

DOI 10.35775/PSI.2025.118.6.060

УДК 32.327

ВАН ЮЙЦИ

аспирант факультета мировой политики
Московского государственного университета
имени М.В. Ломоносова,
Россия, г. Москва
E-mail: yukiwang1997@qq.com

РОЛЬ КЫРГЫЗСТАНА В НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КНР: РЕСУРСНЫЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ

В данной статье рассматриваются роль Кыргызстана в ресурсной и энергетической безопасности Китая в сочетании с концепцией ресурсной безопасности Китая. Анализируются сотрудничество между Китаем и Кыргызстаном в сфере ресурсов, энергетики и соответствующей инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс, один путь» и его значение для Китая. Обобщается положение Кыргызстана в ресурсной стратегии Китая в двухсторонних и многосторонних рамках.

Ключевые слова: китайско-кыргызское сотрудничество, ресурс и энергия, ОПОП, региональная интеграция.

Кыргызская Республика (КР) уже более 30 лет развивается самостоятельно с момента обретения независимости после распада Советского Союза. Хотя эта страна обладает относительно богатыми ископаемыми ресурсами, они не могут эффективно способствовать развитию национальной экономики, пока республика не избавится от географической изоляции. По этой причине Кыргызстан уже давно считает содействие интеграции и развитие отношений с другими странами приоритетом своей внешней политики [8. С. 27].

На востоке с Кыргызстаном граничит Китайская Народная Республика (КНР) – одна из великих держав мира. Между двумя странами существуют давние и добрые отношения, о чем свидетельствует установление всеобъемлющего стратегического партнерства в новую эпоху в 2023 году, что также доказывает приоритетность друг друга в текущей внешней политике двух стран.

Китай – крупнейшая в мире индустриальная страна. Для обеспечения производства и экономического развития ему необходимо достаточное снабжение ресурсами и энергией, которые поступают из отечественной добычи, а также из импорта. В этом контексте имеет практическое значение изучение того, как Китай может использовать сотрудничество с Кыргызстаном для обеспечения ресурсной и энергетической безопасности, а также как Кыргызстан может достичь взаимовыгодных результатов, используя собственные ресурсные и географические преимущества.

Следует подчеркнуть, что в работах российских и китайских авторов, опубликованных в последние годы, освещается широкий спектр вопросов близких к данной предметной области [2; 3; 4; 6; 7; 9; 16; 17; 18; 35; 37; 38; 41; 44].

Однако проблему сотрудничества между Китаем и Кыргызстаном в сфере ресурсов, энергетики и соответствующей инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс, один путь» нельзя назвать однозначно исчерпанной. В силу многих объективных обстоятельств изучение обозначенной темы продолжает сохранять высокий уровень актуальности.

Для достижения ресурсной безопасности и обеспечения производства Китаю необходимо импортировать большое количество сырья, особенно ископаемого. Согласно статистике Главного таможенного управления Китая, данные по импорту некоторых полезных ископаемых в Китай с января по декабрь 2024 года выглядят следующим образом: железная руда и ее концентраты – 1236,65 млн тонн, медная руда и концентрат – 28,12 млн тонн, уголь и лигнит – 542,7 млн тонн, сырая нефть и рафинированная нефть – 601,65 млн тонн, природный газ – 131,69 млн тонн [32]. Китай импортирует ресурсы из нескольких стран-экспортеров ресурсов, чтобы обеспечить разнообразие источников ресурсов, что может помочь обеспечить ресурсную безопасность в экстремальных ситуациях. Например, по данным Global Trade Monitor, в 2024 году Китай импортировал уголь и лигнит из 14 стран на шести континентах, включая не только Индонезию, Австралию, Россию, Монголию, Казахстан, с которыми Китай имеет долгую историю торговли, а также Канаду, США, Филиппины, Колумбия, Мозамбик и другие страны [33].

Инициатива «Один пояс, один путь (ОПОП)», предложенная председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году, считается имеющей большое стратегическое значение для ресурсной безопасности Китая и представляет собой попытку Китая обеспечить поставки ресурсов мирными и взаимовыгодными способами. С момента выдвижения инициативы «Один пояс, один путь» Китай активно продвигает реформу глобального управления, стремится создать международный механизм и порядок, которые являются взаимовыгодными, содействует глобализации и региональной интеграции, а также добьется более высокого уровня циркуляции кадров, капитала и ресурсы [31. С. 303-304]. Инициатива ОПОП включает в себя создание «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП) и «Морской Шелковый путь XXI в.» (МШП). Экономический пояс Шелкового пути – это огромный глобальный проект, соединяющий Китай, Россию, Центральную Азию, Западную Азию и Европу. Инициатива «Один пояс, один путь» имеет большое значение с точки зрения товарообмена. Согласно статье посла Китая в Казахстане Хань Чуньлиня, в 2024 году импорт и экспорт Китая в страны, участвующие в инициативе «Один пояс, один путь», выросли на 6,4%, а доля в общем объеме импорта и экспорта Китая впервые превысила 50%, достигнув 50,3% [23]. Из этих данных следует, что инициатива «ОПОП» – это не инструмент для одностороннего экспорта товаров и расширения влияния Китая, а структура и платформа для реального достижения взаимной выгоды и беспроигрышных результатов.

Центральная Азия, являясь плацдармом для открытия Китая на запад и первой остановкой Экономического пояса Шелкового пути из Китая, приносит Китаю экономические выгоды не только благодаря ее богатым ископаемым ресурсам, но и стратегическому расположению на перекрестке Евразии. Будучи самой экономически мощной страной Центральной Азии, граничащей с Китаем, Казахстан имеет тесные торговые отношения с Китаем. Китай является одним из основных торговых партнеров Казахстана. Опираясь на свои экономические и географические преимущества, Казахстан экспортирует большой объем ресурсов в Китай. В 2023 году Китай импортировал из Казахстана сырую нефть на сумму 4,18 млрд долларов США, медную руду и ее концентраты на сумму 2,98 млрд долларов США и другие ископаемые продукты на сумму более 5 млрд долларов США [25]. В аспекте транспортных путей Казахстан имеет единственную железную дорогу, соединяющую Китай с Центральной Азией, а вторая железная дорога из Казахстана в Китай начала строительство в 2024 году и, как ожидается, будет введена в эксплуатацию в 2027 году [10]. К долгосрочно действующим среднеазиатским трубопроводам, транспортирующим энергоносители в Китай, относятся нефтепровод Китай-Казахстан и среднеазиатский газопровод А/В/С, все из которых проходят через Казахстан [40]. Весь экспорт природного газа из Туркменистана и Узбекистана в Китай должен проходить через эти трубопроводы.

Хотя Казахстан оказывает значительную помощь Китаю в обеспечении ресурсной безопасности, особенно энергетической безопасности, с пессимистической точки зрения Казахстан практически монополизирует экспорт и транспортировку ресурсов и энергии из Центральной Азии в Китай, что можно считать как еще один вид нестабильности в сфере ресурсной безопасности Китая. В этом контексте очевиден статус Киргизской Республики, имеющей общую границу с Китаем протяженностью более 1000 километров.

Благодаря своему особому геологическому строению Кыргызстан является страной, богатой полезными ископаемыми, что находит отражение в богатых запасах и видах полезных ископаемых. Среди этих полезных ископаемых наиболее примечательны следующие виды и их подтвержденные запасы: золото (коренное и рассыпное) – 354 тонн, ртуть – 40,335 тыс. тонн, сурьма – 265,4 тыс. тонн, олово – 209,2 тыс. тонн, вольфрам – 124,9 тыс. тонн, медь – 140,5 тыс. тонн, железная руда – 272 тыс. тонн [21. С. 17-22].

В связи с преимуществами ископаемых ресурсов добыча и экспорт полезных ископаемых стали движущей силой экономического развития. По данным официальной статистики Кыргызстана, объем производства по добыче полезных ископаемых в 2024 году составил 62662,2 мил. сомов, увеличившись на 4% по сравнению с 2023 годом [22]. В 2023 году экспорт продукции горнодобывающей промышленности из Кыргызстана в основном включает следующие данные: минеральные продукты – 457, 893 мил. долларов США, драгоценные металлы и изделия из них – 1,286 млрд долларов США, недрагоценные металлы и изделия

из них – 198 мил долларов США [42]. Этот экспорт принес Кыргызстану большой объем валютных поступлений.

Считая важное положение горнодобывающей промышленности в экономике Кыргызстана правительство принимает меры по содействию ее развитию. В Национальной программе развития КР до 2026 года, утвержденной Президентом Садыром Жапаровым в 2021 году, горная добыча внесена в список приоритетов экономического развития, при этом особое внимание уделяется эффективному освоению, экологическому законодательству и при необходимости, привлечению инвестиций [19]. Тот же план выражен в Концепции развития геологической и горнодобывающей отрасли Кыргызской Республики на 2023-2035 годы, в которой анализируется состояние добычи различных полезных ископаемых, планы на будущее делятся на ряд краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных проектов, а также определяются конкретные цели и приоритеты развития для каждого этапа [13]. В Программе по привлечению инвестиций в Кыргызскую Республику на 2022-2026 годы направление развития горнодобывающей промышленности определено как эффективное освоение месторождений полезных ископаемых, реализация нормативных актов по охране окружающей среды и внедрение современных технологий. Приоритетными инвестиционными проектами являются ввод в эксплуатацию и освоение нескольких золотоносных рудников и привлечение инвестиций в ОАО «Кыргызнефтегаз» [24].

В то время как Кыргызская Республика активно содействует развитию своей отечественной горнодобывающей промышленности, Китай, как сосед Кыргызстана и обладающий самым большим промышленным производственным потенциалом и спросом на ресурсы, также может извлечь из этого выгоду и принять участие в расширении и модернизации горнодобывающей промышленности Кыргызстана.

После распада Советского Союза в 1991 году была образована Кыргызская Республика, которая в 1992 году установила дипломатические отношения с КНР. Благодаря взаимному доверию и сотрудничеству в двухсторонних и многосторонних рамках, после того как в 1990-х годах обе страны добились значительного прогресса в определении территориального разделения, акцент их сотрудничества сместился на борьбу с терроризмом и экономику [8. С. 27-41; 27. С. 136]. Основанные на общих принципах дружбы, добрососедства и сотрудничества отношения между двумя странами в целом продолжают развиваться, в основном благодаря обмену визитами на высоком уровне между двумя сторонами. В 2023 году были установлены отношения всестороннего стратегического партнерства в новую эпоху. Две страны поддерживают углубленное сотрудничество во многих областях, таких как политика, экономика и культура [28].

Бурное развитие торгово-экономических отношений между Китаем и Кыргызстаном началось после того, как две страны стали членами Всемирной торговой организации (Кыргызстан – с 1998 года, Китай – с 2001 года) [39. С. 416]. Встречи и визиты на высшем уровне между двумя странами стали политическим импульсом для развития торговли, что привело к подписанию ряда

рамочных правовых документов, в том числе: Программа сотрудничества между Кыргызстаном и Китаем на 2015-2025 годы, Программа приграничного сотрудничества между Правительством Китайской Народной Республики и Кабинетом министров Кыргызской Республики на 2023-2027 годы и Программа среднесрочного и долгосрочного развития торгово-экономического сотрудничества кабинета КР с правительством КНР до 2030 года. В 2023 году, по данным Global Trade Flow, товарооборот между Китаем и Кыргызстаном достиг 19,8 млрд долларов США. Среди товаров, импортируемых Китаем из Кыргызстана, крупнейшими статьями импорта ископаемых ресурсов являются руды драгоценных металлов и их концентраты на сумму 35 млн. долл. США, медные руды и их концентраты на сумму 17,1 млн. долл. США, а также определенное количество драгоценных камней, оловянной руды и угля [25]. Взаимодополняемость спроса и предложения между двумя странами является огромной движущей силой развития товарообмена.

До второго десятилетия XXI века китайские компании неохотно осуществляли крупномасштабные инвестиции в Кыргызстан из-за политической нестабильности и слабых экономических основ. После революции 2010 года Кыргызстан вступил в длительный период относительной политической стабильности с хорошим экономическими показателями, что повысило его инвестиционную привлекательность [15. С. 84]. Рост китайских инвестиций и строительства в Кыргызстане также связан с инициативой «Один пояс, один путь», о чем свидетельствует тот факт, что многие инвестиции были сделаны в 2014 году, на второй год после выдвижения инициативы. Крупномасштабные инвестиционные и строительные проекты Китая в Кыргызстане сосредоточены в сферах энергетики, логистики, транспорта и металлургии [45]. Это явление отражает спрос Китая на кыргызские ресурсы и реализацию его стратегии ресурсно-энергетической безопасности.

Другим приоритетом развития КР и китайско-кыргызского сотрудничества являются строительство и модернизация инфраструктуры, особенно связанной с энергетикой. Большая часть инфраструктурного сотрудничества осуществляется в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Для Кыргызстана, горной страны с отсталой экономикой, большое значение имеет строительство и реконструкция объектов с помощью и инвестициями Китая.

Автодороги являются важнейшим видом транспорта в Кыргызстане, и Кыргызстан связан дорогами со всеми соседними странами. В 2023 году объем грузоперевозок автомобильным транспортом Кыргызстана достиг 41,292 млн тонн, что составит более 80% от общего объема грузоперевозок страны [25]. Строительство и реабилитация дорог имеют решающее значение для внутренних и международных перевозок в Кыргызстане. Самыми важными проектами автодороги, получавшими помощь из Пекина, являются строительство новой автодороги Север-Юг и реабилитация магистрали Бишкек-Нарын-Торугарт и Ош-Сарыташ-Иркештам.

Альтернативная автомагистраль Север-Юг, соединяющая северные и южные регионы Кыргызстана, представляет интерес для Китая, поскольку, по словам Тагая Алимбаева, специалиста по мониторингу и связям с общественностью группы реализации проектов Азиатского банка развития при Министерстве транспорта, дорога создаст возможности для разработки полезных ископаемых в отдаленных горных районах [20]. Добыча большего количества полезных ископаемых означает увеличение экспорта, особенно в Китай.

Автодороги Бишкек–Нарын–Торугарт и Ош–Сарыташ–Илкестам являются сухопутными маршрутами Кыргызстана, соединяющими его с Китаем. Реабилитация увеличила пропускную способность обеих магистралей. Автомагистрали способствуют обмену товарами и росту пассажиропотока между двумя странами. Через эту автомагистраль и сухопутный порт Китай в основном импортирует из Кыргызстана шкуры скота, свинцовые слитки и уголь [12].

Автодорога Ош–Сарыташ–Иркештам является частью транснациональной автомагистрали Китай–Кыргызстан–Узбекистан и расположена на территории Кыргызстана. Завершение реабилитации знаменует собой полное открытие автомагистрали, соединяющей три страны, что в значительной степени способствует региональному экономическому сотрудничеству в Центральной Азии и расширяет возможности трансграничных перевозок [43].

Китайские компании и Кыргызстан имеют долгую историю сотрудничества в аспектах строительства и модернизации энергосистем, и в этом отношении важную роль играет ТВЕА, осуществляя ряд проектов по строительству линий электропередачи и модернизации электростанций [36. С. 240-241]. По мере увеличения выработки электроэнергии Кыргызстан приобрел возможность в определенной степени экспортировать излишки электроэнергии в другие страны. За этим последовали проекты строительства новых линий электропередачи для экспорта электроэнергии. Планируется строительство двух линий от подстанций до граничных пунктов Иркештам и Торугарт [14]. В декабре 2024 года президент Кыргызстана Садыр Жапаров заявил, что вблизи границы Китая и Кыргызстана будут построены две подстанции для обеспечения экспорта электроэнергии в Китай [11].

В настоящее время в рамках инициативы «Один пояс, один путь» реализуются два крупных многосторонних проекта: газопровод Центральная Азия–Китай (линия D) и железная дорога Китай–Кыргызстан–Узбекистан, что подчеркивает стратегическое значение Кыргызстана на региональном уровне. Важность данных проектов также подтверждена в «Программе по привлечению инвестиций в Кыргызскую Республику на 2022-2026 годы» [24].

Линия D газопровода Центральная Азия–Китай является четвертым строящимся трубопроводом после трех линий трубопровода, которые эксплуатируются уже длительное время. Данная линия пройдет по территории пяти стран – Туркменистана, Узбекистана (205 км), Таджикистана (391 км), Кыргызстана (215 км) и Китая (155 км), среди которых новыми участниками общей сети газопроводов являются Кыргызстан и Таджикистан [5]. Еще в 2013

году в ходе саммита ШОС в Бишкеке председатель КНР Си Цзиньпин и президент Кыргызстана Алмазбек Атамбаев подписали Соглашение о сотрудничестве в строительстве и эксплуатации газопровода «Кыргызстан-Китай» (участка газопровода D) [1. С. 69-73]. Этот газопровод увеличит поставки туркменского природного газа в Китай, одновременно обеспечив транзитные выгоды таким странам, как Кыргызстан.

Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан – это новый транспортный коридор, соединяющий Китай и Центральную Азию, большая часть которого находится на территории Кыргызстана. Учитывая стоимость и перспективы строительства железной дороги, Кыргызстану необходимо тщательно проанализировать свою роль и положение [26. С. 58-63]. Проект обсуждался более двух десятилетий, и основными камнями преткновения являются выбор маршрута и ширина колеи, а также давление со стороны стран-конкурентов [34. С. 251]. По итогам обсуждения проекта Китай пошел на уступки и принял выбор кыргызского железнодорожного маршрута и ширину железнодорожной колеи, используемую странами постсоветского пространства, а страны достигли соглашения о финансировании [30]. Церемония запуска проекта железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан состоялась в Джалал-Абаде (Кыргызстан) в декабре 2024 года. Официальное начало строительства проекта запланировано на июль 2025 года, а срок строительства составит 6 лет [29].

Железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан имеет большое значение и перспективы. На региональном уровне железная дорога напрямую соединяет три страны, а товарообмен между Китаем и двумя другими странами по железной дороге больше не требует транзита через Казахстан, как раньше. Три страны стали более тесно связаны, что значительно повышает транспортный и логистический потенциал и позволяет перевозить кыргызские и узбекские товары, особенно ресурсы, напрямую в Китай по железной дороге с низкими затратами и высокой скоростью, укрепляя региональную интеграцию.

Для всего проекта «Один пояс, один путь» железная дорога Китай-Кыргызстан-Узбекистан представляет собой еще одну возможность для южной линии Экономического пояса Шелкового пути: поезда из Китая проходят через Кыргызстан и Узбекистан, а затем через Туркменистан в регион Западной Азии. Это сокращает время следования поездов через Центральную Азию и повышает эффективность перевозок. Больше стран и регионов вдоль маршрута получают выгоду от этой инициативы и проекта. Более тесная интеграция большего пространства принесет большую пользу экономической и ресурсной безопасности Китая.

В целом Кыргызстан занимает достаточно важное положение в ресурсной безопасности Китая в силу своих географических и ресурсных преимуществ. Экономическая взаимодополняемость Китая и Кыргызстана не только обеспечивает поставки ресурсов в Китай, но и приносит огромные экономические выгоды Кыргызстану. В целях содействия развитию ископаемых ресурсов и экспорта Китай и Кыргызстан осуществляют широкомасштабное сотрудничество в рамках

инициативы «Один пояс, один путь», включая инвестиции, техническую поддержку и подрядное строительство. В то же время соответствующие страны также достигли многих результатов в многостороннем сотрудничестве, особенно в строительстве железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан и нового газопровода, в котором Кыргызстан играет незаменимую роль. В будущем, учитывая расширение Экономического пояса Шелкового пути, Кыргызстан будет приобретать все большее значение в экономической и ресурсной стратегии Китая.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Абулайти А.** Региональная политика Китая в центральной Азии и партнерство с Кыргызстаном // Вестник Бишкекского Государственного Университета. 2020. № 2-3.
2. **Акимов Р.Х., Гаджиев М.М., Магомедов А.К.** От «иерархического реализма» к «инклюзивному глобализму»: эволюция китайского мега-проекта «Один пояс, один путь» в регионе Центральной Азии // Вопросы политологии. 2023. № 11-2.
3. **Афиногенов Д.А., Стародуб И.В.** Стратегическое планирование на пространстве Большой Евразии: научно-теоретическое осмысление проблемы // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2025. № 2.
4. **Ашихмин А.Е.** Строительство технологической экосистемы РФ и КНР в странах постсоветской Центральной Азии // Вопросы политологии. 2025. № 1.
5. Газопровод центральная Азия-Китай, нитка Д // Министерство энергетики и водных ресурсов Республики Таджикистан // <https://www.mewr.tj/>.
6. **Го Шаньшань.** Россия и Китай в Центральной Азии: сравнение политики и взаимные отношения // Вопросы политологии. 2025. № 3.
7. **Данилов В.А., Данилова Е.В.** Центральная Азия: пересечение интересов России, США и КНР в регионе в контексте смены эпох (часть 1) // Вопросы политологии. 2023. № 10-2.
8. **Данилович М.В.** Эволюция китайско-кыргызстанских отношений в 2001-2012 гг.: тенденции и перспективы // Журнал международного права и международных отношений. 2013. № 1.
9. **Дедковский А.В.** Возможные подходы России к развитию углеродного регулирования на площадке ЕАЭС // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2025. № 1.
10. Казахстан начал строительство новой железной дороги в Китай // RAILMARKET // <https://ru.railmarket.com/>.
11. Киргизия построит две подстанции у границы с КНР для экспорта электроэнергии // Переток // <https://peretok.ru/>.
12. Количество прибывающих и отправляющихся пассажиров в порту Торугат в 2024 году превысит 150 000 человек // Китайская сеть «Один пояс, один путь» // <https://www.yidaiyilu.gov.cn/>.

13. Концепция развития геологической и горнодобывающей отрасли Кыргызской Республики на 2023-2035 годы // Кыргызская геологическая служба // <https://www.geology.kg/>.
14. Кыргызстан и Китай углубляют сотрудничество в сфере энергетики // Министерство энергетики Кыргызской Республики // <https://minenergo.gov.kg/>.
15. **Лю Цзяминь, Рыжов И.В., Тарасова Д.А.** Взаимодействие Киргизии и Китая в рамках проекта «Один пояс, один путь» // Россия и новые государства Евразии. 2023. № IV (LXI).
16. **Люй Ваньцин.** Интересы России в Центральной Азии // Вопросы политологии. 2024. № 1.
17. **Лю Юйчэнь.** Энергетическое сотрудничество Китая с пятью странами Центральной Азии // Вопросы политологии. 2023. № 9-2.
18. **Медведев Н.П.** К вопросу о внешнеполитической стратегии Китая: обзор актуальных исследований // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2024. Т. 13. № 1 (54).
19. Национальная программа развития Кыргызской Республики до 2026 года // Министерство экономики и коммерции Кыргызской Республики // <https://mineconom.gov.kg/>.
20. Новая автомагистраль «Север-Юг» в Кыргызстане способствует экономическому и торговому сотрудничеству между странами Центральной Азии и Китаем // Синьхуа // <https://app.xinhuanet.com/>.
21. **Осмонбетова В.К.** Минерально-сырьевые ресурсы кыргызстана // НАУ. 2023. № 86-1.
22. Основные показатели социально-экономического развития Кыргызской Республики в январе-декабре 2024 года // Национальный статистический комитет Кыргызской Республики // <https://stat.gov.kg/>.
23. Посол Китая в Казахстане Хань Чуньлинь опубликовал в казахстанских СМИ подписанную статью под названием «Экономика Китая продолжает придавать новый импульс мировому развитию» // Министерство иностранных дел (Китай) // <https://www.fmprc.gov.cn/>.
24. Программа по привлечению инвестиций в Кыргызскую Республику на 2022-2026 годы // Министерство Юстиции (Кыргызская Республика) // <https://cbd.minjust.gov.kg/>.
25. Путеводитель по торговле Кыргызстана (2024) // Бюро развития внешней торговли Министерства коммерции Китая // <https://www.tdb.org.cn/>.
26. **Рахимов Б.А.** Кыргызская республика в реализации концепции «Один пояс – один путь» // Азия и Африка сегодня. 2018. № 7.
27. **Сабиров Р.К., Ормоналиев К.О.** Экономическое сотрудничество Кыргызстана и Синьцзян-уйгурского автономного района Китая (1999-2000 года) // Наука, новые технологии и инновации Кыргызстана. 2023. № 1.
28. Совместная декларация между Китайской Народной Республикой и Киргизской Республикой об установлении всестороннего стратегического

- партнерства новой эпохи (полный текст) // Центральное народное правительство Китайской Народной Республики // <https://www.gov.cn/>.
29. Состоялась церемония запуска проекта железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан // Центральное народное правительство Китайской Народной Республики // <https://www.gov.cn/>.
 30. Стал известен точный маршрут проекта ж/д Китай-Кыргызстан-Узбекистан // Sputnik Кыргызстан // <https://www.mewr.tj/>.
 31. **Сюе Вэньцзин.** Инициатива «Пояс и путь» и управление глобальной безопасностью КНР // Постсоветские исследования. 2024. № 3.
 32. Таблица объема и стоимости некоторых импортируемых товаров по основным видам торговли с января по декабрь 2024 года (стоимость в юанях) // Главное таможенное управление Китайской Народной Республики // <http://www.customs.gov.cn/>.
 33. Таможенная статистика Китая по импорту угля и лигнита в 2024 году // Global Trade Monitor // <https://gtc.sinoimex.com/>.
 34. **Тогусаков О.А., Рахимов Б.А.** Дорога перемен: реализация инициативы «Один пояс – один путь» в Кыргызской Республике // Власть. 2022. № 3.
 35. **Турганбек Назым.** Климатическое сотрудничество и низкоуглеродное развитие в рамках Евразийского экономического союза // Вопросы политологии. 2024. № 8.
 36. **Турусбеков Д.Б.** Особенности экономического взаимодействия Кыргызской Республики и Китайской Народной Республики в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: основные направления и приоритеты (2013-2022 гг.) // Постсоветские исследования. 2024. № 3.
 37. **Хопёрская Л.Л.** Евразийская безопасность: концепции и инициативы // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2025. № 1.
 38. **Цао Хуань.** Ситуация в Афганистане и геополитика, безопасность и интеграция в Центральной Азии // Евразийский Союз: вопросы международных отношений. 2024. № 4.
 39. **Черевык К.А.** Стратегическое сотрудничество Кыргызской Республики и КНР: торгово-экономический аспект // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2020. № 3-2.
 40. Четыре основных канала импорта нефти и газа в Китай // Китайская национальная нефтяная корпорация // <https://www.cnpc.com.cn/>.
 41. **Чжоу Янань.** Внешняя политика Китая в странах Центральной Азии в XXI веке: обзор основных научно-исследовательских работ // Вопросы политологии. 2024. № 8.
 42. Экспорт товаров по разделам Товарной Номенклатуры Внешнеэкономической Деятельности (ТНВЭД) (тыс. долларов) // Национальный статистический комитет Кыргызской Республики // <https://stat.gov.kg/>.
 43. Экспортно-импортный банк Китая активно поддерживает реализацию результатов строительства «Одного пояса, одного пути» в странах

Центральной Азии – Кыргызстане и Таджикистане // Китайская сеть «Один пояс, один путь» // <https://www.yidaiyilu.gov.cn>.

44. **Ярар Мурат.** Влияние Шанхайской организации сотрудничества на развитие Центральной Азии с использованием концепции неравномерного и комбинированного развития // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2025. № 4.

45. China Global Investment Tracker // AEI // <https://www.aei.org/>.

WANG YUQI

Postgraduate student, Faculty of World Politics,

Lomonosov Moscow State University,

Moscow, Russia

THE ROLE OF KYRGYZSTAN IN THE NATIONAL SECURITY OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA: RESOURCE AND ENERGY ASPECTS

This article examines the role of Kyrgyzstan in China's resource and energy security in conjunction with China's resource security concept. It analyzes China-Kyrgyzstan cooperation in the field of resources, energy and related infrastructure within the framework of the Belt and Road Initiative and its significance for China. It summarizes Kyrgyzstan's position in China's resource strategy in bilateral and multilateral frameworks.

Key words: Chinese-Kyrgyz cooperation, resource and energy, One Belt One Road, regional integration.