Közúton a Selyemúton: Kína nyitottsága még várat magára

Bucsky Péter

Absztrakt

Absztrakt: A kínai Egy Övezet Egy Út (One Belt One Road, OBOR) kezdeményezés 2013-as bejelentése óta tanulmányok sokasága foglalkozott az ennek hatására átalakuló geopolitikai viszonyokkal, a lehetséges új infrastruktúra fejlesztésekkel és ezek várható gazdasági hatásaival. Jelentős hangsúlyt kapott a Kína és Európa közti vasúti konténeres áruszállítás is. A figyelmet azonban elkerülte, hogy a közúti áruszállítás Kína és a szomszédos országok között továbbra is bonyolult, lassú és nehézséges. Hiába a legolcsóbb és leggyorsabb infrastruktúra fejlesztési lehetőség a közutak építése vagy modernizálása, Közép-Ázsiában ez még igen sok kívánnivalót hagy maga után. Mindezek eredményeképpen nem lehet egységes eurázsiai közúthálózatról és közúti áruszállításról beszélni, ráadásul a fejlesztési igények nagy része nem is az infrastruktúra kapcsán merül fel, hanem a szabályozás egyszerűsítésére és a nemzetközi együttműködés elmélyítésére vonatkoznak. Ebben azonban Kína nem vesz aktívan részt, a közúti áruszállítás Kína és a szomszédos országok között nemzetközi összevetésben bonyolult, drága és időigényes.

Kulcsszavak

közlekedés, közút, Kína, Közép-Ázsia, infrastruktúra

Bevezetés

A térképre pillantva úgy tűnhet, hogy az eurázsiai kontinensen minden ország között adott a közúti összeköttetés. Az Európai Unió, a volt szovjet utódállamok és Kína közötti közutak valóban léteznek is. Nem csak a fizikai infrastruktúra szükséges azonban az áruszállításhoz, hanem a szabályozási keretek is legalább ennyire fontosak. Kiemelt ennek kapcsán a határok – elméleti és gyakorlati – átjárhatósága, a járművekre és a vállalatok működésére vonatkozó szabályok összehangoltsága. Ezeket nevezhetjük a közúti közlekedés puha (soft) tényezőinek.

A geopolitikai diskurzusban sokkal nagyobb szerepet kapnak a kemény (hard) tényezők, ami esetünkben alapvetően a kiépített utakat jelenti. Ezek fejlesztése is fontos kérdés, de a karbantartás, a meglévő infrastruktúra használatának lehetőségeit is nagyban befolyásolja. A gyakorlatban, a szállítmányozásban érdekelt cégek működését a soft tényezők sokkal inkább befolyásolják. Hiszen rossz utak esetén is ki lehet számolni a szükséges eljutási időt és költségeket, lehet készülni az ennek megfelelő járművekkel. Sokkal nagyobb gondot okoz, ha egy határátkelés idejét és költségét nem lehet előre kalkulálni, ha egyes országokban merőben eltérő műszaki elvárásokat fogalmaznak meg, vagy a helyi piac védelmében nem engednek be más járműveket, így kényszerből át kell az árut pakolni a határokon.

Az eurázsiai közúti áruszállítás egyelőre nem kapott szerepet sem a kínai OBOR kezdeményezésben, sem európai, sem térségbeli kezdeményezésekben. Ennek legfőbb oka, hogy a távolságok növekedésével egyre kevésbé versenyképesebb a vasúti és vízi szállítással szemben. Az Európai Unióban például a 2000 km feletti közúti szállítások tonnakm-ben kifejezett mennyisége csupán a teljes közúti áruforgalom 0,2 százalékát tette ki 2017-ben az Eurostat adatai szerint. Még az 1000 km feletti utak is csak 1,6 százalékot tesznek ki. Önmagában emiatt is elég nehéz feladatnak tűnik a transzkontinentális közúti áruszállítás lehetőségeinek javítása. A közlekedési iparágban ökölszabályként azt használják, hogy 500-700 km felett már biztosan a vasutat éri meg használni áruszállításra. Az EU kifejezett célja, hogy a 300 km feletti közúti áruforgalom 30 százalékát 2030-ig, illetve 50 százalékát 2050-ig közútról vasútra és vízi útra terelje (Damiano S. 2017).

Mivel az EU és Kína ipari központjai 7-10 ezer km-re találhatóak egymástól, nem tűnik gazdaságilag racionálisnak a közúti áruszállítás a két nagy gazdasági központ között. Időben versenyképes lehetne akár, hiszen két sofőrrel egy kamion napi ezer km-t is megtehet, tehát

optimális esetben 10 nap alatt elérhetne az áru közúton Európából Kínába és fordítva. Jelenleg azonban a határokon olyan sok időt kell várakozni, hogy ez már nem csak anyagilag, de időben sem teszi valós alternatívává a közúti áruszállítást.

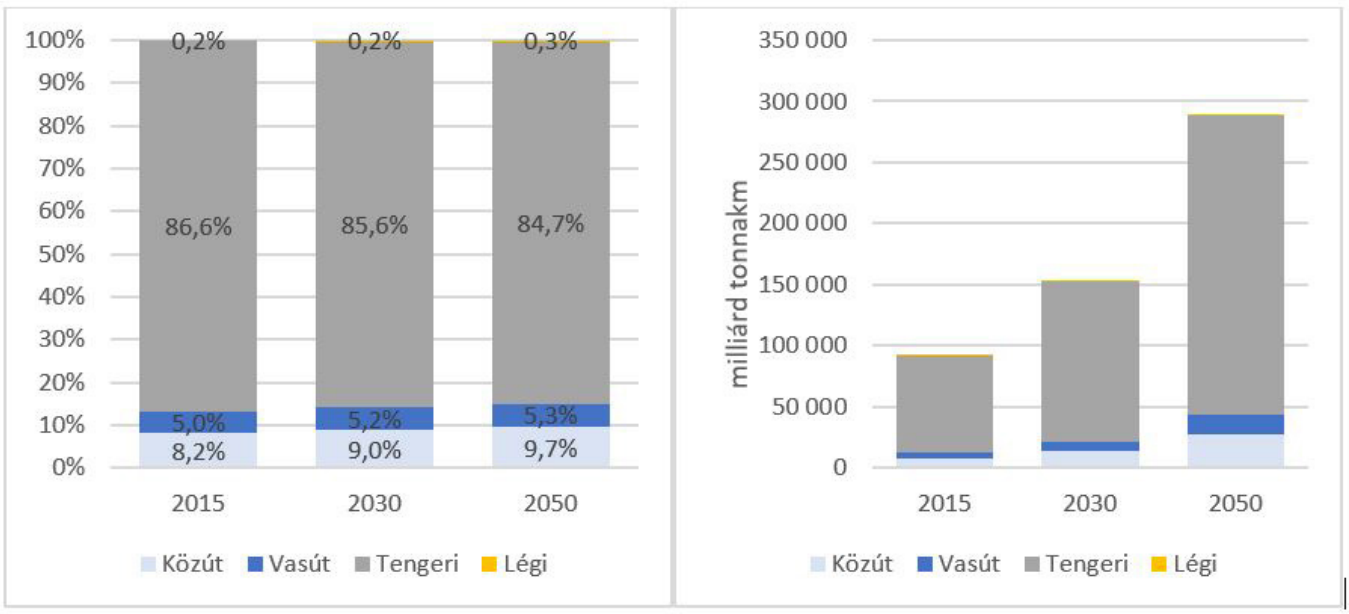
Az OBOR keretében azonban a szállítási igények átalakulása várható, és itt nem csak a közútra, vasútra és a tengeri szállításra érdemes gondolni: tervben van Irán és Türkmenisztán Kínával történő közvetlen összekötése olajvezetékkel, ami egyben a meglévő szállítási kapacitásokat is felszabadítaná. Hasonlóan, Pakisztánon keresztül épülhet új olajvezeték az Indiai-óceánig, ami a mostani közúti szállításokat válthatja ki (Sheu J.B. - Kundu T. 2018).

Kína és a közép-ázsiai régió országai, illetve Oroszország között azonban lehet valós alternatíva. Számos olyan térség van, amit vasútvonal egyáltalán nem tár fel, vagy csak akár több ezer km-es kerülővel elérhető. Ezáltal Kína környezetében, az OBOR által érintett ázsiai országok irányába kifejezetten fontos lehet a közúti áruszállítás. Ennek ellenére ez az OBOR projektek között és a kommunikációban is kevés szerepet kap, talán az egyetlen jelentős kivétel ez alól a Pakisztán és Kína között épített gazdasági folyosó. Bár hosszabb távon itt is terveznek vasútvonalat, a magashegyi környezetben ez igen nagy kihívást okoz és nagyon magas költségei lennének, így egyelőre Pakisztán kínai segítséggel a főút- és autópályahálózatát modernizálja.

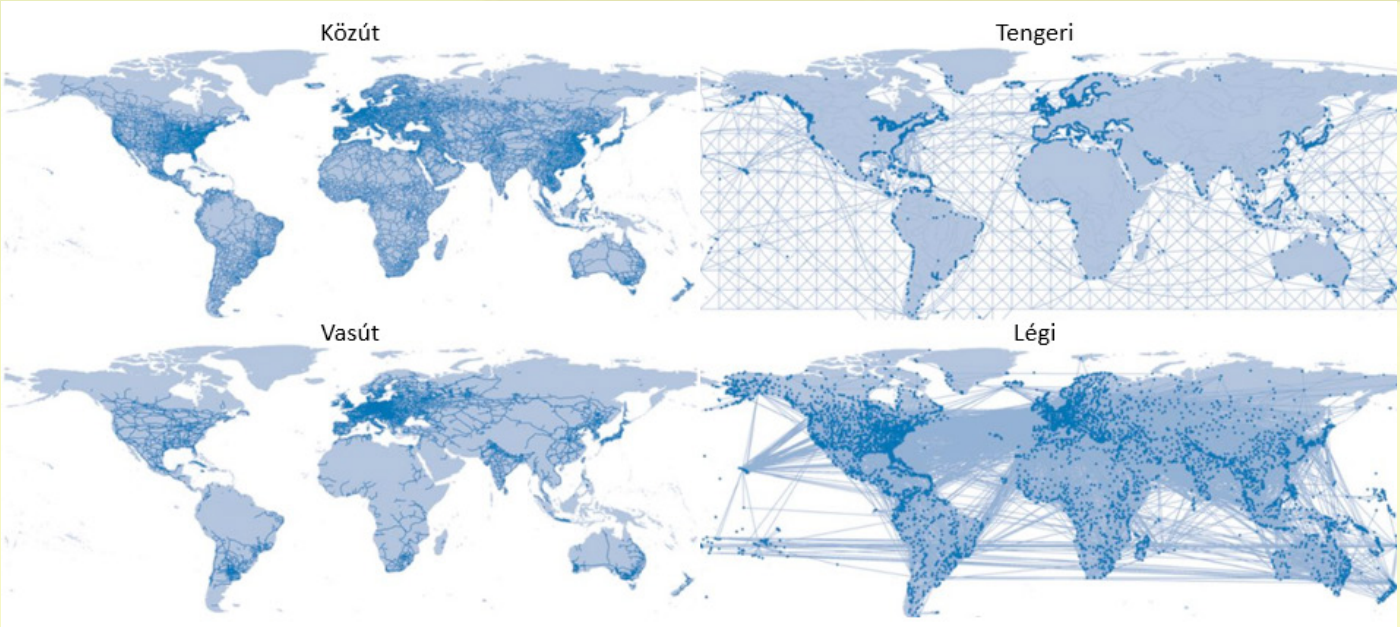
A nemzetközi áruszállítás túlnyomó része a tengeri útvonalakon zajlik, és a jövőben sem várható ebben lényegi változás. Az OECD Transport Outlook előrejelzése szerint 2050-ig enyhén csökkeni fog ugyan – 1,9 százalékponttal – a tengeri szállítás részaránya, de ez leginkább a közútnál fog jelentkezni, aminek 1,5 százalékponttal fog nőni a részesedése, arányaiban is nagyobb mértékben, mint a vasúté (1. ábra).

Mivel a nemzetközi áruforgalom dinamikusan növekedni fog, az arányok viszonylagos állandósága mellett is jelentős kapacitásnövekedést jelent ez minden közlekedési alágazat számára. Mivel a nemzetközi együttműködésben, a geopolitikai elemzésekben eddig a vasútra és a tengeri közlekedésre koncentráltak leginkább, pedig érdemes és hasznos lenne a közút szerepét is megvizsgálni.

A közúti áruszállítás legnagyobb előnye, hogy infrastruktúrája a leginkább kiépült világszerte, számos nemzetközi kapcsolattal. Ennek bővítése és fejlesztése végezhető el a legolcsóbban és leggyorsabban, ehhez jóval kevesebb szakértelemre van szükség, mint például vasútvonalak vagy kikötők fejlesztéséhez és üzemeltetéséhez. Az alábbi térképen a négy fő közlekedési alágazat nemzetközi infrastruktúra hálózata látható (2. ábra). Mind a közúti, mind a vasúti térképen feltűnő lehet, hogy nagy a sűrűsége ezeknek Európában és Ázsia keleti és déli, sűrűn lakott térségeiben. A két térség közti Közép-Ázsiában már kifejezetten hiányos és ritka ez a hálózat, a két térség összekapcsolásához ennek fejlesztése lehet szükséges.



1. ábra: A nemzetközi áruszállítás közlekedési alágazatonkénti megoszlása százalékosan és milliárd árutonnakm-ben
Forrás: OCED ITF Transport Outlook



2. ábra: A globális közlekedési infrastruktúra közlekedési alágazatok szerint
Forrás: OCED ITF Transport Outlook 2017

Közúti infrastruktúra az Új Selyemúton

Az OBOR projekteknek az egyik kiemelt célja az Egy övezet, egy út 2015-ös akciótervének leírása alapján a teherszállítások fejlesztése, de a dokumentum csak a Kína és Európa közti tehervonatokat emeli ki (National Development and Reform Commission of China 2015). A szöveg nagyon általános, konkrétumokat nem tartalmaz, viszont számos belső ellentmondás feszíti. Ilyen például, hogy a környezetbarát közlekedési módok fejlesztését emeli ki, ami alapvetően a hajózás lenne, de ehhez képest a hajózás vasúttal történő kiváltása az egyik cél. A közúti kapcsolatok fejlesztését is prioritásként említi a szöveg, de konkrét lépéseket, projekteket nem határoz meg. Pakisztán és Banglades irányába csak közút építéséről szólnak egyelőre a tervek, de más országok irányában is fontos lenne a közúti kapcsolatok erősítése.

Az infrastruktúra fejlesztésének szükségességét talán mi sem mutatja jobban, hogy Kínának csupán száz körüli határátkelőhelye van a szomszédos országokkal. Nehezíti a számbevételt, hogy számos bezárt és/vagy ideiglenes, korlátozottan igénybe vehető határátkelő van. Magyarország is több határátkelővel rendelkezik, 82 közúti és 26 vasútival (1. táblázat).

	Összesen	Vasúti	Közúti
Hongkong	16	1	15
Makaó	3		3
Bhután	1		1
India	10		10
Kazahsztán	8	2	6
Kirgizisztán	3		3
Mongólia	7	2	5
Nepál	7		7
Észak-Korea	17	3	14
Pakisztán	5		5
Oroszország	11	3	8
Tádzsikisztán	1		1
Vietnám	10	2	8
Összesen	*99*	*13*	*86*

1. táblázat: Kínai határátkelők a szomszédos országok irányába.
Forrás: saját gyűjtés. Megjegyzés: Hongkong és Makaó Kína részei, de van határellenőrzés

A gyér közlekedési kapcsolatot magyarázza a földrajzi és gazdasági kényszerűség is: Kína legsűrűbben lakott térségei messze találhatók a határoktól, a tengerpartok mentén. Különösen India, Pakisztán és a közép-ázsiai országok felé óriási hegyvonulatok nehezítik az infrastruktúra építését. Ezeken az alacsony népsűrűség miatt sincs igény útépítésekre, új közlekedési kapcsolatokra.

Ország	Korábbi adat		Legújabb adat		Autópályák / további négysávos utak hossza
	Év	Km	Év	Km	Km
Kína	1993	822 100	2016	4 696 300	99 200 / ?
Kazahsztán	1993	87 010	2016	96 353	~400 / 0
Kirgizisztán	1993	18 605	1996	18 330	0 / ~140
Tádzsikisztán	1993	13 001	1999	13 612	0 / 0
Türkmenisztán	1994	13 605	1998	13 597	0 / ~300
Üzbegisztán	1996	43 463	2000	43 489	0 / ~470
Oroszország	1993	922 365	2015	1 045 263	833 / ~4000
Fehéroroszország	1993	49 511	2016	101 926	750 / ?

2. táblázat: A közúthálózat Közép-Ázsiában
Forrás: UNECE adatbázis alapján saját szerkesztés, az autópálya hálózat saját gyűjtés, illetve Silyanov V. V - Sodikov J.I. (2017), Kínai Központi Statisztikai Hivatal

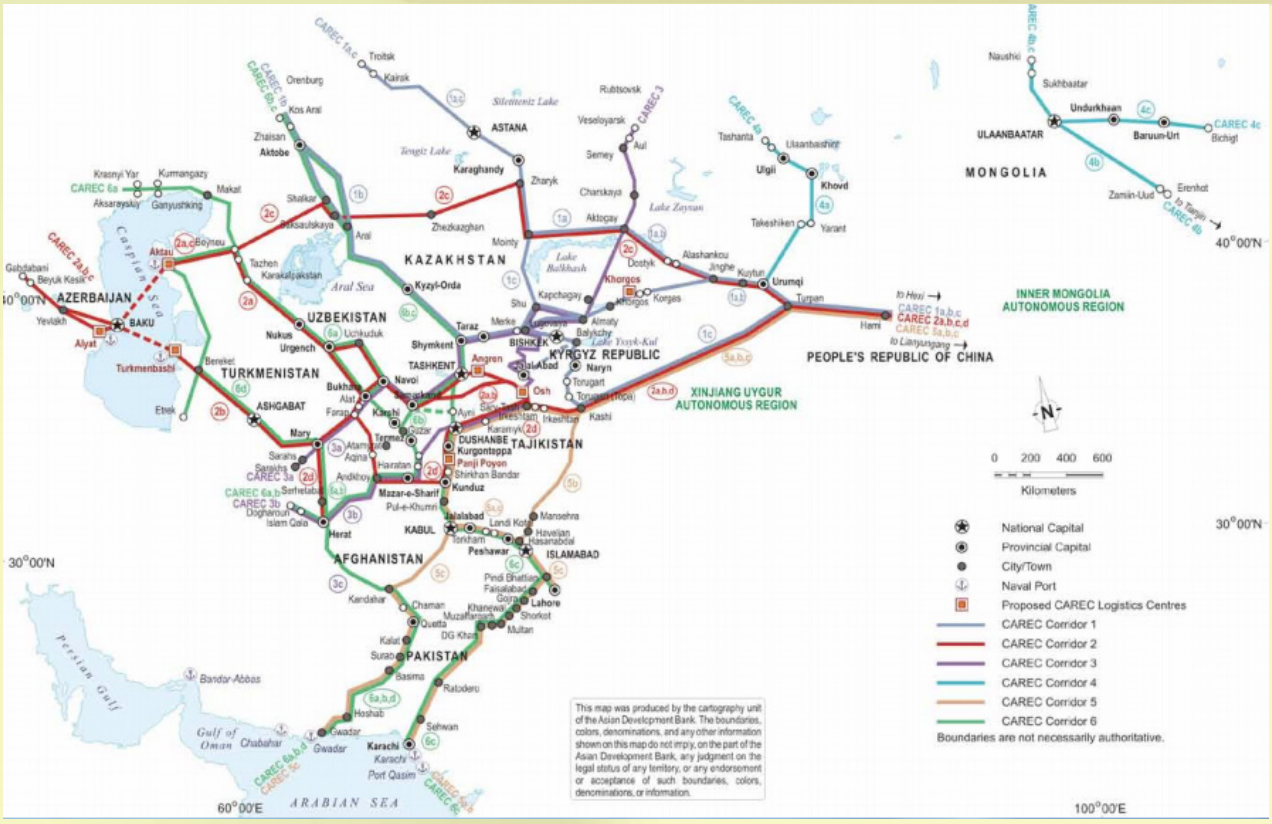
A közúti infrastruktúra átalakulása, fejlődése az Európa és Kína közötti térségben igen eltérően zajlott az 1990-es évek óta máig eltelt időszakban. Amíg Kína két évtized alatt a világ mára legnagyobb autópálya hálózatát gyakorlatilag a semmiből építette fel ezen időszak alatt, és eközben a közúthálózatát is megötszörözte, a volt szovjet tagköztársaságokban korántsem láthatunk ekkora fejlődést (2. táblázat).

A közutak hosszában a közép-ázsiai országok esetében nem volt érdemi, jelentős fejlődés, amit részben az országok nagyon alacsony népsűrűsége is indokol. Néhány államban azonban megindult az úthálózat fejlesztése, különösen Kazahsztán ért el ezen a területen érdemi előrelépést. Oroszországban azonban a gyorsforgalmi utak fejlesztése sokáig váratott magára, és ezek túlnyomó többsége is Moszkva és Szentpétervár térségére koncentrálódott. A két várost összekötő autópálya a mai napig nem készült el, bár a munkálatok már zajlanak, és várhatóan 2020 környékén sikerült átadni a forgalomnak. A transzeurázsiai közúti áruforgalom számára fontos Fehéroroszország, ahol viszont már a rendszerváltást megelőzően kiépültek a fő nemzetközi tengelyeken az autópályák.

Európa és Kína között több alternatív közúti kapcsolat is létezik, a legjobb minőségű közti kapcsolat Minszken, Moszkván, a transzszibériai főúton át épült ki, jórészt autópálya vagy kétszer kétsávos főút, illetve a gyér területeken jól kiépített kétszer egysávos főút. Ukrajnán keresztül bár rövidebb az út, és elkerüli a jelentős dugókkal és torlódásokkal érintett moszkvai régiót, ezen az útvonalon sokkal alacsonyabb az infrastruktúra kiépítettsége és az orosz-ukrán határ kiszámíthatatlanságával is számolni kell a kelet-ukrajnai konfliktussal összefüggésben.

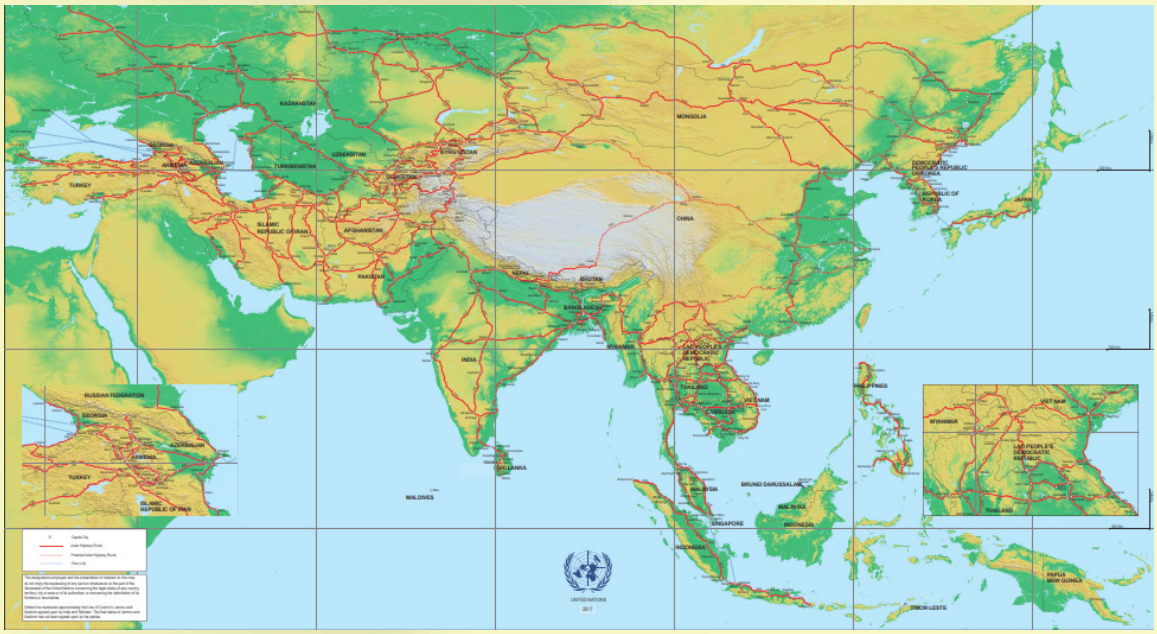
A közúti kapcsolatok terén a legfontosabb kérdés a határátkelőké: még az Eurázsiai Unió tagállamai között is több órás kihívás lehet a határátkelés, nem beszélve a türkmén vagy üzbég határátlépések nehézségeiről, ami fokozottan sújtja a tehergépjárműveket. Az infrastruktúra fejlesztésénél is fontosabb lehet a jövőben a hasonló adminisztratív akadályok lebontása. Kazahsztánban a 2000-es években még 200 dollár volt minden egyes teherautó behajtási díja, amit 100-ra csökkentettek, de például Üzbegisztánba még mindig 300 dollár ez az összeg (Schiek S. 2017). Bár igyekeznek a térség országai a határátkelést egyszerűsíteni, egyelőre messze elmarad a kívánatostól.

A közutak fejlesztésének szükségességét a közép-ázsiai országok is felismerték, több terv és elképzelés is született a regionális infrastruktúra fejlesztésekre, új összeköttetések kialakítására (Brunner H.P. 2013). Erre hozták létre az Ázsiai Fejlesztési Bank keretin belül a Közép-Ázsiai Regionális Fejlesztési Együttműködést (CAREC) 1997-ben. Ennek keretében gazdasági folyosókat, út- és vasútvonalakat jelöltek ki fejlesztésre – a források azonban sokáig hiányoztak (3. ábra). 2014-ben készült el az ADB keretei között a 2020-ig tartó kereskedelemösztönzési terv a térségben, aminek keretében a közlekedési folyosók fejlesztési terveit is elkészítették (Asian Development Bank 2014).



3. ábra: A CAREC közlekedési folyosók
Forrás: CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy 2020

Az ENSZ Ázsiai Gazdasági Bizottsága (ESCAP) 1992-ben alakította ki az Ázsiai Autóutak Hálózatának (Asian Highway Network) terveit (4. ábra). Ennek keretében 141 271 km főúttal és autópályával kötnének össze 32 országot 155 határállomáson keresztül (Bhattacharyay B. 2010) Ez a vasúti transzázsiai hálózati tervek kiegészítéseként jött létre, amit még az 1950-es években indítottak el. Ez jól mutatja, hogy az egységes kontinentális közúthálózat fejlesztésében megkésve indult meg Ázsiában az együttműködés.



4. ábra: Az Ázsiai Autóutak Hálózata
Forrás: https://www.unescap.org/resources/asian-highway-route-map

Az Ázsiai Fejlesztési Bank felmérése szerint 2010 és 2020 között az egész kontinensen 3 ezer milliárd dollár befektetésre lenne szükség a közlekedési infrastruktúra fejlesztésekre (3. táblázat). Ennek 32 százalékát azonban nem új utakra kellene költeni, hanem a meglévő infrastruktúra felújítására, karbantartására. Ez az arány a közép-ázsiai országokban a legmagasabb 46 százalékkal (Brunner H.P. 2013).

	K- és DK-Ázsia	Dél-Ázsia	Közép-Ázsia	**Összesen**
Repülőterek	57,7	5,1	1,4	***64,2***
Kikötők	215,2	36,1	5,4	***256,7***
Vasút	16,1	12,8	6,0	***35,0***
Közút	1,304,8	1 142,2	91,7	***2 538,7***
Összesen	***1 593,9***	***1 196,1***	***104,5***	***2 894,5***
Közút aránya	82%	95%	88%	88%

3. táblázat: Az ázsiai térség közlekedési infrastruktúra fejlesztési igényei (milliárd dollár)
Forrás: Brunner H.P. (2013) alapján saját szerkesztés

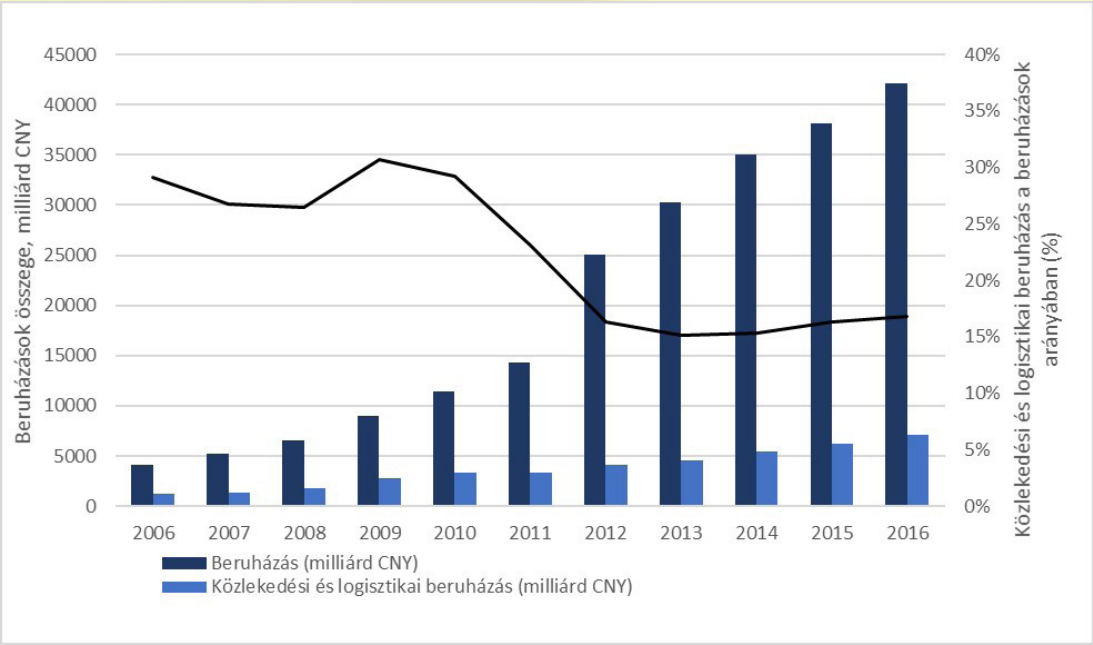
Az elemzésből az is látható, hogy Ázsiában hetvenszer nagyobb értékben van szükség út, mint vasútfejlesztésre. A teljes fejlesztési igény 88 százalékát a közutak teszik ki Közép-Ázsiában, ezek a kapcsolatok pedig kiemelkedően fontosak a selyemút mentén a gazdasági együttműködés potenciális lehetőségeinek kihasználásához.

A CAREC 2020-as stratégájában meghatározott út- és vasútépítési projektek teljes értékét 34,6 milliárd dollárban határozták meg. Ezek csak a nemzetközi korridorokat jelentik, ezért alacsonyabb ez az érték. Ennek kétharmada (24,6 milliárd dollár) a közút igénye, és harmada (10,2 milliárd dollár) a vasút igénye. Az összesen 55 darab projektből csupán 5 megvalósítása volt folyamatban (3 közúti, 2 vasúti), még 35 közúti és 15 vasúti projekt megvalósítása lenne szükséges a megfelelő infrastruktúra kiépüléséhez. Ezekből az látszik, hogy a közúti projektek megvalósítása jóval lassabban halad, mint a vasúté, jelentősebb beruházásokra lenne ezen a területen szükség.

Kína

Kínában elképesztően rövid idő alatt, alapvetően az 1990-es évek elejétől kezdve épült ki a világ legnagyobb autópálya- és vasúthálózata. Kínában a vasútépítéseket a központi kormányzat felügyeli, azok országos szinten koordinálva készülnek el, míg az út- és autópályaépítéseket a tartományok finanszírozták és irányították.

A fejlesztések jórészt a vasúti nagysebességű személyszállításra koncentráltak, míg a Kínán belüli teherszállításban nem kapott a kötött pálya kiemelt szerepet. Kínában – az Európai Unió tagállamaihoz hasonlóan – általános trendnek tekinthető a vasúti áruszállítás szerepének fokozatos visszaszorulása.



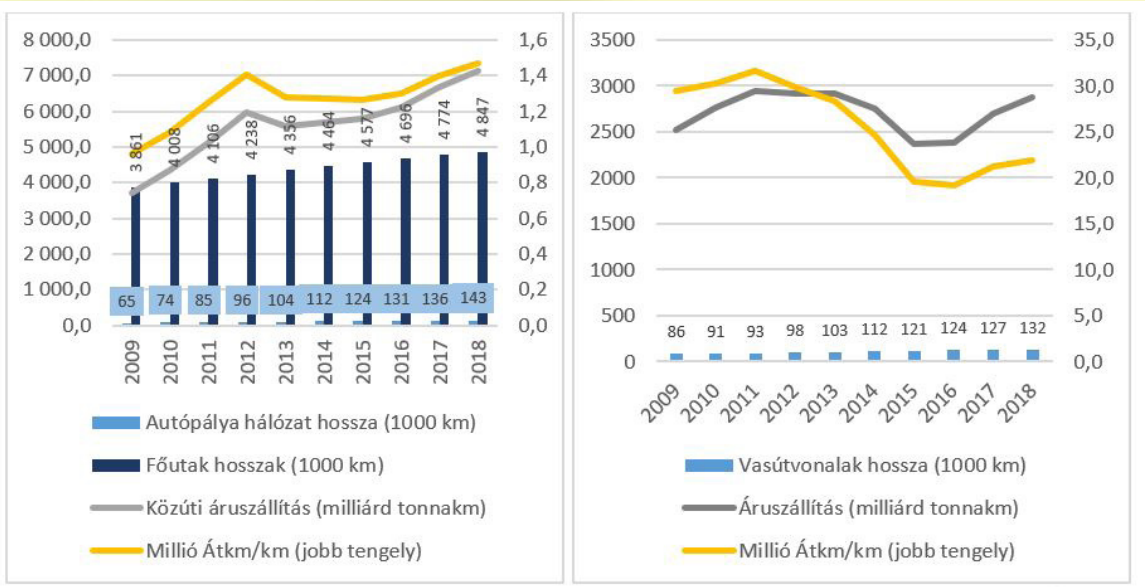
5. ábra: A kínai közlekedési befektetések
Forrás: Kínai Központi Statisztikai Hivatal

1996 óta a tonnakilóméterben kifejezett teherszállítási teljesítményben a vasút részesedése Kínában 2015-ig 27-ről 12%-ra csökkent. Ugyanezen időszak alatt az Európai Unióban 14-ről 12%-ra csökkent. Mivel az Európai Unióban alacsony volt a szállítási teljesítmények növekedése, a vasút részarányának csökkenése abszolút értékben is csökkenést jelentett. Kínában 2011-ben tetőzött a vasúit szállítási teljesítményt, azóta enyhén csökken. Az áruszállítás pedig egyre inkább a közútra terelődött. Mindez óriási mértékű infrastruktúra-fejlesztés mellett zajlott le, hiszen a beruházások 15-30 százalékát a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére fordították az országban (5. ábra).

Kína egy ideális ország lenne a több száz km-es vasúti szállításokhoz. Az Egyesült Államokban például a vasúti teherszállítás részesedése 31% volt (European Commission 2018). Az útépítésekben Kína talán még elképesztőbb tempót diktált, mint a vasutak esetében: néhány évtizede gyakorlatilag nem volt autópálya, ma pedig már 140 ezer km-es a hálózat (6. ábra). Ez az Egyesült Államok 77 ezer km-es, egy évszázadon át épült hálózatának közel duplája. Az autópályákat azonban nem a központi kormányzat, hanem a tartományok finanszírozták. Az 1990-ben kiépíteni kezdett hálózat csak jelentős eladósodottság mellett tudott megépülni. A fejlesztések hasznossága attól függ, hogy a beruházások hatására tud-e a gazdaság olyan gyorsan nőni, hogy a GDP-hez viszonyított adósságráta stabilizálódjon, esetleg csökkenjen. Ezzel kapcsolatban nem érhetők el egyértelmű számítások, modellek.

A kínai tartományokban az infrastruktúra befektetések megtérülését 1995 és 2011 között aggregált termelési függvénnyel is elemezték (Shi H. - Huang S. 2014). Azt találták, hogy 1997-ben még minden kínai tartományban túl alacsony volt az infrastruktúra befektetések állománya, 2011-re a nyugati tartományokban már túlzottan magas volt, míg a többi tartományban megfelelő, esetenként a szükségesnél alacsonyabb. Ezek alapján a szerzők úgy látják, hogy a 2008-as válság utáni megemelt állami befektetési összegek már kevésbé voltak hatékonyak. A közlekedési infrastruktúrába történő túlzónak tarott beruházást Kínában is számos kritika érte (Huang Y. 2008). Más kutatások viszont azt az eredményt hozták, hogy a jelentős infrastruktúra beruházásoknak kimutathatóan fontos szerepe volt a gyors kínai gazdasági növekedésben (Sahoo P. - Dash R.K. - Nataraj G. 2010).

Egy 2015-ös felmérése szerint a teljes hálózat építésének 39,4 százalékát helyi bankok hitelei, 35,5 százalékát a helyi, tartományi kormányzatok költségvetése, 12,5 százalékát az újonnan üzembe helyezett autók után fizetett hozzáadott érték adó, 7,8 százalékát vállalati befektetések (például koncessziós autópálya formájában) finanszírozták. A központi kormányzat csupán 1,5 százalékban finanszírozta ezt az óriási beruházást (Xu H. 2014). A hitelek nem is terhelik a kormányzatot, de a régiókat igen. És az évi 100 milliárd dollár körüli befektetések 2008 után még tovább nőttek közel 130 milliárdra, bár utána visszatértek a korábbi szintre. A közúthálózat fejlesztésében ezért nem is a kínai központi kormánynak, hanem az ország régióinak van tapasztalata, a nemzetközi együttműködésekben ezért is nehezebb Kínának az útfejlesztésekben a részvétel.



6. ábra: A kínai gyorsforgalmi út- és vasúthálózat fejlődése és az ezeken lebonyolított forgalom
Forrás: Kínai Központi Statisztikai Hivatal

A megfelelő ellenőrzés hiányában azonban igen nagy lett a várhatóan meg nem térülő projektek száma. A központi kínai kormányzat tud fegyelmezetten dönteni és gazdálkodni, a más kulturális és gazdasági viszonyok között működő fejlődő országok nem feltétlenül. A közel három évtizedes infrastruktúra beruházási programnak az átlagosan tíz százalékos gazdasági növekedéshez való hozzájárulásáról nem egyértelműek a kutatási eredmények. Az 1990-es évek adatait feldolgozó kutatások esetében több van, amely a pozitív hatásokat emeli ki, míg az utóbbi évek, különösen a 2008-as adatokat feldolgozó kutatások estében viszont több esteben fogalmaznak meg kétségeket.

Oxfordi kutatók az eddigi legnagyobb adatbázis információi alapján azt a következtetést tudták levonni, hogy Kínában egyáltalán nem volt sikeres ez a befektetési politika, a beruházások összességében nem térültek meg (Ansar A. - Flyvbjerg B. - Budzier A. - Lunn D. 2016). Mivel a beruházások jórészt hitelből kerültek finanszírozásra, ez csak erősíti a pro-ciklus jelleget: növekedés esetén óriási a beruházás, a már nem megtérülő projektekbe is. Az ilyen hitelfelépítő beruházási ciklusok végén a fejlesztési buborékok kidurrannak, aminek a szerzők már látják jeleit Kína gazdasági lassulásában is. Az igazán félő az lehet Kína számára, ha – éppen a hazai gazdasági lassulás miatt – egyre inkább a külföldi infrastrukturális beruházások felé fordulnak, és ezeknél sem sikerül megfelelő megtérülést realizálni.

A projektek menedzselése és tervezése is hagy kívánnivalót maga után: az ismertetett tanulmányban azt dokumentálták, hogy a kínai vasútfejlesztési projektek átlagosan 41,5 százalékkal haladták meg a tervezett költségvetést, míg a közúti projektek esetében az átlagos túlköltés aránya 27,5 százalék volt (Ansar Et Al. 2016). Ez azt is jelenti, hogy a tervezett megtérüléseket már csak a költségek emelkedése miatt sem igazán lehetett tartani. Összességében egyébként 156 projekt estében tudtak adatokat találni a tervezett és valós forgalmakra, ezek pedig majdnem megfeleltek az elvárásoknak, csak 5 százalékkal maradtak el. Ebben az átlagban azonban óriási eltérések vannak, 68 százalékos volt a szórás, néhány szakaszt elképesztő módon felül-, másokat alulterveztek, ami azonban mindkét esetben rossz, rontja a projektek hatékonyságát. A közlekedési beruházásoknál várt és a megvalósulásuk után mérhető hasznok eltérése más országokban is jellemző. Ami Kínában egyedi, hogy nagyon gyors ütemben és nagyon nagymértékű eladósodással járt együtt a közlekedési infrastruktúra fejlesztése.

Kazahsztán

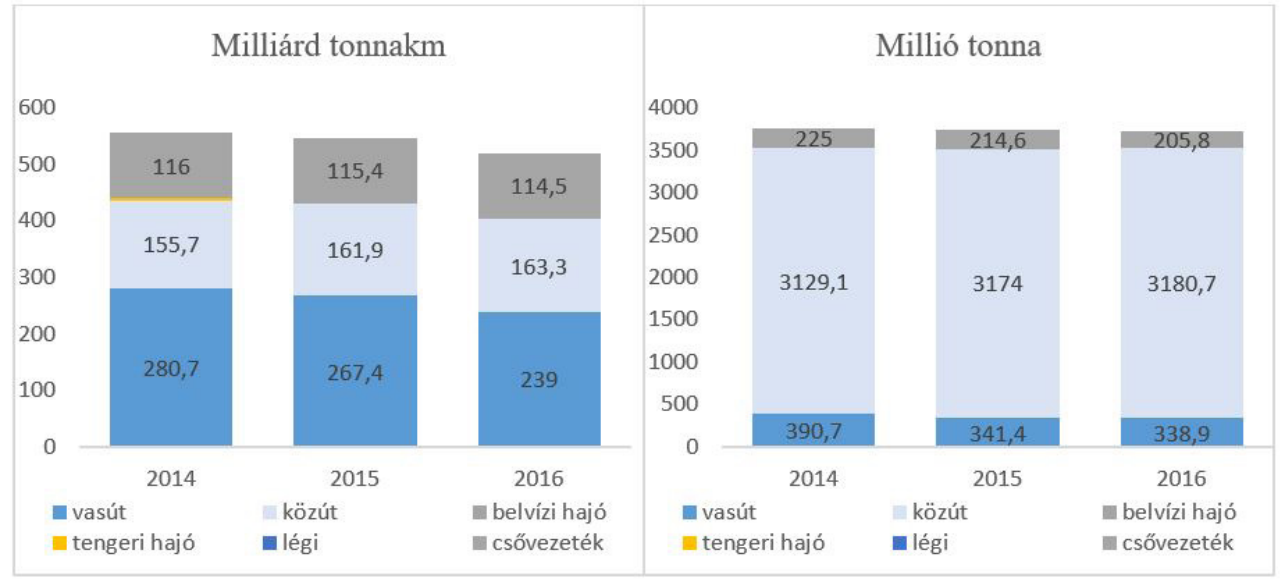
Kazahsztán nem csak a legnagyobb, de a leggazdagabb ország is Közép-Ázsiában. Az ország az egyetlen a térségben, amely komoly stratégia mentén képzeli el közlekedési infrastruktúrájának hasznosítását és fejlesztését. A Kazahsztán 2030 stratégia keretében 1998-tól több periódusra osztották a fejlesztési igényeket és elképzeléseket, majd azokat folyamatosan meg is valósították. Csak 2015-ig 36 milliárd dollár befektetéssel számoltak a közlekedési fejlesztésekre, de alapvetően saját forrásból vagy nemzetközi hitelből – alapelv volt, hogy a fejlesztéseket a közlekedési szektornak kell tudnia kigazdálkodnia a bevételeiből (Yang J. - Mccarthy P. 2013). Ezzel biztosítani lehet, hogy csak a hosszú távon megtérülő projektek valósulhassanak meg, ne épüljön fenntarthatatlan, túl nagy pénzügyi terhet jelentő infrastruktúra.

De nem csak az infrastruktúra építésére helyeztek hangsúlyt, hanem a logisztikai terminálok jelentőségét is felismerték, és tudatosan dolgoztak a multimodális közlekedési rendszer fejlesztésén. A fizikai infrastruktúra fejlesztése mellett az üzleti adminisztráció csökkentésére, a megfelelő know-how megszerzésére is odafigyeltek (Badambaeva S.E. - Ussembay A.E. 2018).

A vasúti áruszállítás részaránya tonnakm-ben kifejezve 51-ről 46 százalékra csökkent a három év alatt, tonnában kifejezve pedig 10-ről 9 százalékra (7. ábra). A nagy távolságok miatt és a nyersanyagforrások miatt a vasút ideális szállítóeszköz, amit a rendkívül magas részarány is mutat. Így is a közúti szállítás kap egyre nagyobb szerepet az országban.

Kazahsztánban a beruházási és fejlesztési minisztérium adatai szerint 128 ezer km út van, amiből 86 ezer km állami, a többi ipari, gazdasági út. 23 044 km az elsőrendű főutak hossza, amiből 12 301 km a nemzetközi úthálózat része. A tervek szerint 2005-től kedve a teljes nemzetközi úthálózatot felújítják, alapvetően nemzeti forrásokból.

A közútfejlesztések közül kiemelkedik a Nyugat-Európa-Nyugat-Kína útvonal (zapad-zapad). Ez megelőzte jóval a kínai Selyemút kezdeményezést, 2012-ben jelentette be Nurszultan Nazarbajev kazah elnök. A finanszírozást pedig nem Kína, hanem multilaterális bankok nyújtják. A kínai határtól induló, a vasúti selyemúttal nagyjából párhuzamosan futó közel 2 787 km-es útvonal felújítását a Világbank 2,13, az Ázsiai Fejlesztési Bank (ADB) 0,34, az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) 0,18 és a Nemzetközi Fejlesztési Bank (IDB) 0,17 milliárd dollár



7. ábra: Az áruszállítás teljesítménye és közlekedési mód szerinti megoszlása Kazahsztánban 2014-2016
Forrás: stat.gov.kz

hitellel támogatja. A teljes 5,32 milliárd dolláros felújítási projektből fennmaradó 2,5 milliárd dolláros költséget a kazah állam biztosítja (Emerson M. - Vinokurov E. 2009). A projekt részeként Almati és a kínai határ, Khorgos között 300 km-en 2×2 sávos autópálya épült, amelyet részben már át is adtak. Szimbolikus lehet, hogy a kínai határral épülő autópályát nem Kína, hanem a Világbank finanszírozta 1,2 milliárd dolláros hitellel, amihez Kazahsztán 0,2 milliárd önerőt tett, a kivitelezést pedig például a Gülsan nevű török cég végezte. Kínába azonban nem egyszerű gépjárművel bejutni: ideiglenes kínai forgalmi engedélyre és rendszámra van szükség, aminek megszerzése nem csak drága, de hosszadalmas, általában csak közvetítővel lehetséges, ami nagyban megdrágítja a közúti áru- és személyszállítást, nem beszélve a nagyon hosszadalmas határátlépésről.

A kazah utakat kezelő Kazautozhol JSC adatai alapján 2013 és 2017 között 1 309 km főútvonal újult meg. Összességében 3 főútvonalon építettek ki eddig autópályát, számításaim szerint 2 209 km hosszúságban. Egyelőre csak az Asztana és Shchuchinsk közti szakaszon kell autópályadíjat fizetni, de 2019-től 6 000 km-es szakaszon tervezik a használataranyos útdíjat bevezetni a teherautók számára, ami nagyban hozzájárulhat a magas színvonalú úthálózat fenntartásához. A fejlesztéshez az EBRD biztosított egy 150 millió dolláros hitelt az összesen 200 millió dollárra becsült költségekből.

Kirgizisztán

A Kína, Kirgizisztán és Üzbegisztán közti vasútvonalnak már 2016-ban el kellett volna készülnie (Forman B. 2017). A vasút azonban kevéssé fontos az országnak, hiszen főként lakatlan területeken halad keresztül, ellenben a két szomszédos országnak fontos lenne, ezért más fejlesztésekkel is megpróbálták összekapcsolni. A kirgizek inkább a közút fejlesztését tartották fontosnak, és 2014-ben meg is kezdték az új, észak-déli út kiépítését (Levina M. 2018).

A kínai vezetés nagyon aktívan kereste a lehetőségeket, hogy Kirgizisztánban részt vehessen a fejlesztésekben. A Bishkek és Osh közti észak-déli út fejlesztését, az Iszik-köl tó körüli út felújítását az Osh és a kínai Kashgar közti út építését is megpróbálták finanszírozni, de nem sikerült jelentős együttműködéseket létrehozni (Reeves J. 2018).

Az Iszik-kül tó és Bishkek között saját forrásból építették át az utat 2×2 sávos gyorsforgalmivá, és zajlik az Iszik-kül tó északi partján a főút felújítása, illetve a ma még csak nyaranta nyitva tartó határátkelő Kazahsztán irányába Karakaránál is lassan teljesen kiépül. A murvás út első felét már leaszfaltozták, kazah és kirgiz oldalon is megkezdődtek az előkészületek.

A legfontosabb kirgiz belföldi út, az Osh – Bishkek közút felújítása és fejlesztése az elmúlt években szinte teljes egészében befejeződött. Az első szakaszt a Japán Fejlesztési Bank 1997-ben 3 milliárd jen, a második sza-

Út	Szakasz	Hossz (km)	Költség (millió USD)	Finanszírozó	Kezdés	Befejezés
Bihskek - Naryn - Torugart	9-272 km	263	200	Kínai Export-Import Bank	2008	2012
Bihskek - Naryn - Torugart	400-439; 439-479; 365-400 km	114	72	ADB	2008	2012
Bihskek - Naryn - Torugart	479-539 km	60	55	ADB	2008	2012
Bihskek - Naryn - Torugart	272-365 km	93	72,3	ACG	2008	2012
Osh - Batken - Isfana	248-271 km	23	6,3	Európai Bizottság	2008	2010
Osh - Batken - Isfana	123-155 km. (Completed)	32	25	Világbank	2008	2010
Osh - Batken - Isfana	155-220 km. (Completed)	65	35	EBRD	2008	2010
Osh - Batken - Isfana	108-123 km	15	8,6	EU Előcsatlakozási Alap	2008	2010
Osh - Batken - Isfana	10 - 28 km	18	16	Világbank	2008	2010
Osh - Batken - Isfana	220-232 km, 271-360 km, 248-271 km kopóréteg	124	91,4	Kínai Export-Import Bank	2008	2010
Bishkek-Osh, IV. szakasz	Bishkek-Kara-Balta, 9-61 km	52	100	ADB	2009	2012
Bishkek-Osh, IV. szakasz	Madaniyat-Jalal-Abad,, 507-574 km	67	60	EADB	2009	2012

4. táblázat: Kirgizisztán közlekedésfejlesztési projektjei
Forrás: saját gyűjtés

kaszt 1998-ban 5,3 milliárd jen, a harmadik szakaszra az Iszlám Fejlesztési Bank adott forrásokat, a negyedik szakaszra az Ázsiai Fejlesztési Bank 90 millió dollár és az Eurázsiai Unió bankja, az Eurázsiai Fejlesztési Bank 60 millió dolláros hitele adott fedezetet 2012-ben. A kirgiz közlekedési minisztérium közlése szerint a 655 km-es útból 483 km-t teljesen felújítottak (Ministry of Transport of the Kyrgiz Republic 2018). A felújítás egyik fő oka az volt, hogy a szovjet főút részben Üzbegisztánhoz került, és ezért olyan utat akartak, amin télen-nyáron biztonságosan és gyorsan elérhető Osh.

Összesen 926 km-nyi út újult meg Kirgizisztánban összesen 742 millió dollár értékben az elmúlt évtizedben (4. táblázat). Ennek harmada származott kínai hitelekből. A fejlesztések azonban a kirgiz tervekhez kapcsolódtak, és csak a közúttal kapcsolatosak, új nemzetközi útvonalakat nem hoztak létre.

Türkmenisztán

Kifejezetten bezárkózó ország Türkmenisztán, de mivel a gazdaság és az export szinte kizárólag a kőolaj és a földgáz kivitelére támaszkodik, fontos számukra a nemzetközi együttműködés a közlekedési kapcsolatok területén. Kiemelt jelentősége lenne a kőolaj- és gázvezetékek kiépítése Azerbajdzsán felé a Kaszpi-tengeren át, hogy elérhessék az európai piacokat. A szovjet időkből megmaradt, oroszországi irányba kiépített vezetékeket csak Irán felé sikerült eddig kiegészíteni és bővíteni. Ezáltal a többi irányba a vasúti szállítás kiemelt fontosságú.

A jelentős szénhidrogén-export hatására a közúthálózat fejlesztése is megindult: az M37-es főút Ashgabatból mindkét irányba – Arçman és Tejen városokig – kétszer két sávosan került kiépítésre, de nem teljes értékű autópályaként, ám a gyér forgalom miatt erre nincs is feltétlenül szükség. A kormányzat Ashgabat és Türmenbashi között egy teljes értékű, fizetős autópálya megépítését is elkezdte, de nem lehet tudni, ez mikorra készülhet el (Today Turkmenistan 2017). Az út nem az M37-es útvonalát követi, hanem teljesen új nyomvonalon épül, és

túlzó módon kétszer három sávval plusz leállósávval épül ki. Az ország többi részén azonban a főutak igen rossz állapotban vannak, felújításuk várat magára. Egyelőre úgy néz ki, nem is lesz semmi a nagyívű projektből: a kivitelezésre és üzemeltetésre kiválasztott török Polimex vállalat szerződést bontott 2018 elején, az ügyvezetőjének úgy kellett elmenekülnie Türkmenisztából, és több más beruházáson sem fizették ki a céget (Chronickles of Turkmenistan 2018).

Bár az új autópálya építése a nemzetközi forgalmat szolgálná, Türkmenisztán esetében kiemelt nehézség, hogy problémás a vízumok beszerzése, a vámolás és nagyon sokáig tart a határátlépés, magas a korrupció. Ezáltal tranzit országként – különösen közúton – érdemes elkerülni az országot.

Türkmenisztán számára talán az egyik legfontosabb fejlesztés a türkménbasi kikötő 2013 és 2017 közötti modernizálása volt 2 milliárd dollár értékben. Rendszeres kompjáratok indulnak a Kaszpi-tengeren Bakuba (Azerbajdzsán), Enzelibe (Irán), Aktauba (Kazakhsztán) és Olyába (Oroszország). A kompoknak azonban nincs menetrendje, a kikötőnek nincs honlapja, nehézkes a kompok használata és tervezése, nem beszélve a vámolás és a vízumok buktatóiról.

Közlekedési ág	Szakasz	Hossz (km)	Költség (millió USD)	Finanszírozó	Kezdés	Befejezés
Út	Dushanbe - Kurgonteppa útfelújítás	100	96	ADB, OPEC Fund	2017	2019
Út	Dushanbe-Tursunzoda-üzbég határ útfelújítás	38	92,54	EBRD, AIIB	2016	2018
Út	Dushanbe-Tursunzoda-üzbég határ útfelújítás	62	131	ADB	2011	2016
Út	Ayni - Panjakent - üzbég határ	135	112	ADB, OPEC Fund	2012	2016
Út	Vose-Khovaling útfelújítás, aszfaltozás	88	77	ADB	2014	2017
Út	Rasht-Navobod aszfaltozás	10,5	2,8	Japán kormánya	2014	2016
Út	Istiqlol alagút újranyitása	5	40	Irán kormánya	2011	2015
Út	Kulob-Kalaikhumb út Shuroobod-Shagon szakasza	40	90,9	IDB, Kuwaiti Fund for Arab Economic Development, Saudi Development Fund, OPEC FUND	2011	2017
Út	Úfenntartó eszközök beszerzése	0	5,4	EBRD	2015	2017
Út	Khojend-Isfara főút felújítása	100	54	Világbank	2016	2018
Vasút	Kurgonteppa-Kulob-Dushanbe új vasút	41	51	Kínai Export-Import Bank	2009	2016
Vasút	Vakhdat-Yavan híd és alagút építés	4	70	Kínai Export-Import Bank	2015	2016

5. táblázat: Tádzsikisztán közlekedésfejlesztési projektjei
Forrás: saját gyűjtés

Tádzsikisztán

A térség országai közül a közlekedési infrastruktúra Tádzsikisztánban van a legrosszabb állapotban. Mivel az országban nincsen jelentős tranzitforgalom sem, ezért nehezebb nemzetközi finanszírozást is találni. A fejlesztés és a fenntartás is igen költséges az országban, már csak a földrajzi körülmények: nagyon magas hegyek, a földcsuszamlások, a hideg telek és meleg nyarak miatt is.

A legérdekesebb útvonal a Pamír főút, ami bár korábban is létezett ösvényként, a szovjet időkben építették ki 1931 és 1934 között autóúttá. A Bishkekeket Karakullal összekötő M41-es út a kirgizisztáni Oshig vezet. Az Ak Baital hágót 4655 méteres magasságban keresztezi, Khorog és Sary Tash között 544 km-en keresztül végig 4 ezer méter felett vezet.

A közúti közlekedés fejlesztésére több elgondolás is született, de csak kevés fejlesztés történt. A közlekedési minisztérium adatai alapján az 5. táblázatban összesítés-

re kerültek a fejlesztések, amik 624 km-t érintettek, 822 millió dollár értékben, aminek önerőn túli részét nemzetközi szereplők finanszírozták. A multilaterális fejlesztési bankok és az iszlám országok játszották a főszerepet, Kína csak kisebb szerepet vállalt.

A 300 km hosszú Dusanbe – Hudzsand főút újjáépítése kiemelten fontos: a telente gyakran járhatatlan út átépítése az ország keleti és nyugati részeit összekapcsolja, és nemzetközileg is fontos tranzitútvonallá teheti. Érdekesség, hogy az átépítés 2006-ban indult, 300 millió dollár hitelt adott rá Kína 20 éves 2 százalékos kamatú hitelre, jóval az OBOR bejelentése előtt (News.tj 2018). Kína aktívan jelen van az országban, Tádzsikisztán és Kirgizisztán a világon az egyik legjobban Kína irányába eladósodott országok lettek (Anderson D. 2018).

Üzbegisztán

Az ország közlekedésében annak ellenére, hogy az ország nagy kiterjedésű és sok nyersanyaggal rendelkezik a vasút kevésbé fontos szerephez jut, mint Kazahsztánban. Az adatok 2017-re érhetők el az áruforgalom összetételére az üzbég statisztikai hivatalnál. A 6. táblázat alapján látható, hogy a vasút tonnakm-ben kifejezve is csak 14 százalékos részesedéssel rendelkezett. Amíg a közúti közlekedés 20,4, addig a vasúti 34,3 százalékkal csökkent az előző évhez képest.

	Millió tonna	Rész-arány	Milliárd tonnakm	Rész-arány
Vasút	68,00	6%	22 949,8	14%
Közút	1 040,90	94%	136 628,8	86%
Légiszállítás	0,03	-	156,9	-

6. táblázat: Üzbegisztán teherszállítási teljesítménye, 2017. Forrás: www.stat.uz

Üzbegisztán igen bezárkózó országként több határátkelőjét is lezárta a Kirgizisztán és Tádzsikisztán felé is. 2018 márciusában nyitották viszont újra – felújítva – a Galaba és Amuzang közti vasútvonalat Tádzsikisztán felé (Caravanserai 2018). Kirgizisztánnal pedig abban állapodtak meg, hogy Taskentből heti egy vonat indult a kirgiz kiránduló központba, az Iszik-Köl tó partján található Balykchybe (Tashkent Times 2017).

A közúti áruszállítás az országon belül kitüntetett szerepet tölt be, de a nemzetközi forgalomban már csak 8 százalékos a részesedése – ebben a vasútnak van máig meghatározó szerepe (Abduvaliev A. 2018). Az ország az egyetlen a közép-ázsiai térségben, amelynek autóipari gyártási kapacitása is van. Ez a két információ pedig kapcsolatban van: szeretnék a hazai teherautóflottát – részben hazai gyártás mellett – nemzetközi színvonalúra fejleszteni, amivel már a nemzetközi közúti szállításban aktívabban tudnak részt venni. További kihívás, hogy Kína irányába a Ferganai-medence felől lehetne a leggyorsabban eljutni, de ehhez a Kirgizisztánon át vezető utak felújítása is fontos lenne. Az ország számára az is kihívás, hogy az Indiai-óceán felé az afganisztáni állapotok miatt nem lehet racionálisan eljutni.

A politikai és gazdasági nyitás az országban egyben közlekedési fejlesztéseket is jelent. Jól mutatja ezt, hogy 2018-ban létrehozták a közlekedési minisztériumot. Az Ázsiai Fejlesztési Bank hitelkeretet biztosított a Navoi és Bukhara közti közel 120 km-es útszakasz felújítására. 2018 és 2021 között közútfejlesztési programot indítottak, ami alapvetően a leromlott utak újjáépítését jelenti, erre az ADB 410 millió dolláros hitelkeretet biztosít.

Oroszország és Fehéroroszország

A közlekedési infrastruktúra mindkét országban megfelelő a nemzetközi kamionforgalom számára, a két ország között határ sincsen, ezért szabad az áruk áramlása. Az Eurázsiai Gazdasági Unión belül cél a szállítmányozási iparágak integrálása, 2018-tól szabadon vállalhatnak munkát a tagállamok fuvarozói más tagállamokban is. A közlekedési infrastruktúra Fehéroroszországban európai színvonalú, a nemzetközi útvonalak autópályává vannak kiépítve.

Oroszországban az autópályák építése azonban még nem előrehaladott, a Szentpétervár és Moszkva közti autópálya jelenleg kiépítés alatt áll, ennek átadása 2019-re vagy 2020-ra várható. Moszkva környékén van a legtöbb autópálya, ezeken kívül nincsen magas színvonalon kiépített autópálya a nemzetközi korridorokon. De különösen a ritkán lakott térségekben erre nincs is szükség.

Oroszország azonban elhatározta, hogy a Kína és Európa közti útszakasz kb. 2000 km-es orosz szakaszán jelentős fejlesztéseket hajt végre, főként az Urál régióban (RBC 2018). Az utak bővítése és fejlesztése helyett azonban Oroszországban inkább a közúti biztonság növelése és az utak karbantartása tekinthető elsődlegesen fontosnak (Karpova G. - Sigova M. - Kruglova I. - Kelbakh S. 2017).

	1992	2000	2005	2010	2012*	2013	2014	2015	2016
Utak hossza	466	584	581	825	1278	1396	1451	1481	1498
Burkolt utak hossza	419	532	531	665	925	985	1024	1046	1054

7. táblázat: Oroszország úthálózatának fejlődése (ezer km)
*Megjegyzés: * 2012-től az adatok a települési utak hosszát is tartalmazzák*
Forrás: http://www.gks.ru/bgd/regl/b17_12/IssWWW.exe/stg/d02/19-05.doc

Oroszországban jelentősen nőtt az úthálózat hossza az elmúlt két évtizedben, különösen a burkolt utak hossza. Megújultak emellett a főbb főutak is, különösen fontos ezek közül a transzszibériai főút. 2005 és 2012 között összesen 700 ezer km új út épült, 2022-ig ennek dupláját tűzte ki célul az ország (World Highways 2014).

Forgalmi adatok

Kínában nehéz feladat a nemzetközi áruszállításra vonatkozó adatokat találni. A kínai vámhivatal adatai alapján azonban az látszik, hogy a közút szerepe egyre nagyobb a nemzetközi áruszállításban, csupán hét év alatt 36 százalék volt a növekedés. Eközben a nemzetközi vonatok számában, ami a fő prioritása az OBOR-nak, csak 25 százalékos volt a növekedés.

Kínán belül több információ érhető el: számos országon belüli fuvar index jött lére. 1998-ban indult a tengeri szállításokra vonatkozó CCFI, és ennek példájára 2006-ban a Kínai Logisztikai Szövetség (China Federation of Logistics & Purchasing, CFLP) és a Best Express a kkv-k adataira alapítva indított közúti indexet (Liu Z. - Zhao K. - Ma J. - Wang C. 2017). A CLFP a Linan logisztikai céggel közösen 2015-ben az autópályán történtő, távolsági szállításokra is létrehozott egy indexet. Ezekből pedig az látszik, hogy a piaci ár gyorsan követi a PMI index és a kikötők forgalmát, tehát jól működnek a piaci mechanizmusok.

Nehezíti a pontos statisztikai adatok értelmezését, hogy jelentős a közép-ázsiai térségben a fekete- vagy szürkekereskedelem is. A Világbank külön elemzést készített erről 2012-ben, ugyanis a „bazári kereskedelem" (mint a ruhák, játékok, egyszerű és olcsó elektronikai cikkek) akár fele is a nem hivatalos csatornákon kerül Kínából a szomszéd országokba (Kaminski B. - Mitra S. 2012).

Mivel a közép-ázsiai országok közelebb találhatók Kínához, ezért esetükben gyakrabban érheti meg a közúti áruszállítás. Az OBOR keretében több új vasúti direkt kapcsolat is kialakult, de itt korábban is élénk vasúti forgalom volt, így a vasúti fejlesztések inkább a kötött pályás kapcsolatok minőségét javították, de nem tudtak igazán a közúttól forgalmat elcsábítani – ezt támasztják alá a kínai vámhivatali statisztikák is.

Az Európai Unió azonban már igen messze van, ezért csak nagyon különleges és egyedi esetekben lehet a közúti árufuvarozással találkozni. Az Európai Bizottság kereskedelmi adatbázisának tanulsága szerint nagyon eltérő az OBOR térségében a közúti közlekedés aránya az EU-val folytatott áruforgalomban (8. ábra). Ezt egyrészt a távolság, másrészt a vasúti és tengeri közlekedés rendelkezésre állása befolyásolja.

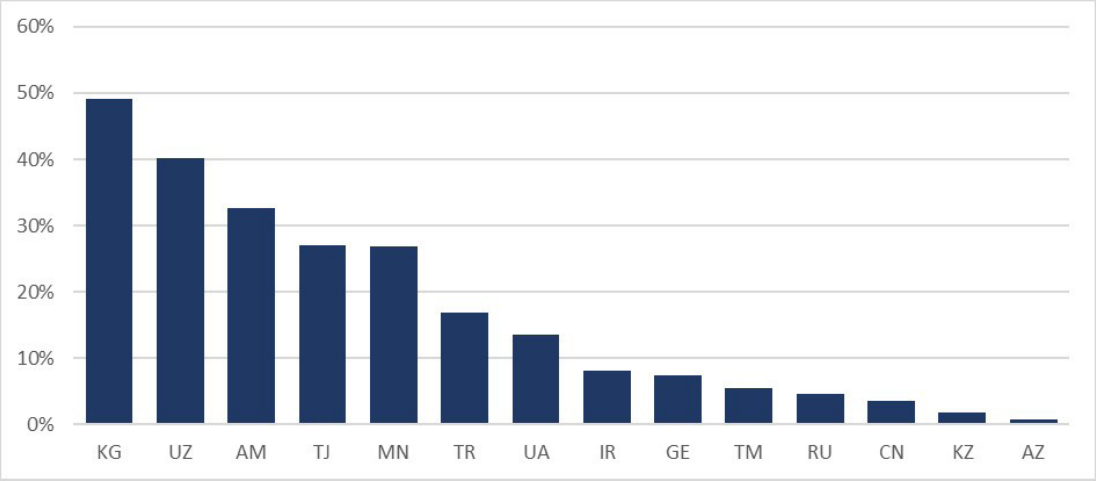
Érdemes kiemelni, hogy a 3 százalék hiába a legalacsonyabb érték Kína esetében, ez magasabb, mint a vasúti szállítások 0,9 százalékos aránya[1]. Az EU-Kína kereskedelem áruforgalmi adatai 2003 óta érhetők el, és ez alapján az látszik, hogy azóta csökken a közúti áruszállítás szerepe a két gazdasági térség között.

Amíg Európa felé csökken a közúti szállítás aránya, addig Kínán belül növekszik. Az elmúlt két évtizedben a

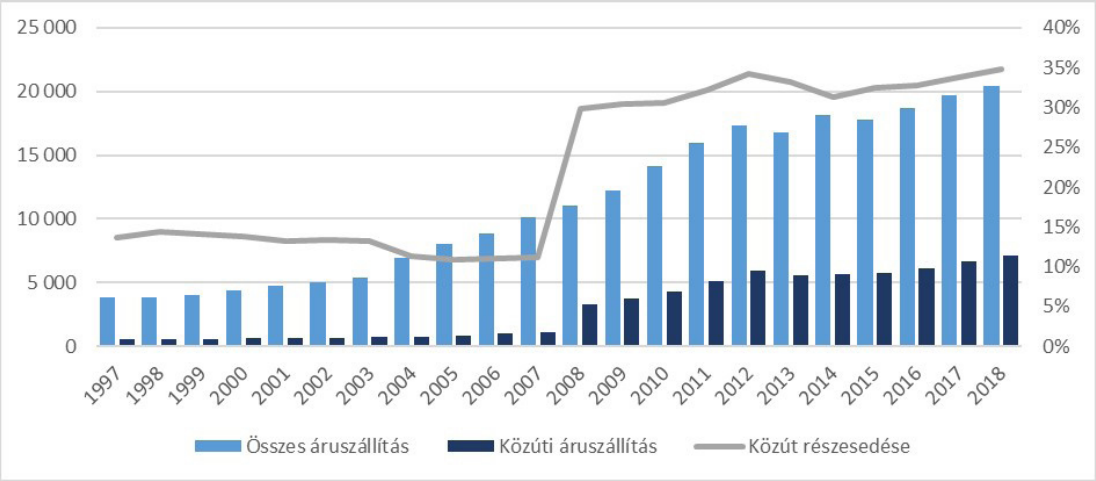
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Teherautók száma (ezer)	23 657	23 726	24 149	24 634	24 943	29 928	32 096
Szállított millió tonna*	473,1	474,5	483,0	492,7	498,9	598,6	641,9
Közúti közlekedés részesedése a teljes forgalomból	13%	14%	14%	14%	15%	17%	18%

*8. táblázat: A közúti áruszállítás szerepe a kínai határforgalomban. Forrás: Kínai Vámhivatal adatai alapján saját szerkesztés. Megjegyzés: * átlagosan 20 tonna rakományt feltételezve teherautónként*

[1] Az adatokat azonban érdemes fenntartással kezelni, mert hibás adatközlés is lehet a háttere, például ha közúton adnak fel árukat kikötőn keresztül Kínába, vagy kamionnal érkezik a kínai áru a kikötőből.



8. ábra: Közúti közlekedés aránya az EU és az adott országok közti külkereskedelemben (tonnában, 2018) Forrás: Európai Biztosság, Market Access Database alapján saját szerkesztés



9. ábra: A kínai áruszállítás teljesítménye és a közúti áruszállítás részaránya (milliárd ton-

közút a vasút és a vízi szállítás rovására növelni tudta a részesedését (9. ábra). A közúti áruszállítás növekedése azonban a válságot követően jelentősen lecsökkent.

Logisztikai hálózatok

Az OBOR kezdeményezés számára fontos, hogy ne csak a fizikai infrastruktúra fejlesztésére koncentráljon, hanem a teljes logisztikai láncéra. Ebben fontos szerepe van a globális logisztikai vállalkozásoknak. A piac szerkezete sem érdektelen, a teljes logisztikai láncban fontos, hogy versenyképes cégek jelenjenek meg, akik egymással is konkurálnak. Sokkal hatékonyabb, ha logisztikai cégek integrálják a szállítmányozás teljes vertikumát, mintha azt kereskedelmi vagy egyéb vállalatok, esetleg kormányok próbálnák meg (Liu X. - Zhang K. - Chen B. - Zhou J. - Miao L. 2018). Ezeknek a logisztikai cégeknek kell eldönteni, hogy mely szállítási mód a leginkább hatékony, és így alakulhatnak ki hosszú távon is hatékony és fenntartható logisztikai láncok.

Kína világgazdasági integrációja a tengerpartokon lévő városokból indult, és a logisztikai láncok is ehhez kapcsolódóan alakultak ki. A kínai nagy tengeri kikötők és az európai központi kikötők között alakultak ki konténerhajó járatok, ezek nagy hatékonysággal működnek. A kikötőkhöz Európában a már meglévő kiterjedt út- és vasúthálózatok kapcsolódtak (Klapita V. - Liu X. 2018). Kínában is gyorsan fejlődött a logisztikai rendszerek kiépítése, ma már a legfejlettebb országokéhoz igen közel áll ennek színvonala. A logisztikai szolgáltatások hatékonysága, a vevői igények minél magasabb szintű kiszolgálása pedig a gazdaság fejlesztése szempontjából is fontos, ennek legalább akkora hatása van a gazdaságra, mint az infrastruktúra fejlesztéseknek (Tian Y. - Ellinger A.E. - Chen H. 2010)

A Világbank kétévente készít felmérést az országok

logisztikai teljesítményéről, amiben nem az egyes közlekedési alágazatokat, hanem a teljes ellátási láncot értékelik. Ezeken a felméréseken Kína viszonylag jól teljesít, ám a közép-ázsiai és volt szovjet tagköztársaságok kifejezetten rosszul. 2007 és 2018 között ráadásul Kazahsztán és Oroszország kivételével nem sikerült az országoknak érdemi javulást elérniük, a legtöbb az OBOR mentén elhelyezkedő ország hátrébb csúszott a nemzetközi értékelésben. Ez pedig nagyban megnehezíti a modern, hatékony közlekedési kapcsolatok kialakítását Kína és Európa között.

A logisztikai hálózatok alulfejlettsége mellett az OBOR által érintett régióban az EU-Kína közti gazdasági folyosón más komoly akadályok is vannak. Bár az OBOR is főként infrastruktúra fejlesztésre koncentrál, még ez az a terület, ahol a régió relatíve jól teljesít: sokkal nagyobb gond a határok nehézkes, lassú és drága használatának problémája, illetve a piacra lépési akadályok. Ezek mind olyan területek, amelyek különösebb anyagi befektetések nélkül, nemzetközi együttműködéssel, a már létező módszertanok átvételével megoldhatók (Yeung B. - Matthew R. - Duval C. - Utoktham Yann 2017). Az UNESCAP szakértői több ázsiai gazdasági folyosó elemzése után arra jutottak, hogy a legnagyobb gazdasági előnyt integrált szemlélettel lehet elérni, amikor az infrastruktúra, a határfolyamatok és az IT rendszerek integrációját és fejlesztését egy közös rendszerben végzik az érintett államok.

A kínai közúti áruszállítási piac nemzetközi kapcsolatai

A kínai közúti szállítási piac a mai napig zárt és kevéssé ismert. A hagyományosan elzárkózó ország gazdasági nyitása alapvetően tengeri volt, a tengerparti városok különleges gazdasági zónáiból az árukat szinte teljes egészében hajóval szállították el. Az orosz-kínai gazdasági kapcsolatokban pedig a vasúté volt a fő szerep, már csak a nagy távolságok okán. A kínai közúti szállításokkal kevés tudományos cikk foglalkozik, a nemzetközi áruszállításban betöltött szerepével pedig alig.

Az OBOR projektek kapcsán sem kap a közúti áruszállítás igazán szerepet, aminek talán a legfőbb oka, hogy míg a vasút állami kézben van, és számos tartomány rendelkezik saját (rész)tulajdonában álló logisztikai vállalattal, addig a közúti szállítás szinte teljes egészében magánvállalatok végzik.

A kínai közúti szállítási piac azonban nem túl hatékony, kifejezetten szétaprózott. A közúti szállítások költségét évi 4 ezer milliárd jüanra, tehát közel 600 milliárd dollárra becsülik. Becslések szerint 700 ezer logisztikai vállalkozás és 30 millió teherautó sofőr van (Yu Y. - Li Y. - Xia T. - Deng H. - Bao L. - et al. 2017). A kínai logisztikai szövetség honlapján azonban nem tesz elérhetővé részletesebb információkat a piaccal kapcsolatban.

A teherautók átlagos sebessége óránként 60 km, amit az egyre nagyobb közúti torlódások rontanak. Ez a sebesség elmarad az európai és észak-amerikai értékektől, de jóval magasabb a fejlődő világban megszokottnál (CSL 2018b).

A kínai közúti szállítás fő nehézsége, hogy zárt: nem vesznek részt a nemzetközi egyezményekben, ezért nem közlekedhetnek alapvetően Kínában más országok teherautói. A horgosi határövezetben tett látogatás során a cégek képviselői elmondták, hogy sem a kazah oldalra

ország	2007		2018		2007-2016
	pontok	helyezés	pontok	helyezés	Változás a pontokban
Kína	3,32	30	3,61	26	9%
Kazahsztán	2,12	133	2,75	77	30%
Kirgizisztán	2,35	103	2,16	146	-8%
Türkmenisztán	N/A	N/A	2,21	140	N/A
Tádzsikisztán	1,93	146	2,06	153	7%
Üzbegisztán	2,16	129	2,40	118	11%
Oroszország	2,37	99	2,76	75	16%
Fehéroroszország	2,53	74	2,57	103	2%
Figyelembe vett országok		150		160	

9. táblázat: A közép-ázsiai országok logisztikai teljesítménye a Világbank LPI (Logistics Performance Index) listája alapján. Forrás: https://lpi.worldbank.org/international/global alapján saját szerkesztés

nem mehetnek át kínai teherautók, sem fordítva. Egyedül a határtérségében, 30 km-en belül közlekedhetnek a szomszéd ország teherautói. Az árukat ezért át kell rakni egyik kamionról a másikra, ami nem csak költséges, de időigényes is. Ezáltal drágább és kiszámíthatatlanabb a közúti szállítás, ezért is érdemesebb sok esetben vasúton szállítani a szomszédos országokba.

Egyre több kétoldalú megállapodást írt alá Kína az elmúlt években, hogy enyhítse ezt a problémát, de a nemzetközi normák átvétele még várat magára. Az alábbi megállapodások születtek:

1. Vietnámmal 2018 szeptemberében állapodtak meg, hogy a két ország között – egyelőre kísérleti jelleggel – lehetővé teszik a teherautók közvetlen közlekedését, megtakarítva a határokon az átrakás költségét (CSL 2018a).

2. Üzbegisztánnal 2018. január 1-jével lépett életbe az a megállapodás, hogy a két ország teherautói és fuvarozói korlátozás nélkül közlekedhetnek egymás területén. Ennek gyakorlati életbe lépését korlátozza, hogy Üzbegisztánba Kazahsztánon keresztük célszerű eljutni – de oda nem hajthatnak be kínai teherautók (The Tashkent Times 2017).

3. Oroszországgal 2018 júniusában megállapodtak arról, hogy minden korlátozás nélkül közlekedhetnek a szállítmányozó cégek egymás területén 2019. január 1-jétől (Lysionok A. 2019). Az első kísérleti konvoj 2018 májusában tette meg a Talien és Novoszibirszk közti 5 600 km-es távolságot (Mazzoli K. 2018).

Kína nem csak a kétoldalú kapcsolatait javítja, hanem aláírta a nemzetközi TIR megállapodást, ezzel utolsó jelentős gazdaságként csatlakozott az 1975-ös megállapodáshoz, amit Európában és Ázsiában általánosan használnak. Kína 2018 tavaszán döntötte el, hogy belép a Nemzetközi Közúti Szállítók Egyesületébe májustól (IRU 2018). Az IRU becslése szerint ezzel Kína évi 13,6 milliárd dollárral, teljes éves külkereskedelmének 1,4 százalékával (Mazzoli K. 2018).

A csatlakozás azonban még nem teljes körű, egyelőre csupán hat, az OBOR számára is fontos határállomáson vezetik be:

- Dalien kikötővárosában, ami a Dél-Koreából érkező kompok miatt fontos
- A mongol határon Erenhotban, ami az oroszországi kereskedelmi kapcsolat miatt fontos
- Horgosban Kazahsztán irányába
- Irkeshtamban Kirgizisztán irányába
- Manzhouliban Oroszország irányába
- Suifenhe kikötőjében, szintén Oroszország irányába.

A gyakorlatban ez még 2018 augusztusában a horgosi határátkelőnél nem működött: a kazah és kínai kamionok több napos – vagy akár több hetes – vámkezelés után tudják csak az árukat továbbszállítani, külföldi tehergépjárműveket nem engednek be Kínába, ezért az áruk költséges és időigényes átrakására is szükség van. Kínában folyamatban van a TIR egyezmény bevezetésén, többek között a kínai közúti fuvarozók szervezete (CRTA 2018).

Az átrakás és az egyéb vám- és ügykezelés idő- és költség vonzata pedig jelentős: a Della-Kz.com fuvarbörze adatai alapján az Almati és Ürümcsi közti 1 050 km-es távolságot egy kamion 2 150 euróért teszi meg, tehát 2 euróért egy km-t. Ez a duplája az Európában megszokott áraknak.

Az OBOR bejelentését követően a vasúti kapcsolatok száma növekedett, de számos olyan útvonal és árutípus van, ahol a közúti szállítmányozás lehet versenyképesebb. Ez már csak azért is így van, mert sokszor több ezer km-es határszakaszon nincsen Kínának vasúti kapcsolata szomszédaival.

A kínai piaci nyitás a nemzetközi közúti áruszállítás irányába nem véletlenül igen lassú: 7,5 millió cég foglalkozik közúti áruszállítással, de cégenként átlagosan csak 1,5 darab teherautóval rendelkeznek (CSL 2018c). A közúti szállítási piac tehát jórészt egyéni vállalkozókra épül, akik saját tulajdonú járművekkel fuvaroznak. A 6,9 millió sofőr 90 százaléka egyéni vállalkozó, csupán 10 ezer cég rendelkezik 100-nál több teherautóval (Yu Y. et al. 2017). A rendszer nem hatékony, ezt mutatja például, hogy átlagosan 2-3 napot várnak egy-egy újabb fuvarra. Európában és Észak-Amerikában ez elképzelhetetlen, online fuvarbörzéken lehet a kapacitásokat szinte teljes egészében lefedni.

Összegzés

Az Európai Unió és Kína közötti eurázsiai térség közti közúti áruszállítási kapcsolatai a nemzetközi gazdasági és politikai együttműködések és a nagy tudományos és

média visszhang mellett bejelentett OBOR projekt ellenére az utóbbi évtizedben nem változhattak érezhetően. Bár Kínában gyorsan javult a közúti infrastruktúra színvonala a 21. században, illetve Oroszországban is kielégítő minőségű, a két térség közötti közép-ázsiai országokban még számos kihívás előtt áll a közutak fenntartásának minősége és jelentős fejlesztésre is szükség lenne. A közúti infrastruktúránál is nagyobb kihívást okoz, hogy az eurázsiai országokban eltérő szabályozás vonatkozik a közúti áruszállításra. Az Európai Unió és az Eurázsiai Gazdasági Unió közti átjárhatóságot is számos adminisztrációs előírás nehezíti. Kína azonban a világ szinte minden országa által használt TIR rendszernek sem teljes jogú tagja, ezért a nemzetközi közúti áruszállítás különösen nehézkes az országba. A kereskedelem élénkítésének és az áruszállítási költségek csökkentésének a nemzetközi áruszállítási szabályozások egyszerűsítése lehetne a leggyorsabb és legolcsóbb módja, ám ennek kapcsán nem érzékelni érdemi előrelépést.

Irodalom

Abduvaliev, A. 2018: Transport strategy of the Republic of Uzbekistan and prospects of development of Trans-Asian and Euro-Asian transit carriages.

Anderson, D. 2018: Risky Business: A Case Study of PRC Investment in Tajikistan and Kyrgyzstan 18(14), pp. 2018

Ansar, A. - Flyvbjerg, B. - Budzier, A. - Lunn, D. 2016: Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility? Evidence from China. Oxford Review of Economic Policy, 32(3), pp. 360–390

Asian Development Bank 2014: CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy 2020

Badambaeva, S. E. - Ussembay, A. E. 2018: AISTP - The Development of a new Eurasian Logistics Infrastructure. Innovative Technologies In Transport: Education, Science, Practice, 406-412 Almaty: Kazakh Academy of Transport and Communications.

Bhattacharyay, B. 2010: Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water, and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020. SSRN Electronic Journal

Brunner, H. P. 2013: What Is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions? Asian Development Bank Economics Working Paper Series, (117)

Caravanserai 2018: Uzbekistan, Tajikistan to re-open Galaba-Amuzang railway: official.

Chronickles of Turkmenistan 2018: Polimex ceases the construction of the motorway in Turkmenbashi, CEO flees Turkmenistan.

CRTA 2018: 'TIR Convention' officially implements the first TIR transport in China.

CSL 2018a: China-Vietnam International Road Freight Trial Run Successfully Completed.

CSL 2018b: Interpretation of China's Highway Freight Report in Four Trends: Safety, Energy Consumption, Cost, and Efficiency.

CSL 2018c: Will the new air outlet of logistics on the 'highway freight' station lead to the next BAT.

Damiano, S. 2017: Rail freight in the EU: Developing a tool for more sustainable transport.

Emerson, M. - Vinokurov, E. 2009, December 1: Optimisation of Central Asian and Eurasian Trans-Continental Land Transport Corridors

European Commission 2018: Statistical pocketbook 2018 | Mobility and Transport. Retrieved 31 March 2019

Forman, B. (017: Új Selyemút – Közlekedési kapcsolatok. In Péti, M. (Ed.), Az Új Selyemút Gazdasági Övezet geostratégiai és földrajzi dimenziói Budapest: Gazdaságföldrajz, Geoökonómia és Fenntartható Fejlődés Intézet.

Huang, Y. 2008: Capitalism with Chinese characteristics: Entrepreneurship and the state Cambridge University Press.

IRU 2018: The "China Road Transport Association".

Kaminski, B. - Mitra, S. 2012: Borderless Bazaars and Regional Integration in Central Asia

Karpova, G. - Sigova, M. - Kruglova, I. - Kelbakh, S. 2017: Conditions and Current Trends for Improving Road Safety in Federal Highways in Russia. Transportation Research Procedia, 20(September 2016), pp. 272–276

Klapita, V. - Liu, X. 2018: The Analysis of Logistic Chains from China to the European Union Countries. LOGI - Scientific Journal on Transport and Logistics, 9(1), pp. 49–57

Levina, M. 2018: China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway to Improve Attractiveness of Central Asia.

Liu, X. - Zhang, K. - Chen, B. - Zhou, J. - Miao, L. 2018: Analysis of logistics service supply chain for the One Belt and One Road initiative of China. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 117(February), pp. 23–39

Liu, Z. - Zhao, K. - Ma, J. - Wang, C. 2017: A Price Index Model for Road Freight Transportation and Its Empirical analysis in China. MATEC Web of Conferences, 100, 5017

Lysionok, A. 2019: China and Russia will soon open new chapter in road transport. New link to be launched in 2019.

Mazzoli, K. 2018: First TIR transports in China advance Belt and Road prospects.

Ministry of Transport of the Kyrgiz Republic 2018: Bishkek-Osh, Phase IV.

National Development and Reform Commission of China 2015: Action plan on the Belt and Road Initiative.

News.tj 2018: The first phase of Dushanbe chanak road rehabilitation project expected be finished in june.

RBC 2018: A Németországból Kínába vezető út egy része áthalad a Sverdlovski régióban. A szövetségi autópálya építése júliusban kezdődik (Участок автодороги из Германии в Китай пройдет через Свердловскую область. Строительство федеральной трассы начнется в июле).

Reeves, J. 2018: China's Silk Road Economic Belt Initiative: Network and Influence Formation in Central Asia. Journal of Contemporary China, pp. 1–17

Sahoo, P. - Dash, R. K. - Nataraj, G. 2010: Infrastructure development and economic growth in China. In Institute of Developing Economies

Schiek, S. 2017: Movement on the Silk Road: China's Belt and Road" initiative as an incentive for intergovernmental cooperation and reforms at Central Asia's borders Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with: Stiftung Wissenschaft und P Berlin.

Sheu, J. B. - Kundu, T. 2018: Forecasting time-varying logistics distribution flows in the One Belt-One Road strategic context. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 117, pp. 5–22

Shi, H. - Huang, S. 2014: How much infrastructure is too much? A new approach and evidence from China. World Development, 56, pp. 272–286

Silyanov, V. V - Sodikov, J. I. 2017: Highway functional classification in CIS countries. Transport Infrastructure and Systems: Proceedings of the AIIT International Congress on Transport Infrastructure and Systems (Rome, Italy, 10-12 April 2017), 411

Tashkent Times 2017: Uzbekistan Railways to launch Tashkent-Baliqchi service in 2018.

The Tashkent Times 2017: Uzbekistan-China road transport agreement to come into force on 1 January 2018.

Tian, Y. - Ellinger, A. E. - Chen, H. 2010: Third-party logistics provider customer orientation and customer firm logistics improvement in China. International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, 40(5), pp. 356–376

Today Turkmenistan 2017: Ashgabat–Turkmenbashi Highway to Bring the Country's Transport and Logistics Market to a Whole New Level.

World Highways 2014: Putin orders doubling road-building in Russia by 2022.

Xu, H. 2014: Revisit' the Silk Road: A Quasi-Experiment Approach Estimating the Effects of Railway Speed-Up Project on China-Central Asia Exports

Yang, J. - Mccarthy, P. 2013: Multi-modal Transportation Investment in Kazakhstan: Planning for Trade and Economic Development in a Post-Soviet Country. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 96, pp. 2105–2114

Yeung, B. - Matthew, R. - Duval, C. - Utoktham Yann 2017: Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors. In Working Paper (No. 172)

Yu, Y. - Li, Y. - Xia, T. - Deng, H. - Bao, L. - Li, W. 2017: Organizational mode innovation and credit supervision in road freight transportation under smart mobile devices applications services. Transportation Research Procedia, 25, pp. 762–771