

Монгол Улсын дэд бүтцийн хөгжлийн асуудал

Бадамдоржийн Батхишиг, *академич, доктор (Sc.D), профессор*
Шинжлэх Ухааны Академийн Философийн хүрээлэн
Улаанбаатар, Монгол Улс, batkhishig@mas.ac.mn; <https://orcid.org/0009-0001-1892-5517>

Article history

Received : 2024-08-31
Accepted : 2024-09-18
Published : 2024-12-20

Түлхүүр үгс

*төмөр зам,
авто зам,
цахилгаан станц,
байгалийн хийн
хоолой*

Keywords

*railway,
highway,
power plant,
natural gas pipelines*

Хураангуй: Тус өгүүлэлд Монгол Улсын дэд бүтцийг олон улсын төсөл, хоёр хөршийн дэд бүтэцтэй уялдуулан хөгжүүлэх хэрэгцээ, шаардлага болон томоохон төслүүдийн өнөөгийн явц, байдлыг авч үзсэн. Мөн Монгол Улсын дэд бүтцийн хөгжлийг хурдасгах асуудалд улс төр, геополитикийн хүчин зүйлс хэрхэн нөлөөлж байгааг дурдаж, шийдвэрлэх арга замын талаар санал бодлоо илэрхийлжээ.

The problems of infrastructure development in Mongolia

Batkhisig Badamdorj, *academician, doctor (Sc.D), professor*
Institute of Philosophy, Mongolian Academy of Sciences
Ulaanbaatar, Mongolia, batkhishig@mas.ac.mn; <https://orcid.org/0009-0001-1892-5517>

© The Author(s), 2024



Abstract: This paper discusses the need to develop Mongolia's infrastructure in conjunction with international projects and the infrastructure of two neighbouring countries. It also examines the current situation and progress of major infrastructure projects and its impact on political and geopolitical factors and formulates solutions to these problems.

1. Дэд бүтцийг хөгжүүлэх хэрэгцээ, шаардлага

Өргөн уудам газар нутагтай, хүн ам цөөнтэй Монгол орны хувьд дэд бүтцийг өргөтгөн хөгжүүлэх асуудал нэн чухал шаардлагатай юм. Тухайлбал, нэгд, Монгол Улс хөрш зэргэлдээ ОХУ ба БНХАУ-тай нийгэм, эдийн засаг, соёл хүмүүнлэгийн харилцааг өргөтгөхийн тулд тэдгээртэй холбогдсон дэд бүтцийг шинэчлэн

хөгжүүлэх хэрэгтэй. Монгол Улс далайд гарцгүй гэж ярьдаг боловч хоёр том хөрш маань тус улсын хувьд томдоно уу гэхээс багадахгүй асар том зах зээл юм. Дотоодын авто болон төмөр зам, агаарын зам, хоолойн тээврийн сүлжээ зайлшгүй хоёр хөршийн дэд бүтэцтэй холбогдож байж л эдгээр том зах зээлд нэвтэрч чадна, мөн өргөн далайцтай, үр ашигтай үйлчилж чадна.

Хоёрт, дэлхийн эдийн засаг улам бүр интеграцчлагдах болж, улс орнуудын худалдаа, эдийн засгийн харилцаа хурдан тэлж байна. Ялангуяа Орос, Хятадын эдийн засаг, худалдааны харилцаа урьд өмнө үзэгдэж байгаагүй хэмжээгээр нэмэгдэж, цаашид ч улам өргөжих хандлагатай байна. Орос, Хятадын худалдааны эргэлт 2023 онд 240.1 тэрбум ам.долларт хүрч, өмнөх оныхоос 26.3%-иар нэмэгджээ (Торговля России и Китая, 2024). Энэ нөхцөл байдлыг Монгол Улс өөрт ашигтайгаар ашиглах өргөн боломж бол дэд бүтцийн хөгжил мөн. Монгол Улс нь Орос, Хятадын хоорондын бараа, бүтээгдэхүүн, хүн замыг өөрийн нутгаар дамжуулан харилцан тээвэрлэх газар зүйн онцлог байршилтай. Энэхүү байршлаа ашиглан эдийн засаг, худалдааны асар их эргэлт хийх боломжтой бөгөөд үүний тулд дэд бүтцээ олон улсын стандарт, шаардлагад нийцүүлэн хөгжүүлэх хэрэгтэй.

Гуравт, Монгол Улсын эдийн засгийн бүтэц сүүлийн жилүүдэд ихээхэн өрөөсгөл шинжтэй болж, дан ганц уул уурхайн олборлолт, экспортод голлон түшиглэх боллоо. Энэ нь одоогоор тус улсын хөгжилд шийдвэрлэх ач холбогдолтой байгаа боловч ирээдүйд түүний үүрэг буурах магадлал их юм. Тухайлбал, дэлхийн дулаарал, байгаль, цаг уурын өөрчлөлттэй холбоотойгоор гадаадад нүүрсний хэрэглээ багасах юм бол Монголын экспорт багасаж, төсөв, санхүүгийн байдал хүндэрч, улмаар эдийн засгийн өсөлт саарах эрсдэл бий. Иймд эдийн засгаа олон салбараас бүрдсэн үр ашигтай цогцолбор

болгохын тулд боловсруулах аж үйлдвэрийг хөгжүүлэхийн зэрэгцээ дэд бүтцээ өргөтгөн шинэчилж, Орос, Хятадын дэд бүтэцтэй уялдуулах, олон улсын төсөл, хөтөлбөртэй холбох шаардлага зүй ёсоор тавигдах боллоо.

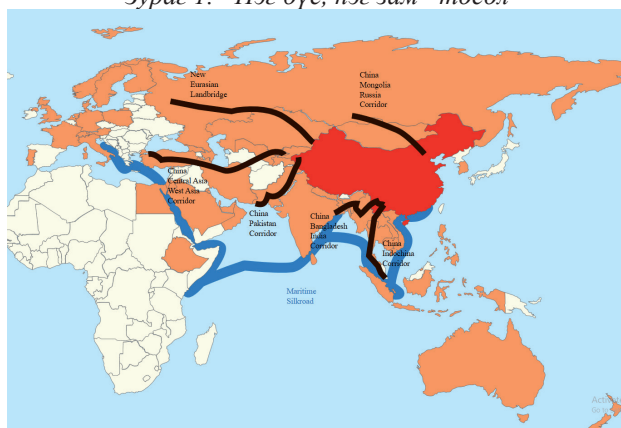
Дөрөвт, Монгол Улс нь зөвхөн Орос, Хятадын хооронд төдийгүй Ази, Европын хоорондын зам тээврийн чухал чиглэл болох ирээдүй байна. Азиас Европ руу, Европоос Ази руу хүрэх хуурай замын хамгийн дөт чиглэл нь Казахстанас гадна Монголоор дайрах зам юм. Хурдан галт тэрэгний зам, зүтгүүр, хөдөлгөөнт бүрэлдэхүүний бүтэц шинэчлэгдэж, улам бүр түргэсэж байгаа учир төмөр замын тээвэр далайн тээврээс илүү шуурхай болох нь тодорхой болж байна. Иймд Монгол Улс хоёр хөрш гүрнийг төдийгүй хоёр том тивийг холбох чухал чиглэл болно.

Энэ мэт олон шалтгааны улмаас Монгол оронд дэд бүтцийг хөгжүүлэх, тэгэхдээ тив дотор болон тив хоорондын харилцааг өргөтгөх чиглэлээр хөгжүүлэх чиглэлийг барьж төлөвлөх нь ихээхэн ирээдүйтэй гэдгийг онцлох хэрэгтэй. Гэхдээ олон улсын харилцааны хөгжилд чиглэсэн Монголын дэд бүтцийн хөгжил нь хоёр том хөрштэйгээ харилцан ойлголцох, хамтран ажиллах бодлого, арга хэмжээгүйгээр урагшлах боломжгүй юм. Гагцхүү ОХУ, БНХАУ-тай хамтран ажиллаж байж л Монголын дэд бүтцийн хөгжлийг олон улсын түвшинд хүргэж чадна. Энэ нь зөвхөн Монгол Улсын хүсэл төдий биш, харин хоёр хөршийн бодлого, сонирхолтой нийцсэн нөхцөлд л хэрэгжих боломжтой юм.

БНХАУ 2013 онд “Нэг бүс, нэг зам” төслийг дэвшүүлж, Евроазийн их газрын зам тээврийн олон чиглэлийг бий болгох тухай заасан нь зөвхөн энэ бүс нутагт төдийгүй Монголын дэд бүтцийн хөгжлийг эрчимжүүлэх таатай боломжийг нээсэн билээ. Энэхүү төслийн хүрээнд 3.2 тэрбум ам.долларын гарааны хөрөнгөтэй сан байгуулж, улмаар түүнийг өргөжүүлэн 2020 он гэхэд 16 тэрбум ам.доллар, цаашлаад 40 тэрбум

ам.долларт хүргэх, энэ үндсэн дээр Ази, Европыг холбосон хуурай болон усан замын 5-6 чиглэлийг бий болгох зорилтыг дэвшүүлсэн юм. Уг төслийг хэрэгжүүлэх үүрэгтэй 100 тэрбум ам.долларын дүрмийн сантай Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкныг байгуулсан бөгөөд үүний хамт “Нэг бүс, нэг зам” төслийг дэмжсэн төрийн болон хувийн аливаа санаачлагыг урамшуулах бодлогыг зарласан билээ. Зураг 1-ийг үзнэ үү.

Зураг 1. “Нэг бүс, нэг зам” төсөл



Зураг 1-ээс харахад “Нэг бүс, нэг зам” төслийн хүрээнд Ази ба Европыг холбосон хуурай замын 5 чиглэл байна. Тэдгээрийн нэг нь Монголын нутгаар дайрч өнгөрөх бөгөөд түүнийг хойд коридор хэмээн нэрлэжээ. Энэхүү том төсөлд оролцох хүсэлтээ Монгол Улс илэрхийлж, үүний дагуу 2016 оны 6 дугаар сард Ташкент хотноо болсон Монгол Улс, БНХАУ, ОХУ-ын төрийн тэргүүн нарын уулзалтын үеэр “Нэг бүс, нэг зам” төслийн хүрээнд эдийн засгийн хойд коридорыг байгуулах тухай тохиролцсон юм. Эдийн засгийн коридор байгуулах тухай хөтөлбөрийн 32 төслөөс 13 нь тээврийн дэд бүтцийн

чиглэлээрх төслүүд бөгөөд тэдгээрээс заримыг нь дурьдвал:

- Төмөр замын төв коридорыг /Улаан-Үд-Наушки-Сүхбаатар-Улаанбаатар-Замын-үүд-Эрээн-Улаанцав-Жанчхүү-Бээжин-Тяньжин/ иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх, хос зам барих, цахилгаанжуулах эдийн засгийн үндэслэлийг судлах,
- Төмөр замын хойд коридорын /Курангино-Кызыл-Цагаантолгой-Арцсуурь-Овоот-Эрдэнэт-Салхит-Замын-Үүд-Эрээн-Улаанцав-Жанчхүү-Бээжин-Тяньжин/ төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх,

- Төмөр замын баруун коридорын / Курангино-Кызыл-Цагаантолгой-Арцуурь-Ховд-Такашикен-Хами муж-Цонжийн хотон үндэстний өөртөө засах тойрог-Өрөмч/ төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх,
- Төмөр замын зүүн коридорын /Борзя-Соловьевск-Эрэнцав-Чойбалсан-Хөөт-Бичигт-Шилийн гол-Улаан хад-Чаоян-Жиньжоу /Паньзинь/ төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх,
- Москва-Бээжин чиглэлийн өндөр хурдны төмөр замын шугамыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан барих хэтийн боломжийг судлах,
- Гурван талын ложистикийн компани байгуулах асуудлаар хамтарсан яриа хэлэлцээ өрнүүлэх,
- Азийн авто замын сүлжээний АН-3 / Улаан-Үд-Хиагт/ Алтанбулаг-Дархан-Улаанбаатар-Сайншанд-Замын-үүд/ Эрэн-Бээжингийн гаднах тойрог-Тяньжин/ чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглах, тус чиглэлд хурдны авто зам барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах,
- Азийн авто замын сүлжээний АН-3 /Новосибирск-Барнаул-Горный

Алтайск-Ташанта /Улаанбайшинт-Ховд-Ярант/ Такашикен-Өрөмч-Каши-Хонгираф/ чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглах,

Авто замын зүүн коридорын /Борзя-Соловьевск-Эрэнцав-Чойбалсан-Баруун-Урт-Бичигт-Зүүнхатавч-Си-Уджимчин-Ци-Улаанхад/ Шилийн гол-Чаоян /Чэндэ-Жиньжоу/ Паньзинь-Тяньжин/ төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх зэрэг болно. (Монгол, Орос, Хятадын Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр 2016)

2. Дэд бүтцийн төслүүдийн одоогийн байдал

“Нэг бүс, нэг зам” төслийн хойд коридорын төмөр зам нь 3 салаагаас бүрдэх бөгөөд нэг нь Монголын төв дундуур, нөгөө хоёр нь түүний баруун ба зүүн хэсгээр өнгөрөх юм. Умар чиглэлд авто болон төмөр зам багтах бөгөөд хожим нь байгалийн хийн хоолой нэмэгдсэн билээ. Хойд коридорын төмөр замын 3 салаа нь Орос ба Хятадыг Монголоор дайруулан холбох юм. Зураг 2-ыг үзнэ үү.

Зураг 2. Хойд коридорын төмөр замын 3 салаа (Монгол Улсын Зам, тээврийн яам n.d.)



1/ Монголын төв дундуур тавигдсан төмөр зам нь 70 гаруй жилийн түүхтэй. Анх Наушки-Улаанбаатар чиглэлийн 400 км замыг 1949 онд ашиглалтад оруулсан ба дараа нь Улаанбаатар-Замын-Үүдийн 700 км замыг 1955 онд дуусгасан (Намжим Т. 2004, 592, 594). Ингэснээр Орос, Монгол, Хятадыг холбосон олон улсын төмөр зам ажиллаж эхэлсэн билээ. “Нэг бүс, нэг зам” төслийн хүрээнд уг төмөр замыг хос урсгалтай

болгох, цахилгаанжуулах, станцуудыг шинэчлэх, дэр модыг төмөр бетон дэрээр солих зэрэг арга хэмжээ авахаар төлөвлөгдсөн. Монголын тал энэхүү шинэчлэлийг хэдийнээ эхлэн хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд төмөр замын модон дэрийг төмөр бетоноор солих ажлыг үндсэнд нь хийгээд байна. Эдүгээ Улаанбаатар төмөр зам олон улсын ачаа тээвэрлэлтэд томоохон үүрэг гүйцэтгэж байна (Хүснэгт 1).

Хүснэгт 1. Төмөр замын тээврийн ачаа эргэлт (Намжим Т. 2004, 592, 594)

Үзүүлэлт	2019	2020	2021	2022	2023
Нийт ачаа эргэлт, сая тонн/км	17384.1	19167.6	18345.1	14910.2	18851.0
Орон нутгийн	3153.8	3297.4	3365.8	3151.3	3577.0
Олон улсын	14230.3	15870.2	14979.3	11758.9	15274.0
Экспортын	8397.7	9640.0	8717.6	6296.2	7907.0
Импортын	1508.5	1481.5	1554.2	1939.0	1708.4
Дамжин өнгөрөх	4324.1	4748.7	4707.5	3523.7	5658.6

Хүснэгт 1-ээс харахад Монгол-Оросын хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг болох Улаанбаатар төмөр замын ачаа эргэлт 2023 онд 18,8 сая тонн/км болсон бөгөөд түүний 81.0%-ийг олон улсын ачаа эргэлт эзэлж байв. Энэ нь үндсэндээ Орос, Хятадын хоорондын ачаа эргэлт юм. Улаанбаатар төмөр замыг хос урсгалтай болгож цахилгаанжуулах юм бол олон улсын ачаа эргэлт 2 илүү дахин нэмэгдэх тооцоо хийгдсэн.

2/ Монгол орны зүүн талаар олон улсын төмөр замын шинэ салаа баригдахаар төлөвлөгдөж байна. Үүнд 1939 онд ашиглалтад оруулсан Эрэнцав-Чойбалсангийн 238 км урт төмөр замыг шинэчлэхийн зэрэгцээ Чойбалсан-Бичигтийн чиглэлд төмөр зам шинээр тавина. Уг төмөр замыг барих 1.8 тэрбум ам.долларын өртөг

бүхий төсөлд 2023 онд Монгол Улс, БНХАУ гарын үсэг зурсан билээ. Тус төслийг хэрэгжүүлснээр ОХУ-ын Байгалийн чанад дахь хязгаар БНХАУ-ын Өвөр Монголын автономит районы Шилийн гол аймагтай 670 км урт төмөр замаар холбогдох юм.

3/ Монгол Улсын баруун талаар баригдахаар төлөвлөж буй төмөр зам нь Монгол, Оросын хил дээрх Арцсуурь боомтыг Монгол, Хятадын хил дээрх Шивээхүрэн боомттой холбох бөгөөд ингэснээр ОХУ-ын Бүгд Найрамдах Тыва Улс, БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орны Алшаа аймаг 1255 км урт төмөр замаар холбогдоно (Батхишиг Б. 2023, 305-306).

Төмөр замын өргөтгөл, шинэчлэлийн дээрх төслүүдэд үлэмж хэмжээний хөрөнгө мөнгө шаардагдах бөгөөд тэдгээрийг санхүүжүүлэхийн

тулд Монгол, Орос, Хятадын хамтарсан хөрөнгө оруулалтыг татах, олон улсын банк, санхүүгийн байгууллагаас, тухайлбал, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкнаас хөнгөлөлттэй зээл авах зэрэг янз бүрийн эх үүсвэрийг ашиглах хэрэгтэй болно. Үүний зэрэгцээ төмөр замыг барих, шинэчлэхэд техник, технологийн болон хүн хүчний ихээхэн нөөц шаардагдах бөгөөд Монгол Улс өөрийн зүгээс дотоодын компаниудынхаа хүчин чадлыг ашиглах боломжтой. Монгол Улс сүүлийн 5 жилд дотоодын инженер, техникийн ажилтан, ажилчдын хүчээр

882 км урт төмөр замыг Монголын өмнөд хэсэгт барьж байгуулсан билээ. Ингэхдээ төмөр замын барилгын сүүлийн үеийн технологийг хэрэглэж, заадасгүй төмөр зам тавьсан нь олон улсын өнөөгийн стандартад нийцэж байна.

Дэд бүтцийн хөгжил нь зөвхөн төмөр замаар хязгарлагдахгүй, мөн авто зам, цахилгаан станц, байгалийн хийн хоолой зэрэг бусад барилга, байгууламжуудаас бүрдэнэ. Монгол Улсад хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй дэд бүтцийн томоохон төслүүдийг бүдүүвч 1-д харуулав.

Бүдүүвч 1. Дэд бүтцийн томоохон төслүүд

Зүүн бүс дэх олон улсын төмөр зам	Төвийн бүс дэх олон улсын төмөр зам	Баруун бүс дэх олон улсын төмөр зам
Төвийн бүс дэх олон улсын авто зам	Баруун бүс дэх олон улсын авто зам	Оросоос Монголоор дайруулан Хятад руу тавих байгалийн хийн хоолой
Улаанбаатарын дулааны 3 дугаар цахилгаан станцын шинэчлэл	Эгийн голын усан цахилгаан станц	Хилийн боомтуудын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх

Бүдүүвч 1-д дэд бүтцийн 9 том төслийг харуулсан байна. Эдгээр нь хоорондоо харилцан уялдаатай бөгөөд аль алиныг нь хоёр хөршийн оролцоо, туслалцаатайгаар хэрэгжүүлэх шаардлагатай юм. Монголд цахилгаан эрчим хүчний үйлдвэрлэл дотоодын хэрэгцээг хангаж чадахгүй байгаа

өнөөгийн нөхцөлд дэд бүтцийн томоохон төслүүдийг хэрэгжүүлэхийн тулд эрчим хүчний шинэ, найдвартай эх үүсвэрийг бүрдүүлэх зайлшгүй хэрэгтэй юм. Тухайлбал, олон улсын төмөр замыг цахилгаанжуулахын тулд эрчим хүчний нэмэлт ихээхэн хүчин чадал шаардагдах тул шинэ эх

үүсвэрийг байгуулах ёстой.

4/“Нэгбүс, нэгзам” төслийн хүрээнд ОХУ-ын хилээс Улаанбаатараар дамжин БНХАУ-ын хил хүртэлх олон улсын авто замыг өргөтгөн шинэчлэх төсөл тусгагдсан. Нийтдээ 840 км урт авто замыг хос урсгалтай болгох, олон улсын стандартад нийцүүлэн өргөтгөн шинэчлэх хэрэгтэй. Монгол Улс Азийн хөгжлийн банк болон Европын сэргээн босголт, хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлээр Улаанбаатар-Дарханы 220 км замыг 2023 онд барьж шинэчилж дуусгалаа. Энэ нь олон

улсын стандартад нийцсэн Монгол дахь анхны авто зам юм. Одоо үлдэх 620 км замыг шинэчлэх шаардлагатай.

5/ Монгол Улсын баруун бүсэд Улаанбайшинт-Ховд-Ярантын авто замыг 2021 онд барьж дуусгасан бөгөөд 756 км уг зам нь ОХУ-ын Горноалтайн Бүгд Найрамдах Улсыг БНХАУ-ын Синьцзян-Уйгурын автономит районттой холбоно. Уг авто замыг Азийн хөгжлийн банкны 170 сая ам.долларын хөнгөлөлттэй зээл болон Монгол Улсын Засгийн газрын хөрөнгөөр байгуулжээ (Зураг 3).

Зураг 3. Монгол Улсын авто замын сүлжээ (Монгол Улсын Зам, тээврийн яам n.d.)



6/ Хөрш 3 улсын хооронд хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй дэд бүтцийн нэг томоохон төсөл бол ОХУ-аас Монголоор дайруулан БНХАУ руу тавих байгалийн хийн хоолойн шугам юм. Хятадын Чиндао хотод 2018 онд болсон ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ-ын төрийн тэргүүн нарын уулзалт дээр Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Х.Баттулга Оросоос Хятад руу тавих

байгалийн хийн хоолойг Монголын нутаг дэвсгэрээр дайруулан өнгөрүүлэх саналыг тавьсан билээ. Улмаар 2019 оны 12 дугаар сард Монгол Улсын Засгийн газар, ОХУ-ын “Газпром” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн хооронд байгалийн хийн хоолойн тухай харилцан ойлголцлын меморандумд гарын үсэг зурсан бөгөөд түүний дагуу 2020 оны 2 дугаар сард уг төсөл дээр

ажиллах ажлын хэсгийг байгуулсан байна. Байгалийн хийн хоолойн Монголоор дайрах хэсгийн маршрутыг 2021 онд тодорхойлж, улмаар 2022 онд тус төслийн техник-эдийн засгийн

үндэслэлийг боловсруулж дуусчээ. Одоогоор хийн хоолойн шугам болон дэд станцуудын барилгын бэлтгэл ажлыг хийж байна (Зураг 4).

Зураг 4. Байгалийн хийн хоолойн маршрут (Давыдов Д.М. 2024)



Тус хоолойн асуудал мухардмал байдалд орсон гэх яриа хөөрөө хааяа гардаг. Гэвч ОХУ-ын Ерөнхийлөгч В.В.Путин 2024 оны 5 дугаар сарын 17-нд БНХАУ-ын Харбин хотноо болсон хэвлэлийн бага хурал дээр хэлэхдээ “Байгалийн хий дамжуулах хоолойн “Сибирийн хүч-2” төслийг Орос, Хятадын тал хоёул сонирхож байгаагаа баталсан, түүнчлэн түүнтэй зэрэгцүүлэн газрын тосны хоолой ч тавьж болох юм” (www.ria.ru 2024) гэж мэдэгдсэн билээ. Мөн В.В.Путин 2024 оны 9 дүгээр сарын 2-3-д Монгол Улсад төрийн айлчлал хийх үеэрээ мэдээлэл хийхдээ “Байгалийн хийн салбарт хамтран ажиллахыг ирээдүйтэй гэж үзэж байна. Орос, Монгол, Хятадыг холбох 1000 орчим километр “Союз

восток” байгалийн хийн хоолойн зураг төслийн ажлыг бүрэн дуусгасан. Одоо байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөг үнэлэх ажил үргэлжилж байна. Энд Оросын хийг Монгол Улсын нутгаар зөвхөн дамжуулан өнгөрүүлэх төдийгүй Монголын хэрэглэгчдийг ахуйн хийгээр хангах боломж ч яригдаж байгаа. Газпром компани Монгол Улсыг байгалийн хийгээр хангахтай холбоотой практикийн асуудлыг шийдвэрлэхэд бүхий л дэмжлэг үзүүлэхэд бэлэн.” (www.president.mn 2024) гэж онцолсон. Үүнээс үзэхэд уг төсөл хэрэгжих үндэслэлтэй юм. Гагцхүү цаг хугацааны асуудал л байна.

Төлөвлөгөө ёсоор байгалийн хийн энэхүү хоолой 970 км урт үргэлжлэх

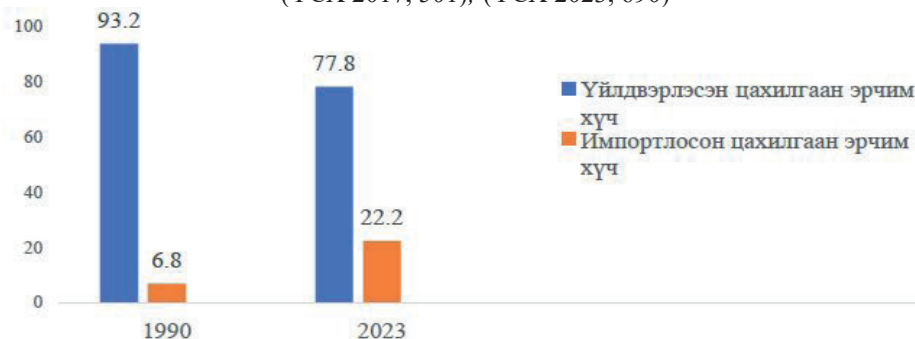
бөгөөд Сүхбаатар, Дархан, Зүүнхараа, Улаанбаатар, Чойр, Сайншанд, Замын-Үүд зэрэг Монголын хот, суурин газруудыг дайран өнгөрөх юм. Иймд уг хоолойгоос байгалийн хий авч, эдгээр хот, суурин газруудыг газжуулах ажлыг хийх нь зүйтэй гэж үзэж байгаагаар манай судалгааны багийн тайланд дурдсан билээ. Байгалийн хийгээр дулааны асуудлыг шийдэх нь цахилгаан эрчим хүчний хэрэглээнээс хамаагүй хямд болохыг судалгаа харуулж байна. Бидний тооцоогоор барилга, байшингийн дулааныг байгалийн хийгээр хангах нь цахилгаан эрчим хүч ашигласнаас 4-7 дахин хямд байх ажээ (Батхишиг Б, Даваасүрэн А, Гомбобаатар С, Уламбаяр Д, 2021). Байгалийн хийг ашигласнаар хот, суурин газруудын дулааны асуудлыг шийдэх төдийгүй агаарын бохирдлоос салах таатай боломж бүрдэнэ. Иймд байгалийн хийн хоолойн тавихтай зэрэгцүүлэн түүнээс Монголд авч ашиглах төлөвлөгөө, тооцоог хийх нь зүйтэй.

Энэхүү төсөл нь бас Орос, Хятад ч ихээхэн ашигтай байх болно. Учир нь уг хоолойг байгалийн болон газрын гадаргуугийн элдэв саад тотгор багатай Монголын тэгш тал нутгаар тавих

учир зардал хямдрах нь тодорхой. Уг хоолойгоор байгалийн хий хамгийн их хэрэгцээтэй Хятадын бүс нутгийг хангах юм. Оросын байгалийн хийн томоохон зах зээл байсан Европын орнуудыг АНУ болон бусад улсад алдаад байгаа өнөөгийн нөхцөлд Хятад улс түүнийг нөхөх томоохон зах зээл юм. “Сибирийн хүч-2” төслийг хэрэгжүүлснээр ОХУ байгалийн хийн шинэ зах зээлийг эзэлж, улмаар ашиг орлого нь үлэмж нэмэгдэх нь дамжиггүй.

7/ Монголын томоохон цахилгаан станцууд нүүрсээр ажилладаг учир ялангуяа хэт ачааллын үед чадлын хэлбэлзлийг тохируулах боломж муутай. Түүнчлэн тэдгээр цахилгаан станц 1990 оноос өмнө баригдсан учир ихээхэн хуучирч, элэгджээ. Монгол Улс зах зээлийн харилцаанд шилжиж эхэлсэн 1990 оноос хойш нэг ч том хэмжээний цахилгаан станц бариагүй. Ийм ч учир дотоодын үйлдвэрлэлээр эрчим хүчний нийт хэрэгцээг хангах боломжгүй болсон бөгөөд эдүгээ нийт хэрэгцээний 20 орчим хувийг импортоор авч байна. Зураг 5-ыг үзнэ үү.

Зураг 5. Үйлдвэрлэсэн ба импортлосон цахилгаан эрчим хүч, хувиар (ҮСХ 2017, 501); (ҮСХ 2023, 690)



Зураг 5-аас харахад 1990 онд нийт цахилгаан эрчим хүчний хэрэгцээний 93.2%-ийг дотоодын үйлдвэрлэлээр, 6.8%-ийг импортоор хангаж байсан бол 2023 онд эдгээр үзүүлэлт 77.8% ба 22.2% болжээ. Өөрөөр хэлбэл, нийт хэрэгцээний тавны нэг гаруйг Хятад болон Оросоос авч байна. Иймд цахилгаан эрчим хүчний шинэ эх үүсвэрийг байгуулах бодит хэрэгцээ байгаа бөгөөд нэгэнт Оросоос байгалийн хийн хоолой тавигдах гэж байгаа тул хийгээр ажиллах цахилгаан станцыг байгуулах төлөвлөгөө гаргаж хэрэгжүүлэх нь зүйтэй юм. Байгалийн хийгээр ажиллах цахилгаан станцын нүүрсхүчлийн хийн ялгаруулалт нүүрсээр ажилладаг станцтай харьцуулбал 50% бага байдаг ажээ. Түүнчлэн байгалийн хийгээр ажиллах цахилгаан станцын үйлдвэрлэл нь чадлын хэлбэлзлийн үед тохируулга хийх боломжтойгоос гадна нүүрс хэрэглэснээс бага зардал гаргана.

Өмнө нь байгалийн хийгээр ажиллах цахилгаан станц байгуулах нөхцөл боломж байсангүй. Харин одоо байгалийн хийн хоолой тавих төсөл хэрэгжих гэж буй нөхцөлд уг асуудлыг Оросын талтай ярьж шийдвэрлэх хэрэгтэй. Худалдаа-эдийн засаг, шинжлэх ухаан-техникийн талаар хамтран ажиллах Монгол Улс, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын комиссын 2023 оны 10 дугаар сард болсон хуралдаанаар Улаанбаатарын 3 дугаар цахилгаан станцыг шинэчлэх, байгалийн хийгээр ажилладаг болгох асуудлыг ярилцсан тухай мэдээллийг бид авсан. Мөн ОХУ-ын Ерөнхийлөгч В.В.Путины Монголд хийсэн айлчлалын үеэр дулааны III цахилгаан

станцын өндөр даралтын хэсгийг 50 МВт-ын блок станцаар өргөтгөх, дунд даралтын хэсгийн 48 МВт-ын блок станцыг буулгаж, суурин дээр нь 250МВт-ын блок станц шинээр барих зураг төсөл боловсруулж, инженерийн судалгаа хийх хэлэлцээрийг ОХУ-тай байгууллаа. Энэ асуудлыг шийдэх нь олон талын ач холбогдолтой юм. Монголын цахилгаан болон дулааны эрчим хүчний хангамж сайжирч, ачааллын хэлбэлзлийг тохируулах боломжтой болох төдийгүй хотын агаарын бохирдол тодорхой хувиар багасна. Мөн төмөр замыг цахилгаанжуулах зэрэг томоохон төслийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай цахилгаан эрчим хүчний эх үүсвэрийг нэмэгдүүлнэ.

Улаанбаатарын дулааны 3 дугаар цахилгаан станц 1968 онд байгуулагдсан бөгөөд эдүгээ 186 МВт-ын хүчин чадалтай, нийслэл хотын цахилгаан болон дулааны эрчим хүчний хэрэглээний гуравны нэгийг хангаж байна. Гэвч тус станцын турбин хөдөлгүүр болон бусад эд анги ихээхэн хуучирч, солих, шинэчлэх зайлшгүй шаардлагатай болжээ.

Энэ бүхнээс үзэхэд байгалийн хийн хоолойг Монголын нутгаар тавих нь эдийн засаг болоод экологийн хувьд их ач холбогдолтой юм. Уг хоолойгоор жилд 50 тэрбум шоо метр байгалийн хий тээвэрлэх бөгөөд Европын орнуудад хэрэглэсэн тарифаас үзэхэд 100 км зайд 1000 шоо метр байгалийн хий тээвэрлэх транзит тээврийн тарифын хэмжээ 1.65-3.1 ам.доллар байдаг ажээ (Батхишиг Б, Даваасүрэн А, Гомбобаатар С, Уламбаяр Д, 2021, 24). Монгол Улс жил бүр байгалийн

хийн тээврээс үлэмж хэмжээний орлого олох бөгөөд түүнийг ашиглан нийгэм, эдийн засгийн хөжлийг хурдасгах томоохон төсөл, хөтөлбөр хэрэгжүүлэх нөхцөл бүрдэнэ.

8/ 2021 онд Глазгоу хотод байгуулсан Цаг уурын гэрээгээр дэлхийн улс орнууд нүүрстөрөгчийн эрчим хүчнээс сэргээгдэх буюу ногоон эрчим хүчний эх үүсвэрт шилжих үүрэг хүлээж байгаа. Энэ хүрээнд Монгол

улс Эгийн гол дахь усан цахилгаан станцын барилга байгууламжийг хурдан эхлүүлэх сонирхолтой байна. Хуучин Зөвлөлт Холбоот Улсын “Энергосеть проект” институт 1964-1965 онд судалгаа хийж, Эгийн гол дээр усан цахилгаан станц байгуулах газрыг товлосон байна. Ингэхдээ Эгийн голын адагт, Сэлэнгэ мөрөнд цутгах цэгээс 2.5 км-ийн наана байхаар тогтоожээ (Зураг 6).

Зураг 6. Эгийн гол дээр байгуулах усан цахилгаан станцын байршил
(www.wikipedia.com n.d.)



1991 онд БНМАУ-ын Засгийн газар Эгийн голын цахилгаан станцыг байгуулах шийдвэр гаргаж, Азийн хөгжлийн банкны тусламжтайгаар уг станцын техник, эдийн засгийн үндэслэлийг боловсруулж, байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийн судалгаа хийсэн байна. 1997 болон 2007 онд тус станцын барилгын ажлыг эхлүүлэх гэж оролджээ. 2014 онд Францын “Трактебел” компани тус станцын техник, эдийн засгийн үндэслэлийг

шинээр боловсруулж, 315 МВт хүчин чадалтай байхаар тооцоолжээ. БНХАУ-ын Засгийн газар уг станцыг барихад зориулж 1 тэрбум ам.долларын хөнгөлөлттэй зээл олгох болсон байна (www.montsame.mn 2022).

Гэвч уг станцыг байгуулах нь Байгаль нуурын экологид сөргөөр нөлөөлнө гэж ОХУ үзэж эсэргүүцсэний улмаас Хятадын тал хөнгөлөлттэй зээл өгөхөө зогсоосон юм. Монгол Улсын Шинжлэх ухааны академийн

хийсэн судалгаа нь тус станц Байгаль нуур болон Сэлэнгэ мөрний усны нөөц болон горимд ямар нэг сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй болохыг нотолжээ. Харин дээр дурдсан Монгол, Оросын Засгийн газар хоорондын комиссын хуралдаан дээр Эгийн голын усан цахилгаан станцын байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг судлах судалгааны ажлыг үргэлжлүүлэхээр шийдсэн байна. Мөн 2024 оны 9 дүгээр сард ОХУ-ын Ерөнхийлөгчийн Монголд хийсэн айлчлалын үеэр Эгийн голын усан цахилгаан станц байгуулахтай холбогдуулан байгаль орчны хамтарсан үнэлгээ хийж, хоёр улсын Засгийн газрын хоорондын ажлыг эрчимжүүлэх нэгдсэн шийдэлд хүрлээ. Хоёр тал уг асуудлаар харилцан зөвшилцөж чадна гэж найдаж байна. Эгийн голын усан цахилгаан станцыг байгуулснаар Монголын эрчим хүчний нийлүүлэлт, аюулгүй байдал сайжрах бөгөөд хамгийн гол нь цахилгаан эрчим хүчний үйлдвэрлэл, хэрэглээг уян хатан тохируулах боломжтой болох юм.

9/ Төмөр замын болон авто замын сүлжээг өргөтгөж шинэчлэн олон улсын стандартад хүргэхийн хамт хилийн боомтуудын нэвтрэн өнгөрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх асуудал зайлшгүй тавигдаж байна. Ийм ч учир Шинэ сэргэлтийн бодлогын нэгдүгээрт боомтын сэргэлтийн асуудлыг тавьж, боомтуудын үндсэн байгууламж / эрчим хүч, дулаан, усан хангамж, ариутгах татуурга, интернэтийн сүлжээ, гаалийн лаборатори, зорчигч болон ачаа тээврийн терминал/-ийг өргөтгөн шинэчилж, зорчигч аялах, албан хаагчдын ажиллах ая тухтай

орчныг бүрдүүлэх, уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспортын голлох боомтуудад чингэлэгт тээврийн терминал, ачиж буулгах терминал, шилжүүлэн ачих терминалуудыг барих, боомтуудын ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх нэмэлт байгууламж /дүүжин тээвэр, автомат удирдлагат тээвэр/-уудыг судалж, барих, гаалийн хяналтын бүсүүдэд ухаалаг гарц, орчин үеийн өндөр хүчин чадал бүхий рентген болон хяналтын тоног төхөөрөмж, лаборатори байгуулах, гаалийн хяналт, бүрдүүлэлт, лабораторийн үйл ажиллагааг цахим хэлбэрт шилжүүлж, хилийн хяналт шалгалтад зарцуулах хугацааг бууруулах зэрэг зорилтыг дэвшүүлсэн билээ (УИХ. 2021).

Тус улс БНХАУ-тай хиллэдэг хилийн боомтуудыг шинэчлэх, өргөтгөх арга хэмжээ авч эхлээд байна. Тухайлбал, Замын-Үүдийн боомтод тээврийн хэрэгслийн бүртгэлийн автомат систем, теле хяналтын төхөөрөмж тавьсан. Эдүгээ хилийн боомтууд дахь төмөр замыг холбох ажлыг хийж байна.

3. Дэд бүтцийн төслүүдийг хурдасгах асуудал

Дээр бичсэнчлэн 2016 онд “Нэг бүс, нэг зам” төслийн хүрээнд зам тээврийн умард чиглэлийг байгуулах тухай тохиролцож, олон төсөл арга хэмжээг хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн боловч тэдгээрийн хэрэгжилт хангалтгүй байна. “Нэг бүс, нэг зам” төслийн бусад чиглэлээр ихээхэн ажил хийж байгаа бөгөөд 2022 оны байдлаар БНХАУ 137 орон, 29 олон улсын байгууллагатай нийт 176 баримт бичиг

байгуулж, хэрэгжүүлж байна. Гэтэл хойд коридорыг хөгжүүлэх талаар Монгол Улстай тохиролцсон зүйл хомс байна. Нэг ахицтай явж буй төсөл бол Чойбалсан-Бичигтийн төмөр замын төсөл бөгөөд түүнийг байгуулах 1.8 тэрбум ам.долларын гэрээнд гарын үсэг зурсан тухай дээр дурдсан билээ. Ташкентийн уулзалтаас хойш 8 жил өнгөрсөн боловч дэд бүтцийн бусад төсөл, хөтөлбөр ер урагшлаагүй байна. Үүний учир шалтгааныг олж, хоёр хөрштэйгээ илүү шаргуу, илүү идэвхтэй ажиллах хэрэгтэй юм.

Энд улс төрийн болон геополитикийн зарим шалтгаан байж болзошгүйг үгүйсгэх аргагүй. Тухайлбал, хоёр хөрш ОХУ ба БНХАУ хоёул Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллагыг (ШХАБ) үүсгэн байгуулагч бөгөөд эдүгээ тус байгууллагын үр нөлөөг дээшлүүлэх талаар идэвхтэй ажиллаж байна. Монгол Улс 2004 оноос тус байгууллагад ажиглагчийн статустай болсон. Хамгийн сүүлд 2024 оны долдугаар сард Монголтой адил ажиглагчийн статустай байсан Бүгд Найрамдах Беларусь Улс тус байгууллагын жинхэнэ гишүүн болж, ингэснээр тус байгууллагын гишүүдийн тоо 10-т хүрлээ.

ШХАБ-ын гишүүн орнууд, юуны өмнө ОХУ ба БНХАУ Монгол Улсыг тус байгууллагын гишүүн болоосой гэж хүсдэг нь нууц биш. Саяхан ОХУ-ын Гадаад хэргийн сайд С.Лавров хэлэхдээ “Бид БНХАУ болон манай бусад түншийн хамт ШХАБ-д элсэх дараагийн лавтай улс бол Монголын тал гэж үзэж байна. Газрын зураг харвал Монгол Улс ШХАБ-ын

орчинд нийцтэй багтаж байна. Бид манай хөрш Монголыг ийм шийдвэр гаргахыг урамшуулах болно. ШХАБ-ын бүх гишүүд санал нэгтэй байгаа.” (www.tass.ru 2024) гэсэн билээ.

Үүнтэй холбоотойгоор ШХАБ гэж чухам ямар учир, зорилготой байгууллага вэ гэсэн асуулт гарах нь тодорхой. “ШХАБ-ын 2025 он хүртэлх хөгжлийн стратеги” хэмээх баримт бичигт тус байгууллагын зорилгыг:

- гишүүн улсуудын хоорондын харилцан итгэлцэл, сайн хөршийн харилцааг бэхжүүлэх,
- бүс нутгийн бүрэн хэмжээний байгууллага болж бэхжих,
- бүс нутгийн аюулгүй байдлыг хангах,
- гишүүн улсуудын аюулгүй байдалд занал хийхийн эсрэг ажиллах,
- худалдаа, эдийн засгийн болон хөрөнгө оруулалтын харилцан ажиллагааг гүнзгийрүүлэх,

соёл-хүмүүнлэгийн харилцааг өргөтгөх гэх мэтээр тодорхойлжээ (Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества n.d.).

Мөн баримт бичигт “ШХАБ-ыг олон чиглэл бүхий бүс нутгийн байгууллага болохын хувьд боловсронгуй болгох, ингэхдээ түүнийг цэрэг-улс төрийн юмуу эсхүл улс хоорондын удирдлагын институт бүхий эдийн засгийн интеграцын нэгдэл болгохыг авч үзэхгүй байх” хэмээн заажээ (Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества n.d.).

ОХУ, БНХАУ зөвхөн бүс нутгийг хамарсан ШХАБ төдийгүй дэлхийн тивүүдийн томоохон улсуудыг

оролцуулсан БРИКС хэмээх байгууллагыг 2006 онд санаачлан байгуулж, өргөтгөн тэлж байна. Тэд ийнхүү нэг туйлт дэлхийн дэг журмыг олон туйлт болгохыг зорьж байна. 2023 онд тус байгууллагад 4 улс нэгдсэнээр эдүгээ 9 гишүүнтэй болжээ. Тус байгууллагад Азербайжан, Турк зэрэг улс элсэх хүсэлтээ илэрхийлээд байна. БРИКС нь олон тив, бүс нутгийг хамарч байгаа бол ШХАБ нь бүс нутгийн хамтын ажиллагааны байгууллага юм. Энэ хоёр байгууллагын аль алинд нь ОХУ, БНХАУ тэргүүлэх байр суурьтай байна.

Ийнхүү олон улсын шинэ байгууллагууд байгуулагдаж, дэлхийн хүчний харьцааг өөрчлөхийг оролдож байна. Монгол Улс ийм нөхцөлд ямар бодлого явуулах вэ гэсэн асуудал тулгарч байна. ШХАБ нь бүс нутгийн улс орнуудын харилцан итгэлцлийн байгууллага болохыг баримт бичигт тэмдэглэжээ. ШХАБ-ыг цэрэг-улс төрийн юмуу эсхүл улс хоорондын удирдлагын институт бүхий эдийн засгийн интеграцын нэгдэл болгохыг авч үзэхгүй байх гэж зааснаас үзэхэд энэ нь НАТО юмуу Европын Холбоо шиг эвсэл холбоо биш ажээ.

Монгол Улс ШХАБ-д 20 жил ажиглагчийн статустай явж ирлээ. Энэ статус нь жинхэнэ гишүүн орнуудынхтай харьцуулбал хязгаарлагдмал юм. “Ажиглагчийн статус нь тус байгууллагын баримт бичгийг бэлтгэх болон гарын үсэг зурахад оролцох эрхийг олгохгүй. Ажиглагчид ШХАБ-ын байгууллагуудын шийдвэр боловсруулахад оролцохгүй, мөн аливаа шийдвэрийн төлөө хариуцлага

хүлээхгүй.” (Положение о статусе наблюдателя при Шанхайской организации сотрудничества, Положение 8 n.d.) гэж ШХАБ-ын ажиглагч орны статусын тухай журамд заажээ. Иймд тус улс ШХАБ-ын хүрээнд эдийн засгийн томоохон төсөл, арга хэмжээ хэрэгжүүлэх тухай улс төрийн юмуу өөр төрлийн шийдвэр гаргахад оролцож чадахгүй үлдэх ажээ.

ШХАБ-ын 15 жилийн ойд зориулсан Ташкентын тунхаглалд “Гишүүн улсууд БНХАУ-ын Торгоны замын эдийн засгийн бүс байгуулах санаачлагыг дэмжиж байгаагаа нотолж байна. Эл зорилгоор бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжилд таатай нөлөө үзүүлэх тус төслийг хэрэгжүүлэх ажлыг үргэлжлүүлэх болно.” (Ташкентская декларация пятнадцатилетия Шанхайской организации сотрудничества n.d.) гэж дурьджээ. Үүнээс үзэхэд ШХАБ-ын гишүүн орнуудын оролцоотой эдийн засгийн томоохон төсөл, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд эхлээд тус байгууллагын улс төрийн дэмжлэгийг илэрхийлдэг байна. Иймд тус байгууллагын гишүүн биш улс, тухайлбал ажиглагчийн статустай улс аливаа томоохон төсөл хэрэгжүүлэхэд гишүүн орнуудын улс төрийн дэмжлэг авах нь төвөгтэй бололтой.

Нөгөө талаас, Монгол Улс 20 жил тус байгууллагыг ажиглаж байгаа боловч ШХАБ-т элсэхгүй байгаа нь тус байгууллагад болон тэдгээрийн гишүүн орнууд, ялангуяа ОХУ, БНХАУ-д итгэхгүй байгааг илэрхийлж буй хэрэг гэж тайлбарлаж болзошгүй. Бидний бодлоор энэ мэт улс төрийн

шалтгааны улмаас хойд коридорын дэд бүтцийн төслүүд зогсонги байдалд орсон байх магадлалтай. Тийм ч учраас “Монгол, Орос, Хятадын Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийн дэд бүтцийн тухай заалтууд үндсэндээ хэрэгжээгүй бөгөөд 2022 оны 9 дүгээр сард Самарканд хотноо болсон Монгол, Орос, Хятадын төрийн тэргүүн нарын уулзалтаар уг хөтөлбөрийн хугацааг таван жилээр сунгах шийдвэр гаргажээ.

Гэтэл ШХАБ-ын гишүүн улсад “Нэг бүс, нэг зам” төслийн хөтөлбөрүүд хурдан бөгөөд амжилттай хэрэгжиж байна. Жишээ нь, Казахстанаар дамжин өнгөрөх Баруун Хятад-Баруун Европын авто замын ажил эрчимтэй өрнөж, 2452 км зам шинэчлэхээс 1390 км замыг 4 урсгалтай 1 дүгээр зэрэглэлийн зам болгон тавьжээ. Үлдэх хэсгийг шинэчлэх ажил үргэлжилж байгаа ажээ. Түүнчлэн Хятадаас Европ хүртэлх төмөр замын тээвэр Казахстанаар дамжин явагдаж байна.

Иймд “Нэг бүс, нэг зам” төслийн хүрээнд дэд бүтцийн томоохон төслүүдийн хэрэгжилтийг хурдасгахын тулд ШХАБ-ын хүрээнд БНХАУ, ОХУ-тай хамтын ажиллагаагаа идэвхжүүлэх, яриа, хэлэлцээг эрчимжүүлэх шаардлагатай байна. Цаашид Монгол Улс ШХАБ-ын ажиглагчийн статусаа үргэлжлүүлбэл дэд бүтцийн дээр дурдсан төслүүдийн хэрэгжилт хурдсах эсэх нь эргэлзээтэй юм. Ялангуяа дэлхийн нэг туйлт дэг журмаас олон туйлт дэг журамд шилжих асуудал хүчтэй тавигдаж буй өнөөгийн нөхцөлд Монгол Улс

ШХАБ-т элсэх үү, эсхүл хуучнаараа ажиглагчийн байр суурин дээрээ үлдэх үү гэсэн асуудал тулгарч байна.

Хэрэв Монгол Улс ШХАБ-ын гишүүн болбол яах вэ гэсэн асуулт гарна. ШХАБ-ын албан ёсны баримт бичгүүдийг судалж үзэхэд анхаарах нэг асуудал байна. Юу гэвэл, ШХАБ-ын гишүүн улсуудын урт хугацааны сайн хөршийн харилцаа, найрамдал, хамтын ажиллагааны тухай гэрээнд “Гэрээнд оролцогч талууд гэрээнд оролцогч бусад улсын эсрэг чиглэсэн холбоо болон байгууллагад оролцохгүй, тэдэнд дайсагнасан ямар нэг үйлдлийг дэмжихгүй.”^{1*} гэж заасан. Эндээс харахад хэрэв Монгол Улс ШХАБ-ын гишүүн болбол АНУ болон Европын холбоотой урьдынх шигээ хэвийн харилцаж болох уу гэсэн асуулт гарах нь тодорхой.

Жишээ нь, ОХУ-аас Украинд цэргийн тусгай ажиллагааг эхлүүлснээс хойш АНУ, Европын холбоо Украинд зэвсэг техник, хөрөнгө мөнгөөр тусалж, Оросын эсрэг эдийн засаг, улс төрийн хориг арга хэмжээ авч байгаа. Товчоор хэлбэл, АНУ тэргүүтэй барууны орнууд ОХУ-ын эсрэг дайсагнасан үйлдэл, ажиллагаа явуулж байгаа. Энэ бол ШХАБ-ын гишүүн улсын эсрэг дайсагнасан үйлдэл мөн. Гэрээнд зааснаар Монгол Улс барууны орнуудын энэ үйлдлийг дэмжиж болохгүй учир АНУ, Европын холбоотой харилцаа хүйтэрч болзошгүй гэсэн болгоомжлол байна. Тус улс ийнхүү гео улс төр, гео эдийн засгийн шахаасанд орсон нь тодорхой байна.

^{1*} Договор о долгосрочном добрососедстве, дружбе и сотрудничестве государств-членов Шанхайской организации сотрудничества, статья 4

Монгол Улсын Гадаад бодлогын үзэл баримтлалд “Монгол Улс энхийг эрхэмлэсэн, нээлттэй, бие даасан, олон тулгуурт гадаад бодлого явуулна.” (УИХ. 2011) гэж заасан. Мөн “ОХУ, БНХАУ-тай найрсаг харилцаатай байх нь Монгол Улсын гадаад харилцааны бодлогын эн тэргүүний зорилт мөн бөгөөд тэдгээр улстай бүхэлдээ тэнцвэртэй харилцаж, сайн хөршийн ёсоор өргөн хүрээтэй хамтын ажиллагаа хөгжүүлнэ. Чингэхдээ энэ хоёр улстай харилцаж ирсэн түүхэн уламжлал, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны өвөрмөц онцлогийг харгалзах”, (УИХ. 2011, 14.1) “АНУ,

Япон, Европын холбоо, Энэтхэг, БНСУ, Турк зэрэг өрнө, дорнын улс, холбоотой “гуравдагч хөрш”-ийн бодлогын хүрээнд түншлэлийн харилцаа, хамтын ажиллагааг өргөжүүлэн хөгжүүлэх” (УИХ. 2011, 14.2) гэж заасан.

Эдгээр заалтыг удирдлага болгон улс төр, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг ОХУ, БНХАУ болон ШХАБ, гуравдагч хөрш орнуудтай хөгжүүлэх ухаалаг, уян хатан бодлого явуулах сорилт Монголын төр засгийн өмнө тулгарч байна, үүнийг зохистой шийднэ гэж итгэх, хүсэх үлдэж байна.

Ашигласан материал

Торговля России и Китая, . 2024. 06 24. www.tadviser.ru.

2016. “Монгол, Орос, Хятадын Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр. Ташкент.

Монгол Улсын Зам, тээврийн яам. n.d. *Шинэ төмөр зам*. www.mrt.gov.mn .

Намжим Т. 2004. *Монгол Улсын эдийн засаг, II Боть*. Улаанбаатар.

Батхишиг Б. 2023. *Монгол Улсын эдийн засгийн асуудал, I Боть*. Улаанбаатар.

Монгол Улсын Зам, тээврийн яам. n.d. *Монгол Улсын авто замын сүлжээ*. www.mrt.gov.mn.

Давыдов Д.М. 2024. *ЭА сомневается, что Китаю нужен газ проекта “Сила Сибири-2”*. www.teknoblog.ru.

2024. www.ria.ru. Рядом с “Силой Сибири 2” можно проложить и нефтепровод в КНР заявил Путин. 05 17. www.ria.ru.

2024. www.president.mn. ОХУ-ын Ерөнхийлөгч В.В.Путины мэдээлэл. 09 03. www.president.mn.

Батхишиг Б, Даваасүрэн А, Гомбобаатар С, Уламбаяр Д. 2021. *ОХУ-аас Монгол Улсын нутгаар дамжуулан БНХАУ руу тавих байгалийн хийн хоолойн нийгэм-эдийн засгийн ач холбогдол (3 дугаар бүлэг)*. Улаанбаатар: Монгол Улсын Шинжлэх ухааны академи.

ҮСХ. 2017. *Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл*. Улаанбаатар.

— . 2023. *Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл*. Улаанбаатар.

n.d. www.wikipedia.com. Эгийн гол. www.wikipedia.com.

2022. www.montsame.mn. Эгийн голын усан цахилгаан станцын тухай. 08 08. www.montsame.mn.

УИХ. 2021. Шинэ сэргэлтийн бодлого батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолын 2 дугаар хавсралт, 1.1.5-1.1.9. Улаанбаатар: Монгол Улсын Их Хурал.

2024. www.tass.ru. Лавров назвал Монголию очевидным следующим кандидатом на членство в ШОС. 05 21. www.tass.ru.

n.d. Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества. 4.

n.d. Стратегия развития Шанхайской организации сотрудничества. 5.

n.d. Положение о статусе наблюдателя при Шанхайской организации сотрудничества, Положение 8.

n.d. Ташкентская декларация пятнадцатилетия Шанхайской организации сотрудничества. 8.

УИХ. 2011. Монгол Улсын Гадаад бодлогын үзэл баримтлал, (4). Улаанбаатар. 4.