

КИТАЙ И СЕВЕРНИЯТ МОРСКИ ПЪТ

Георги Чанков

Университет за национално и световно стопанство

CHINA AND THE NORTHERN SEA ROUTE

Georgi Chankov

University of National and World Economy, Bulgaria

Abstract: “One Belt – One Road” is a strategic logistics project that can become the infrastructure of the new international economic system. The Northern Sea Route can become an important part of it if technological, economic and political factors combine in its favor. The Northern Sea Route offers a number of advantages, especially for the transportation of bulk cargo. Its infrastructure is being built at an accelerated pace and has great potential for further development both in serving Russia’s trade with the Far East or/and in facilitating the transit between the Far East and Europe. This explains the great interest of China, which, through cooperation with Russia, can be involved in the struggle to distribute the benefits that the Arctic offers.

Keywords: Northern Sea Route, China, Russia, technological, economic and military-political factors

Увод

„Един пояс – един път“ е стратегически логистичен проект, който може да стане (инфра)структурата на новата система на МИО. Логиката на проекта от европейска гледна точка може да бъде разбрана чрез теорията на Франц П. Ланг за търговските пътища. При разглеждането на всеки логистичен проект обаче трябва да се отчита действието едновременно на три групи фактори:

- **Технологични:** „какво е възможно?“ (Тунелът през Английският канал е обмислян дълго преди да стане технически.)
- **Икономически:** колко ще струва, кога ще се изплати? (По време на строителството въпросният тунел се оскъпява над два пъти.)

• Военнополитически: как се вписва в геополитическите сблъсъци: кому пречи, кой извлича облаги? (Пряката връзка с континента дълго е отхвърляна от британския елит по военни съображения, особено след Наполеоновите войни.)

Едва благоприятното съчетаване на трите групи фактори прави успеха на стратегическите логистични проекти възможен, като все пак технологичните фактори остават определящи, по разбираеми причини. Икономическата целесъобразност може да бъде жертвана заради по-висши военнополитически съображения (съпротивата срещу „Северен поток“ 1 и 2, „Южен поток“), може да бъде и обратното (провалът на газопровод „Набуко“), но все пак проектът трябва да е осъществим. Вземането под внимание на трите групи фактори позволява да се прецени в конкретния случай жизнеспособността на „Северния морски път“ и забележимият интерес на Китай от него. В крайна сметка, успехът на този макро-проект до голяма степен зависи от това, как той ще бъде представен пред основните заинтересовани страни и като цяло от посоката, в която се развива икономическата дипломация в няколко макрорегиона, чиито територии граничат със СМП.¹

1. Дадености на СМП

Северният морски път се простира от пролива, свързващ Баренцово с Карско море, до нос Дежньов в Беринговия пролив. Дължината на пътя само от Карско море до Беринговия пролив е около 5600 км. А разстоянието от Санкт-Петербург до Владивосток по него е около 14 000 км (за сравнение връзката през Суецкия канал е около 23 000 км).

СМП обслужва руските арктически пристанища, в т. ч. речните, в Сибир: превози на суровини, енергоносители, оборудване, продоволствие, дървесина. Понастоящем пътят от Мурманск до Дудинка, се обслужива от ледоразбивачите на Росатомфлот, а отсечката от Дудинка до Чукотка – от ледоразбивачите на Далеккоизточното морско паропходство.

¹ Бонева, С. Управление на комуникациите в международни проекти, Издателски комплекс – УНСС, 2019, ISBN 978-619-232-175-8.

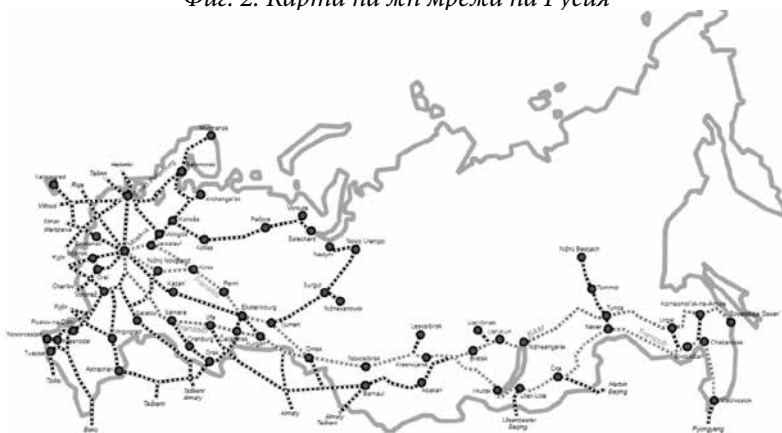
Фиг. 1: Карта на СМП



Изм.: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Северный_морской_путь#/media/Файл:Northern_Sea_Route_vs_Southern_Sea_Route.svg>

СМП е усвоен по времето на СССР покрай изследванията на Арктика, като големият тласък идва с построяването на атомния ледоразбивач „Ленин“ (1960) и изграждането след 1974 г. на ледоразбивачите от серията „Арктика“. Главната задача тогава е развитието на работещия и днес Норилски комбинат за цветни метали. От 1978 г. насетне с помощта на ледоразбивачи се осъществява целогодишна навигация. Нуждата от СМП се определя от състоянието на транспортната инфраструктура в азиатската част на Русия. От приложената по-долу карта се вижда, че поради природните условия, наличната железопътна мрежа е развита само в южната част на Сибир. Тя не може сама да обслужва около 20 млн. жители, 2 млн. от които населяват крайния Север.

Фиг. 2: Карта на жп мрежа на Русия



Изм.: <http://visual.rzd.ru/photobank/public/ru?STRUCTURE_ID=4&layer_id=5328&refererLayerId=5327&id=52056>

Решавайки горепосочените задачи (заедно с железниците и авиацията), операторите успяват да превозят по СМП през 1986 г. 5,6 млн. т.

2. СМП в контекста на днешната геополитика и геоикономика

След разпада на СМП всеобщата криза, в която изпада Русия, се отразява и на превозите по СМП. Значението на пътя нараства отново с частичното икономическо и военнополитическо възстановяване на Русия и свързаното с това подновяване на Студената война със Запада. В днешните условия СМП дава следните възможности:

- Засилва ролята на Русия като посредник в обмена Изток – Запад, в случай че напрежението спадне и надделеят сътрудничеството и търговията. Понастоящем Русия обслужва главната част от полетите между Европа и Китай, подобна роля е възможна и при морските превози (както и при железопътните). СМП се вписва в концепцията на китайския стратегически проект „Един пояс – един път“.

- Улеснява усвояването на арктическите и сибирските богатства. Според оценките на специалисти неизползваните запаси от нефт и газ, както и минерални ресурси в района на Арктика възлизат на 35 трлн. долара. Съгласно едно изказване на държавния секретар на САЩ Майк Помпео Арктика „...разполага с 13 процента от световните запаси на петрол, 30 процента от световните запаси на природен газ, изобилие от уран, редки земни богатства – злато, диаманти, и милиони квадратни километра недокоснати ресурси“.² Според доклад на Геологическия топографски институт на САЩ от 2008 г. в Арктика има приблизително 90 милиарда барела петрол, около 47 милиарда кубически метра природен газ и 44 милиарда барела газов кондензат. Изтъкнати специалисти определят преплитането на интересите в региона като „битката за новия Персийски залив“.³ Към 2009 г. в Северната полярна област са открити 61 петролни полета, от които 43 са в Русия, 11 в Канада, 6 в Щатите и едно в Норвегия.⁴ На руската брегова ивица се падат 53% от бреговата ивица на Северния ледовит океан. Руското население там наброява приблизително 2 мили-

² Цит. по Римпопов, Христо, „Арктика. Глобалното затопляне носи „политическа зима“, „Клуб Z“, 22.06.2019, https://clubz.bg/84513-arktika_globalnoto_zatoplqne_posi_%E2%80%9Epoliticheska_zima%E2%80%9C

³ Дюлгерова, Нина, „Северният морски път – бъдеще без конкуренция?“, публикувано във факти.бг, <https://fakti.bg/mnenia/468294-severniat-morski-pat-badeshte-bez-konkurencia>

⁴ Пак там.

она души – общо половината от цялото население на Арктика. Това дава естествено предимство на Русия и развитието на СМП засилва това предимство, става стратегическа цел. (Разбира се, не следва да се забравя, че трудните условия на Севера оскъпяват проучванията и експлоатацията на природните богатства и ги правят зависими от конюнктурните колебания на световните цени.)

- Улеснява преориентирането на Русия на Изток в новата Студена война, в случай че напрежението остане постоянно високо. В този случай СМП обслужва само преместването на руската делова активност към Източна Азия, в т. ч. улеснява търговията на Русия с Китай, Япония, Южна Корея и др. тихоокеански страни.

3. Съвременно развитие на СМП, предимства и недостатъци

През 1991 г. Северният морски път е отворен за международно корабоплаване. 15 години по-късно, в т.ч. поради очакваното топене на арктическият лед, този маршрут започва да привлича чуждестранни компании. Така през 2009 г. първите два търговски кораба извършват курс между Европа и Азия през северните води на Русия.

Поначало след 2006 г. усвояването и използването на СМП се засилва. Основни ползватели понстоящем са „Норникел“, „Газпром“, „Лукойл“, „Роснефть“, „Росшельф“ и местните власти на Красноярския край, Саха – Якутия и Чукотка. От 2006 г. компанията „Норникел“ извършва редовни целогодишни морски превози по Северния морски път със собствени арктически кораби от най-високия клас ледови танкери ARC-7. Компанията извършва транспортиране на стоки по море в обем до 1,5 милиона тона годишно между пристанищата Мурманск, Архангелск и Дудинка. В допълнение към товарите, подпомагащи производствените процеси, компанията доставя социално важни товари за жителите на индустриалния регион Норилск. През 2010 г. за първи път в историята на компанията е извършено плаване по маршрута Мурманск – Дудинка – Бусан (Южна Корея) – Шанхай (КНР), без подкрепа на ледоразбивачи. През 2012 г. се осъществява първият в света транспорт на 134,5 хил. м³ втечен природен газ от Норвегия до Япония.⁵ В допълнение към добива на полезни изкопаеми по Северния морски път се извършва и гореспоменатото снабдяване с продоволствие за населението в Далечния Север.

⁵ „Газпром“ обкатал поставку сжиженного газа по Северному морскому пути“, „Ведомости“, 06 декабря 2012, https://www.vedomosti.ru/business/articles/2012/12/06/gazprom_proshel_morem#ixzz2EFE1Pe9u

За целта Русия разполага с флот от около 40 ледоразбивача, в т.ч. четири ядрени, и единственият в света атомен лихтеровоз-ледоразбивач. В момента се довършват или преминават последни изпитания три ледоразбивача LK – 60Ya от серията 22200, които трябва да влязат в употреба най-късно до 2022. Бидейки най-големите и мощни такива кораби, строени досега, те преодоляват при обичайна експлоатация лед с дебелина 3 м. Има планове за изграждане на още два кораба от същия проект (4-ти и 5-и поред). Също така от лятото на 2020 г. вече се изграждат 3 двойно по-мощни тежкотоварни ледоразбивача от ново поколение „Лидер“, способни да преодоляват лед с дебелина до 4,3 м. Изграждането на новите кораби е свързано с разработването на проекта за производство на втечен природен газ (LNG) на полуостров Ямал – Ямал LNG. Освен това се планира до 2022 г. да стартира първата фаза на втория проект за производство на втечен природен газ на полуострова, Arctic LNG – 2.

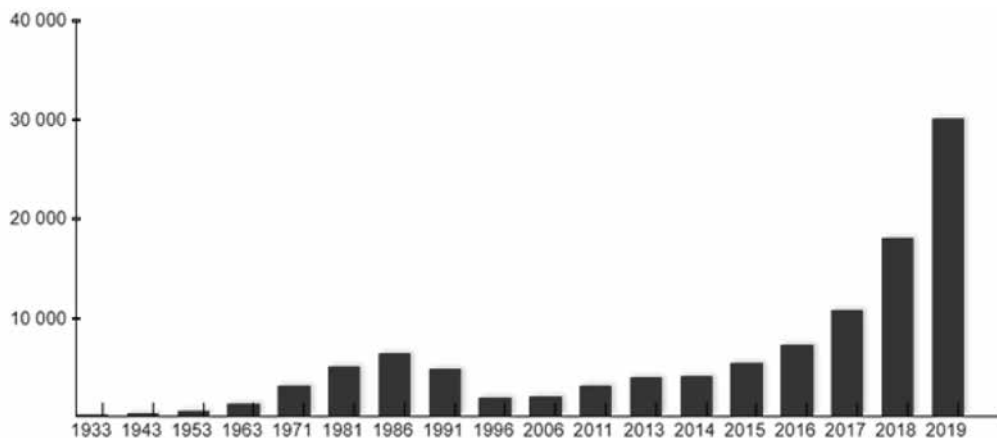
Независимо че обемът на превозите по СМП не може да се сравнява с обемите по обичайните морски пътища, ръстът на превозените товари впечатлява: рекордът по време на съществуването на СССР е 6,5 млн. т (1986 г.), надминат едва през 2016 г., но през 2017 г. са превозени 10,7 млн. т, през 2018 – 18 млн. т, а за 2019 г. – 30 млн. т.⁶ Според проекта на стратегия за развитие на Арктика, изготвен от Министерството за развитие на руския Далечен изток през 2020 г., до 2024 г. транспортирането на стоки по СМП трябва да се увеличи до 80 милиона тона (от 20,2 милиона през 2018 г.); до 2030 г. те ще възлизат на 120 милиона тона, а през 2035 г. – 160 милиона тона.⁷

Според руските планове за модернизация и разширяване на основната инфраструктура на Далечния Изток, през следващите 10 години Северният морски път ще се използва за износ на руски въглеводороди и въглища от Арктика, за което се развива съответната инфраструктура. Основният товар по Северния морски път трябва да бъде втечен природен газ – производството на втечен природен газ в руска Арктика, според проекта на стратегията трябва да нарасне до 46,7 милиона тона през 2024 г., 73,5 милиона през 2030 г. и 120 милиона през 2035 г.; останалите 15% от превоза на товари трябва да бъдат нефт. Освен Ямалското находище, се очаква разработката на Щокмановото нефтено и газово находище с резерви от над 3 трилиона м³ газ, нефтените и газови находища в Тимано-Печорската област, находищата на боксити в Северна Онега, полиметали и манган в архипелага Нова земя, главно за износ в страните от Югоизточна Азия.

⁶ https://ru.wikipedia.org/wiki/Северный_морской_путь#cite_note-2017_03_29_Kommersant_SMP-30

⁷ Пак там.

Фиг. 3: Обем на превозите по СМО в млн. т



Изм.: Владимир Стародубцев. Широты высокой важности, Коммерсантъ, № 53 (6047), 29 марта 2017

До 2035 г. делът на транзита по маршрута е планиран на не повече от 6 % (до 10 милиона тона), много по-малко от обемите през Суецкия канал). Но следва се има предвид, че въпросната стратегия не включва възможното стиковане на маршрута с отсечките на проекта „Един пояс – един път“. Съдейки по посочените влезли през 2019 г. в сила ограничения, тази стратегия по-скоро е съобразена със започналата след 2015 г. тенденция за протекционизъм и ограничаване на външноикономическите връзки, не само на Русия.

През септември 2018 г. руското правителство обявява ограничения за движението на кораби по Северния морски път. От 2019 г. плавателни съдове, построени в чужбина, се допускат по СМП и руските крайбрежните води само по изключение. Според вицепремиера на Руската федерация Юрий Борисов такава мярка е „естествена“ за защита на руското корабостроене.⁸ Мярката, която предполага приоритетно използване на руски кораби по Северния морски път, е предложена от Министерството на промишлеността и търговията на Руската федерация. Серизони са ограниченията за чуждестранни военни кораби, в т.ч. 45 дни предварително уведомление, наемането на руски лоцмани и пр.

Предимства от използването на СВМ, в т.ч. за транзитен трафик, са както следва:

⁸ „Вице-премьер Борисов поддержал ограничения на Севморпути для иностранных судов“, ТАСС, 15.09.2018, <https://tass.ru/ekonomika/5568800>

- Както е посочено в началото, пътят е значително по-кратък, отколкото пътят през Суецкия канал: сметките показват, че през руска Арктика корабите пътуват малко над месец и спестяват около 5000 морски мили. (напр. от Ротердам до Йокохама са 7 381 морски мили през СМП и 11 180 мили през Суец, а от Ротердам до Шанхай са 8 417 мили през СМП и 10 525 мили през Суец.) Това предполага икономии от гориво, амортизации, заплати и др. транспортни разходи. (Следва да се има предвид, че дори превози между Далечния Изток и руските балтийски пристанища – вътрешни за Русия, или от и за Източна Азия се извършват по южните морски маршрути, поради невъзможността на РЖД да поеме всички обеми.)

- Спестяват се таксите за преминаване през Суецкия канал, неизбежните опашки и забавяния, както и пиратите в Малакския пролив и Аденския залив;

- СМП е практически недостъпен за корабите на НАТО, което е от значение не само за Русия. Специално за Русия е важна надеждната връзка през Арктика с нейния Тихоокеански боен флот – задача, която все още не може да бъде решена задоволително по суша;

- Ако упорито натрапваното „глобално затопляне“ все пак някога настъпи, то дотук изброените предимства се увеличават.

Недостатъците включват:

- Лоши климатични условия – силният студ и заледяването представляват заплаха за работата на корабните механизми, за стоките и съоръженията по пътя);

- Липсваща инфраструктура – по-голямата част от пътя по крайбрежието на Арктика е ненаселена, липсват пристанища или селища. Те ще се изграждат тепърва. В полярните райони, разположени над 70–75° с.ш., спътниковите оператори „Inmarsat“, „Thuraya“ и „GlobalStar“ не работят.

- Високата поради трудните условия тарифа за Северния морски път – 20–30 \$ на тон (при 5 \$ през Суецкия канал), дава възможност за печалби при високите цени на нефта до 2014 г. С падането на нефтените цени намалението на времето за доставка с 10–15 дни и съответната икономия на гориво престават да носят големи икономически ползи. От чисто икономическа гледна точка натовареността на СМП ще зависи от конюнктурните колебания в цените на горивата.

Предвид горепосочените предимства и недостатъци (някои от които са променливи) понастоящем 75 % от товарния трафик между Азия и Европа преминава през южния транспортен коридор през Суецкия канал и Средиземно море, в т.ч. до пристанищата на Северно и Балтийско море. СМП ще може да се състезава със Суецкия канал след доста сериозни

инвестиции в близко бъдеще: източната част на арктическият маршрут – от Енисей до Беринговия пролив, е достъпна за преминаване само няколко месеца в годината – през лятото и в началото на есента. За целогодишна навигация са нужни горепосочените атомни ледоразбивачи от типа „Лидер“. Така че дотук Северният морски път не е близка алтернатива, а по-скоро допълнение към останалите маршрути. Той е по-малко привлекателен за контейнерните кораби, които имат точни графици за товарене и доставка. Те возят комбинирани товари и рядко ги разтоварват всички по едно и също направление. От друга страна, корабите за неразфасовани насипни товари са по-малко загрижени за точния график и могат да си позволят и известно забавяне. Тези кораби представляват 40% от търговския флот в света и тук потенциалът за растеж е голям.⁹

4. Китайският интерес към Северния морски път

Две от сухопътните трасета на „ЕПЕП“ минават през територията на Русия. След уреждането на спорните въпроси през 90-те години на 20 в. на дневен ред излиза сътрудничеството между двете държави (институционализирано в Шанхайска организация за сътрудничество), особено в условията на засилващия се срещу тях натиск от страна на Запада. Използвайки ограниченията, които САЩ и страните от ЕС налагат спрямо Китай, Русия се утвърждава като главен външен доставчик на оръжия и оръжейни технологии за китайските въоръжени сили. Настъпилите геополитически промени и опитите на САЩ да противодействат на предизвикателствата пред тяхното господство, принуждават Китай и Русия да търсят сближаване, което със засилването на американския геополитически натиск преминава в стратегически съюз. Общият за двете страни военен и стопански потенциал вече е противотезест на САЩ в международните отношения. На официално равнище съпадението на интереси между Китай и Русия намира последно (март 2016) потвърждение от Фу Инг, говорителка на Националния народен конгрес (законодателният орган на КНР), която определя техните отношения като „стратегическо партньорство“, с „дълбоки корени“¹⁰. На 26 април 2019 г. ръководителите на Русия и Китай се договарят да работят заедно за по-голяма икономическа интеграция на Евразия, имайки предвид това, че повечето от стра-

⁹ Katina Yoneva, In search of Europe – China's New Arctic Shipping Route, The Silk Road: Collection of Papers from the Fourth International Conference on Chinese Studies "The Silk Road", Confucius Institute in Sofia, 01 – 02 June, 2017, ISSN: 1314-9865, стр. 117.

¹⁰ Ying Fu, How China Sees Russia. Beijing and Moscow Are Close, but not Allies, *Foreign Affairs*, January/February 2016, Достъпен на: <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2015-12-14/how-china-sees-russia>

ните, които участват в „Евразийския икономически съюз“, са част и от китайската инициатива „ЕПЕП“.¹¹

Дотук описаното не означава пълно съвпадение на интереси. Желанието на Русия е ударението при сухопътната връзка да падне върху „Сибирския континентален път“, изцяло руската отсечка от Владивосток до Ротердам. Алтернативните трасета подхранват подозрения, породени от засилващото се китайско икономическо присъствие в страните от Средна Азия, бивши участнички в СССР. Равновесието между интересите на двете държави зависи от колебанията в международната стопанска и политическа конюнктура и от действията на противниците на проекта, преди всичко на САЩ. (Опасенията от възможен китайски контрол върху богатствата на Средна Азия са налице и в ЕС, но и в самите държави от региона.) След 2014 г. един възможен „Северен морски копринен път“, като част от цялостния логистичен проект „ЕПЕП“ разширява вариантите за сътрудничество.

Китай е водещ търговски партньор на Русия, с близо 20 % от външно-търговския оборот на последната, общо около 11 млрд. долара. Към 2020 г. близо 76 % от износа на Русия за Китай се състои от нефт, нефтопродукти, други минерални горива, дървесина и изделия от дърво, руди, шлага и торове¹² – масови насипни товари, слабо претенциозни към условията за превоз и обработка. Една голяма част от тези стоки идва от сибирски находища и се превозва по СМП, като тенденцията е тези обеми да се увеличават.

През януари 2018 г. Китай публикува своя собствена Арктическа стратегия, която включва повече инвестиции в арктическа инфраструктура и енергийни проекти, в т. ч. в гореспоменатото производство на втечен природен газ в Ямал. Във въпросния проект китайският Фонд за Пътя на коприната вече притежава дялов капитал от 9,9 % и очакванията са страната да получава от там по около 4 млн. тона втечен газ годишно. През януари 2019 Китай официално обявява планове да използва СМП като допълнение към сухопътния „Път на коприната“ за доставка на стоки до Европа. Китайската компания COSCO Shipping Corp. е извършила няколко пробни пътувания по арктическите корабни маршрути, а китайски и руски компании работят заедно при проучването на нефт и газ в района, както и при изграждането на инфраструктурата.

Китайският интерес от използването на пътя дори само за улесняване на двустранния обмен е безспорен, но китайските планове са по-мощни.

¹¹ Хабова, Антонина. „Китай: стратегия и външна политика“, *Стратком*, София, 2018, стр. 166 – 170.

¹² https://zen.yandex.ru/media/show_me_world/kakaia-strana-iavliaetsia-glavnym-tor-govym-partnerom-rossii-5f7617827f726b6a39af71d9

В същата стратегия за Арктика страната се ангажира да работи по-тясно с Москва за изграждане на СМП като арктическа морска отсечка в допълнение към търговските пътища по суша към Европа в рамките на общия проект „Един пояс – един път“. В частност СМП може, освен със Западна Европа, да свърже по-лесно Китай и с някои източноевропейски страни-членки на ЕС (Полша, Балтийските държави), с които Китай изгражда стратегическата платформа „17+1“, и така да помогне за синхронизацията между отделните регионални проекти.¹³ Това обаче е повече въпрос на неопределено бъдеще, доколкото понастоящем тези страни следват без отклонения външнополитическа линия на САЩ, насочена едновременно и срещу Китай, и срещу Русия. Затова сътрудничеството с Русия в обозримо бъдеще остава ключово за развитието на пътя. Сътрудничеството с Русия чрез арктическите проекти е най-лесният начин Китай, който е далеч от Северния ледовит океан, да се позиционира като арктическа държава и да се включи в предстоящата борба за разпределението на местните ресурси. От 2013 година страната е наблюдател в Арктическият съвет¹⁴ и, предвид демографската, икономическа и военнополитическа тежест, се очаква да играе важна роля в изработването на правилата за стопанското усвояване на Арктика, независимо от географските ограничения. Китай работи активно не само с Русия – инвестира напр. в изследователски станции в Исландия и Норвегия (за целта е пуснат на вода първият полярен изследователски ледоразбивач), опитва се да се установи и в Гренландия.

При все това геополитическите връзки с Русия си остават определящи, особено в условията на нарастваща враждебност на САЩ и към двете страни едновременно. При положение че още четири арктически държави членуват в НАТО и не могат да не следват политиката на САЩ, то пълният военен контрол, който Русия упражнява в териториалните си води, е най-добрата гаранция за сигурността на китайските превози към и от Европа, каквато липсва при южната морска отсечка на СМП през Индийския океан, Червено и Средиземно море. В полето на международното право двете страни, постоянни членки на Съвета за сигурност на ООН, заедно по-добре могат да защитят интересите си при предстоящото уточняване

¹³ Tian, Mariana, “The participation of Bulgaria in the initiatives of the ‘New Silk road’ – Achievements and challenges”, in: *Initiatives of the ‘New Silk Road’ Achievements and Challenges*, edited by Duško Dimitrijević and Huang Ping, Belgrade, 2017, ISBN: 978-86-7067-246-8, p. 178.

¹⁴ Арктическият съвет е създаден през 1996 г. с цел опазване на региона. В него членуват 8 държави – САЩ, Русия, Канада, Дания (която представлява интересите на Гренландия и Фарьорските острови), Финландия, Швеция, Норвегия и Исландия. Сред наблюдателите са големите западноевропейски и източноазиатски държави, общо 14.

на условията за стопанската дейност в крайния Север. Стига, разбира се, тези интереси да са добре съгласувани.

Заклучение

Северният морски път е технически добре оборудван с ледоразбивачи и тепърва бреговата му инфраструктура ще се развива и подобрява. В търсене на източници за растеж усвояването му може да даде необходимия тласък на икономиката на Русия с прилагането на очертаващия се неокейнсиански модел на държавен капитализъм. Икономическите изгоди сега са налице, а тенденцията е в посока увеличаване, особено ако се сбъднат предвижданията за трайно топене на полярните ледове. Недостигащият финансов ресурс може да бъде осигурен при нужда от китайска страна, при положение че страната разполага с големи валутни резерви, които могат да бъдат превърнати в реални активи. Военнополитическите съображения също са в полза на използването му от страна на Русия и Китай като начин за гарантиране на доставките, в т. ч. по стратегическия проект „Един пояс – един път“. Конюнктурните колебания – икономически и политически, могат да ускорят или забавят разработването на пътя, но дългосрочно перспективите пред него изглеждат много обещаващи.

Библиография:

Бонева, Светла. Управление на комуникациите в международни проекти, Издателски комплекс – УНСС, 2019, ISBN 978-619-232-175-8 [Boneva, Svetla. Upravlenie na komunikatsiite v mezhdunarodni proekti, Izdatelski kompleks – UNSS, 2019, ISBN 978-619-232-175-8].

Дюлгерова, Нина. Северният морски път – бъдеще без конкуренция? [Dyulgerova, Nina. Severniyat morski pat – badeshte bez konkurenciya?] <<https://fakti.bg/mnenia/468294-severniat-morski-pat-badeshte-bez-konkurencia>>.

Хабова, Антонина, Китай: стратегия и външна политика, *Стратком*, София, 2018 [Habova, Antonina, Kitay: strategiya i vanshna politika, Stratkom, Sofiya, 2018].

Tian, Mariana. The participation of Bulgaria in the initiatives of the ‘New Silk road’ – Achievements and challenges, *Initiatives of the ‘New Silk Road’ Achievements and Challenges*, edited by Duško Dimitrijević and Huang Ping, Belgrade, 2017, ISBN: 978-86-7067-246-8.

Yoneva, Katina. In search of Europe – China’s New Arctic Shipping Route, *The Silk Road*, Confucius Institute in Sofia, 2017, ISSN: 1314-9865.

Ying Fu. How China Sees Russia. Beijing and Moscow Are Close, but not Allies, *Foreign Affairs*, January/February 2016.