



МОНГОЛ УЛСЫН ИХ СУРГУУЛЬ
ШИНЖЛЭХ УХААНЫ СУРГУУЛЬ
ГАЗАРЗҮЙН ТЭНХИМ

Газарзүйн асуудлууд сэтгүүл

Journal of Geographical Issues

Volume 22 (1)

ISSN: 2312-8534

2022

Улаанбаатар хот 2022

Монгол улс, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэх боломж

Opportunities to develop road transport between Mongolia and The Korean Peninsula

©Л.Эрдэнэбаяр^{1*}, С.Давааням¹
L.Erdenebayar^{1*}, S.Davaanyam¹

¹Газарзүйн тэнхим, Шинжлэх Ухааны Сургууль, Монгол Улсын Их Сургууль, Монгол Улс

¹Department of Geography, School of Arts and Sciences, National University of Mongolia, Mongolia

*Харилцагч зохиогч: welcome_erka@yahoo.com

*Corresponding author: welcome_erka@yahoo.com

Хүлээн авсан: 2021.11.01

Засварласан: 2022.01.21

Зөвшөөрөгдсөн: 2022.02.28

Хураангуй

Азийн авто замын сүлжээний тухай засгийн газар хоорондын хэлэлцээр нь олон улсын тээвэр, худалдааг хөнгөвчлөх, бүс нутгийн нэгдэл, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг дэмжих чухал хэрэгсэл юм. Уг сүлжээ нь 32 улсын 40 орчим чиглэлийн 145000 км авто зам хамардаг. Далайд гарцгүй манай улсын хувьд азийн авто замын сүлжээг ашиглан ачаа тээврийн урсгал, транзит тээвэрээ нэмэгдүүлэх, тээврийн газарзүйн хувьд экспортын шинэ чиглэлтэй болох зэргээр идэвхтэй ажиллах шаардлагатай юм. Монгол Улс азийн авто замын сүлжээнд анх АН-3, АН-4, АН-32 гурван чиглэлээр нэгдэн орсон байдаг. Эдгээр замаар ОХУ, БНХАУ, БНАСАУ, Пакистан улсын нутгаар тээвэр хийж Номхон далайн хоёр, Энэтхэгийн далайн нэг боомтод хүрэх боломжтой. БНХАУ-тай хамтран 2018 онд шинээр АН-35 чиглэлийг нэмснээр зүүн хойд хятадын зах зээлд нэвтрэх, Номхон далайн өөр нэг боомтод хүрэх шинэ гарцтай болсон. Монгол Улс нутаг дээрээ Азийн авто замын сүлжээний 4800 км орчим замтай болоод байгаа бөгөөд бүс нутгийн ачаа, тээврийн урсгалд тодорхой үүрэг гүйцэтгэх цаг үе ирээд байна. ОХУ, БНХАУ-тай хамтран азийн авто замын АН-3, АН-4 чиглэлээр олон улсын авто тээвэр гүйцэтгэх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулаад байгаа. Энэ хэлэлцээрийг сайн хэрэгжүүлбэл манай улсын ачаа, тээврийн салбарт хөгжлийн шинэ үеийг авчирна. Ковид-19 цар тахлын нөлөөгөөр сүүлийн хоёр жил ачаа, тээврийн урсгал буурсан ч хэвийн байдалд илжсэний дараа уг хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг сайжруулах чиглэлээр тал бүрээр идэвхтэй ажиллах хэрэгтэй. Энэхүү өгүүлэлээр Азийн авто замын сүлжээнд манай улсын нэгдсэн дөрвөн замын онцлог, давуу талууд болон хэтийн төлвийг тодорхойлж, олон улсын ачаа тээврийг нэмэгдүүлэх, экспортын шинэ чиглэлүүд бий болгох санал дэвшүүлсэн. Азийн авто замын сүлжээг ашиглан Солонгосын хойг болон Энэтхэгийн далайн Карачи боомт хүрэх боломжууд байгааг энэ судалгаанд тусгав. Эдгээр боломжууд Азийн авто замын сүлжээний гишүүн орнуудтай хийх хэлэлцээрийн үр дүнд хэрэгжих учир манай улс идэвх чармайлт гарган ажиллах шаардлагатай.

Түлхүүр үгс: Азийн авто замын сүлжээ, тээврийн газарзүй, транзит тээвэр, экспортын чиглэл, Солонгосын хойг

Abstract

The Intergovernmental Agreement on the Asian Road Network is an important tool to facilitate international transport and trade, and to promote regional integration and economic cooperation. The Network covers 145,000 km of roads in about 40 destinations in 32 countries. As a landlocked country, we need to actively use the Asian Road Network to increase freight traffic and transit transport, and to find new export routes. Mongolia firstly joined the Asian Road Network in three directions: AN-3, AN-4 and AN-32. These routes pass to Russia, China, the Democratic People's Republic of Korea, and Pakistan, as well as access two ports in the Pacific and one in the Indian Ocean. In 2018, added new route of AN-35 with China, it has a new gateway to the northeastern China and another port in the Pacific. Now Mongolia has 4,800 km road of Asian Road Network in its territory, the time has come to participate a role in regional freight traffic. In December 2016, an intergovernmental agreement with Russia and China, has been signed on the international transport on the AN-3 and AN-4 of Asian Road Network. If this agreement is well implemented, it will bring a new era of development to our country's freight and transportation sector. Despite due to the Covid-19 pandemic over the past two years declined international freight traffic, efforts should be improve the implementation of the agreement in the future. This article identifies the features, advantages and prospects of Mongolia's four integrated roads in the Asian Road Network, and proposes to increase international freight traffic and create new export routes. It is possible to access to the Korean Peninsula and the Indian Ocean port using the Asian Road Network. These purposes shall be concern the negotiations with the member countries of the Asian Road Network.

Keywords: Asian road network, transportation geography, transit transportation, export destinations, Korean peninsula

©Зохиогчийн оруулсан хувь нэмэр: Л.Эрдэнэбаяр ба С.Давааням: Онолын үндэслэл, аргагүй боловсруулалт, өгөгдөл боловсруулалт, үр дүнгийн хяналт, үндсэн бичвэр, мэдээлэл боловсруулалт.

Оршил

Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого Алсын хараа 2050-д олон улсын тээвэр логистикийн сүлжээ байгуулна, Ази-Номхон далайн бүс нутагт худалдааг нэмэгдүүлнэ, гуравдагч хөршид хүрсэн эдийн засаг бий болгоно зэрэг томоохон зорилтууд орсон. Эдгээр зорилтоо хэрэгжүүлэхийн тулд Солонгосын хойгийн эдийн засагтай холбогдох тээврийн корридоруд хөгжүүлэх хэрэгтэй байна.

Солонгосын хойг нь Ази-Номхон далайн бүс төдийгүй дэлхийн аж үйлдвэр, эдийн засаг, худалдаанд томоохон хувь нэмэр оруулдаг бөгөөд манай улсын экспортын чухал чиглэл юм. Тэнд өмнөд Солонгосын 50 гаруй сая хүн амтай өндөр хөгжсөн зах зээл, хойд Солонгосын 30 орчим сая хүнтэй аж үйлдвэржсэн зах зээл бий. Өмнөд Солонгос нь манай гадаад худалдааны тавдахь томоохон түнш болоод байна. Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд 1300 орчим км зайтай, харьцангуй ойр байршилтай боловч авто тээвэр хөгжөөгүй. Ачаа барааг Солонгосоос Хятад хүртэл далайгаар, Хятадаас Монгол хүртэл төмөр зам, авто замаар дамжуулан олон хоног, өртөг зардал ихтэй тээвэрлэж байна.

Энэхүү өгүүллээр Монгол Улсын хөрш орнуудтай тээврийн корридор хөгжүүлж буй туршлага, Монгол, Солонгосын хойг хоорондын худалдаа, гол нэрийн бүтээгдэхүүн, ачаа барааны хэмжээ болон авто тээвэр хийх маршрутын хувилбар, зарим тооцооллын талаар авч үзлээ. Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэх үндсэн боломж нь Азийн авто замын сүлжээг ашиглах явдал гэж үзэж байна. Монголын санаачилгаар 2018 онд Азийн авто замын сүлжээнд АН-35 чиглэлийг шинээр нэмсэн нь олон улсын хамгийн дөт замаар Солонгосын хойг хүрэх боломжийг бий болгосон. Энэ чиглэл Монгол Улсын Сүхбаатар аймгийн Бичигтийн боомтоор хил гарч, Хятадын Ляонин мужийн Жинзоу далайн боомт хүрдэг. Жинзоу боомтоос Азийн авто замын сүлжээний АН-1 замд нийлэн Солонгосын хойг хүрэх боломжтой.

Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлснээр бараа, бүтээгдэхүүнийг богино хугацаанд, шат дамжлаггүй, хямд зардлаар тээвэрлэнэ. Олон улсын зорчигч тээврийн хямд үйлчилгээ хөгжих боломжтой болно. Үйлдвэрлэл, үйлчилгээний олон салбарт Монгол, Солонгосын хамтын ажиллагаа эрчимтэй хөгжих, хөрөнгө оруулалт нэмэгдэх зэрэг эдийн засгийн өндөр ач холбогдолтой юм.

Судалгааны материал, аргазүй

Энэ судалгаанд Азийн авто замын сүлжээг хөгжүүлэгч НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комисс <https://www.unescap.org/>, Монгол Улсын Зам тээврийн хөгжлийн яам, Үндэсний статистикийн хороо <https://www.nso.mn/>, <http://www.1212.mn/>, Гаалийн ерөнхий газар <https://gaali.mn/statistic> болон бусад мэдээллийн сангийн баазыг ашигласан.

Судалгааны аргазүйн хувьд Азийн авто замын сүлжээний олон улсын засгийн газар хоорондын хэлэлцээр, Монгол Улсын оролцоо, зам тээврийн салбарт хэрэгжүүлж буй бодлого, төсөл, хөтөлбөрүүд, тэдгээрийн хэрэгжилтэнд дүн шинжилгээ хийсэн. Монгол, Орос, Хятад гурван улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай 2016 оны Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг салбарын суурь баримт бичиг гэж авч үзсэн. Энэ хэлэлцээрийн хүрээнд гурван улсын хийж буй ажил, авч хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээ, түүний хэрэгжилтийн талаар дүгнэлт хийж, хэгийн боломжуудыг тодорхойллоо.

Авто тээврийн орон зайн сонголтыг оновчтой хөгжүүлэх аргазүйн зарчмыг баримталсан. Тухайлбал, Монгол Улсаас Азийн авто замын сүлжээгээр хамгийн богино зайд Солонгосын хойг хүртэл авто тээвэр хийх маршрутын тодорхойлолт гаргасан. Уг маршрутаар авто тээвэр хийснээр бий болох эдийн засгийн ач холбогдол, эерэг нөлөөний талаар зарим харьцуулалт, тооцоолол хийсэн.

Судалгааны үр дүн ба хэлэлцүүлэг

Монгол Улс олон улсын авто тээвэр хөгжүүлж буй туршлага:

Монгол, Орос, Хятад гурван улс хамтарч АН-3 чиглэлийн авто замаар туршилтын транзит тээврийг 2016 оны наймдугаар сард хийсэн. Улс бүр гурван ачааны машинтай туршилтын тээвэрт оролцож нийт есөн машины цуваа Хятадын Тяньжин далайн боомтоос Бээжин, Улаанбаатараар дайран Улаан-Үүд хот хүртэл тээвэр анх хийсэн байдаг (Зураг 1).



Зураг 1. 2016 оны Монгол, Орос, Хятадын хамтарсан туршилтын транзит тээвэр
(Тяньжин – Улаанбаатар – Улаан-Үүд)

Туршилтын тээвэрээ монголын нутаг дээрх хамгийн ачаалалтай хэсэг болох Улаанбаатар – Дархан чиглэлийн замыг өргөтгөж сайжруулах хэрэгтэй гэсэн дүгнэлт гарсан (Dondokov, 2018). Үүний дагуу Монгол Улсын Засгийн газар Дарханы 204 км замыг дөрвөн эгнээтэй болгон өргөтгөх ажил хийж байна.

Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт Улаанбаатар – Дархан чиглэлийн замыг дөрвөн эгнээтэй болгосны дараа Дархан – Алтанбулаг чиглэлийн 113 км замыг дөрвөн эгнээтэй болгож өргөтгөнө гэж тусгасан. Эдгээр замууд баригдсанаар Улаанбаатараас Оросын хил хүрэх хойд чиглэлийн бүх зам дөрвөн эгнээтэй өргөн болох юм.

Улаанбаатараас урд чиглэлд Улаанбаатар-Налайхын 21 км замыг 2019 онд дөрвөн эгнээтэй болгон өргөтгөсөн. Налайхаас цааш Баян сум чиглэлд үргэлжлүүлэн 58 км замыг дөрвөн эгнээ болгон өргөтгөхөөр Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт тусгасан. Энэ хэсэгт Хоолтын даваа болон нугачаа ихтэй уулын зам байдаг. Цас, бороо орсон үед халтиргаа ихсэж ачааны машин зорчиход хүндрэлтэй учир дөрвөн эгнээтэй болгон өргөтгөнө. Баян сумаас цааш Сайншанд, Замын-Үүд чиглэлд авто замын нөхцөл харьцангуй сайн, өндөр даваа гүвээ байхгүй, ачаа тээвэрт саад багатай.

Узбекистаны нийслэл Ташкент хотод 2016 оны зургаадугаар сард болсон Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллагын гишүүн орнуудын хуралдааны үеэр Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын төрийн тэргүүний уулзалт болж гурван улсын Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийг баталсан (Гөлгөө, Индра, 2017; Vladimirovna, Tuul, 2020). Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт Азийн авто замын сүлжээгээр олон улсын авто тээвэр гүйцэтгэх тухай гурван улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулах, Азийн автозамын сүлжээний АН-3, АН-4 чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрт идэвхтэй ашиглах, АН-3 чиглэлд хурдны авто зам барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах зэрэг асуудлыг тусгасан байдаг.

Эдийн засгийн коридорын хөтөлбөрийн хүрээнд ОХУ-ын нийслэл Москва хотод 2016 оны арванхоёрдугаар сард болсон Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссын гишүүн орнуудын Тээврийн сайд нарын хурлын үеэр уг хэлэлцээрт гурван улс гарын үсэг зурсан (Tsend, 2019). Монгол Улсын Их хурал энэ хэлэлцээрийг 2018 оны дөрөвдүгээр сард соёрхон баталсан.

Үүний дүнд Азийн автозамын сүлжээний АН-3, АН-4 чиглэлийн замаар Монгол, Орос, Хятадын тээвэрчид харилцан тээвэр хийх боломж нээгдсэн.

Хэлэлцээрээр дамжин өнгөрөх тээврийг хөнгөвчлөх, транзит тээврийг нэмэгдүүлэх, монголын тээвэрчид гурвадагч улс руу тээвэрлэлт гүйцэтгэх шинэ боломж, олон улсын эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгосон (ESCAP, 2017). Мөн ачаа тээврийг хөнгөвчлөх олон улсын ТИР конвенцийг гурван улсын тээвэрт баримталж ажиллахаар тохирчээ. ТИР конвенц нь ачаа үүсч байгаа цэгээс очих цэг хүртэлх бүх саад бэрхшээл, хүндрэл, хориог арилгах зорилготой олон улсын тээврийн томоохон конвенц юм (Монголын логистикийн холбоо, 2018). Хэлэлцээр 20 зүйл, гурван хавсралттай. Талуудын эрх, үүрэг, тээвэрлэлт гүйцэтгэх нөхцөл, ерөнхий шаардлага, тээврийн хэрэгслийн жин, овор хэмжээ, татвар, даатгал, тээвэрлэгчийн хариуцлагын талаар тусгасан. Хэлэлцээрийн хэрэгжилтийн сайжруулах асуудлаар 2017 оны наймдугаар сард Улаан-Үүд хотод гурван улсын тээврийн сайд нарын зөвлөлдөх уулзалт болсон. Хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх хамтарсан хорооны анхдугаар хуралдаан 2019 оны долдугаар сард БНХАУ-ын Манжуур хотод болсон. Уулзалтуудаар олон улсын авто тээврийн аюулгүй байдлыг хангах, авто замын стандартаа сайжруулах, үнэ, тариф, холбогдох бичиг баримт, стандартын шаардлагуудаа уялдуулах, хилийн хяналт, гааль, мэргэжлийн хяналтын үйл ажиллагааг уялдуулах, хялбарчлах зэрэг нарийвчилсан асуудлууд хэлэлцэж байна.

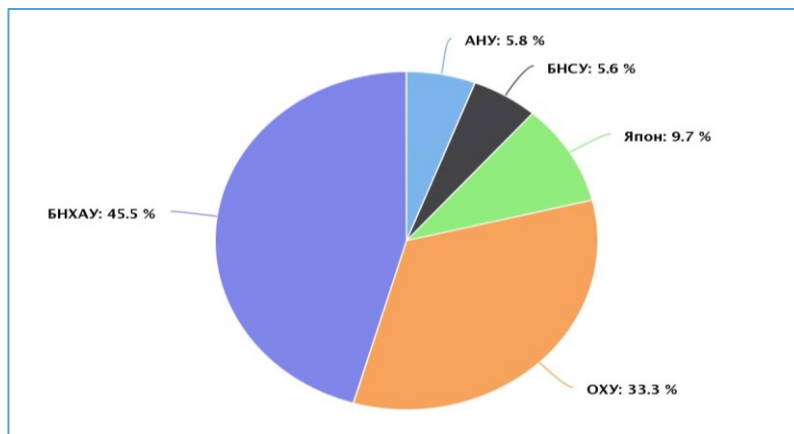
Тухайн хэлэлцээр байгуулагдсанаар манай улсын хувьд хөрш орнуудтай хийх гадаад худалдаа, олон улсын тээвэр анх удаа цогц байдлаар хөнгөвчлөгдөх боломж бүрдсэн (Зам тээврийн хөгжлийн яам, 2020). Монголын тээвэрчид АН-3 замаар хойшоо Улаан-Үүд, урагшаа Бээжин, Тяньжин боомт хүртэл, АН-4 замаар хойшоо Новосибир, урагшаа Шинжаан Уйгурын Өрөмч хот цаашлаад Пакистаны хилийн Хунжераб боомт хүртэл Хятадын нутгаар 2500 орчим км зайд тээвэр хийх боломжтой болсон. Монгол Улсад олон улсын ачаа тээврийн урсгал болон гадаад худалдааны хэмжээ нэмэгдсэнээр эдийн засагт томоохон эерэг нөлөө үзүүлнэ.

Уг хэлэлцээр хэрэгжсэнээр манай улсын гадаад худалдаа ойрын хугацаанд 20 хувиар нэмэгдэх, олон улсын чиглэлийн зам, тээврийн дэд бүтцийг дагаад 3000-4000 ажлын байр нэмэгдэх тооцоо бий. Одоогоор монголын талаас жилд 200 орчим ачааны машин тусгай зөвшөөрөл авч Азийн авто замын сүлжээгээр Орос, Хятад руу тээвэр хийж байна.

Монгол Улс, Солонгосын хойг хоорондын худалдааны өнөөгийн байдал:

Монгол Улс, Солонгосын хойг хоорондын худалдааны хэмжээ, экспорт, импортын гол нэрийн бүтээгдэхүүн, ачаа барааны биет хэмжээ нь авто тээврийг хөгжүүлэх боломж их байгааг илэрхийлдэг (Synn et al., 2013). Монгол, Солонгосын хойг төдийгүй Зүүн Ази, Европ хооронд хэдий хэмжээний ямар бараа бүтээгдэхүүн, ачаа бараа тээвэрлэхийг тодорхойлох нь чухал байна (Kim, Kong, 2016).

Манай улсаас Солонгосын хойгт хийх экспортын хэмжээ өнөөгийн байдлаар бага байгаа ч импортын хэмжээ хурдацтай нэмэгдэж байна (Lee, Gwun, 2016). Өмнөд солонгос нь БНХАУ, ОХУ, Япон, АНУ-ын дараа манай улсын импортын тав дахь том түнш орон болж чаджээ.



Зураг 2. Монгол Улсын импортын гол түнш орнууд,
Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо, 2020

Монгол Улс 2020 онд Өмнөд солонгосоос 235.8 сая ам.долларын импортын бараа, бүтээгдэхүүн худалдан авсан (ҮСХ, 2020) нь нийт импортын 5.6 хувьтай тэнцэж байна (Зураг 2). АНУ-аас авсан импортын хэмжээтэй бараг ойролцоо болсон байна. Экспортын хувьд жилд дунджаар 27-66 сая ам.долларын бараа, бүтээгдэхүүнийг Өмнөд солонгос руу худалдаж байна (ҮСХ, 2020).

Манай улсаас Хойд солонгос руу хийсэн экспортын хэмжээ Ковид-19 цар тахлын өмнө 3.2 сая ам.доллар байсан. Жилд дунджаар 500-800 мянган ам.долларын бүтээгдэхүүн импортоор авдаг. Монгол Улсаас Солонгосын хойгтой хийж буй худалдааг нэгтгэж үзвэл жилд ойролцоогоор 300 орчим сая ам.доллар болж байна (Хүснэгт 1). Цар тахлын нөлөөгөөр худалдааны хэмжээ 2020 онд буурсан ч цаашид эргээд өсөх төлөвтэй байна.

Хүснэгт 1. Солонгосын хойгтой хийж буй худалдаа 2005-2020 (мян.ам.доллар)

Он	2005	2010	2015	2018	2019	2020
<i>Экспорт</i>						
БНАСАУ	1.8	25.5	691.8	1,046.8	3,191.2	130.0
БНСУ	65,085.6	30,519.9	66,571.9	21,200.4	27,815.0	21,421.4
<i>Импорт</i>						
БНАСАУ	35.1	798.5	824.1	478.4	488.0	52.0
БНСУ	63,723.8	181,781.9	258,698.8	262,366.0	266,965.2	235,769.1

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо, 2020

Монгол Улсын экспортод хөдөө аж ахуйн салбарын бүтээгдэхүүн, малын гаралтай түүхий эд, зарим төрлийн ноос, ноолууран бүтээгдэхүүн, уул уурхайн салбараас гарч буй боловсруулаагүй эрдэс, түүхий эд, хүдрийн баяжмал зэрэг нь дийлэнх хэсгийг эзлэдэг. Импортын хувьд өргөн хэрэглээний бараа, хүнс, хувцас, төрөл бүрийн бэлэн бүтээгдэхүүн, машин, тоног төхөөрөмж, нефьт-химийн бүтээгдэхүүн голлодог (ҮСХ, 2020).

Монгол, Солонгосын хойгийн 2020 оны худалдаа, гол нэрийн бүтээгдэхүүний биет хэмжээг авч үзвэл автомашинаар тээвэрлэх боломжтой 500 орчим тонн бүтээгдэхүүний экспортлож, 130 орчим мянган тонн бүтээгдэхүүн импортложээ. Энэ нь авто тээвэр хөгжүүлэх багагүй нөөц байгааг харуулж байна. Их хэмжээний хүнсний бүтээгдэхүүнийг агаарын тээвэрээр өндөр үнэтэй авч байгааг авто тээвэрээр богино хугацаанд тээвэрлэж болно. Эрдэс түүхий эд болон овор жин ихтэй ачаа барааг урдын адил далайн тээвэр, төмөр замаар тээвэрлэнэ. Зөвхөн хоёр улсын хооронд биш Монголоор дамжуулан Европ руу хийх боломжтой транзит тээврийн хэмжээг ч цаашид нарийвчлан тодорхойлох хэрэгтэй.

Монгол, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэх маршрутын хувилбар:

Монгол Улсаас Солонгосын хойг хүртэл авто тээвэр хөгжүүлэх үндсэн боломж нь Азийн авто замын сүлжээг ашиглах явдал юм. Монголын талаас БНХАУ-тай тохиролцсоны үндсэн дээр Азийн авто замын сүлжээнд АН-35 чиглэлийг шинээр нэмээд байгаа. Тайландын нийслэл Банкок хотод 2017 оны арванхоёрдугаар сард болсон Азийн авто замын сүлжээний хэлэлцээрийн долоо дахь хуралд АН-35 чиглэлийг танилцуулж батлуулсан. Шинэ чиглэл 2018 оны зургадугаар сараас хүчин төгөлдөр болсон.

АН-35 чиглэл Монгол Улсын Хэнтий аймгийн төв Чингис хотоос эхэлж урагшаа Баруун-Уртаар дайран Бичигтийн боомтоор хил гарч Хятадын Ляонин мужийн Жинзоу далайн боомт хүрдэг. Энэ чиглэл нэмэгдсэнээр Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд олон улсын хамгийн дөт замаар авто тээвэр хийх боломж бий болсон.

Азийн авто замын сүлжээг ашиглан Монгол Улсаас Солонгосын хойг тухайлбал Хойд солонгосын нийслэл Пёнъян, Өмнөд солонгосын нийслэл Сөүл хүртэл авто хүртэл тээвэр хийх боломжтой (Grigoreva, 2019) хоёр зам байна. Туулах зайн хувьд бага зэргийн зөрүүтэй ч аль аль замаар нь тээвэр хийх боломжтой. Үүнд Азийн авто замын сүлжээний АН-3 болон АН-35

чиглэлийн замаар Монголын хил гарч Хятадын нутагт АН-1 чиглэлийн замд нийлэн Солонгосын хойг хүрэх боломжтой (Хүснэгт 2).

А маршрут нь Азийн авто замын сүлжээний АН-3 чиглэлийн замаар Замын-Үүдийн боомтоор хил гарч Бээжин хүрээд АН-1 чиглэлийн замд нийлж Солонгосын хойг хүрэх зам юм. А маршрутаар Улаанбаатараас 670 км явж Замын-Үүдийн боомтоор хил гарна. Хятадын нутгаар Эрээн – Бээжин – Жинзоу – Дандон боомт гэсэн замаар 1630 км явж Хойд солонгосын хил дээр очно. Цаашаа 230 км яваад Пёньян, 250 км яваад Сөүл хүрнэ. Нийтдээ Улаанбаатараас 2530 км яваад Пёньян, 2780 км яваад Сөүл хүрэхээр байна.

Б маршрут нь Азийн авто замын сүлжээний АН-35 чиглэлийн замаар Сүхбаатар аймгийн Бичигтийн боомтоор хил гарч Жинзоу далайн боомт хүрээд АН-1 чиглэлийн замд нийлж Солонгосын хойг хүрэх зам юм. Улаанбаатараас 840 км явж Бичигтийн боомтоор хил гарна. Хятадын нутгаар Зүүн хатавч – Чифенг – Жинзоу – Дандон боомт гэсэн замаар 1280 км явж Хойд солонгосын хил дээр очно. Цаашаа өмнөх маршрутын адил 230 км яваад Пёньян, 250 км яваад Сөүл хүрнэ. Нийтдээ Улаанбаатараас 2350 км яваад Пёньян, 2600 км яваад Сөүл хүрнэ. Энэ нь өмнөх А маршрутаас 180 км орчим дөт төдийгүй Замын-Үүд, Бээжингийн ачаалал ихтэй замаар явахгүй давуу талтай. Энэ маршрутыг зураг 2-т харуулав.

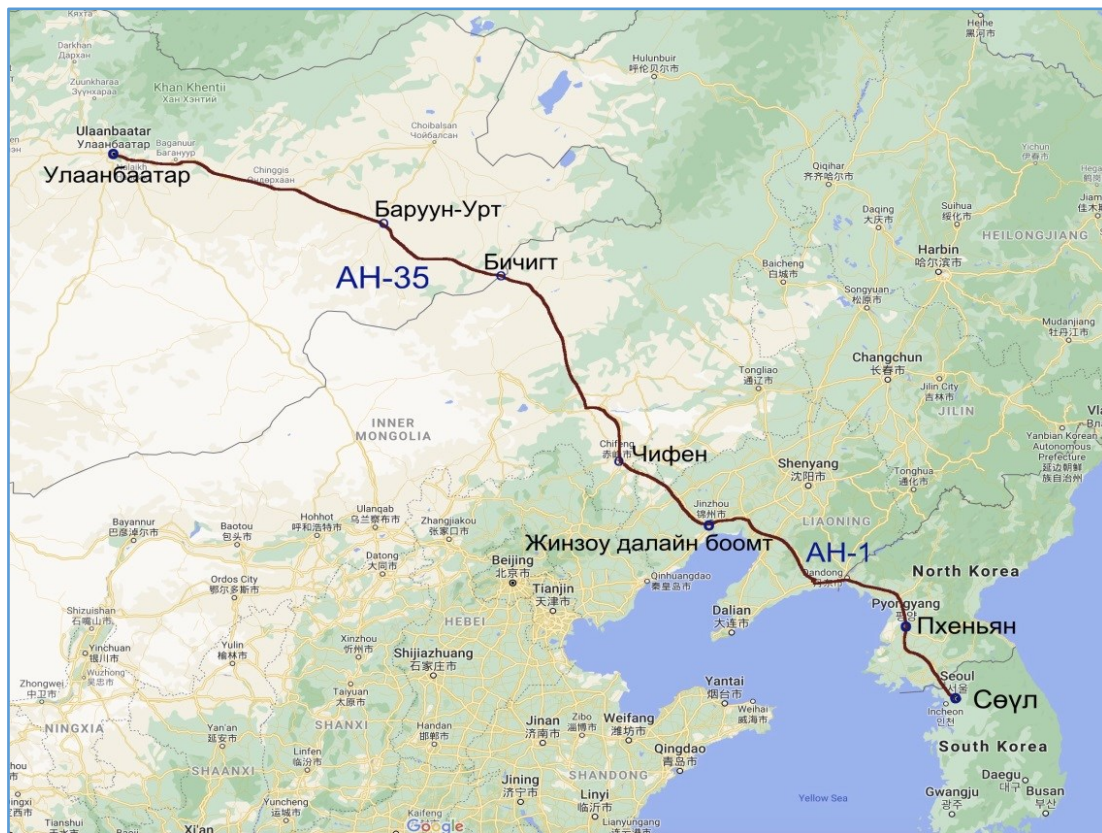
Хүснэгт 2. Солонгосын хойг руу авто тээвэр хийх А, Б маршрут

	Монгол Улсаас гарах замын дугаар ба хилийн боомт	Хятадын нутагт АН-1 замд нийлэх газар	Улаанбаатараас Пёньян хүрэх зай, км	Улаанбаатараас Сөүл хүрэх зай, км
А.	АН-3, Замын-Үүдийн боомт	Бээжингээс нийлнэ	2530	2780
Б.	АН-35, Сүхбаатар аймгийн Бичигтийн боомт	Жинзоу далайн боомтоос нийлнэ	2350	2600

Монгол, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэхэд АН-35 замыг ашиглах нь:

Зүүн хойд Азийн Их түмэн санаачилгын хүрээнд АН-35 чиглэлээр олон улсын тээвэр хөгжүүлбэл Монгол, Хойд, Өмнөд солонгосоос гадна Хятадад ч ихээхэн ашигтай. Хятадын Зүүн хойд бүсийн Ляонин, Жилин мужууд болон Солонгосын хойгоос ОХУ-ын Сибирийн бүс, Новосибирск, Европ руу манай улсын нутгаар ачаалал багатай, дөт замаар тээвэр хийх юм. АН-35 чиглэлийн Сүхбаатар аймгийн Бичигтийн боомт нь олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын ажиллагаатай манай улсын томоохон боомт нэг. Сүүлийн 10 гаруй жил Сүхбаатар аймгийн Төмөртэйн Овооны цайрын хүдэр, Дорнод аймгаас олборлосон газрын тос, жонш, нүүрс зэргийг Бичигтийн боомтоор экспортод гаргаж байна. Өдөрт дунджаар 40-50 машин газрын тос, 20-30 машин хүдрийн баяжмал, 20-30 машин нүүрс, 5-10 машин жонш экспортод гаргадаг. Цаашид экспортын хэмжээ нэмэгдэх боломжтой. Монгол Улсын Засгийн газар 2019-2021 онд Замын-Үүд, Алтанбулаг, Бичигтийн боомтын нэвтрүүлэх чадварыг сайжруулан өргөтгөж байгаа. Бичигтийн боомтын барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийг Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлээр шинэчлэхээр ажиллаж байна.

АН-35 чиглэлийн замд анхаарах нэг зүйл бий. Хэнтий аймгийн төв Чингис хотоос Сүхбаатар аймгийн төв Баруун-Урт хүртэл 230 км хатуу хучилттай замыг 2014 онд барьж дуусган Улаанбаатар хоттой холбосон. Харин Баруун-Уртаас Бичигтийн боомт хүртэл 278 км хатуу хучилттай зам барих ажил хүлээгдэж байна. Манай улс ойрын хугацаанд энэ замыг барьж дуусгах хэрэгтэй. Энэ зам баригдсанаар Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд хамгийн дөт олон улсын замыг ашиглах боломж нээгдэнэ. Түүнчлэн Монгол Улсын Зүүн бүс, Хэнтий, Сүхбаатар аймгуудыг Хятадын ӨМӨЗО-ны 1.2 сая хүн амтай Шилийн гол аймагтай холбох, цаашлаад Хятадын Зүүн хойд бүсийн 45 сая хүн амтай Ляонин мужийн зах зээлд нэвтрэх, Жинзоу далайн боомтод хүрэх боломжтой.



Зураг 2. Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэх маршрутын хувилбар Тооцож үзвэл Монгол Улсын Бичигтийн боомтоос АН-35, АН-1 замаар 1760 км орчим яваад Сөүл хүрэх боломжтой байна. Энэ нь Улаанбаатар хотоос Баян-Өлгий аймгийн Цагааннуурын боомт хүрэх зайтай ойролцоо юм. Монгол Улс, Солонгосын хойг хоорондын нийт зай Хятадын Шанхайгаас баруун хилийн Хоргос боомт хүртэл 4500 км, Америкийн зүүн эргийн Вашингтоноос, баруун эргийн Сан Франциско хүртэл 4700 км зайтай харьцуулахад ойрхон юм.

Өнөөгийн байдлаар Сөүл, Улаанбаатар хооронд бараа, бүтээгдэхүүн тээвэрлэхэд усан зам, төмөр зам, авто замаар сэлгэн ачиж дунджаар 14 хоног зарцуулдаг. Далай болон төмөр замын тээвэр хямд хэдий ч цаг хугацаа их шаарддаг. Ойр зайд далай болон төмөр замын тээврийн дамжлагууд бий болгосноор тээврийн өртөг зардлыг нэмэгдүүлдэг. Өргөн хэрэглээний ачаа барааг авто замаар тээвэрлэх тохиромжтой. Авто замаар тээвэр хийвэл ачаа, барааг сэлгэж ачих хүндрэл гарахгүй бөгөөд хугацаа хэмнэх, тээврийн зардал ч ихээхэн буурах боломжтой. Ачаа барааг олон удаа сэлгэн ачсанаас эвдэрч гэмтэх, удаан тээвэрлэснээс чанар муудах эрсдэл буурна. Одоогийн тээвэрлэлтийн хугацааг гурваас дөрөв дахин бууруулах боломжтой.

Сөүл хүртэл тээвэр хийхийн тулд БНХАУ, БНАСАУ, БНСУ-тай авто замаар дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулах ажлыг санаачлан эхлүүлэх хэрэгтэй байна. Энэ хэлэлцээрийг Зүүн хойд Азийн Их түмэн санаачилга олон улсын хамтын ажиллагааны механизмын хүрээнд дэвшүүлэн ажил хэрэг болгох боломжтой. Манай улс Их түмэн бүсийн улсуудтай харилцан улс төрийн болон ямар нэгэн маргаангүй. Стратегийн түнш, найрсаг сайн харилцаатай орнууд юм (Энхболд, 2017). Ялангуяа Хойд солонгостой уламжлалт сайн харилцаатай бөгөөд хоёр орны хооронд дипломат харилцаа тогтоосны 70 жилийн ой 2018 онд болсон (Ломбо, 2018). Хойд солонгосын гэрээт ажилчид манай улсад ирж ажилладаг. Хоёр улс харилцан элчин сайдын яамд ажиллуулдаг (Ломбо, Хаш-Эрдэнэ, 2020). Хойд Солонгостой эрдэс түүхий эд, малын гаралтай түүхий эдийг боловсруулах чиглэлд хамтарч ажиллах, хамтарсан үйлдвэр байгуулах санаачлага хоёр талаас гарч олон жил яригдаж биелэлээ хүлээсээр байна. Хойд солонгостой сайн харилцаатай улс дэлхийд цөөн, тэдний нэг Монгол учир авто тээвэр хөгжүүлэх санаачилгыг эхлүүлэх хэрэгтэй.

Монгол, Орос, Хятад гурван улсын 2016 онд байгуулсан Азийн авто замаар дамжин өнгөрөх тээвэр хийх хэлэлцээрт Азийн бусад орнууд нэгдэх хүсэл эрмэлзэлтэй байдаг. Хойд солонгос Азийн авто замын сүлжээг 2012 онд хүлээн зөвшөөрч нэгдсэн. Нутаг дэвсгэр дээгүүр нь АН-1, АН-6 чиглэлийн замууд дайран өнгөрдөг. Нэг зүйлийг сануулахад Монгол Улс, Хойд солонгостой Тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээрийг 1996 онд байгуулж, 2015 онд шинэчилсэн байдаг. Хойд солонгос өөрийн нутаг дээгүүр Монгол Улсын ачааг нэвтрүүлэх магадлалтай. Транзит тээврээс Хойд солонгост ч ашиг олох боломжтой. Яриа хэлэлцээрээс бүх зүйл шалтгаална. Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэх чиглэлээр Монгол Улсын Засгийн газар, Зам, тээврийн хөгжлийн яам оролцогч талуудтай идэвхийлэн ажиллах шаардлагатай байна.

Дүгнэлт

Манай улс ОХУ, БНХАУ-тай хамтарч Азийн авто замын сүлжээгээр дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай гурван улсын хэлэлцээрийг 2016 онд амжилттай байгуулан ажиллаж байна. Мөн Ази, Европын 20 орчим оронтой авто тээврийн салбарт хамтран ажиллах хэлэлцээр байгуулан, олон улсын авто тээврийг хөгжүүлэхэд зохих туршлага хуримтлуулаад байна.

Өмнөд солонгос манай улсын импортын тав дахь том түнш болж, Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд жилд 300 сая ам.долларын худалдаа хийгдэн, их хэмжээний ачаа барааны эргэлт бий болжээ.

Азийн авто замын сүлжээг ашиглан Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэх боломжтой хоёр зам байна. Зайн хувьд бага зэрэг зөрүүтэй ч аль аль замаар нь тээвэр хийх боломжтой. Улаанбаатар, Сүүл хооронд 2600 км зайд орчин үеийн авто тээврийн салбарыг хөгжүүлснээр тээврийн хугацааг гурваас дөрөв дахин, тээврийн зардлыг хоёр дахин бууруулах боломж байна. Энэ нь Хятадын зүүн хойд мужууд, Солонгосын хойгоос Монголын ачаалал багатай, дөт замаар Сибирийн бүс, Новосибир, цаашлаад Европ хүртэл транзит тээвэр хийх сонирхолтой нийцнэ.

Бүтээн байгуулалтын хувьд АН-35 чиглэлийн Баруун-Урт – Бичигтийн 278 км замыг ойрын хугацаанд хатуу хучилттай болгож барих ажил хүлээгдэж байна. Зүүн хойд Азийн Их түмэн санаачилга хамтын ажиллагааны хүрээнд Монгол Улс, Солонгосын хойг хооронд авто тээвэр хөгжүүлэх талаар БНХАУ, БНАСАУ, БНСУ-тай яриа хэлэлцээр эхлүүлэх санаачилга гаргаж байна. Энэ чиглэлээр Монгол Улсын Засгийн газар, Зам, тээврийн хөгжлийн яам идэвхийлэн ажиллах хэрэгтэй.

Ном зүй

- Гөлгөө, Ж., & Индра, Б. (2017). Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах оху, БНХАУ-ын сонирхол. *Journal of International Studies*, 82-100.
- Зам тээврийн хөгжлийн яам, (2020). *Тээврийн коридорын сургалтын материал*, Ази, номхон далайн Эдийн засаг, нийгмийн комисс, Улаанбаатар хот, 12-68
- Ломбо, Ж., (2018). *Монгол Улс, Бүгд найрамдах ардчилсан Солонгос ард улсын харилцаа 70 жил*, Улаанбаатар хот, 45-67
- Ломбо, Ж., Хаш-Эрдэнэ, Л., (2020). *Монгол Улс, Бүгд найрамдах Солонгос улсын харилцаа 30 жил*, Улаанбаатар хот, 67-69
- Монгол Улсын хууль, (2018). *Азийн авто замын сүлжээгээр олон улсын авто тээвэрлэлт гүйцэтгэх тухай хэлэлцээр соёрхон батлах тухай*, <https://old.legalinfo.mn/law/details/13305?lawid=13305>
- Монгол Улсын хууль, (2005). *Азийн авто замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг соёрхон батлах тухай*, <https://legalinfo.mn/mn/detail/10261>
- Монголын логистикийн холбоо, (2018). *Үндэсний тээвэр, логистикийн сүлжээ байгуулах бодлогын судалгаа*, <http://nda.gov.mn/1454.html>
- Үндэсний статистикийн хороо, (2020). Солонгосын хойгтой хийж буй худалдаа 2005-2020, http://www.1212.mn/tables.aspx?TBL_ID=DT_NS0_1400_001V1
- Энхболд, И. (2017). Монгол улс, БНСУ-ын худалдааны харилцаа. *Journal of International Studies*, 101-121.

- Dondokov, Z. (2018, October). The economic corridor “China-Mongolia-Russia problems and development prospects”. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 190, No. 1, p. 012052). IOP Publishing.
- ESCAP, UN. (2017). *Draft annex IV Intergovernmental agreement on the Asian Highway Network: Asian Highway design stand for road infrastructure safety facilities*.
- Grigoreva, J. G. (2019). South korean direct investment in Mongolia. *Международный журнал прикладных наук и технологий Integral*, (4-2), 55-55.
- Kim, D. H., & Kong, T. Y. (Eds.). (2016). *The Korean peninsula in transition*. Springer. 45-64
- Krechetova, V., Tanase, V., Li, Y., Chong, E., Meeuws, R., & Zhe, K. (2017). *Comprehensive Planning of Eurasian Transport Corridors to Strengthen the intra-and inter-Regional Transport Connectivity*. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP).
- Lee, J. Y., & Gwun, K. W. (2016). Korea-Mongolia Economic Relations: How Can They Be Reinforced?. *KIEP Research Paper World Economy Brief*, (16-21).
- Tsend, B. (2019). The Mongolia-China-Russia: Opportunities and Challenges to Develop Cross-Border Cooperation. *Journal of International Studies*, 5-39.
- Vladimirovna, B. E., & Tuul, D. (2020). Science diplomacy within the Russian-Chinese-Mongolian cooperation at the present time. *Journal of International Studies*, 82-90.