

A Kínai Népköztársaság érdekei az Északi-sarkon

Az Északi-sark fontossága

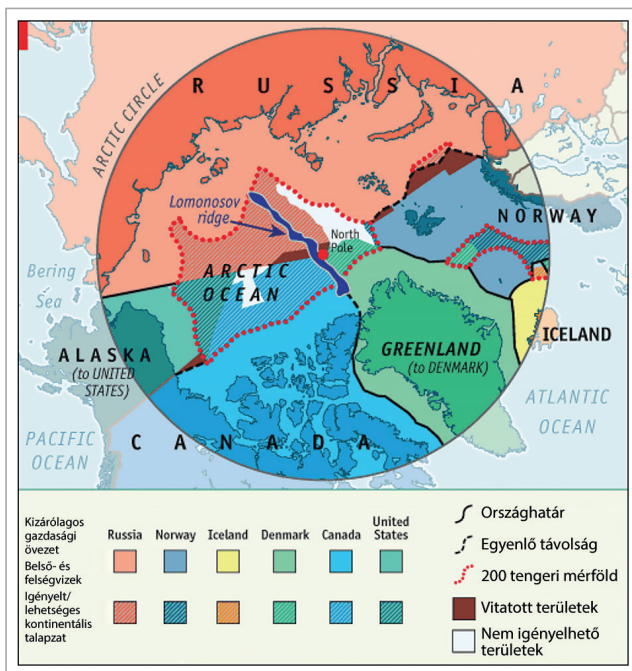
Az Arktisz vagy közismertebb nevén az Északi-sark felfedezése más volt, mint a Föld más területeinek a felfedezése. A hideg és a szélsőséges időjárási viszonyok miatt nehezebb volt ezt a földrészt feltérképezni, emiatt ezeket a helyeket a felfedezők is elkerülték egy darabig. A 19. században számos expedíció indult az ismeretlen északi terület felderítése érdekében. Több híres sarkkutató, feltaláló, mérnök tett kísérletet arra, hogy ezt a korábban ismeretlen vidéket meghódítsa. Számos tengeri, légi és szárazföldi expedíció irányult a térség felé. Majdnem 100 éven keresztül hitték azt a felfedezők, hogy hajójukkal elérték az Északi-sark pontját, ám későbbi mérések segítségével megállapítható volt, hogy a legsikeresebb expedíció is „csak” 40 kilométerre közelítette meg a földrajzi pontot. A nagy áttörést 1926. május 9-e jelentette, amikor is egy légi expedíciónak köszönhetően két amerikai felfedező, Richard Byrd kapitány és navigátor, az expedíció vezetője, valamint Floyd Bennett, a repülőgép pilótája sikeresen felszállt a Spitzbergákról. A céljuk az Északi-sark elérése volt, amit sikeresen teljesítettek, majd a pólus felett tizenhárom percig köröztek, és visszatértek a Spitzbergákra.

Hamar kiderült, hogy a sarkkör feletti terület légi útvonala elég rövid, és ha a jég területe elkezd olvadni, akkor hajózható is lesz a térség. Ebből kiindulva az Északi-sarknak a katonai jelentősége fokozatosan növekedett.

Az Északi-sarkvidék hatalmas kiterjedésű és meglepően változatos terület, amely szárazföldeket és jégmezőket is magába foglal. Területe körülbelül 25 millió km², amelynek a központjában a hatalmas Jeges-tenger medencéje helyezkedik el. Az Északi-sarkkör az északi féltekén, az északi szélesség 66,5°-án húzódó, képzeletbeli körvonal. Az Északi-sarkkörön túlra az alábbi országok területe nyúlik át: Amerikai Egyesült Államok (Alaszk), Oroszországi Föderáció, Kanada, Norvégia, Svédország, Finnország, Izland és a Dánia fennhatósága alatt

¹ Doktorandusz, Nemzeti Közszerológati Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola; e-mail: vigh.vivien@uni-nke.hu; ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1264-8202>

álló Grönland. Az Arktiszt nem tekinthetjük szárazföldnek, emiatt nem is tekinthető kontinensnek. Inkább állandóan vándorló jégtablák alkotta tengerként lehet jellemezni.² Az Északi-sarkot 3 kontinens veszi körbe: Észak-Amerika, Ázsia és Európa, továbbá ebben a térségben megtalálható az északi-sarki szigetvilág, benne a Spitzbergákkal, a Ferenc József-földsdel, a Novaja Zemljával, amely területét hegyek és völgyek tagolják, és ez a sziget az Urál hegység folytatásának tekinthető a tengerben. Meg lehet még említeni Grönlandot és az észak-amerikai szigeteket is (1. ábra). Az Északi-sark összetett régió, olyan hely, ahol előfordulnak hatalmas nagy kiterjedésű jégtablák, széljárta kőpusztaságok, fjordok, olyan helyek, amelyeket csak „jeges sivatag”-ként lehet említeni, és a gazdag növényzetét folyók táplálják.



1. ábra: Az északi-sarkvidéki országok területi igényei

Forrás: Északi-sarki területi igények 2015

² KULCSÁR 2011.

Az arktiszi jégtakaró olvadása fontos környezeti kihívás elé állítja a Földet, mert a globális felmelegedés hatására hatalmas jég tömbök válnak le az ott megtalálható jéghegyekről. Ezek a jéghegyek déli irányba sodródva és megolvadva emelik meg az óceánok és a tengerek vízszintjét. Ez a felmelegedés a túlzott károsanyag-kibocsátás eredménye, amely nagyban veszélyezteti a környezetünket.

A klímaváltozás hatása az Arktiszon

Az északi sarki jégtakaró nyári kiterjedése az utóbbi négy évtizedben a felére csökkent, és az előrejelzések szerint az olvadás a későbbiekben sem fog megállni, hanem egyre jobban felerősödik. Vannak olyan előrejelzések is, amelyek azt mutatják, hogy akár pár éven belül teljesen elolvad a jég a nyári időszakban a térségben. Ezt az előrejelzést mi más bizonyítaná jobban, mint az, hogy 2016 nyarán az első turistákat szállító hajó átkelt a jégmentessé vált Északnyugati-átjárón, amely Alaszka és Kanada szigetvilága közt húzódik? Megállapítható, hogy a Jeges-tenger jelentősen felmelegedett, jégtakarója elvékonyodott, kiterjedése csökkent. A tengerszint 1900 óta átlagosan 20–23 centimétert emelkedett, ami nagyban hozzájárul a partvidéki áradásokhoz. Leginkább a grönlandi és az antarktiszi jég olvadása a veszélyes. Ha mind elolvad, a tengerszint akár 70 méterrel is emelkedhet. A felmelegedésnek köszönhetően a térség komoly gazdasági hasznot rejt, hiszen a jég alatt hatalmas nyersanyagkészlet rejtőzik. Felelhető például szén-, olaj- és gázmező a tengeren, de a szárazföldön is egyre több nyersanyag lesz kinyerhető, például nagy mennyiségű nikkel, platina és palládium. Ez számokban annyit tesz, hogy az Arktisz rejtja a világ legnagyobb még felfedezetlen kőolaj- és földgáztartalékát. Feltételezések szerint 90 milliárd hordó kőolaj, jelentős mennyiségű földgáz és 44 milliárd hordó cseppfolyósított földgáz található az Északi-sarkon. Ez a világ még fel nem tárt olajforrásainak a 13%-át, a földgázok 30%-át és a cseppfolyósított földgáz 20%-át jelenti. Továbbá a feltételezésekből arra is lehet következtetni, hogy a területen nagy mennyiségű nemesfém is található, úgymint arany, platina, vas, uránium, ólom és cink, valamint ritkaföldfémek is.³ A sarki jég olvadásának következtében egyre több esély van rá, hogy ezek az energiaforrások és nemesfémek a közeljövőben elérhetőek lesznek, amennyiben a kitermelésükre biztosított lesz az infrastrukturális és a technológiai háttér. Fontos problémaforrás az is, hogy a jégablák és a gleccserek Jeges-tengerbe való

³ ZOLTAI 2018.

olvadása következtében nagy mennyiségű édesvíz áramlik a tengerbe. A tengeri jégtömbök olvadása során édesvíz kerül a sós tengervízbe, ami szintemelkedéssel jár. Ahogy a sarkvidék tovább olvad, ezek az édesvízáramlatok növekedni fognak. Ha nagy mennyiségű hideg édesvíz áramlik az Észak-Atlanti-óceánba, az jelentős hatással lehet az európai időjárást meghatározó óceáni áramlatokra is. Ezek az áramlatok a trópusi melegebb vizet szállítják Európa partjaihoz, és annyira felmelegítik a kontinenst, hogy enyhébbek Európában a telek.

A jég olvadásával és a hőmérséklet növekedésével egyenesen arányosan növekszik az Arktisz természeti, politikai és gazdasági szerepe is. Az olvadásban lévő jégtakaró a világ feltáratlan szénhidrogénkészleteinek negyedét rejt, és ez komoly biztonságpolitikai kihívást jelent a térségre nézve. Az olvadás hajózási és stratégiai szempontból is változásokat hoz majd, hiszen egészen új óceánt nyit meg, ami sokkal rövidebbé teszi az utat Ázsia és Európa között. Az Északkeleti-átjáró tengeri útvonalának a használata a hajózási szállítmányozást Ázsiából Európába 10 nappal rövidítené le a jelenlegi Szezi-csatornát átszelő útvonalé helyett. Az Északnyugati-átjáró használata befolyásolná a Panama-csatornán zajló szállítást is, amely ezáltal 4 nappal rövidülne. A *transzpolaris útvonal* az előrejelzések szerint a nyári hónapokban lenne járható, akkor is csak pár hétre.

A hajózási útvonalak lehetséges változásai

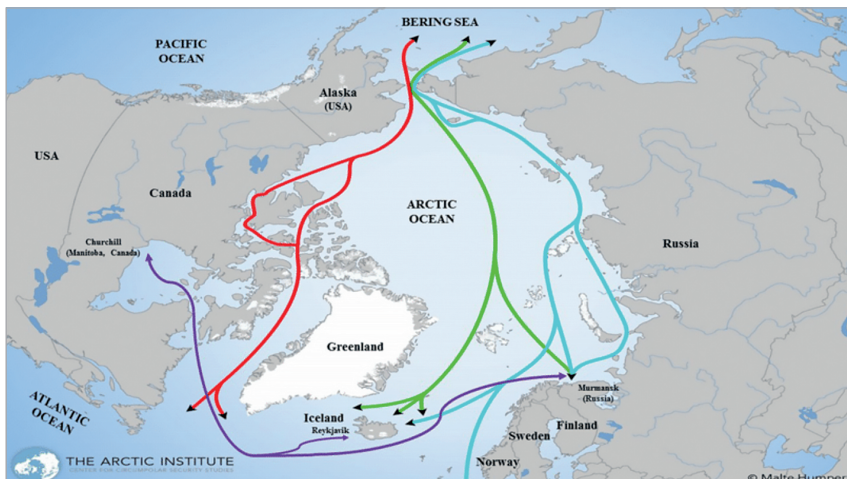
A klímaváltozás következtében egyre többen igyekeznek meghódítani az északi vizeket. A kereskedelmi hajók szállítási útvonala is lerövidül, ha az Északnyugati- vagy az Északkeleti-átjárót használják (2. ábra). Azonban ezek a tengeri útvonalak még ma is rengeteg kockázatot rejtnek.

Az északi jeges térségben a hajózás csak a parthoz viszonylag közeli területeken volt lehetséges, ott is csak jelentős nehézségek árán, ezért a kialakult útvonalak, az Északkeleti- és az Északnyugati-átjáró a tengerszorosok láncolatát jelenti.⁴ A jelenleg hatályos szabályok szerint a nemzetközi hajózásra használt tengerszorosokon való áthaladás a tengerszorosokat alkotó vizek jogállását, valamint a tengerszorosokkal határos államoknak az említett vizek és a felettük lévő légtér, a tengerfenék és az altalaj feletti szuverenitásgyakorlását semmilyen egyéb szempontból nem érinti.⁵

⁴ ZOLTAI 2018.

⁵ ZOLTAI 2018.

A technika fejlődésével és a jégtakaró szezonális visszahúzódásával az északi jeges térségben egyre jobban meg fog élnünk a közlekedés.



2. ábra: Hajózási útvonalak az Északi-sark mentén

Forrás: STADTLÄNDER 2020

Megjegyzések: piros: Északnyugati-átjáró; türkiz: Északkeleti-átjáró; zöld: transzpoláris tengeri útvonal; lila: sarkvidéki útvonal

Az *Északnyugati-átjáró* 5780 kilométer hosszúságú tengeri útvonal Kanada északi partjai mentén a Jeges-tengeren át, amely összeköti az Atlanti-óceánt és a Csendes-óceánt. Nyugatról kelet felé indulva az átjáró áthalad a Bering-szoroson, a Csukcs-tengeren, a Beaufort-tengeren és az Arktisz-szigetsorozat közötti vizeken. Több különböző útvonalat használnak, köztük a McClure-szorost, a Dease-szorost és a Prince of Wales-szorost, de nagyobb hajók számára nem mind hajózható.⁶ A szigetsorozatot elhagyva az átjáró a Baffin-öblön és a Davis-szoroson keresztül éri el az Atlanti-óceánt.⁷

Az *Északnyugati-átjáró* az elmúlt években gyakrabban vált jégmentessé, és nyitott utat a hajók számára, mint az egész 20. században összesen. Ennek

⁶ PHARAND 2016.

⁷ Hajózható az *Északnyugati-átjáró* 2016.

oka a sarkvidék felmelegedése, amelynek következtében a jégpáncél nyáron gyakran visszahúzódik.

Az *Északkeleti-átjáró* az Atlanti-óceánt és a Csendes-óceánt köti össze Oroszország szibériai partjai mentén. Az északi tengeri útvonal után sok évszázadon keresztül kutattak, főleg gazdasági okokból. Az útvonal jó része sarkvidéki vizeken vezet és bizonyos részei évente csak két hónapig mentesek a jégpáncéltól. 1525-ben az Orosz Birodalom kezdett el az Északkeleti-átjáró után kutatni, majd számos nemzet hajósai követték, végül 1648-ban sikerült bizonyítani a létezését. Az átjárót más észak- és nyugat-európai országok – Anglia, Hollandia, Dánia, Norvégia – hajósai is kutatták, akik Kína és India felé kerestek új, reményeik szerint a délinél rövidebb tengeri utat. Bár ezek a korai expedíciók nem találták meg az átjárót, számos felfedezéshez vezettek. A dán születésű Vitus Jonassen Bering a Kamcsatka-félszigetről indult észak felé Szent Gábor nevű hajóján, és felfedezte a ma a nevét viselő tengersizort, a Bering-szorost. Ezeken az expedíciókon elkészítették az útvonal részletes térképét. Az útvonal első teljes megtétele pedig a svéd Adolf Erik Nordenskiöld nevéhez fűződik, aki 1878 és 1879 között járt a térségben.

Az útvonal Murmanszknál kezdődik, a Bering-tengeren fut keresztül, északon megkerüli az Új-földet, majd a Kara-tengeren folytatja az útját az Északi-föld után. A Vilkickij-szoroson át kijut a Laptev-tengerre, ahol két ágra szakad. A déli ág a Dimitri Laptev-szoroson, az északi ág pedig a Sannikov-szoroson keresztül halad tovább, és eléri a Kelet-szibériai-tengert, ahol ismét kettéválik az út, és a parthoz legközelebbi ága a Wrangel-sziget déli részénél halad tovább, és a Bering-szoroson keresztül éri el a Csukcs-tengert.

Az öt tenger közül négyhez jelentős kontinentális talapzat tartozik, elméletileg mindegyik alkalmas a vízfelszíni hajózásra, de a jégtakaró vastagsága eltérő. A jeges-tengeri útvonal jelenleg évente már mintegy négy hónapig vehető igénybe a globális felmelegedés hatására elolvadt jégpáncélnak köszönhetően. Az útvonalon azonban egyelőre hiányos a hajózási infrastruktúra, nincsenek kikötési lehetőségek, így szükséghelyzetben a reakcióidő hosszú.

A felmelegedés következtében az Északi-sarkon új területek nyíltak meg a hajózás előtt az eddig jéggel borított területeken. Mivel a hajózás számít a szállítás legolcsóbb formájának, ezért a világ kereskedelmének 90%-a még mindig vízi úton történik. Ezek az újonnan megnyíló útvonalak nemcsak a globális kereskedelemben játszhatnak nagy szerepet, de természeti erőforrásokban is igen gazdagok. Kína éppen ezért igyekszik részt venni a régió ügyeiben, és vezető szerepet kialakítani a térséget érintő szabályalkotásban, mivel így lehetősége

nyílik mint új nagyhatalomnak, hogy részt vegyen benne, és ne csak az eddigi szabályalkotó nagyhatalmak alakítsák azt.⁸

Az Északi-sarkvidéki Tanács

A fentieket figyelembe véve látható, hogy fontos volt olyan szervezetet létrehozni, amely az északi országokat egyben kezeli, és céljaik elérése érdekében segítséget nyújthat. Ezért jött létre az Északi-sark legmeghatározóbb szervezete, az Északi-sarkvidéki Tanács (*Arctic Council*), amely 1996-ban az ottawai nyilatkozattal alakult meg. Ez a szervezet az 1991-ben létrejött arktiszi környezetvédelmi stratégiából fejlődött tovább. A két szervezet között az a különbség, hogy az Északi-sarkvidéki Tanácsban már a sarkkörön élő őshonos közösségek is képviselést kaptak.

Az Északi-sarkvidéki Tanács (a továbbiakban: Tanács) olyan kormányközi fórum, amely az állandó arktiszi országoknak – Kanada, Dánia, Finnország, Izland, Norvégia, Oroszország, Svédország és az Egyesült Államok – és a megfigyelő státusszal rendelkező államoknak (13), az ősközösségek képviselőinek és egyes munkacsoportoknak lehetőséget ad a kooperáció és az együttműködés kifejezésére és megszervezésére. Norvégiában 2013 óta állandó Titkársággal rendelkezik a Tanács. Elnökségét két évente váltják rotációs alapon. Jelenleg Norvégia látja el az elnöki szerepet 2023–2025 között. A Tanács legfontosabb céljai közé tartozik a fenntartható fejlődés és a környezetvédelem. A Tanács munkáját az is jól mutatja, hogy 2020-ig három egyezményt is kötött a jövő kihívásaival kapcsolatban. Ezek a kutató-mentő feladatokkal, az olajkatasztrófa megelőzésével és a tudományos együttműködéssel kapcsolatosak.⁹ A Tanácsnak nincs saját költségvetése, az arktiszi államok és más szervezetek finanszírozzák a működését. Az elmúlt időszakban, főként a klímaváltozás felerősödésével nőtt a szervezet nemzetközi befolyása. A Tanács fő célja az, hogy – együttműködve a nemzetközi közösségekkel – megőrizze és biztosítsa a békés együttélést a térségben, megakadályozza a konfliktusok kialakulását. A régió geopolitikai jelentősége folyamatosan növekszik, ez a klímaváltozásnak tudható be, és az Északi-sarkvidék jövője és a sarkvidék előtt álló globális kihívások többszintű kormányzást igényelnek, és regionális együttműködést, valamint nemzetközi megoldást a térség biztosítására vonatkozóan. Az Északi-sarkvidék jelenlegi irányítási kerete a Tanácsban összpontosul, és az elmúlt 25 évben

⁸ ZOLTAI 2018.

⁹ *The Russian Federation* é. n.

jelentős mértékben hozzájárult a régió stabilitásához. Ez azért is van, mert a Tanács az északi-sarkvidéki együttműködés elsődleges fóruma, és munkacsoportjai a pozitív és konstruktív nemzetközi együttműködés színtereként szolgálnak.¹⁰

A Kínai Népköztársaság mint megfigyelői státuszú állam az Északi-sarkvidéki Tanácsban

Újabb kihívás jelent meg az északi-térségben a Kínai Népköztársaság (a továbbiakban: Kína) megjelenésével. 2013-ban megfigyelői státuszt kapott a Tanácsban, amelyet úgy értékelt, hogy a kínai érdek a régióban elismerést kapott. Azzal, hogy elnyerte a megfigyelői státuszt, hozzáférést kapott az Északi-sark vizeihez és légteréhez, valamint részvételi lehetőséget a régiót érintő nemzetközi kormányzásban.¹¹ Kína megjelenésével a térségben új érdek keletkezett, amely érdek az Egyesült Államokkal áll szemben. Kína úgy véli, hogy a régióban van a harmadik selyemút, a kék gazdasági átjáró. Kína nem katonai erővel, hanem gazdasági érdekeltségeinek növelésével és infrastrukturális beruházásokkal igyekszik növelni jelenlétét a régióban. Kína megkezdte a magas szintű diplomáciai látogatásokat az Északi-sark régiójában (3. ábra).



3. ábra: Kína megjelenése az Északkeleti-átjáróban

Forrás: WENGER 2023

¹⁰ Európai Parlament 2021.

¹¹ ZOLTAI 2018.

A kínai elnök az elmúlt időszakban találkozott az északi-sarki régió államai közül hét állam elnökével.¹² Amerikai látogatása során a kínai elnök találkozott az amerikai elnökkel és az alaszakai kormányzóval is. A találkozón Kína új Északi-sark-stratégiájáról és a régióban központi kérdésként szereplő témákról, a hajózási útvonalakról, az olaj- és ásványkincsekről, a halászatról és a turizmusról tárgyalt. A fejlődő gazdasága miatt Kínának szüksége van az alternatív erőforrások biztosítására.¹³

A Tanács nyolc tagja – Kanada, Dánia, Finnország, Izland, Norvégia, Svédország, Oroszország és az Egyesült Államok – az Északi-sarkvidéket mint az együttműködés és a közös problémamegoldás övezetét kívánta előmozdítani, elismerve a különálló földrajzi, demográfiai jellemzőket. Oroszország és az Egyesült Államok az Északi-sarkvidékre való tekintettel elismeri, hogy a régió stratégiai érdekeik középpontjában áll.¹⁴ A nem sarkvidéki államok fokozott figyelmet fordítanak a sarkvidéki ügyekre, különösen mivel Kína is bekapcsolódott a térségbe gazdasági előnyszerzés céljából. Más, nem sarkvidéki államok is erőteljesebb sarkvidéki politikai érdekeket igyekeztek kidolgozni. Ehhez a kategóriához tartozik Japán, Szingapúr, Dél-Korea és számos európai ország – Franciaország, Németország, Olaszország, Hollandia, Lengyelország és az Egyesült Királyság is, valamint az Európai Unió egésze. Ennek eredményeként az Északi-sark egyre inkább elmozdult a nemzetközi stratégiai perifériától, felvetve azt a kérdést, hogy az Északi-sarkvidéket milyen mértékben kell nemzetközi biztonsági aggálynak tekinteni, szemben a regionális problémával.¹⁵ A klímaváltozás következtében a Jeges-tenger útvonalai hosszabb ideig jégmentessé válnak, ami miatt tengerbiztonsági aggodalmak keletkeznek.

A 2017. évi Polar-kódex a polgári hajók tranzitját mind az Északi-sarkvidéken, mind az Antarktisz vizein szabályozza. A térségben tapasztalható túlhalászás aggodalmainak kezelésére, mivel a nyitottabb vizek elérhetővé válnak, 2018 októberében életbe lépett a halászati tilalom a Jeges-tenger középső részén, az Európai Unió, Oroszország és az Egyesült Államok, valamint Kanada, Kína, Izland, Japán támogatásával.

2018 januárjában adta ki Kína az északi-sarki fehér könyvet, amely tartalmazza az északi régióval kapcsolatos stratégiáit is. Fő célja, hogy az Északi-sarkot is

¹² MÁRTON 2019.

¹³ MÁRTON 2019.

¹⁴ LANTEIGNE 2019.

¹⁵ LANTEIGNE 2019.

bekapcsolja az Új Selyemút útvonalába, és létrehozná az északi-sarki selyemutat. Az olvadó jég által létrejövő új útvonalak így a kínai kereskedelmet és a pekingi ambíciókat szolgálnák ki.¹⁶

Kínai kutatók rámutattak, hogy az északi jég olvadása nagy hatással lesz az ázsiai kontinensre, ugyanis a tengerszint emelkedésével 20 millió embert kell majd kitelepíteni a part menti városokból, illetve a mezőgazdaságra is hatást gyakorol majd a jégolvadás. Erre hivatkozva akar Kína minél nagyobb szerepet betölteni a régióban és globális hatalomként viselkedni a klímaváltozás kérdésében. Ha az északi-tengeri útvonalat használatba tudja venni, akkor a hajózás 15 nappal rövidebb lehetne Kínából Európába. Ezáltal jelentős anyagi előnyhöz jutna az ország. Kína hosszú távú stratégiájában szerepel a transzpoláris tengeri útvonal igénybevétele, amely néhány évtizeden belül válik járhatóvá a jég olvadásától függően. Ez az útvonal szintén csak korlátozott ideig lesz járható egy évben, de Kína sokat tudna spórolni az idővel és az üzemanyaggal, valamint így az Oroszország által ellenőrzött vizeket is meg tudná kerülni.¹⁷ Kínába jelenleg a Perzsa-öbölből és az Afrikából érkező olaj- és gázimport az amerikai haditengerészet által ellenőrzött hajóútvonalakon érkezik, ezért is fontos számára olyan térségben kialakítani a nyersanyag-orientált befektetéseit és a hajókikötőinek fejlesztéseit, ahol kevesebb lehet az ellenőrzés.

Kína arktiszi stratégiáját az 1984 óta tartó több mint 30 északi-sarki expedícióra is alapozta. Jégtörő hajóinak száma jelenleg 2 (Xuelong 1, Xuelong 2). A Xuelong 1 2017-ben átkelt az Északnyugati-átjárón, megtapasztalva azt, hogy a 20 ezer tengeri mérföldes út 83 napot vett igénybe, ezáltal 7 nappal lerövidítette a megszokott New York – Sanghaj (Panama-csatornán keresztül) útvonalat.¹⁸

Ez a hajózási útvonal sokkal biztonságosabb is lenne, mivel elkerülhetné az Afrika partjai mentén fenyegető esetleges kalóztámadásokat. Jelenleg a Malakka-szoroson és a Szuezi-csatornán keresztülhaladó útvonal Ázsiából Európába 35 napot vesz igénybe, ez az idő akár 22 napra is tudna csökkenni, ha az északi vizeken keresztül történne a hajózás.

¹⁶ *China's Arctic Policy* 2018.

¹⁷ ZOLTAI 2018.

¹⁸ GREENWOOD 2021.

Összegzés

Mivel Kína magát Északi-sark közeli hatalomként tartja számon, ezért fontos számára az együttműködés a többi országgal, és a tisztelet, valamint az, hogy a kölcsönös előnyöket és a régiót érintő fenntarthatóságot megfogalmazza. Ezt jól mutatja a 2018 januárjában bejelentett északi-sarki fehér könyv is, amely jól szemlélteti a szándékait a térségben. A könyv fő részeiben az Északi-sarkra jellemző lehetőségek szerepelnek, főként a hajózási útvonalakra vonatkozóan, valamint a One Belt, One Road Északi-sarkon tervezett szakaszára. Az még a jövő kérdése, hogy az érintett északi országok ezt a szándékát mennyire tudják elfogadni, és az is, hogy talál-e magának szövetséges országot (például Oroszország), amellyel együttesen képviselni tudják az érdekeiket.

Felhasznált irodalom

- China's Arctic Policy* (2018). Online: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm
- Európai Parlament (2021): *Az Európai Parlament 2021. október 7-i állásfoglalása az Északi-sarkvidékről: lehetőségek, problémák és biztonsági kihívások [2020/2112(INI)]*. Online: www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0413_HU.html
- Északi-sarki területi igények* (2015). Online: https://kozgazdasagivizualizacio.blog.hu/2015/10/29/eszaki-sarki_teruleti_igenyek
- GREENWOOD, Jeremy (2021): *The Polar Silk Road Will Be Cleared With Chinese Icebreakers*. *Brookings*, 2021. november 24. Online: www.brookings.edu/articles/the-polar-silk-road-will-be-cleared-with-chinese-icebreakers/
- Hajózható az Északnyugati-átjáró. *Greenfo.hu*, 2016. augusztus 28. Online: <https://greenfo.hu/hir/hajozhato-az-eszaknyugati-atjaro/>
- KULCSÁR István (2011): *Az Északi-sarkvidék: államközi együttműködés és viták színtere*. *Nemzet és Biztonság*, 4(9), 28–38. Online: [www.nemzetesbiztonsag.hu/cikkek/kulcsar-istvan-az-Eszaki-sarkvidek_allamkozi-egyuttm_kodes_es-vitak-szin-tere.pdf](http://www.nemzetesbiztonsag.hu/cikkek/kulcsar-istvan-az-Eszaki-sarkvidek-allamkozi-egyuttm-kodes-es-vitak-szin-tere.pdf)
- LANTEIGNE, Marc (2019): *The Changing Shape of Arctic Security*. Online: www.nato.int/docu/review/articles/2019/06/28/the-changing-shape-of-arctic-security/index.html
- MÁRTON Andrea (2019): *Az Amerikai Egyesült Államok Északi-sark stratégiája*. *Repüléstudományi Közlemények*, 31(1), 69–75. Online: http://real.mtak.hu/104509/1/RTK_2019_1_6_Marton.pdf

- PHARAND, Donat (2016): *The Northwest Passage in International Law*. Cambridge: Cambridge University Press.
- STADTLÄNDER, Christian T. K.-H. (2020): Book Review: Sustainable Shipping in a Changing Arctic. *Marine Affairs and Policy*, 6. Online: <https://doi.org/10.3389/fmars.2019.00799>
- The Russian Federation* [é. n.]. Online: www.arctic-council.org/about/states/russian-federation/
- WENGER, Michael (2023): China starts construction of its third polar-going vessel. *Polarjournal*, 2023. június 29. Online: <https://polarjournal.ch/en/2023/06/29/china-starts-construction-of-its-third-icebreaker/>
- ZOLTAI Alexandra (2018): Selyemút az Északi-sarkon. *PAGEO*, 2018. június 27. Online: www.geopolitika.hu/hu/2018/06/27/selyemut-az-eszaki-sarkon/