

## КИТАЙ В МИРЕ

## CHINA IN THE WORLD

DOI: 10.22363/2313-0660-2025-25-4-635-651

EDN: IFFWGC

Научная статья / Research article

### Инициатива «Один пояс, один путь»: модель инвестиционного сотрудничества Китая с Австралией и Новой Зеландией

Е.Ю. Каткова 

Российский университет дружбы народов, Москва, Российская Федерация

 [katkova-eyu@rudn.ru](mailto:katkova-eyu@rudn.ru)

**Аннотация.** В последние годы масштабная инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП) получила дальнейшее развитие. В 2017 г. Китай предложил новый маршрут, включающий государства Южно-Тихоокеанского региона (ЮТР), которые должны стать «хабом» для судов, направляющихся в Латинскую Америку и обратно. В качестве ключевых партнеров были выбраны Австралия и Новая Зеландия, занимающие лидирующие позиции среди стран региона и обладающие достаточным влиянием на политические процессы в ЮТР. Актуальность темы исследования обусловлена все возрастающим интересом Китая к ЮТР и усиливающейся в связи с этим китайско-американской конкуренцией, оказывающей существенное воздействие на внешнеполитические решения, принимаемые в Канберре и Веллингтоне. Цель исследования — выявление различий в подходах Австралии и Новой Зеландии к инициативе ОПОП и факторов, влияющих на политику стран в отношении китайской инициативы. Методологически исследование опирается на сравнительный анализ объемов инвестиций из КНР в инфраструктурные проекты двух стран, а также общенаучные и частнонаучные методы исторических и политических исследований, среди которых нарративный метод, кейс-стади и т. д. Концептуальной рамкой исследования является теория гегемонистской стабильности, которая позволяет рассмотреть инициативу «Один пояс, один путь» в качестве нового экономического режима возвышающегося гегемона — Китая, который старается привлечь на свою сторону близких партнеров США — Австралию и Новую Зеландию. Автор приходит к выводу, что политические отношения в определенной степени оказывают влияние на объемы китайских инвестиций, однако, несмотря на то что отношения Китая с Новой Зеландией на протяжении всего рассматриваемого периода были стабильными, объемы китайских инвестиций в Австралию были намного больше. Кроме того, ни один проект в сфере критической инфраструктуры Новой Зеландии с привлечением китайской стороны одобрен не был. В то же время, несмотря на то что китайско-австралийские отношения переживали сильный спад, а Австралия отказалась участвовать в ОПОП, в 2013–2018 гг. китайские инвесторы сделали ряд очень крупных инвестиций в ее экономику.

**Ключевые слова:** инвестиции, инфраструктура, США, безопасность, Южно-Тихоокеанский регион, Морской Шелковый путь, стратегия балансирования, экономическое сотрудничество

**Заявление о конфликте интересов.** Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

---

© Каткова Е.Ю., 2025

 This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

**Для цитирования:** Каткова Е.Ю. Инициатива «Один пояс, один путь»: модель инвестиционного сотрудничества Китая с Австралией и Новой Зеландией // Вестник Российской университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2025. Т. 25, № 4. С. 635–651. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2025-25-4-635-651>

## The Belt and Road Initiative: A Model of China's Investment Cooperation with Australia and New Zealand

Evgeniya Yu. Katkova 

RUDN University, Moscow, Russian Federation

 [katkova-eyu@rudn.ru](mailto:katkova-eyu@rudn.ru)

**Abstract.** The large-scale Belt and Road Initiative (BRI) has undergone significant expansion in recent years. In 2017, China proposed a new route including South Pacific Region (SPR) states, intended to become a “hub” for ships heading to Latin America and back. Australia and New Zealand were chosen as key partners due to their leading positions among the region’s countries and their significant influence over political processes in the SPR. The relevance of the research topic is determined by China’s growing interest in the South Pacific Region and the consequently intensifying Sino-American competition, which significantly impacts the foreign policy decisions made in Canberra and Wellington. The aim of the present study is to identify differences in the approaches in Australia’s and New Zealand’s approaches to the BRI, and the factors influencing their policies regarding the Chinese initiative. Methodologically, the research relies on a comparative analysis of investment volumes from the People’s Republic of China (PRC) into the two countries’ infrastructure projects, as well as general scientific and specific scientific methods of historical and political research, including the narrative method and case studies. The conceptual framework of the study is the theory of hegemonic stability, which allows for examining the Belt and Road Initiative as a new economic regime of an emerging hegemon — China, which seeks to attract close US partners, namely Australia and New Zealand, to its side. The author concludes that political relations do, to a certain extent, influence the volume of Chinese investments. However, despite China’s consistently stable relations with New Zealand throughout the review period, Chinese investment volumes in Australia were significantly higher. Furthermore, no critical infrastructure project involving China was approved in New Zealand. Meanwhile, despite the significant deterioration in Sino-Australian relations and Australia’s refusal to participate in the BRI, Chinese investors made several substantial investments in the Australian economy between 2013 and 2018.

**Key words:** investments, infrastructure, USA, security, South Pacific, Maritime Silk Road, balancing strategy, economic cooperation

**Conflicts of interest.** The author declares no conflicts of interest.

**For citation:** Katkova, E. Yu. (2025). The Belt and Road Initiative: A model of China's investment cooperation with Australia and New Zealand. *Vestnik RUDN. International Relations*, 25(4), 635–651. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2025-25-4-635-651>

### Введение

Сегодня инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП) объединяет более 100 стран в транснациональную сеть торговых путей, центром которых является Китай. ОПОП включает сухопутные и морские

инфраструктурные коридоры, которые соединяют Китай с Европой и Африкой через субрегионы Азии. Включение Океании в проект кажется необычным шагом, учитывая, что регион находится вдали от основных торговых маршрутов.

Однако в последние годы Пекин активно развивает связи с государствами Южно-Тихоокеанского региона (ЮТР), который долгое время находился под влиянием США и их союзников.

28 марта 2015 г. Национальная комиссия по развитию и реформам совместно с Министерством иностранных дел и Министерством торговли Китайской Народной Республики (КНР) выпустила план действий по развитию ОПОП. В документе «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства „Экономического пояса Шелкового пути“ и „Морского Шелкового пути XXI века“» говорилось, что «Морской Шелковый путь XXI в. призван пройти от побережья Китая до Европы через Южно-Китайское море и Индийский океан по одному маршруту и от побережья Китая через Южно-Китайское море до южной части Тихого океана — по другому маршруту»<sup>1</sup>.

20 июня 2017 г. Национальная комиссия по развитию и реформам Китая и Государственное управление океанологии КНР опубликовали документ «Видение морского сотрудничества в рамках инициативы „Один пояс, один путь“». Согласно данному документу, приоритеты китайской политики в рамках создания «Морского Шелкового пути XXI века» включают «зеленое» развитие, морскую безопасность, инновационный рост и совместное управление. Важным здесь является план строительства вдоль Морского пути трех «Голубых экономических коридоров», которые соединят Азию с Африкой, Океанией, Европой и далее: Голубого экономического коридора «Китай — Индийский океан — Африка — Средиземное море», Голубого

экономического коридора «Китай — Океания — южная часть Тихого океана» и коридора, который идет в Европу через Северный Ледовитый океан<sup>2</sup>.

В рамках реализации второго маршрута ключевыми странами региона стали Австралия и Новая Зеландия — два региональных лидера, которые оказывают сильное влияние на островные страны Океании. В связи с этим Китай придает большое значение Австралии и Новой Зеландии в развитии ОПОП в ЮТР и рассматривает их в качестве важных партнеров в строительстве региональной ветви «Морского Шелкового пути».

Цель исследования — выявление различий в подходах Австралии и Новой Зеландии к инициативе ОПОП и факторов, влияющих на политику стран в отношении китайской инициативы, а также сравнительный анализ объемов инвестиций из КНР в инфраструктурные проекты двух стран.

## Материалы и методы

Беспрецедентный экономический рост КНР привел к такой международной ситуации, при которой эксперты стали предполагать, что он в среднесрочной перспективе сможет заменить Соединенные Штаты в качестве будущего мирового гегемона. Под «гегемонией» подразумевается международное лидерство, в частности в области экономики. Одним из показателей усиления влияния Китая является повышение его значимости для близких партнеров США, таких как Австралия и Новая Зеландия, которые на протяжении длительного времени ведут политику «хеджирования» между двумя великими державами, стараясь сохранять

<sup>1</sup> Tuidong gong jian sichou zhi lu jingji dai he 21 shiji haishang sichou zhi lu de yuanjing yu Xingdong [Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века»] // Zhongguo yidai yilu wang [Портал «Пояс и путь»]. March 29, 2015. (На китайском языке). URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/604.html> (accessed: 21.10.2024).

<sup>2</sup> “Yidai yilu” jianshe haishang hezuo shexiang [Концепция сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь»] // Zhongguo zhengfu wang [Правительство Китая]. November 17, 2017. (На китайском языке). URL: <https://www.gov.cn/xinwen/2017-11/17/5240325/files/13f35a0e00a845a2b8c5655eb0e95df5.pdf> (accessed: 21.10.2024).

баланс таким образом, чтобы не испортить отношения ни с одной из сторон (Саймонс, Гласер (Кукарцева), 2024, с. 557).

Концептуальной рамкой исследования является теория гегемонистской стабильности, согласно которой в международной системе мир возможен только при условии существования доминирующего государства, которое обеспечит стабильность в системе. Так, по мнению американского экономиста Ч. Киндлбергера, Великая депрессия 1929 г. началась из-за отсутствия международного лидера вследствие ослабления великих европейских держав и нежелания США управлять глобальной мировой экономикой в межвоенный период, что вызвало экономический и политический хаос в Европе (Kindleberger, 1973). В свою очередь современный либеральный экономический порядок на протяжении нескольких десятилетий был достаточно стабильным благодаря наличию лидера, который «использует свои ресурсы и влияние для создания и управления международной экономикой, основанной на свободной торговле, денежной стабильности и свободе движения капитала» (Gilpin, 2001, р. 99). Таким образом, гегемон поддерживает и возглавляет международный порядок путем навязывания правил (при помощи санкций, давления и т. д.), поощрения, чтобы подтолкнуть другие государства в системе следовать правилам и придерживаться приемлемого поведения (Danner & Martín, 2019, р. 191), а также при помощи институтов и экономических режимов (Keohane, 1984).

Согласно теории гегемонистской стабильности, возвышающийся гегемон будет стремиться изменить правила международной системы, если от этого его выгоды возрастут, в то время как доминирующее государство будет стремиться удержать свое превосходство и обеспечить международный порядок и стабильность.

Китай — региональный гегемон, который обладает ресурсами и возможностями, чтобы стать глобальным гегемоном. Министерство иностранных дел КНР

в последние десятилетия разработало несколько документов, излагающих видение Китая в отношении глобального управления. Правительство Китая предлагает несколько новых концепций, включая «Сообщество единой судьбы человечества», право на суверенный Интернет, а также развитие сотрудничества в рамках международных организаций и экономических режимов, среди которых инициатива «Один пояс, один путь», Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Новый банк БРИКС и т. д.

В свою очередь США, которые сейчас занимают позиции мирового лидера, стараются поддерживать существующий международный порядок, опираясь на своих союзников, и создают препятствия для Китая в реализации его экономических и политических инициатив, направленных на возвышение КНР. «Поворот к Азии» Б. Обамы и «Индо-Тихоокеанская стратегия» Д. Трампа / Дж. Байдена направлены на сдерживание Китая с целью обеспечения гегемонии США в мире (Askari & Tahir, 2020, р. 117).

Австралия и Новая Зеландия являются важными партнерами США в Азии и ключевыми — в ЮТР, и Вашингтон активно привлекает их к своей антикитайской политике, в то время как Китай старается экономическими методами побудить страны к конструктивному сотрудничеству. Таким образом, исследуя китайско-австралийские и китайско-новозеландские отношения, можно выявить динамику изменений в балансе сил между КНР и США.

Методологическую основу исследования составили общенаучные и частнонаучные методы исторических и политических исследований, среди которых сравнительный анализ, нарративный метод, кейс-стади и т. д. Основой для анализа инвестиционной статистики стали отчеты Министерства коммерции КНР, доклады Сиднейского университета и данные Китайско-новозеландского совета, а также новостные сводки новозеландских СМИ.

## Динамика отношений Китая с Австралией и Новой Зеландией

После своего создания в 2013 г. инициатива «Один пояс, один путь» получила стремительное развитие. Изначально задуманная как региональный проект, призванный улучшить отношения Китая со странами «периферии», она быстро заинтересовала страны всех регионов мира.

На саммите глав тихоокеанских государств в 2014 г., проходившем на о. Фиджи, председатель КНР Си Цзиньпин встретился с представителями восьми стран, которые на тот момент имели дипломатические отношения с КНР, и призвал их присоединиться к китайскому проекту (Wallis et al., 2023, p. 466). В том же году Китай пригласил Австралию и Новую Зеландию как региональных лидеров стать участниками Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и ОПОП (Zhang, 2019, p. 98). Приглашая эти два государства, Пекин преследовал несколько целей: во-первых, повысить доверие к ОПОП и побудить островные страны Тихого океана активнее присоединяться к инициативе, а во-вторых, ослабить напряженность в отношениях КНР с Австралией и Новой Зеландией из-за антикитайской стратегии США, которые старались вовлечь страны в свою политику сдерживания Китая.

Создание ОПОП совпало по времени с приходом к власти в Австралии Либеральной коалиции, которая сделала ставку на усиление альянса с США и их союзниками в регионе, в первую очередь с Японией. С этого момента австралийско-китайские отношения стали постепенно ухудшаться. В связи с этим администрация Т. Эббота в 2014 г. довольно сдержанно отреагировала на предложение Китая о присоединении к ОПОП, а с 2016 г. Австралия постепенно отказалась от своей стратегии балансирования между КНР и США и усилила критику Пекина сразу по нескольким чувствительным для Китая вопросам, включая территориальные споры

в Южно-Китайском море, права человека в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) и Гонконге, а также причины возникновения пандемии COVID-19 (Yi, 2024, p. 57). Публичные заявления австралийского лидера по поводу пандемии в 2020 г. фактически заморозили политические связи двух стран на два года. Параллельно с этим Австралия продолжала расширять отношения с США в области безопасности и обороны, присоединившись ко всем антикитайским инициативам Вашингтона в регионе, включая «Квад» (*Quad*), АУКУС (Австралия — Великобритания — США, *AUKUS*), Транс-Тихоокеанское партнерство (ТТП) и т. д., что негативно сказалось на динамике австралийско-китайских отношений.

В отличие от Австралии Новая Зеландия продолжила политику хеджирования между КНР и США, несмотря на растущие геополитические вызовы. Сменяющие друг друга правительства Новой Зеландии настаивали на том, что, хотя у двух стран различные политические ценности, тем не менее Веллингтон и Пекин могут оставить эти различия за рамками, чтобы сотрудничать в областях, представляющих взаимный интерес. В заявлении премьер-министра Д. Ардерн во время ее второго срока в 2021 г. подчеркивалось, что Новая Зеландия приняла «Индо-Тихоокеанскую перспективу» в соответствии со стратегией США, Великобритании и Австралии, однако Новая Зеландия выступает против использования «географических рамок... в качестве инструмента для исключения некоторых стран из диалога», так как успех политики «будет зависеть от работы с максимально широким кругом партнеров» (Smith & Holster, 2023, p. 1584).

Такая позиция была возможна, во-первых, ввиду того, что у Новой Зеландии в отличие от Австралии нет действующего договора о военном сотрудничестве с США и она в меньшей степени связана союзническими обязательствами. Во-вторых, основу экспорта Новой Зеландии составляет

сельскохозяйственная продукция, а не ресурсы, как у Австралии, в связи с чем экономика Новой Зеландии гораздо больше зависит Китая, что делает ее более уязвимой для возможных торговых санкций, поскольку быстро диверсифицировать рынки сбыта новозеландских товаров будет практически невозможно (Steff, 2024, р. 1124–1125). Фактически, стремясь сохранить экономические выгоды от режима свободной торговли с Китаем, Веллингтон игнорировал различия по таким фундаментальным для союзников вопросам, как права человека, свобода судоходства в Южно-Китайском море (ЮКМ), влияние Китая на новозеландскую внутреннюю политику и дипломатия «долговых ловушек» (Baker, 2020, р. 20). Тем не менее в последние годы и Новая Зеландия все более настороженно относится к усилению связей Китая с островными странами Тихого океана, полагая, что КНР расширяет зону своего влияния за счет традиционных партнеров, таких как Новая Зеландия и Австралия (Ning, 2023b, р. 76). Это создает потенциальную угрозу для дальнейшего развития китайско-новозеландских отношений и способствует сближению Веллингтона и Вашингтона.

Таким образом, из-за активизации антикитайской политики США в конце 2010-х гг. отношения Австралии и Китая постепенно ухудшались. Однако Новая Зеландия продолжила поддерживать высокий уровень контактов с КНР для обеспечения своих экономических интересов, несмотря на активные попытки США включить страну в свою стратегию сдерживания Китая.

## Сотрудничество Австралии и Китая в рамках ОПОП и китайские инвестиции в инфраструктуру

Впервые Китай пригласил Австралию присоединиться к ОПОП в 2014 г. Выступая в австралийском парламенте 17 ноября 2014 г., председатель КНР заявил: «Океания является естественным продолжением древнего Морского Шелкового пути, и Китай приветствует участие Австралии в строительстве «Морского Шелкового пути XXI века»<sup>3</sup>. Ранее в течение 2013–2014 гг. КНР вела переговоры с Канберрой по поводу ее участия в АБИИ, однако правительство Т. Эббота под давлением США отказалось от этого предложения. В ноябре 2015 г. Си Цзиньпин вновь призвал Австралию к участию в ОПОП. Во время переговоров с австралийским коллегой на полях саммита G20 китайский лидер предложил соединить инициативу «Один пояс, один путь» с планом «Развития северных территорий» Австралии (He, Stokes & Hundt, 2024, р. 98). Предложение было повторено во время визита премьер-министра Австралии М. Тернбулла в Китай в апреле 2016 г.<sup>4</sup> В итоге в декабре 2015 г. Австралия все же присоединилась к АБИИ в качестве члена-основателя, став шестым по величине акционером (Yu, 2024, р. 155), а в ходе второго китайско-австралийского стратегического экономического диалога в том же году стороны создали рабочую группу по изучению возможностей стыковки инициативы «Один пояс, один путь» и австралийского плана «Развития северных территорий»<sup>5</sup>.

Тем не менее по поводу вступления в ОПОП у федерального правительства Австралии имелись большие сомнения. Приглашение Китая вызвало бурные дебаты внутри австралийского

<sup>3</sup> Xijinping zai aodaliya lianbang yihui de yanjiang (quanwen) [Полный текст выступления Си Цзиньпина в Федеральном парламенте Австралии] // Zhongguo zhengfu wang [Правительство Китая]. November 17, 2014. (На китайском языке). URL: [https://www.gov.cn/xinwen/2014-11/17/content\\_2780007.htm](https://www.gov.cn/xinwen/2014-11/17/content_2780007.htm) (accessed: 21.10.2024).

<sup>4</sup> Xijinping huijian aodaliya zongli te'enbu'er [Си Цзиньпин встретился с премьер-министром Австралии Тернбуллом] // Renmin wang [Народная газета Китая]. April 16, 2016. (На китайском языке). URL: <http://cpc.people.com.cn/n1/2016/0416/c64094-28280609.html> (accessed: 21.10.2024).

<sup>5</sup> Collinson E. Australian Perspectives on the Belt and Road Initiative // Australia — China Relations Institute. October 30, 2019. URL: [https://www.uts.edu.au/globalassets/sites/default/files/20191030-acri-facts---australian-perspectives-on-the-belt-and-road-initiative\\_elena-collinson.pdf](https://www.uts.edu.au/globalassets/sites/default/files/20191030-acri-facts---australian-perspectives-on-the-belt-and-road-initiative_elena-collinson.pdf) (accessed: 05.08.2024).

политического, экономического и научного сообщества. Экономический блок настаивал на участии в проекте ввиду больших выгод от сотрудничества. В частности, Дж. Брамби, председатель Австралио-китайского делового совета, отметил, что, если Австралия хочет развивать свою экономику, она должна присоединиться к инициативе «Один пояс, один путь»<sup>6</sup>. Теневой кабинет, состоящий из Лейбористской партии, неоднократно выражал свое одобрение китайскому проекту и обещал в случае победы на выборах начать переговоры по присоединению к ОПОП. Теневой министр иностранных дел Пенни Вонг и теневой министр обороны Ричард Маррс заявляли, что отказ Австралии от ОПОП является самообманом и призывали правящую партию воспользоваться возможностями развития, предоставляемыми этой инициативой (Ju, 2020, р. 158).

Следует отметить, что изначально в австралийских СМИ преобладала позиция экономического блока и бизнес-сообщества, призывающих правительство к рассмотрению возможности присоединиться к ОПОП. Более двух третей от общего количества сообщений СМИ говорили о масштабности инициативы, выгодах для Австралии и приоритете китайско-австралийских торгово-экономических отношений (Ning, 2023a, р. 46). Однако вслед за обострением китайско-американских отношений после победы Д. Трампа на президентских выборах в США в 2017 г. и последовавшим за этим охлаждением австралийско-китайских связей в СМИ стали чаще появляться статьи с негативным восприятием ОПОП, в которых подчеркивались проблемы инициативы (Ning, 2023a, р. 46). Помимо общего беспокойства по поводу «долговых ловушек», непрозрачности проектов и других вопросов, тиражируемых в СМИ, у Канберры были большие сомнения, связанные с безопасностью и возможностью участия

в проектах под эгидой Китая, а также реакцией США в случае ее присоединения к ОПОП. В связи с этим после длительного периода колебаний в 2017 г. правительство М. Тернбулла приняло решение отказаться от участия в инициативе «Один пояс, один путь».

Однако австралийские штаты, не связанные необходимостью согласовывать политику с Вашингтоном и являющиеся бенефициарами китайско-австралийского экономического сотрудничества, благодаря достаточно большой автономии выразили заинтересованность в участии в проекте. Самым активным стал штат Виктория, для которого Китай был крупнейшим импортером, источником инвестиций, студентов и туристов. В 2016 г. для привлечения инвестиций правительство Виктории запустило «Китайскую стратегию», в рамках которой штат должен был стать «воротами Китая в Австралию»<sup>7</sup>. Благодаря данной инициативе к 2026 г. китайские инвестиции в Викторию должны были быть увеличены с 8 до 20 % от общего объема инвестиций КНР в Австралию, а экспорт Виктории в Китай — вырасти более чем на 5 млрд долл. США<sup>8</sup>.

В 2017 г. премьер-министр штата Виктории Д. Эндрюс приехал в Китай для участия в первом форуме международного сотрудничества «Один пояс, один путь», а в 2018 г. подписал с Китаем меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках инициативы<sup>9</sup>. Данная стратегия могла дать большие преимущества для Виктории, так как она стала первым штатом, рискнувшим сделать такой шаг. Однако это событие совпало с «антикитайским» поворотом в нынешней политике Австралии. В 2018 г. США переориентировали свою политику в сторону Азии и стали активнее продвигать стратегию сдерживания Китая среди своих региональных партнеров по безопасности. В связи с этим в этот период наметилась тенденция

<sup>6</sup> Collinson E. Australian Perspectives on the Belt and Road Initiative // Australia — China Relations Institute. October 30, 2019. URL: [https://www.uts.edu.au/globalassets/sites/default/files/20191030-acri-facts---australian-perspectives-on-the-belt-and-road-initiative\\_elena-collinson.pdf](https://www.uts.edu.au/globalassets/sites/default/files/20191030-acri-facts---australian-perspectives-on-the-belt-and-road-initiative_elena-collinson.pdf) (accessed: 05.08.2024).

<sup>7</sup> Partnerships for Prosperity: Victoria's New China Strategy. Melbourne : Victorian Government, 2016. P. 9.

<sup>8</sup> Ibid. P. 10–11.

<sup>9</sup> More Jobs and Investment with New Victoria and China Deal // Premier of Victoria. October 25, 2018. URL: <https://www.premier.vic.gov.au/more-jobs-and-investment-new-victoria-and-china-deal> (accessed: 07.06.2025).

к охлаждению в австралийско-китайских отношениях, и инициатива Д. Эндрюса выбивалась из этого тренда.

Сообщение по поводу подписания Викторией меморандума с КНР вызвало оживленные дебаты в австралийском обществе. Тем не менее интересна первая реакция федерального правительства на сообщение сразу после подписания меморандума, которая была довольно сдержанной. Премьер-министр Австралии С. Моррисон заявил, что эта новость стала для него «сюрпризом»<sup>10</sup> и выразил обеспокоенность по поводу того, что Эндрюс не консультировался с Канберрой. В свою очередь министр иностранных дел М. Пейн заявила, что она не была уведомлена о соглашении заранее, но это обычная практика, когда «штаты и территории... заключают соглашения такого рода... с другими странами», а на уровне Содружества заключаются «только договоры»<sup>11</sup>. Министр торговли С. Бирмингем также выразил поддержку сделке Виктории с Китаем, хотя признал, что не знает подробностей меморандума (Pan & Ni, 2024, р. 5). Глядя на такую пассивную реакцию центрального правительства, другие штаты также начали проявлять заинтересованность в участии в ОПОП. Тогдашний главный министр Северной территории М. Ганнер заявил в октябре 2019 г., что «инициатива „Один пояс, один путь“ является беспрогрышной ситуацией для всех стран»<sup>12</sup>.

В апреле 2019 г. Д. Эндрюс вновь приехал в Китай для участия в саммите международного сотрудничества «Один пояс, один путь», а в октябре того же года подписал с Китаем

рамочное соглашение по «Совместному продвижению Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». Это сообщение вновь вызвало негодование премьер-министра, однако более конкретные действия были предприняты только после того, как в интервью телеканалу *Sky News* в мае 2020 г. тогдашний госсекретарь США М. Помпео заявил о том, что хотя он не осведомлен о подробностях взаимодействия Виктории с Пекином, тем не менее это может повлиять на партнерство США с Австралией по обмену информацией в рамках разведывательного альянса «Пять глаз»<sup>13</sup>. Вскоре после этого администрация С. Моррисона осуществила экстренные шаги по отмене соглашения. 3 сентября 2020 г. в парламент был внесен законопроект, который давал возможность федеральному правительству регулировать взаимоотношения штатов с другими государствами (Clough, 2023, р. 263). 3 декабря 2020 г. обе палаты парламента приняли законопроект, и в апреле 2021 г. правительство отменило обе сделки между штатом Виктория и КНР<sup>14</sup>.

Несмотря на то, что Австралия отказалась от участия в ОПОП, Китай сделал ряд значительных инвестиций в инфраструктуру страны. Китайские прямые иностранные инвестиции (ПИИ) стали быстро расти в 2007 г. (рис.) и изначально были связаны со сферами энергетики, однако с ростом беспокойства по поводу больших объемов ПИИ в чувствительных отраслях и переориентацией интереса на инфраструктуру инвесторы из КНР профинансировали ряд крупных проектов в этой сфере (табл. 1).

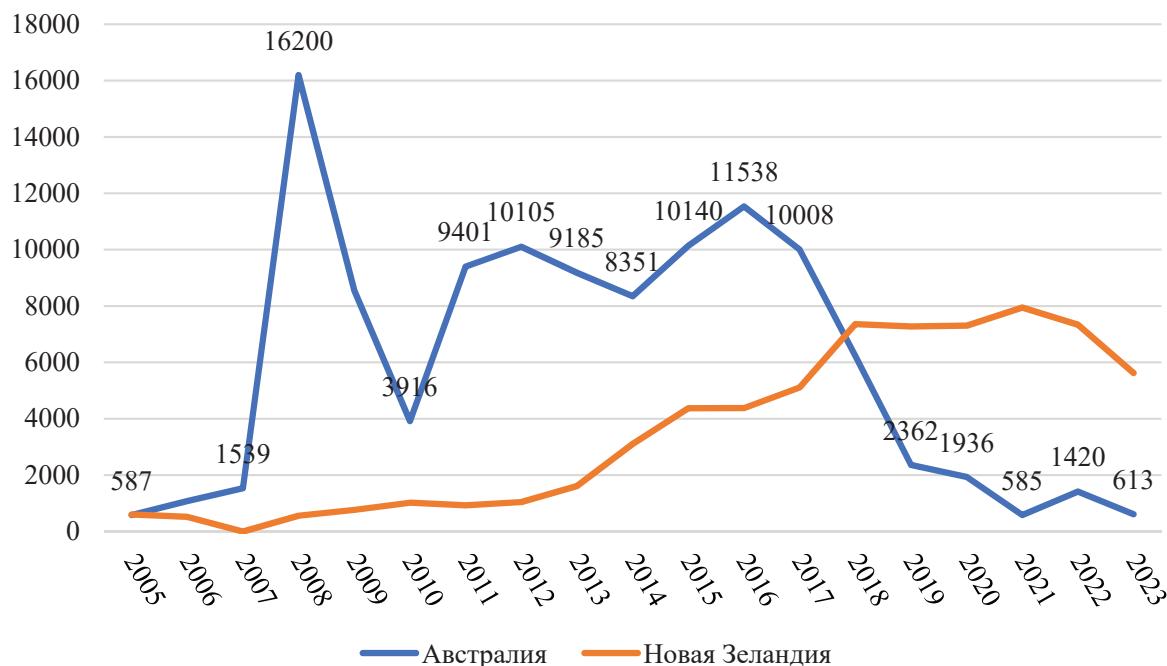
<sup>10</sup> Prime Minister Scott Morrison, Victorian Premier Daniel Andrews Clash Over China Deal // ABC News (Australia). November 7, 2018. URL: <https://www.abc.net.au/news/2018-11-07/scott-morrison-daniel-andrews-clash-over-china-deal/10472026> (accessed: 21.10.2024).

<sup>11</sup> PM ‘Surprised’ at Secret Deal // The Australian. November 6, 2018. URL: <https://www.theaustralian.com.au/nation/foreign-affairs/scott-morrison-lashes-daniel-andrews-over-china-infrastructure-deal/news-story/bf9431067939d4b5bb0afce6210dcf2b> (accessed: 21.10.2024).

<sup>12</sup> Belt and Road Initiative Can Be Win-Win, Says Australia’s Northern Territory Chief Minister // Xinhua. October 15, 2019. URL: [http://www.xinhuanet.com/english/2019-10/15/c\\_138471623.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-10/15/c_138471623.htm) (accessed: 26.07.2024).

<sup>13</sup> Ambassador Says US Has ‘Absolute Confidence’ in Australia After Mike Pompeo Warns of ‘Disconnect’ // SBS News. May 24, 2020. URL: <https://www.sbs.com.au/news/article/ambassador-says-us-has-absolute-confidence-in-australia-after-mike-pompeo-warns-of-disconnect/8zwp6k5nk> (accessed: 26.07.2024).

<sup>14</sup> Hurst D. Federal Government Tears Up Victoria’s Belt and Road Agreements with China // The Guardian. April 22, 2021. URL: <https://www.theguardian.com/australia-news/2021/apr/21/federal-government-tears-up-victorias-belt-and-road-agreements-with-china> (accessed: 16.07.2025).



### Китайские ПИИ в Австралию и Новую Зеландию в 2005–2023 гг., млн долл. США

Источник: составлено Е.Ю. Катковой на основе данных Министерства коммерции КНР, доклада Сиднейского университета и статистических данных Китайско-новозеландского совета: Ferguson D., Dent H.Z., Li W., Hendrischke H., Qian S. et al. Demystifying Chinese Investment in Australia. Sydney : KPMG Australia ; the University of Sydney, China Studies Centre, 2024; Zhonghua renmin gongheguo zhengfu he Aodaliya zhengfu ziyou maoyi xieding jiedu [Комментарий к Соглашению о свободной торговле между Правительством КНР и Правительством Австралии] // Zhongguo ziyou maoyi qu fuwu wang [Министерство коммерции КНР]. April 24, 2017. (На китайском языке). URL: [https://fta.mofcom.gov.cn/article/chinaaustralia/chinaaustralianews/201506/22176\\_1.html](https://fta.mofcom.gov.cn/article/chinaaustralia/chinaaustralianews/201506/22176_1.html) (accessed: 07.06.2025); The New Zealand China Council NZ China Dashboard // New Zealand China Council. 2023. URL: [https://nzchinacouncil.org.nz/statistics/#:~:text=Foreign%20Investment%20in%20New%20Zealand,\(year%20to%20March%202023\)](https://nzchinacouncil.org.nz/statistics/#:~:text=Foreign%20Investment%20in%20New%20Zealand,(year%20to%20March%202023)) (accessed: 26.07.2024).

Таблица 1. Крупнейшие инвестиции Китая в инфраструктуру Австралии, австралийских долл.

Год	Проект	Компания	Стоимость
2013	Оператор энергетических систем AusNet (19 % акций)	State Grid Corporation of China	810 млн
2013	Оператор энергетических систем SPI (Australia) Assets (Jemena)	State Grid Corporation of China	2,9 млрд
2014	Аренда порта Ньюкасла на 99 лет (50 % акций)	China Merchants Port Holdings	875 млн
2014	John Holland — компания, предоставляющая услуги в сфере инфраструктуры, строительства, ж/д перевозок	China Communications Construction Company	1,1 млрд
2015	Аренда порта Дарвин на 99 лет	Landbridge Group	506 млн
2016	Оператор железных дорог и портов Asciano Limited (16 % акций)	Консорциум, включающий китайскую компанию China Investment Corporation	2,4 млрд
2016	Аренда порта Мельбурн на 50 лет (20 % акций)	Консорциум, включающий китайскую компанию China Investment Corporation	1,9 млрд
2017	Trility Group — компания, предоставляющая коммунальные услуги водоснабжения и водоотведения	Beijing Enterprises Water Group	250 млн
2017	Газопровод Darling Downs	State Grid Corporation of China	235 млн
2018	Ж/д компания RCR O'Donnell Griffin Rail	John Holland / China Communications Construction Company	100 млн

Источник: Ferguson D., Dent H.Z., Li W., Hendrischke H., Qian S. et al. Demystifying Chinese Investment in Australia. Sydney : KPMG Australia ; the University of Sydney, China Studies Centre, 2024. P. 16.

В период с 2013 по 2018 г. китайские компании значительно увеличили свои инвестиции в инфраструктуру Австралии, а общий объем вложений составил более 11 млрд австралийских долларов. Помимо прямых приобретений китайские компании также обеспечили долгосрочную аренду крупных австралийских портов, включая Ньюкасл, Дарвин и Мельбурн. Однако в 2017–2018 гг. объемы китайских инвестиций в Австралию стали снижаться вслед за разработкой нового инвестиционного законодательства. Данные табл. 1 демонстрируют, что с 2017 г. проекты китайских компаний стали более мелкими, не превышающими 250 млн австралийских долл. Это связано с тем, что в 2018 г. в Австралии был принят закон о безопасности критической инфраструктуры, предусматривающий проверку и одобрение Совета по обзору иностранных инвестиций проектов зарубежных компаний<sup>15</sup>. Поэтому характер китайских ПИИ в Австралию изменился, предпочтения стали отдаваться более мелким проектам в областях, не связанных с инфраструктурой. В 2019 г. из-за пандемии коронавируса произошло дальнейшее сокращение объемов инвестиций, а в 2020–2021 гг. объемы китайских ПИИ достигли минимума из-за резкого охлаждения китайско-австралийских политических отношений. Положительная динамика в этой сфере наблюдается лишь в 2022 г., когда стороны начали постепенно восстанавливать сотрудничество (см. рис.). Следует отметить, что в 2019–2022 гг. Китай не делал инвестиций в инфраструктурный сектор Австралии.

### Сотрудничество Китая и Новой Зеландии в рамках ОПОП

В отличие от Австралии Новая Зеландия меньше всего ориентировалась на США по вопросам участия в ОПОП, поэтому,

в то время как Канберра отказалась от участия в китайском проекте, Новая Зеландия в марте 2017 г. подписала с КНР меморандум по укреплению сотрудничества в рамках ОПОП, который охватывает такие сферы, как торговое и политическое сотрудничество, культурные обмены и многостороннее сотрудничество<sup>16</sup>. В Новой Зеландии не велось широких дискуссий по поводу необходимости присоединения к инициативе «Один пояс, один путь», в основном ожидания были положительные, однако, как и в остальных западных странах, правительство выдвинуло ряд требований к китайским потенциальным проектам с новозеландским участием, которые должны соответствовать международным стандартам устойчивого развития, местного участия, трудового подряда и защиты окружающей среды<sup>17</sup>.

В 2018 г. Китайско-новозеландский комитет опубликовал доклад, в котором было выделено пять приоритетных областей сотрудничества в рамках ОПОП:

- 1) координация политики путем межправительственного сотрудничества, поиск общих интересов и укрепление взаимного политического доверия;
- 2) строительство зеленой инфраструктуры вдоль маршрутов инициативы;
- 3) упрощение процедур инвестирования и торговли для создания здоровой деловой среды;
- 4) укрепление академических и культурных обменов;
- 5) финансовая интеграция, в том числе расчеты в местной валюте<sup>18</sup>.

Помимо двустороннего сотрудничества Новая Зеландия должна была стать партнером в многосторонних проектах Китая

<sup>15</sup> Security of Critical Infrastructure Act 2018 // Federal Register of Legislation. URL: <https://www.legislation.gov.au/C2018A00029/latest/downloads> (accessed: 30.07.2024).

<sup>16</sup> Memorandum of Arrangement on Strengthening Cooperation on the Belt and Road Initiative Between the Government of the People's Republic of China and the Government of New Zealand // Belt and Road Portal. March 31, 2017. URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/10479.html> (accessed: 30.07.2024).

<sup>17</sup> Young J., Lin J. The Belt and Road Initiative: A New Zealand Appraisal. Wellington : New Zealand Contemporary China Research Centre, 2018. P. 5. URL: [https://www.researchgate.net/publication/327035030\\_The\\_Belt\\_and\\_Road\\_Initiative\\_A\\_New\\_Zealand\\_Appraisal](https://www.researchgate.net/publication/327035030_The_Belt_and_Road_Initiative_A_New_Zealand_Appraisal) (accessed: 12.12.2024).

<sup>18</sup> Belt and Road Initiative : A Strategic Pathway. Auckland : New Zealand China Council, 2018. P. 4.

вдоль ОПОП, а также хабом, упрощающим перемещение людей и товаров из Китая в Латинскую Америку и обратно. Для Пекина особый интерес представляло совместное сотрудничество в островных государствах Тихого океана, так как участие Новой Зеландии могло значительно уменьшить обеспокоенность стран региона относительно эффективности проектов и повысить доверие к китайской инициативе, а также диверсифицировать каналы финансирования и снизить долговые риски (Yue, 2021, p. 147). Так, в 2021 г. Китай и Новая Зеландия успешно завершили проект модернизации сети водоснабжения *Te Mato Vai* на О-вах Кука<sup>19</sup>, что стало примером успешного трехстороннего сотрудничества в регионе с участием китайской стороны.

Для Новой Зеландии основные потенциальные выгоды от участия в ОПОП сосредоточены в развитии инфраструктуры в стране, поскольку на сегодняшний день общая стоимость необходимых инфраструктурных проектов превысила 120 млрд долл. США<sup>20</sup>. Однако, несмотря на эти выгоды, подход Новой Зеландии к ОПОП характеризуется неопределенностью.

По мере расширения экономических отношений в последние годы Китай стал одним из крупнейших инвесторов в Новую Зеландию. Китайские ПИИ стали быстро расти после подписания в 2008 г. Соглашения о свободной торговле (ССТ), которое стало всеобъемлющим двусторонним ССТ Китая с развитой экономикой. В рамках договора Новая Зеландия к 1 января 2016 г. обязалась снизить пошлины на все товары, импортируемые из Китая, до нуля. В ноябре 2016 г. начались переговоры по обновлению ССТ, и после шести раундов в апреле 2022 г. вступил в силу обновленный договор,

включающий инвестиционную либерализацию и упрощение таможенных процедур (Zhang, 2024, p. 63).

Благодаря тому, что новозеландско-китайские отношения намного стабильнее, чем австралийско-китайские, инвестиционное сотрудничество развивается также более последовательно. На рис. продемонстрировано, что начиная с 2007 г. китайские ПИИ в Новую Зеландию плавно растут без резких перепадов, как это происходит с австралийско-китайским инвестиционным сотрудничеством. В 2018 г. объемы ПИИ из Китая в Австралию стали уступать количеству инвестиций в Новую Зеландию и на 2023 г. составляли 613 млн и 5,6 млрд долл. США, соответственно (см. рис.).

Китайские инвестиции в Новую Зеландию в основном сосредоточены в таких сферах, как сельское хозяйство, разработка ресурсов, страхование, строительство и туризм (Cheng & Li, 2023, p. 44). Самыми крупными китайскими компаниями на сельскохозяйственном рынке Новой Зеландии являются *Yashili New Zealand Dairy*, производящая детское питание, *Yantai China Pet Food* (корм для домашних животных), а также молочные компании *Blue River Dairy*, *Maui Food Group* и *Shanghai Pengxin*, обладающие обширными сельскохозяйственными землями в Новой Зеландии. В сфере гостиничного бизнеса, культурной и туристической индустрии крупнейшими являются *China Travel Service* и *Fu Wah International Group*<sup>21</sup>.

После подписания меморандума об усилении сотрудничества в рамках инициативы ОПОП в 2017 г. инвестиционный поток из Китая в Новую Зеландию увеличился (табл. 2).

<sup>19</sup> Major Water Infrastructure Project ‘Completed’ // Ministry of Infrastructure Cook Islands. May 27, 2021. URL: <https://ici.gov.ck/news/major-water-infrastructure-project-completed/> (accessed: 30.07.2024).

<sup>20</sup> Bishop H. Ch. National Infrastructure Pipeline Worth over \$120 Billion // New Zealand Government. June 19, 2024. URL: <https://www.beehive.govt.nz/release/national-infrastructure-pipeline-worth-over-120-billion#:~:text=%24121.2%20billion%20total%20project%20value,of%20all%20rates%20revenue%20collected> (accessed: 30.07.2024).

<sup>21</sup> Invest in New Zealand Handbook. Auckland : China Chamber of Commerce in New Zealand, 2024. P. 22, 47.

Таблица 2. Существующие и потенциальные инфраструктурные проекты Новой Зеландии с участием китайских компаний, новозеландских долл.

Проект	Год	Компания	Стоимость	Стадия
Модернизация сети водоснабжения на О-вах Кука	2014	<i>China Civil Engineering Construction Corporation, правительство Новой Зеландии</i>	89 млн	Завершен в 2021 г.
Отель <i>Park Hyatt Hotel</i>	2016	<i>Fu Wah International Group</i>	300 млн	Завершен в 2020 г.
57-этажное здание жилого комплекса <i>Pacifica</i>	2017	<i>Hengyi Pacific</i>	300 млн	Завершен в 2020 г.
Жилой комплекс <i>Pacific Gardens</i> (1100 домов)	2017	<i>Changda International Development</i>	700 млн	В процессе
Модернизация шоссе Фангареи — Нортпорт и ж/д Нортпорт — Марсден Пойнт	2017	<i>China Rail</i>	500 млн	Осуществляется без участия китайской стороны
52-этажный небоскреб <i>NDG Auckland Centre</i>	2017	<i>New Development Group</i>	350 млн	В процессе
Платная дорога O Mahurangi — Penlink	2018	<i>China Tiesiju Civil Engineering</i>	400 млн	Осуществляется без участия китайской стороны
Жилой комплекс <i>Seascape Apartments</i> (187 метров на 221 квартир)	2018	<i>Shundi Customs, China Construction New Zealand</i>	300 млн	В процессе
Региональная скоростная железнодорожная дорога	2020	—	14 млрд	На этапе обсуждения. Планируется осуществить без китайского участия
Второй мост/тоннель через гавань Окленда	2023	—	35–45 млрд	На этапе обсуждения. Планируется осуществить без китайского участия
Завод по производству лактоферрина	2023	<i>Yili Group</i>	43,2 млн	В процессе
Безрельсовые трамваи	2024	<i>China Rail</i>	неизвестно	Проект отменен

Источник: составлено Е.Ю. Катковой на основе: Major Water Infrastructure Project 'Completed' // Ministry of Infrastructure Cook Islands. May 27, 2021. URL: <https://ici.gov.ck/news/major-water-infrastructure-project-completed/> (accessed: 30.07.2024); The O Mahurangi — Penlink Project // Consult ANZ. April 23, 2024. URL: <https://www.consultanz.com.au/project-spotlight-new-zealand-o-mahurangi-penlink/> (accessed: 30.07.2024); Yili jituan xinxilan huojidika xiangmu kaigong [Yili Group начинает строительство новозеландского проекта в Хокитике] // Zhongguo yidai yilu wang [Портал «Пояс и путь»]. May 26, 2023. (На китайском языке). URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0KF85K2R.html> (accessed: 21.10.2024); Zhongguo nv fuhao jiang zai aokelan jian gongyu, jiazhi 4 yi niu bi! [Богатая китаянка построит в Окленде квартиру стоимостью 400 миллионов новозеландских долларов!] // Xinxilan xianqu zhongwen wang [Новозеландский вестник на китайском языке]. August 27, 2018. (На китайском языке). URL: <https://www.chineseherald.co.nz/news/property/fu-wah-reveals-400m-435-unit-wynyard-apartment-retail-plans/> (accessed: 30.07.2024); Bell M. Pacifica Penthouse Split Opens Luxury Space Up to More Buyers // Stuff. February 11, 2022. URL: <https://www.stuff.co.nz/lifestyle/homed/real-estate/127751077/pacifica-penthouse-split-opens-luxury-space-up-to-more-buyers> (accessed: 30.07.2024); Harrowell Ch. First Stage of \$700m Pacific Gardens Development Ready Next Year // Stuff. August 4, 2017. URL: <https://www.stuff.co.nz/business/95334317/first-stage-of-700m-pacific-gardens-development-ready-next-year> (accessed: 30.07.2024); Laird L. Northland Rail Link Talk Turns into Chinese Whispers // NZ Herald. March 28, 2017. URL: <https://www.nzherald.co.nz/northern-advocate/news/northland-rail-link-talk-turns-into-chinese-whispers-QITZMSASDWE36TIEHY2GBA7WAY/> (accessed: 30.07.2024); Nichols L. Billionaire Planning New Zealand's Tallest Building Blames City Rail Link and Covid for Delays // NZ Herald. February 23, 2022. URL: <https://www.nzherald.co.nz/nz/billionaire-planning-new-zealands-tallest-building-blames-city-rail-link-and-covid-for-delays/ZRPBD4QMFMOUS7PYJ2T2LNRMVU/> (accessed: 30.07.2024); Construction Starts on New Zealand's Highest Residential Building // Building Today. February 28, 2018. URL: <https://buildingtoday.co.nz/2018/02/28/construction-starts-on-new-zealands-highest-residential-building/> (accessed: 30.07.2024); China's Belt May Support NZ Projects // NZ Herald. December 7, 2018. URL: <https://www.nzherald.co.nz/property/chinas-belt-may-support-nz-projects/ILX2O44PTHRGQO63EUTC6ZLMI/> (accessed: 30.07.2024); Smith S. Auckland Trackless Tram Trial Off Due to 'Unsolicited' Demands from Manufacturer // Stuff. February 13, 2025. URL: <https://www.stuff.co.nz/nz-news/360579987/auckland-trackless-tram-trial-due-unsolicited-demands-manufacturer> (accessed: 08.06.2025).

С 2016 по 2020 г. китайские компании осуществили ряд крупных инвестиционных проектов в области строительства элитной недвижимости и туристической инфраструктуры, большая часть которых сосредоточена в Окленде. Так, китайской компанией *Fu Wah International Group* был построен пятизвездочный отель *Park Hyatt*, и планировалось возведение в Окленде жилого комплекса на 435 квартир стоимостью до 400 млн новозеландских долл., а также отеля в Квинстауне. Кроме того, компания планировала направить инвестиции в реализацию новозеландской версии «Восточного экспресса» — роскошного туристического поезда<sup>22</sup>, однако на момент написания этой статьи информация о запуске данных проектов отсутствовала. Среди успешных примеров сотрудничества Новой Зеландии с китайскими предприятиями можно также выделить строительство небоскребов *Pacifica*, *NDG Auckland Centre*, *Seascape Apartments* и жилого комплекса *Pacific Gardens* на 1100 домов.

Что касается инвестиций в дорожную инфраструктуру, то было предпринято несколько попыток привлечь китайскую сторону в строительство дорог и модернизацию ж/д путей, но ни одна из них пока не увенчалась успехом. В 2017 г. китайская государственная компания *China Rail* подписала соглашение с Советом региона Нортленд об определении потенциальных проектов для стратегического сотрудничества и взаимодействия. После этого в СМИ появилась информация о том, что

компания профинансирует реконструкцию 22-километровой четырехполосной государственной автомагистрали Фангареи — Нортпорт и отрезка железной дороги Нортпорт — Марсден Пойнт стоимостью 500 млн новозеландских долл.<sup>23</sup> Эта новость вызвала большие дебаты, касающиеся целесообразности привлечения китайской стороны к строительству критической инфраструктуры вокруг порта, и на момент написания данной статьи в рамках этого соглашения не было реализовано или предложено каких-либо конкретных проектов. В итоге модернизацию шоссе и ж/д путей осуществляют новозеландские компании за счет госфинансирования<sup>24</sup>.

Еще одним потенциальным проектом было инвестирование китайского предприятия в платную дорогу, которая должна связать полуостров Уангапарао с Оклендом. В 2018 г. стало известно, что торговая палата Окленда поддержала заявку компании *China Tiesiju Civil Engineering* на строительство платной дороги *Penlink* стоимостью 400 млн новозеландских долл.<sup>25</sup> Однако в итоге Транспортное агентство Новой Зеландии отдало проект четырем новозеландским компаниям, его общая стоимость составила 830 млн долл. США. Строительство планируется завершить в 2026 г.<sup>26</sup>

Помимо этих инициатив китайских инвесторов планировалось привлечь и к другим крупным проектам, среди которых, например, региональная скоростная железнодорожная

<sup>22</sup> *Xinxilan jiang jian “dongfang kuaiche” guanchuan nanbei dao* [Новая Зеландия построит «Восточный экспресс», курсирующий через Северные и Южные острова] // Sohu. December 5, 2017. (На китайском языке). URL: [https://www.sohu.com/a/208585722\\_99939278](https://www.sohu.com/a/208585722_99939278) (accessed: 30.07.2024).

<sup>23</sup> Laird L. Northland Rail Link Talk Turns into Chinese Whispers // NZ Herald. March 28, 2017. URL: <https://www.nzherald.co.nz/northern-advocate/news/northland-rail-link-talk-turns-into-chinese-whispers/QITZMSASDWE36TIEHY2GBA7WAY/> (accessed: 30.07.2024).

<sup>24</sup> Botting S. Government to Spend \$550M on Northland Railway, Including Spur to Northport // NZ Herald. April 6, 2022. URL: <https://www.nzherald.co.nz/northern-advocate/news/government-to-spend-550m-on-northland-railway-including-spur-to-northport/3LN6R5NFU2ALIMQN235PLQIUVI/> (accessed: 30.07.2024).

<sup>25</sup> Chatterton M. We've Got a History of Leaving Things Just Too Damn Long // Radio New Zealand. October 8, 2018. URL: <https://www.rnz.co.nz/news/national/368206/we-ve-got-a-history-of-leaving-things-just-too-damn-long> (accessed: 30.07.2024).

<sup>26</sup> The O Mahurangi — Penlink Project // Consult ANZ. April 23, 2024. URL: <https://www.consultanz.com.au/project-spotlight-new-zealand-o-mahurangi-penlink/> (accessed: 30.07.2024).

дорога, которая свяжет Гамильтон и Окленд (стоимость реализации — более 14 млрд новозеландских долл.), строительство второго моста или туннеля через гавань Окленда, а также менее масштабные планы строительства нового спортивно-развлекательного стадиона на набережной в Окленде и конференц-центра в Квинстауне<sup>27</sup>. Однако по первым двум инициативам правительство в итоге отказалось от привлечения иностранного капитала, а по проектам стадиона и конференц-центра пока нет никаких конкретных предложений. В 2024 г. в СМИ появилась информация о том, что в мае компания *China Rail* представила Комитету по транспорту и инфраструктуре городского совета Окленда идею строительства безрельсовых трамваев. Пробный запуск был запланирован на конец 2024 г.<sup>28</sup>, однако проект был отменен в начале 2025 г. после того, как Управление транспорта Окленда не согласовало смету на частичное финансирование испытаний и покупку выставочного образца<sup>29</sup>.

Таким образом, несмотря на то что Китай и Новая Зеландия подписали соглашение о совместном развитии инициативы «Один пояс, один путь», за 7 лет достигнуты довольно скромные результаты. В отчете новозеландского аналитического центра *New Zealand Initiative* за 2024 г. отмечается ряд причин, по которым на данный момент все еще нет конкретного плана работы в рамках ИИП. Во-первых, это опасения по поводу прозрачности мероприятий в рамках ОПОП, а во-вторых, переориентация китайской

инициативы с крупных инфраструктурных проектов на «маленькие», которые бы создавали «красивую картинку»<sup>30</sup>. Если рассмотреть все инициативы, в которых изначально планировала принять участие китайская сторона, то их итоговая стоимость намного превышала сумму, которую были готовы вложить китайские компании.

Кроме того, в 2021 г. Новая Зеландия изменила свою инвестиционную политику, ужесточив требования к иностранным инвесторам. Были введены следующие правила: «тест на соответствие национальным интересам» при покупке 25% и более акций иностранными госпредприятиями, дополнительная проверка при приобретении «чувствительных» земель, подтверждающая, что приобретение принесет долгосрочную выгоду Новой Зеландии, и дополнительная комплексная проверка в случаях приобретения 25% и более новозеландских активов или инвестиции на сумму свыше 100 млн новозеландских долл.<sup>31</sup> Кроме того, у Веллингтона имеются опасения по поводу инвестиций китайских госпредприятий, которые в основном и осуществляют крупные инфраструктурные проекты.

В этой связи сотрудничество в рамках ОПОП у Китая и Новой Зеландии пока продвигается крайне медленно. На сайте инициативы обозначен только один проект — строительство завода по производству лактоферрина в Хокитике китайской компанией *Yili Group* в 2023 г., которая инвестировала в проект 700 млн сингапурских долл. (примерно 532 млн долл. США)<sup>32</sup>.

<sup>27</sup> China's Belt May Support NZ Projects // NZ Herald. December 7, 2018. URL: <https://www.nzherald.co.nz/property/chinas-belt-may-support-nz-projects/ILX2O44PTHRBGQO63EUTC6ZLMI/> (accessed: 30.07.2024).

<sup>28</sup> Smith S. Trackless Trams Trial Coming to Auckland // Stuff. July 9, 2024. URL: <https://www.stuff.co.nz/nz-news/350337409/trackless-trams-trial-coming-auckland> (accessed: 30.07.2024).

<sup>29</sup> Smith S. Auckland Trackless Tram Trial off Due to 'Unsolicited' Demands from Manufacturer // Stuff. February 13, 2025. URL: <https://www.stuff.co.nz/nz-news/360579987/auckland-trackless-tram-trial-due-unsolicited-demands-manufacturer> (accessed: 08.06.2025).

<sup>30</sup> Clark N., Hartwich O. Belt and Road Initiative : Implications for New Zealand. Wellington : The New Zealand Initiative, 2024. P. 3.

<sup>31</sup> Foreign Investment Policy and National Interest Guidance // Te Tai Ōhanga. The Treasury. 2021. URL: <https://www.treasury.govt.nz/sites/default/files/2021-06/for-invest-pol-nat-interest-guidance-jun21.pdf> (accessed: 21.10.2024).

<sup>32</sup> Yili jituan xinxilan huojidika xiangmu kaigong [Yili Group начинает строительство новозеландского проекта в Хокитике] // Zhongguo yidai yilu wang [Портал «Пояс и путь】. May 26, 2023. (На китайском языке). URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0KF85K2R.html> (accessed: 21.10.2024).

## Заключение

Таким образом, подводя итоги анализа сотрудничества Австралии и Новой Зеландии с Китаем в рамках инициативы «Один пояс, один путь», можно прийти к следующим выводам.

Несмотря на то, что австралийско-китайские отношения на протяжении 2010-х гг. постепенно ухудшались, а либеральная администрация Австралии отказалась от участия в ОПОП, тем не менее на протяжении этого времени Китай сделал ряд крупных инвестиционных вложений в австралийскую инфраструктуру, включая порты Ньюкасл, Дарвин и Мельбурн. Только после серьезного кризиса в двусторонних отношениях, вызванного давлением США на Канберру, китайские инвесторы отказались от серьезных вложений в экономику Австралии.

В отличие от Австралии отношения Новой Зеландии и Китая были более стабильными. После подписания меморандума об активизации сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс, один путь» в 2017 г. инвестиционный поток из Китая в Новую Зеландию увеличился. В 2018 г. страна обогнала Австралию по количеству китайских инвестиций, и за последние годы китайские инвесторы сделали ряд вложений в инфраструктурные проекты в Новой Зеландии, в основном касающиеся туристической, жилищной и сельскохозяйственной

сфер, однако ни один проект в сфере критической инфраструктуры с привлечением китайской стороны одобрен не был. Несмотря на то, что Новая Зеландия старается нивелировать негативное влияние от китайско-американского соперничества, а также нуждается в иностранных инвестициях в критическую инфраструктуру, тем не менее очевидно, что обеспокоенность по поводу китайских инвестиций, затрагивающая в равной мере все страны англо-сфера, не может не сказываться на развитии китайско-новозеландского инвестиционного сотрудничества.

В этой связи следует отметить все возрастающее влияние американского фактора на отношения Австралии и Новой Зеландии с КНР. Зависимость этих стран от китайского рынка, усиливавшаяся в течение последних двух десятилетий, ослабила позиции США как нынешнего мирового гегемона, грозя подорвать существующий международный порядок. В ответ на это Вашингтон в последние годы усилил давление на своих партнеров и активизировал усилия по консолидации своих союзников, стремясь сохранить статус-кво и собственное лидерство в мире. В связи с этим можно сделать вывод, что в ближайшем будущем Австралия и Новая Зеландия при всех попытках сохранить баланс в отношениях с КНР и США будут вынуждены дистанцироваться от Китая.

Поступила в редакцию / Received: 11.12.2024

Доработана после рецензирования / Revised: 07.03.2025

Принята к публикации / Accepted: 18.09.2025

## Список литературы

- Саймонс Г., Гласер (Кукарцева) М.А. Политика балансирования Новой Зеландии между Китаем и США в Индо-Тихоокеанском регионе: нарративы ежегодных отчетов Министерства иностранных дел // Вестник Российской университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2024. Т. 24, № 4. С. 545–562. <https://doi.org/10.22363/2313-0660-2024-24-4-545-562>; EDN: LUOURN
- Askari M. U., Tahir M. Sino-US Rivalry in the South China Sea: A Hegemonic Stability Theory Perspective // Journal of Politics and International Studies. 2020. Vol. 6, no. 2. P. 115–127.

- Baker M. New Zealand's Strategic Challenge: Responding to China's New Interventionist Foreign Policies // Journal of Indo-Pacific Affairs. 2020. Vol. 3, no. 1. P. 11–39. URL: [https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/JIPA/journals/Volume-03\\_Issue-1/Baker.pdf](https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/JIPA/journals/Volume-03_Issue-1/Baker.pdf) (accessed: 12.12.2024).
- Cheng T., Li A. Xinxilan huaqiao huaren zai zhong xin “yidai yilu” hezuo zhong de zuoyong tanxi [Анализ роли зарубежных китайцев в Новой Зеландии в китайско-новозеландском сотрудничестве в рамках «Пояса и пути»] // Huaqiao huaren zhengzhi:jingji [Политика и экономика китайской диаспоры]. 2023. No. 3. P. 42–49. (На китайском языке).
- Clough G. The Australia's Foreign Relations Act and Australia's Relationship with International Law // Federal Law Review. 2023. Vol. 51, no. 2. P. 257–281. <https://doi.org/10.1177/0067205X231166158>; EDN: VYBOFI
- Danner L.K., Martín F.E. China's Hegemonic Intentions and Trajectory: Will It Opt for Benevolent, Coercive, or Dutch-Style Hegemony? // Asia & the Pacific Policy Studies. 2019. Vol. 6, iss. 2. P. 186–207. <https://doi.org/10.1002/app5.273>
- Gilpin R. Global Political Economy: Understanding the International Economic Order. Princeton : Princeton University Press, 2001. <https://doi.org/10.1515/9781400831272>
- He B., Stokes G., Hundt D. The Politics of Australian Responses to the Belt and Road Initiative // East Asian Policy. 2024. Vol. 16, iss. 1. P. 95–106. <https://doi.org/10.1142/S1793930524000072>; EDN: WKPTMM
- Ju Zh. Te'enbu'er zhengfu shiqi aodaliya dui “yidai yilu” changyi de renzhi: taidu, kunjing yu duice [Восприятие инициативы «Один пояс, один путь» в Австралии при администрации Тернбулла: Отношение, дилеммы и контрмеры] // Huaqiao huaren yanjiu [Исследования китайской диаспоры]. 2020. No. 1. P. 156–169. (На китайском языке).
- Keohane R.O. After Hegemony : Cooperation and Discord in the World Political Economy. Princeton : Princeton University Press, 1984. <https://doi.org/10.1515/9781400820269>
- Kindleberger C.P. The World in Depression, 1929–1939. Berkeley and Los Angeles : University of California Press, 1973.
- Ning T. Aodaliya dui “yidai yilu” juece de zhengdang zhengzhi luoji [Партийно-политическая логика принятия решений в Австралии по инициативе «Пояс и путь»] // Yinduyang jingji ti yanjiu [Экономические исследования Индийского океана]. 2023a. No. 6. P. 42–61. (На китайском языке). <https://doi.org/10.16717/j.cnki.53-1227/f.2023.06.003>
- Ning T. Xinxilan guojia anquan zhanlüe: yanjin, tiaozheng yu Shijian [Стратегия национальной безопасности Новой Зеландии: Эволюция, корректировка и практика] // Guojia anquan yanjiu [Исследования национальной безопасности]. 2023b. No. 6. P. 66–84. (На китайском языке).
- Pan R., Ni Y. Longitudinal Change in the Attitude of Australian Government towards the Belt and Road Initiative: Stages, Causes and Countermeasures // Heliyon. 2024. Vol. 10, iss. 3. P. 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e24882>; EDN: UCCGYG
- Smith N.S., Holster B. New Zealand's 'Maori Foreign Policy' and China: A Case of Instrumental Relationality? // International Affairs. 2023. Vol. 99, iss. 4. P. 1575–1593. <https://doi.org/10.1093/ia/iiad123>; EDN: TTEBAQ
- Steff R. 'Our Region is Now a Strategic Theatre': New Zealand's Balancing Response to China // The Pacific Review. 2024. Vol. 37, iss. 6. P. 1120–1151. <https://doi.org/10.1080/09512748.2024.2314764>
- Wallis J., Xie G., Waqavakatoga W., Habru P., Koro M. Ordering the Islands? Pacific Responses to China's Strategic Narratives // The Chinese Journal of International Politics. 2023. Vol. 16, no. 4. P. 457–481. <https://doi.org/10.1093/cjip/poad015>; EDN: OFWZYO
- Yi S. Zhong mei zhanlüe jingzheng beijing xia aodaliya duiwai zhanlüe bianhua de duochong guojia shenfen ren zhi yinsu [Множественные факторы национальной идентичности, лежащие в основе изменений во внешней стратегии Австралии в контексте стратегической конкуренции между Китаем и США] // Yinduyang jingji ti yanjiu [Экономические исследования Индийского океана]. 2024. No. 5. P. 56–83. (На китайском языке).
- Yu H. Understanding China's Belt and Road Initiative. Singapore : Springer, 2024. <https://doi.org/10.1007/978-981-99-9633-9>
- Yue Sh. Ao xin liang guo dui “yidai yilu” changyi de renzhi bijiao yu jizhi hua jianshe [Сравнительный анализ подходов Австралии и Новой Зеландии к инициативе «Один пояс, один путь» и ее институционального построения] // Liaoning daxue xuebao (zhexue shehui kexue ban) [Журнал Ляонинского университета (издание по философии и социальным наукам)]. 2021. Vol. 49, no. 4. P. 142–154. (На китайском языке). <https://doi.org/10.16197/j.cnki.lnupse.2021.04.015>

Zhang T. Zhongguo — xinxilan jingmao hezuo xin jinzhan: Shenru fenxi yu qianzhan yanjiu [Новый прогресс в торгово-экономическом сотрудничестве Китая и Новой Зеландии: Углубленный анализ и перспективные направления дальнейших исследований] // Guoji shangmao [Международная торговля]. 2024. Vol. 33, no. 13. P. 62–65. (На китайском языке). <https://doi.org/10.19699/j.cnki.issn2096-0298.2024.13.062>

Zhang Y. Shi lun “Yidai yilu” changyi zai nan taipingyang daoguo de shishi lujing [Пути реализации инициативы «Один пояс, один путь» в островных странах южной части Тихого океана] // Taipingyang xuebao [Тихоокеанские исследования]. 2019. Vol. 27, no. 1. P. 93–104. (На китайском языке). <https://doi.org/10.14015/j.cnki.1004-8049.2019.01.009>

**Сведения об авторе:**

Каткова Евгения Юрьевна — кандидат исторических наук, доцент кафедры востоковедения и африканистики, Российский университет дружбы народов; Российская Федерация, 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 10, к. 2; eLibrary SPIN-код: 6742-4740; ORCID: 0000-0002-2855-3163; e-mail: katkova\_eyu@pfur.ru