

Международные отношения

Правильная ссылка на статью:

Понька Т.И., Чмыхова Е.А., Неточенко Е.А. Развитие проекта «Новый шелковый путь» через Прикаспийский регион и его влияние на энергетические отношения с Россией // Международные отношения. 2025. № 2. DOI: 10.7256/2454-0641.2025.2.74110 EDN: MAQSTB URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=74110

Развитие проекта «Новый шелковый путь» через Прикаспийский регион и его влияние на энергетические отношения с Россией

Понька Татьяна Ивановна

ORCID: 0000-0003-4944-115X

кандидат исторических наук

доцент; кафедра теории и истории международных отношений; Российский университет дружбы народов им. П. Лумумбы

117198, Россия, Москва, ул. Миклухо-Маклая, 6

✉ ponka-rudn@mail.ru



Чмыхова Елизавета Александровна

магистр; кафедра теории и истории международных отношений факультета гуманитарных и социальных наук (ФГСН); Российский университет дружбы народов им. П. Лумумбы

101000, Россия, г. Москва, Миклухо-Маклая, 6

✉ tch.eliz4veta@yandex.ru

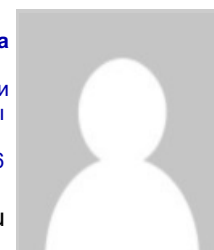


Неточенко Евгения Андреевна

магистр; кафедра теории и истории международных отношений факультета гуманитарных и социальных наук (ФГСН); Российский университет дружбы народов им. П. Лумумбы

101000, Россия, г. Москва, Миклухо-Маклая, 6

✉ netochenko@yandex.ru



[Статья из рубрики "РЕГИОНАЛЬНЫЕ КОНФИГУРАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ"](#)

DOI:

10.7256/2454-0641.2025.2.74110

EDN:

MAQSTB

Дата направления статьи в редакцию:

12-04-2025

дата публикации:

19-04-2025

Аннотация: Статья посвящена анализу влияния китайской инициативы «Один пояс — один путь» (ОПОП) в Прикаспийском регионе на энергетические отношения Китая и России. Предмет исследования — трансформация энергетических отношений Китая и России под влиянием проектов ОПОП в Прикаспийском регионе, включая инфраструктурные инициативы (железная дорога БТК, газопровод «Туркменистан–Китай»), их роль в создании альтернативных транзитных маршрутов, обходных для России. Анализируется геоэкономическая экспансия КНР, её влияние на перераспределение баланса сил в Евразии, конкуренцию за контроль над энергоресурсами и логистикой. Исследуются противоречия между формальным сотрудничеством (ЕАЭС, ШОС) и скрытым соперничеством, а также последствия для энергетической безопасности России: риски снижения транзитной монополии, ослабления позиций в Центральной Азии. Рассматриваются исторические параллели между ОПОП и Шёлковым путём, подчёркивающие стратегическую преемственность китайской политики. Методология включает историко-сравнительный анализ эволюции Шелкового пути, системное изучение стратегических документов (соглашения, программы развития) и кейс-стади ключевых проектов (2013–2024 гг.), таких как железная дорога Баку–Тбилиси–Карс и газопровод «Туркменистан–Китай». Новизна исследования заключается в синтезе исторических параллелей между древними торговыми маршрутами и современными инфраструктурными проектами, а также в фокусе на роли Прикаспия как узла энергетической конкуренции. Результаты демонстрируют, что китайские инвестиции в Казахстане и Азербайджане формируют альтернативные российским транзитные коридоры, усиливая конкуренцию за влияние в Евразии. Это создаёт риски для монополии России на транспорт энергоресурсов, несмотря на попытки синхронизации интересов через ЕАЭС и ШОС. Область применения результатов включает прогнозирование сценариев евразийской интеграции, разработку энергетической дипломатии и анализ баланса между сотрудничеством и соперничеством в регионе. Выводы подчёркивают необходимость гибкой стратегии России для сохранения позиций в Центральной Азии, включая адаптацию к растущему экономическому присутствию КНР и поиск ниш в новых логистических цепочках.

Ключевые слова:

Новый шелковый путь, Один пояс-один путь, Прикаспийский регион, энергетическая безопасность, Китай, Россия, геополитическая конкуренция, Евразийская интеграция, транспортные коридоры, Центральная Азия

Введение

Проект «Новый шелковый путь» (НШП), инициированный Китаем в 2013 году, представляет собой масштабную стратегию, направленную на возрождение древних торговых маршрутов в современных геополитических и экономических реалиях. Этот проект, официально названный «Один пояс — один путь» (ОПОП), включает два ключевых направления: «Экономический пояс Шелкового пути» (сухопутный маршрут) и «Морской Шелковый путь XXI века». Прикаспийский регион, исторически игравший роль моста между Востоком и Западом, стал одной из ключевых зон реализации сухопутного

коридора, что актуализирует анализ его влияния на энергетическую безопасность и сотрудничество с Россией.

Великий шелковый путь, существовавший со II века до н.э., связывал Китай с Европой через Центральную Азию, способствуя не только торговле шелком, но и обмену технологиями, культурой и знаниями. Современный НШП, по замыслу китайского руководства, призван не только воссоздать эту логистическую сеть, но и трансформировать ее в инструмент экономической интеграции, охватывающий инфраструктуру, энергетику и цифровые технологии.

Через Прикаспийский регион проходят три основных транспортных коридора:

1. Северный маршрут — через Россию (Транссибирская магистраль и БАМ), связывающий Китай с Европой.
2. Центральный коридор — через Казахстан, Туркменистан и Иран, включая железнодорожные и трубопроводные проекты.
3. Южный маршрут — через Азербайджан и Грузию, с выходом на Турцию и Европу через порты Каспийского моря (например, Баку-Тбилиси-Карс).

Эти маршруты не только сокращают время доставки грузов из Азии в Европу до 10–13 дней, но и создают альтернативу традиционным энергетическим коридорам, таким как Суэцкий канал.

Реализация НШП в Прикаспийском регионе напрямую затрагивает интересы России, особенно в контексте конкуренции за транзит углеводородов. Китай, инвестируя в газопроводы (например, «Туркменистан-Китай») и нефтяные терминалы в Казахстане и Азербайджане, диверсифицирует свои поставки энергоресурсов, снижая зависимость от российских маршрутов. В то же время сотрудничество России и Китая в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и ШОС демонстрирует попытки синхронизировать интересы, например, через развитие Северного морского пути (СМП) как части арктического ответвления НШП.

Противоречия между стремлением Китая к экономической экспансии и желанием России сохранить влияние в Центральной Азии становятся ключевым фактором. Например, китайские инвестиции в инфраструктуру Казахстана и Туркменистана уже привели к росту товарооборота КНР со странами региона, превышающему показатели России. Это создает риски переформатирования традиционных альянсов и требует от Москвы гибкой стратегии, сочетающей конкуренцию и партнерство.

Материалы и методы исследования

Исследование базируется на междисциплинарном подходе, объединяющем методы исторической науки, экономического анализа и политологии, что позволяет комплексно оценить эволюцию энергетической дипломатии КНР в Прикаспийском регионе и её влияние на позиции России. Основу работы составили разнообразные источники, включая архивные документы, официальные статистические данные, международные соглашения, а также научные публикации российских, китайских и западных авторов. Ключевыми материалами выступили договоры о реализации инфраструктурных проектов в рамках «Нового шелкового пути» (например, соглашения по газопроводу «Центральная Азия – Китай»), отчёты Евразийского банка развития и Международного энергетического агентства, статистика Министерства энергетики РФ и Национального бюро статистики КНР, отражающая динамику добычи, транзита и экспорта

углеводородов. Значительный пласт информации был извлечён из научных трудов, таких как монографии С.Г. Лузянина по трансформации энергокоридоров Евразии, работ Р. Катлера о китайской стратегии в Центральной Азии, а также аналитических статей А.В. Лямзина и Р.С. Мухаметова, посвящённых российско-китайскому взаимодействию. Дополнительный контекст предоставили медиа-материалы — пресс-релизы корпораций (CNPC, «Газпром»), экспертные обзоры Carnegie Moscow Center и специализированных изданий вроде «The Diplomat», которые помогли реконструировать текущие дискуссии вокруг проектов.

В методологическом плане исследование опиралось на историко-генетический метод, позволивший выделить этапы развития энергетической политики Китая (с 1990-х по 2020-е гг.) и проанализировать поворотные события, такие как запуск газопровода ГЦАК в 2009 году или кризис поставок через систему САЦ. Сравнительно-исторический анализ использовался для сопоставления стратегий РФ и КНР: например, при оценке приоритетов инвестиций (российские проекты в атомной энергетике vs. китайские транспортные коридоры). Системный подход обеспечил рассмотрение Прикаспийского региона как узла глобальных энергопотоков, где пересекаются интересы транзитных государств (Казахстан), ресурсных держав (Россия) и потребителей (Китай). Контент-анализ применялся для изучения риторики официальных лиц — от выступлений В. Путина и Си Цзиньпина до стратегических документов вроде «Белой книги энергетики КНР», — что выявило расхождения в нарративах сторон. Статистические методы, включая обработку данных по объёмам торговли и инвестициям, позволили количественно подтвердить сдвиги во влиянии Китая, такие как рост его доли в казахстанской нефтедобыче до 16% к 2020 году.

Ограничения исследования связаны с фрагментарностью архивных материалов по ранним этапам российско-китайского энергодиалога (1990–2000-е гг.), а также противоречивостью статистики по туркменскому газу и китайским инвестициям, обусловленной закрытостью части данных. Тем не менее, сочетание качественных и количественных методов обеспечило репрезентативность выводов

Результаты и обсуждения

Историческое значение Шелкового пути и его возрождение в XXI веке. Великий шёлковый путь исторически играл огромную роль как сеть торговых маршрутов, связывавших Восток и Запад. На протяжении веков караванные тропы из Китая через Центральную Азию доставляли в Средиземноморье шёлк, специи, фарфор и др. товары, получая взамен золото, стекло, лошадей и ремесленную продукцию из Средиземноморья. Эти обмены не только приносили процветание городам-оазисам на пути, таким как Самарканд, Бухара и Кашгар, но и стимулировали культурно-технологические взаимодействия. Благодаря Шёлковому пути распространялись изобретения (например, бумага, порох, шелкопрядение) и идеи, что способствовало развитию цивилизаций по обе стороны континента.

Наследие древней торговой сети ощутимо до сих пор: регионы вдоль бывших маршрутов и сегодня отличаются более высокой экономической активностью, что объясняется лучшей связностью и давними традициями обменов. Во многом идея восстановления этих связей легла в основу современной китайской инициативы **«Один пояс, один путь»** (One Belt One Road, OBOR), старт которой объявил председатель КНР Си Цзиньпин в 2013 году. Инициатива OBOR («Пояс и путь») рассматривается как новый Шёлковый путь XXI века. Его цель – создать разветвлённую сеть сухопутных и морских коридоров для объединения Евразии. Через инвестиции в транспорт, энергетику и торговлю Китай

стремится связать свою экономику со странами Евразии, Африки и Европы, оживляя исторические маршруты.

Каспийский регион сразу оказался в фокусе BRI как естественный коридор между Китаем и Европой [2]. Страны Прикаспия, лежащие между Центральной Азией и Кавказом, в первые годы OBOR активно подключились к проекту, рассматривая его как шанс модернизировать инфраструктуру и торговлю. Уже в ноябре 2013 года железнодорожные ведомства Казахстана, Азербайджана и Грузии образовали координационный комитет для развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). В последующее десятилетие Китай инвестировал в ключевые проекты региона, прокладывая новые маршруты сообщения и заключая энергетические сделки – фактически воплощая идею нового Шёлкового пути на практике.

Китайские проекты в Прикаспии (2013–2024). Одним из центральных звеньев сухопутного «пояса» BRI стал **Средний коридор** через Каспийское море. Он получил развитие благодаря строительству железной дороги Баку–Тбилиси–Карс (БТК) и формированию мультимодального Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). **БТК** – железнодорожная линия протяжённостью ~846 км, соединяющая Азербайджан, Грузию и Турцию. Официально открытая в октябре 2017 года после длительной подготовки [1], она впервые напрямую связала каспийское побережье с турецкой сетью железных дорог, обеспечив выход на Европу. Маршрут БТК позволяет доставлять грузы из Восточной Азии до Стамбула примерно за 15 дней, минуя территорию России, и значительно ускоряет транспортировку по сравнению с морским путём. Главная геополитическая роль этой магистрали – предоставить странам региона альтернативный путь между Китаем и Европой, снижая зависимость от традиционных маршрутов через держав-конкурентов.

Параллельно развивается и **ТМТМ**, известный как Средний коридор. Это сеть железнодорожных, морских и автомобильных маршрутов, соединяющих Китай с Европой через Казахстан, Каспий, Азербайджан, Грузию и Турцию. После создания в 2013 году профильного комитета уже в 2015–2016 гг. по этому пути прошли первые пилотные контейнерные поезда из Китая в Европу [2]. К 2023 году Средний коридор демонстрировал стремительный рост: объём перевозок за первое полугодие вырос на **77%** [3]. Столь бурное развитие уже приносит странам региона транзитные доходы, создаёт рабочие места в портах и логистических центрах, а также усиливает роль Турции и Прикаспия в евразийской торговле.

Энергетические соглашения (нефтегазопроводы). Одновременно с транспортными инициативами Китай укреплял своё энергетическое присутствие в Прикаспии, стремясь обеспечить долгосрочные поставки нефти и газа. Ещё в 1997 году Пекин договорился с Астаной о строительстве нефтепровода из казахстанского Прикаспия в Синьцзян – первого трансконтинентального трубопровода, по которому нефть из Центральной Азии пошла напрямую в Китай [4]. Проект реализовали поэтапно, и к 2006 году казахстанская нефть достигла заводов КНР. В последующие годы Китай активно инвестировал в добычу углеводородов в Казахстане; к середине 2010-х китайские компании контролировали там значительную часть добычи нефти и получили долю 8,33% в месторождении Кашаган [5].

В сфере природного газа решающую роль сыграл газопровод из Туркменистана. В 2009 году заработал трансграничный трубопровод «Средняя Азия – Китай», проложенный через Узбекистан и Казахстан, сделав Туркменистан одним из ключевых поставщиков

газа для КНР: Китай сейчас закупает более **70%** всего туркменского экспорта газа [6]. Пекин профинансировал строительство нескольких веток этого газопровода и заключил долгосрочные контракты, закрепив своё влияние в газовом секторе региона. Азербайджан, напротив, пока играет меньшую роль, ориентируя экспорт энергоресурсов на Турцию и ЕС [7]. Однако развитие инициативы «Пояс и путь» создаёт предпосылки для более тесного сотрудничества Китая и Азербайджана в будущем.

Таким образом, с 2013 года Китай возродил концепцию Шёлкового пути, реализуя её в проектах Прикаспийского региона. Транспортные коридоры БТК и ТМТМ связали Китай, Центральную Азию, Кавказ и Европу, значительно сократив время доставки и логистические риски. Энергетические проекты обеспечили КНР прямой доступ к каспийской нефти и газу, повысив её энергобезопасность и дав странам Прикаспия новые рынки сбыта [8]. В результате укрепилась экономическая интеграция Евразии: бывшие периферийные страны Прикаспия стали важными транзитными и сырьевыми звеньями. Китай же утвердился как влиятельный игрок, связав региональные экономики инфраструктурными узлами. Возрождение Шёлкового пути в новом формате заметно изменило геоэкономический ландшафт Евразии, и теперь ни одна держава не может игнорировать возросшую роль Китая в регионе.

Энергетическая дипломатия КНР и реакция России. Развитие проекта «Новый шелковый путь» через Прикаспийский регион стало катализатором трансформации энергетической дипломатии Китая и пересмотра роли России в Центральной Азии. КНР, стремясь обеспечить энергетическую безопасность и диверсифицировать источники ресурсов, активизировала сотрудничество с Казахстаном, Туркменистаном и другими прикаспийскими государствами. Это, в свою очередь, спровоцировало сложную реакцию со стороны России, которая исторически рассматривала регион как зону своего стратегического влияния.

Энергетическая дипломатия Китая в Прикаспийском регионе сфокусирована на создании инфраструктуры, позволяющей обходить традиционные маршруты, контролируемые Россией. Ярким примером стал газопровод «Центральная Азия – Китай» (ГЦАК), построенный в 2009 году. Этот проект, протянувшийся на 7 тыс. км через Туркменистан, Узбекистан и Казахстан, не только обеспечил Пекину доступ к туркменскому газу, но и подорвал монополию «Газпрома» на транспортировку ресурсов из региона [9]. Как отмечает исследователь Е.В. Семкина, ГЦАК стал символом «стратегического прорыва» КНР, позволившего сократить зависимость от морских маршрутов и усилить позиции в Центральной Азии [10].

Китайская экспансия сопровождалась активным приобретением активов в нефтегазовом секторе Казахстана. Ещё в 1990-х годах CNPC (Китайская национальная нефтяная корпорация) приобрела контрольные пакеты акций ключевых месторождений, таких как «Актюбинскнефть» и «Петроказахстан» [12]. К 2020 году доля КНР в казахстанской нефтедобыче достигла 16%, а к 2023 году Китай импортировал до 70% урана из Казахстана, что укрепило его влияние на энергетическую политику Астаны [12]. Эти шаги, по мнению эксперта Роберта Катлера, отражают долгосрочную стратегию Пекина, сочетающую экономические инвестиции с геополитическими целями [10].

Россия, осознавая угрозу своему влиянию, пыталась сохранить контроль над транзитом. В 2007 году Москва инициировала проект Прикаспийского газопровода, который должен был транспортировать туркменский и казахстанский газ через свою территорию [11].

Однако взрыв на газопроводе САЦ в 2009 году и последующий ценовой конфликт с Туркменистаном привели к сокращению поставок в РФ и переориентации Ашхабада на Китай [\[12\]](#). Как подчёркивают Р.С. Мухаметов и А.В. Лямзин, внешняя энергетическая политика КНР в Каспийском регионе «не отвечает национальным интересам РФ», поскольку снижает её роль как транзитной державы [\[11\]](#).

Усиление Китая в регионе привело к переосмыслению роли России. Если в 1990-х годах Москва доминировала в энергетическом секторе Центральной Азии благодаря советскому инфраструктурному наследию, то к 2020-м годам её позиции существенно ослабли. Например, доля российских компаний в добыче казахстанской нефти сократилась, тогда как китайские инвестиции в нефтепроводы «Атасу-Алашанькоу» и «Кенкияк-Кумколь» создали альтернативные маршруты, исключая Россию из цепочки поставок [\[12\]](#).

Тем не менее, Россия сохраняет рычаги влияния через военно-политические институты, такие как ОДКБ, и проекты в атомной энергетике. Например, соглашение 2017 года о строительстве АЭС в Узбекистане и участие «Росатома» в развитии казахстанских урановых месторождений демонстрируют попытки компенсировать потери в углеводородном секторе [\[13\]](#). Кроме того, поставки российского газа в Узбекистан и Казахстан в 2023 году, организованные для компенсации дефицита ресурсов, уходящих в Китай, подчёркивают сохраняющуюся взаимозависимость [\[12\]](#).

Аналитики Сергей Лузянин и Нелли Семёнова отмечают, что Россия пытается совместить конкуренцию с сотрудничеством, продвигая идею «сопряжения» Евразийского экономического союза (ЕАЭС) с китайским ЭПШП [\[13\]](#). Однако, как указывает Семкина, такая стратегия остаётся largely декларативной: китайские инвестиции сосредоточены на собственных транспортных коридорах, а российские проекты, такие как Транссиб, сталкиваются с конкуренцией из-за более низких тарифов КНР [\[14\]](#).

Выводы

Энергетические отношения России и Китая в Прикаспийском регионе представляют собой сложный симбиоз конкуренции и партнёрства. С одной стороны, КНР, используя экономическую мощь и инфраструктурные проекты, существенно ограничила традиционное влияние Москвы. С другой — Россия, сохраняя военно-политическое присутствие и развивая нишевые направления (атомная энергетика, модернизация ТЭК), остаётся значимым игроком.

Страны Центральной Азии, такие как Казахстан и Туркменистан, успешно используют многовекторность, извлекая выгоды из противоречий между великими державами. Как подчёркивает Роберт Катлер, их стратегия «надежности спроса и предложения» позволяет балансировать между Россией, Китаем и Западом.

Однако растущая зависимость региона от китайских инвестиций создаёт риски односторонней ориентации. В этих условиях Россия вынуждена искать новые форматы взаимодействия, сочетая энергетическую дипломатию с интеграционными инициативами в рамках ЕАЭС и ШОС. Как отмечают Рахимов и соавторы, будущее региона будет определяться способностью Москвы и Пекина находить компромиссы, не нарушая хрупкий баланс интересов. Таким образом, Прикаспийский регион остаётся ареной динамичного взаимодействия, где сотрудничество и соперничество переплетаются, формируя новую геоэкономическую реальность Евразии.

Библиография

1. Kazakhstan ratifies two agreements with China on development of Trans-Caspian route // AzerNews [Электронный ресурс]. URL: <https://www.azernews.az/region/226746.html> (дата обращения: 24.02.2025).
2. Schulz D. China's Growing Involvement in the Caspian Region // Caspian Policy Center [Электронный ресурс]. URL: <https://www.caspianpolicy.org/research/security-and-politics-program-spp/chinas-growing-involvement-in-the-caspian-region> (дата обращения: 24.02.2025).
3. Kazakhstan (Investigating Chinese Investments) // Crude Accountability [Электронный ресурс]. URL: <https://crudeaccountability.org/what-we-do/chinese-investments/> (дата обращения: 24.02.2025).
4. Dayar A. Caspian Energy Reimagined: Turkmenistan and Türkiye's Landmark Gas Deal // Caspian Policy Center [Электронный ресурс]. URL: <https://www.caspianpolicy.org/research/energy/caspian-energy-reimagined-turkmenistan-and-turkiyes-landmark-gas-deal> (дата обращения: 24.02.2025).
5. Dupuy A. There's an alternative to Russian-based trade routes - but it needs support from the US, EU, and Turkey // TurkeySource [Электронный ресурс]. URL: <https://turks.us/theres-an-alternative-to-russian-based-trade-routes-but-it-needs-support-from-the-us-eu-and-turkey/> (дата обращения: 24.02.2025).
6. Ермекбаев Е. Recent Developments in the Baku-Tbilisi-Kars Railway Project // Eurasian Research Institute [Электронный ресурс]. URL: <https://www.eurasian-research.org/publication/recent-developments-in-the-baku-tbilisi-kars-railway-project/> (дата обращения: 24.02.2025).
7. Шириев З. Что может ожидать Азербайджан от нового партнерства с Китаем? // Carnegie Politika [Электронный ресурс]. URL: <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2024/08/azerbaijan-china-relations?lang=en> (дата обращения: 24.02.2025).
8. Российско-китайское соперничество за энергетические ресурсы // Российский совет по международным делам: официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/interview/rossiysko-kitayskoe-sopernichestvo-za-energeticheskie-resurs/> (дата обращения: 15.02.2025).
9. Лузянин С. Г. Россия-США-Китай: борьба за "большую Евразию" // Научно-аналитический журнал Обозреватель-Observer. 2020. № 11 (370). С. 51-63. EDN: KVENDX.
10. Мухаметов Р. С., Лямзин А. В. Центральная Евразия как регион геоэнергетической конкуренции России и КНР // Вестник Челябинского государственного университета. 2011. № 21. С. 6-10. EDN: OUJZCJ.
11. Страны СНГ усилят сотрудничество в сфере безопасности // Информационный портал СНГ: официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://e-cis.info/news/566/122546/> (дата обращения: 24.02.2025).
12. Сыроежкин К. Л. Сопряжение ЕАЭС и ЭПШП // Россия и новые государства Евразии. 2016. № 2. С. 37-55. EDN: WHCUTT.
13. Xuanli Liao J. China's energy diplomacy towards Central Asia and the implications on its "belt and road initiative" // The Pacific Review. 2021. Т. 34. № 3. С. 490-522.
14. Ли И. Проблемы в сфере энергетического сотрудничества КНР и РФ // Общество: политика, экономика, право. 2022. № 4 (105). С. 53-57.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не

раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Рецензируемая статья посвящена исследованию эволюции проекта «Новый шелковый путь» (НШП) через Прикаспийский регион и его воздействия на изменение динамики экономических отношений и энергетической политики России. Автор акцентирует внимание на транспортной инфраструктуре, энергетических маршрутах и взаимоотношениях стран Центральной Азии с Россией и Китаем, подчеркивая важность региона как важного звена евразийских торгово-экономических процессов.

Методологический аппарат представлен комплексно и охватывает различные подходы, соответствующие предмету исследования. Историко-генетический метод позволил автору проследить хронологию изменений в региональной политике Китая и выявить важные события, повлиявшие на ситуацию. Сравнительно-исторический анализ выявил различия подходов России и Китая к развитию региональных транспортных сетей и энергетической сферы. Использование контент-анализа помогло изучить официальные заявления лидеров двух стран и другие публичные материалы, подтверждающие выдвинутые гипотезы. Привлечение официальных статистических данных и международных отчетов повысило достоверность эмпирической базы исследования. Однако автор мог бы дополнительно углубиться в использование социологических исследований и полевых наблюдений для повышения объективности оценок восприятия различных субъектов политических решений.

Исследуемый материал имеет высокую степень актуальности, учитывая активную реализацию проектов НШП и необходимость понимания происходящих изменений в отношениях между ключевыми игроками региона. Для России важно учитывать тенденции изменения своей роли в качестве ведущего игрока на постсоветском пространстве и адаптироваться к новым условиям, вызванным действиями Китая. Недостатком является отсутствие рассмотрения возможных последствий дальнейшей интеграции в мировой рынок, которая становится актуальной темой после завершения текущего этапа строительства транспортных магистралей.

Автор делает важный вклад в изучение проблемы формирования новой архитектуры мировых энергетических потоков, проходящей через Прикаспийский регион. Анализируемые процессы ранее не были предметом систематического научного осмысления, что придает работе оригинальность и значимость. Концептуально важным представляется вывод автора о необходимости России реагировать на инициативу Китая созданием новых механизмов международного сотрудничества, совместимых с проектом НШП.

Научный стиль изложения соответствует стандартам академического письма, выдерживается логика подачи материала. Работа структурирована последовательно и понятно, аргументы подкреплены качественными примерами и доказательствами. Привлеченная литература отражает широкий спектр источников — разнообразие используемых материалов, что повышает доверие к результатам исследования.

Автор уделяет значительное внимание критике существующих точек зрения, приводя контраргументы и аргументируя собственные взгляды. Такой подход свидетельствует о глубоком понимании темы и готовности вести конструктивный диалог с научным сообществом. Особое внимание уделяется обсуждению стратегических целей России и Китая относительно Прикаспийского региона, демонстрируя понимание сложности взаимоотношений между двумя крупнейшими державами Евразии.

В работе удалось сочетать исторический, экономический и политический анализ, обеспечивая всестороннее освещение вопроса. Выводы основываются на широком спектре проверенных данных и авторитетных источниках. Результаты исследования предоставляют ценный материал для выработки стратегии России в регионе.

Основной вывод о необходимости адаптации российской внешней политики к новым экономическим реалиям представляется убедительным и своевременным. Вывод основан на тщательном анализе тенденций и примеров успешного опыта взаимодействия Китая с регионом. Вместе с тем вывод требует дальнейшего развития, возможно, путем моделирования сценариев будущего развития ситуации.

Работа заинтересует широкую аудиторию специалистов, занимающихся вопросами международной экономики, энергетической политики и региональными проблемами Центральной Азии.

Предлагаю рекомендовать статью «Развитие проекта “Новый шелковый путь” через Прикаспийский регион и его влияние на энергетические отношения с Россией» к публикации в журнале «Международные отношения».