

# Magyarország–Kína kereskedelmi kapcsolatokának elemzése a tengeri áruszállítás tükrében

Boldizsár Adrienn<sup>1</sup> – Török Erika<sup>2</sup>

<sup>1</sup>egyetemi docens, Neumann János Egyetem, GAMF Műszaki és Informatikai Kar, Informatika Tanszék

<sup>2</sup>főiskolai tanár, Neumann János Egyetem, GAMF Műszaki és Informatikai Kar, Informatika Tanszék

\*felelős szerző

e-mail: boldizsar.adrienn@nje.hu, torok.erika@nje.hu

## Absztrakt

*Magyarország földrajzi elhelyezkedésének és logisztikai potenciáljának köszönhetően egyre fontosabb szerepet tölt be a kínai áruk európai elosztásában. Jelen tanulmány célja a Magyarország és Kína közötti kereskedelmi és áruszállítási kapcsolatok elemzése, különös tekintettel a tengeri áruszállítás szerepére és hatásaira. Kutatásunkban azt vizsgáltuk, hogy hogyan alakultak a globális tengeri szállítmányozás elmúlt időszakának trendjei, különös figyelmet fordítva a COVID-19 világjárvány, a geopolitikai feszültségek és a Belt and Road Initiative (OBOR) hatásaira. A tanulmány statisztikai adatok és SWOT-elemzés segítségével értékeli a magyar–kínai kereskedelmi kapcsolatok alakulását, kiemelve a kínai beruházások szerepét az elektromos járműiparban és az akkumulátorgyártásban. Mindez választ adhat a regionális logisztikai hálózatok és a globális kereskedelmi dinamikák jobb megértéséhez, különös tekintettel a kínai–magyar gazdasági együttműködés jövőbeli lehetőségeire.*

**Kulcsszavak:** tengeri közlekedés, Magyarország, Kína, kereskedelmi értékek, logisztikai hálózatok

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.1.2>

## 1. BEVEZETÉS

A tengeri áruszállítás a globális kereskedelem egyik legmeghatározóbb alrendszere, amely nemcsak a világkereskedelem több mint negyötödét bonyolítja le, hanem érzékenyen reagál a nemzetközi politikai és gazdasági folyamatok változásaira is. A tengeri útvonalak jelentősége és elrendezése az idők során folyamatosan alakult, amit a gazdasági és technológiai fejlődés, valamint a geopolitikai viszonyok egyaránt

formáltak (Erdősi, 2019). Ezen szállítási hálózatok elhelyezkedését több tényező befolyásolja, mint például a földrajzi adottságok, a gazdasági központok eloszlása, valamint a nemzetközi politikai környezet. A 21. században a délkelet-ázsiai gyártó- és összeszerelő üzemek, valamint az észak-amerikai és európai fogyasztói piacok közötti tengeri kapcsolatok váltak dominánssá. Kína, mint a világ egyik legnagyobb exportőre, kulcsszerepet tölt be ebben a rendszerben. Az „Egy övezet, egy út” (OBOR/BRI)

kezdemenyezés révén Peking célja a kereskedelmi és logisztikai kapcsolatok megerősítése Európa, Ázsia és Afrika között, amelynek egyik kiemelt eleme a tengeri selyemút fejlesztése (Miklós, 2024).

Bár hazánk nem rendelkezik tengeri kikötővel, földrajzi elhelyezkedése és logisztikai infrastruktúrája révén kulcsszerepet tölt be a kínai áruk európai elosztásában. A keleti nyitás politikája, valamint a kínai beruházások – különösen az infrastruktúra és az akkumulátorgyártás területén – hozzájárultak ahhoz, hogy hazánk stratégiai pozícióba kerüljön a globális ellátási láncokban (Buzna et al., 2024). Jelen tanulmány célja, hogy feltérképezze az elmúlt öt év globális és regionális eseményeinek a hatását a tengeri szállítmányozásban, valamint bemutassa, hogyan alakultak Magyarország és Kína kereskedelmi kapcsolatai ebben a dinamikus környezetben. Bár Németország és az Európai Unió továbbra is Magyarország elsődleges kereskedelmi partnerei, a kínai relációban tapasztalható növekedés új gazdasági és logisztikai lehetőségeket jelenthetnek, amelyek részletes elemzésére a tanulmány további részeiben kerül sor.

## 2. A TENGERI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS IRODALMI ÁTTEKINTÉSE

A tengeri áruszállítás a globális kereskedelem gerincét alkotja, napjainkban a világkereskedelem több mint 80%-a tengeri úton bonyolódik le (UNCTAD, 2022). Mindebben a rendszerben a tengeri selyemút (21st Century Maritime Silk Road) különösen fontos szerepet játszik. Kína európai kikötőkben történő – például Pireuszba, Rotterdamba és Koperbe – beruházásai révén közvetlen befolyást gyakorol az európai áruszállítási útvonalakra (Chaziza, 2018). Emellett az OBOR geopolitikai szempontból is fontos, mivel Kína növeli befolyását a részt vevő országokban (Bartók et al., 2020). Mindennek köszönhetően a Magyarország és Ázsia közötti kereskedelmi kapcsolatok az elmúlt években szintén jelentősen fejlődtek, különösen a „keleti nyitás” stratégia keretében. Ez a stratégia Magyarország gazdasági kapcsolatainak erősítését célozza az ázsiai országokkal, különösen Kínával, Japánnal, Dél-Koreával és Közép-Ázsiával (Goreczky, 2019).

Az OBOR projekt részeként a Budapest–Belgrád vasútvonal korszerűsítése létfontosságú láncszem a vasúti összeköttetésben, mivel a leggyorsabb alternatívát kínálja a Nyugat-Európa és a görög Pireusz kikötője közötti árufuvarozáshoz (Kovács, 2018). Látható, hogy a két ország közötti kereskedelmi kapcsolatok napjainkban dinamikus fejlődnek, különösen az elektronikai, gépipari és fogyasztási cikkek területén (Koppány, 2020). Ezek az együttműködések hozzájárulnak a gazdasági, logisztikai és pénzügyi kapcsolatok megerősítéséhez. Ugyanakkor a projektet kritikával is illették, mivel az érintett országok a kínai hitelek miatt adósságcspadba kerülhetnek, és a helyi gazdaságok sebezhetőbbé válhatnak (Gelpern et al., 2021). A tengeri szállítási útvonalak igénybevétele számos kihívással jár, beleértve a kikötői költségeket, a szállítási költségek ingadozását, valamint a geopolitikai feszültségeket, amelyek hatással lehetnek a logisztikai láncok stabilitására. Mindezek a hatások nemcsak a tengeri szállításban közvetlenül érintett országok logisztikai és gazdasági rendszereit érinthetik, hanem azokat is, amelyek velük kereskednek (Polyak, 2022).

Általánosságban véve a tengeri árufuvarozás az elmúlt öt évben jelentős változásokon ment keresztül. A COVID-19-járvány kezdetén a szállítási költségek drámaian emelkedtek, mivel a bezárások és a kikötők zavarai miatt a globális ellátási láncok megszakadtak és torlódások alakultak ki (Grzelakowski, 2023; USITC, 2020). A konténerárak 2021 szeptemberében a csúcson voltak, majd fokozatosan csökkentek, de még nem tértek vissza a járvány előtti alacsony szintre sem, ami egyes esetekben a globális trendek megfordulásához vezetett, kedvezve a helyi termelésnek. A szárazföldi szállítás költségei ugyanakkor nem csökkentek ugyanolyan mértékben, különösen Európában az energiaválság miatt, így megmaradtak a szállítási módok versenylényei (Jenei et al., 2025).

A magyar gazdaság számára a tengeri szállítás változásai közvetett módon jelentős kihívásokat jelentenek, különösen a feldolgozóiparban és a logisztikai szektorban. Az importált nyersanyagok és alkatrészek növekvő költségei megnövelték a termelési költségeket, így az exporttermékek versenyképessége – a nagyobb szállítási költségek miatt – csökkent (Huszárik et al., 2024).

Fontos megemlíteni az ágazat fenntarthatósági törekvéseit is. A tengeri közlekedés az EU teljes közlekedéssel kapcsolatos üvegházhatásúgáz-kibocsátásának 13,5%-át tette ki, ami jóval alacsonyabb, mint a közúti közlekedés kibocsátása (71%) és kisebb, mint a légi közlekedésben (14,4%) (Al-lami & Török, 2025). Az alágazat további jelentős lépéseket tett a környezeti kockázatok csökkentése érdekében is (Rodríguez, 2023; David, 2024). A fenntarthatóság és a környezet védelme azonban továbbra is jelentős kihívást jelent az alágazat számára. A hajók motorjaiból és hajócsavarjaiból származó zaj halláskárosodást és viselkedésszerű változásokat okozhat a tengeri állatoknál, és az EU vizein kibocsátott víz alatti zajszint 2014 és 2019 között több, mint megduplázódott (EMSA, 2021). Ezen túlmenően a tengeri közlekedés elsődlegesen felelős az idegen állatfajok behurcolásáért, amelyek a hajótesthez tapadva vagy a hajók ballasztvizében utazva új élőhelyeken telepedhetnek meg, megzavarva és károsítva a helyi ökoszisztémákat (EMSA, 2021).

A szakirodalmi áttekintés alapján megállapítható, hogy Kína Európa felé történő nyitása, valamint a Magyarországgal való gazdasági és kereskedelmi együttműködés elmélyítése az elmúlt években stratégiai jelentőségűvé vált mindkét fél számára. Magyarország sajátos helyzetben van e kapcsolatrendszer vizsgálata szempontjából: bár nem rendelkezik közvetlen tengeri kikötővel. Az ország földrajzi elhelyezkedése és logisztikai adottságai révén aktív szereplője a tengeri szállításból származó áruk európai piacának. Ez a közvetett részvétel különösen fontos az ázsiai – elsősorban kínai – kereskedelmi kapcsolatok vonatkozásában, mivel a tengeri útvonalakon érkező áruk jelentős része Magyarországon keresztül jut el rendeltetési helyére. Jelen kutatás célja e gazdasági kapcsolatok közvetlen és közvetett hatásainak feltárása, különös tekintettel a tengeri szállítmányozás szerepére a magyar–kínai kereskedelmi dinamika alakulásában.

### 3. A KUTATÁS KERETRENDSZERE

A kutatás módszertani alapját a szakirodalmi áttekintés, a statisztikai adatelemzés és a SWOT-elemzés képezte. A kvantitatív elemzés során a tengeri szállítmányozással kapcsolatos kulcsmutatók – így a teherszállítás

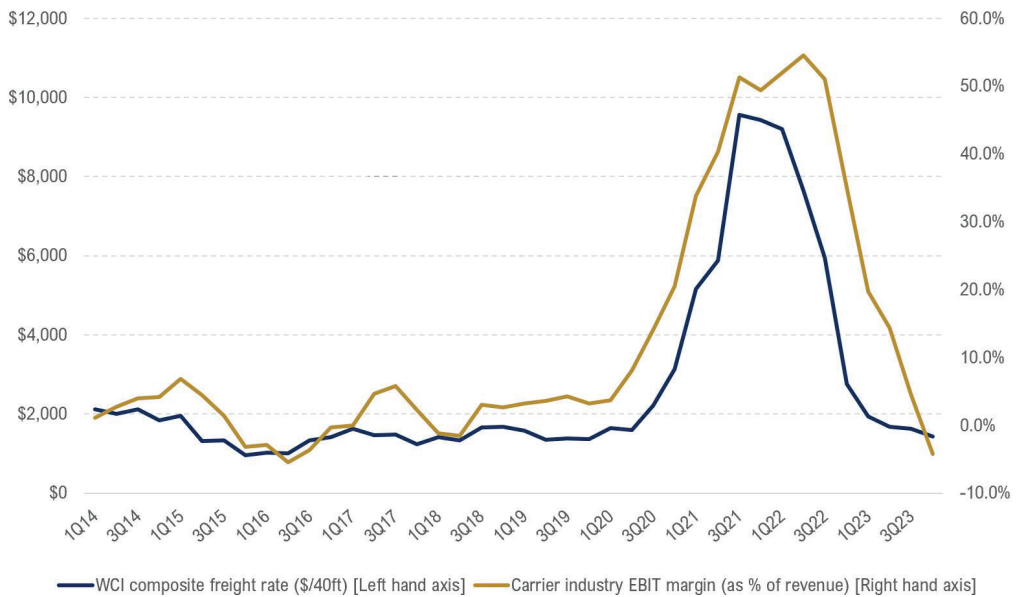
volumenének, a kereskedelmi flotta méretének és összetételének – vizsgálatára került sor. Különös figyelmet fordítottunk a COVID-19 világjárvány és az azt követő időszak vizsgálatára. A kutatás során SWOT-elemzést alkalmaztunk, amely a magyar–kínai kereskedelmi kapcsolatok erősségeit, gyengeségeit, lehetőségeit és veszélyeit rendszerezi hazánk szempontjából (Reketye et al., 2016). Ez a kvalitatív módszer lehetővé tette a stratégiai szempontból releváns tényezők azonosítását és értékelését.

Az empirikus elemzéshez a Központi Statisztikai Hivatal (KSH, 2025) és az ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciája (UNCTAD, 2025b) által közzétett, nyilvánosan elérhető statisztikai adatokat használtuk fel. Ezek alapján vizsgáltuk Magyarországot és Kína külkereskedelmi forgalmának alakulását, különös tekintettel az import- és exportvolumenekre, valamint a kereskedelmi egyensúly változásaira. A vizsgálat különös jelentőséggel bír Magyarország számára, mivel kis, nyitott gazdaságként az ország erősen kitett a globális ellátási láncok zavarainak. Látható Kína egyre meghatározóbb kereskedelmi partnerré válik, így a tengeri szállítási kapacitásokban bekövetkező változások közvetlen hatással lehetnek a magyar gazdaság külkereskedelmi teljesítményére.

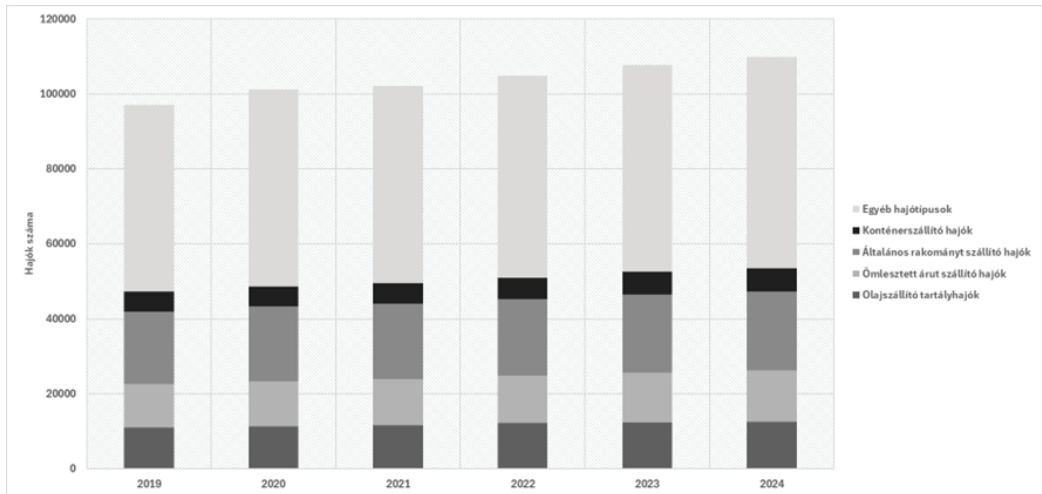
### 4. A TENGERI SZÁLLÍTMÁNYOZÁS ELEMZÉSE AZ ELMÚLT 5 ÉVRE VISSZATEKINTVE

A konténerárak jelentősen ingadoztak. A COVID-19 járvány idején a szállítási költségek meredeken emelkedtek, és 2021-ben érték el a csúcst, amikor egy standard konténer bérleti díja körülbelül 10 000 USD volt. Az ezt követő években az árak fokozatosan csökkentek, és 2023 elejére már 20%-kal alacsonyabbak voltak az elmúlt tíz év átlagánál. Az elmúlt tíz évben a konténerek átlagos ára 2695 USD volt, de a világjárvány előtti időszakban, 2019-ben, egy konténer bérleti díja még csak 1420 USD volt (Drewry, 2024). (1. ábra)

A 2. ábrán a világ kereskedelmi flottájának megoszlását szemléltettük oszlopdiagramon, amely bemutatja a flotta szerkezetét és az egyes hajótípusok arányát 2019 és 2024 között.



1. ábra: World Container Index és a profit alakulása (Drewry, 2024)

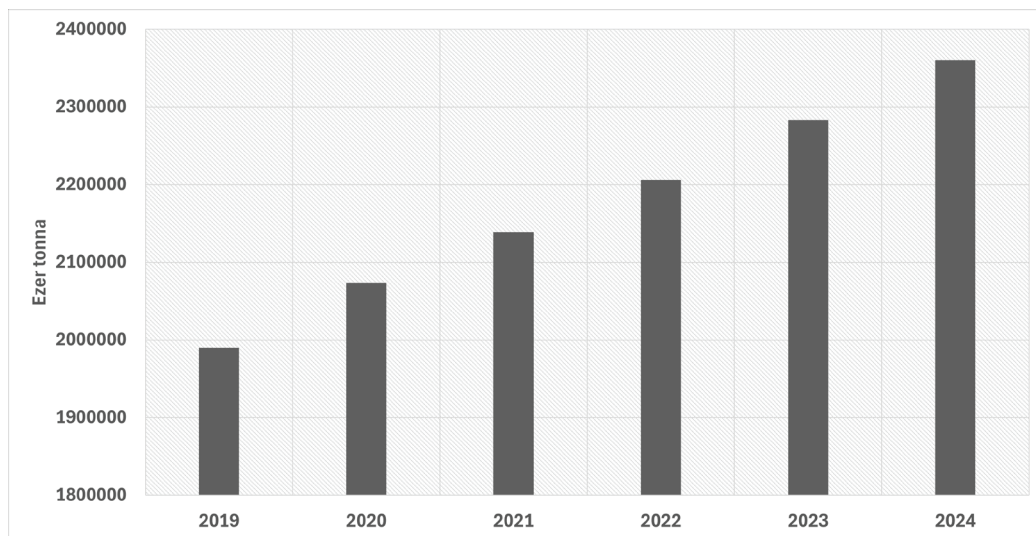


2. ábra: A világ kereskedelmi flottájának megoszlása hajótípusok szerint 2019 és 2024 között (forrás: saját szerkesztés)

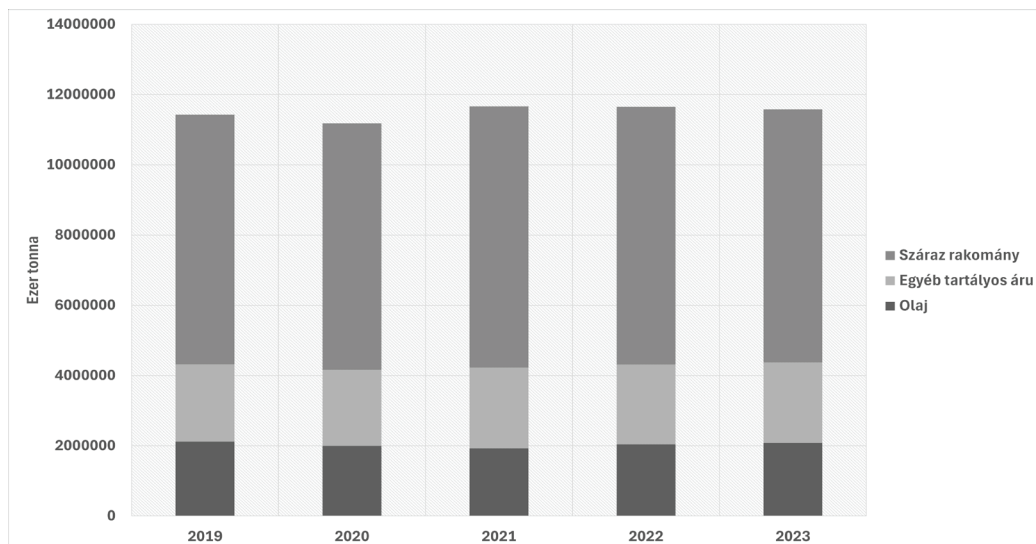
A 2. ábrán látható, hogy az elmúlt időszakban a flotta közel 50%-át az „egyéb” kategóriába tartozó hajók tették ki. A specializált hajók (pl. tartályhajók, konténerszállítók) aránya viszonylag alacsony, ami a globális kereskedelem diverzifikációjára utal. Ahhoz, hogy megfelelő áttekintést kapjunk a kereskedelmi flotta változásairól, megvizsgáltuk azok hordképességét is, vagyis

az úgynevezett holtteher alakulását, ami a 3. ábrán látható.

Mind a hajók darabszámában, mind a holtteher tonna esetében egyértelműen emelkedő tendencia figyelhető meg, látható, hogy az értékek folyamatosan nőttek, és nem okozott különösebb változást a COVID-19 hatása sem, ami a



3. ábra: Holtteher alakulása 2019 és 2024 között (forrás: saját szerkesztés)



4. ábra: Az elszállított termékek típusok szerinti megoszlása (forrás: saját szerkesztés)

szektor ellenállóképességét mutatja. A 4. ábrán az elszállított árumennyiségek jelennek meg három csoportra osztva ezer tonnában kifejezve. Az árumennyiségek tekintetében az adatsor csak 2023-ig volt elérhető, így a vizsgálathoz ebben az esetben a 2019-2023 közötti adatokat vettük figyelembe.

A diagram azt mutatja, hogy a szakirodalomban is jelzett 2020-as szállítási volumen csökkenés tükröződik az adatokban, e szerint történt

visszaesés, ugyanakkor a következő évben már növekedés tapasztalható. Hasonló tendenciát mutat az UNCTAD honlapján elérhető, 2019 és 2023 közötti hajóhívások száma is. (5. ábra)

2020-ban a hajóhívások száma közel 500 000-rel csökkent az előző évhez képest, és még 2021-ben sem érte el a 2019-es szintet, de az is látható, hogy 2022-re nemcsak helyreállt, hanem meg is haladta a világjárvány előtti értéket. Mindez azt is alátámasztja, hogy a tengeri

áruszállítás kulcsszerepet játszik a globális gazdaság újraindításában. A következőkben Magyarország kereskedelmi kapcsolatait Kínával és az azzal összefüggő legutóbbi változásokat vizsgáljuk.

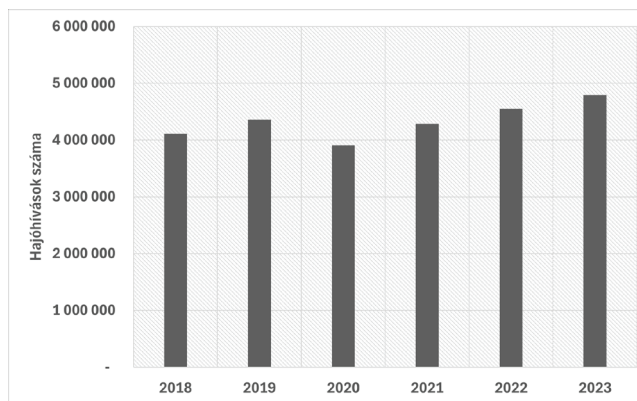
az ázsiai országok irányába. Az adatokat megvizsgálva látható, hogy Magyarország főbb európai kereskedelmi partnerei között szerepel Németország, Lengyelország, Szlovákia, Ausztria és ezen kívül az Egyesült Államok.

Az elemzést a 2019 és 2024 közötti időszakra végeztük el, illetve ahol nem állt rendelkezésre 2024-es adat, ott a 2023-as adatokat használtuk fel, hasonlóan a korábbiakhoz. A 6. ábrán hazánk legfőbb kereskedelmi partnereinek behozatala látható %-os értékben.

A 6. ábra mutatja, hogy az elmúlt 5 évben Kína különösen fontos kereskedelmi partner Magyarország számára, és a két ország közötti kereskedelmi forgalom folyamatosan növekszik. Az adatokból látható, hogy a 3. helyre a Koreai Köztársaság lépett előre 2024-re, míg 2019-ben csak a 8. helyen volt, ami erősíti a „keleti nyitás” politikáját.

A 7. ábrán a Kínához kapcsolódó értékek láthatók a behozatal szempontjából.

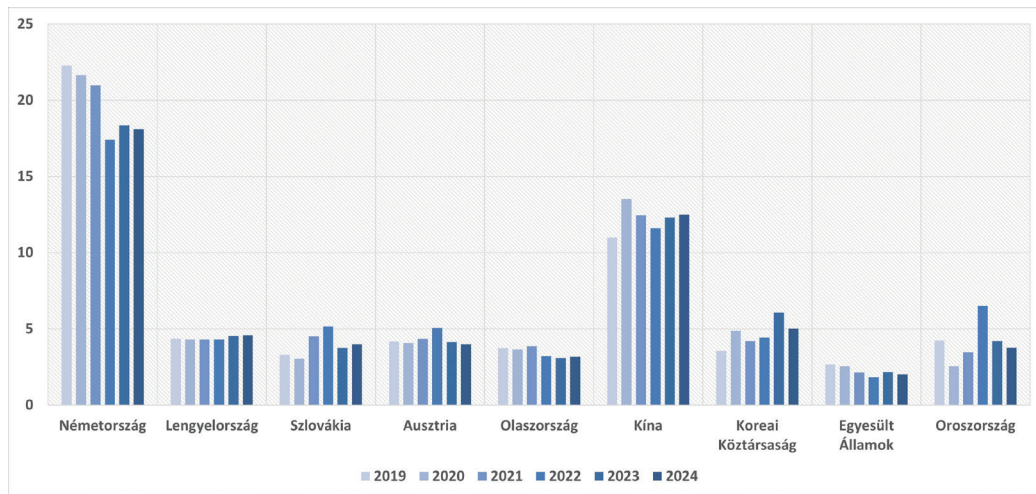
A 7. ábra mutatja, hogy a kínai kereskedelmi értékek valóban növekedtek az elmúlt időszakban, 2019-hez képest 2024-re majdnem megkétszereződött a Kínához tartozó behozatal értéke. Mindezt alátámasztja, hogy az elmúlt években Magyarország kiemelkedő célpontjává vált a kínai közvetlen külföldi tőkebefektetéseknek



5. ábra: Hajóhívások száma 2019 és 2023 között  
(forrás: saját szerkesztés)

## 5. MAGYARORSZÁG ÉS KÍNA KERESKEDELMI KAPCSOLATÁNAK A VIZSGÁLATA

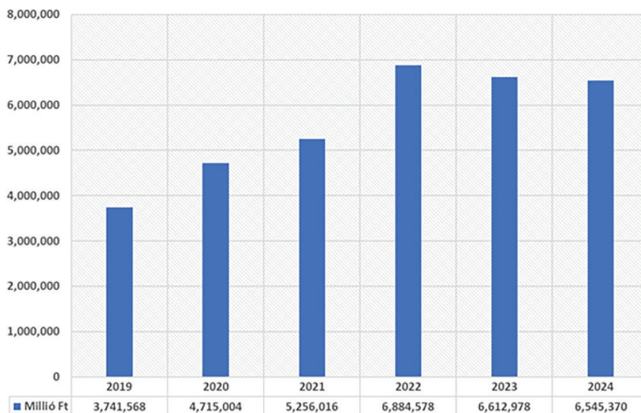
A közelmúlt eseményei (COVID-19, orosz-ukrán konfliktus, gazdasági recesszió stb.) Magyarország kereskedelmi kapcsolatait is érintették, és érzékelhető eltolódás tapasztalható a főbb kereskedelmi partnerek között, különösen



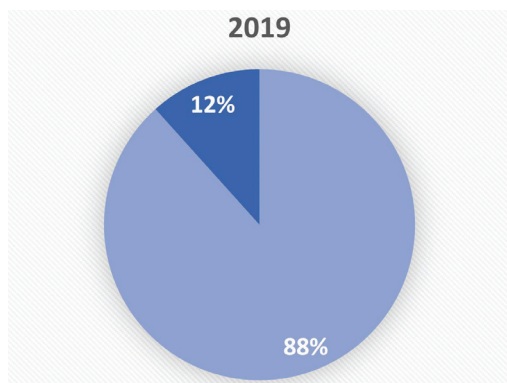
6. ábra: Behozatal forintban a fő származási országok szerint, %-os megoszlásban  
(forrás: saját szerkesztés)

# Vízi közlekedés

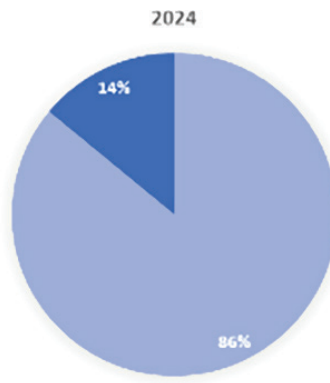
(FDI) Európán belül. 2024-ben a Kínából Európába irányuló FDI mintegy 31%-a Magyarországra érkezett, ami körülbelül 3,1 milliárd eurónak felel meg (UNCTAD, 2025a). Ez az arány nemcsak a régióban, hanem az egész Európai Unióban is a legmagasabb, megelőzve olyan nagy gazdaságokat, mint Németország vagy Franciaország. Fontos megjegyezni, hogy az importérték növekedése részben a kereskedelmi forgalom növekedésével, részben az árfolyam- és ármegmozgásokkal magyarázható, és nem egyetlen tényező hatására következett be. Ugyanakkor ez a tendencia jól illeszkedik a globális gaz-



7. ábra: Behozatal forintban Kínából (forrás: saját szerkesztés)



8/a ábra: Kína behozatali aránya Magyarország kereskedelmi partnerei szempontjából, 2019 (forrás: saját szerkesztés)



8/b ábra: Kína behozatali aránya Magyarország kereskedelmi partnerei szempontjából, 2024 (forrás: saját szerkesztés)

dasági fejleményekhez, amelyekben Kína egyre dominánsabb szerepet játszik. A 8/a és 8/b ábra Kína részesedését mutatja Magyarország importjában 2019-ben és 2024-ben.

A kördiagramokon az látható, hogy 2019-ben még Kína viszonylag kisebb szerepet játszott, importrészesedése azonban 2024-re növekedett, szintén alátámasztva az korábbiakban bemutatott tendenciákat. Ez a változás a múltban jellemző és jelenleg is folytatódó globális gazdasági erőviszonyok átrendeződését, valamint Magyarország külkereskedelmi stratégiájának átalakulását is tükrözi.

A kínai befektetések túlnyomó többsége az elektromos járműiparhoz és az akkumulátorgyártáshoz kapcsolódik. A legnagyobb

projektek közé tartozik a BYD elektromos autógyára Szegeden, valamint a CATL akkumulátorgyára Debrecenben. Emellett további kínai cégek – például az EVE Energy, a Sunwoda és a SEMCORP – is jelentős beruházásokat hajtanak végre az akkumulátoriparban. A következőkben Kína és Magyarország kereskedelmi kapcsolatának SWOT analízisét készítettük el, Magyarország szempontjából (1. táblázat). Az elemzés elvégzéséhez a szakirodalmi eredményekre támaszkodtunk.

Magyarország földrajzi elhelyezkedése Közép-Európában stratégiai előnyt jelent a kínai áruk EU-n belüli elosztásában. A „keleti nyitás” politikája révén a magyar kormány aktívan ösztönzi a kínai beruházásokat, különösen az elektromos járműipar és akkumulátorgyártás

területén, ezzel fenntartva egyfajta gazdasági stabilitást, mindezzel számos munkahelyet teremtve. Az infrastruktúra-fejlesztések, mint a Budapest–Belgrád vasútvonal, tovább növelik Magyarország logisztikai szerepét és a közlekedési infrastruktúra fejlesztését. Ugyanakkor a kétoldalú kereskedelem jelentős egyensúlytalanságot mutat: a kínai import többszöröse a magyar exportnak, amely gazdasági függőséget eredményezhet, különösen, ha a magyar gazdaság nem tud versenyképes termékeket kínálni a kínai piacon. Emellett a technológiai függőség – például a kínai 5G infrastruktúra vagy adatbiztonsági kérdések – politikai és biztonsági kockázatokat hordozhat.

mint az elektromobilitás és akkumulátorgyártás, új iparágakat hozhatnak létre, amelyek a kölcsönös együttműködések szempontjából hazánkban is lehetőséget teremthetnek a zöld technológiák alkalmazására.

A lehetőségek mellett számos veszélyt is rejt magába a Kínával való kapcsolatok erősítése. A geopolitikai feszültségek – például az EU és Kína közötti emberi jogi viták – negatívan befolyásolhatják a gazdasági kapcsolatokat. A túlzott kínai jelenlét gazdasági kiszolgáltatottsághoz vezethet, különösen stratégiai ágazatokban, és a technológiai infrastruktúra (pl. Huawei, ZTE) biztonsági aggályokat vethet fel. Összes-

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Földrajzi elhelyezkedés: Magyarország stratégiai pozícióban van Közép-Európában, ami logisztikai csomóponttá teszi a kínai áruk számára az EU-n belül.</li> <li>Infrastrukturális fejlesztések: Kína beruházásai (pl. Budapest–Belgrád vasútvonal) javítják a szállítási kapacitásokat és a logisztikai infrastruktúrát.</li> <li>Kedvező üzleti környezet kínai befektetők számára: Magyarország adókedvezményeket és támogatásokat kínál a kínai befektetőknek (pl. CATL akkumulátorgyár Debrecenben).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kereskedelmi eltolódás: a kétoldalú kereskedelem erősen Kína felé húz, Magyarország jelentős import-többlettel rendelkezik.</li> <li>Korlátozott exportlehetőségek: a magyar termékek (pl. élelmiszer, gépipar) nehezen tudnak versenyezni a kínai piacon.</li> <li>Társadalmi ellenállás: Egyes kínai beruházások (pl. Fudan Egyetem) társadalmi és politikai vitákat váltanak ki, nem osztatlan a fogadtatásuk.</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>OBOR: Magyarország kulcsszerepet játszhat hosszútávon a kínai Új Selyemút európai szakaszán, ami új logisztikai és kereskedelmi lehetőségeket nyit.</li> <li>Turizmus és oktatás: a kínai turisták és diákok számának növekedése gazdasági és kulturális előnyöket hozhat.</li> <li>Zöld technológiák: együttműködés a megújuló energia és elektromobilitás területén (pl. akkumulátorgyártás, e-mobilitás).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geopolitikai feszültségek: az EU és Kína közötti politikai konfliktusok (pl. emberi jogok, Tajvan) hatással lehetnek a magyar–kínai kapcsolatokra.</li> <li>Gazdasági függőség: a túlzott kínai jelenlét gazdasági kiszolgáltatottsághoz vezethet, különösen stratégiai ágazatokban.</li> <li>EU-szabályozások: az uniós versenyjogi és biztonsági előírások korlátozhatják a kínai cégek működését Magyarországon.</li> <li>Technológiai kockázatok: a kínai technológiai infrastruktúra (kiber)biztonsági, adatvédelmi kockázatokat rejt.</li> <li>Kínai hitelek: eladósodásnak köszönhetően hosszú távú függőség kialakulása</li> </ul>

1. táblázat: Magyarország Kínához kapcsolódó kereskedelmi kapcsolatának SWOT analízise  
(forrás: saját szerkesztés)

Az OBOR (Belt and Road Initiative) keretében Magyarország számára lehetőség nyílik arra, hogy megerősítse és hosszú távon fenntartsa logisztikai csomóponti szerepét az európai térségben, különösen az ázsiai relációk vonatkozásában. Emellett az infrastruktúra-fejlesztések és a kínai beruházások révén elősegítheti saját gazdasági növekedésének stabilitását és versenyképességének fokozását. A zöld technológiák,

ségében elmondható, hogy a kínai befektetések Magyarországon szektorálisan koncentráltak, de egyben stratégiai jelentőségűek. A gazdasági előnyök mellett azonban fontos figyelembe venni a kereskedelmi egyensúlytalanságokat és a potenciális geopolitikai kockázatokat is.

## 6. ÖSSZEFOGLALÁS

Jelen kutatásban kiemelt figyelmet fordítottunk Kína és Magyarország közötti kereskedelmi kapcsolatok vizsgálatára, mivel Kína egyre fontosabb szereplővé válik Magyarország külkereskedelmében, amelyhez kapcsolódóan az áruforgalom lebonyolításában az egyik kulcsfontosságú tényező a tengeri szállítmányozás. Az irodalomkutatás során feltártuk, hogy az elmúlt időszak eseményei ugyan éreztették a hatásukat az áruszállítási és kereskedelmi rendszerekben, és azon belül is a tengeri áruszállításban, de jelentősen nem csökkentették a vizsgált értékeket. Hazánk kereskedelmi kapcsolatait nézve fontos kiemelni, hogy a keleti nyitás politikája ellenére vezető kereskedelmi partnere továbbra is Németország, de napjainkra Kína jelenléte ezen a területen megkerülhetetlen tényezővé vált. A statisztikai elemzések és a SWOT-analízis segítségével feltártuk a kétoldalú kereskedelem lehetőségeit és kockázatait. A kutatás korlátjaként fontos megemlíteni, hogy mivel Magyarországnak nincs tengeri kikötője, az alapvető statisztikai adatokból nem lehet pontosan meghatározni, hogy ezen szállítási alágazat jelentősége mekkora hazánk szempontjából, ugyanakkor a tengeri közlekedés közvetetten kulcsfontosságú a gazdaság számára, mivel az importált nyersanyagok és az exportált feldolgozott termékek jelentős része ilyen módon érkezik meg Ázsiából Európába. Mindez a jövőben további kutatási lehetőségeket kínálhat annak vizsgálatára, hogy az érintett országokban hogyan alakult a Selyemút mentén szállított áruk mennyisége, valamint a gazdaságok fejlődése, és hogy ezek a kapcsolatok mit jelentenek a szárazföldön.

## KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A 2024-2.1.1-EKÖP-2024-00008 számú projekt a Kulturális és Innovációs Minisztérium Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alapból nyújtott támogatásával, a 2024-2.1.1-EKÖP pályázati program finanszírozásában valósult meg.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Al-lami, A., Török, Á. (2025) Decomposition of Carbon Dioxide (CO<sub>2</sub>) Emissions in Hungary: A Case Study Based on the Kaya Identity and LMDI Model, *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 53(1), pp. 7–15. <https://doi.org/10.3311/PPtr.37552>
- [2] Bartók, A., Krajczár, G., Kusai, Sándor Z., P. Szabó, S., Rácz, G. (2020) *Lehetőségek és kihívások a magyar–kínai kapcsolatok területén*. Ludovika Egyetemi Kiadó; ISBN: 9789635312023 [https://doi.org/10.36250/00861\\_00](https://doi.org/10.36250/00861_00)
- [3] Buzna, V., Goreczky, P., Salát, G. (2024) Magyarország és Kína – egy többdimenziós kapcsolat MKI Nézőpont
- [4] Chaziza, M. (2018). The Chinese Maritime Silk Road Initiative: The Role of the Mediterranean; *Mediterranean Quarterly*, 29 (2), pp. 54–69. <https://doi.org/10.1215/10474552-6898099>
- [5] David, A. (2024) Sustainable freight forwarding – inland navigation. *Cognitive Sustainability*, 3(1). <https://doi.org/10.55343/cogsust.101>
- [6] Drewry. (2024) World Container Index: Correlations and methodology” URL: <https://www.drewry.co.uk/logistics-executive-briefing/logistics-executive-briefing-articles/world-container-index-correlations-and-methodology>
- [7] EMSA – European Maritime Safety Agency (2021) Tények és számok: jelentés az európai tengeri szállítás környezetvédelmi hatásairól. European Environment Agency.
- [8] Erdősi, F. (2019). Középső-Európa tengerikikötő-választásának tartós és változó tényezői. *Közlekedéstudományi Szemle*, 69(2), pp. 8–21. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2019.2.1>
- [9] Gelpern, A., Horn, S., Morris, S., Parks, B., Trebesch, C. (2021) *How China Lends: A Rare Look into 100 Debt Contracts with Foreign Governments*. Peterson Institute for International Economics, Kiel Institute for the World Economy, Center for Global Development, and AidData at William & Mary.

- [10] Grzelakowski, A.S. (2023) Costs and Benefits of the Disruptions Caused by the Pandemic Crisis and the Container Shipping Market's Turbulences and their Allocation within the Global Supply Chains: An Analytical Approach; *European Research Studies Journal*, 26(3), pp. 136-160. <https://doi.org/10.35808/ersj/3202>
- [11] Goreczky, P. (2019) Magyarország és Kína: 70 éves kapcsolat a változó világban. Külügyi és Külgazdasági Intézet; Budapest
- [12] Huszárík, S., E., Mura, L., Farkas, I., Z. (2024) The Impact of COVID-19 on Hungarian Freight Transport. *LOGI – Scientific Journal on Transport and Logistics*, (15)1. <https://doi.org/10.2478/logi-2024-0019>
- [13] Jenei, S., Módosné Szalai, S, Singh, D., P., Afadzinu, K., S., Poyda-Nosyk, N., Kálmán, B., G., Dávid, L., D. (2025) Európa energiafogyasztásának átalakulása: a fosszilis tüzelőanyagoktól a megújuló energiaforrások terjedéséig. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.5166419>
- [14] Koppány, K. (2020) A kínai koronavírus és a magyar gazdaság kitettsége. Mit mutatnak a világ input-output táblák. *Közgazdasági Szemle*, 67(3), pp. 453-455. <https://doi.org/10.18414/KSZ.2020.5.433>
- [15] Kovács, A. (2018) Budapest - Belgrád nagysebességű vasút infrastrukturális fejlesztés hálózati változásai a két ország viszonyában. *INGENIA HUNGARICA* 4. 187-200.o.
- [16] Központi Statisztikai Hivatal (2025), 17. Külkereskedelem és fizetési mérleg. URL: <https://www.ksh.hu/stadat?lang=-hu&theme=kkkr>
- [17] Miklós, G. (2024) A közép-európai kereskedelmi útvonalak és az EU-s tagállamok vámbevételei közötti kapcsolatok. *Észak-magyarországi Stratégiai Füzetek*, 21(1), pp. 66-81. <https://doi.org/10.32976/stratfuz.2024.6>
- [18] Polyák, H., V., Cs. (2022) Kína a számok tükrében – komplex statisztikai elemzés a kínai társadalom, gazdaság és kormányzat átfogó értékelésére az első centenáriumi cél időszakában. *Statisztikai Szemle*, 100(10), pp. 949-982.: <https://doi.org/10.20311/stat2022.10.hu0949>
- [19] Rekettye, G., Töröcsik, M., Hetesi, E. (2016) *Bevezetés a Marketingbe*, Akadémia Kiadó, Budapest, ISBN 978 963 05 9759 3
- [20] Rodriguez, S. (2023) Maritime accidents affect the environment. *Cognitive Sustainability*, 2(3). <https://doi.org/10.55343/cogsust.69>
- [21] UNCTAD (2022) A COVID-19 és a tengeri közlekedés: Válságkezelés és tanulságok. URL: <https://unctad.org/publication/covid-19-and-maritime-transport-navigating-crisis-and-lessons-learned>
- [22] UNCTAD (2025a) Global Investment Trends Monitor. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/diaeia-inf2025d1\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/diaeia-inf2025d1_en.pdf)
- [23] UNCTAD (2025b) UNCTADstat Adatközpont. URL: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>
- [24] USITC – United States International Trade Commission (2020) The Impact of the COVID-19 Pandemic on Freight Transportation Services and U.S. Merchandise Imports COVID-19 Disruptions in Maritime Shipping and Air Freight. URL: [https://www.usitc.gov/research\\_and\\_analysis/tradeshifts/2020/special\\_topic.html](https://www.usitc.gov/research_and_analysis/tradeshifts/2020/special_topic.html)

## E számunk lektorai

Dr. Katona András  
 Dr. Majdán János  
 Dr. Mészáros Ferenc  
 Dr. Timár András



## Analysis of Hungary–China Trade Relations in the Light of Maritime Freight Transport

*Keywords: maritime transport, Hungary, China, trade values, logistics networks*

Thanks to its geographical location and logistical potential, Hungary is playing an increasingly important role in the distribution of Chinese goods in Europe. The aim of this study is to analyse trade and freight transport relations between Hungary and China, with a particular focus on the role and impact of maritime

freight transport. In our research, we examined the trends in global maritime transport in the recent period, paying particular attention to the effects of the COVID-19 pandemic, geopolitical tensions, and the Belt and Road Initiative (OBOR). The study uses statistical data and SWOT analysis to evaluate the development of Hungarian–Chinese trade relations, highlighting the role of Chinese investments in the electric vehicle industry and battery manufacturing. This can provide answers for a better understanding of regional logistics networks and global trade dynamics, with a particular focus on the future prospects of Chinese–Hungarian economic cooperation.

