

KLEMENSITS Péter

PhD-hallgató

**Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar,
Földtudományok Doktori Iskola, Geopolitikai Program,
Pécs**

PhD student

**University of Pécs, Faculty of Natural Sciences,
Doctoral School of Earth Sciences, Geopolitical Program,
Pécs, Hungary**

email: peterklemensits@yahoo.com

**AZ ÚJ TENGERI SELYEMÚT DÉLKELET-ÁZSIÁBAN:
A FÜLÖP-SZIGETEK PÉLDÁJA A DUTERTENOMICS
CÉLJAINAK TÜKRÉBEN**

**THE NEW MARITIME SILK ROAD IN SOUTHEAST ASIA:
THE CASE OF THE PHILIPPINES IN THE LIGHT OF THE
AIMS OF DUTERTENOMICS**

ABSTRACT

One of the major elements of the One Belt, One Road (OBOR) initiative launched by China in 2013 is the concept of the 21st Century Maritime Silk Road. The aim of this mega project is to revolutionize deep-sea trade from Southeast Asia through Africa to Europe, and to put the participating countries on the track of economic development with the help of the infrastructural developments along the coastline. At the same time, it is also significant in a geopolitical sense because it has become the decisive element of Chinese foreign policy, furthermore in the case of ASEAN countries, it has a greater strategic goal: reinforcing China's influence in the region enjoys priority in the field of both economy and politics.

Based on an interdisciplinary approach, the paper will provide a summary of the 21st Century Maritime Silk Road and especially the Philippines' place in the Chinese plans. It will then discuss in detail the aims of the Duterte administration, in political and economic terms alike (Dutertenomics). The results and the anticipated consequences of the new prosperous partnership between the Philippines and China – namely the agreements and the initiated projects – will also be assessed. According to the paper's conclusion, Chinese investments can make a great contribution to the development of the Philippines, but the successful realization of Duterte's plans will depend on the skills of his government in managing very serious foreign and internal political challenges in the remaining 3 years.

Kulcsszavak: Övezet és Út Kezdeményezés, 21. századi Új Tengeri Selyemút, Kína, Fülöp-szigetek, Rodrigo Duterte, Dutertenomics

Keynotes: Belt and Road Initiative, 21st Century New Maritime Silk Road, China, Philippines, Rodrigo Duterte, Dutertenomics

1. Bevezetés

Kína 2013-ban indította útjára az Egy Övezet, gy Út kezdeményezést, melynek fontos részét képezi a 21. századi Új Tengeri Selyemút. Amellett, hogy a megaprojekt a földrészek közötti tengeri kereskedelem fejlesztését tekinti legfőbb céljának, Kína számára komoly geostratégiai jelentőséggel bír. Délkelet-Ázsia különösen fontos szerepet tölt be a kínai tervekben, ennek megfelelően Peking elsősorban gazdasági eszközökkel igyekszik megerősíteni dominanciáját a térségben.

A tanulmány célja, hogy bemutassa a délkelet-ázsiai országoknak a kezdeményezésre adott válaszát a Fülöp-szigetek példáján keresztül, hiszen az ország Rodrigo Duterte elnöksége alatt az egyik legfőbb támogatója lett a megaprojektnek. Ennek megfelelően a kínai megaprojekt lényegi elemeinek összefoglalását követően ismertetjük Kína és a Fülöp-szigetek kapcsolatának alakulását Duterte hivatalba lépése után, a megvalósítani kívánt beruházásokkal egyetemben, majd pedig a lehetőségeket és a kihívásokat figyelembe véve elemezzük a várható következményeket. Duterte gazdaságpolitikája (Dutertenomics), szintén bemutatásra kerül, hiszen a stratégia alapvetően az infrastrukturális fejlesztésekre épül, ezért egybevághat a kínai tervekkel, noha a geopolitikai kihívások korlátozzák annak teljeskörű megvalósítását.

A kutatás interdiszciplináris jellegének köszönhetően a tanulmány több tudomány kutatási módszereit és eredményeit hasznosítja, melyek közül kiemelendő a történelem (politikátörténet), a politikatudomány (nemzetközi kapcsolatok elmélete), a közgazdaságtan (makroökonómia), a földrajz (politikai földrajz), és a geopolitika (geostratégia, geoökonómia).

1. Az Övezet és Út Kezdeményezés és a 21. századi Új Tengeri Selyemút

2013 őszén Kína fokozódó globális szerepének újabb bizonyítékát adta, amikor elindította az Egy Övezet egy Út, más néven Az Övezet és Út Kezdeményezés nevű projektet¹, mellyel nem kisebb célt tűzött ki maga elé, mint a régi selyemút hagyományának felélesztését. Peking ezáltal az egykor Európát és Ázsiát összekötő karavánutak nyomdokain a közlekedési hálózatok kiépítése, modernizálása mellett kötelezte el magát, természetesen az érintett régiók gazdasági felemelése mellett.

Az Övezet és Út Kezdeményezés két megaprojektet foglal magába: az egyik a Selyemút Gazdasági Öv, a másik pedig a 21. századi Tengeri selyemút. Előbbi a szárazföldön haladva köti össze Kínát Közép-Ázsiával, a Közel-Kelettel és Európával, utóbbi pedig Dél- és Délkelet-Ázsia mellett, Afrika, Európa és Óceánia főbb tengeri kereskedelmi útvonalait egyesíti.² A két program egymástól elválaszthatatlan, így párhuzamos megvalósításuk a cél. Habár a 21. században a gyorsvasutak és autópályák jelentőségéhez nem férhet kétség, a szállítás volumenét tekintve továbbra is a tengeri közlekedés az elsődleges. A Tengeri selyemút ezért, globális értelemben még nagyobb jelentőséggel is bír, mint a kontinenseken átívelő „gazdasági öv”.³

A Tengeri selyemút tervét először 2013 október elején Hszi Csin-ping kínai elnöknek az indonéz parlamentben tartott beszédéből ismerhette meg a világ. A kínai államfő határozottan állást foglalt a modern tengeri infrastruktúra kiépítése és a szállítási útvonalak fejlesztésének szükségessége mellett, elsősorban Kína és az ASEAN államok viszonylatában. Mivel Délkelet-Ázsia már a korábbi időkben is a távolsági kereskedelem központjának számított, Kína számára a térség különösen fontos szerephez jut a projektben.

A bejelentés helyszíne és időpontja sem volt véletlen. A kínai kormány csupán néhány héttel korábban indította útjára az Egy Övezet egy Út kezdeményezést, amelynek a szárazföldi mellett a tengeri selyemút is szerves részét képezi, hiszen valójában a két program kölcsönösen kiegészíti egy-

mást. Jakarta pedig az ASEAN országok közül messze a legnagyobb lelkesedést mutatta a kínai tervek iránt, mivel Joko Widodo „Jokowi” indonéz elnök számára a szigetország tengeri infrastruktúrájának modernizálása a legfőbb politikai céljai közé tartozik.⁴

Kína Nemzeti Fejlődés és Reform Bizottsága szerint az Egy öv egy út kezdeményezés az ENSZ 5 alapelvein alapszik: a kölcsönös tisztelet; az erőszaktól való tartózkodás; a kölcsönös be nem avatkozás; egyenlőség, kölcsönös haszon; és a békés egymás mellett élés.⁵ Az új Tengeri selyemút ennek megfelelően – a szárazföldi projektekhez hasonlóan – várhatóan túlmutat „csupán” a Kína által finanszírozott infrastrukturális fejlesztéseken (pl. kikötők, hajógyárak építése). Valódi célja a regionális együttműködés, a pénzügyi integráció, a szabad kereskedelem és a tudományos kooperáció előmozdítása.

A tervezett beruházásokat az Ázsiai Infrastrukturális Fejlesztési Bank és a Tengeri selyemút Bank finanszírozza. Előbbi intézmény esetében Kína a 100 mrd dolláros alapítótőkéjének a felét állta, utóbbinál pedig egyedülként teremtette elő annak 16 milliárd dolláros alaptőkéjét. Mindemellett a kínai kormány még a Selyemút Alapba is letétbe helyezett 40 milliárd dollárt.⁶

A Tengeri Selyemút további részleteiről a 2017 júniusában kiadott Vízión a tengeri együttműködésről az Övezet és Út Kezdeményezésben című dokumentum tudósít. Ennek értelmében 3 Kék gazdasági folyosó létrehozása a cél: Kína-Indiai-óceán-Földközi-tenger folyosó; Kína-Óceánia-Déli Csendes-óceán útvonal; valamint a Sarkvidéki Selyemút az Északi-tengeren keresztül.⁷ Ezenkívül prioritást kapott a kék és zöld fejlődés, az óceánokon alapuló prosperitás, a tengeri biztonság, az innovatív növekedés és az együttműködő kormányzás.⁸

A kínai kormány szerint az új Tengeri selyemút és az egész Egy út, egy öv kezdeményezés egyedüli célja gazdasági, nevezetesen a „win-win kooperáció” a közös fejlődés és prosperitás biztosítása, továbbá a gazdasági és kulturális integráció elősegítése Kína és az érintett államok viszonylatában. Valójában ennél többről van szó, hiszen komoly diplomáciai, gazdasági és stratégiai megfontolások állnak a háttérben.

Vitathatatlan, hogy a kereskedelem fejlesztése, a költségek csökkentése, a kereskedelmi útvonalak biztonságának szavatolása Kína és partnerei számára is egyaránt fontos. Belpolitikai szempontból nézve a kínai gazdaság lassulása és tervezett átstrukturálása új piacok nyitását követeli meg, ezért a nagyobb külföldi beruházások (pl. kikötők építése) a kínai óriásvállalatok

számára nélkülözhetetlenek. Ráadásul a fejlődő országok lehetnek a kínai import legújabb felvevő piacai is.

De a Tengeri selyemút diplomáciai értelemben is nagy jelentőséggel bír, nem véletlen, hogy a kínai külpolitika meghatározó elemévé lépett elő az utóbbi időben. Délkelet-Ázsia országai a kezdetektől a legfontosabb potenciális partnernek minősülnek, hiszen a terv elsősorban az ő megbékítésüket is hivatott biztosítani az utóbbi idők agresszív kínai kül- és védelempolitikájával szemben.⁹ Noha Kína szerint az infrastrukturális beruházások nem járnak politikai kötöttségekkel, az érdekek összefonódása nyilvánvaló. Az ASEAN államok esetében pedig a nagyobb stratégiai célról sem szabad elfeledkezni: Kína és az Egyesült Államok vetélkedése miatt a régióban a kínai befolyás megerősítése gazdasági és politikai téren egyaránt prioritást élvez. Geostratégiai tekintetben pedig a Tengeri selyemút projekt célja, hogy Peking számára garantálja a legfontosabb tengeri kereskedelmi útvonalak feletti ellenőrzést és a nyersanyagok importjának zavartalanságát.¹⁰

2. A Fülöp-szigetek és a BRI: Duterte Kína felé történő nyitása

Összességében elmondható, hogy a délkelet-ázsiai országok pozitívan reagáltak a kínai kezdeményezésre, a Fülöp-szigetek példája azonban egyedinek tekinthető. Míg 2016 előtt az ország távolmaradásával lehetett számolni, Duterte elnök megválasztását követően Manila az Övezet és Út egyik legelkötelezettebb hívének bizonyult.¹¹

Miután a Fülöp-szigetek 1946. júliusában elnyerte a függetlenségét az Egyesült Államoktól, továbbra is Amerika szoros szövetségese és „partnere” maradt. Az ASEAN alapító tagjaként Manila ugyan a regionális integrációs törekvéseket is támogatta, de a hidegháború végéig politikai, katonai és gazdasági kapcsolatrendszerét az USA-tól való függés határozta meg.

1992-ben azonban a kongresszus a szuverén külpolitika kialakításának jelszavával elutasította az amerikai katonai jelenlét meghosszabbítását és újabb bázis egyezmény megkötését, ez azonban a politikai és gazdasági kapcsolatokat csupán kis mértékben befolyásolta. A manilai kormány Kína felemelkedését és a dél-kínai-tengeri expanzióját egyre inkább fenyegetésként értékelte, ezért a 2000-es évek elején a terrorizmus elleni globális háborúval párhuzamosan újra a szövetségi kapcsolatok megerősítésében vált érdekelté.¹²

Az USA befolyása természetesen a Fülöp-szigetek-Kína bilaterális kapcsolatokat is jelentősen behatárolta. A diplomáciai kapcsolatok felvételét

követően (1975. június 9.) az együttműködés csupán lassan bontakozott ki, a biztonsági érdekek és a gazdasági törekvések filippínó részről gyakorta szembekerültek egymással. Az 1990-es években a dél-kínai-tengeri expanzióját ellensúlyozandó Kína meghirdette a jószomszédi politikáját, amely a Fülöp-szigetek esetében a 2000-es évek elejére hozta meg gyümölcsét. Gloria Macapagal-Arroyo elnöksége alatt (2001-2010) a gazdasági kapcsolatok fejlődésének (bilaterális kereskedelem, infrastrukturális beruházások) vagyunk tanúi, a „harmonikus partnerség” korában még a dél-kínai-tengeri feszültségek enyhülése is elkezdődött.¹³ Benigno Aquino és Xi Jinping hatalomra kerülése (2010. ill. 2012.) után azonban ismét kiéleződött a két ország viszonya köszönhetően a geopolitikai ellentéteknek.

Aquino elnöksége alatt az ország cserébe a katonai és politikai támogatásért üdvözölte az amerikai „újraegyensúlyozás” koncepció meghirdetését, így annak Washington számára egyik legfontosabb pillére lett. Aquino a dél-kínai-tengeri érdekeltségek védelmét a nemzet legfontosabb geostratégiai érdekei közé emelte, ennek érdekében Kínával is hajlandó volt kiélezni a viszonyt, amikor 2013-ban a hágai nemzetközi bíróság elé vitte az ügyet.¹⁴ Kihasználva az ország gazdasági fejlődését, a Kínával fennálló politikai és gazdasági kapcsolatok megromlását elfogadhatónak vélte, helyette inkább az ASEAN partnerekre, az USA-ra és annak szövetségeseire, Japánra valamint Dél-Koreára kívánt támaszkodni. Aquino külpolitikája a korábbiaknál is jobban elkötelezte magát az USA oldalán és a Kína bekerítését célzó törekvéseket is támogatta.

Rodrigo Duterte elnök megválasztását követően rögtön felismerte, hogy a Kínával fennálló gazdasági kapcsolatok javítása stratégiai jelentőséggel bír. Éppen ezért 2016 júniusa után elődjével Benigno Aquino-val szemben teljesen új alapokra helyezte az ország kül- és védelempolitikáját, amelynek legfőbb elemei az Egyesült Államoktól való eltávolodás és a Kína felé történő nyitás lettek. Az általa meghirdetett „független külpolitika” irányelveihez¹⁵ alkalmazkodva igyekszik egyenlő távolságot tartani a nagyhatalmakkal szemben, vagyis gazdasági értelemben természetesen az amerikai befektetésekről sem szeretne lemondani, ugyanakkor mivel ezek nem biztosítják a szükséges infrastrukturális beruházásokat, ezért új partnerek bevonására törekszik.¹⁶

Duterte külpolitikai irányváltását a kínai vezetés örömmel fogadta, megteremtve a lehetőségét a filippínó elnök pekingi látogatásának 2016. október 18-22 között. A gazdasági kapcsolatok javítása prioritást élvezett, ezt mindennél jobban bizonyítja, hogy az elnököt pekingi útjára több mint 400 filippínó üzletember kísérte el. Összesen 21 különböző megállapodást írtak

alá a felek 24 mrd dollár értékben, melyek közül 15 mrd dollár kínai befektetést jelent, ehhez kapcsolódik egy 9 mrd dolláros hitelkeret.¹⁷

Duterte már ekkor nyíltan kifejezte szándékát az Új Tengeri Selyemúthoz való csatlakozás mellett is. 2017. január 23-án Carlos Dominguez filippínó pénzügyminiszter pekingsi látogatásán 3,7 mrd. dollár értékben, 30 közös projekt elindításáról született megegyezés a két ország között. 2017 májusában Duterte elnök ismét személyesen utazott Pekingbe, hogy részt vegyen az Övezet és Út fórumon, amelyen a BRI kezdeményezésben érdekelt országok képviseltették magukat. A tárgyalások során számos gazdasági és energetikai megállapodás került aláírásra, miközben a filippínó elnök a kínai befektetéseknek a szigetország fejlődésére gyakorolt pozitív hatásait bizonygatta.

2017 novemberében, Manilában Duterte elnök hivatalos látogatáson fogadta Li Keqiang kínai miniszterelnököt, ennek során a felek 14 különböző megállapodást írtak alá, melyek a kereskedelmi, pénzügyi, infrastrukturális és védelmi együttműködésre terjednek ki. A tárgyalások során Kína 7,2 mrd dollár értékben ajánlott fel kölcsönöket a filippínó infrastrukturális beruházások finanszírozására.

A filippínó gazdaság számára az elmérgesedett viszony Kínával a múltban jelentős problémákat eredményezett. A befektetők távolmaradása mellett, 2016 nyarán Kína a banánimportot is betiltotta a Fülöp-szigetetről, a hágai Állandó Választottbíróság ítéletet¹⁸ követően pedig már a turisták is elmaradtak. Kijelenthető, hogy Duterte kínai útjai a politikai célok mellett új alapokra helyezték a kínai-filippínó gazdasági kapcsolatokat is.

Duterte „független külpolitikájának” és a Kína felé való nyitásnak fontos eleme a 21. századi Új Tengeri Selyemút kezdeményezéshez való csatlakozás és a kínai infrastrukturális beruházások elsősegítése. Az elmúlt években számos megállapodás jött létre a felek között, kiemelendő 2018 áprilisa, amikor Duterte hongkongi útja alkalmával közel 9,8 mrd dollár összértékű beruházásokról született megállapodás.

2018 decemberében Xi Jinping manilai látogatása alkalmával 29 szerződést írtak alá a felek, amelyek a gazdasági, védelmi, igazságügyi és kulturális területre egyaránt kiterjednek. Emellett azonban az olaj- és gázlelőhelyek közös feltárását célzó egyetértési megállapodás is megszületett, amely jelentős lépésnek tekinthető a geopolitikai ellentétek feloldása felé.¹⁹

2019 augusztusában Duterte ötödik alkalommal látogatott Pekingbe, ahol Xi Jinpinggel folytatott tárgyalásai során központi téma volt a Dél-kínai-tengerre vonatkozó magatartáskódex mielőbbi megvalósítása és a kínai-filippínó stratégiai partnerség megerősítése.

A Duterte kormány gazdasági szakemberei teljes mértékben kitartanak az elnök új külpolitikai irányvonala mellett, miközben a kínai származású üzleti elit a jelentős profit reményében szintén támogatja a kormányt. Kína és a Fülöp-szigetek közeledését az is elősegítette, hogy Peking Duterte drogellenes hadjáratát²⁰ sem kritizálja, sőt az emberi jogok kérdésében azonos álláspontot képviselnek.

3. Duterte gazdaságpolitikája: a Dutertenomics céljai

A kínai-filippínó kapcsolatok javulása és az ország részvétele az Övezet és Út projektben nem érhető meg Duterte elnök gazdaságpolitikájának ismerete nélkül, amelyet DuterteNomics elnevezéssel illettek. Ennek legfontosabb célja, hogy az ország 2020-re a felső középszintű jövedelemmel rendelkező gazdaságok kategóriájába kerüljön. A DuterteNomics hivatalosan 2017 áprilisában került meghirdetésre és tartalmazza mindazon gazdaság és társadalompolitikai elképzeléseket, amelyeket az elnök már 2016 júniusában nyilvánosságra hozott 10 pontos program néven. A 10 pontos program többek között, kiállt a korábbi adminisztráció liberális makroökonómiai politikájának folytatása mellett, nagyszabású adóreformot ígért, a versenyképesség növelését, a vidék, az egészségügy, az oktatás fejlesztését, valamint a befektetések elősegítését. A 2017-ben elfogadott, középtávra szóló Filippínó Fejlesztési Terv 2017-2022 teljes mértékben tartalmazza a fenti célkitűzéseket. A filippínó állampolgárok véleményét is magába foglaló 25 éves hosszú távú vízió, az Ambisyon Natin 2040, szintén a gazdasági-társadalmi programok és fejlesztések összehangolását tekinti legfontosabb céljának, miközben kiemelt jelentőséget tulajdonít az oktatásnak, hiszen 2040-re a cél egy prosperáló alapvetően a középosztályból álló „okos és innovatív” társadalmi réteg létrehozása.

A DuterteNomics legfőbb eleme azonban az Építs! Építs! Építs Infrastruktúra Terv, amely a szegénység csökkentését, a gazdasági növekedés előmozdítását és a társadalom jólétét az egész országra kiterjedő infrastruktúrális beruházások révén szeretné biztosítani. A probléma nagyságát kitűnően érzékelteti, hogy a Világgazdasági Fórum 2019-es Globális Versenyképességi Indexe az infrastruktúra kategóriájában a vizsgált 138 ország közül a Fülöp-szigeteket a 96. helyre sorolta.²¹

Annak érdekében, hogy orvosolja a helyzetet, a Duterte kormány már 2017-ben is sokkal többet igyekezett az infrastruktúrára költeni, mint elődei. A tervezett projektek jelentős része a közlekedés fejlesztését szolgálják

és alapvetően állami finanszírozásból valósulnának meg. Összességében Duterte 6 éves hivatali ideje alatt 180 mrd dollárt szeretne infrastrukturális fejlesztésekre fordítani, a költségek egy részét pedig külföldi forrásokból szeretné előteremteni. 2017 őszén az elnök összesen 21 projekt elindítását hagyta jóvá 16 mrd dollár értékben. A kormány a tervek szerint 75 kiemelt beruházást szeretne megvalósítani 2022-ig ezáltal repítve az országot az „infrastruktúra aranykorába”.²²

A külföldi források nagyrészt a kínai tőkét jelentik. Peking teljes mértékben hajlandó bekapcsolódni a filippínó gazdaságfejlesztési programba, vagyis kölcsönök és segélyek formájában finanszírozni azt, hiszen a nagy haszonnal járó projektek kivitelezését alapvetően a kínai vállalatokra bíznák, amelyből az állami és a magánszektor egyaránt profitálna.

Egyes elemzők úgy vélik, hogy a kínai hiteleknek köszönhetően a Fülöp-szigetek államadóssága ugrásszerűen megnövekedhet, de a kormány szerint a beruházások költségének 80%-át az adóreformot követően már belső forrásokból lehetne biztosítani, a fennmaradó 20% esetében pedig a kedvező kamatok miatt a hitelek visszafizetése nem jelent majd problémát. Ehhez járul még hozzá, hogy hosszú távon kb. 12 millió új munkahely létrejöttével lehet számolni.²³

4. A BRI keretében megvalósuló kínai projektek a Fülöp-szigeteken

Duterte elnök a kezdetektől hangsúlyozta, hogy országa nem szeretne kimaradni a 21. századi Új Tengeri Selyemút kezdeményezéséből, ezzel ellenkezőleg annak, egyik legfőbb támogatója kíván lenni. A filippínó államfő 2016 októberi pekingi látogatása során a felek több fontos projekt finanszírozásáról és kivitelezéséről is megállapodtak, az egyeztetett kínai befektetések összértéke pedig elérte a 15 mrd dollárt. A tervek szerint a Davao-i partvidék és a kikötő fejlesztésére 780 millió dollárt fordítanak, a Cebu nemzetközi terminál projektre 328 milliót, míg a manilai kikötő feltöltésére és kibővítésére 148 milliót.²⁴

Gyorsforgalmi utak, valamint vasutak megépítése szintén szerepelt a tervekben. A korábbi amerikai katonai bázisok (Clark és Subic Bay) közötti összeköttetést vasúttal kívánják megoldani, a Bonifacio város és a Ninoy Aquino nemzetközi repülőtér közötti állandó buszjáratok indításához pedig gyorsforgalmi Út építését vették tervbe.

2017 októberében a kétoldalú egyeztetéseket követően Kína bejelentette, hogy első körben 8 projekt került kiválasztásra, melyekre már a pénzügyi forrásokat is elkülönítették. Ezek a beruházások többek között a következők: a Binondo-Intramuros és az Estrella-Pantaleon hidak Manilában; a Kaliwa gát projekt; a Chico folyóhoz kapcsolódó szivattyúállomás Cagayan és Kalinga tartományokban. Emellett Davao-ban egy új gyorsforgalmi út építése, egy ipari park és két drogrehabilitációs központ létesítése került az első csoportba. A kínai kormány ezen felül 4 további projekt finanszírozására tett ígéretet: megépíti a Panay-Guimaras-Negros szigetek közötti összeköttetést biztosító hidat; létrehoz egy új mezőgazdasági központot; továbbá finanszírozza a két ország biztonsági együttműködésének körébe tartozó projekteket és végül 3 millió dolláros segílyt nyújt Marawi újjáépítéséhez.

Novemberben Li Keqiang kínai miniszterelnök manilai tárgyalásai során megállapodás született arról, hogy az első körbe tartozó beruházások közül az Export-Import Bank of China 234.92 millió dolláros hitelt kínál fel a Kaliwa gát megépítéséhez, míg a Chico folyón létesítendő szivattyúállomáshoz további 72.49 millió dollárt. Arról is döntés született, hogy Marawi újjáépítésére Kína 23 millió dolláros segílyt ad a filippínó kormánynak. Egyúttal a második körbe tartozó beruházásokról is megkezdődtek az egyeztetések.

2018 novemberében a kormány bejelentette, hogy a 35 zászlóshajó beruházás közül 12 kínai kölcsönből és segílyből valósul meg. Ekkoriban az első körbe tartozó projektek közé a Chico folyón létesítendő szivattyúállomást (2,7 mrd peso); a Kaliwa gátat (10,9 mrd peso); egy vasúti projektet (151,3 mrd peso); a Binondo-Intramuros és Estrella-Pantaleon hidakat (de utóbbiak 6 mrd peso értékű kínai segílyből épülnek) sorolták.²⁵

A második körös beruházások pedig a következők lennének: A Biztonságos Fülöp-szigetek projekt első fázisa; A Subic-Clark vasút; 5 híd építése a Pasig-Marikina folyók és a Manggahan csatorna felett; Ambal-Simuay folyó és a Rio Grande de Mindanao folyók csatornázási projektjei.²⁶ Legutóbb 2019 októberében a két fél megállapodott a Panay-Guimaras-Negros híd és a Davao-i gyorsvasút finanszírozásának részleteiről, valamint a megvalósíthatósági tanulmányok elkészítéséről.

A Duterte kormány szerint az ország részvétele a 21. századi Új Tengeri Selyemút kezdeményezésben egyértelműen javítani fogja az ország nemzetközi versenyképességét, hiszen az infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhetően a Kína, valamint Európa, a Közel-Kelet és Afrika közötti kereskedelem költségei csökkenni fognak. A filippínó ipar és a mező-

gazdaság számára pedig új piacok nyílnak meg, miközben több millió új munkahely létrejötte is megvalósul. A filippínó vezetés úgy számol, hogy a déli területeken megvalósuló infrastrukturális fejlesztések következtében a moro konfliktus rendezése, így a térség integrációja és felzárkóztatása is könnyebben mehet végbe.²⁷

A hangzatos tervek ellenére viszont 2020-ig nagyon kevés projekt jutott el a megvalósítás fázisáig. A bürokrácia, a katonai körök ellenállása, a kínai fél óvatossága, avagy a környezetvédelmi aggályok, esetleg az adósságcspadtól való félelem a beruházások többségét lassította, némely esetben ideiglenesen, vagy végleg le is állította. 2019. végén Duterte elnök bizonyítva eltökéltségét a China Communications Construction Company Ltd (CCCC) vállalatot bízta meg a 10 milliárd dollár értékű Sangley Point nemzetközi repülőtér megépítésével, ami azonban kérdéseket vetett fel a beruházások átláthatóságával kapcsolatban.²⁸ Duterte igyekszik minden módon előmozdítani a projekteket – többek között a bürokratikus eljárások lerövidítésével – ez azonban aligha feledteti azt a tényt, hogy a Nemzeti Gazdaságfejlesztési Hatóság szerint 2022-ig – Duterte elnöki ciklusának végéig – a 75 tervezett projektből mindössze 21 befejezésével lehet számolni.²⁹ A beruházások felülvizsgálatát követően a kormány várhatóan számos nagy projekt leállításával fog dönteni, helyettük pedig kisebb, akár 3 év alatt megvalósítható programok kivitelezésére fog törekedni.

5. Konklúzió

A Kína által útjára indított Övezet és Út Kezdeményezés és azon belül a 21. századi Új Tengeri Selyemút gazdasági értelemben komoly lehetőségeket hordoz a délkelet-ázsiai országok, így a Fülöp-szigetek számára is. Duterte elnök ezt a lehetőséget ismerte fel, amikor elődjével ellentétben külpolitikájának központi elemévé tette a Kína felé történő nyitást, megteremtve a lehetőséget ezáltal a megaprojekthez történő csatlakozáshoz, amelynek szükségét az elnök gazdaságpolitikai elképzelései is bizonyítják. A Dutertenomics egyik alaptézise, hogy az infrastrukturális fejlesztések javítják az ország nemzetközi versenyképességét, miközben a filippínó ipar és a mezőgazdaság számára új piacok nyílnak meg és több millió új munkahely jön létre. Noha a Duterte adminisztráció a fejlesztéseket alapvetően belső forrásból szeretné megvalósítani, egyelőre az induló projektek finanszírozása csupán a kínai segélyeknek és hiteleknek köszönhetően biztosított, ami hosszú távon akár az ország eladósodásához is vezethet.

Nagyobb probléma azonban, hogy a kínai kormány támogatása ellenére, 3 évvel Duterte hivatalba lépését követően a tervbe vett beruházásoknak csupán töredéke lépett a megvalósítás fázisába, ezért a kormányzati célkitűzések módosítása elkerülhetetlen. Még korai a Dutertenomics és a Kína felé történő nyitás politikájának kudarcáról beszélni, de az elkövetkezendő időben a jelenlegi adminisztrációnak mindent el kell követnie az eredményesség érdekében. A hosszú távú geopolitikai következményeket szem előtt tartva Peking szintén nem fogadhatja el a fiaskót, hiszen az nem csupán a BRI jövőjét, de az ázsiai és a csendes-óceáni hatalmi viszonyokat is negatívan befolyásolná a számára.

JEGYZETEK / NOTES

1. One Belt one Road (OBOR) későbbi nevén Belt and Road Initiative (BRI)
2. A megaprojekt pontos földrajzi tere (részt vevő országok köre) egyelőre még nem meghatározott, ezért a jövőben akár Latin-Amerika csatlakozására is számítani lehet.
3. Scott, Richard (2016): „China’s Maritime Silk Road project advances”. Hellenic Shipping News, 12 July, 2016 <http://www.hellenicshippingnews.com/chinas-maritime-silk-road-project-advances/> utolsó letöltés: 2019. február 13.
4. Kosandi, Meidi (2016): China’s Maritime Silk Road and Indonesia’s Maritime Nexus Policies: Toward Policy Convergence? Conference Paper, January 2016, 875. p. https://www.researchgate.net/publication/318982710_CHINA'S_MARITIME_SILK_ROAD_AND_INDONESIA'S_MARITIME_NEXUS_POLICIES_TOWARDS_POLICY_CONVERGENCE utolsó letöltés: 2019. február 13.
5. „Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road.” (2015) Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, with State Council authorization, March 2015, II. Principles http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html utolsó letöltés: 2020. január 23.
6. Foo, Sheryl (2015): „China-ASEAN Maritime Silk Road: A Path Towards Mutual Benefits or China’s Free Ride into ASEAN?” Asia-Latam Connection, December 27, 2015 <http://www.asia-latam.org/in-the-news/2015/12/27/china-asean-maritime-silk-road-a-path-towards-mutual-benefits-or-chinas-free-ride-into-asean> utolsó letöltés: 2019. október 12.
7. A Sarkvidéki Selyemútról részletesebben lásd: Zoltai Alexandra (2020):

- Kína északi-sarkvidéki ambíciói. In: Salát Gergely-Szakáli Máté-Szász Réka (szerk) *Mesterséges Természetesség, Környezetkárosítás és természetvédelem Ázsiában*. Typotex Kiadó, Budapest, 2020. 49-66. p.
8. „Full text: Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative” (2017). Xinhua, 2017-06-20. http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm utolsó letöltés: 2020. március 25.
 9. Kína új asszertív külpolitikájáról lásd: Klemensits Péter – Eszterhai Viktor (2017): *Aszimmetrikussá váló hatalmi erőviszonyok Délkelet-Ázsiában. Játékelméleti megközelítés*. In: *Külügyi Szemle*, 16. évf. 4. sz. 46-63 p.
 10. Klemensits Péter (2018): *Geopolitical Consequences of the 21st Century New Maritime Silk Road for the Southeast Asian Countries*. In: *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations Vol 4, No 1*. 129 p.
 11. De Castro, Renato Cruz (2019): *China’s Belt and Road Initiative (BRI) and the Duterte Administration’s Appeasement Policy: Examining the Connection Between the Two National Strategies*. In: *East Asia*, Vol 36. 217-219. p.
 12. De Castro, Renato Cruz (2014): *Philippine Strategic Culture: Continuity in the Face of Changing Regional Dynamics*. *Contemporary Security Policy*, Vol 35, 2014/2, 257. p.
 13. De Castro, Renato Cruz (2018): *From Distant to Antagonistic Neighbour, Twenty-first Century Philippines–China relations*. In: Thompson M. R. – Batalla, V. C. (Eds.). *Routledge Handbook of the Contemporary Philippines*. Routledge, New York, 2018. 175-177. p.
 14. A per háttéréről és következményeiről lásd: Eszterhai, Viktor – Klemensits, Péter (2016): *A dél-kínai-tengeri szigetek ügyében hozott hágai ítélet geopolitikai következményei*. *PAGEO Policy Brief I*. 2016. július 25. http://www.geopolitika.hu/wp-content/uploads/2016/08/Policy-Brief-01-D%C3%A9l-k%C3%ADnai-tenger_final_public-6.pdf utolsó letöltés: 2019. január 23.
 15. Ezek a következők: a szuverenitás, a szuverén egyenlőség, a be nem avatkozás és a viták békés eszközökkel való rendezésének elve.
 16. Pitlo, Lucio Blanco III (2019): *What Does Duterte’s Valdai Speech Mean for Philippine Foreign Policy?* *The Diplomat*, October 09, 2019 <https://thediplomat.com/2019/10/what-does-dutertes-valdai-speech-mean-for-philippine-foreign-policy/> utolsó letöltés: 2020. március 23.
 17. „Itemized list of PH projects covered by China’s \$15-B investment pledges to Duterte” *IFSEC Philippines*, <https://www.ifsec.events/philippines/visit/news-and-updates/itemized-list-ph-projects-covered-chinas-15-b-investment-pledges-duterte> utolsó letöltés: 2020. március 23.
 18. Lásd: Eszterhai, Viktor – Klemensits, Péter (2016): *A dél-kínai-tengeri szigetek ügyében hozott hágai ítélet geopolitikai következményei*. *PAGEO Policy Brief I*. 2016. július 25. <http://www.geopolitika.hu/wp-content/uplo>

- ads/2016/08/Policy-Brief-01-D%C3%A9l-k%C3%ADnai-tenger_final_public-6.pdf utolsó letöltés: 2019. január 23.
19. Amer, Ramses (2018): Xi's Visit to the Philippines: Implications for China-Philippine Relations. Institute for Security and Development Policy, December 2018 <https://isdpr.eu/publication/xis-visit-to-the-philippines/> utolsó letöltés: 2020. március 10.
 20. Az elnök drogellenes hadjáratában az áldozatok száma mára egyes becslések szerint eléri a 30000-et. Johnson, Howard – Giles, Christopher: Philippines drug war: Do we know how many have died? BBC News, 12 November 2019 <https://www.bbc.com/news/world-asia-50236481> utolsó letöltés: 2020. március 10.
 21. Schwab, Klaus (edit) (2019): The Global Competitiveness Report 2019. World Economic Forum, Cologny/ Geneva, 2019. 463. p
 22. Man, Han-Dong (2018): The Philippines is opening the golden age of infrastructure. PhilStar Global, December 5, 2018 <https://www.philstar.com/opinion/2018/12/05/1874233/philippines-opening-golden-age-infrastructure> utolsó letöltés: 2020. március 10.
 23. Cigaral, Ian Nicholas P. – Tubayan, Elijah Joseph C. (2017): Gov't denies 'Dutertenomics' comes with heavy debt burden. In: Business World Online, May 16, 2017 <http://www.bworldonline.com/content.php?section=Economy&title=gov&8217t-denies&145dutertenomics&8217-comes-with-heavy-debt-burden-&id=145251> utolsó letöltés: 2020. március 10.
 24. „Why Duterte's Deals With China May Be Security Concerns” (2016), The Diplomat, November 02, 2016 <https://thediplomat.com/2016/11/why-dutertes-deals-with-china-may-be-security-concerns/> utolsó letöltés: 2020. március 10.
 25. Padin, Mary Grace (2018): Philippines to sign 2 big-ticket infrastructure project with China. PhilStar Global, November 1, 2018 <https://www.philstar.com/business/2018/11/01/1864805/philippines-sign-2-big-ticket-infrastructure-project-china> utolsó letöltés: 2020. március 10.
 26. De Vera, Ben O. (2018): „PH, China to sign 10 infrastructure loan agreements in November — Diokno”. Inquirer.net, August 29, 2018 <https://business.inquirer.net/256322/ph-china-sign-10-infrastructure-loan-agreements-november-diokno> utolsó letöltés: 2020. március 28.
 27. Rabena, Aaron Jed (2018): „The Complex Interdependence of China's Belt and Road Initiative in the Philippines”. Wiley Online Library 31 August 2018 <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/app5.257> utolsó letöltés: 2020. március 28.
 28. Heydarian, Richard Javad (2020): „Duterte gives stalled China projects big new push”. Asia Times, January 14, 2020 <https://asiatimes.com/2020/01/>

- duterte-gives-stalled-china-projects-big-new-push/ utolsó letöltés: 2020. március 28.
29. „Build, Build, Build' economic programme falling short of its targets: Inquirer” (2019), Straits Times, November 7, 2019 <https://www.straitstimes.com/asia/build-build-build-economic-program-falling-short-of-its-targets-inquirer> utolsó letöltés: 2020. március 28.

FELHASZNÁLT IRODALOM / REFERENCES

- Amer, Ramses (2018): Xi's Visit to the Philippines: Implications for China-Philippine Relations. Institute for Security and Development Policy, December 2018 <https://isdsp.eu/publication/xis-visit-to-the-philippines/> utolsó letöltés: 2020. március 10.
- „Build, Build, Build' economic programme falling short of its targets: Inquirer” (2019), Straits Times, November 7, 2019 <https://www.straitstimes.com/asia/build-build-build-economic-program-falling-short-of-its-targets-inquirer> utolsó letöltés: 2020. március 28.
- Cigarral, Ian Nicholas P. – Tubayan, Elijah Joseph C. (2017): Gov't denies 'Dutertenomics' comes with heavy debt burden. In: Business World Online, May 16, 2017 <http://www.bworldonline.com/content.php?section=Economy&title=gov&8217t-denies&145dutertenomics&8217-comes-with-heavy-debt-burden-&id=145251> utolsó letöltés: 2020. március 10.
- De Castro, Renato Cruz (2019): China's Belt and Road Initiative (BRI) and the Duterte Administration's Appeasement Policy: Examining the Connection Between the Two National Strategies. In: East Asia, Vol 36. 217-219. p.
- De Castro, Renato Cruz (2018): From Distant to Antagonistic Neighbour, Twenty-first Century Philippines-China relations. In: Thompson M. R. – Batalla, V. C. (Eds.). Routledge Handbook of the Contemporary Philippines. Routledge, New York, 2018. 175-177. p.
- De Castro, Renato Cruz (2014): Philippine Strategic Culture: Continuity in the Face of Changing Regional Dynamics. Contemporary Security Policy, Vol 35, 2014/2, 257. p.
- Eszterhai, Viktor – Klemensits, Péter (2016): A dél-kínai-tengeri szigetek ügyében hozott hágai ítélet geopolitikai következményei. PAGEO Policy Brief I. 2016. július 25. http://www.geopolitika.hu/wp-content/uploads/2016/08/Policy-Brief-01-D%C3%A9l-k%C3%ADnai-tenger_final_public-6.pdf utolsó letöltés: 2019. január 23.
- De Vera, Ben O. (2018): „PH, China to sign 10 infrastructure loan agreements in November — Diokno”. Inquirer.net, August 29, 2018 <https://business.inquirer.net>

- net/256322/ph-china-sign-10-infrastructure-loan-agreements-november-diokno utolsó letöltés: 2020. március 28.
- Foo, Sheryl (2015): „China-ASEAN Maritime Silk Road: A Path Towards Mutual Benefits or China’s Free Ride into ASEAN?” Asia-Latam Connection, December 27, 2015 <http://www.asia-latam.org/in-the-news/2015/12/27/china-asean-maritime-silk-road-a-path-towards-mutual-benefits-or-chinas-free-ride-into-asean> utolsó letöltés: 2019. október 12.
- „Full text: Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative” (2017). Xinhua, 2017-06-20. http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm utolsó letöltés: 2020. március 25.
- Heydarian, Richard Javad (2020): „Duterte gives stalled China projects big new push”. Asia Times, January 14, 2020 <https://asiatimes.com/2020/01/duterte-gives-stalled-china-projects-big-new-push/> utolsó letöltés: 2020. március 28.
- Itemized list of PH projects covered by China’s \$15-B investment pledges to Duterte” IFSEC Philippines, <https://www.ifsec.events/philippines/visit/news-and-updates/itemized-list-ph-projects-covered-chinas-15-b-investment-pledges-duterte> utolsó letöltés: 2020. március 23.
- Johnson, Howard – Giles, Christopher: Philippines drug war: Do we know how many have died? BBC News, 12 November 2019 <https://www.bbc.com/news/world-asia-50236481> utolsó letöltés: 2020. március 10.
- Klemensits Péter – Eszterhai Viktor (2017): Aszimmetrikussá váló hatalmi erőviszonyok Délkelet-Ázsiában. Játékelméleti megközelítés. In: Külügyi Szemle, 16. évf. 4. sz. 46-63 p.
- Klemensits Péter (2018): Geopolitical Consequences of the 21st Century New Maritime Silk Road for the Southeast Asian Countries. In: Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations Vol 4, No 1. 129 p.
- Kosandi, Meidi (2016): China’s Maritime Silk Road and Indonesia’s Maritime Nexus Policies: Toward Policy Convergence? Conference Paper, January 2016, 875. p. https://www.researchgate.net/publication/318982710_CHINA'S_MARITIME_SILK_ROAD_AND_INDONESIA'S_MARITIME_NEXUS_POLICIES_TOWARDS_POLICY_CONVERGENCE utolsó letöltés: 2019. február 13.
- Man, Han-Dong (2018): The Philippines is opening the golden age of infrastructure. PhilStar Global, December 5, 2018 <https://www.philstar.com/opinion/2018/12/05/1874233/philippines-opening-golden-age-infrastructure> utolsó letöltés: 2020. március 10.
- Padin, Mary Grace (2018): Philippines to sign 2 big-ticket infrastructure project with China. PhilStar Global, November 1, 2018 <https://www.philstar.com/business/2018/11/01/1864805/philippines-sign-2-big-ticket-infrastructure-project-china> utolsó letöltés: 2020. március 10.

- Pitlo, Lucio Blanco III (2019): What Does Duterte's Valdai Speech Mean for Philippine Foreign Policy? *The Diplomat*, October 09, 2019 <https://thediplomat.com/2019/10/what-does-dutertes-valdai-speech-mean-for-philippine-foreign-policy/> utolsó letöltés: 2020. március 23.
- Rabena, Aaron Jed (2018): „The Complex Interdependence of China's Belt and Road Initiative in the Philippines”. *Wiley Online Library* 31 August 2018 <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/app5.257> utolsó letöltés: 2020. március 28.
- Schwab, Klaus (edit) (2019): *The Global Competitiveness Report 2019*. World Economic Forum, Cologny/ Geneva, 2019. 463. p
- Scott, Richard (2016): „China's Maritime Silk Road project advances”. *Hellenic Shipping News*, 12 July, 2016 <http://www.hellenicshippingnews.com/china-maritime-silk-road-project-advances/> utolsó letöltés: 2019. február 13.
- „Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road.” (2015) Issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, March 2015, II. Principles http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html utolsó letöltés: 2020. január 23.
- „Why Duterte's Deals With China May Be Security Concerns” (2016), *The Diplomat*, November 02, 2016 <https://thediplomat.com/2016/11/why-dutertes-deals-with-china-may-be-security-concerns/> utolsó letöltés: 2020. március 10.
- Zoltai Alexandra (2020): Kína északi-sarkvidéki ambíciói. In: Salát Gergely-Szakáli Máté-Szász Réka (szerk) *Mesterséges Természetesség, Környezetkárosítás és természetvédelem Ázsiában*. Typotex Kiadó, Budapest, 2020. 49-66. p.