

УДК 339.9

DOI: 10.21209/2227-9245-2020-26-5-65-74

**ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ  
И АВТОНОМНОГО РАЙОНА ВНУТРЕННЯЯ МОНГОЛИЯ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ  
«ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»**

**PROSPECTS OF CROSS-BORDER COOPERATION BETWEEN THE TRANSBAIKAL REGION  
AND THE INNER MONGOLIA AUTONOMOUS REGION IN THE CONTEXT OF THE «ONE BELT,  
ONE ROAD» INITIATIVE**

**К. И. Галынис**, Хулунбуирский университет, район Хайлар, г. Хулунбуир  
rapid-leopard@yandex.ru

**K. Galynis**, Hulunbuir University, Hailar district, Hulunbuir



Рассмотрены вопросы развития сотрудничества Автономного района Внутренняя Монголия (АРВМ) и Забайкальского края в контексте экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» как составляющей инициативы «Один пояс, один путь». При оценке экспортно-импортных операций сделан вывод, что данная сфера играет более значимую роль в Забайкальском крае, чем в АРВМ. При этом с течением времени в крае наблюдается достижение положительного сальдо торгового баланса, однако структура экспорта включает в себя главным образом ресурсы, товары с низкой добавленной стоимостью. В несколько лучшей ситуации структура экспорта у АРВМ. Имея два крупных железнодорожных пункта пропуска, китайский приграничный регион находится в более выгодной позиции относительно Забайкальского края.

Отмечено, что в перспективе европейско-китайский транзит через пункт пропуска «Забайкальск – Маньчжурия» будет снижаться, однако роль данного перехода в рамках двусторонних отношений может возрасти. Для этого в свою очередь важным является увеличение объема экспортно-импортных операций. Отчасти на это нацелены проекты развития российской приграничной инфраструктуры.

Важным представляется также увеличение в экспорте Забайкальского края доли товаров с высокой добавленной стоимостью. Существенную роль в достижении данной цели может сыграть инвестиционная активность, которая стимулируется приграничным российским регионом специальными преференциальными режимами (зоны территориального развития, территория опережающего развития «Забайкалье», территория опережающего социально-экономического развития в г. Краснокаменск). При этом автором отмечаются перспективные проекты по производству товаров с большей добавленной стоимостью, часть из которых может быть экспортирована

**Ключевые слова:** Один пояс, один путь; Забайкальский край; Автономный район Внутренняя Монголия; экономический коридор; экспорт; импорт; инвестиции; ТОР; ТОСЭР; сотрудничество

The development of cooperation between the Inner Mongolia Autonomous region (IMAR) and the Transbaikal region has been discussed in the context of the development of the “China – Mongolia – Russia” economic corridor in the article as part of the “One belt, one road” initiative. It is concluded that export-import operations have a more significant role in the Transbaikal region than in the IMAR. At the same time, Transbaikal region has achieved a positive trade balance, but the export structure includes mainly resources and goods with low value. The export structure of the IMAR is a slightly better situation. With two major railway checkpoints the Chinese border region has a better position relative to the Transbaikal region.

The author notes that the European-Chinese transit through the “Zabaikalsk – Manchuria” checkpoint will decrease, but the role of this one in the framework of bilateral relations may increase in the future. For this pur-

pose, it is important to increase the volume of export and import operations. This is partly the goal of projects to develop Russian border infrastructure.

It is also important to increase the share of high value added goods in the export of the Transbaikal region. Investment activity may play an important role in this trend, which is stimulated by special preferential regimes in the Transbaikal region (zones of territorial development, territory of advanced development "Transbaikalia", territory of advanced socio-economic development in the Krasnokamensk city). At the same time, the author notes promising projects for the production of goods with higher added value, some of which can be exported

**Key words:** *One belt, one road; Transbaikal Region; Inner Mongolia Autonomous region; economic corridor; export; import; investment; TAD; TASED; cooperation*

**В**ведение. Инициатива «Один пояс, один путь» (ОПОП), выдвинутая в 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпином, с течением времени стала вовлекать в орбиту своего влияния достаточно много стран, в том числе и Российскую Федерацию. В частности, в 2015 г. в ходе двустороннего соглашения между главами государств принято решение о сопряжении Экономического пояса Шелкового пути (как составляющей ОПОП) и Евразийского экономического союза.

Сам по себе проект является многогранным и преследует целый ряд целей, отраженных прежде всего в документе, совместно подготовленном тремя исполнительными органами Китая [8]. В нем отмечается необходимость достижения слияния рынков, свободного движения факторов производства, высокоэффективного распределения ресурсов, укрепления взаимосвязанности между материками. Более детально цели инициативы анализируются рядом российских исследователей [5], выделяющих в качестве таковых достижение глобального лидерства в экономике и международных отношениях и усиление многополярности мировой экономики; развитие политики открытости и укрепления отношений с региональными партнерами; стимулирование экономического роста в условиях смены модели развития страны и внутреннее региональное выравнивание; решение проблемы избыточных производственных мощностей и перепроизводства; развитие потенциала внешнеэкономических связей страны за счет модернизации и создания объектов транспортной инфраструктуры; выход на новые рынки; формирование предпосылок для экономической интеграции в Евразии; содействие региональной валютно-финансовой интеграции и повышение роли юаня в международных финансовых операциях; развитие гуманитарного сотруд-

ничества; снижение напряженности в отношениях между партнерами в Евразии.

Достижение названных целей инициативы предполагается благодаря развитию шести континентальных экономических коридоров, в двух из которых территориально задействована Российская Федерация, а также морской составляющей (морской Шелковый путь), на которую приходится большая часть грузопотока (в частности по линии «Китай – Евросоюз»). Первый коридор проходит из Китая на территорию Казахстана и далее – через Россию в европейские страны. Второй предполагает трехстороннее партнерство Китая, Монголии и России (в том числе для развития транзитного грузопотока китайской продукции на европейский рынок).

Программа трехстороннего сопряжения в рамках экономического коридора «Китай – Монголия – Россия» прописывает ряд мероприятий, целей, направлений взаимодействия, которые могут оказать разное влияние на приграничные субъекты [9]. В связи с этим, а также в условиях экономической диспропорции регионов Российской Федерации, актуальной становится оценка перспективного влияния ОПОП (в данном случае коридора «Россия – Монголия – Китай») на социально-экономическое развитие Дальнего Востока и, в частности, Забайкальского края, а также возможности его кооперации с Автономным районом Внутренняя Монголия (АРВМ).

*Объект исследования* – экономический коридор «Россия – Монголия – Китай».

*Предмет исследования* – перспективы развития сотрудничества Забайкальского края и АРВМ в аспекте влияния реализации инициативы ОПОП через торговый оборот, логистику, инвестиции.

*Цель исследования* – анализ перспектив развития сотрудничества АРВМ и Забайкаль-

ского края при реализации ОПОП в аспекте торгового оборота, логистики, инвестиций.

*Задачи исследования:*

- рассмотреть структуру, динамику торгового оборота АРВМ и Забайкальского края;
- выявить тенденции и перспективы в сфере железнодорожного транзита грузов по линии «Европейский Союз – Китай» через Забайкальский край;
- предложить варианты привлечения иностранных инвестиций на территорию Забайкальского края для создания трансграничных производственных цепочек.

*Методология и методы исследования.*

Для достижения поставленной цели применялись сравнительный, логический анализ, статистический анализ (посредством рассмотрения динамики и структуры товарооборота двух приграничных субъектов и динамики железнодорожного транзита грузов через российские регионы, граничащие с Китаем, Монголией, Казахстаном), а также такие общенаучные методы, как анализ, обобщение материала, синтез.

*Степень научной разработанности темы исследования.* Внимание экономическому коридору «Россия – Монголия – Китай» уделяется как зарубежными, так и отечественными исследователями. В частности, М. В. Александровой рассматриваются реализованные и планируемые к реализации инфраструктурно-логистические проекты Северо-востока Китая [1]. З. Б.-Д. Дондоков, Г. О. Борисов, В. О. Намжилова исследуют направления взаимного сотрудничества трех стран и более детально раскрывают текущие тенденции и перспективы в области транспортной инфраструктуры, энергетического взаимодействия и развития туризма [3].

В другой работе В. О. Намжиловой изучается указанный экономический коридор в аспекте трех осей:

- 1) Центральной, соединяющей АРВМ, аймаки Монголии, Республику Бурятия (имеет преимущества в рамках развития коридора);
- 2) Восточной, вовлекающей в себя Забайкальский край, Монгольские аймаки, АРВМ и часть северо-восточных провинций КНР (развитие основывается прежде всего на транзите и связях между экономическими центрами);
- 3) Западной, включающей Республику Тыва, аймаки Монголии, Синьцзян Уйгурский автономный район Китая и являющейся наименее развитой в силу ряда факторов [7].

Н. Налин оценивает положение АРВМ и Монголии в аспекте инвестиционного сотрудничества, рисках и путях его развития с учетом влияния ОПОП [15]. Т. Туменцэцэг также уделяет внимание развитию взаимоотношений Монголии и приграничного китайского региона, акцентируя внимание на необходимости проявления инициативы последним, чтобы сыграть роль моста в многостороннем сотрудничестве экономического коридора [16]. Однако внимание перспективам сотрудничества Забайкальского края и АРВМ в контексте ОПОП уделено не значительно, что является существенным упущением. Данный российский регион при наличии границ не только с АРВМ, но и провинцией Хэйлуцзян, имеет действующие пограничные пункты пропуска (один железнодорожный и три автомобильных) с АРВМ. Также в перспективе рассматривается возобновление действия пункта пропуска «Покровка – Логухэ», для открытия транспортного коридора в провинцию Хэйлуцзян.

*Результаты исследования и их обсуждение.* Важным в рамках взаимодействия приграничных субъектов является прежде всего торгово-экономическая деятельность. В частности, в Забайкальском крае наблюдается постепенная тенденция увеличения торгового оборота путем ускоренного замещения импорта экспортными потоками (табл. 1). Причем положительной тенденцией является также и рост экспортной квоты, что служит показателем повышения открытости региона. Особую роль в этом играет постепенное ослабление национальной валюты.

В силу географического положения, ключевым партнером в торговых отношениях выступает Китай, на долю которого в среднем за период в 4 года приходится 69,68 % экспортного потока (максимум – 86,6 % в 2019 г.) и 94,9 % импортного (максимум – 98,5 % в 2018 г.).

Стоит также отметить возрастание доли ресурсной составляющей в структуре экспорта. Так, если в 2016 г. две ключевых товарных группы (минеральные продукты, древесина и целлюлозно-бумажные изделия) занимали в общей структуре 89,27 %, то в 2019 – 96,61 %. Рассматривая более детально экспорт, следует отметить, что основными реализуемыми товарами являются древесина, лесоматериалы, топливо, нефть и нефтепродукты, уголь, ключевое место занимают руды (цинковые, железные, свинцовые, медные).

Таблица 1 / Table 1

Показатели, отражающие международные торгово-экономические отношения Забайкальского края, прирост в сравнении с предыдущим годом, % [2; 10; 12; 14] / Indicators reflecting international trade and economic relations of the Transbaikalian region, growth compared to the previous year, % [2; 10; 12; 14]

Показатель / Indicator	Год / Year			
	2016	2017	2018	2019
Торговый оборот, млн долл. / Trade turnover, million dollars	618,9 (+8,71)	876,5 (+41,62)	981,7 (+12)	1 009,6 (+2,84)
Экспорт, млн долл. / Exports, million dollars	207,7 (+91,61)	286,9 (+38,13)	433,5 (+51,1)	633,1 (+46,04)
Импорт, млн долл. / Imports, million dollars	411,2 (-10,78)	589,6 (+43,39)	548,2 (-7,02)	376,5 (-31,32)
Сальдо, млн долл. / Balance, million dollars	-203,5	-302,7	-114,7	256,6
ВРП, млрд р. / GRP, billion rubles	277,1 (+11,9)	300,7 (+8,5)	316 (+5,1)	Нет данных / No data
Среднегодовой курс рубля за 1 доллар (по данным ЦБ РФ), р. / Average annual exchange rate of the ruble for 1 dollar (according to the CB of the RF), rubles	66,8335	58,2982	62,9264	64,6184
Среднегодовой курс рубля за 10 юаней (по данным ЦБ РФ), р. / Average annual exchange rate of the ruble for 10 yuan (according to the CB of the RF), rubles	100,638	86,3748	94,919	93,5168
ВРП, млн долл. / GRP, million dollars	4146,13 (+2,6)	5157,12 (+24,4)	5021,74 (-2,6)	Нет данных / No data
Экспортная квота, % / Export quota, %	5	5,6	8,6	Нет данных / No data
Импортная квота, % / Import quota, %	9,92	11,43	10,92	Нет данных / No data

В импортном потоке лидирующую роль занимает прежде всего продовольствие (плодовоовощная продукция, фрукты), корма для животных, органические химические соединения, машиностроительная продукция, изделия из камня. При этом можно отметить положительную тенденцию снижения доли продовольственных товаров с 52,71 % в 2016 г. до 39,26 % в 2019 г.

АРВМ в свою очередь, в сравнении с Забайкальским краем, характеризуется более высокими показателями товарооборота, экспортно-импортными операциями (табл. 2). При этом, судя по экспортной и импортной квоте, данный регион не отличается высокой открытостью и стремится в большей степени к завозу товаров, среди которых преобладают древесина и пиломатериалы, уголь, медная, железная, цинковая руда, свинцовый концентрат, калийные удобрения, сухое молоко.

В экспортном потоке лидируют органические химические вещества, сталь, механические и электрические изделия, пластмас-

совые изделия, плодовоовощная продукция, фрукты, одежда, разнообразные аксессуары, корма и добавки для сферы животноводства, а также кашемировая пряжа. Следует отметить, что данный регион имеет схожую с Забайкальским краем, но менее выраженную проблему концентрации в экспортном потоке товаров с низкой добавленной стоимостью. Хотя он отличается большим отраслевым разнообразием экономики. В частности, в АРВМ развивается энергетика (в виде добычи угля, газа, производства и распределения электроэнергии), металлургическая промышленность (производство стального проката, меди, алюминия, цинковых сплавов), переработка сельскохозяйственной промышленности (мясо-молочная продукция, переработка шерсти), химическая промышленность, представленная производством разнообразных минеральных удобрений, пластмасс, переработкой угля, машиностроительная отрасль (представлено производством грузовиков, геологического оборуду-

дования, ветряных установок, инженерного оборудования, железнодорожного транспорта), высокими и новыми технологиями (фар-

мацевитическая промышленность, технологии облачных вычислений, производство материалов из редкоземельных металлов) [6].

Таблица 2 / Table 2

*Показатели, отражающие международные торгово-экономические отношения АРВМ, прирост в сравнении с предыдущим годом, % [11] / Indicators reflecting international trade and economic relations of the IMAR, increase compared to the previous year, % [11]*

Показатель / Indicator	Год / Year			
	2016	2017	2018	2019
Торговый оборот, млн юаней / Trade turnover, million yuan	77 279 (-2,22)	94 250 (+21,96)	103 440 (+9,75)	109 570 (+5,93)
Экспорт, млн юаней / Export, million yuan	29 526 (-15,71)	33480 (+13,39)	37 870 (+13,11)	37 680 (-0,5)
Экспорт, млн долл. / Exports, million dollars	4446,03	4960,41	5712,36	5453,11
Импорт, млн юаней / Imports, million yuan	47 753 (+8,5)	60770 (+27)	65 570 (+8)	71 890 (+10)
Импорт, млн долл. / Imports, million dollars	7190,66	9003,7	9890,66	10404,04
Сальдо, млн юаней / Balance, million yuan	-18 227	-27 290	-27 700	-34 210
ВРП, млн юаней / GRP, million yuan	1812810 (1,66)	1609621 (-11,21)	1728922 (+7,41)	1721250 (-0,44)
ВРП, млн долл. / GRP, million dollars	272973,2	238481,96	260792,84	249102,1
Экспортная квота, % / Export quota, %	1,63	2,08	2,19	2,19
Импортная квота, % / Import quota, %	2,6	3,78	3,79	4,17

Экономика Забайкальского края главным образом ориентирована на горнодобывающую промышленность, сельское и лесное хозяйство. В силу территориального расположения Монголия и Россия выступают ключевыми партнерами АРВМ, которая имеет с ними два наиболее развитых пограничных пропускных пункта: Маньчжурия (железнодорожный, автомобильный пункт пропуска на территорию России через пос. Забайкальск Забайкальского края) и Эрэн-Хото (железнодорожный, автомобильный пункт пропуска на территорию Монголии через г. Замын-Ууд Восточно-Гобийского аймака). Причем при проведении железнодорожных грузов на обоих пропускных пунктах существует проблема разницы стандартов железнодорожной колеи между Китаем (Стефенсоновская колея – 1435 мм), Монголией и Россией (у обеих стран стандарт 1520 мм). Также, в отличие от российского транспортного хода «Забайкальск – Карымская» с выходом на Транссибирскую магистраль (двухпутная дорога, электрификация завершится в этом году), трансмонгольская железнодорожная

магистраль протяженностью 1111 км является однопутной и неэлектрифицированной, однако выходит к границам Российской Федерации с относительно более коротким транспортным плечом в районе пограничного перехода Наушки (Республика Бурятия, Россия) – Сухэ-Батор (Монголия) и далее в Улан-Удэ переходит в Транссибирскую магистраль.

Рассматривая данные транспортные коридоры в контексте инициативы «Один пояс, один путь», одной из ключевых задач которой является дифференциация транзитных поставок грузов по линии Китай-Евросоюз, следует отметить снижение привлекательности перехода «Маньчжурия – Забайкальск». В частности, как отмечается в докладе Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития, если до 2014 г. почти весь железнодорожный транзит из ЕС в Китай проходил через Маньчжурию – Забайкальск (95...100 %), то уже в 2016 г. его доля снизилась до 22 %. При этом доля транзита через пограничный переход «Наушки – Сухэ-Батор» возросла до 10 %, а около 2/3 грузов прихо-

дилось на пограничный переход «Достык» (Казахстан). В рамках грузопотока из Китая в ЕС, ситуация схожая. В частности, транзит через Забайкальск снизился с 99 % до 20 %, доля пограничного перехода «Достык» возросла до 67 %. Также существенно увеличился транзит через Атынколь (Казахстан) – до 5 %, и Наушки – до 8 % [13].

Таким образом, участвуя в ОПОП, при реализации пути из Китая через Казахстан Россия ставит в невыгодное положение существующие логистические проекты, в частности Транссиб. При этом следует отметить, что, имея на данный момент два пограничных пропускных железнодорожных пункта с выходом на Транссибирскую магистраль, в рамках европейско-китайского транзита АРВМ находится в более выгодной позиции отно-

сительно Забайкальского края, что может оказывать положительное влияние на ее социально-экономическое развитие.

Дополнительным фактором снижения привлекательности железнодорожного перехода «Забайкальск – Маньчжурия» является развитие международных транспортных терминалов «Приморье-1», «Приморье-2» и перспективное увеличение морских поставок в Европу через Северный морской путь.

Косвенно значимость роли, которую играет Забайкальский край в качестве транзитного региона, можно понять на основе данных табл. 3, в которой отражена также информация по Республике Бурятия, Приморскому краю, регионам, граничащим с Казахстаном.

Таблица 3 / Table 3

*Объем погрузки транзитных грузов в разрезе регионов назначения и отправления, тыс. т; прирост в сравнении с предыдущим годом, % [4] / Volume of transit cargo loading by destination and poisoning regions, thousand tons; increase compared to the previous year, % [4]*

Регионы / Regions	Регионам назначения / Regions of destination			Регионам отправления / Regions of departure		
	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Забайкальский край / Transbaikal region	191,24	184,69 (-3,42)	156,75 (-15,13)	342,2	381,24 (11,41)	530,61 (39,18)
Республика Бурятия / Republic of Buryatia	206,06	204,85 (-0,59)	153,27 (-25,18)	211,3	199,54 (-5,57)	161,81 (-18,91)
Приморский край / Primorsky region	1355,07	1177,52 (-13,1)	1478,81 (25,59)	556,29	651,34 (17,09)	753,83 (15,74)
Астраханская область / Astrakhan region	1100,77	1043,06 (-5,24)	1049,82 (0,65)	7790,19	8211,56 (5,41)	7729,31 (-5,87)
Саратовская область / Saratov region	662,24	623,07 (-5,91)	492,42 (-20,97)	1099,38	1069,62 (-2,71)	1047,97 (-2,02)
Челябинская область / Chelyabinsk region	231,22	396,78 (71,6)	639,66 (61,21)	5308,09	7248,71 (36,56)	7594,09 (4,76)
Оренбургская область / Orenburg region	772,11	586,62 (-24,02)	441,75 (-24,69)	1231,35	1110,58 (-9,81)	912,89 (-17,8)
Алтайский край / Altai region	360,04	528,78 (46,87)	562,23 (6,33)	1109,77	886,28 (-20,14)	1049,17 (18,38)

При этом железнодорожный пункт пропуска «Забайкальск – Маньчжурия» остается крупнейшим на российско-китайской границе, и ключевым в рамках двусторонних экспортно-импортных операций, что проявляется в рамках не только грузооборота, но и внимания к перспективам его развития.

В частности, одним из таких факторов является проводимая комплексная реконструкция участка «Забайкальск – Карымская». Дополнительным подтверждением для

данного тезиса являются проект строительства зернового терминала для упрощения экспорта российской сельскохозяйственной продукции, реализация которого запланирована на 2020 г., а также проект постройки универсального комплекса перевалки, хранения грузов, нефтепродуктов, сжиженного природного газа в танк-контейнерах. Как следствие, возможно прогнозировать дальнейшее активное использование данного пограничного перехода в качестве коридора

для двусторонних торгово-экономических отношений, что окажет положительное воздействие на развитие как АРВМ, так и Забайкальского края.

Такая ситуация может сохраняться достаточно долго до момента модернизации Трансмонгольской магистрали, участка «Наушки – Улан-Удэ», строительства высокоскоростной магистрали «Москва – Пекин» через территорию Монголии, железнодорожного транспортного пути через Монголию в Республику Тыва и связывание последней с Транссибирской магистралью [9]. Для повышения значимости двустороннего партнерства и, как следствие, перехода «Забайкальск – Маньчжурия» важным является увеличение экспортно-импортных операций между странами и прежде всего приграничными субъектами. Принимая во внимание данный факт, а также то, что одной из задач программы создания экономического коридора является укрепление сотрудничества в сфере промышленности и инвестиций, возможно прогнозировать перспективность формирования новых производственных цепочек по линии «Забайкальский край – Автономный район Внутренняя Монголия».

Рассматривая Забайкальский край в качестве инвестиционной площадки, следует отметить концентрацию иностранных инвесторов в сфере добывающей промышленности и развитие производств с невысокой добавленной стоимостью. В частности, среди крупных проектов освоение совместным российско-китайским предприятием Ключевского золоторудного месторождения. Компания ООО «Байкалруд» со 100 %-ным китайским капиталом осуществляет освоение Нойон-Тологойского полиметаллического месторождения. С 2008 г. реализуется освоение Березовского железорудного месторождения, лицензию на разработку которого получила китайская компания «Лунэн». Строительство горно-обогатительного комбината (ГОК) планируется после подготовки, согласования проекта по выпуску горячебрикетированного железа.

Деятельность компании ООО «Большой Хинган Синьлинь – Забайкальский», ориентирована на освоение лесных ресурсов западной части Забайкальского края в виде неглубокой переработки. На территории Красночикойского района совместным российско-китайским предприятием осущест-

вляется освоение Зашуланского каменно-угольного месторождения. В Могочинском районе долгое время реализуется проект строительства целлюлозно-промышленного комбината ООО «ЦПК “Полярная”» (производство целлюлозы не осуществляется), достаточно успешно в Газимуро-Заводском районе реализуется запущенный компанией «Норникель» проект Быстринского ГОК по производству железорудного, медного, золотосодержащего концентрата. Доля в капитале ГОК выкуплена китайским инвестиционным консорциумом “Highland Fund”.

Интересным представляется освоение Приозерского угольного месторождения в Приаргунском районе, для чего в конце 2017 г. создано совместное российско-китайское предприятия ООО «Углекимическая компания Забайкальского края». Положительным моментом проекта является перспективная более глубокая переработка угля и получение полипропилена, метанола, тампонажной смеси.

Рассматривая данную тенденцию, следует отметить, что важно не допустить превалирования сырьевого сектора и содействовать формированию собственной промышленности, в том числе на Дальнем Востоке. При этом ключевой интерес привлечения иностранных инвестиций в российскую экономику состоит в развитии и восстановлении собственных производственных мощностей.

Повысить привлекательность инвестирования и развертывания новых производств на территории края призваны специальные экономические преференциальные режимы, среди которых в регионе действуют зоны территориального развития, территория опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) в г. Краснокаменск, а также территория опережающего развития (ТОР) «Забайкалье».

Первые, согласно «Стратегии социально-экономического развития Забайкальского края на период до 2030 года», распространены на территорию семи муниципальных районов и городского округа «Город Чита». При этом преференциальные нормы состоят прежде всего в снижении налогообложения в части налога на имущество юридических лиц, региональной доли налога на прибыль организаций, а также предоставлении инвестиционного налогового кредита. Кроме этого, при функционировании данных зон плани-

руется строительство объектов инфраструктуры большей частью транспортного и социального назначения. Более привлекательным является режим ТОСЭР, предоставляющий обширный список льгот и мер поддержки. На данный момент в г. Краснокаменск уже зарегистрировано шесть резидентов: один в сфере врачебной деятельности; два в сфере производства цемента (ООО «Краснокаменскпромстрой», имеющий двух учредителей, один из которых зарегистрирован в АРВМ, и АО «Атомспеццемент», среди учредителей которого иностранные организации из Чехии и Новой Зеландии); по одному в области производства сурьмы, птицеводства, производства металлургического кремния и кремниевой пыли (инвестором выступила китайская сторона).

Преференциальный режим ТОР «Забайкалье», согласно Постановлению Правительства РФ № 988 от 31 июля 2019 г., распространяется в свою очередь на 22 муниципальных района и 2 городских округа. Из 24 разрешенных видов деятельности 8 позиций совпадает с видами деятельности в рамках ТОСЭР «Краснокаменск». При этом отличительной особенностью является включение в качестве разрешенных видов деятельности добычи угля, металлических руд, лесозаготовки, лесоводства. Как следствие, ряд зарегистрированных резидентов связаны с горнорудной промышленностью (ООО «Байкальская горная компания», ООО «Байкалруд», ООО «Хорт-В», ООО «Дальцветмет, ООО «Урейский Угольный Разрез», ООО «Приаргунский угольный разрез»). Остальные имеют разные сферы деятельности: ООО «Тормет» – производство стальных помольных шаров и лопат для промышленных предприятий и хозяйств; ООО «Международный терминал Забайкальск» (его проект упоминался ранее); ООО «ГолдГеоПром» – возведение жилого комплекса, детского сада и торгового центра; ООО «Забайкальский зерновой терминал» – предполагает строительство перевалочного терминала; АО «Инновация» – производство пеллет; ООО «Маяк-Инвест» – выпуск пищевой продукции. При этом среди названных резидентов только один проект осуществляется с участием китайского инвестора (ООО «Байкалруд»).

**Заключение.** В условиях развития логистики и реализации инициативы ОПОП перспективы проведения европейско-китай-

ского транзита через территорию Забайкальского края, и, как следствие, возможность загрузки железнодорожных путей, получения налоговых отчислений в бюджеты (региональный, отчасти муниципальные) с течением времени будут снижаться. Кроме этого модернизация железнодорожного маршрута через Монголию в Республику Бурятия, постройка железнодорожной ветви в Республику Тыва и соединение последней с Транссибирской магистралью может также ослабить значимость железнодорожного перехода «Забайкальск – Маньчжурия» в рамках двусторонних торгово-экономических отношений.

Отчасти этому препятствуют модернизация железнодорожного хода «Карымская – Забайкальск» и проекты развития приграничной инфраструктуры, что отражается на удобстве перевозки грузов. Не менее важным является стимулирование роста приграничных внешнеэкономических связей между Забайкальским краем и АРВМ, что возможно обеспечивать инвестиционной активностью последней с учетом интересов российской стороны в развитии производств с высокой добавленной стоимостью и корректировки структуры экспортных потоков. Факторами для реализации данной стратегии могут стать такие преференциальные режимы, как ТОСЭР и ТОР.

Так, рассматривая Постановление Правительства РФ № 675 от 16 июля 2016 г., очерчивающее разрешенные виды деятельности в рамках данного экономического режима, а также географическое положение г. Краснокаменск, следует отметить, что перспективным может стать привлечение иностранных инвесторов для развития кожевенного производства, с сопутствующим изготовлением одежды, переработки молочной продукции, производства сухого молока, глубокой переработки рапсового масла с получением глицерина и биодизельного топлива.

Принимая во внимание стратегию развития края до 2030 г., ставящую целью формирование в городе горно-металлургического кластера, ориентированного на глубокую переработку руд с последующим экспортом продукции на азиатские и европейские рынки, подчеркнем перспективность привлечения инвесторов для предприятий не только по выплавке металла, но и по производству деталей, запчастей, проволоки (в частности, медной), в том числе с поставкой на маши-



ностроительные предприятия АРВМ. В перспективе на базе ТОСЭР возможно производство электродвигателей и ветрогенераторов. Кроме этого с учетом ранее проявленного интереса со стороны китайского инвестора резидентом ТОСЭР может стать фармацевтический завод.

Принимая во внимание перспективы газификации края, а также разрешенные виды деятельности в рамках ТОР, привлекательными для иностранных инвесторов могут стать проекты, связанные с изготовлением стройматериалов (в рамках производства прочей неметаллической минеральной продукции), например, стекла, стекловолокна и т. д., строительство круглогодичных тепличных комплексов для производства плодо-

во-овощной продукции с ориентацией на сбыт в городском округе «Город Чита», выращивание рапса, зерновой продукции, а также проекты в таких видах деятельности, как производство готовых металлических изделий, помимо машин и оборудования, производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки. В данном случае экспортно-ориентированным может являться производство стройматериалов и сельскохозяйственной продукции. Кроме этого в качестве перспективного проекта возможно рассматривать строительство газоперерабатывающего завода, часть продукции которого может экспортироваться в Автономный район Внутренняя Монголия.

### Список литературы

1. Александрова М. В. Новое видение транспортного положения северо-востока Китая в свете концепции «Один пояс, один путь» // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2016. Т. 21, № 21. С. 256–272.
2. Дальневосточное таможенное управление. URL: <http://dvtu.customs.ru> (дата обращения: 12.02.2020). Текст: электронный.
3. Дондоков З. Б.-Д., Борисов Г. О., Намжилова В. О. Россия – Монголия – Китай: перспективы трехстороннего сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. 2016. № 1. С. 93–101.
4. Информационно-справочный портал «Железнодорожные перевозки». URL: <https://cargo-report.info> (дата обращения: 30.03.2020). Текст: электронный.
5. Лобанов М., Звезданович-Лобанова Е. Инициатива «Один пояс и один путь» какие цели в действительности преследует Китай? // Свободная мысль. 2017. № 5. С. 115–130.
6. Намжилова В. О. Экономика Автономного района Внутренняя Монголия: курс на высококачественное развитие // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2019. № 4. С. 49–56.
7. Намжилова В. О. Экономические коридоры на евразийском пространстве: инициативы Китая и мировой опыт // Россия и АТР. 2018. № 1. С. 65–81.
8. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского пути XXI века. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата обращения: 23.03.2020). Текст: электронный.
9. Программа создания экономического коридора Китай – Монголия – Россия. URL: <http://minpromtorg.govrb.ru/rus-ch-mn.pdf> (дата обращения: 14.03.2020). Текст: электронный.
10. Сибирское таможенное управление. URL: <http://stu.customs.ru> (дата обращения: 12.02.2020). Текст: электронный.
11. Статистическое управление АРВМ. URL: <http://tj.nmg.gov.cn> (дата обращения: 21.02.2020). Текст: электронный.
12. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Забайкальскому краю. URL: <https://chita.gks.ru> (дата обращения: 17.02.2020). Текст: электронный.
13. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕЭАС. URL: [https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre\\_2018\\_Report-49\\_Transport-Corridors\\_RUS.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf) (дата обращения: 10.03.2020). Текст: электронный.
14. Центральный банк Российской Федерации. URL: <https://cbr.ru> (дата обращения: 13.02.2020). Текст: электронный.
15. Nalin N. Evaluation and recommendation on Inner Mongolian FDI to Mongolia in the framework of “One belt, one road” // Journal of International Studies. 2018. No. 1. P. 26–40.
16. Tumentsetseg T. Inner Mongolia should take the opportunity of “One belt and, one road” strategy to boost the construction of China-Mongolia thoroughfare // Public Administration & Regional Studies. 2016. No. 2. P. 101–110.

## References

1. Aleksandrova M. V. *Kitay v mirovoy i regionalnoy politike. Istoriya i sovremennost* (China in world and regional politics. History and modernity), 2016, vol. 21, no. 21, pp. 256–272.
2. *Dalnevostochnoe tamozhennoe upravleniye* (The Far Eastern customs administration). URL: <http://dvtu.customs.ru> (Date of access: 12.02.2020). Text: electronic.
3. Dondokov Z., Borisov G., Namzhilova V. *Problemy Dalnego Vostoka* (Far Eastern Affairs), 2016, no. 1, pp. 93–101.
4. *Informatsionno-spravochnyy portal "Zheleznodorozhnye perevozki"* (The information and reference portal "Railway transportation"). URL: <https://cargo-report.info> (Date of access: 30.03.2020). Text: electronic.
5. Lobanov M., Zvezdanovich-Lobanova E. *Svobodnaya mysl* (Free thought), 2017, no. 5, pp. 115–130.
6. Namzhilova V. O. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika i menedzhment* (BSU bulletin. Economics and management), 2019, no. 4, pp. 49–56.
7. Namzhilova V. O. *Rossiya i ATR* (Russia and Pacific), 2018, no. 1, pp. 65–81.
8. *Prekrasnye perspektivy i prakticheskie deystviya po sovmestnomu sozdaniyu ekonomicheskogo poyasa Shelkovogo puti i morskogo puti XXI veka* (Excellent prospects and practical actions for the joint creation of the Silk Road economic belt and the sea route of the XXI century). URL: <https://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (Date of access: 23.03.2020). Text: electronic.
9. *Programma sozdaniya ekonomicheskogo koridora Kitay – Mongoliya – Rossiya* (The program of creation economic corridor China – Mongolia – Russia). URL: <http://minpromtorg.govrb.ru/rus-ch-mn.pdf> (Date of access: 14.03.2020). Text: electronic.
10. *Sibirskoe tamozhennoe upravlenie* (The Siberian customs administration). URL: <http://stu.customs.ru> (Date of access: 12.02.2020). Text: electronic.
11. *Statisticheskoe upravlenie ARVM* (The statistical office of IMAR). URL: <http://tj.nmg.gov.cn> (Date of access: 21.02.2020). Text: electronic.
12. *Territorialny organ federalnoy sluzhby gosudarstvennoy statistiki po Zabaykalskomu krayu* (Website of the territorial department of the Federal state statistics service for the Transbaikal region). URL: <https://chita.gks.ru> (Date of access: 17.02.2020). Text: electronic.
13. *Tsentralny bank Rossiyskoy Federatsii* (The Central Bank of the Russian Federation). URL: <https://cbr.ru> (Date of access: 13.02.2020). Text: electronic.
14. *Transportnye koridory Shelkovogo puti: potentsial rosta gruzopotokov cherez EEAS* (Silk Road transport corridors: potential growth of cargo flows through the EEU). URL: [https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre\\_2018\\_Report-49\\_Transport-Corridors\\_RUS.pdf](https://eabr.org/upload/iblock/c2a/EDB-Centre_2018_Report-49_Transport-Corridors_RUS.pdf) (Date of access: 10.03.2020). Text: electronic.
15. Nalin N. *Journal of International Studies* (Journal of International Studies), 2018, no. 1, pp. 26–40.
16. Tumentsetseg T. *Public Administration & Regional Studies* (Public Administration & Regional Studies), 2016, no. 2, pp. 101–110.

## Коротко об авторе

## Briefly about the author

Галынис Кирилл Игоревич, канд. социол. наук, доцент школы экономики и менеджмента, Хулунбуирский университет, район Хайлар, г. Хулунбуир, Внутренняя Монголия, КНР. Область научных интересов: государственный, муниципальный сектор экономики, региональная экономика  
rapid-leopard@yandex.ru

Kirill Galynis, candidate of sociological sciences, associate professor, School of Economics and Management, Hulunbuir University, Hailar district, Hulunbuir, Inner Mongolia, People's Republic of China. Sphere of scientific interests: state and municipal sector of economy, regional economy

## Образец цитирования

Галынис К. И. Перспективы приграничного сотрудничества Забайкальского края и Автономного района Внутренняя Монголия в контексте инициативы «Один пояс, один путь» // Вестник Забайкальского государственного университета. 2020. Т. 26, № 5. С. 65–74. DOI: 10.21209/2227-9245-2020-26-5-65-74.

Galynis K. Prospects of cross-border cooperation between the Trans-Baikal territory and the Inner Mongolia Autonomous region in the context of the «one belt, one road» initiative // Transbaikal State University Journal, 2020, vol. 26, no. 5, pp. 65–74. DOI: 10.21209/2227-9245-2020-26-5-65-74.

Статья поступила в редакцию: 13.04.2020 г.  
Статья принята к публикации: 06.05.2020 г.