

Klemensits Péter:

## KÍNA ÉPÍTKEZÉSEI A SPRATLY-SZIGETEKEN. A DÉL-KÍNAI-TENGERI KONFLIKTUS EGY ÚJABB FEJEZETE

ÖSSZEFOGLALÓ: 2013 decembere és 2015 júniusa között Kína 11,7 négyzetkilométernyi korallzátonyt töltött fel és alakított át mesterséges szigetekké a Dél-kínai-tengeren található, vitatott hovatartozású Spratly-szigeteken. A kínai építkezések valódi kiterjedése csupán 2015 nyarán vált ismertté a külföldi szakértők számára. A beavatkozás miatt az Egyesült Államok és délkelet-ázsiai szövetségesei egyöntetűen elítélték Kínát, illetve politikai, katonai, valamint környezetvédelmi okokra hivatkozva a munkálatok befejezésére szólították fel. A szerző írásában a kínai építkezések igazi jelentőségét, illetve lehetséges következményeit mutatja be a dél-kínai-tengeri biztonsági környezet perspektívájában.

KULCSSZAVAK: mesterséges szigetek, önjáró kotróhajó, katonai célú építkezések, tengerjog, tengerek ellenőrzése

A mesterséges szigetek létrehozása, ezáltal jelentős földterület nyerése a tengerparti öbölök, félszigetek, szigetek mentén régóta ismert eljárás, melynek legjobb példái Hollandia, Szingapúr és Japán. A Dél-kínai-tenger térségében is régóta alkalmazták ezt a módszert, de mindeddig csupán korlátozott mértékben. A Spratly-szigetek egészét vagy egyes részeit Kína,<sup>1</sup> Tajvan, Vietnam, Malajzia, Brunei és a Fülöp-szigetek is magáénak követeli,<sup>2</sup> az érintett országok pedig igényük jogalapját minél nagyobb terület elfoglalásával és tartós ellenőrzésével is igyekeznek alátámasztani. A szigetcsoport 150–180 kisebb szigetet, sziklát, zátonyt foglal magában, melyek közül jelenleg Vietnam 29-et, a Fülöp-szigetek 8-at, Malajzia ötöt, Tajvan egyet, Kína pedig hetet tart ellenőrzés alatt.<sup>3</sup> A múltban már Vietnam, Tajvan és a Fülöp-szigetek is épített repülőteret az egyik általa birtokolt szigetre, ezért Kína ez irányú törekvése sem meglepő. Katonai létesítmények kiépítése is általános jelenség, Vietnam például több mint 2000 katonát állomásoztat a szigeteken. A mesterséges szigetek építése sem állt le, hiszen 2015 tavaszára éppen Vietnam 0,2 négyzetkilométerrel növelte az általa ellenőrzött területet.<sup>4</sup>

Kína tevékenysége tehát nem új keletű, viszont arányaiban messze meghaladja a rivális államok által végrehajtott környezeti változtatásokat: Kína két év alatt több területet töltött fel, mint a többi ország 40 év alatt, megháromszorozva a szigetcsoport eredeti méreteit.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Kína jelen tanulmányban egyértelműen a Kínai Népköztársaságot jelenti.

<sup>2</sup> A dél-kínai-tengeri konfliktusról kiváló összefoglalást nyújt a következő tanulmánykötet: Leszek Buszynski – Christopher B. Roberts: *The South China Sea Maritime Dispute*. Routledge, Abingdon, 2015.

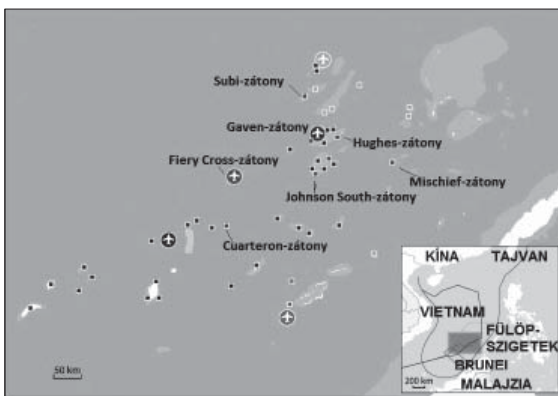
<sup>3</sup> Ben Dolven – Jennifer K. Elsea – Susan V. Lawrence – Ronald O'Rourke – Ian Rinehart: *Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options*. Congressional Research Service, June 18, 2015, 16. <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R44072.pdf> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 28.)

<sup>4</sup> Dolven et al.: 20.

<sup>5</sup> Jelenleg a feltöltött területek 95%-át Kína birtokolja. *China's Land Reclamation in South China Sea Grows*: Pentagon Reports, Reuters, August 21, 2015. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-china-pentagon-idUSKCN0QQ0S920150821> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 28.)

A kínai építkezések világviszonylatban is egyedülállóak, hiszen távol a szárazföldtől, a tenger közepén még senki sem próbálkozott hasonlóval, főleg nem egy földrajzi szempontból rendkívül összetett környezetben.

Kína az általa ellenőrzött zátonyok mindegyikén hajtott végre munkálatokat, persze ezek stratégiai jelentősége nagymértékben eltérő. A legnagyobb nemzetközi figyelmet a Fiery Cross-zátony kapta, ahol a repülőtér kiépítése volt az elsődleges cél. Kína 2014 augusztusában kezdett hozzá a sziget feltöltéséhez, melynek eredményeként 3 hónap múlva már  $3000 \times 300$  méteresre növelte a területet, megteremtve a szigetcsoport egyik legnagyobb alakzatát. Az építkezések folytatásaként pedig 2015 folyamán elkészült a 3110 méteres kifutópálya is, amely katonai szállító- és vadászgépek fogadására egyaránt alkalmas.<sup>6</sup> A Mischief-zátony az építkezéseket követően valószínűleg előretolt haditengerészeti bázisként is működhet a jövőben, hiszen a mély lagúna a nagyobb hajók horgonyzását is lehetővé tenné, ráadásul kétszer akkora, mint a Fiery Cross-zátony (55,8 négyzetkilométer). Egyes információk szerint kifutópálya építése is megkezdődött a szigeten.



#### Szigetfeltöltések a Dél-kínai-tengeren

Forrás: [https://seasresearch.files.wordpress.com/2014/11/map\\_disputed-reefs.jpg](https://seasresearch.files.wordpress.com/2014/11/map_disputed-reefs.jpg) (Letöltés időpontja: 2016. 01. 29.)

A Spratly-szigetek legészakabbra fekvő kínai birtokának, a Subi-zátonynak feltöltési munkálatai 2014 júliusában kezdődtek, és elsősorban a helyőrségi és kommunikációs létesítmények fejlesztésére koncentráltak. A sziget adott esetben viszont akár egy 3000 méteres repülőtérnek is otthont adhat, a szükséges átépítéseket követően. Mivel mindössze 25 kilométerre található a filippínók lakta szigetektől, ezért létesítését Manila egyértelmű fenyegetésként értékelte. A Johnson South-zátony eredetileg csupán egy tengerszint alatti atollt jelentett, de a feltöltést követően egy 100 000 négyzetméteres mesterséges szigetté vált, amely rendelkezik egy kikötővel és két radartoronnyal, a fő rendeltetése pedig minden bizonnyal a környező Vietnam által birtokolt területek megfigyelése. A Cuarteron-zátony a szigetcsoport nyugati felén helyezkedik el és elsősorban kommunikációs eszközökkel szerelték fel, miközben a Gaven-zátony a középső részen található és főleg légvédelmi megfigyelő-

<sup>6</sup> Stephen Paul Brooker: The True Scope of China's Land Reclamation Activities in the South China Sea. Value Walk, September 10, 2015. <http://www.valuewalk.com/2015/09/chinas-land-reclamation-activities-in-the-south-china-sea/> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 28.)

állásokat telepítettek rá. A Hughes-zátony korábban szintén csupán egy víz alatti korallzátony volt, mai 75 000 négyzetméteres területén kisebb helyőrséget találunk.<sup>7</sup>

A kínai zátonyfeltöltések eredményességét a legújabb technikai vívmányok alkalmazása is elősegíti. A legmodernebb szívófejvel felszerelt önjáró kotróhajót, a TIAN JIN HAO-t 2010-ben bocsátották vízre, kategóriájában pedig a legnagyobbnak számít Ázsiában és harmadik legnagyobbak a világon. Óránként 4500 köbméter homok, kavics és szikla kotrására képes 30 méteres mélységig, és mivel önjáró, a többi kotróhajóval szemben vontatásra sem szorul.<sup>8</sup>



*Építkezés a Johnson South-zátonymnál*

Forrás: [http://images.bwbx.io/cms/2014-06-19/econ\\_china26\\_\\_01\\_\\_970-630x420.jpg](http://images.bwbx.io/cms/2014-06-19/econ_china26__01__970-630x420.jpg) (Letöltés időpontja: 2016. 01. 29.)

2013–2014 során a TIAN JIN HAO 193 napot töltött a Spratly-szigeteknél, ennek során becslések szerint több mint 10 millió köbméter homokot és üledéket töltött fel a zátonyokra.<sup>9</sup> A mesterséges szigetek létrehozásában Kína sokáig elmaradottnak számított, de az elemzők úgy vélik, hogy mára a technikai és technológiai fejlődésnek köszönhetően az ázsiai ország kétségtelenül a világ élvonalába került.

## KÍNA TEVÉKENYSÉGE ÉS A NEMZETKÖZI JOG

Jogi szempontból nézve a kínai eljárás többféle kérdést is felvet. Először is, mennyiben tekinthető legálisnak a mesterséges szigetek építése? Az építkezés önmagában nem illegális, de tekintve, hogy az adott területet több ország is magáénak követeli – tehát minden érvelése ellenére Kína nem gyakorol egyértelmű szuverenitást felette –, nem minősül jogszerűnek. A megváltozott domborzati elemeknek a nemzetközi bíróság előtt folyó Kína–Fülöp-szigetek-

<sup>7</sup> A mesterséges szigetek mindegyikén alakítottak ki helikopter-leszállóhelyeket, a helyőrségekbe pedig szükség esetén komolyabb fegyverrendszerek is telepíthetők. Brooker és Before and After: China Builds Artificial Islands in South China Sea. News, 22 September 2015. <http://www.abc.net.au/news/2015-09-22/south-china-sea-islands-before-and-after/6794076> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 28.)

<sup>8</sup> <http://en.tjhdj.com/index.php?mod=product&act=view&cid=46&id=397> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 28.)

<sup>9</sup> A mesterséges szigetek építése során az első legfontosabb lépés a környező tengerfenék kotrása, majd a felszínre kerülő üledék rátöltése a korallzátonyokra, a kiemelkedő szigeteken az építkezés csak ezután folytatódhat. Dolven et al.: 18–19.

perben<sup>10</sup> is jelentősége lehet, habár az 1982-es, a tengerek törvényéről szóló ENSZ-konvenció (United Nations Convention on the Law of Sea – UNCLOS) egyértelműen fogalmaz. A mesterséges szigetek<sup>11</sup> nem rendelkeznek mindazon jogi felhatalmazással, mint a „természetes” szigetek, például a 200 tengeri mérföldes exkluzív gazdasági zónával, vagy a 24 mérföldes érintkező zónával, csupán a 12 mérföldes territoriális tenger sávjára tarthatnak igényt. Ráadásul a bíróság számára mérvadó kritikus dátum<sup>12</sup> után került sor az építkezésekre, így Kína a nemzetközi jog szerint nem sokat nyerhet, inkább csak veszíthet.

Az UNCLOS arra is kötelezi az aláírókat, hogy megvédjék a tengeri élővilágot és ne károsítsák a környezetet. Egyes szakértők szerint Kína tevékenysége súlyos veszélyt jelent a tengerek ökoszisztémájára nézve, ennek a halászat révén a környező országok gazdasági életére is komoly hatása lehet.<sup>13</sup> Éppen ezért ír elő a nemzetközi jog konzultációs kötelezettséget a környezet megváltoztatásában érintett országok számára, amelyet Kína figyelmen kívül hagyott.

A 2002-ben Kína és az ASEAN-államok (Association of Southeast Asian Nations – Délkelet-ázsiai Nemzetek Szövetsége) részéről aláírt *Nyilatkozat a felek magatartásáról a Dél-kínai-tengeren* című dokumentum ugyan csak szándéknyilatkozatnak minősül, nem törvényileg kötelező érvényű egyezménynek, viszont a lényege, hogy a felek tanúsítsanak önmérsékletet, a béke és stabilitás megőrzése érdekében pedig – többek között – kerüljék a lakatlan földrajzi elemek benépesítését és a konfliktusok eszkalációját.<sup>14</sup> Kína egyoldalú tevékenysége a nyilatkozat megsértését jelenti, ez pedig a jövőben tovább nehezíti egy eredményes magatartáskódex elfogadását, amely már így is évek óta húzódik.

## AZ ÉPÍTKEZÉSEK KATONAI JELENTŐSÉGE

Kína egészen 2015 tavaszáig nem kommentálta az építkezéseket, ezt követően pedig kitarított amellett, hogy azok teljesen jogszerűek, vagyis az ország továbbra is betartja minden nemzetközi kötelezettségét, beleértve a természetvédelmi előírásokat is. Mivel a munkálatok katonai jellege tagadhatatlan, Peking végül elismerte, hogy a létesítmények nemzetbiztonsági célokot is szolgálnak, noha elsősorban a katasztrófavédelmi képességek fejlesztését állították előtérbe. A kínai külügyminisztérium illetékese 2015. október 14-én a következőket nyilat-

<sup>10</sup> 2013-ban a Fülöp-szigetek beperelte Kínát a Spratly-szigetek hovatartozásának ügyében. 2015 őszén, Kína távolmaradása ellenére a bíróság illetékesnek mondta ki magát az eljárás lefolytatásában, az ítélet pedig 2016-ban várható.

<sup>11</sup> A szóban forgó korallzátonyok a csupán apálykor vízfelszín fölé emelkedő elemek kategóriájába sorolhatók az UNCLOS szerint. Meg kell említeni, hogy más területekkel ellentétben a Dél-kínai-tenger bonyolult árapály rendszere miatt gyakorta nem határozható meg egyértelműen a domborzati elemek besorolása. Clive Schofield: *Adrift on Complex Waters: Geographical, Geopolitical and Legal Dimensions to the South China Sea Disputes*. In: Buszynski–Roberts: *The South China Sea Maritime Dispute*, 26.

<sup>12</sup> A kritikus dátum arra az időpontra vonatkozik, amikor a felek között a vita „kikristályosodott”, vagyis kezdeményezték a jogi eljárást, ezt követően pedig semmilyen további cselekmény nem vehető figyelembe a döntés során. Wu Shicun: *Solving Disputes for Regional Cooperation and Development in the South China Sea: Chinese Perspective*. Chandos Publishing, Oxford, 2013. 70.

<sup>13</sup> *South China Sea Land Reclamation Isn't Just a Geopolitical Issue*. Oceansphere, August 20, 2015. <http://oceansphere.org/2015/08/20/south-china-sea-land-reclamation-isnt-just-a-geopolitical-issue/> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 29.)

<sup>14</sup> 2002 Declaration on the conduct of parties in the South China Sea. <http://cil.nus.edu.sg/rp/pdf/2002%20Declaration%20on%20the%20conduct%20of%20parties%20in%20the%20south%20china%20sea-pdf.pdf> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 15.)

kozta: „Korlátozott mértékben jelen vannak a szükséges katonai létesítmények, de kizárólag védelmi célokat szolgálnak. Ezek jól illeszkednek a [...] biztonsági környezetbe. Nincs arról szó, hogy Kína »militarizálná« a releváns szigeteket és zátonyokat.»<sup>15</sup>

Ezzel szemben a külföldi szakértők – legfőképp az amerikaiak – a kínai katonai fenyegetés drasztikus növekedésétől tartanak a térségben, és határozottan úgy vélik, hogy az építkezések alapvető célja a haditengerészet és a légierő ütőképességének megerősítése a riválisokkal szemben. Az amerikai csendes-óceáni flotta főparancsnoka, Harry B. Harris tengernagy egyenesen úgy véli, hogy a kifutópályák megépítésével és rakétarendszerek telepítésével Kína *de facto* ellenőrzést gyakorolhatna az egész Dél-kínai-tenger felett.<sup>16</sup> Hivatalosan az építkezési munkálatok már befejeződtek, ennek ellenére – konkrét információk hiányában – nem lehet pontosan megjósolni az említett létesítmények jövőbeli szerepét, de bizonyos következtetések azért levonhatóak.

A Kína által létrehozott mesterséges szigeteken a következő létesítményeket találjuk: helyőrség, repülőtér, helikopter-leszállóhely, móló/kikötő, üzemanyagraktár, légvédelmi és hajóelhárító tüzérségi eszközök, kommunikációs állomás, radarok. Nyilvánvaló, hogy a kínai haditengerészet és a parti őrség számára fontos bázisokként is szolgálhatnak ezek a létesítmények, hiszen szükségtelemre tehetik feltöltés végett a hajók Hainan szigetére vagy a kontinensre való visszatérését, növelve ezáltal műveleti képességeiket. Szükség szerint pedig további helyőrségek kialakítását is előmozdíthatják. A megfelelő elektronikai lehallgatóberendezések és radarok telepítése jelentősen növelné Kína felderítőképességeit a térségben, de akár tengeri őrjáratok vagy légi megfigyelő és ellenőrző feladatokat ellátó repülőgépek indítását is lehetővé tenné.<sup>17</sup> Ez pedig könnyen vezethet egy légvédelmi azonosítási zóna (Air Defense Identification Zone – ADIZ) deklarációjához is. A vélemények egybehangzóak abban a tekintetben, hogy Kína nem fog nagy létszámú helyőrséget fenntartani a szigeteken, ehelyett bizonyos partra szálló erők állomásoztatása révén próbál nyomást gyakorolni a szomszédos államokra. Az esetleges rakétavédelmi rendszerek a jövőben még az Egyesült Államok számára is jelenthetnek fenyegetést, de az előretolt bázisok háború esetén különösen sebezhetőek lennének, így mindössze az amerikaiak figyelmét köthetnék le egy időre.<sup>18</sup>

Meg kell említeni, hogy egyes elemzők csupán politikai okokat látnak az építkezés hátterében, annak katonai jelentőségét elhanyagolhatónak tartják. Sukjoon Yoon szerint a kínai haditengerészet hibás stratégiát követ, mivel az egyes földrajzi alakzatok birtoklása helyett ma már az expedíciós képességek megteremtése számít, így a haditengerészet fejlesztését aligha szolgálják a kétes katonai értékkel bíró helyőrségek.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> Sam LaGrone: China: Military Facilities on South Chin Sea Artificial Islands are for „Defense Purposes Only”. USNI News, October 14, 2015. <http://news.usni.org/2015/10/14/china-military-facilities-on-south-china-sea-artificial-islands-are-for-defense-purposes-only> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 29.)

<sup>16</sup> Uo.

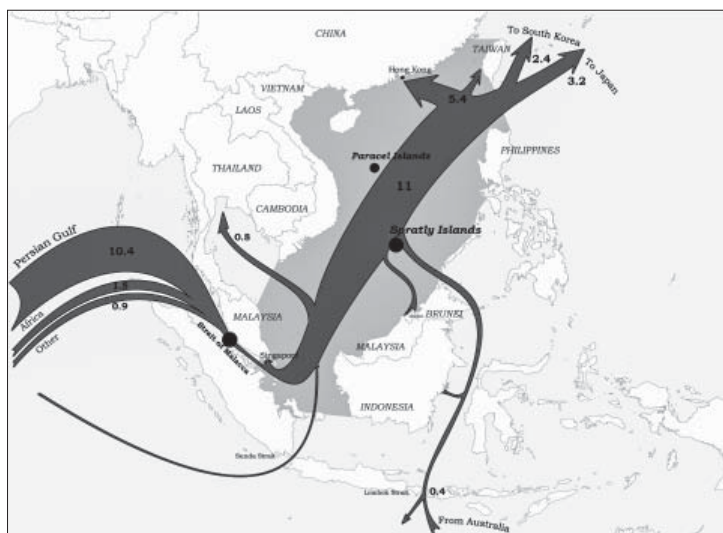
<sup>17</sup> Jin Zhirui ezredes, a kínai légierő tisztje szerint Kína számára a megfelelő légibázisok kiépítése különösen fontos a Dél-kínai-tengeren.

<sup>18</sup> Dolven et al.: 7–12.

<sup>19</sup> A Korea Institute for Maritime Strategy tudományos főmunkatársa szerint az időjárás miatt a hajók, a vadászgépek és a radarrendszerek hatékony alkalmazásának is számos akadálya merülne fel a térségben. Sukjoon Yoon: Why is China Militarising the South China Sea? RSIS Commentary, No. 113. 11 May 2015. <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/05/CO15113.pdf> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 30.)

## A GEOSTRATÉGIAI TÉNYEZŐK

A Dél-kínai-tenger térsége feletti ellenőrzés megszerzése – a feltételezett tenger alatti olaj- és gázmezők, illetve a halászati lehetőségek miatt – Kína számára nem elhanyagolható gazdasági érdek.<sup>20</sup> Stratégiai értelemben viszont az ország importjának jelentős részét lebonyolító tengeri kereskedelmi útvonalak biztosítása még ennél is fontosabb. A Dél-kínai-tengeren átlagban évi 5,3 trillió dollár értékű áru halad keresztül, ez a világ kereskedelmének 30%-a.<sup>21</sup>



*Az olajszállítmányok legfontosabb tengeri útvonalai Délkelet-Ázsiában*

Forrás: <http://www.eia.gov/todayinenergy/images/2013.04.04/mapcrudebig.png> (Letöltés időpontja: 2016. 01. 29.)

A Kínába tartó olaj- és gázszállítások biztosítása mellett a térség ellenőrzése a haditengerészet fejlesztése számára is kulcsfontosságú, hiszen a számítások szerint a Csendes-óceánra való kijutás – és az Egyesült Államokkal szembeni fellépés – alapfeltétele a Dél-kínai-tenger uralma. Az utóbbi években a kínai vezetés úgy vélte, hogy pusztán jó szándékú diplomáciával képtelen elérni célját, mivel ezt riválisai csupán kihasználják, így inkább az erőszakosabb módszerek mellett döntött. A mesterséges szigetek építése ennek a stratégiának a része, amelyet szalámitaktikának is nevezhetünk, ennek a lényege pedig, hogy egymást követő kisebb merész vállalkozások révén Kína – a nemzetközi tiltakozás ellenére – lépésről lépésre egyre nagyobb területet von ellenőrzése alá.<sup>22</sup>

Az Egyesült Államok nyíltan nem foglal állást a területi vitákat illetően, de támogatja délkelet-ázsiai szövetségeseit Kínával szemben. A hajózás szabadságának fenntartása a Dél-kínai-tengeren mindennél fontosabb az Egyesült Államok számára, melynek védelme érdekében – a nemzetközi joggal összhangban – régóta folytat légi őrzőjáratokat a kínai

<sup>20</sup> Az amerikai Energy Information Administration becslése szerint kb. 11 milliárd hordó kőolaj és 5,4 trillió köbméter földgáz található a tenger fenekén, továbbá a világ halászati javainak 10%-a származik a térségből. Asia – Pacific Maritime Security Strategy. U.S. Department of Defense, 6. [http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P\\_Maritime\\_Security\\_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF](http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF) (Letöltés időpontja: 2015. 12. 30.)

<sup>21</sup> Ronald O'Rourke: Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress. Congressional Research Service, December 22, 2015., 2. <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 30.)

<sup>22</sup> Uo. 24.

mesterséges szigetek felett. 2015 októberében pedig, jelezvén, hogy nem ismeri el a *status quo* megváltoztatását, az amerikai haditengerészet USS LASSEN nevű rombolója – Kína tiltakozása ellenére – 12 mérföldnél közelebb hajózott az egyik „újjonnan épített” szigethez.<sup>23</sup> A fegyveres konfrontáció ugyan egyik félnek sem érdeke, de azért az őrjáratok ismétlődése a jövőben is várható.

Egyes elemzők kételkednek abban, hogy az Egyesült Államok rendelkezik hatékony stratégiával Kínával szemben, noha a szuperhatalom a tengeri kereskedelem szabadságának védelme és a nyílt haditengerészeti jelenlét fokozása mellett más módon is reagált. Délkelet-ázsiai szövetségeseivel szorosabbra fűzte a biztonsági együttműködést, ennek jegyében támogatja – pénzügyileg és fegyverekkel is – Vietnam, a Fülöp-szigetek, Malajzia, Indonézia és Szingapúr haditengerészetének és légierijének modernizálását, miközben igyekszik Japánt is minél erőteljesebben bevonni a védelmi együttműködésbe.<sup>24</sup> Japán számára a dél-kínai-tengeri kereskedelmi útvonal biztonsága legalább annyira fontos, mint Kínának, ezért gazdasági és politikai okokból kifolyólag érdekelt a délkelet-ázsiai nemzetek megsegítésében.<sup>25</sup> Az ASEAN országai közül a területi vitában leginkább érintettek (Vietnam és a Fülöp-szigetek) – elemi gazdasági és biztonsági érdekeik ellenére – önállóan képtelenek komoly választ adni, a szervezet többi tagja pedig nem kívánja kiélezni a viszonyt Kínával, szem előtt tartva gazdasági érdekeltségeit.

## ÖSSZEGZÉS

A Kínai Népköztársaság számára stratégiai jelentőségű a Dél-kínai-tenger feletti ellenőrzés megszerzése, a mesterséges szigetek pedig egyértelműen ezt a célt szolgálják. Az „új szigetek” katonai értelemben is nagy jelentőségre tehetnek szert, elsősorban Kína délkelet-ázsiai riválisaival szemben, de a hajózás szabadságának biztosítása szempontjából az Egyesült Államok számára sem közömbösek.

Az elsősorban katonai célokat szolgáló építkezések minden szempontból komoly teljesítményről árulkodnak, melyek jogi értelemben ugyan megkérdőjelezhetőek, de kitűnően érzékeltetik Kína nemzetközi téren elfoglalt pozícióját. Vitathatatlan, hogy a mesterséges szigetek ügye mögött komoly geostratégiai – ezen belül gazdasági – érdekek húzódnak. Ma még nem látható előre, hogy hosszú távon melyik fél stratégiája lesz kifizetődőbb, noha úgy tűnik, ideiglenesen Kína került lépéselőnybe. A számos megválaszolatlan kérdés ellenére annyi bizonyos, hogy a dél-kínai-tengeri konfliktusok sora újabb fejezettel gazdagodott, illetve a térség biztonságának fenntartása szempontjából az Egyesült Államok Délkelet-Ázsia- és Kína-politikája a korábbiánál is nagyobb jelentőségre tesz szert.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

Angry China Shadows US Warship Near Man-made Islands. Reuters, October 28, 2015. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-idUSKCN0SK2AC20151028>

<sup>23</sup> Angry China Shadows US Warship Near Man-made Islands. Reuters, October 28, 2015. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-usa-idUSKCN0SK2AC20151028> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 30.)

<sup>24</sup> Asia – Pacific Maritime Security Strategy, 25–28.

<sup>25</sup> Wyatt Olson: No Patrols, but Japan Helping in South China Sea in other Ways. Stars and Stripes, November 24, 2015. <http://www.stripes.com/news/no-patrols-but-japan-helping-in-south-china-sea-in-other-ways-1.380451> (Letöltés időpontja: 2015. 12. 30.)

- Asia – Pacific Maritime Security Strategy. U.S. Department of Defense. [http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P\\_Maritime\\_Security\\_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF](http://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/NDAA%20A-P_Maritime_Security_Strategy-08142015-1300-FINALFORMAT.PDF)
- Before and After: China Builds Artificial Islands in South China Sea. News, 22 September 2015. <http://www.abc.net.au/news/2015-09-22/south-china-sea-islands-before-and-after/6794076>
- Brooker, Stephen Paul: *The True Scope of China's Land Reclamation Activities in the South China Sea*. Value Walk, September 10, 2015. <http://www.valuewalk.com/2015/09/chinas-land-reclamation-activities-in-the-south-china-sea/>
- Buszynski, Leszek – Roberts, Christopher B.: *The South China Sea Maritime Dispute*. Routledge, Abingdon, 2015.
- China's Land Reclamation in South China Sea Grows: Pentagon Reports. Reuters, August 21, 2015. <http://www.reuters.com/article/us-southchinasea-china-pentagon-idUSKCN0QQ0S920150821>
- Dolven, Ben – Elsea, Jennifer K. – Lawrence, Susan V. – O'Rourke, Ronald – Rinehart, Ian: *Chinese Land Reclamation in the South China Sea: Implications and Policy Options*. Congressional Research Service, June 18, 2015. <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R44072.pdf>
- LaGrone, Sam: *China: Military Facilities on South China Sea Artificial Islands are for „Defense Purposes Only”*. USNI News, October 14, 2015. <http://news.usni.org/2015/10/14/china-military-facilities-on-south-china-sea-artificial-islands-are-for-defense-purposes-only>
- Olson, Wyatt: *No Patrols, but Japan Helping in South China Sea in other Ways*. Stars and Stripes, November 24, 2015. <http://www.stripes.com/news/no-patrols-but-japan-helping-in-south-china-sea-in-other-ways-1.380451>
- O'Rourke Ronald: *Maritime Territorial and Exclusive Economic Zone (EEZ) Disputes Involving China: Issues for Congress*. Congressional Research Service, December 22, 2015. <https://www.fas.org/sgp/crs/row/R42784.pdf>
- Schofield, Clive: *Adrift on Complex Waters: Geographical, Geopolitical and Legal Dimensions to the South China Sea Disputes*. In: Buszynski–Roberts: *The South China Sea Maritime Dispute*, 26.
- Shicun, Wu: *Solving Disputes for Regional Cooperation and Development in the South China Sea: A Chinese Perspective*. Chandos Publishing, Oxford, 2013.
- South China Sea Land Reclamation Isn't Just a Geopolitical Issue. Oceansphere, August 20, 2015. <http://oceansphere.org/2015/08/20/south-china-sea-land-reclamation-isnt-just-a-geopolitical-issue/>
- Yoon, Sukjoon: *Why is China Militarising the South China Sea?* RSIS Commentary, No. 113. 11. May 2015. <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2015/05/CO15113.pdf>
- 2002 Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea. <http://cil.nus.edu.sg/rp/pdf/2002%20Declaration%20on%20the%20Conduct%20of%20Parties%20in%20the%20South%20China%20Sea-pdf.pdf>
- <http://en.tjhdj.com/index.php?mod=product&act=view&cid=46&id=397>