőkben. E mellett a kínai fél felfüggesztette a Klaipeda kikötőjéből érkező összes exportot.[78] Ennek következtében a litván export mértéke csökkent, míg a Kínából beáramló import változatlanul nőt, így növelve a már így is jelentős kereskedelmi deficitet. A hivatalos szankciókat a kínai fél 2022 februárjában hirdette ki, amikor is a kínai vámhivatal megtiltotta a litván tejtermékek és bizonyos húskészítmények behozatalát az országba arra hivatkozva, hogy a litván fél nem nyújtotta be a szükséges dokumentumokat. Egyes kutatások és kimutatások szerint a lépésekkel közel 91 százalékkal csökkent a Litvániából Kínába irányuló export az előző éves adatokhoz képest, amely több mint 130 litván vállalatot érintett.[79] A kínai fél úgynevezett másodlagos szankciókkal is élt, azaz exportáló országtól függetlenül szankcionálta az olyan termékeket, amelyeknek egyes elemeit Litvániában állítottak elő.[80] A litván kormány és intézmények szerint azonban a szankciók nem okoztak komoly károkat, s a litván nemzeti bank kutatása szerint is csak 0.1%-al csökkent a gazdaság növekedése az intézkedések következtében.[81]

A litván kormány szerint a kínai fél lépései ellentétesek a WTO (World Trade Organization - Kereskedelmi Világszervezet) és a nemzetközi kereskedelem szabályaival és az Európai Unió segítségét kérte. Brüsszel válaszul két lépést foganatosított: az EU a WTO-n keresztül vizsgálatot sürgetett a kínai lépések ellen, valamint úgynevezett kényszerítésellenes eszköz (anti-coercion instrument) bevezetésére tett javaslatot 2021-ben.[82] A litván elnök később elismerte, hogy hiba volt a „tajvani" név megengedése tajpeji képviseletnek. Kiemelte, hogy a kormány nem egyeztetett előre a hivatalával a lépésről és nem számoltak a gazdasági következményekkel, amelyet sok cég kifogásolt. Nauseda azonban a kínai válaszlépéseket „támadásként" írta körül és arra sürgette az országa kormányát, hogy ezt az üzenetet közvetítse az európai unió tagállamai fel.[83]

Összefoglalva tehát a Litvánia és Kína közötti diplomáciai kapcsolatok jelentős változáson mentek keresztül az elmúlt évtizedekben. Kezdetben gazdasági együttműködésre összpontosítottak, de a 2010-es évek végén biztonságpolitikai aggodalmak és geopolitikai változások miatt megváltozott a perspektíva. Ez vezetett a kapcsolatok romlásához és a feszültségék növekedéséhez, különösen az Egy Út Egy Övezet kezdeményezés kapcsán. A baltikumi ország a

kezdeményezés meghirdetésekor pozitívan állt hozza és szinte elsők között kötött egyetértési megállapodást a kínai féllel, azt remélve, hogy jelentős beruházások érkeznek az országba. A kezdeti sikerek és az eltervezett nagy volumenű befektetések ellenére a két ország viszonya és kereskedelmi kapcsolata gyorsan megváltozott a geopolitikai változások miatt. A tajvani képviseleti iroda megnyitása nyílt törést okozott a két fél között, amelyek a kínai szankciókkal, az Egy Út Egy Övezet keretein belüli együttműködések felfüggesztésével és Litvánia a 17+1 együttműködésből való kilépésével csúcsosodtak ki.

MAGYAR-KÍNAI KAPCSOLATOK A RENDSZERVÁLTÁS UTÁN

„1949. október 4-én, szinte rögtön annak október 1-jei kikiáltása után Magyarország elismerte a Kínai Népköztársaságot, s az október 6-án megérkező gyors kínai válasszal a két ország felvette a diplomáciai kapcsolatot. A magyar követ, Safrankó Emánuel 1950. február 15-én, a budapesti kínai követ, Huang Zhen pedig 1950. augusztus 4-én nyújtotta át megbízói levelét.”.[84] A Varsói Szerződés és a keleti blokk sok országához hasonlóan a kínai kapcsolatok nem élveztek prioritást a magyar külpolitikában közvetlenül a rendszerváltás utáni időszakban. Az ország ekkor a nyugati (NATO, EU) integrációra koncentrált inkább. Ennek ellenére több magas szintű találkozó is történt az évezred forduló előtt, ami közül kiemelkedik Csiang Cö-min kínai elnök 1995-ös magyarországi látogatása. A Medgyessy-kormány prioritásként kezelte, hogy a kormányzásuk alatt fejlődjenek a magyar-kínai kapcsolatok. E politikának egyik végterméke a 2004-ben megszületett dokumentum, amely „a kapcsolatok új politikai minősítéseként a baráti és együttműködési partnerség fogalmát határozták meg.”[85] valamint Hu Csin-tao kínai elnök magyarországi látogatása 2004-ben. Medgyessy utódja, Gyurcsány Ferenc több alkalommal is Kínába látogatott a kapcsolatok elmélyítése érdekében. A 2010-es kormányváltás után a kapcsolatok még intenzívebbé váltak a Keleti-nyitás meghirdetésével. A gazdasági kapcsolatok (amelyek a következő alfejezetben vannak részletesebben tagolva) a politikai kooperáció is egyre gyakoribb lett. Ezek közül kiemelendő a 2017-es pekingi látogatás, ahol Orbán Viktor miniszterelnök a kínai államfővel tárgyalt az OBOR nemzetközi együttműködési fórum alkalmából. A találkozó hagyatéka volt, hogy stratégiai partnerségre emelkedtek

a kapcsolatok.[86] „Érdemes megemlíteni, hogy Orbán politikai pozíciójának stabilitása és folytonossága Magyarországon szilárd alapokat biztosít az együttműködéshez”[87], amely szintén közrejátszik abban, hogy miért is tekint Peking stratégiai partnerként Magyarországra.

Magyarország és az Egy Út Egy Övezet

Magyarország stratégiai földrajzi fekvése miatt rendkívül fontos szerepet kap az Egy Út Egy Övezet kezdeményezésben, és az ország a legnagyobb kínai befektetések egyik célországa. Magyarország az OBOR elindulása óta intenzíven érdeklődött az abban való részvételben, amely szorosan illeszkedett a 2010-ben megválasztott és hivatalba lépett Orbán-kormány úgynevezett Keleti-nyitás politikájába, amely nagyban kompatibilis a kínai fél diplomáciájával is. E gazdasági-és külpolitika lényege az volt, hogy diverzifikálják Magyarország gazdasági kapcsolatait és hogy erősítsék a kereskedelmet Ázsiával és a globális déllel, valamint „hogy új nyersanyagforrások, illetve piacot találjanak a magyar vállalatok, Magyarország számára…”.[88] Magyarország azonban már az Egy Út Egy Övezet meghirdetése előtt is népszerű célországa volt a kínai tőkének és a befektetéseknek, elég csak a ZTE és a Lenovo beruházásaira vagy a BorsodChem 2011-es kínai felvásárlására gondolni.[89]

Budapest volt az első európai ország, amely egyetértési nyilatkozatot (MoU-t) írt alá a kínai állammal még 2015-ben. Magyarország e mellett elsőként adott otthont a 16+1 kezdeményezésnek, nagy szerepet játszva annak megalakulásában és intézményesítésében.[90] Budapest e mellett Európában szintén elsőként hozott létre Pekinggel karöltve olyan munkacsoportot, amely kifejezetten az Egy Út Egy Övezettel foglalkozik.

Az Egy Út Egy Övezet térségen áthaladó és érintő folyosói közül kettő is érinti Magyarországot. Az ukrán helyzet miatt azonban az Új Eurázsiai Szárazföldi Gazdasági folyosó egyes részei okafogyottá váltak. Ellenben a Közép-Ázsia-Nyugat Ázsia Gazdasági Folyósó egyik kulcsállama Magyarország: „A kínai többségi tulajdonban lévő pireuszi kikötőből, Macedónián és Szerbián át vasúton érkezhet az áru Magyarországra – és rajta keresztül utazhat tovább az EU legfontosabb gazdasági központjaiba.”[91] A lentebb részeletesen taglalt Budapest-Belgrád vasútvonalon kívül Magyarország és Kína együttműködése kapcsán az Egy Út Egy Övezetben, fontos

megemlíteni a kínai expresszvasutat is, amely nagy jelentőséggel bír a két ország közötti közvetlen vasúti kapcsolatban, valamint a debreceni és szombathelyi repülőteret érintő fejlesztések és beruházások.

Budapest-Belgrád vasútvonal, az OBOR legjelentősebb magyarországi projektje

Az Egy Út Egy Övezet kezdeményezés és együttműködés magyarországi zászlóshajója egyértelműen a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztése, amelyen lényege egy 350 kilométeres gyorsvasúti pálya kialakítása a két európai főváros között, amely kettő és félhárom órára csökkentené a menetidőt. A projekt illeszkedik Peking már meglévő beruházásaihoz, stratégiáihoz és útvonalaihoz, például a pireuszi kikötőhöz, ahonnan Macedónián keresztül érkeznének meg a kínai áruk a szerb-magyar szakaszra. A vasúti szakasz felújításáról és modernizálásáról a 2013 novemberében rendezett bukaresti 16+1 csúcson született elvi döntés a kínai, szerb és a magyar felek között. Két évvel később, 2015-ben pedig hivatalosan is aláírták a felek a projekttel kapcsolatos hivatalos együttműködési megállapodást, amit a 2016-os rigai csúcson aláírt szerződés követett.[92] A beruházás volt a 16+1 együttműködés első nagyobb volumenű beruházása a térségben, így annak megvalósulása nem csak Magyarország és Szerbia számára kulcsfontosságú, hanem presztízskérdés a Kínai Népköztársaság számára is, hisz a projekt sikeressége ösztönözheti az együttműködés többi országát hasonló projektek elindítására. A projekt esetleges bukása azonban jelentős presztízsveszteség lenne Peking számára.

A teljes beruházás, ideértve a szerb részt is nagyjából 3 milliárd euró kerül, ennek közel felét a 160 kilométer hosszú magyar szakasz teszi ki. A költségek 85%-át a felek kínai hitelekből finanszírozzák.[93] A magyar szakasz a 2017-es becslések szerint 472 milliárd forintba kerül, amihez a szükséges hitelt az Export Import Bank biztosítja: „a szerződések szerint a fővállalkozó egy nonprofit vegyesvállalatként működne: a cégben a MÁV 15 százalékos, míg a China Railway International Cooperation 85 százalékos tulajdonrésszel rendelkezne."[94]. A szerb részről már 2018 szeptemberében megindult a projekt a belgrádi és zimonyi részek építésével, amit a magyar szakasz építésének a megindulása követett. Jelenlegi becslések szerint az elkövetkező két éven belül átadhatják a teljes szakaszt.

A magyar fél a projektben való részvételét több szempont is indokolhatja: „Pozitív érv a Belgrád-Budapest vasútprojekt mellett, hogy a vasúti szállítás feltételi egyre inkább versenyképessé válnak a költség és sebesség tekintetében, amely előre mozdíthatja ebben a relációban a forgalom növekedését. Ez azt is jelentheti, hogy a magyar gazdaság hagyományosnak tekinthető tengeri kijáratai mellett új kikötők színesítik a palettát."[95] E mellett Magyarország a földrajzi fekvése következtében könnyen az Európába érkező kínai áruk logisztikai vagy elosztó központjává válhat, amely a tranzitdíjak mellett új munkahelyeket is létrehozhat. Mindemellett a beruházás megnyithatja az utat újabb kínai cégek magyarországi betelepüléshez, amelyre kiváló példa a CATL kínai akkumulátorgyártó debreceni, vagy BYD elektromosautógyártó kínai cég szegedi beruházása is. A vasúti fejlesztés pedig egy teljesen új beszállítási láncot alakíthat ki, amely elősegíti a térség gazdasági fejlettséget.[96]

A kínai felet is több indok köti a projekthez, az egyik a már fentebb említett politikai motiváció, hogy a beruházást a kínai Egy Út Egy Övezet egyik térségbeli zászlóshajójává emeljék, ezzel motiválva további beruházásokat a térség más államaiban is. Egy második indok, hogy ez az első eset, hogy kínai cég vasútvonalat épít vagy újít fel az Európai Unióban, így az itt lefektetett munka referenciaérték lehet a jövőben. E mellett kulcsfontosságú a már meglévő (pireuszi) beruházásaik kiegészítésére, amellyel tovább csökkenthetik a kínai áruk Európába történő szállításának idejét és költségét.

Az előnyök ellenére Mátés Tamás szerint a kockázatok magasak, hiszen maga az építkezési költségek is jelentősek, ami miatt kérdéses a projekt megtérülési lehetősége. Mindemelett a projekt bármelyik államában (Szerbia, Észak-Macedónia, Görögország) bármi nemű csúszás vagy esetleg politikai probléma komoly ráhatással lenne természetesen a magyar félre és szakaszra is.[97]

Összefoglalva tehát a magyar fél a kelet-közép európai régió egyik leginkább motivált országa a kínai együttműködés és projektek kapcsán. A szocialista korszakból fennmaradó kapcsolatok jelentőségét a különböző színezetű magyar kormányok a rendszerváltás után hamar felismerték, ám az igazán intenzív együttműködés a 2010-es országgyűlési választások után felálló második Orbán-kormány munkásságának köszönhető. A magyar-kínai kapcsolatok elmélyítését nagyban motiválta és befolyásolta a kormány ál-

tal meghirdetett úgynevezett keleti-nyitás politikája. Magyarország a térségben és Európában először kötött egyetértési nyilatkozatot (MoU-t) Pekinggel és elsők között csatlakozott a 2013-ban meghirdetett Egy Út Egy Övezet kezdeményezéshez. A kezdeményezésnek több konkrét, jól látható beruházás az eredménye, ám mind közül kiemelkedik a Budapest-Belgrád vasútvonal, amely a jelenlegi állása és becslések szerint több okból is egy nettó győztes-győztes szituációt kreál, amit a kínai fél minden, az Egy Út Egy Övezethez kapcsolódó projektnél hangsúlyoz.

ÖSSZEFOGLALÓ

A cikk első részében bemutattam a pekingi megaprojekt, az Egy Út Egy Övezet kezdeményezést, annak céljait és fő irányait. Az OBOR (One Belt One Road Initiative) a kínai kommunikáció szerint egy győztes-győztes kapcsolatot és helyzetet céloz meg, miközben a valódi célja az, hogy az amerikai uralom és dominancia alatt lévő tengeri kereskedelem helyett a kontinensen átívelő, szárazföldi kereskedelemre terelje a hangsúlyt, vagy hogy megkerüljön különböző tengeri fojtópontokat (Malaka-szoros például). Mindezzel azt kívánja elérni, hogy a kínai nyersanyagok, alkatrészek vagy késztermékek minél gyorsabban és ezzel olcsóbban jussanak el a fejlett nyugati országok piacaira és iparvidékeire az európai kontinensen, ezzel elősegítve a hazai, kínai termelést és versenyképesebbé téve a gazdaságot.

A cikk második részében az OBOR-ra adott dél-és kelet-közép európai válaszokat (és azok változásait) kerestem és kutattam a geopolitikai változások (koronavírus járvány, Ukrajna elleni orosz agresszió) és a Washingtonból érkező egyre nagyobb nyomás mellett. A válaszok megértése érdekében bemutattam a Kína és a térség államai közötti együttműködés egyik, ha nem legfontosabb intézményi keretét a 14+1 fórumot és az a mögötti kínai motivációkat. E intézmény az Egy Út Egy Övezet „elterjesztésének" egyik motorja a térségben, hisz ahogy Litvánia vagy Görögország kapcsán és esetének megvizsgálásánál később kiderült, a fórumhoz való csatlakozás vagy kilépés szinte kéz a kézben jár az OBOR-ban való részvétellel. Az alfejezet befejezésével felhívtam a figyelmet a fórummal kapcsolatos negatív véleményekre, amelyek szerint

A multilaterális intézmény bemutatása után rátértem az első eset-és országtanulmányra, Görögországra. Itt rávilágítottam a kínai-görög kapcsolatok történelmi előzményeire, valamint arra,

hogy hiába ment végbe egy kormányváltás Athénban, ahol a radikális baloldalt egy jobbközép kormányt váltott, az érdekek a kínai-kapcsolatokkal kapcsolatban nem változtak a görög vezetésben. A pireuszi-kikötői beruházás - amely nem csak presztízsprojekt a kínai félnek, hanem komoly stratégiai cél és befektetés – bemutatásával példát hoztam a sikeres együttműködésre Kína és az EU egyik tagállama között, amely további befektetéseket és projektetek ösztönözhet. Kína a gazdasági válságok által megtépázott görög gazdaságba vetett hitét és beruházásait természetesen az athéni vezetők pártszínezettől függetlenül támogatták, hisz ezzel nem csak a költségvetési terheik csökkentek, de a beruházásoknak hála új munkahelyek is létrejöttek, valamint megnövekedett a pireuszi kikötő teherforgalma, ezzel fontossága is. A Görögországban történő beruházást a kínai fél előszeretettel használja fel az Egy Út Egy Övezet és a győztes-győztes szituációk népszerűsítéséhez, ezzel stratégiai előnyt szerezve.

A másodikként vizsgált Olaszország esete nagyban eltér Görögországtól, hiszen itt a különböző színezetű kormányok másként álltak a kínai kérdéshez és az Egy Út Egy Övezeten belüli együttműködéshez. Az úgynevezett sárga-zöld, erősen euroszkeptikus kormány azonban csak folytatta az előző kormányok által megkezdett utat és csak újracsomagolta az ország Kína-politikáját, amelyre politikai és gazdasági szempontok miatt is jelentős figyelmet fordítottak. 2021-ben végül a sárga-zöld koalíció bukása és az egyre növekvő külföldi (amerikai) nyomás miatt az elkövetkező olasz kormányok felülvizsgálták e partnerséget, ami végül ahhoz vezetett, hogy a Meloni-kabinet hossza tárgyalás és rendkívül jó időzítéssel hivatalosan is kilépett az OBOR-ból. Az olasz kilépés egyik indoka volt az is, hogy a megígért kínai támogatások végül nem valósultak meg, hisz Kínának Olaszország inkább politikai, mint sem gazdasági szempontból volt fontos. A trieszti kikötőfejlesztés, ami Kína olaszországi projektjének zászlóshajója volt, azonban nem valósult meg a különböző kínai gazdasági és olasz politikai gondok miatt.

A harmadikként vizsgált Litvánia esete és története nagy hasonlóságot mutatott Olaszországgal, ám a kínai-litván szakításhoz nem csak a külföldről érkező nyomás vezetett, hanem a baltikumi ország Tajvan politikája is, amely mindig is vörösvonal volt Pekingnek. A két ország kapcsolatai a Szovjetunió széthullása után folyamatosan mélyült és Litvánia a térség sok más államához hasonlóan kezdetben pozitívan állt hozzá a kínai befektetésekhez és projektekhez. A litván fél aktívan részt vett az Egy Út Egy Övezetben és

az ahhoz kapcsolódó nemzetközi fórumokon és komoly elhatározása volt a klaipédai kikötő kínai felújításával kapcsolatban. Az amerikai-kínai rivalizálás és a tajvani képviseli iroda esete azonban komoly törést okozott a felek között, amely a kikötőprojekt felfüggesztését, komoly diplomáciai csörtét és gazdasági szankciókat eredményezett, ami miatt Vilnius még a 14+1 kezdeményezésből is hivatalosan kilépett. Az eset óta nem történt jelentős változás, így Kína Olaszországhoz hasonlóan egy újabb európai uniós tagállamot „veszített el".

A negyedikként vizsgált Magyarország esete inkább Görögországéhoz hasonlított, hisz mindkét ország komolyan megsínylette a gazdasági válságokat, s emiatt nyitottak voltak a közvetlen külföldi tőkeberuházásokra. Hazánk a rendszerváltás után, de leginkább a Medgyessy-kormány óta tudatosan javítja és erősíti a kínai-magyar kapcsolatokat, amelynek a 2010-es kormányváltás és az azóta meghirdetett keleti-nyitás politikája adott újabb lökést. A magyar fél a megvizsgált országok közül az egyik leginkább motivált a kínai befektetésekkel kapcsolatban, amelyet írásom alapján leginkább a gazdasági hasznok motiválják (tranzitdíjak, logisztikai központok stb.). A Budapest-Belgrád vasútvonal esete remekül illeszkedik a kínai stratégiába, ám Kínának nem csak gazdasági (menetidő csökkentése) indítékai vannak: a projekt sikerességétől várják azt, hogy további hasonló beruházások indulnak a térségben. A projekt azonban a magas költségek miatt azonban nem teljesen kockázatmentes Magyarországnak és jelentősen ki van téve az útvonal többi országának gazdasági és politikai eseményeinek.

A cikk befejeztével, a szakirodalmak feldolgozásával és a négy ország és az azok által adott válaszok alapján megállapítható, hogy a gazdasági hasonlóságok (külföldi beruházás igénye, gazdasági fejlettség elmaradása Nyugat-Európától stb.) ellenére különböző válaszok születtek az Egy Út Egy Övezetre és az azzal kapcsolatos projektekre. Az azonban kijelenthető, hogy a négy vizsgált ország két nagyobb kategóriába sorolható: az első kategóriába Görögország és Magyarország található, akik az Európai Uniós és NATO tagságuk és a nyugatról érkező egyre nagyobb nyomás ellenére továbbra is nyitottak maradtak a Kínával való együttműködésre és nem hárítottak akadályokat a különböző kínai projektek elé, sőt inkább ösztönözték azokat. Velük szemben Litvánia és Olaszország főleg külső politikai nyomás miatt szakított az eddigi baráti hozzáállással és nyíltan szembement a kínai törekvésekkel, ami miatt

végül mindkét ország hivatalosan is megszakította az együttműködést Pekinggel az Egy Út Egy Övezet keretein belül.

A két csoport a különböző geopolitikai események és a kínai tőkebeáramlás intenzívebbé válásával a jövőben könnyen kiegészülhet további országokkal.

---

[1] Jeney László – Péti Márton – Salamin Géza (Sorozatszerkesztők) (2018): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói, CC Printing Budapesti Corvinus Egyetem Budapest, 13. oldal

[2] Lukács Zoltán Marcell - Kínai birodalmiság és Európa az Egy út egy övezet tükrében, 2020 Debreceni Egyetem

[3] Jeney László, Péti Márton, Salamin Géza (Sorozatszerkesztők) (2017): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói, CC Printing Budapesti Corvinus Egyetem Budapest, 15. oldal

[4] Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2015): Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China

[5] Horváth Levente (2023): Eredmények és kihívások: 10 éves az Övezet és Út kezdeményezés, Neumann János Egyetem 22. oldal

[6] Mátés Tamás (2017): Az „Egy Övezet - Egy Út" kínai stratégia történelmi háttere, geopolitikai tartalma és jelentősége Közép-Európa, valamint Magyarország számára, Hadtudományi Szemle 570. oldal

[7] Engelberth István, Sági Judit (2017): Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, cèljai, Külügyi Szemle 86. oldal

[8] ua 92. oldal

[9] Lukács Zoltán Marcell - Kínai birodalmiság és Európa az Egy út egy övezet tükrében, 2020 Debreceni Egyetem 18. oldal

[10] Jeney László, Péti Márton, Salamin Géza (Sorozatszerkesztők) (2017): Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói, CC Printing Budapesti Corvinus Egyetem Budapest, 66. oldal

[11] Lukács Zoltán Marcell - Kínai birodalmiság és Európa az Egy út egy övezet tükrében, 2020 Debreceni Egyetem 23-24. oldal

[12] Az EU-s stratégiai megfontolások változásával és a változó világrenddel kapcsolatban lásd még: Rada, P., & Varga, Á. M. (2023). Liberális világrend vagy új hidegháború? Az amerikai–kínai kapcsolatok alakulása. *Külügyi Szemle, 22*(3), 3-23. https://doi.org/10.47707/Kulugyi_Szemle.2023.3.01; Rada, P., & Gyarmati-Szijj, D. (2024). Strategic autonomy of the EU in the light of CSDP and the changing world order. *Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek, 21*(2), 46-59. https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.17; Rada, P., & Nyilas, L. (2023). Europe Whole and Free and the Global Zeitenwende. *Európai Tükör, 26*(2), 73-88. https://doi.org/10.32559/et.2023.2.5; Rada, P. (2023). Ukrajna és a világrend. *MKI Elemzések, KE-2023/24*, 1-15. https://doi.org/10.47683/KKIElemzesek.KE-2023.24; Nyilas, L. (2023). Common Challenges and Cooperation with the Visegrad Four: Sectoral Analysis of the Visegrad Security. In P. Rada (Ed.), *The Past, Present and Future of Visegrad Cooperation* (pp. 35-48). Budapesti Metropolitan Egyetem; Rada, P., & Gyarmati-Szijj, D. (2024). Stratégiai autonómia és a világrend változása: A magyar CSDP-szerepvállalás húsz éve és várható irányai a 2024-es EU elnökség tükrében. *Hadtudomány, 34*(1), 12-32. https://doi.org/10.17047/HADTUD.2024.34.1.12

[13] Justas Karciauskas (2023): Lithuania external relations briefing: Growing Geopolitical Rift Between China and the EU, China-CEE Institute 8. oldal

[14] Eszterhai Viktor (2017): A „16 + 1 együttműködés" bemutatása Pageo Geopolitikai Intézet, Utolsó letöltés: 2024.04.15.

[15] Hszü Kang (2019). Az Övezet és Út Kezdeményezés és a magyar fejlesztési stratégia közti szinergiák: helyzetkép és kilátások, Külügyi és Külgazdasági Intézet, 55. oldal

[16] Goreczky Péter (2017): Kína kapcsolata Közép-s Kelet-Európával: a „16+1" együttműködés eddigi mérlege, 2017 Külügyi és Külgazdasági Intézet 3. oldal

[17] Szabó Andrea, Takács Dávid (2019): Magyarország és Kína kereskedelmi kapcsolatai és a bevételi hatóságot érintő kihívások, 223. oldal

[18] ua. 8. oldal

[19] Umut Ergunsü – European Union and the „16+1 Cooperation" – Is Cooperation under the „Belt an Road" initative Feasible? 2018
[20] China-CEEC Customs Information Center (2021-2024): Briefing on Bilateral Trade between China and CEECs https://cceeccic.org/1594148360.html, https://cce-eccic.org/74082916.html, https://cceeccic.org/254005483.html, https://cce-eccic.org/1114782293.html Utolsó letöltés: 2024.04.17.
[21] Eszterhai Viktor - A „16 + 1 együttműködés" bemutatása http://www.geopolitika.hu/hu/2017/11/01/a-16-1-egyuttmukodes-bemutatasa/#_edn16 Utolsó letöltés: 2024.04.04.
[22] Anastas Vangeli -16+1 and the re-emergence of the China Threat Theory in Europe, 2018 Kína-KKE intézet 8-9. oldal
[23] Eszterhai Viktor - A „16 + 1 együttműködés" bemutatása http://www.geopolitika.hu/hu/2017/11/01/a-16-1-egyuttmukodes-bemutatasa/#_edn16 2024.04.04.
[24] Boros Eszter, Sándor Nóra Anna (2021): A sino-európai kapcsolatrendszer déli vetülete – nagyhatalmi érdekszférák keresztтüzében a mediterrán államok
[25] George N. Tzogopoulos (2018): Whither Sino-Greek Relations? The Bilateral and Reginal Contxet and International Implications
[26] Tian Liu (2022): Opportunities and challenges for the development of cooperation between China and Greece under the Belt and Road Initiative, Chulalongkorn University
[27] Boros Eszter, Sándor Nóra Anna – A sino-európai kapcsolatrendszer déli vetülete – nagyhatalmi érdekszférák keresztтüzében a mediterrán államok
[28] Zoltai Alexandra - Pireuszi kikötő: a BRI sikertörténete? Eurasia Center https://eurasiacenter.hu/2021/11/22/pireuszi-kikoto-a-bri-sikertortenete/ Utolsó letöltés: 2023.04.03.
[29] uo.
[30] uo.
[31] George N. Tzogopoulos – Whither Sino-Greek Relations? The Bilateral and Reginal Contxet and International Implications, Kína-KKE Intézet, 2018. június 22. 8. oldal
[32] ua. 4. oldal
[33] maláj
[34] Paul Hofmann (1970): Rome and Peking in Accord On Ties, New York Times https://www.nytimes.com/1970/11/07/archives/rome-and-peking-in-accord-on-ties-nationalist-link-to-italy-is.html Utolsó letöltés: 2024.04.05.
[35] Raffaello Pantucci, Eleonora Tafuro Ambroset (2022) - Emerging Insights, Russian and Chinese Influence in Italy - Royal United Services Institute for Defence and Security Studies 4. oldal
[36] ua.
[37] Giovanni B. Andornino (2023): Continuity and Change in Italy-China Relations: From Economic Pragmatism to Selective Followership and Back, Palgrave Macmillan Cham, 137. oldal
[38] Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2009): Chinese President Hu Jintao Holds Talks with Italian Counterpart Napolitano https://www.fmprc.gov.cn/eng/gjhdq_665435/3265_665445/3311_664600/3313_664604/200907/t20090709_577098.html Utolsó letöltés: 2024.04.05.
[39] Zoltai Alexandra - Olaszország és Kína közeledése http://www.geopolitika.hu/hu/2019/04/24/olaszorszag-es-kina-kozeledese/ Utolsó letöltés: 2024.04.05.
[40] Giulio Pugliese, Francesca Ghiretti, Aurelio Insisa (2022) – Italy's embrace of the Belt and Road Initiative: populist foreign policy and political marketing, International Affairs 1043-1044. oldal
[41] ua. 1034. oldal
[42] ua. 1036. oldal
[43] ua. 1040. oldal
[44] ua. 1038-1039. oldal
[45] Colin Durkin (2021): Rome Joins the Belt and Road Initiative: Implications for the Development of Trieste and Italy's Position in Chinese Foreign Policy, Honors Theses University of Mississippi 24. oldal
[46] ua. 20. oldal
[47] Giulio Pugliese, Francesca Ghiretti, Aurelio Insisa (2022) – Italy's embrace of the Belt and Road Initiative: populist foreign policy and political marketing, International Affairs 1044. oldal
[48] Alexandra Brzozowski, Jorge Valero (2019): Don't be naive with China', EU leaders tell Italy https://www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/dont-be-naive-with-china-eu-leaders-tell-italy/ Utolsó letöltés: 2024.04.08.

[49] [49] Colin Durkin (2021): Rome Joins the Belt and Road Initiative: Implications for the Development of Trieste and Italy's Position in Chinese Foreign Policy, Honors Theses University of Mississippi. 18. oldal
[50] ua. 19. oldal
[51] ua. 34. oldal
[52] ua 35-36. oldal
[53] Giovanni B. Andornino (2023): Continuity and Change in Italy-China Relations: From Economic Pragmatism to Selective Followership and Back, Palgrave Macmillan Cham, 150-151. oldal
[54] ANSA (2022): Meloni: "Non rinnoverei l'adesione alla via della seta cinese", https://www.ansa.it/sito/notizie/politica/2022/09/23/meloni-non-rinnoverei-ladesione-alla-via-della-seta-cinese_c6c5a8b3-a9a7-4d82-91cc-41d669584cd5.html Utolsó letöltés: 2024.04.08.
[55] Aurelio Insisa (2023): Timing Is Everything: Italy Withdraws from the Belt and Road Initiative , Istituto Affari Internazionali 1. oldal
[56] ua. 2 oldal
[57] ua. 2-3. oldal
[58] Vida Mačikėnaitė (2022): One Country – Two Faces: China's Turn from an Economic Partner to Security Concern for Lithuania, Rīga Stradiņš University 56. oldal
[59] uo.
[60] Radio Free Europe (2000): Lithuania: Li Peng To Stop In Vilnius, https://www.rferl.org/a/1094688.html Utolsó letöltés: 2024.04.08.
[61] The Office of the Chargé d'Affaires of the People's Republic of China in the Republic of Lithuania (2018): Xi meets Lithuanian president http://lt.china-office.gov.cn/eng/xwdt/201811/t20181106_2710641.htm Utolsó letöltés: 2024.04.08.
[62] Vida Mačikėnaitė (2022): One Country – Two Faces: China's Turn from an Economic Partner to Security Concern for Lithuania, Rīga Stradiņš University 58. oldal
[63]Memorandum of Understanding Between The Government of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Lithuania On Cooperation Within the Framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative (2016)
[64] Vida Mačikėnaitė (2022): One Country – Two Faces: China's Turn from an Economic Partner to Security Concern for Lithuania, Rīga Stradiņš University 60. oldal
[65] uo.
[66] ua. 59. oldal
[67] North Atlantic Treaty Organisation (2019): London Declaration, https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_171584.htm Utolsó letöltés: 2024.04.09.
[68] ua. 61. oldal
[69] ua. 63. oldal
[70] Konstantinas Andrijauskas (2021): Lithuania's decoupling from China against the backdrop of Strenghtening Atlantic Ties, Eastern Europe Studies Center 6. oldal
[71] Vida Mačikėnaitė (2022): One Country – Two Faces: China's Turn from an Economic Partner to Security Concern for Lithuania, Rīga Stradiņš University 65. oldal
[72] Marlena Gołębiowska, Aleksandra Kuczyńska-Zonik (2021): Exit of the dragon. Lithuania – China diplomatic dispute, Instytut Europy Środkowej
[73]Vida Mačikėnaitė (2022): One Country – Two Faces: China's Turn from an Economic Partner to Security Concern for Lithuania, Rīga Stradiņš University 66. oldal
[74] Ministry of Foreign Affairs Republic of Latvia (2022): Latvia ceases its participation in the cooperation framework of Central and Eastern European Countries and China https://www.mfa.gov.lv/en/article/latvia-ceases-its-participation-cooperation-framework-central-and-eastern-european-countries-and-china Utolsó letöltés: 2024. 04.09.
[75] Vida Mačikėnaitė (2022): One Country – Two Faces: China's Turn from an Economic Partner to Security Concern for Lithuania, Rīga Stradiņš University 67-68. oldal
[76] Bryce Barros, Krstyna Sikora (2022): China's sanctions regime and Lithuania: Policy responses for European institutions, Hinrich Foundation 7. oldal
[77] Justas Karciauskas (2023): Lithuania external relations briefing: Growing Geopolitical Rift Between China and the EU, China-CEE Institute, 8. oldal
[78] Vida Mačikėnaitė (2022): One Country – Two Faces: China's Turn from an Economic Partner to Security Concern for Lithuania, Rīga Stradiņš University 76. oldal
[79] Bryce Barros, Krstyna Sikora (2022): China's sanctions regime and Lithuania: Policy responses for European institutions, Hinrich Foundation 8. oldal
[80] uo.

[81] Marlena Gołębiowska, Aleksandra Kuczyńska-Zonik (2021): Exit of the dragon. Lithuania – China diplomatic dispute, Instytut Europy Środkowej
[82] Péter Tüttő (2022): An Eye For An Eye?The European Commission's Proposal for an Anti-Coercion Instrument and What It Means for Member States, ELTE Law Journal
[83] Bryce Barros, Krstyna Sikora (2022): China's sanctions regime and Lithuania: Policy responses for European institutions, Hinrich Foundation 12. oldal
[84] Salát Gergely (2009): Budapesttől Pekingig, a magyar-kínai kapcsolatok múltja, ELTE Modell Konfucius Intézet https://www.konfuciuszintezet.hu/index.php?menu=muveltseg&almenu=7&cikkszam=49 Utolsó letöltés: 2024.04.09.
[85] Demokrata (2018): Orbán Viktor Sanghajban, Demokrata https://demokrata.hu/vilag/orban-viktor-sanghajban-110152/ Utolsó letöltés: 2024.04.09.
[86] uo.
[87] Hszü Kang (2019). Az Övezet és Út Kezdeményezés és a magyar fejlesztési stratégia közti szinergiák: helyzetkép és kilátások, Külügyi és Külgazdasági Intézet, 57. oldal
[88] Szabó Andrea, Takács Dávid (2019): Magyarország és Kína kereskedelmi kapcsolatai és a bevételi hatóságot érintő kihívások, 225. oldal
[89] Eszter Lukács, Katalin Völgyi (2018): China-Hungary economic relations under OBOR, China-CEE Institute 11-12. oldal
[90] ua. 1. oldal
[91] Mátés Tamás (2017): Az „Egy Övezet - Egy Út" kínai stratégia történelmi háttere, geopolitikai tartalma és jelentősége Közép-Európa, valamint Magyarország számára, Hadtudományi Szemle 577. oldal
[92] Hszü Kang (2019). Az Övezet és Út Kezdeményezés és a magyar fejlesztési stratégia közti szinergiák: helyzetkép és kilátások, Külügyi és Külgazdasági Intézet 59. oldal
[93] Szunomár Ágnes (2017): Hungarian and Chinese economic relations andopportunities under the Belt and Road initiative, China-CEE Institute 8. oldal
[94] Mátés Tamás (2017): Az „Egy Övezet - Egy Út" kínai stratégia történelmi háttere, geopolitikai tartalma és jelentősége Közép-Európa, valamint Magyarország számára, Hadtudományi Szemle 578. oldal
[95] Szabó Andrea, Takács Dávid (2019): Magyarország és Kína kereskedelmi kapcsolatai és a bevételi hatóságot érintő kihívások, 236. oldal
[96] Hszi Sze-Csang (2019): A kínai-magyar gazdasági kapcsolatok az Övezet és Út kezdeményezés tükrében, Külügyi és Külgazdasági Intézet 70. oldal
[97] Mátés Tamás (2017): Az „Egy Övezet - Egy Út" kínai stratégia történelmi háttere, geopolitikai tartalma és jelentősége Közép-Európa, valamint Magyarország számára, Hadtudományi Szemle 578. oldal

ESSZÉ

A BREXIT UTÁNI BRIT-MAGYAR KAPCSOLATOKRÓL

Baranyi Tamás Péter – Stepper Péter

ABSZTRAKT

Jelen kutatás átfogó célja, hogy látleletet adjon a brexit utáni brit-magyar kapcsolatok helyzetéről. A tanulmánynak nem célja, hogy a tudományos szakirodalmat domináló, a brexitet tragikus, negatív tünetnek bemutató folyamatként ábrázolja, vagy annak elhibázottságára helyezze a hangsúlyt, hiszen az brexit nem fel-tétlen oka a válságnak, hanem már eleve egy tágabb európai válság tünete. A brexit okozta változások komplexek, nemcsak kihívásokat okoztak, de lehetőségeket is hordoznak magukban, amelyekkel csak akkor lehet élni, ha megértjük azok valódi természetét, és nem csak a felszínt vizsgáljuk. A tanulmány ezért azokat a tényezőket tárja fel, amelyek alapvetően meghatározták magukat a brit-magyar kapcsolatokat 2020 előtt, hiszen a brexittel ezek csak módosultak, de nyilván nem tűntek el nyomtalanul.

Kulcsszavak: brexit, brit-magyar kapcsolatok, szuverenitás

A BREXIT KONTEXTUSA

Az Egyesült Királyság lakossága a 2016. június 23-i népszavazáson úgy döntött, az ország lépjen ki az Európai Unióból. A hír meglepő volt, mert a közvéleménykutatók szisztematikusan alulbecsülték azok számát, akik a kilépésre szavaznának. Bár a brit politikai rendszerben nem volt igazán bevett szokás a népszavazások gyakorlata, de ebben az esetben, ahogy a kicsivel korábbi skót függetlenségi népszavazás esetében is kötőerejűnek ismerték el a népszavazás eredményét. Azóta világossá vált, hogy a brexitpárti kampány olyan szavazókat tudott mozgósítani, akik korábban nem voltak rendszeres szavazók, így adataik nem tűntek ki a közvéleménykutatásokból.[1]

A brexitkampány sikere világossá tette, hogy Nagy-Britanniának ki kell lépnie az Európai Unióból, még ha erre nem is volt megfelelő precedens, és még ha az ország politikai elitjének java része szerint ez katasztrofális döntés is volt. Innentől kezdve még a 2010 óta megszakítás nélkül – igaz, különböző felállásokban – kormányzó Konzervatív Párt is afféle „válságkezelésként" fogta fel a brexit kivitelezését. Ez volt jellemző például Theresa May kormányára is, aki 2016 és 2019 között, egykori maradáspárti konzervatívként vezette az országot. May kormányzása idején a meghatározó diskurzus az volt, hogyan lehet „minél puhábbá" tenni a brexitet, és ez az alapállás volt a meghatározó a London és az Európai Unió közötti tárgyalásokon is. Az egyes választások nyomán újraalakuló May-kabinetet végül felemésztették a politikai problémái, majd 2019 végén Boris Johnson nyerte a Konzervatív Párt belső választását, ami világosan jelezte, hogy a Johnson nevével fémjelzett hard brexit, vagyis a kemény és minél gyorsabb kiválás opciója mögé felsorakozott az egész kormánypárt. A 2019. december 12-i általános választásokon pedig történelmi jelentőségű győzelmet

arattak a konzervatívok: 1979 óta nem látott mértékű győzelmükkel azt bizonyították, hogy a brit polgárok, bár bánhatják a brexit megvalósulását, lényegében nagy többséggel felsorakoztak a kormánypárt mögé. Johnsonnak tehát nagyon erős felhatalmazást adtak arra, hogy minél előbb és minél világosabban kilépjen az Európai Unióból.[2]

Az EU és Nagy-Britannia korábban is rendkívül bonyolult tárgyalásokat folytatott a brexit mikéntjéről, de akkor még annak a tervnek az alapján, hogy a brexit után „puhára essen" az ország, nem pedig, hogy minél korábban teljesüljön a választási ígéret. Ez kemény és elhúzódó tárgyalásokat eredményezett, melyet külön megnehezített az ír kérdés, hiszen az 1998-as nagypénteki egyezmény tiltja, hogy bármilyen fizikai határ legyen az Ír-sziget területén a két állam között, míg az EU-ból való kilépés határ felállítását követelte volna meg Észak-Írországtól, ami már nem volna EU-tag, az Ír Köztársaság felé, ami természetesen EU-tag maradt. A végül Johnson nevével fémjelzett bonyolult, szakpolitikai jellegű megoldás úgy küszöbölte ki ezt a problémát, hogy Észak-Írország és Nagy-Britannia közé helyezett bizonyos árukra és bizonyos mértékben kiterjedő, tengeri és légiforgalmi határt. A bonyolult tárgyalások (napirendjükért lásd az Európai Tanács hivatalos regiszterét)[3] után Nagy-Britannia 2020. január 31-én kilépett az Európai Unióból.

A SZUVERENITÁS VISSZASZERZÉSE

A brexit leglényegibb eleme, a kampány központi témája a brit szuverenitás visszaszerzésének gondolata volt. Miközben egy sor kérdésben az Európai Unióból való kilépés tényleg vissza tudott volna adni kompetenciákat a brit kormány kezébe, melyek felett az integráció miatt meggyengült a befolyása, valójában maga a brexit is a szuverenitásra irányuló fenyegetést jelentett. Hiszen a brexit

és a kilépés úgy tételezi az Egyesült Királyságot, mintha egyetlen, homogén és szuverén állam lenne, pedig valójában dinamikus, kora újkori eredetű, aszimmetrikus unió Anglia és Wales, Skócia és Észak-Írország között. A brexit népszavazás eredményeinek egyenetlensége (Anglia és Wales döntően a kilépésre, Skócia és Észak-Írország döntően a maradásra voksolt), valamint az egyes államrészek EU-hoz való eltérő viszonya így éppen az unió egységét, és így a brit szuverenitást veszélyezteti.[4] Másrészről egy sor olyan kérdésben kerül vissza a szuverenitás a brit kormányhoz, amely, bár okoz politikai problémákat, valójában nehezen kezelhető az európai szinttől eltérően, illetve jelentős akadályt jelent a dolgok normális működéséhez. Az előbbire példa a kereskedelempolitika, ami a leginkább vitatott kérdés volt a tárgyalásokon, és amit az európai szinttől nehéz függetleníteni; míg az utóbbira a bevándorlás a kiváló példa, amit a nyilvánvaló feszültségek miatt korlátozni kell, de a bevándorlás és a vendégmunkás-rendszer nélkül a brit gazdaság működésképtelenné válik.[5]

Szintén problémát okozott a szuverén külpolitika kérdése. A brexit olykor kimondatlan, olykor explicit legitimációs érvei közé tartozott, hogy Nagy-Britannia végre önálló szereplő lehetne a világpolitikában. Ahogy az 1975-ös, Európai Közösség-tagságról szóló népszavazáson a Munkáspárt jelszava az volt, hogy out—and into the world (vagyis „ki – és ki a nagyvilágba", úgy évtizedekkel később a brexitet támogató konzervatívok gondolták úgy, hogy a világban való aktív elköteleződés és az európai külpolitika nem összeegyeztethető. Az volt a cél, hogy az EU bonyolult szabályozásai nélkül lehessen az ázsiai piacok irányába nyitni, új szabadkereskedelmi szerződéseket kötni anélkül, hogy a további huszonhét tagországgal egyeztetni kellene, és szorosabbra lehessen vonni a kereskedelmi és szabályozási sztenderdeket a Brit Nemzetközösség

országain belül. Tehát szabadabb, kapitalistább és bizonyos értelemben „ázsiaibb" üzleti felfogást és sokkal több Európán kívüli politikai és gazdasági kapcsolatot jelenthetett volna egy új, EU-tól független brit külügyi és külgazdasági politika.[6]

A brexit azonban nem légüres térben következett be, hanem egy nagyon is turbulens, a nagyhatalmak újbóli versengés geopolitikailag aktív korszakában. A koronavírus-válság Nagy-Britanniát aránytalanul súlyosan érintette, miközben az ország a hagyományos történeti kötődései miatt inkább az Egyesült Államok felé, és nem Ázsia felé fordult. Miközben a global Britain („globális Britannia") koncepciója erős elméleti alapokon állt, az valójában kezdettől fogva olyan elemekre koncentrált, melyek a hagyományos brit politikában, sőt, az európai diskurzusban is erősek voltak,[7] így sok területen nem volt jelentős változás (például az emberi jogi politika vagy a külföldi segélyezés területén), más területeken pedig éppen a szabályozottabb, sőt, merevebb álláspont irányába mozdult el (például az Oroszország vagy Kína jelentette kihívás kérdésében). A tanulmány alábbi részei azokat a területeket vizsgálja, ahol az új brit külpolitika jelentős változásokon ment át a brexittel kapcsolatos fogalmi meghatározás és a kivitelezés között.

NAGYHATALMI VERSENGÉS KÍNA ÉS WASHINGTON KÖZÖTT

Az elmúlt tíz évben az amerikai–kínai kapcsolatokat a konfrontáció és a hatalmi verseny határozta meg[8]. Az amerikai–kínai rivalizálás alapvetően a relatíve hanyatló vezető globális hatalom és a feltörekvő kihívó közötti küzdelemként értelmezhető. A Trump-kormányzat hivatalba lépése óta tapasztalható trend (a kétoldalú kapcsolatok fokozatos romlása) nem tekinthető gyökeres fordulatnak, a megelőző időszakhoz képest inkább a konfrontáció intenzitása, mélysége és jellege változott. Ebben szerepet játszik az, hogy

a Trump-kormányzat a korábbi amerikai adminisztrációkkal ellentétben Kínát egyértelműen stratégiai riválisként határozta meg.[9] Kínai oldalról viszont Hszi Csin-ping elnök vezetése alatt Kína is konfrontatívabb külpolitikát folytat a korábbi két évtizedhez képest, különös tekintettel regionális hatalmi érdekei érvényesítésére, de a vitatott gazdaságpolitikai gyakorlatában (szellemi tulajdon, kényszerített technológia transzfer, állami szubvenciók, piaci korlátozás) sem mutatott érdemi kompromisszumkészséget.

Az amerikai–kínai nagyhatalmi verseny politikai, katonai, gazdasági, kommunikációs dimenzióban egyaránt jelen van. A védelmi-katonai dimenzióban az Egyesült Államok részéről az alábbi lépéseket érdemes kiemelni: az amerikai védelmi költségvetés emelkedése 2017 óta, az amerikai haderő és egyes katonai képességek koncentrációja a csendes-óceáni térségben, stratégiai fegyverkezési programok fejlesztése, Kína bevonása stratégiai fegyverek korlátozásáról szóló nemzetközi egyezményekbe.[10] Kínai oldalról szintén a védelmi költségvetés fokozatos expanzióját, a hozzáférést akadályozó A2/AD-hoz (anti-access/area denial) köthető fegyverkezési programokat, a haditengerészet kiemelt fejlesztését, a kelet- és délkelet-ázsiai térségben agresszív tengeri-katonai lépéseket (katonai célú mesterséges szigetek létrehozása) és manővereket érdemes elsősorban kiemelni.[11]

A gazdasági dimenzióban a Trump-kormányzat Kínával szemben az amerikai kereskedelemi deficit csökkentése mellett az amerikai gazdaság innovációs-technológiai versenyképességének megőrzését és az ipari termelésben tapasztalható függőség csökkentését tűzte ki célul. A gazdasági szétválasztás felé mutató stratégia a Trump-kormányzat értékelésében egyaránt szolgál geopolitikai (függőség csökkentése), gazdasági (amerikai ipar fellendítése) és belpolitikai (alsó középosztály támogatásának fenntartása) célokat. A Trump-adminisztráció nem csupán az amerikai és a kínai

gazdaság fokozatos szétválasztását tűzte ki célul, hanem Kína globális gazdasági és technológiai szerepének feltartóztatására törekszik, amit a 5G hálózatokban érdekelt kínai vállalatok, és a velük mint külföldi ellenféllel (foreign adversaries) együttműködő kormányok és piaci szereplők elleni fellépése is fémjelez. Kína válaszként maga is a gazdasági szétválasztás irányába tesz lépéseket, kiemelt stratégiai célként tekint az Egyesült Államoktól való technológiai függőség felszámolására, amint azt a „Made in China 2025" programja is fémjelzi.[12] A Trump-kormányzat részéről a kereskedelmi háború megindítása Kína ellen ennek kontextusában volt értelmezhető; a 2020. januári amerikai–kínai megállapodás, amely a leglényegesebb vitás kérdéseket nem rendezte, vélhetően csupán egy átmeneti állapotot tükröz.[13]

A koronavírus-járvány a vitás kérdések sorába egy új és igen jelentős kihívást emelt be. A vírus eredetével és a járvány terjedésének okaival kapcsolatos nyilatkozatháború mögött nemzetközi és belpolitikai megfontolások is állnak mindkét oldalon. A járvány sikeres vagy sikertelen kezelésének mértéke nyilvánvalóan jelentősen befolyásolni fogja a következő években az adott nagyhatalomról alkotott nemzetközi percepciókat, ebben a tekintetben Kína jelenleg úgy tűnik, előnyösebb helyzetben van.

A kommunikációs hadviselésen túl azonban akut problémát jelent, hogy a két ország között hiányzik a korábbi jelentős járványok során tapasztalt stratégiai együttműködés; többek között az orvosi kutatások szoros összehangolása, az egészségügyi kapacitások és értékláncolatok mozgósítása, valamint a nemzetközi fellépés koordinációja. A járvány miatt várhatóan felerősödő gazdasági és technológiai szétválasztódás árnyékában ugyancsak nagyobb teret kaphat a geopolitikai verseny kiéleződése, amely nem csupán a kétoldalú kapcsolatokat fogja érinteni, hanem harmadik államokra és a nemzetközi rendszer egészére is hatással lesz. A két nagyhatalom

ugyanis egyre kevésbé fogja tolerálni harmadik államok szoros együttműködését a másik nagyhatalommal. Noha Európában egyelőre inkább az Egyesült Államok van abban a pozícióban, hogy ezt a politikai szándékát érvényesítse, a világ más térségeiben, számos ázsiai, afrikai ország relációjában Kína egyre inkább hasonló kényszerítő magatartást tanúsít.

Esettanulmány: az AUKUS-megállapodás mint a globális Britannia sarokköve

2021. szeptember 15-én az Egyesült Államok, Nagy-Britannia és Ausztrália bejelentette az AUKUS-egyezmény megszületését, ami egy sor együttműködést jelent a precíziós rakétatechnológia, a kvantumtechnológia, „mesterséges intelligencia" és kibervédelem területén, illetve azt, hogy Ausztrália tizenkét darab atommeghajtású tengeralattjáró üzembe állításához kap segítséget az Egyesült Államoktól. Canberra ezzel egyoldalúan felbontotta a Párizzsal fennálló szerződését, melynek értelmében a franciák biztosították volna Ausztrália tengeralatti képességeit dízelmeghajtású eszközökkel. A canberrai kormány először a briteket kereste fel ezzel a kéréssel, London pedig felajánlotta közvetítését Washington felé, hogy háromoldalúvá tegye az együttműködést. A cornwalli G7-csúcstalálkozó ideje alatt megkötött AUKUS-egyezmény értelmében a három angolszász ország a jövőben sokkal szorosabban együtt fog működni a globális politikában, és elsősorban az Ázsiai–Csendes-óceáni övezetben. A Külügyi és Külgazdasági Intézet elemzéssorozatában megpróbálja elemezni a kialakult új helyzetet három szemszögből: a regionális politika szemszögéből, Franciaország nézőpontjából, valamint az angolszász országok felől vizsgálva. A jelen elemzés a résztvevő angolszász országok perspektíváját igyekszik megvilágítani, egyenként megvizsgálva a felmerülő védelempolitikai, gazdasági, és politikai kérdéseket.

Washington számára az AUKUS-megállapodásban a stratégiai környezet megváltozása volt elsődleges: az USA egyre inkább fenyegetésnek éli meg Kína regionális befolyását, illetve különösen gazdasági erejét és a geopolitikai megaprojektként értékelt Övezet és út kezdeményezést. Az amerikai politika szégyenlősen kezelte a Kína-kihívást: Obama elnök alatt még „Ázsia felé fordulásban" gondolkodtak, Kína nevesítése nélkül, majd Donald Trump kormányzata alatt „Indo-Pacifikus térségre vonatkozó stratégia"[14] született. Az Indo-Pacifikum implicit módon Indiát is megszólítja egy laza, Kína-ellenes csoportosulás potenciális tagjaként, amit a Négyoldalú Biztonsági Párbeszéd, a QUAD 2017-es „feltámasztása" is jelzett, hiszen az USA, Japán, és Ausztrália mellett India alkotja még az együttműködést. Az „Indo-Pacifikum" koncepciója nem kevesebbet kívánt elérni, mint az Övezet és út kezdeményezés alternatíváját: finom függések hálózatát létrehozni, melyek azonban nem Kína, hanem az USA irányába mutatnak. Korai európai elemzők arra mutattak azonban rá, hogy az Egyesült Államoknak sem gyakorlata, sem kellő akarata nincs ahhoz, hogy a gazdaság és a nemzetközi politika eszközeivel mélyítse el más országokkal való kapcsolatát: Washington mindig is inkább a biztonságpolitikai együttműködés eszközével érte el céljait, és a kedvező fegyverzetexport eszközével érte el céljait. A 2020 novemberében megválasztott Joe Biden elnök külpolitikájának sarokkövévé emelte, hogy új életet lehel Amerika szövetségi rendszereibe és a multilaterális diplomáciába. Az új kormányzat Kínát illetően „tetejétől az aljáig" tartó stratégiai revíziót ígért, de az elképzelések versengése, valamint a politikai hátráltató tényezők számbavétele miatt még ma sem beszélhetünk egyértelműen kiforrott Kína-stratégiáról, miközben az általános hangulat már egyértelműen nagyhatalmi versengést mutat. Washingtonnak különösen nehéz dolga volt a csendes-

óceáni térség demokratikus országait „sorba állítani" Kína „feltartóztatására", és annak az amerikai vágynak a demonstrálására, hogy a demokratikus országok versenyképesebbek az autokráciáknál. A délkelet-ázsiai országok azonban nem demokrácia/autokrácia dichotómiában látják a kínai–amerikai versengését, így a délkelet-ázsiai országok hagyományos semleges álláspontjával pedig megnehezíti az amerikai szövetségépítést.[15] Mivel a komprehenzív „indo-pacifikus" szövetségépítés elakadt, Joe Biden kormánya lépéskényszerbe került, különösen a píár-katasztrófával felérő afganisztáni kivonulás és az elnök népszerűségének nyár végi zuhanórepülése nyomán.

Az AUKUS bejelentésének szeptember 15-i dátuma amerikai részről tehát elsősorban ebben a kontextusban magyarázható. Az Egyesült Államoknak demonstrálnia kellett, hogy övé a kezdeményezés a globális nemzetközi térben, és innovatív válaszokat tud adni a kihívásnak értékelt kínai befolyásszerzésre. Emellett az AUKUS létrehozása világos üzenet arról, hogy bizonyos országokat „nem fenyeget az afganisztáni forgatókönyv", vagyis Washington nem fogja magára hagyni szövetségeseit.[16] Amerikai szemszögből azonban az AUKUS nem jelent nagy változást a stratégiai körképben: bár az aláírással kétségkívül megszűnik az ausztrál „stratégiai bizonytalanság", vagyis Canberra egyértelműen felsorakozik Washington mögé, a déltengeri ország eleve az USA legstabilabb szövetségeseinek számított. A nyolc darab új tengeralattjáró nem jelentős stratégiai előny a mintegy 80 tengeralattjáróval rendelkező kínai haditengerészettel szemben. A legfontosabb különbség a dízelmeghajtású és a nukleáris tengeralattjárók között a legtöbb felszín alatt eltölthető idő; az utóbbiak esetében ez szinte csak az élelmiszermennyiségen és a legénység pszichológiai állapotán múlik. Ez azért fontos, mert így az ausztrál tengeralattjárók korábban

jellemző 11 napos merülési idejét 77 napra ki lehet tolni, ami lényeges lehet a délkínai-tengeri hírszerzési akciók során, amit eleve körülbelül 11 napba telik oda-vissza megtenni. A meghétszerezett merülési idő tehát elsősorban a hírszerzés számára hasznos. Az amerikaiak számára, akiknek eleve több nukleáris tengeralattjárójuk cirkál a térségben, mindez nem stratégiailag jelentős. Ami védelempolitikai értelemben valóban jelentős lehet, az a brit–ausztrál–amerikai szövetség „21. századba emelése" azáltal, hogy az interoperabilitás erősítése mellett Washington a legféltettebb titkait is közössé teszi az AUKUS-ban: Ausztrália az első ország, mellyel az amerikaiak nukleáris technológiát osztanak meg azóta, hogy a britekkel az 1958-as kölcsönös védelmi egyezményt megkötötték. Emellett az amerikaiak stratégiai bombázókat is állomásoztathatnak ausztrál földön. Látható tehát, hogy stratégiailag az erőforrások és a technológia egyesítése, a védelmi szektor egyfajta „föderalizálása" lehet a hosszú távon értelmes cél – már amennyire a szuverenitásukra érzékeny amerikaiak ezt valóban képesek meglépni.

Gazdaságpolitikai szempontból az ausztrál üzlet nem meghatározó az USA számára. Bár nyolc tengeralattjáró megépítése eleve jövedelmező, azt hozzá kell tenni, hogy amerikai cégek az eredeti francia gyártás esetén is jelentős beszállítók lettek volna, a tengeralattjárók fegyverrendszereit pedig teljesen ők szállították volna. Természetesen az új AUKUS-megállapodás nyolc tengeralattjárója drágább, mint a francia Naval Group által vállaltak, és bár ez nem sokat nyom a latban a komplex amerikai védelmi ipar számára, politikailag jól kommunikálható egy olyan elnökség számára, amelyik kiemelten foglalkozik a hirtelen értékessé vált „amerikai munkás" jólétével. Ennél azonban fontosabb, hogy az AUKUS-nak törvényszerűen erősítenie kellene a három ország közös beruházásait

a különböző high-tech-szektorokba, így a precíziós rakétatechnológiába, a „mesterséges intelligencia" fejlesztésébe, valamint a kvantumtechnológiába. Ezek nyilván lassan beinduló, évtizedek alatt kialakuló gazdasági kapcsolatok, de kétségkívül már most kijelölnek egy bizonyos irányt, és valóban logikus lépés a Covid-19 sokkhatása után állami segítséggel, esetleg többállami összefogással a magastechnológiába fektetni. Ennek megtérüléséről azonban nagyon korai lenne nyilatkozni, különösen úgy, hogy mindemellett éppen ezeken a területeken látszik kialakulni a kiélezett verseny a nagyhatalmak között, mely egymás korlátozása mellett éppen a különböző sztenderdek kialakítására fókuszál. Egy-egy inkompatibilis sztenderd, vagy egy-egy zsákutcás technológiai fejlesztést nagy lemaradást is okozhat, mint ahogy az az 5G esetében már megtörtént. Mindez csak azt jelenti, hogy a bátor gazdasági kezdeményezés éppen a Kínával szembeni fellépés miatt válik a jövőre nézve potenciálisan törékennyé.

Miközben tehát a konkrét stratégiai összképet kevéssé változtatja meg, az AUKUS kétségkívül bír hosszú távú potenciális előnyökkel, elsősorban a felderítés, a védelmi iparok potenciális „föderalizálása", valamint az amerikai elkötelezettség megerősítésének politikai tőkéje miatt. Ugyanakkor már korán látható volt, hogy az AUKUS nagyobb botrányt kavart, mint ahogy azt akármelyik angolszász fővárosban várták. Franciaország úgy érzi, nem tájékoztatták a francia–ausztrál szerződés felmondásáról. Az ausztrálok és amerikaiak arra utaltak, hogy a franciák igenis tudtak az új felállásról, azonban Joe Biden a római G20-csúcstalálkozón ennek ellenére is elismerte, hogy „kétbalkezes" lépés volt az egyoldalú bejelentés. Ma már csak Canberra tartja fenn, hogy a franciákat időben tájékoztatták, de a tények valóban nem mutatják, hogy egyenes kommunikáció zajlott volna. Párizs visszarendelte konzultálni can-

berrai és washingtoni követét (először a bilaterális kapcsolatok történetében), és bár azóta nagyban oldódtak a feszültségek, az Európai Uniónak tudomásul kell vennie, hogy a globális kérdésekben még együttesen is csak másodrendű hatalom. Az EU mellett a NATO-ban is megjelent a feszültség, hiszen az angol–amerikai tandem mellett Franciaország és az EU-s országok másként látták ezt az ügyet. Bár a feszültségek szeptember óta nagyban enyhültek, kétségkívül érdekes fordulat, hogy az amerikaiak „megbékéltek" az EU francia ihletésű „stratégiai autonómia"-koncepciójával[17], ami potenciálisan azt implikálja, hogy az EU globális szerepének csökkenése mellett elfogadják az autonómabb, regionális középhatalmi szerepet. Emellett az Ázsia-Pacifikumban sem egyértelmű az AUKUS megítélése: sok ázsiai országban rossz konnotációkat okoz, hogy a „fehér" angolszász országok fonják szorosabbra az együttműködésüket egy olyan régióban, amiben a jelenlétük is az ezerszer elátkozott gyarmatosítás következménye. A megállapodásban szereplő nukleáris tudástranszfer is rejt gyarmatosító érzületet: bizonyos országok akár az atomsorompó szerződés feszegetése árán is megosztják a technológiát, hiszen „felelősek", míg más országok esetében ez már nem volna tűrhető. Az AUKUS tehát ellenérzéseket válthat ki a nem „fehér" politikai identitású országokból, és így „kétsebességessé" teheti az Indo-Pacifikum amerikai értelmezését, bizonyos értelemben megosztva és leszűkítve azt. Emellett az AUKUS még egyszer aláhúzza, hogy az amerikai szövetségépítés a térségben mindig militarizált marad, és így a régió politikailag–védelmileg nem elkötelezett országai számára nem tud gazdasági ellenerőt mutatni Kínával szemben.

A nagy déli kontinens nemzetközi politikáját látványosan meghatározza földrajzi helyzete és földrajzi adottságai. A nagy, túlnyomórészt terméketlen és ritkán lakott Ausztrália alapvető élelmiszerekben is behozatalra szorul, így talán a világ összes országa

közül a leginkább rá van szorulva a tengerhajózás biztonságának fenntartására. Kis népessége, hatalmas partvidéke és a tengeri utak hossza megköveteli, hogy szoros kapcsolatot ápoljon a térség tengeri hatalmával: ez 1942-ig Nagy-Britanniát, azóta pedig az Egyesült Államokat jelenti. Ausztrália azonban kettős függésben van,[18] hiszen védelem tekintetében az Egyesült Államoktól, gazdaságilag pedig legnagyobb kereskedelmi partnerétől, Kínától függ. Az eltérő kultúrájú és állami berendezkedésű szomszédok között elhelyezkedő Ausztrália mindig kényes egyensúlyt tartott fenn ebben a kettős függésben, egészen Scott Morrison miniszterelnökségéig, illetve a Covid-19 világjárvány kitöréséig, amióta azonban a kínai–ausztrál kapcsolatok lejtmenetbe kapcsoltak.[19]

Ausztrál részről az AUKUS-hoz való csatlakozás elsődleges háttere a Morrison-kormány népszerűségének billegése, amit a 2019 végi bozóttüzekkel kapcsolatos politikai kommunikációs botrányok állandósítottak. Igaz ugyan, hogy a lakosság által jónak ítélt járványkezelés javított a megítélésén, de a 2020 tavaszán megszerzett előnye azóta elpárolgott, sőt, a választásokon kudarcot szenvedett. Az új típusú koronavírus-járvány egyszerre volt lehetőség és veszély a canberrai kormány számára: amikor 2020 április végén a kormányfő nemzetközi vizsgálatot sürgetett a koronavírus eredetével kapcsolatban, az ausztrál belpolitikában kifizetődő ötletet vetett fel, ugyanakkor valószínűleg nem gondolta, hogy ekkora ellenhatást vált ki Kína irányából. Azóta a kínai–ausztrál kapcsolatok mélypontra jutottak: Peking lényegében „diplomáciai fagyasztóban" tartja Canberrát, és gazdaságilag is igyekszik kellemetlen helyzetbe hozni az országot. Miközben Új-Zéland Ausztráliához hasonló politikát követ az 5G-hálózatok kapcsán, illetve hasonlóképpen szorgalmazta egy nemzetközi vizsgálóbizottság felállítását, nem mérgesítette el viszonyát Kínával. Ennek az az oka, hogy Kína

számára az Ausztrália-kérdés egyben szimbolikus ügy is: az ausztrál kormány lépéseit Kína diplomáciai inzultusnak tekinti, emellett úgy tekinti, hogy Ausztrália választása a kettős függés kérdésében akár példát is mutathat más országoknak. Ahogy az ausztrálok gyakran mondják magukra, ők a „kanári a szénbányában", vagyis a dolgok „korábban" történnek a déli féltekén, így pedig példát szolgáltatnak mások számára is.

A Kínával fennálló kapcsolatok romlása elszabadult, és az ausztrál kormányon már túl is mutat, és a globális kínai–amerikai versengés kontextusában értelmezhető. Canberra számára tehát már részben kényszerpálya is volt, hogy egy nagy, látványos gesztussal a versengésnek még mindig erősebb résztvevőjével azonosítsa magát a nemzetközi térben. Ausztráliának ugyanakkor az érvelés szerint valóban szüksége volt atommeghajtású tengeralattjárókra, hiszen így a tengeralattjárók legfontosabb békeidőbeli feladatát, a felderítést fogják tudni érdemben segíteni, emellett pedig fontos számukra a többi járulékos haszon. Canberra számára fontos védelmi beszerzést jelentenek a Tomahawk-cirkálórakéták, illetve talán ennél is fontosabb a korábbiaknál szorosabb hightech védelmi ipari együttműködés. A legfontosabb talán azonban mégis az, hogy a Morrison-kormánynak, úgy látszik, van nagystratégiája Ausztrália számára, és azt más nagyhatalmakkal egységben, határozottan fel is tudja vázolni.

Mindez azonban nemcsak növeli Ausztrália védelmi és ipari kapacitását. Többen felvetették, hogy az atomtengeralattjárók gyártása, még ha a déli kontinensen is történik meg, veszélybe sodorhatja az adelaide-i munkások megélhetését, miközben a hightech szektorban létesülő munkák létrejöttéhez még évek, ha nem évtizedek kellenek. Az AUKUS legátfogóbb kritikáját minden bizonnyal Hugh White professzor nyújtotta, aki egyrészt rámutatott, hogy az első atomtengeralattjáró csak 2040-ben lesz operatív, a

2030-as években pedig az ausztrál haditengerészeti kapacitás éppen az AUKUS miatt lesz sokkal gyengébb; valamint arra is, hogy az atommeghajtás technológiájához nincs elegendő tudásbázis és tapasztalat Ausztráliában, minthogy 1946 óta nem volt példa arra, hogy egy atomhatalom ilyen technológiát osztott volna meg bárkivel. Egy ilyen technológia fenntartása és működtetése technológiailag és humán erőforrás tekintetében is hatalmas feladat, és az ausztrál védelmi ipar teljes újragondolását igényli. White szerint Kína hatalmával együtt kell élni, Ausztráliának kontinentális védelemre kell berendezkednie, és nem szabad a mostaninál is jobban az Egyesült Államok amúgy nem mindig megbízható elköteleződésétől függeni.

Sokan rámutatnak, hogy az AUKUS részben kényszerpálya is Kína kereskedelmi kényszerítő intézkedései miatt. Nem volt jó jel ugyanakkor, hogy az AUKUS-t bejelentő sajtótájékoztatón Joe Biden amerikai elnök mintha elfelejtette volna Scott Morrison nevét,[20] és egy ponton csak úgy utalt rá a brit miniszterelnök mellett: „Köszönöm, Boris. És köszönöm ugyanígy köszönöm a cimborának is odalennről". Angolszász összefüggésben az ilyen bennfentes hangnem természetesen nem kirívó, de az ausztrál sajtó nem tartotta jó jelnek, különösen akkor, amikor Hugh White szerint az AUKUS Ausztrália szuverén külpolitikáját szüntetheti meg. Paul Keating korábbi munkáspárti kormányfő ugyanezzel vádolja a Morrison-kormányt: Ausztrália „stratégiai autonómiájának" kiárusításával. Ugyan Keating saját, AUKUS-t jobbára támogató párttársait is bírálta, és a szorosabb amerikai szövetségnek jelenleg jelentős a társadalmi támogatottsága, az USA melletti erősebb elköteleződés végeredményben véget vethet az ausztrál külpolitika hagyományosan konszenzusos jellegének.

Miközben az amerikai és az ausztrál szerep egyértelmű az AUKUS-ban, sokkal kevésbé világos, hogy milyen szerepet szánnak a

briteknek. Emiatt is lehet, hogy Nagy-Britannia szenvedte el legkevésbé az együttműködés létrehozásával járó diplomáciai botrányt. Le Drian francia védelmi miniszter a másik két hatalom bírálata közben visszafogottan csak annyit állapított meg, hogy London a „szokásos opportunizmussal" járt el[21] a kérdésben, lényegében csak közvetítve a két ország között. Bár Franciaország hazahívta konzultációra washingtoni és canberrai nagyköveteit, amire korábban nem volt még példa, a londoni nagykövetet nem. Sem a franciák, sem a kínaiak nem támadták közvetlenül Londont, miközben Canberra és Washington kapta a diplomáciai felháborodás jó részét. Veszteséget tehát jóval kevésbé szenvedtek el, de adódik a kérdés, hogy releváns szerepet játszhat-e Nagy-Britannia, illetve mit nyerhet az AUKUS-szal.

Nagy-Britannia végül hivatalosan is kilépett az Európai Unióból 2020. január 31-én, a jelenlegi tory kormány a Whitehall-ban pedig részben arra tette fel politikai tőkéjét, hogy le tudja-e vezényelni úgy a brexitet, hogy közben kezeli az abból adódó gazdasági problémákat, illetve képes-e új, globális jövőképet adni Nagy-Britanniának. Ennek része volt a 2021 márciusi integrált stratégai felülvizsgálat is, melyben a brit külpolitika prioritásaként azokat a térségeket határozza meg, ahol a korábbi birodalmi hagyományok még léteznek, és London globális szerepfelfogásába illeszkednek. Így tehát az angol–amerikai különleges kapcsolat, a Kelet-Ázsiához, akár Hongkonghoz fűződő viszony, vagy éppen Ausztrália sokkal nagyobb súllyal esik latba, mint a hagyományos európai kérdések. A brexit kapcsán a brit közéletben is egyre nagyobb szerepet kapott az „angloszféra" megfogalmazása, hiszen a túlbürokratizált Európai Uniótól ódzkodó britek arra mutatnak rá, hogy közös fellépés csak közös identitás esetén lehetséges, és míg ez egyre távolibbnak tűnik az EU számára, az angolszász országok számára elve adott. A „globális Nagy-Britanniához" tehát egyelőre hiányzik az

Európán kívüli országokkal való gazdasági szálak megerősítése,[22] az angolszász országokkal fennálló katonai együttműködés és bizalom meglehetősen magas fokon áll.

Az AUKUS így tehát logikus lépés a „globális Nagy-Britannia" felé tett úton. London számára talán a legegyértelműbb győzelem a szimbolikus térben aratott győzelem: a brexit utáni Nagy-Britannia sikertörténet, hiszen ötvennégy évvel azután, hogy a birodalom feladta „Szueztől keletre" fekvő pozícióit, újra nagyobb szerepre tesz szert az Ázsia–Csendes-óceáni övezetben. Fontos lehet a bejelentés időzítése is, hiszen az Európai Bizottság elnöke másnap mutatta be az EU Indo–Csendes-óceáni övezeti stratégiáját, ami az AUKUS-szal ellentétben alig került be a hírekbe. További hátrány az Európai Unió számára, hogy éppen zajlanak az EU–ausztrál szabadkereskedelmi tárgyalások, melyek következő körét a francia–ausztrál csörte miatt elhalasztották. Eközben a brit–ausztrál tárgyalások folytatódtak, és december közepén meg is kötötték a brexit utáni időszak első szabadkereskedelmi egyezményét Ausztráliával.

Az együttműködésről eddig megjelentek nem specifikálják, hogy az atommeghajtású tengeralattjárók brit vagy amerikai modellek lesznek-e, de sokan eleve az amerikait tartják befutónak. Ugyanakkor kérdés, hogy az USA valóban az ausztrálok rendelkezésére bocsátaná a saját legújabb technológiáját. Az amerikai gyártókapacitások emellett már évtizedekre előre le vannak kötve,[23] Canberrának pedig az USA-ban gyártottaknál kisebb eszközökre lehetne szüksége. Az Ausztrál Stratégiapolitikai Intézet igazgatója (Australian Strategic Policy Institute, ASPI), Peter Jennings szerint a briteknek nagy szerepet kell játszaniuk az AUKUS-ban, de mégis a Virginia-osztályú amerikai tengeralattjárók beszerzése mellett érvel. Euan Graham[24] azonban azt szorgalmazza, hogy brit Astute típusú gépeket építsenek, már csak azért is, mert így a szorosabb

brit–ausztrál együttműködés kiegyensúlyozhatja az amerikai oldalt. Washington pedig hajlamos lehet akár a profitmaximalizálásra, akár arra, hogy újra tranzakcionalista módon közelítse meg a külpolitikát – akár egy második Trump-kormányzat alatt. Természetesen Nagy-Britannia számára is kirívóan fontos a technológiai együttműködés a hatalmas befektetői és tudományos potenciállal rendelkező USA-val, valamint a hasonlóan fejlett és a high-tech iparhoz szükséges erőforrásokban gazdag Ausztráliával. De talán ennél is fontosabb, hogy ha Ausztrália végül brit tengeralattjárókat rendel, azzal munkahelyek jöhetnek létre elsősorban Skóciában és Észak-Angliában, ahol a londoni kormány szívesen fektetne be, és melyek politikai támogatása is fontos, hiszen több körzet a torykra szavazott 2019-ben, de nem tekinthetők a kormányzat stabil fellegvárainak.

Nagy-Britannia számára stratégiailag is fontos a szerződés, hiszen akárki is építi a tengeralattjárókat, a Brit Királyi Haditengerészet minden bizonnyal kiterjesztett állomásoztatási lehetőséget szerez Ausztráliában és függő területein, ami a lényegében kiterjeszti a brit jelenlétet a Csendes-óceán térségében.[25] Mások a veszélyekre is rámutatnak, hiszen az ilyen szoros védelmi együttműködést joggal lehetne implicit biztonsági garanciának is tekinteni, a globális szerepét visszavenni készülő Nagy-Britannia, ami azonban alapvetően mégiscsak egy európai jóléti ország, nem biztos, hogy fel van készülve arra, hogy eszkaláció esetén egy kínai–ausztrál konfliktusban találhatja magát, amihez a tengeri kereskedelem és a tengeralatti kábelek biztonságának szavatolásán túl nem biztos, hogy sok primer érdeke fűződik. A védelmi egyezményeket azonban elsősorban béke idejére kötik, és úgy tűnik, hogy az AUKUS egyik fő célja, a védelmi ipar felpörgése már be is indult. Két nappal az AUKUS-egyezmény megkötése után a BAE Systems és

a Rolls-Royce állami megrendeléseket kaptak, hogy új atommeghajtású tengeralattjárókat tervezzenek a Brit Királyi Haditengerészet számára. A brit kormány számításai szerint tehát nemcsak az észak-angliai munkások járnának jól, hanem az egész védelmi ipar, és később a high-tech szektorok is.

A brit kormány számára nagyon fontos hangsúlyozni ezeket az eredményeket, különösen abban a helyzetben, amikor a brit gazdaság az 1707-es nagy fagy óta a legnagyobb mértékben zsugorodott a Covid-19 világjárvány miatt,[26] és egy sor miniszterelnök megbukott 2021 óta. A Boris Johnson-vezette brit kormány egyik legnagyobb sikere éppen a brexit következetes keresztülvitele volt, melynek következtében a toryk Margaret Thatcher 1987-es győzelme óta nem látott többséggel nyerték meg a 2019-es választást. London számára tehát az AUKUS kevés diplomáciai problémát jelentett, a legnagyobb nyereséget és a legkisebb kockázatot könyvelheti el védelmi területen, gazdasági és belpolitikai téren pedig csak pozitív eredményeket várhat. Gazdaságilag az egyetlen zavaró tényező, hogy a brexit melletti kiállás egyik alaptétele volt, hogy a brit gazdaságot egyfajta „szingapúri modellre" lehetne átállítani az Európai Unión kívül, melyben nagyobb szabadság és kevesebb szabályozás érvényesülne, és a szigetországot jobban a felemelkedő ázsiai piacokhoz kapcsolná. Kérdés azonban, hogy ezzel a kimondottan angolszász együttműködéssel mennyire összeegyeztethető az ázsiai piacokon való pozíciószerzés is – habár ez kétségkívül egy hosszabb távú probléma.

Brit politika Európában és a világban a brexit óta

A legfontosabb elv, ami a brexitre voksolókat és az azt támogató politikai erőket vezette, a szuverenitás védelme volt. A brit politikai életben a szuverenitás kulcsfogalom, és sokkal több mindent

lefed, mint ugyanez a szó a kontinentális Európa országainál. Egyrészt az ország politikai hagyományainak értelmében nem a nép, hanem a parlament a szuverén, és ez a „parlamenti szuverenitás" egy és oszthatatlan, vagyis meglehetősen nehéz „megosztani" (pooling), ami az Európai Unió vallott és kutatott működési elve, aminek nemcsak az integrációelméletben, de a magyar politikaelméletben is megvannak a tükröződései.[27] A brit szuverenitással nagyon nehezen fért össze, hogy az Európai Unió politikai fődokumentumaiban „folyamatosan szorosabbá váló Unióról" (ever-closer Union) van kitűzve normatív célként, vagy hogy az Európai Parlament normatív szinten, az európai intézmények pedig ténylegesen is egyre több szuverén döntés lehetőségétől fosztják meg a brit parlamentet.[28]

Hogy miként lehet élni a visszatért szuverenitással egy önálló brit politika megfogalmazásakor, az nagyjából a jelenlegi brit politika legfontosabb kérdése. Az előzőekben láthattuk, hogy az Egyesült Királyság globális politikája nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Bár szorosabbra fűzte a viszonyt néhány „angolszász kultúrájú" országgal, így elsősorban az Egyesült Államokkal és Ausztráliával, az AUKUS-megállapodás és az EU-val folytatott tárgyalások vitás pontjai elmélyítették a konfliktust fontos európai szövetségesekkel, így például elsősorban Franciaországgal. Hasonló problémák adódtak más szuverenitáselemekkel is, így az Európai Unió normatív ajánlásaitól függetlenné vált oktatáspolitikával vagy migrációs kérdéssel is. Az előbbi tekintetében Rishi Sunak miniszterelnök saját egyik legfontosabb célkitűzésének tekintette, hogy megállítsa a brit oktatás hanyatlását, és ezért megerősítené az oktatást, elsősorban a matematika és az angol nyelv terén, illetve különösen vizsgát vezetne be az érettségihez hasonló nagyvizsgán az említett tárgyakból. Annak ellenére, hogy ez a brit oktatási minisztérium szuverén joga lenne, sem logisztikailag, sem a

szükséges támogatás, sem a jogi környezet tekintetében nem állnak rendelkezésre a feltételek, így több mint egy évvel miniszterelnökségének megkezdése után sem haladt előre az ügy. 2023 októberében a Downing Street 10 azt nyilatkozta, hogy „még egy évtizedig" nem állnak készen a reform kivitelezésére.[29] Nagyjából hasonló lett a „Ruanda-terv" sorsa is, melynek lényege, hogy az illegális bevándorlók és nem jogosult menedékkérők számára egy Ruanda és az Egyesült Királyság között kötött kétoldalú szerződés értelmében a valóban békés és relatíve prosperáló kelet-afrikai országban biztosítanának letelepedési lehetőséget. Miközben látszólag ez a terv megoldaná a Nagy-Britanniára nehezedő migrációs nyomásnak legalább egy részét, nem számol azzal, hogy a menedékkérők európai jóléti országba szeretnének jönni, nem pedig pusztán egy békés harmadik országba, ahogy nem számol a diaszpóra, a meglévő kapcsolatok fontosságával sem. Röviden, miközben úgy tűnik, hogy élhető alternatívát kínál a migránsok számára, valójában súlyosan korlátozza azok szabad helyválasztáshoz való jogát. Ez szintén nem igazán illeszkedik a brit törvények szelleméhez és az egyéb, Nagy-Britannia által vállalt nemzetközi kötelezettségekhez. A „Ruanda-terv" és Sunak miniszterelnöknek a Covid-19 világjárvány idején benyújtott javaslatai még 2023 végén is súlyos fejtörést okoztak, és még politikai bukással is fenyegettek.[30]

A szuverén politikai döntésekkel való hadakozás egy olyan általános belpolitikai környezetben jelenik meg, ahol a tory-k vezető szerepe 2010 óta először komolyan veszélybe került. A legutóbbi felmérések szerint egy nemsokára tartandó választáson a Konzervatív Párt székeinek száma 175-re is csökkenhet a 2019-ben birtokolt 365-ről. A Guardian értékelése nemcsak erre hívja fel a figyelmet, hanem arra is, hogy a Konzervatívok megmaradó része egyre inkább a radikális jobboldal irányából jöhet majd, ami tovább pola-

rizálja a brit belpolitikai életet. Ez pedig egy olyan belpolitikai kontextust idézhet elő, melyben a szuverenitásvédő konzervatív politika sikertelenségét éppen ennek a politikának a még hangosabb képviselete válthatja fel.[31] Ebben az összefüggésben a konzervatívok legfontosabb politikai aduja a választások előtt éppen az lehetne, ha a markáns, jobboldali ihletésű és több problémára választ adni próbáló felvetéseiket végül sikeresen át tudnák vinni, és így visszanyernék hitelességüket azok előtt a szavazók előtt, akik még 2019-ben is történelmi jelentőségű felhatalmazással ruházták fel őket. Ennek az alternatívája egy olyan munkáspárti kormányzás, ami maga is megosztott a progresszív–nagyvárosi és a hagyományos–munkásosztálybéli elektorátus között, amit egy egyre szűkebb, de egyre radikálisabb konzervatív parlamenti ellenzék próbál politikailag terelni.

A BRIT EURÓPA-POLITIKA HAGYOMÁNYAI

Nagy-Britannia 1973-as Európai Unióba való belépése előtt az öt európai nagyhatalom egyike volt a 17. század vége óta. Ezt az öt hatalmat, ami az akkor ismert világ alkotta nemzetközi rendszer legfontosabb öt hatalma volt, pentachia néven is emlegetik. Ebben az ötös felállásban Nagy-Britannia volt az egyedüli sziget, az összes többi nagyhatalom a kontinensen feküdt: Franciaország, Habsburg Birodalom, Poroszország és Oroszország. Ebben a rendszerben Nagy-Britannia mindig az egyensúly fenntartására törekedett, ami nem is volt annyira könnyű, hiszen a kontinentális erők folyamatos változásban, és egymáshoz való erőeltolódásban álltak egymással. Ebben a rendszerben kellett mindig úgy szövetségeket kötni, hogy az az erőegyensúly visszaállítása felé mutasson.[32]

Henry Kissinger nagyszabású Diplomácia című művében arra mutat rá, hogy az 1688-as „dicsőséges forradalom” során hatalomra

jutott Orániai Vilmos volt az erőegyensúlypolitika legfőbb szószólója. Nézetei, ami nemcsak kiválóan illeszkedett a brit hagyományokhoz, de új tartalommal is töltötte meg azokat, később az erőegyensúlypolitika alapvetéseivé váltak. Ennek a politikának értelmében egyik kontinentális hatalomnak sem szabad olyan domináns pozícióra szert tennie, ami veszélyeztetheti Nagy-Britannia biztonságát vagy tengeri uralmát. (Érdekes paradoxon, hogy a kontinentális erőegyensúlypolitikát már-már esztétikai szinten kezelte a korszak brit politikai elitje, míg a „tengereken" a brit fölény senki „szépérzékét" nem zavarta.)

Nagy-Britanniának tehát mindig azzal az állammal vagy szövetséggel kellett összefognia, akik éppen „gyengébbnek" bizonyultak a nagy kontinentális háborúk – spanyol örökösödési háború, osztrák örökösödési háború, hétéves háború stb. – során. Miközben a 18. században ez a politika sikeres volt, és a brit hatalom csak gyarapodott a tengerentúlon, addig a 19. század elején, majd a 20. században kétszer is súlyos kihívás elé állította az országot. A napóleoni háborúk során, majd a két világháború idején Franciaország, illetve Németország került közelebb a kontinentális hegemónia megteremtéséhez, és így a létfontosságú brit érdekek közvetlen fenyegetéséhez.[33] John Lukacs magyar–amerikai történész pedig arra mutat rá, hogy az amerikaiak tulajdonképpen átvették az erőegyensúlypolitika brit értelmezését. Az USA azért döntött a Germany First – vagyis a Németország legyőzését elsődleges célként kitűző – haditerv mellett 1941 végén, mert elfogadták azt a brit feltevést, hogy egy európai kontinentális hegemón meg tudja kérdőjelezni az uralkodó tengeri hatalom erőfölényét – ami ekkor már nem Nagy-Britannia, hanem az Egyesült Államok kezében volt.[34]

A legvalószínűbb forgatókönyv, hogy a brexit utáni útkeresés után, ahogy az európai integráció valóban fokozottabbá vált a brit kilépés után, Nagy-Britannia vissza fog térni ahhoz a politikához,

ami a kontinens erőegyensúlyának fenntartását eredményezte. Ahogy az integrációs szervezetből kilépett, nagyon nincs is más hagyomány, amihez visszatérhetne, hiszen a britek vagy vezető szerepet töltöttek be (1815–1822, 1919, 1940–1946), vagy részt vettek az integrációban (1973–2020), vagy ezt a kiegyensúlyozó szerepet játszották. Néhány kommentátor már rámutatott arra, hogy a brit politika alapvető érdeke ez az egyensúlyozás, és így lényegében az Európai Unió országainak megosztása.[35] Emellett az egyesített külpolitikai, kereskedelempolitikai erőkkel szemben Nagy-Britannia akkor tud nagyobb ellenállást kifejteni, ha képes az európai erőket egymás ellen felhasználni, tehát nemcsak politikai hagyományai, hanem elemi érdekei is ezt a lépést diktálják. Ugyan ez nem fog megjelenni stratégiai dokumentumokban, de világossá válik, ha számba vesszük a brit politika lépéseit és azok motivációit.

A legfontosabb brit politikai érdekek az európai kontinenssel kapcsolatban a 2020-as évek elején a következő pontokban foglalhatók össze:

- Ukrajna támogatása az Oroszországgal vívott háborújában (sőt, ennek a nemzetközi támogatásnak a tulajdonképpeni vezetése)
- rendezett kereskedelmi kapcsolatok az EU-val
- különleges kapcsolat kialakítása a geopolitikailag felértékelődött Lengyelországgal és a Baltikummal
- bejutni az EU energiapiacára a kis moduláris nukleáris reaktorokkal és az északi-tengeri szélerőműfarmokon termelt szélenergiával
- fenntartani a brit információs gazdaság előnyét európai versenytársaival szemben
- a Nyugat-Balkán stabilitásának fenntartása brit békefenntartóerők segítségével
- jobb biztonsági viszonyt fenntartani az USA-val, mint Európa többi része, és vezető szerepre törekedni a NATO-n belül

Látható, hogy a legtöbb ponton absztrakt rendezőelvként fellelhető Európa megosztásának kísérlete. Nemcsak az egyértelmű pontokon, mint például az energiapiacra való bejutásban vagy a NATO-n belüli vezető szerep elérésével, hanem az áttételesebb pontokban is kitapintható ez a brit szándék. Ez utóbbiakra jellemző például, hogy Ukrajna támogatásával és az Északi Áramlat-II vezetéket ért támadással Európa sokkal kitettebb lett az angolszász energiaimport számára, ami egyértelmű brit érdek, még ha nem is beszélünk a hosszabb távú versenyképességi lemaradásról, ami érheti az európai kontinenst. Hasonlóan áttételes a nyugat-balkáni stabilitás fenntartása, ami nem pusztán Oroszország és Törökország befolyása ellen irányul, hanem az ellen is, hogy a régió teljesen az EU (és leginkább Németország) uszályába kerüljön, miközben jelentős pozíciót foglal el a hagyományosan brit vizeknek számító Kelet-Mediterráneumban.

BRIT-MAGYAR POLITIKAI KAPCSOLATOK

A brexit megváltoztatta Nagy-Britannia kapcsolatát az Európai Unióval, és szükségessé tette, hogy újragondolják nemzetközi partnerségeiket és külpolitikájukat. Magyarország is egy olyan nemzetközi partnerré vált, amely EU tagállamként fontos számukra, és komplex politikai viszonyrendszer fűzi az EU-hoz mint intézményhez, és az egyes tagállamokhoz. Most a brexit utáni politikai kapcsolatokat vizsgáljuk Nagy-Britannia és Magyarország között, rávilágítva az új korszakban felmerült kihívásokra és lehetőségekre.

Mielőtt a brexit utáni helyzetet részleteznénk, alapvető fontosságú megérteni a brit-magyar politikai kapcsolatok történelmi hátterét. Habár a két ország földrajzilag távol található egymástól, kapcsolatuk különböző történelmi és geopolitikai tényezőkön alapul. A 19. század végén és a 20. század elején a Brit Birodalom és

az Osztrák-Magyar Monarchia két jelentős európai hatalom volt. A történelmi utak a diplomáciai tárgyalásokban, a kereskedelemben és a kulturális kapcsolatokban keresztezték egymást. Azonban az Osztrák-Magyar Monarchia első világháború utáni összeomlása jelentősen átalakította a régió dinamikáját és Magyarország politikai tájképét.[36]

A hidegháború tovább formálta a brit-magyar kapcsolatokat, hiszen mindkét ország ellentétes blokkok tagja volt. Nagy-Britannia fontos szerepet játszott a NATO-ban, míg Magyarország azonosult a Szovjetunió vezette Keleti Blokkhoz. A hidegháború végével Magyarország a demokrácia és a piacorientált reformok felé fordult, ami végül az EU csatlakozásához vezetett 2004-ben. Ez jelentős változást hozott Magyarország külpolitikájában, amely közeli kapcsolatot teremtett Nyugat-Európával.

Az Európai Unió központi szerepet játszott Magyarország külpolitikájának, gazdasági integrációjának és politikai álláspontjának formálásában. Magyarország az EU finanszírozásának kedvezményezettje volt és igyekezett összeegyeztetni nemzeti érdekeit az EU-tagsággal járó kötelességeivel. Ugyanakkor az EU-n belül is feszültségek merültek fel, különösen a demokratikus kormányzás, a jogállamiság és a migráció kérdéseiben. A brexit a brit-magyar kapcsolatokban is fordulópontot jelentett az EU keretében. Nagy-Britannia döntése az EU-tól való kilépésről bizonytalanságot hozott és kérdéseket vetett fel az unió jövőjével kapcsolatban. Ez kihívásokat és lehetőségeket is teremtett a brit-magyar politikai kapcsolatokban.

Magyarország kisállami szereplőként máshogyan euroszkeptikus mint Nagy-Britannia. Budapest számára az EU megőrzése rendkívül fontos, ezért is igyekszik az európai értékek védelmében felhívni a figyelmét a partnereknek arra, hogy a szervezet fennma-

radásának záloga az, ha visszatér az eredeti missziójához, a konzervatív, kormányközi, Nemzetek Európája gondolathoz. Ebben a keretrendszerben Magyarország messzemenőkig támogatja az integrációt, de a további föderalizálás ötletét elutasítja, vagy legalábbis kritikusan, tartózkodóan szemléli. A britek ezzel szemben máshogy látták ezt a kérdés, nettó befizetőként számukra a legfontosabb a döntéseket feletti befolyás (ld. „get back control" kampány) volt, és olyan kulcsterületek ellenőrzése, mint a bevándorlás, és globális partnerekkel való kereskedelemi tárgyalások. A kilépéssel visszaszerezték az irányítást ezen területek felett, és most az unióval való viszonyrendszerüket („társult tagság"?) igyekeznek normalizálni. Ennek viszont az volt az ára, hogy a közös döntésekbe nem szólhatnak bele, Magyarország pedig így veszített egy konzervatív, megfontolt szövetségest a föderalizmusról, és Európai jövőjéről szóló vitákban.

A brexit után mind a Nagy-Britannia, mind Magyarország lehetőséget kapott a kétoldalú kereskedelmi megállapodások tárgyalására, amelyek az egyedi igényeikhez igazodnak. Ez a nagyobb rugalmasság lehetőséget teremt a gazdasági együttműködés testre szabására, amely potenciálisan mindkét ország iparágaiban előnyöket hozhat.

Annak ellenére, hogy eltérő álláspontok vannak az EU-n belül, a Nagy-Britannia és Magyarország közös érdekeket osztanak a globális kihívások, például a klímaváltozás, a biztonságügyi kérdések és a terrorizmus elleni küzdelem terén. A közös erőfeszítések ezen kérdésekben hídját képezhetik a pozitív kapcsolatok építéséhez.

Mindkét országnak lehetősége van diplomáciai párbeszédre a közös aggodalmak kezelése érdekében. Ezek a megbeszélések magukban foglalhatják a regionális stabilitásról, konfliktusok megoldásáról és nemzetközi válságokra adott válaszokról szóló megbeszéléseket.

A brexit utáni időszak új és fejlődő fejezetet hozott a brit-magyar politikai kapcsolatokban. Bár kihívások származnak az eltérő EU-s érdekekből, a kereskedelmi zavarokból és az értékek közötti konfliktusokból, lehetőségek is megnyílnak egy összetettebb és dinamikusabb kapcsolat kialakítására. A kétoldalú kereskedelmi megállapodások, kulturális csereprogramok, a globális kihívások terén való együttműködés és a diplomáciai párbeszéd mind hozzájárulhatnak ahhoz, hogy mindkét ország sikeresen alkalmazkodjon az átalakuló geopolitikai környezethez. A Nagy-Britannia és Magyarország közötti történelmi és stratégiai kapcsolatok szolgálhatnak alapul a kapcsolataik erősítéséhez ebben az új fejezetben. Ahogy mindkét ország alkalmazkodik a poszt-brexit Európa valóságaihoz, az ezeknek a lehetőségeknek kihasználása és a kihívások kezelése döntő szerepet játszik politikai kapcsolatuk jövőjének kialakításában.

A BREXIT HATÁSA AZ EURÓPAI KONZERVATIVIZMUSRA

A brexit, az Egyesült Királyság döntése az Európai Unióból való kilépésről, komoly és messzemenő következményekkel járt, nemcsak az Egyesült Királyság, hanem egész Európa számára. Az egyik jelentős terület, amelyen a brexit számottevő hatásokat gyakorolt, az európai konzervativizmus. Az Európai Unióban számos konzervatív párt és mozgalom működik, mindegyik saját egyedi prioritásokkal és nézőpontokkal. Ebben az esszében elemzést végzünk a brexit hatásairól az európai konzervativizmusra, feltárva a változó dinamikákat, kihívásokat és lehetőségeket, amelyek a poszt-brexit környezetben megjelentek.

Az európai konzervativizmus egy sokszínű és sokrétű politikai táj, amely számos pártot, mozgalmat és ideológiát ölel fel. Bár a

konzervatív pártok különböznek egymástól az európai országokban, gyakran közös értékeket osztanak, mint például az állam beavatkozásának korlátozása a gazdaságban, a hagyományos családi értékek népszerűsítése és a nemzeti szuverenitás erősítése.

Az európai konzervatív pártok hagyományosan fontos részét képezték a politikai spektrumnak. Szerepet játszottak mind a nemzeti kormányokban, mind az Európai Parlamentben, hozzájárulva különféle politikai vitákhoz, ideértve a gazdaságpolitikát, a társadalmi kérdéseket és az EU szerepét a globális ügyekben. Azonban a brexit új dimenziót hozott ezen a tájon, átalakítva az európai konzervativizmus dinamikáit és prioritásait.

A brexit legközvetlenebb hatása az európai konzervativizmusra az euroszkepticizmus növekedése volt. Az Egyesült Királyságban zajló brexit-kampány sikerének hatására az euroszkeptikus mozgalmak és csoportok felélénkültek az európai konzervatív pártokban. Ezek az euroszkeptikus szereplők kikezdték a konzervatív pártok hagyományosan EU-t támogató álláspontját. Az európai konzervatív pártok (pl. az EPP pártjai) belső megosztottságokkal küszködnek, mivel vezetőiknek meg kell birkózniuk a pro-EU és az euroszkeptikus frakciók versengő követeléseivel.

Az európai konzervatívok gazdasági bizonytalansággal néznek szembe a brexit következtében. Az Egyesült Királyság kilépése az EU egységes piacáról és vámszövetségéből felborította az eddigi kereskedelmi mintákat, érintve ezzel az európai vállalkozásokat és a szélesebb gazdasági tájképet. A konzervatív politikusoknak ki kell találniuk egy stratégiát a brexit gazdasági következményeinek kezelésére, amely enyhíti az Egyesült Királyság távozásának negatív hatásait, miközben biztosítja az európai gazdaság stabilitását.

A brexit a politikai szövetségek újragondolásra kényszeríti az európai konzervatív pártokat. A hagyományosan befolyásos EU-tagsággal rendelkező Egyesült Királyság távozása megváltoztatta

az erőviszonyokat és a prioritásokat is az unióban. Az európai konzervatívoknak alkalmazkodniuk kell ehhez az új helyzethez, ami gyakran azt jelenti, hogy át kell tervezniük külpolitikájukat és kereskedelmi stratégiájukat az Egyesült Királyság hiányának figyelembevételével.

A brexit erősítette az európai konzervativizmuson belüli nacionalista és internacionalista szereplők közötti vitát. A nacionalista konzervatívok azt vallják, hogy a hangsúlyt kell helyezni az egyes országok szuverenitására, határaikra és a bevándorlási politika irányítására. Az internacionalista konzervatívok viszont az EU-n belüli együttműködést támogatják, és kitartanak a szupranacionális kormányzás iránt. Ez az ideológiai feszültség ideológiai hasadásokat teremtett, és konzervatív vezetőknek közösen megtalálniuk az egyensúlyt, vagy kockára tenni az egyik fontos frakció elidegenítését.

A brexit hatással van az európai biztonság és védelem kérdéseire is. Az Egyesült Királyság, mint jelentős katonai hatalom, hagyományosan meghatározó szerepet játszott az európai biztonsági kezdeményezésekben. Az Egyesült Királyság távozása a kérdéses védelmi képességek és korábbi együttműködések újraértékelését eredményezi. Az európai konzervatívoknak a kollektív védelem és az EU intézmények szerepével kapcsolatos kérdéseket kell megválaszolniuk.

A brexit tartós hatást gyakorolt az európai konzervativizmusra, átalakítva annak táját és kényszerítve az alkalmazkodást egy új politikai valósághoz. Az eurószkepticizmus, a gazdasági bizonytalanság, a stratégiai átrendeződés, az ideológiai szakadékok és a biztonsági megfontolások előtt álló kihívások komoly kihívást jelentenek a konzervatív pártok számára Európa-szerte. Ezzel párhuzamosan gazdasági szövetségek diverzifikálásának lehetőségei, alapértékek ismételt megerősítése, nemzeti identitások erősítése, az

EU reformjának előmozdítása és erőteljesebb részvétel a globális ügyekben is felmerültek.

Az európai konzervativizmus szerepének alakulása a poszt-brexit korszakban attól függ, hogy hatékonyan kezelik-e ezeket a kihívásokat, és kihasználják-e a felkínálkozó lehetőségeket. Ahogy az EU továbbra is alkalmazkodik és újra meghatározza jövőjét, az európai konzervativizmus kulcsfontosságú befolyást gyakorol a kontinens politikai és ideológiai tájának alakításában. A brexit hagyatéka évekig érezhető lesz, és az európai konzervatívok válasza erre az átalakító eseményre konfigurálja az ő relevanciájukat és hatásukat az alakuló európai politikai környezetben.

BRIT-MAGYAR GAZDASÁGI ÉS KERESKEDELMI KAPCSOLATOK

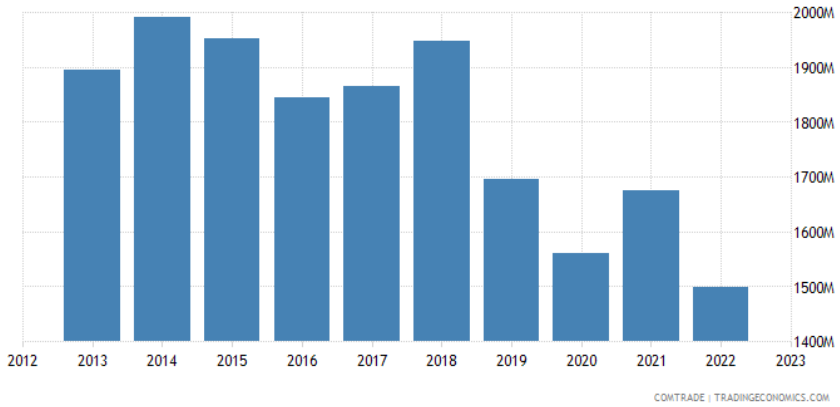
A brexit után az Egyesült Királyság újradefiniálta kapcsolatait a világgal, beleértve európai szomszédjait is, a magyar-brit gazdasági kapcsolatok változások sorozatát tapasztalta meg. A következőkben elemezzük a magyar-brit gazdasági kapcsolatokat a brexit után, kifejezetten hangsúlyt helyezve a kereskedelemre, az állami befektetésekre, valamint azokra a kihívásokra és lehetőségekre, amelyek a brexit után merültek fel.

Annak érdekében, hogy megértsük a brexit utáni magyar-brit gazdasági kapcsolatok dinamikáját, fontos figyelembe venni a történelmi kontextust. Az Egyesült Királyság mindig is erősen jelen volt gazdaságilag Európában, mind az EU tagjaként, mind különböző kereskedelmi megállapodásokon keresztül. Az EU tagjaként a magyar-brit gazdasági kapcsolatok kialakulását segítette az azonos kereskedelmi szabályokkal rendelkező egységes piac.

A magyar-brit kereskedelmi kapcsolatoknak hosszú története van, ahol az Egyesült Királyság Magyarország fontos kereskedelmi partnerként szolgált az EU-n belül. Az Egyesült Királyság mindig

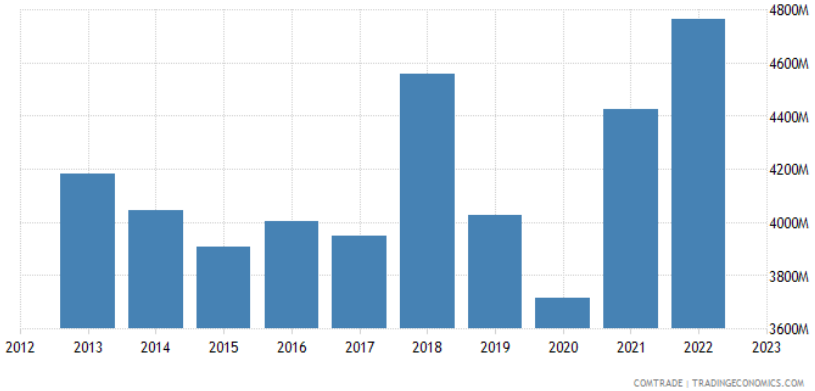
is jelentős célország volt a magyar export számára, különösen ipari berendezések, járművek és mezőgazdasági termékek terén. Cserébe Magyarország különféle termékeket importált is az Egyesült Királyságból, ideértve különféle gépeket, gyógyszereket és járműveket is.

Az alábbi táblázatokban láthatók az export-import adatok a két ország vonatkozásában.



1. ábra Az Egyesült Királyság magyarországi exportja 2012-2022.[37]

Ahogy látható, közvetlenül a brexit után, 2020-ban bezuhant a brit export Magyarország irányába, de 2021-ben ez ismét felívelt.



2. ábra Magyarország egyesült királyságbeli exportja 2012-2022[38]

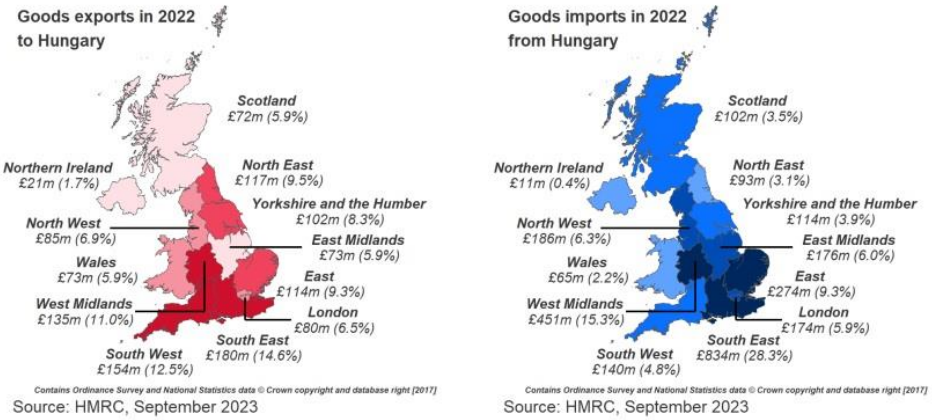
Az alábbi grafikon pedig azt mutatja, hogy habár a magyar export is jelentősen bezuhant 2020-ban, de a következő két évben már

meghaladta, az előző évtizedek szintjét. Összességben az export-import mutatók egyensúlyát tekintve a britek deficitesek a kétoldalú kereskedelem vonatkozásában, ahogy az az alábbi táblázatban is látható.

Year	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Value of total trade	5.1	5.0	5.2	5.7	6.2	6.1	6.5	5.8	5.6	6.9
Value of exports	1.8	1.8	1.9	2.1	2.3	2.3	2.4	2.5	2.5	2.9
Value of imports	3.3	3.1	3.3	3.6	3.9	3.8	4.2	3.3	3.1	4.0
Trade balance	-1.5	-1.3	-1.3	-1.5	-1.6	-1.6	-1.8	-0.9	-0.6	-1.1

3. ábra Brit-magyar külkereskedelemi mérleg 2013-2022[39]

A britek szigetek egyes területein eltérő mértékű az export-import kapcsolatok intenzitása. Nem meglepő módon a főváros és London környéke kiemelkedik a többi közül.



4. ábra A magyar export-import regionális megoszlása a brit szigeteken[40]

A brexit jelentős változást hozott ezekben a kapcsolatokban, új stratégiák és keretek kidolgozását tette szükségessé annak érdekében, hogy folytathassák a közös munkát és megőrizhessék azt a stabil kereskedelmi kapcsolatot, amelyből mindkét ország korábban profitált.

Az Egyesült Királyság kilépése az EU egységes piacáról azt jelentette, hogy már nem voltak mindenkire érvényes közös kereskedelmi megállapodásaik és szabályaik, ezeket ki kellett dolgozni.

Ennek eredményeképpen a magyar-brit kereskedelemnek újra kellett tárgyalniuk feltételeit, amely új kereskedelmi akadályokat hozott létre, ideértve a vámvizsgálatokat, vámokat és további nemvámjellegű kisebb-nagyobb korlátozásokat. Az egyik legnagyobb kihívás, amit a brexit hozott a magyar-brit gazdasági kapcsolatokra, az új vámok és nem vámjellegű akadályok bevezetése volt. Magyarország és az Egyesült Királyság az EU tagjaként élvezte a vámtarifák nélküli kereskedelmet. Az Egyesült Királyság kilépése azonban új kereskedelmi feltételek kidolgozását tette szükségessé. Bár mindkét ország igyekezett minimalizálni a kereskedelmi akadályokat, teljes mértékben kiküszöbölni azokat lehetetlen volt. A magyar exportőrök most már szembesülnek azokkal a további költségekkel, amelyeket a vámtarifák és a vámdokumentációval kapcsolatos eljárások okoznak, ami hatással volt termékeik versenyképességére az Egyesült Királyság piacán.

Egy másik kihívás a brexit utáni kereskedelmi kapcsolatokban a szabályozási különbségekből fakadt. Az Egyesült Királyság saját szabályozási normákat határozott meg, amit azt jelentette, hogy a magyar exportőröknek két különböző szabályozásnak kellett megfelelniük: az EU és az Egyesült Királyság szabványainak is. Ez további erőfeszítéseket igényelt, hogy mindkettőt be tudják tartani, és gyakran azt jelentette, hogy a magyar vállalkozásoknak be kellett fektetniük a kereskedelemi gyakorlataik fejlesztésébe, hogy az Egyesült Királyság szabványainak is megfeleljenek.

A brexit szintén hozzájárult az ellátási láncok megszakadásához, mivel a just-in-time típusú szállítási modelleket alkalmazó magyar vállalkozásoknak a vámellenőrzések és új dokumentációs feladatok miatt késésekkel kellett számolniuk. Ez a gépjármű- és gyártóipari ágazatot érintette jelentősen, mivel azok korábban erősen integrálódtak az európai ellátási láncokba. Ezen kihívások el-

lenére fontos megjegyezni, hogy a magyar kereskedelem az Egyesült Királysággal ellenállónak bizonyult. Magyarország szinten tartotta az exportját az Egyesült Királyságba, bár növekedtek a komplexitással és a költségekkel járó feladatok. Az Egyesült Királyság továbbra is fontos kereskedelmi partner Magyarország számára, és mindkét ország aktívan próbálták enyhíteni a brexit negatív hatásait gazdasági kapcsolataikra.

A kereskedelem mellett a befektetés is egy fontos szempontja a magyar-brit gazdasági kapcsolatoknak. Mindkét országban jelen vannak egymás területén, például a brit vállalatok működnek Magyarországon, és magyar vállalatok az Egyesült Királyságban. A brit vállalatok jelentős jelenléttel rendelkeznek Magyarországon, különösen a pénzügy, energia és telekommunikáció területeken. A brexit után ezeknek a vállalatoknak fel kellett mérniük a kilépés gazdasági hatásait Magyarországon folyó tevékenységükre. Néhány brit vállalat megfontolta bizonyos funkciók vagy irodák áttelepítését más EU tagállamokba annak érdekében, hogy fenntartsák a közös piachoz való hozzáférésüket, ami pozitív hatással lehetett a magyar munkaerőpiacra is.

Magyar vállalatok is befektettek az Egyesült Királyságban, különösen a gyártás, gyógyszeripar és technológia területeken. A brexit körül kialakult bizonytalanság, különösen a kereskedelmi és szabályozási változások, néhány magyar befektetőt arra kényszerített, hogy újragondolja befektetéseit az Egyesült Királyságban. Azonban mások lehetőséget láttak az Egyesült Királyság új szabályozási környezetét látva és azt remélték, hogy a kétoldalú gazdasági kapcsolatok épp emiatt fognak virágozni.

KIHÍVÁSOK ÉS LEHETŐSÉGEK

Bár a brexit számos kihívást hozott a magyar-brit gazdasági kapcsolatokra, új lehetőségeket is teremtett. A hosszú távú tárgyalások és a folyamatos bizonytalanság az Egyesült Királyság jövőbeni kereskedelmi megállapodásairól jelentős kihívást jelentett az üzleti szektor számára. Az egyértelmű irány hiánya nehezítette a vállalkozásoknak a működési tervek elkészítését. A vámvizsgálatok és a vámok bevezetése növekvő költségeket okozott a magyar exportőrök számára. Ezek a további költségek csökkentették a versenyképességüket az Egyesült Királyság piacán. A két különböző szabályozásnak való megfelelés - az EU és az Egyesült Királyság szabványainak - további komplexitást és költségeket jelentett a határokon átnyúló kereskedelmet folytató vállalkozások számára.

A brexit után az Egyesült Királyság megkezdte saját kétoldalú kereskedelmi megállapodásainak kidolgozását az EU-n kívüli országokkal. Magyarországnak és az Egyesült Királyságnak lehetősége nyílt egy új, egyedi kereskedelmi megállapodás létrehozására. Az Egyesült Királyság képessége, hogy saját szabályozási normákat alakítson ki, lehetőséget adott a magyar vállalkozásoknak arra, hogy könnyebben alkalmazkodjanak termékeikkel és szolgáltatásaikkal az Egyesült Királyság piacához, ami potenciálisan növelheti a piachoz való hozzáférés esélyét. A magyar vállalatokat ösztönözték arra, hogy a kiviteli úticéljaikat diverzifikálják, és csökkentsék a brit piacoktól való túlzott függést. Ez a diverzifikáció új üzleti lehetőségeket eredményezhet más régiókban.

KERESKEDELMI ÉS BEFEKTETÉSI MEGÁLLAPODÁSOK

A brexit után mind Magyarország, mind az Egyesült Királyság lépéseket tett annak érdekében, hogy megerősítse gazdasági kapcsolataikat kereskedelmi és befektetési megállapodásokon keresztül.

Magyarország és az Egyesült Királyság tárgyalásokat kezdeményeztek egy kétoldalú kereskedelmi megállapodásról, amelynek célja a kereskedelmi akadályok minimalizálása és a gazdasági együttműködés erősítése volt. A magyar kormány felismerte annak fontosságát, hogy megőrizze a hozzáférést az Egyesült Királyság piacához, és törekedett azon magyar vállalkozások érdekeinek védelmére, amelyek az Egyesült Királyságba exportálnak.

Mindkét ország aktívan előmozdította az befektetési kapcsolatokat is. Magyarország arra törekedett, hogy idevonzza az Egyesült Királyságból érkező vállalatokat, akik viszont EU-beli jelenlétet kívántak kialakítani. Budapest hangsúlyozta az ország jó stratégiai elhelyezkedését, képzett munkaerejét és kedvező üzleti környezetét. Hasonlóképpen a britek is külföldi befektetéseket próbáltak az Egyesült Királyságba vonzani, ideértve a magyar befektetőket is, akiknek kedvezményeket és támogatást kínáltak.

A szélesebb körű kereskedelmi és befektetési megállapodások mellett mindkét ország elindított szektor-specifikus együttműködéseket. Ide tartoztak olyan területek, mint a megújuló energia, technológia és kutatás-fejlesztés, ahol az közös érdekek és szaktudás-csere alapján kölcsönösen kihasználható előnyöket kerestek.

MŰKÖDŐTŐKE BERUHÁZÁS ÉS ÁRUKERESKEDELEM

Magyarországon a brit közvetlen működőtőke-befektetések 2017 és 2022 között jelentősen alacsonyabb értéket mutattak, mint a brexit tárgyalások megindulása előtt. 2016-ban nagyjából 2500

millió eurós nagyságrendről 1000 millió euróra, majd 500 millióra csökkent mielőtt újból növekedni kedett. 2022-ben már meghaladta a brit FDI mértéke a 3600 millió eurós szintet. A részletes adatok megtalálhatók az MNB kimutatásában.[41]

A magyar működőtőke mértéke jelentősen szerényebb az Egyesült Királyságban, ennek mértéke 2017 és 2020 között 80 és 140 milliárd euró között mozgott, viszont 2021-ben csak 40 milliárd eurót tett ki. A 2022-es adatok bíztatótóbbak, ekkor ismért elérte az eddig legnagyobb, 140 millió eurós szintet.[42]

Az Egyesült Királyság és Magyarország közötti teljes áru- és szolgáltatáskereskedelem (export plusz import) 7,6 milliárd font volt a 2023 második negyedévének végéig tartó négy negyedévben, ami folyó áron 19,0%-kal, azaz 1,2 milliárd fonttal több, mint a 2022 második negyedévének végéig tartó négy negyedévben.[43] Magyarország az Egyesült Királyság 36. legnagyobb kereskedelmi partnere volt a 2023 második negyedévének végéig tartó négy negyedévben, a teljes brit kereskedelem 0,4%-át adva.[44]

MUNKAERŐPIACI VÁNDORLÁS

A mai Magyarországról történő elvándorlás az egyik legsúlyosabb társadalmi probléma, és a munkavállalók jelentős hányada választotta Nagy-Britanniát célországnak, ahová a brexit előtt a bevándorlás az uniós közös szabályok miatt lényegében akadálytalan volt, de legalábbis nagyon kevés feltételt kellett teljesíteni ahhoz, hogy valaki munkát vállalhasson ebben a másik uniós országban. A brexit után ez jelentősen megváltozott, jelenleg számos jogi, és technikai akadályt kell leküzdeni, ha egy magyar állampolgár az Egyesült Királyság területén szeretne munkát vállalni. Ennek természetesen a fő oka, hogy magának a brexit kampánynak a sikeressége is nagymértékben azon múlott, hogy a politikai elit meg-

ígérte, hogy megfékezi az ellenőrizhetetlen bevándorlást. Mindazonáltal a britek számára továbbra is fontos a beáramló külföldi munkaerő, tehát az ellenőrzés visszaszerzésének az igénye nem feltétlenül jelentette azt, hogy megszűnt volna a kereslet pl. a magyar vagy más kelet-európai bevándorlók munkájára.

Rendezték a kilépés előtt az országba települt magyarok helyzetét is. Azok az EU-polgárok azonban, akik 2020 végéig, a brit EU-tagság megszűnése után kezdődött 11 hónapos átmeneti időszak lejártáig törvényesen és életvitelszerűen letelepedtek Nagy-Britanniában, továbbra is az országban maradhatnak megszerzett összes jogosultságuk megtartásával, de ehhez meghatározatlan időre szóló tartózkodási engedélyért – hivatalos jogi elnevezéssel európai uniós letelepedett státusért (EU Settled Status) – kell folyamodniuk. 2022 december 31-ig bezárólag nagyjából 172 ezer magyar nyújtott be ilyen kérelmet.[45] 2010-től 2015-ig a KSH adatai[46] [47] alapján az Egyesült Királyságba kivándorló magyarok száma növekedést mutatott, azonban 2015-től kezdődően ez az ív csökkenő tendenciát vett, majd 2020-tól ismét növekedési pályára állt, bár a növekedés ellenére nem érte el a 2017 környéki szintet.

A bevándorló külföldi állampolgárok tekintetében az Egyesült Királyságból érkezők száma viszonylag stabilnak mondható, 300-400 főre tehető az átlag, egy két év kivételével, amikor ez az szám 500 fölé is emelkedett. Összevetve a legnagyobb európai bevándorló nemzet, a németek évi 4000 fős számával, ez szerénynek mondható, bár kissé magasabb mint a nagyjából évi 400 fős francia bevándorlás.

A magyar-brit gazdasági kapcsolatok a brexit után számos kihívással és bizonytalansággal néztek szembe, de lehetőségeket is teremtettek a szorosabb együttműködésre és rugalmasabb kereskedelmi és befektetési megállapodásokra. A két ország közötti ko-

rábbi kereskedelmi és befektetési kapcsolatok továbbra is ellenálltak a brexit jelentette kihívásnak. Magyarország és az Egyesült Királyság aktívan igyekeztek enyhíteni a brexit negatív hatásait kereskedelmi megállapodások letárgyalásával és befektetésösztönzéssel. A magyar-brit gazdasági kapcsolatok jövője valószínűleg azon múlik majd, hogy mindkét ország hajlandó-e alkalmazkodni a változó körülményekhez és kihasználni az új lehetőségeket. Egy átfogó kétoldalú kereskedelmi megállapodás kidolgozása kulcsfontosságú lépés lesz a gazdasági partnerség további megerősítése és növekedése érdekében. Ebben az átalakuló környezetben mindkét ország vállalkozásainak képessége a szabályozási eltérések és ellátási lánc-kihívások kezelésére meghatározó szerepet játszik majd a magyar-brit gazdasági kapcsolatok hosszú távú sikerének meghatározásában a brexit után.

MAGYAR–BRIT VÉDELMI KAPCSOLATOK

A brexit kétségkívül mélyreható átrendeződést indított el Európa geopolitikai térképén is, nemcsak a gazdasági és kereskedelmi kapcsolatokban. Ebben a paradigmaváltásban a védelem és biztonsági együttműködés területe kiemelkedik.

A magyar–brit védelmi együttműködés gyökerei túlmutatnak az Európai Unió keretein, különösen a NATO szövetség területén, amelyhez Magyarország 1999-ben csatlakozott. Az évek során mindkét nemzet részt vett közös katonai gyakorlatokban, békefenntartó küldetésekben és különböző biztonsági kezdeményezésekben. Azonban a brexit drámai következményei miatt újraértékelésre került a meglévő partnerségek, sürgettetve a két országot a védelmi együttműködésük paramétereinek újradefiniálására.

Az elsődleges kihívást a magyar–brit védelmi kapcsolatok előtt a brexit után az átalakított intézményi környezet jelenti. Az Egye-

sült Királyság kilépése az Európai Unióból vezetett az ország kiszorulásából az EU biztonsági és védelmi politikáiból[48], általánosságban az Európai Védelmi Alapból és az Állandó Strukturált Együttműködésből (PESCO). Különleges esetekben persze kérelmezhetik egy egyes PESCO projektekben való részvételt, és ezt a projektgazda jóváhagyhatja.[49]

Ennek eredményeként Magyarországnak és az Egyesült Királyságnak bonyolult bilaterális és multilaterális egyezmények hálóját kell átnavigálnia a védelmi együttműködés fenntartása és fejlesztése érdekében. Egy másik kihívás a potenciálisan különböző stratégiai prioritásokkal kapcsolatos. Ahogyan mindkét nemzet átértékeli szerepét a brexit után, elengedhetetlen az egyetértés a kulcsfontosságú biztonsági kérdésekben. A katonai erők szerepéről szóló eltérő nézetek, az észlelt fenyegetések és a stratégiai prioritások terén fennálló különbségek esetleg megterhelhetik a partnerséget, hacsak ezeket nem kezelik hatékonyan nyitott párbeszéddel és diplomáciai kezdeményezésekkel.

Ilyen látványos percepcióbeli különbségnek tekinthető Oroszország háborúja Ukrajnában. Habár mindkét fél elutasítja az agressziót, és kiáll Ukrajna területi épsége és szuverenitásának sérthetetlensége mellett, a stratégiai számítások Londonban és Budapesten eltérnek. Míg a britek várakozásai szerint az oroszok idővel legyőzhetők, és annyira meggyengíthetők, hogy ne okozzanak jövőbeni jelentős fenyegetést, addig a magyar kormányzat attól tart, hogy az idő az ukránok ellen dolgozik. Minél előbb kötnének a felek fegyverszünetet, annál több ukrán életet, infrastruktúrát, és értéket lehetne megmenteni, ami létfontosságú Ukrajna fenntartható európai jövője szempontjából.

Ezen kihívások ellenére a brexit utáni időszak lehetőségeket teremt Magyarország és az Egyesült Királyság számára a védelmi kapcsolataik megerősítésére. Mindkét ország, függetlenül az EU

politikai korlátaitól, rugalmasabb és testreszabottabb együttműködési megállapodásokat kialakíthat. A közös katonai gyakorlatokat, az információmegosztást és a technológiafejlesztési területen való együttműködést tartalmazó kétoldalú megállapodások erősíthetik az együttműködés hatékonyságát és hatásosságát.

Ezenkívül az Egyesült Királyság fontos pillére a európai biztonságnak. Magyarország, mint NATO-tag, kihasználhatja pozícióját az egyezményen belül, hangsúlyozva a robosztus transzatlanti biztonsági keretfontosságát. A magyar–brit kétoldalú együttműködés kiemelt szerepet játszhat a szélesebb NATO célok előmozdításában, hozzájárulva ezzel egy rugalmasabb és összekapcsolt szövetség kialakításához.

A változó globális biztonsági környezet, amelyet a kibontakozó veszélyek, például a kiberfenyegetések, a terrorizmus és a hibrid háborúk jellemzenek, innovatív és együttműködésen alapuló válaszokat követel meg. Magyarország és az Egyesült Királyság, kihasználva saját erősségeiket - Magyarország stratégiai elhelyezkedését Közép-Európában és az Egyesült Királyság katonai képességeit és globális elérését - együttes erőfeszítéseikkel képesek lehetnek ezeknek a kihívásoknak megfelelni. A két ország együttműködése hozzájárulhat a szélesebb európai és transzatlanti biztonsági keretrendszer hatékony kialakításához.

Végső soron a magyar–brit védelmi kapcsolatok útja a brexit után egy kritikus pillanatponthoz ért, amelyet kihívások és lehetőségek jellemzik egyaránt. Az átalakított intézményi környezet éles és rugalmas navigációt követel, míg a stratégiai egyetértés kialakítása kritikus az evolúciójuk sikere szempontjából. A testreszabott kétoldalú megállapodások rugalmasságának kihasználásával és a NATO-hoz való hűségük megerősítésével Magyarország és az Egyesült Királyság olyan védelmi együttműködést hozhat létre,

amelyet a rugalmasság és a dinamizmus jellemez. Az alkalmazkodva a változó geopolitikai valóságokhoz, a magyar–brit védelmi partnerség hatalmas potenciállal bír ahhoz, hogy jelentős mértékben hozzájáruljon a szélesebb európai és transzatlanti biztonsági keretrendszer kialakításához.

Összegzés a magyar külpolitika számára

Kitapintható tehát brit részről egy olyan belpolitikai rendezőelv, ami a szuverenitás visszaszerzését tekinti célnak, és ami sok ponton közel áll a magyar kormány álláspontjához is. Még ha ez a szuverenitás csorbát is szenvedhet az Egyesült Államokhoz való szorosabb kötődés miatt, a szuverenitás elve önmagában egyértelmű Budapest számára is. A brit kormánnyal való eszmei rokonság itt nem áll meg: akár a nagy amerikai techcégekkel vagy német gyógyszervállalatokkal való szembenállás, akár az oktatás és kultúra hanyatlása, akár a woke imperializmus témájában nézünk szét, mindenütt látunk sok közös pontot. Viszont az Európai Unióval kapcsolatos politika ambivalens Magyarország számára. Amikor azt mondjuk, erős Európát akarunk, akkor két dologra gondolhatunk. Egyrészt egy erősen központosított, föderális Európát, ahol a kereskedelempolitikai és identiáspolitikai kérdések is Brüsszelben dőlnek el, a tagállamok csak kiviteleznek – ezt a magyar kormány határozottan elutasítja. Ugyanakkor a globális szerepre is törő, identitásában erős, erős nemzetállamokra és nemzetgazdaságokra épülő, versenyképes, de védett piacú Európai Unió azonban egyértelmű magyar érdek. Miközben az első pont megakadályozása egyértelmű magyar érdek, addig a második elősegítése (és így a brit kormánnyal való szembenállás) is magyar érdek.

Bizonyos szempontból tehát úgy lehetne összegezni, hogy a brit kormány EU-t megosztó politikája addig szolgálja a magyar érdekeket, amíg az politikai szinten érvényesül, és a kontinens német,

vagy német–francia leuralása ellen hat. Amikor már a brit politika a kontinens versenyképességét és világban betöltött érdekérvényesítő szerepét érinti, akkor már a magyar érdekekkel is ellentétesek. A magyar–brit kétoldalú kapcsolatok általános értelmezési kerete a brexit utáni brit politika és a tory kormányhoz való eszmei közelségünk. Bármennyire is sokoldalú és olykor a mi érdekeinkkel ellentétes ez a brit politika, a táblázatban szereplő elemeken az látszik, hogy a legtöbb politikai elemet vagy teljes szívvel, vagy fenntartásokkal, de tudjuk támogatni, és megfelelnek a mi európai céljainknak is, míg az egyetlen pont, ami elsősorban csak kitettséget és érdeksérelmet okoz, az az információs gazdaságban betöltött vezető szerep fenntartására irányuló angol törekvésekben rejlik. Ez az a pont, ahol a magyar politika alapvetően britellenes és „Európapárti" nézeteit hangsúlyozhatja, míg az összes többi elemnél a politikai–eszmei közelség, a hagyományosan jó brit–magyar kapcsolatok és a hasznosság elve alapján a magas szintű együttműködés javasolt.

---

[1] Michael Savage: How Brexit party won Euro elections on social media. *The Guardian*, 2019.06.19. https://www.theguardian.com/politics/2019/jun/29/how-brexit-party-won-euro-elections-on-social-media 2023.09.09.

[2] Guy Davies: UK election: Conservatives win landslide, triggering path to Brexit. *ABC News*, 2019.12.13. https://abcnews.go.com/International/brexit-johnson-conservatives-general-election-win-landslide-majority/story?id=67679787 Hozzáférés: 2023.09.09.

[3] Időrendi áttekintés – a brexit utáni megállapodások. *Európai Tanács*, 2023.11.21. https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/eu-relations-with-the-united-kingdom/post-brexit-agreements/timeline-post-brexit-agreements/ Hozzáférés: 2023.08.11.

[4] Michael Keating: Taking back control? Brexit and the territorial constitution of the United Kingdom. *European Public Policy*, 2022/4, 491–509.

[5] Nick Wescott: Sovereignty and Brexit: control of what exactly? UK in a Changing EU. 2020.11.26. https://ukandeu.ac.uk/sovereignty-and-brexit-control-of-what-exactly/ Hozzáférés: 2023.09.10.

[6] Rhyannon Bartlet-Imadegawa: UK faces long road in 'ambitious' post-Brexit trade push into Asia. Nikkei Asia Review. 2020.02.06. https://asia.nikkei.com/Economy/Trade/UK-faces-long-road-in-ambitious-post-Brexit-trade-push-into-Asia Hozzáférés: 2023.09.15.

[7] Amelia Hadfield—Richard Whitman: The diplomacy of 'global Britain'. *UK in a Changing EU*. 2023.11.03. https://ukandeu.ac.uk/the-diplomacy-of-global-britain/ Hozzáférés: 2023.09.17.

[8] Rada, P., & Varga, Á. M. (2023). Liberális világrend vagy új hidegháború? Az amerikai–kínai kapcsolatok alakulása. *Külügyi Szemle, 22*(3), 3-23. https://doi.org/10.47707/Kulugyi_Szemle.2023.3.01; Rada, P. (2023). Ukrajna és a világrend. *MKI Elemzések, KE-2023/24*, 1-15. https://doi.org/10.47683/KKIElemzesek.KE-2023.24

[9] *National Security Strategy of the United States of America,* December 2017 https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2017/12/NSS-Final-12-18-2017-0905.pdf Hozzáférés: 2023.09.22.
Csiki Varga Tamás: A Trump-stratégia nyomában – A 2017-es amerikai Nemzeti Biztonsági Stratégia értékelése. *SVKK Elemzések,* 2018/4. https://svkk.uni-nke.hu/document/svkk-uni-nke-hu-1506332684763/SVKK_Elemz%C3%A9sek_2018_4_A%20Trump-strat%C3%A9gia%20nyom%C3%A1ban%20%E2%80%93%20A%202017-es%20amerikai%20Nemzeti%20Biztons%C3%A1gi%20Strat%C3%A9gia%20%C3%A9rt%C3%A9kel%C3%A9se_(Csiki%20Varga%20T.).pdf Hozzáférés: 2023.09.22.
[10] Anthony Cordesman China and the U.S.: Cooperation, Competition and/or Conflict An Experimental Assessment. *CSIS Working Paper*, October 2019 https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/191001_China_Grand_Strategy.pdf Hozzáférés: 2023.09.22.
[11] Federation of American Scientists: U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress. April 24, 2020 https://fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf Hozzáférés: 2023.09.22.
Háda Béla: Ázsia, a felemelkedő katonai hatalmak hazája – India, Kína és Japán. *Nemzet és Biztonság*, 2014/1. 81–96. http://real.mtak.hu/91939/1/nb_2014_1_08_hada_bela.pdf Hozzáférés: 2023.09.24.
[12] Made in China 2025. *Institute for Security and Development Policy*, June 2018 https://isdp.eu/content/uploads/2018/06/Made-in-China-Backgrounder.pdf 2023.09.24.
[13] Chad P. Bown –Melinda Kolb: Trump's Trade War Timeline: An Up-to-Date Guide. *Peterson Institute for International Economics.* 2020.03.12. https://www.piie.com/blogs/trade-investment-policy-watch/trump-trade-war-china-date-guide Hozzáférés: 2023.09.24.
[14] https://www.brookings.edu/articles/the-trump-administration-and-the-free-and-open-indo-pacific/
[15] Nurliana Kamaruddin: US-China rivalries: What matters for the ASEAN. *Lowy Institute Interpreter.* 2021.07.22. US-China rivalries: What matters for ASEAN | Lowy Institute Hozzáférés: 2023.09.27.
[16] Charles Edel: What drove the United States to AUKUS? *United States Studies Center*, 2021. What drove the United States to AUKUS? | United States Studies Centre (ussc.edu.au) Hozzáférés: 2023.09.27.
[17] A stratégiai autonómiával és az EU jövőjével a változó világrendben kapcsolatos vonatkozó tanulmányok tekintetében lásd: Rada, P. (2024). The Effect of the Shifting International Strategic Environment on the EU and the V4. In E. Kancik-Kołtun (Ed.), *Strategic Challenges in the 21st Century* (pp. 56-78). Maria Curie-Skłodowska University Press; Rada, P. (2024). Közép-Európa helye a világrendben: az amerikai–közép-európai kapcsolatok a „Biden-doktrína" fényében. *Külügyi Szemle, 22*(4), 77; Rada, P. (2024). US-Visegrad Realities in Biden's World of Democracies. *Politics in Central Europe, 20*(1), 193-210. https://doi.org/10.2478/pce-2024-0008; Rada, P., & Gyarmati-Szijj, D. (2024). Strategic autonomy of the EU in the light of CSDP and the changing world order. *Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek, 21*(2), 46-59. https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.17; Rada, P., & Nyilas, L. (2023). Europe Whole and Free and the Global Zeitenwende. *Európai Tükör, 26*(2), 73-88. https://doi.org/10.32559/et.2023.2.5
[18] Baranyi Tamás Péter: Délkeresztben – Ausztrália stratégiai dilemmái. *AJRC-elemzések* 2020/1. Antall József Tudásközpont, Budapest, 2020.
[19] Bec Strating–Kate Clayton: How can Australia reset relations with China? *Lowy Institute.* How can Australia reset relations with China? | Lowy Institute Hozzáférés: 2023. 08. 10.
[20] Remarks by President Biden at the Signing of AUKUS. The White House. 2021.09.15. Remarks by President Biden, Prime Minister Morrison of Australia, and Prime Minister Johnson of the United Kingdom Announcing the Creation of AUKUS | The White House Hozzáférés: 2023.09.28.
[21] https://www.institutmontaigne.org/en/expressions/aukus-golden-opportunity-global-britain
[22] Tenczer Ádám: A globális Nagy-Britannia lehetősége. *KKI-elemzések*, 2020/83.
[23] David Camroux: AUKUS – Why Britain was the Big Winner? *The Diplomat.* AUKUS: Why Britain Was the Big Winner – The Diplomat Hozzáférés: 2023. 10. 10.
[24] https://www.aspistrategist.org.au/its-aukus-not-aukus/

[25] David Camroux: AUKUS – Why Britain was the Big Winner? *The Diplomat*. AUKUS: Why Britain Was the Big Winner – The Diplomat Hozzáférés: 2023. 10. 10.
[26] Bocskor Kitti: A Brexit és a Covid–19-járvány hatása és következményei a brit gazdaságra. *KKI-elemzések*, 2020/22.
[27] Lásd például Kiss J. László (szerk.): *A huszonötök Európái*. Osiris Kiadó, Budapest, 2005.
[28] Egedy Gergely: Brexit – szuverenitás versus szupranacionalitás. *Polgári Szemle*, 2016/4. Brexit: szuverenitás versus szupranacionalitás (polgariszemle.hu) Hozzáférés: 2023. 09. 15.
[29] Alexandra Rogers: Rishi Sunak's A-level reforms won't be introduced for a decade, Number 10 says. *Sky News*. https://news.sky.com/story/rishi-sunaks-a-level-reforms-wont-be-introduced-for-a-decade-number-10-says-12976797 Hozzáférés: 2023. 10. 15.
[30] Lucy McDaid: His nightmare before Christmas? The challenges facing Rishi Sunak next week. *ITV https://www.itv.com/news/2023-12-08/his-nightmare-before-christmas-the-challenges-facing-rishi-sunak-next-week* Hozzáférés: 2023. 12. 10.
[31] Peter Walker: Heavy election defeat could lead to Tory lurch to right, analysis shows. *The Guardian*. https://www.theguardian.com/politics/2023/dec/28/heavy-election-defeat-could-lead-to-tory-lurch-to-right-analysis-shows Hozzáférés: 2023. 12. 30.
[32] D. H. Robinson: *The Idea of Europe and the Origins of the American Revolution.* Oxford University Press, Oxford, 2020. 74–75.
[33] Henry Kissinger: *Diplomácia.* Panem–Grafo, Budapest, 1994.
[34] John Lukacs: *A második világháború öröksége.* Európa Könyvkiadó, Budapest, 2011. 166–169.
[35] John Lloyd: Commentary – it's not only Britain trying to re-divide Europe. *Reuters* https://jp.reuters.com/article/us-lloyd-poland-commentary/commentary-its-not-only-britain-trying-to-re-divide-europe-idUKKCN1262AB/ Hozzáférés: 2023. 09. 30.
[36] Lásd erről Magyarics Tamás: "Balancing in Central Europe: Great Britain and Hungary in the 1920s", *E-International Relations*, March 13, 2019, https://www.e-ir.info/2019/03/13/balancing-in-central-europe-great-britain-and-hungary-in-the-1920s/ Hozzáférés: 2023. november 25.
[37] Egyesült Királyság magyarországi exportja 2012-2022, *Tradingeconomics.com*, https://tradingeconomics.com/hungary/exports/united-kingdom Hozzáférés 2013.11.25.
[38] Magyarország egyesült királyságbeli exportja 2012-2022, *Tradingeconomics.com*, https://tradingeconomics.com/united-kingdom/exports/hungary Hozzáférés: 2013.11.25.
[39] Brit-magyar külkereskedelemi mérleg 2013-2022, *Trade and Investment Factsheets by Department for Business and Trade*, https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6554d839046ed4000d8b995e/hungary-trade-and-investment-factsheet-2023-11-17.pdf Hozzáférés: 2023. november 25.
[40] A magyar export-import regionális megoszlása a brit szigeteken, *Trade and Investment Factsheets by Department for Business and Trade,* https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6554d839046ed4000d8b995e/hungary-trade-and-investment-factsheet-2023-11-17.pdf Hozzáférés: 2023. november 25.
[41] *"Közvetlentőke-befektetések Magyarországon állomány országbontásban (Millió forint)"*, Magyar Nemzeti Bank, FDI statisztikák, https://statisztika.mnb.hu/timeseries/AifdiStockExclSpeHufHu.xlsx Hozzáférés: 2023. november 25.
[42] *"Közvetlentőke-befektetések Magyarországon állomány országbontásban (Millió forint)"*, Magyar Nemzeti Bank, FDI statisztikák, https://statisztika.mnb.hu/timeseries/AifdiStockExclSpeHufHu.xlsx Hozzáférés: 2023. november 25.
[43] *"Trade and Investment Factcheets"*, Departement for Business and Trade, Date of release: November, 17, 2023, https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6554d839046ed4000d8b995e/hungary-trade-and-investment-factsheet-2023-11-17.pdf Hozzáférés: 2023. november 25.
[44] *"Trade and Investment Factcheets"*, Departement for Business and Trade, Date of release: November, 17, 2023, https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6554d839046ed4000d8b995e/hungary-trade-and-investment-factsheet-2023-11-17.pdf Hozzáférés: 2023. november 25.
[45] Ferentzi András: "Még tovább nőtt az angliai magyarok száma", *Világgazdaság*, 2023.02.23., https://www.vg.hu/nemzetkozi-gazdasag/2023/02/meg-tovabb-nott-az-angliai-magyarok-szama Hozzáférés: 2023. november 25.
[46] Bevándorlók külföldi állampolgárok Magyarországon, *Központi Statisztikai Hivatal*, https://www.ksh.hu/stadat_files/nep/hu/nep0028.html Hozzáférés: 2023. november 25.
[47] Kivándorló magyar állampolgárok, *Központi Statisztikai Hivatal*, https://www.ksh.hu/stadat_files/nep/hu/nep0031.html Hozzáférés: 2023. november 25.

[48] Hasonló témában lásd: Rada, P., & Gyarmati-Szijj, D. (2024). Strategic autonomy of the EU in the light of CSDP and the changing world order. *Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek, 21*(2), 46-59. https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.17; Rada, P. (2024). US-Visegrad Realities in Biden's World of Democracies. *Politics in Central Europe, 20*(1), 193-210. https://doi.org/10.2478/pce-2024-0008; Rada, P., & Gyarmati-Szijj, D. (2024). Stratégiai autonómia és a világrend változása: A magyar CSDP-szerepvállalás húsz éve és várható irányai a 2024-es EU elnökség tükrében. *Hadtudomány, 34*(1), 12-32. https://doi.org/10.17047/HADTUD.2024.34.1.12; Rada, P., & Nyilas, L. (2023). Europe Whole and Free and the Global Zeitenwende. *Európai Tükör, 26*(2), 73-88. https://doi.org/10.32559/et.2023.2.5

[49] *"PESCO: az Egyesült Királyság felkérést fog kapni a Katonai Mobilitás elnevezésű projektben való részvételre"*, Európai Tanács, November, 15, 2022, https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2022/11/15/pesco-the-uk-will-be-invited-to-participate-in-military-mobility-project/ Hozzáférés: 2023. november 25.

ESSZÉ

REGIONÁLIS BIZTONSÁGI KOMPLEXUMOK ELMÉLETE ÉS A VÁLTOZÓ VILÁGREND: VISEGRÁD, KULCSÁLLAM ÉS KONNEKTIVITÁS A 21. SZÁZADBAN

Nyilas Laura[1]

ABSZTRAKT

A tanulmány a Visegrádi Együttműködést (V4) vizsgálja a Regionális Biztonsági Komplexumok Elméletének (RSCT) keretében, különös tekintettel a régió konnektivitásának és a kulcsállamok szerepének jelentőségére a 21. századi változó világrendben. A V4 országok regionális és globális politikai színtéren betöltött szerepeit, valamint az együttműködésük által nyújtott stratégiai lehetőségeket elemzi. A tanulmány kiemeli a regionális kulcsállamok növekvő szerepét, a konnektivitás fejlesztésének fontosságát, valamint az infrastruktúra, energiabiztonság és digitális kapcsolódás területén elért közös eredményeket. Ezen túlmenően a V4 országok biztonsági együttműködésének jövőjét és kihívásait is bemutatja, figyelembe véve a globális hatalmi dinamikák átrendeződését és az Európai Unióval való kapcsolatok alakulását.

Kulcsszavak: Visegrádi Együttműködés, Regionális Biztonsági Komplexumok, konnektivitás, „kulcsállam", Kelet-Közép-Európa, változó világrend

BEVEZETÉS

A közelmúltig a nemzetközi kapcsolatokon belül a biztonság tanulmányozását az állam- és rendszerszintű megközelítések, például a realizmus és a neorealizmus uralta.[2] A realista dominancia hatása, hogy a biztonsági érdekeket jellemzően az ,,elit" pozíciói felől, azaz ,,felülről lefelé" értelmezték a „mainstream" megközelítéseket. Az elmúlt évtizedben azonban olyan kutatások is hangsúlyt kaptak, amelyek szerint a biztonság összetettebb jelenség, amely több szinten is kifejeződik.[3] Az újabb kutatások a biztonság(politika) területén azt emelik ki, hogy a biztonság az államon és a nemzetközi rendszeren kívül és mellett más „forrásokból" is konstruálódik[4]. Ilyen források közé tartozik az egyén (humán biztonság), a társadalmi csoport (identitás és társadalmi biztonság) és a régió (regionális biztonság).[5]

Az elmúlt években a régió, mint a biztonság vizsgálatának egysége kiemelt figyelmet kapott.[6] A régió azért bír kihangsúlyozott jelentőséggel, mert a biztonsági szükségletek olyan kifejeződési szintjét feltételezi, amely a nemzetközi alatt, de az állami felett jelenik meg. Így a régiónak, mint olyan egyedi referenciának a vizsgálata, amely egyedi sajátosságokkal rendelkezik a biztonságról, segít kiegészíteni a nemzetközi biztonságtudományok realista hagyományát. A regionális biztonsági komplexumok döntő fontosságúak annak megértéséhez is, hogy miként kapcsolódik a biztonság regionális problémája a globális kihívásokhoz. David A. Lake, és Patrick M. Morgan a „*Regional Orders: Building Security in a New World*" című könyvében azt állítja, hogy ezek a regionális rendek nem pusztán regionális jelenségek, hanem globális következményekkel járnak, és adott esetben a régión kívüli államok stratégiáit és viselkedését is alakítják.[7] A regionális biztonságról tehát azért fontos beszélni 2024-ben is, mert a regionális biztonság továbbra is kritikus kérdés, amely befolyásolja az országok stabilitását és polgáraik biztonságát, valamint jólétét.

A Magyarországból, Csehországból, Lengyelországból és Szlovákiából álló országcsoport továbbra is fontos szerepet játszik a regionális és európai politika alakításában, amely állítás egyfajta előzetes kutatási hipotézisként is értelmezhető. A V4-es országok számos nemzetközi (globális) stratégiai és gazdasági érdek metszéspontjában helyezkednek el, ami a regionális és globális politika meghatározó szereplőjévé teszi őket. Földrajzi helyzetük, valamint

közös történelmük és kulturális kapcsolataik egyedülálló betekintést nyújtanak a regionális dinamikába és a közösen tapasztalt kihívásokba. A V4-ek kapcsolata továbbá a szomszédos országokkal, például Ukrajnával és Oroszországgal, kritikus fontosságú a regionális stabilitás és biztonság megértése szempontjából. Mivel ezekben a régiókban a feszültségek továbbra is fokozottak, adott esetben a V4-ek szerepe a párbeszéd és az együttműködés előmozdításában segíthet megelőzni a további eszkalációt, és hozzájárulhat egy békésebb és stabilabb Európához.[8] Ez utóbbi természetesen egy idealista, ugyanakkor nem egy elutasító regionális cél – már csak hazánk biztonságát tekintve sem. A globális hatalmi struktúrák átalakulása közepette[9] a regionális együttműködések, mint a Visegrádi Együttműködés, és a konnektivitás kérdése egyre nagyobb jelentőséggel bírnak. Ezzel párhuzamosan a regionális kulcsállamok szerepe is megerősödik, ahogy ezek az országok központi helyet foglalnak el a regionális biztonsági komplexumokban.

A változó világrendben bekövetkezett változások a globális hatalmi struktúrákra is hatással vannak[10], éppen ebből is kifolyólag a regionális együttműködési kezdeményezések jelentősége lényegesen megnőtt, különösen Kelet-Közép-Európán belül. A Visegrádi Együttműködés ebben az összefüggésben kulcsfontosságú keretként jelenik meg. Ahogy a globális dinamika a többpólusú világ felé tolódik, a regionális biztonsági komplexumok szerepe és a konnektivitás koncepciója kritikus jelentőségre tesz szert. A hagyományos befolyási szférák újradefiniálódnak, és ebben a változásban a regionális kulcsállamok a stabilitás és a biztonság fenntartásának alapvető szereplőivé válnak.

A tanulmány a Visegrádi Együttműködés, mint regionális biztonsági komplexum alakuló szerepét vizsgálja, kiemelve a konnektivitásra alkalmas projektek jelentőségét és a V4-államok regionális kulcsszereplővé válását. A Visegrádi Együttműködés történelmi alapjainak és célkitűzéseinek feltárásával, valamint az infrastrukturális és biztonsági kezdeményezéseken keresztül a regionális stabilitáshoz való hozzájárulásának elemzésével ez a tanulmány átfogó képet kíván nyújtani a V4-ek stratégiai jelentőségéről a változó világrendben. Továbbá megvizsgálja, hogy ezek az országok a biztonsági kereteik megerősítésével hogyan pozícionálják magukat a regionális stabilitás nélkülözhetetlen pilléreként.

A tanulmány a Visegrádi Együttműködést a regionális biztonsági komplexumok tágabb elméleti keretébe helyezi, és megvizs-

gálja, hogy a V4-ek hogyan alkalmazzák ezt a koncepciót a gyakorlatban. Emellett a tanulmány megvizsgálja a V4-országok regionális kulcsállamként betöltött szerepét, különösen a növekvő multipolaritás és a megújult nagyhatalmi verseny fényében. A globális rend folyamatos fejlődésével a Visegrádi Együttműködés jövőbeli szerepe mind a regionális, mind a globális színtéren aktualitásnak örvend.

A Visegrádi Együttműködés története és céljai

A kelet-közép-európai régióban a Visegrádi Együttműködés az egyik legrégebbi regionális tömörülés, amelyet a tagországok a hidegháború utáni és a szovjet érdekszférából való felszabadulás politikai realitásai alapján hoztak létre 1991-ben.[11] Bár az azóta eltelt időszakban a csoport számos változáson átesett és a világpolitikai események is nagyban hatással voltak a vizsgálat alapját képező országokra is.

Bár az együttműködés talán nem tudott minden kezdeti várakozásnak eleget tenni[12], számos területeken sikereket értek el. Ennek következtében felvetődhet a kérdés, hogy az együttműködés hatékony, valamint releváns-e. A válasz természetesen minden esetben összefüggésben áll az elvárásainkkal. Azonban azt be kell látni, hogy a kezdeti gyakorlati célja az együttműködésnek megvalósult: mind a négy érintett ország csatlakozott az EU-hoz, valamint a NATO-hoz is, tehát az európai és transzatlanti integráció sikeres volt.

Az együttműködés dinamikája nagyban függ a négy országban éppen aktuális kormánytól és belpolitikai-ideológiai irányultságától, azok egymáshoz való viszonyától, valamint a belpolitikai aspektusokon túl a nemzetközi események is nagy befolyással bírnak az érintett kérdéskörre. Miközben a V4-ek továbbra is a jószomszédi kapcsolatokat garantáló regionális együttműködés példája, ma komoly kihívásokkal kell szembenézniük, mint például a migrációval, az energia és pénzügyi válsággal, az orosz-ukrán háborúval vagy akár a jelenlegi pénzügyi helyzettel.[13]

Az 1991-es célok között szerepelt többek között a négy ország európai integrációjának előmozdítása. Bár az EU-hoz, valamint a NATO-hoz való csatlakozás már lezárult, az együttműködés nem

szűnt meg létezni. A Visegrádi Nyilatkozatban megfogalmazott célok a következők voltak:[14]

- az állami függetlenség, a demokrácia és a szabadság teljes helyreállítása,
- a totalitárius rendszer minden létező társadalmi, gazdasági és szellemi aspektusának felszámolása,
- a parlamentáris demokrácia, a modern jogállam kiépítése, az emberi jogok és szabadságjogok tiszteletben tartása, modern szabad piacgazdaság megteremtése,
- az európai politikai és gazdasági rendszerébe, valamint a biztonság és a jogalkotás rendszerébe való teljes integráció.

Ez európai integráció megvalósulását követően a V4 regionális koordinációs csoportként élt tovább, elsősorban két céllal. Először is, a résztvevő országok továbbra is keresték a közös megoldásokat a regionális problémákra. Másodszor, az Európai Tanács csúcstalálkozói és más európai uniós találkozók előtt azonosították a regionálisan fontos politikai és szakpolitikai kérdéseket.[15] Bár a visegrádi csoport még mindig egy érdemi intézményi háttér nélküli regionális szervezet, a Nemzetközi Visegrádi Alap (IVF), amelyet 2000-ben alapítottak, a határokon átnyúló és regionális projektek elsődleges finanszírozási forrásává vált, amelyek közül sok hozzájárult a régió demokratikus fejlődéséhez.[16]

A V4-ek Közép-Európán túlra is kitekintettek, mivel az elsősorban nem uniós országokkal, különösen a nyugat-balkáni államokkal, később pedig a keleti partnerség országaival folytatott úgynevezett V4+ együttműködési formák egyre jelentősebbé váltak.[17] Ezen diplomáciai kereten belül a visegrádi országok más országokkal vagy regionális szervezetekkel működnek együtt közös érdekű kérdésekben. A V4+ formátum lehetővé teszi a visegrádi csoport országai számára, hogy regionális befolyásukat kiterjesszék és alkupozíciójukat növeljék azáltal, hogy az értékeiket és érdekeiket osztó szereplőkkel együttműködnek. A formátumot különböző szakpolitikai területeken alkalmazták, például a védelem és biztonság, az energia, a migráció és a kereskedelem területén. A V4+ formátumot például a nyugat-balkáni régió országaival való együttműködésre használták, hogy elősegítsék az EU-ba való integrációjukat. A visegrádi csoport többek között az észak-balti országokkal, Ausztriával és Szlovéniával is párbeszédet folytatott, hogy előmozdítsa közös érdekeiket az EU-ban. Emellett a V4+ formátumot arra is felhasználták, hogy külső partnerekkel, például

Japánnal, Dél-Koreával és az Egyesült Államokkal is tárgyaljanak a közös érdekű kérdésekről.[18]

A visegrádi együttműködés biztonság és védelempolitikai elemzésekor érdemes egyes időszakokat elhatárolni, és azokat, mint részegység elemezni. 1991-től 2004-ig a négy ország célja, a már említett euroatlanti integráció megvalósítása volt, így a közös fellépések is erre irányultak. 2004-et követően, egészen 2011-ig, egy átmeneti időszak vette kezdetét a védelempolitikai együttműködést illetően, hiszen fel kellett venniük a ritmust a már korábban csatlakozott EU-s, illetve NATO-s országokkal. Voltak azonban, akik a csatlakozást követően azt állították, hogy a V4-ek jelentéktelenné válnak.[19] Bár a nézet akkoriban számos tudós és politikai döntéshozó körében általánosan elfogadott volt, Michal Kořan azzal érvelt, hogy az európai politikát alkotó, egymást keresztező érdekek és változó érdekkoalíciók változatos viszonyai között nincs értelme ragaszkodni egy regionálisan meghatározott csoport gondolatához.[20]

Az átmeneti időszak ellenére azonban voltak olyan említésre méltó évek, amelyek az együttműködés sikereit mutatták. 2004 és 2007 között nem beszélhetünk a visegrádi csoport eljelentéktelenedéséről, hiszen az együttműködés középpontjában az EU-tagság elmélyítése állt, az EU-n belüli belső integráció felgyorsításával, amelyet Schengen garantált. A V4-ek szempontjából fontos volt a schengeni övezethez való 2007-es csatlakozás, amely újabb lépést jelentett a teljes jogú EU-tagság felé, és a visegrádi országok első és egyik legteljesebb együttműködési sikerét eredményezte. Ebben az esetben a tagállamok közösen kérték a schengeni tagságot elismerve a közös fellépés előnyeit, és kinyilvánítva a megerősített együttműködésre irányuló szándékukat.[21] 2007-től 2011-ig ismételten egy átmenetibb, csendesebb időszakot figyelhetünk meg a Schengeni sikeres csatlakozást követően, hiszen nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a V4-országoknak az EU-hoz való csatlakozása továbbra is új kihívásokat teremtett[22] a visegrádi együttműködés további fejlődése számára.[23]

2011-től kezdődően a visegrádi csoport védelempolitikai együttműködése aktivizálódni kezdett, így a szakirodalomban, valamint a térség kutatói, szakértői körében is ekkortól kapott nagyobb figyelmet.[24] Bár a visegrádi csoport tagjai sokszor eltérő érdekekkel rendelkeznek, a korai időszakban volt egy prioritás, amely össze-

kötötte őket: a katonai védelem és az együttműködés a régió biztonságának javítása érdekében.[25] A katonai szakemberek, a védelmi miniszterek, az államtitkárok és a vezérkari főnökök rendszeres találkozói az együttműködés biztonsági és védelmi együttműködésük egyik legsikeresebb és legfontosabb eredménye. A V4-ek védelmi együttműködése 2014-ben jelentős mérföldkőhöz érkezett, amikor a V4-ek védelmi miniszterei aláírták a Visegrádi országok védelmi együttműködésének elmélyítésére vonatkozó hosszú távú elképzelés című első V4-es védelmi együttműködési stratégiát.[26] A hosszú távú jövőképben a V4-országok elkötelezték magukat az európai és transzatlanti védelmi képességek megerősítése mellett, védelmi együttműködésük elmélyítése révén, és a következő három kritikus gyakorlati együttműködési területet határozták meg:

- képességfejlesztés, beszerzés és védelmi ipar,
- multinacionális egységek létrehozása és határokon átnyúló tevékenységek végzése,
- oktatás, képzés és gyakorlatok.

Ezt követően a V4 EU Harccsoport 2016-os létrehozása a V4-ek egyik legszámottevőbb termése volt.[27]

A legutóbbi időszak a biztonság és védelempolitikai területén, amely élesen elhatárolódik, az 2019-től kezdődően napjainkig tart, és 2022-től csak fokozódik, amikor olyan nem várt világpolitikai eseményekkel kellett számos országnak szembenéznie, így a visegrádi országoknak is, amelynek következtében a biztonság és védelempolitikai együttműködés átértékelődött. 2019 továbbá azért is fordulópont a V4-es országok történetében, mert az európai és euroatlanti biztonsági környezet jelentős változásai miatt a V4-es országok ekkor döntöttek úgy, hogy felülvizsgálják védelmi együttműködési stratégiájukat. A V4-ek védelmi miniszterei 2020. június 24-én fogadták el a Visegrádi országok védelmi együttműködésének hosszú távú jövőképe című felülvizsgált stratégiát. A felülvizsgált dokumentumban megerősítették a V4-ek védelmi együttműködésének továbbfejlesztéséhez fűződő közös érdeküket, és megállapodtak az alábbi négy kiemelt területről:

- többnemzetiségű alakulatok létrehozása, és a többnemzetiségű erőkhöz és kezdeményezésekhez való hozzájárulás,
- a védelmi tervezés és képességfejlesztés összehangolása,

- a közös oktatás, képzés és gyakorlatok javítása az együttműködőképesség fokozása érdekében,

együttműködés a partnerekkel.[28]

Regionális Biztonsági Komplexumok, Konnektivitás és a V4

A tanulmány alapvetően a Regionális Biztonsági Komplexumok Elméletére (Regional Security Complex Theory, RSCT) épül. Az elméletet elsősorban Barry Buzan és Ole Wæver munkásságával azonosítják, akik 2003-ban megjelent *Regions and Powers: The Structure of International Security* című könyvükben fejlesztették ki a koncepciót[29]. Az RSC elmélet lényege, hogy a világ nemzetközi rendszere több regionális biztonsági komplexumból áll, ahol az államok biztonsága nem elszigetelten, hanem egymással kölcsönhatásban értelmezhető. A regionális biztonsági komplexumok elmélete a nemzetközi kapcsolatok egy fontos elemét képezi, hiszen ez az elmélet lehetővé teszi a regionális biztonsági dinamikák, együttműködések és konfliktusok elemzését, különös tekintettel arra, hogyan befolyásolják egymást az egyes országok biztonságpolitikái.

Az RSC-k esetében a biztonsági problémák főként regionális szinten jelentkeznek, mivel a biztonsági kérdések és fenyegetések elsősorban az egy adott régióban található államok között jelentkeznek. Az elmélet szerint egy regionális biztonsági komplexumon belül az államok biztonságpolitikái egymással szoros kapcsolatban állnak, és gyakran jobban hatnak egymásra, mint a nemzetközi rendszer más részeire. Buzan és Wæver szerint az RSC-k kialakulása a globális biztonsági rendszer decentralizálódásának egyik fő tényezője, mivel a regionális dinamikák nagyobb jelentőséggel bírnak a nemzetközi rendszerben.

Az RSC elmélete különösen releváns a kelet-közép-európai térségben, ahol a Visegrádi Együttműködés tagállamai szorosan összekapcsolódnak egymással, mind a biztonsági kihívások, mind a gazdasági és politikai együttműködés szempontjából. A Visegrádi Együttműködés példája tehát jól illusztrálja az RSC elméletét, mivel ezen országok biztonsága szoros kölcsönhatásban van egymással, különösen a külpolitikai orientációjuk, a NATO-hoz és az EU-hoz fűződő kapcsolataik, valamint a közös biztonsági kihívások kezelése terén. Az észak-déli közlekedési folyosók és az energetikai

infrastruktúra fejlesztése is azt mutatja, hogy a V4 országai felismerik a regionális biztonsági komplexumuk megerősítésének fontosságát, hogy hatékonyabban tudjanak reagálni a globális és regionális biztonsági kihívásokra.[30]

A bevezetésben említésre került a konnektivitás a régióban betöltött kulcs szerepe, amely egyre inkább fontosabb tényezővé válik a nemzetközi kapcsolatokban, különösen a 21. században, ahol a gazdasági, politikai, és biztonsági együttműködés egyre inkább függ az infrastruktúra fejlettségétől és a régiók közötti kapcsolatok erősségétől. A konnektivitás fogalma itt nemcsak a fizikai infrastruktúrára, például az utakra, vasutakra, és energiahálózatokra vonatkozik, hanem a digitális és kommunikációs hálózatokra is, valamint legfőbbképp az államok közötti kapcsolati hálókra, amelyek mind hozzájárulnak a gazdasági növekedéshez, a társadalmi jóléthez, és a regionális stabilitáshoz.[31]

A Visegrádi Együttműködés esetében a konnektivitás kiemelt fontosságú, mivel a régió országai közötti szorosabb gazdasági és politikai kapcsolatok révén a térség stabilitása és biztonsága is erősödik. Az elmúlt években a V4 országai számos közös konnektivitási projektet indítottak el, amelyek célja a közlekedési és energetikai hálózatok fejlesztése volt. Ezek a projektek nemcsak a gazdasági növekedést segítik elő, hanem a regionális együttműködést is erősítik, amely alapvető a regionális biztonsági komplexumok működése szempontjából.[32]

Az egyik legfontosabb konnektivitási projekt a V4 országok között az észak-déli közlekedési folyosók fejlesztése, amelynek célja, hogy modernizálják a régió országai közötti közlekedési kapcsolatokat, és integrálják azokat a szélesebb európai közlekedési hálózatba[33]. A Via Carpathia, egy jelentős közúti projekt, amely a Balti-tengertől a Fekete-tengerig és az Égei-tengerig húzódik, példa arra, hogy a V4 országai hogyan dolgoznak együtt a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében. Ez a folyosó nemcsak gazdasági előnyöket biztosít, hanem hozzájárul a regionális stabilitáshoz is azáltal, hogy csökkenti a közlekedési hálózatok sérülékenységét és növeli a régió országainak közötti összeköttetést.[34]

A V4 országok számára az energiabiztonság kérdése kulcsfontosságú, különösen az orosz energiára való hagyományos függőség

miatt.[35] A közös energetikai infrastruktúra fejlesztése, mint például a gázvezetékek összekapcsolása és a cseppfolyósított földgáz (LNG) terminálok építése, fontos lépés a régió energiabiztonságának növelése felé. Az észak-déli gázfolyosó, amely összekapcsolja a lengyelországi LNG terminált a horvátországi terminállal, jelentős mértékben hozzájárulhat a V4 országok energiafüggetlenségéhez és az energiaellátás diverzifikálásához, csökkentve ezzel a külső energiabefolyásokat.[36]

A digitális konnektivitás fejlesztése szintén központi szerepet játszhat a V4 együttműködésében. A gyors internet- és kommunikációs hálózatok kiépítése, valamint a digitális szolgáltatások integrációja nemcsak gazdasági előnyökkel járna, hanem növelné a társadalmi kohéziót és a biztonságot is a régióban. A digitális gazdaság fejlesztése révén a V4 országok hatékonyabban vehetnének részt a globális gazdasági versenyben, miközben csökkenthetnék a külső fenyegetésekkel szembeni sérülékenységüket is, például a kibertámadások esetében.[37]

Hogyan járul tehát hozzá a Visegrádi Együttműködés a kelet-közép-európai biztonság megerősítéséhez a konnektivitás javítása révén? Noha az elmúlt években a visegrádi országok közötti együttműködést több kritika is érte, az együttműködés a kelet-közép-európai régió egyik legfontosabb regionális biztonsági komplexumaként funkcionál, mivel a négy tagország szoros együttműködése révén jelentős mértékben hozzájárul a térség stabilitásához és biztonságához. A regionális biztonsági komplexumok elmélete szerint az államok közötti biztonsági kapcsolatokat egy adott földrajzi régióban szorosabb együttműködés és kölcsönös függés jellemzi, ami a közös biztonsági kihívásokra adott közös válaszokban nyilvánul meg.

A konnektivitás fejlesztése tehát a Visegrádi Együttműködés egyik kulcsfontosságú eleme, amely hozzájárul a régió stabilitásához és biztonságához. A közlekedési, energetikai és digitális infrastruktúra fejlesztése révén a V4 országai nemcsak erősítik egymással való kapcsolataikat, hanem jobban fel tudnak készülni a globális és regionális kihívásokra is, ami alapvető fontosságú a változó világrendben.

A V4 országok régóta részt vesznek továbbá közös katonai gyakorlatokban, amelyek célja, hogy növeljék a tagállamok közötti katonai interoperabilitást és felkészültséget. Ezek a gyakorlatok nemcsak a katonai képességek fejlesztését szolgálják, hanem hozzájárulnak a politikai bizalom erősítéséhez is a tagországok között.[38] A V4-ek politikai problémáival szemben, amelyek elsősorban az ukrajnai háborúval kapcsolatos eltérő álláspontokból erednek[39], a katonai dimenzió továbbra is a csoportosulás együttműködésének állandó pillére marad. A 2023-as év első felében még fokozódott is mind kétoldalú szinten, az egyes V4-államok között, mind pedig a V4-ek egészének szintjén. A katonai kezdeményezések ráadásul a V4+ formátum megerősítésének egyik formájává válnak, amely nem katonai dimenziókban is lehetőséget kínál szélesebb körű politikai koalíciók kialakítására. A NATO teljes keleti szárnyán a harci képességek fejlesztésének szükségessége is egyre fontosabbá teszi a V4-országok közötti katonai együttműködést, amely valószínűleg a közeljövőben is folytatódni fog.[40]

A migrációs válságok idején a V4 országok szintén kiemelten kezelték a határvédelmet és a közös határőrizeti intézkedéseket. A 2015-ös migrációs válság különösen nagy kihívás elé állította a V4 országokat, akik közös álláspontot képviseltek az EU-n belüli határvédelem megerősítésével kapcsolatban. A tagállamok közötti szoros együttműködés eredményeként hatékonyabbá vált a határellenőrzés, ami jelentősen hozzájárult a régió biztonságának fenntartásához.

A migráció régióra vetített jelentősége a közös nyilatkozatok (Joint Statement) gyakori kiadásában is megmutatkozik. Tekintettel a kihívás összetett jellegére a négy ország a közös nyilatkozatok mellett rendkívüli csúcstalálkozókat is összehívott, amelyeken a migrációs áramlások kezelésének támogatása érdekében - beleértve annak humanitárius vonatkozásait is -, valamint a külső határok védelmének javítása érdekében az EU, a NATO vagy adott esetben a kétoldalú szinteken rendelkezésre álló valamennyi releváns eszköz, keret és forrás minél hatékonyabb felhasználására szólították fel partnereiket.[41]

A visegrádi tagok egyetértenek abban, hogy mi az érdekük: az EU külső határainak szigorú védelme, a meglévő migrációs szabályokhoz való hűség, valamint a konfliktusövezeteknek nyújtott segítség hangsúlyozása a kontinens jelenlegi nyitott ajtók politikája

és a javasolt áttelepítési rendszer helyett. A jelenlegi konszenzus a politikai pártok között, beleértve az ellenzéki pártokat is, ritka ezekben az általában polarizált közép-európai országokban. A négy ország egyik fő stratégiája a külső határaik megerősítése és a határbiztonság javítása. Megnövelték a határőrök számát, új megfigyelési technológiát telepítettek, és olyan intézkedéseket vezettek be az illegális beutazás megakadályozására, mint például kerítések és falak építése a határaik mentén. A visegrádi országok emellett aktívan kiálltak az EU-n belüli migrációkezelés hatékonyabb és átfogóbb megközelítése mellett. Nagyobb együttműködést szorgalmaztak az uniós tagállamok között, valamint azt, hogy a migráció alapvető okainak - például a szegénység, a konfliktusok és az üldöztetés - kezelésére összpontosítsanak. A visegrádi országok tehát elkötelezték magukat amellett, hogy együtt dolgoznak az illegális migráció jelentette kihívások kezelésén, valamint az EU-n belüli nagyobb együttműködés és szolidaritás előmozdításán ebben a kérdésben. Fontosnak tartom kiemelni az illegális migráció témakörénél, hogy a négy országot nem egységesen, nem ugyanolyan súlyban érinti az illegális migráció általi fenyegetés, mégis egy álláspontón vannak és kiállnak és támogatják egymást, valamint közösen elutasították az EU-ban javasolt kvótarendszert.[42]

Bár a V4-es országok biztonságpolitikája egy olyan térben alakult ki, amely egykoron a birodalmak közötti területi korlát volt, később pedig az együttműködéses kapcsolat felélénkülése az ideológiai blokkok közötti elhelyezkedése miatt valósult meg, ma már sokan szkeptikusan állnak ahhoz, hogy a V4-es országok jelenlegi biztonsági környezete továbbra is nagyon hasonló lenne. Jelenleg mindezen államok kül- és biztonságpolitikája a NATO stratégiai terveire épül. A NATO kollektív védelmének felhasználása jelenti tehát a védelem biztosításának leghatékonyabb módját.[43] A NATO-t tekintik biztonságuk legfőbb garantálójának.[44]

A V4-ek jelenlegi biztonságpolitikája a NATO-val és az EU-val való együttműködésen, valamint az államok által fenntartott euroatlanti pro-európai álláspontokon nyugszik, függetlenül az egyes országok politikusainak eltérő álláspontjától. Az államok biztonsági fenyegetéseinek összehasonlítása is jelentős hasonlóságokat tár fel. Ezen túlmenően szoros összefüggések mutatkoznak az aktualizált európai biztonsági stratégiával és a NATO által 2022-ben elfogadott stratégiai koncepcióval is[45]. Ennek ellenére mind a regionális, mind a hazai biztonsági környezeten belül megfigyelhetők

kisebb eltérések.[46] A NATO mellett tehát a biztonság, döntő módon kapcsolódik tehát az EU-hoz, annak politikai és gazdasági stabilitásához. A stratégiai dokumentumok elemzései alapján egyértelműsíthető, hogy a négy ország egy azon álláspontot képviselnek a NATO- és EU-tagállamokkal közvetlenül szomszédos régiókban kialakult biztonsági helyzet miatt, így egyre nagyobb követelményeket támasztanak Európa önálló reagálási képességével szemben, és még nyilvánvalóbbá teszik katonai képességeinek és a biztonsági fenyegetésekkel szembeni felkészültségének meglévő hiányosságait. Kiemelten fontosnak tartják az EU-t érintő együttműködés fejlesztésére irányuló munkát[47], valamint támogatják az európai uniós tagállamok védelmi költségvetéseinek növelésére irányuló célkitűzéseket is annak érdekében, hogy az EU befolyásosabb szereplővé váljon a nemzetközi színtéren.[48]

A V4 országok NATO tagsága különösen fontos tehát a regionális biztonsági komplexum szempontjából, mivel a NATO biztosítja a szükséges védelmi erőforrásokat és a kollektív védelem garanciáját. A V4 tagállamok aktív szerepet játszanak a NATO keleti szárnyának megerősítésében is, amely a régió biztonságának és stabilitásának kulcsfontosságú eleme. Emellett a V4 országok közös védelmi kezdeményezései, mint például a „Visegrád Battlegroup", további bizonyítékai annak, hogy a régió országai hogyan dolgoznak együtt a biztonsági fenyegetések kezelésében és a NATO-val való szorosabb integrációban.[49]

A fentebb említettek alapján tehát a V4, mint regionális biztonsági komplexum, jelentős szerepet játszik Kelet-Közép-Európa biztonságának megőrzésében. Az együttműködés lehetővé teszi a tagországok számára, hogy hatékonyan kezeljék a regionális biztonsági kihívásokat, növeljék a katonai interoperabilitást, és erősítsék a NATO-val való kapcsolatukat. Ezáltal a V4 nemcsak a saját régiójának biztonságát, hanem az európai és globális biztonságot is erősíti.[50]

A Regionális Kulcsállam és a Visegrádi Együttműködés a Változó Világrendben

A regionális politikai tájképben a kulcsállamnak mérsékletet és visszafogottságot kell megtestesítenie, és a világrend stabilizátoraként és becsületes közvetítőjeként kell fellépnie.[51] A regionális

kulcsállam fogalma olyan országokra utal, amelyek meghatározó befolyással bírnak saját régiójuk politikai, gazdasági és biztonsági folyamataira. Ezek az államok képesek irányítani és formálni a régió stabilitását, fejlődését és külpolitikai irányvonalát. A kulcsállamok nem csupán a belső régiós dinamikákban, hanem a globális politikai térben is jelentős szereplőkké válhatnak, különösen egy változó világrendben, ahol a multipolaritás és a nagyhatalmi versengés újraéledése domináns tényezőkké válnak.[52]

A „liberális világrend" jelenleg jelentős és tagadhatatlan kihívásoknak van kitéve. Az elmúlt években Oroszország és Kína fokozatosan megkérdőjelezte a határait. Ez az Egyesült Államok, sőt az Európai Unió részéről is fokozott kritikát váltott ki. Jelenleg azonban nincs életképes alternatívája a meglévő rendszernek a szervező rend - azaz a szabályokon alapuló rendszer - szempontjából, amely a liberális elveken alapul, még ha a realizmus szempontjait is tartalmazza. Ez a rend továbbra is meghatározza a nemzetközi kapcsolatokat. Az országok vagy közvetlen önérdekük miatt, vagy azért igazodnak a rendhez, mert nincs alternatívájuk, mert maga a rend csökkenti a bizonytalanságot, megakadályozza a korlátlan anarchia kaotikus állapotának kialakulását, ami a realista túlélési ösztönökkel ellentétben működik. A „liberális világrend" nem hibátlan, és nem nyújt megoldást minden helyzetre. Valójában a legkedvezőtlenebb rendszerszervezési formának tekinthető, kivéve a már kipróbált alternatívákat.[53]

Nem meglepő, hogy a világrend a legnagyobb és legerősebb szereplő(k) belső érdekein és értékein alapul, ahogyan azt a fent említett logika is jelzi. A világrendet a rend szereplői által uralkodó értelmezések gyűjteményeként is felfoghatjuk. A világrend transzcendens aspektusa azt eredményezi, hogy a szereplők - tapasztalataiktól függetlenül - különböző mértékben vágyhatnak arra, hogy a rend részévé váljanak. A liberális elképzelések kiemelik az értékek jelentőségét a nemzetközi kapcsolatokban, és indokolást adnak a nemzetközi együttműködéshez. A rend transzcendenciájában a „szürrealizmus" is megmutatkozik, hiszen a növekvő hatalom érzékelése, a túlélés szükségessége és az önállóság elkerülhetetlensége mind a rendhez való tartozás megértéséből ered. Ez a megértés a rendben a biztonságra (egyéni) és a jólétre (kooperatív) irányuló önérdek alapvető ellentétén alapul. Jelenleg, amíg a liberális nemzetközi rendszer hitelessége meghaladja az ésszerű kritikát, a szupremácia erős erő marad. Azok a szereplők, akik nem osztják az értékeket, mindazonáltal ragaszkodnak a rend normáihoz, amíg

nem jelenik meg egy jelentős gravitációs erő, vagy amíg nem alakulnak ki alternatív pólusok egy két- vagy többpólusú világban.[54]

A Visegrádi Együttműködés országai éppen a fent említettek miatt különösen fontos szerepet töltenek be a kelet-közép-európai régióban. Ezek az országok nemcsak belső adottságaik révén, hanem külső kapcsolataik és geopolitikai helyzetük miatt is kiemelkedő szereplőkké váltak a régió biztonságának és politikai stabilitásának fenntartásában.

Lengyelország Közép-Európa és Kelet-Közép-Európa egyik legnagyobb és legbefolyásosabb országa, és a régió egyik legfontosabb kulcsállamává nőtte ki magát az elmúlt évtizedekben.[55] Katonai ereje és NATO-tagsága révén Lengyelország kulcsszerepet játszik a régió biztonságának garantálásában.[56] Varsó aktívan részt vesz a NATO keleti szárnyának megerősítésében, különösen az Oroszországból érkező fenyegetések ellen. Lengyelország emellett jelentős gazdasági erővel is rendelkezik, amely tovább erősíti pozícióját.[57]

Magyarországot szintén jelentős regionális kulcsállamként lehet definiálni, különösen földrajzi elhelyezkedése miatt. Az ország aktívan építi kapcsolatait nemcsak a V4 többi tagállamával, hanem más nagyhatalmakkal is, mint például Oroszországgal, Kínával, valamint az Amerikai Egyesült Államokkal is, ami különleges helyzetet teremt számára a globális hatalmi egyensúlyban. Politikai stratégiái gyakran eltérnek a többi V4-országétól, különösen az Európai Unióval való kapcsolatokban, de ezek a stratégiák is azt mutatják, hogy Magyarország aktívan keresi saját helyét és befolyását a régióban és azon túl.[58]

A regionális kulcsállamok tehát, mint Lengyelország és Magyarország, egyaránt fontosak a V4 sikeres működése és a kelet-közép-európai régió stabilitása szempontjából. Ezek az országok meghatározó szereplőkké váltak a regionális politikai, gazdasági és biztonsági együttműködésekben, és továbbra is jelentős befolyást gyakorolnak a változó világrend folyamataira.

KONKLÚZIÓ

A Visegrádi Együttműködés jövője a regionális és globális színtéren számos tényezőtől függ, különösen a konnektivitás fejlesztésének sikerétől, a regionális kulcsállamok szerepének erősítésétől, valamint az Európai Unióval és a nagyhatalmakkal fenntartott viszony alakulásától. A V4 jövőjére többféle forgatókönyv létezik,

amelyek közül néhány pozitív, míg mások kihívásokkal terhes jövőt vetítenek előre.

A V4 országai amennyiben sikeresen alkalmazkodnak a változó globális körülményekhez, és továbbra is képesek közösen képviselni érdekeiket az Európai Unióban és a NATO-ban, mint ahogyan azt a tanulmány bemutatta, képesek lehetnek egy olyan kulcs régióként funkcionálni, ami a kelet-közép-európai régió stabilizátoraként is értelmezhető.

Ebben az esetben a globális nagyhatalmak – például az Egyesült Államok, Kína és Oroszország – növekvő érdeklődést mutathatnak a régió iránt (mint ahogyan az jelenleg is zajlik különösképp Lengyelország és az Amerikai Egyesült Államok között[59]), ami növelheti a V4 országok stratégiai jelentőségét. Ez a forgatókönyv lehetőséget adhat a V4-nek arra, hogy aktívabb szerepet vállaljon a globális politikai és gazdasági színtéren.

A belső politikai különbségek és az Európai Unióval kapcsolatos eltérő álláspontok azonban továbbra is feszültséget okozhatnak adott esetben a V4 országai között. Amennyiben ezek a különbségek tovább mélyülnek, az együttműködés fragmentálódhat, és a V4 elveszítheti kohézióját. Az eltérő nemzeti érdekek és prioritások miatt a közös projektek lelassulhatnak vagy meghiúsulhatnak, ami gyengítheti a V4 befolyását az európai politikában.

A Visegrádi Együttműködés, mint regionális biztonsági komplexum, azonban kétség kívül továbbra is vitathatatlanul létfontosságú szerepet játszik Kelet-Kelet-Közép-Európa biztonságának és stabilitásának fenntartásában. A konnektivitás fejlesztése központi eleme a régió biztonságának növelésében, amely lehetővé teszi a V4 országok számára, hogy hatékonyabban reagáljanak a globális és regionális kihívásokra.

---

[1] Az NKE Hadtudományi Doktori Iskolájának hallgatója

[2] Booth, Ken: *Theory of World Security*. Cambridge University Press. 2007., Snyder, Jack: *One world, rival theories.* Foreign policy. No. 145. 2004. 52-62., Mearsheimer, John J: *The tragedy of great power politics*. W.W. Norton and Company. 2001.

[3] Tickner, J. Ann.: *Gender in International Relations: Feminist Perspectives on Achieving Global Security*. New York. Columbia University Press. 1992., Buzan, Barry, Waever, Ole, Wilde, Jaap: Security: *A New Framework for Analysis*. Colorado, Lynne Reiner Publishers, 1998., Wyn Jones, Richard: *Security, Strategy, and Critical Theory.* Boulder: Lynne Rienner Publishers. 1999., Axworthy, Lloyd: *Human Security and Global Governance: Putting People First.* Global Governance. 7(1). 2001. 19–23., Wibben, Annick T. R.: *Feminist International Relations: Old Debates and New Directions.* Brown Journal of World Affairs. 10(2). 2004. 97–114., Booth, Ken, Ed.: *Critical Security Studies and World Politics*. Boulder: Lynne Rienner Publishers. 2005.

[4] Lásd részletesebben az elméleti kérdések összefoglalóját: Rada, P. (2007). A nemzetközi politika elméleti iskoláinak biztonságfelfogása. In P. Deák (Ed.), *Biztonságpolitikai kézikönyv* (pp. 23-41).

Osiris Kiadó; Rada, P., & Rada, Cs. (2008). The Security Aspects of Turkey's European Integration. *Foreign Policy Review, 5*(2), 18-36; Rada, P. (2009). The Rubik's Cube of Democracy. *Pakistan Journal of International Relations, 2*(1), 81-114; Rada, P. (2009). Az Államépítés folyamatának modellezése. *Külügyi Szemle, 8*(1), 41-72; Rada, P. (2011). A demokratikus fejlődés Rubik kockája. *Sereg Szemle, 9*(2), 155-163; Rada, P. (2012). The Changes in International Politics Since 9/11: Reconceptualization of states' role in the 21st century. In M. A. Lee, W. Peterson, M. Mozes, & J. A. Nolan (Eds.), *Political Science: An Overview of the Fields* (pp. 381-398). Kendall Hunt Publishing Company

[5] Lake, David, Morgan, Patrick: *Regional Orders: Building Security in a New World*. University Park: Pennsylvania State University Press. 1997., Hentz, James J., Bøås., Mortwn: *New and Critical Security and Regionalism: Beyond the Nation State*. Hampshire, UK: Ashgate Publishing Company. 2003.

[6] Wilson, David, Sherwood, Dick: *Oceans Governance and Maritime Strategy*. St. Leonards, NSW: Allen and Unwin. 2000.; Lásd például: Nyilas, L. (2023). Common Challenges and Cooperation with the Visegrad Four: Sectoral Analysis of the Visegrad Security. In P. Rada (Ed.), *The Past, Present and Future of Visegrad Cooperation* (pp. 35-48). Budapesti Metropolitan Egyetem; Nyilas, L., & Stepper, P. (2023). A visegrádi partnereink stratégiai gondolkodása II.: Lengyelország. *MKI Elemzések, 2023*(41), 1-10; Nyilas, L., & Stepper, P. (2023). A visegrádi partnereink stratégiai gondolkodása I.: Csehország és Szlovákia. *MKI Elemzések, 2023*(40), 1-12; Rada, P., Jires, J., Valasek, T., & Lorenz, W. (2013). Missiles and misgivings: the US and Central Europe's security. *CEPI Transatlantic Policy Briefs*, 2013, 1-5; Rada, P. (2018). The V4-US Relation and the American Foreign Policy towards Central and Eastern Europe. In P. Stepper (Ed.), *Central Europe and the Visegrad Cooperation: Historical and Policy Perspectives* (pp. 298-309). Antall József Tudásközpont; Rada, P. (2021). The Visegrad Spirit and the international order. *Kommunikáció Média Gazdaság, 19*(1), 25-43; Rada, P. (2022). The Rubik's Cube of Visegrád. In E. Kancik-Kołtun (Ed.), *30 Years of the Visegrad Group. Volume 2: Basic Project Ideas and International Reality* (pp. 1-16). Maria Curie-Skłodowska University Press

[7] Lake, David, Morgan, Patrick: *Regional Orders: Building Security in a New World*. University Park: Pennsylvania State University Press. 1997.

[8] Bauerová, Helena: *The V4 and European Integration*. Politics in Central Europe. 2018 szeptember. 14(2). 121-139.

[9] Lásd: Rada, P. (2023). Ukrajna és a világrend. *MKI Elemzések, KE-2023/24*, 1-15. https://doi.org/10.47683/KKIElemzesek.KE-2023.24; Rada, P., & Nyilas, L. (2023). Europe Whole and Free and the Global Zeitenwende. *Európai Tükör, 26*(2), 73-88. https://doi.org/10.32559/et.2023.2.5; Rada, P. (2023). A külpolitikai tradíciók és az Egyesült Államok kapcsolata az Európai Unióval történeti kontextusban. In A. Barna & P. K. Zachar (Eds.), *Titkos cikkek az örök békéhez: Ünnepi tanulmányok a 70 éves Fülöp Mihály tiszteletére* (pp. 321-336). Ludovika Egyetemi Kiadó; Rada, P., & Varga, Á. M. (2023). Liberális világrend vagy új hidegháború? Az amerikai–kínai kapcsolatok alakulása. *Külügyi Szemle, 22*(3), 3-23. https://doi.org/10.47707/Kulugyi_Szemle.2023.3.01; Rada, P., & Stepper, P. (2023). A liberális rend szürRealizmusa: amerikai belpolitikai trendek, választások és külpolitikai várakozások. *KKI Elemzések, KE-2023/3*, 1-9. https://doi.org/10.47683/KKIElemzesek.KE-2023.03; Rada, P. (2024). US-Visegrad Realities in Biden's World of Democracies. *Politics in Central Europe, 20*(1), 193-210. https://doi.org/10.2478/pce-2024-0008; Rada, P., & Gyarmati-Szijj, D. (2024). Strategic autonomy of the EU in the light of CSDP and the changing world order. *Észak-Magyarországi Stratégiai Füzetek, 21*(2), 46-59. https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.17; Rada, P. (2024). Közép-Európa helye a világrendben: az amerikai–közép-európai kapcsolatok a „Biden-doktrína" fényében. *Külügyi Szemle, 22*(4), 77-; Rada, P. (2023). The Effect of the Shifting International Strategic Environment on the EU and the V4. In E. Kancik-Kołtun (Ed.), *Strategic Challenges in the 21st Century* (pp. 56-78). Maria Curie-Skłodowska University Press

[10] Calignano, G.: Regional development is not a dinner party: a research agenda on power relations and the use of language in regional development studies, *GeoJournal*, 2024, Vol. 89, No. 74.

[11] Stepper Péter (szerk.): *Közép-Európa és a visegrádi együttműködés*. Budapest, Antall József Tudásközpont, 2019. 66-68.

[12] A négy ország kezdeti célként tűzte ki a az európai politikai és gazdasági rendszerébe, valamint a biztonság és a jogalkotás rendszerébe való teljes integráció. A V4-es országok közötti gazdasági integráció szintje az EU más régióihoz képest továbbra is viszonylag alacsony, valamint a négy ország közül csak Szlovákia csatlakozott az eurozónához. Lásd: Garrai, Nikolett: *Challenges faced by the Visegrad Group in the "European dimension" of cooperation*. International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs. Research Center of the Slovak Foreign Policy Association. Vol.: XXVII. No.:1-2. 2018.

[13] Stepper Péter (szerk.): Central Europe and the Visegrad Cooperation. Olgá Gyárfásová: *Public Opinion in the V4 about Visegrad and Beyond*. 2018. Antall József Tudásközpont. 109-129.
[14] Visegrad Group: *Visegrad Declaration 1991*. URL: https://www.visegradgroup.eu/documents/visegrad-declarations/visegrad-declaration-110412-2 [letöltés: 2024. augusztus 15.]
[15] Cabada, Ladislav, Waisová, Šárka: *The Visegrad Group as an Ambitious Actor of (Central-)European Foreign and Security Policy*. Politics in Central Europe. 2018. 14/2. 9-20., Liptáková. Jana: The Strategic Importance of V4. Visegrad Group. 2009. augusztus 31. URL: https://www.visegradgroup.eu/other-articles/the-strategic-importance [letöltés: 2024. augusztus 16.]
[16] Visegrad Fund: *About Us*. URL: https://www.visegradfund.org/about-us/the-fund/ [letöltés: 2024. augusztus 08.]
[17] Political Capital: *V4 Strategies in the European Union*. URL: https://www.politicalcapital.hu/pc-admin/source/documents/FES_PC_V4_Summary_EN_210624.pdf [letöltés 2024. augusztus 08.]
[18] Kugiel, Patryk (szerk.): *V4 Goes Global: Exploring Opportunities and Obstacles in the Visegrad Countries' Cooperation with Brazil, India, China and South Africa*. Warsaw. The Polish Institute of International Affairs. 2016., Jiřičková, Adéla: Defence Cooperationof the V4+. Prague student summit/XXI/V4+/ I. 2015 URL: https://www.studentsummit.cz/wp-content/uploads/2019/02/PSS-Defence-Cooperation-of-the-V4.pdf [letöltés: 2024. augusztus 16.]
[19] Marek, Dan: *The EU and the Visegrád Group: A Test of Integration Theory*. Perspectives on European Politics and Society 10. 2009., no. 1. 85-101., Mesežnikov, Grigorij: *The Visegrad Group: A New Framework for Central European Cooperation after EU Accession*. European Journal of Political Research. 45.2006. no. 6. 925-53.
[20] Kořan, Michal.: *The Visegrad Group on the Threshold of Its Third Decade: A Central European Hub*? In: Šabič, Z., Drulák, P. Regional and International Relations of Central Europe. 2012. Palgrave Macmillan, London. 201-202.
[21] Gross, Stanislav, Lamperth Mónika, Socha, Jacek, Pal'ko Vladimír: *Declaration of Visegrad Group Ministers of the Interior*. Brüsszel. 2004. július 19. Visegrad Group. URL: https://www.visegradgroup.eu/2004/declaration-of-visegrad [letöltés: 2024. augusztus 13.]
[22] Például: A keleti szomszédokkal való együttműködés továbbfejlesztése a keleti partnerség keretében, a nyugat-balkáni országok támogatása az EU-ba való integrációjukban, folyamatos együttműködés az energiabiztonság területén, a V4+ mechanizmus további kihasználása. lásd bővebben: Strážay, Tomáš: *Visegrad—Arrival, Survival, Revival*. Visegrad Group. 2011. URL: https://www.visegradgroup.eu/documents/bibliography/visegradarrival-survival-120628 [letöltés: 2024. augusztus 13.]
[23] Strážay, Tomáš: *Visegrad—Arrival, Survival, Revival*. Visegrad Group. 2011. URL: https://www.visegradgroup.eu/documents/bibliography/visegradarrival-survival-120628 [letöltés: 2024. augusztus 13.]
[24] Walsch, Christopher: *Visegrad Four in the European Union. An efficient regional cooperation scheme?* International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs, Vol. 23, No. 1-2, Ten years of V4 and Slovakia in the EU. Research Center of the Slovak Foreign Policy Association. 2014. 25-41.
[25] Európai Tanács. Az Európai Unió Tanácsa: *The Visegrad Group (V4)*. 2016. július 05. URL: https://www.consilium.europa.eu/hu/documents-publications/library/library-blog/posts/the-visegrad-group-v4/ [letöltés: 2024. augusztus 13.]
[26] Visegrad Group: *Long Term Vision of the Visegrad Countries on Deepening Their Defence Cooperation*. 2014. március 14. URL: https://www.visegradgroup.eu/download.php?docID=253 [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[27] Visegrad Group: *Visegrad Group Defence Cooperation. Brief History of V4 Defence Cooperation*. URL: https://www.visegradgroup.eu/about/cooperation/visegrad-group-defence [letöltés: 2024. augusztus 13.]
[28] Reasonable Europe: *Long Term Vision of the Visegrad Countries on their Defence Cooperation*. 2020. június 24. Prága. URL: https://www.visegradgroup.eu/download.php?docID=454 [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[29] Buzan, B., Waever, O.: *Regions and Powers: The Structure of International Security*, Cambridge University Press, 2003.
[30] Figulová, A., Wertlen, D.: Between Energy Security and Energy Transition: Visegrad Gas Hub. In: Mišík, M., Oravcová, V. (eds): *From Economic to Energy Transition. Energy, Climate and the Environment*. Palgrave Macmillan, Cham. 2021. 315-339.o.
[31] Goreczky, P.: Konnektivitás: napjaink geopolitikai varázsigéje és ami mögötte van, *Világgazdaság*, 2024. 02. 27. Online: https://www.vg.hu/velemeny/2024/02/konnektivitas-napjaink-geopolitikai-varazsigeje-es-ami-mogotte-van [letöltés: 2024. augusztus 26.]

[32] Kazharski, A.: The Visegrád Group: an uneasy balance between East and West, *The Loop*, Online: https://theloop.ecpr.eu/the-visegrad-group-an-uneasy-balance-between-east-and-west/ [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[33] Mathieu, E.: Via Carpatia : a route at the heart of Central Europe, *Eurasia Peace*, 2022. 03. 09. Online: https://eurasiapeace.org/via-carpatia-lithuania-greece-ukraine-russia-bielorussia-poland-otan-ue-security-trade/ [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[34] Minárik, M.: Energy Cooperation in Central Europe: Interconnecting the Visegrad Region, *Energy Charter Secretariat Knowledge Centre,* 2014. 10. 13. Online: https://www.energycharter.org/fileadmin/DocumentsMedia/Occasional/Visegrad_Cooperation.pdf [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[35] Marzec, J. S.: The prospects for energy cooperation in the Visegrad Group, *Annales Universitatis Mariae Curie-Sklodowska sectio M Balcaniensis et Carpathiensis* 2019. 4(1):69
[36] The North-South gas corridor as a priority issue for the Visegrad Group, *OSW*. 2011. 02. 02. Online: https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2011-02-02/north-south-gas-corridor-a-priority-issue-visegrad-group [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[37] Esses, E., Szalmáné Csete, M., Németh, B.: Sustainability and Digital Transformation in the Visegrad Group of Central European Countries, *Sustainability* 2021, *13*(11).
[38] Madej, M.: Visegrad Group defense coo- peration: what added value for the European capabilities? Institute of International Relations, *University of Warsaw*, NORDIKA Programme note No. 19/13.
[39] Tatarenko, A.: Szczyt Grupy Wyszehradzkiej w Bratysławie, *KOMENTARZE IEŚ 899* (147/2023)
[40] Bornio, J.: The development of military cooperation as part of multinational units among Visegrad countries (V4) in 2023, 2023. 09. 20. *IEŚ COMMENTARIES 952* (200/2023)
[41]Visegrad Group: *Joint Statement of V4 Interior Ministers on the Establishment of the Migration Crisis Response Mechanism*. Warsaw, November 21, 2016. URL: https://www.visegradgroup.eu/calendar/2016/joint-statement-of-v4 [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[42] Hokovsky, Radko: *How migrants brought Central Europe together. Politico*. 2016. február 7. URL: https://www.politico.eu/article/how-migrants-brought-central-europe-together-visegrad-group-orban-poland/ [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[43] Jankowski, D.P. (eds.): The 2024 NATO Summit: Priorities for Transatlantic Security, *IEŚ Policy Papers* 1/2024
[44] Jaroslav, Usiak: *The Security Environment of the V4 Countries. Politics in Central Europe.* Vol.14. 2018. URL: https://sciendo.com/pdf/10.2478/pce-2018-0007 [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[45] NATO 2022 Strategic Concept: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_210907.htm [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[46] Jaroslav, Usiak: *The Security Environment of the V4 Countries. Politics in Central Europe*. Vol.14. 2018. URL: https://sciendo.com/pdf/10.2478/pce-2018-0007 [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[47] Vetrovcova, M.: The Visegrad Countries in the European Union, 2020, *Universitat Heidelberg,* Online: https://archiv.ub.uni-heidelberg.de/volltextserver/30395/1/Dissertation_Vetrovcova_2021.pdf [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[48] Usiak, J.: Visegrad Group as institution for Central European cooperation: Ups and downs of small international organizations, *UNISCI Journal* 2020, 18(54):9-28.o.
[49] Bornio, J.: The development of military cooperation as part of multinational units among Visegrad countries (V4) in 2023, 2023. 09. 20. *IEŚ COMMENTARIES 952* (200/2023)
[50] Bornio, J.: The Defence Industry in the Visegrád Countries – Current State and Perspectives, *IEŚ Policy Papers* 2/2024
[51] Guan, C., Tan, S.S.: The keystone of world order, *The Washington Quarterly*, 2001, *24*(3), 95–103.o.
[52] Orbán, B.: *Huszárvágás*. MCC Press Kft, Budapest, 2023.
[53] Rada, P., Nyilas, L.: Europe Whole and Free and the Global Zeitenwende, 2023, *Európai Tükör* Évf. 26., szám 2.
[54] Rada, P.: US-Visegrad Realities in Biden's World of Democracies, *Politics in Central Europe*, 2024, Vol. 20., No. 1.
[55] Carbonaro, G.: Poland said its army will soon be the strongest in Europe. But is that possible? 2023. 09. 06., *Euro News*, Online: https://www.euronews.com/2023/09/06/poland-said-its-army-will-soon-be-the-strongest-in-europe-but-is-that-possible [letöltés: 2024. augusztus 26.]
[56] Karnitschnig, M.: Meet Europe's coming military superpower: Poland, *Politico*, 2022. 11. 21., Online: https://www.politico.eu/article/europe-military-superpower-poland-army/ [letöltés: 2024. augusztus 26.]

[57] Bornio, J.: The Defence Industry in the Visegrád Countries – Current State and Perspectives, *IEŚ Policy Papers* 2/2024

[58] Nyilas, L.: Orbán Balázs: Huszárvágás. *Hadtudomány* 2024/1., 151-152.o.

[59] Baranowski, M.: The Evolution of US-Polish Relations Beyond 2024, *GMF*, 2024. 03. 28. Online: https://www.gmfus.org/news/evolution-us-polish-relations-beyond-2024 [letöltés: 2024. augusztus 26.], Ministry of National Defence Republic of Poland: *Increasing the US military presence in Poland*, Online: https://www.gov.pl/web/national-defence/increasing-the-us-military-presence-in-poland [letöltés: 2024. augusztus 26.], Zaborowski, M., Longhurst, K.: America's protégé in the east? The emergence of Poland as a regional leader, *International Affairs* 79, 5. 2003, 1009-1028.o.

***