

Kína térnyerése Montenegróban

Teszár Miklós¹

Abstract

Over the past decade, we have witnessed a significant rise of the People's Republic of China in the Western Balkans. Several investments and bilateral relations have signaled China's growing interest in the region. This paper presents the Chinese influence and presence in Montenegro. The study's main hypothesis and research hypothesis is that Chinese projects and investments can be seen as a double-edged sword in terms of EU integration. On the one hand, the realization of the projects themselves would benefit the EU integration. On the other hand, the circumstances in which they are done are a hindrance to it. The other highlighted hypothesis is that China is implementing projects and investments in Montenegro that are not just long-delayed but also are presenting particular problems, financially or in terms of complexity. It has particular importance because in many cases China appears as a last hope for the regional governments, given that the Chinese state can implement or even finance projects that other, typically EU member states, are not. This case raises the problem that in many projects financed or implemented by China are marked by a high level of opacity and corruption. The research presents the rise of China in Montenegro through projects that have played and are playing prominent roles in the relationship between the two countries.

Key words: China, Western Balkans, investments, Montenegro

1. Bilaterális kapcsolatok

A függetlenségi népszavazás óta Montenegró és Kína között több mint 15 együttműködési megállapodás,² valamint szándéknyilatkozat született. Az elsőt még 2006-ban, a függetlenedést követően írta alá a Kínai Népköztársaság, valamint Montenegró, amely egy gazdasági, valamint kereskedelmi együttműködési szándéknyilatkozatot tartalmazott. Kína nem csak ezen a területen volt első, ugyanis egyik első államként ismerte el Montenegró függetlenségét. A Nyugat-Balkán valamint a

¹ A Mathias Corvinus Collegium Geopolitikai Műhelyének kutatója, az Eötvös Loránd Tudományegyetem doktornandusz hallgatója. E-mail: teszmiklos@yahoo.co.uk

² Mapping China's rise in the Western Balkans, European Council on Foreign Relations (ECFR), <https://ecfr.eu/special/china-balkans/montenegro/> Letöltés dátuma: 2023.03.05.

Kína közötti kapcsolatok felgyorsulását alapvetően a 2012-ben útjára indított 16+1 kezdeményezés elindulásától datálhatjuk (Pavličević, D. 2018). Ekkor indult útjára az a kezdeményezés, amelyet Kína a kelet- és közép-európai államokkal kötött, amelybe a nyugat-balkáni államok is bekerültek. A kezdeményezés, amelyet Varsóban hoztak létre, arra irányul, hogy a kínai kereskedelmi, valamint gazdasági kapcsolatokat és együttműködéseket a régió országaival erősítse.³ Az együttműködés beillik abba a keretrendszerbe, amelyet Xi Jinping 2013-ban az „Egy Övezet Egy Út” külpolitikai és külgazdasági stratégiában hirdetett meg. A két ország között aláírt további megállapodások olyan kormányközi együttműködésekre vonatkoznak, amelyek diplomácia, kultúra, oktatás, infrastruktúra, egészségügy, mezőgazdaság, vasúti közlekedés témakörökben jelentenek együttműködési szándéknyilatkozatokat az országok között. Ugyanakkor ezeknek a megállapodásoknak a jelentőségét nem szabad túlbecsülni, hiszen számos más állammal is születtek ilyen megállapodások.

Montenegró földrajzi helyzetéből adódóan folyamatosan rá van szorulva, hogy a tengeri flottáját fejlessze, amely kiemelt költségként jelentkezhet évről-évre az államháztartás számára. 2010 elején a montenegrói kormányzat két szállítóhajó megvásárlásáról döntött, amelyek beszerzését a kínai Export-Import Bank of China által nyújtott kölcsönből kívánta Podgorica fedezni. A kölcsön összege 47 millió dollárra tehető, amelynek segítségével a kínai Poly Group biztosította a két hajót (Pavlova, I. 2010). Ugyanakkor máshol megjelent újsághírek szerint a kölcsön összege 55.6 millió dollár (Government of Montenegro to Buy Two Chinese Merchant Ships, 2011), így a pontos összeg bár kérdéses, azt mégis kijelenthetjük, hogy Montenegró ekkor már baráti országgént tűnik fel a kínai kormányzati kommunikációban.

A két ország közti gazdasági kapcsolatokat végigtekintve látható, hogy a Montenegróba érkező kínai import a 16+1 együttműködés elindulását követően egészen a COVID-19 járvány kitöréséig növekedett, míg 2021 során majdnem elérte a válság előtti szintet (1. ábra).

Kína nemcsak az importját tudta növelni Montenegró irányába, de 2020-ra⁴ a kelet-ázsiai ország felünt az 50 legnagyobb külföldi befektető között, annak ellenére, hogy a montenegrói Központi Bank 2019-es kimutatásában⁵ még nem szerepelt. Fontos megemlíteni, hogy a 2020-as jelentésben a kínai befektetésekben nagy arányt képviselnek a vállalkozói hitelek. Ezzel szemben a 2021-es jelentésben Kína jelentős visszaesést produkált, így az előző évi több mint 70 millió eurós kínai befektetéssel szemben 2021-re már csak alig 6 millió eurós befektetést⁶ mozdított Peking Montenegróba.

³ Bár a kezdeményezés többször változott, az együttműködésben résztvevők létszámát tekintve, alapvetően 16+1 kezdeményezésként szokás rá hivatkozni.

⁴ Central Bank of Montenegro Annual Report for 2020.

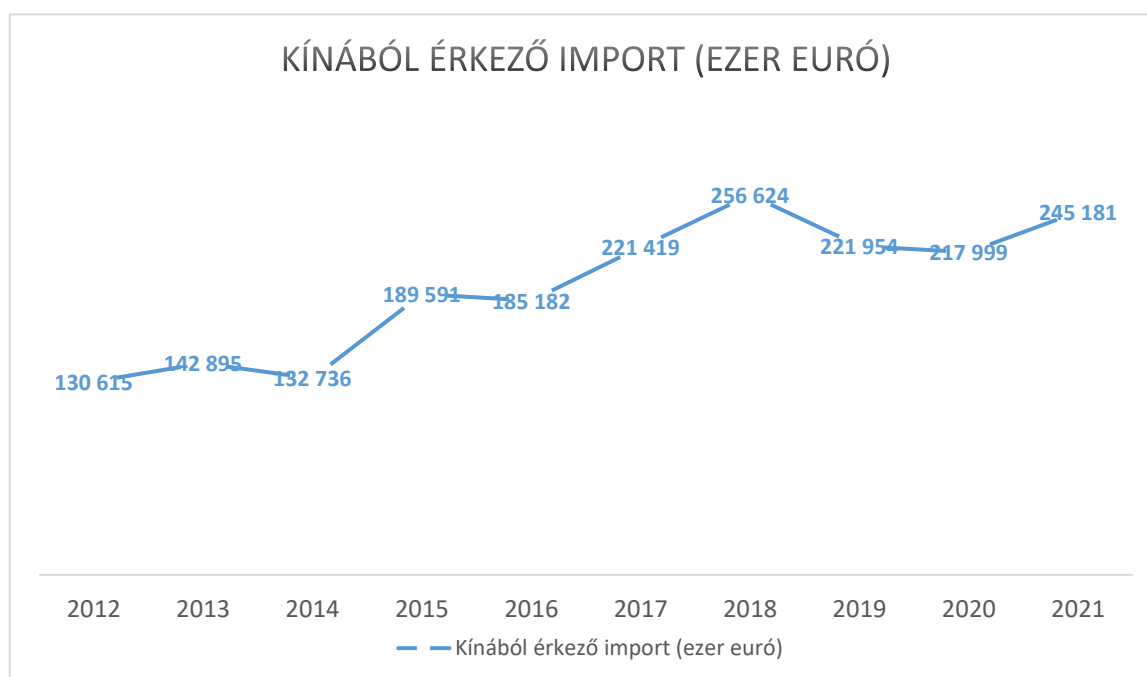
https://www.cbcg.me/slike_i_fajlovi/eng/fajlovi/fajlovi_publikacije/god_izv_o_radu/cbcg_annual_report_2020.pdf. Letöltés dátuma: 2023.03.04.

⁵ Central Bank of Montenegro Annual Report for 2019.

https://www.cbcg.me/slike_i_fajlovi/eng/fajlovi/fajlovi_publikacije/god_izv_o_radu/cbcg_annual_report_2019.pdf. Letöltés dátuma: 2022.03.04.

⁶ Central Bank of Montenegro Annual Report for 2021.

https://www.cbcg.me/slike_i_fajlovi/eng/fajlovi/fajlovi_publikacije/god_izv_o_radu/cbcg_annual_report_2021.pdf. Letöltés dátuma: 2022.03.04.



1. ábra: A kínai behozatal értékének változása 2012–2021 között (ezer euró)

Forrás: <https://www.monstat.org/eng/page.php?id=460&pageid=171>

2. Energetikai beruházások

Már 2010-ben megfigyelhető azt a jellegzetessége a kínai befektetéseknek, hogy a projektek során Kína előszeretettel biztosítja a hitelt is az éppen szóban forgó ügylethez. Montenegró energiaellátottságát tekintve nem beszélhetünk túlzott kitétségről, tekintve, hogy elsődlegesen a plevljai hőerőmű, valamint a Piva vízerőmű felelős az ország energiaellátásáért. Ez elsősorban az ország földrajzi helyzetének köszönhető, valamint annak, hogy Montenegróban, sok esetben a hagyományos megoldások⁷ tekinthetőek mérvadónak. Ugyanakkor az egyik kiemelt energiatermelési lehetőség az országban a vízerőművek kiépítése, illetve ezeknek a használata. Kína térnyerésére ezen a területen is volt példa az elmúlt évtizedben (Grgić, M. 2017).

A kínai Norinco vállalat a Morača folyóra tervezett számos erőművel tűnt fel a közbeszédben, majd később a China Machinery Engineering Corporation⁸ szállt versenybe a kulcsfontosságú plevljai hőerőmű fejlesztéséért. A Morača folyóra tervezett erőmű ellen elsődlegesen zöld szervezetek, valamint ironikus módon az a Szerb Ortodox Egyház lépett fel (Tomovic, D. 2018), amellyel később a montenegrói kormányzat a vallásügyi törvény kapcsán nyíltan szakított.

A Morača Montenegró egyik legjelentősebb folyója, amely nemcsak átszeli a fővárost, de a 2010-es években többször felmerült a gondolata annak, hogy vízerőművekkel lássák el, kihasználva

⁷ A fatüzelés lakossági aránya még mindig kiemelten magas Montenegróban.

⁸ A vállalatnak nem ez lett volna az egyetlen kiemelt befektetése a térségben, ugyanis a Drmno Szénbánya, valamint a Kostolac Erőmű is a kínai vállalat érdekltségébe került a 2010-es évek elején. Érdekes, hogy utóbbi működtetésére a Drmno-ban termelik ki a szenet.

annak vízhozamát. Az ötlet nem újonnan született, hiszen a folyó szabályozása, valamint hasznosítása régóta foglalkoztatta a montenegrói energetikai szektor szereplőit. A Morača mellett az előzetes tervek alapján még egy folyó tűnt alkalmasnak az erőmű építésre. Ez a Komarnica, amelynek az ilyen célú felhasználásáról már az 1970-es évek óta szó volt, azonban különböző okok miatt nem valósult meg semmiféle fejlesztés. A 2007 novemberében kiadott Energy Development Strategy Of Montenegro By 2025⁹ című dokumentum, melyet a montenegrói Gazdaságfejlesztési Minisztérium jegyez, ugyanakkor már tartalmazta többek között mindkét említett folyónak a fejlesztését, mint 2025-ig kívánatos megvalósítandó célt. A két folyón történő erőműberuházást egyébként a dokumentáció azért javasolja, mert a Tara esetében az UNESCO-védettség nem tenné lehetővé az erőművek építését. A kivitelezés megkezdésének kezdetén a kínai Norinco vállalat mellett az ajánlattételi szakaszban nemcsak kínai, de török, valamint szlovén befektetők is feltűntek, annak érdekében, hogy a vízerőművek az ő közreműködésükkel, kivitelezésükkel valósulhassanak meg (Balkan Green Energy News, 2018). A projekt 2015-ben kapott nagyobb lendületet, amikor nemcsak a tervezések, de a vállalatokkal folytatott tárgyalások is elindultak. A kínai Norinco nemcsak állami vállalat, de az egyik legnagyobb szereplője a nemzetközi védelmi iparnak is. A projekt kapcsán 2015 októberében Montenegro akkori gazdasági minisztere, Vladimir Kavarić, és a kínai vállalat vezérigazgató-helyettese írtak alá együttműködési memorandumot (Jovičić, B. 2015). A memorandum (Ministarstvo ekonomije / Služba za odnose s javnošću, 2015) aláírásával a felek el akarták érni, hogy a két fél között a kommunikáció ne csak egyszerűbb legyen, de a folyamatos kétirányú adat-szolgáltatással felgyorsulhasson a projekt kivitelezése. Fontos, hogy ebben a szakaszban a Norinco vállalat még, mint nem kiválasztott és tendernyertes vállalat jelent meg a projektben, hanem, mint egy vállalat, amely a memorandum megfogalmazása szerint „érdeklődést mutat” a projekt iránt. Ugyanakkor a memorandum alapján a Norinco cégcsoport vállalta azt, hogy a társaság finanszírozza az előzetes felmérések költségeit, míg a kormányzat vállalta, hogy megfelelő műszaki és szakértői segítséget nyújtson az állam hatáskörének és joghatóságának megfelelően. A Norinco kapcsán ugyanakkor meg kell jegyeznünk, hogy a vállalat múltja a nemzetközi térben korántsem volt makulátlanak tekinthető. Az Egyesült Államok és a vállalat között az 1990-es évek végén és a 2000-es évek elején több konfliktus robbant ki, amelyeknek a háttérében a Norinco által biztosított fegyverszállítmányok álltak. Ezek során Iránba,¹⁰ valamint Dél-Szudánba¹¹ importált fegyvereket a vállalat.

Mind a Morača, mind a Komarnica folyó esetében felmerültek bizonyos tiltakozások környezetvédők, civilek részéről. Ezek hangsúlyosabban a Komarnica esetében jelentkeztek a 2010-es évek elején, de hamar a Morača-projekt is a tiltakozások központjába került. Az alapvetően ökológiai következményeket firtató tiltakozások sérelmezték a környezetbe történő beavatkozást, számos gát építését, valamint a vélelmezett lakossági kitelepítéseket. A Morača-projekt ellen a Szerb Orto-

⁹ <https://wapi.gov.me/download-preview/04984c44-4299-4bf8-8ced-98e984758f94?version=1.0>

Letöltés dátuma: 2022. 12. 11.

¹⁰ China North Industries Corporation (NORINCO). (2004. március 25.) Iran Watch <https://www.iranwatch.org/suppliers/china-north-industries-corporation-norinco>. Letöltés dátuma: 2023. 03. 06.

¹¹ Arms transfers to south sudan. https://attmonitor.org/wp-content/uploads/2020/07/ATT_ENGLISH_South-Sudan-Case-Study-1.pdf. Letöltés dátuma: 2023. 03. 05.

dox Egyház is kiemelten tiltakozott, melynek elsődleges problémája az úgynevezett Morača-kolostor¹² volt. Az egyház félelme szerint a Morača folyóra tervezett erőművek, valamint gátak veszélyeztetik a kolostor biztonságát, hiszen konkrétan a kolostor elárasztásától tartottak az egyházi vezetők.

A projekt bár megtorpant a tiltakozások hatására, pár éven belül két újabb kínai vállalat is érdeklődést tanúsított a beruházások iránt. A Power China és a State Development and Investment Corporation (SDIC)¹³ 2017-ben kereste fel a montenegrói kormányzatot az erőművek megépítésének szándékával, míg 2019-ben a Norinco is újabb ajánlattal érkezett a Morača folyót illetően.¹⁴ Azonban a tiltakozások az évek során a projekttel kapcsolatban nemcsak felerősödtek, de egyfajta társadalmi kérdéssé is váltak (Kajosevic, S. 2019) a környező régiók lakói számára.

3. Pljevlja és Kína

A pljevljai hőerőmű az ország energiaellátásának egyik kulcsa, melynek a fejlesztése 2014-re került kiírásra. Az 1980-as években működésbe állt 1-es blokk elavultsága miatt a fejlesztés elengedhetlenné vált az ország energiabiztonságának szempontjából, valamint az 1-es blokk azoknak a környezetvédelmi irányelveknek sem felelt meg, amelyek az európai uniós integráció szempontjaiból elengedhetetlenek tekinthetők. A fejlesztés keretein belül egy második blokk épült volna, melynek eredményeként nemcsak a kapacitása, de a hatékonysága is megnőtt volna. Az erőmű második blokkjának a megépítésére kiírt tenderre több ajánlat – köztük kínai vállalaté - is érkezett, amelyek közül a kormányzat és a hatóságok a legkedvezőbbnek a cseh Škoda Praha ajánlatát ítélték. A második blokk kőszén (lignit) tüzeléssel biztosította volna az energiát, azonban két dolog is közbeszólt. Egyrészt az európai uniós integráció, valamint az Európai Unió által támasztott környezetvédelmi irányelvek, amelyek a kormányzatot és a Škoda Prahát is meghátrálásra készítették, másrészt az, hogy a projekt financiálisan sem tűnt biztosíthatónak. Ennek során a finanszírozás egy részét is álló cseh exportbank kihátrált a projekt mögül 2016-ra.¹⁵ Ennek következtében a Đukanović-kormányzat 2017-re a projekttel kapcsolatos szerződések felbontására, valamint a projekt szüneteltetésére kényszerült, amelyhez még a hitelező is hiányzott. Azonban a már egyszer elbukott kínai ajánlattételre 2018-ban a Škoda Praha „kiesésével” ismét sor került, ezúttal a Power China egyik leányvállalata, a Sechuan Electric tett ajánlatot az erőmű második blokkjának megépítésére (Gospic, D. 2018). Ahogy már a korábbi esetekben, itt is kitűnik az a mintázat, hogy egy-egy el nem nyert tender esetén a kínai vállalatok másod- vagy harmadszándékból próbálnak meg egy projektet kivitelezni. Ugyanakkor hamarosan kiderült, hogy a pljevljai hőerőmű második blokkjának megépítése mögül nem csak a gazdasági, de a politikai támogatás is elfogyott. 2019-re a kormányzat teljesen kihátrált a második blokk megépítése mögül, valamint el is kaszálta a projektet (Montenegro Finally Cancels

¹² <https://kolasin.me/moraca-monastery>

¹³ Mindkét vállalat esetében ki kell emelni, hogy a kínai állam birtokolja őket, így nem tekinthetők magánvállalatoknak.

¹⁴ China's Norinco wants to build eight hydro-power plants on the Moraca. <https://www.ekapija.com/en/news/2435468/chinas-norinco-wants-to-build-eight-hydro-power-plants-on-the-moraca>. Letöltés dátuma: 2022.12.28.

¹⁵ Czech Export Bank baulks at backing Skoda Praha's Montenegrin contract. <https://www.intellinews.com/czech-export-bank-baulks-at-backing-skoda-praha-s-montenegrin-contract-108954/> Letöltés dátuma: 2022.01.19.

Pljevlja II Coal Power Plant, 2019). A pénzügyi problémák mögött felmerültek olyan érvek is a kormányzat részéről, miszerint a megújuló energiafelhasználás irányába kellene elmozdulni egy lignit tüzelésű erőmű építése helyett.

A második blokk kérdésével kapcsolatban, amelynek megvalósulása nyomán a kínai befektetők üres kézzel távoztak, az erőmű egyes blokkjának a kérdése továbbra is fennállt. Az 1-es blokk fenttarthatatlansága miatt az egység korszerűsítése nem maradhatott el, amellyel tisztában volt a montenegrói kormányzat is, ennek következtében került 2019-ben kiírásra az a tender, amelynek keretén belül a hőerőmű 1-es blokk korszerűsítésére kerestek kivitelezőt az erőmű tulajdonosai. A tender kiírója a nikšići székhelyű montenegrói energiaipari vállalat, az Elektroprivreda Crne Gore (EPCG) volt. A tender kiírását követően 2020-ban került a győztes és a legkedvezőbb pályázó, a kínai China's Dongfang Electric Corporation (DEC) konzorciuma került kihirdetésre (Chinese Consortium to Reconstruct Montenegro's Only Coal Power Plant, Xinhua English.news.cn 2020). Az 54 millió eurós befektetés következtében a felek, valamint a tulajdonos azt várja el, hogy a 2023-ban befejeződő fejlesztésnek köszönhetően az erőmű élettartama körülbelül 30 évvel hosszabbodik meg.

4. Az Ulcinj melletti szélenergia-erőművek

2020 augusztusában járta be a nemzetközi sajtót a délkelet-montenegrói Ulcinj városa mellé a Mozura-hegyen épített szélenergia-erőműpark története, amely több szempontból is kiemelt figyelemre adott okot. Ahhoz, hogy megérthessük az ún. Mozura-ügyet, két fontos előzményt kell megvizsgálnunk az ügyben. A Mozura-hegyen történt befektetés keretein belül 2019 végén nyílt meg az a szélenergia-erőmű-park, amelynek elsődleges kivitelezője az Enemalta, máltai energiaipari vállalat volt. Azonban az igazsághoz az Enemalta esetében hozzá tartozik, hogy a vállalatot csak részben lehet máltainak tekinteni, hiszen az állami tulajdonrészén kívül egy kiemelt befektető, a Shanghai Electric jelenik meg a cég tulajdonosai között. A kínai vállalat 2014-ben vásárolta be magát a máltai vállalatba, ennek következtében ez a tranzakció vált a legnagyobb külföldi befektetéssé Málta esetében (Shanghai Power to Acquire 33% of Maltese Utility Enemalta, 2020). A kínai tulajdonrész mértékéről számos eltérő információ látott napvilágot, ugyanakkor az általánosan elfogadott tulajdonrész körülbelül 30%-ra teszik a máltai vállalatban. A montenegrói, mintegy 90 millió eurós beruházás keretein belül a befektetők 20 évre béreltek állami földet, évi 186 057 eurós bérleti díjért. Az állam vállalta, hogy a működés első 12 évében fix 95,99 euró/MWh áramárát és 115 millió eurós ösztönző támogatást biztosít. Ugyanakkor a projekt kapcsán számos korrupciós vád jelent meg. Ezeknek a korrupciós vádaknak az egyik kiemelt feltárója Daphne Caruana Galizia,¹⁶ máltai oknyomozó újságíró, akit 2017-ben gyilkoltak meg. Az újságíró egyik kiemelt ügye, amellyel foglalkozott, a Mozura-befektetés volt, amelynek során nemcsak felmerült később a gyilkossággal gyanúsított máltai üzletember, Yorgen Fenech¹⁷ neve, de számos olyan újsághír látott napvilágot, amely azt

¹⁶ Oknyomozó, elsődlegesen korrupciós ügyekkel foglalkozó újságíró, akivel 2017 októberében autóba rejtett bomba végzett.

¹⁷ Máltai üzletember, akit 2017-ben meggyanúsítottak azzal, hogy köze lehet az újságíró halálához.

kutatta, hogy az üzletember több millió eurós profitra tehetett szert a projekt kezdeti stádiumában. A befektetés másik kiemelt aspektusa magának a cégnek a származási országa, hiszen az Enemalta befektetésén keresztül úgy tűnhet, hogy egy európai uniós befektetés érkezett Montenegróba, ami a tulajdonosi háttér kapcsán, mint kiderült, nem teljesen igaz. Ugyanakkor a projekt megvalósulásának köszönhetően kijelenthetjük, hogy Montenegró az egyetlen nyugat-balkáni országgént meg tudta valósítani az Európai Unió Bizottságának 299/28/EC számú megújulóenergia-direktívájának elvárásait (Turčalo, S. 2020).

5. Boljaretől Barig: az autópálya

Kína beruházásai, melyek a közlekedési infrastruktúra kiépítéseit célozzák, eredetileg a világ perifériális részein indultak meg (Rogelja I. 2020), majd az 1980-es éveket követően bizonyos állami tulajdonú vállalatok a világ más tájaira is „kiléptek” (Rogelja I. 2018). Montenegró földrajzi viszonyaiból adódóan nehezen átszelhető tömegközlekedéssel. Ennek megfelelően az elsődleges közlekedési mód a személygépjármű, amelynek a legnagyobb gátját a 20. század végéig az úthálózat részleges kiépítettsége jelentette. Ennek orvoslására a 2000-es évektől kezdődően nagyfokú autópályák építések, autópálya-konstrukciók kezdődtek az országban. Az egyik kiemelt projekt ennek részeként az az országot átszelő autópálya, amely Bar városát hivatott összekötni Belgráddal, és nyilvánvalóan ezzel Podgorica elérését is biztosítani kellett. A szerb oldalról az építkezés a 2010-es évek elején vette kezdetét, míg Montenegróban 2015-ben indulhatott meg az építkezés. Az építkezés jelentőségéhez még jobban meg kell értenünk azt, hogy ez az autópálya mit is jelenthetne Montenegró számára. A montenegrói autópályákat először a Dél-Adria Területrendezési Terv (1969) említi a tervezési dokumentumokban. A leendő autópályát a Belgrád – Bijelo Polje – Bar irányban, valamint a Splitből Trebinjén keresztül Albániába vezető útvonalon tervezték, amely Montenegró területén haladt volna át. Jugoszláviában a montenegrói tagköztársaság területére vonatkozó első területrendezési tervet 1986-ban fogadták el, amelyet két alkalommal, 1990-ben és 1997-ben módosítottak (History of Development – Bar-Boljare Highway, 2017). A fent említett területi terv fektette le elsőként a tagköztársaság egésze területfejlesztésének általános alapjait. Ennek megfelelően az alábbi útvonalon fektette le a Belgrádot a montenegrói tengerparttal összekötő közúti folyosót. A montenegrói részét a Szerb Köztársasággal határos Boljare régiójából vezették volna Barig: Crnca – Ivangrad Andrijevića – Titograd (Podgorica) – Virpazar – Sozina (alagút) – Bar útvonalon. A Bar-Boljare autópálya-projekt megvalósításának alapfeltételeit a 2008-ban megjelent „Montenegró Területi terve 2020”-ig (Spatial plan of Montenegro until 2020, 2009) című dokumentum rögzítette, amelyet az Ökológiai Minisztérium adott ki. A terv szerint az autópályának 2020-ig kellett volna elkészülnie.

2008 októberében tett javaslatot a Ministry of Sustainable Development and Tourism arra, hogy a fent említett terveknek megfelelően, valamint a frissen kiadott fejlesztési tervnek¹⁸ megfelelően elinduljon az autópálya fejlesztése és építése. 2014 októberében került aláírásra az az egyezség, amelyet a Montenegrói kormányzat és a már említett kínai Exim Bank kötött, amely az autópálya költségeinek 85%-át fedezné, mindezt 1 milliárd dollár, illetve 800 millió euró értékben (Staff 2014). A fennmaradó összeg biztosítását ugyanakkor a montenegrói kormányzat vállalta. Az autópálya megépítésének ugyanakkor nemcsak pusztán infrastrukturális okai lehetnek, hanem az autópálya kérdése összeköthető mind a Morača-kanyon szabályozásának 2014-ben még napirenden lévő problematikájával, mind pedig az „új Selyemút” kiépítésével (Grgić, 2017). Emellett megjelent az a narratíva is, hogy az autópálya projekt sokkal inkább érzelmi alapon dőlt el a DPS vezetése és kifejezetten Milo Đukanović részéről, míg a kínai befektetés jelentőségét pont a menekültválság értékelte fel, hiszen Montenegró kimaradt a görög-macedón-szerb útvonalból, így az országon átívelő autópálya alternatívaként jelent meg a kínai áruk Közép-Európába irányuló mozgásában (Grgić, M. 2017). A kivitelezési szerződést a kormányzat a China Road and Bridge Corporation vállalattal kötötte meg 2014 februárjában,¹⁹ amely az autópálya első, körülbelül 40 kilométeres szakaszát jelentette, ezzel a világ egyik legrágább autópályájává téve a projektet, a maga körülbelül 20 millió eurós kilométerenkénti költségével (Standish & Chapple, 2023).²⁰ A vállalat, valamint a kínai Exim Bank nemcsak, hogy nem kellett másokkal versenyezzen a projekt elnyeréséért, de a feltételeket is a kínai fél diktálta (Grgić, M. 2017). Mindezt annak ellenére, hogy a korábban megjelent hatástanulmányok és az Európai Unió kifejezetten problémásnak találta a hitelszerződést.²¹ A kínai Exim Bankkal kötött hitelszerződés részleteit megismerhette a közvélemény,²² melyből kitűnik, hogy a visszafizetést az Exim Bank felé 20 évben állapították meg, 6 éves türelmi idővel, így a hitel visszafizetését 2021-ben kellett megkezdeni. Ez két szempontból is fontos időszak, hiszen nem csak a világválság által sújtott időszak utáni évekről beszélünk, de a szakértők szerint Podgorica szerencsésére a 20 éves visszafizetési periódus hosszúnak tekinthető (Pavličević, D. 2019a). Ugyanakkor a kivitelezés csúszását követően megjelentek olyan olvasatok (Paccalin, C. – Gilberg, D. 2021), hogy a szerződés 8.1-es cikke, amely a visszafizetés meghúzását taglalja, arra teremt lehetőséget, hogy Kína montenegrói területekhez jusson, ideálisan Bar kikötőjéhez. A szerződés másik pontja ugyanakkor még azt is tartalmazza, hogy a felek közötti esetlegesen felmerülő nézeteltéréseket Kína törvényeinek megfelelően rendezik, kínai bíróság előtt. Természetesen a Bar kikötőjéről szóló, sajtóban megjelent hírek (Kajosevic, S. 2021) akár spekulációnak is tekinthetők, de abban az esetben, ha az autópálya végül megépül, a kikötő birtoklása kiváló lehetőséget teremtene Kínának arra, hogy az

¹⁸ Detaljni Prostorni Plan Autoputa: Bar-Boljare

<https://web.archive.org/web/20180627173428/http://www.mrt.gov.me/files/1246348986.pdf> Letöltés dátuma: 2023.01.05.

¹⁹ A kínai vállalatot megelőzően a 2000-es évek elejétől több más vállalat irányába próbálkozott a montenegrói kormányzat, azonban a pénzügyi biztosítékok hiányában mind a horvát Konstruktor, mind a görög-izraeli Aktor-HCH kihátrált a beruházásból.

²⁰ A rendkívül magas árak mellett sok esetben azt az indokot hozták fel a kormányzat képviselői, hogy a különleges földrajzi adottságok különleges megoldásokat követelnek.

²¹ Is China's influence in the Western Balkans positive for the region? <https://www.euronews.com/my-europe/2021/05/07/is-china-s-influence-in-the-western-balkans-positive-for-the-region>. Letöltés dátuma: 2023.03.07.

²² Predsjedniku Skupštine Crne Gore. https://www.documentcloud.org/documents/20488741-mne_2014_432/ Letöltés dátuma: 2023.01.05.

áruit rövidebb idő alatt juttassa el Közép-Európába a Bar-Belgrád-Budapest útvonalon keresztül. Ebbe a mintázatba illik az is, hogy Kína számos kikötőben van jelen a régióban.

A 2015-ben megkezdett kivitelezés hosszas várakozásokat követően 2022-re érett be. A nyár folyamán nyitották meg az első, alig több mint 40 kilométeres szakaszát az autópályának. Az autópálya átadásán nem csak Milo Đukanović elnök, hanem Dritan Abazović miniszterelnök is feltűnt, aki korábbi nyilatkozataival ellentétben pozitívan nyilatkozott az új autópályaszakasz megnyitásáról.²³ Ugyanakkor azt is ki kell emelni, hogy Abazović beszéde és a „hirtelen enyhülés” Kína és a projekt irányába nem értelmezhető a belpolitikai folyamatok figyelembe vétele nélkül. Ekkorra Abazović és kabinete körül olyannyira elfogyott a támogatottság, hogy minden alkalommal megpróbálta a miniszterelnök saját sikereként beállítani az éppen aktuális eseményeket, mindezt azonban hiába, hiszen a nyár végén megvonták a kormányzat támogatását egy bizalmatlansági szavazás eredményeként.

Ugyanakkor a megnyitót beárnyékolta az a tény, hogy egy évvel korábban, 2021-ben Montenegró már nehéz helyzetben találta magát a kínai hitel visszafizetését illetően. A COVID-19 által sújtott éveket követően Montenegró kormánya már 2021-ben jelezte, hogy a hitelfeltételeknek megfelelő visszafizetés problémát okozhat az országnak. 2021 folyamán, az akkor még miniszterelnök-helyettes Dritan Abazović az Európai Unió segítségét kérte a hitel kapcsán, azonban a közösség a görög példa miatt nem vállalta, hogy Montenegró segítségére siet. Külön érdekesség, hogy a Podgorica és Brüsszel közötti dialógusban is felmerült a montenegrói „tengerpart” egy részének kínai tulajdonba kerülése (Kajosevic, S. 2021). Ugyanakkor az év nyarára, a kormánynak sikerült megegyezésre jutnia²⁴ francia, valamint amerikai bankokkal annak érdekében, hogy az Exim Banktól felvett hitelt törleszteni tudja. 2022 fontos kérdése az volt, hogy Montenegrónak sikerül-e befektetőt találnia, hogy az autópályaépítést folytatni tudja (Kajosevic, S. 2022), a következő, mintegy 23 kilométeres szakasszal, míg az év nyarán Podgorica a második részletet is törlesztette az Exim Bank felé (Ralev, R. 2022).

A legnagyobb problémája ugyanakkor várhatóan Podgoricának továbbra is a hitel visszafizetése lesz. A montenegrói Pénzügyminisztérium 2022 márciusában megjelent jelentése²⁵ alapján a 690 millió eurós tartozása 2021 végén az ország GDP-jéből majdnem 14%-ot tett ki, míg a teljes külföldi hitelállomány több mint 18 %-át a kínai hitel teszi ki. Ehhez hozzátartozik az is, hogy a törlesztések ellenére a Pénzügyminisztérium kimutatásai alapján az ország hitelállománya nem csökkent, hanem nőtt az elmúlt években (2. ábra)

²³ Otvorena prva dionica autoputa Bar – Boljare (Smokovac – Mateševo).

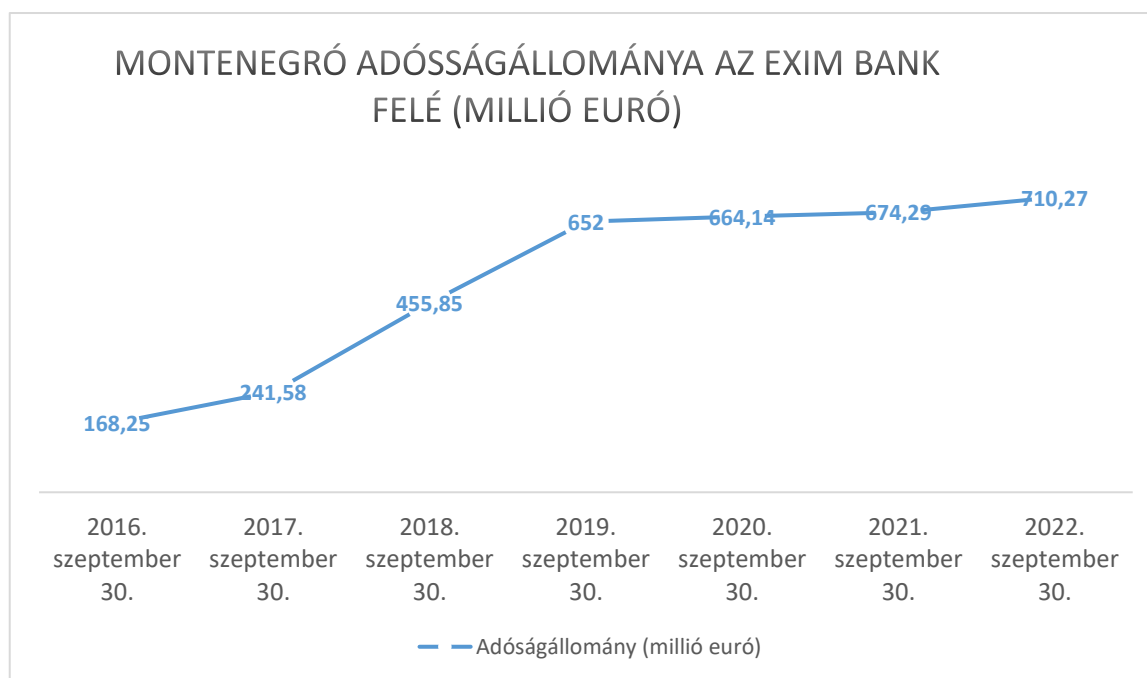
https://www.youtube.com/watch?v=D_XhyyFSGZI&t=14s. Letöltés dátuma: 2023.03.05.

²⁴ Palmer: Hedžnig aranžman će ograničiti uticaj Kine u Crnoj Gori.

<https://www.slobodnaevropa.org/a/metju-palmer-sad-kina-crna-gora-dug/31351044.html> Letöltés dátuma: 2023.03.06.

²⁵ Report on the General Government debt of Montenegro as of December 31, 2021.

<https://www.gov.me/en/article/report-on-the-general-government-debt-of-montenegro-as-of-december-31-2021> Letöltés dátuma: 2023.03.02.



2. ábra: Montenegró kínai hitelállományának változása 2016-2022 között

Forrás: A montenegrói Pénzügyminisztérium kimutatásaiból a szerző által összeállított táblázat. Részletes adatok: <https://www.gov.me/en/mif>

6. Változás, válaszút?

A 2020-as parlamenti választások hatalmas változást hoztak Montenegró életében, amely a Kínával fennálló kapcsolatokra is kihatással volt (Šebok, F. 2022). A Jugoszlávia felbomlása óta regnáló DPS nem csak elvesztette a parlamenti választásokat, de Montenegró életében egy újnak tekinthető, addig ellenzéki koalíció került hatalomra. A DPS és vezetője, Milo Đukanović kormányzása során a korrupciós vádak ellenére a 2010-es évek második felében nagy támogatást élvezett számos nyugati ország részéről. Bár a legtöbb szavazatot a 2020-as választásokon is DPS szerezte meg, ám a parlamenti többséget koalíciós partner híján nem tudta magának biztosítani. A kormányra kerülő koalíció legerősebb pártja a Demokratikus Front bár erős ruszofil és szerbbarát elemeket mutatott, azonban a NATO-tagság felülvizsgálata nem merült fel. Ugyanakkor a választásokat követően a Kínával folytatott viszony gyengülését eredményezte Zdravko Krivokapić miniszterelnök és új kormányának beiktatása. Az új kormányzat érezhetően csökkenteni kezdte a Kína és Montenegró közötti kapcsolatok intenzitását. Például a pekingi montenegrói nagykövetség a 2020-as választásokat követően nem sokkal már csak csökkentett létszámmal és ügyvivői szinten folytatta működését (Šebok, F. 2022).

Podgorica Pekinghez való hozzáállásának legszembetűnőbb változása a 2021. októberi ENSZ-közgyűléshez köthető, amikor az ujjur autonóm régiókkal kapcsolatos nyilatkozatot 42 országgal egyetemben Podgorica is aláírta (Amt, A. 2022). Ugyanakkor a jelek szerint a teljes régióban lassulhat a kínai előretörés, hiszen az elmúlt évek során egyre kevesebb kiemelt kínai projekt került

elindításra, míg a „zászlóshajó projektek” vagy befejeződtek (Pupin- és Peljesac-híd), vagy zátonyra futni látszanak (Rogelja, I. 2022). Ugyanakkor jelenleg az látszik, hogy a 2020-as választási eredmények nem hozták el azt a változást a nyugat-balkáni államban, amelyre előzetesen számítani lehetett, hiszen Zdravko Krivokapić rövid életű kormányzatát követően Dritan Abazović kormányzata sem tudta a belpolitikai stabilitást elhozni, ez pedig azt is jelentette, hogy a Kínával folytatott viszony, valamint az autópályafejlesztés egyre égetőbb kérdése háttérbe szorult a belpolitikai csatározások miatt.

Bár a Kínával fenntartott kapcsolatok lehetőséget teremtettek arra 2010 és 2020 között, hogy a két ország gazdaságilag szorosabban is összekapcsolódjon, a Kína által nyújtott támogatások tekintetében a kelet-ázsiai ország a montenegrói lakosok körében továbbra is elmarad az Európai Unióval, valamint az Egyesült Államokkal szemben (International Republican Institute, 2022). Ugyanakkor Kína megítélése továbbra is pozitívnak tekinthető Montenegróban, bár az elmúlt két évben nőtt azok aránya, akik a kínai befektetések jótékony hatásán túl úgy vélik, hogy ezek politikai elvárásokat is magukban hordozhatnak (International Republican Institute, 2022).

2023 márciusában elnökválasztást tartanak Montenegróban, melynek az egyik kiemelt kérdése az, hogy Milo Đukanović meg tudja-e tartani hatalmát.²⁶ A politikus neve nemcsak összefort az autópályaprojekttel, de az egyik fő felelőse annak, hogy a projekt ilyen kondíciókkal valósul meg az országban. Az elnökválasztás kimenetele befolyásolhatja a montenegrói politika viszonyrendszerét Kínával, ám a régió és ezen belül Montenegro elköteleződése az Európai Unió irányába lényegében megkérdőjelezhetetlen (Grgić, M. 2017), ugyanakkor a Kína irányába megjelenő kitértség az integráció szempontjából kérdéseket vethet fel (Pavličević, D. 2019).

7. Konklúzió

A kelet-ázsiai állam térnyerése kapcsán azt figyelhetjük meg a Nyugat-Balkánon és Montenegró esetében is, hogy az alapvetően gazdasági jellegű beruházásoknak két kiemelt területe van, az építőiparon belül a közlekedési infrastruktúra kiépítésében megvalósuló projektek és az energetikai beruházások (Pavličević, D. 2018). Ezen beruházásoknak a megvalósulási körülményei mindenképpen vitathatónak tekinthetők, ugyanakkor, ha csak a megvalósulást vizsgáljuk, akkor ezen beruházások az európai uniós integráció esetében előre is mozdíthatják a csatlakozási tárgyalásokat. Azonban magának a beruházásoknak a formai megvalósulása miatt, e projektek számos esetben több kárt okoznak az európai uniós integráció szempontjából, mint amennyit használnak.

Meglátásom szerint, a kínai kormányzatnak alapvetően nem érdeke Montenegró európai uniós integrációja. Elsődlegesen azért, mert az európai uniós tagság esetében a Montenegróba irányuló támogatások mértéke az Európai Unió részéről nagyobb volumenű lenne ki, ennek megfelelően Podgorica sok beruházás esetén nem szorulna kínai finanszírozásra. Érdekes lehet azt is figyelembe venni, hogy a korrupció visszaszorítása, mint a csatlakozás egyik sarokköve Montenegró esetében magában hordozná azt, hogy a nagyobb beruházások átláthatósága nagyban növekedne a

²⁶ A 2023. évi montenegrói elnökválasztás győztese Jakov Milatović, a liberális és Európa-párti Europe Now Mozgalom egyik alapítója lett.

jelenlegi helyzethez képest. Ez azt is jelentené, hogy a nyugat-balkáni infrastrukturális beruházások, melyek sok esetben a korrupció melegágyainak tekinthetők (Grgić, M. 2017) sokkal inkább a pénzügyi szempontok figyelembevételével dőlhetnek el, amely nem a kínai beruházások térnyerését jelentené. Az érme másik oldalán megjelenik ugyan, hogy a jelenleg Montenegróban zajló kínai befektetések egy integrációval az Európai Unióba kerülnének. Ezzel jelentőségük akár fel is értékelődhet, ugyanakkor az elmúlt évek tapasztalatai alapján kijelenthető, hogy Kína jelenléte már stagnál a projektek terén, nem csak Montenegróban, de a régióban is. Bár a régóta húzódnó, problémás projektekre megoldást jelentenek a kínai hitelek, beruházók, valamint kivitelezők, a montenegrói államnak és a mindenkori kormánzatnak mindenképpen mérlegelnie kell azokat a járulékos és nem járulékos költségeket, amit egy-egy ilyen projekt jelent.

A legérzékenyebb példája Kína montenegrói térnyerésének az az autópálya projekt, amelynek során az ország pénzügyi stabilitása is megkérdőjeleződött egy olyan kínai befektetés eredményeként, amelynek a teljes kifutását a mai napig sem ismerjük. Ennek megfelelően várhatóan az elkövetkezendő évek, valamint a 2023-as elnök- és a 2024-es parlamenti választás egyik nagy kérdése lesz, hogy miként tudja újra definiálni Podgorica a Pekinghez fűződő viszonyát.

Irodalomjegyzék

- AMT, A. (2022): *Cross-regional joint statement on the Human Rights Situation in Xinjiang, October 21. Permanent Mission of the Federal Republic of Germany to the United Nations.* <https://new-york-un.diplo.de/un-en/news-corner/-/2491088>
- BALKAN GREEN ENERGY NEWS (2018): *More bids expected for Morača HPPs construction.* <https://balkangreenenergynews.com/bids-expected-moraca-hpps-construction/> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- CHINESE CONSORTIUM TO RECONSTRUCT MONTENEGRO'S ONLY COAL POWER PLANT (é.n.): *Xinhua English.news.cn.* (2020.06.10.). http://www.xinhuanet.com/english/2020-06/10/c_139127139.htm (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- GOSPIC, D. (2018): *Kinezi zainteresovani za drugi blok TE Pljevlja. Najnovije Vijesti Iz Pljevalja.* <https://pvportal.me/2018/05/kinezi-zainteresovani-za-drugi-blok-te-pljevlja/>
- GOVERNMENT OF MONTENEGRO TO BUY TWO CHINESE MERCHANT SHIPS (é.n.): (2011.11.02.). <https://www.ekapija.com/en/news/269472/government-of-montenegro-to-buy-two-chinese-merchant-ships> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- GRGIĆ, M. (2017): Chinese infrastructural investments in the Balkans: political implications of the highway project in Montenegro. *Territory, Politics, Governance* 7 (1), pp. 42–60. doi: [10.1080/21622671.2017.1359106](https://doi.org/10.1080/21622671.2017.1359106) (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- HISTORY OF DEVELOPMENT – BAR-BOLJARE HIGHWAY (2017): <https://web.archive.org/web/20190531014651/https://www.bربولjare.me/en/history/> (Letöltve: 2023. 08. 30.).

- INTERNATIONAL REPUBLICAN INSTITUTE (2022): *Western Balkans Regional Survey | January-February 2022*. International Republican Institute. <https://www.iri.org/resources/2022-western-balkans-regional-survey--january-february-2022/>
- JOVIČIĆ, B. (2015): Chinese firm seen for construction of large HPPs. *Balkan Green Energy News*. <https://balkangreenenergynews.com/chinese-firm-seen-for-construction-of-large-hpps/> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- KAJOSEVIC, S. (2019): Montenegrin Activists Urge End to Hydropower Plant Construction. *Balkan Insight*. <https://balkaninsight.com/2019/05/21/montenegrin-activists-urge-end-to-hydropower-plant-construction/> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- KAJOSEVIC, S. (2021): Montenegro Hopes EU Will Help it Repay Chinese Highway Loan. *Balkan Insight*. <https://balkaninsight.com/2021/04/15/montenegro-hopes-eu-will-help-it-repay-chinese-highway-loan/> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- KAJOSEVIC, S. (2022): Montenegro Seeks Cash to Build Highway's Second Phase. *Balkan Insight*. <https://balkaninsight.com/2022/08/03/montenegro-seeks-cash-to-build-highways-second-phase> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- MINISTARSTVO EKONOMIJE SLUŽBA ZA ODNOS E S JAVNOŠĆU (2015): *Potpisan Memorandum o razumijevanju između Vlade Crne Gore i NORINCO International Cooperation Ltd*. <https://www.gov.me/clanak/153673--potpisan-memorandum-o-razumijevanju-izmedu-vlade-crne-gore-i-norinco-international-cooperation-ltd> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- MONTENEGRO FINALLY CANCELS PLJEVLJA II COAL POWER PLANT (2019): *Bankwatch*. <https://bankwatch.org/blog/montenegro-finally-cancels-pljevlja-ii-coal-power-plant> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- PACCALIN, C. – GILBERG, D. (2021): Reporters - Montenegro's billion-dollar road to nowhere. *France 24*. <https://www.france24.com/en/tv-shows/reporters/20211126-montenegro-s-billion-dollar-road-to-nowhere> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- PAVLIČEVIĆ, D. (2018): 'China Threat' and 'China Opportunity': Politics of Dreams and Fears in China-Central and Eastern European Relations. *Journal of Contemporary China* 27 (113), pp. 688–702.
- PAVLIČEVIĆ, D. (2019a): A Power Shift Underway in Europe? China's Relationship with Central and Eastern Europe Under the Belt and Road Initiative. *International Political Economy Series*, pp. 249–278.
- PAVLIČEVIĆ, D. (2019): Structural power and the China-EU-Western Balkans triangular relations. *Asia Europe Journal* 17 (4), pp. 453–468.
- PAVLOVA, I. (2010): *Montenegro Borrows \$47.4 Mln from China to Buy Two Chinese Cargo Ships*. <https://seenews.com/news/montenegro-borrows-474-mln-from-china-to-buy-two-chinese-cargo-ships-192288> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- RALEV, R. (2022): *Montenegro repays second instalment of China's Exim Bank loan*. <https://seenews.com/news/montenegro-repays-second-instalment-of-chinas-exim-bank-loan-770351> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- ROGELJA, I. (2020): Concrete and coal: China's infrastructural assemblages in the Balkans. *Political Geography* 81, 102220.

- ROGELJA, I. (2022): China's waning influence in Southeast Europe | East Asia Forum. *East Asia Forum*. <https://www.eastasiaforum.org/2022/12/17/chinas-waning-influence-in-southeast-europ> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- ROGELJA, I. (2018): "The Belt and Road Initiative Before and Beyond the 19th Party Congress." In: BROWN, K. ed. *The Chinese 19th Party Congress: Outcomes and Objectives*. World Scientific Press, Singapore, pp. 23–54.
- ŠEBOK, F. (2022). Montenegro's Growing Distance from China. *Chinaobservers*. <https://chinaobservers.eu/montenegros-growing-distance-from-china/> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- SHANGHAI POWER TO ACQUIRE 33% OF MALTESE UTILITY ENEMALTA (2020): *Enerdata*. <https://www.enerdata.net/publications/daily-energy-news/shanghai-power-acquire-33-maltese-utility-enemalta.html> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- SPATIAL PLAN OF MONTENEGRO UNTIL 2020 (2009): Government of Montenegro. <https://www.gov.me/en/documents/b57f5f50-6f9c-4c27-ba86-122f5166b126> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- STAFF, R. (2014). *Montenegro, China's Exim Bank agree \$1 billion highway deal*. U.S. <https://www.reuters.com/article/montenegro-highway-idUSL5N0SP4BI20141030> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- STANDISH, R. – CHAPPLE, A. (2023): *A Journey Along Montenegro's \$1 Billion Chinese-Built Highway*. RadioFreeEurope/RadioLiberty. <https://www.rferl.org/a/montenegro-billion-dollar-chinese-highway/32217524.html> (Letöltve: 2023. 08. 30.).
- TOMOVIC, D. (2018): Serbian Church in Montenegro Slams Planned Dams. *Balkan Insight*. <https://balkaninsight.com/2016/12/27/serbian-church-slams-montenegro-s-plan-to-dam-moraca-river-12-26-2016-1/> (Letöltve: 2023. 08. 30.).