

Szabó Andrea - Takács Dávid: Magyarország és Kína kereskedelmi kapcsolatai és a bevételi hatóságot érintő kihívások

Absztrakt

A Kínai Népköztársaság a XX. század utolsó negyedében megreformálta az erősen központosított gazdasági modelljét és piacgazdaságot teremtett. Az 1978 óta tartó „gazdasági csodában” nem csak a belföldi, hanem a külföldi tényezők is szerepet játszottak. A világgpiaci nyitásának kedvező időzítése, továbbá egyes rendelkezésre álló természeti erőforrások, a rendkívül nagy belföldi munkaerő tömegek, a relatíve alacsony életszínvonal, mind Kína gazdasági növekedésének lényeges elemeivé váltak. Kína külkereskedelmi kapcsolatai az Európai Unióval és ezen belül Magyarországgal komoly kihívások elé állítja a Nemzeti Adó- és Vámhivatal valamennyi szakterületét.

Abstract

The Peoples Republic of China reformed its strictly centralized economy in the last quarter of the 20th Century and created a market economy. Not simply internal but external considerations were taken place in the economic miracle that has been continuing its way since 1978. The dynamic growth of China's economy has been fuelled by its enormous domestic work power, the relatively low living standards and certain natural resources available. Also, the excellent timing of the opening towards the world market occurred beneficial effects. These all have proven as key enablers of economic growth. China's foreign trade with the European Union, and besides with Hungary, however; poses major challenges to all areas of the National Tax and Customs Administration.

1. Kína gazdasági ereje/szerepe

Kína Mao Ce-tung 1976-os haláláig teljes politikai elszigetelésben élt, gazdasága ebben az időben rossz struktúrájú és alacsony színvonalú volt.⁵⁵⁰

Mao Ce-tung halálát követően a hatalmat Deng Xiaoping (Teng Hsziao-ping) vette át, aki 1978-tól mélyreható reformokat indított el, a „reform és nyitás” jelszavát hirdetve. A 70-80-as évek gazdasági reformjai azonban, főként az agrárterületeket érintették.⁵⁵¹

A reformok a 90-es évekre áttértek a városi központokra és az iparra.⁵⁵² A gazdasági előnyök pedig ezeken a területeken összpontosultak, így tovább erősödött, a már korábban is jelen lévő, keleti és nyugati országrészek közötti egyenlőtlenség. A gazdasági modell sikeresen túlélte az 1997-es ázsiai válságot, amely időszakban állami

⁵⁵⁰TOMPOS Judit: *Kína és a szocialista piacgazdaság*. Gazdaság és Társadalom, 2003/1. p. 135.

⁵⁵¹GYURIS Ferenc: *A kínai gazdasági csoda okai és korlátai*. Földrajzi Közlemények, 2017. 141. 3. pp. 276-277.

⁵⁵²P. SZABÓ Sándor: *A „pekingi konszenzus” – közigazgatás és gazdaságirányítás a Kínai Népköztársaságban*. Pro Publico Bono. 2011/2. Bp. p. 155. (pp. 149-162)

kötvényeket bocsátottak ki, ezzel is csökkentve a külföldi piacokról való hitelfelvételt és az ország kiszolgáltatottságát.⁵⁵³

A látványos gazdasági felvirágozásnak ugyanakkor az idő múlásával megmutatkoztak az árnyoldalai is, melyre leginkább a 2008-as gazdasági világválság mutatott rá. A kínai export 2008-ról 2009-re tizenhat százalékkal csökkent. Válaszul a pekingi vezetés egy négyezer milliárd jüanos⁵⁵⁴ gazdaságélénkítő csomagot hirdetett meg.⁵⁵⁵ Heleen Mees professzor felveti Kína szerepét a gazdasági válság kialakulásában is.⁵⁵⁶

A kínai válságkezelési stratégia nagyban hasonlított az amerikaiakra, amely során a kormány gazdaságélénkítő csomagot indított be, illetve infrastruktúra beruházásokkal tartotta fenn a növekedést. Kínát meglehetősen felkészülve érte a recesszió, aránylag stabil bankrendszerrel rendelkezett, nagy összegű forrás állt rendelkezésükre. Elmondható, hogy Kína válságkezelése nem az adók növeléséből állt, hanem a korábban folytatott reformstratégia folytatásáról szólt. Így például a munkahelyteremtést, vásárlóerő növelést és a népjólét megőrzését tűzték ki célul.⁵⁵⁷

Kínáról összességében elmondhatjuk, hogy sikeresen kezelte a 2008-as válságot, azonban napjainkban sorra jelennek meg egy újabb recesszióval kapcsolatos előrejelzések, amelynek főszereplője már minden bizonnyal a Kínai Népköztársaság lesz. Ennek egyik fő oka az, hogy a korábbi gazdasági válság kezelése során a kínai építőipari cégek igény feletti kapacitásokat építettek ki, amelyeket mára már nem tudnak megfelelően hasznosítani, és ezzel labilissá tették e cégek tőzsdei szereplését. Az instabilitás másik oka, hogy az ország az elmúlt tíz évben teljesen integrálódott a globális kereskedelmi és pénzügyi rendszerbe, és egy Amerikai Egyesült Államok elleni kényszerű kereskedelmi háború esetén, annak negatív hatásai nagyon gyorsan és elkerülhetetlenül begyűrűznének a gazdasági folyamatokba. Ennek jelei már most látszanak.

Az 1,3 milliárd fős lakosságával a Kínai Népköztársaság – az Amerikai Egyesült Államok mögött – ma a világ második legnagyobb gazdasága, ha pedig vásárlóerő paritáson mérjük, ma már az első a világon. Az ország már 2011-ben is a globális GDP tizenöt százalékát állította elő⁵⁵⁸, amely azóta tovább növekedett és ezt a fejlődését főként az export vezérli. Az exportorientáció azonban nem csak a fejlődés motorjaként értelmezhető, hanem kitettség is jelent. Peking ezért igyekszik megelőzni olyan forgatókönyveket, amelyben a kivitel jelentősen csökkenne. Világgazdasági szerepének növekedésével párhuzamosan bekövetkezett belső reformok mellett, azonban az ezzel együtt járó legfontosabb változások a nemzetközi rendszerben betöltött magas rangpozíciójukkal, regionális és globális befolyásukkal, technológiai és katonai képességeik fejlődésével és a nemzetközi intézményekhez való csatlakozásuk révén is magyarázható.

A 2008-s pénzügyi válság rámutatott Kína jelentős és feltörekvő gazdasági szerepére, hiszen versenytársai közül a válság hatásait szinte a leggyorsabban vészelte át. Válaszul az Egyesült Államok 2011-ben meghirdette a „Pivot to Asia” (Fordulat

⁵⁵³ TOMPOS: i. m. 2003/1. p. 136.

⁵⁵⁴ 2009. január 01. napi középárfolyamon körülbelül 570 milliárd USD dollárnak felel meg

⁵⁵⁵ GYURIS: i. m. 2017. p. 279.

⁵⁵⁶ MEES, Helen: *Changing Fortunes – How China's boom caused the financial crisis* <https://core.ac.uk/download/pdf/18516992.pdf> (letöltve: 2019.02.02.)

⁵⁵⁷ JUHÁSZ Ottó – INOTAI Antal: *Kína és a Világválság*. MTA Világgazdasági Kutatóintézet https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/strategiai_kutatasok_2008_2009/pages/03_Kina.pdf (letöltve: 2019.02.02.)

⁵⁵⁸ <https://www.worldbank.org/en/country/china/overview> (letöltve: 2019.02.02.)

Ázsia felé) programot⁵⁵⁹, amelynek célja Kína előrenyomulásának az ellensúlyozása volt. Erre 2013-ban Kína a „One Belt, One Road” (Egy Övezet, Egy Út) programmal felelt⁵⁶⁰, amelyben nem kérdés, hogy a dinamikus növekedésének a folytatásához békés környezetre és jól prosperáló nemzetközi kapcsolatokra van szüksége.⁵⁶¹

Az „Egy övezet, egy út” egy kiemelten fontos kínai stratégia program, amelyben a résztvevő államokkal bonyolított kétoldalú együttműködés volumene már elérte a 995 milliárd dollárt. Ez az összeg a kínai teljes kereskedelem egynegyedét teszi ki. A más néven Új Selyemút néven is ismert programba Kína már több mind kétmilliárd dollárt fektetett be.⁵⁶²

Kína nem titkolt, legfőbb célja két évtizeden belül olyan övezet létrehozása,⁵⁶³ amelyben több mint hatvan állam vesz részt, ezzel újradefiniálva az ázsiai, európai és afrikai kapcsolatrendszerét. Az új kapcsolat alapját a már meglévő közutak, vasutak, gázvezetékek összekapcsolása, illetve azok felújítása, korszerűsítése biztosítaná, amelyhez infrastrukturális fejlesztések is társulnának, mint például zöld mezős beruházások és tengeri kikötők fejlesztése. Ezen terveket Kína befektetési és pénzügyi együttműködéssel kiegészülve tárolná. Mindez – a hivatalos kommunikáció szerint – kibővülne más területekkel, így például figyelmet fordítanának a kultúra, oktatás és a turizmus fejlesztésére is.⁵⁶⁴

Kína kereskedelme, ezen belül az e-kereskedelme ma már korántsem csak a belföldi fogyasztókra koncentrál, hanem egyre nagyobb mértékű forgalmat bonyolít le az országon kívül. A 2015-től kezdődően a kínai vezetés országszerte több határon átívelő e-kereskedelmi zónát hozott létre, melynek a kivitel mellett célja volt az árubehozatal támogatása is. Az egyik ilyen zóna természetesen Kína egyik legnagyobb technológiai vállalata, az Alibaba Csoport⁵⁶⁵ szülővárosa, Hangzhou, ahol 2014 és 2017 között százmillió jüanról hatvanmilliárd jüanre nőtt az internetes külkereskedelmi forgalom, ezzel ötszázszorosára növelve a város iparát! Ezek a vasútvonalakkal Európához fűzött zónák Kína „Egy övezet, egy út” kezdeményezésének középpontjában állnak és nagymértékű állami támogatást élveznek.⁵⁶⁶

Összességében elmondhatjuk, hogy Kína az egyik legdinamikusabban fejlődő ország a világon, amiből következik, hogy a kínai stratégia célja egyértelműen az, hogy a szerepüket a világtermelésben és a világkereskedelemben tovább növeljék. Kína most sem rövid időre tervez, hiszen jellemzően hosszú távú céljai vannak és nem is híve a gyors megvalósításnak. Annak ellenére, hogy maga az állam szocialista

⁵⁵⁹CHEN Rong: *A Critical Analysis of the U.S. „Pivot” toward the Asia-Pacific: How Realistic is Neo-realism?* Connections, Vol. 12, No. 3 (Summer 2013), pp. 39-62.

⁵⁶⁰EPSC: Engaging China at a Time of Transition – 220apitalisin gon a New Era of Chinese Global Investment and Foreign Policy Initiatives. Issue 16.15 Published: July 2016 https://ec.europa.eu/epsc/publications/strategic-notes/engaging-china-time-transition_en#h-2 (letöltve: 2019.07.10.)

⁵⁶¹KOCSIS B. János - KOMJÁTHY Dénes – PÉTI Márton: *Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései*. 2017, p. 14.

⁵⁶²*Az Egy Övezet Egy Út elmúlt egy éve*. sz.n. Kína Online. URL: <https://www.kinaon.com/Kiemelt-hirek/Az-Egy-Ovezet-Egy-Ut-elmult-egy-eve> (letöltve: 2019.03.08.)

⁵⁶³Az övezet a tervek szerint hat fő szárazföldi folyosóból is állna, melyek Új Eurázsiai „Földhíd”, Kína–Mongólia–Oroszország, Kína–Közép-Ázsia–Nyugat-Ázsia, Kína–Pakisztán, Banglades–Kína–India–Myanmar, Kína–Indokínai-félsziget.

⁵⁶⁴<http://www.silk-road.com/toc/index.html> (letöltve: 2019.03.08.)

⁵⁶⁵A gazdasági társaságot az Ezeregyéjszaka meséiből ismert meshős, Ali Baba után nevezték el.

⁵⁶⁶*E-commerce in China spreads its cross-border wings, becoming main growth engine for foreign trade*. The Straits Times. 2018.08. 06. <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/e-commerce-in-china-spreads-its-cross-border-wings-becoming-main-growth-engine-for> (letöltve: 2019.07. 10.)

berendezkedésű, gazdaságára azonban a kapitalista piaci viszonyok jellemzőek, köszönhetően a korábban már említett a 78-as reformoknak. Kína célja a világgazdasági tengely áthelyezése, amely során az ázsiai, afrikai és európai, azaz már múlt évezredek során is létező kapcsolataira kíván építeni.

2. Kína európai kapcsolatai

Az Európai Unió számára kiemelt jelentőséggel bír Ázsiában, mint gazdasági partner, India, Japán, Kína és az ASEAN-térség államai⁵⁶⁷. Az EU és Kína több mint negyedszázadra visszatekintő kereskedelmi és gazdasági kapcsolatrendszere az elmúlt években, évtizedekben jelentős változásokon ment keresztül. Kína és az Európai Unió egymás fő kereskedelmi partnereivé váltak. Kínának az Unió a legnagyobb, az Uniónak pedig Kína a második legnagyobb kereskedelmi partnere az Amerikai Egyesült Államok után.⁵⁶⁸

Az EU és Kína 1975-ben alapozták meg együttműködésüket, amelyet a jelenleg is hatályban lévő az 1985. évi EU–Kína Kereskedelmi és Együttműködési Megállapodás szabályoz. Kína 2001-ben csatlakozott a Világkereskedelmi Szervezethez (World Trade Organization, továbbiakban: WTO), amely az egyes árucikkek vámtételeinek csökkenését is eredményezte és ennek köszönhetően, az európai üzleti szféra előtt jelentős kapukat nyitott ki.⁵⁶⁹ Erre jó példa a Pekingben működő EU Kis- és Középvállalatok Központjai, amely segítséget nyújt a kínai befektetések iránt érdeklődő európai vállalkozásoknak. 2013-ban a 16. EU-Kína Csúcson a kínai és uniós vezetők közösen elfogadták az EU-Kína 2020 Stratégiai Együttműködési Ütemtervet (EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation).⁵⁷⁰ Ezen menetrend az alábbi területekre terjed ki: béke és biztonság, jólét, fenntartható fejlődés és az emberek közötti kapcsolatok. Kína tagadhatatlanul jelentős erőfeszítéseket tett az elmúlt években a vállalások végrehajtása érdekében, azonban továbbra is akadnak megoldatlan problémák. Például a szellemi tulajdonjogok védelmének a hiánya, vagy az, hogy megnehezítik a külföldi gazdasági szereplők belföldi piacra lépését, de ide sorolhatjuk a tibeti, emberi jogi, tajvani és humanitárius problémákat, a környezetvédelem kérdéseit, valamint az olykor átláthatatlan jogrendszert, eltérő minőségi előírásokat, és a kulturális különbségeket is. De az új évezred egyik legnagyobb társadalmi kihívását jelenőt új pszichoaktív anyagok (designer drogok) terjedése úgyszintén fontos kínai kötődéssel bír, miután e szerek jelentős részét itt gyártják. A kétezres évek eleje óta, Európában és így hazánkban is folyamatosan növekszik ezen anyagok jelenléte, amelyért részben a gyártók szabta alacsony ár, a könnyű hozzáférhetőség és a globális drogpiacként használt internetes kereskedelem tehető felelőssé.⁵⁷¹ Az előbb felsorolt problémák vélhetően nem befolyásolják túlságosan az EU és Kína kapcsolatrendszerét, amelyben a felek

⁵⁶⁷ Association of Southeast Asian Nations <https://asean.org/> (letöltve: 2019.07.10.)

⁵⁶⁸ www.europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2258_hu.pdf (letöltve: 2019.04.15.)

⁵⁶⁹ STIRBER Tomás – KARÁCSONY Péter – NAGYOVÁ Nikoleta: *Kína és az Európai Unió közötti kereskedelem elemzése*. Acta Carolus Robertus, Karoly Robert University College, vol. 7(1). 2017. p. 269.

⁵⁷⁰ SZUNOMÁR Ágnes: *Kína – a békés partner*. Az Európai Unió és a Kínai Népköztársaság gazdasági kapcsolatainak története, aktualitásai és lehetőségei. In: ÉLTETŐ Andrea – SZIJÁRTÓ Norbert (szerk.): *Változó Európa a változó világban*. MTA Közgazdasági- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Világgazdasági Intézet. Budapest, 2018. p. 299.

⁵⁷¹ ERDŐS Ákos: *A gyermekek drogfogyasztásának változásai – a Gyermejjogi Egyezmény végrehajtásáról szóló civil jelentés tükrében*. Fundamentum, 2018/1. p. 87.

kölcsönös érdeke a gazdasági együttműködés, partnerség kialakítása. Ennek okán a felek folyamatosan kölcsönös elvárásokat fogalmaznak meg egymás irányába.⁵⁷²

A kapcsolatok erőteljes javítása már számos területen szembetűnő, kezdve a kereskedelmi akadályok felszámolásától, az oktatáson át egészen a kutatás-fejlesztésig. A korábban említett 2020-as ütemterv Kínára vonatkozó uniós stratégiákat is rögzít, többek között az egyenlő versenyfeltételeket és a tisztességes versenyt, amely során továbbra is fontos, hogy hű maradjon az érdekeihez és értékeihez. Kérdéses persze, hogy ezek közül a gyakorlatban valójában mennyi teljesül, illetve áll szándékában a feleknek teljesíteni? A versenyfeltételek terén például hogyan hozható közös nevezőre a versenypolitikájára kínosan ügyelő és emiatt ha szükséges, a tagállamok érdekeivel is konfrontálódó EU⁵⁷³ és az állami érdekek mentén támogatásokkal bőkezűen bánó kínai gazdaság?

Mindezek mellett lefektetésre került, hogy a partnerek közötti infrastruktúrákat, kereskedelmi és digitális rendszerek összekapcsolását mindkét fél számára előnyös módon szükséges fejleszteni. Ennek keretében 2015-ben létrehozták az EU-Kína Összeköttetési Platform (EU-China Connectivity Platform), amely olyan infrastrukturális együttműködéseket támogat, amely már magában foglalja a finanszírozást, a logisztikai terveket, azon belül is a tengeri és vasúti kapcsolatokat az eurázsiai kontinensen, a korábban már említett Egy Út, Egy Övezet projektben. A két földrész fizikai és digitális hálózatok révén történő összekapcsolása a térség valamennyi országában számos változást okozna a kereskedelem, a logisztikai folyamatok és szolgáltatások, és általában véve a beruházások terén is, amelyre példa a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés terve.

A kínai kutatási és innovációs tevékenységek többnyire az EU támogatását is élvezik, amennyiben azok az egyenlő versenyfeltételek megteremtésére is megfelelő hangsúlyt fektetnek. Kína továbbá az EU támogatását élvezzi a közlekedési és távközlési hálózatfejlesztése terén, amelynek célja a korábban is említett kontinensek összekapcsolása. Az eddig felsorolt tények alapján egyértelmű, hogy a két fél gazdasági téren függ egymástól, illetve, hogy mindkét fél a saját érdekei mentén szándékozik kialakítani a kölcsönös kapcsolatrendszerét. Kína Európa-politikáját továbbra is elsősorban a gazdasági kapcsolatok motiválják. Azonban bátran kijelenthetjük, hogy a kínai gazdasági jelenlét az EU tagállamaiban még mindig nem olyan mélyreható, mint más régiókban.⁵⁷⁴

Kína és Közép-Kelet-Európa (továbbiakban: KKE) – és benne Magyarország – kapcsolata a 2008-ban bekövetkezett pénzügyi világválság után indult fejlődésnek, amelynek keretében 16+1 ország intézményi együttműködési forma keretében társultak.⁵⁷⁵

⁵⁷²<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52006DC0631> (letöltve: 2019.04.15.)

⁵⁷³ Az EU versenyhatósága nem hagyta jóvá két nagy vasúti szerelvénygyártó fúzióját arra hivatkozva, hogy az ellentétes a közösségi versenyjoggal. A döntés következményeként nem jön létre a kínai gyártókkal globálisan is versenyezni képes nagy európai vasúti járműgyártó társaság. Lásd pl. itt: *Elkaszálja a Siemens-Alstom vasúti megafúziót az Európai Bizottság*. MTI hír. Management Fórum. 2018.11.14. URL: <https://mfor.hu/cikkek/vallalatok/-elkaszalja-a-siemens-alstom-vasuti-megafuziot-az-europai-bizottsag.html> (letöltve: 2019.07.30.)

⁵⁷⁴ GERE László: *EU-Kína kapcsolatok a hivatalos dokumentumok tükrében*. <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/04/26/eu-kina-kapcsolatok-a-hivatalos-dokumentumok-tukreben> (letöltve: 2019.02.17.)

⁵⁷⁵ ESZTERHAI Viktor: *A „16 + 1 együttműködés” bemutatása*. http://www.geopolitika.hu/hu/2017/11/01/a-16-1-egyuttmukodes-bemutatasa/#_edn23 (letöltve: 2019.04.15)

A tizenhat állam⁵⁷⁶, a volt szocialista kelet-közép-európai országokból áll, amelyek közül tizenegy jelenleg az Európai Unió tagja. Kínának az előbb felsorolt államokkal való társulás, egyrészt segítséget nyújt az akaratának végrehajtásához, másrészt mivel Nyugat-Európa perifériáján vannak, sokkal nyitottabbak maguk az országok is a kínai jelenlétre. Maga együttműködés illeszkedik a korábban felvázolt kínai világpolitikai törekvések rendszerébe, illetve ezek közül különösen az „Egy övezet, egy út” kezdeményezésbe, amelyen keresztül régióinkban is növekedne a Kínai Népköztársaság gazdasági befolyása.

2013 őszén megrendezett bukaresti csúcstalálkozón Szerbia és Magyarország bejelentették, a két fővárost, Budapestet és Belgrádod összekötő vasúti kapcsolat közös felújítását.⁵⁷⁷ A már említett új selyemút program keretében a kínai COSCO Shipping Ports Limited társaság a pireuszi kikötőben szerzett többségi tulajdont és ott jelentős fejlesztésekbe kezdett. A kérdéses vasúti pálya pedig fontos elemét képezné a pireuszi multimodális csomópontnak az európai szárazföld belsejébe vezető vasúti kapcsolatát.⁵⁷⁸ A kapcsolat értelemszerűen a vasúti közlekedés számára előnytelen domborzati viszonyokkal rendelkező, és viszonylag fejletlen vasúti infrastruktúrával rendelkező Balkán félszigeten keresztül érné el KKE-t, és Magyarországon keresztül kapcsolódna a nyugat-európai vasúti hálózatokhoz.

2015-ben a kínai Suzhou városban tartották azt a találkozót, amelyen a kínai fél kijelentette, hogy a 16+1 együttműködést „Egy övezet, egy út” programhoz szorosan kapcsolódó mechanizmusnak tekinti. Ekkor írták alá Magyarországgal egyetértési nyilatkozatot⁵⁷⁹. A felek megállapodtak, hogy a két régió közötti vasúti kapcsolatot továbbfejlesztik, amelynek fő célja, hogy a görög pireuszi kikötőből minél gyorsabban és költséghatékonyabban jussanak el az áruk a KKE-i régióba és az Unió más tagállamaiba is. A mechanizmus eddigi Görögországot, Macedóniát, Szerbiát és Magyarországot érinti.

Számos Adriai-, a Balti-, és a Fekete-tengeri kikötő, és az azokhoz tartozó multimodális csomópont, logisztikai bázis és ipari parkok gazdasági folyosókkal való összekötéséről is megállapodás született, amely tervet Adriatic-Baltic-Black Sea Seaport Cooperation-nek neveznek el. Elfogadták az együttműködés középtávú menetrendjét, amelynek főbb területeivé többek között az ipar, különösen a feldolgozóipar, erdőgazdálkodás, tudomány, kutatás és környezetvédelem, kultúra, oktatás, sport és turizmus, egészségügy válnak.⁵⁸⁰

A nyilvánosan hozzáférhető információk alapján úgy látszik, hogy az együttműködés egyik legfőbb célja a kínai tőke beáramlása a térségbe. A tárgyalások jellemzője, hogy az érintett országokhoz nem egységes tömbként viszonyulnak (annak ellenére, hogy a csúcstalálkozók tizenhat, illetve Görögország 2019 áprilisi

⁵⁷⁶ Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Észak-Macedónia, Montenegró, Szerbia, Szlovénia, Bulgária, Románia, Csehország, Magyarország, Lengyelország, Szlovákia, Lettország, Litvánia és Észtország

⁵⁷⁷http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410596.htm (letöltve: 2019.04.15.)

⁵⁷⁸ *Chinese investment in Piraeus port facing local challenges*. PortSEurope. 2019.04.30. URL: <https://www.portseurope.com/chinese-investment-in-piraeus-port-facing-local-challenges/> (letöltve: 2019.07.30.)

⁵⁷⁹ Egyetértési Nyilatkozat a Kínai Népköztársaság Kormánya és Magyarország Kormánya között a Selyemút Gazdasági Övezet és a 21. Századi Tengeri Selyemút kiépítésének közös előmozdítása területén történő együttműködés tárgyában című dokumentum.

⁵⁸⁰ ESZTERHAI: i. m.

csatlakozását követően⁵⁸¹ tizenhét ország képviselője van jelen), hanem főként kétoldalú megbeszéléseken egyeztetnek. Fontos, hogy a KKE országok közötti különbözőségeket a felek elfogadják és tiszteletben tartják. Az érintett tizenhat országból tizenegy EU tagállam, míg tizenkettő a NATO tagja, ezen kívül az országok gazdasági, földrajzi, infrastrukturális és természetesen kulturális értelemben is jelentősen eltérők. Az egyetlen közös pont az, hogy korábban az európai országok szocialista blokkjához tartoztak. Ahhoz, hogy az együttműködés megfelelően működhessen, nélkülözhetetlen a heterogenitást elfogadni, azonban több csúcstalálkozó tükrében elmondhatjuk, hogy Kínának több belső blokkként, csoportosan érdemes ezen országokat kezelni (például Balti-országok, Visegrádi országok), mely így eredményesebb együttműködéshez vezethet.⁵⁸²

A régió kereskedelme a Kína-EU kereskedelmi forgalom egyre nagyobb arányát teszi ki. A tőke beáramlásán kívül Kína másik egyértelmű szándéka, hogy minél több termékét, minél olcsóbban tudjon az európai piacra eljuttatni. Ezt a célt szolgálja többek között a tervezett Belgrád-Budapest vasútvonal is, amely a stratégiai fontosságú szaloniki kikötője⁵⁸³ mellett a pireuszi kikötőbe megérkező kínai hajók és az ott kínai tulajdonba került kikötői szolgáltatásokat igénybe vevő áruk európai terítését biztosítaná.

A felvetés abból a szempontból is érdekes, hogy ez a megközelítés jórészt csak a Kínából az EU tagállamokba irányuló áruforgalomról beszél, amelyben bizonyosan a kínai fél érdekei mellett az is szerepet játszik, hogy egyenlőtlen a két régió közötti áruszállítás és ez a tengeri szállításon kívül a vasúti forgalmon is meglátszana. A konténeres szállítás jellegéből fakadóan reverz logisztikai kérdésekkel is foglalkozni kell, elsősorban az üres egységakompanyképző eszközök szempontjából. A kirakodást követően az európai konténerterminálokban, konténerdepókban felhalmozódó konténereket el kell juttatni olyan pontokra, ahol hiány mutatkozik azokra. A nyugatról keleti irányba bonyolódó konténerforgalomban jókora arányban jelennének meg ezért az üres konténerek, amely egyaránt felvet logisztikai, költséghatékonysági és ellenőrzési kérdéseket is.⁵⁸⁴

Egyes ellenvélemények szerint a tizenhat állam eltérő gazdasági érdekei, valamint bizonyos politikai különbségek megkérdőjelezhetik az együttműködés sikerességét. Kétségtelen tény az is, hogy a gigaprojekt megalakulásakor kitűzött iránycél, amely szerint a két régió közötti kereskedelmet 100 milliárd dollárra kell növelni, még a jelenleg rendelkezésre álló 2018-as adatok tükrében sem sikerült elérni. Akadály lehet továbbá a sajátos finanszírozási forma, ami sokszor nem, vagy csak nehezen egyeztethető össze az EU-s jogszabályokkal, mégis ezt kéne követniük a

⁵⁸¹ *Potential Chinese investments in Rijeka, Trieste may threaten Slovenia's Koper port.* PortSEurope. 2019.04.17. URL: <https://www.portseurope.com/potential-chinese-investments-in-rijeka-trieste-may-threaten-slovenias-koper-port/>

⁵⁸² GORECZKY Péter: *Kína kapcsolata Közép- és Kelet-Európával: a „16+1” együttműködés eddigi mérlege.* T-2017/9. Külügyi és Külgazdasági Intézet, p. 6-9.

⁵⁸³ Szaloniki Görögország legnagyobb kapacitású kikötője, amely a Boszporusz bejáratánál fekszik és így egyaránt fontos az Európai Unió, Oroszország és az Egyesült Államok számára. A kikötő tulajdoni jogait gyakorló nemzetközi konzorcium jelentős német, francia és ciprusi tőkével működik. A kikötői terminálközi és multimodális kapcsolatok (logisztikai szolgáltatások) közel fele pedig a kínai állam tulajdonában vannak. Vö. *Thessaloniki port seeks exit from Piraeus shadow; Chinese and Russian interests.* PortSEurope. 2019.05.19. URL: <https://www.portseurope.com/thessaloniki-port-seeks-exit-from-piraeus-shadow/> (letöltve: 2019.07.30.)

⁵⁸⁴ CSABA Zágon: *A tengeri konténeres szállítás biztonsága.* In: Horváth Attila (szerk.) *Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből: kiemelten a közlekedési alrendszer.* Magyar Hadtudományi Társaság, Bp., 2013. pp. 133-166.

résztevő EU tagországoknak is. A statisztikák alapján, a KKE országok vállalkozásainak nem sikerült eddig hatékonyan megjeleníteni a kínai piacokon. Ezen együttműködésre a legnagyobb veszély azonban mégis EU irányából leselkedik. Az Unió szerint az EU-Kína kapcsolatokban nincs szükség egy új, a 28 tagállamon kívüli csatornára a kapcsolatok szervezéséhez, továbbá aggályos lehet a tervezett infrastrukturális beruházások finanszírozási formája, mivel egyes Uniók képviselői szerint a projektek nem átláthatók, és sérthetik az EU belső piaci szabályait, illetve nem KKE régiós EU tagállamoknak más kikötőknél történt befektetéseit.⁵⁸⁵ Mások⁵⁸⁶ Kína trójai falóvának tekintik a gazdasági együttműködés e formáját, amelynek célja a konkurens Európai Unió érdekeinek aláásása lehet.⁵⁸⁷

Az előbb említett megállapodások szinte minden területre kiterjednek, azonban ez első helyen tagadhatatlanul a gazdaság dominál. A KKE országok kormányai döntően továbbra is pozitívan ítélik meg a kapcsolatot, ami eddig főként diplomáciai sikereket hozott. Feltehetően a gigaprojekt projekt indulása óta eltelt viszonylag rövid idő miatt még nem sikerült kézzel fogható gazdasági sikereket elérni, ami természetesen még sokat változhat a közeli jövőben. Hosszabb távon a „16+1 együttműködés” az EU és Kína közötti kapcsolatok mintájául is szolgálhat, azonban ennek alapfeltétele, hogy válaszokat találjanak az együttműködés előtt álló kihívásokra.

3. Kína és Magyarország kapcsolata

3.1. A keleti nyitás okai és főbb céljai

A keleti nyitás politikájának a célkitűzése, hogy új nyersanyagforrások, illetve piacot találjanak a magyar vállalatok, Magyarország számára, mivel tőlünk nyugatabbra a gazdaságot magas bérek és szállítási költségek terhelik, illetve számos gazdasági társaság keresi a kiutat, az új piacot a válság után. A keleti nyitás terén Németország és Ausztria megelőzte Magyarországot, korábban és már a kezdetekkor jobban kézzelfogható lépéseket tettek a nyitás érdekében. Nem kérdés, hogy a XXI. századra, a világgazdaság súlypontra keletre tolodott és Ázsia lett a legnagyobb felvevő piaccal rendelkező földrész. Így az ok egyértelmű, a gazdaságunkat, piacainkat a tőlünk keletre lévő országok felé meg kell nyitni. Mindezek alapján fontos megjegyezni, hogy a keleti nyitás nem csak a Kínai Népköztársaságot foglalja magába, hanem szinte az össze, tőlünk délebbre vagy keletebbre lévő jelentős régiót⁵⁸⁸, kezdve a kaukázusi térséggel, a nyugat-balkáni térséget és az arab világot.

⁵⁸⁵ Vö. Szaloniki, vagy a konténerek forgalma terén kisebb kapacitású adriai kikötők, mint pl. Trieszt, Koper, vagy Rijeka, amelyek azonban közelebb esnek az európai szárazföld belsejének eléréséhez. Érdemes megjegyezni, hogy ezek a kikötők természetes versenytársai egymásnak abban a tekintetben, hogy a rajtuk keresztül áramló áruk miként érik el az általuk tulajdonképpen kiszolgált szárazföldi régiókat. Itt az áruk szállításának költséghatékonysága és ideje mellett harmadik tényezőként a kikötők, illetve tágabb értelemben vett áruszállítási rendszer biztonsága jelenik meg. Vö. CSABA Zágon: *Kritikus infrastruktúra - gazdasági biztonság*. Hadtudomány, 2012. (3-4) pp. 171-175.

⁵⁸⁶ Forrás: TURCSÁNYI Richárd: *Central and Eastern Europe's courtship with China: Trojan horse within the EU?*” <http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/02/EU-Asia-at-a-glance-Richard-Turcsanyi-China-CEE.pdf>(letöltve:2019.04.15.)

⁵⁸⁷ European Parliament resolution of 16 December 2015 on EU-China relations, pp.37-39 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO_STU\(2015\)549057_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO_STU(2015)549057_EN.pdf)(1 etöltve: 2019.03.08.)

⁵⁸⁸ MAJOROS Pál: *Az átalakuló magyar külgazdasági stratégia új elemei*. EU Working Papers. 11. évfolyam, 2008/1. szám p. 11. <https://epa.oszk.hu/00000/00026/00038/pdf/> (letöltve: 2019. 07. 10.)

A kormány álláspontja szerint az elkövetkező évtizedekben Kína importigénye tovább növekszik, továbbá szüksége lesz arra, hogy termelési kapacitásokat helyezzen ki a világba. Ebben a versenyben, amelyben gazdasági lehetőségként Kínának szállíthatunk és fogadhatunk kínai beruházásokat Magyarország nem akar utolsó lenni. El kell érünk, hogy Közép-Európában Magyarország legyen Kína legfontosabb partnere.

A két ország diplomáciai kapcsolatának kezdete 1949. október 4. napjára tehető, amikor is Magyarország bejelentette, hogy elismeri a Kínai Népköztársaságot. A két hasonló berendezkedésű állam között meglehetősen gyorsan fejlődtek a kapcsolatok, főként kereskedelmi és távközlési szerződések formájában. 1950-ben megindult a kulturális, oktatási és tudományos együttműködés is a két ország között. Már az őszi félév során magyar ösztöndíjas hallgatók tanulhattak Pekingben, amely program kölcsönös volt, így Budapest is fogadott kínai diákokat.⁵⁸⁹ Kína lett a legnagyobb ázsiai piaca Magyarországnak az 50-es években, főbb export termékek a gyógyszerek, acélárúk és híradástechnikai termékek voltak. Az 56-os forradalom leverése, azaz november negyedike után a kínai vezetés kiállt a Kádár-kormány mellett és egy körülbelül 7,5 millió dolláros gyorssegélyt nyújtottak, melyet a kínai fél 1957 első felében teljesített is.⁵⁹⁰

A rendszerváltást követően a két ország kapcsolata háttérbe szorult, a politikai gondolkodás középpontjába az euroatlanti integráció és a gazdasági problémák megoldása került,⁵⁹¹ azonban vízummentesség következtében továbbra is sok kínai állampolgár érkezett az országba. 1992-ben megalakult Budapesten a Kínai Kereskedelmi Központ. 1995-ban megkötöttek egy vám-együttműködést, így 1998-tól a két ország gazdasági kapcsolatai fejlődésnek indultak. Miután Kína 2001-ben csatlakozott a WTO-hoz, a magyar piaci szereplők várakozásai megnöttek a kínai piac lehetőségei iránt. 1995 és 2004 között Magyarország volt Kína legfontosabb partnere a régióban, azonban a legnagyobb probléma az volt, hogy nem volt olyan hazai termék, amivel az óriási piacon meg tudunk volna jelenni. Továbbá a kínai befektetőkben félelmet kelthetett az EU-hoz való csatlakozásunk, mivel ezáltal Magyarország területe nem lesz túl vonzó a harmadik országból érkezőknek. Megszűnnek az adókedvezmények, a vámszabaderületi lehetőségek és minden esetben a nemzetközi jogszabályokból adódó kötelezettségünknek kell eleget tenni.⁵⁹²

3.2. *Eredmények*

Az EU csatlakozás előtti félelmek alaptalannak bizonyultak. 2003-2005 között számos kínai befektető létesített leányvállalatot Magyarországon, vagy nyitott üzletet, mint például a Lenovo, Huawei, ZTE és az Ázsia Center.⁵⁹³

⁵⁸⁹ Vö.: KOVÁCS Gábor: *A rendészeti képzések rendszere a Nemzeti Közszerződési Egyetemen*. Határrendészeti Tanulmányok 13.1. 2016. pp 23-36. és KOVÁCS Gábor. *The Hungarian law enforcement education system at the National University of Public Service, best practice of Hungary*. European Police Science and Research Bulletin. 2017.3. 2017. pp. 93-99.

⁵⁹⁰ SALÁT Gergely: *Budapesttől Pekingig, a magyar-kínai kapcsolatok múltja*. <http://www.konfuciuszintezet.hu/index.php?menu=muveltseg&almenu=7&cikkszam=49> (letöltve: 2019.04.15.), <http://www.chinaembassy.hu/hu/zxgx/zzgx/t84598.htm> (letöltve: 2019.04.15.)

⁵⁹¹ MAJOROS Pál: *Kína szerepe a magyar külgazdasági stratégiában*. EU Working Papers. 11. évfolyam, 2008/3. szám p. 7. epa.oszk.hu/00000/00026/00040/pdf/euwp_EPA00026_2008_03_003-021.pdf (letöltés: 2019.07.10.)

⁵⁹² VAMOS Péter: *Az Európai Unió és Kína kapcsolatai*. Külügyi Szemle, 2009.02. pp. 233-234.

⁵⁹³ MAJOROS Pál: *Kína az új magyar külgazdasági stratégiában*. Budapest, Polgári Szemle, 2011/2. szám, pp. 8-11.

Ahogy azt már korábban említettük, 2013 novemberében, a Bukarestben megtartott KKE országok és Kína csúcstalálkozóján elvi döntés született Budapest-Belgrád vasútvonal felújításáról a kínai, a magyar és a szerb kormányfő részvételével. A projekt teljes értékét ekkor 750 milliárd forintra becsülték, aminek nagy részét Magyarország számára nyújtott kínai hitel fedezné.⁵⁹⁴ 2017 őszén Budapesten rendezték a „16+1 együttműködés” csúcstalálkozóját, ahol a két ország között több mint tíz megállapodás került megkötésre.⁵⁹⁵ 2019 áprilisában a pénzügyminiszter tárgyalásokat folytatott Pekingben a tervezett vasútvonallal kapcsolatban. A tervek szerint a pályázatot kínai és magyar cégekből álló konzorcium fogja kivitelezni, a kivitelezéshez kapcsolódó eljárásokat, engedélyek kibocsátását a kormány egyszerűsíteni akarja, annak érdekében, hogy a kitűzött céldátumra, 2023-ra befejeződhessen az építkezés.⁵⁹⁶

A Központi Statisztikai Hivatal utoljára 2014-ben tett közzé, csak a két ország kapcsolatára vonatkozó elemzést. Ebből kiolvasható, hogy a behozatal területén Kína ez egyik legjelentősebb külkereskedelmi partnere Magyarországnak. 2003 és 2008 közötti időszakban a kínai behozatal évente átlagosan 24%-al növekedett, amelynek forgalmi értéke 2010 és 2012 évek között körülbelül 1200-1300 milliárd forint között mozogott.⁵⁹⁷ Ami az áruforgalom szerkezetét illeti, a behozatal több mint felét a híradás-technikai és a hangrögzítő-és lejátszó készülékek adták. Ezt követi a gépek és szállítóeszközök csoportja, illetve a feldolgozott termékek.⁵⁹⁸ Ezek mellett elhanyagolható az élelmiszerek, nyersanyagok és az energiahordozók importja. Érdekesség, hogy a közhiedelemmel ellentétben a textil és a ruházati cikkek behozatala összesen az import 0,6%-át tették ki.⁵⁹⁹

Megjegyzendő, hogy Magyarország jelentősen bővíteni tudta exportját Kínában még a 2009-es válságévben is. Ez az előző évhez képest 6,5%-os exportnövekedést jelentett, míg a magyar import Kínából ebben az évben 13%-kal csökkent. 2012-ben a magyar export 7%-kal nőtt, az import pedig 11%-kal csökkent. A Kína és Magyarország közötti külkereskedelmet főként multinacionális vállalatok bonyolítják.

Ami a Kínába irányuló exportot illeti, az jelentősen elmarad az importtól. 2012-ben például 407 milliárd forintnyi árut értékesítettünk, amely összeg a teljes magyar export 1,8%-a volt.⁶⁰⁰ Az érték alapján történő összehasonlítás alapján látható különbség értelemszerűen a tömeg, illetve a mennyiség indikátorokon is látszik, amely magyarázza a két reláció közötti forgalom egyenlőtlenséget, illetve jelzi a korábban említett nyugat-keleti irányú üres konténer szállítás problémáját is.

A kínai piacon legnagyobb eséllyel a magyar nyers és feldolgozott hústermékek, bébiételek, és édesipari termékek indulhatnak. Ásványvízexport területén is van további lehetőség, mivel a jó minőségű külföldi termékekre továbbra is mutatkozik a kereslet. Magyar borok exportja tekintetében jelentős növekedés tapasztalható az elmúlt évekhez képest, mely legfőképp hazánk a nemzetközi borászati szakkiállítások való egyre

⁵⁹⁴ <http://www.kormany.hu/hu/kulgzdasagi-es-kulugyminiszterium/hirek/regionalis-kozpontot-nyit-a-bank-of-china-magyarorszagon> (letöltve: 2019.04.15.)

⁵⁹⁵ <http://www.kormany.hu/hu/kulgzdasagi-es-kulugyminiszterium/hirek/felertekelodik-a-keleti-nyitas-strategia> (letöltve: 2019.04.15.)

⁵⁹⁶ <https://www.kormany.hu/hu/nemzetgazdasagi-miniszterium/hirek/a-budapest-belgrad-vasutfejlesztesrol-targyalt-varga-mihaly-kinaban> (letöltve: 2019.04.15.)

⁵⁹⁷ SZUNOMÁR, Ágnes: *Blowing from the East*. International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs, Vol. XXIV, No. 3/2015. p. 64. http://real.mtak.hu/34185/1/Szunomar_Blowing_from...SFPA_u.pdf.

⁵⁹⁸ P. SZABÓ Sándor: *Magyar-kínai gazdasági kapcsolatok és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal*. Közzolgálat. Közigazgatási Magazin. 1 : 3 pp. 49-50. (2011)

⁵⁹⁹ <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/magyarkinaikapcs.pdf> (letöltve: 2019.03.14.)

⁶⁰⁰ SZUNOMÁR: i. m. 2015. p. 64.

gyakoribb részvételnek köszönhető. A legnagyobb igény a prémium kategóriás borokra van, felvéve a harcot a chilei, spanyol, olasz, dél-afrikai borokkal.

A kétoldalú kereskedelem összértéke 2010-ben 1 284 milliárd forintot tett ki, addig 2018-ra, négy év csökkenés után meghaladta az 1 700 milliárd forintot is a KSH adatai szerint. Ez a mutató 2001-ben 382 milliárd forinton állt.⁶⁰¹

A PAGEO Geopolitikai Kutatóintézet adatai alapján azt látjuk, hogy 2000 és 2017 közötti időszakban a kínai beruházások összértéke Magyarországot érintően 2,1 milliárd dollárra rúg a tizenhét év alatt.⁶⁰² Összehasonlításképpen a térségben az beruházások értéke 3,8 milliárd dollár volt összesen, melyből a második Lengyelország lett a maga 1 milliárd dolláros összberuházásával.⁶⁰³ Így elmondhatjuk, hogy hazánkba érkezett ezen időszak alatt a kínai beruházások legnagyobb részre, majdnem a kétharmada.

Megállapíthatjuk azt is, hogy az export és az import aránya is növekszik. A térség országaiból kimagaslunk, ugyanis a Kínából érkező bejövetel csak kétszerese a kivitelünknek, míg például a szlovákoknál ez a mutató négyszeres. Így ez az arányszám említésre méltó, azonban azt is szükséges megjegyezni, hogy a környező országok, mint például Lengyelország sokkal nagyobb export-import jelzőszámmal rendelkezik (a magyar épp hogy eléri a 8000 millió dollárt 2017 végére, míg a lengyel majdnem a 300.000 millió dollárt éri el összesen, azonban itt szükséges az ország méreteit és lakosainak számát is figyelembe venni).⁶⁰⁴ Az elmúlt öt év kereskedelme ugyan a magyar export szempontból javuló tendenciát mutat, de nem lehet reálisan arra számítani, hogy rövid időn belül elérhető legyen a kiegyensúlyozott kétoldalú kereskedelem a két ország között.

A 2017-ben közzétett megállapodások alapján azt látjuk, hogy a Magyar Posta Zrt. két kínai logisztikai társasággal közösen egy kínai-magyar vegyesvállalatot hozott létre, ezzel is gyorsítva a két ország közötti postaforgalmat és a logisztikát, a kazincbarcikai BorsodChem, illetve a komáromi elektromosbusz-gyár kínai hitelhez jutott. Kína piaca megnyílt a magyar kukorica és mész szállítmányok előtt, egyesség született a Digitális Selyemút fejlesztésének az erősítéséről, mely egy információs összeköttetést szolgáló projekt, valamint együttműködés született a Magyar Nemzeti Bank és a kínai társadalomtudományi akadémia között.

A hiteleknek és az együttműködésnek köszönhetően Székesfehérváron létrehozták a gumiprés-gépgyártás terén tevékenykedő Himile cég gyárát, bővítést jelentett be a Lenovo, amely cég főként számítástechnikai eszközöket gyárt, Szolnokon megalapították a citromsavgyárat, Komáromban létrehozták Európa első elektromosbusz-gyárának projektjét. A Wanhua Industrial Group felvásárolva a magyar BorsodChem Zrt.-t olyan vegyipari vállalatot hozott létre, mellyel a világ harmadik legnagyobb izocianátgyártójává nőtte ki magát. A Huawei magyarországi leányvállalata szintén fejlesztéseket hajtott végre, így Biatorbágyon üzemelhet az európai régiót kiszolgáló logisztikai központ (Huawei Europe Logistic Center), illetve a Huawei összeszerelő központja (Huawei Europe Supply Center).⁶⁰⁵

⁶⁰¹ az adatok Tajvan és Hongkong nélkül szerepelnek

http://www.ksh.hu/docs/hun/xstadat/xstadat_eves/i_akt009c.html?down=1751 (letöltve: 2019.03.15.)

⁶⁰²forrás: RÓMA Ádám: *V4 – Kína kapcsolatok – Bilaterális kereskedelem & befektetés.* (infografika)

<http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/02/v4-kina-kapcsolatok-bilateralis-kereskedelem-befektetes/>

⁶⁰³ forrás: RÓMA: i. m.

⁶⁰⁴ forrás: RÓMA: i. m.

⁶⁰⁵ forrás: Magyarország Nagykövetsége Peking <https://peking.mfa.gov.hu/page/ketoldalugazdasagi-kapcsolatok> (letöltve: 2019. 07. 10.)

A statisztikák alapján a KKE országok közül országunkban a legmagasabb a kínai tőke állománya. Az együttműködés eddigi legnagyobb eredménye lehet a Budapest-Belgrád vasútvonal modernizációja. Kínának komoly érdeke fűződik a projekthez, hiszen nélkülözetlen a logisztikához. Magyarország szempontjából a beruházás megtérülési ideje valószínűleg hosszú lesz, de a kormányzati kommunikáció szerint a beruházással jelentősen növelni tudjuk gazdasági súlyunkat – szállítmányozás terén – a közép-európai régióban. A felújított vasúti közlekedés tovább növelheti az országunk tőkevonzó képességét és Kína további összeszerelő gyárakat hozhat magával. Ráadásul a vasútvonal felújításával nem csak a kínai áruk érkeznek gyorsabban és olcsóbban Magyarországra, hanem lehetőséget biztosít más régió felé nyitni, gyorsabb elérést biztosíthat a Kaukázus, Közel-Kelet felé is, nem beszélve arról, hogy a hazai termékek kivitelére is lehetőségünk nyílik majd. Azonban a beruházás nem kockázatmentes, kezdve a várt sikerektől a rendkívül magas építési költségeig, továbbá mivel hitelről van szó, ezzel nagy felelősséget vállal a magyar állam. Jelenleg új közbeszerzési eljárást írt ki a kormány a vasútvonal fejlesztésére, valamint a beruházáshoz nyújtandó kínai hitelről még folynak a tárgyalások. Az építkezés várhatóan 2020-ban kezdődhet és a jelenlegi tervek szerint 2023-ban rajtolna el az első szállítmány a felújított vonalon.

Ahhoz hogy az exportunk növekedni tudjon Kína irányába, több tényező is változtatásra szorul. A magyar cégeknek nincs pénzügyi keretük arra, hogy piackutatásokat végezzenek, esetleg állandó képvisellel rendelkezzenek. A Kínába készülő magyar cégeknek számtalan új dologra fel kell készülniük mielőtt a kinti piacra mennének, mint például a termék másolására, az európai normáktól eltérő fogyasztási szokásokra, gyengébb fizetési hajlandóságra.

4. A hazai bevételi hatóságnál jelentkező feladatok

Az EU – a vámbevételek biztosítása érdekében – nem csak a nemzetközi kereskedelem felügyeletét, a tisztességtelen és az illegális kereskedelemmel szembeni fellépést várja el az európai vámhatóságoktól, hanem ők felelnek az Unió területén lakó, vagy telephellyel rendelkezők biztonságáért és védelméért. Ennek megfelelően a Nemzeti Adó- és Vámhivatal (továbbiakban: NAV) mint vámhatóság, a szükségesnek ítélt vámellenőrzést elvégezheti.⁶⁰⁶

A NAV jogelődjét alkotó két hatóság – Vám- és Pénzügyőrség és az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal – munkáját egy minőségileg új és hatékonyabb dimenzióba kívánta átemelni a jogalkotó, mely a költségvetési bevételeket az eddiginél nagyobb hatékonysággal és összegben szedi be.⁶⁰⁷ A NAV törvény⁶⁰⁸ 13. §-a részletesen tartalmazza a NAV feladatait, amelyek – igazodva a jogelőd szervek hatásköreihez – adóigazgatási, vámigazgatási, jövedéki igazgatási, bünmegelőzési és bünyűldözési, valamint rendészeti és igazgatási feladatkörökbe csoportosíthatóak.⁶⁰⁹

⁶⁰⁶SUBA László – SZENDI Antal: *Az uniós vámjog vázlata*. Dialóg Campus Kiadó. Budapest, 2018. p. 166. (p. 184.)

⁶⁰⁷MAGASVÁRI Adrienn: *A Nemzeti Adó- és Vámhivatal szerepe, szervezete, feladatai, személyi állománya*. In: ERDŐS Ákos (szerk.): *Integrált pénzügyőri ismeretek I. Kezdő pénzügyőrök kézikönyve*. MRTT Vám- és Pénzügyőri Tagozata. Budapest, 2018. p. 35. (pp. 25-43.)

⁶⁰⁸A Nemzeti Adó- és Vámhivatalról szóló 2010. évi CXII. törvény

⁶⁰⁹SZABÓ Andrea: *Egy új „státusú” központi hivatal rendvédelmi feladatai*. In: DEÁK József – GAÁL Gyula – SALLAI János (szerk.): *A toll sokszor erősebb, mint a toll*. Rendészettudományi tanulmányok

A szervezeti integráció eredményeként⁶¹⁰ elmondható, hogy a tanulmányban vázolt – a kínai áruk európai és ezen belül a magyarországi importját érintő – „mennyiségi és minőségi” kihívások és az azokra adható szakmai – adó-, vám-, nyomozóhatósági és rendészeti jellegű – válaszok 2011 óta egy hatóság feladatkörébe tartoznak.

Ahogy azt már az európai kitekintésnél is megemlítettük, az Európai Unió importjának több mint fele Kínából érkezik, míg Kína a második legnagyobb export piaca az Uniónak. Az új selyemút vasúti összeköttetés újjászületését megelőzően Kína és Európa között vagy a tengeri szállítást (ami lassú volt, de olcsó), vagy a légi szállítást preferálták (ami drága volt, de gyors). Az új eurázsiai vasúti összeköttetés azonban lehetőséget teremt, hogy a szállított áru kb. két héten belül, a légi fuvarozás feléért célba érjen, ezáltal gyors és olcsó szállítási módot jelent.

A kontinenseken átívelő vasúti szállítás megvalósításával Kína célja, hogy olyan szállítmányokat is megszerezzen a vasúti fuvarozás számára, amelyeket eddig tengeren vagy légi úton szállítottak. Annak érdekében, hogy 5-10 éven belül sokkal jelentősebb transzkontinentális vasúti szolgáltatást építsen ki, Kína pénzügyi forrásokat, gazdasági ösztönzőket is bevet, sőt a projektnek erős politikai támogatása is van a felső vezetéstől (korábban már leírtaknak megfelelően). 2015-ben Németország és Kína közt majdnem 400 vonatszerelvény közlekedett, megrakva 30000 konténerrel, de a tervek ennél is nagyratörőbbek, évi 100000 konténer szállítmányozását tervezik 2020-ra.⁶¹¹ Az első szerelvény megérkezését Teheránba a Selyem út újjáéledéseként fogalmazta meg a kínai sajtó 2016-ban.⁶¹²

Azt is fontos megemlíteni, hogy Németország és Kína közt az ún. északi útvonal Oroszországon keresztül kb. 13000 km hosszú és kb. 16 napig tart az út, míg az ún. déli útvonal Oroszországon és Kazahsztánon keresztül kb. 10000 km és 12 napig tart. Ugyanez hajóval a hamburgi kikötőbe 30 napig is eltart, tehát a vasúti szállítással 12-14 nap megspórolható. Jelenleg a legnagyobb probléma, hogy útközben az eltérő vasúti nyomtáv miatt át kell pakolni a szállítmányt.

Ami miatt ebben az alfejezetben is az Európába érkező kínai áruk mennyiségét és útvonalát boncolgatjuk az az, hogy Magyarország szinte megkerülhetetlen ebben a relációban földrajzi elhelyezkedése okán.

Európát és Ázsiát több vasúti teherszállítmány folyosó⁶¹³ köti össze, amelyek közül az alábbi kettő közvetlenül érinti Magyarországot is:

Prof. Dr. Fórizs Sándor 65. születésnapja tiszteletére. Nemzeti Közszerológiai Egyetem Rendészettudományi Kar. Budapest, 2016. p. 202. (pp. 200-210.)

⁶¹⁰ V.ö.: MAGASVÁRI Adrienn: *Az emberi tényező szerepe a változás sikerében – egy integráció margójára*. In: KERESZTES Gábor - SZABÓ Csaba (szerk.): *Tavaszi Szél 2018 = Spring Wind 2018* : Tanulmánykötet

Budapest, Doktoranduszok Országos Szövetsége, (2018) pp. 507-516. és MAGASVÁRI Adrienn: *Adó- és vámhatóságok szervezeti integrációja – bilaterális összehasonlítás, avagy egy tanulmányút tapasztalatai*.

In: ZSÁMBOKINÉ FICSKOVSKY Ágnes – SZABÓ Andrea (szerk.): *Az adó- és vámszolgálatok aktuális kihívásai* Budapest, Magyarország: Magyar Rendészettudományi Társaság, (2015) pp. 165-176.

⁶¹¹ KEMP, John: *China develops continent-spanning railroad to Europe*. Reuters. 2016.04.07. <https://www.reuters.com/article/us-china-railway-kemp/china-develops-continent-spanning-railroad-to-europe-kemp-idUSKCN0X41U7> (letöltve: 2019.07.10.)

⁶¹² XINHUA: *First train from China to Iran simulates Silk Road revival*. China Daily.com.cn 2016.02.16. http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-02/16/content_23502293.htm (letöltve: 2019.07.10.)

⁶¹³ <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/> (letöltve: 2019.07.10.)

1. Záhony (HU) – Chop (UA): RFC 6 vonal, 7 000 km hosszú, érintett európai országok: Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Szlovénia, Magyarország, Horvátország;
2. Svilengrad (BG) – Kapikule (TR): RFC 7 vonal, 7 700 km hosszú, érintett európai országok: Csehország, Ausztria, Magyarország, Románia, Görögország, Bulgária, Szlovákia.

Ez utóbbi vonalat érinti a korábban már említett Belgrád-Budapest vasútvonal fejlesztése, illetve az, hogy Görögország is fejleszti a vasúti hálózatát, így a Kínából a pireuszi, illetve a régió más, elsősorban a szaloniki kikötőbe érkező szállítmányokat ezen a vonalon fogja továbbítani Dél-Kelet- és Közép-Európába.

Magyarország az Európai Unióhoz történő csatlakozással egyidejűleg a vámunióhoz is csatlakozott, a magyar vámhatóságok felelősséggel tartoznak az EU pénzügyi érdekeinek védelméért is. Ennek megfelelően a kockázatokat helyén kezelve a megfelelő intézkedéseket szükséges bevezetni, attól eltekinteni a hatóságnak nem áll módjában. A kockázatok felmerülése esetén a vám eljárás lefolytatásának időtartamát több tényező befolyásolhatja, például az előzetes árunyilatkozat minősége, az áruvizsgálat, a mintavétel szükségessége, a kockázatos szállítmányok sokasága, illetve a vám eljárást végző igazgatóság humán erőforrás-kapacitása.⁶¹⁴ Megállapítható egyes termékekkel kapcsolatban, mint például a Kínából származó ruhák és a lábbelik, hogy vonatkozásukban több kockázat, mint az alulszámolás, szellemi és iparjogvédelmi problémák, minőségi előírásokkal és szabványokkal kapcsolatos hiányosságok, stb. egyszerre jelentkezhetnek, ezért azok fokozott figyelmet érdemelnek.

A már említett forgalom egyenlőtlenségből fakadó nyugat-keleti irányú várhatóan jelentős üres konténer szállítás nem csak fiskális szempontú biztonsági kockázatokat vet fel. A vámhatóságok eltérő módon kezelik a behozatali és a kiviteli irányú forgalmat. A kivitel elősegítését a biztonság rovására is szorgalmazzák országok, míg saját biztonsági szempontjaikat csak a behozatali irányból készek érvényesíteni, mások biztonságára pedig csak elvétve fordítanak hangsúlyt.⁶¹⁵ Barton elasztikus határellenőrzési gondolatát továbbfejlesztve érdemes átgondolni, hogy milyen módszerekkel javítható ezeknek a nagy távolságú konténeres szállításoknak a biztonsága mindkét forgalmi irányban. A WCO SAFE keretrendszerével egybeeső módon a kockázatkezelés és csökkentés terén alkalmazható lehet az egységgrakományképző eszközökbe történő berakodási és/vagy a multimodális kapcsolatoknál⁶¹⁶ a konténerek ellenőrzése és azok eredményének digitális kockázati előrejelző rendszerek útján a szállítási lánc soron következő pontjaival történő megosztása. A kontinensek közötti nagy távolságú szállító rendszerek működésében érintett társaságok körében az Európai Unió AEO programjában történő részvétel előmozdítása szintén növelné az átláthatóságot, az igazoltan alacsony kockázatú szereplők részarányának növelésével az átláthatóságot. Az üres konténerek szállítása által jelentett sajátos reverz logisztikai biztonsági probléma csökkentésére pedig a konténerek később is azonosítható körülmények között történt zárása és ezeknek az adatoknak a kockázati előrejelző rendszer útján történő megosztása nyújthat lehetséges

⁶¹⁴ Vö. például itt: CSABA Zagon: *Határellenőrzés kockázati értékelése: Határátkelőhelyek kockázati profilja*. Magyar Rendészet, 2012. (1) pp. 69-77.

⁶¹⁵ BARTON, Thomas Bryan at al.: *Expanded borders, integrated controls. Achieving national prosperity and protection through integrated border management*. In: BARTON, Thomas Bryan (ed.) *Border Management in the New Century. Emerging Trends and Best Practices*. IBM Global Services, Somers, NY, USA, 2007. pp. 3-18.

⁶¹⁶ Itt különösen: közút-vasút illetve vasút, közút és tenger kapcsolat.

megoldást.⁶¹⁷ Mindezek azonban felvetik nem csak az egyes EU tagállamoknak, hanem az Európai Bizottságnak az áruforgalom vámügyi ellenőrzésének és ennek előmozdítása érdekében folytatott többoldalú együttműködésben való részvételét a Kínai Népköztársaság és a szállítási útvonalak által érintett valamennyi állam mellett.

Ázsia és az Európai Unió és ezen keresztül Magyarország között olyan mértékű növekedés történt a tehervonatok számát, illetve az áruszállítás mennyiségét tekintve, amelyet jelentős kockázatnak kell tekinteni, mert nem csak a jogszerű áruforgalom számára, hanem az illegális kereskedelem számára is új lehetőségeket teremtett. Ennek jellemzőit folyamatosan és visszatérően vizsgálni kell, amely vizsgálatok eredményeit be kell csatornázni a kockázatokat kezelő rendszerekbe. Annyi azonban feltehető, hogy az új útvonalak megnyitásával többféle árufajta érintettségével megvalósuló és a bűnözés több szegmensét érintő cselekmények merülhetnek fel.

A Kínai Népköztársaság területén gyártják az EU-ba irányuló illegális dohánytermékek jelentős hányadát, az ország tekinthető továbbá a hamis cigaretta gyártmányok legnagyobb forrásának is. Évente 200 milliárd szál hamis cigarettát állítanak itt elő, amelynek egy része az EU piacokra jut. Az európai illegális gyárakban alapanyagként használt cigaretta szűrők nagy része is szintén innen származik.⁶¹⁸

Az cigaretta vonzó tárgya az árucsempészetnek: viszonylag kicsi a tömege, egyszerűen szállítható, állandó a felvevőpiaccal rendelkezik és rendkívül magas a hasznot hajt az abban érdekelt bünszervezeteknek. Ezzel szemben a felderítési kockázat alacsony, és viszonylag enyhék a szankciók, amelyekkel a bünszervezetek tagjainak szembe kell nézni. A cigaretta csempészet egyik legfontosabb ösztönzője a korrupciónak az Unió keleti határain.⁶¹⁹

Az Európai Unió külső határain lévő vasúti határátkelőhelyeken vagy korlátozott az ellenőrzési kapacitás van, vagy egyáltalán nincs. Ahol van, ott az ellenőrzések mozgatható röntgenberendezésekkel, keresőkutyákkal, video endoszkóppal, detektorral, tükörrel történnek. Telepített röntgenberendezés Malaszewiczén kívül csak Záhonyánál van, a többi vasúti átkelőhely nem rendelkezik ilyen eszközökkel.⁶²⁰

A tehervagonok fizikai ellenőrzése nagyon körülményes, így a roncsolásmentes vizsgálatok viszonylag gyors és hatékony elvégzéséhez röntgenkészülékek beüzemelése rendkívül fontos. A másik nagyon fontos tényező az ellenőrzést végzők szaktudása, technikai eszközök használata, amelyek nélkül szintén sebezhető a vasúti teherszállítás ellenőrzése. Ezen túl az a tapasztalat, hogy a hatóságok nem, vagy csak nehezen férnek hozzá a vasútszállításhoz kapcsolódó adatokhoz: a vonatok számához, a menetrendhez, konténerek számához, a szállított áruk adataihoz. Kizárólag a veszélyes áruk szállítását kell előre bejelenteni.

A Kína által a közelmúltban meghirdetett, a magyar kormány keleti nyitás politikájával szinkronban lévő „Egy övezet, egy út” gazdasági programban a Nemzeti Adó- és Vámhatóság számos területen aktívan vesz részt, akár a 16+1 kezdeményezésben, akár a pireuszi vasútvonalhoz köthető 1+3 vám-együttműködési

⁶¹⁷ Vö. CSABA Z.: 2013, p. 156.

⁶¹⁸ *Cigarette Smuggling Still Booming*. OCCRP Organized Crime and Corruption Reporting Project. https://www.reportingproject.net/underground/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=1 (letöltve: 2019.07.10)

⁶¹⁹ *European Union Serious Organised Crime Threat Assessment 2017*. Crime in the age of technology. Public Version. Europol, The Hague, NL, 2017. p. 42, 46.

⁶²⁰ Vö. KOVÁCS Gábor: *A Migráció bűnügyi hatásai a magyar határrendészet kockázatelemzési rendszerére*. HAUTZINGER Zoltán (szerk): *A migráció bűnügyi hatásai*. Budapest. Magyar Rendészettudományi Társaság Migrációs Tagozat 2016. 141-150. és HORVÁTH József – KOVÁCS Gábor: *A rendészeti szervezetek vezetés és szervezésmélete*. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Bp., 2014.

formációban. A NAV mindent megtesz annak érdekében, hogy a hatályos jogszabályok adta keretek között gyorsan és biztonságosan tudja bonyolítani a kínai áruk hazai vámkezelését.

A NAV már 2011-ben erőfeszítéseket tett a vámszervek és a kínai ügyfelek közötti információáramlás hatékonyabbá tételére érdekében, továbbá a kínai ügyfelek tájékoztatásának növelése érdekében az uniós vámjogi és a hazai adójogszabályok terén. Ennek eredményeképpen elkészült a NAV honlapjának kínai nyelven olvasható változata, illetve a NAV szakértőinek közreműködésével olyan kínai kiadványok készültek, amelyek segítik az ügyfelek tájékozódását.⁶²¹

A NAV a vámeljárást jogszerűen, szakszerűen és ügyfélorientáltan folytatja le, illetve nagy hangsúlyt helyez a gyorsaságra. Amennyiben a vámeljárást lefolytatásához valamennyi dokumentum a vámhatóság rendelkezésére áll, és a jogszabályban foglalt feltételek fennállnak a vámeljárást lefolytatásához, abban az esetben az áru átengedése átlagosan 23 perc alatt sor kerülhet. Ha kockázat merül fel, ez az idő több nap is lehet, hiszen ilyenkor a hatóság feladata a benyújtott vámárnyilatkozat adatainak ellenőrzése, esetlegesen további okmányok bekérése a szállítmányra vonatkozóan, a kockázatértékelés, az áruvizsgálat, a vámellenőrzés, a vám beszedése vagy biztosítása, majd az áru átengedése a gazdálkodó részére. A legjellemzőbb kockázatok az alacsony vámérték (alulértékelés), a helytelen vámtarifaszám, a termékbiztonság szabályainak megszegése és a szellemi tulajdonjog megsértése (hamisítás).⁶²²

Az Európai Unióban és így Magyarországon is évek óta problémát okoz az alulszámlázás témaköre, amely jelentős nemzeti és EU költségvetési károkat okoz. Ennek megelőzésére ún. kockázati küszöbértéket határozott meg az Európai Bizottság az ázsiai országokból származó bizonyos érzékeny termékek – lábbelik és textil termékek – esetében, amelynek ellenőrzése fokozott figyelmet követel a vámhatóság részéről.

Az EU – a vámbevételek biztosítása érdekében – nem csak a nemzetközi kereskedelem felügyeletét, a tisztességtelen és az illegális kereskedelemmel szembeni fellépést várja el az európai vámhatóságoktól, hanem ők felelnek az Unió területén lakó, vagy telephellyel rendelkezők biztonságáért és védelméért. Ennek megfelelően a NAV mint vámhatóság, a szükségesnek ítélt vámellenőrzést elvégezheti.⁶²³

Az Európai Unió Tanácsát feladatai ellátásában egyrészt az európai uniós tagállami kormányok Állandó Képviselőinek Bizottsága (a Coreper), másrészt több mint 150 szakosított munkacsoport és bizottság, az úgynevezett tanácsi előkészítő szervek segítik. Az egyik ilyen előkészítő szerv az ún. Vám-együttműködési Munkacsoport (CCWP), amely a végrehajtási képességek javítása érdekében a nemzeti vámhatóságok között folyó operatív együttműködéssel foglalkozik. Ez a munkacsoport határozza meg a közös vámügyi műveletek stratégiai és taktikai céljait. A lefoglalások, az új veszélyek azonosítása és a bűnözői csoportok felszámolása terén igyekezik eredményeket elérni.⁶²⁴ A munkacsoport szoros együttműködést folytat a Bűnüldözési

⁶²¹ P. SZABÓ: i. m. 2011. pp. 49-50.

⁶²² BAKAI Kristóf Péter: *A 42-es eljárásban történő adómentes termékbehozattal kapcsolatos visszaélések elleni nemzetközi fellépés tapasztalatai*. In: ZSÁMBOKINÉ FICSKOVSKY Ágnes (szerk.): *Válogatott tanulmányok a Vám- és Pénzügyőri Tanszék fennállásának 25. évfordulója alkalmából*. NKE RTK Vám- és Pénzügyőri Tanszéke és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Bp., 2016. pp. 12-33.

⁶²³ SUBA László – Szendi Antal: *Az uniós vámjog vázlata*. Dialóg Campus Kiadó. Budapest, 2018. p. 166.

⁶²⁴ <https://www.consilium.europa.eu/en/council-eu/preparatory-bodies/customs-cooperation-working-party/> (letöltve: 2019.07.10.)

Együttműködés Európai Unió Ügynökségével (Europol), továbbá az Európai Csalás Elleni Hivatallal (OLAF) és az Európai Határ- és Partvédelmi Ügynökséggel (Frontex).

Az Europol feladata elsősorban a tagállamok bűnüldöző hatóságai (köztük a vám- és adónyomozó hatóságait is érteni kell) között előmozdítani az információcserét, illetve támogatni őket bünelemzési és más műveleti támogatási eljárások útján. Az Europol adatbázisai, kulcsfontosságú rendszerei, köztük például a Biztonságos Információcsere Hálózat Alkalmazás (SIENA) lehetővé teszik érzékeny adatoknak a hatóságok közötti gyors és védett (rejtjelezett) adatkapcsolat útján történő kicserélését. A szervezetnél működő elemzői munkafájlok, elemzői projektek és célcsoportok biztosítják a gyors és pontos helyzetértékelést, illetve a nemzeti összekötő tisztek hálózata és különböző sikeres bűnüldözési együttműködési formák, köztük a közös nyomozócsoportok nyújtanak segítséget a jogellenes cselekmények felderítésében, a bűnszervezetek felszámolásában és az elkövetők bíróság elé állításában.⁶²⁵ 2018 júniusában a spanyol Csendőrség, a spanyol Adóhivatallal és további EU tagállamok bűnüldöző hatóságaival együttműködve, az Europol támogatásával egy kínai bűnszervezetet számolt fel, amely illegálisan importált kínai termékeket az EU-ba, illetve valósított meg ehhez kapcsolódóan pénzügyi bűncselekményeket.⁶²⁶ Az Europol rendelkezik stratégiai együttműködési megállapodással, amelyet a határokon átnyúló súlyos és szervezett bűnözés visszaszorítása érdekében 2017 áprilisában kötött a Kínai Népköztársasággal. Az együttműködési megállapodás azonban nem teszi lehetővé személyes adatok cseréjét.⁶²⁷

Az OLAF és tagállamok közötti együttműködés egyik kiemelt eseménye 2016-ban a SNAKE fedőnevű közös vámművelet volt, amely a Kínából származó textiltermékek és lábbelik alulszámlázásának visszaszorítása érdekében hajtottak végre.⁶²⁸ A műveletbe a kínai Csempészet Elleni Hivatalt (Anti-Smuggling Bureau) is bevonták. A művelet során sikerült 80 millió Euró vámbevétel kiesést megakadályozni.⁶²⁹

Az Európai Parlament Nemzetközi Kereskedelmi Bizottsága által előterjesztett jelentés messzemenőig összecseng a fent leírtakkal, így az is nyilvánvaló, hogy az Európai Parlament erre alapozva fogalmazta meg 2017. májusában kiadott állásfoglalását⁶³⁰. A jelentés kiemelte a nemzeti adóügyi érdekek védelmét, amely az uniós vámkódex⁶³¹ végrehajtása következtében, azaz a beszedett vámokon keresztül az Unió saját forrásait biztosítja. Hangsúlyozza, hogy az illegális pénzmozgások és a kereskedelmi alapú pénzmosás elleni hatékony küzdelem alapja a teljesen működőképes

⁶²⁵SZABÓ Andrea: *A rendőrségi együttműködés jogi alapjai és intézményei*. In: FÜLÖP Péter (szerk.): *Tavaszi Szél 2012 konferenciakötet. Doktoranduszok Országos Szövetsége, Bp., pp. 702-709.*

⁶²⁶ <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/big-hit-against-tax-evading-chinese-criminal-group-operating-in-spain> (letöltve: 2019.07.10.)

⁶²⁷*Europol and the People's Republic of China join forces to fight transnational crime*. Press release. 19 April 2017. <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/europol-and-peoples-republic-of-china-join-forces-to-fight-transnational-crime> (letöltve: 2019.08.03.)

⁶²⁸BAKAI: i. m. 2016. pp. 12-33.

⁶²⁹ https://ec.europa.eu/anti-fraud/policy/joint-customs-operations/operation-snake-eu-and-chinese-customs-join-forces-target_en (letöltve: 2019.07.10.)

⁶³⁰ P8_TA(2017)0208 A vámhatósági teljesítmény és igazgatás külső aspektusainak értékelése a kereskedelem elősegítése és az illegális kereskedelem elleni küzdelem eszközeként. Az Európai Parlament 2017. május 16-i állásfoglalása a vámhatóságok teljesítménye és igazgatása mint a kereskedelem elősegítése és az illegális kereskedelem elleni harc egyik eszköze külső vonatkozásainak értékeléséről (2016/2075(INI)) http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0208_HU.html (letöltve: 2019.07.10.)

⁶³¹ Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete az Unió Vámkódex létrehozásáról

vámunió, továbbá alapvető fontosságúnak tekinti a vámügyi együttműködést a tagállamok vámhatóságai, az engedélyezett gazdasági szereplők, a rendvédelmi szervek és az igazságügyi hatóságok közötti, valamint harmadik országok érintett hatóságaival. A vámügyi együttműködés az illegális kereskedelem, a terrorizmus, a pénzmosás, a vadon élő állatok jogellenes kereskedelme, az adóelkerülés, az illegális kábítószer- és dohányáru-kereskedelem és a hamisított gyógyszerek elleni küzdelem, továbbá az uniós szellemi tulajdonjogok védelme szempontjából is sarokkönek tekinthető az EU-ban, csakúgy, mint a globális értékláncból származó termékekre vonatkozó átvilágítási eljárások végrehajtása és maradéktalan tiszteletben tartása. Az együttműködés célja a nemzetközi kereskedelmi ellátási láncban az illegális kereskedelmi tevékenységekben részt vevő szereplők egymás közötti kapcsolatainak nyomon követése és lehetséges felszámolása.

A tagállamok közötti vámügyi együttműködés jelentősége, az alábbi példákkal is jól illusztrálható, azaz elmondhatjuk, hogy az Unióba bejutó illegális vagy hamisított termékek legnagyobb része az alábbi országokból származó kereskedelmi partnereknek tulajdonítható:

- Malajziából mintegy 2,5 millió,
- Kínából 300 millió,
- Hongkongból pedig 100 millió EUR értékű ilyen áru érkezik;
- Belarusz 2015-ben egymaga csaknem 1 milliárd EUR összegű adókiesést okozott az EU-nak olyan termékeket exportálva, amelyek teljesen megkerülik a hozzáadott értékadó szabályokat és az egészségügyi rendelkezéseket;
- a szellemi tulajdonjogok vámhatósági érvényesítéséről szóló legfrissebb bizottsági jelentés szerint az uniós vámhatóságok által lefoglalt hamisított termékek száma 15%-kal nőtt 2014 és 2015 között;
- az EU külső határain több mint 40 millió szellemi tulajdonjogot sértő terméket foglaltak le, összesen mintegy 650 millió EUR értékben.⁶³²

A hamisítás elleni küzdelem alapvető fontosságú a szellemi tulajdonjogok Európán belüli védelme, a know-how megőrzése és az innováció előmozdítása szempontjából.⁶³³

Az uniós bevételi érdekek védelme mellett azt is látjuk, hogy a hamisított áruk hatalmas bevételeket generálnak a nemzetközi szervezett bűnözés számára és bizonyos esetekben akár a terrorizmus finanszírozásában is szerepet játszhatnak.⁶³⁴ A vámügyi együttműködés nem csak a gazdasági biztonság területén játszik szerepet, hanem a biztonság modern felfogása szerinti további dimenziókban, mint például a közbiztonság, a katonai biztonság, vagy a környezeti biztonság, de másutt is kimutatható pozitív hatása.

Ajánlásait a közt szerepel, hogy fontos továbbra is a Vámunió összes belépési pontján az áruk ellenőrzésének harmonizációjára törekedni, különösen a meglévő

⁶³² P8_TA(2017)0208 A vámhatósági teljesítmény és igazgatás külső aspektusainak értékelése a kereskedelem elősegítése és az illegális kereskedelem elleni küzdelem eszközeként. Az Európai Parlament 2017. május 16-i állásfoglalása a vámhatóságok teljesítménye és igazgatása mint a kereskedelem elősegítése és az illegális kereskedelem elleni harc eszközei közötti kapcsolatok értékeléséről (2016/2075(INI)) http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0208_HU.html (letöltve: 2019.07.10.)

⁶³³ Vö. SUBA – SZENDI: i. m. 2018. p. 169.

⁶³⁴ MÁTYÁS Szabolcs: *A szervezett bűnözés kriminálgeográfiai vizsgálata*. In: Frigyer László (szerk.) Nemzetközi jellegű szervezett bűnözés nyomozásának kutatása információáramlási szempontból. I., Nemzeti közszolgálati Egyetem, Bp., 2018. pp. 134-168.

európai eszközök alapján, oly módon, hogy lehetővé váljon a tényleges harmonizáció. Hangsúlyozza, hogy fontos a magánszféra szereplőinek bevonása az illegális kereskedelem – beleértve a vadon élő növény- és állatfajok és az azokból készült termékek illegális kereskedelme – elleni küzdelembe.

5. Összegzés

A kínai kapcsolat a régió számos országban fontos tényező és a statisztikák alapján Kína legnagyobb partnere külkereskedelmi szempontból az Európai Unió lett. Az Unió nem titkolt célja a fennálló kapcsolatok elmélyítése és számos beruházási megállapodások megkötése, azonban a közös normák és szabványok által biztosított keretek között. A hamisítás és a kalózkodás tagadhatatlanul komoly problémát jelent a kereskedelmi kapcsolatokban, amely miatt az Európai Parlamentben hallhatók bizonyos Kína ellenes hangok, akik az Unió gazdasága szempontjából kulcsfontosságú a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok védelméért aggódnak, illetve ragaszkodnak a közösség gazdasági növekedéséhez, az itteni munkahelyek védelméhez és a kutatás-fejlesztés ösztönzéséhez.

Elmondhatjuk, hogy magyar szempontból a perspektivikus ágazatok a turizmus, vízgazdálkodás, környezetvédelem, mezőgazdaság, egészségipar, oktatás és a tudás és technológiai-intenzív ágazatok lesznek.⁶³⁵

Nem kérdés, hogy Magyarország számára fontos a kínai kapcsolat, amelyet a múltbeli statisztikai adatok is alátámasztanak, hiszen a Kínai Népköztársaság az EU-n kívüli kereskedelmünk egyik legfontosabb szereplője. Az eddigi tapasztalatok arra utalnak, hogy Kínának is fontos Magyarország, mivel tagja ez EU-nak kedvező földrajzi helyzete miatt, mert hazánk az EU külső határa mentén fekszik, és egyúttal a KKE régió viszonylagos középpontjában is. A prioritások mindkét fél részéről és mindkét irányban változhatnak, ezért érdemes lesz erre odafigyelni a jövőben is különösen arra tekintettel, hogy hazánk egy sor lényeges kereskedelmet befolyásoló kérdésben nem rendelkezik önálló döntéshozatallal. Utóbbi nem feltétlenül hátrány, csak nagyobb körültekintést igényel az együttműködésben.

Az „Egy övezet, egy út” stratégiában való részvétel tehát gazdasági értelemben új távlatokat nyithat meg Magyarország számára. A kiemelt projekt, a Szerbián keresztül vezető vasútfejlesztési beruházás megvalósítása még nem vette kezdetét, azonban elképzelhető, hogy a hazai cégeknek csak egy szűk csoportja vesz majd részt a kivitelezésben és a kínai hitel is komoly terheket ró a nemzetgazdaságra.

Pozitív érv a Belgrád-Budapest vasútprojekt mellett, hogy a vasúti szállítás feltételei egyre inkább versenyképessé válnak a költség és a sebesség tekintetében, amely előmozdíthatja ebben a relációban a forgalom növekedését. Ez azt is jelentheti, hogy a magyar gazdaság hagyományosnak tekinthető tengeri kijáratai mellett új kikötők színesítik a palettát. A vasúti infrastruktúra fejlesztését mind Kína, mind az Európai Unió támogatja.

Ellenérv ebben a tekintetben pedig az, hogy a forgalom növekedésével párhuzamosan a bűnözés is növekedhet, amennyiben nem valósulnak meg az előzőekben javasolt kockázatcsökkentő, előrejelző, információcsere-előmozdító nemzetközi együttműködési intézkedések. Ezek értelemszerűen a biztonság több, köztük a gazdasági és a közbiztonsági, de más dimenzióiban is éreztethetik hatásukat.

⁶³⁵MÁTYÁS Szabolcs: *Turizmus és viktimizáció*. In.: Német Kornél (szerk.) I. Turizmus és biztonság tudományos konferencia konferencia-kötete. Pannon Egyetem, Nagykanizsa, 2016. pp. 47-59.

Felhasznált irodalom

Könyvek, tanulmányok:

- [1] BAKAI Kristóf Péter: *A 42-es eljárásban történő adómentes termékbehozattal kapcsolatos visszaélések elleni nemzetközi fellépés tapasztalatai*. In: ZSÁMBOKINÉ FICSKOVSKY Ágnes (szerk.): *Válogatott tanulmányok a Vám- és Pénzügyőri Tanszék fennállásának 25. évfordulója alkalmából*. NKE RTK Vám- és Pénzügyőri Tanszéke és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, Bp., 2016. pp. 12-33.
- [2] BARTON, Thomas Bryan at al.: *Expanded borders, integrated controls. Achieving national prosperity and protection through integrated border management*. In: BARTON, Thomas Bryan (ed.) *Border Management in the New Century. Emerging Trends and Best Practices*. IBM Global Services, Somers, NY, USA, 2007. pp. 3-18.
- [3] CSABA Zágon: *A tengeri konténeres szállítás biztonsága*. In: HORVÁTH Attila (szerk.) *Fejezetek a kritikus infrastruktúra védelemből: kiemelten a közlekedési alrendszer*. Magyar Hadtudományi Társaság, Bp., 2013. pp. 133-166.
- [4] CSABA Zágon: *Határellenőrzés kockázati értékelése: Határátkelőhelyek kockázati profilja*. Magyar Rendészet, 2012. (1) pp. 69-77.
- [5] CSABA Zágon: *Kritikus infrastruktúra - gazdasági biztonság*. Hadtudomány, 2012. (3-4) pp. 171-175.
- [6] ERDŐS Ákos: *A gyermekek drogfogyasztásának változásai – a Gyermekjogi Egyezmény végrehajtásáról szóló civil jelentés tükrében*. Fundamentum, 2018/1. p. 87.
- [7] ESZTERHAI Viktor: *A „16 + 1 együttműködés” bemutatása*. http://www.geopolitika.hu/hu/2017/11/01/a-16-1-egyuttmukodes-bemutatasa/#_edn23 (letöltve: 2019.04.15)
- [8] GERE László: *EU-Kína kapcsolatok a hivatalos dokumentumok tükrében*. <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/04/26/eu-kina-kapcsolatok-a-hivatalos-dokumentumok-tukreben> (letöltve: 2019.02.17.)
- [9] GORECZKY Péter: *Kína kapcsolata Közép- és Kelet-Európával: a „16+1” együttműködés eddigi mérlege*. T-2017/9. Külügyi és Külgazdasági Intézet, pp. 6-9.
- [10] GYURIS Ferenc: *A kínai gazdasági csoda okai és korlátai*. Földrajzi Közlemények, 2017. 141. 3. pp. 276-277.
- [11] JUHÁSZ Ottó - INOTAI Antal: *Kína és a Világválság*. MTA Világgazdasági Kutatóintézet https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/strategiai_kutatasok_2008_2009/pages/03_Kina.pdf (letöltve: 2019.02.02.)
- [12] KEMP, John: *China develops continent-spanning railroad to Europe*. Reuters. 2016.04.07. <https://www.reuters.com/article/us-china-railway-kemp/china-develops-continent-spanning-railroad-to-europe-kemp-idUSKCN0X41U7>(letöltve: 2019.07.10.)
- [13] KOCSIS B. János – KOMJÁTHY Dénes – PÉTI Márton: *Kína Új Selyemút kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései*. 2017, p. 14.
- [14] KOVÁCS Gábor: *A migráció bűnügyi hatásai a magyar határrendészet kockázatelemzési rendszerére*. HAUTZINGER Zoltán (szerk): *A migráció bűnügyi hatásai*. Budapest. Magyar Rendészettudományi Társaság Migrációs Tagozat 2016. pp. 141-150.
- [15] HORVÁTH József - KOVÁCS Gábor: *A rendészeti szervezetek vezetés és szervezéselmélete*. Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Bp., 2014.

- [16] KOVÁCS Gábor: *A rendészeti képzések rendszere a Nemzeti Közszolgálati Egyetemen*. Határrendészeti Tanulmányok 13.1. 2016. pp 23-36.
- [17] KOVÁCS Gábor. *The Hungarian law enforcement education system at the National University of Public Service, best practice of Hungary*. European Police Science and Research Bulletin. 2017.3. 2017. pp. 93-99.
- [18] MAGASVÁRI Adrienn: *A Nemzeti Adó- és Vámhivatal szerepe, szervezete, feladatai, személyi állománya*. In: ERDŐS Ákos (szerk.): Integrált pénzügyőri ismeretek I. Kezdő pénzügyőrök kézikönyve. MRTT Vám- és Pénzügyőri Tagozata. Budapest, 2018. pp. 25-43.
- [19] MAGASVÁRI Adrienn: *Adó- és vámhatóságok szervezeti integrációja – bilaterális összehasonlítás, avagy egy tanulmányút tapasztalatai*. In: ZSÁMBOKINÉ FICSKOVSKY Ágnes – SZABÓ Andrea (szerk.): Az adó- és vámhatóságok aktuális kihívásai. Budapest, Magyarország: Magyar Rendészettudományi Társaság, (2015) pp. 165-176.
- [20] MAGASVÁRI Adrienn: *Az emberi tényező szerepe a változás sikerében – egy integráció margójára*. In: KERESZTES Gábor - SZABÓ Csaba (szerk.): Tavasz Szél 2018 = Spring Wind 2018: Tanulmánykötet. Budapest, Doktoranduszok Országos Szövetsége, (2018) pp. 507-516.
- [21] MAJOROS Pál: *Az átalakuló magyar külgazdasági stratégia új elemei*. EU Working Papers. 11. évfolyam, 2008/1. szám p. 11. <https://epa.oszk.hu/00000/00026/00038/pdf/> (letöltve: 2019. 07. 10.)
- [22] MAJOROS Pál: *Kína az új magyar külgazdasági stratégiában*. Budapest, Polgári Szemle, 2011/2. szám, p. 8-11.
- [23] MAJOROS Pál: *Kína szerepe a magyar külgazdasági stratégiában*. EU Working Papers. 11. évfolyam, 2008/3. szám p. 7. epa.oszk.hu/00000/00026/00040/pdf/euwp_EPA00026_2008_03_003-021.pdf (letöltés: 2019.07.10.)
- [24] MÁTYÁS Szabolcs: *A szervezett bűnözés kriminálgeográfiai vizsgálata*. In: FRIGYER László (szerk.) Nemzetközi jellegű szervezett bűnözés nyomozásának kutatása információáramlási szempontból. I., Nemzeti közszolgálati Egyetem, Bp., 2018. pp. 134-168.
- [25] MÁTYÁS Szabolcs: *Turizmus és viktimizáció*. In.: NÉMET Kornél (szerk.) I. Turizmus és biztonság tudományos konferencia konferencia-kötete. Pannon Egyetem, Nagykanizsa, 2016. pp. 47-59.
- [26] MEES, Helen: *Changing Fortunes – How China’s boom caused the financial crisis*. <https://core.ac.uk/download/pdf/18516992.pdf>(letöltve: 2019.02.02.)
- [27] P. SZABÓ Sándor: *A „pekingi konszenzus” – közigazgatás és gazdaságirányítás a Kínai Népköztársaságban*. Pro Publico Bono. 2011/2. Bp. pp. 149-162.
- [28] P. SZABÓ Sándor: *Magyar-kínai gazdasági kapcsolatok és a Nemzeti Adó- és Vámhivatal. Közszolgálat*. Közigazgatási Magazin. 1 : 3 pp. 49-50. (2011)
- [29] RÓMA Ádám: *V4 – Kína kapcsolatok – Bilaterális kereskedelem & befektetés*. (infografika) <http://www.geopolitika.hu/hu/2018/10/02/v4-kina-kapcsolatok-bilateralis-kereskedelem-befektetes/>
- [30] SALÁT Gergely: *Budapesttől Pekingig, a magyar-kínai kapcsolatok múltja*. <http://www.konfuciuszintezet.hu/index.php?menu=muveltseg&almenu=7&cikkszam=49> (letöltve: 2019.04.15.),
- [31] STIRBER Tomás – KARÁCSONY Péter – NAGYOVÁ Nikoleta: *Kína és az Európai Unió közötti kereskedelem elemzése*. Acta Carolus Robertus, Karoly Robert University College, vol. 7. (1). 2017. p. 269.

- [32] SUBA László – SZENDI Antal: *Az uniós vámjog vázlata*. Dialóg Campus Kiadó. Budapest, 2018. p. 184.
- [33] SZABÓ Andrea: *A rendőrségi együttműködés jogi alapjai és intézményei*. In: FÜLÖP Péter (szerk.): *Tavaszi Szél 2012 konferenciakötet*. Doktoranduszok Országos Szövetsége, Bp., pp. 702-709.
- [34] SZABÓ Andrea: *Egy új „státusú” központi hivatal rendvédelmi feladatai*. In: DEÁK József – GAÁL Gyula – SALLAI János (szerk.): *A toll sokszor erősebb, mint a toll*. Rendészettudományi tanulmányok Prof. Dr. Fórizs Sándor 65. születésnapja tiszteletére. Nemzeti Közszerológiai Egyetem Rendészettudományi Kar. Budapest, 2016. pp. 200-210.
- [35] SZUNOMÁR Ágnes: *Kína – a békés partner*. *Az Európai Unió és a Kínai Népköztársaság gazdasági kapcsolatainak története, aktualitásai és lehetőségei*. In: ÉLTETŐ Andrea – SZIJÁRTÓ Norbert (szerk.): *Változó Európa a változó világban*. MTA Közgazdasági- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Világ gazdasági Intézet. Budapest, 2018. p. 299.
- [36] SZUNOMÁR, Ágnes: *Blowing from the East*. *International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs*, Vol. XXIV, No. 3/2015, p. 64. http://real.mtak.hu/34185/1/Szunomar_Blowing_from...SFPA_u.pdf
- [37] TOMPOS Judit: *Kína és a szocialista piacgazdaság*. *Gazdaság és Társadalom*, 2003/1. p. 135.
- [38] TURCSÁNYI Richárd: *Central and Eastern Europe’s courtship with China: Trojan horse within the EU?* <http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/02/EU-Asia-at-a-glance-Richard-Turcsanyi-China-CEE.pdf>(letöltve:2019.04.15.)
- [39] VÁMOS Péter: *Az Európai Unió és Kína kapcsolatai*. *Külsügyi Szemle*, 2009.02. p. 233-234.

Dokumentumok, jogszabályok:

- [1] A Nemzeti Adó- és Vámhivatalról szóló 2010. évi CXII. törvény
- [2] Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete az Unió Vámkódex létrehozásáról
- [3] European Parliament resolution of 16. December 2015. on EU-China relations, pp.37-39. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO_STU\(2015\)549057_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/549057/EXPO_STU(2015)549057_EN.pdf)(letöltve: 2019.03.08.)
- [4] European Union Serious Organised Crime Threat Assessment 2017. Crime in the age of technology. Public Version. Europol, The Hague, NL, 2017. p. 42, 46.
- [5] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:52006DC0631>(letöltve: 2019.04.15.)
- [6] P8_TA(2017)0208 A vámhatósági teljesítmény és igazgatás külső aspektusainak értékelése a kereskedelem elősegítése és az illegális kereskedelem elleni küzdelem eszközeként. Az Európai Parlament 2017. május 16-i állásfoglalása a vámhatóságok teljesítménye és igazgatása mint a kereskedelem elősegítése és az illegális kereskedelem elleni harc egyik eszköze külső vonatkozásainak értékeléséről (2016/2075(INI)) http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0208_HU.html (letöltve: 2019.07.10.)

Cikkek:

- [1] Az Egy Övezet Egy Út elmúlt egy éve. sz.n. Kína Online. URL: <https://www.kinaon.com/Kiemelt-hirek/Az-Egy-Ovezet-Egy-Ut-elmult-egy-eve>(letöltve: 2019.03.08.)
- [2] <http://www.chinaembassy.hu/hu/zxgx/zzgx/t84598.htm>(letöltve: 2019.04.15.)
- [3] Chinese investment in Piraeus port facing local challenges. PortSEurope. 2019.04.30. URL: <https://www.portseurope.com/chinese-investment-in-piraeus-port-facing-local-challenges/>(letöltve: 2019.07.30.)
- [4] Cigarette Smuggling Still Booming. OCCRP Organized Crime and Corruption Reporting Project. https://www.reportingproject.net/underground/index.php?option=com_content&view=article&id=5&Itemid=1(letöltve: 2019.07.10)
- [5] E-commerce in China spreads its cross-border wings, becoming main growth engine for foreign trade. The Straits Times. 2018.08. 06. <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/e-commerce-in-china-spreads-its-cross-border-wings-becoming-main-growth-engine-for>(letöltve: 2019.07. 10.)
- [6] Elkaszálja a Siemens-Alstom vasúti megafúziót az Európai Bizottság. MTI hír. Management Fórum. 2018.11.14. URL: <https://mfor.hu/cikkek/vallalatok/-elkaszalja-a-siemens-alstom-vasuti-megafuziot-az-europai-bizottsag.html>(letöltve: 2019.07.30.)
- [7] Europol and the People’s Republic of China join forces to fight transnational crime. Press release. 19 April 2017. <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/europol-and-people’s-republic-of-china-join-forces-to-fight-transnational-crim>(letöltve: 2019.08.03.)
- [8] <http://www.kormany.hu/hu/kulgaszdasagi-es-kulugyminiszterium/hirek/regionalis-kozpontot-nyit-a-bank-of-china-magyarorszagon>(letöltve: 2019.04.15.)
- [9] <http://www.kormany.hu/hu/kulgaszdasagi-es-kulugyminiszterium/hirek/felertekelodik-a-keleti-nyitas-strategia>(letöltve: 2019.04.15.)
- [10] <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/stattukor/magyarkinaigkapcs.pdf>(letöltve: 2019.03.14.)
- [11] <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/>(letöltve: 2019.07.10.)
- [12] <http://www.silk-road.com/toc/index.html>(letöltve: 2019.03.08.)
- [13] https://ec.europa.eu/anti-fraud/policy/joint-customs-operations/operation-snake-eu-and-chinese-customs-join-forces-target_en(letöltve: 2019.07.10.)
- [14] <https://www.consilium.europa.eu/en/council-eu/preparatory-bodies/customs-cooperation-working-party/>(letöltve: 2019.07.10.)
- [15] <https://www.europol.europa.eu/newsroom/news/big-hit-against-tax-evading-chinese-criminal-group-operating-in-spain>(letöltve: 2019.07.10.)
- [16] <https://www.kormany.hu/hu/nemzetgazdasagi-miniszterium/hirek/a-budapest-belgrad-vasutfejlesztesrol-targyalt-varga-mihaly-kinaban>(letöltve: 2019.04.15.)
- [17] XINHUA: First train from China to Iran simulates Silk Road revival. China Daily.com.cn 2016.02.16. http://www.chinadaily.com.cn/china/2016-02/16/content_23502293.htm(letöltve: 2019.07.10.)
- [18] www.europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-2258_hu.pdf (letöltve: 2019.04.15.)
- [19] http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1410596.htm(letöltve: 2019.04.15.)

- [20] Magyarország Nagykövetsége Peking <https://peking.mfa.gov.hu/page/ketoldalugazdasagi-kapcsolatok>(letöltve: 2019. 07. 10.)
- [21] Thessaloniki port seeks exit from Piraeus shadow; Chinese and Russian interests. PortSEurope. 2019.05.19. URL: <https://www.portseurope.com/thessaloniki-port-seeks-exit-from-piraeus-shadow/>(letöltve: 2019.07.30.)
- [22] Potential Chinese investments in Rijeka, Trieste may threaten Slovenia's Koper port. PortSEurope. 2019.04.17. URL: <https://www.portseurope.com/potential-chinese-investments-in-rijeka-trieste-may-threaten-slovenias-koper-port/>

*Lektorálta: Csaba Zágon Dr. PhD.adjunktus
Nemzeti Közszolgálati Egyetem Rendészettudományi Kar
Vám- és Pénzügyőri Tanszék
csaba.zagon@uni-nke.hu*

»»»»