

БНХАУ, Монгол улсыг төмөр замаар холбох бодлого, үйл явцад хийсэн дүн шинжилгээ

Б. Хөгжилт^{1*}



Хятад-Монгол бол мөнхийн хөрш мөн. 2011 онд хоёр орон Стратегийн түншлэлийн харилцаа байгуулж, 2014 оны 8-р сард БНХАУ-ын дарга Си Зиньпин Монгол улсад айлчилж, хоёр орны харилцааг иж бүрэн стратегийн түншлэлийн харилцааны түвшинд өндөржүүлэв. Эдүгээ хоёр орны харилцаа, хамтын ажиллагаа урьд өмнө байгаагүй түвшинд хүрч, түүхийн хамгийн сайн үе шатандаа байгаа юм.

“Уул уурхай, дэд бүтэц, банк санхүүг уялдуулан цогцоор хөгжүүлэх” нь хоёр талын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны гол салбар юм. Монгол улс нь асар их эрдэс баялаг болон салхи, нар зэрэг сэргээгдэх эрчим хүчний эх үүсвэртэй. Үүнд суурилсан уул уурхайн салбарыг нэн тэргүүнд хөгжүүлэх стратеги хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд Монгол улсын анхны хөрөнгийн хуримтлал ашигт малтмалын хайгуул, ашиглалттай салшгүй холбоотой юм. Мөн ашигт малтмалын нөөц дээр суурилсан болон боловсруулсан бүтээгдэхүүний зорилтот зах зээл, олон улсын зах зээл дэх нийлүүлэлт нь тээврийн зохистой горим, шугамтай болсоноор эдийн засгийн илүү үр ашгийг бүтээхийн хамт бусад эрсдлээс зайлсхийж чадна. Эдүгээ Хятад улс нь дэлхийн эрчим хүчний хамгийн том эрэлтэт орон болоод байгаа учраас Монгол улсын хөрш зэргэлдээ байдал, хямд нөөц баялаг хэрэгтэй болох нь дамжиггүй. Үүний зэрэгцээ, Хятад улс нь ашигт малтмалын

^{1*} Б. Хөгжилт - БНХАУ-ын Өвөр Монголын Их Сургуулийн Монгол судлалын сургуулийн Хөрш орон судлах хүрээлэнгийн дэд профессор

олборлолт, дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтын талаар харьцангуй тэргүүлэх технологитой, санхүүгийн хүч чадал ба менежментийн туршлага сайтай, ашиглалтын зардал ч багатай зэрэг давуу талтай. Түүнчлэн Хятадын хэрэгжүүлж байгаа жанжлах, хүчинд дулдуйдах бус “хөршөө найрсаг, тогтвортой, чинээлэг” болгох, нөлөөллийн хүрээ эрэлхийлэхгүй, гадаад бодлогын хувьд харилцан ашигтай хамтдаа хожих, хамтдаа хөгжих, хөршдөө өгөөжтэй байх бодлого нь бодит үр дүнд хүрч байна.

Хоёр орны төмөр замыг холбох хамтын ажиллагааны хувьд, 4700 орчим км урт хилийн шугамд, өнөөг хүртэл зөвхөн нэг л төмөр замын боомттой, тухайлбал 1950-аад онд холбогдсон Эрээн-Замын-Үүд төмөр замын боомт ажиллаж байна. Энэ боомтын жилд дамжин өнгөрүүлэх тээврийн хүчин чадал 10 гаруй сая тонн байгаа нь хоёр талын хөгжлийн болон бүс нутгийн интеграцийн шаардлагад нийцэхгүй байна.

Нэг. Хятад-Монголын төмөр замын холболтын бодлогын суурь нөхцөлүүд

Хятадын Засгийн газар «Баруун бүсийг далайцтай хөгжүүлэх стратеги» хэрэгжүүлснээс хойш төв болон орон нутгийн Засгийн газраас их хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийсний үр дүнд баруун бүсийн төмөр зам зэрэг дэд бүтцийн нөхцөл сайжирч, төмөр замын сүлжээнүүд гол гол хилийн боомтуудтай холбогдоод байна.

Сүүлийн жилүүдэд Хятадулс нь нээлттэй бодлогоо гүнзгийрүүлэх, эрчим хүчний олон талт нийлүүлэлтийг бий болгох, бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааг өргөтгөх, бүс нутгийн интеграцийг ахиулах зорилгоор хөрш зэргэлдээ улс орон, бүс нутгийн эрчим хүч, дэд бүтцийн зам шугамын бүтээн байгуулалтад ихээхэн ач холбогдол өгч, үндэсний хэмжээний бодлого, стратеги, үзэл баримтлалуудыг батлан хэрэгжүүлж байна.

Хятадын Төрийн Зөвлөлөөс 2011 онд «Өвөр Монголын эдийн засаг нийгмийг цаашид нэн сайн нэн хурдацтай хөгжүүлэх саналууд»-ыг баталж, Худалдааны яам ба Өвөр Монголын хооронд «Хамтран ажиллах гэрээ»-нд гарын үсэг зурж, Бүх Хятад дахь Өвөр Монголын стратегийн байр суурийг тодорхойлов. Энхүү баримт бичигт Өвөр

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Монголын өөртөө засах орны гол үүрэг бол Орос, Монгол Улстай эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагаагаа гүнзгийрүүлэх, дотоод гадаадыг холбох гүүрийн үүрэг гүйцэтгэх, умард руу чиглэсэн нээлттэй бодлогын шинэ төлөв байдлыг бий болгох, олон улсын зам тээвэр ба хилийн хөгжлийн нээлттэй туршилтын районы бүтээн байгуулалтын ахицаа түргэтгэх явдал мөн гэж заажээ.

2012 оны эхээр Хятад улс “Баруун бүсийг далайцтай хөгжүүлэх стратегийг хэрэгжүүлэх талаарх саналууд” болон “Баруун бүсийг далайцтай хөгжүүлэх XII таван жилийн төлөвлөгөө”-нд хилийн нээлттэй байр суурийг анх удаа тодорхойлж, Зүүн хойд Ази, Төв Ази, Зүүн Өмнөд Ази, Өмнөд Азитай олон улсын зам тээврийн холболтоо эрчимжүүлэхээр тусгаснаар Өвөр Монголын байр суурь нь умардад нээлттэй бодлогын чухал түшиц болоод байна.

2013 оны 3-р сард Өвөр Монголын намын хорооны нарийн бичгийн дарга Ван Зюнь Өвөр Монголын хөгжлийн стратегид шинжилгээ хийн, “8337” хөгжлийн үзэл санаа ба Өвөр Монголыг Хятадын умард руу чиглэсэн нээлтийн чухал түшиц, хилийн эрчимтэй хөгжлийн эдийн засгийн бүс болгон хөгжүүлэх саналыг дэвшүүлсэн байна.

2013 оны 9-р сард Си Зиньпин дарга Төв Азийн дөрвөн оронд айлчлах үеэр “Торгоны замын эдийн засгийн бүс”-ийн үзэл баримтлалыг дэвшүүлсэн. Энэхүү үзэл баримтлалын гол санаа нь Номхон далайгаас Балтийн тэнгис хүртэл Евроазийг тээврийн замаар холбон, цэгээр талбайг дайчилж, шугамаас бүсэд тэлж, бүс нутгийн хамтын ажиллагааны боломжийг алхам дараатайгаар бий болгоход оршино.²

2014 оны 6-р сарын 5-нд Хятадын Төрийн зөвлөл Өвөр Монголын Эрээн хотыг хөгжил нээлтийн гол туршилтын бүс болгохыг албан ёсоор зөвшөөрч, «Торгоны замын эдийн засгийн бүс»-ийн чухал зангилаа цэг гэж тодорхойлов³. Үүнээс гадна Хятадын “Зүүн хойд хуучин аж үйлдвэрийн бүсийг сэргээн хөгжүүлэх төлөвлөгөө” (2006),

² Хөгжилт. Өвөр Монголын умарш нээлттэй бодлогын тухай бодолхийлэл. “Умартын эдийн засаг” 2014.02

³ Си Зиньпиний Монгол улс дахь айлчлал нь Хятад-Монголын төмөр замын хамтын ажиллагааны орон зайг өргөтгөж, Монгол Улсын нөөц баялаг тээвэрлэлтийг яаралтай хүсэн хүлээж байна. 2014.08.22. XXI зууны эдийн засгийн сонин.

“Зүүн хойд бүсийг сэргээн хөгжүүлэх XII таван жилийн төлөвлөгөө”, “Хятадын Түмэн голын бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хөгжлийн төлөвлөгөө” (2013)-нд Хятад, Монголыг дамнасан Чойбалсан-Рашаан-Улаан-хот-Чанчунь-Хуньчунь чиглэлийг, «Бээжин, Тяньзинь, Хэбэйин интеграцийн схем” (2009), “Ляонин мужийн эрэг хавийн эдийн засгийн бүсийн хөгжлийн төлөвлөгөө»-нд Эрээн хот-Замын-Үүд, Зүүнхатавч-Бичигтийн олон улсын шинэ төмөр замын гол төслүүдийг багтаан тусгав. Ер нь Хятадын талын Монголтой төмөр замаар холбогдох нөхцөл үндсэндээ бүрдэж байна.

Монголын тал ч төмөр замын холболтын үндэсний эдийн засгийн хөгжилд оруулах ач холбогдлыг гүнзгий ойлгож, холбогдох бодлого, төлөвлөгөөнүүдийг баталж хэрэгжүүлээд байна. Тухайлбал 2008 онд Монгол улсын Засгийн газар «Монголын төмөр зам ТӨХК» байгуулах тогтоол гарган, тус компанид Төмөр замын суурь бүтэц барих, ашиглах, төмөр замын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэх, төмөр замын суурь бүтэц, хөдлөх бүрэлдэхүүнийг үйлдвэрлэх, угсрах, засварлах, өөрийн хөрөнгөөр зүтгүүр, вагон, төмөр замын бусад объект, байгууламжийг худалдан авах, өмчлөлдөө бий болгох, өөрийн эзэмшлийн хөрөнгийг тээвэрлэлтэд оролцогч бусад байгууллагад түрээсийн болон бусад гэрээгээр ашиглуулах эрх олгожээ. Үүний дараа Монгол Улсын Засгийн газар, хувийн компаниудад төмөр зам барьж ашиглуулах эрх олгосон боловч бодлогын өөрчлөлтөөс шалтгаалан уг ажил түр зогсонги байдалд ороод байна⁴.

2010 онд Монгол улсын УИХ-аас “Төмөр замын тээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлого” баталж, гурван үе шаттайгаар 5600 км-ийн төмөр зам барих тухай зарласан байна. Үүнд эхний үе шат нь зүүн баруун чиглэлтэй байхаар заажээ. Энэ нь Монголын нийгэмд Хятад-Монголын төмөр зам холболтын чиглэл, цариг, хөрөнгө оруулалтын тухай хурц маргааныг үүсгэж, төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил дахин зогсонги байдалд ороход хүргэжээ.

2012 оны 11-р сард Монгол улсын Засгийн газар тогтоол гаргаж, шинэ төмөр замын суурь бүтцийг нэгдсэн удирдлага зохион байгуулалттайгаар цогцоор нь барьж байгуулах тусгай зөвшөөрлийг

⁴ Д.Шүрхүү “Монгол-Хятадын уул уурхайн хамтын ажиллагаан дахь төмөр замын үүрэг” Уул уурхайн салбар дахь Монгол-Хятадын хамтын ажиллагаа эрдэм шинжилгээний бага хурлын эмхтгэл. УБ. 2013.

“Монголын төмөр зам” ТӨХК-д олгов. 2013 оны Засгийн газрын тогтоолоор Төмөр замын бодлогын I ба II үе шатанд барих 1900 км төмөр замын “барих-ашиглах-шилжүүлэх” (“BOT”) концессийг “Монголын төмөр зам” ТӨХК-д олгов. Төслийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн концессийн хэлбэрээр хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан дотоод, гадаадын хөрөнгө оруулалттай тусгай зориулалтын “Шинэ төмөр зам” ХХК (SPV) байгуулахаар шийдвэрлэж, түүний 49 хувьд гадаадын хөрөнгө оруулалт хийхийг зөвшөөрчээ⁵.

2013 оны 10-р сард Монгол улсын Ерөнхий сайд Н.Алтанхуяг Хятадад айлчилж «Хятад-Монголын стратегийн түншлэлийн харилцааны дунд, урт хугацааны хөгжлийн хөтөлбөр»-т гарын үсэг зурсан бөгөөд түүнд: “Хоёр тал нь зах зээлийн зарчмын дагуу Хятадын ААН Монголын шинэ төмөр замын бүтээн байгуулалтад идэвхитэй хөрөнгө оруулалт хийх болон гүйцэтгэх ажилд оролцохыг дэмжинэ. Хоёр тал Цэхэ-Шивээхүрэн, Ганцмод-Гашуунсухайт, Зүүнхатавч-Бичигт, Рашаан-Сүмбэр зэрэг төмөр замын боомт болон хил дамнасан төмөр замын барилгын ажлыг эрчимжүүлнэ” гэж тусгав. Үүнийг Хятад-Монголын төмөр зам холболтын ажилд оруулсан том түлхэц хүчин гэж үзэж болно. Энэхүү тохиролцоог хэрэгжүүлэхтэй холбогдуулан 2014 оны 4-р сарын 7-нд Хятадын Шэньхуа групп, Монголын талуудтай Ганцмод-Гашуунсухайт хоёр боомтын хоорондох 18 км урт төмөр зам барих хэлэлцээрт гарын үсэг зурлаа⁶.

Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Алтанхуяг 2014 оны 6-р сард УИХ-д өргөн дэвшүүлсэн “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ын хэрэгжилтийг хангах зарим арга хэмжээний тухай тогтоолын төсөлд томоохон ашигт малтмалын орд ба аж үйлдвэрийн паркаас 4 чиглэлд Хятад руу өргөн нарийн царигийн төмөр зам барина гэж тусгажээ⁷.

Ер нь Монгол Улс хөрөнгө, технологийн хомсдол, уул уурхайн хөгжил нь гарааны шатандаа байгаа, дотоодын улс төрийн хүчнүүд нөөц баялгийн ашиглалт, төмөр замын бүтээн байгуулалтын талаар

⁵ Д.Шүрхүү “Монгол-Хятадын уул уурхайн хамтын ажиллагаа дахь төмөр замын үүрэг” Уул уурхайн салбар дахь Монгол-Хятадын хамтын ажиллагаа эрдэм шинжилгээний бага хурлын эмхтгэл. УБ. 2013.

⁶ Хятад-Монголын хилийн төмөр замын халуун, хүйтэн. www.ssxcoal.com, 2014.08.19

⁷ Д.Шүрхүү “Монгол-Хятадын эрчим хүч, зам тээврийн салбар дахь харилцаа хамтын ажиллагаа” эрдэм шинжилгээний бага хурлын илтгэл. 2014.06

нэгдсэн тохиролцоонд хараахан хүрээгүй, том гүрний ашиг сонирхолын өрсөлдөөн зэргээс улбаалан түүний үйл явц саарсан хэдий ч сүүлийн үед хурдсах шинж тэмдгүүд илэрч байна.

Хоёр. Хятад-Монголын төмөр зам холболтын үйл явц болон хэтийн төлвийн шинжилгээ

Хятад бол Монголын уул уурхайн бүтээгдэхүүний эн тэргүүний зорилтот зах зээл бөгөөд энэхүү бодит байдлыг тойрч гарахын аргагүй юм. Түүнчлэн Монголын уул уурхайн бүтээгдэхүүн гуравдахь зах зээлд гарахын тулд БНХАУ, ОХУ-ын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх ёстой. Хятад нь найрсаг хөршийн хувьд, Монголд олон улсын зах зээлд нэвтрэхэд тохиромжтой далайн гарц олгох үүрэгтэй. Дэлхийн банк ба бусад судалгааны байгууллагын тооцоогоор, Хятадаар дамжин өнгөрөх тээвэр нь Оросынхоос тээврийн зардал, цаг хугацааны талаар хамаагүй хэмнэлттэй байна. Хоёр орон нь “гурвыг уялдуулах” зарчмын дагуу хамтын ажиллагаа өрнүүлэх нь хоёр талын харилцан нөхвөрлөх хөгжлийн шаардлага болон харилцан ашигтай, хамтдаа хөгжих зорилтод нийцэж байгаа юм.

Сүүлийн үед илэрсэн нөхцөл, хүчин зүйлүүдээс үзэхэд, ойрын ирээдүйд Хятад-Монголын төмөр замыг холбох боломжтой 4 чиглэл харагдаж байна. Эдгээр нь Цэхэ-Шивээхүрэн, Ганцмод-Гашуунсухайт, Зүүнхатавч-Бичигт, Рашаан-Сүмбэр зэрэг болно. Хятадын тал прагматик эрэлт хэрэгцээний үүднээс Цэхэ-Шивээхүрэн, Ганцмод-Гашуунсухайтын төмөр замыг тэргүүлэх байранд тавьсан бол Монголын тал Хятадын ганц зах зээлээс хамааралтай байхгүй, далайн гарц олох үүднээс, Зүүнхатавч-Бичигт, Рашаан-Сүмбэрийн төмөр замд тэргүүлэх ач холбогдол өгч байна. Хятад улсын дарга Си Зиньпин Монгол Улсад айлчлах үеэр: “Хятад хөгжиж байгаа улсуудтай хамтран ажиллахдаа ёс ба ашгийн зөв үзэл баримталж, би хожиж чи хожигдох, би илүү чи дутуу олохоос зайлсхийж, зарим тодорхой төсөлд нөгөө талын ашиг сонирхлыг харгалзана. Хятад улс хэлсэн үг, амалсан явдлаа заавал хийж хэрэгжүүлнэ” гэж хэлсэнчлэн цаг хугацааны өмнө хойноос үл шалтгаалан, хамгийн гол нь эдгээр төслүүд хоёр талын хэрэгцээ шаардлагад бүрмөсөн нийцэж байгаа юм.

1. Цэхэ-Шивээхүрэн чиглэл:

Цэхэ боомт 2009 онд байнгын ажиллагаатай боомт болсон. Тус боомтын 2011 оны ачаа тээвэрлэлт 10.3 сая тонн (хамгийн дээд үзүүлэлт), жилийн өсөлт 19.4%, 2012 онд 9.0 сая тонн, 2013 онд 7.5 сая тонн болж нэлээд буурсан байна. Гол нэр төрлийн бараа нь нүүрс, өнгөт төмөрлөг, барилгын материал болно. 2014 оны 4-р сард Цэхэ боомтоор Монголоос 699.5 мянган тонн, 5-р сард 898.1 мянган тонн нүүрс импортолж, өмнөх оны мөн үеэс тус бүр 11.6%, 142.5% нэмэгджээ. Одоогоор засмал зам болон туузан дамжуулгаар тээвэр хийгдэж байна⁸. Хятадын тал Линьхэ-Цэхэ, Зяюйгуан-Цэхэ, Бугат-Цэхэ гурван чиглэлийн төмөр замыг байгуулсан ба Хами-Цэхэ төмөр замын барилгын ажил 2014 оны 6-р сараас эхлээд байна⁹. Чинхуа-Мак компани бол Нарийнсухайт нүүрсний уурхайг ашиглаж байгаа Хятад, Монголын хамтарсан компани болно. Тус компани нь Нарийнсухайт-Шивээхүрэн чиглэлийн төмөр зам барьж ашиглах эрхийг олж авсан боловч Монгол улсын бодлогын зохицуулалтаас шалтгаалан уг төсөл зогсонги байдалд ороод байна¹⁰. Энэхүү чиглэлд одоо хүртэл Монгол улсын нутаг дэвсгэрт ямар нэг гэрээ хэлэлцээр байхгүй. Чинхуа-Мак тус боомтыг хамгийн их ашигладаг ба зардлаа бууруулах, байгаль орчны асуудлыг шийдвэрлэх үүднээс төмөр зам барьж ашиглах сонирхол ихтэй байна. Монголын Засгийн газар зөвшөөрсөн нөхцөлд Чинхуа-Мак компани толгойлж, ВОТ хэлбэр буюу ямар нэгэн байдлаар эхний ээлжинд Цэхэ-Шивээхүрэн чиглэлийн нарийн царигийн төмөр замыг тавьж, дараагийн ээлжинд Тавантолгойн ордтой холбох магадлал өндөртэй байна.

2. Ганцмод-Гашуунсухайт чиглэл:

Ганцмод боомт нь 2009 онд байнгын ажиллагаанд шилжсэн. 2011 оны ачаа тээвэрлэлт 10 илүү сая тонн, Хятадын нүүрсний импортын хуурай замын хамгийн том боомт юм. 2013 оны 8-р сараас зэсийн баяжмал импортолж эхэлсэн. Монголын Энержи Ресурс компани нь Ухаахудаг-Гашуунсухайт төмөр замыг барьж ашиглах эрхийг олж

⁸ Цэхэ боомтоор импортлох нүүрсний хэмжээ нэмэгдэж байна. 2014.07.03 www.chinabidding.com

⁹ Хятад-Монголын хилийн төмөр замын халуун, хүйтэн www.ssxcoal.com, 2014.08.19

¹⁰ Д.Шүрхүү "Монгол-Хятадын уул уурхайн хамтын ажиллагаан дахь төмөр замын үүрэг" Уул уурхайн салбар дахь Монгол-Хятадын хамтын ажиллагаа эрдэм шинжилгээний бага хурлын эмхтгэл. УБ., 2013

авсан боловч саяхан Монголын Засгийн газар буцаан авч, төсөлд зарцуулсан хөрөнгийг нөхөн олгосон юм¹¹.

Хятадын Шэньхуа групп Тавантолгойн төсөлд ялах давуу талыг бий болгохын тулд Бугатаас Ганцмод хүртэл төмөр замыг тавьж, 2011 онд ашиглалтад оруулсан. 2014 онд Хятадын Шэньхуа групп, Монголын компаниудтай хамтран Ганцмод-Гашуунсухайтын 18 км урт боомтын төмөр зам тавих гэрээ байгуулжээ. Одоогийн байдлаар "Монголын шинэ төмөр зам" ХХК (SPV) Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтээн байгуулалт хийж байгаа, түүнчлэн Хятадын Шэньхуа, Чалко, Монголын Эрдэнэс Таван толгой, Энержи Ресурс, Тавантолгой, Оюутолгой зэрэг компани нь тус боомтын хамгийн их ашиглагч учир тус төсөлд оролцох сонирхол ихтэй байна. Ийнхүү Хятад-Монголын төмөр замын холболтын 4 зангилаа цэг дотроос хамгийн түрүүнд Ганцмод-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам тавигдаж, Хятад-Монголын хоорондох нүүрс, зэсийн баяжмал хийгээд бусад уул уурхайн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт эрс нэмэгдэх төлөвтэй байна.

3. Зүүнхатавч-Бичигтийн чиглэл:

Хятад-Монголын төлөвлөж байгаа Зүүнхатавч-Бичигтийн төмөр зам урагшаа Зиньжоу боомт, хойшоо Чойбалсан хүрнэ. 2006 онд Хятадын Өвөр Монгол, Ляонин, Монголын Дорнод, Сүхбаатар аймгийн удирдлагууд энэ талаар тохиролцоонд хүрч, мөн оны 12-р сард Зиньжоу хот болон Дорнод аймгийн дарга нар "Хамтын ажиллагааны санамж бичиг"-т гарын үсэг зурав. 2007 оноос Хэнтий аймаг, Шилийн гол аймаг, Фушинь хот зэрэг найман орон нутгийн засаг захиргааны хоорондох хоёр талын хамын ажиллагааны механизм бий болсон байна. Зиньжоу боомт үүнд зориулж "Хятад-Монголын шинэ төмөр замын ажлын хэсэг" байгуулан ажиллаж байна¹².

Хятад, Монгол хоёр тал энэхүү төмөр замын байгуулалтыг чухалчлан үзэж байна. Монголын хувьд Тяньзинь боомт ачаалал ихтэй тул түүнээс өөр, нэн ойр далайн гарцыг идэвхитэй эрэлхийлсээр байна.

¹¹ Мөн тэнд

¹² Зиньжоу боомт Монгол улс ба Европ-Азийн шинэ замын далайн гарц болох нь Хятадын менежментийн сонин. 2012.03.26

Нөгөө талаар Монголын зүүн бүсийн төмөр замын сүлжээг тэлж, орон нутгийн хөгжлийг эрчимжүүлэх боломжтой. Хятадын хувьд эрчим хүч, эрдэс баялгийн нэгэн шинэ зам шугамыг нээж, ирээдүйд Оросын Сибирийг хамрах боломж үүснэ. Ляонин муж эрчим хүчний хомсдолтой учир одоохондоо Өвөр Монголын дунд зүүн хэсгээс нүүрс нийлүүлж байна. Энэхүү төмөр замыг байгуулах нь эрчим хүчний нийлүүлэлт, боомтын эдийн засгийн хөгжилд жинтэй хувь нэмэр оруулах болно. Өвөр Монголын хувьд нөөц баялгаа эдийн засгийн эргэлтэд оруулах, хилийн эдийн засгийн хөгжлийг ахиулах болно.

Зүүнхатавч боомт 2008 онд байнгын ажиллагаатай болсон. Мөн дээр дурдсан улсын төлөвлөгөөнд заасан Өвөрмонгол, Ляонингийн хуурай замын гарц юм. Жилийн ачаа тээврийн хэмжээ 700 гаруй мянган тонн, гол нэр төрлийн бараа нь газрын тос, нүүрс, хар тугалгын баяжмал зэрэг болно. Зүүнхатавч нь ачаа тээврийн хэмжээгээр Ганцмод, Цэхэд хүрэхгүй ч түүний газарзүйн байршил нэн давуу, эдийн засгийн цацалт нь Өвөрмонголын дунд зүүн хэсэг, Хятадын Зүүн хойт бүс, Умарт бүс болон Зиньжоу боомт, Цаопэйдянь боомтуудад нөлөөлнө. Түүнчлэн хилийн гадна Монголын асар их нөөц баялагтай Сүхбаатар, Дорнод, Хэнтий аймгийн 300 мянган ам.км нутаг дэвсгэр, 200 мянган хүн амд нөлөөлөх Монголын хамгийн ойр далайн гарцын зангилаа цэг юм. Монголын зүүн бүсийн газрын тос, нүүрс, төмөрлөгийн уурхайнуудын ашиглалтыг дагалдан уг боомтын ачаа тээврийн хэмжээ огцом өсөх хандлагатай байна.

Сүүлийн жилүүдэд улс ба орон нутгийн хэмжээнд Зүүнхатавч боомтын бүтээн байгуулалтыг чухалчилж, түүнийг “Ляонины далайн эргийн эдийн засгийн бүсийн хөгжлийн төлөвлөгөө” /гурван чухал хуурай газрын боомтын нэг/, “Зүүн хойт бүсийн логистикийн хөгжлийн төлөвлөгөө”, “Баруун бүсийг далайцтай хөгжүүлэх XII таван жилийн төлөвлөгөө”, “Хятадын Зүүн хойт бүсээс Зүүн хойт Азийн бүс нутагт чиглэсэн нээлттэй бодлогын хөтөлбөр” /2012-2020/, “Хятад Монголын стратегийн түншлэлийн харилцааны дунд, урт хугацааны хөгжлийн хөтөлбөр”, “Хятад Монгол хоёр орны найман орон нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны санамж бичиг”, “Хятад улсын Шилийн гол аймаг болон Монгол улсын Сүхбаатар аймгийн хамтын

ажиллагааны санамж бичиг" зэрэгт тус тус хамруулан тусгасан байна¹³.

Зиньжоу боомт Ляонин мужийн баруун хэсэг, Бохай булангийн баруун хойт хэсгийн Зиньжоу булангийн хойт эргийн Ляоси хонгилд байрладаг. Энэ боомт нь Хятадын далайн эргийн хамгийн хойно байрлах Бохай тэнгисийн баруун хойт 400 км урт эргийн цорын ганц нээлттэй олон улсын худалдааны боомт бөгөөд Хятад улсын хамгийн хойно байрлах 1-р зэрэглэлийн нээлттэй боомт, хамгийн анхны хувьцаат боомт, Хятадын топ 20 далайн боомтын нэг, Ляонин мужийн умарт бүс нутгийн төв боомт юм. Энэ боомтын гол нэр төрлийн ачаа таваар нь газрын тосны бүтээгдэхүүн, үр тариа, нүүрс болно. Жилийн 365 өдөр байнгын ажиллагаатай, эдийн засгийн нөлөөний хүрээ нь Хятадын Зүүн хойт бүсийн баруун хэсэг, Өвөрмонголын зүүн хэсэг, Монгол улс, Оросын Сибирь хүрэх бөгөөд урагш чиглэх далайн тээврийн шугам нь Хятадын өмнөд бүсийн бүх боомт, дэлхийн 80 гаруй улс орныг хамардаг, 300 мянган.тонн газрын тосны хөлөг онгоцны зогсоолтой. 2009 оны ачаа тээвэрлэлт 52 сая тонн, чингэлэг 680 мянган.ТЕУ. 2010 оны ачаа тээвэрлэлт 60.08 сая тонн, чингэлэг 755 мянгад хүрч, Ляонин муждаа 3-рт орж байна¹⁴. Зиньжоу боомтын байрлаж байгаа Бохай тэнгисийн дагуух бүс нутаг бол Жузьян мөрний гурвалжин хойг, Хөх мөрний гурвалжин хойгийн дараах Хятадын эдийн засгийн эрчимтэй хөгжлийн гуравдугаар өсөлтийн туйл юм. Одоо Ляонин мужийн далай дагуух эдийн засгийн бүс нь улсын стратеги болоод байна. Зиньжоу хот боомтоор хотоо хөгжүүлэх бодлого баримтлан янз бүрийн хөнгөлөлттийн бодлого хэрэгжүүлж байна¹⁵.

Төмөр замын бүтээн байгуулалтын үйл явцаас үзвэл, одоо төлөвлөж буй Зиньжоу-Чойбалсан /буюу Хөөт/ шинэ төмөр замын нийт урт нь 1100 гаруй км, Монголын Чойбалсангаас Баруун-урт, Бичигт, Хятадын Зүүнхатавчийг дамжин Зиньжоу боомт хүрнэ. Энэ төмөр зам нь Хятадын хил дотор хоёр шугамаар үргэлжлэх боломжтой. Нэг нь, Зиньжоу-Цоян-Улаанхад төмөр замын урт 282 км, үүнд Цоян-Улаанхадын хэсгийг байгуулж байгаа /Хятадын төмөр замын 4-р компани/, 2014 оны эцсээр ашиглалтад оруулах болно. Улаанхад-

¹³ Хамтран хожих гүүрийг тавья-Зүүнхатавч боомтын умарш нээлтийг эрчимжүүлэе. Шилийн голын өдрийн сонин. 2014.08.12

¹⁴ Зиньжоу, <http://baike.baidu.com/subview>

¹⁵ Зиньжоу порт ХХК, 2014.08.26. Хятадын биржийн сонин.

Даваа-Баянхуа төмөр замын урт 361 км, нэгэнт ашиглалтад оруулсан байна. Баянхуа-Зүүнхатавчийн төмөр замын урт 200 км, одоо яг ТЭЗҮ боловсруулж байна. Тус төмөр замын нийт урт 843 км байна. Нөгөө нь Зиньжоу-Шиньцю төмөр замын урт 150 км /бэлэн/. Баян-уул-Шиньцю төмөр замын урт 487.6 км, үүний 330 км-г барьж дуусган /Чуньчэн групп, Датан олон улсын цахилгаан станц компани зэрэг гүйцэтгэгчээр ажиллаж байна/, 2015 онд ашиглалтанд оруулахаар ажиллаж байна. Баян-уул-Зүүнхатавч төмөр замыг Зитун төмөр замын групп байгуулж байна. Түүний урт 230 км, Сонгинохайрхан-Зүүн үзэмчний хэсгийн царигийг тавиж дуусгасан, Жусыхуа-Зүүнхатавчийн хэсгийг 2014 оны 7-р сарын 14-ний өдөр ашиглалтад оруулсан ба тус чиглэлийн төмөр замын нийт урт нь 857 км болно.

Монголын хил доторхи Чойбалсан буюу Хөөт-Баруун урт-Бичигт төмөр замын нийт урт 420 км байна. 2013 оны 10-р сард Монгол улсын ерөнхий сайд Хятадын Ляонин мужид айлчлах үеэр хоёр тал иргэний агаарын нислэг, төмөр замын бүтээн байгуулалт, уул уурхайн ашиглалтын талаар тохиролцоонд хүрсэн. Мөн тухайн үеэр Ляонин мужийн Чаньчунь группын дарга Монгол улсын ерөнхий сайдад Чойбалсан-Бичигтийн төмөр зам төсөлд оролцох сонирхолтой байгаагаа илэрхийлсэн байна. Монголын талд тулгараад буй асуудал нь хөрөнгийн хомсдол болно. Энэ удаагийн Си даргын айлчлалын үеэр гаргасан “хамтарсан мэдэгдэл”-д “хоёр тал 1991 оны Монгол улс Хятадын нутаг дэвсгэрээр далайд нэвтрэх, дамжуулан өнгөрөх тээврийн хэлэлцээрт нэмэлт өөрчлөлт оруулахад их ач холбогдол өгч, түүнчлэн нухацтай хэрэгжүүлэх болно гэснийг үндэслэн Хятадын тал Зүүн хойт, Умарт бүсийн нээлттэй далайн боомтоос Монгол улс боомт ашиглах боломж олгоно” гэж тусгав. Энэ нь Монгол улсын олон жилийн турш хөөцөлдсөн, нэн олон, нэн ойр далайн гарцтай болох зорилгод чухал ач холбогдолтой юм. Тус төмөр зам нь Чойбалсангаас Борзя, Манжуурыг дамжин Далянь боомт хүрэхээс 900 км ойр, Эрээнээр дамжин Тяньжин хүрэхээс 800 км ойр байна. Монголын тал “нөөц баялгаар төсөл солих” буюу ВОТ (барих- ашиглах-шилжүүлэх) хэлбэрээр тус төслийг хэрэгжүүлж болно.

4.Рашаан-Сүмбэрийн чиглэл:

Түмэн голын зам буюу Дорно дахины их замын төслийг 1991 оны 10-р сард НҮБ-ын Хөгжлийн хөтөлбөр-өөс Пхеньяний хуралдаанд анх дэвшүүлсэн. Тус төмөр зам бол Хятадын Рашаан, Монголын Чойбалсан буюу Хөөт хоорондох тасархай хэсгийг холбож, Улаанхот, Байчэн, Чанчунь, Хуньчунь-ээр дамжин Оросын Посьет, Зарубино ба Хойт Солонгосын Ражин, Сонбон боомт хүрэх, Чойбалсангаас баруун, хойд зүгт Монголын гол төмөр зам ба Оросын Сибирийн их төмөр замтай холбох Ази, Европын эх газрын гүүр болно. Тус төмөр зам нь Чита-аас Владивосток хүрэхээс 1700 км дөт. Түмэн мөрний адгийн далайн боомтоос Япон, Өмнөд Солонгосын далайн боомт хүрэх зай. Владивостокоос 150 км ойр байна. Үүнд тасархай хэсэг Чойбалсан-Рашааны хоорондох төмөр замын нийт урт 443 км, Рашаан боомт-Тамсагбулагийн төмөр замын урт 205 км-ийг шинээр байгуулна, Тамсагбулаг-Чойбалсангийн төмөр замын урт 210 км, хуучин суурийг ашиглаж болох ба Хятадын хилд 28 км шинээр байгуулна.

Рашаан боомт 1992 онд улсын II зэрэглэлийн улирлын боомтоор зөвшөөрөгдөж, 2004 онд олон улсын улирлын боомт болсон Хятад, Монголын олон улсын 5 боомтын нэг нь юм. Энэ боомтын ачаа тээврийн хэмжээ одоохондоо маш бага байгаа боловч газарзүйн байршил маш чухал, Өвөр Монголын бүтээн байгуулж байгаа Монгол улсад чиглэсэн чухал боомтын нэг, НҮБХХ-ийн төлөвлөж байгаа Түмэн голын Евразийн эх газрын гүүр ба Их Түмэн голын эдийн засгийн бүсийн түшиц, Чанжиту хөгжил нээлтийн туршилтын районы чухал зангилаа, мөн Монгол Улс далайд гарах хамгийн ойр чухал зангилаа мөн.

Тус төмөр зам дахь нөгөө нэг зангилаа бол Хуньчунь хот бөгөөд Хятад улсын хамгийн анхны хил дагуу нээлттэй 13 хотын нэг юм. Хуньчунь хотод 4 нээлттэй боомт бий. Тухайлбал

Хуньчунь боомт: Оросын Зарубино, Посьет, Владивосток зэрэг боомт хотод шууд нэвтэрнэ. Хуньчунь хотоос 14 км зайтай, Гирин мужийн Орос руу нээлттэй цорын ганц хилийн боомт болно.

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Хуньчунь төмөр замын боомт: Оросын Камесов өртөөтэй залгана¹⁶. Хуньчуний Хятад-Оросын төмөр замын боомт 9 жил хаагдсаны дараа 2013 оны 8-р сарын 2-нд албан ёсоор дахин нээгдсэн. Дахин нээгдсэнээс хойш 2014 оны 6-р сарын 30 хүртэл хугацаанд тус төмөр замын боомтоор 35232.6 тонн нүүрс, 4040.15 тонн төмрийн баяжмал импортлож, 103.68 тонн цэвэр ус экспортложээ.

Цюаньхэ засмал замын боомт: Хуньчунь хотоос 42 км зайтай. Хойт Солонгосын Ражин хотоос 51 км зайтай, Хятадын улсын БНАСАУ-ын Ражин эдийн засгийн чөлөөт бүстэй шууд холбогдох 1-р зэрэглэлийн цорын ганц боомт юм.

Шатуозы засмал замын боомт: БНАСАУ-ын Умард Хамгён мужийн Саебёл боомттой залгадаг. Эдгээр 4 боомтын ачаа тээврийн нийт хүчин чадал 2.1 сая тонн; бүх Хятадын хэмжээнд цорын ганц боомтын сүлжээ бүхий тус хот нь Түмэн голын алтан гурвалжин гэж алдаршсан байна¹⁷. 2012 оны 4-р сарын 13-нд Төрийн зөвлөлийн хороо албан ёсоор Хятадын Түмэн голын бүс нутгийн /Хуньчунь/ олон улсын хамтын ажиллагааны үлгэр жишээч районыг зөвшөөрөв. Хуньчунь хот нь боомтын давуу талдаа тулгуурлан Оросын Зарубино, Владивостокоор дамжин Өмнөд Солонгосын Сокчо, Пусан боомт хүрэх далайн, хуурай замын хамтарсан тээвэрлэлтийг мөн Оросын Зарубино боомтоор дамжин Японы Акита хүрэх задгай барааны маршрутыг, Японы Нийгата хүрэх далай, хуурай замын хамтарсан тээвэрлэлтийн маршрут нээсэн байна. Хойд Солонгосын Ражин боомтоор дамжих хил дамнасан тээврийг эхлүүлж, Хуньчуний Хятад-Оросын төмөр замын байнгын ажиллагаа сэргэн, БНАСАУ-тай шуудангийн замыг албан ёсоор нээв. Одоогоор Чанчунь-Хуньчунь өндөр хурдны зам нээгдэж, Гирин-Хуньчунь өндөр хурдны төмөр замын барилгын ажлын 90 хувь дуусч, дэд бүтцийн нөхцөл сайжирсаар байна¹⁸.

Төмөр замын үйл явцын талаар 1992 онд Гирин муж. Өвөр Монголын Хянган аймаг тус төмөр замыг байгуулах асуудлаар Монголын талтай зөвшилцөж, төмөр замын чиглэл, байгаль орчны үнэлгээ, хөрөнгө оруулагчийн талаар тохиролцоонд хүрсэн. Гэвч

¹⁶ Хуньчунь боомт. 2013.01.23. Гириний өдрийн сонин.

¹⁷ Хуньчунь боомтын өргөтгөл эдийн засгийн өсөлтийг ахиулж байна. 2014.07.16. Хотын оройн сонин

¹⁸ Хуньчунь боомт. 2013.01.23. Гириний өдрийн сонин

тухайн үед Монголын хил дэх ачаа барааны эх үүсвэр хангалттай бишээс улбаалж, тус төсөл нь зогсонги байдалд орсон байна. 2006 оноос эхлэн тус төслийг ахиулахын тулд Хятад, Монгол, Япон “гурван талын зөвлөл” байгуулжээ. Уг зөвлөлд Хятадын Хилийн гаднах эдийн засгийн хамтын ажиллагааны компани, Гирин мужийн Жунзи групп, Монгол улсын зүүн бүсийн хөгжлийн сан, Японы JCM нийгэмлэг зэрэг байгууллагууд багтана. Тус төсөлд зориулан гурван талын зөвлөл 2007 оны 7-р сард “Чанчуний санамж бичиг”, 9-р сард “Хуньчуний санамж бичиг”, 2008 оны 3-р сард “Токиогийн тунхаглал”-д тус тус гарын үсэг зурав. 2007, 2008 оны хооронд гурван талын зөвлөл Хятадад 34 удаа, Монголд 8 удаа судалгаа ярилцлага хийсэн байна. 2008 оны 4-р сард гурван талын зөвлөлийн тавдахь хуралдаан Бээжинд болж, Монгол улсын төлөөлөгч Хятадын төлөөлөгчид Монгол улсын Төмөр замын Газраас гурван талын зөвлөлд Монголын хил дэх техник эдийн засгийн үндэслэл боловсруулах эрх олгож, түүнчлэн Монгол улсын Засгийн газар тус төмөр замын төслийг албан ёсоор үндэсний төлөвлөгөөнд тусгаснаа мэдэгдэв. 2009 оны 9-р сард Өвөр Монголын Хянган аймаг болон Монгол улсын Төмөр замын Газар тус төслийн бэлтгэл ажлын талаар ярилцаж, хамтын ажиллагааны санамж бичигт гарын үсэг зуржээ¹⁹. Тус төслийг хоёр талын Засгийн газрын ярилцах хөтөлбөрт тусгах бэлтгэл ажил хийгдэж байгаа үед, тухайлбал 2010 онд Монгол улсын Их Хурлаас “Монгол улсын төмөр замын талаар төрөөс баримтлах бодлого” баталж, түүний чиглэлд өөрчлөлт оруулж / Хөт-Рашаан, зай нь 415 км-ээс 380 км болов/, өмнө байсан тэргүүлэх чиглэлийг хоёрдох үе шатанд буруулав.

Хятадын хувьд тус төмөр замын төслийг маш чухалчилж, 2006 оны үндэсний XI таван жилийн төлөвлөгөө, 2007 оны Зүүн хойт бүсийг сэргээн хөгжүүлэх төлөвлөгөө, 2009 оны Түмэн голын бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хөгжлийн хөтөлбөр, 2011 оны Өвөр Монголыг нэн сайн нэн хурдацтай хөгжүүлэх саналууд, 2012 оны Түмэн голын бүс нутгийн олон улсын хамтын ажиллагааны үлгэр жишээч районыг бүтээн байгуулах саналууд зэрэгт тус бүр тусгав²⁰.

¹⁹ Бай Иминь. Японтой хамтран ЗХА-ийн логистикийн төв байгуулах. 2012.08.20. www.huancun.com

²⁰ Хятад-Монгол улсууд Чойбалсан-Рашааны төмөр замын ажлыг аль болох эртхэн эхлүүлж, хоёр орны худалдаа эдийн засгийн хөгжлийг ахиулах нь. 2013.09.12. Синьхуа сүлжээ.

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

2014 оны 1-р сарын 13-нд Гирин мужийн захиргаа, ӨМӨЗО-ны Засгийн газар хамтран Төрийн зөвлөлд “Хятад, Монголын Рашаан-Чойбалсангийн төмөр замын төслийн бүтээн байгуулалтад дэмжлэг үзүүлэх өргөдөл” гарган Төрийн зөвлөлийн хороо тус төслийг хоёр орны хамтын ажиллагааны төсөл гэж тодотгох, хоёр орны стратегийн түншлэлийн харилцааны дунд, урт хугацааны хөтөлбөрийн хэрэгжилтэд тус төслийг хамруулж дэмжлэг үзүүлэхийг хүсэв. Мөн хоёр орны худалдаа, эдийн засгийн дунд хугацааны хөгжлийн хөтөлбөрт өөрчлөлт оруулах үед тус төслийг ойрын ирээдүйд хэрэгжүүлэх төслөөр тусгахыг хүсэв.

2014 оны 1-р сарын 12-16-нд Монгол улсын Сангийн Яамны урилгаар Гирин мужийн Чанчунь-Гирин-Түмэний захиргааны хүмүүс болон Өвөр Монголын Хянган аймгийн захиргааныхан Монголд айлчилж, Монгол улсын Сангийн Яам, Эдийн засгийн хөгжлийн Яам, Гадаад харилцааны Яам, Зам тээврийн Яам, Төмөр замын компани, Монголын Хөгжлийн Банк, Гадаад хөрөнгө оруулалтын Газар, Дорнод аймгийн Хөгжлийн газрын удирдлагуудтай Хятад, Монголын хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын асуудлаар санал солилцож, Монголын тал Рашаан-Хөөт төмөр замыг Хятадын аж ахуйн нэгж барьж байгуулахыг зөвшөөрөв. Түүнчлэн “Рашаан/Сүмбэр боомтоос Хөөт хүртлэх төмөр замын холбогдох асуудлын хурлын тэмдэглэл”-д гарын үсэг зуржээ²¹.

Тус төсөл эхлээд нэгэнт 20-иод жил болсон ч янз бүрийн шалтгааны улмаас ахиц муутай байна. Гэвч сүүлийн үед сайн мэдээ дуулдаж, хоёр орны төмөр зам болон дамжин өнгөрүүлэх тээврийн хэлэлцээрийн шинэтгэлийн ахицыг даган, Хятадын компани ВОТ буюу ямар нэг хэлбэрээр Хөөт-Сүмбэр хоорондох төмөр замыг байгуулж, Зүүн хойд Азийн улс орнуудын анхаарлыг татсан “Түмэн голын их зам”-ын мөрөөдлийг биелүүлэх магадлал өндөртэй байна.

²¹ Чанчунь-Гирин-Түмэний стратегийг хэрэгжүүлэхийн цөм нь юу вэ? 2014.06.26. Хятадын эдийн засгийн долоо хоног тутмын сэггүүл.

Ном зүй

1. Төмөр замын XII таван жилийн төлөвлөгөө. Төмөр замын Яам. 2011.07.
2. Линь Фэньцян. Өвөр Монголын дунд баруун хэсгийн төмөр замын дунд хугацааны хөгжлийн стратегийн төлөвлөгөөний тухай. "Төмөр замын эдийн засаг" судлал, 2008.05.
3. Д.Шүрхүү. Монгол-Хятадын уул уурхайн хамтын ажиллагаа дахь төмөр замын үүрэг. "Уул уурхайн салбар дахь Монгол-Хятадын хамтын ажиллагаа эрдэм шинжилгээний бага хурлын эмхтгэл", Улаанбаатар, 2013 он.
4. Фань Лизюнь. Монгол улсын шинэ төмөр замын бүтээн байгуулалт дахь Хятад, Оросын өрсөлдөөн, "Орос, Төв ази. Зүүн европын зах зээл" 2012.06.
5. Хятад-Монголын хил дамнасан төмөр замын халуун хүйтэн. 2014.08.19 <http://www.sxcoal.com>