

Amikor az olaj újra stratégiai kockázat, Kína másik utat mutat

A geopolitikai bizonytalanság, a szűkülő kínálat és az emelkedő árak idején különösen fontos kérdés, van-e működő alternatíva az olajfüggőség csökkentésére. Szunomár Ágnes, a Budapesti Corvinus Egyetem docense és a KRTK Világgazdasági Intézetének tudományos főmunkatársa szerint Kína példája arra utal, hogy a gazdasági növekedés és az olajigény növekedése nem feltétlenül jár együtt. Az elektromos járművek terjedése és az állami zöld iparpolitika már fékezi a közlekedési célú olajkereslet növekedését. A kínai modell azonban nem kész recept, hanem egyszerre ígéretes és ellentmondásos tanulság.

A geopolitikai konfliktusokkal és ellátási kockázatokkal terhelt korszakban az olaj továbbra is a világgazdaság egyik legkritikusabb erőforrása. Éppen ezért különösen nagy jelentősége van annak, hogy létezik-e a gyakorlatban is működő modell az olajfüggőség mérséklésére úgy, hogy közben a gazdaság motorjai se álljanak le. A kínai példára azért érdemes odafigyelnünk, mert arra utal: ez a kapcsolat nem feltétlenül szükségszerű.

Nem a piac, az állam festi zöldre Kínát

Kína esetében nem spontán piaci fordulatról van szó, hanem, ahogy Szunomár Ágnes fogalmaz írásában, „az elektromobilitás és a megújuló energia térnyerése mögött egy évtizedek óta következetesen épített kínai állami stratégia áll”. Az ország már a 2000-es évek elején támogatni kezdte az elektromos járművek fejlesztését, majd a 2010-es évektől vásárlási támogatásokkal, adókedvezményekkel, kvótarendszerekkel és infrastruktúra-fejlesztéssel tömegpiaccá tette azokat. Az állam eközben nemcsak a keresletet ösztönözte, hanem az ipari kapacitásokat is kiépítette a kutatás-fejlesztéstől az akkumulátorgyártáson át a teljes ellátási lánc megszervezéséig.

Ez a folyamat jól mutatja, mit jelent a zöld iparosítás: az állam nemcsak szabályozza a piacot, hanem aktívan létre is hozza. A kínai napenergia-, szélenergia- és elektromosjármű-ipar fejlődése arra utal, hogy a technológiaváltás mögött intézményi és iparszerkezeti átalakulás áll, amelyben a környezeti célok és a versenyképesség összekapcsolódnak.

Kína már fékezi az olajigény növekedését

A közlekedés világszerte az egyik legnagyobb olajfelhasználó, ezért az olajfüggőség csökkenése többnyire itt kezdődik. Kínában az elmúlt években a közlekedési célú olajfelhasználás növekedése megtorpant, egyes területeken pedig csökkenésnek indult, és becslések szerint 2023 körül érhetette el a csúcspontját. Különösen figyelemre méltó, hogy mindez a gazdasági növekedés fennmaradása mellett történik, egy olyan országban, amely továbbra is a világ egyik legnagyobb autópiaca.

Az elektromos járművek terjedése közvetlenül csökkenti a benzin- és dízelfogyasztást, miközben az energiafelhasználás egyre inkább az olajról a villamosenergiára tevődik át. Ezt erősíti a városi tömegközlekedés zöldítése, az energiahatékonyság javulása és a digitális megoldások mélyebb beépülése a közlekedésbe. A kínai tapasztalat így azt sugallja, hogy a gazdasági növekedés és az olajkereslet közötti korábbi, szoros kapcsolat legalább részben lazítható.

A kínai út ára új torzulások és kitettségek sora

A kínai modell ugyanakkor nem mentes a mellékhatásoktól. Az állami beavatkozás túlkínálatot, árversenyt és nemzetközi kereskedelmi feszültségeket is okozott a napenergia- és az elektromosjármű-iparban, miközben az ezekre adott protekcionista válaszok egyre erősödnek. A gyors felfutást gyakran korrekciós ciklusok követik, ami arra utal, hogy a zöld iparpolitika nem egyszeri beavatkozás, hanem folyamatos egyensúlykeresés.

A környezeti mérleg sem egyértelműen kedvező. Bár az elektromos járművek működés közben nem bocsátanak ki szén-dioxidot, gyártásuk energiaigényes, az akkumulátor-előállítás erőforrás-intenzív, és Kína villamosenergia-termelése továbbra is jelentős részben fosszilis energiahordozókra, főként szénre épül. Emellett a zöld iparágak fejlesztése nemcsak klímapolitikai, hanem technológiai és geopolitikai verseny is, amely új függőségeket és konfliktusokat teremthet.

A tanulság Európa számára világos: az állam aktív szerepvállalása nélkül nehezen képzelhető el gyors zöld átmenet, de a kínai modell teljes egészében aligha másolható. A centralizált döntéshozatal, a szoros állam-vállalat kapcsolat és a nagy volumenű koordinált beavatkozás olyan intézményi feltételeket igényel, amelyek Európában csak korlátozottan állnak rendelkezésre. Kína ezért nem kész receptet kínál, hanem egy lehetséges jövőt mutat meg.

„Hogy ebből mennyit és hogyan vesz át a világ többi része, az már nem csupán technológiai, hanem alapvetően politikai döntés kérdése lesz” – zárja írását Szunomár Ágnes.

További információk: <https://masfelfok.hu/2026/03/26/olaj-strategiai-kockazat-kina/>

Sajtókapcsolat:

- Szunomár Ágnes docens
- Budapesti Corvinus Egyetem
- agnes.szunomar@uni-corvinus.hu

Eredeti tartalom: Másfélfok

Továbbította: Helló Sajtó! Üzleti Sajtószolgálat

Ez a sajtóközlemény a következő linken érhető el:
<https://hellosajto.hu/?p=29892>