

ÚJ HÍDMODELL: MAGYARORSZÁG ÚJRAIPAROSODÁSA A KÍNAI TECHNOLÓGIAEXPORT ÉS A GLOBÁLIS IPARPOLITIKAI FORDULAT IDEJÉN

Kína megnövekedett globális szerepe Magyarország világgazdasági integrációját is érinti. A cikkben ezt a kapcsolatot a második világháború utáni globális gazdasági ciklus 1970-es évektől elinduló válságfolyamata felől tekintjük át. A tanulmány első részében rámutatunk, hogy a magyar szocialista külgazdasági integráció válsága, a nyugati tőkének alárendelt poszt-szocialista gazdasági modell, majd az EU-s transfereken túl a 2010-es évek német működőtőkére, keleti hitelekre és államilag támogatott belföldi vállalkozásfejlesztésre építő rezsimje hogyan kapcsolódott ahhoz a világgazdasági átalakuláshoz, amiben Kína újraiparosodása, majd 2010-es évektől felerősödő tőkekihelyezése kulcsfontosságú szerepet játszott. A tanulmány második részében a magyar gazdaságfejlesztés 2020-as évekre felerősödő, újraiparosodásra fókuszáló modelljét - mint a magyar külgazdasági beágyazódásra hosszú távon jellemző geoökonómiai híd-funkció új formáját - elemezzük a kínai ipar felzárkózása nyomán elinduló technológia-export és az erre reagáló nyugati protekcionista iparpolitikák kontextusában.

Jelen bevezető azt elemzi, hogy az Orbán-rezsím hogyan illeszkedik a globális kapitalizmus kortárs átalakulásába, és ebben milyen szerepet játszanak a Kína egyre erősebb globális szerepét tükröző változó geopolitikai kapcsolatok. Ezeket a folyamatokat a cikkben a Fordulat korábbi számaihoz hasonlóan a globális kapitalizmus rendszerszintű, történeti fejlődése felől vizsgáljuk. A világszisztéma-kutatás, marxista válságelemzések és neogramscianus kritikai politikai gazdaságtan hagyományait követve, a jelenlegi világgazdasági válságot az USA által

dominált, második világháború utáni világgazdasági ciklus (Arrighi 1994) előrehaladott válságszakaszaként definiáljuk. Ennek a ciklusnak az 1960-as évek végétől induló „hosszú lejtmenetében” (Brenner 2006) a rendszer eleinte a finanszírozás és a termelés olcsósítása/földrajzi áttelepítése révén igyekezett a csökkenő profitabilitás hatásait ellensúlyozni. A jelenlegi szakaszban azonban, amikor Kína a globális termékláncok alsó pozícióiból a nyugati cégek versenytársává vált, a tőke válságkezelését szolgáló folyamatok a növekvő protekcionizmus és geopolitikai feszültségek irányába tolják a rendszert – hasonlóan a korábbi történelmi ciklusok kései szakaszaihoz (Arrighi és Silver 1999).

A *Fordulat 21, Rendszerváltás* c. száma (2014) korábban azzal foglalkozott, hogy Magyarország hogyan integrálódott a globális kapitalizmus hosszú lejtmenetének korai fázisaiba. Röviden összefoglalva, az '56-os forradalom után kiépülő magyar államszocialista rezsim egyfajta geoökonómiai „hídmodell” keretében illeszkedett a szocialista blokk és az azt körülvevő globális kapitalista gazdaság közötti viszonyokba (Geröcs és Pinkasz 2023). Ez az integrációs folyamat egy sajátos választ adott a második világháború utáni ciklus ezen szakaszában más (szocialista és nem szocialista) félperifériákra is jellemző import-helyettesítő iparosítás dilemmáira. Ezeken a helyeken a legnagyobb kihívást az jelentette, hogy az ipari felzárkózáshoz szükséges, fejlettebb kapitalista országokból importált technológia megvásárlásához konvertibilis valutát kellett biztosítani. A hídmodell keretében Magyarország szovjet olaj és nyersanyagok újraexportálásával tett szert a szükséges valutára, az így megvásárolt technológiával gyártott ipari termékeket pedig a KGST országaiba exportálta. Az 1973-as olajválság felborította ezt a külkereskedelmi egyensúlyt. Magyarország – más kelet-európai és globális déli importhelyettesítő országokhoz hasonlóan – előbb olcsó hitelekhez folyamodott az olajválság után megduzzadt globális pénzpiacokról, majd az 1980-as évek amerikai kamatemelései után hirtelen megdráguló hitelek hatására adósságválságba sodródott. Ahogy a *Fordulat 21.* (2014) számának cikkei kifejtik, a magas államadósság és a KGST piacok összeomlása miatt erősen tőkehiányos környezetben a rendszerváltás folyamata a nyugati tőkeérdekeknek rendelte alá Magyarországot. Ezt a folyamatot a régió más országaival hasonlóan a szocialista ipar felszámolása, magas munkanélküliség, az így olcsósított munkát az értéklánc alsóbb pontjain felhasználó sze-

lektív reindusztrializáció, illetve a nyugati cégek privatizációs piacserzése jellemezte. Ez a működőtőke-függőségre ráerősítő, alárendelt integrációs forma az európai uniós csatlakozással vált teljessé, aminek neoliberalis szabályozói környezetében a kelet-európai térség szerepe elsősorban a centrumtőke válságának a kompenzálása lett.

Globális összefüggésben a poszt szocialista rendszerváltás folyamata a második világháború utáni ciklus hosszú lejtmenetének első nagy válságkezelési hullámába illeszkedett, ahol a centrumtőke válságkompenzációja és annak érdekében végrehajtott globális neoliberalizáció a korábbi globális importhelyettesítő régiókban deindusztrializációt, a helyi tőke piacvesztését, és szelektív, limitált újraiparosodást hozott az értéklánc alacsonyabb pontjain (Oks és Williams 2022). Ennek a deindusztrializációs folyamatnak a másik oldala a globális termelés egy másik, rendszerszintű relokációs folyamata volt, amit a *Chuang* kollektíva a *Fordulat* 32. számában (2023) megjelent cikkei mutatnak be, és ami Kína 19. század óta tartó világgazdasági alárendelődése, majd a szocialista iparosítás belső kapacitásépítése és válsága után Kína mint világgazdasági tényező visszaintegrációjához vezetett a globális termékláncokba. Japán, Dél-Korea, Tajvan, majd a reformok előrehaladásával egyre inkább Dél-Kína ipari zónái az ipari befektetések új globális fókuszpontjai lettek. Ezt a folyamatot a főáramú fejlesztési irodalomban a sikeres felzárkózást eredményező kelet-ázsiai iparpolitikák, és a felzárkózó országok külső befektetéseivel továbbgyűrűző régiós fejlődés példájaként szokták leírni – ezt tükrözi az eredetileg japán fejlesztési elképzelések (Akamatsu 1962) kapcsán alkotott „repülő vadludak” metafora. Ezzel szemben a *Chuang* kollektíva elemzése azokat a kritikákat foglalja össze, amelyek a kelet-ázsiai régió specifikus funkciójára mutatnak rá a hosszú lejtmenet globális profitabilitási válságában: a sikeres ipari felzárkózás-történetek mögött a hidegháború során kiépült, USA-centrikus geopolitikai kapcsolatok és kontroll, a költségcsökkentési nyomás alatt ezek nyomvonalán Kelet-Ázsiába vándorló globális ipari tőke és az egyre olcsóbb termelés, egyre olcsóbb munkaerő felé történő kapacitáskihelyezés kényszerei álltak, ami Kína óriási és központilag kontrollált munkaerő-tartalékának bekapcsolásával vált a tőkés ipar profitabilitási válságának legnagyobb, bár ideiglenes ellenszerévé.

A 2008-as globális pénzügyi válság a hosszú lejtmenet első nagy

válságkezelési szakaszának a krízisét jelezte. Ekkorra a világ számos országában politikailag is válságba kerültek a neoliberais válságkezelést végrehajtó rezsimok, az elégedetlenségi mozgalmakkal szövetező új politikai kezdeményezések pedig a populista modellek térnyerését hozták. Az alárendelt pozícióban lévő nemzeti tőkével és a 2000-es évek népi elégedetlenségi mozgalmával a 2002-es választási vereség óta kapcsolatokat építő Fidesz egy hasonló szövetség élén szerzett kétharmados parlamenti többséget 2010-ben.¹ A *Fordulat* 26., 2008-2018: *Válság és hegemonia Magyarországon* c. száma (2019) azt mutatta meg, hogyan használták a kétharmados Fidesz-kormányok a válság által megváltoztatott nemzetközi környezetet a tőkés integráció egy új modelljének a kialakítására a 2010-es évek során (Éber et al. 2019). Az elmozdulás egyik fő eleme a nyugati adósságfüggőség ideiglenes lazítása volt, amelyben nagy szerepet játszott a válságkezelő pénzügyi stimulusoknak köszönhető nemzetközi pénzbőség, és az európai piacokra belépést kereső orosz és kínai tőkével való partnereségek. A 2010 utáni modell másik két fő aspektusa a 2008 utáni válság miatt Kelet-Európába áttelepülő (főleg német) ipari tőke erős támogatása volt – ami a versenyképes export révén stabilizálta a külgazdasági egyenleget –, valamint egy új, államilag támogatott tőkés osztály felnevelése az állami intézkedésekkel könnyebben befolyásolható belföldi szolgáltatások piacán. Az alábbiakban azzal foglalkozunk, hogyan alakul át ez az integrációs modell a 2020-as évek intenzív geoökonómiai átrendeződésének a környezetében.

A tanulmány következő fejezete azt tekinti át, hogyan változott Kína globális szerepe a 2008-as válságot követő, gazdaságélénkítés nyomán elinduló nemzetközi infrastruktúra-beruházásoktól a technológiai felzárkózás és külpiaci verseny mai szakaszáig. Továbbá, hogy a 2020 utáni nyugati reakciókkal hogyan jutottunk a globális válságkezelés mai korszakába, amelyre az ellenséges protekcionista iparpolitikák és geopolitikai feszültségek jellemzők. Ezután a tanulmány harmadik részében arra térünk rá, hogy a magyar világgazdasági integráció 2010-es évekbeli modelljére ebben az új környezetben hogyan épülnek rá az intenzív reindusztrializáció, geopolitikai egyensúlyozás és nemzeti tőkés monopolizáció jelenlegi folyamatai. Az elemzésben nyilvános kormány-

1 Úton az elektromobilitás felé - zöld(ek), de egyenlőtlenebb jövő?

zati, sajtó- és cégszámokat használtunk fel, valamint interjúkat, kérdőíveket, lakáspiaci illetékfizetési kötelezettségből származó kvantitatív adatokat és nem résztvevő megfigyeléssel szerzett információkat.²

Az új integrációs folyamatok elemzésében a „hídmodell” fogalmát nemcsak a késő államszocializmus külkereskedelmi modelljére alkalmazzuk, hanem egy olyan absztrakt elemzési kategóriaként használjuk, ami Magyarország hosszú távú világgazdasági integrációjának alapvető dilemmáira világít rá. Magyarország világgazdasági szempontjából félperifériás, geopolitikai szempontból egy nagyhatalmak közti ütközőzónában elhelyezkedő ország, melyet egyszerre határoznak meg a technológiai felzárkózás más félperifériákra is jellemző dilemmái, és a magyar gazdaság integrációja számára egyaránt jelentős geoökonómiai kapcsolatok közti egyensúlyozás. Előbbire jó példa a nemzeti tőke számára való tulajdonszerzés és az exportpiacokon versenyképes, nemzeti tőke számára nem elérhető technológiák megvásárlása közti ellentét, ami különböző történeti korszakokban a „liberalizáció vagy protekcionizmus” politikai konfliktusait táplálta (Geröcs 2021). Ezen dilemmák mentén a magyar integráció története sok szempontból e félperifériás geopolitikai hídmodell átalakulásaiként írható le, amelynek feltételeit újra és újra átírják a világgazdaság ciklikus átalakulása által teremtett változó körülmények. A 2020-as évek intenzív újraiparosítást szorgalmazó gazdaságfejlesztési törekvéseit, ahol Magyarország a nyugati és keleti gyártók egyik jelentős európai találkozási pontjává válik, a félperifériás hídmodell hosszú távú fejlődésének egy új állomásaként értelmezzük.

GLOBÁLIS KÍNA: TŐKEKIHELYEZÉS, INFRASTRUKTÚRA-BERUHÁZÁSOK ÉS IPARFEJLESZTÉS 2008 UTÁN

A 2008-as globális pénzügyi válságot követően felgyorsult a „hosszú lejtmenet” válságkezelő folyamataival együtt járó világgazdasági át-

2 Külön köszönet az Electronics Watch és a Periféria Közpolitikai és Kutatóközpont szervezeteinek a magyarországi akkumulátoripari munkások munkakörülményeiről szóló kutatáshoz nyújtott támogatásért.

alakulás és geopolitikai átrendeződés. Ennek egyik fontos állomása, hogy Kína 2001-es WTO csatlakozását követően az évtized végére befejeződött az ország világgazdasági integrációja, aminek eredményeként Kína nem csak a világ ipari műhelyévé vált, hanem az ebből fakadó export révén a világ legnagyobb, 3300 milliárd dolláros devizatartalékát is felhalmozta. Ennek a tartaléknak a birtokában Kína – a megszorításokra alapozó nyugati válságpolitikákkal ellentétben – egy 600 milliárd dolláros belgazdasági ösztönző csomaggal reagált a 2008-as válságra. Ennek keretében hatalmas infrastrukturális beruházásokat hajtott végre főleg az ország kevésbé fejlett belső területein, majd a válságkezelés során felgyülemlett kapacitástöbbletnek – beruházási javaknak és munkaerőfeleslegnek – a külföldre telepítését is e tartalékokból állták. Kína válságkezelő csomagja az egész globális gazdaságon végiggyűrűző „árakereskedelmi szuperciklust” indított be, ami a nemzetközi kereskedelem irányait is átrendezte, elsősorban a Globális Dél nyersanyagexportőr országainak Kína felé fordulásával.

Mindezek hatására Kína súlya a nemzetközi kereskedelemben és a külföldi tőkekihelyezés terén is megnőtt. A megsokasodó külföldi beruházásokat a kormány 2013 után az „Egy Övezet, Egy Út” (Belt and Road Initiative, BRI) programja alatt foglalta össze, ami a multi- és bilaterális egyezmények keretében megkötött államközi kölcsönök általános keretként szolgált. A BRI-vel nem csak a válságkezelés során kialakult építőipari kapacitásfeleslegnek sikerült külpiaci keresletet teremteni, de az államközi egyezmények és óriás infrastruktúra-beruházások nyomán a nemzetközi pénzügyi rendszerben és a globális utánpótlási útvonalak kiépítésében is megnőtt a kínai vállalatok és bankok szerepe. Továbbá a BRI alá tartozó egyezmények keretében megsokasodtak az intézményi, kulturális és civil együttműködések is. A BRI keretében megvalósult, immár a Kína-centrikus árakereskedelmi szuperciklus kitermelési és kereskedelmi nyomvonalait követő tőke-export jellemzően a nyersanyag-kitermeléshez, logisztikához és a távolsági kereskedelemhez kapcsolódott. Főleg a „Globális Dél” és „Kelet” országaiban hajtottak végre nagyobb beruházásokat, beleértve Kelet-Európát. Európa keleti periferiáján ezt szolgálta például a CEEC-17+1 régiós együttműködés keretében felállított fejlesztési alap, ami vasúti, közúti, híd- és kikötőfejlesztésekhez biztosít hiteleket. A hitelezés feltétele a kínai kivitelező alkalmazása volt, ami európai uniós tagállá-

mok esetén az uniós közbeszerzés jogi normái miatt nem volt garantálható. Így például a Budapest–Belgrád gyorsforgalmi vasút fejlesztése esetén, ami a görög Pireusz kikötőt és a nyugat-európai piacokat összekötő kereskedelmi útvonal részét képezi a BRI-n belül, csak a szerb szakaszra volt pénzügyi forrásként bevonható a fejlesztési alap. A BRI keretében finanszírozott nemzetközi infrastruktúra-beruházások ugyanakkor nem mindig versenytársai a nyugati befektetéseknek. Sok esetben nyugati pénzügyi konstrukciókkal társfinanszírozásban jönnek létre. Bár Európában ezek nem mindig kapcsolódnak az Európai Bizottság által definiált transzeurópai hálózatokhoz, néhány esetben átfedésben lehetnek, és akkor az Európai Bizottság társfinanszírozást vállal – ez igaz a Budapest–Belgrád vasútvonal szerbiai szakaszára is (Szabó és Jelinek 2023).

A 2008-as válságot követő kínai tőkekihelyezés és a nyugati országok pénzügyi stimulusai („mennysiségi élénkítés”, azaz *quantitative easing*) nyomán keletkezett globális pénzbőség idején a Globális Dél és Kelet országai a BRI keretében elérhető kölcsönöket a nyugati kölcsönökhöz képest sokszor olcsóbb, utóbbi szigorú feltételrendszerétől való eltérési lehetőségként kezelték. A 2010 utáni magyar kormányok külső adósság-diverzifikálását szolgáló politikája is ebbe a trendbe illeszkedett. A koronavírus-járvány után a FED (*Federal Reserve System*, azaz a „Szövetségi Tartalék Rendszere”) kamatemelésekkel elindított monetáris szigorítása miatt a nemzetközi likviditásbőség időszaka hirtelen véget ért: ami elsősorban a kemény valutában eladósodott globális déli országoknak okozott hirtelen finanszírozási nehézséget, mert csak drágábban tudják adósságukat – újabb hitelek felvételével – törleszteni. Bár a kínai hitelek jellemzően az adósságmix kisebb részét adják ezekben a helyzetekben, Kína szerepe előtérbe került az új globális adósságrendezési vitákban – többek között azért, mert jelentős kiterjedése miatt Kína nem hajlandó elfogadni a globális hitelezés korábbi hierarchiái miatt rá háruló többletköltségeket (Gallagher et al. 2023).

A nemzetközi pénzügyi rendszerben Kína változó szerepére utal az is, hogy a dollár-alapú finanszírozás mellett saját devizájának, a jüan-nak (kínai nyelven *zsenminpi*, angolul *renminbi*) a nemzetköziesítésére is törekszik. Ennek érdekében a fizetőeszköz konvertibilitására, illetve a belföldi pénzügyi rendszer reformja felé is fontos lépéseket tett az

elmúlt években. Ennek következtében a BRI keretében a jüanban elszámolt hitelszerződések száma ugrásszerűen megnövekedett, különösen Közép- és Dél-Kelet Ázsia, Afrika és Latin-Amerika országaiban. A kínai jegybank 2013 óta aktívan köt bilaterális devizacsere megállapodásokat a világ számos jegybankjával, így a Magyar Nemzeti Bankkal is (ami 2015-ben meghirdette saját „Budapest Renminbi” kezdeményezését, aminek célja, hogy a magyar főváros váljon a kínai fizetőeszköz regionális elszámolási központjává). Hasonló célból 2023 októberében a kínai központi bank által kontrollált digitális jüan program is bevezetésre került, amit először használtak határon túli olajügyletek elszámolására. A jüan konvertibilitása felé tett lépések része volt a tőkepiacok részleges megnyitása. Ezzel együtt Kína még fenntartja a tőkeáramlást korlátozó szabályait is – hogy meg tudjon akadályozni egy nagyobb tőkemenekítést például a túlfűtött ingatlanszektorból –, ami miatt a jüan továbbra sem teljesen konvertibilis. Ez nehezíti a fizetőeszköz nemzetközi elterjedését, ami 2024-re a nemzetközi pénzforgalom alig 5%-át tette ki (Johnson és Tanzi 2024). Ugyanakkor az USA-ban megnövekedett infláció, valamint a 2022-es ukrajnai támadást követően az Oroszországot sújtó pénzügyi szankciók tovább erősítették a dollár-alapú finanszírozástól való függetlenedés igényét a világ számos országában.

A 2008 után felgyorsuló világgazdasági átalakulás másik, a BRI-hez képest eleinte kevésbé látványos, de a termelési viszonyok mélyebb dinamikáit érintő aspektusa a kínai cégek technológiai fejlődése volt. Ez a kínai állam iparfejlesztési politikái által támogatott folyamat idővel átrendezte azt a globális értéklánc-hierarchiát, amin a neoliborális időszak globális rendje nyugodott, ahol az olcsó kínai termelésből származó profitot a terméklánc tetején a legmagasabb technológiai licenzzel rendelkező nyugati vállalatok sajátíthatták el. A kínai iparfejlesztési paradigma a főleg a Japán és Dél-Korea által korábban kiszervezett, a távol-keleti és csendes-óceáni termelési hálózatokba bekapcsolódó és azokon belül szakosodó kínai elektronikai, távközlési és energetikai beszállító cégeket igyekezett előnyös helyzetbe hozni. Ide tartoztak az új, 2008 után költségcsökkentés és piacszerzés céljával Kínába települő nyugati gyártókkal (így német autógyártókkal is) a technológiamegosztás és a helyi kapacitások fejlesztését szolgáló egyezmények. 2017 után csökkenni kezdett a BRI kereskedelmi piacszerzést célzó infrastruktúra-beruházásainak súlya, részben egyes

nagy hitelfelvevők (például Venezuela) adósságproblémái, a Trump elnökség alatt elinduló amerikai kereskedelmi „vámháború”, a kínai gazdaság belső válságtünetei, és végül a 2022 után fellépő globális pénzszűke miatt. Eközben a 2010-es évek óta állami támogatást élvező ún. zöld iparágak globális beruházásai növekedni kezdtek, a megújuló energiaforrású technológiáktól az akkumulátorgyártáson át az elektromos mobilitásig. A belföldi piacakon már jelentősnek számító kínai autómárkák ekkor még nem próbálkoztak önálló márkával külföldön terjeszkedni, de a zöld iparágak megerősödése itt is érezhető volt. Például az egyik legjelentősebb gyártó, a Geely Holding ki tudta használni a világgazdasági válságban súlyos veszteségeket elszenvedő nyugati cégek adta lehetőséget: először a svéd Volvót vásárolta fel 2009-ben az amerikai Fordtól, majd 2018-ban összetett ügyleteken keresztül a német Daimlerben szerzett 9,69%-os részesedést, amivel a legnagyobb tulajdonosává vált (Bloomberg 2018). 2021 után a kínai tőkeexport-adatokban megugrott az elektronikai és akkumulátoripari (CATL, EVE Power, Sunwoda, SVOLT, Semcorp, Gotion, Huayou Cobalt), távközlési (Huawei, Xiaomi), napelemgyártó (GCL Technology), valamint bányavállalatok (Zijin Mining) külföldi befektetéseinek súlya. 2023 óta az elektromos autógyártók, mint a BYD vagy a NIO is látványosan felzárkóztak. A kínai ipari termelésnek és exportnak ez az átstrukturálódása nemcsak a belföldi piaci kapacitásokhoz mért szűkösségét tükrözi, hanem a csökkenő profitabilitás egy másik fontos aspektusát is: az egykor világgazdasági léptéken nézve is számottevő méretű tartaléksereget jelentő, olcsó kínai munkaerő ekkorra már sem mennyiségileg nem állt rendelkezésre. Ez annak a demográfiai csökkenésnek köszönhető, amit Kína korábbi demográfiai politikái súlyosbítottak, de a gazdasági fejlődés tipikus hatásaként is jelentkezett. Másrészt a kínai munkaerő már olcsó sem volt: időközben megemelkedett megélhetési költségek mellett nem tudta kiszolgálni az ipar csökkenő profitok mellettti költségcsökkentés iránti igényét. A kínai gyártók külföldi beruházásai részleges megoldást jelentenek erre a problémára; a termelés kihelyezésével elért olcsóbb munkaerő átmenetileg hozzájárulhat az előállítási költségek csökkentéséhez. Azonban ez nem oldja meg az ipari fejlesztések számára is hozzáférhető munkaerőtartaléknak azt a rendszerszintű problémáját, amit a kínai munkaerőpiac kimerülése után is fennmaradó, sőt a versengő iparfej-

lesztési politikák korszakában egyre inkább felerősödő költségcsökkentési nyomás mozgat (Neel 2021).

A kínai exportra termelő iparágak strukturális átrendeződése az alacsony technológiai tudást igénylő fogyasztói cikkek exportja felől a magasabb hozzáadott értékű áruk exportja felé különösen érzékenyen érintette a globális termelési láncok nyugati szereplőit, akik így kínai versenytársaikkal immár a saját piacaikon is találkozhatnak. A nyugati kormányok, így elsősorban az USA és az EU az új helyzetre egy erős protekcionista iparpolitikai fordulattal válaszoltak, gyakorlatilag lezárva a globális szabadkereskedelem korábbi, neoliberais korszakát. Az utóbbi években felerősödő globális ipari és kereskedelmi vetélkedés az olyan digitális csúcstechnológiák területén éleződött ki a leginkább, amelyek geopolitikai stratégiai előnyt jelentenek, és ahol a kínai technológiai fejlődés még nem érte be a nyugati színvonalat, ezért a technológiai hozzáférés korlátozása hátráltathatja a technológiai versenyt. Az amerikai és európai kormányok 2022 óta nyíltan arra törekuszenek, hogy ezeket az érzékeny iparágakat, így a félvezetők, elektronikai chippek, információtechnológia, távközlés és hadiipar cégeit leválasszák a kínai hálózatokról. Ebben a küzdelemben a magáncégek profitját érintő technológiai verseny és a nemzetstratégiai prioritásokat követő szabályozás összemosódik egymással. Ez a konfliktus nemcsak ágazati szinten mélyült el, hanem a világ legnagyobb félvezető-gyártójának, a TSMC-nek otthont adó Tajvan nemzetközi helyzete körüli geopolitikai konfliktust is kiélezte az Egyesült Államok és Kína között, ami a dél-kelet ázsiai és csendes-óceáni térség remilitarizációját vonja maga után, és egyben további lökést ad a kínai IT és hadiipari fejlesztéseknek. A kommunikációs technológiában a technológiai verseny szempontjából kevésbé jelentős, de a politikai kontroll szempontjából kulcsfontosságú esetekben is egyre erősebb protekcionista lépéseket látunk: ilyen például az Ukrajnának és Izraelnek szóló amerikai segélycsomag részeként elfogadott törvényjavaslat, ami a TikTok kínai tulajdonosának részesedése eladását szabta az amerikai piacon maradás feltételéül.

A geopolitikai és iparvédelmi célok összefonódása a digitális csúcstechnológiákon kívüli területeken is jelentkezik, így azokban a zöld iparágakban is, ahol kínai cégek immár exportőrként lépnek fel. A kínai termelési hálózatok terjeszkedése itt nem csak a technológiai előny és versenyképesebb árképzés miatt jelent fenyegetést a nyugati

termelési kapacitásokra, hanem amiatt is, mert ezekben az iparágakban a kínai cégek jellemzően az értéklánc teljes vertikumát képesek ellenőrzésük alatt tartani a nyersanyag-kitermeléstől a technológiaigényes összeszerelésig. A termelési vertikum ellenőrzése különösen az elektromos autók és akkumulátorgyártás területén jelent komoly kihívást a világpiacot korábban uraló nyugati márkatulajdonos vállalatok számára, amelyek nemcsak a technológiaváltás területén maradtak le – ami miatt továbbra is a távol-keleti beszállítókra szorulnak –, hanem a nyersanyag-utánpótlás területén is a kínai cégek által ellenőrzött beszállítói útvonalaktól függnék, főleg az akkumulátorgyártásához nélkülözhetetlen lítium, kobalt, grafit és nikkel esetében. Erre a kihívásra reagálva az USA és az EU zöld átállást szorgalmazó (*Green New Deal*) programjai az európai zöld iparágakat védő, fejlesztő, és a kínai cégek által kontrollált termelési vertikumtól függetlenítő iparpolitikát céloznak. A zöld technológiák terén aktív állami iparpolitikák támogatásával felerősödő verseny ezt a szektort a „kockázatcsökkentésnek” (*derisking*, Gabor 2021) nevezett tőkés válságkezelés egyik fő célpontjává tette: a zöld átállás céljára hivatkozva a zöld iparfejlesztés állami támogatással kreál „befektethető” szektorokat a máshol profitábilis megtérülést nem találó pénzügyi tőke számára (Gabor 2023).

A globális termékláncok szétválasztására törekvő iparpolitikák egyelőre ellentmondásos eredményekkel járnak. Az USA fő zöld átállást támogató programja, az Infláció Csökkentő Törvény (*Inflation Reduction Act*, IRA) például a helyi ipari beruházásoknak adott támogatások mellett a kritikus nyersanyagok esetében helyi kitermeléshez köti az elektromos autók gyártóinak járó támogatásokat. Ennek ellenére az akkumulátorgyártás esetében a kínai cégek, mint a Teslának, GM-nek és Fordnak is szállító Contemporary Amperex Technology Co., Limited (CATL) nehezen megkerülhetők. Emellett a Biden adminisztráció radikálisan, 25%-ról 100%-ra emelte a Kínából származó elektromos járművek vámtarifáját, illetve 50%-ra emelte a napelemek importvámját, ami könnyen a kereskedelmi vámháború kiújulásához vezethet. Válaszként a kínai elektromos autó- és akkumulátorgyártók egyelőre a régről bevált stratégiával próbálják kikerülni az amerikai protekcionizmust, és az Észak Amerikai Szabadkereskedelmi Egyezményt (NAFTA) váltó USA-Mexikó és Kanada Egyezmény (USMCA) területén belül az amerikai határ mexikói oldalára telepítik gyártóegységeiket.

Az Európai Unió esetében az új iparvédelmi és zöld politikák egy olyan környezetre reagálnak, ahol az EU korábbi, a belső piacon érvényesített szabadpiaci elveket és a német neomerkantilista iparpolitikát ötvöző gazdasági modelljét a kínai technológia-export, az IRA által teremtett támogatási versenykörnyezet és az orosz-ukrán háborút követő szankciók miatti energiaválság gyakorlatilag ellehetetlenítették. Az elektromos átállásban késlekedő német autóiipar, mint az európai modell korábbi húzóágazata és fő haszonélvezője, különösen megszenvedte ezt az átalakulást. A német neomerkantilista modell legfontosabb összetevői közé tartozott az olcsó orosz fosszilis energia és az olcsó és rugalmas kelet-európai munkaerő egy relatíve zárt belső piacon, amit az Európai Monetáris Unió (EMU) intézményei, így az Európai Központi Bank (EKB), az euró és a szigorú versenyjogi szabályok támogattak a külső konkurenciával szemben. Az európai belső piac súlya a 2008-as világválságban már komolyan visszaesett, mivel az adósságválság különösen súlyosan érintette az Unió déli tagállamait. Ezzel szemben a tengerentúli piacok, elsősorban a Kínába irányuló export átmenetileg segítette a modell fennmaradását, amíg a kínai autógyártók el nem kezdték először a kínai piacról kiszorítani a nyugatiakat, majd 2023-tól egyre élesebben célba nem vették az EU belső piacát is. Ehhez járult hozzá az orosz energiáról való kényszerű leválás az USA által kezdeményezett szankciók miatt, illetve az IRA által az amerikai autógyártóknak nyújtott támogatások miatti lépéskényszer. Ez a helyzet nemcsak az ágazati szereplőket készítette stratégiaváltásra, hanem az EU gazdasági kormányzásának felépítését is átrendezi. Ebben a kezdeményező szerepet egyelőre az Európai Bizottság (EB) látja el, de a folyamat feloldatlan érdekütközésekkel jár az egyes tagállamok kormányai, az érintett vállalatok és uniós szervek között.

Az Európai Parlament 2021-ben levette a napirendről az Európai Tanács által 2014 óta tárgyalt EU-Kína Átfogó Befektetési Megállapodást (EU-China Comprehensive Agreement on Investment, CAI), ami lehetővé tette volna a kölcsönös piaci hozzáférést a két térség között. Az USA-hoz hasonlóan az EB vizsgálata kezdeményezett a kínai elektromos járműgyártókkal szemben, azzal a gyanúval, hogy állami támogatással szorítják le az árakat. Emellett az EB számos iparvédelmi intézkedést fogadott el – ilyenek a Külföldi Támogatásokról (FSR), Nemzetközi Közbeszerzési Eszközökről (IPI), Kritikus Nyersanyagokról (CRMA) valamint a Net

Zéró Iparról szóló törvények. Az EB kezdeményezte az európai akkumulátor-értéklánc kiépítését (EuBatIn), egy ehhez igazított közös támogatási rendszert, valamint a korábbi szigorú versenyjogi szabályok kiegészítését speciális európai közérdekű eszközökkel (IPCEI). Ez utóbbi főleg francia kezdeményezésre teszi lehetővé a tagállamok számára, hogy támogassák az olyan stratégiai jelentőségű iparágakat, mint az akkumulátorgyártás. Eközben a német autógyártók a kínai beszállítóktól és kínai piactól való erős függés miatt továbbra is szorgalmazzák az együttműködést. A vállalati politika szintjén is többféle stratégiát követnek a gyártók, akik közül a németek vannak leginkább rászorulva a kínai beszállítókra. A BMW például továbbra is fenntartja a szoros együttműködést a CATL-lal mind az észak-amerikai telephelyén, mind pedig az újonnan épülő debreceni ipari parkban. A VW csoport a korábban már Kínában kialakított vegyesvállalati formációt viszi tovább a Gotionnal egy közös akkumulátorfejlesztő központ létrehozására, míg a Daimler több nyugat-európai cég által közösen alapított Automotive Cell Company (ACC) projektjébe szállt be a Stellantis-szal és TotalEnergies-szel, ami az EB támogatásával saját akkumulátorkapacitást épít több EU tagállamban. A kínai cégek európai korlátozásokkal szembeni stratégiája sokban hasonlít arra, ahogy az amerikai protekcionizmust is igyekeznek megkerülni, például a BYD a Magyarországon épülő gyárával próbál az európai közös piacon belül maradni, illetve a Great Wall Motors egyelőre meg nem erősített sajtóértesülések szerint Pécsre tervezett beruházását is hasonló stratégia motiválhatja.

A 2020-as évek elejére kialakuló protekcionista iparpolitikák nem csak a digitális csúcstechnológiákat és a „zöld ipart” érintik: a profitabilitás csökkenése miatt állami „kockázatmentesítésre” szoruló tőkebefektetések az előrehaladott globális ciklusválság és növekvő geopolitikai feszültségek környezetében egyre nagyobb mértékben a katonai befektetések felé áramlanak. Ez igaz az európai védelmi költségvetés 2010-es évek óta szorgalmazott, és az orosz-ukrán háború kirobbanása óta egyértelműsített növelésére, az USA-Kína vetélkedés által motivált katonai fejlesztésekre, a közel-keleti konfliktusokkal kapcsolatos fegyverkezésre, de az olyan kis, geopolitikai balanszírozásra törekvő országok fegyverkezésére is, mint Magyarország.

MAGYARORSZÁG A GLOBÁLIS KÍNA KORSZAKÁBAN

A Kínai Népköztársaság Magyarországgal való hivatalos politikai és gazdasági kapcsolatainak története visszanyúlik egészen annak 1949-es alapításáig.³ Ugyanakkor a mai kínai-magyar viszonyoknak kiemelendő közvetlen előzménye volt az a magyarországi államszocializmus végi államközi együttműködés is, ami az 1980-as évek végén, 1990-es évek elején az első nagyobb kínai migrációs hullámot (Nyíri 1999),⁴ valamint egy a bevándorló vállalkozók által közvetített, régiós szinten is jelentős kis- és nagykereskedelmi piaci megjelenést vont maga után. Ebben az időben a kínai könnyűipari vegyesvállalatok által is részben támogatott kínai kereskedők értékesítette olcsó áruk hozzájárultak a poszt szocialista átalakulás társadalmi egyenlőtlenségeiből fakadó feszültségek enyhítéséhez. Ennek megfelelően a kormánypolitikák a biztonságpolitikai narratívák és intézkedések ellenére megtúrt, néhol valamelyest támogatott tényezőként kezelték.

Az ezt követő időszakban, a 1990-es évek közepétől magas szintű diplomáciai kapcsolatok felvételére is sor került, ami már a magyarországi Európai Unió csatlakozás jegyében telt: Csiang Cö-min, a Kínai Népköztársaság elnökének és a Kínai Kommunista Párt főtitkárának 1995-ös, valamint 2004-ben Hu Csintao, Kína akkori elnökének és Kínai Kommunista Párt főtitkárának Magyarországra látogatása ebben a rendszerváltás utáni, új geopolitikai környezetben történt. A 2000-es években a Medgyessy-kormány Kína felé nyitó politikája alatt megerősödtek az olyan kulturális intézményi együttműködések, amik az Európában első kéttannyelvű kínai-magyar iskolát és gimnáziumot, valamint az első magyarországi Konfuciusz intézetet is létrehozták.⁵ Ugyanebben az időszakban érkezett a Bank of China fióktelepe Budapestre, ami aztán régiós központi irodává is vált. Magasrangú kínai

3 A népköztársaság előtti kínai-magyar kapcsolatokról lásd Józsa (1966), Mervay (2024); az államszocialista Magyarország és a Kínai Népköztársaság kapcsolatáról lásd részletesebb, például Vámos (2023) szövegét. Korunk kínai-magyar külügyi viszonyairól lásd még Eszterhai (2021) és Matura (2020) írásait.

4 A magyarországi kínai migrációról lásd még, például Beck (2022), Knyihár (2018), Nyíri (2007).

5 Kína magyarországi kultúr diplomáciájáról lásd még Salát (2023).

diplomáciai látogatásra ezután legközelebb már csak 2024 májusában, a jelenlegi elnök, Hszi Csin-Ping látogatásakor került sor.

A 2000-es évek végére, a magyarországi kínai migrációs hullámok kapcsán a korábbiakhoz képest kisebb, de még jelentékeny forgalmat bonyolító kínai piacok kutatásai alapján kijelenthetjük, hogy a 2008-as gazdasági válságban intenzíven növekvő egyenlőtlenségek nyomán - ami újra megnövelte az olcsó fogyasztói áruk iránti keresletet - egy kisebb, de látható második kereskedői migrációs hullám is megjelent Magyarországon. Ez az időszakosan megnövekedő fogyasztói kereslet, valamint a 2010-es évek ingatlanválsága miatt a belvárosi kereskedelmi ingatlanoknak a korábbiaknál olcsóbb elérhetősége átmenetileg javított a kínai vállalkozók helyzetén.

A magyarországi kínai migráció harmadik hulláma időben összekapcsolódik a második Orbán-kormány „keleti nyitás” politikájával, amikor az államkötvény-vásárlásért cserébe letelepedési engedélyt kapott kínai bevándorlók, valamint azoknak a nemzetgazdaságilag jelentősnek ítélt, általában ingatlankiadással foglalkozó vállalkozásoknak a képviselői érkeztek, akik tartózkodási jogcímhez jutottak, és akiknek a státusza a 2024-ben hatályba lépett bevándorlási törvényben bevezetett vendégbefektetői tartózkodási engedéllyel megerősödött. A 2010-es évek ingatlanpiaci válságában a kínai megtakarítások számára elérhető banki hozamoknál jobb megtérülést biztosító lakáspiaci befektetések mind a harmadik hullámban, mind a korábban érkezett és sikeres kínai kereskedőknek vonzó lehetőséget jelentettek. Bár a magyarországi kínaiak nem lettek olyan piacmeghatározó szereplők, mint ugyanebben a globálisan válságos időben a nyugati, vagy ausztrál nagyvárosokban befektető kínaiak, Budapesten több kerületben is láthatóvá váltak, mint a lakáspiacot befolyásolni képes kisbefektetők.

A 2013 és 2017 között működtetett kötvényprogram az első példája volt annak, hogy az Orbán-kormány a kötvényértékesítések magánkézbe helyezésével a bevándorláspolitikát is - párhuzamosan az ekkor felhangosodott migrációellenes kormányzati narratívákkal - igyekszik összefűzni a hazai tőkés csoportok érdekeivel. Erre később is látunk példát, amikor a távol-keleti, exportágazatokba való tőkebefektetések igényeit kiszolgáló szelektív migrációs politika (az olcsó munkaerő biztosítása érdekében) helyzetbe hozza az úgynevezett minősített munkaerő-kölcsönző cégeket, melyek nagyobb része hazai vállalko-

zókából áll. Ehhez hasonlóan, amikor olyan stratégiai jellegű beruházásokról, mint a Paks II és a Budapest-Belgrád vasútvonal fejlesztéséről van szó, ahol elég jelentős a hazai szállítók szerepe, akkor a kormány külön törvényalkotási javaslattal áll elő, aminek keretében kivételes bevándorlási szabályokat érvényesít annak érdekében, hogy garantálja a harmadik országból származó rugalmas munkaerőt.

A „keleti nyitás” hazai politikájának egybeesése a 2010-es évek elején meghirdetett BRI időszakával újabb kulturális és oktatási együttműködések eredményezett. Ezek körébe tartoznak az MNB Fudan és Csinghua Egyetemen közösen szervezett oktatási célú programjai, a Budapesti Metropolitan Egyetem kínai állami érdekeltséggel is rendelkező tulajdonosától az MNB egyik Alapítványához kerülése, valamint a Fudan Egyetem budapesti kampuszának tervezete. Mindemellett, a 2010-es évek végétől a kínai kultúra népszerűsítésében a kínai diaszpóra is egyre aktívabb szerepet tölt be; például azáltal, hogy a „Chinatown”-nak elnevezett budapesti városrészen már rendszeresen megszervezi azt a Holdújév Fesztivált, ami kínai állami támogatásban is részesül.

A magyarországi kínai diaszpóra néhány sikeres vállalkozása – más BRI országokhoz hasonlóan – az ingatlanpiaci és kiskereskedelmi ingatlanok esetén a közepes befektetői szerepen túl az elmúlt néhány évben kifejezetten fontos szereplővé vált az államközi gazdasági kapcsolatok építésében is. Közülük különösen kiemelkedő szerep jutott a CECZ (*Central European Trade and Logistics Cooperation Zone*) kereskedelmi és logisztikai vállalatnak. A CECZ egyszerre vált felelőssé államközi kereskedelmi fórumok megszervezéséért, a SOTE részére biztosított koronavírustesztek, védőruházat és orvosi műszerek kínai beszerzéséért, valamint állami kamatmentes hitelből finanszírozott kínai tehervonatok importjáért. Ezen kívül a CECZ 2021-ben tagja lett annak a kibővült CELIZ konzorciumnak is, melyet eredetileg a MÁV-REC többségi nemzeti tőketulajdonossal rendelkező vegyesvállalat és a MÁV-csoporthoz tartozó Záhony Port Zrt. hozott létre annak érdekében, hogy a kelet-nyugat irányú, Kínából Kazahsztánon, Oroszországon és Ukrajnán keresztül érkező vasúti áruforgalomnak biztosítsanak megfelelő logisztikai, technológiai és ipari hátteret. A kínai tag bevonásának elsősorban kínai kapcsolatai és a kínai árualap biztosítása miatt volt jelentősége. Ehhez hasonlóan, ugyanebben az évben a CECZ

aláíró fél volt egy BRI részeként elképzelt, „levegőben biztosított seyyemút” légi folyosó és egy budapesti reptéri rakodóterminál létrehozásáról szóló magyar-kínai megállapodásban is.

Az eredetileg kisléptékű, majd szisztematikusan növekvő kínai tőkebefektetésekkel egyidőben, de különösen a 2008-as világgazdasági válságot követően Magyarországon megjelentek az olyan nagy volumenű befektetések is, amelyek már a nyugati értékláncokon belüli helyezkedést, és azon keresztül a technológia- és piacszerzést célozták.⁶ Elsőnek a vegyipari óriásvállalat, a Wanhua a Bank of China leányvállalatának közbenjárásával és a második Orbán-kormány támogatásával szerzett többségi tulajdont a tiszaujvárosi BorsodChemben 2011-ben. Ezzel közvetlen beszállítójává tudott válni több európai feldolgozóipari cégnek, beleértve a Magyarországon termelő német autógyártókat is. A kínai autóipari beszállítók német járműipari értékláncon belüli terjeszkedése a válság után, a második Orbán-kormány idején kezdett magyarországi befektetések formájában is megjelenni. Ezek közül az egyik első fecske a ZMJ (*Zhengzhou Coal Mining Machinery Group*), eredetileg bányaiipari társaság volt, ami az 1978-as reformot követően szakosodott át sikeresen a gépgyártásra, majd 2017-ben vásárolta fel a Robert Bosch gépipari berendezéseket gyártó leányvállalatát, ami 14 ország 16 telephelyének, köztük a miskolci gyárnak az átvételét jelentette.

Szintén ehhez a hullámhoz tartozott a távközlési óriás, a Huawei Technologies megjelenése 2005-ben. A cég az európai ellátó központját Biatorbágyon építette fel, később kutató-fejlesztő központot hozott Budapestre, 2019-ben pedig magyarországi kereskedelmi szolgáltatók 5G infrastruktúrájának kiépítésére szóló tendert nyert. Hasonlóan a BYD stratégiájához, ez az európai távközlési piacra történő belépéshez lett volna fontos a Huaweinek, de később az uniós tagállamok többsége nemzetbiztonsági okokra hivatkozva, letiltotta a kínai távközlési óriást az európai telekommunikációs infrastruktúráról.

6 Magyarországi kínai nagyberuházásokról lásd még, például Szunomár (2022). Kína 2008 utáni gazdasági helyzetéről lásd, például Csanádi és Gyuris (2018), P. Szabó (2020), Tálás (2010), valamint Kína jelenkori geopolitikai hatalmáról Kusai (2023) írásait.

A belföldi szolgáltatók térnyerése
az új kelet-nyugati együttműködésekben

Ahogy azt a *Fordulat* 26. számának (2019) cikkei taglalták, a fenti környezetben a 2010-től regnáló Orbán-kormányok gazdaságpolitikája arra törekedett, hogy a rendszerváltás idején meggyengült nemzeti tőkés osztályt a globális geopolitikai átalakulás adta lehetőségek kihasználásával újra megerősítse. A kínai és orosz kapcsolatok elmélyítése része volt ennek a stratégiának: a nem nyugati forrásokra a fejlesztéspolitikának részben azért van szüksége, mert ezek nem közvetlenül esnek az IMF (Világbank) hitelfeltételei vagy az EU szigorú versenyjogi és közbeszerzési szabályai alá. Ezért a jellemzően nagy államközi kölcsönökből (mint például a BRI-ből) finanszírozott beruházásokban nagyobb tér nyílik a nemzeti tőke érdekeit érvényesíteni – bár mint említettük, különböző hitelforrások adott projektben össze is kapcsolódhatnak.

Ahogy a *Fordulat* 26. száma (2019) kifejti, a nemzeti tőkét a 2010 utáni kormányok elsősorban az állami szabályozással leginkább befolyásolható belföldi szolgáltató ágazatokban, így például az építőiparban, bankszektorban, az energiaellátásban és a távközlés területén tudták érdemben megerősíteni, amit visszavásárlásokkal, valamint közbeszerzési források átcsoportosításával és adótámogatások segítségével értek el. Ezek az ágazatok kapcsolódtak leginkább a kínai és orosz hitelekkel támogatott infrastruktúra-beruházásokhoz is, amelyek alvállalkozói pozíciókban teret nyitottak az államilag támogatott helyi cégek terjeszkedésére. Ilyen projekt a már említett Budapest-Belgrád gyorsvasút, aminek finanszírozásába a kínai Exim bank hitele mellett a szerb szakasz építésénél orosz források is bekerültek, illetve a Roszatommal 2014-ben kötött Paks II megállapodás is, amelynek keretében a 10 milliárd dolláros beruházás 80%-át az orosz állami Vnyesekonombank biztosította volna, ha a 2022-es orosz-ukrán háború miatt szankciós listára nem kerül a bank, ami miatt szerződés módosításra és a beruházás halasztására került sor. Bár a paksi beruházás kivitelezését nehezítik az Oroszországot sújtó szankciók, a geopolitikai balanszírozás részeként Hszi Csin-ping 2024-es budapesti látogatásán nukleáris együttműködés elindításáról szóló megállapodást kötött a kínai elnök és a magyar kormányfő, ami lehetővé fogja tenni kínai alvállalkozók és

esetlegesen hitelezők bekapcsolódását a paksi beruházásba, ezzel lökést adva folytatásnak. Mindkét megaberuházás, a Paks II és a Budapest-Belgrád esetében is akár 40%-ot meghaladó arányban hazai beszállítók is részt vehetnek a kivitelezésben, mint például az RM International Zrt. és annak alvállalkozója, a V-Híd, amelyek a China Railway Electrification Engineering és a China Tiejiuju Engineering and Construction konzorciumába kerültek be a Budapest-Belgrád hazai szakaszának kiépítésében. A vasúti együttműködés ebben az esetben nem csak építőipari lehetőségeket nyitott, hanem technológiavásárlásra is sor került: mivel a kínai fővállalkozó nem tudta uniós szabványok szerint kiépíteni a vasúti biztosítóberendezéseket, ez átkerült a V-Híd portfóliójába, ami a cseh AZD Prahával alapított közös vegyesvállalatot a szükséges technológia bevonásához. Szintén a teherszállítást szolgálja annak a vasúti infrastruktúrának a fejlesztése, amit a már régóta húzódo, korábban VO-snak nevezett, Budapestet elkerülő vasútvonal megépítése jelent, és amiről Hszi Csin-ping 2024-es látogatása során született végül megállapodás. A kínai elnök és a magyar kormányfő ugyanekkor jutott megegyezésre a Ferihegyre vezető gyorsvasút kínai kivitelezéséről is.

Az állam az új, német és kelet-ázsiai gyártók együttműködését szolgáló ipari beruházásokhoz szükséges infrastruktúra-építés terén is aktívan előmozdítja a belföldi szolgáltatók terjeszkedését és kapacitásnövelését - átfedésben a keleti és nyugati befektetéseket egyaránt felhasználó logisztikai fejlesztésekkel. Az Európai Unió zöld átmenet politikája révén is aktívan támogatott közútról átálló vasúti teherszállításban kormányzati támogatást élvez az olyan új, intermodális logisztikai központok létrehozása, vagy már meglévők kibővítése, amik az épülő ipari üzemek kiszolgálásához elengedhetetlenek. Az épülő BMW-gyár szomszédságában üzembe álló Debrecen Terminált a magyar állami többségi tulajdonban lévő GYSEV CARGO fogja üzemeltetni. A terminált elsősorban autógyártó cégek és azok beszállítói fogják használni; így készautók, energiamodulok, autóalkatrészek szállításával számolnak. A fent említett CELIZ-projektnek szintén vannak a kelet-magyarországi ipari beruházásokat kiszolgáló logisztikai funkciói. Az új logisztikai központok között emellett fontos megemlíteni a Budapesti Intermodális Logisztikai Központot (BILK), ami a Budapest-Belgrád vasútvonal Kelebia-Soroksár közötti szakaszának végpontjánál helyezkedik el, és amiben 2019 végén a BRI projekt keretében a görög

pireuszi kikötőt nagyobb részben tulajdonló kínai COSCO-vállalatcsoport egy tagja is kisebbségi tulajdonrészt szerzett. A már megvalósult, állami támogatásban is részesült legnagyobb terminálépítés a magyar gáz- és olajiparban, valamint pénzügyi szektorban is érdekeltséggel rendelkező orosz-magyar vállalatok beruházásának eredménye. Ez a fényeslitkei East-West Gate, amit 2022-ben adtak át, és a kelet-nyugati vasúti szállításban kíván fontos szerepet betölteni azáltal, hogy a vasúti szerelvények és a kamionok közötti átrakodás mellett a széles és a normál nyomtáv közötti átrakodást is tudja biztosítani. Az Ázsia és Európa közötti konténerforgalommal számoló logisztikai központ egy a Huawei és a Vodafone együttműködésében kialakított privát 5G hálózati csúcstechnológiát is alkalmaz, aminek keretében a Huaweinek sikerült az ENSZ Iparfejlesztési Szervezetével (UNIDO) is megállapodnia egy ipari termelésben alkalmazható mesterséges intelligenciára épülő technológia kifejlesztéséről. A terminál jelenleg az időközben kirobbant orosz-ukrán háború miatt az eredetileg tervezettnél jóval kisebb kapacitásokkal működik.

A bankszektor esetében a 2008-as globális pénzügyi válság nyomán súlyos veszteségeket elszenvedő külföldi hitelintézetektől visszavásárolt eszközökből és a hazai takarékokból 2023-ra sikerült Magyarország második legnagyobb pénzügyi szolgáltatóját, a Magyar Bankholdingot kialakítani; ezzel a belföldi hitelpiac több mint fele került vissza a hazai pénzügyi tőke és a kormány közvetlen ellenőrzése alá. Ezt a pénzügyi kapacitást az Orbán-kormány arra igyekszik használni, hogy a forint-hitelezés újraindításával és egyéb közvetlen pénzügyi eszközök bevetésével más belföldi szolgáltató ágazatokban is hasonló tőkekoncentrációt idézzen elő. Ezekben a befektetésekben sokszor fontos szerephez jutnak az orosz és kínai pénzügyi partnerekkel való együttműködések. A „Budapest Renminbivel” párhuzamosan a négy legnagyobb kínai kereskedelmi bankból három (China Construction Bank, Bank of China és az Agricultural Bank of China) regionális fióktelepet hozott Budapestre, amihez 2023-ban a negyedik bank, az ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) is csatlakozott. Emellett az orosz Nemzetközi Beruházási Bank (IIB) is Budapestre helyezte volna át regionális központját. A magyar kormány több módon igyekezett elérni, hogy az IIB elkerülje a nyugati szankciókat, például diplomáciai mentességet kaptak a bank vezetői, és a magyar állam többszöri jelentős tőkeemelését

hajtott végre, részesedése 2023-ra 25% fölé emelkedett (Jandó 2023). Az IIB végül nem tudta elkerülni a szankciókat, és ezért nem kezdte meg magyarországi működését.

Az energiaszektor átalakulása is jól mutatja az új belföldi pénzügyi kapacitások és az államközi pénzügyi együttműködések együttes használatát a belföldi szolgáltatók pozicionálásában. Az energiaszektorban még 2009-ben indult meg a törekvés a MOL többségi tulajdonának visszaszerzésére. Az olajvállalat 21%-os részvényt pakettje végül orosz közvetítésen keresztül (Szurgutnyeftgaz) került vissza az osztrák ÖMV olajvállalattól a magyar állam többségi tulajdonába. A kormány később német energiaszolgáltatók, így az E.ON és RWE eszközeiből is vásárolt, és ezek egy részét az állami villamosenergia-szolgáltató MVM-be apportálta. Ez részben az orosz Gazprommal kötött hosszú távú földgáz import szerződések miatt vált fontossá, amit az MVM alá tartozó CEEnergy Zrt.-hez delegáltak. Az egyre költségesebb földgázellátás biztosításához az MVM az ICBC leányvállalatától vett fel gigahitelt, mivel a földgáz szerepe továbbra is jelentős maradt a magyar energiamixben, például a Paks II csúszása miatt kieső villamosenergia utánpótlást kis teljesítményű földgázturbinákkal működtetett erőművek fogják helyettesíteni. Ugyanakkor a 2022-ben kirobbant háború és annak nyomán megugró energiaárak kedvező helyzetbe hozták a MOL-csoportot, ami egy átmeneti kivételt kapott az olajimportot sújtó uniós szankciók alól, és ezért jelentős hasznott tudott húzni a Barátság-csővezetéken érkező és nyugatra továbbított kőolaj árkülönbözetéből. Míg a 2008 óta megerősödő, a 2020-as évek működőtőke-befektetéseivel pedig meredeken megugró iparosítás villamosenergia-fogyasztása egyelőre ezeken a hálózatokon keresztül az orosz földgáztól és nukleárisenergia-szerződésektől függ, az évtized kezdetétől a kínai napelemparkok telepítése is megindult. 2021-ben adták át Kaposváron a China National Machinery Import & Export (CMC) által épített Európa akkori legnagyobb 100 megawatt teljesítményű naperőmű parkját. Különösen 2024 után nő majd meg a kínai technológiával működő napelemek súlya az energiamixben, mivel a beköltöző kínai ipari vállalatok a geopolitikai bizonytalanságok miatt így próbálják saját energiaellátásukat minél jobban biztosítani.

A belföldi szolgáltatások terén további piacnyerési próbálkozások történtek az élelmiszeripari kiskereskedelmi láncok esetében, de azt

a piacot továbbra is a domináns külföldi vállalatok uralják. Dinamikus terjeszkedés indult be viszont a távközlés területén az Antenna Hungária visszavásárlásával, amiben az állami megrendelésekkel komolyan megtámogatott 4iG-nak sikerült többségi tulajdont szereznie. A 4iG néhány kisebb régiós információtechnológiai és távközlési cég felvásárlását követően részben nyugati, részben kínai hitelből meg tudta finanszírozni a Vodafone magyarországi leányvállalatának felvásárlását, aminek segítségével a bankholding mintájára egy regionális távközlési szuperholdingot próbál állami támogatással létrehozni.

Külföldi befektetések támogatása az exportágazatokban:
Magyarország új ipari szakosodása

Ahogy a *Fordulat* 26. száma (2019) is hangsúlyozza, a belföldi szolgáltató ágazatokkal ellentétben az exportágazatokban a 2010-es évek gazdaságpolitikája nem törekedett a külső piacszerzésre, mivel itt a külföldi vállalatok pénzügyi és technológiai fölénye megkerülhetetlen, ráadásul erős tulajdon- és ágazati koncentráció jellemző. Ezekben a szektorokban a kormány különféle kedvezményekkel a külföldi, versenyképes gyártók magyarországi beruházásait támogatta, hogy az általuk megtermelt export biztosítsa a külkereskedelmi mérleg egyensúlyát. Ez az exportfüggés már a 2000-es évektől nyomasztó kitettséget jelentett a német járműipar felé, ami a 2008-as válságot követően csak tovább mélyült, köszönhetően részben az Orbán-kormányok erre irányuló törekvéseinek. A német ipar a kelet-európai országok uniós csatlakozását megelőzően már elkezdte áttelepíteni a viszonylag standardizált, és ezért relatíve alacsony profithányadú tevékenységeit ebbe a térségbe, részben mert így tudta kompenzálni a robbanómotoros technológiára épülő járműgyártást sújtó, folyamatosan romló globális profitkilitásokat. Az olcsó és jól képzett kelet-európai munkaerő, valamint a posztsovjet térségből továbbra is elérhető nagy mennyiségű fosszilis energiahordozó, kiégésülve bőkezű állami ipar és kereskedelempolitikai támogatásokkal ideiglenes kompenzációt nyújtott ezzel az elmélyülő válsággal szemben. A német befektetések nyomán 2010 után elinduló magyar újraiparosodási modell ennek a kompenzációs szükségletnek a ki-

szolgáltatására jött létre, de a koronavírus-válság után hirtelen megugró infláció és nemzetközi jegybanki szigorítások, a 2022-ben kirobbant orosz-ukrán háború és a globális iparpolitikai fordulat környezetében új funkcióra tett szert.

Ebben az új funkcióban Magyarország újraiparosítása a technológiai verseny és profitcsökkenés kényszere alatt újraszerveződő elektromosautó- és akkumulátorgyártó értékláncoknak szolgál helyszínéül, a globális ipari átrendeződés részeként. Ez a geológációs funkció egyrészt a korábbi német neomerkantilista modell válságkezelésének egy következő fázisát szolgálja ki, ahol a Németországban az Oroszországot sújtó szankciók óta már nem elérhető orosz energia-utánpótlás található Magyarországra települő, német gyártókkal együttműködő távol-keleti (dél-koreai, japán és kínai) akkumulátorbeszállítókkal. Másrészt ugyanez a modell a technológiai versenyben előretörő, az autóiipari értékláncon meredeken felfelé szakosodó kelet-ázsiai cégeknek az EU-n belüli gyártási lehetőséget jelent, mivel a modell lehetővé teszi az európai piacokhoz való hozzáférést. Az akkumulátorcellák jelentős súlya miatt az EU-s felvevőpiac közelsége külön előnyt jelent a tengerentúl gyártott cellák szállítási költségeihez képest. Ebben a környezetben a magyar kormány befektetésösztönző programjai egyaránt szolgálják az energia-hozzáférés fenntartását, a gyártók számára hozzáférhető olcsó munkaerő biztosítását, az új kapacitásokhoz szükséges infrastruktúra kiépítését, és az ezek működését esetleg akadályozó környezetvédelmi, munkavédelmi konfliktusoknak a gyártók számára kedvező kezelését. Az orosz-ukrán háború, új protekcionista iparpolitikák és egyre inkább kiéleződő USA-Kína rivalizáció környezetében ez a modell komoly kockázatokkal jár. Így kérdéses, hogy meddig tartható fenn az európai piacokhoz, német és kínai működőtökhöz és orosz energiához való egyidejű hozzáférés. A magyar kormány ennek a geopolitikai hídszerrepnek a kiépítésében a német működőtöke felé a 2010-es évek iparpolitikái által elmélyített függés, illetve a külső finanszírozás diverzifikációja céljából elindított orosz és kínai együttműködések pályáját követi. Mindezt egy olyan új helyzetben teszi, ahol a globális pénzszűke és az Uniós pénzügyi átutalások felfüggesztése miatt megnövekedett külső forrásigény hatására egyre inkább rászorul mind a német működőtöke-beáramlás fenntartására, mind pedig

a kínai működőtőke-beáramlás felfuttatására. A magyar iparfejlesztés ilyen módon tehát a korábbi hídmodell függő viszonyainak geopolitikai mintázatát alakítja újra, ami eltér az Európai Bizottság által lefektetett és korábban bemutatott iparpolitikai céloktól, de ugyanakkor összetalálkozik a német és kínai vállalatok átmenetileg még fennálló egymásra utaltságából származó szinergiákkal.

A mindezen tényezők által fűtött újraparosodási hullám nyomán a jelenlegi beruházási tervek szerint Magyarország 2026-ra Európa második legnagyobb akkumulátorgyártó kapacitással bíró országa lesz Németország után. A Magyarországon már működő, az akkumulátorgyártás értékláncában résztvevő cégek tipikusan dél-koreai, japán, illetve kínai anyavállalatok leányvállalatai. Kifejezetten akkumulátorgyártással egyelőre csak a dél-koreai SK On (Komárom, Ivánca) és a szintén dél-koreai Samsung SDI (Göd) üzemei foglalkoznak. A tervezett beruházások között ugyanakkor számos kínai cég is szerepel, melyek a fentebb említett kínai zöld iparági politikának globális szereplői, mint például a Debrecenben építkező CATL, az EVE Power, vagy a Nyíregyházára települő Sunwoda. A tervezett gyártó-sorok európai és amerikai autóiipari értékláncokba szállítanának be lítiumion-akkumulátorokat: a tervek szerint a CATL a Mercedes-Benz, a VW-csoport, a BMW, valamint a Stellantis beszállítója is lenne; a debreceni EVE Power szintén támogatná a szomszédos BMW gyártását; az SK On gyárai a VW-csoporttal és a Forddal vannak kapcsolatban; a Samsung SDI gödi üzeme kiszolgálja mind az európai székhelyű VW-csoportot, mind a Stellantis, Jaguar-Land Rover és Ford üzemeit (Czirfusz 2023). A BYD Szegeden épülő gyára kapcsán elképzelhető, hogy nem helyben üzemelő akkumulátorgyárak lesznek a beszállítók. Mindezek a beruházások az akkumulátorgyártás teljes értékláncát építik ki Magyarországon – bár a nyersanyagbányászat és -finomítás egyelőre csak a tervekben szerepel, és az elképzelések szerint a vízből kinyerhető lítium-ion, aminek a megvalósításáért a MOL felel, csak minimálisan fogja tudni kiszolgálni az épülő akkumulátorgyárak tényleges nyersanyagigényét.

Az Orbán-kormányok 2018 után, de főleg a 2020-as években új sebességbe kapcsoló iparfejlesztési politikája olyan beruházásösztönző támogatásokat képvisel, amelyek egyfelől többlettámogatásokat ígérnek az idetelepülő gyártóknak, másfelől leszorítják a gyártással

járó költségeket. Az előbbiekhöz tartoznak az egyéni kormánydöntésen alapuló közvetlen pénzügyi támogatási összegek, melyekkel az Orbán-kormány az európai autógyártó értékláncokba is beszállító távol-keleti alapanyag-, alkatrész- és cellagyártókat igyekszik beruházásra ösztönözni. Ezek a 2010-es évek végétől, de különösen a koronavírus-járvány alatt jelentősen megnöttek. Az Európai Bizottság által is jóváhagyott tőketámogatások közül a legnagyobb (30 és 80 milliárd forint közötti) összegeket – más kelet-európai példákhoz hasonlóan, mint Lengyelország – az akkumulátorcellagyártók kapták, melyek a tervezett beruházások nagyságának körülbelül 10-15%-ot tudták így fedezni (Czirfusz 2023). A gyártási költségek csökkentését szolgáló intézkedésekhez tartoznak a biztonságos és olcsó energiaszolgáltatás biztosítását célzó intézkedések, így a kormány geopolitikai balanszírozása révén továbbra is elérhető, relatíve olcsó orosz fosszilis energiahordozók, valamint a Paks II-vel növelni szándékolta energiaellátás. Ugyanide tartoznak az EU vámterületén belül relatíve olcsón hozzáférhetővé tett földterületek, az olcsó vízellátás, valamint a különféle szabályozások és aktív munkaerő-politika révén biztosított olcsó és rugalmasított munkaerő. A költségcsökkentő eljárásokhoz sorolhatjuk azokat az intézkedéseket is, amelyek az újraiparosítás környezeti és társadalmi hatásaiból fakadó konfliktusoknak a gyártók számára előnyös kezelését szolgálják. Végül ide tartoznak az új gyártási kapacitásokat ellátó, hatalmas infrastruktúrafejlesztési beruházások is, melyeket – esetlegesen európai uniós források felhasználásával együtt – közvetlenül a központi költségvetés, vagy a helyi önkormányzatok finanszíroznak. Mivel az akkumulátorgyártás nagyon víz- és energiaigényes folyamat, a termeléshez szükséges hálózati infrastruktúrák (mint elektromos áram, földgáz, víz, csatorna) kiépítése, illetve a már meglévők bővítése is igen költséges tétel. Ezekhez adódnak a szükséges közúti-, vasúti és egyéb útfejlesztések. A kedvezmények használatában nem pusztán a külföldi gyártóknál és az általuk megtermelt export külkereskedelmi mérlegre gyakorolt hatásában jelentkezik, hanem az al-, vagy egyes szektorok esetén fővállalkozóként szerephez jutó hazai vállalatoknál is (Bodnár 2021).

Különleges gazdasági övezetek

Mindezen kedvezmények intézményesítésében a kormány egyik fő eszköze az új ipari átalakulás során a világ más részein is elterjedő különleges gazdasági övezetek rendszere (*Special Industrial Zones, SEZ*), amelyek a korábbi, nem túl szigorú környezetvédelmi és munkaügyi szabályok alól is kivételt biztosítanak a beruházó cégeknek. Az első ilyen különleges gazdasági övezetet 2020-ban, a koronavírus-járvány alatti rendkívüli kormányzás keretében hozták létre a gödi ipari park területén, ahova a dél-koreai Samsung elsőként telepített akkumulátorgyártást, és aminek kapacitását azóta folyamatosan bővíti. A második különleges gazdasági övezetet Iváncsán hozták létre a szintúgy dél-koreai SK Innovation épülő akkumulátorgyárának területén. A különleges gazdasági övezetek létrehozását a helyi önkormányzatokhoz befolyó iparüzési adóbevételek központosításával kapcsolták össze, ami a termelés megnövekedésével járó plusz bevételeket a kormánypártok által vezetett vármegyei költségvetésbe csatornázza át a helyi önkormányzatok költségvetéséből. A különleges gazdasági övezetek központosítása nem csak pénzbeli veszteséget jelent az önkormányzatoknak, Göd esetében ez több milliárd forint kiesést jelentett az elmúlt években (24.hu 2021), hanem az új ipari övezetek szabályozását egyúttal el is szigeteli a helyi politikától, ami a gyárak közelében keletkező vegyi szennyezés vagy zajártalom ellen tiltakozó lakosok érdekérvényesítése által elérhető fő politikai platform lenne. Eközben a kormány az önkormányzatokat gyakran kötelezi, hogy szerepet vállaljanak az ipari övezetek számára szükséges infrastruktúra-építők támogatásában. A földterületek olcsó elérhetőségét szintén garantálja a beruházások központosított kormányzása azáltal, hogy különleges gazdasági övezetnek jelöli ki az ipari parkok területeit (így volt ez Göd és Ivánca esetében is).

A környezeti szabályozás megkönnyítése

Az új ipari kapacitások költséghatékony és zökkenőmentes kiépítésének fontos feltétele a környezeti hatásokra vonatkozó szabályozás megkönnyítése, ami egyúttal a környezeti károk költségének a la-

kosságra, dolgozókra, és a környező ökoszisztémára való áthárítását jelenti. Ilyen felmerülő negatív hatás az akkumulátorgyártás vegyi folyamataihoz szükséges vízigény kielégítése, ami komoly dilemmákat és könnyen környezeti problémákat okozhat, a túlfogyasztás okozta szárazság, valamint a természetes vízi ökoszisztémák túlzott felborítása esetén (Spirk 2023). Az akkumulátorgyárak negatív környezetvédelmi hatásai közé tartozik az építkezés és működés során fennálló zajszennyezés, valamint a talajba szivárgó vegyi anyagok veszélye, melyek mérgező hatása időnként a gyárakhoz közeli levegőbe is áramlik, és egyszerre érinti a dolgozók és az akkumulátorgyárak közelében lakók egészségét. A zöldmezős beruházások során történő földátminősítések – különösen a klímaváltozás miatt egyre fontosabbá váló élelmiszerbiztonság szempontjából – értékes termőföldeket alakítanak át ipari területté. Végül, a gyártás karbonsemlegességére vonatkozó ígéreték bizonytalansága is a környezeti kockázatok közé sorolható.

Nem csupán a környezetvédelmi szabályok enyhítése, de azok betartatásának átláthatatlansága és megengedő végrehajtása is úgy tűnik, hogy része az iparpolitikai támogatások gyakorlatának. Jelenleg nincsenek megbízható információk arról, hogy a veszélyes anyagokat kezelő hulladékgazdálkodás milyen mértékben és megfelelő körülmények között zajlik-e. A környezetvédelmi hatástanulmányok gyakran nem publikusak. A közmeghallgatás egy 2023-as jogszabály-módosítás értelmében online tájékoztatássá történő degradálása lényegében ellehetetleníti a közvetlen információszerzést. A különleges gazdasági övezetek létrehozása megengedi az egyedi, területre vonatkozó környezetvédelmi szabályozást, ahol a központi kormányzat a meghatározó. A környezetvédelmi bírságok összege általában elenyésző a beruházók által termelt profitok nagyságához képest. Egy 2023-ban született kormányrendelet pedig már azt is megengedi, hogy amennyiben a vállalatok kötnek egy szerződést a Környezetvédelmi Hatósággal – ami a felügyeleti jogkört gyakorlatilag partnerségi megállapodássá degradálja –, szabályszegés esetén anélkül is rendezhetik környezetkárosító tevékenységüket, hogy a teljesítési határidő lejártá előtt bírsággal, vagy a működés felfüggesztésével vagy betiltásával sújtánák őket.

Az olcsó munkaerő új rezsimje

A munkaügyi, illetve a migráns munkaerő esetében történő bevándorlási szabályok megváltoztatása kulcsfontosságú elemét képezi a gyártási költségek csökkentésének. Ezek közül az egyik legjelentősebb változtatás a munka törvénykönyvét érintette. Az eredetileg a 2010-es években betelepülő német gyártók igényeihez alakították a 2012-ben bevezetett új munka törvénykönyvét. A munkatörvény 2018-as rabszolgotörvény néven elhíresült reformja fellazította a munkaidő-elszámolási kereteket, hogy azok a termelési ciklusok változásait a gyártók számára többletköltség nélkül követhessék le. A rabszolga-törvényt 2020-ban tovább módosították, ami teret engedett egy olyan munkamodell átvételére, amit a szakirodalom a tajvani óriásbeszállító Foxconn kínai gyáraitra jellemző foglalkoztatási gyakorlat után „foxconnizációnak” nevez (Lüthje 2019). Ez a modell az alacsony munkabéren foglalkoztatott, betanított és rugalmasított munkaerő súlyosan degradált munkakörülményeire épül, ami eredetileg a Foxconn, mint nyomott áron dolgozó globális elektronikai beszállító által alkalmazott, kínai belföldi migráns munkaerő maximális kihasználását szolgálta. Ennek eszközei voltak a gyárterületen belül kialakított és szigorú ellenőrzéssel működtetett hatalmas munkásszállók és a teljesen rugalmasított munkaidő. Az erős költségcsökkentési nyomás alatt zajló elektromos gépkocsigyártásra való átmenet során ez a modell ma az autóiparban is elterjedt. A magyar újraiparosodás esetében a munkásszállókon folyamatosan elérhető migráns munkaerő alkalmazása különösen fontos a magas munkaerőhiány miatt. A fejlett országokban általában, de Magyarországon az európai válságkezelés során ide kihelyezett iparosítás által különösen láthatóvá vált munkaerő-hiányhoz hozzájárulnak a 2010-es évek közepe óta intenzívvé váló elvándorlás, a népességcsökkenés, a rossz minőségű szakképzés és a rossz munkakörülmények is. Ez a helyzet az új iparosítási modell gátját jelentheti. Ennek megfelelően a Magyarországra települő akkumulátorgyártók is részben külföldi munkaerővel terveznek dolgozni.

A gyártók igényével összhangban a kormány a korábbi bevándorlásellenes retorikája ellenére engedélyezte, hogy úgynevezett minősített munkaerő-kölcsönző cégek könnyített eljárásban hozhassanak a környező (nem európai uniós), valamint közép- és délkelet-ázsiai

országokból, határozott ideig foglalkoztatható munkaerőt. Az iparnak kedvező intézkedés törvényi szintre emelését jelentette a 2024-ben hatályba léptetett új bevándorlási törvény, ami igen szelektív és szigorú szabályok között törekszik a harmadik országbeli bevándorlók beutazását könnyíteni annak érdekében, hogy pótolja a munkaerő-hiányt. Az újonnan bevezetett, meghatározott időre szóló vendégmunkás vízum nem engedélyezi a családtagok bevitelét, sem a letelepedést. Ahogy korábban említettük, ettől eltérést jelent a bizonyos kiemelt beruházások, mint a Paks II vagy a Budapest–Belgrád vasútfejlesztés esetén alkalmazni tervezett kivételes szabályozás, ami a három éves főszabálynál hosszabb tartózkodást és a családtagok számára is kérvényezhető tartózkodási engedélyt is engedne az építkezéseken dolgozók számára.

Munkaügyi területen az eddig üzembe helyezett, dél-koreai akkumulátorgyárak működéséből jól látszik, hogy az általános munkaerő-hiány ellenére számos tényező segíthet relatíve olcsón tartani a rendelkezésre álló munkaerőt. Az elektromosautó-gyártás értékláncába bekapcsolódó magyarországi akkumulátorgyártásban a jelenlegi kormányzati tervek szerint az elkövetkező néhány évben összesen nagyjából 30 000 munkahely fog létrejönni. A gyártáshoz szükséges munkák legnagyobb része nem igényel magas végzettséget, ami megengedi a relatív nagy munkaerő-fluktuációt és az alacsony szinten tartását. Általános trend az iparágban, hogy a megélhetéshez szükséges havi jövedelemnek a garantált alapbér csupán a felét teszi ki. A fennmaradó összeget a vállalati szinten szabályozott bónuszok adják. Ezek között beszélhetünk jelenléti, teljesítmény és számos egyéb típusú bónuszról, valamint egyénileg vagy csoport szinten megállapított bónuszokról, ahol az utóbbi esetben nem az egyéni teljesítmény, hanem egy adott részleg teljesítménye, vagy akár több részleg együttes teljesítménye határozza meg a havi jövedelmet. Ezekben az esetekben az is előfordulhat, hogy a változó termelési ciklusok okozta termelési elakadások miatt egy részleg „alulteljesít”, és ezért annak a részlegnek a dolgozói kevesebb havi jövedelemre számíthatnak. Ugyanígy néhány nap betegség esetén előfordulhat, hogy az egyén az egész havi jelenléti bónuszától esik le. A havi jövedelem változékonyságából fakadó bizonytalanság és a műszakvezetők teljesítményértékelésétől való függés gyakran arra készteti a dolgozókat, hogy az esetenként bántalmazó bánásmódot is inkább elviseljék, túlmunkát vállaljanak, vagy akár

beteg is bemenjenek dolgozni. Ezen tényezők mindegyike hosszú távon súlyos következményekkel járhat, mind a fizikai, mind a mentális egészségükre nézve. A munkaügyi körülményeknek ez a fajta romlása példázza a fentebb említett foxconnizációs folyamatot.

Az akkumulátorgyártás vegyipari érintettsége miatt ugyanakkor a hagyományos, robbanómotoros autógyártás gépipari munkáival járó kockázatokon túl számolni kell azokkal a baleseti és egészségkárosító hatásokkal is, amelyek a nehézfémekkel (például mangán, kobalt, nikkal) és más vegyszerekkel való munkával járhatnak. Ezekről a közvetlen helyi balesetektől kezdve, a káros anyagok megnövekedett koncentrációján és a nem megfelelő védőruházaton át a gyúlékony anyagokkal való munkában megnövekedett tűzvédelmi kockázatok nem megfelelő kezeléséig számtalan iparág-specifikus egészségügyi probléma adódhat. A helyzetet súlyosbítja a 2024-es törvénymódosítást megelőző szabályozási környezet, ahol a munkahelyi balesetek esetén, még ha azok halálos kimenetelűek is voltak, a hatóságok maximum 10 millió forintos büntetést róttak ki a vállalatokra. Ez az összeg mára 100 millió forintra emelkedett, ami akár elrettentőbb erővel is bíró tétel lehetne, ha mindemellett nem vetné vissza a munkavédelmi folyamatokat a munkafelügyelői kapacitások alacsony szinten tartása, a szabályozás folyamatos lazítása, valamint a munkavédelmi intézményrendszer leépítése, és a munkavédelmi hatáskörök politikailag vezérelt kormányhivatalokba szervezése. A megfelelő munkabiztonság és munkaegészségügy garantálását akadályozhatja az akkumulátorgyártás speciális technológiáiról való szaktudás hiánya is.

A romló foglalkoztatási és szabályozási környezettel szemben való fellépést nehezíti, hogy a társadalmi párbeszéd intézményi rendszerét 2011 óta szisztematikusan leépítették. A munkaerő-kölcsönző cégeken keresztüli munkaszerződések elterjedése, illetve a szakszervezeti szerveződési előzmények nélküli zöldmezős beruházások felfutása, azon belül is a korábban a német szakszervezeti modellhez kötött gyártókhöz képest sokkal inkább szakszervezet-ellenes vállalati modellek megnehezítik a munkavállalók érdekérvényesítését. Az egyes vállalatoknál tapasztalt szakszervezeti zaklatások közé tartozik a szerveződés esetén kirúgással való fenyegetés, a degradáló munkakörökbe való áthelyezés, a szakszervezeti tájékoztatás jogszabályoknak ellentmondó hiánya, és a munkaügyi kérdésekről szóló információk vissza-

tartása. Tekintve a külföldi dolgozók relatív magas és várhatóan egyre magasabb arányát, és a munkaerő-kölcsönzők mint foglalkoztatók megnövekedett szerepét, egyre inkább nő a munkaerő fragmentációjának veszélye. Egy adott gyárban akár több munkaerő-kölcsönző cég is foglalkoztathatja a helyi munkásokat, miközben a jelenlegi gyakorlatok szerint valódi érdekérvényesítő ereje olyan szakszervezetnek lehet, ami a közvetlenül foglalkoztatott munkásokat szervezi. Viszont az ő arányuk, és ennek megfelelően a szakszervezet reprezentativitási lehetősége csökken. Az eltérő munkafeltételekkel foglalkoztatott munkások különböző csoportjai között feszültség alakulhat ki, miközben a külföldi és hazai dolgozók eltérő élethelyzetéből eltérő egyéni reprodukciós igények adódnak (ti. a külföldiek családjuk jelenlétének hiánya miatt általában preferálják a hosszabb műszakokat, és kevésbé bánják a rugalmas munkaidőt), ami az összefogás helyett a vállalatoknak kedvező, dolgozók közötti versenyhelyzetet tud teremteni. Mindemellett a gyártóknak nyújtott közvetlen állami támogatásoknál 2010 óta nem feltétel, hogy a támogatott vállalatnál rendezettek legyenek a munkakörülmények.

A helyi tőke mozgástere az újraparosodásban

A kormány új iparosítási programja belföldi vállalkozásfejlesztő célokat is szolgál, de a belföldi vállalkozókat jellemzően nem mint az idetelepülő értékláncok beszállítóit kapcsolja be a gazdasági körforgásba, hanem mint az új ipari övezetek infrastruktúráját karbantartó építőipari és szolgáltató alvállalkozókat. A hazai cégek szakosodásában tehát jellemzően nincs meg az a visszacsatolás, ami lehetővé tenné a technológiamegosztást, mint ahogy az például a német járműgyártók és kínai akkumulátor-beszállítók közötti vegyesvállalatokban történik. Ezáltal az exporton belüli helyi hozzáadott értéket sem képesek a hazai vállalkozók érdemben növelni. Ezzel együtt az infrastruktúra-építéshez nyújtott nagy összegű támogatások komoly piaci részesedést tettek lehetővé, különösen a közvetlen kormányzati támogatást élvező vállalatok számára. A jelenleg Komáromban, Iváncsán és Gödön működő akkumulátorgyárak közül a komáromi és a gödi ipari parkok víziközmű-fejlesztésére és a szennyvízelvezetésre az Európai Unió

zöld átmenet politikáját követő Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program (KEHOP) hozzájárulásával kiírt közpénzügyi pályázati felhívást a Mészáros és Mészáros Ipari, Kereskedelmi és Szolgáltató Kft. nyerte meg, az EuroAszfalt Építő és Szolgáltató Kft.-vel konzorciumban. Ugyanezen szolgáltatást Iváncsán szintén a Mészáros és Mészáros Kft. kivitelezheti. Debrecenben, ahol a német BMW összeszerelő-üzeme és – ahogy azt korábban is említettük – egy 2022 év végi megállapodás értelmében közvetlen a gyárnak is beszállító kínai CATL akkumulátorgyár is épül, a legnagyobb infrastruktúra-beruházási tételt jelenleg a villamos áram elosztóhálózatának kibővítése jelenti. Ennek megépítésére az Opus-csoport energetikával foglalkozó ága kapott lehetőséget. Az ipari területek előkészítéséhez szükséges út- és vasútfejlesztések is tipikusan a belföldi szolgáltatók növekedését segítik. Egyik példája ennek a BMW-gyárhoz kapcsolódó vasútvonal-korszerűsítés, aminek kivitelezője az a V-Híd Építő Zrt., ami – ahogy korábban írtuk – a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés egyik legnagyobb alvállalkozója is egyben. A BMW-gyár környéki utak, szennyvíz- és vízvezetők építésének első ütemét a Duna Aszfalt Építő Zrt. nyerte, de kapott földmunkák elvégzésére infrastruktúra-fejlesztési támogatást az a Market Építő Zrt. is, ami egyébként gyárépületek megépítésével is meg van bízva. A tapasztalatok szerint a támogatásokat tovább növeli, hogy az elnyert infrastruktúra-fejlesztések több esetben is végül az eredetileg tervezettnél magasabb költségvetéssel valósulnak meg, megemelt támogatási keretben.

Míg az újraiparosodás folyamataiban a belföldi vállalatok jellemzően nem jutnak olyan pozícióhoz, ahol az exportágazatokban való versenyképességhez szükséges technológiákhoz hozzáférnének, ez alól kivételt jelent a hadiipar. A globális beruházások megugrása ugyanis teret nyitott a nemzeti tőke előtt, hogy állami közvetítéssel külföldi partnerekkel összeállva Magyarországra csábítsanak jelentős hadiipari cégeket, amelyek révén a nemzeti tőke kiszemelt vállalatai az exportágazatokra történő átszakosodáshoz nélkülözhetetlen technológiához juthatnak. Ezeknek a hadiipari beruházásoknak a megugrását látjuk 2022-t követően, amelyek tehát nemcsak az ipari relokáció olcsósító funkcióját látják el, hanem a nemzeti tőke számára az exportpiaci kijutás lehetőségét is biztosítják. A legnagyobb ilyen beruházó a német Rheinmetall, amely több telephelyet is nyitott Magyarországon, és

például itt gyártja az Ukrajnában használt ultramodern Lynx harckocsikat. Miután a Rheinmetall részesedést szerzett a 4iG-ban, a két cég közös vállalata vált a német cég informatikai beszállítójává (a 4iG gyorsléptékű fejlesztését és az ezt lehetővé tevő körülmények geopolitikai sérülékenységét is mutatja, hogy a 4iG 2024 májusában ugyancsak technológiatranszfert tartalmazó együttműködési szándéknyilatkozatot írt alá a Huawei-jel, amellyel szemben az USA és az EU egyre erősebb korlátozásokat alkalmaznak). Hasonló összeállítás történt a török Nurol Makina tankgyártó üzemének Győrbe telepítésével, ahol a legjelentősebb hazai (többségében állami) tulajdonú járműipari beszállítóval, a Rába Nyrt.-vel közösen fejlesztenek lánctalpasokat exportra. A kiszemelt hazai ipari vállalatok hozzáférése stratégiaileg védett technológiákhoz és ezáltal a közvetlen kijutás az exportpiacokra ezzel együtt egyelőre nemzetgazdasági szempontból nézve rendkívül korlátozott módon történik.

KONKLÚZIÓ

A tanulmányban Magyarország világgazdasági integrációjának jelenlegi átalakulását és a kínai befektetések ebben játszott szerepét a világgazdaság második világháború utáni nagy ciklusának 1970-es évek óta tartó válságdinamikái felől írtuk le. Bemutattuk, hogyan kapcsolódott Kína világgazdasági reintegrációja ebbe a folyamatba, előbb az értékláncok alsóbb pozícióin való elhelyezkedéssel, majd az ennek nyomán felhalmozódó exporttöbblet kihelyezésével, és végül az értékláncon felzárkózó kínai gyártók kilépésével a korábban nyugati cégek által dominált piacokra. Amellett érveltünk, hogy a nyugati országok iparpolitikai válaszlépéseivel kiéleződő új protekcionista külgazdasági környezetben egy új geopolitikai hídmodell van kialakulóban Magyarországon. Ez a hazai külgazdasági szakosodás – az EU érdeklőközésektől szabdalt, ezért nem egységes iparpolitikáival részben szembenelve, részben azok között igazodva – képes maradt kiszolgálni a német autógyártók fennmaradó igényét a kelet-ázsiai beszállítók közelségére és a Magyarországon még elérhető olcsó orosz energiára építve, miközben egyúttal helyet biztosít az európai piacokra belépést kereső keleti gyártóknak is. Egyrészt, a globális kapitalista folyamatok

felől nézve Magyarországnak ez a fajta ipari átszakosodása (az egyre alacsonyabb profitabilitás mellett) egymással versengő nyugati és keleti gyártók számára biztosít kedvező körülményeket. Másrészt, a kapitalista termelésbe kapcsolódó integráció belső dinamikái felől nézve az Orbán-rezsim iparpolitikai törekvései a 2020-as éveket követően egyre több hasonlóságot mutatnak az államszocialista hídmodell is jellemző, iparosítást célzó importhelyettesítő külgazdasági szakosodással. Bár a belföldi tőke részesedése a gazdaságélénkítő csomagok előnyeiből továbbra is elsősorban a belföldi szolgáltatások piacán csapódik le, az új hídszerep révén egyre több tere nyílik olyan technológia- és tőkeimport lehetőségeknek, amelyek révén a nemzeti tőke megerősítése az exportágazatok felé is irányt tud venni. Ám hasonlóan az 1970-es évek hídmodelljéhez, a jelenkori iparosítás – ami egyre inkább kínai technológiára, orosz energiára és a német ipart sújtó válság kompenzálására épül – egyúttal ráerősít mind az energia-, mind a tőke- és a technológiai importfüggőségre is. Ez pedig fokozott nyomás alatt tartja az ország fizetési egyensúlyát. Amennyiben az állam által megtámogatott, úgynevezett „nemzeti bajnokok” nem lesznek képesek külkereskedelmi aktivitásukon és saját tőkebefektetéseiken keresztül kitermelni az energia- és technológiai import szükségletéből származó többletköltséget, úgy a cserearányok megbomlása a fizetési egyensúly gyors romlásához, eladósodáshoz és ezáltal az állam finanszírozási képességének beszűküléséhez, végső soron a modell válságához vezethet – hasonlóan az 1980-as évek válságához. Ezzel párhuzamosan az újraiparosítás környezetre és munkára terhelt költségei újfajta társadalmi konfliktusokat hívhatnak életre, különösen a helyi szintű visszacsatolást és a társadalmi párbeszédet gyakorlatilag kiiktató központosított kormányzás mellett. Mindezek a belső tényezők a globális tőkés válságfolyamat előrehaladásának – és ebben Kína egyre növekvő szerepvállalásának – egyéb külső tényezőivel kölcsönhatásban határozzák meg a modell fenntarthatóságát, beleértve a geopolitikai konfliktusok lehetséges elmélyülését, a klímakatasztrófa hatásait, valamint az ezek következtében megváltozó cserearányokat, technológia-hozzáférési lehetőségeket, valamint a munka és társadalmi reprodukció viszonyait.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- 24.hu (2021). Jól ráfaragott Göd azzal, hogy a kormány különleges gazdasági övezetté nyilvánította. 24.hu 2024. április 26. <https://24.hu/fn/gazdasag/2021/02/11/god-kulonleges-gazdasagi-ovezet-ado-atiranyit-porul-jar-ellenzek-kormany/>
- Akamatsu, Kaname (1962). A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries. *Journal of Developing Economies*, (1), 3-25. <https://doi.org/10.1111/j.1746-1049.1962.tb00811.x>
- Arrighi, Giovanni (1994). *The Long Twentieth Century. Money, Power and the Origins of our Times*. Verso <https://doi.org/10.2307/591083>
- Arrighi, Giovanni. és Silver, Beverly J. (1999). *Chaos and Governance in the Modern World System*. University of Minnesota Press.
- Bartha, Eszter (2013). *Alienating Labour: Workers on the Road from Socialism to Capitalism in East Germany and Hungary*. Leiden: Berghahn. <https://doi.org/10.1515/9781800737594>
- Beck Fanni (2022) From the politics of the motherland to the politics of motherhood: Chinese golden visa migrants in Hungary. In Wanning Sun és Haiqing Yu (szerk) (2022) *WeChat and the Chinese Diaspora*: 191-211. <https://doi.org/10.4324/9781003154754-14>
- Bloomberg (2018). China's Geely Buys \$9 Billion Daimler Stake. *Bloomberg News*. 2024. április 26. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-23/china-s-geely-is-said-to-be-buying-9-billion-stake-in-daimler>
- Bodnár Zsuzsa (2021). Újabb tízmilliárdok Mészáros Lőrinc cégeinek a gödi és a komáromi iparterületek közműfejlesztéseire. *Átlátszó*.hu. 2024. április 26.: <https://atlatszo.hu/2021/03/02/ujabb-tizmilliardok-meszaros-lorinc-cegeinek-a-godi-es-a-komaromi-iparteruletek-kozmufejleszteseire/>
- Brenner, Robert (2006). *The Economics of Global Turbulence: The Advanced Capitalist Economies from Long Boom to Long Downturn, 1945–2005*. Verso.
- Czirfusz Márton (2023). *The battery boom in Hungary: Companies of the value chain, outlook for workers and trade unions*. Budapest: Friedrich Ebert Stiftung. 2024. április 23. <https://real.mtak.hu/174938/1/20101.pdf>
- Csanádi Mária és Gyuris Ferenc (2018) Átalakuló pártállam és egyenlőtlen túlfűtöttség Kínában a globális válság idején. *Tér és társadalom* 32(1):. 50-75. <https://doi.org/10.17649/tet.32.1.2897>
- Éber Márk Áron; Gagyi Ágnes; Geröcs Tamás és Jelinek Csaba (2019). 2008–2018: Válság és hegemonia Magyarországon. *Fordulat*, (26), 28-75.
- Éber Márk Áron; Gagyi Ágnes; Geröcs Tamás; Jelinek Csaba és Pinkasz András (2014). 1989: Szempontok a rendszerváltás globális politikai gazdaságtanához. *Fordulat*, (21), 11-63.

- Eszterhai Viktor (2021) Kína külpolitikai stratégiája a megváltozó világrendben: A konnektivitás mint befolyásépítő eszköz és hatása az Európai Unióra. In: Ágh, Attila (szerk.) *Az új világrend kialakulása - Az EU-USA-Kína hatalmi háromszög*. Budapest, Magyarország: Noran Libro Kiadó, pp. 169-188.
- Gabor, Daniela (2021). The wall street consensus. *Development and change*, 52(3), 429-459. <https://doi.org/10.1111/dech.12645>
- Gabor, Daniela (2023). The (European) derisking state. *Stato e mercato*, 43(1), 53-84. <https://doi.org/10.31235/osf.io/hpbj2>
- Gallagher, Kevin P.; Ramos, Luma; Were, Anzette és Zucker-Marques, Marina (2023). *Africa's Inconvenient Truth: Debt Distress and Climate-Resilient Development in Sub-Saharan Africa*. Boston, London, Berlin: Boston University Global Development Policy Center; Centre for Sustainable Finance, SOAS, University of London; Heinrich-Böll-Stiftung. 2024. április 3. https://eprints.soas.ac.uk/40919/1/DRGR_WP_AFRICAS_INCONVENIENT_TRUTH.pdf
- Gerócs Tamás (2021). *Magyarország függő fejlődése: Függetlenség és felzárkózás globális történelmi perspektívában*. Napvilág Kiadó. <https://doi.org/10.14267/phd.2021039>
- Gerócs Tamás és Pinkasz András (2023). *The Interdependence of Socialist Hungary's External and Internal Balances: The Bridge Model and the Consolidation of the Kádár Era*. In: Bartha, E. - Krausz, T. - Mezei, B. eds. *State Socialism in Eastern Europe - History, Theory, Anti-capitalist Alternatives*. Palgrave Macmillan, 323-334. https://doi.org/10.1007/978-3-031-22504-8_2
- Greskovits Béla (2020). Rebuilding the Hungarian right through conquering civil society: The Civic Circles Movement. *East European Politics*, 36(2), 247-266. <https://doi.org/10.1080/21599165.2020.1718657>
- Halmai Gábor (2011). "(Dis)possessed by the Spectre of Socialism: Nationalist Mobilization in "Transitional" Hungary." In Kalb, Don and Halmai, Gábor eds. *Headlines of nation, subtexts of class: Working class populism and the return of the repressed in neoliberal Europe*. New York: Berghahn, 113-141. <https://doi.org/10.1515/9780857452047-007>
- Jandó Zoltán (2023). Tényleg nem fest jól Magyarország szerepe az orosz „kémbanknál”. *g7.hu*. 2024. április 26. <https://g7.hu/penz/20230413/tenyleg-nem-fest-jol-magyarorszag-szerepe-az-orosz-kembanknal/>
- Johnson, Carter és Tanzi Alexandre (2024). Yuan Usage Extends Global Climb as Euro Share Slips, SWIFTS Say. *Bloomberg.com* 2024. április 26. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-04-18/yuan-usage-extends-global-climb-as-euro-share-slips-swift-says>
- Józsa Sándor (1966). *Kína és az Osztrák-Magyar Monarchia*. Budapest: Akadémiai Kiadó

- Knyihár Eszter (2018) Magyarországon élő kínai állampolgárok társadalmi integrációs szokásainak vizsgálata: Integrációs attitűdök megértése egy 2016-ban végzett felmérés alapján. *Távol-keleti Tanulmányok* 10(2): 111-131. <https://doi.org/10.38144/tkt.2018.2.5>
- Kusai Sándor (2023) Kína és az új világrend fájdalmas születése In: Ágh, Attila (szerk.) (2023) *Polikrízis a multipoláris világrendszerben*. Budapest, Magyarország : Gondolat Kiadó pp. 122-145.
- Lüthje, Boy (2019). *Going digital, going green: changing value chains and regimes of accumulation in the automotive industry in China*. Honolulu, HI: East-West Center. <https://doi.org/10.1504/ijatm.2021.113355>
- Matura Tamás (2020) Sino-Hungarian Relations in the 21st Century. In: Matura, Tamás (szerk.) (2020) *China and Central Europe: Success or Failure?* Budapest, Magyarország : Dialóg Campus Kiadó: 117-136.
- Mervay Mátyás (2024) "A Hungarian Old China Hand and the End of Empire. Loyalty Struggles in Interwar Shanghai's Migrant Community". *Austrian History Yearbook*. Published online 2024:1-21. doi.org/10.1017/S0067237824000328
- Neel, Philip A. (2021). *Global China, Global Crisis: Falling Profitability, Rising Capital Exports and the Formation of New Territorial Industrial Complexes*. Doktori disszertáció, University of Washington.
- Nyíri Pál (1999) *New Chinese Migrants in Europe: The Case of the Chinese Community in Hungary*. Milton Park, Abingdon, Oxfordshire: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429451584>
- Nyíri Pál (2007) *Chinese in Eastern Europe and Russia: A middleman minority in a transnational era*. Milton Park, Abingdon, Oxfordshire: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203933961>
- Oks, D. és Williams, H. (2022). The long, slow death of global development. *American Affairs* 4(4): 122-150.
- P. Szabó Sándor (2020). A kínai gazdaság jelenlegi helyzete In: P. Szabó Sándor; Horváthné Varga Polyák Csilla (szerk.) (2020) *Lehetőségek és kihívások a magyar-kínai kapcsolatok területén: II. kötet. Gazdasági kapcsolatok* Budapest, Magyarország : Nemzeti Közzolgálati Egyetem Közigazgatási Továbbképzési Intézet, pp. 8-32.
- Salát Gergely (2023). Kína kultúrdiplomáciájának magyarországi intézményrendszere. In: Horváth Levente (szerk.) (2023) *Eredmények és kihívások: 10 éves az Övezet és Út kezdeményezés*. Budapest, Magyarország: Neumann János Egyetem, Eurázsia Központ, pp. 248-274.
- Scheiring Gábor (2019). *Egy demokrácia halála. Az autoriter kapitalizmus és a felemelő állam felemelkedése Magyarországon*. Budapest: Napvilág.

- Spirk József (2023). Eltűntették a debreceni akkumulátorgyárról készült szakértői tanulmányt, amelyben óriási vízfogyasztásról írtak. *24.hu*. 2024. április 26. <https://24.hu/belfold/2023/02/03/debrecen-catl-akkumulatorgyar-szorolap-hazugsag-vizfogyasztas/>
- Szabó Linda és Jelinek Csaba (2023). State, capitalism and infrastructure-led development: A multi-scalar analysis of the Belgrade-Budapest railway construction. *Environmental and Planning A* 55(5) <https://doi.org/10.1177/0308518X231156171>
- Szunomár Ágnes (2022) Kelet-Közép-Európa a digitális selyemúton? Lehetséges politikai gazdaságtani magyarázatok. *Közgazdasági Szemle* 69(3). <https://doi.org/10.18414/ksz.2022.3.367>
- Tálas Barna (2010) *Mi a "kínai modell"?* Kézirat. 25p. 2024. április 28. https://www.academia.edu/29429567/T%C3%A1las_Barna_Mi_a_k%C3%ADnai_modell_2010_doc
- Vámos Péter (2023) 'Our Chinese comrades are determined to split and struggle'. The influence of the Sino-Soviet split on technological cooperation between Hungary and China. *European Review of History* 30(3): 391-409. <https://doi.org/10.1080/13507486.2023.2200439>