

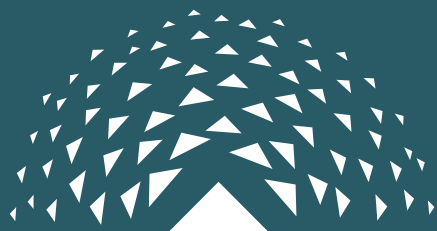
Lejátszott mérkőzés?

Kínai–japán gazdasági erőviszonyok Délkelet-Ázsiában (2.)

Done Deal?

Sino–Japanese Economic Power Relations in Southeast Asia (2)

GORECZKY PÉTER



KKI-elemzések

A Külügyi és Külgazdasági Intézet időszaki kiadványa

Kiadó:

Külügyi és Külgazdasági Intézet

Lektorálta:

Baranyi Tamás Péter

Szöveggondozás és tördelés:

Tevelyné Kulcsár Andrea

A kiadó elérhetősége:

H-1016 Budapest, Bérc utca 13-15.

Tel.: + 36 1 279-5700

E-mail: info@ifat.hu

<http://kki.hu>

Jelen elemzés és annak következtetései kizárólag a szerző magánvéleményét tükrözik, és nem tekinthetők a Külügyi és Külgazdasági Intézet, a Külgazdasági és Külügyminisztérium, illetve Magyarország Kormánya álláspontjának.

© Goreczky Péter, 2020

© Külügyi és Külgazdasági Intézet, 2020

ISSN 2416-0148

Összefoglaló: Kína gazdasági befolyása egyértelműen növekszik Délkelet-Ázsiában, pedig a térség évtizedekig Japán gazdasági érdekszférájába tartozott. Az elemzés arra a kérdésre keresi a választ, hogy Tokió ennek ellenére megőrizheti-e a befolyását Pekinggel szemben az ASEAN régióban az infrastruktúra-fejlesztés, illetve a hivatalos fejlesztési támogatások terén. A két ország versengése e területen elsősorban nem geopolitikai okokra vezethető vissza: az infrastruktúra-fejlesztési stratégiájukat mindenekelőtt piaci terjeszkedési megfontolások vezérik. Ennek megfelelően a japán kormány is rendelkezik – a kínai Övezet és Út Kezdeményezéstől független – saját stratégiai elképzeléssel arról, hogyan kapcsolná össze a térség országainak a gazdaságát. A korlátozottan rendelkezésre álló adatok szerint Kína még mindig jóval kevesebbet fordít hivatalos fejlesztési támogatásokra, mint Japán. Bár akadnak az együttműködést szorgalmazó kezdeményezések, várhatóan mindkét ország a maga útját fogja járni, amit Délkelet-Ázsia hatalmas infrastruktúra-fejlesztési igénye lehetővé is tesz.

Kulcsszavak: Kína, Japán, ASEAN, Délkelet-Ázsia, infrastruktúra-fejlesztés

Abstract: *It is obvious that China's economic leverage increases in Southeast Asia, which region has been a part of Japan's sphere of economic influence for decades. The aim of this policy brief is to analyse whether Japan could maintain its economic influence against China in the ASEAN region in terms of infrastructure development and official development assistance. Competition between the two countries in this field does not originate primarily from geopolitics; infrastructure development strategies are driven basically by market expansion considerations. Accordingly, the Japanese Government has its own strategic plan on connecting the region's countries, independently from China and the Belt and Road Initiative. Based on limited data available, China still spends much less on official development assistance compared to Japan. Although there are initiatives for cooperation, the two countries are expected to follow their own way, which is possible considering the huge need for infrastructure development in Southeast Asia.*

Keywords: *China, Japan, ASEAN, Southeast Asia, infrastructure development*

BEVEZETÉS

Japán évtizedek óta meghatározó szerepet tölt be Délkelet-Ázsia gazdasági életében, Kína befolyásának a növekedése azonban új erőviszonyokat teremt a régióban. A kétrészes elemzés arra a kérdésre keresi a választ, hogy Japán az ASEAN térségben megőrizheti-e a gazdasági befolyását Kínával szemben. Az első rész a közvetlen tőkeberuházások alakulását és az egyre meghatározóbb szerepet játszó technológiai iparban végrehajtott befektetéseket elemezve vizsgálta a szigetország szerepét az ASEAN régióban, összehasonlítva azt Kína jelenlétével.



Az elemzés második része az infrastruktúra-fejlesztés, illetve a hivatalos fejlesztési támogatások területét veszi górcső alá, miközben ugyanarra a kérdésre keresi a választ.

A JÁTÉK NEVE: INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉS KÜLFÖLDÖN

Tokió [az 1970-es évek végén kezdett nagyszabású infrastruktúra-fejlesztési projekteket](#) finanszírozni a térségben, szoros összefüggésben a japán cégek termelésihálózat-építési tevékenységével. Peking csak jóval később, a 2000-es években mutatott először érdeklődést a délkelet-ázsiai infrastruktúra-fejlesztés iránt. Akkor [Jünnan tartomány javasolta](#) több ízben is az ASEAN-országokkal való szállítmányozási összeköttetés fejlesztését. A nagy áttörést azonban kétségkívül az Övezet és Út Kezdeményezés (*Belt and Road Initiative*, BRI) hozta meg. A 2013-ban – még Új Selyemút Gazdasági Övezetként – [bejelentett](#) stratégiai terv kiemelten kezeli a térség közlekedési és szállítmányozási hálózatainak a fejlesztését és összeköttetését. A BRI bejelentése óta Kína megaprojektje vált a viszonyítási ponttá a régióban megvalósítandó szinte valamennyi nagyszabású infrastruktúra-fejlesztési elképzelés esetében.

Tokiónak azonban már előzőleg megvolt a saját elképzelése arról, milyen stratégiát kíván követni Délkelet-Ázsiában az infrastruktúra-fejlesztés terén. 2010-ben a japán kormány megbízásából a [Japan's Economic Research Institute for ASEAN and East Asia](#) kutatásokat végzett, majd közzétett egy tanulmányt [Átfogó Ázsia-fejlesztési terv](#) (*Comprehensive Asia Development Plan*, CADP) címmel. Az írás szerint az országnak a régióbeli infrastruktúra-fejlesztési célja továbbra is az, hogy segítse a japán cégek termelési hálózatainak a kiépülését. A vízió három pillérre épül. Ezek: a Kelet–Nyugati Gazdasági Folyosó, amely a vietnami Đà Nẵng kikötőjét köti össze Laoszon és Thaiföldön keresztül Mianmar délkeleti tengerpartjával; a Déli Gazdasági Folyosó, amely Ho Si Minh-várost, Phnompent és Bangkokot köti össze, és meghosszabbítható a dél-mianmari Dawei kikötőjéig (1. ábra); a Tengeri ASEAN Gazdasági Folyosó, amely Brunei, Malajzia, Szingapúr, Indonézia és a Fülöp-szigetek kikötőfejlesztését és infokommunikációs hálózatait hangolná össze.

2012-ben a japán kormány [Infrastructure System Export Strategy](#) néven megalkotta az infrastruktúra-exportra vonatkozó stratégiáját, 2013 júniusában pedig – vagyis szintén még a BRI bejelentése előtt – közzétette az ország saját gazdaságának a fellendítésére vonatkozó stratégiai tervét ([Japan Revitalization Strategy – Japan Is Back](#)). Ez utóbbi az infrastruktúra-beruházásokat Japán külföldi üzletfejlesztési tevékenységének a kiemelt területeként azonosítja. A megkülönböztetett figyelem nem véletlen. A japán gazdaság stagnálása és a társadalom öregedéséből fakadó munkaerőhiány fokozatosan arra ösztönözte a helyi építőipari cégeket, hogy külföldi piacok felé forduljanak.

1. ábra

A Kelet–Nyugati és a Déli Gazdasági Folyosó az Indokínai-félszigeten



A fentiekből látható, hogy a japán kormány Kínától és a BRI-től függetlenül is rendelkezik – a saját érdekein alapuló – stratégiai elképzeléssel arról, hogyan kapcsolná össze a térség országainak a gazdaságát. Az ország építőipari vállalatai számára pedig a kínai versenytársaikkal való rivalizálás ellenére is vonzó üzleti lehetőségeket kínál az ASEAN térség.

Mindez nem jelenti azt, hogy a BRI bejelentése után ne kapott volna egészen új színezetet Japánnak a térség gazdaságai összekapcsolására irányuló törekvése. Az Abe Sinzó japán miniszterelnök által 2015 májusában bejelentett Partnerség a Minőségi Infrastruktúráért ([Partnership for Quality Infrastructure](#), PQI) program már érzékelhetően a kínai megaprojektekre reagált. A PQI alapítói kiemelték, hogy a „minőségi infrastruktúra elsőre drágábbnak tűnhet, ugyanakkor a tartóssága, könnyű kezelhetősége és környezetbarát jellege hosszú távon költséghatékony megoldássá teszi”. A megfogalmazásban nem nehéz felfedezni, hogy Japán nagyon is tudja, hogy a költségszint tekintetében sokszor verhetetlen kínai cégek konkurenciát jelentenek, ezért igyekszik más tényezők hangsúlyozásával megkülönböztetni magát, és megőrizni a versenyképességét az ázsiai infrastruktúra-fejlesztési piacon. Kína nyomasztó gazdasági ereje tudatában Japán a minőséget azonosította piaci részként, és 2017-ben, a G7-elnöksége idején el is fogadtatta azokat az irányelveket ([G7 Ise-Shima Principles for Promoting Quality Infrastructure Investment](#)), amelyek erősíthetik a pozícióit a versenyben. Annak érdekében pedig, hogy a pénzügyi források terén is tartani tudja a lépést, Japán 2015-ben – az [Ázsiai Fejlesztési Bankkal](#) (Asian Development Bank, ADB) közösen – a következő öt évre szólóan összesen **110 milliárd dollárt ajánlott fel ázsiai „minőségi” infrastruktúra-beruházásokra**. Feltehetően nem véletlen, hogy az összeg nagyon hasonlít a Kínához szorosan kapcsolódó, **2014-ben alapított Ázsia Infrastrukturális Befektetési Bank** (Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB) 100 milliárd dolláros induló tőkéjéhez.



A kínai–japán rivalizálás tehát kétségtelenül megfigyelhető az infrastruktúra-fejlesztés terén, azon belül is különösen a gyorsvasútépítési projektekben. Jó példa a jelenségre az indonéziai Jakarta–Bandung-gyorsvasútvonal megépítése: a [7,6 milliárd dolláros üzletet 2015-ben kínai vállalatok szereztek meg](#) a japán versenytársaik elől. Döntő tényezőnek bizonyult, hogy a kínai vezetésű konzorcium nem igényelt hitelgaranciát vagy egyéb pénzügyi biztosítékot az indonéz kormánytól, míg az a japán támogatással megvalósuló projektek esetében rendszerint követelmény. A régió egyik legnagyobb infrastruktúra-fejlesztési projektje japán részről tehát kudarcnak bizonyult, azonban elindította az ország által nyújtott ilyen jellegű támogatások reformját. A Partnerség a Minőségi Infrastruktúráért program már nem minden esetben írt elő hitelgaranciát a fogadó ország kormánya számára. A térség legszegényebb országaiban, Laoszban, Kambodzsában és Mianmarban a projektek többsége ebbe a „könnyített” kategóriába eshet.

Japán felismerte azt is, hogy az infrastruktúra-exportban kulcsszerepet játszanak a magánszektor vállalatai. Ennek megfelelően több olyan intézkedést is hozott, amely a vállalati szférát igyekszik mozgósítani. 2014-ben létrehozta a [Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport and Urban Development](#) (JOIN) nevű szervezetet, amely a közlekedés- és városfejlesztési projektekben részt vevő magánvállalatokat hivatott támogatni, közös befektetések, a kockázatok megosztása és a tárgyalások elősegítése révén. 2016-ban a japán kormány új üzleti lehetőségek feltárására irányuló akciótervet fogadott el, 2018-ban pedig olyan törvényt hagyott jóvá, amely a közsféra támogatásával megkönnyíti a japán vállalatoknak, hogy nagyszabású infrastruktúra-projektekben vegyenek részt külföldön.

Felmerül a kérdés, hogy mindez mire elég akkor, ha a rivális versenyző napjaink felemelkedőben levő gazdasági szuperhatalma. Kína növekvő gazdasági ereje és a BRI az egyik [kedvenc témája a világsajtónak](#), s ez alapján könnyű azt feltételezni, hogy Délkelet-Ázsiában nincs helye más játékosnak az infrastruktúra-fejlesztési piacon. A statisztikák azonban egészen más képet mutatnak. A Fitch Solutions 2019-es adatai szerint a régió hat legnagyobb gazdaságában jelenleg is futó japán támogatású projektek értéke közel másfélszerese a kínaiak összértékének. Az Indonéziát, Malajziát, a Fülöp-szigeteket, Szingapúrt, Thaiföldet és Vietnámot érintő japán projektek értéke 367 milliárd dollár, míg a kínai háttérrel futó fejlesztéseké 255 milliárd dollár.

Az egyes ASEAN-országok szempontjából kényelmesnek tűnik, hogy két gazdasági nagyhatalom verseng azért, hogy részt vehessen a régió infrastruktúra-hálózatainak a fejlesztésében. Az ASEAN mint tömörülés számára azonban a történetnek van árnyoldala is. Az ASEAN ugyanis saját tervvel rendelkezik a térség összekapcsolására vonatkozóan ([Master Plan on ASEAN Connectivity](#)), amely nem feltétlenül van összhangban azzal, ahogyan az egyes tagországok az új infrastrukturális kapcsolataikat építik ki Kínával. Másrészt a japán és a kínai gyorsvasúthálózatok eltérő technológiát használnak, ami kompatibilitási problémákat okozhat az ASEAN-tagországok vasúthálózatai között.

HIVATALOS FEJLESZTÉSI TÁMOGATÁSOK

A hivatalos fejlesztési támogatások (*official development assistance*, ODA) gyűjtőnév azt a pénzügyi és technikai segítségnyújtást takarja, amelyet egyes kormányok a gazdasági együttműködésük részeként nyújtanak a fejlődő országoknak. A kétoldalú ODA magában foglal egyes projektek megvalósításában való technika együttműködést, adományokat, kölcsönöket (esetenként a magánszektor bevonásával), illetve egyéb támogatási formákat (például önkéntesek küldését). Japán részéről a [Japan International Cooperation Agency](#) (JICA) a finanszírozás lebonyolításáért felelős kormányzati szerv, amely az OECD Fejlesztési Segítségnyújtási Bizottságának (*OECD Development Assistance Committee*, DAC) tagjaként a tevékenységét transzparens módon, a nemzetközi normák szerint végzi. Ennek megfelelően [éves jelentésben](#) teszi közzé az adott időszakra vonatkozó ODA-statisztikákat. A legfrissebb, 2019-es éves jelentést és az elmúlt tíz év statisztikáit vizsgálva (1. táblázat) látható, hogy két – negatív, illetve pozitív irányba kiugró – évet (2011 és 2012) leszámítva az ASEAN országaiba áramló japán ODA értéke nagyságrendileg nem változott.

[1. táblázat](#)

Az ASEAN-országokba áramló japán ODA értéke (milliárd jen)

Költségvetési év	ASEAN-országokba irányuló ODA	Változás az előző évhez képest
2018	323,6	+5,6%
2017	306,4	-13,5%
2016	354,1	-9,1%
2015	389,7	+8,5%
2014	359,3	-6,0%
2013	382,0	-34,2%
2012	580,1	+103,2%
2011	285,6	-9,4%
2010	315,3	-16,9%
2009	379,4	-

A viszonylagos állandóság és kiszámíthatóság a célországok tekintetében is igaz: az ASEAN régión belül többnyire ugyanazok az országok részesedtek a leginkább a japán ODA-forrásokból (2. táblázat).



2. táblázat

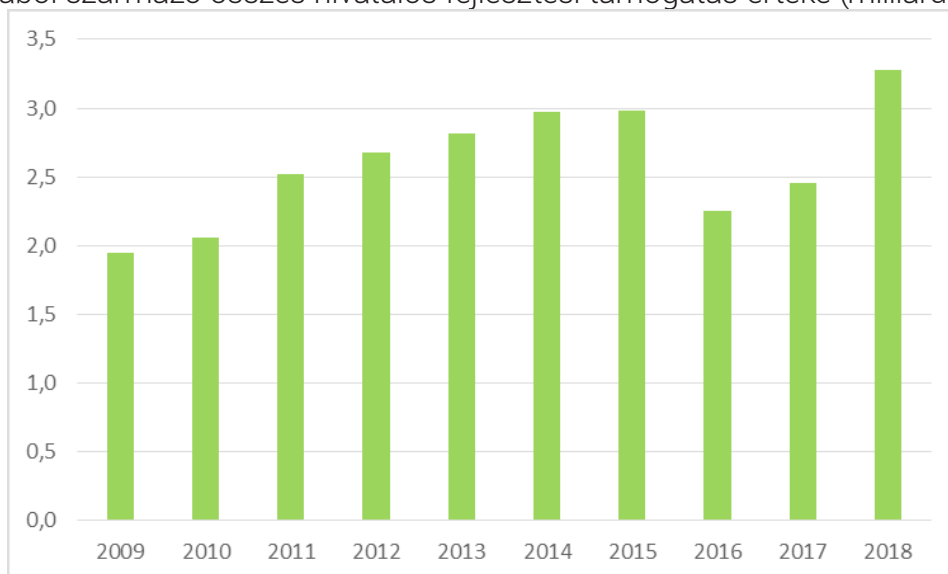
Az ASEAN régióba érkező japán ODA első három célszága

	1.	2.	3.
2018	Vietnam	Indonézia	Fülöp-szigetek
2017	Vietnam	Indonézia	Fülöp-szigetek
2016	Vietnam	Thaiföld	Indonézia
2015	Vietnam	Indonézia	Mianmar
2014	Vietnam	Fülöp-szigetek	Indonézia

Kína vonatkozásában hasonló részletességű adatok nem állnak rendelkezésre. Az ország nem tagja az adományozó országok DAC-csoportjának, így nem érhető el olyan hivatalos adatbázis, amely mutatná, hogy Peking mely országokat támogatja, és milyen mértékben. A kínai vezetés által [2011-ben](#) és [2014-ben](#) kiadott, úgynevezett „fehér könyv” alapján sem lehet teljes körű képet alkotni például arról, hogy Kína milyen pénzmozgásokat tart nyilván ODA-ként. A JICA-hoz hasonló célú szervezetet pedig csak 2018 márciusában [hozott létre, China International Development Cooperation Agency \(CIDCA\) néven](#). Ennek ellenére több külföldi szakmai műhely is megpróbált adatokat gyűjteni a kínai hivatalos fejlesztési támogatásokról. A [SAIS China Africa Research Initiative](#) adatbázisa szerint, amely a kínai pénzügyminisztérium statisztikáira épül, 2009-ben az ország 1,95 milliárd dollárt fordított erre a célra, míg 2018-ban 3,28 milliárd dollárt, az éves növekedés üteme tehát átlagban 7 százalékos volt (2. ábra).

2. ábra

A Kínából származó összes hivatalos fejlesztési támogatás értéke (milliárd dollár)



Az elmúlt 10 év teljes japán ODA értékének alakulása (3. ábra) a kínainál hullámzóbb képet mutat. A vizsgált időszakra jellemző, 1,3 százalékos éves átlagos növekedés messze elmaradt Kínáétól, azonban a 10 milliárd dollár körüli 2018-as teljes ODA még mindig többszöröse a Peking által abban az évben hivatalos fejlesztési támogatásra költött összegnek.

3. ábra

A Japánból származó összes hivatalos fejlesztési támogatás értéke (milliárd dollár)



A japán gazdaság bővülési üteme az elmúlt évtizedben ugyanakkor meg sem közelítette Kínáét, adódik tehát a kérdés, hogy a szigetország képes lesz-e tartani a külföldre irányuló hivatalos fejlesztési támogatásai eddigi szintjét. A 4. ábra adataiból látható, hogy a Japán által kifizetett ODA változása nem követi a GDP alakulását, vagyis úgy tűnik, nincs összefüggés a gazdasági növekedés és az ODA értékének alakulása között.

4. ábra

Az összes japán ODA értéke, illetve az adott év GDP-változása

Naptári év	Összes ODA (milliárd dollár)	Az ODA változása az előző évhez képest	A GDP változása az előző évhez képest
2018	10,0	-12%	+0,8%
2017	11,4	+10%	+1,9%
2016	10,4	+12%	+0,6%
2015	9,3	+1%	+1,2%
2014	9,2	-21%	+0,4%
2013	11,7	+11%	+2,0%
2012	10,6	0%	+1,5%
2011	10,5	-5%	-0,1%
2010	11,1	+16%	+4,2%
2009	9,6	-	-



VERSENGÉS HELYETT A TORTA FELOSZTÁSA?

Az Ázsiai Fejlesztési Bank (*Asian Development Bank*, ADB) [jelentésében](#) közölt becslések szerint Délkelet-Ázsia infrastruktúrájának fejlesztéséhez 2016 és 2030 között mintegy 2.760 milliárd dollár értékű beruházásra volna szükség. Az éghajlatváltozás hatásainak a kiküszöböléséhez szükségeseket is beleszámítva az igény meghaladja a 3.000 milliárd dollárt. Habár a BRI méretére vonatkozóan nincsen hivatalos iránymutatás, a leggyakrabban az 1.000 milliárd dolláros értéket szokták emlegetni Kína óriásprojektjével kapcsolatban. Vagyis Délkelet-Ázsia infrastruktúra-fejlesztési igényének kielégítésére önmagában a BRI nem lesz elegendő, amiből világosan következik, hogy a térség nem válik – legalábbis középtávon – a kínai építőipari vállalatok kizárólagos játéktérévé.

Jó példa erre Kambodzsa, amelynek kapcsán gyakran kerül szóba [a Pekingtől való veszélyes mértékű függés](#), ám az infrastruktúra-fejlesztés terén a délkelet-ázsiai ország ugyanúgy él a Japán által kínált lehetőségekkel is. Bár Kína az ottani fejlesztések első számú támogatója, a sihanoukville-i mélytengeri kikötő bővítése – amely Kambodzsa számára a világkereskedelemhez való legfontosabb kapcsolódási pontja – japán vezetés mellett történik, és ahhoz a tokiói kormány [209 millió dolláros hitelt ajánlott fel](#). Szintén japán finanszírozás mellett valósult meg annak az új kikötői terminálnak a megépítése, amelyet hivatalosan 2018-ban avattak fel.

A Fülöp-szigetek esetében szintén megfigyelhető, hogy több játékosnak is jut hely egyszerre a pályán. Rodrigo Duterte elnök a 2016-os megválasztása óta a kínai törekvések egyik legerősebb támogatója a régióban. Hszi Csin-ping elnök 2018. novemberi manilai látogatása során [29 különböző együttműködési dokumentumot írtak alá](#), köztük több infrastruktúra-fejlesztési projektről szóló nyilatkozatot is. Ugyanakkor a főváros első metróvonala teljes mértékben japán hivatalos fejlesztési támogatásból épül; a 6,9 milliárd dolláros tétel a valaha volt legnagyobb kölcsön, amelyet Japán délkelet-ázsiai országnak nyújtott. Az [építési munkálatok 2019 márciusában kezdődtek el](#), és a japán kivitelezők véleménye szerint leghamarabb 2024-ben helyezhető üzembe. Duterte elnök [Build! Build! Build!](#) elnevezésű átfogó infrastruktúra-fejlesztési terve egyébként 75 különböző projektet ölel fel, összesen mintegy 180 milliárd dollár értékben. A jelek szerint jut megrendelés a kínai és a japán cégeknek egyaránt.

Ennél egy lépéssel tovább ment a [Japan Bank for International Cooperation \(JBIC\)](#), amikor 2018 májusában arra tett javaslatot, hogy kínai–japán konzorcium jöjjön létre az új thaiföldi gyorsvasútvonal megépítésére. Az együttműködés végül nem valósult meg, mivel a japán vállalatok a túlzottan magas kockázatokra és a várható gyenge megtérülésre hivatkozva [kihátráltak az üzletből](#). A jelek szerint a magas kockázatot jobban viselő kínai vállalatok kitartottak, és [2019 októberében meg is kötötték](#) a 7,4 milliárd dolláros projekt kivitelezésére vonatkozó megállapodást. Japán részvétele végül féloldalasnak mondható, hiszen az építőipari vállalatai kimaradtak a projektből, a JBIC és a JOIN azonban finanszírozóként részt vesz benne.

KONKLÚZIÓK

A bevezetőben feltett kérdés kapcsán – miszerint Japán megőrizheti-e a gazdasági befolyását Kínával szemben az ASEAN régióban – az első fontos megállapítás, hogy minden látszat és a BRI-re irányuló hatalmas médiafigyelem ellenére Japán továbbra is Kína előtt jár a délkelet-ázsiai infrastruktúra-fejlesztésben. A két országnak az e területen folyó versengése elsősorban nem geopolitikai okokra vezethető vissza: az infrastruktúra-fejlesztési stratégiájukat mindenekelőtt piaci terjeszkedési megfontolások vezérik. Tehát Tokió és Peking nem vív elkeseredett harcot vagy „vasútháborút”, mint ahogy azt [egyres publikációk hangzatos címe sugallja](#). A két országnak eltérő stratégiai koncepciója van a térség vasúthálózatát illetően. Japán elsősorban a kelet–nyugat irányú összeköttetési vonalak fejlesztésében érdekelt, mivel azokkal tudja támogatni a régióban jelen levő gyártó vállalatokat a termelési hálózatok optimalizálásában. Kína pedig a BRI égisze alatt az észak–déli pályák fejlesztését részesíti előnyben, hogy általuk gyorsabban és hatékonyabban kapcsolódhasson a világ egyik leggyorsabban fejlődő gazdasági térségéhez, illetve a kevésbé fejlett régiókat is csatlakoztathassa a nemzetközi gazdasági vérkeringéshez. Fontos hangsúlyozni azt is, hogy Japán nem csupán „fut az események után”, hanem – Kínától és a BRI-től függetlenül – a saját érdekein alapuló stratégiai elképzeléssel is rendelkezik arról, hogyan kapcsolná össze a térség országainak a gazdaságait.

Bizonyos szempontból Japán Kínával szemben előnyben van a délkelet-ázsiai infrastruktúra-fejlesztési piacon. A japán projektek a jellemzően állami túlsúlyú kínaiaknál jobban ellenállnak a negatív hatásoknak, mivel több pénzügyi háttértámogatót vonnak be. Számos japán projekthez a magánszektor vállalatai adják a háttérrel, olyan kormányzati és multilaterális szereplőkkel összefogva, mint a JICA vagy az ADB. Ezenfelül Japán mellett szól a technológia, a működtetés és a biztonsági szabványok terén szerzett tapasztalat. A kínai projekteket viszont főként állami tulajdonú cégek közreműködésével és állami hitelekkel bonyolítják le. Kínát a partnerek többnyire rugalmasabbnak tartják a feltételeket illetően, és a vállalatai képesek a kivitelezési munkákat kifejezetten gyorsan elvégezni. A háttérrel pedig mindehhez az ország gazdasági erőforrása jelenti, amellyel nehéz versenyre kelni. A döntően állami vagy állami tulajdonú szereplőkkel megvalósuló fejlesztési projekteknek ugyanakkor a gyengéjük a helyi politikai és társadalmi viszonyok figyelmen kívül hagyása, valamint a várható kockázatok nem megfelelő értékelése.

A tokiói kormány az ASEAN régióba települt gyártó vállalatok támogatása mellett egyértelműen a stagnáló japán gazdaság fellendítésének az egyik eszközt látja az infrastruktúra-rendszerek exportjában. A délkelet-ázsiai országokban a gazdasági növekedés fenntartásához szükséges infrastruktúra-fejlesztések iránti igény olyan hatalmas, hogy a kormányok és a különböző állami tulajdonú szereplők csupán egy részét képesek kielégíteni. A japán PQI program ezért arra irányul, hogy



az ODA és az egyéb állami források mintegy katalizátorként hassanak a magánszektorból érkező beruházások finanszírozására. Kérdés, hogy a japán vállalatok ebben mennyire lesznek partnerek. Hiszen – ahogyan arról már szó volt – a thaiföldi gyorsvasútépítési projekttől a magas kockázatok miatt már visszaléptek. Japán számára mégis az jelenthet versenyelőnyt a jövőben, ha a tokiói kormány a magánvállalatok részvétele érdekében valóban hatékony modellt dolgoz ki, eltérően a többnyire állami túlsúllyal futó kínai projektektől.

A Délkelet-Ázsiába irányuló japán ODA-t viszonylagos állandóság és kiszámíthatóság jellemzi, az országnak a térség iránt már régóta kifejezett elkötelezettsége feltehetően nem fog megváltozni. A Kína oldaláról korlátozottan rendelkezésre álló adatok szerint Peking még mindig jóval kevesebbet fordít hivatalos fejlesztési támogatásokra, mint Tokió. A két ország elmúlt 10 évi átlagos növekedési üteméből kiindulva az összes kínai ODA értéke nagyjából 20 év múlva fogja utolérni Japánét.

Mint arról már szó volt, korábban is történtek kísérletek a két infrastruktúra-exportáló nagyhatalom törekvéseinek az összehangolására, de Japán újabban [a BRI-hez köthető projektekben való részvételtől sem zárkozik el](#). Feltehetően ilyenre is lesz példa, ám valószínűleg a két ország elsősorban a maga útját fogja járni – részben a koncepciók különbözősége miatt, részben pedig azért, mert Délkelet-Ázsia hatalmas infrastruktúra-fejlesztési igénye ezt lehetővé teszi. Összességében tehát a mérközést még korántsem játszották le, és a növekvő kínai befolyás ellenére Japánnak megvan az esélye, hogy hosszú távon is az egyik meghatározó szereplő legyen az ASEAN térség infrastruktúra-projektjeiben.