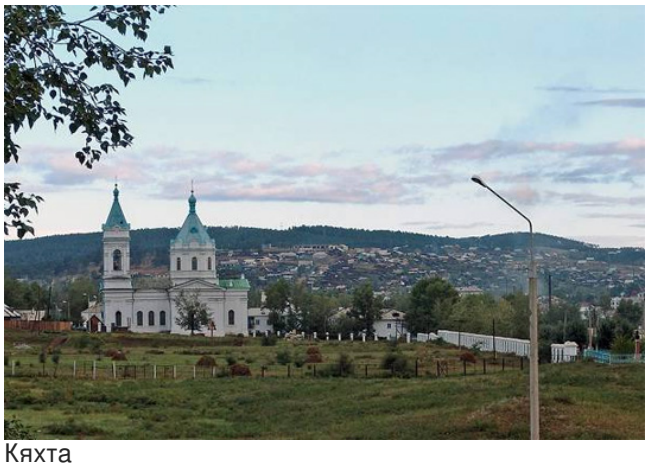
Автор: Артур Скальский © Копейка ЭКОНОМИКА, МОНГОЛИЯ 5649 29.09.2013, 00:24 644

Закат Маньчжурии

Трасса через Монголию сократит челнокам путь из Китая в Россию на тысячу километров.



Кяхта

Уже в следующем году в Монголии закончится строительство широкополосной скоростной автодороги, которая станет самым коротким путем из Пекина в Иркутск. Это грозит сенсационными последствиями: расстановка сил в торговом бизнесе Забайкалья изменится кардинально. А китайский город Маньчжурия, сегодняшняя Мекка сибирских коммерсантов, повторит грустную судьбу купеческой Кяхты, бывшей в XIX веке главным центром всей русско-китайской торговли.

Трасса от монгольского приграничного городка Замын-Ууд на юго-востоке до столицы страны, строящаяся сейчас, как направление известна уже более трехсот лет. Именно она тот знаменитый Великий чайный путь, по которому российские караваны двинулись после заключения в 1689 году Нерчинского договора о приграничной торговле с Китаем. Однако в новейшей истории Китай вышел на Россию другим путем — через город Маньчжурию, который «выстрелил» еще в конце 90-х годов прошлого века, став крупнейшим сухопутным пограничным пунктом на китайско-российской границе. С тех пор коммерческие интересы многих сибирских и забайкальских предпринимателей связаны именно с пограничным переходом Забайкальск — Маньчжурия.

Пограничный переход в Замын-Ууде из находящегося напротив китайского города Эрлянь также крупный КПП, но используется он сейчас в основном для поставок китайских товаров в Монголию, а также леса, полезных ископаемых и другого сырья — в обратном направлении. Он не настолько известен российским предпринимателям, как Маньчжурия. Однако именно на эти два пункта пропуска приходится более 70% сухопутного внешнеторгового товарооборота Китая.

Возможность срезать путь

Самое интересное — китайцы уже давно просчитали, что путь на российские рынки через Монголию на 1100 км короче, чем через Маньчжурию. Не зря ведь именно этой дорогой два века ходили русские торговые караваны.

— Я уже 15 лет веду бизнес с Китаем. Там автотранспорт очень хорошо развит. До 90 процентов продукции и товаров малого и среднего бизнеса идет автотранспортом — фурами по 20—60 тонн, — рассказывает известный улан-баторский предприниматель Т.Амарбаатар. — Знаю многих китайских бизнесменов, кто уверен, что путь в Россию через Эрлянь намного короче и легче. Многие из них хотят торговать с Россией.

Что же не дает развернуться этому направлению? Конечно, монгольские дороги.

«Когда степная дорога приходит в негодность, рядом появляется новая. И так до бесконечности. В результате получаются петляющие, ухабистые многоколейки, и встречные водители на них разъезжаются как захотят. Это не дороги — это адские муки» — так самокритично делятся впечатлениями наши коллеги из газеты «Новости Монголии».

А поскольку дороги именно такие, то грузы, перевозимые через Эрлянь в Монголию, приходится перегружать в вагоны. Свою железную дорогу монголы используют активно. Но она эксплуатируется на пределе — Трансмонгольская одноколейка была построена советскими специалистами более полувека назад.

Мы не можем ждать

Несколько лет назад возникла идея строительства современной автотрассы от китайской границы на Улан-Батор. Причем инициировали ее сами китайцы.

К примеру, на экономическом форуме, проходящем в Эрляне ежегодно, одной из центральных тем в 2010 году была следующая: как можно быстрее построить автомобильную трассу от границы в сторону Улан-Батора. А секретарь горкома партии Мэн Сяньдун в интервью журналу «Россия и Монголия» тогда дал разъяснение: «Мы понимаем, что у Монголии сейчас нет средств и возможностей быстро достроить эту автодорогу, а мы не можем ждать. Поэтому будем просить, чтобы правительство дало денег на это».

Еще одним узким местом оказался сам пограничный переход с автомобильным и железнодорожным пунктами пропуска. Величину нагрузки на него иллюстрируют такие цифры: в день границу в этом месте пересекает около 300 автомобилей и от трех до пяти тысяч человек, то есть более миллиона в год.

— Мы можем из любого китайского региона в Эрлянь товар привезти за три дня, — утверждает Т.Амарбаатар. — Но переходить границу очень трудно, много лишних расходов. Груженые автомобили стоят в ожидании своей очереди по десять дней. Представьте, транспортные затраты из Тяньцзиня до Эрляня, а это свыше 800 км, ниже, чем расходы на семь километров пути через границу из Эрляня в Замын-Ууд.

В августе этого года монголы на КПП в Замын-Ууде все же запустили новые терминалы, решив таким образом одну из проблем. Дополнительные полосы пропуска для грузового и легкового транспорта увеличили грузопоток в два-три раза.

Еще 50 километров

Теперь очередь за автотрассой. Современная многополосная магистраль грузоподъемностью до 40 тонн взамен накатанной песчаной колеи, традиционной для монгольских степей и пустынь, строится уже давно. Начали еще в апреле 2007 года. Предстояло заасфальтировать 432 км — от городка Чойр через Сайшанд, столицу Восточно-Гобийского аймака, и до самого пограничного перехода. Но все что-то мешало.

— Сначала в строительство этой дороги инвестировал Азиатский банк развития, но монгольская сторона никак не может построить дорогу. И дело здесь не в строителях. Самый большой бич — монгольские чиновники, которые целенаправленно тормозят работы. Не бесплатно, конечно, — сетует Т. Амарбаатар.

Однако за последний год строительство заметно продвинулось. То, что шоссе сейчас активно строится, подтвердил П.Ганхуяг, губернатор Восточно-Гобийского аймака Монголии.

— Чтобы дело шло быстрее, трассу разбили на несколько участков — у каждого свой подрядчик. Финансирование осуществляют как монгольское правительство, Банк экономического развития, так и китайские инвесторы.

И все же на недавнем совещании, которое проходит по понедельникам в кабинете министров Монголии, выслушав доклад министра дорог и транспорта, премьер-министр страны Н.Алтанхуяг пригрозил: «Правительство не намерено требовать от компаний выполнения работы. Оно просто аннулирует заключенные договоры и передаст объемы работ другим».

Сколько километров новой трассы осталось построить еще — на это разные источники дают разнящиеся данные, поскольку строительство разбито на несколько участков. Говорят, что в целом около 80% готово. А мой коллега из монгольского новостного агентства МОНЦАМЭ, вернувшийся с этой стройки в конце августа, сказал: «Еще 50 километров — и можно ленточку перерезать». В любом случае все сходятся на том, что в 2014 году трассу откроют.

Новый торговый коридор

Вот тут мы подошли к главному. Увеличение пропускной способности пограничного перехода Эрлянь — Замын-Ууд, ввод в эксплуатацию трассы на Улан-Батор неминуемо приведут к тому, что мощный поток товаров и продукции из самых промышленно развитых юго-восточных регионов Китая буквально хлынет через всю Монголию к границе с Россией, где его примет свободная торговая зона (СТЗ) «Алтанбулаг».

Сегодня Алтанбулаг — райцентр с четырехтысячным населением. Имеет две достопримечательности. В 1921 году части монгольской армии во главе с Сухэ-Батором, умело использовав выданные в Читинском губкоме четыре пулемета «максим», одержали здесь свою первую революционную победу — над китайскими войсками.

Вторая — из сегодняшнего времени. Это СТЗ «Алтанбулаг» — занявшее вдоль российской границы 500 гектаров степи, еще не виданное здесь, огороженное забором новообразование, которое станет, по сути, своеобразным дьюти-фри под открытым небом, магазином беспошлинной торговли.

Свободная торговая зона, резиденты которой получают значительный пакет льгот, в том числе и освобождение от ряда налогов и таможенных платежей, сейчас в процессе ввода в эксплуатацию. Проложены (чего никогда не существовало в этой местности) все коммуникации, сети водоснабжения и водоотведения, ЛЭП с двумя подстанциями. Построено здание для таможни и пограничников. Следующей весной откроется первый здесь торговый центр.

— Мы видели, какой поток грузов, какие масштабы товарооборота на переходе Замын-Ууд — Эрлянь. Это просто впечатляет, — восхищается увиденным Александр Сидоров, иркутский предприниматель, единственный российский резидент СТЗ «Алтанбулаг». — Конечно, пока не сравнить с тем, как у нас в Кяхте и Алтанбулаге. Но, когда заработает асфальтированная трасса от перехода на китайской границе в Замын-Ууде, поток грузов во много раз увеличится и у российской границы в Алтанбулаге.

А в заключение расшифруем аналогию относительно Маньчжурии и старинного русского купеческого города Кяхты.

Более века торговая слобода Кяхта была центром российско-китайской торговли. Весь чай в Россию и Европу шел этим путем. Город богател, в одно время там проживало до полутора сотен русских купцов. Сюда даже перевели Иркутскую таможню. Но в 1860-х годах купцы стали отправлять чай морем, через Одессу, а вскоре открылся и Суэцкий канал. Так закончилась монополия Кяхты в торговле с Китаем. Запуск КВЖД в 1903 году окончательно лишил этот приграничный городок какого бы то ни было веса в торговом мире... Подобная угроза теперь появилась и в отношении прекрасно себя чувствующей, многолюдной и богатой Маньчжурии. И она в стадии реализации.

Автор: Артур Скальский © Копейка ЭКОНОМИКА, МОНГОЛИЯ 5649 29.09.2013, 00:24 644
URL: https://babr24.com/?ADE=119071 Bytes: 9197 / 9032 Версия для печати

Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:
- *Телеграм*
- *Джем*
- *ВКонтакте*

Связаться с редакцией Бабра в Монголии:
bur.babr@gmail.com

Автор текста: **Артур Скальский**.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

Подробнее о размещении

Отказ от ответственности

Правила перепечаток

Соглашение о франчайзинге

Что такое Бабр24

Вакансии

Статистика сайта

Архив

Календарь

Зеркала сайта