

Замын газар зүй ба монголын түүхэн хувь заяа

Урадын Э.Булаг



Өнөөдөр Монголд төмөр замын царигийн маргаан чухал сэдвүүдийн нэг болоод байна. Нэгдүгээрт, Хятадтай төмөр замаар холбох нь уул уурхайн экспортод төвлөрсөн Монголын эдийн засгийн хөгжлийн чухал суурь нөхцөл болох юм. Хоёрдугаарт, төмөр замын асуудлыг анхааралтай шийдэхгүй бол Монголын хувьд газар нутгийн бүрэн бүтэн байдлаа алдах аюултай. Тиймээс Хятадтай холбох төмөр зам Монголд хамгийн хэрэгтэй боловч, нөгөө талаар маш аюултай асуудал юм.

Монголын төмөр зам бол эдийн засгийн тооцоонд суурилсан дэд бүтцийн асуудал төдий биш бөгөөд харин геополитикийн өндөр ач холбогдолтой асуудал юм. Өнөөдөр би Халхын голын тулааны тухай, энэхүү симпозиумын гол сэдэв Халхын голын төмөр замын тухай ярих гэсэнгүй, харин Монголын замын тухай, тэр дундаа төмөр замын тухай ерөнхий онолын ойлголтын талаар өгүүлж байна.

Монголын түүхэнд замын асуудал хоёр удаа нилээн чухал мөр үлдээсэн. Нэгдүгээрт, дэлхийн хамгийн нарийн шуудан зөөх замын сүлжээг монголчууд байгуулж байсантай маргах зүйл үгүй. 13–14-р зууны дэлхийн хамгийн том эзэнт гүрнийг монголчууд захирч байсан юм. Зам харилцаа нь тэрхүү том эзэнт гүрнийг захирах нэг гол арга хэрэгсэл байжээ. Хоёрдугаарт, 17-р зууны сүүлч, 20-р зууны эхэн хүртэл Манж Чин улс Монголд 5 өргөөт замын сүлжээг барьж, Цагаан Хэрэмийн дагуу 5 гарцыг бий болгосон байна. Монгол овог аймгууд тус тусын зам, гарцаар Бээжинд нэвтрэн алба гувчуур төлж, улс

төрийн айлчлал хийдэг байв. Гадаад Монгол болон Баруун Монголд, Манж Чин улс Зүүнгарын Монголыг эзлэх зуураа Бээжингээс Хүрээ, Улиастай, Ховд, Алтай хүрэх Алтай Цэргийн буухиа замыг барьсан.

Монгол дахь уг буухна зам доорхи шинж чанартай:

1. Монголыг байлдан эзлэх Манжийн гол арга хэрэгсэл байсан.
2. Эзэнт улсаас зохицуулж байсан.
3. Өртөөт замын буудлуудад монгол ялтануудыг шийтгэн байрлуулдаг байж.

Өртөөт замын хажуугаар, Хятад, Монголын хооронд бараа тээвэрлэх хятад худалдаачдын хэрэглэдэг худалдааны замыг мөн татсан байна. Ахин хэлэхэд дээрх замуудыг Монголчууд биш Хятадууд хянадаг байв.

Манж Чин улсын үед манжууд хаант улсын хяналтыг хадгалах, худалдааны үйл ажиллагааг хангахын тулд замыг хэрэглэж байхад, нөгөө талаас замын бүрэн бүтэн байдлыг хадгалах нь ганц монголчуудын үүрэг байсан тул, өртөөт зам монголчуудын хувьд хүнд ачаа болох болов. Тиймээс, монголчууд өртөөт замыг хүчтэй эсэргүүцэж эхэлсэн. Жишээлбэл, 1750-аад оны дунд үед, Хотгойдын ван Чингүүнжав, өртөөт замын буудлыг орхин Амарсанаагаар ахлуулсан Зүүнгарын монголчуудын сүүлийн бослогод тусалж байжээ. Тус үйл явдал нь Халх Монгол болон Манж улсын харилцаанд хамсаатнаас дайснууд болох өөрчлөлтийг авчирсан юм.

Өртөөт зам бол Хятадаас Цагаан хэрэмээр тусгаарлагдсан манжуудын хувьд Монголыг хянах чухал хэрэгсэл байсан. Тухайн үед Хятад Монголын хил Цагаан хэрэмээр зааглагдаж байв. Хилийг ингэж зааглах нь Манжийн эсрэг монголчууд Хятадтай эвсэх, эсвэл монголчууд Хятадыг байлдан эзлэхээс хамгаалсан явдал байлаа. Өртөөт зам манжуудад (сүүлд хятадуудад) Монголыг хянах бүрэн боломжийг олгож байсан юм. Өртөөт зам болон Цагаан хэрэм нь Монголын зааглагдсан үндэсний газарзүй бий болоход нөлөөлсөн. Тус газарзүй дээр суурилан XX зуунд Гадаад Монгол тусгаар тогтносон газар нутгаа тунхагласан бөгөөд Өвөр Монгол автономит эрхээ зарласан юм.

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Манж Чин улс задран, Манжуур дахь орос, японы төмөр замын хамт хятадын эрхтэнүүд засаглалын эрхийг гартаа аваад байх тэр үед Монголыг Хятадтай нэгтгэх, ялангуяа Монголд төмөр зам барих нь Чин улсын төдийгүй, түүний залгамж улс Бүгд Найрамдах Хятад улсын хувьд хамгийн тэргүүлэх чухал бодлогын нэг байжээ. Улмаар "Имин шибянь" бодлогын дагуу хятад ардыг Монголд суурьшин амьдруулж, ашигт малтмал олборлон, улмаар уусган нэгтгэх санаатай байв. 1903 онд Хятадын хөрөнгө оруулалтаар Бээжингээс Хүрээ хүртэлх төмөр зам барих тухай төслийг анх удаа өргөн барьсан. Барилгын үйл явц 1905 онд эхэлж, 1907 он гэхэд Хятадаас Монголд нэвтрэх Жанчхүү (Чуулалт Хаалга) боомтод хүрсэн байлаа. Орос, Японы барьсан Манжуурын төмөр зам, Өвөр Монгол хүрэх Хятадын төмөр замууд нь асар их хэмжээний хятад ардыг Манжуур, Өвөр Монголд суурьшихад хүргэсэн юм. Улмаар Монголын тусгаар тогтнолын хувьсгалыг өдөөсөн.

XX зууны эхэн үеийн Хятадын үндэсний үзэл төмөр замын асуудлыг голчилдог байв. Төмөр зам нь хятад бус гаралтай ардын суурьшин буй зах хязгаар хил орчмын нутгийг Хятадтай нэгтгэх хамгийн үр дүнтэй арга зам байсан юм. Уг санааг анх Сун Ятсен дэвшүүлсэн ба тэрээр 1912 оны 2-р сард түр Ерөнхийлөгчийн албаа орхисны дараа 1912 оны 7-р сард Бүх Хятадын төмөр замын компанийг Шанхайд байгуулсан. 1920 онд Гуанжоуд тэрээр өөрийгөө Өндөр Дээд Ерөнхийлөгч хэмээн зарлаж, улсыг сэргээн засах тухай Зянгофанлүэ төлөвлөгөөг нийтэлсэн. Тус төлөвлөгөөндөө 10-20 жилийн дотор барьж байгуулах 100,000 км-ийн урттай 7 том төмөр замын төлөвлөгөөг танилцуулсан юм. Тус төлөвлөгөө нь өнөөг хүртэлх хамгийн том төмөр замын төлөвлөгөө байсан. Хятадын үндэсний үзэл анхнаасаа төмөр замтай холбогдож байв. Эдийн засгийн хөгжлийн чухал хүчин зүйл төдийгүй, үндэсний нэгдлийг хангах чухал хэрэглүүр юм. Хятадын үндэсний үзэл ерөнхийдөө өргөжин тэлэх шинжтэй.

Орчин үеийн Монголын үндэсний үзэл нь Хятад дахь төмөр замын төсөл, түүний үр дагавар болох Манжуур дахь монголчуудыг төмөр замаар дамжуулан уусгах, Өвөр Монгол дахь асар их хятад иргэдийн шилжин суурьшилт зэргийг сөрж урган гарсан юм. Төмөр зам бол

галт могой хэмээн монголчууд үздэг. Наймдугаар Жавзандамба Хутагт Монголыг галт могой бүслүүрдэхийн цагт цэвүүн цаг ирнэ хэмээн лүндэн буулгасан байдаг. Үнэндээ хятад иргэд ихээр суурьшсан Өвөр Монголын ихэнх монголчууд Ар Монгол руу, хойд зүг рүү дүрвэн зугтсан. Үүнээс дүгнэвэл монголын үндэсний үзэл нь хятадын төмөр замын төсөл болон хятад иргэдийн шилжин суурьшилтын эсрэг хариу шинжтэй контрактив (**агшиж байгаа**) үндэсний үзэл юм.

Дээрх хоёр үндэсний үзэл – Хятадын тэлэх үндэсний үзэл болон Монголын контрактив үндэсний үзэл – ийг урвуу тэрториалити гэж би нэрлэмээр байна. Хятадууд өнөөдөр Манжуур болон Монгол дахь Цагаан хэрэмний чанадын газар нутгийг нэгтгэх хүсэлтэй байгаа. Эдийн засгийн хүртээмжийн тулд төдийгүй Хятадын Эх газар хэмээн өөрсдийн нэрлэдэг тус газар нутгийг хяналтандаа байлгахын тулд билээ. Энэ явдал түүхэнд давтагдаж байсан. Нөгөөтэйгүүр, хятад иргэд олноор суурьших нь монголчуудын хувьд аюултай учраас үүнээс хамгаалж үндэсний Цагаан Хэрэгийг байгуулах хүсэлтэй. Хятадтай холбох төмөр зам, энгийн хар зам аль аль нь томоохон айдсыг дагуулдаг, ер нь хоёрдмол талтай.

Улмаар монголчууд далайд гарцгүй эмгэнэлт газарзүйн тухай хүчтэй судлах болсон. Өнөөдөр далайд гарцгүй байх нь зөвхөн тэнгисийн боомтгүй гэсэн ойлголт биш юм. Харин илүү өргөн зах зээлтэй харилцах боломжгүй, тусгаарлагдмал байдлыг илэрхийлж байдаг. Энэ утгаараа, Монголын далайд гарцгүй статус хоёр утгатай: нэгдүгээрт, газарзүйн утгаараа далайд шууд боомтгүй, илүү том олон улсын зах зээлд нэвтрэх боломж хомс, хоёрдугаарт, Зүүн Азийн хамгийн том зах зээл, хөрш Хятад улстай газар нутгаараа холбогдсон.

Дээрх хоёр санааны төвд: Монголчууд барууны зах зээлд нэвтрэх өндөр хүсэлтэй боловч, нэвтрэх боломж хомс. Бодитоор ч тэр, төсөөлөөд үзсэн ч, барууны зах зээлд Монголын бараа бүтээгдэхүүн илүү өрсөлдөхүйц үнэтэй зарагдана гэж монголчууд үздэг. Нөгөөтэйгүүр, Монголчууд хятадын зах зээлээс эмээдэг. Өрсөлдөхүйц үнийг олох нь байтугай тэнд удаан орших нь эргэлзээтэй. Тиймээс Хятадын зах зээл бол монголчуудын хувьд том саад бөгөөд үүнээс их эмээдэг. Монголын төмөр замын бодлогод дээрх санаа тусгагдсан. Өөрөөр хэлбэл, олон

улсын зах зээлд гарах боломжтой хятадын хамгийн ойрхон далайн боомт руу төмөр зам татах хүсэлтэй боловч, Хятадын төмөр замтай шууд холбогдох нарийн цагирагтай төмөр замыг барихаас монголчууд татгалзаж байгаа юм.

Хятадтай холбох шууд төмөр замын тухай монголчууд хоёр хуваагдсан хэдий ч, Оросын байгалийн баялгийг Хятадын зах зээлд хүргэх, Хятад, Оросыг холбосон дамжин өнгөрөх улс болох тал дээр монголчууд санал нэгтэй байгаа юм. Энэхүү хоёр хөршийг холбосон дамжин өнгөрөх бүс нутаг болох газарзүйн төсөөлөл бол Монголын эмгэнэлт газарзүйн тухай төсөөллөөс хамаагүй дээр сонголт юм. Үүнийг би газарзүйн найдвар гэж нэрлэмээр байна. Дамжин өнгөрөх улсын тухай төсөөлөл бол хоёр улсад эдийн засгийн холболт хэрэгтэй, үүнд монголчууд тусалж чадна, улмаар эдийн засаг улс төрийн олон ашиг тустай гэсэн тооцооллоос урган гарсан.

Дүгнэлт

Илтгэлдээ, юуны түрүүнд монгол, хятадын үндэсний үзэл төмөр замын асуудал дээр төвлөрдөг тухай ярьсан. Хятад улс газар нутгаа тэлэн, Монгол зэрэг хил залгаа орших улсуудыг аажмаар уусгах бодлогоо хэрэгжүүлэхэд төмөр зам чухал үүрэгтэй бол Монголын хувьд төмөр зам тавих асуудал айдас, болгоомжлолыг дагуулсан хоёрдмол шинжтэй. Төмөр зам татах нь хүсүүштэй боловч аюултай. Монголын газарзүйн тухай сонирхолтой ойлголтыг гаргаж ирж байна, үүнийг би *'эмгэнэлт газарзүй'* гэж нэрлэсэн. Энэхүү эмгэнэлт газарзүй гэсэн санаа нь Хятад, Оросын дунд байрлан, дэлхийгээс тусгаарлагдаж одоогийн төмөр замын улс төрийн төвд байрласныг хэлж байгаа юм. Нөгөөтэйгүүр, Хятад Оросын дунд гео-эдийн засгийн төвд орших байрлал Монголын хувьд газарзүйн найдвар гэж миний нэрлэх боломжийг бий болгож байна. Энэ нь төмөр замаар Хятадтай холбогдохгүй, харин Хятад Оросыг холбон, Оросоор дамжин Хятадыг Европтой холбох боломж юм. Эмгэнэлт газарзүй гэдэг нь Монголын далайд гарцгүй хаагдмал байдлыг хэлж байгаа юм, харин газарзүйн найдвар гэдэг нь Хятад, Оросыг холбох дамжин өнгөрөх улс болох тухай ойлголтыг илэрхийлж байна. Эмгэнэлт газарзүйн нөхцөл байдал

газарзүйн найдвараар солигдоно гэж би хэлсэнгүй. Харин, дээрх хоёр нөхцөл байдал зэрэгцэн орших юм. Монголын төмөр замын тухай маргаан цаашдаа дээрх газарзүйн нөхцөл байдлын тухай төсөөлөл дээр төвлөрөх болно.