

Háda Béla

Ázsiai versenyfutás az Indiai-óceánért - India és Kína új stratégiai játéktere

Az Indiai-óceán északi térségének biztonságpolitikai folyamatait vizsgálva a nyugati és ázsiai elemzők az utóbbi években mind gyakrabban szentelnek teret a két keleti nagyhatalom, India és Kína stratégiai versengésének, mely napjainkban egyre meghatározóbb szerepet játszik e világrész nemzetközi kapcsolatainak alakulásában. A hidegháború lezárulását követően Peking és Újdelhi egyre növekvő aktivitást mutatott a világtengereken való jelenlétének erősítésére, mely az Indiai-óceánon haditengerészeti erők, valamint helyi gazdasági és katonai támaszpontjaik egymással versengő fejlesztésében öltött testet. Törekvéseiket egyszerre motiválja saját hatalmi képességeik és mozgásterük fejlesztése, valamint biztonsági érdekeik szavatolása is. A folyamat különösen az utóbbi évtizedben gyorsult fel, táptalajt adva azon találgatásoknak, melyek a két óriás közelgő összecsapását vagy éppen a fél világot sakkban tartó politikáját vizionálják. E tanulmány célja, hogy elemezze a két ázsiai hatalom kapcsolatainak e kevésbé ismert vetületét, és jellemezze annak jövőbeli kilátásait.

Az észak-indiai-óceáni régió jelentőségéről

Az Indiai-óceán medencéjének északi részét határoló tengeri és szárazföldi térség a globális biztonságpolitikai folyamatok szempontjából egyike a Föld „legkitüntetettebb” területeinek. Az Arab-félszigettől Dél-Ázsia érintésével az Indokínai-félszigetig és a távol-keleti vizek nyugati kapujának tekintett Malaka-szorosig terjedő világrész stratégiai fontosságát világgazdasági, közlekedés-földrajzi és katonai tényezők egész sora biztosítja.

Ezek közül mindenképpen kiemelendő, hogy a nemzetközi kereskedelem legfontosabbak közé tartozó tengeri tranzitvonalai futnak itt, melyek elsősorban a közel-keleti szénhidrogének és a távol-keleti késztermékek szállításában játszanak napjaink-

ban még nemigen pótolható szerepet. Emellett a Kelet-Ázsiát a Perzsa (Arab)-öböl államaival és Afrikával összekötő közlekedési folyosók szintén e térséget szelik át, teret adva a civil és katonai célú forgalomnak is. Az Indiai-óceán északi partvidéke jelentős civilizációs és történelmi régiók találkozási pontja, melyek lakói túlnyomórészt csak a huszadik század derekától kezdve szabadultak meg az európai uralomtól. Az újszülött vagy újjászülető államok körében (nem csekély részben a gyarmati uralom által hátrahagyott „aknáknak” köszönhetően) területi és társadalmi konfliktusok szövevénye alakult ki, melyek napjainkig nyomon követhetők az érintett embercsoportok életében. Ez az intenzív belső konfliktusosság – a posztbipoláris korszakra jellemző globális politikai, gazdasági és társadalmi folyamatokkal összekap-



csolódva – tartós válsággócok kialakulásához vezetett, melyekkel szemben a fent jelzett stratégiai tényezők miatt a nemzetközi közösség sem maradhatott közömbös. A hidegháború lezárulása azonban más típusú változások előtt is megnyitotta az utat. Ezek közül témánk szempontjából a nemzetközi kapcsolatok kétpólusos struktúrájának megszűnése, a helyi kapcsolatrendszerek, valamint ezzel összefüggésben a regionális hatalmak szerepének megerősödése a legkiemelkedőbb.

A kilencvenes évek végétől az Indiai-óceán északi térségében – a hagyományos hatalmak érdekeltségének fennmaradása mellett – két, ma még korlátozott globális képességekkel rendelkező, de a poszthidegháborús korszak egyértelmű nyertesének számító ország, India és Kína versengése bontakozott ki a stratégiai pozíciók kiépítéséért és birtoklásáért. Az Indiai Köztársaságot növekvő potenciáljai és geostratégiai adottságai szinte predesztinálták az itteni vezető szerepre, míg Kína számára afrikai érdekeltségei és a közkeleti szénhidrogén-importtól való függése tette kiemelt céllá a térségben való jelenlétének erősítését. Mindennek ismeretében is fontos azonban tisztáznunk a kérdést: fennáll-e nyílt ellenségeskedés vagy konfliktus a két hatalom között az Indiai-óceán vizein? A válasz ma egyértelműen nem.

Az e tanulmány tárgyát adó stratégiai verseny nem nyílt fegyveres szembenállás vagy annak közvetlen előkészülete, hanem egy olyan nagyhatalmi játszma része, melynek során mindkét emelkedő hatalom – kialakítva helyét a nemzetközi küzdőtérben – új potenciálokra tesz szert, ezáltal növelve tekintélyét és politikai mozgásterét. A szakirodalomban igen gyakran merül fel a „hegemónia” fogalma, mellyel az érintettek képviselői próbálják ábrázolni a versengés tétjét. Pozícióharcuk tehát érte-

lemszerűen összekapcsolódott a két ország más területeket is érintő érdekszférapolitikájával, és hatalmi építkezésük egyik legfontosabb összetevője lett. Ezáltal annak kimenetele jövőbeli képességeiket is nagyban meghatározza majd.

Ázsia régi-új hatalmai

A két szuperhatalom hidegháborús szembenállásának megszűnése következtében Ázsia államai is megszabadultak a bipoláris nemzetközi rendszer kényszereitől. Ez a legtöbb érintett számára a külpolitikai horizont szélesedését jelentette. E jelenség India és Kína vonatkozásában fokozottan érvényesült. Míg előbbi kitört a „szovjet szövetséges” státusából, és 1991-től egy ígéretes gazdasági reformra vállalkozott, addig utóbbi – megőrizve államszocialista politikai berendezkedését – látványos fejlődési pályára lépett, mely történelmének új, sikeres korszakát és globális befolyásának gyors emelkedését ígérte.

Az indiai és kínai kulturális térségek történeti fejlődésének összevetése a nagyhatalmi hagyományok szempontjából igen nehéz. Noha egyetérthetünk azon szakirodalmi állásfoglalásokkal, miszerint India területén az ókor és középkor folyamán léteztek széles összehasonlításban is jelentős hatalmi potenciállal rendelkező államalakulatok, a mai indiai társadalomnak még sincsenek valódi nagyhatalmi hagyományai. Ebben élesen különbözik Kínától, melynek politikai gondolkodásában évezredek óta fundamentális elem a Középső Birodalomnak a tágabb térségében is meghatározó hatalmi pozíciója, melyet csak rövid intermezzóként tört meg az idegen gyarmatosítók behatolása. Korunk Kínájának hatalmi emelkedése azonban e történelmi pályakép szemszögéből a „ter-

mészetes” állapot helyreállításaként tűnik fel, mellyel alapvetően különbözik az indiai nagyhatalmiság adott keretek között feltétlenül újszerű voltától. India és Kína hatalmi politikáját eszmei síkon tehát jelentős aszimmetriák jellemzik, melyek rányomták bélyegüket a két állam politikai építkezésére is. E tekintetben India kétségkívül jelentősebb vívmányként élheti meg pozíciójának gyors erősödését.

A dél-ázsiai ország eredményei különösen a nagyhatalmiság katonai dimenziójának elemzésével értékelhetők. Újdelhi ezen a téren ledolgozta az 1960–1970-es évekre jellemző egyértelmű hátrányát, és honvédelmi képességei ma már lényegesen nem különböznek északkelti szomszédjától, jóllehet, fegyveres erőinek békeleltszáma jóval kisebb. Mindez persze egyszerre tudható be a nukleáris fegyverkezésnek, valamint a hagyományos technikai eszközök és szervezeti rendszer korszerűsítésének. Ennek eredményeképpen India relatív fejlődése katonai téren az elmúlt néhány évtizedben gyorsabb volt Kínáénál. A két óriásállam kapcsolatait a bipoláris korszak évtizedeiben súlyos, 1962-ben fegyveres konfliktusig is fajuló ellentétek terhelték, melyek azonban a felek katonai súlyának növekedésével (rácáfolva a félelmekre) eddig alapvetően nem a destabilizáció felé hatottak, hanem sokkal inkább a párbeszéd szükségességére világítottak rá.

Fontos még rámutatnunk arra is, hogy a két ország hatalmi építkezésének perspektívái egy ponton alapvető eltérést mutatnak: míg India egy ütőképés és megalapozott, de alapvetően regionális szintű stratégiai koncepciót fogalmaz meg, addig Kínáé, ha korlátozottan is, de egyre inkább globálstratégia, annak minden lehetőségével és hátrányával együtt. A helyzet tehát ma röviden úgy összegezzhető, hogy noha általánosságban Kína az egyértelműen erősebb szerep-

lő, az észak-indiai-óceáni térségben Indiának vannak szilárdabb pozíciói.

India és Kína viszonyának új pályára állítását a szakértők általában Radzsiv Gandhi indiai miniszterelnök 1988. évi pekingi látogatásától számítják. A kétoldalú kapcsolatok ettől kezdve fokozatos javulásnak indultak, noha a hidegháború korában keletkezett viták tartós rendezésére nem került sor. A felek azonban máig ódzkodnak a konfliktusok felelevenítésétől, minthogy annak egyrészt a hadászati viszonyok átalakulása miatt mindkettejükre nézve beláthatatlan következményei lennének, másrészt a kölcsönös együttműködésből az új világpolitikai környezetben komoly haszonra tehetek szert, elsősorban gazdasági területen. Napjainkban India és Kína között egyre szorosabb partnerség tapasztalható a kétoldalú kereskedelem fejlesztésében, és állandó a párbeszéd a vitás kérdésekről.

2005 áprilisában a kínai miniszterelnök újdelhi látogatása alkalmával a béke és a fejlődés fenntartása érdekében a felek megállapodtak a stratégiai együttműködésről is. Még ugyanazon év novemberében a két haditengerészet közös gyakorlatot is szervezett. Ez azonban közel sem jelenti azt, hogy a közöttük lappangó konfliktusok megoldódtak volna. Jóllehet, a területi és regionális politikai kérdéseket érintő ellentétek ma kevésbé fenyegetnek nyílt konfrontációval, a két ország kapcsolatainak jövője mégis kérdéses. Az elemzők joggal mutatnak rá, hogy Kína minden közeledés dacára nem adta fel teljesen a déli szomszédjának sakkban tartására irányuló akcióit, amit – egyebek mellett – fegyverreladásainak alakulása is mutat. A politikával foglalkozó eliten belül mindkét országban jelen van ugyanis egy olyan irányvonal, mely hazája hatalmi pozíciójának szempontjából szükségszerűen ellen-



ségnek tekinti a másik felet. Tény, hogy ma ez az álláspont kisebbségben van mindkét fővárosban, és nem képezi a hivatalos külpolitikák részét. Ugyanakkor aligha zárható ki, hogy a jövőben a két óriás hatalmi építkezése több térségben éles összeütközésbe kerül egymással, és a már napjainkban is megfigyelhető rivalizálás helyenként súlyosabb feszültségekhez vezethet. Az egyik ilyen neuralgikus terület éppen az észak-indiai-óceáni térség lehet.

A „tengeri selyemút”

Mint fentebb utaltunk rá, a Hormuzi-szorostól a Malaka-szorosig húzódó tengeri térség ma földünk egyik legfontosabb tranzitútvonala, melyet évente mintegy 62 000 szállítóhajó vesz igénybe. Itt halad el a világkereskedelemben megjelenő, tengeren szállított olaj mintegy 40%-a, és a cseppfolyósított földgáz kétharmada. A közel-keleti szénhidrogéneknek a dél-ázsiai és távol-keleti piacokra való szállításával párhuzamosan az európai és kelet-ázsiai térségek közötti árucseré is jelentős részben ezen az útvonalon keresztül zajlik. Ezáltal az itteni vizek biztonsága természetesen nagyon széles körű érdek, jóval túlmutat az ázsiai államok politikai számításain. Ez egy, a térségben domináns szerepre törekvő hatalom számára páratlan lehetőséget jelent saját tekintélyképezésének kialakításához, miközben kijelöli cselekvésének korlátait is. Gurpreet Singh Khurana aligha túlzott, mikor a 21. század új selyemútjaként jellemezte a területet, mely a stratégiai relációkon túl India és Kína számára óriási közvetlen nemzetgazdasági jelentőséggel is bír.

Az indiai külkereskedelem ma mintegy 95%-a zajlik tengeren, melynek körülbelül 85%-át külföldi tulajdonban lévő hajók

szállítják. Ez utóbbi adat egyébiránt akkor is világosan magyarázza az indiai elkötelezettséget a külföldi hajóforgalom megvédelmezésére, például az Ádeni-öböl kalózaival szemben, ha eltekintünk annak tágabb politikai összefüggéseitől. A dél-ázsiai ország ma az ötödik-hatodik legnagyobb energiafelhasználó a világon. Jóllehet, a hetvenes évek óta atomprogramja is kézzelfogható eredményeket produkál, a nukleáris energia egyelőre mégsem játszik fontos szerepet az ország ellátásában. A ma mintegy 2%-os részesedését indiai vélemények szerint az elkövetkező másfél-két évtizedben legfeljebb 6%-ra sikerülhet feltornáznia. A még 2007-ben is 51%-kal képviselt kőszénalapú energiatermelés fokozatos visszaszorulásával tehát az ország szénhidrogén-felhasználásának további növekedése prognosztizálható.

India olajimportja ma az igények 65%-át fedezi, mellyel reálértékben a negyedik legnagyobb importőr a világon az USA, Kína és Japán után. Ez az arány 2020-ra 85%-ra is nőhet. A kőolaj- és földgázimport tekintetében egyaránt a Közel-Kelet, főként az Öböl-térség beszerzési forrásai, elsősorban Omán, Katar és Irán játszanak döntő szerepet, mely Indiát is közvetlenül érintette teszi a térség biztonságpolitikai folyamataiban, inspirálva arab-tengeri jelenlétének erősítését. Egy másik, keveset emlegetett ösztönző erre, hogy körülbelül 3,7 millió indiai él és dolgozik az Öböl-államokban, akikkel a kapcsolattartást az újdelhi kormány egyre komolyabban veszi, és külpolitikai tényezőként is számol velük.

Kína esetében a gazdasági motivációk terén ma még kissé változatosabb képet láthatunk. Az ország külkereskedelmének mintegy 90%-a zajlik tengeren, de fő partnerei közül csak kettő, India és az Európai Unió fekszik a Malaka-szorostól nyugatra. A távol-keleti hatalom számára a térség je-

lentségét szintén az energiahordozó-importban játszott szerepe adja. 2006-ban Kína olajfelhasználásának 40%-át fedezte importból, mely 2030-ra minden valószínűség szerint 80%-ra nő. Ennek az importtételeknek minimum 70%-a Nyugat-Ázsiából szerezhető majd be. Emellett másfél évtizeden belül az ország gázfelhasználásának 40%-át is kénytelen lesz behozatalból fedezni. A hosszú távú tendenciákon érdeemben a gazdasági világválság sem változtatott. Míg azonban India számára a közel-keleti forrásokhoz való hozzáférés nem okoz különösebb nehézséget, addig Kína ellátási útvonalai sokkal hosszabbra nyúltak, és bizonytalanabb térségek bevonásával tarthatók fenn. A szállítások túlnyomó része a legkeskenyebb pontján mintegy 1,2 tengeri mérföld széles Malaka-szoroson át zajlik, mely amellett, hogy a tengeri kereskedelem egyik ütőere, fontos kommunikációs csatorna is. Az itt áthaladó forgalmat a Nicobar-szigeteken telepített indiai megfigyelőállomások könnyedén szemmel tartják, az ide telepített haditengerészeti egységek pedig szándék esetén akár meg is zavarhatják azt. Alternatíváit mindössze jelentős kerülővel, a Szunda-szorosban, illetve a Lombok-Makasar útvonalon, a Celebesz-tenger felé lehet megtalálni, ezek azonban több okból is (a költségek jelentős növekedése, navigációs nehézségek, kalóztevékenység stb.) nehezen vállalható verziókat jelentenek. Érthető módon az ebből fakadó hátrányok kezelésére az elmúlt évtizedben a kínai diplomácia igen határozott lépéseket tett.

A földrajzi tényezők fogságában

Már pusztán a térképre rátekintve is könnyen megtehetjük azt az alapvető megállapítást, hogy India és Kína pozíciói az Indiai-óce-

án északi vizein való jelenlétük szempontjából lényeges eltérést mutatnak. Míg utóbbi nem rendelkezik közvetlen kijáráttal a szóban forgó térségre, addig előbbi körülbelül 7000 km hosszú parti sávjával tipikus indiai-óceáni hatalom, páratlanul előnyös adottságok birtokában az északi vizeken folyó mozgások ellenőrzésére. Ennek ellensúlyozása kínai részről ma igen nehéz és költséges feladatnak mutatkozik, és kizárólag harmadik országok bevonásával valósítható meg. A lassan, de biztosan szuperhatalommá váló ország azonban nemigen engedheti meg magának, hogy ne keressen megoldást ellátási útvonalai sebezhetőségének csökkentésére.

A kínai flotta indiai-óceáni megjelenésének első, még szimbolikusnak nevezhető aktusa 1985 novembere és 1986 januárja közé datálható, mikor egy Luda osztályú romboló baráti körlátogatást tett a térségben Karacsi, Colombo és Chittagong kikötőinek érintésével. Cao Nan-csi tábornok pedig már 1993-ban, a kínai vezérkar képviselőjében hangot adott azon véleményének, miszerint országa nem fogadhatja el, hogy az indiai-óceán egyedül Indiáé legyen. A dél-ázsiai állam 1998. évi nukleáris kísérletei nyomán Kínában is felerősödtek azok a vélekedések, melyek szerint Újdelhi olyan erős hatalmi szerepre törekszik, amely hátrányosan érintheti a kínai érdekek érvényesülését a tágabb régióban is. A borúlátó interpretációkat táplálta George Fernandes indiai védelmi miniszter és Vadzspáji miniszterelnök is, akik a kínai fenyegetéssel magyarázták hazájuk nukleáris fegyverkezési programját. Ezzel párhuzamosan Peking az elmúlt két évtizedben egyre nagyobb figyelmet szentelt azon potenciális szövetségeseinek, melyek – megfelelő ellenszolgáltatásért – hajlandók lehetnek biztosítani számára az indiai-óceáni műveleti térségben való megjelenést, akár



kommunikációs létesítmények befogadásával, akár baráti kikötők és szállítási/katonai infrastruktúra biztosításával. E vonatkozásokban, persze különböző mértékben, de leginkább három ország, Pakisztán, Mianmar és Srí Lanka jöhetett számításba.

A kínai–pakisztáni kapcsolatok e szempontból is ígéretes perspektíváit az évtizedes jó viszony garantálta, mely gyakorlatilag a múlt század hatvanas éve óta köti össze a két hatalmat, mégpedig alapvetően Indiával összefüggő stratégiai és biztonságpolitikai érdekek mentén. Ez, valamint a pakisztáni nukleáris kutatásokban játszott kínai szerep Peking egyik legelkötelezettebbnek mutakozó szövetségesévé emelte Iszlámábádot. Az ország ma Kína indiai-óceáni jelenlétének legfontosabb támasza, melyet a beludzsisztáni Gwadar kikötőjének fejlesztéséhez vállalt kínai hozzájárulás szemléltet a legjobban.

Gwadar komplex beruházás keretében haditengerészeti bázis és kőolaj/cseppfolyósított földgáz-átrakodó kikötő is lesz, ahonnan csővezetéken szállítanak tovább az Öböl-térségből érkező energiahordozókat a Karakorum-hegységen át kínai területre, az indiai felségvizek elkerülésével. A beruházás 2002 márciusában megkezdett első szakaszához a kínai fél mintegy 198 millió dollárral (az összköltségek 80%-ával) járult hozzá, a tervek szerint a mintegy 1,75 milliárd dollár értékű harmadik ütemben pedig egy repülőtérral is kiegészítené a létrejött infrastruktúrát. Az együttműködés stratégiai hasznát aligha kell sokáig ecsetelnünk, fontos azonban rámutatni, hogy kockázatait sem elhanyagolhatóak. Egyrészt a pakisztáni állam belső stabilitási problémái hosszabb távon megkérdőjelezhetik biztonságos működését, különösen azért, mert a helyi társadalom egy része is aggodalommal figyeli a kínai térnyerést az országban. A quettai hazarak és a beludzs

nacionalisták egyaránt tartanak a térség etnikai arányainak és befolyási viszonyainak megváltozásától, melyet a kikötőváros fejlesztésével járó tömeges betelepülés, valamint a kínai képviselők és technikai szakemberek állandó jelenléte idéz fel. 2006-ban egyébiránt már 8500 kínai dolgozott az országban, közülük mintegy 500 gépész és technikus a Gwadar-projekten. A mélyvízi kikötő 2007 márciusában nyílt meg.

Srí Lankán a szingaléz kormány nyitottságát a kínai érdekek iránt nagyban motíválta a 26 éven át tartó polgárháború fegyveres szakaszának lezárásához nyújtott pekingi támogatás. A szigetország hadsereege – egyebek mellett – pakisztáni és kínai eredetű fegyverzettel megerősítve 2009 tavaszán felszámolta a Tamil Tigrisek szakadár mozgalmát. Pekingnek két jó oka is volt a támogatásra: egyrészt a gerillák hajózó csoportjai, az úgynevezett Tengeri Tigrisek veszélyeztették a kereskedelmi forgalmat a Bengál-öböl vizein. Másrészt a távolkeleti ország évtizedek óta próbálja szorosabbra vonni a tengerészeti együttműködést a szigetországgal, mely azonban egyértelműen India biztonságpolitikai érdekövezetéhez tartozik, ahogy azt az elmúlt évtizedben megkötött indiai–Srí Lanka-i megállapodások sora bizonyítja. Peking relatív befolyásának erősödése ahhoz elegendőnek tűnik, hogy a dél-Srí Lanka-i Hambantota kikötőjének használatát (más országokkal egyetemben) biztosítsa a maga számára. Ebben persze közrejátszik az impozáns (első szakaszában mintegy 360 millió dolláros) kikötőfejlesztésben vállalt kínai hozzájárulás is. Ugyanakkor a keleti tengerparton, Trincomalee kikötőjében, India szerez egyre nagyobb érdekeltségeket.

Napjainkban Pakisztán mellett Mianmar a másik ismert kínai szövetséges a térségben. Való igaz, a helyi tábornoki rezsimnek nagy szüksége van szomszédainak támo-

gatására, hogy valamelyest ellensúlyozza a Nyugattal szembeni elszigeteltségéből adódó hátrányokat, Srí Lankához hasonlóan azonban alapjában véve nem elzárkózó egyik ázsiai óriással szemben sem. Ennek okait az ország speciális biztonságpolitikai helyzetében kell felismernünk. Jóllehet, az egykori Burmában aggodalommal figyelik mindkét óriás szomszéd növekvő ambícióit, az ország sokat profitálhat a két hatalom barátságából, mely – kiegészítve az ASEAN-tagság előnyeit – a katonai rendszer fennmaradásának egyik támasza lehet. A Kókusz-szigeteken már az 1990-es évek közepe óta működik a kínai radar- és elektronikai megfigyelőállomás, mely az Andamán-tengeren és a Malaka-szorosban folyó kereskedelmi és haditengerészeti mozgás ellenőrzésében játszik szerepet. Emellett Pekingben fokozottan érdeklődnek a helyi kikötői infrastruktúra fejlesztése iránt is, melynek célkeresztjébe főként egy a Tenasserim-parton, Kawthaug térségében kiépítendő bázis került. A szóban forgó térség jelentőségét az Andamán-szigetekkel szembeni, és egyúttal a Malaka-szoros bejáratához közel eső elhelyezkedése adja. Egy másik, alternatív kijárat a térségre az úgynevezett Irrawaddy-korridor lehet, mely folyami, majd szárazföldi útvonalon biztosítja az áruforgalmat a kínai Júnna tartomány és a tenger között.

E három fő partnerország mellett Kína bangladesi és maldív-szigeteki pozícióinak erősítése is napirendre került. Dhaka és Peking között 2002 decemberében született meg a védelmi együttműködési egyezmény, míg a szigetország hajlandónak mutatkozott fogadni a kínai flotta áthajózó egységeit. A Malaka-szoros alternatívájaként felmerült egy a thaiföldi Kra-földszoroson átvezető csatorna építésének terve is. Ez azonban az andamáni indiai támaszpontok közvetlen közelsége

miatt aligha jelentene megoldást az említett stratégiai problémákra. A távol-keleti nagyhatalom gyakran a már meglévő indiai támaszpontok kínai „ellenpárjának” létrehozására törekszik, ahogy azt a Gwadar és Csahbahár, a Maldív-szigetek és a Laccadive-szigetek, vagy a Kawthaug- és az Andamán-szigetek relációjában is megfigyelhetjük. Ebből a perspektívából szemlélve a kínai jelenlét a térségben egyelőre leginkább az erőviszonyok kiegyenlítését célozhatja meg – váltakozó sikerrel.

Donald Berlin azonban egyik tanulmányában kínai tisztviselőkre hivatkozva egy másik magyarázattal is szolgál az indiai-óceáni támaszpontok biztosítására tett erőfeszítésekre: eszerint Peking egy a csendes-óceáni térségben Japánnal és/vagy az Egyesült Államokkal kirobbanó esetleges jövőbeli konfliktus során jó hasznát veheti e bázisoknak a belső területeinek védelmében is. Ennek perspektívájából is különösen érdekes az a felvetés, melyet Jin Csuo tengernagytól idézhetünk, és amely az Ádeni-öbölben felállítandó állandó kínai tengeri támaszpont ötletét támogatja. A 2009-ben felmerült tervet ugyan a kalóztevékenységgel szembeni hatékony fellépéssel igyekeznek alátámasztani, jövőbeli megvalósulásának esélyeit mégis erősen kétségessé teszi a nyugati hatalmak ellenérdekeltsége.

India válasza a kínai „terjeszkedésre” lényegesen könnyebb feltételek mellett születhetett meg, egyrészt a már érintett, összehasonlíthatatlanul kedvezőbb földrajzi pozíciója, másrészt a haditengerészeti infrastruktúra fejlettsége miatt. India három szigetbirtoka, az Andamán-, a Nicobar- és a Laccadive-szigetek jelentős, saját szuverenitás alatt álló külső támaszpontokat biztosítanak az ország számára, kiegészítve a partszakasz mélyvízi kikötőit. Emellett azonban India is igyekszik tovább szélesí-



teni mozgásterét a térségben, külső partnereket keresve stratégiai erőfeszítéseikhez.

Irán az 1990-es évek eleje óta vált Újdelhi egyik első számú partnerévé a földgázbeszerzés terén, melyre alapozva 2003 januárjára, az Újdelhi Deklarációval tető alá lehetett hozni a két ország stratégiai partnerségét is. A Szisztán-Beludzisztán tartomány tengerpartján, Gwadartól mintegy 200 km-re fekvő Csahbahár kikötőjének fejlesztéséhez is az energiahordozó-import biztosítása érdekében járult hozzá az indiai fél. Az Indiai-óceánon való folyamatos jelenlét biztosítása azonban nem kihívás a dél-ázsiai hatalom számára, a Malaka-szoros keleti kijáratán és a távol-keleti vizeken való megjelenés annál inkább. India ezért az elmúlt években egyre nagyobb hangsúlyt fektetett a térség országaival, főként Tajvannal, Szingapúrral, Thaifölddel és Japánnal fenntartott kapcsolatainak szélesítésére, a katonai információk cseréjére. Mindez természetesen szorosan illeszthető az 1992-ben meghirdetett „Look East”-politikához, mely a dél-ázsiai ország keleti kapcsolatrendszerének (és persze befolyásának) fejlesztését jelölte meg az egyik fő célként.

A fegyveres erők helyi működésének koordinálására 2001-ben az andamán-szigeteki Port Blair-ben felállították a Távolveleti Stratégiai Parancsnokságot. A közös tengeri hadgyakorlatok mellett az indiai fél távlatilag igyekszik a kínaihoz hasonló infrastruktúrát kiépíteni a régióban. Ezt a célt szolgálja az a terv is, mely Szingapúrt igyekszik megnyerni a Dél-kínai-tenger felé menő áruforgalom indiai ellenőrzéséhez. Felmerült egy megfigyelő- és kommunikációs állomás telepítésének terve a Maldív-szigeteken is, ahol Kína is erősítene jelenlétét. Újdelhi látható szándéka, hogy a jövőben ne csak a Malaka-szortól nyugatra, hanem attól keletre is képes

legyen erőntényezőként megjelenni. Az itteni erőviszonyok azonban alapvetően mások, mint az indiai-óceán északi vizein, ezért e törekvés perspektívái ma még meglehetősen bizonytalanok.

A fenti példák nyomán megállapíthatjuk, hogy Peking erőfeszítései az Indiai-óceánra való kijutásra kecsegtetnek bizonyos részleges sikerekkel. Az ország növekvő gazdasági ereje és kereskedelmi jelenléte a világtengereken (mely egyébként sokkalta markánsabb katonai pozícióinál) jó alapot szolgáltatnak e kapacitások fejlesztéséhez és kiaknázásához. Ugyanakkor a biztonságpolitikai dilemma, melyet India sokkalta kiterjedtebb haditengerészeti képességei okoznak, továbbra is fennáll. E ponton is emlékeztetnünk kell ugyan arra, hogy a dél-ázsiai óriás napjainkban nem érdekelt semmilyen ellenséges manőverben, a világtengereken való katonai jelenlét erősítése viszont már a hatalmi építkezés logikájából szemlélve is kiemelt fontosságú Kína számára.

A haditengerészeti fejlesztésekről

A haditengerészeti erők fejlesztése – szoros összhangban a hatalmi ambíciókkal – mindkét ország fegyverkezési programján belül prioritást élvez. Ennek okait a nagyhatalmosság szimbolikus dimenzióiban, a tekintélyépítés igényében éppúgy megtalálhatjuk, mint a konkrét biztonságpolitikai koncepciókban. E ponton azért érdemes röviden kitérnünk rájuk, mert kilátásaik egyben a pozícióharc alakulását is befolyásolják Ádentől keletre.

Az indiai stratégiai gondolkodók régtől fogva hagyományosan nagy jelentőséget tulajdonítanak e területnek, az ország természetes stratégiai tereként kezelve az In-

diai-óceán északi medencéjét. Igaz ugyanakkor, hogy a védelempolitika gyakorlatában nagyjából a bipoláris korszak végétől kezdett előtérbe kerülni a tengeri jelenlét fejlesztésének kérdése, és csak az utóbbi időszakban vált kiemelt fejlesztési céllá. Ennek köszönhetően az indiai védelmi költségvetésen belül a flottának juttatott részarány folyamatos növekedést mutat, és napjainkban elérte a 28%-ot. Az indiai haditengerészet ma egységeinek számát tekintve az ötödik legnagyobb a világon, műveleti képességeit tekintve pedig a legjobbnak tekinthető az ázsiai tengeri haderők sorában.

A gyors fejlődés magyarázatához az elmúlt évtized eseményei is támpontul szolgálhatnak. Az 1998. májusi sikeres nukleáris kísérletekkel India az atomhatalmak sorába lépett, melyet az 1999-es kargili háborútól a 2004. évi enyhülésig egy igen feszült és bizonytalan periódus követett az indiai-pakisztáni kapcsolatok történetében. A konfliktussal fenyegető helyzet és az atombomba birtoklása a flottára is új feladatokat rótt. Ezek összegzéséeként 2004. június 23-án megszületett az indiai történelem első haditengerészeti doktrínája, mely a szárazföldi erők április 28-án elfogadott „Hideg indítás”-doktrínáját követve vázolja a haderőnem előtt álló feladatokat. A dokumentum a legkiemeltebb figyelmet még a második csapásmérés képességének szenteli, mely a nukleáris elrettentés egyik legfontosabb összetevője, és főként a tengeri, mozgó platformokról valósítható meg. Ennek megfelelően mostanáig kiemelt cél az indiai hajóegységek rakétafegyverzettel való felszerelése. A doktrína jellegénél fogva az indiai-óceáni régióknak pótolhatatlan szerepet szán az ország önvédelmi és tágabban katonapolitikai erőfeszítéseiben, és 2005. évi kiegészítése hangsúlyozza a tengeri bázisok jelentőségét is. Ezzel össz-

hangban már megjelennek benne a tengeri uralom kialakítására, valamint a nyílt tengeri és partra szállító műveletek végrehajtására irányuló igények, melyek már távolabbra mutatnak a pusztá nukleáris elrettentésnél, és témánk szempontjából különös jelentőséggel bírnak. India ezzel ugyanis nyíltan megfogalmazta mindazt, amitől a kínai stratégiák tartottak, és egyzersmind indokolta a haditengerészet fejlesztésének napjainkban érvényes irányait.

India ma a haditengerészet ütőképességének növelésénél nem pusztán – sőt, nem elsősorban – mennyiségi bővítésre törekszik, hanem olyan képességek fejlesztésére, mint a felszíni és lopakodó csapásmérés képessége. Előbbi ölt testet például a nagy figyelemtől övezett repülőgéphordozó-beszerzési programban: a ma meglévő két repülőgép-hordozó, az INS Viraat és a még hadrendbe állítás előtt álló Vikramáditya (az egykori Gorskov) mellé további öt, 40 000 tonna konstrukciós vízki-szorítású, saját gyártmányú flottarepülőgép-hordozó, az úgynevezett Vikrant osztály megépítésére vállalkoztak. Ezek mellett a felszíni flotta másik meghatározó hajóosztályának, a rakétás rombolóknak a fejlesztése is folyamatban van: a meglévő nyolc Delhi és Rádzsput osztályú rombolót 2012-től hét új építésű, Kolkata osztályú egységgel kívánják megerősíteni. A felszín alatti flotta fejlesztése szintén ígéretes jövő elé néz. Ennek hírnöke a 2009. július 26-án avatott, 5–6000 tonna konstrukciós vízki-szorítású INS Arihant, India első saját gyártmányú atom-tengeralattjárója. Ezzel a dél-ázsiai állam a hatodik a világon, mely képes volt hasonlót létrehozni. A flotta leendő büszkesége várhatóan nem marad árván, még további tucatnyi építésének terve merült fel. Amennyiben a folyamatban lévő fejlesztések finánciális szempontból is tarthatónak bizonyulnak, Újdelhi a



következő évtized végére egyike lehet a legerősebb katonai tényezőknél a világ-tengereken.

A kínai haditengerészet hajóegységeinek számát tekintve igen impozáns képet mutat, és látszólag jóval felülmúlja az indiait. Tény azonban, hogy Kína tradicionálisan inkább szárazföldi hatalom, flottája leginkább partvédelmi feladatokra rendezkedett be. Mindez akkor is igaz, ha a kínai tengeri haderő akcióradiusza ma jelentősen kiterjedtebb, mint évtizedekkel ezelőtt, és az ország komoly lépéseket tett a kontinentális területétől távol is műveletképes nyílt óceáni flotta kiépítése felé. Ez utóbbit természetesen politikai szerepvállalásainak bővülése is indokolja.

A távol-keleti ország tengeri erőinek jelenkorig zajló fejlesztését a szakértők általában az 1990-es évek elejétől követik nyomon, melyet az 1996-os tajvani incidens is gyorsított, mikor az Egyesült Államok, válaszul egy kínai gyakorlatsorozatra, két repülőgéphordozó-harccsoportot vezényelt a szigetország védelmére. A kínai haditengerészeti jelenlét fő területét máig a csendes-óceáni vizek jelentik – nem mellesleg a Tajvannal összefüggő biztonsági dilemmák, valamint a stratégiai bekerítéstől való félelem miatt, melyet a helyi amerikai szövetségesek idéznek elő. A térség ennek nyomán a kínai védelmi koncepciókban is elsődleges szerepet játszik. Éppen ezért a szakértői anyagok gyakran a helyi, főként az USA által dominált tengeri erőviszonyok alapján mérik fel a kínai képességeket. Emellett azonban az elmúlt húsz évben érzékelhetően növekedett az igény a flotta távolabbi hadműveleti térségekben való megjelenésére, a „távoli tengeri védelemre” is.

A kínai haditengerészet fejlesztési programjai nem kevésbé figyelemreméltóak az indiainál, amit a mintegy háromszor nagyobb kínai védelmi költségvetés alapoz

meg. Kínában a déli szomszédhoz hasonlóan kiemelt program a modern, rakéta-fegyverzettel ellátott hajóegységek hadrendbe állítása, melyek sorában kiemelendő az 1994 óta elkészült kilenc új romboló. A Luhü, Luhaj, Lujang és Lucsou osztályú hajók a régi Ludákat kiegészítve látnak el szolgálatot, egyre gyakrabban az Indiai-óceánon is megjelenve.

A legnagyobb figyelmet azonban – déli szomszédjához hasonlóan – Kína esetében is a repülőgép-hordozók és atom-tengeralattjárók fejlesztési elképzelései kapták. A tengeralattjáró-erők korszerűsítése az utóbbi években egyértelműen a kínai fegyverkezés egyik fő célkitűzése volt, melynek érdekében négy új hajóosztály építésére vállalkoztak. A Jin ballisztikus rakétahordozó tengeralattjáró és a Sang, Jüan és Szung osztályú támadó tengeralattjárók modern rakéta- és torpedófegyverzetet kapnak. A program eredményeképpen a kínai flotta rendelkezésére álló tengeralattjárók számát 2007-re körülbelül 58–88 különböző típusú, többé-kevésbé hadra fogható egységben határozzák meg, melyből 28 korszerűnek tekinthető. Ezzel Pekingé a legnagyobb felszín alatti flotta az ázsiai térségben. A kínai repülőgép-hordozók (egyres források szerint már a nyolcvanas években felmerült) tervéről a napjainkban megfogalmazható legbiztosabb megállapítás, hogy minden bizonyossággal lesznek ilyenek. Peking 1998-ban vállalkozott a még befejezetlen Varjag flottarepülőgép-hordozó megvásárlására Ukrajnától, melyet egyelőre valószínűleg kiképzési célokra szán. Elemzői vélemények szerint az elkövetkező másfél évtizedben a távol-keleti hatalom akár hat repülőgép-hordozó építésére is vállalkozhat, ez azonban még a jövő kérdése.

Ma Kína a haditengerészeti légiereő alkalmazását és annak közeljövőbeli kilátásait tekintve még erős hátrányban van Indiához

képe, ami természetesen meghatározza az erőrendet az Indiai-óceán vizein is. Peking ugyanakkor saját hatalmi politikájának jövőjét szem előtt tartva minden konkrét agresszív szándék nélkül is aligha engedheti meg magának, hogy akár e téren is tartósan hátrányba kerüljön versenytársával szemben. Ennek perspektívájából nézve a verseny távlatilag még aligha tekinthető „lefutottnak”.

Félelmek és realitások

Mint már utaltam rá, az indiai-kínai flotta-verseny és általában e két állam gyors erősödése és helykeresése a hatalmi politikai küzdőtéren sok szélsőséges interpretációnak nyit teret. Indiában is felmerül olykor a kérdés, vajon az Indiai-óceán ura valóban Ázsia ura-e. A válasz a jelenlegi világpolitikai környezetben természetesen nemleges. Való igaz, hogy az ország földrajzi elhelyezkedéséből és kiterjedt potenciáljából adódó stratégiai pozíciói gyors felértékelődést mutatnak, ez azonban nem függetleníthető a nemzetközi tendenciáktól, és egyelőre semmiképpen nem teszi lehetővé, hogy Újdelhi nyílt zsarolásra vagy ag-

resszióra használja fel őket. Az Indiai-óceán északi térségének viszonylagos nyugalma nemcsak e két állam alapvető érdeke, hanem olyan hatalmaké is, mint az Egyesült Államok, Japán, az Európai Unió vagy az Öböl-térség országai. Ami itt történik, ennek folytán soha nem lehet egy vagy két kormány belső ügye. Az indiai és a kínai politikai elit – saját kényszereik mellett – helyesen érzékelték a térség jelentőségéből adódó lehetőségeket, de ezek monopolizálására egyiküknek sincs reális esélye.

Egy Manmohan Szingh indiai miniszterelnöknek tulajdonított megállapítás szerint „India és Kína együtt át tudják alakítani a világrendet”. Ha ez részben igaz is lesz a jövőben, az észak-indiai-óceáni vizek várhatóan továbbra is a hatalmi játéktér és nem a hadműveleti terület szerepét töltik majd be az érintettek politikájában. Ezek felelősségét pedig tovább hangsúlyozzák a mögöttes szárazföldi területek aktív válsággócai, melyek folyamatosan veszélyeztethetik a térséghez kötődő gazdasági és biztonságpolitikai érdekeket. A helyi krízisek kezeléséhez való hozzájárulás pedig egyszerűen India és Kína hatalmi szerepvállalását és stratégiai kultúráját is jellemzi majd. ■

Ajánlott irodalom

Csicsmann László: Az indiai külpolitika útkeresése a posztbipoláris korszakban. In Rada Péter (szerk.): *Új világrend? – Nemzetközi kapcsolatok a hidegháború korában*. Budapest, 2007, Grotius Könyvtár, 119–134. o.

Donald L. Berlin: India in the Indian Ocean. *Naval War College Review*, Vol. 59, No. 2, 2006, 58–89. o.

Gurpreet Singh Khurana: Securing the Maritime Silk Route: Is there a Sino-Indian Confluence? *China and Eurasia Forum Quarterly*, Vol. 4, No. 3, 2006, 89–103. o.

Harsh V. Pant: India in the Indian Ocean: Growing Mismatch Between Ambitions and Capabilities. *Pacific Affairs*, Vol. 82, No. 2, 2009, 279–297. o.

Marie Lall – Iftikhar A. Lodhi: Political Economy of Iran-Pakistan-India (IPI) Gas Pipeline. Institute of South Asian Studies, *Working Paper No 26.*, 23 October 2007.



- John W. Garver: The Security Dilemma in Sino-Indian Relations. *India Review*, Vol. 1, No. 4, (October), 2002, 1–38. o.
- David Scott: The 'Great Game' between India and China : 'The Logic of Geography'. *Geopolitics*, No. 13, 2008, 1–26. o.
- John W. Garver: The Restoration of Sino-Indian Comity following India's Nuclear Tests. *The China Quarterly*, No. 168, 2001, 865–889. o.
- Yuan Jing-dong: India's Rice After Pokhran II – Chinese Analyses and Assessments. *Asian Survey*, Vol. 41, No. 6, 2001, 978–1001. o.
- Bhumitra Chakma: Road to Chagai: Pakistan's Nuclear Programme, Its Sources and Motivations. *Modern Asian Studies*, Vol. 36, No. 4, 2002, 871–912. o.
- Urvashi Aneja: Pakistan-China Relations – Recent Developments (Jan-May 2006), Institute of Peace and Conflict Studies, *Special Report 26*, 2006.
- Poon Kim Shee: The Political Economy of China-Myanmar Relations: Strategic and Economic Dimensions. *Ritsumeikan Annual Review of International Studies*, Vol 1., 2002, 33–53. o.
- James R. Holmes – Toshi Yoshihara: China's Naval Ambitions in the Indian Ocean. *The Journal of Strategic Studies*, Vol. 31, No. 3, 2008, 367–394. o.
- Donald L. Berlin: The 'great base race' in the Indian Ocean littoral: conflict prevention or stimulation? *Contemporary South Asia*, Vol. 13, No. 3, 2004, 239–255. o.
- C. Raja Mohan: Is India an East Asian Power? Explaining New Delhi's Security Politics in the Western Pacific. Institute of South Asian Studies, *ISAS Working Paper No. 81*, 11 August 2009.
- Tariq M. Ashraf: Doctrinal Reawakening of the Indian Armed Forces. *Military Review*, November-December, 2004, 53–62. o.
- Ronald O'Rourke: China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress, Congressional Research Service, *CRS Report for Congress*, April 9, 2010.
- David Walgreen: China in the Indian Ocean Region: Lessons in PRC Grand Strategy. *Comparative Strategy*, Vol. 25, 2006, 55–73. o.
- Sandeep Unnithan: Exclusive: PM's wife to launch INS Arihant, India's first nuclear submarine. *India Today*, New Delhi, July 26, 2009.
- Edward Wong: Chinese Military Seeks to Extend Its Naval Power. *The New York Times*, April 23, 2010.
- Lee Jae-Hyung: China's Expanding Maritime Ambitions in the Western Pacific and the Indian Ocean. *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 24, No. 3, 2002, 549–568. o.