

Улаанбаатар төмөр замын түүхийг үечлэх асуудлын тухайд

В.Г.Третьяков*



Эрдэм мэдлэгийг эмх цэгцтэй болгох арга болох үечлэн авч үзэх гэдэг нь судлах объектын хөгжлийн үйл явцын хүрээнд үндсэн үе шатуудын бие биенээсээ ялгарах шинж онцлогийг гаргаж өгөхийг хэлнэ. Тодорхой цаг хугацааны дотор тухайн судлах зүйлд бий болсон хувьсал өөрчлөлтүүд нь үе шатуудыг ангилж гаргах үндэс болдог. Харин эрдэмтэд дэлхийн түүх, аливаа улс орнуудын түүхийг тогтмол үечлэн авч үздэг бол тодорхой объектын хөгжлийн түүхийг шинжлэн судлахдаа үечлэх аргыг нэн ховор хэрэглэдэг.

Улаанбаатар Төмөр Зам (УБТЗ)-ын түүхийг үечлэн авч үзвэл түүний хөгжлийн тухай, тухайн цаг үед ямар тодорхой асуудлуудыг хэлэлцэж, хэрхэн шийдвэрлэж байсан, мөн уг салбарын хөгжилд ямар тодорхой техник төхөөрөмж шинээр нэвтрүүлж байсан зэргийг илүү ил тодоор гаргаж ирэхэд тус болно.

УБТЗ-ын үйл ажиллагааны тодорхой үе шат бүрд төрж гарсан шинэ шинэ хүмүүс, тэдний ухаалаг үйл ажиллагаа, ур чадвараас төмөр замын хөгжил олон талаар хамаарч ирсэн байдаг.

Монголын төмөр замын тээврийн цогц үйл ажиллагаа хэрхэн боловсронгуй болж ирснийг судлах нь маш чухал юм. 2014 онд “Улаанбаатар Төмөр Зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг 65 жилийнхээ ойг тэмдэглэж байна. Төмөр замын тээвэр хөгжлийнхөө явцад өсөлт,

* Эрхүүгийн Зам харилцааны Улсын Их Сургуулийн профессор, түүхийн ухааны доктор

бууралт, зогсонги үеийн аль алиныг нь туулан өнгөрүүлжээ. Аливаа шинээр бий болж буй салбарын үйл ажиллагааны нэгэн адил төмөр замын тээвэр нь өөрийн хөгжлийн бодит зүй тогтлоор хөгжиж ирсэн ч мөн өрөөсгөл (субъектив) шийдвэрүүд хүчтэй үйлчилж байв.

Дэлхийн төмөр зам, Оросын, Улаанбаатар төмөр замын түүхийн судалгаа нь зөвхөн тээврийн шинэ төрөл болох төмөр зам улс орнуудын эдийн засгийн хурдацтай хөгжлийг хангаж чадна гэдгийг баттайгаар нотлон харуулж байна. Тийнхүү Монгол улс дахь төмөр замын бүтээн байгуулалтын хөгжил нь тус орны үйлдвэр, нийгэм-эдийн засгийн болон худалдааны хөгжлийн хурдацыг олон талаар тодорхойлж ирэв.

Төмөр замын байгуулалтын түүхэнд тухайн байгууламжийн эрч хурд, санхүүжилтийн эх үүсвэр, удирдлагын арга барил, өмчийн хэлбэр, стратегийн чиглэл зэргээрээ бие биеэсээ ялгарах үе шатуудыг ангилан авч үздэг билээ. Бүх шинэ байгууламжуудын адил төмөр замын бүтээн байгуулалт нь өөртөө өрсөлдөөний чадавхийг болон өөрийн хөгжлийн стратеги зорилтот томоохон үе шатуудыг бий болгож туулан өнгөрүүлсэн байна. Юун түүрүүнд эдгээр үе шат бүр нь жижиг үед хуваагддаг байна. Төмөр замын амьдралд гарч байсан тодорхой түүхэн үйл явдлуудын ач холбогдлын үүднээс УБТЗ-ын түүхийг бид ийнхүү үечлэх саналтай байна. Үүнд:

1837 он- Хиагтаар дамжин Оросыг Хятадтай холбох төмөр зам тавих анхны төсөл төлөвлөгөө гарсан үе.

1890-1916 онууд- Монгол хүртэл болон Монголд төмөр зам барих хэд хэдэн ерөнхий төсөл боловсруулсан үе. Хиагтыг дамжин Өргөөд хүрэх төмөр замын шугамын зарим боломжит чиглэлийн талаар эрэл хайгуулын болон төслийн ажлуудыг хийж гүйцэтгэжээ.

1925-1938 онууд- Монголын ердийн хөсөг нь тээврийн тээвэрлэлтийн хэмжээг огт даахгүйн улмаас Монголд тээврийн шинэ төрөл бий болгох онц шаардлагатай болсон үе юм. Тэр үед дөнгөж бий болоод байсан автозамын болон агаарын тээврийн төрлүүд ч ачааны болон хүн тээвэрлэлтийн бүх асуудлыг шийдвэрлэх чадваргүй болсон. Тухайн үед байгуулагдсан томоохон үйлдвэрүүдэд их хэмжээний түлш шаардлагатай байв. Тэр үед гол түлш нь зөвхөн чулуун нүүрс байсан.

ОЛОН УЛС СУДАЛ

Тухайн үеийн дэлхийн жишиг бол үйлдвэрийн газруудыг нүүрсээр хангахын тулд төмөр замаар уурын зүтгүүр ашиглаж зөөвөрлөдөг байсан. Тэгээд ч Зөвлөлт Холбоот Улс БНМАУ-ын удирдлагын хүсэлтээр тус улсын нийслэлийг Налайхын нүүрсний уурхайтай холбосон нарийн царигтай төмөр замыг анх байгуулж өгсөн. Тэр жилүүдэд ЗХУ-ын нутагт их бүтээн байгуулалт, тухайлбал Улаан-Үд ба Хиагтыг холбох шугам тавих хайгуулын төслийн ажил өрнөж байв.

1939-1950 онууд- анхны өргөн царигт төмөр зам тавигдсан жилүүд юм. Уг төмөр замын гол шугам ЗХУ-ын Өвөр Байгалийн Соловьев өртөөнөөс БНМАУ-ын Чойбалсан хотын хаяа Баянтүмэн өртөө хүртэл тавьсан 238 км урт шугам байсан. Энэ зам Монгол улсыг ЗХУ-тай холбож, хоёр орны хоорондын эдийн засгийн харилцаа холбоог хөгжүүлэн бэхжүүлэхэд тус дөхөм үзүүлсэн. Түүнчлэн Эрэнцав-Баянтүмэний хооронд нарийн төмөр зам баригдсан. Энэ онуудад ЗХУ-д Улаан-Үд, Наушкийн хооронд төмөр зам баригдсан. өөрөөр хэлбэл Монголын хил хүртэл 6-7 км үлдсэн байв. Ингэснээр цааш үргэлжлүүлэн Зөвлөлтийн Транссибирийг Монгол улсын нийслэл Улаанбаатартай холбох төмөр замын бүтээн байгуулалтыг эхлүүлэх боломжтой болсон. Энэ талын судалгаа, хайгуулын ажил түргэн хурдацтай явагдаж байсан боловч БНМАУ руу Япон, ЗХУ руу Герман халдан довтолсоноор зогсчээ. Дэлхийн хоёрдугаар дайн дууссаны дараа ЗХУ ба БНМАУ-ын хооронд байгуулсан Найрамдал, харилцан туслах гэрээний дагуу Наушки. Улаанбаатарыг холбох төмөр замын бүтээн байгуулалтыг эхлүүлж, 1950 оны 12 дугаар сарын 20-ны өдөр энэ гол шугамыг байнгын ашиглалтад оруулжээ.

1950-1955 онууд- ЗХУ-ын Наушки өртөөнөөс Улаанбаатараар (БНМАУ) дамжин Замын-Үүд-Эрэн (БНХАУ) өртөө хүртэл Трансмонголын төмөр замын гол шугамыг барьж дуусгасан үе юм. Ингэснээр ЗХУ-аас БНХАУ-руу тээвэрлэх ачааны ихэнхи хувь Монгол улсаар дайран өнгөрөх боломжтой болсон. Монгол улс ч дэлхийн том хоёр их гүрнийг холбосон найдвартай, ашигтай төмөр замтай болсон. Энэ нь Монгол Улсад шинжлэх ухаан-техник, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны томоохон хэтийн төлөвийг нээж өгсөн болно.

1955-1965 оны үед Улаанбаатар төмөр зам (УБТЗ) нь БНМАУ-

ын томоохон үйлдвэрийн нэг болж чадсан. Дамжин өнгөрөх ачаа эргэлтийн хэмжээ өсч, ЗХУ-ын их, дээд сургуулиудад төмөр замын инженерүүдийг бэлтгэж эхлэв. ЗХУ-БНМАУ-ын хооронд худалдааны хөгжлийн удаан хугацааны гэрээ байгуулагдсан. Түүнчлэн Москва-Бээжингийн суудлын галт тэрэг БНМАУ-аар дамжин өнгөрдөг боллоо. УБТЗ-ыг уурын хөдөлгүүрээс илчит хөдөлгүүрт шилжүүлэх ажил эрчимтэй явагдаж эхлэв. Төмөр зам даяар социалист уралдааны шинэ хэлбэр болох "Социалист хөдөлмөрийн бригад" хөдөлгөөн өрнөлөө. 1962 оны ажлын үр дүнгээр БНМАУ-д анх удаа УБТЗ-ын 4-р анги "Социалист хөдөлмөрийн манлай үйлдвэр" цол хүртсэн бол 1965 онд Ардын Их Хурлын тогтоолоор УБТЗ-д "Социалист хөдөлмөрийн зам" хэмээх цол хүртээв. БНМАУ 1962 онд Эдийн засгийн харилцан туслах Зөвлөл (СЭВ)-д элсэн орсноор Монголын төмөр замчид олон улсын төмөр замын тээврийн байгууллагын үйл ажиллагаанд идэвхтэй оролцох боломжтой боллоо. Эрчим хүчний салбар эрчимтэй хөгжиж эхэлсэн бөгөөд ЗХУ ба БНМАУ-ын бүх талын хамтын ажиллагаа бэхжиж, үүний баталгаа болох 1966 оны 1 дүгээр сард хоёр орны хооронд Найрамдал, хамтын ажиллагаа, харилцан туслах тухай Гэрээнд гарын үсэг зурснаар цаашид улам өргөжин хөгжих болов. Үүнээс гадна, Монгол улс ЗХУ-ын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн 5 жилийн төлөвлөгөөтэй адил эдийн засгийн хөгжлийн 5 жилийн төлөвлөгөө хэрэгжүүлэх зорилт дэвшүүлсэн.

1965-1975 онууд- УБТЗ болон Бүх Холбоотын төмөр зам (БХТЗ)-ын хоорондын харилцаа, хамтын ажиллагаа амжилттай хөгжиж ирсэн он жилүүд байлаа. Хоёр орны Төмөр Замын байгууллага хоёулаа Зөвлөлт-Монголын найрамдлын нийгэмлэгийн хамтын гишүүн байгууллага болов. Хамтын үйл ажиллагааны үр дүнд Улаанбаатар-Эрхүүгийн хооронд суудлын галт тэрэгний харилцан шууд үйлчилгээтэй болов. Энэ онуудад ЗХУ-ын ба БНМАУ-ын Төмөр замын байгууллагуудад удирдлага, төлөвлөлт, эдийн засгийн урамшуулалын шинэ тогтолцоо нэвтэрлээ. УБТЗ 1970 онд дөрөвдүгээр 5 жилийн төлөвлөгөөний дүнгээр Хөдөлмөрийн гавьяаны улаан тугийн одонгоор, 1974 онд зохион бүтээх болон шинийг санаачлах үйл хэрэгт амжилт гаргасны учир хүрэл медалиар тус тус шагнагджээ. УБТЗ 1971-1975 онуудад социалист орнуудын интеграцийг гүнзгийрүүлэхэд чиглэгдсэн төмөр

замын хөгжлийн 5 жилийн төлөвлөгөөг боловсруулан хэрэгжүүлснээр ЗХУ болон БНМАУ-ын хооронд эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөгжлийн гэрээ батлагдав.

1975-1990 онууд- УБТЗ-ын хувьд чухал үйл явдлуудын нэг бол УБ-Москвагийн хооронд Монголын суудлын галт тэрэг үйлчлэх болсон бол зуны цагт УБ-Бээжингийн хооронд галт тэрэг явдаг болов. УБТЗ болон БХТЗ-ын хооронд хамтын ажиллагааны нягт шууд холбоо тогтож, зам хоорондын хамтын ажиллагааны төрөл бүрийн хэлбэрүүдийг, тухайлбал уралдаан зэргийг боловсронгуй болгож ирэв. УБТЗ шинэ зүтгүүрүүд ашиглаж, Багахангай-Багануур, Айраг-Бор-Өндөр, Сайншанд-Зүүнбаян, Сонгино-Толгойт зэрэг шинэ шугамууд ашиглалтанд орсон. ЗХУ болон БНМАУ-ын хооронд эдийн засаг, шинжлэх ухаан-техникийн урт хугацааны 2000 он хүртэл хамтран ажиллах Гэрээний дагуу УБТЗ-ыг хөгжүүлэх хэтийн төлөвлөгөөг боловсруулсан байна. Инженер, техникийн ажилтнуудын тоо тасралтгүй өсч, Эрхүүгийн инженерийн дээд сургуульд Монголын төмөр замын мэргэжлийн боловсон хүчинг бэлтгэдэг болов. Энэ онуудад Монголын төмөр замчдын 50 жилийн ой, “Улаанбаатарын Төмөр Зам (УБТЗ)” нийгэмлэгийн 40 жилийн ойг хамтран тэмдэглэн өнгөрүүлжээ.

1990-2014 онууд- ЗХУ-д өрнөсөн өөрчлөн байгуулалт болон нийгэм-эдийн засгийн хямрал Монгол улсад нөлөө үзүүлсэн нь дамжиггүй, бараа эргэлт огцом буурсан нь бүх төмөр замуудыг хүнд байдалд оруулав. Тухайн үед ЗХУ болон БНМАУ-ын хоорондын харилцаа муудаж, хоёр оронд “УБТЗ”-ыг татан буулгах санал ч гарч эхлэв. Гэвч төр засгийн түвшинд хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн (ХНН) шинэ гэрээ, шинэ дүрмийн төслийг боловсруулах хамтарсан ажил эхэлсэн. УБТЗ-ын даргаар анх удаа УБТЗ-д жирийн ажилтнаар хөдөлмөрийн гараагаа эхэлсэн Монгол улсын иргэн Р.Раш томилогдов. УБТЗ эдийн засгийн шинэ харилцааны хэв маягт зохицсон үйл ажиллагаагаа идэвхитэй явуулах болсон. УБТЗ Орос, Монгол, Хятадыг холбосон зам учир хямралаас маш хурдан гарч чадсан бөгөөд үүнд сонирхол бүхий хамтрагч нарын үзүүлсэн санхүүгийн дэмжлэг томоохон үүрэг гүйцэтгэсэн. 20-р зууны сүүлээс Орос-

Монголын хооронд зах зээлийн аж ахуйн эдийн засгийн бодит байдалд тулгуурласан шинэ төрлийн харилцаа тогтов. УБТЗ болон БХТЗ-ын хоорондын харилцаа, хамтын ажиллагаанд шинэлэг дүр төрх бий болж, урьдын адил ажил хэрэгч байдал нь дээшилж байна.

Өнөө үед Монголын төмөр зам хөгжлийнхөө эрчимтэй шинэ үе шатанд орсноор улс орны аж үйлдвэржих хөгжлийн үе шатыг эрчимжүүлэхэд нөлөө үзүүлэх нь дамжиггүй.

Орчуулсан Ж.Орхон, Х.Мандухай