

**„ЛЕДЕНИЯТ ПЪТ НА КОПРИНАТА“
ИЛИ „МИДГАРДСОРМ“ – ВЪЗМОЖНИ
СКОРОШНИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД КИТАЙ
И РЕАЛИЗИРАНЕТО НА ПРОЕКТА „ЕДИН ПОЯС,
ЕДИН ПЪТ“ ПРЕЗ СЕВЕРНИЯ АРКТИЧЕСКИ ПЪТ**

Михаел Козарски

Институт по отбрана „Професор Цветан Лазаров“, София, България

**THE ICE SILK ROAD OR MIDGARDSORM:
POSSIBLE RECENT CHALLENGES FOR CHINA'S
'ONE BELT, ONE ROAD' PROJECT THROUGH
THE NORTHERN ARTIC ROUTE**

Michael Kozarski¹

Professor Tsvetan Lazarov Bulgarian Defense Institute, Sofia, Bulgaria

Abstract: China's global project 'One Belt, One Road' has been one of the most frequently covered subject by scholars in recent human history. However, there is one more aspect which remains hidden in this topic – The Polar Maritime Route. It is the third and for now final aspect in the new geopolitical perception of contemporary Chinese thought, and is often referred to as the Ice Silk Road or in this case, Midgardorsorm. Scholars and analysts often focus either on the Silk Road Economic Belt or on the 21st-Century Maritime Road and leave the Ice Silk Road in the margins. The main task of the author is to find, if possible, any future outside challenges which may obstruct the pavement of the Ice Silk Road through the Bering Strait and prevent connection between China and Western-Central Europe via the North Maritime Route or the Artic Maritime Route.

¹ *Michael Kozarski holds a Master's degrees in International Relations and in National Security. He is working in the Bulgarian Defense Institute at the department of Administrative and Financial as a Technical Assistant. He is interested in topics such as Chinese Foreign Policy, Geopolitics, Iran and the relations with the rest of the world, History, Geography, Radical Islam and Deep Web/Dark Web. As of October 2021, he has five publications in four conference books. E-mail: m.kozarski@di.mod.bg*

Keywords: Ice Silk Road; Midgard Serpent; Geopolitics and Geo-strategy; Bilateral Relations; G-7; Japan; Russia; Aquatics and sovereign waters.

Увод

Новата геополитическа, геостратегическа и геоикономическа стратегия за възстановяването на класическия път с названието „Един пояс, един път“ навършва 8 години и вече има два изразени лъча, по които да се реализира, това са сухопътният – „Икономическият пояс на Пътя на коприната“ и морският – „Новият морски път на коприната“. Но освен тях има един допълнителен, трети такъв, който получи неофициалното название „Леден път на коприната“, който е и субектът на настоящия доклад. През 2013 година президентът на КНР Си Дзинпин предложи своята визия за Нов път на коприната при официалните си посещения в Казахстан и Индонезия. Терминът „пояс“ се отнася за сухопътните артерии и пътища, които са шест на брой и вероятно ще се търсят начини за прокарането на още повече и на допълнителни икономически коридори. Докато терминът „път“ се отнася за „Морският път на коприната на XXI век“ и обхваща южните морета, Тихия и Индийския океан, Аденския залив, Червено море и Суецкия канал и като крайна точка на морското измерение се поставя Средиземно море.

Китай има подписани споразумения за икономически коридори с Пакистан и с Мианмар, чиято цел най-вероятно е заобикаляне и изолитане на Индия от инициативата. Въпреки това е интересно да се спомене и желанието от 2019 г. на Китай за създаването на коридор за Индийския океан и Арабско море, минаващ през териториите на Индия, Бангладеш, Пакистан и Мианмар. Но това предложение Индия отклонява по неизяснени засега докрай причини. Най-вероятно конкуренцията за проектиране, надпреварата за популяризиране, налагане и защита на алтернативните идеи за „Нов път на коприната“ предопределят подобни действия на противопоставяне между две от най-големите и най-старите култури и цивилизации на света.

Дори и в толкова начален етап инициативата на Китай вече среща първите си откровени противници, но също така и съюзници. Не всички са съгласни да участват в инициативата, но и не всички са негативно настроени към нея и следователно желаят да са партньори по един или друг начин в нея. Като краен срок за реализиране на проекта е заложен 2049 г. – точно за 100-годишнината от основаването на Китайската народна република. За толкова дълъг оставащ период от време могат да се случат ужасно много неща, в това число и ново преформулиране на

старата максима на един от „бащите“ на геополитиката като наука – Халфорд Маккиндър – „Който контролира Източна Европа, той управлява Хартленда; който контролира Хартленда той управлява Световният остров; който контролира Световният остров – той управлява света“.² Въпросът сега е как, или по-скоро в каква посока ще тръгне да се преформулира тази стара максима за „Хартленда“ на Маккиндър?

Проектът се простира върху голяма част от Евразия, съединявайки развиващи се страни с развити такива. Той е съсредоточен в богати на ресурси страни, а предполагаемият му икономически мащаб е около 21 трилиона долара. Към 2019 г. Китай развива икономически отношения със 138 страни и 30 международни организации, като част от плана „Един пояс, един път“. Инфраструктурните проекти включват пристанища, железопътни възли, магистрали, електроцентрали, летища и телекомуникационни центрове³.

Към септември 2021 г. вече се е очертал напълно и лагерът на противниците на инициативата „Един пояс, един път“, това са сегашните най-големи икономики в света, или държавите от Г-7 (САЩ, Канада, Великобритания, Франция, Германия, Италия и Япония), както и **Европейският съюз**. От юни същата година, когато на срещата в Лондон бяха поставени основите на Западния контра мегапроект за противопоставяне на китайската инициатива, те предлагат своята програма „Построяване наново на по-добър свят“ (Build Back Better World (B3W)). Г-7 предлагат на всяка държава, склонна да се включи в тяхната инициатива и да излезе от „Един пояс, един път“, финансови средства от общия бюджет от 40 трилиона долара, предназначени за инвестиции в инфраструктурата на развиващите се страни от Азия, Африка и Южна Америка, като планът е те да бъдат отпускани до 2035 година.⁴ В контекста на всичко казано дотук идва моментът да разгледаме и „Ледения път на коприната“ / „Мидгардсорм“ и неговото място в цялото противопоставяне на Изтока (представен от Китай) със Запада (Г-7, представени най-отявлено от САЩ в Европа и от Япония в Азия).

Най-новата геополитическа инициатива, която тепърва предстои да бъде дефинирана дали е политически и икономически, или по-скоро военно насочена, е за тясно сътрудничество между Австралия, Великобритания и САЩ – **AUKUS**, което предполага, че трите страни няма да отстъпят на Китай доминицията над Северния и Южния Тихи океан, без

² Виж: https://en.wikipedia.org/wiki/The_Geographical_Pivot_of_History

³ Виж: <https://bg.wikipedia.org/wiki/beltandroadinitiative>

⁴ Виж: https://en.wikipedia.org/wiki/Build_Back_Better_World

последен опит за съдържане или пък по-ожесточена конфронтация. Все пак началото на този съюз беше дадено с подписването на споразумението между трите страни за покупка на атомни подводници от САЩ, което, от една страна, предполага военната му насоченост, а от друга, предполага конфронтационната му насоченост срещу Китай.⁵ Но едновременно с това е допълнение към останалите инициативи на Г-7, чиято цел е да дискредитират инициативата „Един пояс, един път“. Става въпрос за вече споменатия проект за построяването на по-добрия свят и за „Проекта на Синята точка“ (Blue Dot Project), което подсказва за желанието на сегашните влиятелни и глобални сили за запазване на настоящото положение, опити за парирание на настъпващата промяна и разбира се, елиминирание на конкуренцията в съвсем начален етап.

Какво е всъщност „Мидгардсорм“ и откъде произлиза това понятие?

„Мидгардсорм“, или „Световната змия“, е създание, смятано и за чудовище, от скандинавската митология, опасващо цялото земно кълбо и живеещо в безкрайната морска шир на Световния океан на Мидгард (планетата Земя). В митологията въпросната змия е едно от трите деца на бога на пакостите и лъжите Локи и великанката Ангрбода, което може да преобърне геополитическата реалност на управлението не само на Асгардската империя, но и на контролираните от нея девет свята. Скандинавските богове, начело с Один, си поставят за цел отдалечаване на змията колкото се може по-далеч от Асгард, поради нейните невероятни размери и изключителна мощ, чиито проекции представляват реална опасност от предизвикване на бъдещ *Рагнарок* (пролекуваното разрушение на техния свят и настъпването на „вечната зима“) за северните богове.⁶ Но дори и в контекста на митологията Световната змия е разглеждана до един етап и като положителен герой, вероятно в по-старите интерпретации Мидгардсорм не е бил този негативен образ, който го изкарват от един момент нататък. Доказателство за това е и алтернативното му име – **Йормунганд** (от старонорвежки „Гигантското рало“). В рамките на анализа Йормунганд или Мидгардсорм, както ще бъде използван от сега нататък, се счита за положителен образ, а не за по-късния му разрушителен и негативен образ.

⁵ Виж: <https://eurasianimes.com/us-uk-australias-newly-formed-ausuk-alliance-only-aims-to-choke-china-at-sea-analysis/>

⁶ Геймън, Нийл – „Скандинавска митология“, изд. „СИЕЛА“, София, 2017 г.

Погледнато географски „Леденият път на коприната“, който Китай се опитва да построи, започва от пристанищните градове на Китай, преминава на североизток през Японско море и се насочва още в посока североизток-изток, за да премине през Беринговия проток, а оттам продължава през Чукотско, Източносибирско, Лаптеви, Карско, Баренцово и Норвежко море, за да достигне континентална Европа. Маршрутът минава в близост до Руската федерация, Скандинавския полуостров, Исландия, Великобритания и Франция, за да се завърти на изток към Средиземно море, минавайки покрай Португалия и западния бряг на Испания, и навлизайки в него през Гибралтарския проток. Крайната дестинация най-вероятно са пристанищните градове на Италия, Южна Франция, Източна Испания и разбира се, западното крайбрежие на Гърция и държавите от Западните Балкани. Именно поради дълготрайното си преминаване през родината на скандинавските богове, силната културна обвързаност с викингите, а и дългото навигиране в Северните морета и Русия (която често бива смятана за произхождаща от шведските викинги и често ѝ се приписва скандинавска идентичност и култура, позовавайки се на източниците от Средновековието) тази част от Пътя на коприната може спокойно да се нарича и „Мидгардсорм“.



Фигура №1: Едно от многото представи за външния вид на Мидгардсорм от скандинавската митология.

Вероятно и Полша, и Прибалтийските държави фигурират в по-детайлния план за реализирането на „Ледения път на коприната“, като не

е изключено Китай да инвестира многомилиардни средства за построяване на нови пристанища или пък разширяване на старите такива на Балтийско море – най-важните сред които са полските градове Гданск, Гдиния, Владиславово, Колобжек и други. Не е изключено Китай да вложи и допълнителни средства в модернизацията на инфраструктурата на държавите, през чиито акватории ще преминава „Мидгардсорм“. С оглед на скорошното напускане на Литва на инициативата „17+1“, продължение на „Един пояс, един път“, и връщайки се обратно към старото название „16+1“, както и залагайки на алтернативната инициатива „Триморие“ или „Три морета“, но също и разширявайки връзките си с Тайван за сметка на Китай⁷, е съвсем логично да предположим, че Литва ще е единствената страна в Североизточна и Източна Европа, която може да бъде заобиколена и изолирана от страна на Китай. Не е ясно дали съседната ѝ Латвия, както и Естония няма да последват нейния пример и следователно те също да бъдат блокирани или заобиколени от Китай и геополитическия му проект за „Нов път на коприната“. Едновременно с това литовски анализатори смятат, че по-задълбоченото сътрудничество с Пекин би довело до отчуждаване на основния гарант на сигурност в региона – САЩ, който също така е съперник на Китай и на още по-голямата за прибалтийска заплаха – Русия.

През геополитическата призма също се създава реалистична причина Северният път на коприната да бъде наричан още „Мидгардсорм“, тъй като вече съществува едно влечуго Левиатан, което обикновено се асоциира с морските държави и тяхната вечна борба за надмощие срещу сухопътните държави на Евразия. В нашия случай обаче „Мидгардсорм“ е по-скоро средство за свързване, а не за изтласкване на сухопътните от морските държави. С други думи, отрича напълно принципа на навализма и неговия подпринцип за „обръчите на анакондата“ на Алфред Махан за пълна доминация над морската шир и блокиране на достъпа на сухоземните държави от Световния остров или Евразия до излаз на море. В предстоящото изграждане на новата геополитическа мисъл „Мидгардсорм“ не е онази разрушителна змия, която е предназначена да предизвика Рагнарок на северните богове и на познатия на тях свят, а е обединител и мост между Източна Азия и Западна Европа и повторното издигане на Евразия като водеща геополитическа, геостратегическа и геоикономическа сила в световен мащаб.

⁷ Виж: <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/1356107/lithuania-mulls-leaving-china-s-17plus1-forum-expanding-links-with-taiwan>



Фигури №2 и №3: Леденият път на коприната или Мидгардсорм, площта на полярните ледници и засега планираният маршрут за неговото реализиране от Китай.

Достъпно на адрес: <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-arctic-silk-road> и <https://dailybrief.oxan.com/Analysis/DB238508/Polar-Silk-Road-will-reshape-trade-and-geopolitics>

Ако все пак трябва да се търси някаква негативна черта или да се свърже по някакъв начин с митологичния си еквивалент, то тя би предизвикала Рагнарок за сегашния установен световен ред след Втората световна война и последвалата с края на Студената война частична негова ревизия. Едновременно с това ще настане най-голямото преместване на капитали, стоки, услуги, човешка сила, финансови потоци и световна търговия от един център на сила в друг такъв в най-съвременната човешка история.

„Леденият път на коприната“ – началото на плана за алтернативен път към Европа

„Леденият път на коприната“, или Северният морски път (СМП), е плавателен маршрут и основна морска комуникация в руска Арктика. СМП преминава покрай северните брегове на Русия, през моретата на Северния ледовит океан, и свързва европейските и далекоизточните пристанища на Федерацията, както и устията на плавателните сибирски реки в единна транспортна система. Дължината на пътя е 5600 км – от Карския пролив до залива Провидение. Освен това, Северният морски път дава възможност да се стигне от Източна Азия до Европа много по-бързо и поевтино. Сравнението на този маршрут с трасето през Малакския пролив и Суецкия канал дава близо 5000 спестени км, т.е. една четвърт от пътя.⁸ Освен това, според проведено наскоро проучване, там има 1,67 трилиона куб. метра природен газ, 90 милиарда барела петрол и редки минерали на стойност един трилион долара. Също така, постоянно променящи се климат, наричан още „глобално затопляне“, предизвиква ускорен процес на топене в района на вечните ледове, преместване на ареалите на разпространяване на растителността и обитаване на животните. Променя се и характерът на арктическите циклони. В близките десетилетия потенциалната възможност за прокаране на по-кратки морски пътища между Източна Азия и Европа ще допринесе за засилването на борбата за господство в Арктика.⁹

За Китай Арктика може да означава значителни изгоди в сферата на икономиката и сигурността, засягащи Източна Азия, а също така енергийната и продоволствената сигурност.¹⁰ Също така, ако успешно бъде

⁸ Виж: <https://geopolitica.eu/2020/185-broy-5-2020/3262-severniyat-morski-pat-bade-shte-bez-konkurenciya>

⁹ Виж https://www.clubz.bg/47868-arktika%C2%A0ili_kyde_shte_vyznikne_sledvashto_to_tyrkane_mejdu_nato_i_rusiq_karta

¹⁰ Виж: https://www.clubz.bg/47868-arktika%C2%A0ili_kyde_shte_vyznikne_sledvashto_to_tyrkane_mejdu_nato_i_rusiq_karta

прокарана стратегията за „Ледения път на коприната“, това ще бъде алтернативен маршрут за превоз на енергоносители за Европа, но и на други стоки от Средната земя до Стария континент.

През юни 2017 г., когато започва и по-зачестеното топене на арктическите полярни ледници, Китай пуска пробно няколко кораба през Северния морски път, като съдовете се придвижват покрай крайбрежието на Русия. Отделно е изчислено, че с тези темпове ледниците по трасето на „Ледения път на коприната“ ще се разтопят до 2030 г. Месец по-късно ръководството преценява, че за да преминават безпрепятствено корабите отвъд Беринговия проток, ще е нужно по-задълбочено и динамично сътрудничество с Руската федерация и ще трябва да се намерят взаимно-изгодни решения и за двете страни.¹¹ Отделно, Китай започва по-задълбочено сътрудничество с Норвегия, Франция, Финландия и Исландия за изграждане на нова модерна инфраструктура, отговаряща на предполагаемото необходимо равнище за момента, когато ще се стопят окончателно ледниците.¹² И защо не, в знак на добра воля и желание за задълбочаване на сътрудничеството Китай може да се съгласи да възприеме като дублетна форма на „Ледения път на коприната“ да бъде именно „Мидгардсорм“ и по този начин да направи приятелски жест към северните народи, с които си сътрудничи дори и в момента.

От 2018 г. с публикуването на „Бялата книга“ ръководството на КНР обръща сериозен поглед на Север и си поставя амбициозната цел да прокара редица маршрути, през които да транспортира кораби от Арктика, заобикаляйки ледниците на Русия, Норвегия и Финландия и съкращавайки по този начин маршрута до Северна и Западна Европа (и също така Средиземно море) от 48 на 19 дни. По този начин се създава завършена окръжност около целия евразийски континент, сливайки или допълвайки маршрутите на „Морския път на коприната“ с тези на „Ледения път на коприната“.¹³

Също така Китай най-вероятно е на път да направи нов прочит на традиционното европейско и американско разбиране на понятията за „Хартленд“ (сърцевината) и „Римленд“ (периферията) в геополитически план. Второто от тези понятия в китайските схващания се свързва с представата за двата континента на Америка и остров Гренландия. Още

¹¹ Виж: <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-arctic-silk-road>

¹² Пак там.

¹³ Виж: <https://www.reuters.com/article/us-china-parliament-polar-idUSKBN2AX09F> и <https://www.wionews.com/world/china-pledges-to-build-polar-silk-road-by-2025-to-tap-natural-resources-368390>

по-амбициозна е целта, заложена в последния петгодишен план на комунистическата партия на КНР (2021 – 2025 г.), а именно да се усвои напълно „Леденият път на коприната“, да се построи необходимата инфраструктура за неговото ефективно функциониране и да бъде завършен най-късно през 2025 година. В допълнение се очаква изстрелването на сателити още през следващата 2022 г.¹⁴, които да държат под наблюдение преминаващите през ледниковите лабиринти търговски кораби на КНР.

Някои по-важни океански предизвикателства пред реализирането на идеята за „Мидгардсорм“

Огромното морско пространство на Тихия океан предлага множество осезаеми, но и предполагаеми предизвикателства. В този ред на мисли на Китай ще се наложи да стреля наляпо понякога, а също така фактът, че от съвсем скоро отново е възвърнал позицията си на една от големите морски сили в света, допълнително подсилва несигурността от потенциално предизвикателство в открито море у управляващия елит. Това се отнася най-вече за „Новия морски път на коприната“, но също така и за неговия северен еквивалент „Мидгардсорм“.

Може би по-важните предизвикателства са следните: *постоянното американско военно присъствие в Тихия океан, японското и тайванското недоверие и дори противопоставяне на китайската инициатива „Един пояс, един път“, корейската променлива, или неизвестна и разбира се, пиратството в международни води.* Може дори да се отбележи *руската външна политика в Арктика* като потенциално ново предизвикателство за реализирането на трасетата през Северния морски път. Всички те забавят по един или друг начин по-бързото реализиране на „Морския път на коприната на XXI век“, но и на по-новия лъч в програмата за „Пояса и пътя“, а именно „Леденият път на коприната“. И за финал, на самия край на трасето (в пределите на Европа), можем да броим и новата атлантическа или навална визия на Великобритания за доминация в морската шир след отделянето ѝ от Европейския съюз през ранната 2020 година като предизвикателство за КНР.

Дори и при реализирането на „Мидгардсорм“ Китай ще се натъкне на множество предизвикателства и ще трябва да подсигури енергийния сектор, за да не бъде напълно зависим от доставките на въглеводородни продукти от страна на Русия или още по-малко на САЩ, с която е в напрегнати взаимоотношения от няколко години, по-точно от ранните

¹⁴ Пак там.

дни на администрацията на Доналд Тръмп. Отделно, Китай ще трябва да сключи някакво споразумение за взаимно използване на ресурсите на Арктика, по подобие на онова от 2015 г., с което руският евразийски проект „Евразийски икономически съюз“ и китайският „Един пояс, един път“¹⁵ се признават взаимно и си гарантират мирното сътрудничество в „Хартленда“ и в периферните зони („Римленда“) на мегаконтинента Евразия. Отделно, постоянното патрулиране на **VII тихоокеански флот** в обширния периметър между Япония и Австралия, наблягайки на Тайван и неговия архипелаг поради географската им близост до континентален Китай, допълнително създава трудности за свободното придвижване на китайския флот от неговите пристанища до Беринговия проток. Същото нещо може да се отнесе и към южните морета, свързващи Тихия с Индийския океан през протока Малака и Сингапур. По този начин океанската шир става геополитически ключ, който трябва да бъде пазен на всяка цена от всяка една сила, която иска да приложи своя геополитически и геостратегически модел, както и да проектира разбиранията си във всяка една точка на Азия (или Източна Евразия).

Интересни са позициите на **Русия** и **Япония** в контекста на „Ледения път на коприната“, тъй като Китай непременно ще трябва да преминава през техните акватории и това няма как да ги остави равнодушни. Засага ще се ослание само на близки до действителността хипотези, тъй като на този етап в интернет пространството не е правен по-задълбочен анализ относно последиците и предизвикателствата от прокарането на маршрута през акваториите на двете страни.

Русия е в наистина добри отношения с Китай, но имайки предвид положението си от другата страна на Беринговия проток, не бива да бъде пренебрегвано мнението ѝ относно използването на Северния морски път от един от нейните най-големи търговски и политически партньори – Китай. Все пак двете страни са съоснователи на **Шанхайската организация за сътрудничество** (ШОС), която предстои в скоро време да приеме 9-ия си пълноправен член – **Ислямска република Иран** (ИР Иран)¹⁶, както и партньори в **БРИКС** (Бразилия, Русия, Индия, Китай и Република Южна Африка), и може би най-важните държави, фактори в задвижването и разширяването на сферите за по-активно и задълбочено сътрудничество в цяла Евразия. Русия обаче счита териториите и акваториите на Арктика за изконно свои и дори е обявила още през 2014 г. създаването на нов вое-

¹⁵ Руско-китайската транспортна геополитика в Евразия, Ф. Уйлям Енгдал, Списание „Геополитика“, бр. 5, 2015 г.

¹⁶ Виж: http://rus.sectesco.org/media_SCO/20210918/779909.html

нен окръг, с цел защита на ресурсите, намиращи се по почти цялото трасе на Северния морски път. В допълнение към това нейният северен морски флот постоянно патрулира тези води и следи за нелегално влизане от други страни – най-вече вниманието ѝ е насочено към действията на флота на САЩ в този океан. Така че ще бъде интересно как Русия ще отговори, ако въобще се стигне дотам, на опита на Китай да прокара още един морски маршрут през нейните териториални води и да използва ресурсите в Арктика за подем на своята инициатива, и какво може да изтъргува в замяна. Най-вероятно Русия ще се стреми да създава колкото се може повече международни и двустранни консорциуми по трасето на „Мидгардсорм“, за да не допусне пълното доминиране на Пекин в нейната сфера на влияние, а и толкова близко до нейните северни и североизточни брегове. Ето как в замяна на по-усилено сътрудничество с Русия най-голямата част от трасето на „Ледения път на коприната“ ще бъде спокойно и безопасно за плаване, докато не се стигне до акваториите на Нидерландия и Великобритания.

Япония е в прикрити лоши взаимоотношения с Китай, въпреки официалните политики на Токио да твърдят обратното, най-малкото заради спорни острови в Японско море, за които двете страни имат равностойни претенции. В допълнение на това там има силно американско присъствие на военноморския флот, което допълнително затруднява достигането на Беринговия проток. Преминаването през акваториите на Япония е толкова рисковано начинание, колкото и преминаването покрай западното крайбрежие на Тайван. Най-малкото, защото САЩ гледат да ги използват като щитове срещу Китай и да го държат на ограничен периметър от територия, в който може да маневрира необезпокоявано и в който действията на Пекин няма да обезпокояват позициите в Тихия океан на Вашингтон. При всяко положение Япония би се възползвала от обструкция на китайските флотилии, като например да обискира кораби под предлог, че пренасят нелегална и недекларирана стока или пък продукти за двойна употреба; по подозрения в пиратство или укриване на пирати на борда на корабите. Можем да наречем такова действие „пасивна форма на съпротива“ на правителството в Токио спрямо проекта на Пекин. Има обаче и по-твърда позиция на тази политика, която Япония може да заеме спрямо Китай и неговата флотилия, а именно умишлено да се прицелва в някои от тях и да предизвиква катастрофи или пък опити за подобни начинания, с цел забавяне на придвижването към Беринговия проток а оттам и доставките за Европа.

Малко по-пренебрегвана и доста често заобикаляна от множество изследователи в международните отношения, под предлог че не засяга инициативата на Китай „Един пояс, един път“, **Южна Корея** също пред-

ставява интересно предизвикателство за Китай по няколко съществени причини. Първата от тях е, че е в спорни отношения с подкрепяната от Китай нейна северна съседка – **Северна Корея**. Втората е, че Република Корея се опитва да прокара решение за промяна на името на Японско море с „**Корейско**“. И третата, която леко допълва предишната, но може би е и най-важната от тях, е, че има спорни, но едновременно с това добри взаимоотношения с Япония, особено като се има предвид противоречията между тях по отношение на т.нар. „**Бамбукови острови**“ (японското название), или „**Изолирани острови**“ (корейското название). Именно спорът за островите Такешима/Токто, намиращи се между Южна Корея и Японската империя, е елементът, или „*корейската променлива*“, който може да саботира инициативата на Китай в тази част от трасето на „Мидгардсорм“. В допълнение към това в акваториите на спорните острови има огромно наличие на метан кладрат, за което двете държави се борят да притежават като допълнителна стока за износ. Макар че след 2012 година не е имало по-изострено запалване на спора за островите, не е изключено положението да остане същото и в бъдеще време.¹⁷ Но има и още един, по-незабележим, също много важен ресурс, намиращ се на спорните острови, който може да бъде изнасян от която и да е от двете страни и който може да предизвика разпалването на конфликт между тях, а именно бамбукът. Съдейки по думите на съпредседателя на борда на *Международната организация за бамбук и ратан* г-жа Дзян Дзъхуей, бамбукът представлява перспектива за бъдещето на зеления живот и също така е възобновяем източник, а и времето за неговото отглеждане е сравнително кратко в сравнение с други дървета – само 5 години. Тя смята още, че ресурсът може да бъде използван за строителство, текстил и производство на хартия. И най-новото начинание е по постигане на нулева емисия от въглероден двуокис в атмосферата до 2060 година, с което Китай се е ангажирал.¹⁸ А и в един потенциален „топъл“ конфликт между Япония и Южна Корея Китай няма да е в изгодна позиция и надали ще жертва флота си, за да го изпраща във военна зона, където да бъде потапян от корейците или японците особено ако няма сигурни гаранции за безпрепятствено плаване в тази зона.

Можем да сложим и **Северна Корея**, или **КНДР**, като предизвикателство за Китай и да го сметем също за „*променлива*“, но на този етап от незначителен характер. Винаги обаче съществува рискът от вътрешна, но и от подкрепена от Южна Корея и САЩ външна смяна на комунистичес-

¹⁷ Виж: https://en.wikipedia.org/wiki/Liancourt_Rocks_dispute

¹⁸ Бамбукът като зелено решение на устойчивото развитие – Любомир Михайлов, в. „Китай днес“, стр. 11, брой 37, 17 – 23 септември 2021 г.

кия режим, както и от падането на фамилията Ким окончателно от власт. Следващите етапи ще бъдат хиперинфлация, масова бежанска вълна към КНР, Русия и Южна Корея, както и продължителна политическа криза с несигурно съставяне на силно правителство, което да се справи със ситуацията. Въпросът за дългоочакваното обединение с Юга или пък по-лошият вариант – запазване на разделението с още по-беден и обезлюден Север, ще бъдат приоритетни проблеми за разрешаване години напред. Също така въпросът с ядрения арсенал ще бъде прекалено сложен за разрешаване, не е изключено даже да попадне на черния пазар, в неподходящи ръце от сега управляващата класа, както и да бъде използван за противоречиви цели оттам нататък. А всичко това ще доведе до загуба на един от най-важните съюзници на Китай, при това негов съсед, и нестабилност по неговата североизточна граница. Но също така положението на Япония като важна регионална сила няма да е благоприятно, особено ако част от бежанската вълна бъде пренасочена към нейните предели, или пък част от арсенала попадне в неподходящи ръце и бъде насочен именно към нея. С други думи, може да станем свидетели на сценарий, в който една тоталитарна, но стабилна в политическо отношение държава се превръща в провалена такава. Тази хипотетично начертана ситуация е по всяка вероятност нежелана на всяко едно ниво. Отделно от това и силният военнопromишлен комплекс на КНДР вероятно са възпиращите фактори, които Великите и Регионалните сили не са намерили начин да заобиколят и съответно не се наемат да предприемат операция за сериозна дестабилизация на режима в Пхенянь.

Преминавайки през коварните и доста често спорни води на Корейския полуостров и островите на Японската империя, трасето на Ледения път на коприната ни отвежда до водните пространства на Руската федерация. Единственото по-сериозно предизвикателство тук е спорната зона между Русия и Япония в района на Курилските острови и Сахалин. Япония е по-склонна да се възползва от изкуствени провокации в морето около спорните острови, отколкото това да го прави Русия, за да забави и дори саботира „Ледения път на коприната“. Така Китай ще е принуден да избягва района, докато отношенията между двете страни се нормализират, и да прави дълъг заобиколен преход през остров Кюшу и едновременно с това да изостава от графика си за превоз на стоки за Европа. Вероятно Русия пък няма да създава допълнителни предизвикателства за Китай отвъд предполагаемите и очертани по-горе в текста, ето защо на този етап няма да бъде фокус на внимание руската външна политика в Северния ледовит океан. Вместо това ще обърнем внимание върху последното обозримо предизвикателство по трасето преди Европа, а именно

Великобритания (Обединеното кралство) и нейния флот. Именно флотът, кръстосващ обширните водни пространства от Северно море през Атлантическия океан, Ла Манш, Средиземно море и държи стабилно контрол върху аванпоста си **Гибралтар**, с което представлява и най-големият риск за „Мидгардсорм“ и за северното направление на „Един пояс, един път“. И именно тук може да бъде посечен новият геополитически проект на Китай. В допълнение може да заложим и по-усиленото сътрудничество между Обединеното кралство, САЩ и Австралия – AUSUK, за което стана дума в самото начало на анализа. Това сътрудничество ще се проявява не само в цялата площ на Тихия океан, но и в по-важната за Китай северна половина на Атлантическия. Отделно тук е удобен момент да се спомене, че британският флот оперира и в Тихия океан, като подкрепя действията на САЩ, а също така и двете страни много често провокират Китай, като преминават през Тайванския пролив, което допълнително усложнява ситуацията за поддържане на мир в морското пространство. И съвсем от скоро **Австралия** открито застава зад общата англо-американска инициатива срещу Китай, като освен това не смята да участва в „Един пояс, един път“, а в алтернативния блок „Синя точка“, и може би накланя везните в Тихия океан (а може би и в Индийския океан) в полза на САЩ и Обединеното кралство. По този начин Австралия е възможно да се превърне в най-новото предизвикателство за преодоляване на морското измерение на инициативата „Морски път на коприната на XXI век“, тъй като заема важния кръстопът между Тихия и Индийския океан и южните морета, откъдето преминава трасето на геополитическия проект на Китай. Тепърва предстои да се види и какво ще се случи в морското пространство в двата най-важни геополитически океана към момента – Атлантически и Тихи, тъй като именно там има най-голямо присъствие на англо-американски бойни кораби и подводници.

При всичко казано дотук, този риск (Великобритания и нейният флот в Атлантическия океан и Северно море) е най-вероятно да се прояви, защото се намира точно пред вратите на Европа, тъй като Кралството вече не се смята за част от континентална Европа, не се придържа към принципите на сухоземните сили, а и от една година не е член на ЕС. Отделно, страната, подобно на САЩ и нейните флотове в Тихия и в Атлантическия океан, изповядва напълно принципите, заложени от Алфред Махан в стратегията за морската сила, и разбира се, „Обръчите на анакондата“, което пък поставя Европа в зависима позиция от възродената навална сила. Също така няма да е изобщо случайност, когато видим двете морски геополитически същества – съвсем новия и млад все още „Мидгардсорм“ и по-възрастния му и опитен съперник в тези води Левиатан – да се сблъс-

кат помежду си за оспорването на европейското морско пространство. Не е изключено Великобритания да се опита да образува антикитайска коалиция примерно с Португалия и Нидерландия, които са ѝ традиционните съюзници (с леки изключения) в подобни опити за морско господство, както и да привлече САЩ като допълнителен гарант за подобна коалиция за задържането на Китай в морската шир. Защо не и останалите си колеги от Г-7, наблюдайки на важноста на моретата около Европа (Западна Евразия) като първостепенни за задържането на Китай. Гибралтар следва да заеме още по-стратегическо положение в навалната политика на Великобритания. Дори не е изключено да се превърне в прекалено важен ключ за Средиземно море и Атлантическия океан, който Кралството няма да предаде без открит конфликт на която и да е европейска или азиатска страна, било то Испания или Китай. По този начин Кралството ще държи Европа (и най-напред ЕС) в шах и ще блокира опитите за доставки на стоки от Китай на входа на Средиземно море. Не е изключено да се въведат гранични контроли и пропускателен режим на Гибралтар, вероятно ще има и обиски на корабите, влизащи и излизащи от Средиземно море, на случаен принцип и по подозрения за нелегален превоз на недеklarирани вещи и прочие, с което Китай също ще бъде в шах в заключителната точка на прословутата евразийска шахматна дъска. Именно тук няма да е преувеличение, ако сметнем и САЩ като значителен фактор в подобна инициатива, тъй като техният **VI морски флот** постоянно патрулира из водите на Средиземно море. Най-вероятно подобно положение ще се приложи и около водите на Суецкия канал – втория официален вход към Средиземно море, с което Египет също ще бъде интересен субект за разглеждане и приоритет във външните политики на Великобритания (респективно и САЩ) и Китай при опит за блокиране на морската част от проекта „Един пояс, един път“ („Морски път на коприната на XXI век“).

От военна и от географска гледна точка не бива се изключва възможността в Северно море, а и в Атлантическия океан, Великобритания и държавите от коалицията да започнат отклоняването на корабите в различни посоки и да се опитат да създадат континентална блокада, невиджана от времето на Наполеон I насам. Дори с оглед на случващото се в последните месеци няма да е преувеличение да се смята, че и страните членки на ЕС може да се включат в тази блокада, защото диалогът между Китай и ЕС не върви в посоката, желана от Брюксел. Но най-вероятно и нейната ефикасност ще бъде нищожна, а ползата за участващите почти никаква, и ще се повтори историята от последната блокада. Всички тези абстрактни хипотези могат да представляват на някакъв много по-късен етап сериозно предизвикателство, което може да избуи или в риск, или в опасност

за инициативата на Китай за „Пояса и пътя“. Засега обаче тези хипотези остават в полето на абстракцията и на прогнозата за бъдещи предизвикателства за Китай и неговата геополитическа инициатива за свързване на Изтока със Запада, най-вече в заключителната европейска част на трите трасета на проекта „Един пояс, един път“.

Заклучение

Нетрадиционното разглеждане на Северния морски път и змея от скандинавската митология Мидгардсорм, който е и титулярът на „Ледения път на коприната“, предполага и нетрадиционно заключение на темата. Ето защо предстои да отговорим или да се опитаме да дадем някакъв отговор на поставения в началото на темата въпрос – как ще се преобразува старата концепция за Хартленда и респективно на Световния остров на Халфорд Маккиндър?

Единият възможен отговор е даден по-късно (около 1952–1953 г.) през същия век от неговия не по-малко известен сънародник лорд Хастингс Исмей, който е и първият генерален секретар на военнополитическия съюз НАТО, и според него организацията е важният ключ за преобразуването на Хартленда по англо-американски вариант: **„НАТО е създадено да държи съветите – извън, американците – вътре, а германците – долу (б.а. далеч от пруската боеспособност)“**.¹⁹ Тук забелязваме силното наблягане на условно да го наречем „атлантически Хартленд“ или „американски Хартленд“ в поствоенна Европа. От исторически, геополитически, геостратегически, географски и друг план имаме пример как този Хартленд е аберация на своята естествена природа, този вид Хартленд предполага постоянна конфронтация и надпревара за ресурси и влияние на атлантическите държави, които постоянно гледат да надиграят, надхитрят и излъжат евразийските държави, и едновременно с това да експлоатират техните ресурси за своите (атлантическите държави) често сенчести, мъгливи и неизяснени докрай цели. И именно такъв Хартленд е склонен да защити и подкрепя по всякакъв възможен начин видният геополитик Збигнев Бжежински в своя „бестселър“ **„Голямата шахматна дъска“**. И стъпвайки върху тази концепция, от атлантическите държави се предполага да пресъздадат последните редове от събитието Рагнарк, а именно, като синът на Один – Тор, богът на гръмотевиците, да застанат в позиция на очакване на нападение срещу Мидгардсорм, с цел унищожение на змея или пък взаимното гарантирано унищожение, как-

¹⁹ Виж: https://www.nato.int/cps/en/natohq/declassified_137930.htm

то се случва и във финала на скандинавската митология. Може би в този случай обаче атлантическите държави ще се надяват на ситуация, в която дори и да загубят – пак ще победят и ще имат потенциала да навлязат в Евразия, когато сметнат за нужно, тъй като все още имат инструментите за завръщане в мегаконтинента – основните от които са контролирани от сегашните финансови структури (МВФ, СТО и Световна банка).

В началото на третото десетилетие на ХХІ в. същата максима, макар и лишена от своя атлантически милитаризъм, може да бъде преформулирана на: *„Един пояс, един път“ е създадена да държи американците – вгн; китайците, руснаците и евразийските народи – вътре, а старите врагове от миналото (б.а. като например японците и британците) – долу.*“. Това предполага и даването на втория възможен отговор на въпроса за Хартленда на Маккиндър. В този случай имаме начертан евразийски вариант на Хартленда, за който мечтаят и германските геополитици като германския канцлер Ото фон Бисмарк, Фридрих Ратцел и Карл Хаусхофер. Може да го наречем условно „германския Хартленд“. Единствената разлика в случая е, че този път Хартлендът не е концентриран около Германия, а водещата сила в световен мащаб е Китай, който по всичко личи, че желае сърцевината на мегаконтинента да бъде повече от национална, но и изцяло евразийска. Освен това Китай се държи толерантно спрямо всяка една държава, с която води преговори и поддържа официални отношения, а не се прави на световен жандарм с нерационални действия, като например да изпраща войски в страните и регионите, където не му харесва дадено управление, или пък среща съпротивата на тамошните управляващи елити, и най-важното – не настоява задължително да се променя формулата на управление на държавата стига тя да дава успешни резултати и да не пречи на нормалното функциониране на световните дела. Споменатото поколение на геополитици от германската школа преди Втората световна война искат създаването именно на този евразийски и германоориентиран Хартленд, а не на атлантически такъв. Според тях контролът над Балканите и Източна Европа дава достъп до безкрайните пространства на Централна Азия, Иран, Персийския залив, Далечния Изток, бреговете на Индийския и Тихия океан или, с други думи, същинската част на Хартленда. В геоикономически план там има безброй много пазари, които могат да служат като подсилващи фактори за всяка една евразийска икономика. Хаусхофер дори предлага създаване на **Континентален блок** или **Ос на сътрудничество** между евразийските държави – концентрирана около Берлин – Москва – Токио, за да се контрират морските държави като Великобритания и САЩ, и да се използват ресурсите от Евразия за изграждането на неразрушима коалиция за парирание на атлантическите атаки и

опити за господство над Евразия. А в най-съвременен план – вече в XXI в., за построяването на цяла мрежа от сухопътни магистрали, свързващи германския град Кил с руския Владивосток и завършващи в японския Йокохама в едно предстоящо мирно време. Но за последната цел е нужно установяване на пълен мир между Русия и Япония, които и до ден днешен де факто са в състояние на война поради споровете им около остров Сахалин и Курилските острови. Отделно се предполага Китай и Япония да загърбят по някакъв начин тежкото си минало, допълнително усложнено от периода на Втората световна война, и да се опитат да започнат по-засилено сътрудничество, и да си простят всички злини, причинени от тогавашните елити на двете държави, с което и да елиминират всички нагледни възможни предизвикателства, които могат да саботират северния лъч на проекта „Един пояс, един път“, а именно „Мидгардсорм“. Ето защо всяко предстоящо сътрудничество между Германия и Япония няма как да подмине нито Русия, нито Китай, които задължително ще се опитат да участват в такъв преговорен процес особено като се има предвид, че са незаобиколими фактори, както никога досега, в новата геополитика и геоекономика.

Засега „Леденият път на коприната“ или „Мидгардсорм“ може би изглежда като най-добрата алтернатива и маршрут за мореплаване. Също така фактът, че на север от Беринговия проток е изключително студено, все още е сковано от хилядолетни, топящи се с времето ледници, за да могат пиратите да действат безпрепятствено, и че нямат действащи бази за извършване на операции срещу китайския флот, до някаква степен спомага за намаляването на зависимостта от инфраструктурната натовареност и от вредата върху околната среда, които другите две направления на инициативата изпитват като допълнителни предизвикателства. Все пак още няма документирани случаи на пиратски действия от някакви „ледени пирати“ в Северните морета на Арктическият океан. Има го и момента за наблюдението от Космоса, при този случай Северният морски или полярен път се наблюдава от сателитите значително по-лесно и по-ефикасно, отколкото целият маршрут на „Морския път на коприната“, който е два-три пъти по-дълъг от Северния. Но следва да се отбележи, че въпросът за Космоса засега не влиза в стратегическите концепции на Китай относно „Един пояс, един път“. Няма и ясно дефиниран принцип в правото, който да обвърже инициативата на Китай с правоприлагането на Международното космическо право. От което пък следва, от една страна, че става дума за бяло петно или сива зона, от която Китай максимално ще се възползва, доколкото може. Но също така е и действие, с което може да създаде уязвима позиция, която страните от Г-7, и основно САЩ, да използват, за да

се конфронтират с Китай и да се опитат да го блокират с някоя нова конвенция за космоса например. Отделно, по този начин старите „господари“ на света ще се опитат допълнително да саботират не само инициативата, но и в допълнение космическата програма на Китай и по този начин да опитат удължаване на своето „господство“ в стария световен ред.

Библиография

Бжежински 1997: Бжежински, Збигнев. Голямата шахматна дъска, изд. „Обсидиан“, София, 1997 г. [Zbigniew Brzezinski. The Grand Chessboard, publishing Obsidian, Sofia, 1997.]

Геймън 2017: Геймън, Нийл. Скандинавска митология, изд. „СИЕЛА“, София, 2017 г. [Neal Gaiman. Norse mythology, publishing CIELA, Sofia, 2017.]

Енгдал 2015: Енгдал, Уйлям, Ф. Руско-китайската транспортна геополитика в Евразия, списание „Геополитика“, бр. 5, 2015 г. [William F. Engdahl. The Russian-Chinese Transport Geopolitics in Eurasia, magazine Geopolitics, issue 5, 2015.]

Михайлов 2021: Михайлов, Любомир. Бамбукът като зелено решение на устойчивото развитие, вестник „Китай днес“, стр. 11, брой 37, 17 – 23 септември 2021 г. [Lyubomir Mihailov. The bamboo as a green decision for sustainability, newspaper China Today, p. 11, 17-23 September 2021.]

Дюлгерова 2021: Дюлгерова, Нина. Северният морски път: бъдеще без конкуренция, 02 ноември 2020 г. [Dyulgerova, Nina. The Northern sea route: A future without competition, 02 November 2020.] Available at: <https://geopolitica.eu/2020/185-broy-5-2020/3262-severniyat-morski-pat-badeshte-bez-konkurenciya> [Accessed 18.09.2021.]

Zhang 2020: Zhang Chun. China's „Arctic Silk Road“. 10 January 2020. Available at: <https://www.maritime-executive.com/editorials/china-s-arctic-silk-road> [Accessed 19.09.2021.]

Stanway 2021: Stanway, David. China pledges to build ‚Polar Silk Road‘ over 2021-2025. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-china-parliament-polar-idUSKBN2AX09F> [Accessed 19.09.2021.]

<https://www.wionews.com/world/china-pledges-to-build-polar-silk-road-by-2025-to-tap-natural-resources-368390> [Accessed 20.09.2021.]

http://rus.sectesco.org/media_SCO/20210918/779909.html [Accessed 20.09.2021.]

https://en.wikipedia.org/wiki/Liancourt_Rocks_dispute [Accessed 22.09.2021.]

https://www.nato.int/cps/en/natohq/declassified_137930.htm [Accessed 21.09.2021.]

https://en.wikipedia.org/wiki/The_Geographical_Pivot_of_History [Accessed 05.09.2021.]

<https://bg.wikipedia.org/wiki/beltandroadinitiative> [Accessed 05.09.2021.]

https://en.wikipedia.org/wiki/Build_Back_Better_World [Accessed 05.09.2021.]

<https://eurasianimes.com/us-uk-australias-newly-formed-ausuk-alliance-only-aims-to-choke-china-at-sea-analysis/> [Accessed 23.09.2021.]

<https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/1356107/lithuania-mulls-leaving-china-s-17plus1-forum-expanding-links-with-taiwan> [Accessed 18.09.2021.]

https://www.clubz.bg/47868-arktika%C2%A0ili_kyde_shte_vyznikne_sled-vashtoto_tyrkane_mejdu_nato_i_rusiq_karta [Accessed 17.09.2021.]