
MKJHT
VÉLEMÉNYEK A KATONAI JOG VILÁGÁBÓL
2020/2.



Bevezetés

A COVID-19 világjárvány számos szempontból próbára tette az államok és társadalmak védekező rendszereit és ennek részeként azok jogi szabályozását is. A védekezéssel összefüggésben számos szakmai vita, jogi aggály fogalmazódott meg több országban. Egyértelműen látható az is, hogy világszerte alapvetéssé vált, hogy egy ilyen nem fegyveres krízisben is alapvető igény van a komplex védelmi fellépésre és ennek részeként a polgári, a rendészeti és a katonai erők összehangolt alkalmazására. Ehhez azonban korszerű szabályozásra van szükség, amely az egyes jelenségek kezelése kapcsán az átfogó szemléletű megközelítés mellett a tapasztalatokra is épít. A következőkben ezért a világjárvány kialakulásának néhány folyamatszerű jelenségére és tanulságára kívánom felhívni a figyelmet, mivel úgy vélem ezek az információk fontosak lehetnek majd a járványt követő szabályozás-fejlesztés során is. Tanulmányom első felében azzal a kérdéssel foglalkozom, hogy milyen módon terjedt el a világban a COVID-19 járvány, hiszen a globalizálódó világban az árucikkek és emberek szabadabb áramlása vezetett ugyanis a járvány minden képzeletet felülmúló terjedéséhez. Ezt követően azt vizsgálom meg, hogy Európa mely országait érintette leginkább a pandémia. A Kínából kiinduló légiközlekedés vizsgálatával prognosztizálhatóvá válnak a koronavírussal legfertőzöttebb közlekedési csomópontok. Ezekről leágazások során megfertőződtek a világ legfrekvenciáltabban látogatott nagyvárosai. A repülőterekről terjedő járvány a vízi és szárazföldi útvonalak mentén is számos országban megjelent. Megvizsgálom, hogy a repülőterek kockázatértékeléséhez mennyiben járult hozzá a kínai migráció Európa, Ázsia és Afrika területére. Feltételezem, hogy a kínaiak beáramlásával olyan légiközlekedési folyosók nyíltak meg a világ számos pontja felé, amelyeken át a COVID-19 járvány gyorsan elterjedhetett. Emellett elemzem Kína ún. *Új Selyemút kezdeményezésének* lehetséges járványra gyakorolt hatásait, majd összefüggést igyekszem találni a kínaiak illegális migrációs útvonalai és a járvány elterjedésének lehetséges módjai között. Ezt követően óvatos előrejelzést készítek, hogy a fentieket alapul véve Magyarországon milyen arányú fertőzés prognosztizálható. Végül a járványt követő gazdasági, társadalmi, politikai helyzet változásairól és a COVID-19 hosszú távú hatásairól készítek elemzést, ami reményeim szerint szintén tartalmazhat olyan megállapításokat, amelyek a védelmet és a biztonságot érintő szabályozás járvány-tapasztalatok mentén történő fejlesztésében hasznosak lehetnek a katonai, rendészeti viszonyoktól a közigazgatási és kereskedelmi kérdésekig egyaránt.

1. A COVID-19 járvány elterjedése Kínában

Mielőtt még a teljes karantént elrendelték volna, a kínai kormányzatot a cselekvőképesség hiánya és a tényleges helyzet elhallgatása jellemezte. A járvány kitörésének kezdetén nem hoztak meg kellő időben megfelelő szigorító intézkedéseket.

Valójában nem ismerjük pontosan, hogy hogyan terjedt el a COVID-19 vírus Kínán belül. Ennek több összetevője van, de az egyik legfontosabb a politikai vezetés sorozatos titkolózása és a felelősség áthárítása a Wuhan város kormányzójára. Valós adatok hiányában nem tudjuk pontosan felderíteni azt, hogy Wuhanon belül milyen módon terjedt el a járvány és annak az elemzése is rendkívül nehéz, hogy Kína más tartományaiban hol és mikor jelent meg a vírus. Habár pontos adatok nélkül nehezen előre jelezhető a járvány tényleges terjedése, hozzávetőleges elemzést lehet készíteni a járvány Kínán belüli elterjedéséről. Wuhanban minden bizonnyal későn rendelték el a hatóságok kijárási tilalmat, akkorra már elszabadulhatott a járvány és megállíthatatlanul terjedt Kína tartományaiban.

Nehéz megbecsülni a járványnövekedési ütemét a többi tartományban, de megállapítható, hogy mindenhol jelentősen nőtték a számok a jelentős kijárási korlátozások bevezetése előtt. Wuhan városát is magában foglaló Hubei tartományból Kína szinte egész területén elterjedt a járvány. A tartományokban tapasztalható járvány növekedési üteme szinte teljes egészében a Wuhan-ból kiinduló emberek a különböző tartományok közötti mozgásával magyarázható. A drasztikus korlátozó intézkedések végrehajtása után a növekedési ráta negatívvá válik.¹

A wuhani utazási tilalom bevezetése nagyban hozzájárult a járvány terjedésének országon belüli lelassításában. A tavaszi fesztivál ideje alatt a kínai holdújévet megelőző 15 napban 2017-ben és 2018-ban átlagosan 5,2 millió ember utazott Wuhan városából egyéb tartományokba. 2020-ban ezeket az évente szokásos utazásokat szakította meg a wuhani kijárási tilalom, azonban így is 4,3 millió ember utazott el a városból január 11. és a január 23-i kijárási tilalom között. A COVID-19 járvány eloszlása Wuhanból meglehetősen gyors volt Kínán belül. Mindössze 28 nap alatt 262 város számolt be a járvány okozta esetekről. Összehasonlításképpen a 2009. évi H1N1 influenzajárvány esetében 132 napot vett igénybe, hogy Kínában azonos számú városba jusson el. 2020. január 23-án a wuhani kijárási tilalom bevezetésekor már 59 városból jeleztek COVID-19 járvány okozta fertőzéseket.

A kijárási tilalmak szisztematikus bevezetésével a COVID-19 terjedését lelassították, de további 130 városban nem tudták megállítani a járvány kitörését. Veszélyhelyzeti intézkedések során Kína 342 városában iskolákat zártak be, a betegeket elszigetelték, valamint releváns információkat osztottak meg a lakossággal a fertőzöttek számának tekintetében. Ezt követően 220 városban megtiltották a nyilvános összejöveteleket és bezárták a szórakozó helyeket. A tömegközlekedést 136 városban függesztették fel, a városok közötti utazást 219 város tiltotta meg. Lényegében megállt a kínai közlekedés és a gazdaság, így akadályozták meg a járvány további terjedését. Meggátolták, hogy a járvány tovább terjedjen az országon belül.²

Összességében a kínai kormány számos a járvány mérséklését célzó intézkedést alkalmazott, mely révén a bevezetett elszigetelési intézkedések hatékonyan működtek a megerősített esetek számának növekedése ellenére is. Az elszigetelési stratégiák hatékonynak bizonyultak a Kínán belüli járvány megfékezésében. Az ilyen korlátozó stratégiáknak hosszabb ideig hatályban kell maradniuk, a járvány megfékezhetővé válhasson.³

2. A Kínai Népi Felszabadító Hadsereg (NFH) közreműködése a pandémiás helyzet felszámolásában

A Kínai Kommunista Párt helyi vezetőit Wuhan városában a COVID-19 kitörésének központjában a járvány nem megfelelő kezelése miatt megbüntették, és a járvány kitörésének epicentrumába a kormány egész Kínából katonai orvosokat küldött, illetve mozgósította az NFH-t hogy segítse a szigorító intézkedések betartatását a wuhani hatóságoknak. Függetlenül ugyanis attól, hogy a nyugati szemlélet milyen értékítéletet párosít Kína állami és jogi berendezkedéshez, azt tudni kell, hogy a kínai védelmi rendszerben a szabályozás szintjén is alapvetés a komplex megközelítés. Ennek részeként a haderőnek jogszabályokban

¹Moritz Kraemer: The effect of human mobility and control measures on the COVID-19 epidemic in China, in: Sciencemag, 2020., <https://science.sciencemag.org/content/early/2020/03/25/science.abb4218> (letöltve: 2020.04.20.)

²Huaiyu Tian: An investigation of transmission control measures during the first 50 days of the COVID-19 epidemic in China, in: Sciencemag, 2020., <https://science.sciencemag.org/content/early/2020/03/30/science.abb6105> (letöltés: 2020.04.20.)

³Benjamin Maier, Dirk Brockmann: Effective containment explains sub exponential growth in recent confirmed COVID-19 cases in China, in: Sciencemag, 2020., <https://science.sciencemag.org/content/early/2020/04/07/science.abb4557> (letöltés: 2020.04.20.)

meghatározott feladata a katonai védelmen túlmutató együttműködés a stabilitás megőrzésében, ami nem csak a politikai rendszer megóvását, hanem például a katasztrófákkal szembeni fellépést is magában foglalja.⁴ A járvány tényleges megfékezését az NFH érte el, melynek hatékonyságát megmutatta, hogy mindössze 10 nap alatt egy 1000 beteg kapacitású kórházat építettek fel. Emellett közreműködtek a lakosság körében a higiéniai és alapvető élelmiszer-csomagok kiosztásában. Végig részt vettek az elszigetelési technikák létrehozásában, vagyis közreműködtek a tömegközlekedés leállításában Hubei tartományban. Az NFH felmérte a közegészségügyi laboratóriumok állapotát és ellenőrizték, hogy megfelelő-e a kórházak lélegeztető gépekkel való ellátottsága Kínában. Ezt követően a leginkább veszélyeztetett területekre koncentrálták az eszközöket és az azokat használni tudó személyzetet, és megkezdték a lélegeztető gépek személyzetének kiképzését. Az NFH közreműködött a maszk viselésének betartatásában, és rendszeresen részt vett a gyülekezésre alkalmas helyiségek bezárva tartásának ellenőrzésében. A hadsereg beavatkozása pozitív hatással volt a Hubei tartományban kitörő vírus visszaszorításában.⁵

Az NFH-ban véghezvitt katonai reformoknak komoly hatása volt a járvány megfékezésére. A természeti katasztrófák elhárítási mechanizmusában 2015-től alapvető változásokat eszközöltek. A kínai kormányzat helyi képviselői és a hadsereg között kialakításra kerültek az alapvető felelősségi körök. Jelentős változások történtek a hadsereg vezetési struktúrájában, valamint nagymértékben megváltozott az egységek felépítése is. Az új helyzetben leginkább katonai orvosi személyzetre és speciális vegyi csapatokra volt szükség, nem pedig a hagyományos hadsereg kereteiben működő katonákra. Kína minden tartományában átszervezték az NFH-t, hogy a járványt megfelelően kezeljék. A katonai kórházakat irányító parancsnoki rendszert is teljes egészében megváltoztatták. Az átszervezések alól a katonai kórházak sem voltak kivételek. Az NFH 2016-ban létrehozta a Közös Logisztikai Támogató Erőt (KLTE), amely a hadsereg, a haditengerészet és a légierő logisztikai rendszerét irányítja. A KLTE felel a katonai orvosi rendszer és a katonai kórházak irányításáért is. A KLTE központja Wuhanban, a koronavírus kitörésének epicentrumában van. Parancsnoka széleskörű jogkörrel rendelkezik, mely révén parancsokat adhat más területeken lévő kórházaknak is. A KLTE szervezett munkájának volt köszönhető a járvány megfékezése a kínai tartományokban.⁶ A kínai hadsereg a lakosságot alapvető készletekkel látta el, valamint segítette az orvosok munkáját is. A kínai hadsereg a fent említett segítségével rövid idő ezer ágyas kórházat építettek fel Wuhanban. A kórház 1000 ágy kapacitással működik. Az NFH emellett 1400 fős orvosi személyzetet telepített oda. A lakosság megsegítésére 50 kínai katonai teherautó több mint 200 tonna élelmiszert és alapvető terméket osztott szét az NFH.⁷

⁴ Vö.: Law of the People's Republic of China on National Defence Article 58. (http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2007-12/11/content_1383547.htm)

⁵ Olayiwola Victor Ojo: COVID-19 outbreak: China's epidemic response sets global example, in: China Daily, 2020., <https://global.chinadaily.com.cn/a/202003/12/WS5e699fa9a31012821727e756.html> (letöltés: 2020.04.25.)

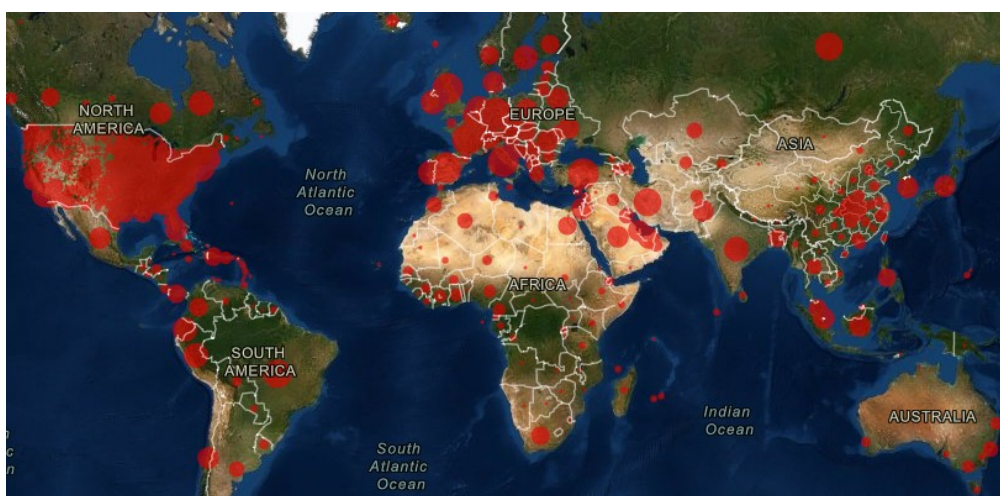
⁶ Ying Yu Lin: What the Fight Against the New Coronavirus Tells Us About the Post-Reform PLA, in: The Diplomat, Asia Defense, 2020., <https://thediplomat.com/2020/02/what-the-fight-against-the-new-coronavirus-tells-us-about-the-post-reform-pla/> (letöltés: 2020.04.25.)

⁷ Riyaz al Khaliq: Coronavirus: China army managing supplies, medical work, in: Anadolu Agency, 2020., <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/coronavirus-china-army-managing-supplies-medical-work/1722651> (letöltés: 2020.04.25.)

Összességében a kínai hadsereg a harckészültség fenntartása mellett az egészségügyi feladatokat is ellátta Wuhan városában. Három legfontosabb feladatuk a civil ápolók felkészítése a betegek ápolására, katonai ápolók, illetve katonai egészségügyi szakemberek alkalmazása a betegek gyógyításában és közreműködés a tömegközlekedési, valamint egyéb stratégiai területek biztosításában és ellenőrzésében. Ez a fajta jogilag is megalapozott, támogató jellegű feladatellátás főbb jellemzőiben hasonlóságokat mutat azokhoz a lépésekhez, amelyeket a transzatlanti térség államaiban láthattunk a haderő bevonása kapcsán akár a jelenlegi világjárvány, akár korábban a terrorizmus elleni fellépés vagy a katasztrófák kezelése tekintetében.

3. COVID-19 járvány a világban

A járvány szempontjából 2020.04.25. napjának adataira támaszkodom, melyet a John Hopkins Egyetem (JHU) hozott létre.⁸



1. térkép: A COVID-19 járvány elterjedése a világban a JHU interaktív térképén (2020.04.25.)

Az adatok alapján, a világon 2 834 134 COVID-19 megbetegedést regisztráltak. A legtöbb fertőzött az Egyesült Államokban (906 551 fő) él, melyet Spanyolország (223 759 fő), Olaszország (192 994 fő), Franciaország (159 952 fő), Németország (155 054 fő) és az Egyesült Királyság (144 640 fő) követ. Kiemelkedően magas megbetegedési számokat produkált Törökország (104 912 fő), Irán (89 328 fő), Kína (83 901 fő), Oroszország (74 588 fő), Brazília (54 043 fő), Belgium (45 325 fő), Kanada (44 087 fő), Hollandia (37 384 fő) és Svájc (28 894 fő).

Összesen 198 405 ember vesztette életét a COVID-19 okozta megbetegedésben. A legtöbben Olaszországban (25 969 fő) haltak meg a járványban. Szintén magas volt a halálozás Spanyolországban (22 902 fő), Franciaországban (22 245 fő) és az Egyesült Királyságban (19 406 fő). További országokban is kiemelkedő volt a halálozások száma: Belgiumban (6 917 fő), Iránban (5 650 fő), Németországban (5 788 fő), Hollandiában (4 409

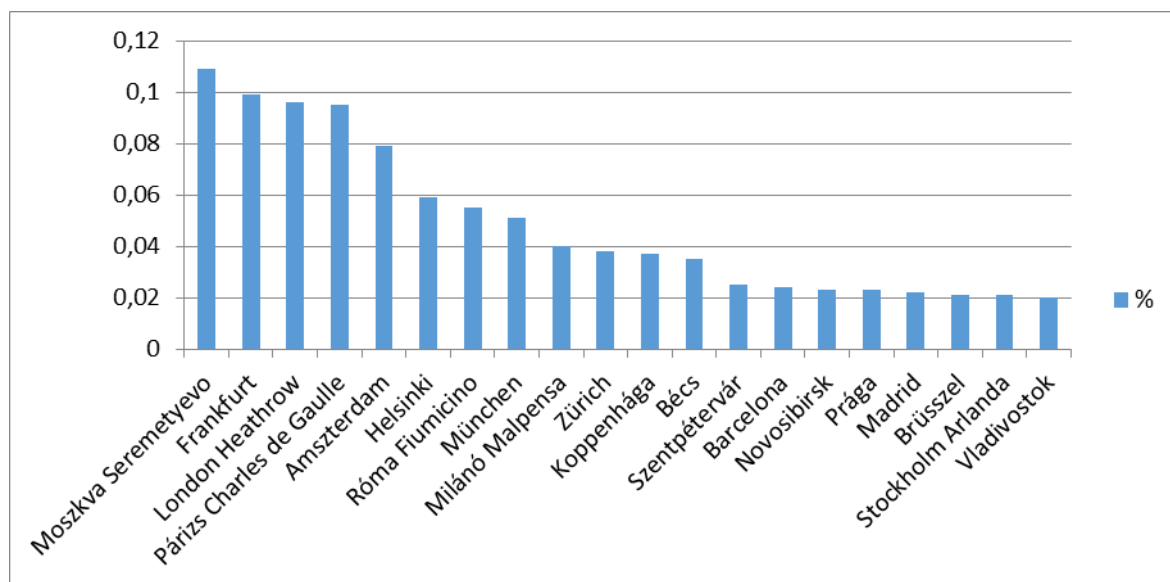
⁸ Forrás: COVID-19 Dashboard: Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at John Hopkins University (JHU), 2020., <https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6> (letöltés: 2020.04.25.)

fő), Brazíliában (3 704 fő), Törökországban (2 600 fő), Svédországban (2 192 fő) és Svájcban (1593 fő) is számosan életüket veszítették a betegségben.

4. A COVID-19 járvány elterjedése a légiközlekedés során

A berlini Humboldt Egyetem és a Robert Koch Intézet kutatói által létrehozott globális járvány kockázatértékelési modellje a járvány légi úton történő terjedését vizsgálja. Elméletükre építve megvizsgáljuk a járvány lehetséges elterjedésének útját és csomópontjait.

A COVID-19 járvány kitörése a kínai Wuhan városában, Hubei tartományban kezdődött. Míg az első esetekről már [2019. december 8-án](#) beszámoltak, a járvány globális figyelmet csak az Egészségügyi Világszervezet (WHO) [2019. december 31](#) –én kihirdetett világjárványról szóló bejelentése után kapott. Az új járványt hamarosan új [koronavírusként](#) azonosították, és nemzetközi szintű terjedését a légiközlekedés tette lehetővé. Wuhan, Kína hetedik legnagyobb városa, melynek 11 millió fő a lakossága jelentős [légi közlekedési csomópont](#), amely számos nemzetközi járatot indított, mielőtt a városban kijárási tilalmat rendeltek el, és a Wuhan-i nemzetközi repülőtér 2020. január 23-án lezárták. Addigra a vírus már elterjedt más kínai tartományokba, és a kínai lakosságnak, illetve a légitársaságok egész Kínát behálózó kiterjedtségének volt köszönhető, hogy hiába zártak le komplett városokat, addigra már a járvány kikerült a világ minden részére a légiközlekedés, a gyorsvasút, a személygépkocsik és egyéb közlekedési eszközök révén. A megbetegedett kínaiak már Kína egész területén hordozták a vírust, és a nemzetközi járatok segítségével az egész világban elterjesztették azt.⁹ A kínai turisták a korábbi években egyre növekvő számban szereztek vízumot rövid távú, főként turista célú látogatásokra Európa egyes országaiba (2013: 1 434 418 fő; 2014: 1 742 013 fő; 2015: 2 308 591 fő; 2016: 2 110 103 fő; 2017: 2 447 041 fő; 2018: 2 707 867 fő).¹⁰



1. ábra: Kockázat import rangsor (Európai repülőterek)

⁹Steve Saxon: How Chinese airlines can brace for impending turbulence, in: McKinsey and Company, 2019., <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/travel%20transport%20and%20logistics/our%20insights/how%20chinese%20airlines%20can%20brace%20for%20impending%20turbulence/how-chinese-airlines-can-brace-for-impending-turbulence.ashx> (letöltés: 2020.04.20.)

¹⁰Forrás: European Commission: Migration and Home Affairs, Visa Policy, https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/visa-policy_en (letöltve: 2020.04.20.)

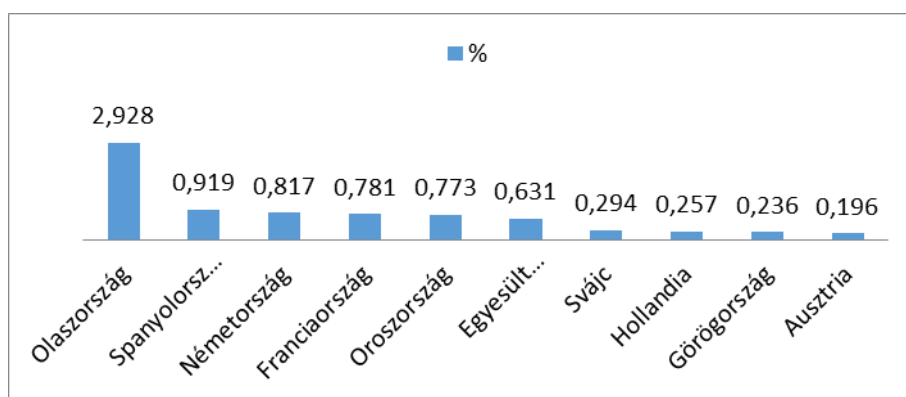
A rangsorból látható, hogy a járványból a felsorolt légikikötők közül a moszkvai kaphatta a legnagyobb dózist, és Szentpétervár, Novoszibirszk valamint Vlagyivosztok sem elhanyagolható kockázat importtal rendelkezik. Így véleményünk szerint az oroszországi megbetegedések száma jóval magasabb lehet, mint a hivatalos adat (74 588 fő). Az Oroszországnál alacsonyabb kockázat import százalékkal rendelkező Németországban a duplája a megbetegedések aránya (155 054 fő).

A légiközlekedés utasai számának összesítésével megbecsülhetjük a vírus elterjedésének valószínűségét. Az alkalmazott kockázat import modell a légi közlekedés helyzetét írja le a világjárvány korai szakaszában. Az elmélet szerint ezzel a valószínűségi koncepció alkalmazásával kiszámoljuk a repülőterek relatív fertőzőtségi kockázatát. A kockázat import kiszámításakor azt is figyelembe vesszük, hogy a repülések során egyes esetekben számos repülőtéren tranzitálhatott egy-egy fertőzött utas. Így a tranzitálási lehetőségek sokrétűsége segíthet a járvány hatékony terjedésének az egyes repülési ágak között egy ún. járványügyi fát létrehozva a vírus számára, ahol a kiinduló kínai repülőtér képezi a fa gyökér csomópontját. A modell meghatározza a legfrekvenciáltabb légi útvonalakat, így meghatározva a járvány legvalószínűbb terjedési útvonalait. A kiindulási repülőtérrel (a gyökér csomópontból) kiindulva ezek az útvonalak a legrövidebb elérési utat képezik, amely megmutatja, hogy a terjedési folyamat hogyan érheti el a hálózat összes többi repülőterét. Ezek a járványügyi fák fontosak annak meghatározásában, hogy mely repülőterek játszanak kulcsszerepet a járvány terjedésében.¹¹

A kockázat import modell elméletét Brockmann és Helbing¹² kutatócsoportja dolgozta ki 2013-ban. Ez alapján két repülőtér akkor is közel van egymáshoz a járvány szempontjából, ha közöttük jelentős légi forgalom zajlik. A csomópontok közötti függőleges hosszúság a repülőterek közötti tényleges távolságot képviselik, mely alapján megjósolható a járvány terjedési sebessége és a járvány kitörésének eredete. A [kockázat import modell](#) nemcsak a relatív kockázatot becsüli meg a repülőtéren és a nemzeti szinten, hanem információt nyújt a valószínűbb terjedési útvonalakról is. Az interaktív megjelenítés elősegítheti a kockázat import eloszlásának és a legvalószínűbb terjedési útvonalaknak a megismerését a repülőtereken. Kína legnagyobb repülőterei közül a kiválasztott repülőtér a járványügyi fa gyökér csomópontja, amely összeköti a hálózat összes többi repülőterét. Az adott fa ágai képezik a legvalószínűbb járványterjedés útvonalait a gyökércsomóponttól a hálózat összes többi repülőterére. A hálózat egyes csomópontjait kapcsolódó ágak kötik össze és együtt alkotnak járványügyi fát. A járványügyi fa szerkezete jelentősen különbözhet attól függően, hogy melyik gyökér csomópont a kiinduló pont.

¹¹ Jon Cohen: Scientists are racing to model the next moves of a coronavirus that's still hard to predict, in: Sciencemag, 2020., <https://www.sciencemag.org/news/2020/02/scientists-are-racing-model-next-moves-coronavirus-thats-still-hard-predict#>, <http://rocs.hu-berlin.de/corona/> (letöltés: 2020.04.17.)

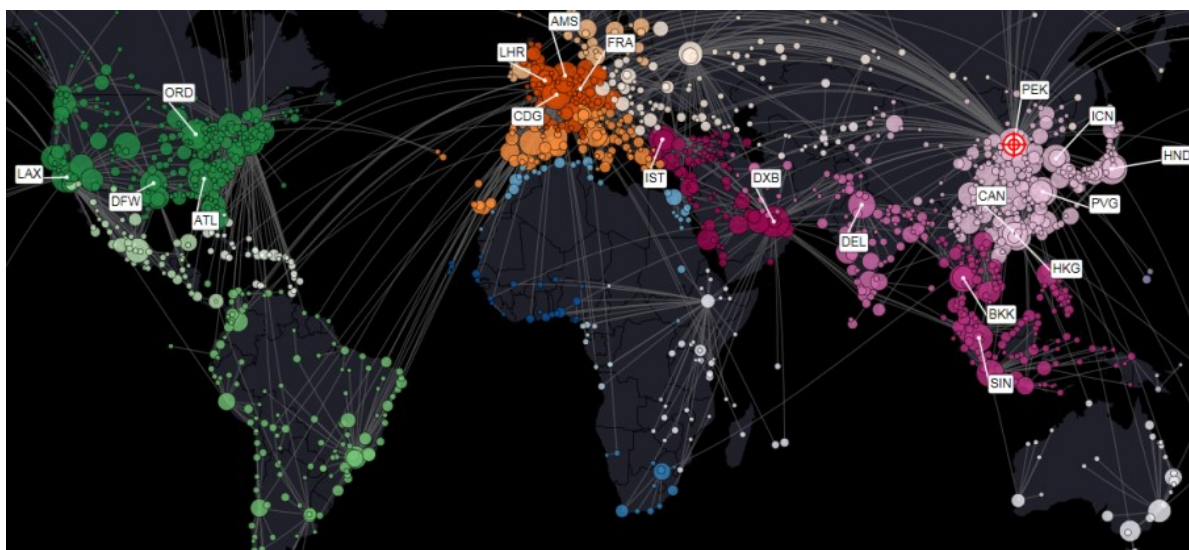
¹² Dirk Brockmann, Dirk Helbing: The Hidden Geometry of Complex, Network-Driven Contagion Phenomena, in: Science 342, 1337 (2013); <http://www.uvm.edu/~cdanfort/csc-reading-group/brockmann-science-2013.pdf> (letöltés: 2020.04.17.)



2. ábra: Kockázat import rangsor (EU)

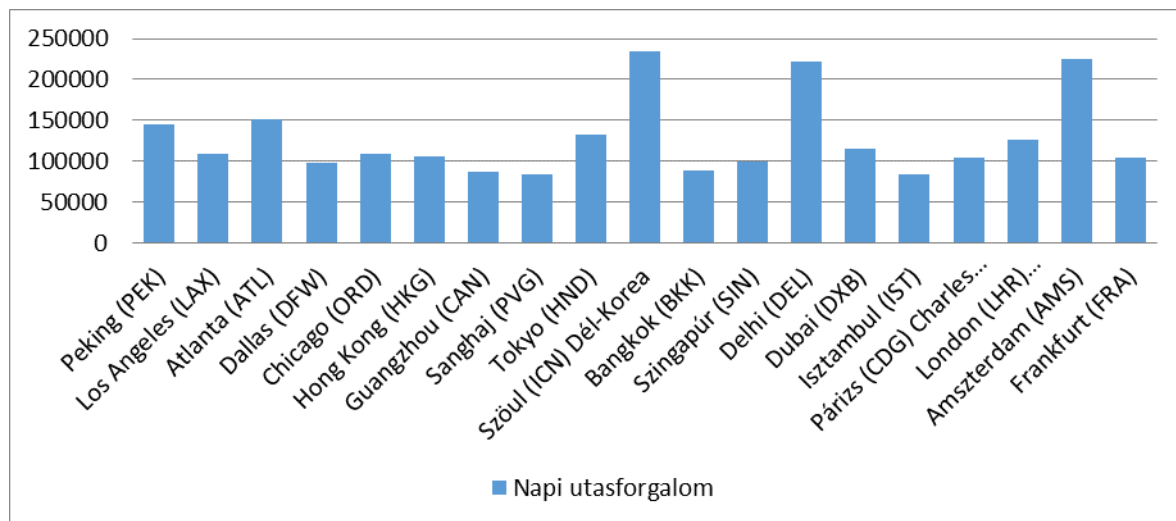
A kockázat import rangsort igazolják a fent látható hivatalos adatok, amennyiben a legnagyobb kockázattal bíró repülőterek Olaszországban, Spanyolországban, Németországban, Franciaországban, Oroszországban, az Egyesült Királyságban, Svájcban, Hollandiában, Görögországban és Ausztriában vannak Európán belül.

A járvány globális elterjedése rendkívül összetett, dinamikus, hálózatvezérelt folyamat, mely megnehezíti annak megértését. A közlekedési infrastruktúra fejlődése révén a hagyományos földrajzi távolságot felváltotta egy ún. effektív távolság, mely a globális légi forgalom által közvetített járványok esetében két pont közötti állandó légi összeköttetést jelent. Ez a módszer akkor is hatékonyan alkalmazható egy járvány lehetséges terjedésének elemzése során, ha a járványról rendkívül kevés tudással is rendelkezünk. A globális mobilitás, különösen a légi forgalom összetettsége, egyre nehezebbé teszi a hatékony elszigetelési stratégiák kidolgozását a modern járványok terjedése esetén. A globális járványdinamika megértése a 21. századi fő kihívássá vált. A járványok terjedésének megértéséhez a perifériákról induló vírusok esetében hatékony modellek kialakításához van szükség az egészségügyi hatóságok számára, hogy gyorsan, megalapozott döntéseket hozhassanak.



2. térkép: A járvány lehetséges terjedése Peking nemzetközi repülőtéréről

A járvány kitörése utáni legfontosabb kérdéseket az alábbiak szerint összegezhetjük: Hol keletkezett az új kórokozó? Hol várhatók új esetek? A járvány mikor és hová fog megérkezni, és ezt követően hány eset várható az adott helyen? A modellek segítséget nyújtanak a járvány terjedésének megértése tekintetében. A globális járványdinamika elemzése az effektív távolságok keretein belül lehetővé teszi a kutatók számára, hogy megértsék a komplex járványdinamikát. A valós COVID-19 adatok megmutatják, hogy a módszergyakorlati alkalmazhatóságot is jelent.



3. ábra: A járvány lehetséges elterjedése Pekingből a csatlakozó repülőtereken keresztül

A COVID-19 legvalószínűbb terjedési útvonala a légi úton, Kína legnagyobb repülőtereinél (30 darab) történt. A Pekingből kiinduló utasforgalom naponta az összes csatlakozó járványügyi csomópontot jelentő nemzetközi repülőtereken eléri a 2 422 893 főt, és a napi csatlakozási lehetőségek száma egyéb repülőjáratokra meghaladja a háromezretet.

A járvány terjedése során az alábbi városokban található repülőterek voltak a legérzékenyebbek: Los Angeles, Atlanta, Dallas, Chicago, Hong Kong, Guangzhou, Sanghaj, Tokyo, Szöul, Bangkok, Szingapúr, Delhi, Dubai, Isztambul, Párizs, London, Amszterdam és Frankfurt. A felsorolt nemzetközi repülőterekről a több mint 3 000 csatlakozási lehetőség révén terjedhetett el a világ minden részén a járvány.

Megvizsgáltuk, hogy mi vezetett ahhoz, hogy ilyen dinamikusán épült ki a nemzetközi légiközlekedés Kína és Európa között. A Kínából érkező migráció volumene nagy hatással volt a repülőjáratok egyre nagyobb volumenű szállítási kapacitásainak bővítésére. Ez a rendkívül széleskörű légi forgalom segítette a járvány elterjedését.¹³

5. Kínai migráció Európába

Az 1970-es évek óta 4 trend alakította a kínai migrációt:

1. A második világháborút követően Európában a legtöbb kínai Egyesült Királyságban, Franciaországban és Hollandiában élt.

¹³ Forrás: Event Horizon – Covid-19: Route Analysis and Effective Distance, 2020., http://rocs.huberlin.de/corona/docs/model/visual_analytics/ (letöltés: 2020.04.20.)

2. A kínai migráció történelmi forrásvidéke a maoista korszak végével ismét felélénkült. A globalizálódó világban egyre több kínai vándortolt külföldre Zhejian, Fujian és Guangdong tartományokból.
3. Európa mellett Amerikába és Ausztráliába is számos kínai vándorolt.
4. A kínai városok egyre inkább transznacionális természetűekké váltak, így a kínaiak többsége általában nem kizárólag egy országban telepedett le, hanem számos államban létesítettek üzleti tevékenységet, melyet a családtagok révén köt össze egymással.¹⁴

Az elmúlt évtizedben megfigyelhető volt a globális kapitalizmus révén a befektetések, kereskedelem, technológia, emberek és információ gyors áramlása Kína és a világ többi országa között. A kínai migráció folyamatosan emelkedett az EU irányába. Az EU-ban változatos háttérrel, gazdasági befolyással rendelkező kínai csoportok telepedtek le. Egyes országokban kiemelkedő volt a kínaiak számának növekedése, mely hatással volt a fogadó társadalmakra is. Olaszország és Spanyolország Európa legnagyobb kínai közösségének adnak otthont. Az európai kínai kolóniák állandóan változnak és gyakran több országban vannak kötődéseik. Könnyedén vándorolnak az egyes tagállamok között, így az Egyesült Királyság, Franciaország, Olaszország, Németország és Spanyolország között dinamikusan változó közösségeket alkotnak. Az 1990-es évektől leginkább Zhejiang és Fujian tartományokból áramlottak be kínai bevándorlók az EU-ba, mely gyökeresen átformálta az Európában már jelen lévő kínai közösségeket.

A 2000-es évek eleje óta megváltozott a kapcsolat Kína és a kínai bevándorlók, illetve Kína és az EU között. A globális gazdasági világválság negatív hatással volt az EU területre történő kínai migrációra, mivel az EU területén megváltoztak a bevándorlási és egyéb szociális intézkedések. A kedvezőtlen gazdasági feltételek hatására a kínaiak beáramlása mérséklődött.

Kína a globális piacra történő belépésével és reformjaival egyre növekedett az Európába tartó kínai bevándorlók száma. A kínai bevándorlás legfőbb motorját az új piacok és munkalehetőség felkutatása adta. A kínaiak a gazdasági élet számos ágazatában képviseltetik magukat, de a leglátványosabb a textiliparban betöltött szerepük. A jelen helyzet megértéséhez elengedhetetlen a múltbeli bevándorlás ismerete. Európa tagállamaiban eltérő háttérű kínai közösségek telepedtek le. Olaszországban például beszállítóiként egyre magasabbra jutottak a kínai vállalkozások, és szép lassan átvették az irányítást az olasz textilipar felett.¹⁵

¹⁴Frank N. Pieke: Recent trends in Chinese Migration to Europe: Fujianese Migration in Perspective, in: IOM migration research series, 2002.,

https://publications.iom.int/system/files/pdf/mrs_6_2002.pdf (letöltés: 2020.04.20.)

¹⁵Bin Wu – Jackie Sheehan: Globalization and vulnerability of Chinese migrant workers in Italy: empirical evidence on working conditions and their consequences, in: Journal of Contemporary China (2011), 20(68), https://www.researchgate.net/profile/Jacqueline_Sheehan/publication/254300741_Globalization_and_Vulnerability_of_Chinese_Migrant_Workers_in_Italy_empirical_evidence_on_working_conditions_and_their_consequences/links/5894adf992851c54574ba456/Globalization-and-Vulnerability-of-Chinese-Migrant-Workers-in-Italy-empirical-evidence-on-working-conditions-and-their-consequences.pdf?origin=publication_detail (letöltés: 2020.04.20.)

A kínai migráció növekedésével a befektetésekben, technológiában és az információáramlásban is növekedés következett be Kína és a világ többi része között. A kínai bevándorlás szempontjából Amerikát követően Európa kifejezetten népszerű célponttá vált a kínai bevándorlók számára. A nemzetközi kereskedelem intenzíven növekszik Kína és Európa között. A kínaiak bevételei és megtakarításaik is egyre inkább növekedtek, így megteremtve egy erős kínai középosztályt, mely könnyebben változtatott helyet, mint a korábbi generációk. Azonban továbbra is megfigyelhető a kínai gazdaság egyenlőtlen eloszlása a kínai társadalomban. A bevételek nagy része a kulcsszerepű stratégiai gazdasági szektorok kiépítésére megy el szociális intézkedések helyett, mely hatással lehet egyes járványok kialakulására. Az illegális migrációs útvonalak kiépülése jellemzi a kínai kolóniák európai megtelepedését, valamint a migrációs eljárások kijátszhatósága miatt gyakran lakhelyet váltanak a különböző tagállamok között. A kínaiak kiterjedt családi kapcsolatokkal rendelkeznek, melyek tagállamokon átívelőek. A felsőoktatás nemzetközivé válása is hozzásegítette a kínai diákok százezreit, hogy Európát válasszák továbbtanulásuk helyszínéül.

Az 1990-es években a kínai reformokat követően több százezer kisvállalkozás, melyet korábban az állam irányított, magán kezekbe vándorolt Kínában. Kína észak-keleti részén, ahol az állami nagyvállalatok helyezkedtek el, a privatizáció negatívan érintette a munkások túlnyomó többségét. Ezek a munkavállalók Kína más területeire távoztak munkalehetőséget keresve. Egy részük Európába vándorolt, ahol alternatív üzleti és munkalehetőségeket kerestek. Első hullámuk Magyarországra és más kelet-európai államokba utazott. A nemzetközi kereskedelem néhány év leforgása alatt a többszörösére emelkedett. A kínaiak bevándorlását felerősítette a helyi kínaiak munkaerőigénye.¹⁶

Az elmúlt évtizedek gazdasági nyitása kapcsán nagyszámú kínai munkavállaló érkezett az EU területére. 2015 végére 260 000 kínai munkavállaló tartózkodott a 28 európai tagállam valamelyikében. 70 %-uk Olaszországban, 23 %-uk Franciaországban, Németországban, Spanyolországban és az Egyesült Királyságban volt található. Az Európában jelentkező munkaerőhiány egy részét szakképzett kínai munkavállalókkal igyekeztek betölteni a tagállamok. A növekvő kínai befektetések is maguk után vonták az egyre nagyobb igényt a kínai munkaerő iránt. Franciaország, Németország, Olaszország, Hollandia, Spanyolország és az Egyesült Királyság a kínai munkavállalók legnépszerűbb célországai. A külföldiek munkavállalását az EU területén a Tanács 2009/50/EK irányelve, az ún. EU kék kártya rendelet¹⁷, valamint az Európai Parlament és a Tanács 2014/36/EU irányelve az idénymunkások foglalkoztatásáról szabályozta.¹⁸ Azonban a kínai munkások elhanyagolható része élt az EU kék kártya adta lehetőséggel, míg a részmunkaidős foglalkoztatást egyikük sem vállalta. A kék kártya magasan képzett munkavállalóknak adott volna könnyített lehetőséget a letelepedésre és a családegyesítésre, de nem vonzott annyira

¹⁶ Kevin Latham: Chinese Immigration into the EU: New trends, dynamics and implications, in: Europe China Research and Advice Network (ECRAN), 2013., https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Asia/0313ecran_lathamwu.pdf (letöltés: 2020.04.20.)

¹⁷ Tanács 2009/50/EK irányelve (2009.05.25.), a harmadik országbeli állampolgárok magas szintű képzettséget igénylő munkavállalás céljából való belépésének és tartózkodásának feltételeiről, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0050&from=EN> (letöltve: 2020.03.17.)

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/36/EU irányelve (2014.02.26.) a harmadik országbeli állampolgárok idénymunkásként való munkavállalás céljából való belépésének és tartózkodásának feltételeiről, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0036&from=en> (letöltés: 2020.03.17.)

külföldit, mint amennyire a tagállamok számítottak. A kínaiak kék kártyával leginkább Németországban vállaltak munkát. Az EU tagállamai saját maguk is szabályozták a tartózkodási engedélyek körét. A külföldiek jelentős részének vízumot kell kérelmeznie mielőtt az EU-ba jönne munkát vállalni. Németország igyekszik a magasan képzett munkaerőt alkalmazni, számukra tartózkodási engedélyt biztosítani, és a Szövetségi Munkaügyi Hivatalnak kell jóváhagynia minden munkavállalási célú kérelmet. Németország arra törekszik, hogy az egyetem elvégzése után a magasan képzett kínai és egyéb külföldieknek elég időt biztosítson arra, hogy német munkahelyüket kiválasszák és ne másik tagállamba utazzanak dolgozni.

2000-2013 között évente átlagosan 28 217 kínai érkezett munkavállalási céllal az Egyesült Királyságba, ahol többen kérelmeztek, mint Franciaországban, Németországban és Hollandiában összesen. Olaszországban a legtöbben munkavállalási, az Egyesült Királyságban a tanulmányi célú, míg Spanyolországban a családegyesítési tartózkodási engedéllyel tartózkodtak. Németországban 2008-2015 között 50 ezer kínai tanulmányi célú, 17 ezer munkavállalási, 18 ezer családegyesítési és 2 ezer egyéb célú tartózkodási engedéllyel rendelkezett. Az Egyesült Királyságban ugyanezen időszak alatt 425 ezer tanulmányi célú, 80 ezer egyéb célú tartózkodási engedéllyel rendelkező kínai tartózkodott. Spanyolországban 63 ezer családegyesítési, 20 ezer tanulmányi célú, 19 ezer munkavállalási célú, 12 ezer egyéb célú; Hollandiában 16 ezer tanulmányi célú, 11 ezer munkavállalási, 9 ezer családegyesítési, 3 ezer egyéb célú; Franciaországban 82 ezer tanulmányi célú, 16 ezer családegyesítési, 13 ezer egyéb célú és 8 ezer munkavállalási célú tartózkodási engedéllyel rendelkező kínai tartózkodott. Olaszországban 114 ezer munkavállalási célú, 68 ezer családegyesítési célú, 36 ezer tanulmányi célú, 21 ezer egyéb célú tartózkodási engedélyt adtak ki a hatóságok kínai állampolgároknak.¹⁹

Ahogy az évek során kezdtek bezárulni a legális munkavégzés lehetőségei az EU-ban, annál fontosabb lett a tanulmányi célú tartózkodási engedély megszerzése a kínaiak számára. A kínaiak teszik ki az EU-ban tanuló diákok legnagyobb részét. A Kínai Oktatási Minisztérium adatai alapján 2011 – 2017 között folyamatosan emelkedett az EU-ban tanuló kínai tanulók száma 340 ezer főről 608 ezer főre. A kínai diákok számára leginkább az alacsony oktatási költségek vonzóak az EU-ban. 2016-os adat szerint Németországban (13 %), Írországban (14 %), Olaszországban (7 %), Hollandiában (7 %), Finnországban (13 %), Svédországban (10 %) és az Egyesült Királyságban (27 %) jelentős számban alkotják a külföldi diákok körét a kínai diákok.

A kínai diákok körében az Egyesült Királyság egyetemei a legnépszerűbbek. A külföldi diákok között a kínaiak voltak a legtöbben 2018-ban a német egyetemeken (32 268 fő). Franciaország második legtöbb külföldi tanuló csoportját 2017-ben a kínaiak (28 760 fő)

¹⁹PiotrPlewa, Marko Stermsek: Labour Migration from China to Europe: Scope and potential, 2017., https://www.iom.int/sites/default/files/country/docs/china/r2_labour_migration_from_china_to_europe_en.pdf (letöltés: 2020.04.20.)

alkották. A harmadik legnépszerűbb európai tagállam a kínai diákok számára Hollandia, ahol 4 500 kínai tanult 2017-ben.²⁰

6. Kínai migráció Ázsiába

A kínai, 2013-ban meghirdetett *Új Selyemút kezdeményezés* összekapcsolódott a legális migráció növekedésével azokban az államokban, melyek lehívható kínai hiteket vettek fel, és cserébe kínai szakembereket bíztak meg az infrastrukturális beruházások kivitelezésével. Kína integrálódott a világgazdaságba és annak megkerülhetetlen szereplőjévé vált. A gazdasági nyitás magával vonta a migrációs folyamatokat is. Az *Új Selyemút* kivitelezésében részt vevő kínaiak külföldön dolgoznak a kínai projektekben. A beruházások maguk után vonzzák a munkavállalók, vállalkozók és az őket követő családtagok beáramlását az adott térségbe. Az *Új Selyemút kezdeményezés* előzményeként megfigyelhető, hogy 1999-től zajlik a nyugatra való nyitás Kínában. A befektetések révén leginkább Han kínaiak áramlottak ki az országból. A Selyemút menti országokban kiépítendő infrastruktúra óhatatlanul növekedő befektetéseket és ezzel összhangban emelkedő migrációt eredményez Kínából Európa irányába. A kínai migráció hatással van a Selyemút menti államok társadalmi és gazdasági életére, és hatással volt a járvány elterjedésére is.²¹

2013	2014	2015	2016	2017	összesen
205 066	228 617	111 706	117 465	94 817	757 671

1. adatsor: Kínai bevándorlók Kazahsztánban

	2013	2014	2015	2016	2017	összesen
Kazahsztán	4 290	11 860	13 733	12 699	9 087	51 669
Kirgizisztán	7 280	8 721	9 522	9 318	11 593	46 434
Tádzsikisztán	3 727	5 086	5 000	6 500	6 645	26 958

2. adatsor: Kínai munkavállalók Kazahsztánban, Kirgizisztánban és Tádzsikisztánban

A Kínából érkező migráció a 2000-es évek közepe óta a gazdasági együttműködés fejlődésével egyenes arányban növekszik. A növekvő kínai tőkével párhuzamosan növekedett a migráció Kínából. Kazahsztánba évente százazres nagyságrendben érkeztek kínaiak a 2000 - es évek közepétől, amelynek aránya így is elmarad a szomszédos Kirgizisztán, Üzbegisztán, Ukrajnába vagy Oroszországba vándorló kínaiakétól. Kirgizisztánban, 2017-ben 14 768 munkavállalási engedélyt adtak ki kínai szakemberek számára. Ugyanebben az évben 19 749 kínai állampolgár kapott tartózkodási engedélyt Üzbegisztánban.²²

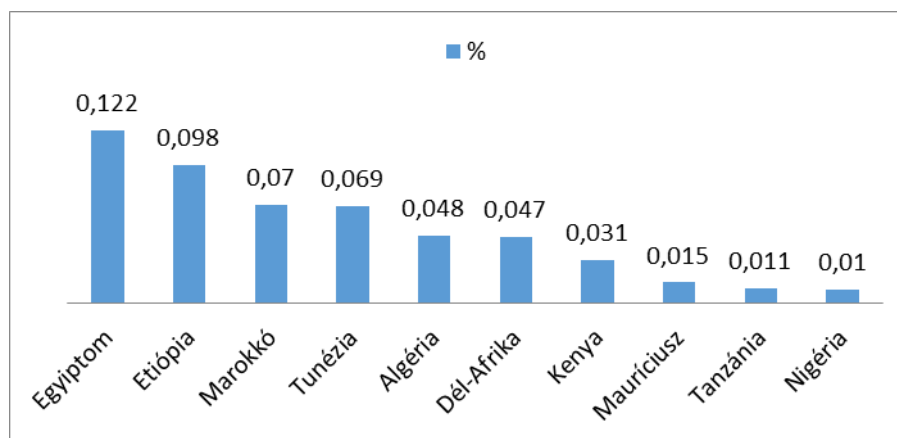
²⁰Jia Fu: Moving towards a Bright Future: Chinese Students in the EU, 2019., <http://www.eias.org/wp-content/uploads/2016/03/Jia-EU-Asia-at-a-glance-Final.pdf> (letöltés: 2020.04.20.)

²¹Muttarak, Raya (2017) : Potential implications of China's 'One Belt, One Road' strategies on Chinese international migration, Vienna Institute of Demography Working Papers, No. 05/2017, Austrian Academy of Sciences (ÖAW), Vienna Institute of Demography (VID), Bécs, https://www.econstor.eu/bitstream/10419/175537/1/WP2017_05.pdf (letöltés: 2020.04.20.)

²²Yelena Sadovskaya: China's "Belt and Road" Initiative and Its Impact on Migration Flows and Policies in Central Asia, 2019., <https://www.pragueprocess.eu/en/migration-observatory/publications/document?id=150> (letöltés: 2020.04.20.)

7. Kínai migráció Afrikába

A Kínai Népköztársaság 1949. évi megalapítását követő három évtizedben az állami beruházások külföldi végrehajtása során szorosan kontrolált migráció volt megfigyelhető. Az Afrikába küldött 150 ezer kínai nagy része a projektek végrehajtása után visszatért hazájába. Az 1978-as gazdasági reformot követően nyitottabb migrációs politika jellemezte a kínai vezetést. A magasan képzett kutatók és egyetemisták mellett az alsóbb néprétegek nem ritkán illegális migrációja is megfigyelhető volt Amerikába és Európába. A befektetések iránti igény vonzotta a kínaiak migrációját Ázsia egyéb államaiba, Latin-Amerikába és Afrikába is. 2015-re a külföldön élő kínaiak száma 4 millióról 9,5 millióra emelkedett. A legnagyobb emelkedés a kínaiak számában Nyugat-Ázsiában (524 %), Kelet-Afrikában (297 %) és Dél-Afrikában (126 %) figyelhető meg. Nagy emelkedés figyelhető meg Dél-Európában (781 %), Új-Zélandon (420 %) és az Amerikai Egyesült Államokban (198 %). A magasan képzett kínaiak a fejlett országokba való utazást preferálták.²³



4. ábra: Kockázat import rangsor (Afrika)

A kockázat import modell részben megerősíti a COVID-19 visszaigazolt adatait, mely szerint Afrikában a legtöbb megbetegedés Dél-Afrikában (4 220 fő) van. Magas a járvány betegeinek száma, Egyiptomban (4 092 fő), Marokkóban (3 889 fő), Algériában (3 127 fő), Tunéziában (922 fő), Nigériában (1095 fő), Mauritiuson (331 fő), Tanzániában (299 fő) és Etiópiában (122 fő) is.²⁴ A következő gócpont Afrikában alakulhat ki az ott uralkodó közegészségügyi, gazdasági és politikai állapotok miatt. A globális járványhelyzet rendkívüli pusztítást okozhat a törékeny biztonsági helyzetű államokban, valamint széles körű zavargásokat válthat ki és súlyosan érintheti a nemzetközi válságkezelési rendszereket. Itt tehát egy újabb elem azonosítható, amely már nemzetközi szinten is érinti a védelmi és biztonsági rendszereket a válságkezelés és a válságövezetek révén. E tekintetben fontos mérlegelni nemzeti szinten is, hogy az ilyen jellegű krízisekre való felkészülés minden szegmense a segélyezéstől, a nemzetközi rendőri missziókon át az esetleges katonai műveletekben való részvételig kiegészítésre kerüljön szükség esetén olyan új elemekkel,

²³ Kevin Latham: Chinese Immigration into the EU: New trends, dynamics and implications, in: Europe China Research and Advice Network (ECRAN), 2013., https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Asia/0313ecran_lathamwu.pdf (letöltés: 2020.04.20.)

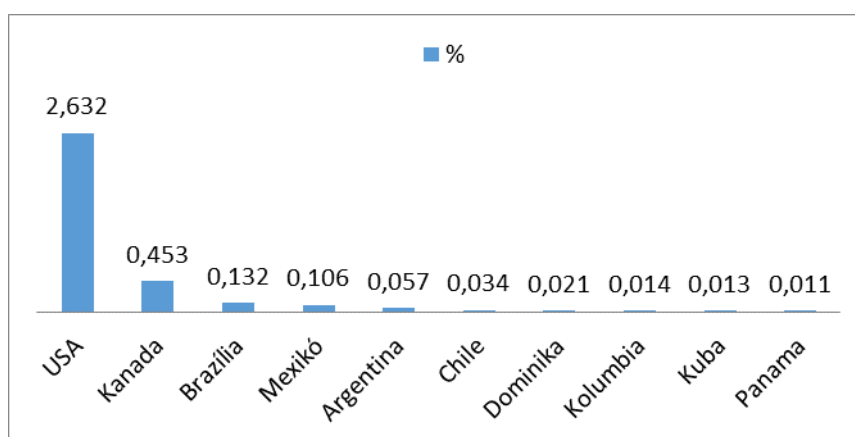
²⁴ Forrás: COVID-19 Dashboard: Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at John Hopkins University (JHU), 2020., (letöltés: 2020.04.25.) <https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6>

amelyek kifejezetten a járványos jellegű körülményekre reagálnak. Ez nem csak kiképzési, felkészítési, hanem jogi jellegű előkészítést is igényel. Emellett az is kiemelendő, hogy a járvány esetlegesen drasztikus afrikai hatása várhatóan további jelentős válságok, biztonsági fenyegetések melegágyává fog tenni egyes térségeket, valamint kapcsolódni fog az afrikai irányból is erősödő illegális migrációval, ami az európai határvédelmi műveletek és tevékenységek szempontjából is jelentős következmény lehet. Egy afrikai berobbanás tehát az ottani törekény államiságból fakadó esetleges válságokon túl fokozott veszélyt jelenthet Európa biztonságára is az illegális migrációval való kapcsolódás révén. Megbecsülni is nehéz, hogy milyen módon érinti majd a járvány a gazdasági, társadalmi és politikai rendszereket.²⁵ Az azonban biztos, hogy ezekre a hatásokra készülni kell, aminek egy szegmense lehet a határőrizet és határvédelem, illetve a migrációkezelés intézményeinek, képességeinek és szabályainak további fejlesztése mind a polgári, mind a rendészeti, mind pedig a katonai dimenziókban.

8. A kínai *Új Selyemút* kezdeményezés hatása a migrációra

Kína *Új Selyemút* kezdeményezését 2013. szeptember 7-én Hszi Csin-Ping elnök hirdette meg, mely a Kínai Kommunista Párt 2013 novemberében elfogadott, 2020-ig érvényes reformtervébe is bekerült.²⁶

Az *Új Selyemút* kezdeményezés a gyakorlatban infrastrukturális, kereskedelmi, gazdasági, pénzügyi, geopolitikai és kulturális célokat kitűző terv. Az *Új Selyemút* célja, hogy a kínai áruk gyorsabban jussanak el Európába Közép-Ázsián keresztül. Valószínűleg az infrastrukturális fejlesztés hozzájárulhatott ahhoz, hogy a járvány ilyen mértékben el tudott terjedni az egész világban. Kína bekapcsolódása a globális gazdaságba elősegítette a járvány hatékony terjedését, világjárvánnyá alakulását. A kínai gazdaság az 1970-es évek gazdasági reformjai után gyors növekedésnek indult, melyben fontos szerepe volt a külföldi tőke beáramlásának. Az *Új Selyemút* kezdeményezés az Egyesült Államok politikai és gazdasági befolyását igyekszik visszaszorítani az abban részt vevő államokban.



5. ábra: Kockázat import rangsor (Amerika)

²⁵ Forrás: Crisis Group, 2020., <https://www.crisisgroup.org/global/sb4-covid-19-and-conflict-seven-trends-watch> (letöltés: 2020.04.25.)

²⁶ Komjáthy Dénes: Kína *Új Selyemút* kezdeményezésének bemutatása és nemzetközi értelmezései, https://www.researchgate.net/profile/Janos_Kocsis/publication/323165472_Kina_Uj_Selyemut_kezdemenyezese_nek_bemutatasa_es_nemzetkozi_ertelmezesei/links/5a97dd7445851535bcd4b45/Kina-Uj-Selyemut-kezdemenyezesenek-bemutatasa-es-nemzetkoezi-ertelmezesei.pdf?origin=publication_detail (letöltés: 2020.04.20.)

Az Egyesült Államok kimagasló fertőzési aránya (906 551 fő) levezethető a kockázat import rangsorban betöltött első helyéből az Amerikai Kontinensen. A fertőzésben leginkább érintett légikikötők Los Angelesben, Atlantában, Dallasban, Chicagóban és New Yorkban helyezkednek el. A repülőterekről terjedhetett el a vírus Amerikában. A Kontinens egyéb országai nem voltak kitéve olyan fokú fertőzésnek, mint az USA. Brazíliában (54 043 fő) regisztrálták a legtöbb fertőzöttet az Egyesült Államokat követően. Kanadában (44 087 fő), Chilében (12 306 fő), Mexikóban (12 872 fő), Panamában (5 338 fő), a Dominikai Köztársaságban (5 749 fő), Kolumbiában (4 881 fő), Argentínában (3 607 fő) és Kubában (1285 fő) is számos fertőzést regisztráltak.²⁷

Az export vezérelt gazdasági növekedés hatására Kínában jelentős területi különbségek jöttek létre, mely révén a gazdaság motorja a keleti tengerpartra összpontosult. A vasútépítés koncepciója ezt a gazdasági súlyt volt hivatott kiegyenlíteni úgy, hogy a közép-ázsiai államok egyre jobb feltételek között legyenek összekapcsolva a kínai gazdasággal. A keleti tengerparti gazdasági monopólium az országon belül ellensúlyozhatóvá vált a szárazföldön történő gazdasági kereskedelmi útvonalak kialakításával. Azonban a közlekedési infrastruktúra Kínán belüli fejlesztése hozzájárulhatott a járvány gyors terjedésének Kínán belül majd a térség országaiban. A 2008-as gazdasági válságot követően Kína hitelprogramok, az építőipar és a közlekedési infrastruktúra fejlesztése révén túlpörgette saját gazdaságát. A világ nagysebességű vasút vonalainak 80% a Kínában található, mely a járvány gyors elterjedéséhez járulhatott hozzá.

Az infrastrukturális beruházások révén a kínai munkásoknak különféle szolgáltatásokat telepítenek az adott országba, ahol később megjelenik a családjuk és egy öngerjesztő folyamat révén egyre több kínai vándorol be a térség országaiba, így könnyítve meg a járvány terjedésének útját. A fejlesztésekhez kínai hitelt biztosítanak, amiért cserébe kínai alapanyagot és kínai vállalkozókat kell igénybe venni a projektek megvalósításához. A kínai beruházások külföldön rendkívüli sikereket értek el, mivel egy komplex finanszírozási csomagot nyújtanak a különböző országokban, melynek következtében más hitelek nem szükséges felvenni. Az Ázsiai Infrastruktúra Befektetési Bank legnagyobb beruházásai 2017-ig az alábbi országokban valósultak meg: Tádzsikisztán, Banglades, Pakisztán, Indonézia, Mianmar, Omán, Azerbajdzsán, Indonézia, India, Georgia, Egyiptom és Fülöp-szigetek.²⁸

Az *Új Selyemút kezdeményezésben* 72 állam vesz részt, melyek mellett feltüntettem a 2020.04.25. napi COVID-19 fertőzésszám állását is: Kína (83 901), Mongólia (37), Kambodzsa (122), Indonézia (8 607), Laosz (19), Malajzia (5 742), Mianmar (144), Fülöp-szigetek (7 294), Szingapúr (12 693), Thaiföld (2 907), Kelet-Timor (24), Vietnám (270), Afganisztán (1463), Banglades (4 998), Bhután (7), India (24 942), Maldív-szigetek (137), Nepál (49), Pakisztán (12 227), Srí Lanka (440), Kazahsztán (2 564), Kirgizisztán (665), Tádzsikisztán (0), Türkmenisztán (0), Üzbegisztán (1836), Bahrein (2 588), Egyiptom (4 092), Irán (89 328), Irak (1708), Izrael (15 148), Jordánia (444), Kuvait (2 892), Libanon

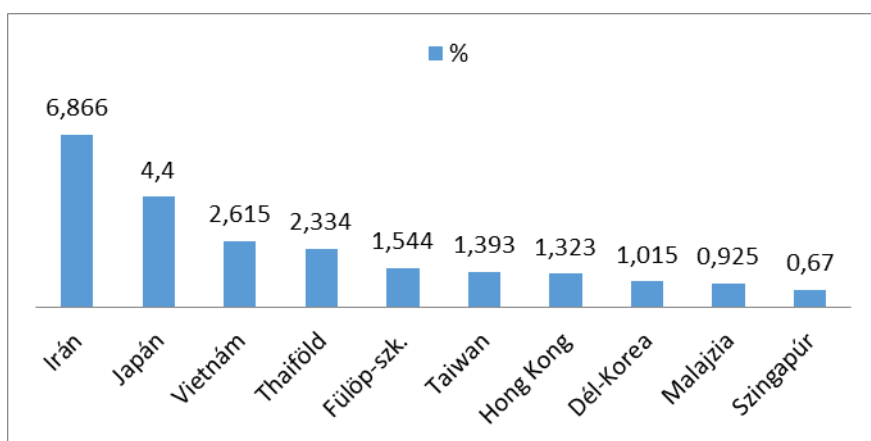
²⁷ Forrás: COVID-19 Dashboard: Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at John Hopkins University (JHU), 2020., (letöltés: 2020.04.25.)

<https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6>

²⁸ Bucsky Péter: Az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés közlekedési infrastruktúra-fejlesztései a gyakorlatban, https://www.researchgate.net/profile/Peter_Bucsky2/publication/327836991_Az_Egy_ovezet_egy_ut_kezdemenyezes_kozlekedesi_infrastruktura_fejlesztesei_a_gyakorlatban/links/5c8960da92851c1df93ff3c8/Az-Egy-ovezet-egy-ut-kezdemenyezes-kozelekedesi-infrastruktura-fejlesztesei-a-gyakorlatban.pdf?origin=publication_detail (letöltés: 2020.04.20.)

(704), Omán (1905), Katar (9 358), Szaúd-Arábia (16 299), Palesztin-területek (340), Szíria (42), Egyesült Arab Emírátsok (9 281), Jemen (1), Albánia (712), Örményország (1677), Azerbajdzsán (1617), Fehéroroszország (9 590), Bosznia-Hercegovina (1486), Bulgária (1234), Horvátország (2 016), Csehország (7 273), Észtország (1635), Georgia (456), Magyarország (2 443), Lettország (804), Litvánia (1426), Észak-Macedónia (1367), Moldova (3 110), Montenegró (319), Lengyelország (11 067), Románia (10 635), Oroszország (74 588), Szerbia (6 630), Szlovákia (1373), Szlovénia (1388), Törökország (104 912) és Ukrajna (8 125).

Az ún. *XXI. századi Tengeri Selyemút* országai: Etiópia (122), Kenya (343), Marokkó (3889), Új-Zéland (1461), Panama (5 338), Koreai Köztársaság (10 718) és Dél-Afrika (4220).²⁹



6. ábra: Kockázat import rangsor (Ázsia)

Ázsiában Irán (89 328 fő) megelőzte Kínát (83 901 fő) a fertőzések számát tekintve. Japánban (12 829 fő), Dél-Koreában (10 718 fő), Szingapúrban (12 693 fő), a Fülöp-szigeteken (7 294 fő), Malajziában (5 742 fő), Thaiföldön (2 907 fő), Tajvanon (429 fő) és Vietnámban (270 fő) is jelentős számban betegedtek meg a COVID-19 járványban.³⁰

Az *Új Selyemút kezdeményezésében* kínai befektetések és a kínai gazdasági társaságok terjeszkedése révén a kínai migráció növekedése figyelhető meg, mely növelheti annak az esélyét, hogy a járvány egy lehetséges következő hulláma gyorsabban terjedhessen el. A kezdeményezés során az alábbi hat gazdasági folyosót kívánják létrehozni:

1; Új Eurázsiai Földhíd, melymagában foglalja az Európába tartó vasútvonalat Kazahsztánon, Oroszországon, Fehéroroszországban, valamint Lengyelországon keresztül.

2; Kína - Mongólia - Oroszország gazdasági folyosó.

3; Kína, Közép-Ázsia, Nyugat-Ázsia gazdasági folyosó, mely összeköti Kazahsztánt, Kirgizisztánt, Tádzsikisztánt, Üzbegisztánt, Türkmenisztánt, Iránt és Törökországot.

4; Kína- Indokínai-félsziget gazdasági folyosó, melyhez Vietnám, Thaiföld, Laosz, Kambodzsa, Mianmar és Malajzia tartozik.

5; A kínai-pakisztáni gazdasági folyosó a tengerre történő kijutást biztosítja.

²⁹Stephan Barisitz - Alice Radzyner: The New Silk Road: Implications for Europe, in: The European Money and Finance Forum (SUEFF), Policy Note, 2018.,

https://www.suerf.org/docx/f_b5f1e8fb36cd7fbeb7988e8639ac79e9_2067_suerf.pdf (letöltés: 2020.04.20.)

³⁰ Forrás: COVID-19 Dashboard: Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at John Hopkins University (JHU), 2020., (letöltés: 2020.04.25.)

<https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6>

6; A kínai - bangladesi – indiai - mianmari gazdasági folyosó az India és Kína közti kapcsolatokban játszik fontos szerepet.

2017-ig a legnagyobb befektetéseket Kína az alábbi országokban valósította meg: Egyesült Arab Emírátsok, Szaúd-Arábia, Malajzia, Kazahsztán, India, Fülöp-szigetek, Indonézia, Törökország, Vietnám, Banglades, Egyiptom, Kenya, Srí Lanka, Kambodzsa, Etiópia, Pakisztán, Irak, Irán, Laosz és Oroszország. Emellett Türkmenisztánban és Üzbegisztánban is magas volt a kínai befektetések aránya. Emellett 2017-ig Kína az alábbi országokba exportált a legtöbbet: Dél-Korea, Szingapúr, Oroszország, India, Malajzia, Vietnám, Indonézia, Egyesült Arab Emírátsok, Thaiföld, Fülöp-szigetek, Szaúd-Arábia, Törökország, Dél-Afrika, Irán, Pakisztán, Lengyelország, Banglades, Kazahsztán, Egyiptom, Magyarország, Izrael, Mianmar és Csehország.³¹

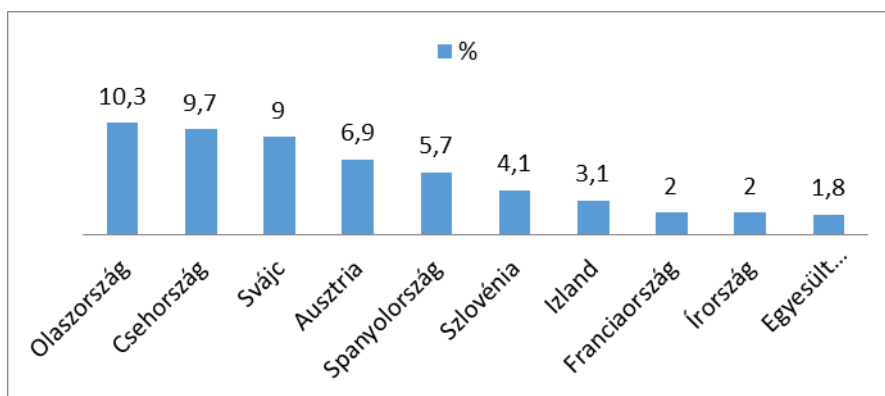
Az *Új Selyemút kezdeményezés* Kínát az Afrikával és Európával való szorosabb összeköttetés révén a vasúti, közúti, vízi és légiközlekedés fejlesztésére koncentrál. Kína gazdasági fejlődésének egyik kulcsa a globális piacra történő exportjának a növelése, ami együtt jár a határokon átvéelő szabad kereskedelem egyre növekvő mértékének a támogatásával. Az elmúlt években Kína közvetlen vasúti összeköttetést épített ki Lengyelország és Oroszországon keresztül a Rajna mentén fekvő Duisburgig. A vasúti összeköttetés 2014-től vált rendszeressé, 2016 november elején Rigába is megérkezett az első olyan tehervonat, amely Kínából indult ki. 2017 januárjában pedig 18 napi út után Londonba is befutott az első közvetlen kínai vasúti teherszállítmány, amely Kazahsztánon, Oroszországon, Fehéroroszországon, Lengyelországon, Németországon, Belgiumon és Franciaországon keresztül tette meg az utat. Így összesen már 15 európai nagyvárossal van közvetlen vasúti kapcsolata Kínának.³² A szárazföldi összeköttetés révén a járvány még hatékonyabban tud terjedni az *Új Selyemút kezdeményezés* révén létrehozandó útvonalak mentén, mely előre vetítheti a járvány *második hullámának* kitörése esetén annak hatékonyabb terjedését.

9. Illegális kínai migráció Európában

Az Európa légikikötőiben az elmúlt két évben kínai állampolgárok által elkövetett okmányokkal való visszaélések felfedése segíthet annak feltárásában, hogy melyek a legkedveltebb úti célok a kínaiak számára az illegális migráció tekintetében. Hosszabb távú következtetéseket vonhatóak le az adatokból, mivel az illegális útvonalakat a már ott élő kínaiak tarthatják fenn a Kínából érkező migránsok az adott célországba való eljuttatására. Az útvonalak arra világítanak rá, hogy a COVID-19 mely légikikötőkben terjedhetett el a leginkább a kínaiak utazása révén. Emellett ezeket a trendeket rendészeti, nemzetbiztonsági, illetve a jelenlegi krízishez hasonló esetekre – és ezeken belül a katonai közreműködésre – készülve katonai vonatkozásból is érdemes lehet értékelni az állomány felkészítése, a feladatellátás és végső soron a jogi keretek jövőbeni fejlesztései kapcsán is.

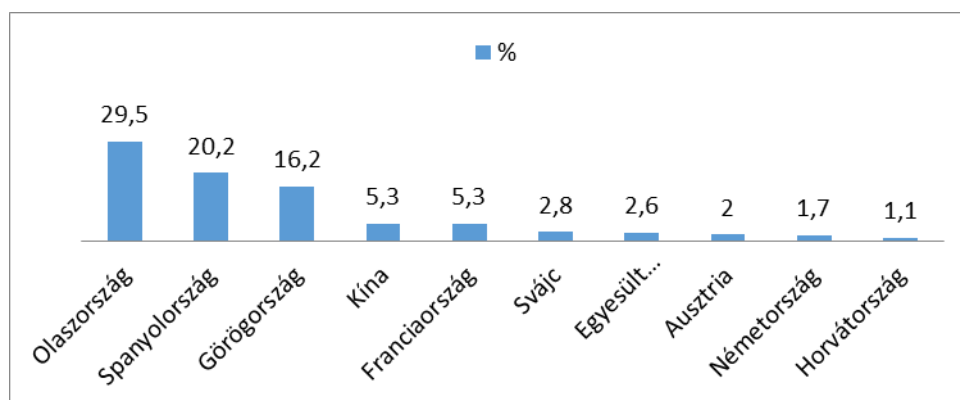
³¹ Forrás: OECD, China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, 2018., <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape.pdf> (letöltés: 2020.04.20.)

³² Engelberth István – Sági Judit: Az Új selyemút kezdeményezés szerepe, céljai, 2017., https://kki.hu/assets/upload/05_Engelberth-Sagi.pdf (letöltés: 2020.04.20.)



7. ábra: Okmányokkal való visszaélési kísérleten ért kínaiak aránya (2018-2019)

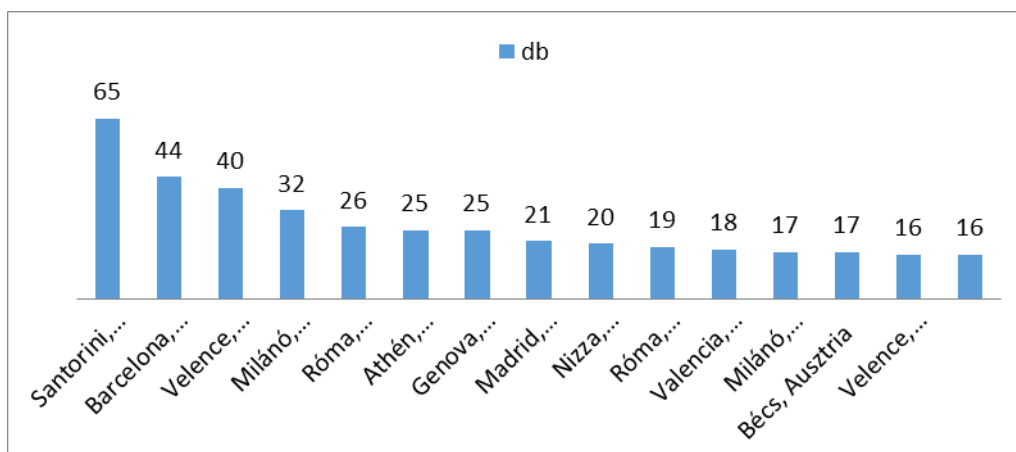
A holland rendőrség összeállítása³³ alapján a kínaiak mindössze a 9. helyet foglalják el az európai légikikötőkben legtöbb, okmánnyal való visszaélést elkövető külföldiek között. Az első helyet az albánok (16,2 %) foglalják el, őket követik a szírek (10,8 %), törökök (9,3 %), irániak (8,2 %), irakiak (5,4 %), marokkóiak (3,8 %), ukránok (3,7 %) és az afgánok (3,5 %). A kínaiak (2,6 %) aránya az elmúlt években hullámzóan alakult. Amíg 2014-ben az összes elkövető 1,7 %-át tették ki, addig 2015-ben 3,8 %-ot, 2016-ban 3,1 %-ot, 2017-ben a 2,7 %-ot és 2019-ben az 1,9 %-ot érték el a feltárt visszaélési kísérletek során. Fentiekből kitűnik, hogy a kínaiak nem tekinthetők kiemelten kockázatos migrációs profilú utasoknak a repülőtereken, ám ennek lehet egy olyan aspektusa is, hogy annyira bejáratott csatornákat használnak, hogy az esetükben rendkívül kevés okmánnyal való visszaélési kísérlet kerül feltárássra.



8. ábra: Kiindulási országok, ahonnan a kínaiak megkíséreltek utazni hamisított okmányokkal

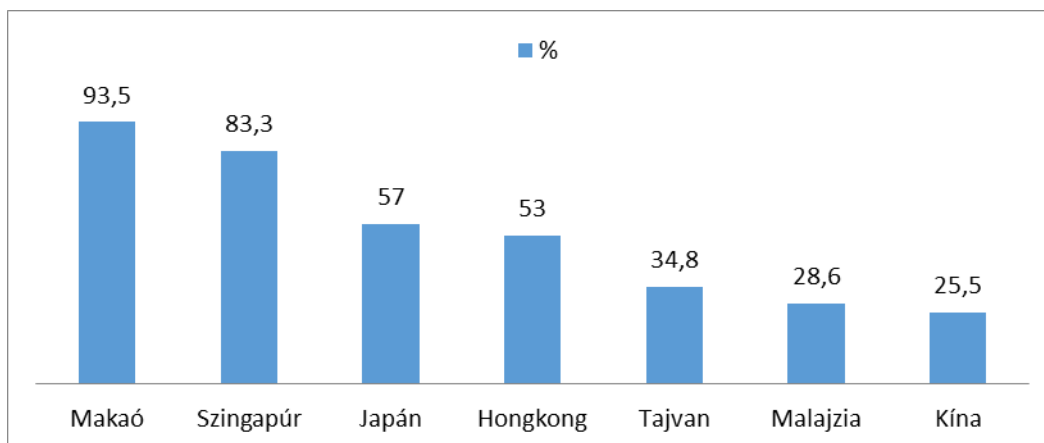
A kínai állampolgárok legnagyobb arányban az alábbi okmányokkal kísérelnek meg visszaéléseket: útlevelek (90,6 %), személyazonosító igazolványok (6,7 %) és tartózkodási engedélyek (2,7 %). A leggyakoribb visszaélési elkövetési magatartások (modus operandi) a személycsere (10,3 %), a hamisított okmány (41,8 %) használata és az adatoldal cseréje (8,7 %). A kínaiak többsége illegális úton érkezik Európába olyan módon, hogy a határőrség nem tudja megtalálni őket az ellenőrzések során. Ezt követően hamis okmányokkal látják el őket a feltehetően kínai állampolgárságú embercsempészek. Valószínűleg a repülőterek tranzit zónáiban változtatnak személyazonosságot, amikor az embercsempész ellátja őket új, hamis okmányaikkal, melyekkel sikeresen kilépést tudnak végrehajtani az adott országban. A legtöbb kínait a Schengeni zóna területéről való kilépési kísérlet során fogták el a légikikötőknél. A kínaiak többségét (46,5 %) az Egyesült Királyságba való utazási kísérlet során fogják el.

³³ Forrás: Royal Netherlands Marechaussee: Identity fraud and documents centre of expertise (ECID), Chinese on the move (2018-2019), Lengyelország, Varsó, 2019.



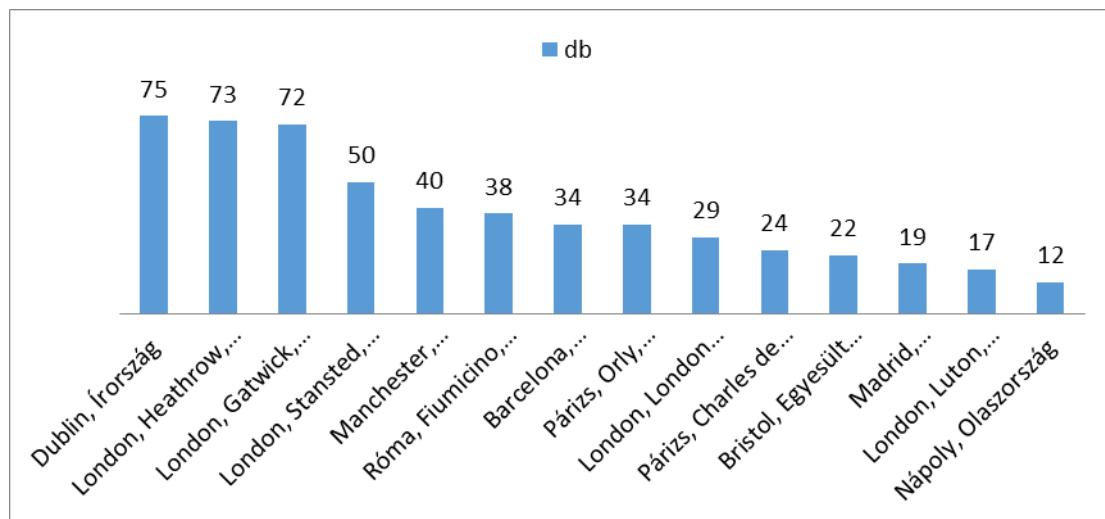
9. ábra: Kiindulási légikikötők, ahonnan a kínaiak megkíséreltek utazni hamisított okmányokkal

A legtöbb kínai (33 %) Olaszországból próbált meg kilépést megkísérelni hamis okmányokkal. Egyes kutatókban felmerült az is, hogy az olasz ruhaiparban bekövetkező gazdasági visszaesés miatt próbálnak meg a kínaiak főként az Egyesült Királyságba utazni. Ebből arra következtethetünk, hogy a Kína és Európa közti illegális útvonalak nagy része feltáratlan, és Európában tisztázatlan számú kínai élhet illegális háttérrel. A járvány kitörése után a határok lezárásáig valószínűleg folyamatos volt az illegális kínai migránsok áramlása az EU tagállamok között.



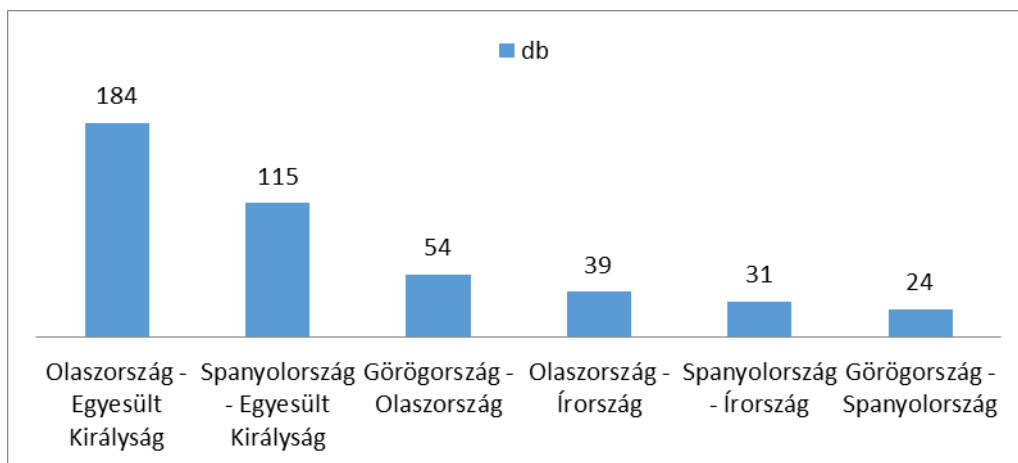
10. ábra: A távol-keleti útvelekkel elkövetett visszaélési kísérletek – modus operandi

2019 során a kínaiak előszeretettel használták az alábbi távol-keleti országok által kiállított úti okmányokat: Szingapúr, Malajzia, Tajvan, Dél-Korea, Japán, Hongkong és Makaó. Habár a legtöbb visszaélést útvelekkel követték el, addig sokkal olcsóbb lenne személyazonosító igazolványt vagy tartózkodási engedélyt hamisítaniuk a kínai migránsok részére. Rendkívül alacsony a kínai személycserék felfedése, ami jelentheti azt, hogy egy kínai impostsort nehezebben fűlelnek le az európai hatóságok, mint más külföldit. A kevés személycsere során, amit feltártak, a kínaiak dél-koreai és tajvani úti okmányokat használtak.



11. ábra: Célállomások, ahová a kínaiak megkísérelnek eljutni hamisított okmányokkal

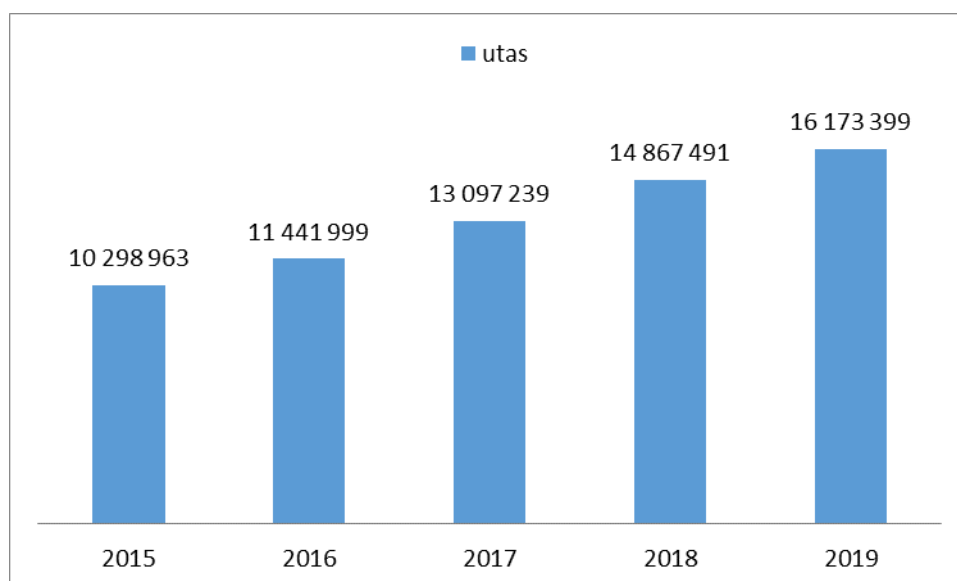
A legtöbb illegális migrációs kísérlet kínai közép-amerikai úti célokat megjelölve tranzitált volna Londonban vagy Dublinban. Emellett magas számban fordulnak elő még Olaszország, Spanyolország és Franciaország repülőterein.



12. ábra: Útvonalak, melyekena kínaiak megkísérelnek utazni hamisított okmányokkal

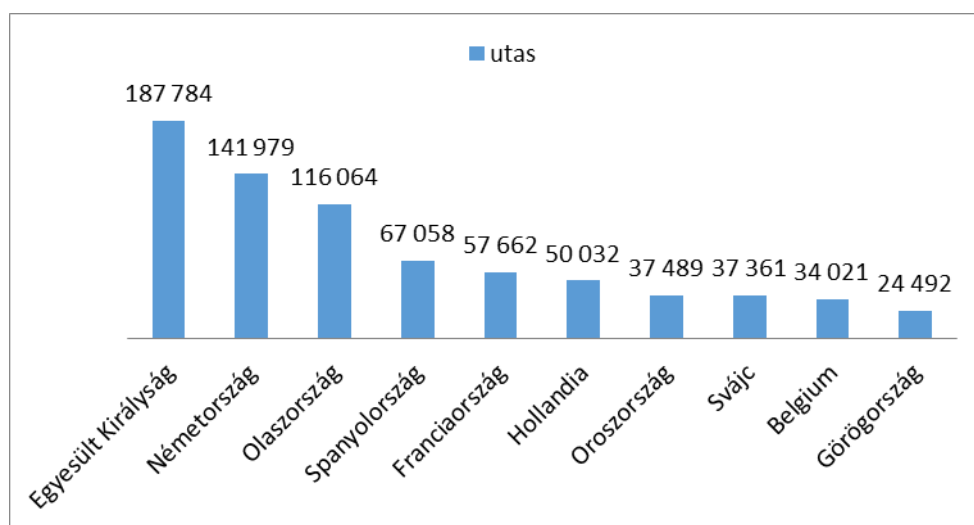
A legfrekvenciáltabb útvonalnak az olasz tekinthető a kínai illegális migránsok körében, akik leginkább az Egyesült Királyságba próbálnak meg bejutni. A járvány szempontjából hasznosnak tartottuk áttekinteni az illegális migránsok által használt legfőbb útvonalakat, mert abból következtethetünk arra, hogy a legálisan érkező kínaiak milyen légi útvonalakat használhattak, ahol a járványt leginkább elterjeszthették. Az olasz mellett a spanyol és a görög útvonal volt a legelterjedtebb az illegális migránsok között.

10. COVID-19 Magyarországon



13. ábra: A Budapest Airport utasforgalma 2015-2019 között

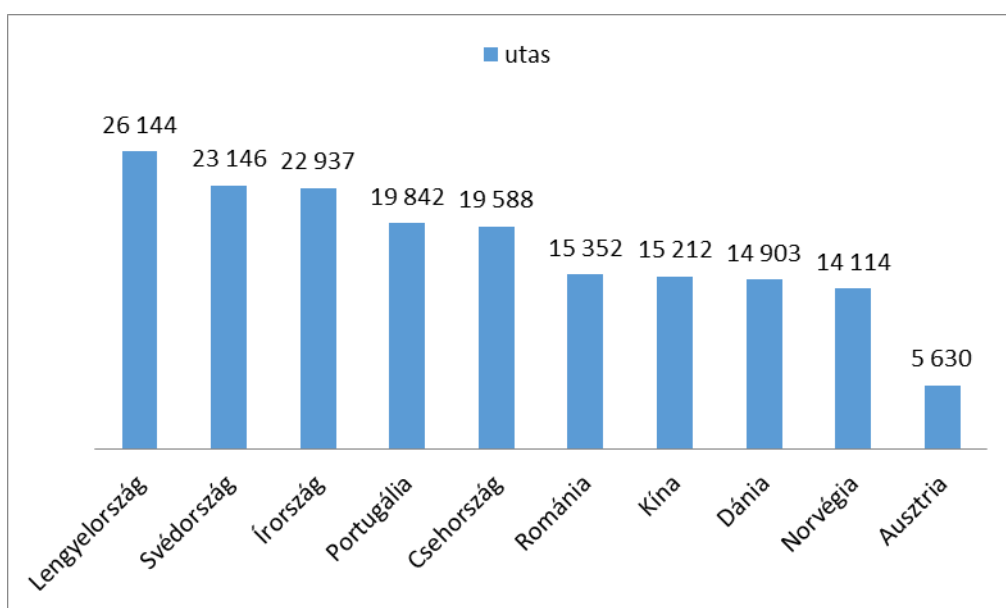
A Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér Intenzíven bővült, a főként turizmusra építő Budapest Airport utasforgalma az elmúlt években, mely 2019 során elérte a 16 173 399 főt, mely az előző évi (14 867 491 fő) forgalom 108 %-a.³⁴



14. ábra: A Magyarországról/ra utazók száma 2020 januárjában(összes 753 942 fő)

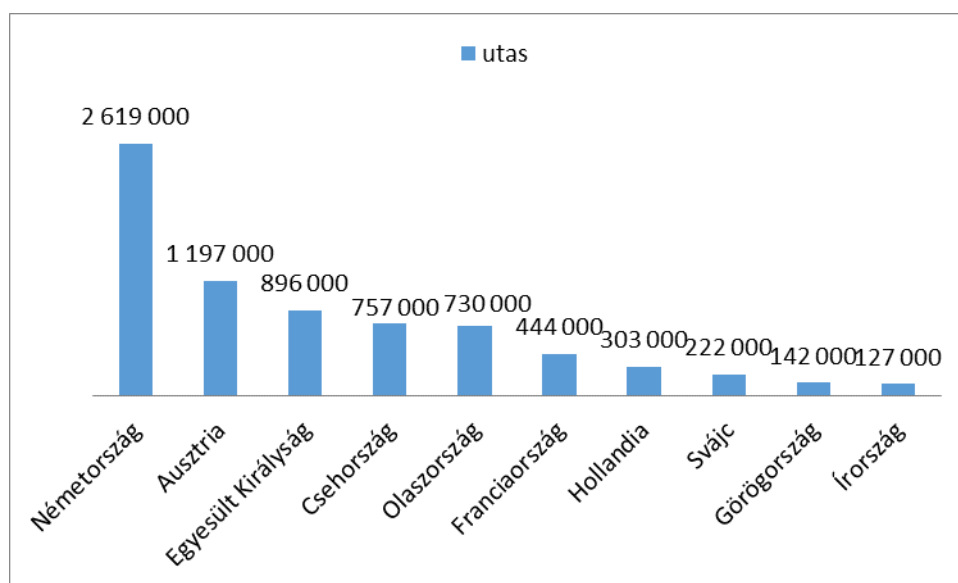
2020 januárjában az összes ferihegyi utasforgalom (1 169 030) 65 %-a a magas kockázat import százalékkal rendelkező államokból valósult meg.

³⁴ Forrás: Budapest Airport, Forgalmi statisztikák 2020, https://www.bud.hu/budapest_airport/letoltheto_dokumentumok/statisztikak/forgalmi_jelentesek (letöltés: 2020.04.20.)



15. ábra: A Magyarországról/ra utazók száma 2020 januárjában(összes 176 868 fő)

Ugyanebben az időben a szintén magas kockázati profilú országok az összes utas mindössze 15 %-át tették ki.



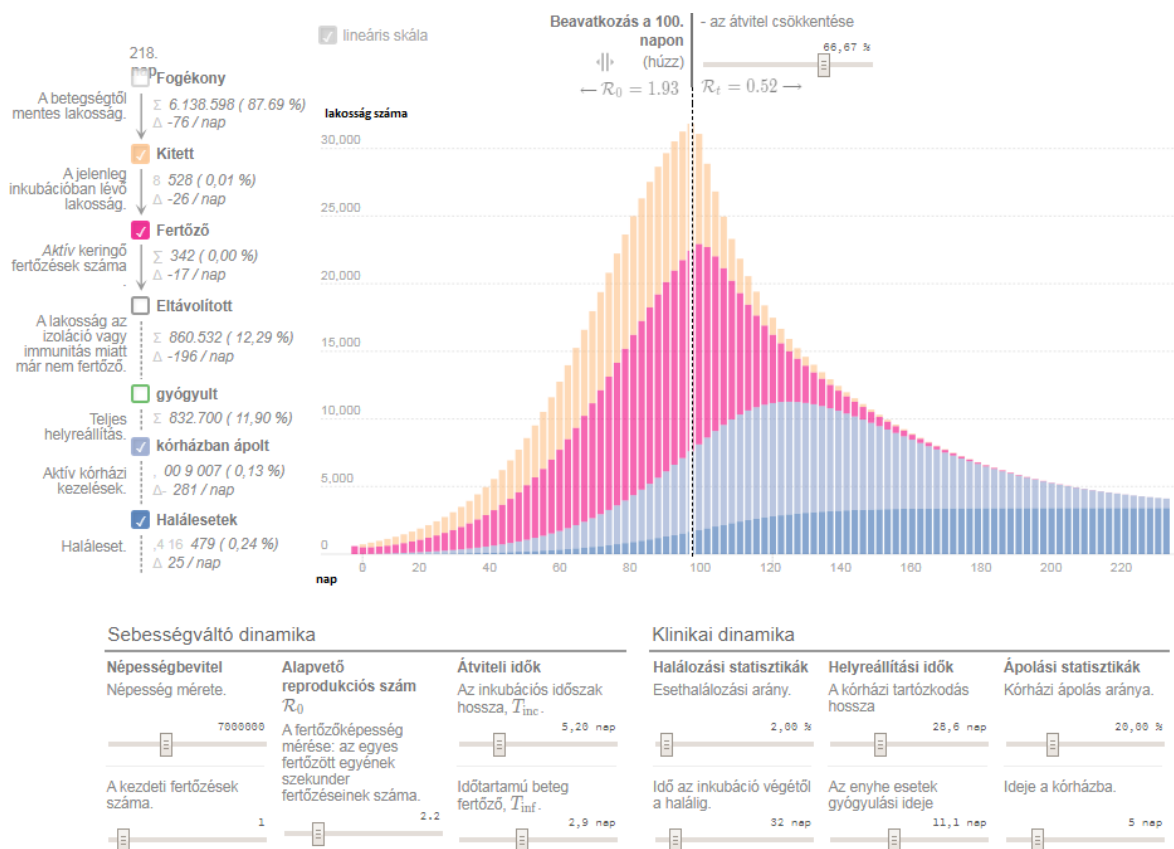
16. ábra: Magyarországra tett beutazások száma a főbb küldő országok szerint, 2019. IV. negyedév

A KSH adatai alapján 2019. IV. negyedév számai alapján összesen 7 437 000 külföldi látogatott el Magyarországra. Ha a trend fennmaradt, akkor 2020 márciusáig több millió olyan külföldi látogatott el Magyarországra, akik magas kockázat import százalékkal rendelkező országból érkeztek.³⁵

A legvalószínűbb az, hogy a koronavírus vagy később érte el hazánkat, mert kevésbé kapcsolódik be a világ vérkeringésébe, vagy már jelen van, ám a tesztelésre fordítható erőforrások híján nem tudjuk, milyen mértékben terjedt el a járvány Magyarországon. Az egészségügyi rendszerünkre valaha is nehezedő legnagyobb nyomás előtt állunk. Az USA-ban és az Egyesült Királyságban megfigyelhető intézkedéshiány következményeit jól ismerjük. Szingapúrban, Dél-Koreában, Tajvanon olyan intézkedéseket hoztak, melyek révén növekedési fázisban is megállították a vírust. Valószínűleg elérkezik az az idő, amikor a megbetegedések

³⁵ Forrás: Központi Statisztikai Hivatal, Nemzetközi utazások, 2019. IV. negyedév, <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/nku/20194/index.html> (letöltés: 2020.04.21.)

száma olyan magas lesz, hogy kénytelenek leszünk nagyon drámai intézkedésre, melyet a szakirodalom *baltának* nevez, amellyel a koronavírust, néhány hét alatt képesek vagyunk megfékezni. Addig szükséges korlátozó intézkedéseket fenntartanunk, amíg ki nem fejlesztik a védőoltást. A balta és az oltás vagy egyéb hatékony gyógymód közötti többhónapos időszakot táncnak nevezzük, hiszen ekkor az intézkedések nem lesznek mindig szigorúak. Bizonyos területeken újabb fertőzésnek leszünk tanúi, máshol hosszú időn át fertőzésmentes időszak lesz megfigyelhető.³⁶



17. ábra: Epidemiológiai kalkulátor a magyarországi COVID-19 járványról³⁷

Magyarországon 2020.03.04. napján jelent meg a COVID-19 járvány. 2020.04.25-én 2 443 fő a fertőzöttek, 458 fő a gyógyultak, 262 fő az elhunytak, 10 942 fő a hatósági házi karanténban lévők száma, valamint 60 801 mintavétel került levételre. A járványügyi helyzetben nagyon sok az ismeretlen tényező, mely hatással lehet a járvány alakulására.

Véleményem szerint Magyarországon a COVID-19 járvány berobbanása várható, mellyel kapcsolatosan óvatos becsléseimet a kockázat import elemzését alkalmazva vontam le epidemiológiai kalkulátor segítségével:

1, A járványügyi görbe kezdő napjának a kijárási korlátozások életbe lépését tekintem az ábrán, így annak kezdési időpontja: 2020.03.28. Véleményem szerint a görbe ellaposításához a *baltával* történő beavatkozásnak - vagyis a totális kijárási tilalom bevezetésének - 2020.07.10. napján kellene bekövetkeznie ahhoz, hogy a járvány tetőzésének napja után megállíthatóvá váljon a fertőzések exponenciális növekedése.

³⁶Tomas Pueyo: Koronavírus: a balta meg a tánc, 2020., <https://medium.com/tomas-pueyo/koronav%C3%ADrus-a-balta-meg-a-t%C3%A1nc-400cdf3b254> (letöltés: 2020.04.20.)

³⁷ Forrás: Epidemic Calculator, <http://gabgoh.github.io/COVID/index.html> (letöltés: 2020.04.25.)

2, A *balta* beavatkozásáig folyamatosan - májustól ugrásszerűen – növekedhet majd a fertőzöttek száma, mely a járvány tetőpontján felkúszhat egészen 24 000 föig, ezt követően folyamatosan csökkenhet.

3, A fertőzések csökkenésével egyenes arányban, a kórházi ápolásra szorultak száma a *balta* beavatkozását követően 7 800 föről egészen 12 000 före nőhet.

4, A fertőzésnek kitett lakosság a kalkulátor alapján megközelítheti a 33 000 főt, mely ténylegesen meghaladhatja a félmillió főt is, akik tünetmentesen áteshetnek a járványon.

5, Az igazolt halálesetek a járvány végére meghaladhatják a 3 400 főt.

Összegzés

A modern járványügyben kiemelt szerepet kapott az emberek mozgásának, helyváltoztatásának a nyomon követése, mivel a kórokozó hordozója útvonalának lekövetése és társas kapcsolatainak feltérképezése révén prognosztizálhatóvá válik a járvány dinamikája. Megállapítható, hogy az elfojtási stratégiák nem működhetnek hatékonyan a felkészült védelmi és biztonsági szervezetek bevonása nélkül. Ennek az egyik fő tapasztalata Kelettől Nyugatig, hogy mind a migráció-, mind pedig a járvány-kezelés tekintetében egyre intenzívebb polgári-rendészeti-katonai együttműködés érzékelhető. Fontos azonban, hogy ezek a komplex megközelítés irányába ható előrelépések mind a bevont szervezetek feladatai és szervezete, mind az állományuk felkészítése, mind pedig a rájuk vonatkozó jogi szabályozás tekintetében megalapozottak, rendezettek legyenek. Azonban ugyanennyire fontos a lakosság tájékozottsága és együttműködése is. Meglátásom szerint ezeket a folyamatokat segíthetik az egyes jelenségek részletező áttekintései, hasonló módon, mint amire a jelen tanulmány törekedett.

Az egyes országok lakossága eltérő szociokulturális környezettel és társas kapcsolatokkal rendelkezik, így számos helyen nehezen alkalmazkodnak az új távolságtartó kapcsolatok kialakításához. A járvány emberről emberre való terjedése hatékony megakadályozásához a társadalomban is szemléletváltás előmozdítása szükséges, hogy hosszabb távon kialakuljon a társadalmi távolságtartás, melynek egyik negatív következménye az egyes társadalmi csoportok szegregáltságának növekedése lehet. A járvány több fajta kockázatot is magában hordoz. Jelenleg az első fázisában vagyunk, amikor ténylegesen az emberéleteket kell megmenteni. Azonban a járványt követően jelentkezni fognak a mélyreható gazdasági, társadalmi és politikai változások, melyek teljesen átforgalmazzák majd eddigi életünket és amelyek szintén változást kell, hogy hozzanak a válságkezeléstől, a társadalmi működésen át a védelem és biztonság különféle dimenzióiban és azok szabályozásában is.

Az egyik legégetőbb probléma, hogy tömegek maradhatnak munka és bevételi források nélkül. A megélhetésük direkt pénzügyi transzferekkel kezelhetővé válhat. Jelentős kockázatot jelent, hogy az autoriter rezsimek még nagyobb arányban alkalmazhatnak korlátozó intézkedéseket a járványügyi helyzetre hivatkozva, egyre több konfliktust gerjesztve.

A kereskedelmi útvonalak tekintetében nagyfokú változás mehet végbe, azonban a korábbi globális kereskedelmi világrend újra megpróbál majd visszarendeződni, de ez nem teszi majd lehetővé a járvány esetleges második vagy harmadik hullámával szembeni hatékony védekezést. Növelni szükséges a saját termelési kapacitásokat, hogy az alapvető

termékek hasonló válsághelyzetben rendelkezésre álljanak. Ez egyúttal hozzájárulhat új munkahelyek létrehozásához, mely révén széles néprétegek jutnának újra munkalehetőséghez. Az európai integrációban is új fejezetet hozhat a járvány, mely növeli annak a lehetőségét, hogy egy ún. *kétsebességes Európa* alakuljon ki, melynek során az *Eurozóna* tagjai egyre szorosabb integrációt valósítanak meg lemondva állami szuverenitásuk egy részéről, hogy egy szorosabb európai együttműködés jöjjön létre.

A járvány elleni hatékony védekezés egyik letéteményese a digitalizáció előrehaladása, mely a jövőben kiváltja az emberi munkaerőt, bár hosszútávon ez a folyamat is társadalmi és gazdasági feszültségekhez vezethet a munkanélküliség növekedése miatt. A nemzetközi segélyszervezetek szociális ellátó szerepe egyre jobban felértékelődik majd, ugyanakkor megfigyelhető lesz a nagyobb befizető államok egyre növekvő bezárkózása és a támogatások csökkentése ezen szervezetek részére. Ha a segélyszervezetek nem tudnak hatékonyan működni a válsághelyzetek gócpontjaiban, bekövetkezhet a közel-keleti és afrikai válsághelyzetek egyre növekvő terjedése, mely hatással lehet az Európa határait érő migrációs hullámok növekedésére.

Először szembesült az emberiség egy a globális jelenlegi status quo-t fenyegető kihívással, mely során nemzetállami válaszok születtek, megmutatva a nemzetközi szervezetek hatékonyságának hiányát. A végső konklúzió levonását követően az országok újraértelmezik majd nemzetközi kapcsolataikat és egy új poszt - pandémiás világrend kialakítása kezdődik meg, mely más alapokra fogja helyezni a gazdaságot, a kereskedelmet és a kultúrát, de a védelmet és biztonság szavatolását is. A világjárvány tapasztalatai, a komplex kezelés szükségessége, a járvány terjedésének kapcsolódása a legális és az illegális mozgáshoz, migrációhoz, várhatóan mind-mind hatással lesznek az állami reakciókra és ez által a védekező képességek és az azokra vonatkozó szabályozás fejlesztésére. E tekintetben fontos azonban, hogy a szabályozás ne pillanatnyi benyomásokon, hanem a tapasztalatok és jelenségek értelmezésén, az ezekből levonható stratégiai megállapításokon alapuljon. Erre figyelemmel várható, hogy a járvány terjedésének előzőekben áttekintett állomásai és aspektusai mind-mind relevánsak lehetnek a kapcsolódó szabályozás fejlesztésében és ennek részeként a katonai jog, illetve a tágabb értelemben vett védelmi és biztonsági viszonyok jogi szabályozásának módosításában.

© Pechnyó Péter

Vélemények a katonai jog világából

Kiadó

Magyar Katonai Jogi és Hadijogi Társaság

Székhely

1055 Budapest, Markó u. 27. III. em. 13-18.

Felelős kiadó

Dr. Kádár Pál PhD dandártábornok

Sorozat szerkesztő

Dr. Farkas Ádám PhD. főhadnagy

Honlap

<http://hadijog.hu/vkj>

Email

dradamfarkas@gmail.com

ISSN

2416-1365

Kézirat lezárva:

2020.04.30.

A tanulmányban foglaltak kizárólag a szerzők személyes álláspontját tükrözik, azok nem tekinthetők sem a Magyar Katonai Jogi és Hadijogi Társaság, sem a szerkesztő álláspontjának.