

Евразийн санаачлага ба монголын хонгил: боломж, сорилт

Д.Шүрхүү*
И.Энхболд*

Газарзүйн байрлал, эрдэс баялаг, эрчим хүчний нөөц, бүс нутгийн хөгжлийн хандлагаас харахад Монгол Улс нь Евразийн өргөн уудам орон зайд тээвэр логистикийн чухал зангилаа боомт hub болох маш өргөн боломж, хэтийн төлөв харагдаж байна. Энэ бол Монгол Улсын хөгжлийн эрэлт хэрэгцээ, геополитик-аюулгүй байдлын хүчин зүйлстэй уялдан гарч ирсэн алт чухал асуудал юм. БНСУ-ын Ерөнхийлөгч Пак Гын Хэгийн 2013 оны 10-р сард дэвшүүлсэн Шинэ Евразийг хамтран цогцдоон байгуулах санаачлага нь Евразийн тээвэр логистикийн төв, тодруулбал Ази-Европ, Төв ба Зүүн хойд Азийг хамгийн дөт замаар холбох, дамжин өнгөрөх чухал хонги болох Монгол Улсын стратегийн зорилттой яв цав нийцэж байна. Энэхүү илтгэлд БНСУ-ын Евразийн санаачлага болон Монголын бүс нутгийнхаа тээвэр логистикийн төв болох стратегийн зорилттой хэрхэн уялдаж байгаа, хэрэгжих боломж, хэтийн төлөв, тулгарч буй саад бэрхшээл, сорилтуудыг хоёр талын болон олон талт хамтын ажиллагааны хүрээнд харуулахыг хичээлээ.

Taking into consideration its geographic location, natural minerals, energy resources and the regional development, Mongolia has a strong potential in becoming an important logistics hub in a vast Eurasian expanse. This is a critical issue driven from development demand of Mongolia and its geopolitical security.

* Д.Шүрхүү Шинжлэх Ухааны Академийн Олон Улс Судлалын Хүрээлэнгийн захирал, доктор (Ph D)
* И.Энхболд Шинжлэх Ухааны Академийн Олон Улс Судлалын Хүрээлэнгийн эрдэм шинжилгээний ажилтан

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

“Eurasia Initiative”, which intends on promoting Eurasian logistics network, proposed by South Korea’s President Park Geun-hye in October 2013 is in harmony with Mongolia’s strategic objective of becoming an important channel/corridor in connecting Asia to Europe, and in linking Central Asia with South East Asia in most efficient way.

This paper explores on how Republic of Korea’s Eurasian initiative is in line with Mongolia’s aspiration in transforming into a logistics center in the region, and what are the prospects, challenges, obstacles within the framework of the bilateral and multilateral cooperation.

Түлхүүр үгс: Монгол Улс, Евразийн санаачлага, тээвэр, логистик, хөгжил, аюулгүй байдал, боомт, төмөр зам

Key words: Mongolia, Korea, Eurasian initiative, transportation, logistic, development, security, port, railway

* * *

1. Евразийн санаачлагын ЗХА-ийн хамтын ажиллагаанд үзүүлэх эерэг нөлөө



Дэлхийн эдийн засаг, улс төрд сүүлийн жилүүдэд эрс өөрчлөлтүүд гарч байна. Эдийн засгийн хөгжлийн төв, зах зээл дэлхийн бөмбөрцгийн баруун хэсгээс зүүн хэсэг рүү шилжиж эхэллээ. Өөрөөр хэлбэл эрчим хүчний хүчирхэг нийлүүлэгч болох ОХУ, дэлхийн хамгийн том зах зээл, хоёр дахь хүчирхэг эдийн засаг болох БНХАУ, технологийн шинэчлэлийн тэргүүн эгнээнд явж буй Япон, БНСУ оршин буй Ази, Номхон далай, түүний дотор Зүүн Хойд Азийн бүс XXI зууны дэлхийн хөгжлийн хувь заяаг тодорхойлж, бас түүний гол хөдөлгөгч хүч болж байна. Мөн эрдэс баялгийн том ордуудаа нээн ашиглахыг эрмэлзэж буй Монгол Улс, өөрийн байр суурь, аюулгүй байдлаа баталгаажуулах, хөгжлийн шинэ гарцаа хайж буй Хойд Солонгос зэрэг бүс нутгийн бусад орнуудын бодлого, үйл ажиллагаа ч анхаарал татаж байна.

Гэхдээ хөгжил, зах зээл төвлөрч буй Ази, Номхон далай болон

Евразийн бүсэд эсрэг тэсрэг хоёр үйл явц нэгэн зэрэг өрнөж байгааг онцлон тэмдэглэх хэрэгтэй. Эерэг чиг хандлага бол улс орнууд зах зээлээ нээх, тээвэр логистикийн нэгдмэл сүлжээнд орох сонирхол эрс нэмэгдэж буй явдал юм. Хоёр болон олон талт чөлөөт худалдааны хэлэлцээр, нээлттэй, хөгжлийн бүсүүд, үндэстэн дамнасан эрчим хүч, зам тээврийн том төслүүд үүний нотолгоо юм. Товчоор хэлбэл аливаа эдийн засаг илүү нээлттэй, олон талт харилцаанд орж, эрчим хүч, зам тээврийн дэд бүтцийн нэгдмэл сүлжээг байгуулах нь өртөг зардлаа бууруулж, өрсөлдөх чадвараа сайжруулах хамгийн сайн арга зам хэмээн олон улс орнууд ойлгон чухалчлах болжээ.

Үүний зэрэгцээ зах зээл, геостратегийн орон зайд ноёрхлоо тогтоох, эрдэс баялгийн найдвартай эх сурвалжтай болохын төлөө их гүрнүүдийн хооронд төдийгүй нягт хамтран ажиллах ёстой бүс нутгийн орнуудын хооронд ч зөрчил сөргөлдөөн ширүүслээ. Евразийн баруун хэсэгт Украиныг тойрсон хямрал, зүүн хэсэгт Хятад-Япон-Солонгос, Хятад-Зүүн өмнөд Азийн орнуудын хооронд өрнөж буй газар нутгийн маргаан, их гүрнүүдийн зүгээс дэвшүүлж буй Номхон далай дамнасан түншлэл/TPP/, Бүс нутгийн эдийн засгийн иж бүрэн түншлэл/RCEP/, Евразийн эдийн засгийн холбоо зэрэг санал санаачлагуудыг тойрсон өрсөлдөөн үүний илрэл юм. Ийм сөрөг үйл явц том гүрнүүдийн хоорондох зөрчил тэмцлийг хурцатгаад зогсохгүй жижиг орнуудыг ч байр сууриа илэрхийлэх, шийдвэр гаргахад төвөгтэй нөхцөл байдал руу түлхэж байна. Энэ нь өмнөх эерэг нээлттэй, хамтран ажиллах чиг хандлагыг сааруулж, их гүрнүүдийн хооронд “худалдааны болон үзэл суртлын “хүйтэн дайн”-ыг өдөөж, жижиг орнуудыг төвнийг сахисан, идэвхигүй, хүлээзнэх байр суурь руу шилжихэд хүргэж байна.

Иймд Зүүн Хойд Азийн орнууд бүс нутгийн чөлөөт худалдааг алхам алхмаар өргөжүүлж, эдийн засгийн нэгдмэл орон зайг бататгах замаар Европын холбоо шиг том зах зээлийг байгуулах уу, эсвэл таслагдмал, зөвхөн хоёр талын харилцааны явцуу хүрээлэлдээ хүлэгдсэн хэвээр үлдэж, эрх ашгийн төлөөх хурц өрсөлдөөнд татагдан орох эсэхээ шийдвэрлэх тун хариуцлагатай цаг үед тулж ирээд байна.

Орос, Хятад хоёр эдийн засгийн хөгжлийн хурд буурч буй хандлагыг зогсоох эсвэл сааруулах, Япон, Өмнөд Солонгос зах зээлээ

өргөтгөх шинэ арга боломжийг эрэлхийлэх, Хойд Солонгос эдийн засгийн хөгжилдөө түлхэц өгөх өөрийн нөхцөлдөө зохицсон шинэтгэл хийх, Монгол Улс уул уурхайдаа түшиглэсэн эрчимтэй хөгжлийн замд орохын тулд зам тээврийн дэд бүтцээ эрс шинэчлэх зайлшгүй шаардлагатай тулгарч байна.

ЗХА-ийн орнуудын ихэнх удирдагчид шинээр буюу дахин сонгогдсон бөгөөд сүүлийн үед тэдний зүгээс бүс нутгийн хамтын ажиллагааг цоо шинэ шатанд гаргах сонирхол татахуйц санал санаачлагууд гарч эхэлж байна. Юуны өмнө БНСУ-ын Ерөнхийлөгч Пак Гын Хэгийн дэвшүүлсэн хамтдаа хөгжин цэцэглэсэн, тайван амгалан, шинэ Евразийг цогцлоон байгуулах “Евразийн санаачлага”-ыг дурдах хэрэгтэй.¹ БНСУ-ын ерөнхийлөгч 2013 оны 10-р сард Сеул хотноо болсон “Евразийн эрин үеийн глобал хамтын ажиллагаа” сэдэвт олон улсын хурал дээр хэлсэн үгэндээ, шинэ Евразийг бүтээн байгуулахдаа зах зээл, дэд бүтцийн нэгдмэл орон зайг бий болгох, орчин үеийн техник технологийг өргөнөөр ашиглан, нэмүү өртөг бүтээх, ЗХА-д итгэлцэл, энх тайвныг бэхжүүлэх талаар хамтран ажиллах гэсэн хэд хэдэн чиглэлүүдийг санал болгосон нь дэлхий нийтийн анхаарлыг ихэд татсан билээ. Евразийн санаачлагын хамгийн сонирхолтой чиглэл бол Евразийг дэлхийн хамгийн том нэгдсэн зах зээл болгох зам тээвэр, эрчим хүчний нэгдсэн сүлжээ байгуулах санал юм. Солонгосын хойгийг Европтой төмөр зам, авто зам, усан замаар холбох буюу Өмнөд Солонгосын Пусан хотоос Хойд Солонгос, Орос, Хятад, Төв Азиар дамжин Европ хүрэх буухиа торгоны замыг 2-3 хонгил үүсгэн байгуулах саналыг Солонгосын тал дэвшүүлсэн юм. Дэлхийн хэмжээний эрчим хүчний үйлдвэрлэгч ба хэрэглэгчид зэрэгцэн оршдог, эрчим хүчний уламжлалт болон шинэ баялаг нөөц бүхий бүс нутгийн давуу талыг түшиглэн Евразийг нэлэнхүйд нь хамарсан цахилгаан эрчим хүч, нефь, хий дамжуулах эрчим хүчний нэгдсэн сүлжээг байгуулахын төлөө харилцан ашигтай хамтран ажиллахыг уриалсан нь бүс нутгуудын орнуудын нийтлэг сонирхлыг хөндөж байна. БНСУ-ын төрийн тэргүүн Евразид дэлхийн хэмжээний асар том худалдааны сүлжээг байгуулсанаар тээвэр, түгээлтийн зардал буурч, үнэ тогтворжих боломж бүрдэх бөгөөд ингэснээр далайд

¹ 2013 Eurasia Initiative, Global Cooperation in the Era of Eurasia, http://www.kiep.go.kr_eng/publications

гарцгүй эх газрын орнуудаас эхлээд хөгжлийн хурд нь эрс буурч буй Хятад, Солонгос, Япон хүртэлх бүх эдийн засгийг түргэтгэнэ хэмээн үзжээ. Евразийн санаачлагыг амжилттай хэрэгжүүлэх үндсэн нэг нөхцөл бол Солонгосын хойгт итгэлцлийг бэхжүүлэх, ЗХА-ийн энх тайвны төлөө бүх нийтээр хамтран ажиллах явдал хэмээн санаачлагч тал үзэж байна. Итгэлцлийг бий болгох нь мэдээж цөмийн асуудлыг хэрхэн шийдэхээс хамаараад зогсохгүй, “Хоёр Солонгос, Орос”, “Хоёр Солонгос, Хятад”-ын 3 талт хамтын ажиллагааг идэвхтэй явуулахаас хамаарах ажээ.

Пак ерөнхийлөгчийн Евразийн санаачилгыг ихэнх орнууд нааштай хүлээж аван, хэрэгжих нэлээд үндэслэл байгаагийн илрэл бол бүс нутгийн орнуудын хоёр болон олон талт харилцаа нэлээд идэвхижсэн явдал юм. Юуны өмнө ОХУ-ын дорно зүгт хийж буй эдийн засгийн дипломат бодлогын идэвхижлийг дурдмаар байна. ОХУ энэ оны 5-р сард бараг 10 шахам жил үргэлжилсэн БНХАУ-тай байгалийн хий нийлүүлэх гэрээг байгууллаа. 30 жилийн хугацаанд 400 тэрбум ам.долларын өртөг бүхий байгалийн хий нийлүүлэх гэрээ нь дэлхийн практикт хамгийн том гэрээ болсон ажээ. Харин ОХУ-ын дараагийн тэлэлт байгалийн хийн дэлхийн хамгийн том импортлогч болох Япон руу чиглэж буй бөгөөд ойрын ирээдүйд Японтой эрчим хүчний томоохон гэрээ хэлэлцээ байгуулахаар бэлтгэж байна.

Харин ОХУ-ын эрчим хүчний зах зээлээ дорно зүгт тэлэх бодлогод зах зээл, аюулгүй байдлын аль аль талаас харгалзан үзвэл Солонгосын хойг онцгой чухал байр суурь эзэлдэг. Гэхдээ ОХУ-ын гадаад бодлогын шинэлэг хандлага бол хоёр Солонгостой тус тусад бус гурвалсан форматаар хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх чиглэл нэлээд үр дүнд хүрэх төлөвтэй байна.

Өмнөд Солонгос нь ОХУ-ын Ази дахь худалдааны 3 дахь том түнш бөгөөд 2012 оны эцсийн байдлаар хөрөнгө оруулалтын хэмжээ 1.9 тэрбум доллар хүрсэн ажээ.² ОХУ-ын ерөнхийлөгч В. Путин Евразийн санаачилга дэвшүүлсэний дараа буюу 2013 оны 11-р сард БНСУ-д төрийн айлчлал хийж, Солонгосын хойгийг ОХУ-ын Алс Дорнод, Сибирьтэй төмөр зам, хийн хоолой, цахилгаан дамжуулах

² Russia to boost economic ties with South Korea, English.news.cn 2013-11-13

шугамаар холбох түүхэн тохиролцоог хийсэн юм. Ерөнхийлөгч Путины Дорно зүгт тэлэх бодлого нь Пак ерөнхийлөгчийн дэвшүүлсэн Евразийн санаачилга, тэр дундаа Евразийн төвийг Москва хотод байгуулах тухай саналтай ихэд нийцж. хоёр орны хооронд 2008 онд тогтоосон стратегийн /a strategic cooperative partnership/ түншлэлийн харилцааг шинэ шатанд гаргах, Солонгосын хойг дамнасан эрчим хүч. дэд бүтцийн том төслүүд бодит ажил хэрэг болоход чухал түлхэц өгөх ажээ.³

ОХУ-Хойд Солонгосын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа сүүлийн жилүүдэд эрс идэвхижлээ. Мэдээллийн Интерфакс агентлагийн эх сурвалжаас үзэхэд 2014 оны 6-р сард Владивосток хотод хуралдсан Орос-Хойд Солонгосын засгийн газар хоорондын комиссын хурлаар хоёр орны худалдаа, хөрөнгө оруулалтын чиглэлээр нэлээд олон чухал арга хэмжээг авахаар тохиролцсон байна. Үүний дотор худалдаанд рублиэр тооцоо хийх, Оросын хөрөнгө оруулагчдад нэн таатай нөхцөл олгох асуудлууд багтсан ажээ. Алс Дорнодын хөгжлийн сайд А.Галушка Хятад болон бусад ямар ч орны хөрөнгө оруулагчид олж авч чадахгүй тийм таатай нөхцөлийг Хойд Солонгосын тал бидэнд олгосон хэмээн мэдэгдэв. Тэрбээр цааш өгүүлэхдээ, хоёр тал 2013 онд 112 сая долларын хэмжээнд буй худалдааны эргэлтийг ойрын үед 400-500 сая, цаашдаа 1 тэрбумд хүргэхээр зорьж байна гэв.⁴

БНХАУ-ын дарга Си Зиньпин 2014 оны 7-р сард Солонгосын хойгт хийх анхны айлчлалаа уламжлал болсон Хойд Солонгост бус БНСУ-д хийсэн нь нэг талаар Евразийн санаачлага, Чөлөөт худалдааны хэлэлцээр зэрэг эдийн засгийн ашиг сонирхолтой, нөгөө талаар Хойд Солонгост үзүүлэх геополитикийн даралт шахалттай холбоотой хэмээн гадаадын шинжээчид дүгнэсэн билээ.

2. Монголын хонгил: боломж, хэтийн төлөв, сорилтууд

Хэдийгээр Солонгосын хойгийн цөмийн хямралын асуудал шийдвэрлэгдээгүй, Дорнод Хятадын тэнгис дэх газар нутгийн маргаан намжаагүй боловч дээр дурдсан ЗХА-ийн бүс нутагт хоёр болон

³ <http://www.pressian.com/news/article.html?no=115104>

⁴ Russia and North Korea deepen ties, <http://www.nknews.org/2014/06/russia-and-north-korea-deepen-ties/>

олон талт худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд ахиц дэвшил гарч буйг Монгол Улс тив дамнасан зам тээврийн сүлжээгээ өргөтгөх боломж нэмэгдэж байна хэмээн үзэж байна. Сүүлийн үед Монгол Улс хөрш орнууд буюу ОХУ, БНХАУ, БНСУ, Япон, БНАСАУ-тай эрчим хүч, тээвэр, логистик, дамжин өнгөрөх чиглэлээр ихээхэн идэвхитэй яриа хэлэлцээ явуулж байна. Ялангуяа энэ оны 8, 9-р сард Хятад, Оросын төрийн тэргүүн нарын Монгол Улсад хийсэн дээд хэмжээний айлчлалд Монголын тал ихээхэн ач холбогдол өгч байна. Энэхүү дээд хэмжээний уулзалтаар хоёр их хөрш Монгол Улсад уул уурхайн бүтээгдэхүүнээ гуравдагч орны зах зээлд хүргэхэд чухал ач холбогдолтой, дамжин өнгөрөх, далайн боомтуудад хүрэх таатай нөхцөл олгох талаар түүхэн тохиролцоонд хүрэв.

Хэлэлцээрийн үр дүнд Монгол Улс нь Дандун, Далянь, Зиньжоу, Инкоу, Циньхуандао, Хуанхуа, Тяньзин зэрэг долоон боомтоор дамжин худалдаа хийх боломж бүрдэв. Мөн гуравдагч улсын хөлөг онгоцоор тээвэрлэхээр болов. Мөн Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр төмөр замаар дамжуулан тээвэрлэх чиглэл, тоо хэмжээ, тарифын хөнгөлөлт, татвар хураамжийн нөхцөлүүд, тэдгээрийн үйлчлэх хугацаа зэргийг манай улсад ашигтай байдлаар тохиролцсон. Хоёр улсын хооронд хилийн төмөр замын 4 шинэ гарц байгуулахаар тохиролцож үүнтэй холбоотойгоор 1955 онд хоёр улсын хооронд байгуулсан “Монгол-Хятадын хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-ийг шинэчлэн байгуулахаар тохиролцов.⁵

ОХУ-ын ерөнхийлөгчийн айлчлалын үр дүнд Төмөр замын одоо байгаа коридорыг жилд 100 сая тн хүртэл ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай болгохын сацуу цахилгаанжуулах, хос болгохоор тохиролцов. Мөн Салхит-Эрдэнэтийн салбар төмөр замын шугамыг баруун хойд чиглэлд үргэлжлүүлэн Монгол Улс, ОХУ-ын хилд хүргэж, ОХУ руу төмөр замын шинэ гарц нээх, улмаар ОХУ-ын Тува улсын Кызылтэй холбосноор ОХУ-ын уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг Монголын нутгаар дамжуулан БНХАУ-д гаргах шинэ замнал бий болгох юм. Улмаар Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх төмөр замын тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх “Богдхан” төмөр замыг барих, Монгол Улсын баруун бүс нутгаар дайран өнгөрөх босоо чиглэлийн

⁵ <http://mrt.gov.mn/news/55/item/267>

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

шинэ коридор байгуулах талаар хамтран ажиллахаар тохиролцов. Түүнчлэн Монгол Улс БНАСАУ дахь ОХУ-ын хөрөнгө оруулалттай Ражин боомтод хувь эзэмшиж, хамтран ашиглах тохиролцоонд хүрэв. Ингэснээр Монгол Улс анх удаа өөрийн далай боомттой болно.

БНАСАУ-ыг ОХУ-ын Транссибирийн төмөр замтай холбох Ражин, Хасан боомтын логистикийн төсөлд Өмнөд Солонгосын Хюндай, Поско, Корэйл гэсэн гурван том корпорацын нэгдсэн консорциум оролцох хүсэлтээ өнгөрсөн хоёрдугаар сард гаргасан. ХасанРажин боомтыг холбосон 54 км төмөр замын ажил 5 жилийн турш үргэлжлэн 2013 оны 9-р сард ашиглалтанд оржээ. Гэвч 2010 онд өмнөд Солонгосын нефьт ачсан хөлөг онгоцны асуудлын улмаас хоёр Солонгосын хоорондын шууд хөрөнгө оруулалтанд хориг тавигдсан. Тиймээс өмнөдийнхөнд нийт 186.8 сая ам.долларын өртөгтэй төслийн хөрөнгө оруулалтын багцыг худалдаж авах л арга зам байгаа бөгөөд Өмнөдийн тал ОХУ-ын хөрөнгө оруулалтын багцын 50 хүртэл хувийг эзэмших хүсэлтэй байна.⁶

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 тохиролцов.⁷

Монгол Улсын хувьд сүүлийн 2 жилд далайд гарцгүй, зам тээврийн дэд бүтцийн хоцрогдолын улмаас гадаад худалдаагаа өргөтгөх, хөрөнгө оруулалтыг татахад учирдаг хүндрэл бэрхшээл улам лавшран гүнзгийрсэний зэрэгцээ нүүрс, төмрийн хүдэр зэрэг экспортын гол бүтээгдэхүүний үнэ огцом буурсаны улмаас валют санхүүгийн хямралын шинж тэмдгүүд илэрч эхэллээ. Монголын статистикийн хорооны мэдээгээр манай гадаад худалдаа 2011 онд 11.4 тэрбум ам.долларт хүрч байсан бол 2013 онд 10.6 тэрбум хүртэл буурчээ.⁸ Гадаад худалдааны хэмжээ, ялангуяа экспортын хэмжээ буурахад манай гол гол экспортын бүтээгдэхүүний тоо хэмжээ, үнэ огцом буурсан явдал ихээхэн нөлөө үзүүлсэн юм. Тухайлбал

⁶ <http://www.koreaobserver.com/s-korean-firms-survey-n-k-russia-project-cautious-joining-20381/>

⁷ <http://www.ikon.mn/n/are>

⁸ Monthly bulletin of statistics, NSO, Mongolia, 2013 December, p-83

сүүлийн жилүүдэд Монголын экспортод тэргүүлэх байранд орж эхэлсэн нүүрсний экспортын тоо хэмжээ 2013 онд 2.3 сая тонноор /18.2 сая тн./, үнийн дүн 800 сая ам доллараар /1.1 тэрбум доллар/ буурчээ.⁹ Монголын Эдийн засгийн хөгжлийн яам, Монгол банкны мэдээлсэнээр Гадаадын шууд хөрөнгө оруулалт 2012 онд 4.4 тэрбум долларт хүрч байсан бол 2013 онд 2 дахин буурч 2.2 тэрбум, 2014 оны эхний хагаст дахин 70% буурсан ажээ.¹⁰

Монголын төр засаг сүүлийн 5 жилд төмөр зам, автозам, цахилгаан эрчим хүч дамжуулах сүлжээгээ ихээхэн өргөтгөх чиглэлээр томоохон төсөл, хөтөлбөрүүд дэвшүүлсэн бөгөөд эхний үр дүнгүүд гарч эхэллээ.

Монгол Улсын нутаг дэвсгэр өргөн уудам, эрчим хүч, зам тээврийн сүлжээ төдийлөн хөгжөөгүй, их хэмжээний хөрөнгө оруулалт шаардлагатай тул бүс нутгийн сүлжээнд тодорхой үе шатуудыг дамжин холбогдох төлөв байдал ажиглагдаж байна. Эхний ээлжинд дотоодын сүлжээгээ өргөтгөн, зарим гол аж үйлдвэрийн төв, томоохон уурхайнуудаа хилийн боомтуудтай авто зам, төмөр замаар холбох шаардлагатай. Дараагийн шатанд хөрш хоёр орны эрчим хүч, зам тээврийн сүлжээнд найдвартай холбох, үүний тулд хилээр нэвтрэх боомтуудаа тогтон, шалган нэвтрүүлэх хүчин чадлаа сайжруулан, дэг журам, үнэ тарифаа тохирох хэрэгтэй. Харин хоолойн тээвэр, хэт өндөр хүчдэлийн шугам барих ажил төлөвлөлт, хэлэлцээний түвшинд яригдаж байгаа болно. Монгол Улсын хувьд 1, 2-р шатны түвшинд буюу автом замаа хилийн боомтууд руу тавих ажил нэлээд эрчимтэй явж байгаа бол төмөр зам, эрчим хүчний шугамаар холбогдох ажил өмнө зүг рүү дөнгөж эхлэл төдий байна. Монголын засгийн 2016 онд бүх аймгийн төвийг нийслэл Улаанбаатар хоттой, гол гол хилийн боомтуудыг хатуу хучилттай автозамаар холбож дуусгах зорилт дэвшүүлэн ажиллаж байна. /Зураг №1/

⁹ Monthly bulletin of statistics, NSO, Mongolia, 2013 December, p-88

¹⁰ FDI to Mongolia declines by 70%, <http://ubpost.mongolnews.mn/?p=11168>

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

2016 ОНД АШИГЛАЛТАД ОРУУЛАХ ХАТУУ ХУЧИЛТТАЙ АВТО ЗАМЫН БАЙДАЛ



/Зураг №1/

Мөн ойрын 3-4 жилийн дотор Монгол Улс Азийн автозамын сүлжээнд АН4/Улаанбайшинт-Ярант/, АН3/Алтанбулаг-Замын-Үүд/, АН32/ Ховд-Сүмбэр/ 3 чиглэлээр өндөр хурдны автозамаар холбох төлөвлөгөөтэй байна. /Зураг 2/

Монгол Улс Азийн автозамын сүлжээнд холбогдох чиглэлүүд



/Зураг №2/

Уул уурхайн салбар эдийн засгийн хөгжлийн гол хөдөлгөгч болж буй өнөө үед Монгол Улсын зам тээврийн сүлжээнд төмөр замын үндэсний сүлжээг ихээхэн хэмжээгээр өргөтгөн, хөрш хоёр оронтой дамжин өнгөрөх тээврийн асуудлаа зохих хууль журмын дагуу зохицуулах нь өдрөөс өдөрт тулгамдсан зорилт болоод байна. Хэдийгээр 2010 онд “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ыг баталж, тодорхой үе шаттайгаар/ зураг 3/ шинэ төмөр замын бүтээн байгуулалтыг эхлүүлсэн боловч төмөр замын цариг тойрсон бизнесийн болон геополитикийн шинжтэй маргаан, хөрөнгө оруулалтын асуудлыг зохистой шийдэж чадаагүйн улмаас шинэ төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил зогсонги байдалд ороод байна.

Монголын төмөр замын бүтээн байгуулалтын төлөв байдал



/Зураг №3/

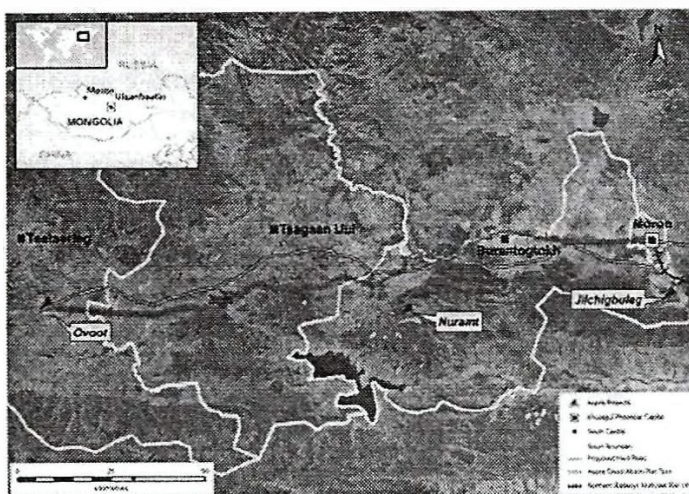
Дээрх маргааныг нэг тийш шийдвэрлэх, төмөр замын бүтээн байгуулалтыг түргэвчлэх үүднээс Монголын засгийн газраас 2014.06.18-нд өргөн барьсан “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ын хэрэгжилтийг хангах зарим арга хэмжээний тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөлд БНХАУ-тай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулж, Монгол-Хятадын хилийн төмөр замын боомтын болон Монгол Улсад ашиглуулах БНХАУ-ын далайн боомтын

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

тоог тус тус нэмэгдүүлэх, БНХАУ-ын нутгаар дамжин өнгөрөх төмөр замын тээврийн нөхцөлийг урт хугацаанд тохирох, тухайлбал, төмөр замын чиглэл, тариф, тээвэрлэх ачааны доод хэмжээ, татвар, холбогдох бусад асуудлыг хэлэлцээрт тусгах тухай заалт оруулжээ. Мөн цариг, шинэ төмөр замын чиглэлийн асуудлыг тогтоолын төсөлд БНХАУ-тай Засгийн газар хоорондын дээрх хэлэлцээр байгуулсан нөхцөлд Тавантолгой-Гашуунсухайт, Сайншанд-Замын-Үүд, Хөөт-Бичигт чиглэлийн төмөр замын шинэ шугамыг 1435 мм-ийн царигтай, Арц суурь-Эрдэнэт, Тавантолгой-Сайншанд-Баруун-Урт-Хөөт-Чойбалсан, Хөөт-Нөмрөг чиглэлийн төмөр замын шинэ шугамыг 1520 мм-ийн царигтай барихаар тусгажээ. Улсын Их Хурлын 2014 оны намрын ээлжит чуулганы 2014.10.24-ний өдрийн нэгдсэн хуралдаанаар дээрх тогтоолын төслийг эцэслэн баталсан бөгөөд уг тогтоолын төсөлд байсан Сайншанд-Замын-Үүдийн чиглэл рүү нарийн царигийн төмөр зам барих заалт хасагдсан байна.

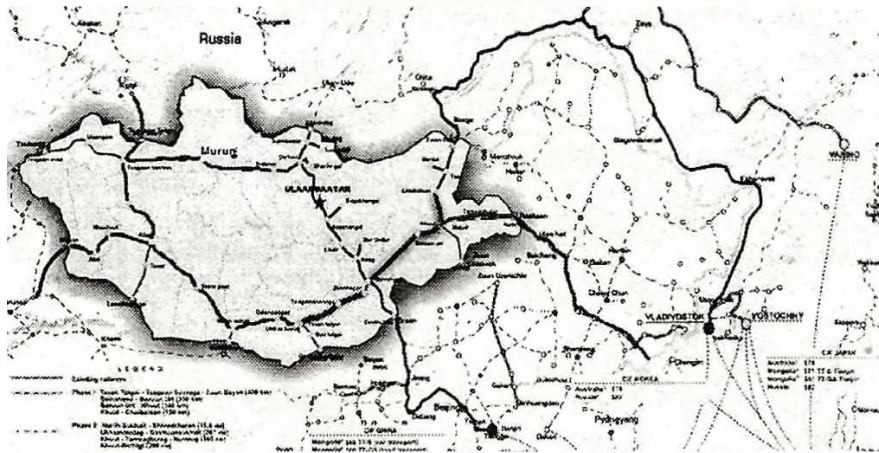
2010 онд батлагдсан бодлогын баримт бичигт тусгагдаагүй Арц суурь-Эрдэнэт гэсэн шинэ чиглэл энэхүү тогтоолын төсөлд орж ирсэн нь Австралийн Aspire Mining Ltd компани Монгол хойд хэсэгт нүүрсний орд газрыг ашиглахтай холбогдуулан төмөр зам барихаар төлөвлөж буйтай холбоотой ажээ. Үүнээс гадна ОХУ Тува дахь Элегестийн нүүрсний том ордоос олборлосон нүүрсээ Монголын нутгаар дамжуулан Хятад болон өөрийн Алс Дорнодын боомт руу татах сонирхлоо илэрхийлсэн. /зураг 4/

Овоотын уурхайгаас Мөрөн хүртэл барих төмөр замын шугам



/Зураг №4/

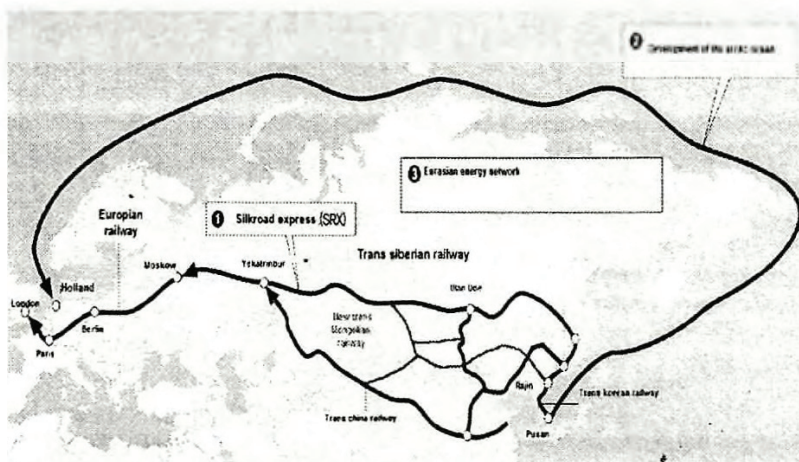
Шинэ төмөр замын бүтээн байгуулалтын шинэчлэгдсэн чиглэл



/Зураг №5/

Хэрэв дээрх тогтоол батлагдан, төмөр замын бүтээн байгуулалт хэрэгжсэн тохиолдолд Монгол Улс төмөр замын босоо 3 тэнхлэг, хэвтээ 1-2 тэнхлэгээр бүс нутгийн төмөр замын сүлжээтэй холбогдох боломж нээгдэнэ. Энэ тохиолдолд БНСУ-ын дэвшүүлж буй Евразийн санаачлагын Монголын коридор дараахь байдлаар төсөлөгдөж байна. /Зураг 6/. Өмнөд Солонгосоос гарсан галт тэрэг Монголын нутгаар түргэн шуурхай дамжин өнгөрөхдөө хойд зүгт ОХУ руу 2 чиглэл, баруун зүгт буюу БНХАУ руу 1 чиглэлээр нэвтрэх боломж бүрдэх ажээ. Энэ 3 чиглэл харьцангуй дөт, түргэн шуурхай коридор болох бүрэн боломжтой юм.

Евразийн буухиа галт тэрэгний Монголын коридор



/Зураг №6/

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Гэхдээ Евразийн санаачлага дэвшүүлэх үедээ БНСУ-ын ерөнхийлөгчийн тэмдэглэсэнчлэн бүс нутгийн том зах зээл, зам тээврийн нэгдсэн сүлжээ байгуулах хамгийн чухал хүчин зүйл, сорилт бэрхшээл бол Солонгосын хойгийн цөмийн зэвсгийн асуудлыг нэн даруй шийдвэрлэх явдал юм. Хойд Солонгосыг олон улсын зах зээлийн хүрээнд татан оролцуулж, улс төр, аюулгүй байдал, бизнесийн хариуцлагатай тоглогч болгох нь цөмийн хямралаас гарах бас нэг шийдэл байж болох юм. Монгол Улсын төр засгийн зүгээс ЗХА-д итгэлцлийг бэхжүүлэх, аюулгүй байдлын механизмыг тогтоох үүднээс янз бүрийн санал санаачилга, дипломат алхамуудыг хийж буй бөгөөд үүний тодорхой жишээ бол Ерөнхийлөгч Ц. Элбэгдорж «Улаанбаатарын яриа хэлэлцээ» хэмээх Зүүн хойд Азийн орнуудын хамтын ажиллагааны механизм бий болгох санал дэвшүүлсэн билээ. Энэхүү санаачилга нь зөвхөн төр засгийн түвшинд төдийгүй, парламент, орон нутаг, бизнес, эдийн засгийн байгууллагууд, ард иргэдийн хоорондын найрсаг харилцааг хөгжүүлэхэд чиглэж байгаа юм. Монголын ерөнхийлөгчийн санаачилга бол Евразийн санаачилгын Энхтайван, итгэлцлийг бэхжүүлэх зорилттой нягт уялдаж байгаа тул манай хоёр улс энэ чиглэлээр нягт хамтран ажиллах өргөн боломж, үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулах шаардлага аль аль нь байна.

БНСУ-ын ерөнхийлөгч Пак Гын Хэ-ийн Евразийн санаачлага хэрэгжихэд хүндрэлтэй байгаа нэг гол асуудал нь Пусан хотоос гарсан галт тэрэг Хойд Солонгосын хил дээр очоод гацаанд орж байгаа явдал юм. Олон улсын судлаачдын үзэж буйгаар хил давж чадаж байж Евразийн санаачлага бичлэлээ олно гэсэн. Улс төрийн хувьд нэгдэж чадахгүй байж болох ч эдийн засгийн хувьд нэгдвэл ашигтай. 1990-ээд онд хуучнаар ЗХУ нь Монгол улсаас цэргээ татсанаар Монгол Хятадын олон талт харилцаа хэдхэн жилийн дотор өргөжин тэлсэн. Хоёр өөр нийгмийн тогтолцоотой байсан Герман улсууд нэгдсэний нэг том хүчин зүйл нь цэрэггүй бүс гэж ойлгож болно. Хэрэв АНУ Өмнөд Солонгосоос цэргийн хүчээ татвал Хойд Солонгосын хил нээгдэх магадлал өндөрсөж болох юм.

Нөгөө талаар ЗХА-ыг интеграцид оруулах хөшүүрэг нь дэд бүтэц юм. Евразийн санаачлага болон бусад төслүүдийн хүрээнд

төмөр зам, автозам, нефьт, хийн хоолой, эрчим хүчний шугамыг Монгол Улс, БНХАУ, ОХУ, БНСУ зэрэг улсуудад цогцоор нь шийдэн дээр дурдагдсан улсуудын хамтарсан Консорциумуудыг дэд бүтцийн төслүүдэд байгуулж чадвал Хойд Солонгосын зүгээс үгүй гэхгүй болов уу гэсэн дүгнэлт гаргаж болох юм.

Дүгнэлт

Монгол Улсын хөгжил дэвшил, эдийн засгийн аюулгүй байдлын эрх ашгийн үүднээс хамгийн найдвартай, хямд, түргэн шуурхай, орчин үеийн төмөр зам, авто зам, эрчим хүчний дотоодын сүлжээг дэс дараатай өргөтгөх, хөрш хоёр орны нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх таатай нөхцлийн бүрдүүлэх, олон улсын тээвэр логистикийн төвүүд, орчин үеийн боомтуудыг байгуулах шаардлага жилээс жилд нэмэгдсээр байна. Үүний тулд Монгол Улс газрын тос боловсруулах үйлдвэр, дулааны болон нар салхины станцууд, нүүрс боловсруулах, хийжүүлэх төслүүд, төмөр зам, авто замын төслүүд болон хоёр хөрштэйгээ хамтран транзит тээврийн “2 хоолой 3 шугам” санаачилга дэвшүүлээд байна.

Яг энэ мөчид БНСУ-ын ерөнхийлөгч Пак Гын Хэ Евразийн санаачлагыг дэвшүүлсэн нь Монгол-Солонгосын хооронд зам тээвэр, эрчим хүчний салбарт олон чиглэлээр хоёр болон олон талт хэлбэрээр нягт хамтран ажиллах таатай нөхцөл бололцоог бүрдүүлж байна.

Мөн түүнчлэн Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-тай хийсэн хэлэлцээрүүдийн үр дүнд Хятадын зүүн хойд далай дахь боомтуудыг ашиглах шинэ боломж, Ражин боомтыг хамтран эзэмших, төмөр замын хилийн шинэ гарцуудыг нээн, төмөр замыг шинээр барих, цахилгаанжуулах зэрэг чиглэлүүдээр хамтын ажиллагаагаа идэвхижүүлж байгаа нь бас манай улсын хөгжил, ялангуяа гадаад зах зээлд хүрэх, Солонгосын хойг болон Япон улстай илүү ойр болох, эдийн засгаа тогтвортой хурдацтай хөгжүүлэхэд эерэг нөлөөг үзүүлж байна.

Хэдийгээр цариг, байгалийн саад бэрхшээл, дамжин өнгөрөх бололцоо, эрх зүйн зохицуулалт, үнэ тариф, их гүрнүүдийн эрх ашгийн

ОЛОН УЛС СУДАЛ

өрсөлдөөн гэх мэт нэлээд асуудал, сорилт бэрхшээлүүд оршсоор буй боловч харилцан ойлголцол, итгэлцлээ бэхжүүлэн, эрх ашгаа харилцан харгалзах, давуу талуудаа ашиглах талаар хамтран ажиллах өргөн боломж нээлттэй байна.

Хэрэв бид геополитик, геоэдийн засгийн амаргүй сорилтуудыг амжилттай даван туулж зам тээвэр, логистик, зах зээлийн нэгдсэн сүлжээг бүтээн байгуулж чадвал ЗХА-ийн төдийгүй дэлхий дахины хөгжил, аюулгүй байдалд шийдвэрлэх үүрэг гүйцэтгэхийн зэрэгцээ манай бүс нутгийн олон улсын тавцанд эзлэх байх суурь, нөлөө ч эрс өсөн нэмэгдэх болно.

Ном зүй

1. 2013 Eurasia Initiative, Global Cooperation in the Era of Eurasia. <http://www.kiep.go.kr/eng/publications>
2. Russia to boost economic ties with South Korea, English.news.cn 2013-11-13
3. <http://www.pressian.com/news/article.html?no=115104>
4. Russia and North Korea deepen ties, <http://www.nknews.org/2014/06/russia-and-north-korea-deepen-ties/>
5. <http://mrt.gov.mn/news/55/item/267>
6. <http://www.koreaobserver.com/s-korean-firms-survey-n-k-russia-project-cautious-joining-20381/>
7. <http://www.ikon.mn/n/age>
8. Monthly bulletin of statistics, NSO, Mongolia, 2013 December, p-83
9. Monthly bulletin of statistics, NSO, Mongolia, 2013 December, p-88
10. FDI to Mongolia declines by 70%. <http://ubpost.mongolnews.mn/?p=11168>