



Három hónap haladék: kilátások az Európai Unió és Kína közötti kereskedelmi konfliktusban

MKI Nézőpont

A Magyar Külügyi Intézet rendszeres kiadványa.

Kiadó:

© Magyar Külügyi Intézet, 2026.

Szerző(k):

Goreczky Péter

Lektorálta:

Vass Ágnes

Korábbi kiadványainkat megtekintheti az [Intézet](#) weboldalán.

Borítókép forrás: Shutterstock

Goreczky Péter, vezető kutató, MKI

HÁROM HÓNAP HALADÉK: KILÁTÁSOK AZ EURÓPAI UNIÓ ÉS KÍNA KÖZÖTTI KERESKEDELMI KONFLIKTUSBAN

Az Európai Unió és Kína három hónapos tárgyalássorozatot indít a kereskedelmi háború megakadályozása érdekében, ám a strukturális okokból fakadó aszimmetriák biztosan nem oldhatók fel ilyen rövid idő alatt. Az EU számára az alapvető kihívás a kínai gyártóipar fejlődésének üteme, és mindaz, amit Európa ipari versenyképességére nézve ez jelent. A kihívásra adott válaszban helye lehet az európai piac és az érzékeny ágazatok védelmének, ugyanakkor a két fél közötti kapcsolat jövője nem alapulhat kizárólag egyoldalú szabályozási intézkedéseken. Kínának meg kell találnia a módját annak, hogy miként kezelje a saját gazdasági modelljének egyensúlytalanságaiból fakadó torzulásokat anélkül, hogy azokat más piacokra hárítaná.

Az Európai Unió és Kína június végén Brüsszelben megállapodott arról, hogy három hónapos tárgyalássorozatot indítanak az előző hetekben egyre valószínűbbé vált kereskedelmi háború elkerülése érdekében.¹ Az előzmények részletes felsorolása meghaladja ennek az elemzésnek a kereteit, az elmúlt időszak problémáinak érzékeltetéséhez azonban elegendő példaként utalni a Kínából érkező elektromosjárművek importjára 2024-ben kivetett uniós vámokra, illetve a Kína által 2025-ben bevezetett ritkaföldfém-exportkorlátozásra, amelyek az európai gazdaság számára is jelentős nehézségeket okoztak. Ez utóbbi fejlemény különösen alkalmas volt arra, hogy az uniós és tagállami döntéshozók figyelmét felhívja az Ursula von der Leyen által 2023-ban meghirdetett „derisking” stratégia eddigi eredménytelenségére. Hasonló „ébresztőként” hatottak a 2025-ös kereskedelmi adatok is, amelyek szerint az Európai Unió Kínával szembeni kereskedelmi mérlegének hiánya rekordot döntött, elérve a 360 milliárd eurót, ami közel 20 százalékos növekedést jelentett az előző évhez viszonyítva. A „derisking” stratégia korlátozott hatékonyságát ugyanakkor nem csupán a kereskedelmi

¹ Lisa O'Carroll, „EU sets up three months of talks with China over €360bn trade deficit”, *Guardian*, 2026. június 29., <https://www.theguardian.com/world/2026/jun/29/eu-sets-up-three-months-of-talks-with-china-over-360bn-trade-deficit>

egyensúly romlása jelzi. Még beszédesebb, hogy az uniós gazdaság meghatározó szereplőjének számító Németország importfüggősége tovább erősödött Kínával szemben több stratégiai jelentőségű ágazatban, így például a lítiumion-akkumulátorok, a napelemek, az antibiotikumok és a ritkaföldfémek terén.² Ami a beruházási kapcsolatokat illeti, a Kínából érkező közvetlen tőkebefektetések (FDI) értéke 2025-ben hétéves csúcsra emelkedett Európában,³ ugyanakkor egyre több szakértő hívja fel a figyelmet az ezzel összefüggő kockázatokra. A kritikus vélemények szerint a kínai vállalatok európai gyártókapacitásainak kiépítése elsősorban az uniós vámok megkerülését szolgálja, miközben az összeszerelési tevékenységen túl csak korlátozott mértékben járul hozzá a technológia-transzferhez, és így végső soron nem szolgálja az európai autógyártók felzárkózását az elektromobilitás területén. Mindezek a folyamatok odáig vezettek, hogy az Európai Bizottság május végén állásfoglalást tett közzé, amelyben a Kínával fennálló kereskedelmi és beruházási kapcsolatokat hosszú távon fenntarthatatlannak nevezte.⁴

A június végi találkozón Maroš Šefčovič tervezett októberi pekingi útját jelölte meg határidőnek, amíg „kézzelfogható eredményeknek” kell születnie. Mindenképpen pozitívként értékelhető, hogy a két fél egyáltalán felvette az egyeztetés fonalát, ugyanakkor illúzió azt hinni, hogy olyan, strukturális okokból fakadó aszimmetriák, amelyeket évek óta nem sikerült tompítani, feloldhatók lennének ilyen rövid idő alatt. A Kínával szembeni kereskedelmi deficit látványos növekedése ugyanis csak a jéghegy csúcsa, az EU számára az alapvető kihívás a kínai gyártóipar fejlődésének üteme, és mindaz, amit Európa ipari versenyképességére nézve ez jelent. Az uniós politikai vezetésre pedig egyre nagyobb nyomás nehezedik, hogy megfelelő válaszokat adjon erre a kihívásra. A határozottabb fellépés iránti igényre jó példa, hogy öt uniós tagállam 2026 májusában közösen kezdeményezte olyan eszközök kidolgozását, amelyek hatékonyabban védenék az európai piacot azokkal az országokkal szemben, amelyek állami beavatkozás révén rendszerszintű ipari túlkapacitásokat alakítanak ki.⁵ Bár a javaslat nem nevezte meg Kínát, a megfogalmazást látva nehéz lenne más országra gondolni.

2 Frederic Sport, „Germany’s dependence on imports from China is growing”, *Friedrich Neumann Foundation*, 2026. május 26., <https://www.freiheit.org/taiwan/germanys-dependence-imports-china-growing>

3 Agatha Kratz, Andreas Mischer, Gregor Williams és Armand Meyer, „Chinese Investment in Europe Rises to Seven-Year High: Chinese FDI in Europe 2025 Update”, 2026. május 20., <https://rhg.com/research/chinese-investment-in-europe-rises-to-seven-year-high-chinese-fdi-in-europe-2025-update/>

4 Evi Kiorri és Mert Can Yilmaz, „EU vs China: Can Europe break its supply chain dependence?”, *Euronews*, 2026. június 3., <https://www.euronews.com/my-europe/2026/06/03/eu-vs-china-can-europe-break-its-supply-chain-dependence>

5 Giorgio Leali, „5 EU countries call for tougher trade weapons to tackle China”, *Politico*, 2026. május 25., <https://www.politico.eu/article/eu-china-economy-germany-tougher-trade-weapons/>

Újfajta eszközök kidolgozására már csak azért is szükség van, mivel a Kínából érkező elektromosjármű-behozatalra 2024-ben kivetett uniós vámok alapvetően nem tudták megakadályozni a kínai márkák európai térnyerését. Bár a Kínában gyártott elektromos járművek piaci részesedése csökkent az uniós piacon, ez javarészt annak volt köszönhető, hogy nyugati cégek Kínából Európába költöztették a termelést.⁶ Ezzel szemben a kínai márkák importja tovább nőtt, mivel a kínai vállalatok technológiai és költségelőnye továbbra is fennmaradt, a cégek pedig gyorsan alkalmazkodtak az új kereskedelmi feltételekhez. Talán ez a tapasztalat is hozzájárult ahhoz, hogy az EU a gazdaságbiztonságot fókuszba helyező egyéb kezdeményezésekkel igyekszik kezelni a „Kína-sokk 2.0-t”. Ezek közül különösen jelentős az újra gondolt kiberbiztonsági szabályozás, amely a magas kockázatúnak minősített külső szereplők részvételének korlátozását célozza az információs és kommunikációs technológiai (ICT) ellátási láncokban. Peking ugyanakkor egyre inkább úgy értelmezi a terveket, mint amelyek a kínai vállalatok európai piacra jutását kívánják akadályozni. A „derisking” logika kiterjesztését tükrözi az Európai Bizottság által előterjesztett Industrial Accelerator Act is, amely az európai ipari kapacitások fejlesztését szolgálná. A javaslat többek között jelentősen szűkítené számos kínai vállalat részvételi lehetőségeit az uniós közbeszerzésekben, emellett pedig összehangolná az EU-n kívülről érkező befektetések gazdaságbiztonsági szempontú átvilágítását. Szintén napirenden van egy olyan szabályozási elképzelés, amely bizonyos stratégiai jelentőségű ágazatokban működő európai vállalatok számára kötelezővé tenné a beszerzési források diverzifikálását. A tervezet szerint az érintett cégeknek legalább három különböző beszállítói forrásra kellene támaszkodniuk annak érdekében, hogy mérsékeljék az ellátási láncok sérülékenységéből fakadó kockázatokat. Nem meglepő módon a kínai állami média támadásként értelmezte a fent említett javaslatokat és protekcionizmust emlegetve ellenlépéseket helyezett kilátásba. A megjelent értékelésekből kitűnik, hogy a pekingi narratíva szerint a problémákért elsősorban az európai ipar hanyatlása a felelős. Konkrét intézkedéseként pedig a kínai vezetés megtiltotta a hazai vállalatoknak, hogy együttműködjenek az Európai Unióval a Nucotech feltételezett állami támogatásának vizsgálatában.⁷

6 *European Federation for Transport and Environment*, „Are the EV tariffs working? Western car-makers shifted production to EU, but Chinese brands continue to grow – analysis”, 2026. július 13., <https://www.transportenvironment.org/articles/are-the-ev-tariffs-working-western-car-makers-shifted-production-to-eu-but-chinese-brands-continue-to-grow-analysis>

7 *Reuters*, „China orders entities not to comply with EU probe into Nucotech”, 2026. május 15., <https://www.reuters.com/world/china/china-orders-entities-not-comply-with-eu-probe-into-nucotech-2026-05-15/>

Ez volt az első alkalom, hogy Peking alkalmazta a közelmúltban bevezetett, úgynevezett „jogellenes területen kívüli intézkedések” elleni szabályozási eszközöket.

Mindezekből látható, hogy nem csupán egy esetleges vámháborút, hanem narratívák és szabályozások kibontakozó harcát is meg kellene akadályoznia az EU és Kína tárgyalóinak a következő hónapokban. A „kézzelfogható eredmény” kategória persze kellően homályos ahhoz, hogy rugalmasan lehessen értelmezni, és így a tárgyalások kimenetelét értékelni. Bárhogyan is alakulnak ugyanakkor az egyeztetések, az EU-nak szembe kell néznie azzal a ténnyel, hogy továbbra sem rendelkezik egységes és koherens Kína-stratégiával. Már a 2019-ben elfogadott dokumentum sem adott egyértelmű választ arra vonatkozóan, hogy az EU miként tekint Kínára, pedig akkor még sokkal bizakodóbb volt Európa a viszony alakulását illetően, elég csak arra gondolni, hogy folyamatban voltak az Átfogó Befektetési Egyezmény (Comprehensive Agreement on Investment, CAI) aláírásáról szóló tárgyalások. A nemzetközi környezet pedig azóta csak összetettebbé és kiszámíthatatlanabbá vált, az EU és Kína kapcsolatából pedig fokozatosan eltűnt a bizalom. Egy új stratégiai keretnek mindenekelőtt arra kellene választ adnia, hogy hogyan illeszthető a Kínával fenntartott kapcsolat az Európai Unió számára jelenleg meghatározó hármaskörhöz, vagyis a fenntarthatósághoz, a versenyképesség erősítéséhez és a stratégiai autonómia növeléséhez. Ebben a megközelítésben helye lehet az európai piac és az érzékeny ágazatok védelmének, ugyanakkor a kapcsolat jövője nem alapulhat kizárólag egyoldalú szabályozási intézkedéseken. A gazdaságbiztonsági szempontok érvényesítése mellett továbbra is szükség van a párbeszéd és az együttműködés intézményes kereteinek fenntartására.

Pekingnek ugyanakkor fel kell ismernie azt, hogy ha a saját gazdasági modelljének egyensúlytalanságaiból fakadó hatásokat külső piacokra terheli át, akkor kereskedelmi partnerei – és nem csupán az Európai Unió – a saját gazdasági érdekeik védelmében jogosan fognak korlátozó és piacvédő intézkedéseket bevezetni. A „Kína-sokk 2.0”-t így nehéz lesz összeegyeztetni azzal a stabilizáló és közös fejlődést hirdető nagyhatalom elképzelésével, amelynek Kína mutatni akarja magát a világban. Ha Kína szeretné megőrizni hozzáférését az európai piacokhoz, akkor egy olyan gazdasági jelenlét felé kell elmozdulnia, amely nagyobb mértékben veszi figyelembe az európai és tagállami aggályokat. Ezt szolgálhatná az olyan beruházási modell, amely az Európai Unió belüli termelésre, a helyi

partnerekkel megvalósított kutatás-fejlesztési együttműködésekre, valamint az európai munkaügyi és szabályozási normák teljes körű tiszteletben tartására épül. A zökkenőmentes és harmonikus gazdasági kapcsolat az EU és Kína között minden bizonnyal illúzió marad, ám egy ilyen típusú integráció nemcsak a gazdasági kapcsolatok fenntarthatóságát javítaná, hanem hozzájárulhatna a két fél közötti bizalom erősítéséhez is.



**MAGYAR
KÜLÜGYI
INTÉZET**