

6

NÉMETH VIKTÓRIA



Kína és Oroszország gazdasági együttműködésének közelmúltbeli fejleményei tekintettel az Arktisz térségére



KÍNA ÉS OROSZORSZÁG GAZDASÁGI EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK KÖZELMŰLTBELI FEJLEMÉNYEI KITEKINTÉSSEL AZ ARKTISZ TÉRSÉGÉRE

NÉMETH VIKTÓRIA¹

Absztrakt

Az északi tengeri út – Oroszország északi partjai mentén haladó, Európát és Kelet-Ázsiát összekötő tengeri kereskedelmi útvonal – a klímaváltozás következtében az elmúlt évtizedekben fokozatosan hajózhatóvá vált, és forgalma folyamatosan bővül. Kína jelentős potenciált lát az útvonalban, így 2018-ban az „Új selyemút” („Egy övezet, egy út”) kezdeményezés egyik útvonalaként jelölte ki azt, és nagy léptékű beruházásokat is megvalósított a régióban. Ahogy 2022-ben Oroszország Európával fennálló külgazdasági kapcsolatai befagytak, úgy élénkült kereskedelme Kínával. Az északi tengeri útvonal a következő években nem Európa és Ázsia közötti tranzitútvonalként, hanem az elsősorban Ázsiába irányuló orosz LNG-szállítások kiindulópontjává válhat. Tanulmányomban az északi-sarkvidéki régió erőforrásainak szerepét és a kínai–orosz külgazdasági kapcsolatok alakulását kívánom vizsgálni. A régióban lejátszódó folyamatok a világ egyik legnagyobb energiahordozó exportőre, Oroszország és az egyik legjelentősebb importőre, Kína közötti kapcsolatok révén a világpiaci mozgások szempontjából is meghatározók.

Kulcsszavak: Oroszország, Arktisz, Kína, északi tengeri út, külgazdaság, földgáz, kőolaj

¹ Németh Viktória, az Oeconomus Gazdaságkutató Alapítvány senior makrogazdasági elemzője, a Pécsi Tudományegyetem, Földtudományok Doktori Iskola Geopolitika programjának PhD-hallgatója.

Abstract

The Northern Sea Route (NSR), the maritime trade route – connecting Europe and East Asia, running along the northern coasts of Russia – has gradually become navigable in recent decades as a result of climate change. The traffic of the NSR is constantly expanding. Therefore, among others, China sees significant potential in the NSR, so in 2018 it was designated as one of the New Silk Road (Belt and Road Initiative, BRI) routes, and China has also implemented large-scale investments in the region. While Russia's foreign economic relations with Europe froze in 2022, its trade with China intensified. In the coming years, the NSR may not become a transit route between Europe and Asia, but rather a starting point for Russian LNG deliveries primarily to Asia. In my study, I want to examine the role of the resources of the Arctic region, the development of Chinese-Russian economic relations. The events taking place in the region also provide insight into the relations between one of the world's largest energy exporters, Russia, and one of the most important importers, China, which is decisive in terms of world market conditions.

Keywords: Russia, Arctic, China, Northern Sea Route, foreign trade, natural gas, crude oil

1. Bevezetés

Kína több okból mutat érdeklődést az Északi-sarkvidék iránt, de helyi jelenlétét elsősorban a térségben rejlő gazdasági lehetőségek (például tengeri kereskedelmi útvonal, fosszilis energiahordozók és természeti kincsek) miatt szeretné biztosítani. Ugyanakkor nagyhatalmi státusza miatt nem teheti meg, hogy figyelmen kívül hagy olyan régiókat, illetve regionális együttműködéseket, amelyek a világ legnagyobb hatalmait tömörítik, köztük az Egyesült Államokat, Oroszországot vagy az Európai Unió egyes tagállamait. Az ázsiai ország ezért a térség szervezeteivel és országaival való együttműködés mellett döntött.

Kína északi-sarkvidéki tevékenységét a kezdeti időszakban tudományos kutatások jellemezték, majd az utóbbi évtizedben gazdasági érdekei is egyre látványosabban megnyilvánultak. Törekvéseihez partnerre talált néhány arktikus államban, mint Izland, a grönlandi autonóm tartomány és Oroszország. Az Oroszország északi partjai mentén húzódó északi tengeri útvonal² (Északkeleti-átjáró) könnyebben elérhetővé teheti Kína európai kereskedelmi partnereit. Mindemellett az ázsiai ország érdeklődését a terület ásványkincsei is felkeltették annak jelentős nyersanyagigénye miatt.

² Megfigyelhető, hogy több kifejezés is használatos lényegében ugyanarra a területre. Ezek az Északkeleti-átjáró, az említett északi tengeri útvonal (Northern Sea Route, NSR) és az északi-sarkvidéki selyemút (Polar Silk Road). A terminológia meghatározza, hogy mely országok vagy régiók érintettek a témában. Így például az északi selyemút kifejezést elsősorban Kína használja, míg az északi tengeri útvonal a hivatalos orosz megnevezésre utal. Az orosz terminológia szerint az északi tengeri útvonal alapvetően az Északkeleti-átjáró egy részét jelöli, az Atlanti-óceán és a Csendes-óceán közötti útvonalszakaszt. A Kara-tenger vagy Novaja Zemlja déli bejáratától indul, átszeli a Laptev-tengert, a Kelet-szibériai-tengert és a Csukcsi-tengert, és a Bering-szorosban ér véget. Így az útvonal nyugat felé legalább Arkangelszkig vagy Murmanszkig, keleten pedig a Barents-tengerig terjed ki, és az orosz hatóságok felügyelete alá tartozik. Ugyanakkor a köznyelvben és a tudományos szóhasználatban is alkalmazzák a teljes Északkeleti-átjáró szinonimájaként (Németh, 2019). Jelen tanulmányban a kifejezés tágabb értelmezését preferáljuk.

Az északi tengeri út az elmúlt évtizedekben egyre hosszabb időszakokban vált hajózhatóvá, és ennek következtében a tengeri folyosó fokozatosan értékelődik fel. Az útvonal Európa és Kelet-Ázsia között – célállomástól függően – akár 30-40%-kal is lerövidítheti a távolságot a déli tengeri kereskedelmi útvonalakhoz képest, továbbá a szállítások időtartamát és költségeit is mérsékelheti.

Az Északkeleti-átjárón keresztül történő hajózás jelentőségét mutatja, hogy annak használatba vétele évszázadok óta foglalkoztatja a hajósokat, de a különböző történelmi korszakokban csak néhány merész kísérlet történt az útvonal teljes terjedelemben történő átszelésére. Az elmúlt évtizedekben a klímaváltozás hozta el a tengerszakasz rendszeres, kereskedelmi célú használatának ígéretét. A 2007-től nyaranta jégmentessé váltak az érintett tengeri szakaszok, amely esemény fordulatot jelentett az útvonal használatában. Ugyanakkor a zord időjárási körülmények miatt még az elmúlt években is csupán a világ tengeri kereskedelmének 0,3%-a koncentrált a térségbe, amely arányt az UNCTAD (UNCTAD, 2022) és az északi tengeri útvonalért felelős vállalat, a Roszatom adatai (Sea News, 2023) alapján kalkuláltam. Továbbá az olyan események nyomán, mint a 2021 márciusában a Szeuzi-csatornát egy hétre elzáró konténerszállító hajó, újabb figyelem irányul az északi tengeri folyosóra. Az útvonal azonban még csupán szezonálisan hajózható, általában a július és november közötti időszakban. A becslések szerint a tengeri folyosó 2040-re, de leghamarabb 2035-re válhat fenntarthatóvá.

Amennyiben az útvonal rendszeresen használhatóvá válik, az befolyásolhatja a nemzetközi kereskedelmet, illetve az Európa és Ázsia közötti gazdasági kapcsolatokat is. Oroszország számára a gazdasági előnyök realizálásához még jelentős infrastrukturális fejlesztések szükségesek. Ebben Oroszországnak külföldi befektetésekre kell támaszkodnia. További fontos tényező, hogy a terület geopolitikai előnyeit leginkább Oroszország és Kína élvezheti, az előbbi mint az útvonal feletti ellenőrzést gyakorló ország, az utóbbi állam számára pedig kiváló kereskedelmi lehetőséget és nyersanyagforrást jelent. A tanulmány e két ország szempontjából elemzi részletesebben az északi tengeri út gazdasági és geopolitikai jelentőségét, valamint annak a vizsgált országok kapcsolatára gyakorolt hatását.

Lassi Heininen, az Arktisz geopolitikai viszonyainak neves finn kutatója szerint a hidegháború utáni korszakot a klímaváltozás és a helyi erőforrások kiaknázása jellemzi a régióban (Heininen, 2018). E korszakhatár egybeesik Edward Luttwak által 1990-ben leírt időszakkal, amely a geoökonómia előtérbe kerülését jelenti. Bernek Ágnes (2015, 32.) egy általánosabb meghatározását írja le a geoökonómia fogalmának, mint a „a geostratégiák gazdasági eszközökkel történő megvalósítása és e megvalósítás lehetőségeinek kutatása, prognosztizálása”. Luttwak, a fogalom atyja ezt rövidebben úgy foglalja össze, hogy a geoökonómia lényegében azt jelenti, hogy a korábbi hatalmi konfliktusokat a fegyverek helyett gazdasági eszközökkel vívják. E megközelítésben a gazdasági érdekérvényesítés, versengés és hódítás kerül előtérbe, ahogyan az Arktisz esetében is láthattuk az elmúlt évtizedekben. Brutschin és Schubert (2016, 149.) szerint „[a]z államok törekuszenek, hogy megőrizzék pozíciójukat relatív gazdasági erejük biztosításával úgy, hogy gazdaságilag fontos tereket birtokolnak”. Bernek Ágnes (2016), valamint Brutschin és Schubert (2015) is ezt hangsúlyozza, de maga Luttwak az 1990-es évek elejét írja le korszakhatárként. Innentől kezdve a világkereskedelem és a globális gazdaság kerül előtérbe.

A kutatásom során az Arktisz gazdasági potenciálját vizsgáltam, ennek keretében az északi tengeri út jelentőségét, a kínai–oros kapcsolat alakulását, különös tekintettel az Északi-sarkvidék régió-

jára és a kétoldalú kereskedelmi kapcsolatokra. E tényezőket fontosnak tartom abból a szempontból, hogy megértsük a 2022-ben bekövetkezett változásokat és a következő időszakban várható tendenciákat. Továbbá lényegesnek tartom a 2022-es év eseményeinek elemzését is, hogy miként alakult a két ország közötti export és import, valamint a beruházások, különös tekintettel az arktikus régiót érintő folyamatokra. A kutatás során tanulmányoztam a két ország regionális együttműködését, valamint Kína Arktisz-politikájának fejlődését. A nemzetközi kapcsolatok diszciplínája mellett az elmúlt két évtizedre vonatkozó kereskedelmi statisztikákat és elemzéseket vizsgáltam. Emellett a rendelkezésre álló adatokból saját elemzést készítettem.

2. Az Északi-sarkvidék erőforrásai

Az Arktisz egyszerre jelent geopolitikai és földrajzi teret. A térségben olyan nagyhatalmak és jelentős gazdasági, illetve politikai súllyal rendelkező államok vannak jelen, mint az Egyesült Államok, az Oroszországi Föderáció és az Európai Unió egyes tagállamai (Dán Királyság, Finnország és Svédország), Izland és Kanada. A régió országai együttműködnek, aminek legfontosabb fóruma az Északi-sarkvidéki Tanács, de a konfliktus lehetősége is jelen van közöttük, elsősorban a területi viták, illetve a Nyugat és Oroszország szembenállása miatt.

Az Arktisz a klímaváltozás nyomán vált a geopolitikai folyamatok kiemelt helyszínévé, (ún. *hot spot*). Az éghajlat változása számos további átmenetet hozott, többek között a régió erőforrás-tartalékjainak felfedezését és felértékelődését. Az Északi-sarkvidék a világon egyedülálló régió a tekintetben, hogy javul a stratégiai forrásokhoz (mint a fosszilis energiahordozókhoz) való hozzáférés lehetősége. Az Északi-sarkvidék gazdag olyan meghatározó jelentőségű erőforrásokban, mint a fosszilis tüzelőanyagok vagy a különféle ércek.

A kőolaj- és földgázkészletek kitermelése az elmúlt évtizedekben még költséges volt más régiókkal összehasonlítva. A befektetések a 2010-es évek elején fellendültek, majd az évtized végére fokozatosan elmaradtak. Ugyanakkor a világpiaci árak a 2020-as évek elején magasabb szintre kerültek, emellett a technika fejlődése, a klímaváltozás előrehaladása, a kereslet-kínálati viszonyok átalakulása szintén hathat az északi-sarkvidéki erőforrások kitermelésére. Hosszabb távon ambivalens folyamatok kezdődtek, a karbonsemleges energiahordozók előretörése visszafoghatja a fosszilis energiahordozók iránti igényt, ugyanakkor a Föld más területein a kőolajkészletek kimerülésével is felértékelődhetnek a sarki ásványkincsek. Mindazonáltal az Arktisz erőforrásai az eddigiekben elsősorban jövőbeli tartalékokat jelentettek, amelyek csak rendkívül lassan válnak elérhetővé. Nehezen kiszámítható, hogy a jövőben a technológia fejlődése, valamint az esetleges világpolitikai és -gazdasági átrendeződés mellett (például Kína növekvő világpolitikai súlya vagy az Oroszország és a Nyugat közötti elhidegülés) milyen jelentősége lehet a helyi erőforrások felhasználására. Továbbá a globális közvélemény és politikaformálás számára egyre fontosabbá válnak a klímavédelmi szempontok, ami szintén visszavetheti az érdeklődést a térség erőforrásainak kiaknázása kapcsán.

Az északi hajózási útvonalak is nagy nemzetközi érdeklődésre tartanak számot. Az Északnyugati-átjáró az amerikai kontinens északról való megkerülését teszi lehetővé, míg az Északkeleti-átjáró az Európa és Ázsia közötti távolság jelentős lerövidítésére alkalmas. Ez az Arktisz térségén kívüli, tengeri kijárással rendelkező nyugat- és észak-európai, valamint délkelet- és kelet-ázsiai országok számára is kiemelten fontos lehetőség.

A geostratégiai és geoökonómiai szempontból fontos erőforrások elérhetővé válása a térség államain kívül más jelentős nemzetközi szereplők (többek között Kína, India, Japán, Dél-Korea, Európai Unió [és egyes európai országok]) érdeklődését is felkeltette. Az északi partvidék infrastruktúrája kiépítetlen és külföldi (például kínai és más távol-keleti) működő tőke segítségével fejlesztik. Az északi hajózási útvonalakon jelenleg még a tengeri világkereskedelem kis hányada zajlik, de várhatóan a súlya fokozatosan növekszik. Ennek egyik kiemelkedő példájának tartom, hogy Kína „Egy övezet, egy út” kezdeményezése (The Belt and Road Initiative, BRI) a külgazdasági stratégia részévé tette az északi tengeri utat. Az Arktisz felértékelődő jelentősége miatt a régió kívüli nagyhatalmak szeretnék érdekeiket érvényesíteni a helyi ügyekben (például a kereskedelmi hajózás szabályai vagy a természeti kincsek kitermelése).

3. Kína Északi-sarkvidék-stratégiájának és regionális gazdasági aktivitásának fejlődése

Kína figyelmét az elmúlt húsz évben más és más okok miatt vonta magára az Északi-sarkvidék. Eleinte tudományos együttműködésekben való részvétel jellemezte leginkább az ázsiai állam Arktisszal kapcsolatos tevékenységét. A térség geopolitikai és gazdasági felértékelődésével Kína számára is az arktikus régió újabb és újabb aspektusai váltak fontossá, közöttük a régió ásványkincstartalékjai és a kereskedelmi hajózás lehetőségei. Az elmúlt évtizedben a fosszilis energiahordozók az elmúlt évekig leginkább mint jövőbeli potenciál jelentkeztek.

Kína 2003 óta mutat aktív jelenlétet az Északi-sarkvidéken, amikor létrejött az első kínai kutatóbázisuk a Norvégiához tartozó Spitzbergákon. Az Egyesült Államok Képviselőházának 2022-es bizottsági elemzése alapján Kína azóta több mint 90 milliárd dollárt fektetett be az infrastruktúra fejlesztésébe (Foreign Affairs Committee, 2022). A beruházások nagyrészt az energia- és ásványi-anyag-ágazatba irányultak.

2013 több okból is mérföldkő volt Kína északi-sarkvidéki jelenléte szempontjából. Ettől az évtől kezdve a távol-keleti állam megfigyelőként részt vesz az Arktisz Tanács munkájában. Azóta tovább bővültek, illetve mélyültek Kína északi-sarkvidéki együttműködései. Az ázsiai ország jelentős nyersanyagigénye miatt a terület ásványkincseinek hasznosításában is érdekelt. 2013 óta koncessziót kapott három a Jeges-tenger területén elhelyezkedő kőolajmező feltárására (Tomani, 2016). 2013-ban vált aktívvá az északi kereskedelmi utak kihasználása tekintetében is. Ebben az évben haladt végig az északi tengeri úton az első helyi körülményekre alkalmas kínai konténerhajó (Ørts Hansen et al., 2016). A kereskedelmi hajók száma még rendkívül alacsony. 2011 és 2015 között (207-ből) még

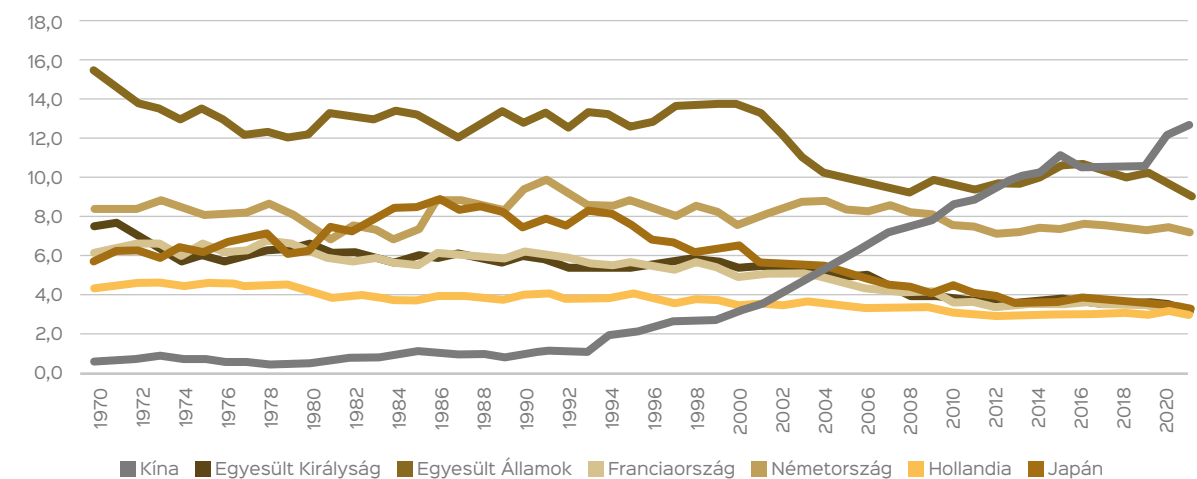
csak négy kínai és egy hongkongi kereskedelmi hajó utazott keresztül az Északkeleti-átjárón, de 16 hajónak volt az úti célja Kína. A Kínai Sarkkutató-intézet főigazgatója (Director General of Polar Research Institute of China) 2013-ban, egy oslói konferencián bejelentette, hogy országa 2020-ig tengeri kereskedelme 5-15%-át az északi selyemúton keresztül kívánja megvalósítani (Barents Observer, 2013; Ørts Hansen et al., 2016). Ez a szám végül nem teljesült, de a törekvéseket jól mutatja.

A 2017-es év Kína Arktisz-politikája szempontjából igen aktív volt. Ebben az évben több fontos esemény is történt: az északi selyemút tervének és Arktisz-stratégiájának nyilvánosságra hozatala, valamint a tudományos tevékenység bővítése. Ekkor vált az „Egy övezet, egy út” stratégia részévé az északi tengeri útvonal.

Az Arktisz-stratégia bejelentése mellett önmagát „Északi-sarkvidékhez közelinek” (*near Arctic state*) definiálta, és az Északi-sarkvidékkel kapcsolatos kérdések nemzetközi rendezését szorgalmazta. A kínai dokumentum alátámasztani látszik azokat az elképzeléseket, amelyek az ázsiai állam gazdasági érdekeit és nagyhatalmi státuszát kívánják érvényesíteni az Arktisz-ügyekben való részvétellel.

Érdekes azt is megvizsgálni, hogy a kínai gazdasági mutatók és stratégia hogyan viszonyulhat az új kereskedelmi folyosó lehetőségéhez. A kínai gazdaság a GDP alapján a harmadik legnagyobb a világon az Egyesült Államok és az Európai Unió után, a gazdasági növekedés 1977 óta szinte töretlenül 5% felett alakult, a 2000-es évek elején pedig akár a 10%-t is elérte, míg a 2010-es évektől az üteme lassult (World Bank, 2022b). A 2008-as válság után az exportbővülés lassulása nagyban hozzájárult a GDP alacsonyabb ütemű növekedéséhez. A kiviteli lehetőségek beszűkülése és a növekvő importigények, valamint a korábbi modell kudarcai új külgazdasági irányvonal kidolgozását tették szükségessé (Eszterhai, 2016). Ez a stratégia volt az új selyemút, amelyet Xi Jinping kínai elnök 2013-ban jelentett be (China Daily, 2013). Az erőfeszítések és az élénkülő gazdasági környezet hatására Kína már 2013-ra a világ legnagyobb exportőrévé vált a Világbank (World Bank) adatai alapján (2022a).

1. ábra: A világ legnagyobb kivittel rendelkező országainak részesedése a világ exportjából, százalékos arányban, 1970 és 2021 között



Forrás: The World Bank, é. n.

A világ tíz legnagyobb kikötőjéből hét Kínához tartozik (Lloyd's List, 2023). A vízi szállítás a 2000-es évek eleje óta erős ágazata a kínai áruszállításnak. Ugyanakkor 2008 óta a kínai kormány nagy volumenben támogatja a szárazföldi közlekedés fejlesztését, amely részaránya a szállításban azóta ismét jelentősen megemelkedett. Mára már nagyobb mennyiségű árut szállítanak szárazföldön, mint vízi úton. A külkereskedelem bővülésével a vízi transzport volumene is növekedett az elmúlt évtizedben. A jövőben a tengeri szállítás részaránya újra emelkedhet, ugyanis Kína felismerte azt a tényt, hogy a világkereskedelem 70-80%-a vízi úton zajlik (Geopolitical Futures, 2017). Ezzel összhangban deklarált célja, hogy 2030-ra a világ kereskedelmi flottáinak 25%-a az országhoz tartozzon (Pastusiak, 2016). Mindazonáltal a szakértők úgy vélik, hogy az ázsiai ország számára sokkal fontosabb maradhat a szárazföldi szállítás (Geopolitical Futures, 2017). Ugyanakkor az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés jövője az elmúlt időszakban bizonytalanná vált. A koronavírus-járványt követő kínai „zéró Covid” politika az ázsiai gazdaság bezárkózásához vezetett. Majd 2022-ben az Európa és Oroszország között befagyott kereskedelmi kapcsolatok is újrarajzolták a világpolitika mellett a nemzetközi kereskedelem és beruházások térképét.

Az útvonal jövője szempontjából fontos tényező, hogy miként alakulnak a Kína és Európa közötti kapcsolatok, mennyiben befolyásolja az európai államokat a Kína és Oroszország közötti gazdasági együttműködés. Továbbá az is kérdéses, hogy az Egyesült Államok Kínával folytatott kereskedelmi háborúja miként hat a kínai–európai kapcsolatokra. A geopolitikai feszültségek az északi tengeri út nemzetközi forgalmára is hatottak, a kínai és európai felek is tartózkodtak annak használatától. Összességében azonban még mindig Kína Európa legfontosabb kereskedelmi partnere, és ez fordított relációban is igaz. Ilyen módon a következő években visszatérhet a nemzetközi forgalom az északi tengeri útvonalra, amely folyamatot a klímaváltozás előrehaladása is erősítheti.

Kína kereskedelmi partnerei között az európai kontinens hangsúlyos szerepet tölt be. Kína külkereskedelmének 13,4%-a irányult az Európai Unióba 2022-ben. Ez a kínai export 15,8%-át, míg az import 10,5%-át jelentette a kínai adatok alapján (GACC, 2023). Ugyanakkor Kína elsősorban exportáló állam, kivitele harmadával haladja meg a behozatal volumenét. 2020-ban Kína vette át az EU fő kereskedelmi partnerének szerepét az USA-tól, az ázsiai ország 2021-ben összesen 16,2%-os részesedést képviselt, míg az USA 14,7%-os részesedéssel rendelkezett az Európai Bizottság adatai alapján. A kínai–európai kapcsolatok aszimmetriáját jelzi, hogy az unió külkereskedelmi mérlege a legnagyobb negatívumot Kínával szemben mutatja a Eurostat adatai alapján (Eurostat, 2022). Eközben Oroszország 2021-ben még az Európai Unió 5. legfontosabb külkereskedelmi partnere volt 5,9%-kal, amiben a fosszilis energiahordozók játszottak jelentős szerepet (Európai Parlament, 2022).³ A Világbank adatai alapján Oroszország számára 2013 óta Kína a legnagyobb kereskedelmi partner. Az orosz behozatalnak pedig több mint 20%-a érkezett a kelet-ázsiai államból. 2020-ban már Oroszország importjának 23,7%-át képviselte Kína, míg exportjának 14,58%-át (WITS, 2022). Ilyen módon e külkereskedelmi reláció is kiegyensúlyozatlan.

³ Érdemes tanulmányozni az európai–orosz kapcsolatokat is, ha az északi tengeri útvonal kihasználtságát elemezzük. Még ha az útvonal egyik végpontja Európa, a másik Kelet-Ázsia, az útvonal Oroszország partjai mentén halad. Az elhidegülő európai–orosz kapcsolatok kihathatnak az útvonal használatára hosszabb távon is.

Az Európa és Ázsia közötti árukereskedelem aszimmetriájára hívják fel a figyelmet a rendelkezésre álló adatok. Ázsia körülbelül kétszer annyi árut exportál Európába, mint fordítva, ez a tendencia az északi tengeri útvonal esetében is érvényesülhet. Ugyanakkor a jövőbeli gazdasági lehetőségeket nagyban befolyásolja többek között az egyes régiók 2020 utáni többszörös gazdasági válságból való kilábalása, és a világgazdasági, illetve –politikai súlypontok átrendeződései. Az orosz–ukrán konfliktus jelentősen átrajzolta Európa és Oroszország kereskedelmi kapcsolatait, illetve kihathat Kína és Európa kapcsolatára is. Ezek a kereskedelmi viszonyok pedig nagyban befolyásolják az északi tengeri útvonal jövőbeli kilátásait is.

3.1. Kínai–orosz kapcsolatok

A kínai–orosz kapcsolatokat is érdemes megvizsgálni. Marosvári Csaba véleménye szerint három megközelítés létezik a két állam relációjára vonatkozóan. Közeledésüket két nézőpont hangsúlyozza: az egyik szerint pragmatikus együttműködést láthatunk, a másik szerint „Nyugat-ellenes” platform kezd kirajzolódni. Az elméletek másik csoportja szerint viszont stratégiai ellenfelekről van szó Moszkva és Peking esetében (Marosvári, 2013). Más szerzők, így Szunomár Ágnes azt emeli ki, hogy a kínai külgazdasági nyitás csak a 2000-es évektől figyelhető meg. Sok más országhoz hasonlóan az orosz behozatalban jelentősen növekedett a kínai szállítások aránya. Oroszország részaránya a nagyobb mennyiségi növekedés ellenére nem tudott szignifikánsan emelkedni a Kínába tartó kereskedelemben. Szunomár az egyik országból a másikba irányuló befektetések alacsony arányára is felhívja a figyelmet. Ugyanakkor a kínai fölény a működő tőkeáramlás esetében is általános tendencia (Szunomár, 2015). Ez jelen elemzés nézőpontjából azért különösen fontos, mert a befektetések általánosan alacsony aránya mellett szembeűnő, hogy Kína hajlandó áldozni az északi tengeri út infrastruktúra-fejlesztésére. A háttérben feltehetőleg nem az orosz reláció javításának szándéka áll, hanem a kínai kereskedelem további diverzifikálását elősegítő mozzanat.

A politikai irányvonalakat tekintve Oroszország elképzeléseibe jól illeszkedik az Ázsia felé történő nyitás. Bernek Ágnes több tanulmánya is elemzi az orosz geopolitikában újraéledő eurázsiai gondolat, illetve törekvés feléledését. A két kontinensen is elterülő állam nagyhatalmi törekvéseinek alapja lett az eurázsiai eszméjének elterjesztése, illetve az ehhez kapcsolódó szövetségi rendszer kialakítása, valamint a fogalom atlantizmussal való szembeállítás (Bernek, 2015). Ugyanakkor a folyamatok kapcsán Marosvári kiemeli, hogy az eurázsiai vezető hatalom szerepében Kína ellenfél Oroszország számára. Emellett sok elemző kitér arra is, hogy a Távol-Keleten a jövőben a két fél között területi vita is kialakulhat. Ennek oka a Kínához közeli orosz területek népességének elkinaiasodása (Marosvári, 2013). Utóbbi ténynek szintén lehet jelentősége az északi tengeri út mentén formálódó szövetség esetében, amely munkaerőhiánnyal küzd. A jelenség együttes vizsgálata akár fenyegetésként is felfogható Oroszországra nézve.

Azt is fontos szem előtt tartani, hogy a kínai fél politikájától nem áll távol a pragmatikus megközelítés. Az utóbbi évek megtorpanása mellett is jelentősen javítani tudta gazdasági kapcsolatait.

Marosvári a két ország kapcsolatainak kettősségét emeli ki elemzésében. Az események egy része a baráti viszony irányába mutat, ugyanakkor számtalan terület van, ahol a két ország nem ért egyet,

vagy érdekeik egyenesen ütköznek. A kereskedelmi adatok ambivalenciája is ugyanebbe az irányba mutat. A kínai fölény gazdasági téren mindenképpen megnyilvánul. Ráadásul az energiapiacra, ahol a kereslet és kínálat könnyen találkozhatna, sem tudott látványosabb együttműködés kialakulni a két állam között – lényegében egészen a 2020-as évekig. A szomszédi viszony kedvező keretek között tartása mindazonáltal közös érdek (Marosvári, 2013). Az Északkeleti-átjáró is ezeket a folyamatokat támasztja alá, és rávilágít arra is, hogy Oroszország legnagyobb gyengesége nagyhatalmi státusza szempontjából a gazdasági teljesítménye.

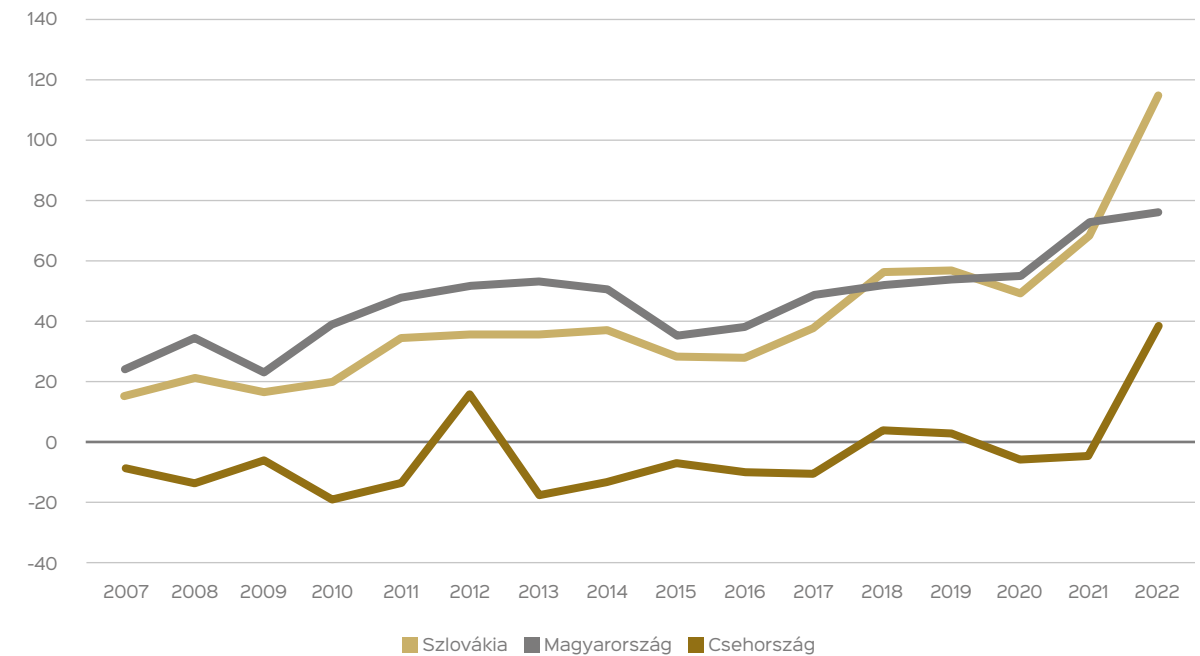
4. Az orosz–kínai külgazdasági kapcsolatok alakulása 2022-ben

Az orosz–kínai gazdasági kapcsolatokban fordulatot hoztak a 2022-es év eseményei: az orosz–ukrán háború, valamint az annak következtében még jobban elhidegült kapcsolatok Oroszország és a nyugat között. Elsősorban az orosz fosszilis energiahordozók exportja az, amely lényegesen megemelkedett Ázsia irányába. Ugyanakkor érdemes vizsgálni a befektetési kapcsolatok átalakulását is, hogy az előttünk álló időszak trendjei körvonalazódjanak. A kínai–orosz gazdasági kapcsolatok erősödése hatással lehet arra is, hogyan viszonyul Európa Kínához, és ebben a relációban milyen módon formálódnak a jövőben a gazdasági kapcsolatok.

4.1. Az orosz–kínai külkereskedelem jelentős élénkülése 2022-ben

A kínai–orosz kereskedelem 34,3%-kal 190 milliárd dollárra élénkülött 2022-ben a megelőző évhez képest, ami új rekordot jelent a növekedés nagyságrendjét tekintve. Az év fordulatot hozott abból a szempontból is, hogy a jelentős kereskedelmi többletet Oroszország érte el, ahogyan a 2. ábra mutatja. E tényező erősíti a kölcsönös függőséget, amely a korábbiakban inkább egyoldalúnak tűnt, és abban Kína volt a meghatározó fél. A két ország közötti kereskedelem élénkülése már korábban elkezdődött. 2014-ben az európai országok szankciókat vezettek be Oroszországgal szemben, miután annektálta az Ukrajnához tartozó Krím félszigetet. Ezt követően a legnagyobb kereskedelmi partnerek rangsora átrendeződött, és Kína vált Oroszország legnagyobb exportcéljává. A kétoldalú kereskedelem több mint közel kétszeresére bővült 2019-ig, ahogyan a hajózási statisztikák (Silk Road Briefing, 2022) is megmutatják.

2. ábra: Az orosz export és import mértéke, valamint a kereskedelmi mérleg értéke 2007 és 2022 között milliárd dollárban



Forrás: saját szerkesztés a Statista adatbázisa alapján, Statista, 2023.

Az élénkülő külkereskedelmet elsősorban az energiahordozók orosz exportjának fellendülése és a két gazdaság egymást kiegészítő kétoldalú kereskedelmi kapcsolataiban rejlő lehetőségek további szektorokra való kiterjesztése egyaránt támogatja. Az Oroszországból Kínába irányuló export majdnem megkétszereződött, 68 milliárd dolláros szintről 114,15 milliárd dollárra. Ugyanakkor a Kínából Oroszországba irányuló kereskedelem is jelentősebb növekedést mutatott, 72,68 milliárd dollárról 114,12 dollárra. Az Oroszországba irányuló kínai export az átlag felett emelkedett. 2022-ben a kínai külkereskedelem volumene 4,4%-kal nőtt, és elérte a 6,310 milliárd dollárt. A Kínából származó export 7%-kal 3,595 milliárd dollárra bővült (Russia Briefing, 2023). Kína 2013 óta Oroszország legnagyobb kereskedelmi partnere, míg Kína számára Oroszország csupán a 10. legfontosabb partner volt 2022-ben is (Siqi, 2023). Összességében a két ország kétoldalú kereskedelme Kína tavalyi kereskedelmi volumenének 3%-át tette ki. További fontos elem a kétoldalú kereskedelmi kapcsolatok elmélyülésében a jüan- és rubelalapú fizetésre való fokozatos áttérés volt a dolláralapú kereskedelemről (Global Times, 2023). 2013-ban a kétoldalú kereskedelem csupán 2%-a zajlott jüanban, majd 2021 első felére már az Oroszországba irányuló kínai export 28%-át bonyolították a kínai fizetőeszközben (Silk Road Briefing, 2022).

Már a megelőző évben, 2021-ben is látványosan bővült a két ország közötti külkereskedelem. A dinamikus bővülés 2023-ban is folytatódhat, és meghaladhatja a 200 milliárd dollárt, amely volumen elérése korábbi tervek alapján 2024-re volt a meghatározott cél (Global Times, 2023). 2023. janu-

ár-februárban a reláció 25,9%-os növekedést mutatott. Amennyiben a 2023-as év egészében fennmaradna ez a növekedési ütem, az azt jelentené, hogy a teljes orosz–kínai kereskedelem 2023-ban mintegy 237 milliárd dollárt tenne ki. Ez megközelítheti azt a teljes kereskedelmi volumet, amelyet 2022-ben Oroszország az EU-val folytatott (258,6 milliárd euró) (Russia Briefing, 2023). Mindazonáltal hasonló arányú növekedés nem várható, mivel 2022 rendkívüli év volt. Jelentős fordulatokat hozott az orosz külkereskedelem orientációjában, számos szektorban Kína váltotta fel a Nyugat szerepét. Továbbá egyedi tényező lehetett az energiahordozók árában bekövetkezett hirtelen emelkedés is. Ugyanakkor éppen előbbi tényező eredményeként a dinamikus bővülés továbbra is fennmaradhat.

4.2. A kereskedelem összetétele

Az orosz–kínai kereskedelem bővüléséhez elsősorban az orosz energiahordozók járultak hozzá. Kína hordónként 10–12 dolláros, vagyis körülbelül 20–30%-os kedvezménnyel vásárolta az orosz nyersanyagokat más exportáló országok hasonló minőségű termékeihez képest. Ennek eredményeként az ázsiai ország kőolajimportja 18–20%-kal emelkedett. Így Oroszország 2022-ben a legnagyobb energiahordozó-exportőrré vált megelőzve Szaúd-Arábiát (Silk Road Briefing, 2022). Ugyanakkor Kína kőolaj-kereskedelme diverzifikált, így például 2021-ben Szaúd-Arábia részesedése 17,4% volt, Oroszországé 15,6% (Workman, 2022).

A nyersolaj a kínai–orosz kereskedelem legértékesebb árucikke, amely a kínai import felét tette ki (Siqi, 2023). A cseppfolyós gáz (LNG) mellett az orosz vezetékes gáz exportja is emelkedett. A Power of Siberia I. vezetéki kihasználtsága a maximum közelébe bővült. 2022-ben a rajta történő szállítások 49%-kal nőttek elérve a 15,5 milliárd köbméter gázmennyiséget (38 milliárd köbméter tervezési kapacitás mellett) (Silk Road Briefing, 2022). Utóbbi volumen várhatóan tovább emelkedik 2023-ban, és eléri a 22 milliárd köbmétert (Global Times, 2023). Kína gázimportja szintén rendkívül diverzifikált; 2021-ben 10% körüli részesedéssel Oroszország a harmadik legnagyobb beszállító volt (Zaretskaya & Aloulou, 2022). 2022 őszének végére Kína orosz szénimportja 57%-kal nőtt 2021 azonos időszakához képest. Ezek a számok még magasabbak lettek volna, ha az infrastruktúra, a vasutak és a távol-keleti kikötők kapacitása nem lenne korlátozott. E szűk keresztmetszeteket igyekeznek mihamarabb kezelni, ami azt jelenti, hogy az Oroszországból származó jövőbeli kínai szénimport növekedni fog. Ráadásul a Kínával folytatott kereskedelem hozzáférést biztosíthat további kelet-ázsiai piacokhoz, amiben Kína mint tranzitország játszik szerepet. Kína nagyon jól kiépített ellátásilánc-útvonalakkal rendelkezik a térségben.

Az Ázsia irányába kialakuló egyoldalú orosz függést mutatja, hogy 2022 végére Kína és India az orosz kőolajexport több mint 80%-át adta, míg Európa részesedése 8% alá csökkent (Irwin-Hunt, 2023; Almén & Hsiung, 2022).

Eközben az orosz piacon egyes iparágakban valódi piaci áttörés történt. Az elektronikai és feldolgozóipari termékek, valamint a csúcskategóriás berendezések kínai exportja jelentősen nőtt 2022-ben Oroszországban. Így például a kínai autók orosz importja 30%-kal bővült. A kínai elektronika és háztartási készülékek első helyen álltak az orosz piacon történő értékesítésben. Az ázsiai országokból

származó laptopok aránya elérte az összes orosz számítógép-vásárlás 45–50%-át. Hasonló fordulat ment végbe a legtöbb fogyasztási cikk esetében. Utóbbi kategóriában sikerült a nyugati márkák Oroszországból való önkéntes távozásával kieső termékeket Kínából származó behozattal kiváltani (Global Times, 2023; Silk Road Briefing, 2022).

4.3. A közvetlen külföldi befektetések alakulása

2022-ben az fDi Markets kutatóintézet szerint Oroszországban az FDI-projektek a legalacsonyabb szinten voltak 2003 óta, amikor azok mérését a szervezet megkezdte. 2022 előtt szinte minden évben a nyugat-európai befektetők tették ki Oroszország zöldmezős beruházásainak nagyjából felét (Irwin-Hunt, 2023). Tavaly ez az arány mindössze 23,1%-ra csökkent. 2020-ban Kína oroszországi befektetései értéke 12,07 milliárd dollár volt, ami mindössze 9,9%-a annak, amit Európa Oroszországba fektetett (Siqi, 2023). Előre tekintve a külföldi beruházások aránya emelkedhet. A fosszilis energiahordozók magasabb árai és az orosz export iránt élénkülő kereslet következtében a külföldi befektetők több tőkét juttatnak a kőolaj- és földgázkitermelési projektekbe, mint 2009 óta bármikor, az fDi Markets adatai alapján. 2022-ben több mint 57 milliárd dollárnyi tőkebefektetést jelentettek be a következő időszakra, ami az adatbázis nyilvántartása szerint körülbelül háromszorosa az előző tíz év átlagának (Irwin-Hunt, 2023). Különösen Ázsia, és azon belül is Kína esetében lehet a legnagyobb arányú a bővülés.

Az Eurázsiai Fejlesztési Bank 2022. decemberi jelentése szerint a kínai közvetlen külföldi befektetések (FDI) 27,4%-kal nőttek 2016–2022 között. Kiugró volt a kínai FDI bővülése 2022 első felében, amikor a kínai FDI Oroszországban 75%-kal nőtt. Az év során számos közös infrastrukturális projekt zárult le a két ország között Oroszország erőforrásokban gazdag távol-keleti régiójában (Siqi, 2023).

Kína az „Egy övezet, egy út” kezdeményezés keretében – az amerikai College of William & Mary adatai alapján – Oroszország messze a legnagyobb kedvezményezett a beruházások összértékét tekintve (Silk Road Briefing, 2022). Kína az északi tengeri útvonalat tekinti kulcsfontosságú beruházási területnek. Mióta 2017-ben az úgynevezett északi-sarkvidéki selyemút is részévé vált az „Egy övezet, egy út” kezdeményezésnek, 2018-ban a Kínai Fejlesztési Bank közel tízmilliárd dollárt ígért az Északi-sarkvidék és az északi tengeri folyosó fejlesztésére. Emellett az ázsiai ország az északi-sarkvidéki bányászati és energiaszektorba is befektetett.

4.4. Kína északi-sarkvidéki gazdasági aktivitása 2022-ben

Kína infrastrukturális beruházásai 2022-ben sem álltak le függetlenül az orosz–ukrán háborútól és az Oroszország elleni szankcióktól. Kína igyekszik egyensúlyozni Oroszország és a Nyugat között, saját gazdasági érdekeit szem előtt tartva. Az ázsiai ország vállalatai a Jamal-félszigeten az orosz Novatek földgázmegaprojektben szereztek 20%-os részesedést 2019-ben, emellett egy másik Novatek LNG-létesítményben szintén a Jamal-félszigeten.

A fentiekén túl Kína igyekszik puha hatalomként jelen lenni a régióban tudományos és technológiai fejlesztésekkel. 2019-ben hozták létre a Kínai–Orosz Sarkvidéki Kutatóközpontot, amely közös

expedíció kivitelezését tervezi az északi tengeri útvonalon az éghajlatváltozás hatásait tanulmányozva. A kínai fél az expedíció költségeinek 75%-át fedezheti (Humpert, 2023a). A tudományos és technológiai együttműködés keretében, 2022 februárjában Oroszország és Kína közös nyilatkozatot adott ki, amelyben elkötelezték magukat az Északi-sarkvidék fenntartható fejlődése érdekében folytatott együttműködés mellett is (Foreign Affairs Committee, 2022). Kína technológiai térnyerését mutatja az a hír is, miszerint az ázsiai ország fogja az északi tengeri úton áthaladó hajók navigációjának fejlesztését kivitelezni. Kína szolgáltatja a műholdas adatokat az útvonalon történő jég navigáció optimalizálása érdekében, valamint a kínai és török hajógyárakkal fognak együttműködni a jövőbeli jégtörő hajók építésében (Humpert, 2023a).

Az infrastruktúra-fejlesztések ugyanakkor nem csupán az északi tengeri útvonalra és a fosszilis energia területére terjednek ki. Ennek egyik példája az úgynevezett Orosz Csendes-óceáni Vasút, más néven az Északi Szélességi Vasút (Northern Latitudinal Railway). A projekt célja a kapacitás bővítése a transzszibériai vasútvonal meglévő vlagyivosztoki keleti végállomásától észak felé, Habarovszkba és tovább az orosz sarkvidékre. A tervek szerint éves kapacitása 23,9 millió tonna rakomány lesz, és lerövidíti a Nyugat-Szibéria északi részein található lelőhelyektől a keleti tengerpart mentén lévő orosz kikötőig tartó útvonalakat, és biztosítja az Északi-sarkvidék és az orosz csendes-óceáni tengerpart fejlődését (Devonshire-Ellis, 2023).

A kereskedelmi kapcsolatok tekintetében 2022-ben is a fosszilis energiahordozók jelentették a legnagyobb volument. 2022 első felében Kína LNG-importja az orosz sarkvidéki Jamal LNG-ből és a távol-keleti Szahalin-2 projektből 22%-kal, 1,84 millió tonnára nőtt. Csak 2022 novemberében Kína 852 ezer tonna LNG-t importált, elsősorban a Jamal LNG-ből és a Szahalin-2-ből. Hasonlóképpen Kína Oroszországból származó kőolajimportja 2022-ben rekordmagasságot ért el. Oroszország sikeresen folytatta azt a stratégiát is, hogy az alacsonyabb árú vezetékes gázt nagyobb értékű LNG-vel helyettesítse, és az Északi-sarkvidékről Európába és Ázsiába is szállítsa azt. Egyes esetekben az LNG ára öt-tízszer magasabb lehet, mint a csővezetéken szállított földgázé. Az Oroszországból érkező nyersolajszállítások 50%-kal emelkedtek az előző évhez képest, ezzel Oroszország Kína legnagyobb szállítójává vált, megelőzve Szaúd-Arábiát. A háború kezdete óta Kína 68 milliárd dollárt költött energiaimportra, mintegy 50%-kal többet, mint 2021-ben (Humpert, 2023b). A megemelkedett energiaimport növekedésének hátterében nem csupán a „zéró Covid” politika után gyorsuló kínai gazdasági növekedés áll. Kína az energiahordozók egy részét reexportálta Európába.

Az északi-sarkvidéki kínai–orosz együttműködés 2023-ban tovább erősödik. Xi Jinping kínai elnök háromnapos moszkvai látogatáson vett részt 2023 márciusában. Megállapodást kötöttek Putyin orosz elnökkel arról, hogy szorosabb együttműködést folytatnak az Északi-sarkvidék energia- és közlekedési ágazatában. A két ország közös ernyőszervezetet kíván létrehozni az északi tengeri útvonal forgalmának bővítése céljából. A fejlesztés érdekében a két állam közös munkacsoportot is létrehozott (Humpert, 2023b). E lépések jelentős fordulatot jelentenek az orosz fél esetében, amely a korábbi években igyekezett távolságot tartani, és visszafogni a kínai fölényt az északi-sarkvidéki beruházásokban. 2022 óta azonban a diverzifikációs törekvések háttérbe szorultak, illetve Ázsiára korlátozódtak a nyugati tőke visszavonulását követően.

5. Összegzés

2022-ben voltak olyan kínai vállalatok, amelyek igyekeztek kerülni az oroszországi tevékenységeket, mint az északi tengeri úton keresztül történő hajózás, de összességében a kínai aktivitás erősödése volt megfigyelhető. Oroszország számára a közeljövőben inkább az jelenthet kihívást, hogy ellensúlyozni tudja a kínai beruházásokat az Arktisz övezetében, és ne alakuljon ki túlzott egyoldalú függőség. A következő időszakban a nyugati befektetések nem fogják kompenzálni az ázsiai túlsúlyt az északi-sarkvidéki beruházásokban. Függetlenül attól, hogy Oroszország több fosszilis energiahordozót értékesített az ázsiai partnerének, és a külkereskedelmi mérlege soha nem látott többletet ért el, mégsem enyhült az aszimmetria a kínai féllel szemben. Kína kőolaj- és földgázimportja diverzifikált, számos exportáló ország a partnere. A tengeri kikötők nagy aránya rugalmasságot biztosít Kína számára, hogy megválassza külkereskedelmi partnereit. Oroszország számára Kína a legfontosabb külkereskedelmi kapcsolat, míg Kína számára az orosz fél csupán a 10. legnagyobb piac volt 2022-ben is. Ráadásul a fosszilis energiahordozók kereskedelmében elsősorban a kínai renminbi⁴ használatával kerülhetők meg a nyugati pénzügyi szankciók, vagyis ebben a tekintetben is a kínai fél pozíciója erősödött. Ugyanakkor Oroszország szempontjából kedvező tényező volt, hogy 2022-ben nem veszítette el legnagyobb külkereskedelmi partnerét, Kínát, sőt jelentősen növelni tudta az ázsiai országba irányuló exportját. Emellett Oroszország számára India is egyre fontosabb kereskedelmi partnerré válik, amely reláció segíthet az egyoldalú kínai függés mérséklésében.

Az északi tengeri útvonal átrendezheti a világkereskedelmi útvonalak közötti forgalom eloszlását, mivel átveheti a Szezi-csatorna forgalmának egy részét. A jelenség ugyanakkor korlátozott lesz, a legnagyobb mértékben a kínai, japán és dél-koreai kereskedelemre hathat, illetve Észak- és Nyugat-Európa szállítását is érintheti. A déli tengerek dominanciája azonban a belátható időtávon mindenképpen megmarad. Továbbá érdemes azt is számításba venni, hogy a világ tengeri kereskedelmének volumene folyamatosan bővül, az UNCTAD adatai alapján a 2023–2027 közötti időszakban kissé mérsékeltebb szinten, de stabilan 2,1% körüli növekedési ütem várható. Ez az érték alacsonyabb, mint a megelőző három évtized átlagosan 3,3%-os bővülése (UNCTAD, 2022). A déli tengeri átjárók közül a Szezi-csatorna kapacitási korlátokba ütközhet még annak bővítése esetén is. Ilyen módon az alternatív északi tengeri folyosó használata szükségessé válhat anélkül, hogy érdemben befolyásolná más útvonalak forgalmát. Ugyanakkor ahhoz, hogy a változások végbemenjenek, még szükség van a klimatikus viszonyok enyhülésére az Északi-sarkvidéken, valamint a kilátásokat az Európa és Oroszország közötti kapcsolatok majdani alakulása is befolyásolhatja. A közeljövőben elsősorban az Ázsiába irányuló LNG-szállítmányok haladhatnak keresztül az útvonalon.

Az Északi-sarkvidékhez kötődő gazdasági kapcsolatok átalakulása a geopolitikai viszonyokkal is összefügg. Az orosz–ukrán konfliktus nyomán kialakult elhidegülés Oroszország és a Nyugat

⁴ A renminbi Kína hivatalos pénzneme, amelynek egy egysége a jüan. A kínai deviza a nemzetközi kereskedelemben is egyre meghatározóbb szerepet játszik.

között az északi-sarkvidéki régió megosztottságához vezetett. Az a tényező, hogy Oroszország kénytelen szorosabb együttműködést kialakítani a területen kívüli államokkal, és nagyobb teret engedni helyi beruházásaiknak, kielezi az Arktisz nemzetközi vizei feletti ellenőrzésről szóló vitákat is. Kína mellett több nem északi-sarkvidéki ázsiai állam jelenléte érvényesülhet a térségben. Utóbbi államok az Északi-sarkvidék nemzetközi felügyeletét szorgalmazzák. Az Arktiszban területtel rendelkező államok közül Oroszország tudja magáénak a leghosszabb partszakaszt, ugyanis az Arktisz partvonalának fele orosz fennhatósága alá tartozik. Így Oroszország együttműködése a régió kívüli országokkal felszínre hozhatja a régiós és térségen kívüli államok ellentétes érdekeit. Míg az előbbieket a nemzeti hatáskörbe tartozó megoldásokat szorgalmazzák, addig az utóbbiak a nemzetközi felügyeletet.

Felhasznált irodalom

- Almen, O. & Hsiun, W. (2022). *China's economic influence in the Arctic region – The Nordic and Russian cases*. Försvarsdepartementet. <https://www.foi.se/rest-api/report/FOI-R--5326--SE>
- Barents Observer (2013. március 14.). *China starts commercial use of Northern Sea Route*. <http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/03/china-starts-commercial-use-northern-sea-route-14-03>
- Berne, Á. (2015). A Kelet-Közép-Európai Régió a XXI. századi geopolitika nagy sakkjáráján. *Köz-Gazdaság*, 10(1), 77–90. unipub.lib.uni-corvinus.hu/1917/1/kg_2015n1p77.pdf
- Brutschin, E. & Schubert, S. R. (2016). Icy waters, hot tempers, and high stakes: Geopolitics and Geoeconomics of the Arctic. *Energy Research & Social Science*, 16, 147–159. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2016.03.020>.
- China Daily. (2013. szeptember 8.). *Xi proposes a 'new Silk Road' with Central Asia*. http://www.chinadaily.com.cn/china/2013xivisitcenterasia/2013-09/08/content_16952228.htm
- Csatlós, E. (2013). *Az Arktisz nemzetközi jogi helyzete*. Akadémia Kiadó.
- Devonshire-Ellis, C. (2023. április 24.). China's Russian Belt & Road Initiative Continues Apace in the Russian Far East. *Russia Briefing*. <https://www.russia-briefing.com/news/china-s-russian-belt-road-initiative-continues-apace-in-the-russian-far-east.html/>
- Eszterhai, V. (2016). Az Új Selyemút terv. *Eszmélet*, 28(109), 116–131. http://epa.oszk.hu/01700/01739/00094/pdf/EPA01739_eszmelet_109_116-131.pdf
- Európai Parlament (2022). *The European Union and its trade partners*. <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/160/the-european-union-and-its-trade-partners>
- Eurostat (2022). *Translate International trade in goods*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods#United_States_largest_partner_for_exports.2C_China_for_imports
- Foreign Affairs Committee (2022. október 25.). *China Regional Snapshot: Arctic*. <https://foreignaffairs.house.gov/china-regional-snapshot-arctic/>
- GACC (General Administration of Customs of the People's Republic of China) (2023. január 13.). *Az import- és exportárúk főbb országainak (régióinak) összértékét tartalmazó táblázat 2022 decemberében (dollárérték)*. <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302275/4794352/index.html>
- Geopolitical Futures (2017. július 14.). *China's Vision for a New Silk Road*. <https://geopoliticalfutures.com/chinas-vision-new-silk-road/>
- Global Times (2023. január 13.). China-Russia trade rises 34.3% to \$190 billion in 2022, a new record high. <https://www.globaltimes.cn/page/202301/1283761.shtml>
- Heininen, L. (2018). Arctic Geopolitics from classical to critical approach – importance of immaterial factors. *Geography, Environment, Sustainability*, 11(1), 171–186. <http://pure.iiasa.ac.at/id/eprint/15228/1/389-609-1-SM.pdf>

- Humpert, M. (2023a. március 30.). Lacking Own Satellite Coverage Russia Is Looking to China for Northern Sea Route Data. *High North News*. <https://www.highnorthnews.com/en/lacking-own-satellite-coverage-russia-looking-china-northern-sea-route-data>
- Humpert, M. (2023b. március 24.). Putin and Xi Discuss Further Deepening of Arctic Partnership. *High North News*. <https://www.highnorthnews.com/en/putin-and-xi-discuss-further-deepening-arctic-partnership>
- Irwin-Hunt, A. (2023. február 22.). A year of the Ukraine war in five charts. *FDI Intelligence*. <https://www.fdiintelligence.com/content/data-trends/a-year-of-the-ukraine-war-in-five-charts-82122>
- Lloyd's List (2023). *One Hundred Container Ports 2022*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2022>
- Marosvári, Cs. (2013). A sárkány és a medve románca: csak a jó szomszédság és más semi? *Grotius*. www.grotius.hu/doc/pub/ZFBSQS/2013-07-01_marosvari_csaba_a-sarkany-es-a-medve-romanca.pdf
- Németh V. (2018a). Az északi tengeri út megnyitásának várható hatása a Szezei-csatornára. *Mediterrán Világ*, 45–46, 184–199.
- Németh V. (2018b). Geopolitical and geoeconomical aspects of Northern Sea Route – with regard to Russian and Chinese interests. In Korcsmáros, E. (ed.). *A Selye János Egyetem 2018-as X. Nemzetközi Tudományos Konferenciájának tanulmánykötete = Zborník X. medzinárodnej vedeckej konferencie Univerzity J. Selyeho – 2018, Komárno, Szlovákia*. Selye János Egyetem. 205–217.
- Ørts Hansen, C., Grønsedt, P., Lindstrøm G., Hendriksen, C. (2016). *Arctic shipping – Commercial opportunities and challenges*. CSB Maritime.
- Østreng, W. (1999). *The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route*. Springer.
- Østreng, W. (2010). *The Northeast Passage and Northern Sea Route*. Centre for High North Logistics.
- Pastusiak, T. (2016). *The Northern Sea Route as a Shipping Lane: Expectations and Reality*. Springer International.
- Russia Briefing (2023. március 9.). *China-Russia Trade Breakdown and Future Development Trends*. <https://www.russia-briefing.com/news/china-russia-trade-breakdown-and-future-development-trends.html/>
- Sea News (2023. január 19.). *34 Million Tons of Cargo Passed Northern Sea Route in 2022*. <https://seanews.ru/en/2023/01/19/en-34-million-tons-of-cargo-passed-northern-sea-route-in-2022/>
- Silk Road Briefing. (2022. május 10.). *Understanding the China-Russia Trade, Investment & Economic Relationship in the Context of the Ukraine Conflict*. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2022/05/10/understanding-the-china-russia-trade-investment-economic-relationship-in-the-context-of-the-ukraine-conflict/>
- Siqi, J. (2023. március 22.). What is the trade, investment relationship between China and Russia? *South China Morning Post*. <https://www.scmp.com/economy/global-economy/article/3214285/what-trade-investment-relationship-between-china-and-russia>

- Statista (2023). Value of Russian trade in goods (export, import, and trade balance) with China from 2007 to 2021. <https://www.statista.com/statistics/1003171/russia-value-of-trade-in-goods-with-china/>
- Szunomár Á. (2015). Orosz–kínai befektetési kapcsolatok. In Szunomár Á. (szerk.). *Eurázsia a 21. században: a tőkebefektetések tükrében*. MTA KRTK Világgazdasági Intézet. 106–118.
- The World Bank (é. n.): Exports of goods and services (current US\$). <https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.CD>
- Tomani, A. (2016). *Asian Foreign Policy in a Changing Arctic*. Springer Nature.
- UNCTAD (2022). *Review of maritime Transport – 2022*. <https://unctad.org/rmt/2022>
- WITS *Russian Federation trade balance, exports and imports 2022*. <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/RUS/Year/2020/TradeFlow/EXPIMP>
- Workman, D. (2022). Top 15 Crude Oil Suppliers to China. *World's Top Exports*. <https://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china/>
- World Bank (2022a). *Exports of goods and services (current US\$)*. <https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.CD>
- World Bank (2022b). *GDP growth (annual %)*. <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>
- Zaretskaya, V. & Aloulou, F. (2022. május 2). As of 2021, China imports more liquefied natural gas than any other country. *EIA*. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=52258>