

Леонид КУРАС, Базар ЦЫБЕНОВ

МОНГОЛИЯ: «АЛТАНБУЛАГ» – СВОБОДНАЯ ТОРГОВАЯ ЗОНА

В статье рассмотрены вопросы, посвященные становлению и развитию современной свободной торговой зоны Монголии «Алтанбулаг».

In the article issues of formation and development of modern Mongolian «Altanbulag» free trade zone are studied.

Ключевые слова:

Алтанбулаг, свободная торговая зона (СТЗ), свободная экономическая зона (СЭЗ), инфраструктура, инженерно-строительные работы; Altanbulag, free trade zone (FTZ), free economic zone (FEZ), infrastructure, construction works.

Свободные экономические зоны стали важной составляющей современной экономической политики Монголии.

В 1728 г., после ратификации Кяхтинского договора, приграничный торговый город Маймачен стал застраиваться китайцами, переселившимися из Урги (ныне г. Улан-Батор). Гражданское управление Маймачена находилось в руках китайского чиновника – дзаргучея, назначаемого правительством Пекина. История Маймачена заканчивается после его взятия 18 марта 1921 г. частями Монгольской народной армии под командованием Д. Сухэ-Батора. Китайцы покинули город, который со временем пришел в запустение. В настоящее время развалины Маймачена находятся на территории Монголии в 500 м от современного поселка Алтанбулаг.

Приграничный поселок Алтанбулаг был построен после победы монгольской народно-демократической революции 1921 г. на новом месте, восточнее китайского Маймачена. Он состоял из европейских, русских, китайских домов и монгольских войлочных юрт. В 1920-х–1930-х гг. там было не более 300–400 дворов. До 1940 г. Алтанбулаг был административным центром Селенгинского аймака МНР. В настоящее время поселок имеет статус сельского районного (сомонного) центра. С 2004 г. к востоку от поселка Алтанбулаг ведется строительство свободной торговой зоны «Алтанбулаг», призванной стать транзитным пунктом трансграничной торговли.

В российских и зарубежных источниках отсутствует однозначная трактовка свободной экономической зоны¹. Но сущность явления остается одной: СЭЗ – это ограниченная территория, на которой государство устанавливает определенные правила хозяйствования и предоставляет льготы и преференции.

В законе Монголии «О свободной зоне» от 28 июня 2002 г. подчеркивается, что «свободной зоной» называется часть территории Монголии с особым режимом инвестиционной и хозяйственной деятельности, свободным от таможенного и прочего налогообложения. Свободная зона может быть торговой, производственной, сельскохозяйственной, экономической и туристической². В законе Монголии от 28 июня 2002 г. «О правовом положении свободной торговой зоны “Алтанбулаг”» закреплено определение свободной торговой зоны. В то же время закон указывает на более широкую сферу ее деятельности, в т.ч. и развитие высокотехнологичного производства, туризма, отраслей сельского хозяйства.

Первые шаги по созданию СЭЗ были сделаны в 90-х гг. XX в., когда

КУРАС
Леонид
Владимирович –
д.и.н., профессор;
главный научный
сотрудник ИМБТ
СО РАН
kuraslv@yandex.ru

ЦЫБЕНОВ
Базар
Догсонович –
к.и.н., научный
сотрудник ИМБТ
СО РАН
bazar75@mail.ru

¹ Зименков Р.И. Свободные экономические зоны. – М., 2005, с. 27.

² Законодательство свободных зон Монголии (для инвестора) / пер. Д. Сурэнжав, Б. Тумурбаатар, ред. Х. Ганболд. – Улан-Батор, 2011.

Монголия взяла курс на демократизацию внутренней политики и переход страны к правовому демократическому государству с рыночной экономикой. В 1995 г. в обстановке необходимости проведения экономических реформ и сложной ситуации, вызванной неурожаем зерновых, высокими темпами инфляции, председатель Великого государственного хурала (ВГХ) Н. Багабанди 4 декабря 1995 г. подписал постановление о разработке концепции создания СЭЗ в Монголии. Но монгольское руководство долгое время не имело возможности приступить к их созданию. Перемены начались в 2002 г., когда монгольский парламент утвердил границы свободной торговой зоны «Алтанбулаг» и правила, регулирующие ее деятельность.

В декабре 2003 г. из бюджета Монголии была профинансирована разработка генплана и мастер-плана развития свободной зоны в размере 224,930 млн тугриков (исполнитель — ООО «Идеал групп»). Новым явлением в проектировании СЭЗ и в градостроении в целом стали мастер-планы. Их отличие от традиционных генпланов заключается в большем временном отрезке планирования и большей концептуализации. Для стратегического планирования СЭЗ «Алтанбулаг» были приняты на вооружение новейшие методы и технологии, используемые в мировом градостроительстве.

Строительство объектов инфраструктуры началось в 2004 г. с проведения государственного тендера на строительство объектов СЭЗ. Исполнителем госзаказа и победителем тендера на строительство ограждений СЭЗ, центральных ворот и сооружений охраны и безопасности стало ООО «Баярс констракшн». Завершенные объекты были приняты 19 декабря 2005 г. государственной приемочной комиссией. Всего расходы из госбюджета на строительные работы составили 615,971 млн тугриков. Кроме того, в 2005—2006 гг. ООО «АТД» провело геологоразведочные работы по выявлению запасов пресной воды и бурение трех артезианских скважин. После выполнения начального этапа работ масштабы строительства инфраструктуры СЭЗ в 2006—2007 гг. резко снизились, что было вызвано недостаточным государственным финансированием. В то же время в соответствии с приказом министра промышленности и торговли Монголии № 48 от 20 апреля 2006 г. администрация СЭЗ «Алтанбулаг» приступила

к заключению договоров с заинтересованными инвесторами о предоставлении им земельных участков и начале инвестирования в проекты инфраструктуры, производства, торговли и сферы услуг. Администрация заключила инвестиционные договоры более чем с 60 компаниями России, Японии, США, Северной Кореи на сумму 600 млн долл. и в настоящее время сдает в аренду около 400 га площади. Лицензии на землеуладение в зоне получили более 70 предприятий. По данным монгольских СМИ, некоторые из них уже проводят строительные-монтажные работы. Инвестированием проекта занимаются 12 стран мира¹. Из 10 иностранных резидентов 3 являются китайскими, от России в СЭЗ «Алтанбулаг» зарегистрированы ООО «Бизнес Контакт» и Мясной союз России. В СЭЗ действуют также компании из Японии, Южной Кореи и Великобритании².

Официальное открытие СЭЗ состоялось 20 ноября 2008 г. Правда, оно было достаточно условным, ибо инфраструктура свободной зоны не располагала к проведению торговых операций. Монгольское руководство рассчитывало на привлечение крупных иностранных инвестиций. Однако мировой опыт образования и функционирования СЭЗ показывает, что для их эффективного функционирования необходима инфраструктура, развитие которой требует крупных капиталовложений из средств государственной казны. В Китае, например, для привлечения 1 долл. иностранных инвестиций затрачивается 5,5 долл. национальных ресурсов на создание транспортной сети, устойчивого водоснабжения, комфортабельного жилья³.

Таким образом, Монголии предстояло, опираясь на собственные силы, продолжить выполнение достаточно емкой строительной программы, связанной с необходимостью создания практически с нуля современной инфраструктуры (дороги, связь, жилье, офисы и т.д.).

Позитивные перемены принесла весна 2009 г., когда администрация СЭЗ

¹ Норовоо. Бизнес-семинар в рамках выставки «Ворота в Азию» // <http://www.aisttv.ru/ru/Страницы/Новости%20Монголии?id=1736>. 28.03.2012

² Шербаков Е. Далекая близкая Монголия // http://www.vsp.ru/social/2012/04/05/520831?call_context=embed. 08.04.2011

³ Зименков Р.И. Указ. соч., с. 213.

«Алтанбулаг», находящаяся в подчинении первого заместителя премьер-министра Монголии, переехала в г. Сухэ-Батор. Следующим шагом в направлении улучшения работы СТЗ явилось подписание трехстороннего соглашения между генеральным проектировщиком зоны ООО «Идеал групп», Торгово-промышленной палатой Восточной Сибири и администрацией г. Эрлянь (КНР). В целях защиты интересов инвесторов, привлечения инвестиций, содействия развитию свободной зоны и ее пропаганды был создан Совет инвесторов СТЗ «Алтанбулаг». Решительные действия монгольских властей оказались в зоне внимания российских и китайских приграничных с Монголией регионов. 6 июня 2009 г. состоялась встреча Совета инвесторов СТЗ «Алтанбулаг» с делегацией правительства Республики Бурятия во главе с президентом республики В.В. Наговицыным. 10 июня 2009 г. проходила встреча китайских инвесторов с Советом по свободным зонам при Правительстве Монголии и администрацией СТЗ «Алтанбулаг». Было подписано соглашение о сотрудничестве и инвестировании в СТЗ «Алтанбулаг» между «Шэнтонг групп» и «Идеал групп».

В 2009–2012 гг. объемы строительства объектов инфраструктуры СТЗ неуклонно возрастали. В работы по строительству объектов инфраструктуры было запланировано инвестировать 276 млн тугриков. Увеличились и объемы дорожного строительства: на выполнение работ в этой сфере выделялось 532 млн. тугриков. Продолжилось финансирование строительства линий электропередач и подстанции, работ по разведке запасов чистой воды и строительству линии водоснабжения.

Масштабные инженерно-строительные мероприятия позволили губернатору СТЗ «Алтанбулаг» О. Сэмэру выступить с заявлением, что с юридической стороны все готово для привлечения новых инвесторов, создана вся необходимая инфраструктура¹. В июне 2011 г. состоялась презентация СТЗ «Алтанбулаг» делегации Республики Бурятия во главе с президентом В.В. Наговицыным. Из докладов монгольской стороны явствовало, что она заинтересована в привлечении российских инвестиций. Однако тормозом экономического взаимодействия стало российское законодательство, в котором отсутствует

определение такого вида свободных торговых зон. Конкретные шаги по взаимодействию приграничных российских регионов с Монголией полностью зависят от решений, принятых на федеральном уровне².

Как сообщают монгольские СМИ, по плану СТЗ «Алтанбулаг» должна начать полноценную деятельность в 2013 г. В 2012 г. выполнено работ на сумму в 30 млн долл. Всего же проект требует инвестиций в размере 80 млн долл. Таким образом, медленный темп работ прошлых лет был напрямую связан с недостаточным финансированием строительства инфраструктуры СТЗ «Алтанбулаг». Проведенный нами анализ инвестирования в СТЗ за все годы выявил чрезвычайно низкие показатели частных инвестиций (имеется в виду финансирование строительства СТЗ из фонда развития Монголии). Львиную долю поступлений составляли финансовые вливания из госбюджета Монголии.

Большие надежды возлагались монгольской стороной на инвестиции российских компаний. Но потенциальные российские инвесторы опасаются вкладывать средства в строительство инфраструктуры СТЗ, что вполне объяснимо в связи с непредсказуемостью последствий и общей неопределенностью, царящей вокруг СТЗ «Алтанбулаг». В практике строительства любых вариаций мировых СЭЗ формирование первичной инфраструктуры, включая инженерную и транспортную инфраструктуру, объекты канализационной сети, очистные сооружения, сети электроснабжения, связи и тепло-снабжения, происходит за счет финансирования из госбюджета страны, на чьей территории располагается СЭЗ. Частные инвестиции, в т.ч. иностранные, начинают привлекаться для сооружения вторичных объектов инфраструктуры (торговые помещения, склады). Предварительное ознакомление с действиями правительственных структур Монголии, включая администрацию СТЗ, с 2002 по 2012 гг. выявляет эволюцию взглядов чиновничьего аппарата: от безрезультатного ожидания российских инвестиций до начала политики опоры на свои силы.

Ознакомление с финансированием и ходом строительства всех четырех СЭЗ Монголии («Алтанбулаг», «Замын-Уүд»,

² Суханова Т. Монголия ищет инвесторов для строительства свободной торговой зоны «Алтанбулаг» // http://e-baikal.ru/news?record_id=18836. 07.06.2011.

¹ Щербаков Е. Указ. соч.

«Цаганнуур» и «Чойр») позволяет предположить, что строительство объектов инфраструктуры СТЗ «Алтанбулаг» будет интенсифицироваться. Этому будут способствовать, на наш взгляд, два фактора: 1) предварительные работы по строительству объектов инфраструктуры автотуристского кластера (АТК) «Кяхта» на территории Кяхтинского района Республики Бурятия, в 4 км от Кяхтинской таможни, рядом с федеральной автодорогой А-165 Улан-Удэ — Кяхта; 2) быстрые темпы строительства СТЗ «Замын-Үүд» на южной монгольско-китайской границе, строительство которой идет за счет китайских инвестиций.

АТК «Кяхта» имеет, на наш взгляд, прямое отношение к строящейся СТЗ «Алтанбулаг», в какой-то мере являясь ее отдаленным аналогом и потенциальным конкурентом. Известно, что укрупненный инвестиционный проект создания АТК «Кяхта» включает в себя 10 инвестиционных проектов, предусматривающих, помимо капитального строительства гостиниц и ресторанов, также и строительство складов временного хранения товаров, автостоянок. В связи с этим монгольская сторона, по нашему мнению, должна приложить все усилия, чтобы начать полноценную работу в СТЗ «Алтанбулаг» до открытия АТК «Кяхта». После начала деятельности администрации свободной зоны следует быть готовой к возможным «минусам» начальной деятельности СТЗ (например, к тому, что существенные затраты из госбюджета значительно превышают размеры привлеченных иностранных инвестиций). Для улучшения отраслевой структуры инвестиций и расширения экспорта потребуется время.

Правительство Монголии осознает важность открытия СТЗ «Алтанбулаг» и «Замын-Үүд», поскольку их деятельность на севере и юге страны будет способствовать увеличению транзитного потока товаров и людей, что должно повлечь развитие сферы услуг, транспорта и других отраслей. Поэтому, открыв СТЗ «Замын-Үүд», монгольские власти приложат все усилия для начала работы другой СТЗ — «Алтанбулаг» — на северной границе. Отметим, что монголо-китайское сотрудничество в сфере формирования СЭЗ развивается в целом более успешно, чем российско-

монгольское. В г. Хух-Хото 19–21 сентября 2011 г. состоялось совместное заседание правительства Монголии и Автономного района Внутренняя Монголия КНР. На нем глава администрации Комитета по свободным зонам Монголии Х. Ганболд и руководитель отдела торговых сношений правительства АРВМ Ли Ван Чжон подписали проект договора о дальнейшем совместном развитии двусторонних отношений в деле основания и функционирования СЭЗ, что должно привести к увеличению объема китайских инвестиций в СТЗ «Алтанбулаг».

Главная проблема в российско-монгольских отношениях заключается в бюрократических механизмах, из-за которых решения в России принимаются крайне медленно. Президент Национальной торгово-промышленной палаты Монголии С. Дэмбэрэл отметил, что из-за централизации власти российские регионы лишены свободы действий в принятии решений по трансграничному сотрудничеству. Поэтому позитивных изменений в вопросе участия РФ и российских компаний в СТЗ «Алтанбулаг» в ближайшем будущем не предвидится. Исключение может составить лишь компания «Бизнес Контакт», зарегистрированная в СТЗ и имеющая в долгосрочной аренде 3 га земли, где планируется строительство российского логистического бизнес-центра по продвижению российских товаров и услуг на рынок Монголии и других стран АТР.

Таким образом, перспективы СТЗ «Алтанбулаг» вполне отчетливы и обусловлены ее выгодным геополитическим положением на исторической границе Монголии с Россией. Являясь продолжателем традиций торгового центра Маймачен XVIII — начала XX вв., СТЗ «Алтанбулаг» имеет все шансы стать полюсом роста национального хозяйства страны и приграничных российских регионов, обеспечить увеличение объема монгольского экспорта и повышение уровня жизни населения Монголии.

Работа выполнена при финансовой поддержке гранта РГНФ № 12-24-03002 «Маймачен. Прообразы свободных экономических зон в Российской империи: история, современность, перспективы».