

**ZOLTAI Alexandra**

**PhD-hallgató**

**Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar,  
Földtudományok Doktori Iskola, Geopolitikai Program,  
Pécs**

**PhD student**

**University of Pécs, Faculty of Natural Sciences,  
Doctoral School of Earth Sciences Geopolitical Program,  
Pécs, Hungary**

email: zoltai.szandi@gmail.com

**KÍNA GEOPOLITIKAI ÉS GEOÖKONÓMIAI  
STARÉGIÁJA AZ ÉSZAKI-SARKON: ÚJ RÉGIÓS  
HATALOM A LÁTHATÁRON?**

**CHINA'S GEOPOLITIC AND GEOECONOMIC STRATEGY  
IN THE ARCTIC: RISE OF A NEW POLAR POWER?**

**ABSTRACT**

As an area rich in unexplored resources, the North Pole is assuming an increasingly important geoeconomic and geopolitical role among Arctic and non-Arctic states, China is among the interested non-Arctic states. Mostly thanks to this, new trade routes have emerged in the region, which saves energy and time as a considerable security and geopolitical aspect. China has been working on building its regional ambitions for several years and released china's Arctic Policy in early 2018, according to which the country would like to integrate this region into the New Silk Road Project, too. As China has a far weaker power position in the region than America or Russia, it will need cooperation and economic investment to enforce its interests. However, from the Chinese government's perspective, the polar regions belong to the common heritage of humankind which means that all states should have the right to participate in, and shape, their future

global governance. This paper analyzes China's polar strategy, currently in the stage of doctrine formation and implementation, as a framework for understanding China's global ambitions. It also examines the extent to which existing polar regimes will be able to cope with the changing balance of power and other new pressures. Arctic areas can be game changer for global connectivity which can also have an impact on Central and Eastern European Countries including Hungary.

**Kulcsszavak:** Amerika, Arktisz, Északi-sark, Északi-sarki Selyemút, Kína, Oroszország

**Keynotes:** Arctic, China, North Pole, Polar Silk Road, Russia, United States

## 1. Bevezetés

Az Északi-sark szerepe egyre fontosabbá válik a nagyhatalmi viszonyokban, mivel a klímaváltozás következtében az olvadó jégtakaró alatt lévő még fel nem tárt erőforrások hozzáférhetővé válnak, valamint ennek hatására a régióban új kereskedelmi útvonalak is nyílhatnak. A kitermelhető energiaforrások és a potenciális útvonalak energia- és időmegtakarítás mellett fontos biztonság- és geopolitikai szempontot is képviselnek egyes országoknak, többek között Kína számára is.

Xi Jinping jelenlegi kínai elnököt 2012-ben választották a Kínai Kommunista Párt főtitkárává, majd 2013-ban bejelentette az Övezet és Út kezdeményezést (Belt and Road Initiative – BRI), ami az eddigi alacsony aktivitású kínai külpolitikával szemben egy merőben új irányvonalat határozott meg Kína külkapcsolatai számára. A kínai elnök ezen kezdeményezésével nyíltan hozzá kezdett a fennálló világrend átalakításához, amelynek ez a projekt számít az egyik legfőbb elemének és egy asszertívabb külpolitikai irány kezdetének. A BRI fő célja újra definiálni Európa, Ázsia és Afrika kapcsolatrendszerét. Ez leginkább egy hálózatként ragadható meg, amely térben rendkívül rugalmasan bővíthető, jelentősége a globális világunk szempontjából azért is fontos, mert egyfelől megkérdőjelezi az USA pozícióját, másfelől kihívást jelenthet a jelenleg fennálló világrendünk számára, mivel kiegészül Kína újonnan támadt szabályalkotó törekvéseivel.<sup>1</sup> Ahogy fentebb említettük az Övezet és Út kezdeményezés rugalmasan bővíthető, amit Kína alkalmaz is és legutóbb az északi-sarki térséggel bővítette nagyszabású projektjét.

Mivel földünk legészakibb térségének jelentősége tagadhatatlanul egyre nagyobb Kína ennek tükrében már évek óta az Északi-sarkkal kapcsolatos ambíciói kiépítésén munkálkodik, 2018 elején kiadta az első északi-sarki stratégiáját tartalmazó fehérvérvét<sup>2</sup>, amelyben hivatalosan is bejelenti, hogy ezt a régiót is be kívánják kapcsolni az Övezet és Út projektbe. Mivel Kína a térségben sokkal gyengébb hatalmi pozícióval rendelkezik, mint Amerika vagy Oroszország így érdekei érvényesítésére együttműködésre és gazdasági befektetésekre lesz szüksége az északi-sarki országokkal, vagyis egy meglehetősen eltérő külpolitikára kényszerülhet, mint amit Dél-kelet-Ázsiában folytat a 21. századi Új Selyemút kapcsán.<sup>3</sup>

## 2. A kutatás célja és módszertana

Kutatásom fő célkitűzése, hogy azonosítsam Kína ambícióit és külpolitikai törekvéseit az Északi-sarki térségében. Ennek érdekében a következő hipotézist fogalmaztam meg: Kína külső szereplőként a szabályalapú regionális rendet és a multilateralizmust erősíti a régióban. Ennek alátámasztására kutatásom során végig törekedni fogok a geopolitikai stratégia alkotás módszertana segítségével Colin S. Gray Modern Strategy műve alapján.<sup>4</sup>

A módszertan alaptézise szerint minden politika geopolitika és minden stratégia geostratégia.<sup>5</sup> A geostratégiát úgy magyarázza, mint hatalmat, amely az emberek, területek, erőforrások és információk feletti ellenőrzésben nyilvánul meg. A hatalom itt úgy értendő, mint képesség, méghozzá annak a képessége, hogy valaki másra kényszerítsük az akaratomkat. A módszertan segítségével azt vizsgálom, hogy Kína északi-sarki stratégiájában hogyan kívánja alkalmazni ezt a „hatalmat”, ezt, pedig a klaszszikus stratégiai kérdések mentén fogom körüljárni és azok alapján körvonlalni Kína térségbeli stratégiáját. A klasszikus stratégiai kérdések pedig a következők: 1. Kik vagyunk? Vagyis kicsoda Kína, hogyan azonosítja magát a régiós stratégia kapcsán, milyen kapacitások állnak rendelkezésére (logisztika, katonai erő stb.) és milyen időtávban gondolkodik a régióban folytatott stratégiáját illetően. 2. Mit akarunk? Vagyis mit akar Kína, mik azok a célok, ambíciók, amiket a stratégiájával el szeretne érni az első kérdésre adott válaszok függvényében. 3. Hogyan lehet elérni céljainkat? Kína hogyan tudja elérni azokat a stratégiai célokat, amiket a második pontban megfogalmazott, milyen eszközökkel és milyen magatartással tud ezekhez a legközelebb kerülni?

A geopolitikai stratégia alkotás módszertanával úgy vélem, hogy megfelelően be lehet azonosítani Kína északi-sarki ambícióit és ezzel együtt behatárolni azt a külpolitikát, amit a térségben folytatni kíván az elkövetkezendő időszakban.

### 3. Az Északi-sark

Az Arktisz pontos helyének meghatározása nem egyszerű feladat hiszen az Északi-sark jegének mérete folyamatosan változik, így fizikai határai is minduntalan mozognak. A föld legészakibb részét óceán<sup>6</sup> borítja, ami szárazföldekkel van körülvéve ellentétben a Déli-sarkkal, ami egy jéggel borított szárazföld óceánnal körülvéve. Helyzetének leggyakoribb meghatározása az Északi-sarkkör, ahol a téli időszakban nem süt ki, a nyáriidőszakban pedig nem megy le a nap.<sup>7</sup> Az Északi-sarkkört borító Északi-sarki-óceán vagy másnéven a Jeges-tenger összeköttetést jelent Ázsia, Európa és Észak-Amerika számára, amely kontinensek között a nemzetközi kereskedelem közel 90 százaléka zajlik. Az éghajlatváltozás következtében azonban egyre több szakértő véli úgy, hogy belátható időn belül a Jeges-tengeren új tengeri kereskedelmi útvonalak nyílhatnak, ám ahhoz, hogy ezeken az újonnan megnyíló útvonalakon is hatékonyan folyhasson a kereskedelem, komoly fejlesztésekre lesz szükség a szállítási folyósok megfelelő kialakításához, amihez nagy infrastrukturális beruházások kellenek.<sup>8</sup> A föld északi pontján történő szállítás az Ázsiából Európába a Szuezi csatornán történő kereskedelemnél 10 nappal, a Panama csatornán történő kereskedelemnél pedig 4 nappal lehet rövidebb. Az Északi-sarkon jelenleg három útvonalat különböztethetünk meg: az Északnyugati-átjárót, amely Kanada északi partjai mentén, a Jeges-tengeren át köti össze az Atlanti- és a Csendes-óceánokat; az Északkeleti-átjárót, amely Oroszország partjai mellett fut és részét képezi az Északi tengeri út,<sup>9</sup> végül pedig a legkésőbb megnyíló Transzpoláris útvonal, amely a Jeges-tenger közepén halad át az Északi-sark közepén, az előrejelzések szerint várhatóan biztonságosan csak 2020-as években válik járhatóvá, akkor is csak a nyári hónapokban.<sup>10</sup> Ezek közül a Transzpoláris útvonal bizonyul a legértékesebbnek, mivel az az Északi-sarkvidék part menti államainak kizárólagos gazdasági övezetein kívül halad, ami így különleges geopolitikai jelentőségűvé teszi. Míg az Északnyugati-átjáró és az Északkeleti-átjáró útvonalain számos nemzetközi jogi nézeteltérés és bizonytalanság fordul elő, addig a Transzpoláris út nem tartozik egyik állam területi joghatósága alá sem.<sup>11</sup>

Az Északi-sark az új kereskedelmi útvonalak mellett a nyersanyag miatt is igen jelentős, felmérések szerint ez a régió rendkívül gazdag természeti erőforrásokban, a Föld tartalékainak több mint 20 százaléka itt található. Az U.S. Geological Survey (USGS) szerint az Arktisz rejti a világ legnagyobb még felfedezetlen olaj- és gáztartalékát. Ez feltételezések szerint 90 milliárd hordó kőolajat, 1669 ezer millió köbláb mennyiségű földgázt, amely 44 milliárd hordó cseppfolyósított földgázt jelent. Ez a világ még fel nem tárt olajforrásainak a 13 százalékát, a földgázok 30 százalékát és a cseppfolyósított földgáz 20 százalékát jelenti.<sup>12</sup> Mindezek mellett jelentős mennyiségű nemesfém (arany, platina, vas, uránium, ólom és cink), valamint ritkaföldfémek is fellelhetők az Északi-sarkon.<sup>13</sup> A sarki jég olvadásának következtében egyre több esély van arra, hogy ezek az energiaforrások és nemesfémek a közeljövőben kitermelhetővé váljanak, amennyiben erre biztosított lesz a megfelelő infrastrukturális és technológiai háttér.

Az Északi-sark külön intézménnyel rendelkezik az Északi-sarkvidéki Tanáccsal, amelyet a térség országai hoztak létre 1996-ban, azzal a céllal, hogy egy platformot teremtsenek az északi-sarki országok közötti párbeszédre. Jelenleg nyolc teljesjogú taggal rendelkezik: Kanada, Dánia (beleértve Grönlandot és a Feröer-szigetek is), Finnország, Izland, Norvégia, Svédország, Oroszország és Amerika. Fő feladatát tekintve a környezetre, tudományra és a gazdasági együttműködésre koncentrál, azonban biztonsági feladatokat nem lát el.<sup>14</sup>

#### 4. Hogyan azonosítja magát Kína?

Ahhoz, hogy meg tudjuk érteni Kína kialakított stratégiáját a térségben, fontos megvizsgálni először azt, hogy hogyan is azonosítja magát, jelen esetben az Északi-sark relációjában. Ennek feltárására a geopolitikai stratégia alkotás mentén a következőket tartom fontosnak megvizsgálni: Kína identitásalkotása a térségben, stratégiai és katonai kultúrája, katonai ereje, logisztikai képessége, és az időbeliség dimenziója.

Kína térségbeli identitásalkotását főként az határozza meg, hogy legitimálja jelenlétét az Északi-sarkon, mint nemzetközi szinten. Yin Zhuo kínai ellentengernagy 2010-es nyilatkozatában hangoztatta, hogy az Északi-sark az egész emberiség tulajdona, egyik államnak sincs szuverenitása felette, valamint Kínának megkerülhetetlen szereplőnek kell lenni a felfedezésénél, hiszen a világ népességének egyötöde ott él.<sup>15</sup> Kína a 2018 januárjában kibocsátott fehércövekben hivatalosan is „sarkközeli” országnak minősí-

tette magát, amelyet főként azzal támaszt alá, hogy az Északi-sarkot érintő klímaváltozás nagy hatással lesz Kína társadalmára és gazdaságára.<sup>16</sup> Ezt az is erősítette, hogy 2013-ban felvételt nyert az Északi-sarkvidéki Tanácsba, mint megfigyelő állam.<sup>17</sup>

Hivatalos stratégiai kultúrája frissnek mondható, hiszen csak 2018 elején adták ki első fehérkönyvüket az Északi-sarkkal kapcsolatban, azonban egyes kínai szakértők egészen 1925-re datálják az ország Északi-sark iránti elköteleződését, amikor aláírta a Svalbardi Egyezményt, amely elismeri, hogy a Spitzbergák Norvégiához tartozik.<sup>18</sup> Katonai stratégiai kultúrája viszont egészen 2004-re vezethető vissza, amikor Hao Xiaoguang kínai geofizikus a Kínai Állami Óceánkutató Igazgatás részére megalkotott egy teljesen más szemléletű térképet, amely Kína vertikális világtérképe az országgal és az Északi-sarkkal a középpontban. Ez az Északi-sark és a Déli-sark felé lehetséges hajózási útvonalakat ábrázolja, a térképet 2006 óta a Kínai Népi Felszabadító Hadsereg hivatalos katonai térképeként használja.<sup>19</sup>

Kína 2018 ősze óta már két jégtörő hajóval rendelkezik, az 1994-ben Ukrajnától megvett Xuelong 1 és a 2018-ban megépített és azóta vízrebozsított Xuelong 2, ami immár teljes egészében kínai gyártású<sup>20</sup>, így katonai ereje is viszonylag kezdetlegesnek nevezhető az Északi-sarkon. 2019 óta már mind a két hajó alkalmas műveletek végzésére, 2017-ben az akkor még egyetlen kínai jégtörő a Xuelong 1 vagy más néven a „Havas Sárkány” megtette az Északnyugati átjáró útvonalát, a 20 000 tengeri mérföldes út 83 napot vett igénybe hét nappal lerövidítve a megszokott utat New Yorktól Sanghajig a Panama-csatornán keresztül.<sup>21</sup>

Kína logisztikai képessége a térségben egyfelől az expedíciók és kutatóbázis alapításban nyilvánul meg, másfelől pedig a legnagyobb kínai kereskedelmi hajózási vállalat a COSCO aktivitásában jelentkezik. Több tucat kínai tudós van szerte az Északi-sarkon, 1984 óta több mint 30 sarki expedíciót hajtottak végre. Kína egy saját kutatóállomással rendelkezik a területen, a 2004-ben épült Sárga folyó állomás, amely így az első kínai északi-sarki kutatólétesítmény.<sup>22</sup> A COSCO úgy tartja számon magát, mint vezető hajózási társaság az Északi tengeri úton.<sup>23</sup> 2015-ben a COSCO vállalat Yong Sheng nevű teherhajója<sup>24</sup> 55 nap alatt ért el az Északkeleti átjárón keresztül Dalian kikötőjéből Rotterdamig, majd vissza Kínába Tianjin kikötőjébe.<sup>25</sup>

Mivel az Északi-sark fontossága nemzetközileg és Kína számára nemrégén kezdett el növekedni, ezért Peking mindenképpen hosszútávú stratégiával számol a térséget illetően.

## 5. Mit akar Kína?

Mik azok a célok, amelyeket el szeretne érni az Északi-sark térségében, hiszen ennek függvényében kell kialakítania régiós stratégiáját, természetesen az előző bekezdésben tárgyalt kapacitások figyelembevételével.

Az elsődleges és talán legfontosabb célja Kínának, hogy hozzáférését biztosítsa az északon újonnan nyíló kereskedelmi útvonalakhoz. Az Északi-sark hajózhatósága ugyanis sok szempontból előnyös lenne Kína számára nemcsak stratégiai okokból, de időbeli, költség, valamint biztonsági szempontból is, mivel abban a térségben nincsenek szomáliai kalózkodók és a Malaka-szoros dilemmája sem áll fent, legalábbis nem ugyanolyan módon. Amíg a Malaka-szoroson és a Szezei-csatornán keresztül 35 napot vesz igénybe az út Ázsiából Európába, az Északi-sarkon keresztül viszont csak 22 napot<sup>26</sup>, így időt és költséget tudnának vele spórolni. 2018 óta a COSCO 14 utat tett meg az Északi-tengeren 10 hajó igénybevételével, amellyel 10 millió dollárt, 7000 tonna üzemanyagot és 220 hajózási napot tudott megspórolni.<sup>27</sup>

Ahogy nő Kína gazdasága úgy nő az energia felhasználása is. Míg Kína GDP növekedése lelassulni látszik, az ország energiafogyasztása 18 százalékkal növekedett 2017-ről 2018-ra. Az ilyen mértékű növekedés, valamint a belső energiaforrások hiánya arra készteti Kínát, hogy importból biztosítsa nyersanyagszükségletét. 2018-ban az olaj 70 százaléka, a gáz 45 százaléka külföldről érkezett az országba. Biztonságpolitikai szempontból nagyon fontos Kína számára, hogy mindig biztosítani tudja a megfelelő ellátást, ennek érdekében pedig szükségesnek tartja diverzifikálni az ellátás láncolatát.<sup>28</sup>

Szintén meglehetősen fontos célja a szabályalkotásba való beleszólás, hogy legyen egy olyan geopolitikai szintér, ahol lehetősége nyílik immár szabályalkotó nagyhatalomként kipróbálnia magát és meghatározni a szabályokat, nem pedig alkalmazkodni a már meglévőkhöz, ahogy ez korábban a nemzetközi kapcsolatok világának számos területén történt.<sup>29</sup> Szakértők szerint ugyanis a sarki régiók az óceánokkal együtt, valamint a kibertér és a világűr olyan stratégiai területek, amelyekben Kína nagy ambíciókkal rendelkezik és szabályalkotó, de akár vezető szerepet szeretne magának.<sup>30</sup>

Egyre fontosabbá váló célja, hogy regionális kutatásokat tudjon végezni az Északi-sarkon főleg a klímaváltozás tekintetében. Az eddigi kutatási eredményekre hivatkozva kínai tudósok úgy vélik, hogy a jég olvadása nagy hatással lesz Kínára, ahol emelkedni fog a tengerszint, és ennek követ-



keztében 20 millió embert kell majd kitelepíteni, nem is beszélve az ezzel járó mezőgazdasági problémákról.<sup>31</sup> Erre hivatkozva is akar Peking minél nagyobb szerepet játszani a régióban és globális hatalomként viselkedni a klímaváltozás kérdésében, ahol a jelenlegi amerikai adminisztráció úgy tűnik, hogy meghátrált a Párizsi Egyezménytől való visszalépéssel.<sup>32</sup> Sokszor azzal vádolják Kínát, hogy csak ürügyként használja fel a környezetvédelmet arra, hogy a térségben kitűzött érdekeit véghez tudja vinni. Még ha ez így is volt, az Északi-sarkon végzett saját kutatások rádöbbenették a pekingi vezetést arra, hogy Kínára nézve is súlyos hatásai lesznek a klímaváltozásnak, ami az Északi-sarkot még fokozottabban veszélyezteti.

A Jeges-tengerben rejlő halászati potenciál is az ország érdekei közé tartozik. Kína partjai mentén egyre inkább akadozik a halászat, mivel egyre kevesebb a hal, az igény iránta viszont ezzel szemben egyre nagyobb, többek között a népeségszám növekedése miatt is. Így Kína ambíciói között szerepel, hogy halászati jogot nyerjen nemzetközi vizeken, amibe az Északi-sark térsége pontosan beleillik. A Kínai Tudományos Akadémia kutatója szerint Kína hosszútávú agráris fejlődéséhez elengedhetetlen az országtól távolabb eső tengereken való halászat, így elkerülhetetlen, hogy Kína halászati érdekeket támasszon az Északi-sarkon.<sup>33</sup>

## 6. Hogyan tudja elérni céljait?

A felmelegedés következtében tehát az Északi-sarkon nagy eséllyel egy új terület nyílik meg a geopolitika színterén, ahol még kialakítatlanok a szabályok és nem tisztázottak a szabályalkotók sem. Kínának főként ennek következtében már régóta stratégiai céljai vannak a területen az Északi-sark ügyeiben való részvétellel, hogy amint elérkezik az idő, vezető szerepet tudjon kialakítani magának a térséget érintő szabályalkotásban. Kína sokáig nem rendelkezett nyilvános stratégiával az Északi-sarkot illetően, csak 2018 januárjában adták ki az Északi-sarki fehérkönyvet, amely pótolta ezt a hiányt.<sup>34</sup> Ebben nagy szerepet szánnak a 2013-ban bejelentett Övezet és Út kezdeményezésnek, mivel az Északi-sarkot is be akarják kapcsolni az Új Selyemút kezdeményezésbe, hogy ezzel megalkossák az Északi-sarki Selyemutat. Az Övezet és Út ezen szakaszán a fő szerepet az elolvadó jég által teremtett új útvonalak jelentenék, ami a kínai kereskedelmet és a pekingi ambíciókat nagy mértékben szolgálná ki. Kína északi-sarki jelenléte nem csak gazdaságilag, de politikailag is nagyon fontos az ország külpolitikai stratégiájában<sup>35</sup>, így céljainak elérése kiemelt geopolitikai jelen-



tőséget kap. A régióval kapcsolatos stratégiának alapjaiként a tiszteletet, együttműködést, kölcsönös előnyöket és a fenntarthatóságot fogalmazta meg.<sup>36</sup> Stratégiai céljainak tehát egy nagy keretet adott, intézményesítette és az Övezet és Út kezdeményezés alá rendelte, amivel legfőbb szándéka, hogy globális szinten is legitimálja azokat.

Északi-sarki stratégiai céljait is az Övezet és Út kezdeményezés fogja össze, azonban ezen belül több kisebb területre lehet lebontani. Az egyik legfontosabb eszköz a kül- és belpolitikai narratíva, amellyel legitimálja a köztudatban Kína északi-sarki érdekeit. Ehhez jelentősen hozzájárult az, hogy 2013-ban sikeresen megfigyelő állam lett az Északi-sarkvidéki Tanácsban olyan országok mellett, mint Japán és Dél-Korea<sup>37</sup>, amit több kínai hivatalnok is úgy értékelt, mint annak az elismerése, hogy legitim Kína érdeke a régióban.<sup>38</sup> Ez pedig megalapozta, hogy a 2018-ban kibocsátott Északi-sarki fehérkönyvében Kína úgy azonosítja magát, mint „sarkközeli” állam, amellyel nem csak a nemzetközi közösség, de Kína társadalma számára is világosan jelzi, hogy komoly stratégiai szándékokkal rendelkezik az Északi-sarkot illetően.

Stratégiai céljainak megvalósulásához az egyik legnagyobb mérföldkövet az Északi-sarki Tanácsba való bekerülés jelentette, hiszen azzal, hogy elnyerte a megfigyelői státuszt, hozzáférést kapott az Északi-sark vizeihez és légteréhez, nyersanyagkitermelési igénye is lehet, valamint részvételi lehetőséget biztosítanak számára a régiót érintő nemzetközi kormányzásában.<sup>39</sup> Ezzel a legtöbb kulcsfontosságú stratégiai céljához is közelebb került – kereskedelmi útvonalak, energia, szabályalkotás, regionális kutatás, halászat – méghozzá intézményesített keretek között, a nemzetközi normáknak megfelelően.

Kína ambícióinak eléréséhez elengedhetetlen, hogy legalább egy térségbeli ország támogatását élvezze, és szoros kapcsolatot alakítson ki vele északi-sarki céljait illetően. Ez az ország pedig nem más, mint Oroszország, aki jelenleg a nyolc arktiszi ország közül az egyetlen, aki partnere az Övezet és Út kezdeményezésnek.<sup>40</sup> A két ország kapcsolatában amúgy is jelentős szerepet tölt be az Északi-sark, Xi Jinping a 2017-es G20-as berlini találkozó előtt Oroszországba látogatott, ahol együttes nyilatkozatot írt alá a két országnak,<sup>41</sup> melynek keretein belül az Északi-sarki Selyemutat és az északi tengeri útvonalat nevezték meg az együttműködésük fő helyszínének. Mivel Kína a BRI ezen szakaszát az északi tengeri út vonalán képzeleti, ami pedig Oroszország partjai mentén halad jórésztben, így ez nem valószínű, hogy megvalósulhatna az Oroszországgal való együttműködés nélkül. Xi Jinping hivatalosan az Északi-sarki Selyemút ötletét csak 2017-ben Moszkvában

említette meg<sup>42</sup>, azonban maga az ötlet Oroszország részéről fogalmazódott meg 2015-ben, majd külügyi egyeztetés után került sor vezetői szinten is az ezzel kapcsolatos megállapodásra.<sup>43</sup> A kölcsönös együttműködés főként a kereskedelemre és a nyersanyagra épül. Oroszország reméli, hogy kínai befektetésekkel fejlesztheti kikötőit és fellendülhet a kereskedelem az Északi tengeri útvonalon, 2016-ban az itt áthaladó forgalom elérte és meg is haladta a 7 millió tonnát, ami az előző évhez képest 35%-os növekedést jelent.<sup>44</sup> Moszkva is igyekszik minél több anyagi forrást átcsoportosítani a területre, Oroszország egyik nagy beruházása közé tartozik ennek az útvonalnak a fejlesztése: 2030-ig több tízmilliárd dollárt kívánnak fordítani a hajókra, hajóépítésekre, navigációra és kikötőkre az útvonal mentén.<sup>45</sup> Mivel az országot érintő nyugati szankciók miatt egyre nagyobb függésbe került Kínától, így emiatt is kezdett fejlesztéseket véghez vinni az Északi-sarkon, mivel tudja, hogy ez stratégiai jelentőségű Kína számára, Oroszország nélkül pedig nem tudná megvalósítani ambícióit. Vlagyimir Putyin elmondta, hogy fontos részét képezi Oroszország nemzetbiztonságának mind katonailag, politikailag, gazdaságilag, technológiailag és környezetileg is a terület.<sup>46</sup> Az ebben a térségben történő együttműködése az két országnak biztonságpolitikai szempontból is igen jelentős. Kínának jelenleg relatív gyenge pozíciója van a térségben így nagyban függ az északi-sarki országnak számító Oroszországtól, de ez fordítva is elmondható, ugyanis Oroszország főként gazdasági és politikai előnyt szeretne az együttműködésből. Mivel jelenleg a legjobban járható hajózási útvonal az Északi-sarkon az orosz partok mentén halad végig, így Kína csakis Oroszországgal együttműködve érhet el sikereket, és valósíthatja meg ambícióit. Kína nyersanyagimportjának, Oroszország pedig nyersanyagexportjának diverzifikálására törekszik. Kína igyekszik növelni jelenlétét a térségben a nyersanyagorientált befektetéseken és a kikötők fejlesztésén keresztül, jelenleg ugyanis nagyban függ a Perzsa-öbölből és Afrikából érkező olaj- és gázimporttól, ami az amerikai haditengerészet által kontrollált utakon érkezik az országba. Ennek megfelelően elkezdte diverzifikálni energiafüggőségét azáltal, hogy befektetéseket eszközölt a Yamal LNG orosz nagyvállalatba, valamint a norvég gáz- és olajmezőkön. Ez nemcsak egy alternatívát jelenthet Peking számára és csökkentheti a biztonságpolitikai kockázatot, de tapasztalatot is tud szerezni az északi-sarki infrastruktúráját és technológiáját illetően, ami nagyban hozzájárulhat majd, hogy később akár kontrollálni is tudja a kereskedelmi útvonalakat. Az Északi-sarki Selyemút név alatt futó, elsőként megvalósuló projekt egy befektetés volt, ahol a Selyemút Alap 9,9 százalékos részesedést vállalt az orosz Yamal

LNG projektben, ami szállítással, infrastruktúrával és az erőforrásokkal kapcsolatos tevékenységeket folytat az Arktisz eurázsiai részén. Ennek eredményeként kínai cégek összesen 29,9 százalékos részesedéssel rendelkeznek a projekten belül, ugyanis a kínai állami tulajdonú Kínai Nemzeti Kőolajvállalat 20 százalékkal rendelkezik az orosz Novatek (50,1%) és a francia French Total (20%) mellett. A projekt pénzügyi részét pedig részben egy 12 milliárd dolláros kölcsönmegállapodásból fedezik, amelyet a kínai Eximbank és a Kínai Fejlesztési Bank nyújt.<sup>47</sup> A fejlesztés többek között tartalmazza egy vasúti összeköttetés kiépítését a Sabetta kikötővel, ezzel bekapcsolva a térséget az eurázsiai vasúti hálózatba, ez a beruházás megközelítőleg 3,22 milliárdos befektetés lenne.<sup>48</sup> Kínának azonban Oroszország diplomáciai támogatásáért és katonai együttműködéséért cserébe el kell fogadnia néhány Moszkva által szabott korlátozást (Közép-Ázsiában és az Északi-sarkon), valamint egyetérteni az egyes kényes orosz lépésekkel (Ukrajna).<sup>49</sup>

Kínának habár Oroszország a legfontosabb partnere az Északi-sarkon egyre fokozódó jelenléte jó lehetőséget teremt, hogy szorosabb kapcsolatot alakítson ki a többi északi-sarki országgal, főleg Észak-Európában.<sup>50</sup> Amíg Kanada és Oroszország kétkedve nézi Kína ambícióit a térségben addig az észak-európai országok szívesen fogadják a régió iránt való egyre nagyobb érdeklődését az ázsiai országnak. Kína stratégiája ezekkel az országokkal a bilaterális kapcsolatok mellett főleg a multilateralizmusra épül és a BRI alá sorolható befektetésekre. 2013-ban amikor elnyerte a megfigyelői státuszt Kína, akkor négy kínai akadémiai intézmény, amely Kína északi-sarki politikáját segíti (a Shanghai Institute for International Studies, a Polar Research Institute of China, a Tongji University's Center for Polar and Oceanic Studies, és az Ocean University of China's Research Institute of Polar Law and Politics) a skandináv országok intézményével együtt létrehozták a Kína-Skandináv Északi-sarki Kutatóközpontot, amely a közös kutatások mellett információk megosztására és találkozók szervezésére is létrejött. 2015 októberében pedig a Kínai Népi Felszabadító Hadsereg haditengerészete első alkalommal látogatott Finnországba, Svédországba és Dániába.<sup>51</sup> Kína legfontosabb észak-európai partnerei között van: Izland, Dánia, Norvégia, Svédország és Finnország, amelyek főként anyagi támogatást remélnek Kína északi-sarki ambíciói révén. Finnország 2000 és 2016 között kapta az ötödik legtöbb kínai külföldi működőtőke-befektetést összesen 8,43 milliárd dollár értékben, Norvégiában ugyanezen időszak alatt ez 7 milliárd dollár volt.<sup>52</sup> Mostanra Izland és Grönland lettek a kínai külföldi tőkebefektetések fő észak-európai helyszínei.<sup>53</sup> A Kínai Sarkkörü Kutató-

intézet becslése szerint 2020-ig az ország kereskedelmének 5-15 százaléka az Északi-sarkon fog áthaladni, és ez az arány csak nőni fog, ha még több északi-sarki országgal köt partneri kapcsolatot.<sup>54</sup> Érdekesség, hogy az öt észak-európai ország közül (Dánia, Norvégia, Finnország, Izland és Svédország) egyik sem vesz részt az Övezet és Út projektben, mégis mind az öten alapítótagjai az új kínai kezdeményezéshez köthető Ázsiai Infrastrukturális Befektetési Banknak. Kína azonban régóta elkezdte diplomáciai szempontból is kiépíteni az arktiszi stratégiáját, melynek köszönhetően ezekkel az országokkal normalizálódtak és egyre szorosabbá váltak, illetve jelenleg is válnak kapcsolatai. A kérdés az, hogy ez az öt ország hajlandó lesz-e csatlakozni az Övezet és Út kezdeményezéshez, és ezeknek a keretein belül részesülni az infrastrukturális befektetésekből vagy sem.<sup>55</sup>

A halászati jogok szempontjából is a nemzetközi közösség által kijelölt utat járja és az Északi-sarki Tanács ülésein részt véve követi az ezzel kapcsolatos tárgyalásokat, habár szavazati joga nincs. Kína a halászat szabályozását az UNCLOS által meghatározottak szerint kívánja kialakítani, hiszen ennek alapján ő is beleszólást kaphatna a kérdésbe.<sup>56</sup>

## 7. Kihívások a stratégiai célok megvalósítását illetően

Kína számára az ezen az útvonalon való közlekedés csak addig biztosított, amíg jó a kapcsolat a két ország között. Ugyanis Oroszország az északi-tengeri útvonalat saját territóriumának tekinti, ami teljes egészében az orosz hatáskör alá tartozik, méghozzá az UNCLOS 234. cikkelyére hivatkozva. A másik probléma, ami felmerül az útvonal használatával kapcsolatban, az a merőben másfajta környezet, ami a hajók technológiájának és építésének szempontjából extrákat kíván, valamint, hogy Kína nem rendelkezik ezekhez megfelelő szakemberekkel. Kínának olyan hajókat és jégtörőket kell építenie, amelyek képesek az arktiszi környezetben is közlekedni. Ezért is nagyon fontos számukra, hogy Oroszországgal és Finnországgal is jó kapcsolatot ápoljanak, és így hozzájussanak a megfelelő technológiákhoz.<sup>57</sup>

Amerika, mint északi-sarki állam egyre inkább kételkedve nézi Kína térségbeli ambícióit és stratégiájának megvalósítására tett kísérletet. Az Északi-sarki Tanács külügyminiszteri találkozásán Mike Pompeo amerikai külügyminiszter figyelmeztette Kínát egyre asszertívabb magatartása miatt a régióban, valamint bírálta amiatt is, hogy sarkközeli államnak titulálja magát, holott nincs ilyen kategória. Továbbá aggodalmát fejezte ki azzal kapcsolatban is, hogy az Északi-sarkon lévő egyre nagyobb kínai jelenlét

egy esetleges új Dél-kínai-tenger<sup>58</sup> dilemmát okozhat növekvő militarizációval és területi követelésekkel.<sup>59</sup> Az Egyesült Államok is úgy látja, hogy a régió a globális hatalmak egy új ütközőzónája lehet, így biztosította a nemzetközi közösséget, hogy Amerika fokozódó katonai jelenlétet fog biztosítani a térségben.<sup>60</sup> Kína északi-sarki stratégiájának megvalósulását leginkább tehát az Egyesült Államok veszélyezteti, aki nem partnert lát benne a térségben, hanem vetélytársat.

## 8. Konklúzió

A klasszikus stratégiai kérdések áttekintése után kirajzolódik, hogy Kína az Északi-sarkon külső szereplőként a szabályalapú regionális rendet követi az Északi-sarki Tanács megfigyelő tagjaként, valamint az UNCLOS figyelembevételével és a multilateralizmust erősíti az Övezet és Út kezdeményezésével, ezek mellett pedig erősíti a bilaterális kapcsolatokat a térség országaival. Ennek tükrében igazolást nyert a tanulmány elején felállított hipotézis. Kína északi-sarki stratégiája alapján pedig jól körvonalazható az ország külpolitikája, amely alátámasztja Xi Jinping kínai elnök egyre asszertívabb irányát.

Kétségtelen tény, hogy Kína egyre fontosabb szereplője az Északi-sark életének, növekvő jelenléte pedig egyre biztosabb, hogy egy új színteret nyit a nagyhatalmak geopolitikájában. Az, hogy ennek milyen kimenetele lesz, nagyban függ attól, hogy Kína felelős nagyhatalomként kíván-e és tud-e viselkedni, illetve Oroszország és Amerika magatartásától, akiknek pozíciója térségbeli országként sokkal előnyösebb, mint Kínáé. Az egyensúly megőrzése érdekében az Egyesült Államoknak együtt kellene működni Kínával és a fentálló multilaterális kormányzási struktúrával és megelőzni azt, hogy Kína pénzdiplomáciával töltsse ki a jelenlegi kormányzásban fentálló űrt.<sup>61</sup>

**JEGYZETEK / NOTES**

1. Eszterhai Viktor (2019): A guanxi mint alternatív kínai külpolitikai modell. PAGEO. Budapest. 12 – 13. old.
2. „中华人民共和国国务院新闻办公室《中国的北极政策》白皮书 [A Kínai Népköztársaság Államtanács Információs irodája: Kína Északi-sarki fehér-könyve.]’ 2018. január 26. <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/document/1618203/1618203.htm> (utolsó letöltés: 2020. április 2.)
3. Klemensits Péter (2018): Geopolitical Consequences of the 21st Century New Maritime Silk Road for Southeast Asian Countries. In: Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal, Vol. 4, No. 1, April 2018. 107 – 138. old.
4. Gray, S. Colin (1999): Modern Strategy. Oxford University Press. Oxford.
5. Gray, S. Colin – Sloan, Geoffrey (1999): Geopolitics, Geography and Strategy. UK, Taylor & Francis. 162. old.
6. Jeges-tenger
7. Arctic Climate Impact Assessment. (2004). Cambridge University Press. Cambridge.
8. Gudjonsson, Heidar – Nielsson, Egill Thor (2017): China’s Belt and Road Enters the Arctic. In: The Diplomat, 2017. március 31. <https://thediplomat.com/2017/03/chinas-belt-and-road-enters-the-arctic/> (utolsó letöltés: 2020. április 1.)
9. Humpert, Malte – Raspotnik, Andreas (2012): The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route. In: Arctic Yearbook. 281 – 307. old.
10. Wishnick, Elizabeth (2017): China’s Interests and Goals in the Arctic: Implications for the United States. Strategic Studies Institute. 8. old.
11. Humpert – Raspotnik (2012) 284. old.
12. Wishnick (2017) 3.
13. Wishnick (2017) 3.
14. Wishnick (2017) 15.
15. Chang, Gordon G. (2010): China’s Arctic Play. In: The Diplomat, 2010. március 9. <https://thediplomat.com/2010/03/chinas-arctic-play/> (utolsó letöltés: 2020. április 2.)
16. NATO Strategic Communications Centre of Excellence (2019): Arctic Narratives and Political Values: Arctic States, China and NATO. 27. old.
17. Wishnick (2017) 30.
18. Wishnick (2017) 30.
19. Brady, Anne-Marie (2017): China as a Polar Great Power. Cambridge

- University Press. Cambridge. 4. old.
20. Zhen Liu (2018): China breaks the Arctic ice with launch of new research vessel Snow Dragon II. In: South China Morning Post, 2018. szeptember 12. <https://www.scmp.com/news/china/military/article/2163784/china-breaks-arctic-ice-launch-new-research-vessel> (utolsó letöltés: 2020. április 1.)
  21. „Chinese research vessel completes 8th Arctic expedition.” (2017) In: 人民网, 2017. október 10. <http://en.people.cn/n3/2017/1010/c90000-9278077.html> (utolsó letöltés: 2020. január 29.)
  22. Grieger, Gisela (2018) China’s Arctic Policy. European Parliamentary Research Service, 2018. május. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS\\_BRI\(2018\)620231\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf) (utolsó letöltés: 2020. január 28.)
  23. Gudjonsson – Nielsson (2017)
  24. Grieger (2018)
  25. Lelyveld, Michael (2018): China Eyes Arctic For Polar Silk Road. In: Radio Free Asia, 2018. február 12. [https://www.rfa.org/english/commentaries/energy\\_watch/china-eyes-arctic-for-polar-silk-road-02122018102036.html](https://www.rfa.org/english/commentaries/energy_watch/china-eyes-arctic-for-polar-silk-road-02122018102036.html) (utolsó letöltés: 2020. március 7.)
  26. Zhou, Laura (2018): Slowly but surely, China is carving a foothold through the Arctic. In: South China Sea, 2018. január 26. <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2115409/chinese-ships-arctic-voyage-marks-progress-ice-silk> (utolsó letöltés: 2020. március 7.)
  27. Manta, Francesco (2019): China’s policies on Polar Silk Road and impacts on trade and energy use in Arctic region. Chinese Journal of Population Resources and Environment. 2. old.
  28. Albert, Eleanor (2019): Russia, China’s Neighborhood Energy Alternative. In: The Diplomat, 2019. december 6. <https://thediplomat.com/2019/12/russia-chinas-neighborhood-energy-alternative/> (utolsó letöltés: 2020. március 7.)
  29. Zhen (2018)
  30. Zhou (2018)
  31. Nong Hong (2018): China’s Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. Institute for China-America Studies, 2018. március. <https://chinaus-icas.org/wp-content/uploads/2018/03/2018.03.06-China-Arctic-Report.pdf> (utolsó letöltés: 2020. január 28.)
  32. Pompeo, Michael R. (2019): On the U.S. Withdrawal from the Paris Agreement. U.S. Department of State, 2019. november 4. <https://www.state.gov/on-the-u-s-withdrawal-from-the-paris-agreement/> (utolsó letöltés: 2020. április 5.)
  33. Pan Min – Huntington, Henry P. (2015): A precautionary approach to fisheries



- in the Central Arctic Ocean: Policy, science, and China. In: *Marine Policy* 63 (2016) 153-157. old.
34. „《中国的北极政策》白皮书” 2018.
35. Wishnick, Elizabeth (2019): *Russia and the Arctic in China's Quest for Great-Power Status*. In: *Strategic Asia* 2019. 47 – 78. old.
36. Chen Jiliang (2018): *China Commits to Arctic Protections But Development Threats Loom*. In: *The Diplomat*, 2018. március 3. <https://thediplomat.com/2018/03/china-commits-to-arctic-protections-but-development-threats-loom/> (utolsó letöltés: 2020. január 7.)
37. Arctic Council: *Non-Arctic States*. <https://arctic-council.org/en/about/observers/non-arctic-states/> (utolsó letöltés: 2020. április 1.)
38. Wishnick (2017) 30.
39. Wishnick (2017) 30.
40. Gudjonsson – Nielsson (2017)
41. '中俄奏响北极合作新篇章 [Kína és Oroszország északi-sarki együttműködésének új fejezete.]'. In: *Oceanol*, 2017. július 11. <http://www.oceanol.com/guoji/201707/11/c66046.html> (utolsó letöltés: 2020. április 4.)
42. Liu, Nengye(2017): *China-Russia Trouble ont he Arctic Silk Road?* In: *The Diplomat*, 2017. július 21. <https://thediplomat.com/2017/07/china-russia-trouble-on-the-arctic-silk-road/> (utolsó letöltés: 2020. április 4.)
43. Jiang Yin Ann (2019): *冰上丝绸之路”多边合作：机遇、挑战与发展路 [Északi-sarki Selyemút vagyis lehetőség a többoldalú együttműködésre: lehetőségek, kihívások és fejlődés]*. *Taiping yangxuebao [Nyugati tanulmányok]* 2019/8. pp. 15-25.
44. Liu (2017)
45. Johnson, Keith – Standish, Reid (2018): *Putin and Xi Are Dreaming of a Polar Silk Road*. In: *Foreign Policy*, 2018. március 8. <https://foreignpolicy.com/2018/03/08/putin-and-xi-are-dreaming-of-a-polar-silk-road-arctic-north-hern-sea-route-yamal/> (utolsó letöltés: 2020. április 4.)
46. Wishnick (2017) 51.
47. Zoltai Alexandra (2020): *Kína Északi-sarkvidéki ambíciói*. In: Salát Gergely – Szakáli Máté – Szilágyi Zsolt (szerk. 2020) *Mesterséges természetesség*. Typotex Kiadó, pp. 49-65.
48. Gudjonsson – Nielsson (2017)
49. Wishnick (2019) 59. old
50. Wishnick (2019) 62. old.
51. Wishnick (2019) 51. old.
52. Feng, Ashley – Saha, Sagatom (2018): *China's Arctic Ambitions in Alaska*.

2018. április 20. <https://thediplomat.com/2018/04/chinas-arctic-ambitions-in-alaska/> (utolsó letöltés: 2020. április 3.)
53. Goodman, Sherri – Freese, Elisabeth (2018): China's Ready to Cash In on a Melting Arctic. In: Foreign Policy, 2018. május 1. <http://foreignpolicy.com/2018/05/01/chinas-ready-to-cash-in-on-a-melting-arctic/> (utolsó letöltés: 2020. április 3.)
54. Goodman – Freese (2018)
55. Gudjonsson – Nielsson (2017)
56. Wishnick (2019) 71. old.
57. Liu (2017)
58. Zoltai Alexandra (2019): Trump és a dél-kínai-tengeri konfliktus: pivot to Obama? In: Salát Gergely – Szakáli Máté – Szilágyi Zsolt (szerk. 2019) Veszélyes vizeken. Typotex Kiadó, pp. 179-194.
59. Zhou, Laura (2019): Could the Arctic chill US-China relations still further? In: South China Morning Post, 2020. május 12. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3009837/could-arctic-chill-us-china-relations-still-further> (utolsó letöltés: 2020. április 14.)
60. Zhou (2019)
61. Wishnick (2019) 68. old.

## FELHASZNÁLT IRODALOM / REFERENCES

Albert, Eleanor (2019): Russia, China's Neighborhood Energy Alternative. In: The Diplomat, 2019. december 6. <https://thediplomat.com/2019/12/russia-chinas-neighborhood-energy-alternative/> (utolsó letöltés: 2020. március 7.)

Arctic Climate Impact Assessment. (2004). Cambridge University Press. Cambridge.

Arctic Council: Non-Arctic States. <https://arctic-council.org/en/about/observers/non-arctic-states/> (utolsó letöltés: 2020. április 1.)

Brady, Anne-Marie (2017): China as a Polar Great Power. Cambridge University Press. Cambridge. 4. old.

Chang, Gordon G. (2010): China's Arctic Play. In: The Diplomat, 2010. március 9. <https://thediplomat.com/2010/03/chinas-arctic-play/> (utolsó letöltés: 2020. április 2.)

Chen Jiliang (2018): China Commits to Arctic Protections But Development Threats Loom. In: The Diplomat, 2018. március 3. <https://thediplomat.com/2018/03/china-commits-to-arctic-protections-but-development-threats-loom/>

com/2018/03/china-commits-to-arctic-protections-but-development-threats-loom/ (utolsó letöltés: 2020. január 7.)

„Chinese research vessel completes 8th Arctic expedition.” (2017) In: 人民网, 2017. október 10. <http://en.people.cn/n3/2017/1010/c90000-9278077.html> (utolsó letöltés: 2020. január 29.)

Eszterhai Viktor (2019): A guanxi mint alternatív kínai külpolitikai modell. PAGEO. Budapest. 12 – 13. old.

Feng, Ashley – Saha, Sagatom (2018): China’s Arctic Ambitions in Alaska. 2018. április 20. <https://thediplomat.com/2018/04/chinas-arctic-ambitions-in-alaska/> (utolsó letöltés: 2020. április 3.)

Goodman, Sherri – Freese, Elisabeth (2018): China’s Ready to Cash In on a Melting Arctic. In: Foreign Policy, 2018. május 1. <http://foreignpolicy.com/2018/05/01/chinas-ready-to-cash-in-on-a-melting-arctic/> (utolsó letöltés: 2020. április 3.)

Gray, S. Colin – Sloan, Geoffrey (1999): Geopolitics, Geography and Strategy. UK, Taylor & Francis. 162. old.

Gray, S. Colin (1999): Modern Strategy. Oxford University Press. Oxford.

Grieger, Gisela (2018): China’s Arctic Policy. European Parliamentary Research Service, 2018. május. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS\\_BRI\(2018\)620231\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/620231/EPRS_BRI(2018)620231_EN.pdf) (utolsó letöltés: 2020. január 28.)

Gudjonsson, Heidar – Nielsson, Egill Thor (2017): China’s Belt and Road Enters the Arctic. In: The Diplomat, 2017. március 31. <https://thediplomat.com/2017/03/chinas-belt-and-road-enters-the-arctic/> (utolsó letöltés: 2020. április 1.)

Humpert, Malte – Raspotnik, Andreas (2012): The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route. In: Arctic Yearbook. 281 – 307. old.

Jiang Yin Ann (2019): 冰上丝绸之路”多边合作：机遇、挑战与发展路 [Északi-sarki Selyemút vagyis lehetőség a többoldalú együttműködésre: lehetőségek, kihívások és fejlődés]. Taiping yangxuebao [Nyugati tanulmányok] 2019/8. pp. 15-25.

Johnson, Keith – Standish, Reid (2018): Putin and Xi Are Dreaming of a Polar Silk Road. In: Foreign Policy, 2018. március 8. <https://foreignpolicy.com/2018/03/08/putin-and-xi-are-dreaming-of-a-polar-silk-road-arctic-northern-sea-route-yamal/> (utolsó letöltés: 2020. április 4.)

Klemensits Péter (2018): Geopolitical Consequences of the 21st Century New Maritime Silk Road for Southeast Asian Countries. In: Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal, Vol. 4, No. 1, April 2018. 107 – 138. old.

Lelyveld, Michael (2018): China Eyes Arctic For Polar Silk Road. In: Radio Free Asia, 2018. február 12. [https://www.rfa.org/english/commentaries/energy\\_watch/china-eyes-arctic-for-polar-silk-road-02122018102036.html](https://www.rfa.org/english/commentaries/energy_watch/china-eyes-arctic-for-polar-silk-road-02122018102036.html) (utolsó letöltés: 2020. március 7.)

Liu, Nengye(2017): China-Russia Trouble ont he Arctic Silk Road? In: The Diplomat, 2017. július 21. <https://thediplomat.com/2017/07/china-russia-trouble-on-the-arctic-silk-road/> (utolsó letöltés: 2020. április 4.)

Manta, Francesco (2019): China's policies on Polar Silk Road and impacts on trade and energy use in Arctic region. Chinese Journal of Population Resources and Environment.

NATO Strategic Communications Centre of Excellence (2019): Arctic Narratives and Political Values: Arctic States, China and NATO. 27. old.

Nong Hong (2018): China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. Institute for China-America Studies, 2018. március. <https://china-us-icas.org/wp-content/uploads/2018/03/2018.03.06-China-Arctic-Report.pdf> (utolsó letöltés 20. január 28.)

Pan Min – Huntington, Henry P. (2015): A precautionary approach to fisheries in the Central Arctic Ocean: Policy, science, and China. In: Marine Policy 63 (2016) 153-157. old.

Pompeo, Michael R. (2019): On the U.S. Withdrawal from the Paris Agreement. U.S. Department of State, 2019. november 4. <https://www.state.gov/on-the-u-s-withdrawal-from-the-paris-agreement/> (utolsó letöltés: 2020. április 5.)

Wishnick, Elizabeth (2017): China's Interests and Goals in the Arctic: Implications for the United States. Strategic Studies Institute.

Wishnick, Elizabeth (2019): Russia and the Arctic in China's Quest for Great-Power Status. In: Strategic Asia 2019. 47 – 78. old.

Zhen Liu (2018): China breaks the Arctic ice with launch of new research vessel Snow Dragon II. In: South China Morning Post, 2018. szeptember 12. <https://www.scmp.com/news/china/military/article/2163784/china-breaks-arctic-ice-launch-new-research-vessel> (utolsó letöltés: 2020. április 1.)

Zhou, Laura (2018): Slowly but surely, China is carving a foothold through the Arctic. In: South China Sea, 2018. január 26. <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2115409/chinese-ships-arctic-voyage-marks-progress-ice-silk> (utolsó letöltés: 2020. március 7.)

Zhou, Laura (2019): Could the Arctic chill US-China relations still further? In: South China Morning Post, 2020. május 12. <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3009837/could-arctic-chill-us-china-relations-still-further> (utolsó letöltés: 2020. április 14.)

Zoltai Alexandra (2019) Trump és a dél-kínai-tengeri konfliktus: pivot to Obama? In: Salát Gergely – Szakáli Máté – Szilágyi Zsolt (szerk. 2019) Veszélyes vizeken. Typotex Kiadó, pp. 179-194.

’中俄奏响北极合作新篇章 [Kína és Oroszország északi-sarki együttműködésének új fejezete.]’ In: Oceanol, 2017. július 11. <http://www.oceanol.com/guoji/201707/11/c66046.html> (utolsó letöltés: 2020. április 4.)

„中华人民共和国国务院新闻办公室《中国的北极政策》白皮书 [A Kínai Népköztársaság Államtanács Információs irodája: Kína Északi-sarki fehérkönyve.]’ 2018. január 26. <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/document/1618203/1618203.htm> (utolsó letöltés: 2020. április 2.)