

“ТАЛЫН ЗАМ” ТӨСӨЛ БА МОНГОЛ, ХЯТАД, ОРОСЫН ЭДИЙН ЗАСГИЙН КОРИДОРЫН ДЭД БҮТЦИЙН САЛБАРЫН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА

Г.БАЗАРВААНЬ

ХСИС-ийн Хууль сахиулахын удирдлагын академийн
Аюулгүй байдал, стратегийн профессорын багийн профессор,
доктор (Ph.D), цагдаагийн дэд хурандаа

Хураангуй: Монгол Улс хоёр их гүрний дунд байрших, далайд гарцгүйн дээр дэд бүтэц, зам харилцааны хөгжил сул. Аж үйлдвэрлэлийн хөгжил хоцрогдмол, зах зээлийн багтаамж бага, хүн ам цөөн ердөө гурван сая гаруйхан. Хэдийгээр уламжлалт хөдөө аж ахуй, түүний дотор мал аж ахуйн орон гэх авч энэ салбарт шинэ технологи, техник дэлгэрүүлж хараахан амжаагүй, үндсэндээ нүүдлийн мал аж ахуйг олон зууны турш эрхэлж ирсэн.

Байгалийн баялгийн хувьд цөөн хүн амдаа хувааж авч үзвэл хангалттай, дэлхийд дээгүүр эрэмбэлэгдэх орд газартай. Иймдээ ч сүүлийн 25 жил үндсэндээ эрдэс баялгийн экспортод суурилсан эдийн засагтай болсны зэрэгцээ гадаадын хөрөнгө оруулалтаас ихээхэн хамааралтай болсон. Олон улсын эдийн засгийн хөгжлийн индексээр дундаж орлоготой /Lower-middle income: \$1.046 to \$4,125/ улс.

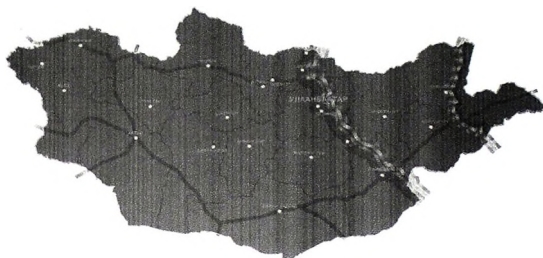
Газар зүйн хувьд Төв Ази болон ЗХА-ийг холбосон өвөрмөц байршилтай. Гэхдээ Төв Азийн улс оронтой холбогдох ашиг сонирхол, соёлын нийтлэг зүйл байхгүй. Улс төрийн хувьд олон намын тогтолцоотой, парламентын засаглалтай, ардчилал, чөлөөт зах зээлийн эдийн засгийг хөгжүүлэхээр хөгжиж яваа улс. Дотоод улс төрийн тэмцэл хурцадмал биш ч парламентад голлон суух намуудын /МАН, АН/ ашиг сонирхлын зөрчилдөөнөөс үүдэлтэйгээр засгийн газар огцрох эрсдэл байдаг. Шинээр байгуулсан засгийн газар нь өмнөх засгийн газрынхаа төсөл хөтөлбөрийг орхигдуулах тал элбэг тул эдийн засгийн бүтцээ төрөлжүүлэх, дэд бүтцээ хөгжүүлэх цөөнгүй төсөл, санаачилгыг хэрэгжүүлэх ч бодит үр дүнд төдийлөн хүрээгүй. Ийм санаачилгын нэг бол Монгол Улсын “Талын зам” төсөл болно.

Түлхүүр үг: Түншлэл, эдийн засгийн коридор, хамтын ажиллагаа, аюулгүй байдал, алсын хараа.

Оршил

“Талын зам” бол товчоор таван замын тухай асуудал юм. Тухайлбал, Авто зам, төмөр зам, хийн хоолой, газрын тос болон эрчим хүчний шугамаар Орос, Хятадыг холбон Монголоор дайран өнгөрөх том төсөл. Уг төслийн талаар Монгол Улс 2014 оноос эхлэн ярьж байна. Төсөлтэй холбоотой судалгааг бодлогын түвшинд Монгол Улсын УИХ, Засгийн газар, холбогдох яам.

судалгааны байгууллагын хийсэн ажил цөөнгүй. Зураг 1-т таван өнгөөр ялгасан зам бол “Талын зам”-ын таван шугам юм.



/Зураг 1/

Таван замын тухай товчхон тайлбарлая. Үүнд:

1. Төмөр зам: Монголын төмөр замын хөгжил 1955 оноос эхтэй. Хэдийгээр 60 гаруй жилийн түүхтэй ч үндсэндээ 180 жилийн өмнөх технологи, хурдтай хэвээр байна гэхэд хатуудахгүй. Монголын төмөр замаар дамжин өнгөрөх тээврийн хүчин чадлыг жилд 100.0 сая тоннд хүргэхээр тооцож байгаа. Одоогийн хүчин чадлын 24.0-25.0 сая тонн гэж тооцдог. Гэвч 2016 оны байдлаар “УБТЗ” ХНН 2.3 сая тонн дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрлэжээ. Иймд бодит байдал дээр манайх төмөр замын хүчин чадлаа үндсэндээ 50 дахин нэмэгдүүлэх шаардлагатай байгаа бөгөөд уг ажлыг тодорхой хуваарийн дагуу нэмэгдүүлэх бүтээн байгуулалтын ажил хийхээр төлөвлөсөн. Тухайлбал, 2018 онд 34.0 сая тонн, 2020 онд 48.0 сая тонн, 2030 онд 76.0 сая тоннд хүргэх төлөвлөгөө бий.

2. Авто зам: Монгол Улс 2004 оны дөрөвдүгээр сарын 26-ны өдөр НҮБ-ын Ази, Номхон далайн Нийгэм эдийн засгийн комиссын гишүүн орнуудын засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт гарын үсэг зурж Азийн хурдны замын сүлжээнд нэгдэн орсон. Азийн хурдны замын сүлжээ бол Японоос Турк хүртэл Ази Европыг холбох 141.000 км урт автозамын нэгдсэн сүлжээ. Үүний АНЗ, АН32 болон АН4 замыг Монгол Улс өөрийн нутагтаа барьж байгуулах үүрэг хүлээсэн байдаг. Азийн хурдны авто замын нэгдсэн сүлжээний АНЗ буюу “Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын-Үүд” чиглэлийн хурдны авто замыг барьж байгуулахаар Монгол Улсын Төрийн өмчийн хорооноос 2011 оны 8 дугаар сард олон улсын нээлттэй тендерийг зарлаж, сонгон шалгаруулалтад гадаад дотоодын мэргэжлийн компани, банк санхүүгийн байгууллагаас бүрдсэн хэд хэдэн консорциум өрсөлдсөнөөс “Чингис Лэнд Девелопмент Групп-Шинэ хөгжлийн зам” олон улсын түншлэл шалгарч 2012 оны 07 дугаар сарын 31-нд Төрийн өмчийн хорооноос концессийн гэрээний хэлэлцээг эхлүүлэх эрхээ

авсан. Уг авто замыг БНХАУ-ын хил хүргэх тохиролцоонд хүрсэн ч бүтээн байгуулалтын ажил удааширалтай хэвээр байна.

3. Эрчим хүчний шугам: Ирээдүйд Оросын Сибирьт бий болох эрчим хүчний шинэ эх үүсвэрийг болон Монгол Улсын ДЦС V, Эгийн гол, Тавантолгойн төсөл хэрэгжиснээр гарах эрчим хүчийг БНХАУ цаашлаад ЗХА болон ЗӨА-ийн улсад дамжуулах боломжтой.

4. Байгалийн хийн хоолой: Оросоос Хятад руу байгалийн хий нийлүүлэх хоёр замын төсөл хэрэгжиж байна. Эдгээр нь манай баруун хилтэй тун ойрхон гарах "баруун зам" буюу "Алтай төсөл", мөн зүүн хилээс холгүй өнгөрөх "дорнод зам" буюу "Сибирийн хүч"¹ төсөл болно. Монгол Улсын Ерөнхийлөгч асан Ц.Элбэгдорж ОХУ-аас БНХАУ руу гаргах байгалийн хийн "баруун зам"-ыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулахыг² санал болгосон авч хөрш хоёр улс манайхыг дамжуулагч байлгах аас одоохондоо татгалзсан болно.

5. Газрын тос дамжуулах хоолой: ОХУ газрын тосны баялаг нөөцтэй. Тус улс Манжуураар дамжуулж БНХАУ-д газрын тос нийлүүлж байна. Монгол Улс ч мөн сүүлийн жилүүдэд газрын тос олборлож байгаа бөгөөд манай гол түнш БНХАУ болно. Өрнөдийн хоригийн улмаас Ази руу чиглэсэн ОХУ-ын стратеги улам бүр идэвжиж байгаа. Тус улсын Сибирь, Алс Дорнодын эрдэс баялгийг эргэлтэд оруулах гол чиглэл БНХАУ, ЗХА болон ЗӨА-ийн улс байх болно. Иймд дээрх баялгийг тээвэрлэх нэг зам бол Монгол Улс байх боломжтой.

Хоёр хөршийг холбох Монгол Улсын "Талын зам" төслийн товч тайлбараас нэг зүйл шууд ойлгогдох болов уу. Энэ нь Монгол Улсын "Талын зам" санаачилга хэрэгжих гол үндэс бол хөрш хоёр улстайгаа хэлэлцэн тохирох чухал болно. Түүнчлэн манай төслөөс одоогоор хэрэгжих бодит үндэслэлтэй зам бол авто болон төмөр замаар хоёр хөрштэйгөө холбогдох болно. Харин бусад зам хэтдээ хэрэгжих үндэстэй ч одоогоор шууд хэрэгжүүлэх тогтсон зүйл хомс байна. Эдүгээ ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ Эдийн засгийн коридор байгуулахаар ажиллаж байна. Иймд Монгол Улсын "Талын зам" санаачилгыг хэрэгжүүлэх гол арга зам бол гурван улсын Эдийн засгийн коридортой уялдуулах явдал болно.

Тажикистан Улсын нийслэл Душанбе хотноо 2014 оны 9 дүгээр сарын 11-ний өдөр болсон Монгол, Орос, Хятадын анхдугаар дээд түвшний уулзалтаар БНХАУ-ын "Торгоны замын эдийн засгийн бүс"-ийн санаачилгыг Монгол Улсын "Талын зам" болон ОХУ-ын "Евразийн төмөр зам"-тай холбон Монгол,

¹ ОХУ-ын "Газпром" болон БНХАУ-ын "Синопек" 2015 оны 05 дугаар сарын 08-ны өдөр 30 тэрбум куб.м байгалийн хийг нийлүүлэх хийн хоолой байгуулах "Сибирийн хүч" төслийн гэрээнд гарын үсэг зурсан.

² 1000 гаруй км дөт, аюулгүй, байгалийн аливаа саад тогторгүй замыг санал болгож байв.

Хятад, Оросын эдийн засгийн коридор байгуулахаар талууд санал нэгдсэн юм. Энэ бол том төсөл. Өөрөөр хэлбэл, зөвхөн авто эсвэл төмөр замаар холбогдох маршрутын тухай асуудал биш. Харин эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд таатай орчин бий болгох явдал болно. Эдийн засгийн коридор дараах үе шатыг дамжин хөгждөг. Үүнд:

- Авто болон төмөр зам голлосон дэд бүтцийн салбарт хөрөнгө оруулах,
- Хотжилт, орон нутгийн зам болон бусад дэд бүтцийг сайжруулах. хүнд аж үйлдвэрүүдийг дэмжиж, жижиг дунд ААН-ийн хөрөнгө оруулалтын орчинг сайжруулан аялал жуулчлалын дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх замаар бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөгөө хэрэгжүүлэх,
- Худалдааг хөнгөвчилж хил дамнасан худалдаа, үйлчилгээ, жуулчлалыг дэмжих,
- Төрийн бодлого, бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөгөөг уялдуулах зэргээр эдийн засгийн коридорыг байгуулдаг аж. Эдгээр үе шатын хүрээнд Монгол Улс хоёр хөрштэйгөө зөвшилцож, тохиролцоонд хүрч чадвал манай "Талын зам" төсөл хэрэгжих үндэс болно.

Манай гурван улсын тухайд Эдийн засгийн коридорыг бүтээн байгуулах ажлыг эхлүүлсэн явдал өнгөрсөн болон энэ зууны эхэн үеийн гурван улсын харилцаанд байгаагүйгээр итгэлцэл бэхжсэн, хамтран ажиллах суурийг тавьсан, шинэлэг хамтын ажиллагааны хэлбэр болно.

Энэхүү өгүүлэлд Монгол, Хятад, Оросын эдийн засгийн коридор байгуулахад дэд бүтцийн салбарт хөрөнгө оруулалт, төмөр замын хүчин чадал болон цариг ялгаатай, эдийн засгийн хөгжлийн түвшин өөр, экспортын дан бүтэцтэй зэрэг бэрхшээл бий ч оролцогч тус бүр дотоодын нийгэм эдийн засгийн бодлоготой уялдуулан хэрхэн санал, санаачилгаа нэгтгэн ажиллаж байгаа болон цаашид анхаарах асуудлын тухай өгүүлэхийг зорив.

Нэг. Дэд бүтцийн салбарт гурван улс хамтран ажиллах боломж

Гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах асуудал гурван улсын дотоод нийгэм эдийн засаг, дэд бүтцийн хөгжлийн бодлоготой уялдаж байна.

Монгол Улс: “Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан ундэсний хөгжлийн цогц бодлого”¹ болон Монгол Улсын Засгийн газраас баримталж буй “Төмөр замын тээврийн хөгжлийн бодлого”-ын зорилго бол эдийн засгийг төрөлжүүлэх, уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспортыг нэг зах зээлээс хамааралгүй болгох явдал юм. Энэ зорилгын дагуу Монгол Улс 2010 оны 06 дугаар сард “Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлого”-ыг баталсан. Уг

¹Эрчим хүч экспортолж, бүс нутгийн зам тээврийг хоёр хөрш. Ази Европыг холбосон "гүүр" тээвэр зуучлалын үйлчилгээ болгон шинэ түвшинд гаргана. Дэд бүтцийн салбарт хувийн хэвшлийн оролцоог дэмжинэ гэж заасан байдаг.

бодлогоор Монгол Улсад ойролцоогоор 5683.5 км төмөр замын суурь бүтэц шинээр барьж, жилд тээвэрлэх экспортын ачааны хэмжээг 50 орчим сая тоннд хүргэх боломжтой гэх тооцоог гаргасан байдаг. Ингэхдээ өрсөлдөөнийг дэмжих замаар салбарын бүтэц, эрх зүйн орчинг илүү боловсронгуй болгох; Төрийн өмч давамгайлсан эсвэл концессийн гэрээгээр хэрэгжих (төрийн өмчлөлд ашиглалтын тодорхой хугацааны дараа шилжүүлэх нөхцөлөөр) шинэ төмөр замын суурь бүтэц барьж байгуулах; ••УБТЗ”-ын гол замд техникийн шинэчлэл хийх замаар түүний нэвтрүүлэх хүчин чадлыг сайжруулах аж.

Монгол, Орос, Хятад гурван улсын "Эдийн засгийн коридор байгуулах" хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх ажлыг ч мөн төмөр замын коридороос эхлэхээр харилцан тохиролцсон явдал үүнд түлхэц үзүүлнэ. Монгол Улс баруун, зүүн төмөр замын коридор байгуулах явдлыг тэргүүлэх ач холбогдолтой хэмээн үзэж буйн зэрэгцээ Курагино-Кызыл-Цагаантолгой-Арцсуурь-Овоот-Эрдэнэт чиглэлийн хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг эхлүүлэхээр талууд эхний ээлжид тохиролцоод байна.

Мөн 2017 оны 04 дүгээр сарын 07-ны өдөр Бээжин хотноо болсон Монгол Улсын Зам, тээврийн хөгжлийн яам, “Улаанбаатар төмөр зам” нийгэмлэг хамтран зохион байгуулсан "Транзит Монгол 2017" олон улсын форумын үеэр талууд Монголын төмөр замын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхэд анхаархаа дахин нотолсон юм. Манай төмөр замын коридор ОХУ-ыг БНХАУ-тай төдийгүй Европыг Азитай холбох хамгийн дөт зам. Тухайлбал, Европ-Азийг холбосон Транс-Сибирийн гол тэтгэгч шугам болох Наушки-Эрэн чиглэлд Монголоор дамжин өнгөрөх /Сүхбаатар-Улаанбаатар-Замын-Үүд чиглэлийн/ төмөр зам 1110 км урттай. Энэ нь Монголын хоёр талаар тойрох Казахстаны коридороос 513 км, Манжуурынхаас 748 км дөт юм. Түүнчлэн манай улсыг тойрох хоёр төмөр зам өндөр ачаалалтай байдаг. Түүнчлэн манай улсаар дамжин Оросоос Хятад руу, Хятадаас Орос руу ачаа тээвэрлэх хугацааг хурдасгаж, ОХУ-аас БНХАУ чиглэлд 31 цаг байсныг 28 цаг, БНХАУ-ОХУ чиглэлд 36 цаг байсныг 31 цаг болгосон. Мөн хоногт ачаа тээвэрлэх зайг 850-950 км болгоод байгаа. Нөгөөтэйгүүр манай төмөр зам өргөн царигтай учраас ачаа шилжүүлэн тээвэрлэх хэрэгцээ гардаг. Тиймээс ачаа тээвэрлэх үнийн тарифын хөнгөлөлт үзүүлж, шилжүүлэн ачих хугацааг 420 минутаас 240 минут болгоод байна. Ингэснээр Монгол Улс 2017 онд транзит тээврийнхээ тоог /167 байсныг хоёроос гурав дахин нэмэгдүүлж/ 400 чингэлэгт хүргэх зорилт тавьсан болно . Ийм байтал 2016 онд манай нутаг дэвсгэрээр 167 чингэлэг галт тэрэг явсан бол Казахстанаар 10 дахин их буюу 1700 чингэлэг, Манжуураар дамжуулан 1200

чингэлэг галт тэрэг явсан статистик үзүүлэлт байна. Иймд төмөр замын тээврийн энэхүү боломжит коридорыг манай гурван улс үр өгөөжтэй ашиглах асуудалд анхаарваас зохилтой болно.

БНХАУ: Хятадын Хөгжил шинэчлэлийн хороо. Гадаад харилцааны яам. Худалдааны яамнаас хамтран 2015 оны 03 дугаар сард “Торгоны замын эдийн засгийн бүс, XXI зууны далайн торгоны замын хэтийн төлөв, үйл ажиллагаа”-ний тухай баримт бичиг гаргасан байдаг. Энэхүү баримт бичигт дурдсанаас¹ харахад гурван улсын эдийн засгийн коридорт* ² Хятад улсын зүүн. зүүн хойд мужууд болох Бээжин, Тяньжин, Хөбэй, Хар мөрөн, Зилинь муж, ӨМӨЗО ба Монгол, Орос улстай хиллэх боомт, авто, төмөр зам багтаж байна. Мөн гурван улсын эдийн засгийн коридортой “Зүүн хойд Хятадын хүнд аж үйлдвэрийг сэргээн хөгжүүлэх XII таван жилийн төлөвлөгөө”-г нягт уялдуулах санаачилгыг Хятадын судлаачид дэвгүүлдэг.

ОХУ: 2007 онд "ОХУ-ын Алс дорнод болон Байгаль нуурын бүс нутагт 2013 оноос өмнө нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэх тусгай хөтөлбөр". 2009 онд “2025 он хүртэл Алс дорнод болон Байгаль нуурын бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийг хөгжүүлэх стратеги”, 2013 онд тус улсын ШУЯ, ТЗ-ын компанийн ерөнхийлөгч нар хамтран баталсан “Улсын нэн тэргүүнд хөгжүүлэх зам харилцаа Евразийн дэд бүтцийн систем³” төлөвлөгөө болон Оросын төмөр замын компаниас гаргасан “2030 он хүртэлх хөгжлийн стратеги төлөвлөгөө⁴”-г тус тус баталснаас харвал Сибирийн төмөр зам болон Байгал-Амарын төмөр

‘■’ӨМӨЗО-ны Монгол, Орос улстай холбогддог газар зүйн давуу байршлыг ашиглан Хар мөрөн мужийн Оростой холбогдох төмөр зам болон бус нутгийг төмөр замын сүлжээ, Хармөрөн, Зилинь Ляонин зэрэг муж Оросын Алс Дорнодын бүс нутгийн хуурай газар, далайн тээврийн хамтын ажиллагааг сайжруулж Бээжин-Москва Евроазийн хурдны тээврийн коридор байгуулж баруун тийш нэвтрэх гол гарцийг бий болгоно” 21 ЦЙУ@

http://news.xinliuanet.com/2015-03/28/c_1114793986.htm

‘■’БНХАУ-ын Хөгжил шинэчлэлийн хорооноос гаргасан 2 маршрут бий. 1.Бээжин-Тяньжин-Хөбэйгээс Хөххот-Монгол Улс-ОХУ. 2. Зүүн Хойд Хятад-Дальян-Мүгдэн-Чанчунь-Харбин-Манжуур-Чита гэсэн байна. Энэ хоёр маршрут нэгдэн Хятад. Монгол, Орос гурван улсын коридор болох ажээ.

³Уг төлөвлөгөөнд “Сибирийн төмөр зам. байгалийн хий болон газрын тосны шугам дагуу Азийн орнуудыг оролцуулсан өндөр технологийн үйлдвэрлэлийн цогц бий болгож Атлантын далайгаас Европоор дайрч Сибприэс Номхон далай хүрч цааш Берлингийн хоолойгоор дамжин Аляск хүрэх Хойд Америктай холбогдох зам, эрчим хүч, харилцаа холбооны интеграци явуулахаар”заасан.

⁴“2020 он гэхэд...Сибирь, Байгаль-Амарын төмөр замын маршрутыг технологийн хувьд бүрэн шинэчилж. тээврийн чиглэлд шинэ маршрут гаргах ба төмөр зам. дэд бүтцийг сайжруулж. төмөр замын гарам барих, төмөр зам дагуух бүсийг цахилгаанжуулах, төмөр замын өртөө, буудал шинээр барьж техник технологийн шинэчлэл хийн Байгал-Амарын төмөр замын хоцрогдлыг арилгаснаар тээвэр, дамжин өнгөрөх тээврийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлнэ” гэж заажээ.

замыг шинэчлэн барихаар хэдийнээ төлөвлөсөн бөгөөд Ази Европын нутгийг дамнасан Оросын транзит тээврийн маршрутыг тогтоож, Сибирь болон Алс Дорнодын бүс нутгийн төмөр замын тээвэрлэх чадварыг нэмэгдүүлэхээр байна.

Гурван улсын тухайд: Гурван улсын төрийн тэргүүн болон холбогдох механизмуудын уулзалтаар гурван тал хамтран ажиллахаар тодорхой түвшинд санал нэгдэж байна. Тухайлбал, 2015 оны 4 дүгээр сард Улаанбаатар хотод болсон "Хятад, Монгол, Оросын төмөр замын тээврийн гурван талын зөвлөлдөх уулзалт"-аар худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны талаар тодорхой тусгаж, худалдааны эргэлт нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан төмөр замын ачаа тээврийг нэмэгдүүлэх, улмаар Монгол-Орос-Хятадын хамтарсан төмөр замын тээвэр логистикийн компани байгуулах боломжийг судлах, төмөр замын тээврийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх зэрэг асуудлаар санал нэгдсэн байна.¹

ОХУ-ын Уфа хотноо болсон ШХАБ-ын гишүүн орнуудын төрийн тэргүүн нарын зөвлөлийн XV хуралдааны хүрээнд Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын Төрийн тэргүүн нар хамтын ажиллагааны эрх зүйн үндсийг бүрдүүлэх 4 баримт бичгийг¹ байгуулсан. Үүнд мөн Монгол Улсын төмөр замын хүчин чадлыг сайжруулах талаар санал нэгдээд байгаа. Тухайлбал, "УБТЗ"-ын одоо байгаа коридорыг жилд 100 сая тн хүртэл ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай болгох, ингэхдээ "УБТЗ"-ыг цахилгаанжуулах, хос болгох, Орос, Монгол, Хятад гурван улсыг дамнасан төмөр замын дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэхэд идэвхтэй хамтран ажиллах, Монгол Улсын нутгаар дамжин өнгөрөх ОХУ-аас БНХАУ-ыг чиглэсэн ачаа тээврийн хэмжээг 2015 он гэхэд 6 сая тонн, 2020 он гэхэд 20 сая тоннд хүргэж ажиллахаар тохиролцсон юм. Монгол Улсын ашиглах нэр заасан далайн боомтыг тоог нэмэгдүүлж Хойд Хятадын бүс нутаг болон Зүүн хойд Хятадын бүс нутгийн гадаад худалдаанд нээлттэй Дандонг, Далянь, Зиньжоу, Ингоу, Цинь Хуандао, Хуан Хуа, Тяньжин зэрэг нийт 7 боомтыг ашиглахаар болсон.

Түүнчлэн Узбекистан улсын нийслэл Ташкент хотноо болсон ШХАБ-ын ээлжит дээд хэмжээний уулзалтын үеэр талууд ЭЗК-ын хүрээнд 32 төслийг эхлүүлэхийг харилцан тохирсон юм³. Үүнээс 13 тэсэл тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд чиглэж байна.

¹ Монгол, орос, хятадын төрийн тэргүүн нарын дээд түвшний уулзалт болов.<http://www.beijing.mfa.gov.mn/>

² "Монгол, Орос, Хятадын хамтын ажиллагааны дунд хугацааны төлөвлөгөө", "Монгол, Орос, Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах санамж бичиг", "Монгол Орос Хятад гурван улсын худалдааг хөгжүүлэх хамтын ажиллагааг хөггөвчлөх нөхцөлийн гэрээ" болон "Монгол Орос Хятад гурван улсын хилийн боомтыг хөгжүүлэх хамтын ажиллагааны гэрээ"-г баталлаа.

³ Төслийн дэлгэрэнгүйг хавсралт хэсгээс үзнэ үү.

Зүүн Хойд Азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааг гурван улсын коридорын хамтын ажиллагаагаар дамжуулан урагшлуулах боломжтой.

ЗХА-ийн орнуудын эдийн засгийн харилцаа харьцангуй доогуур түвшинд байна. Тухайлбал, ЗХА-ийн орнуудын нийт гадаад худалдааны дөнгөж 20 гаруй хувийг бүс нутаг дотроо хийжээ. Мөн 2013 оны байдлаар Хятад улс нийт 107.8 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалт гадагш хийж дэлхийд III байрт яваа ч хөрөнгө оруулалтын дөнгөж 2 хувь л ЗХА-ийн орнуудад орсон байна.

Бүс нутгийн орнуудын хамтын ажиллагаа ч ялгаатай түвшинд байдаг¹ бөгөөд бүс нутгийн эдийн засгийг интеграцчилах олон талт эдийн засгийн хамтын ажиллагаа хөгжөөгүй. Иймд гурван улсын эдийн засгийн коридорын хамтын ажиллагаагаар дамжуулан ЗХА, тухайлбал “Их Түмэн санаачилга” төсөлтэй уялдуулан эдийн засгийн хамтын ажиллагааг эрчимжүүлэх боломжтой.

Гурван улсын коридорын хүрээнд хоёр талт эдийн засгийн хамтын ажиллагаа ч гүнзгийрэх боломжтой. Нөгөө талаас Европын орнуудаас тавьсан эдийн засгийн хориг зэрэг геополитикийн хүчин зүйлс Оросыг Азийн орнуудтай ойртуулж байна. Тухайлбал, Орос, Хятад улс хамтран 2009 онд “БНХАУ-ын Зүүн бүс нутаг болон ОХУ-ын Алс дорнод, Сибирийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр” (2009-2018) гаргасан.^{1 2} Энэ хамтын ажиллагааны хүрээнд Хятадын болон Оросын төмөр замын компани дамжин өнгөрөх тээвэр хийх хамтарсан механизм байгуулсан ба Хятад-Орос-Европийн чиглэлийн ачаа тээврийн галт тэрэг хэдийнэ явж эхэлжээ. Тухайлбал, Тяньжин-Манжуур-Европ чиглэлд 5090 чингэлэг 8,5 тэрбум юанийн, Сужоу-Манжуур-Европ чиглэлд 1840 чингэлэг 12,5 тэрбум юанийн шингэн дэлгэц, агааржуулагч, унадаг дугуй гэх мэт өдөр тутмын хэрэглээний бараа тээвэрлэж байна.³

Дэд бүтцээ хөгжүүлснээр зардал, цаг хугацааг хэмнэнэ. БНХАУ-аас санаачилж буй эдийн засгийн зургаан коридор⁴ бий. Эдгээр нь харилцан

¹ Тухайлбал, Хятад, Япон. Солонгосын эдийн засгийн хамтын ажиллагаа харьцангуй идэвхтэй ч Монгол, Орос, Хойд Солонгосын өөр хооронд болон Хятад, Япон, Өмнөд Солонгостой эдийн засгийн хамтын ажиллагаа сул бөгөөд хоёр талын хамтын ажиллагаанаас хэтэрдэггүй.

² Энэ хөтөлбөрт тусгаснаар Хятад, Орос улс дэд бүтэц, тээвэр, хилийн боомтын шалган нэвтрүүлэх хүчин чадал, хөрөнгө оруулалт, ажиллах хүч, технологийн парк аялал жуулчлалын салбарт хамран ажиллах бөгөөд бүс нутагтай зарим төслөө уялдуулан ажиллах ажээ. ФАКМ

(2009-2018)

http://www.chinaneast.gov.cn/2010-06/03/c_13331199.htm

'ё. St ft V [http://chinaneast.xinhuanet.com/2004-](http://chinaneast.xinhuanet.com/2004-11/01/content_3159551.htm)

11/01/content_3159551.htm

⁴1, Хятад, Монгол, Оросын эдийн засгийн коридор; 2, Шинэ Евроазийн эх газрын гүүр; 3, Хятад-Төв Ази-Дундад Азийн эдийн засгийн коридор; 4, Хятад-Энэтхэг хойгийн эдийн засгийн

адилгүй ашиг сонирхлыг илэрхийлдэг. Тухайлбал, Хятад-Пакистаны коридор газрын тосны тээвэр хийх, Шри Ланка-Хятад-Энэтхэг-Хятад-Мьянмарын коридор АСЕАН-ы орнуудтай эдийн засгийн харилцаагаа өргөтгөх, Монгол-Хятад-Оросын коридор илүүтэй эрчим хүчний салбарт хамтран ажиллах зорилготой байна.¹ Үүнээс Монгол-Хятад-Оросын коридор бусад коридортой харьцуулахад дотооддоо тогтвортой, тайван, цөөн улсаар дайран өнгөрөх Европ-Азийг холбосон хамгийн дөт маршрут*^{1 2 3} тул давуу талтай юм.

Орос. Хятадын тал энэ чиглэлд тодорхой ажлуудыг хийж байна. 2015 оны 6 дугаар сард болсон Хятад, Оросын хөрөнгө оруулагчдын 2 дахь удаагийн уулзалтаар талууд төмөр замын салбарт хамтран ажиллахад санал нэгдэн Москва-Казань чиглэлд хурдны төмөр зам барих судалгааг хийхээр гэрээ байгуулжээ. Энэ төмөр зам баригдвал 11 цагийн урт аялал 3 цаг хагас болж Оросын төмөр замын хурдыг нэмэгдүүлэх зорилт биелэх юм. Энэ талаар "УБТЗ"-ийн дэд дарга Игорь Домбровский "... Европоос Ази хүрэх хамгийн богино маршрут бол Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дайран өнгөрөх зам бөгөөд зорчигч болон ачаа тээвэр хийх бүрэн боломжтой. Монгол, Орос энэ чиглэлд хамтран ажиллаж байгаа. Тэгээд ч 2006 оноос хойш тээврийн тарифаа нэмээгүй ..." гэсэн байна/

Хоёр. Гурван улсын коридорын дэд бүтцийн хамтын ажиллагаанд тулгарах бэрхшээл

Гурван тал эдийн засгийн коридор байгуулахаар өндөр түвшинд нэгдсэн ойлголтод хүрсэн ч зарим асуудал шийдлээ хүлээж байна. Үүнд:

- Гурван талын үйл ажиллагааг уялдуулах, нэгдсэн зохицуулалтаар хангах механизмыг байгуулаагүй.
- Үйл ажиллагааг нарийн зохицуулсан хууль, эрх зүйн орчин бүрдээгүй.
- Гурван талын төмөр замын сүлжээний хүчин чадал ялгаатай.
- Шинэ техник, технологи нэвтрүүлэх ажил удаашралтай.
- Монгол Улс БНХАУ болон ОХУ-тай тээврийн тариф тохироогүй зэрэг олон асуудлыг тоочиж болно.

Төмөр замын хүчин чадал, царигийн асуудлаа шийдвэрлэх шаардлагатай байна.

коридор:5. Хятад-Пакистаны эдийн засгийн коридор 6. Шри Ланка-Хятад-Энэтхэг-Мьянмарын эдийн засгийн коридор

¹—mH?^EE@SJli&4^2i:P@http://finance.sina.com.cn/china/20150724/011422775811.shtml

²Монгол Улсаар дайран өнгөрөх олон улсын зам нь Европ ба Азийг холбосон бусад замаас дунджаар 1000 гаруй км богино байгаа нь Монгол Улсын төмөр замын сүлжээний гол давуу тал юм.

³

Гурван улс дэд бүтцээр холбогдоход Монгол, Хятад, Оросын төмөр замын царигийн ялгаа бэрхшээл учруулдаг. Тухайлбал. ОХУ, Монголын төмөр замын цариг 1520 мм, Хятадын цариг 1435 мм байдаг тул Монгол болон ОХУ-аас Хятад руу өргөн царигаар нүүрс зөөхөд шилжүүлэн ачих шаардлага гардаг. Иймд Хятад улс Монгол. Оростой харьцуулахад Транс Хятадын дэд бүтцийн сүлжээ сайтай, газар зүйн давуу байрлалаа ашиглан эрчим хүчний олон эх үүсвэртэй болох боломжтой байдаг.

Олон улсын төмөр замын хамтын ажиллагааны байгууллагын гэрээнд “Цариг шилжүүлэн ачсан тохиолдолд хүлээн авагч тал нь шилжүүлэн ачилтыг хариуцна” хэмээн заасан байдаг. Одоогийн “нэгдсэн нэвтрэх тариф”-аар шилжүүлэн ачих зардал 10 швейцарь франк буюу 10.3 ам.доллар болно. Үүний дээр нурмаг ачаа байгалийн бохирдол үүсгэх, цаг хугацаа алдах зэрэг сөрөг талтайг харгалзан үзэсний үндсэн дээр Монгол, Оросын тал Хятадтай хиллэж буй зарим боомт руу нарийн цариг тавих болсон юм. Тухайлбал. ОХУ-ын Тээврийн яамны шийдвэрээр тус улсын Приморийн хязгаар дахь Зарубино боомтоос Орос-Хятадын хилийн Махалино өртөө хүртэлх төмөр замыг нарийн царигтай барихаар болжээ. Дээрх чиглэлд ОХУ-ын 1520 мм-ын өргөн царигийг Хятад улсын 1435 мм-ийн нарийн царигтай хослуулан барих аж. Мөн Хятад, Оросын Хуньчунь-Малахино төмөр замын боомтоос Зарубино далайн боомт хүртэл 80 км, Зарубиногоос Пусан хүртэл 480 км далайн тээвэр хийж байна.² Эндээс харвал, ОХУ хэдийнээ далайн боомт руу нарийн цариг тавьж цаг хугацаа, зардал хэмнэхээр ажиллаж эхэлжээ.

Монголын талаас “Төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ын хэрэгжилтийг хангах зарим арга хэмжээний тухай УИХ-ын тогтоолоор Тавантолгой-Гашуунсухайт, Хөөт-Бичигт чиглэлийн төмөр замын шинэ шугамыг 1435 мм-ийн нарийн царигтай, Арц суурь-Эрдэнэт,Тавантолгой-Сайншанд-Баруун-Урт-Хөөт-Чойбалсан, Хөөт-Нөмрөг чиглэлийн төмөр замын

¹ Ингэснээр Хятадын ачаа тээврийн галт тэргүүд ОХУ-д саадгүй нэвтрэх. далайд гарцтай Зарубино боомтын үйл ажиллагаа олон улсын түвшинд хөгжих ач холбогдолтой гэж үзжээ. Ингэснээр “Шинэ төмөр замын ачаа тээвэрлэх хүчин чадал ойролцоогоор 60 сая тонн байх болно. Энэ чиглэлд нарийн царигтай төмөр зам тависнаар цаг хугацаа хэмнэхээс гадна ачаа шилжүүлэн ачихтай холбоотой үргүй зардал, чирэгдэл хэмнэгдэнэ. Мөн маш богино хугацаанд барьж ашиглалтанд оруулах боломжтой хэр нь бодитой үр дүн өгнө гэж үзэж байна.

W #—4L й tt йг—. '£ 1.11 ОДКОДШ

http://news.xinhuanet.com/local/2015-05/25/c_127836491.htm

шинэ шугамыг 1520 мм-ийн өргөн царигтай барихаар болсон юм.¹ Гэвч бүтээн байгуулалтын ажил зогсонги байна.

Мөн Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Ц.Элбэгдорж ОХУ-ын ерөнхийлөгч В.Путинтай уулзах үеэр "УБТЗ"-ын суурь бүтцийг хос болгохоор тохиролцсон. Орос, Монголын Засгийн газраас тус бүр 125 сая ам.долларыг "УБТЗ"-д шилжүүлсэн бөгөөд энэ хөрөнгөөр техникийн шинэчлэлийн эхний шатны ажлыг хийж байна.^{1 2} Үүний зэрэгцээ төмөр замын хүчин чадлыг сайжруулах чиглэлд гурван улс дэд бүтцийн салбарт хамтран ажиллахаар "УБТЗ"-ын техникийн шинэчлэлийн асуудлаар хамтран ажиллах, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийн хэмжээг нэмэгдүүлэх, Монгол, Орос. Хятадын хамтарсан компани байгуулах асуудлыг судлахаар тусгасан юм.

Үүнээс үзвэл гурван тал төмөр замаар холбогдоход маш их анхаарч, хил орчмын газрууддаа нарийн цариг тавьж эхэлсэн явдал эдийн засгийн коридорын дэд бүтцээр холбогдох эхний алхам болж байна.

Эдийн засгийн коридорын дайран өнгөрөх маршрутаа тодорхойлох шаардлагатай байна.

Гурван улсын коридор байгуулах тухай талууд санал нэгдсэний дараа Хятадын судлаачдын зүгээс эдийн засгийн коридорын маршрутын талаар саналууд гарч эхэлсэн юм. Тухайлбал, Шанхайн Олон улс судлалын хүрээлэнгийн судлаач Ли Шинь "... Хятад, Монгол, Оросын эдийн засгийн коридорт 3 чухал төмөр замын тээврийн маршрут бий. Үүнд, нэгдүгээр маршрут бол Чита-Манжуур-Харбин-Суйфөнхө-Владивостокийн чиглэл бөгөөд Сибирийн төмөр замтай холбогдоно. Энэ зам Хятадын Хар мөрөн мужийг Европтой холбох гол зам. Хоёрдугаар маршрут бол Чита-Улаанбаатар-Чойбалсан-Хөөт-Бичигт-Зүүнхатавч-Чанчунь-Зилинь-Хуньчунь-Зарубино гэсэн ЗХА-ийн 6 улсыг холбох маршрут болно. Гуравдугаар маршрут бол Чита-Улаанбаатар-Эрээн-Бээжин-Тяньжин чиглэлд төмөр замын шинэчлэл хийх ..." гэжээ. (Зураг 2-ыг үзнэ үү) Тус коридорын 2 дахь маршрут бол Хятадын Төрийн Зөвлөлөөс 2009 онд баталсан "Хятадын Түмэн голын бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөгөө"-нд Орос-Монгол-Хятад-Хойд Солонгосын хамтын ажиллагаа болон Монгол-Хятад-Оросын олон улсын маршрутын талаар нарийн зурагласан байдаг. Зилинь мужийн засгийн газраас гаргасан "Төрийн Зөвлөлөөс Зүүн хойд бүс нутгийг сэргээн хөгжүүлэхэд холбогдох төрийн бодлого арга хэмжээ болон хэрэгжүүлэх санал"-д Хуньчунь (Хятад)- Зарубино (Орос)-Нийгата (Япон),

¹ Төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогын хэрэгжилтийг хангах зарим арга хэмжээний тухай тогтоолын төслийг баталлаа.
<http://www.parliament.mn/news/open/categories/2453/pages/16498>

² Монгол Улс төмөр замын суурь бүтэц биш нэгдсэн оператор компанийг эзэмших хэрэгтэй.
Mining journal March.2015 №3 (076)

Хуньчунь (Хятад)-Зарубино (Орос)-Пусан (Солонгос) хуурай газар, далайн замын тээвэр хийх.мөн "Зүүн бүс нутгийг сэргээн хөгжүүлэх XII таван жилийн төлөвлөгөө-нд Хоёр уул (И ill)-ын төмөр зам буюу Чойбалсан-Рашаант-Улаанхот-Чанчунь-Хуньчунь төмөр зам Монгол, Хятад, Оросын эдийн засгийн коридорын гол чиглэл бөгөөд хэд хэдэн орны боомтыг дайран өнгөрч Оросын Зарубино, Солонгосын Пусан боомтод хүрнэ” гэж заасан байна.”¹

Зураг 1. БНХАУ-ын {Зүүн бүс нутгийг сэргээх хөгжүүлэх 12 дугаар V жилийн төлөвлөг} Төмөр замын төлөвлөлт.Хилээс гадна холбогдох маршрут



Хятад улсын XII таван жилийн төлөвлөгөө болон холбогдох бичиг баримт болон судлаачдын түвшинд эдийн засгийн коридорын маршрутын талаар тодорхой саналууд гарсаар байна. Тухайлбал, Профессор Жан Сюжие "...эдүгээ Монгол, Хятад, Оросын эдийн засгийн коридорт Улаанбаатараас Эрээнээр дайрч Тяньжин боомт хүрэх 1963 км урт нэг чиглэл, Чойбалсангаас Орос, Манжуураар дайрч Далянь боомтод хүрэх 2263 км гэсэн 2 чиглэл байна. Харин төлөвлөлтөд орсон Монгол Улсын зүүн хэсэг буюу Чойбалсангаас Зиньжоу боомт орох 1100 км маршрут бол хамгийн дөт зам юм. Дээрх төлөвлөгөө болон судлаачдын саналаас үзэхэд гурван улсын коридорыг зүүн хойд мужаар дайруулан байгуулах сонирхол бий гэж болохоор байгаа"-г тодотгожээ.

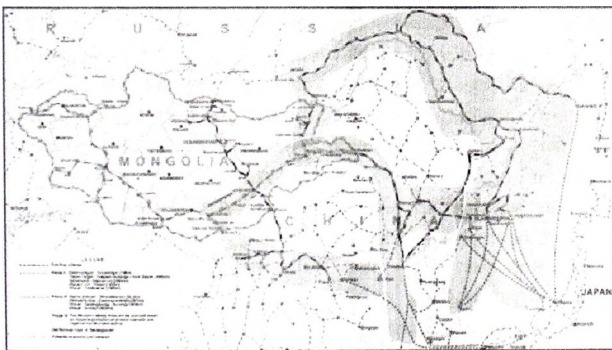
Мөн энэ талаар гурван улсын эдийн засгийн коридорын дагуух мужууд санал санаачилга гарган ажиллаж байна. Тухайлбал, ӨМӨЗО 2015 оноос эхлэн жил бүр боомтод 1.5 тэрбум юаны хөрөнгө оруулалт хийж эхэлсэн. Мөн Хятадын өмнө зүгээс гарч Өвөрмонгол, Эрээнээр дамжин цааш Орос, Европ

¹ БНХАУ-ын "Зүүн хойд бүс нутгийн хөгжүүлэх 12 дугаар V жилийн төлөвлөгөө "төмөр зам. 12 дугаар хүснэгт

хүрэх чиглэлд төмөр замын ачаа тээвэр явуулж байна. Ляонин муж уг эдийн засгийн коридорын хил дамнасан ачаа тээврийн үйл ажиллагаанд Далянь, Инкоу, Зиньжоу, Паньжин боомтыг чухал цэг болгон хөгжүүлж байна. Түүнчлэн Зилинь муж гурван улсын эдийн засгийн коридорын холбох цэг болж буйн хувьд далайн боомтын бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлж байна.¹

Дамжин өнгөрөх тээврийн талаар Монгол Улсын холбогдох мэргэжилтнүүдийн саналууд бий. Тухайлбал, Хойд хилийн Эрэнцаваас-Чойбалсан-Хөөт-Бичигт чиглэлийн 620 км замыг тавих тухай хөнддөг. Уг маршрут Орос-Монгол-Хятадын транзит тээврийн гол төмөр зам болно. Энэ тохиолдолд Монгол Улс зүүн талдаа төмөр замтай болох боломжтой аж. Түүнчлэн Ганцмодны боомтоос урагшаа 235 км яваад Хятадын төмөр замын сүлжээнд шууд холбогдох боломж бий. Тэндээс 1400 орчим км яваад Тяньжин боомт, 1655 км яваад Шиньхуандао боомт орно. Тавантолгойгоос Ганцмод хүртэл 270 орчим км явна. Энэ маршрут Бичигт, Нөмрөг чиглэлээс 1000 км-ээр дөт болно. Эсвэл Тавантолгойгоос Сайншанд хүртэл 456 км төмөр зам тавиад Сайншандаас Замын-Үүд, Замын-Үүдээс урагшаа 330 км яваад Жининь орж, тэндээсээ 1300 орчим км яваад Шиньхуандао боомт, 700 орчим км яваад Тяньжин боомт орох боломжтой² хэмээн тооцоолсон байдаг. Өөрөөр хэлбэл аль болох богино зайд өөрийн нутаг дэвсгэрээр илүү хурдан явж далайд гарахыг эрмэлзэж байна.(Зураг 3-ыг үзнэ үү)

Зураг 3. Хятад, Оросын далайн боомтоор дамжин гуравдагч зах зээлд гарах боломж



¹2014 оны 5 дугар сард Шанхай хотноо болсон Азид итгэлцлийг бэхжүүлэх хурлын үеэр Зилинь муж Оросын Сум корпорацийтай хамтран ажиллах гэрээ байгуулсан. Зарубино боомт жилийн 4 улиралд үйл ажиллагаа явуулах боломжтой ч хүчин чадал муутай. 2018 он гэхэд 60 сая тонн ачаатээврийн хүчин чадалтай болгох шаардлагатай ажээ.

Монгол улс төмөр замын суурь бүтэц биш нэгдсэн оператор компанийг эзэмших хэрэгтэй
www.mongolianminingjournal.com/content/60146.shtml

Эх сурвалж: Шинэ төмөр зам [mecenhttp://mtz.mn/content/32](http://mtz.mn/content/32)

Гурван улсын эдийн засгийн коридорын маршрутын асуудлаар талууд аль болох өөрсдийн нутгаар илүү явуулах сонирхолтой ба гурван талын ашиг сонирхлыг эн тэнцүү тусгах амар биш. Иймд манай холбогдох мэргэжилтнүүд маршрутыг өнөөгийн байгаа төмөр зам, дотоодын төмөр замын хөгжлийн төлөвлөгөө зэрэг дотоод бодлоготойгоо уялдуулан, төмөр замын ирээдүйн ач холбогдлыг тооцсон зөв хувилбарыг боловсруулах шаардлага бий.

Хөрөнгө оруулалтын олон эх үүсвэр, хэлбэр ашиглах шаардлагатай байна.

Гурван улсын коридорын бүтээн байгуулалтад дэд бүтцийн салбарын хөрөнгө оруулалт хамгийн чухал асуудал. БНХАУ-ын Төрийн Зөвлөлийн ерөнхий сайдын орлогч Жан Гаоли Чунчин хотод болсон “Ази-Европийн хэлхээ холбоо, үйлдвэрлэгчдийн уулзалт”-нд оролцох үедээ “Нэг бүслүүр, нэг зам”-ын хүрэн дэх эдийн засгийн зургаан коридорын бүтээн байгуулалтад нийт 890 тэрбум юанийн хөрөнгө оруулна гэжээ.¹

“Торгоны зам”-ын санаачилгыг санхүүжүүлэхэд АДБХО-ын банк. Торгоны замын сан, ШХАБ-ын Хөгжлийн банк, БРИКС-ийн банк зэрэг олон улсын санхүүгийн байгууллага болон хувийн хэвшлээс оролцох боломжтой. Эдгээрээс АДБХОБ дэд бүтцийн салбарт тусгайлан хөрөнгө оруулалт хийж, зээл олгох зорилгоор байгуулагдсан юм. Ер БНХАУ-ын дарга Си Зиньпин 2014 онд “Бүс ба зам” санаачилгыг анх дэвшүүлснээс хойш санхүүгийн чиглэлд багагүй амжилтад хүрсэн гэхэд болно.

Дэд бүтцийн салбарт хөрөнгө оруулах олон арга зам бий. Үүнээс хамгийн концессийн гэрээг хамгийн түгээмэл хэрэглэдэг.^{1 2 3} Мөн түгээмэл хэрэглэгддэг нэг хэлбэр бол “Төр хувийн хэвшлийн түншлэл” (цаашид ТХХТ гэх) юм. ТХХТ томоохон дэд бүтцийн төслүүдийг хэрэгжүүлэхэд төсвийн хөрөнгө хүрэлцэхгүй тохиолдолд хувийн хэвшлийн боломж чадавхийг менежментийн шилдэг арга барилыг ашиглан, төслийн үр ашгийг сайжруулах үүднээс хувийн хэвшлийг татан оролцуулдаг хэлбэр юм. ТХХТ нийгмийн сонирхолд нийцсэн салбарт хөрөнгө оруулалт татдаг. тендерийн ач холбогдлыг дээшлүүлдэг, дотоодын компаниудын үйл ажиллагаа дэмждэг зэрэг давуу талтай.

¹

(Z.

<http://www.scio.gov.cn/ztk/wh/slxxy/31213/Docunient/1436404/1436404.htm>

²“Концессийн тухай хууль” <http://www.legalinfo.mn/law/details/312> “Концесс дараах төрөлтэй байж болно. Үүнд: “Барих-ашиглах-шилжүүлэх” буюу концесс эзэмшигч концессын зүйлийг өөрийн болон өөрийн боломжоор олсон хөрөнгөөр барьж ашиглалтад оруулан, гэрээнд заасан хугацаанд ашиглан, гэрээний хугацаа дуусгавар болоход гэрээнд заасан нөхцөлөөр төрийн болон орон нутгийн өмчлөлд шилжүүлэх; ...түрээсээр эзэмшүүлэх, ...төрийн болон орон нутгийн өмчлөлд шилжүүлэх зэрэг нөхцөлтэй байж болно.”

³Төр болгоны зүрхэнд PPP оршдог. <http://www.mongolianminingjournal.com/content/14559.shtml>

Гурав. Гурван улсын хамтын ажиллагаанд анхаарах асуудал

Гурван улсын эдийн засгийн хөгжил хэт ялгаатай. Гурван улсын эдийн засгийн хөгжлийн түвшин ялгаатай тул эрх тэгш, харилцан ашигтай хамтын ажиллагаа өрнүүлэхэд төвөгтэй.

Гуртий эдийг бэлэн бүтээгдэхүүнээр арилжих гадаад худалдааны хэлбэр өөрчлөгдөхгүй.

Хятад бол хамгийн том үйлдвэрлэгч улс бөгөөд энэ нь эрчим хүч түүхий эдийн асар их эрэлтийг үүсгэж байдаг. Нөгөөтэйгүүр байгалийн баялаг, түүхий эдийн баялаг нөөцтэй Монгол, Орос улс Хятадыг экспортын гол зах зээл гэж хардаг. Цаашид экспортдоо түшиглэн эдийн засгаа солонгоруулах сонирхолтой байдаг. Харин ЭЗК-ын хамтын ажиллагааны хүрээнд Хятад Монгол, Орост эдийн засгаа солонгоруулахад дэмжлэг үзүүлэхгүй бол энэ байдал өөрчлөгдөхгүй.

Төмөр замын царигийн ялгаа.

Гурван улс дэд бүтцээр холбогдоход Монгол, Хятад, Оросын төмөр замын царигийн ялгаа бэрхшээл учруулдаг. Тухайлбал, ОХУ, Монголын төмөр замын цариг 1520 мм, Хятадын цариг 1435 мм байдаг тул Монгол болон ОХУ-аас Хятад руу өргөн царигаар нүүрс зөөхөд шилжүүлэн ачих шаардлага гардаг. Иймд Хятад улс Монгол, Оростой харьцуулахад Транс Хятадын дэд бүтцийн сүлжээ сайтай, газарзүйн давуу байрлалаа ашиглан эрчим хүчний олон эх үүсвэртэй болох боломжтой байдаг. Гэхдээ Монголын талаас “Төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ын хэрэгжилтийг хангах зарим арга хэмжээний тухай УИХ-ын тогтоол гаргаж зарим чиглэлд нарийн цариг барих шийдвэр гаргасан.

Байгачь экологийн доройтол нуурлэж болзошгүй.

Нүүрс хийжүүлэх үйлдвэр болон ДЦС барьж хий, эрчим хүч Хятад руу экспортлох үед усны дутагдал, агаарын бохирдлын асуудал хүчтэй тавигдаж болзошгүй.

ДҮГНЭЛТ: Хятад-Монгол-Оросын ЭЗК-ыг байгуулснаар дараах давуу талтай болно. Үүнд:

Ази ба Европыг хамгийн дөт, хямд, найдвартайгаар холбож, Монгол Улс Евразийн тээвэр-логистикийн зангилаа төв, эх газрын гүүр, дамжин өнгөрөх чухал коридор болно. Монгол Улсаар дайран өнгөрөх олон улсын тээврийн коридор Европ ба Азийг холбосон бусад коридороос дунджаар 1000 гаруй км богино байгаа нь гол давуу тал юм.

“Цайны зам”-ын маршрут дагасан аялал жуулчлал хөгжүүлэх боломж нээгдэнэ. Монгол Улс цаашид нүүдлийн соёл, аялал жуулчлалын олон улсын төв болох зорилготой. Энэ талаар гурван тал хамтран “Цайны зам” аялал

жуулчлалын салбарт хамтран ажиллах гэрээнд 2016 онд гарын үсэг зурсан байдаг. Үүний дагуу зочид буудал барих, мэргэжилтэн бэлтгэх, аялал жуулчлалын маршрут төлөвлөлт хийх, аялал жуулчлалын цогцолбор байгуулах зэрэг нийт 1 тэрбум 390 сая юаны өртөг бүхий 10 гаруй хамтын ажиллагааны төсөл хэрэгжүүлэх ажээ.

Гурван талын онцлог бүхий салбарыг хамтын ажиллагаанд татан оролцуулах боломж нээгдэнэ. Тухайлбал, Монгол Улсын экологийн цэвэр органик бүтээгдэхүүнийг Орос, Хятадын зах зээлд хямд үхээр түргэн шуурхай нийлүүлэх боломжтой. Одоогийн байдлаар 7 ААН ОХУ руу, 5 ААН БНХАУ руу мах, махан бүтээгдэхүүн экспортолж байна¹. Энэ нь Монгол Улсын жижиг дунд ААН-ийн үйл ажиллагааг дэмжих, боловсруулах, технологийг сайжруулах, хөрөнгө оруулалт татах зэрэг эерэг нөлөөтэй.

Монгол Улсын газарзүйн байршил, уул уурхай, эрчим хүчний салбарын эрчимтэй хөгжил “Шинэ торгоны зам”, “Талын зам”, “Евразийн тээврийн коридор” санаачилгыг холбох чухал түлхэц болно.

Монгол, Хятад, Оросын гурван талт хамтын ажиллагааны шинэ өрнөлт “Монгол, Хятад, Оросын ЭЗК-ын санаачилга” гурван улсын төдийгүй бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх таатай нөхцөлийг бүрдүүлж байна.

Тус санаачилга улс төр, эдийн засаг, геополитикийн шинжтэй багагүй сорилттой учирч болзошгүй байна. Тухайлбал, их гүрний хараат байдалд орохоос айсан жижиг орны болгоомжлол, баялгийн төлөөх хүчирхэг эдийн засгуудын өрсөлдөөн, ашиг сонирхлын зөрчил мөргөлдөөн зэрэг асуудал үүсэж болзошгүй. Түүнчлэн эдгээр санаачилгыг хэрэгжүүлэхэд хөрөнгө мөнгө, боловсон хүчин, эрх зүйн зохицуулалт, судалгаа шинжилгээ ч ихээр дутагдаж байна.

¹ Монгол Улсын хэмжээнд баруун бүсэд 16, Төвийн бүсэд 14, Зүүн бүсэд 11 нийт 41 ААН мах, махан бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх үйл ажиллагаа явуулдаг. Үүнээс олон улсын НАССР стандартыг хангасан хоёр үйлдвэр бий.