



МОНГОЛ УЛСЫН ИХ СУРГУУЛЬ
ШИНЖЛЭХ УХААНЫ СУРГУУЛЬ
ГАЗАРЗҮЙН ТЭНХИМ

Газарзүйн асуудлууд

Geographical Issues

Volume 24 (01)

ISSN: 2312-8534

2024

Улаанбаатар хот

Тээврийн дэд бүтцийн зүүн босоо тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн SWOT шинжилгээ

Regional SWOT analysis along the eastern vertical axis of transport infrastructure

©Ганхуяг Урантамир^{1,2*}, Мягмарсүрэн Алтанбагана², Пунсанцогвоо Цэенханд^{1,2}, Амартүвшин Нандин-Эрдэнэ²

Urantamir Gankhuyag^{1,2*}, Altanbagana Maygmarsuren², Tseyenkhand Punsantsogvoo^{1,2}, Nandin-Erdene Amartuvshin²

¹ Газарзүйн тэнхим, Шинжлэх Ухааны Сургууль, Монгол Улсын Их Сургууль, Улаанбаатар, 210646, Монгол Улс

² Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Газарзүй-Геоэкологийн Хүрээлэн, Шинжлэх Ухааны Академи, Улаанбаатар 15170, Монгол Улс

¹ Department of Geography, School of Art and Sciences, National University of Mongolia, Ulaanbaatar 210646, Mongolia

² Division of Social and Economics Geography, Institute of Geography and Geoecology, Mongolian Academy of Sciences, Ulaanbaatar 15170, Mongolia

*Харилцагч зохиогч: urantamir@gmail.com

*Corresponding author: urantamir@gmail.com

Хүлээн авсан: 2024.02.28

Засварласан: 2024.03.22

Зөвшөөрөгдсөн: 2024. 03.24

Хураангуй

Монгол Улс Хятад, Оросын дунд оридог далайд гарцгүй улс төдийгүй Ази, Европыг холбосон хамгийн дөт замтай гэдгээрээ гайхагддаг. Аливаа улс орныг холбох гол гүүр нь тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг байдаг бөгөөд бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд энэ тэнхлэгийн дагуу хотууд, хилийн боомт, эдийн засгийн чөлөөт бүсээр дамжин аялал жуулчлал, гадаад худалдаа, экспорт, импорт зэрэг эдийн засгийн үндсэн үйл ажиллагаа эрчимждэг. Зүүн босоо буюу Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэг нь Орос – Монгол – Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд төлөвлөгдсөн авто зам болон төмөр замын коридортой уялдах бөгөөд ОХУ болон БНХАУ-ын холбох хоёрдох дөт холбоос болон хөгжих боломжтой гэж үзэн судалгаа явууллаа. Тус тэнхлэгийн дагуу орших аймгуудын хүрээнд геополитикийн нөхцөл, хүн амын өөрчлөлт, бөөгнөрөл, мал аж ахуйн хөгжил, газар тариалангийн хөгжил, аж үйлдвэрийн хөгжил, тээвэр логистикийн хөгжил, аялал жуулчлалын хөгжил зэрэг үзүүлэлтүүдээр SWOT шинжилгээ хийсэн. SWOT шинжилгээгээр давуу тал ба боломжуудын эерэг нөлөө нь сул тал, аюул заналхийллийн сөрөг нөлөөллөөс илүү хүчтэй болохыг харуулжээ. Тэнхлэгийн суурь дэд бүтэц бүрэн бий болоогүй хэдий ч, гадаад худалдаа тогтмол явагдаж байгаа ба хөдөө аж ахуйн түүхий эдийн харилцан экспорт, импорт хийх, уул уурхайн түүхий эдийг нийлүүлэлт нь илүү давуу талыг үүсгэхээр байна. Цаашид Евроазийн хамтын ажиллагаанд оролцох асуудлыг цаг тухайд нь шийдвэрлэх нь тэнхлэгийн цаашидын хөгжилд чухал ач холбогдолтой юм. Энэхүү тэнхлэгийг хөгжүүлснээр дамжин өнгөрөх тээвэр нэмэгдэж, улмаар Монгол Улсын зүүн бүсийн орон нутгийн автозамыг сайжруулах, улсын хэмжээнд эдийн засгийн хөгжлийг жигдрүүлэх, бие даан хөгжих боломжийг бүрдүүлэхэд чухал нөлөө үзүүлнэ.

Түлхүүр үгс: Тээврийн дэд бүтцийн босоо тэнхлэг, SWOT шинжилгээ, Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэг, бүс нутгийн хамтын ажиллагаа.

Abstract

Mongolia is not only a landlocked country between China and Russia, but also boasts of having the shortest route between Asia and Europe. The main bridge connecting any country is the axis of transport infrastructure, and within the framework of regional cooperation, the main economic activities such as tourism, foreign trade, export and import are intensified along this axis through cities, border ports and free economic zones. The eastern vertical or Chita-Choibalsan-Chayon-Jinzhou axis will coordinate with

©Зохиогчийн оруулсан хувь нэмэр: Г.Урантамир: Онолын үндэслэл, аргазүй боловсруулалт, өгөгдлийн дүн шинжилгээ, үндсэн бичвэр, дата бүрдүүлэлт, зураглал боловсруулалт, М.Алтанбагана: Онолын үндэслэл, аргазүй боловсруулалт, үндсэн бичвэрийн засвар, үр дүнгийн хяналт, П.Цэенханд: Хүн ам, хоттой холбоотой мэдээ дата бүрдүүлэлт, бичиглэл хийх, А.Нандин-Эрдэнэ: Хилийн боомт, гадаад худалдаатай холбоотой мэдээ дата бүрдүүлэлт, бичиглэл хийсэн.

the road and railway corridors planned within the framework of the Russia-Mongolia-China Economic Corridor program, and it is possible to develop as a second short link between Russia and China. A SWOT analysis was conducted for the provinces located along the axis with indicators such as geopolitical conditions, population change, agglomeration, livestock development, agricultural development, industrial development, transport logistics development, and tourism development. SWOT analysis shows that the positive effects of strengths and opportunities are stronger than the negative effects of weaknesses and threats. Despite the fact that the basic infrastructure of the axis has not been fully established, foreign trade is ongoing, and the mutual export and import of agricultural raw materials and the supply of mining raw materials will create more advantages. A timely solution to the issue of future participation in Eurasian cooperation is important for the further development of the axis. The development of this axis will increase transit transportation and thus have a significant impact on the improvement of local roads in the Eastern region of Mongolia, the smoothing of economic development at the national level, and the opportunity for independent development.

Keywords: Vertical axis of transport infrastructure, SWOT analysis, Chita – Choibalsan – Chayon – Jinzhou axis, regional cooperation.

Оршил

Монгол Улс нь БНХАУ, ОХУ-ын дунд оршдог далайд гарцгүй төдийгүй Ази, Европыг холбосон хамгийн дөт замтай гэдгээрээ гайхагддаг. Тиймээс бид хөрш хоёр орон төдийгүй зэргэлдээ орших улс орнуудтай гадаад харилцааг хөгжүүлж, улс төр, эдийн засаг, соёл урлаг болон бусад салбарт хамтын ажиллагаагаа нэмэгдүүлэх ёстой. Тэвэр нь тодорхой биет бүтээгдэхүүнийг үйлдвэрлэхгүй боловч үйлдвэрлэгч, хэрэглэгчдийг холбох, нийгмийн бүхий л хүрээнд үйлчилгээ үзүүлэх (Батцэнгэл нар, 2021; Батчулуун, Цогбадрал, 2021) гол хэрэгсэл болж хөгжиж байна. Мөн тэвэрийн тусламжтай улс орон, бүс нутаг, аймаг сумдын хооронд болон гадаад орнуудтай худалдаа, эдийн засгийн харилцаа, бүтээгдэхүүн солицоо явагдаж байдаг (Авхинсүх нар, 2009).

Далайд гарцгүй орнуудын хувьд дамжин өнгөрөх тэвэрийг нөхцөлийг хангах, үр ашигтай тэвэрийн системийг хөгжүүлэхэд бүс хамтын ажиллагаа зайлшгүй чухал юм (Regmi, Hanaoka, 2012). Байгалийн асар их баялагтай ОХУ, өндөр хурдацтай хөгжиж байгаа бөгөөд дэлхийд томоохонд тооцогдох эдийн засагтай, хамгийн олон хүн амтай (энэ утгаараа хамгийн том зах зээл) БНХАУ хоёрын дунд орших Монгол орны эдийн засгийн хөгжил хоёр хөрш оронтой харилцах харилцаанаас шалтгаалах тул энэ хоёрыг холбосон коридор (дэд бүтэц) байгуулах асуудал манай улсын хувьд яах аргагүй нэн тэргүүний зорилт (Хангай, 2019) юм.

Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх, дэд бүтцийн холболт, худалдаа, хөрөнгө оруулалтыг тогтвортой хөгжүүлэх зорилгоор Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт 2016 онд Монгол, Хятад, Орос улс гарын үсэг зурсан (Gu et al., 2020; Vladimirovna, 2020). Эл коридорын онцлог нь Монголын “Талын зам”, БНХАУ-ын Бүс ба замын санаачилга, ОХУ-ын Транссибирийн газрын гүүр төслүүдийг нэгтгэн зангидаж буйд оршино (Гөлгөө, 2016). Энэхүү хөтөлбөрийн хүрээнд 3 үндсэн босоо тэнхлэгийг санал болгосон бөгөөд түүний нэг нь Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэг юм.

Монгол улсын Зүүн бүсийн геостратегийн байрлал нь Орос, Хятадын хооронд дамжин өнгөрөх чухал бүс нутгийн нэг юм. Уг тэнхлэг нь Шар тэнгисийн эргээс Ектеринбург хүртэл холбогдож буй бусад коридоруудтай харьцуулахад харьцангуй дөт (манжуурын коридор 6700км, Казакстаны коридор 6500км, зүүн тэнхлэгээр 6300км) холбоос болох юм (Гөлгөө, 2016). Нөгөө талаас Монгол улсын хувьд далайд гарах 2 дахь дөт гарц юм. Монгол Улс энэ замыг зөвхөн транзит тэвэрийн орлогоор хязгаарлаж болохгүй, дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтаа ашиглан Хятад, Орос, цаашлаад Евроазийн зах зээлд гарах ёстой (Tsend, 2019).

Түүнчлэн Улсын их Хурал, Засгийн газраас “Алсын хараа-2050” урт хугацааны хөгжлийн бодлого, Шинэ сэргэлтийн бодлогын хүрээнд хойд, урд хөршийг холбох зарим бүсийн босоо тэнхлэгийг барьж худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд оролцох суурь нөхцөлийг бүрдүүлэх, Олон улсын болон бүсийн тэвэр логистикийн нэгдсэн сүлжээг үе шаттайгаар байгуулж, хөрш орнуудын сүлжээтэй холбогдсон байна.” гэсэн зорилтуудыг дэвшүүлсэн. Дээрх зорилтуудыг хэрэгжүүлэхийн тулд юуны өмнө бүс нутгийн түвшин оновчтой байршилтай, зам тавигдах байгаль газарзүйн нөхцөл сайтай, бараа бүтээгдэхүүн, үйлдвэрлэл, хүн амын төвлөрөл бүхий томоохон эдийн засгийн гол бүс, төвүүдийг холбосон, тэвэр логистикийн сүлжээ бүхий босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг тодорхойлох асуудал чухал юм. Энэхүү асуудлыг М.Алтанбагана нарын судлаачид тодорхойлсон (Алтанбагана, 2022) ба эдгээр тэнхлэгийн нэг нь Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэг юм.

Зүүн бүсийн тэвэрийн сүлжээг хөгжүүлэх зорилгоор дээрх бичиг баримтуудын хүрээнд Чойбалсан – Хөөт – Бичигт чиглэлийн төмөр зам болон хилийн боомтын холболт, ачаа тэвэрийн

шилжүүлэн ачих терминал байгуулах, боомтуудын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх, цаашлаад хөдөө аж ахуйн гаралтай бүтээгдэхүүний экспортыг нэмэгдүүлэхээр төлөвлөөд байна. Эдгээр төлөвлөлтүүд тодорхой нарийвчилсан судалгаа дээр суурилагдах нь эдийн засгийн хувьд чухал бөгөөд замын чиглэл, аль боомтын хүчин чадал зэрэглэл нэмэгдүүлэх, ямар төрлийн бүтээгдэхүүний аль зах зээл рүү экспортлох, юуг импортлох зэрэг асуудлын дэвшүүлж байгаагаараа энэхүү судалгаа чухал юм.

Монгол улсын хувьд Зүүн Ази болон ОХУ-ын Алс дорнодын бүс нутаг руу нэвтрэх боломжтой болсон. Мөн БНХАУ нь үйлдвэржилт хөгжсөн төв болон Зүүн хойд бүс нутгийн аймгуудын нөөц, газарзүйн давуу талыг ашиглах, хөрш орнууд болон Европын холбоотой хамтран ажиллах боломжоо нээхээр зорьж байна (Тоорс, 2016; Karaganov et al., 2016; Vinokurov, Tsukarev, 2018). Транссибирийн төмөр замын ачааллыг нэмэгдүүлснээр Хятадаас Европ руу Монголоор дамжин ачаа тээвэрлэх тохиолдолд Оросын талын транзит тээврийн үр ашгийг дээшлүүлнэ гэж Оросын талаас үзэж байна (Гөлгөө, Индра, 2018). Үүнээс үзэхэд Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу чиглэлийн зүүн босоо тэнхлэг нь гурван улс болон бусад үндэстний улс төр, эдийн засгийн харилцаанд чухал байр суурь эзэлж байгаа нь харагдаж байна. Иймд зүүн тэнхлэг, түүний дагуух хотуудад нарийвчилсан судалгаа хийж, энэ талыг сайтар судлах шаардлагатай байна.

Тус босоо тэнхлэгийн дагуу хийгдсэн судалгааны ажил харьцангуй хомс байгаа хэдий ч бусад тэнхлэгийн дагуу янз бүрийн судалгааг хийж байгаа бөгөөд үүнд IDE-GSM загвар (Kumagai et al., 2018) ашиглан 4а коридорын эдийн засагт үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ, баруун бүсийн эдийн засгийн коридорын аялал жуулчлалын боломжийн нөөц боломжид тулгуурлан үнэлэлт дүгнэлт өгсөн (Отгонбаатар, 2018).

Энэхүү судалгаагаар тэнхлэгийн нөхцөл байдлыг SWOT шинжилгээгээр үнэлж, тухайн тэнхлэгийн өнөөгийн нөхцөл болон хөгжих боломжид үнэлэлт, дүгнэлт өгснөөр шинэлэг юм. Энэхүү судалгааны ажлын хүрээнд Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу чиглэлийн баруун босоо тэнхлэгийн өнөөгийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийж, гадаад боломж, аюул заналхийллийг SWOT шинжилгээгээр дотоод давуу болон сул талуудын хамт үнэлж дүгнэхэд оршино.

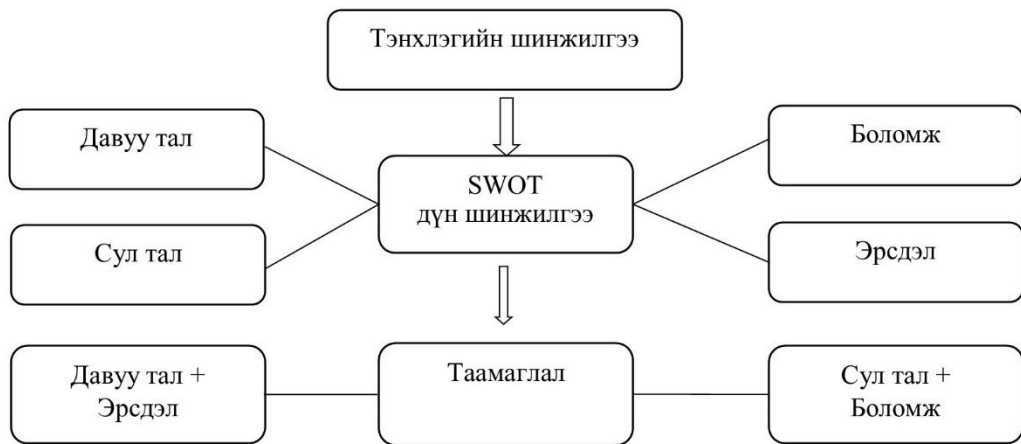
Тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг тус бүрээр SWOT шинжилгээ хийх нь тухайн тэнхлэгийн бүс нутгийн болон Монгол улсын тээврийн сүлжээнд ямар байр суурь эзлэх, давуу тал, боломжийг оновчтой тодорхойлж, ямар бүтээгдэхүүн, үйлдвэрлэлээр хамтарч ажиллах асуудлыг тодотгон гаргах бөгөөд сул талыг багасгах, эрсдлийг бууруулахад чухал ач холбогдолтой.

Судалгааны материал, аргазүй

Тус судалгааг 3 улсыг хамарсан Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэг, түүний дайрч буй аймгуудыг хамруулан явуулсан. Судалгааны бүсийн хэмжээнд 5 аймаг, 76 сум, районыг хамруулан судалгаа явууллаа. Уг судалгааны хүрээнд ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ-ын засаг захиргааны янз бүрийн нэгжийн хүн ам, мал аж ахуй, тээвэр логистик, газар тариалан, аж үйлдвэр зэрэг статистик мэдээллийг боловсруулж SWOT шинжилгээнд хамруулсан.

Судалгаанд ашигласан Монгол Улсын тээврийн сүлжээ, онгоцны буудал, хотуудын байршлын орон зайн мэдээллийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Газар зохион байгуулалт, геодези, зурагзүйн газраас, хилийн боомт, гадаад худалдааны мэдээллийг Гаалийн ерөнхий газраас авч ашигласан. Судалгааны бүсийн тээвэр логистикийн төв, ОУ-ын болон орон нутгийн онгоцны буудал, Зүүн хойд Азийн бүс нутгийн хамтын ажиллагааны байгууллагын тээврийн коридорын зураглал зэрэг орон зайн мэдээллийг ОХУ-тай хамтарсан төслийн хүрээнд цуглуулсан мэдээлэлд тулгуурласан (Алтанбагана, 2023). Харин статистик мэдээллүүдийг 2010 болон 2020 оны байдлаар ОХУ-ын статистикийн хороо, БНХАУ-ын үндэсний статистикийн товчоо, Монгол Улсын үндэсний статистикийн хорооноос авч ашиглалаа.

Тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэгийг одоогийн нөхцөл болон хөгжих боломжийг тодорхойлохын тулд дүн шинжилгээ хийдэг нийтлэг аргуудын нэг SWOT шинжилгээ юм (Alam et al., 2019). SWOT шинжилгээ нь давуу тал, сул тал, боломж, аюул занал гэсэн 4 үгний товчлол бөгөөд сул тал, аюул заналхийллийн сөрөг үр дагавар, давуу тал, боломжуудын эерэг нөлөөллийн талаарх ойлголтыг өгдөг онцлогтой, Тиймээс уг судалгаагаар дээрх гурван улсын хамарсан зүүн босоо тэнхлэгийн өнөөгийн нөхцөл байдалд тулгуурлан ирээдүйд хөгжих боломжийг тодорхойлохыг зорьсон (Зураг 1).



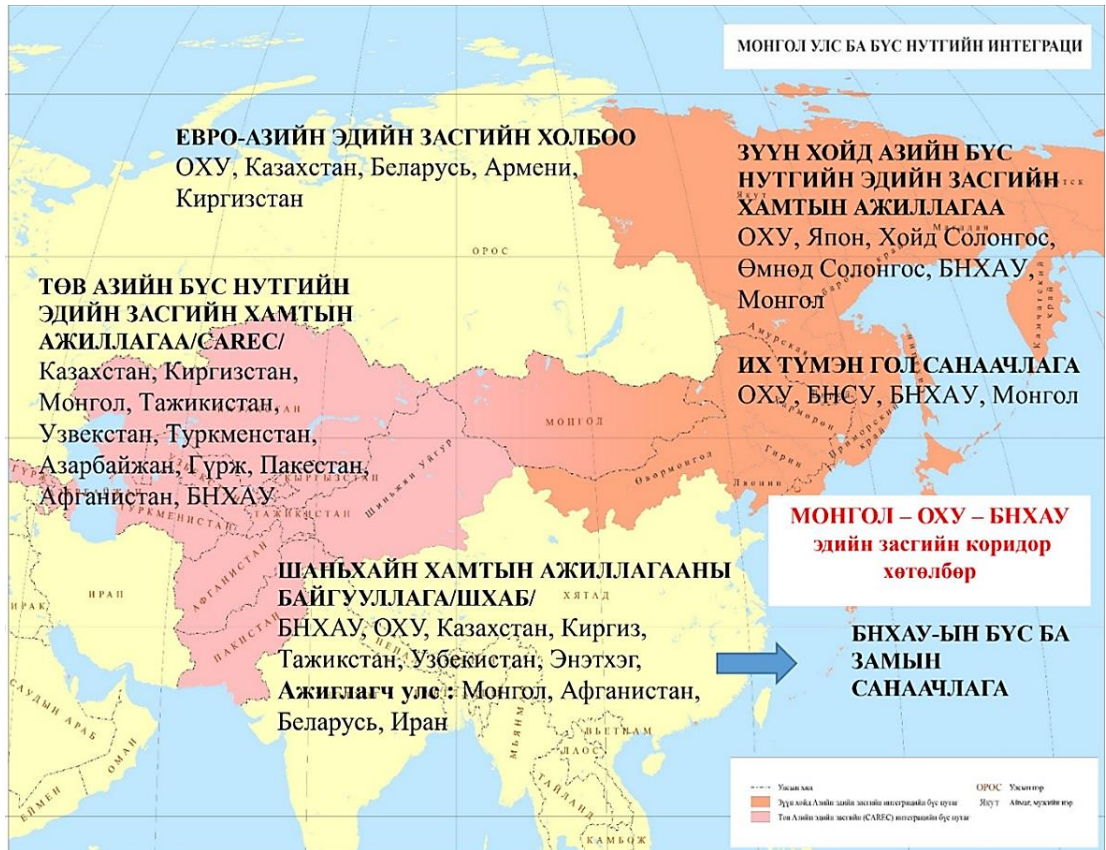
Зураг 1. SWOT шинжилгээний аргазүйн бүдүүвч

Судалгааны үр дүн ба хэлэлцүүлэг

Геополитикийн нөхцөл: Монгол болон ОХУ-ын Сибирийн бүс нутаг нь Ази Европ тивийн заагт оршино. Монгол улсын хувьд эх газрын буюу далайд гарцгүй орон юм. Аливаа улс орны хувьд зам тээврийн асуудлыг дотоод нөхцөл хийгээд хөрш орнууд болон макро түвшний буюу бүс нутгийн хэмжээнд хамтын ажиллагааны хүрээнд зохицуулж байдаг онцлогтой (Окунев, 2022). Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа буюу интеграцийн холбоо гэдэг нь тодорхой чиглэлүүдээр гишүүн орнуудынхаа хүрээнд нэгдсэн бодлого, худалдаа, тээвэрлэлтийг явуулж буй олон улсын байгууллага юм. Бүс нутгийн интеграцид нэгдэх үзэгдэл нь хамгийн түрүүнд хөрш зэргэлдээ орших орнууд хамтран ажиллах ашиг сонирхлоос үүсдэг. Харин улсуудын хооронд аль хэдийн бий болсон харилцаа, холбоо, тээвэр, эдийн засгийн хамаарал, зарим тохиолдолд нийтлэг соёл, хэл, шашин шүтлэг, түүх зэрэг интеграцид нэгдэх зүй ёсны урьдач нөхцөл болж байдаг онцлогтой (Окунев, 2022).

Бүс нутгийн хамтын ажиллагаанд нэгдэх нь тээврийн тэнхлэг, коридор хөгжүүлэх (Ринчинбазар, Эрдэнэбаяр, 2019), цаашлаад оролцогч талуудад хооронд худалдааны яриа хэлэлцээр хийх, үр ашигтай байршлуудад логистикийн төв, чөлөөт бүс, тусгай бүс, эдийн засгийн бүс, хилийн боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэн хөгжүүлэх суурь болж өгдөг онцлогтой (Окунев, 2022). Монгол улс нь Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа(CAREC), Зүүн хойд Азийн бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллага (ШХАБ)-д ажиллагч орноор, Бүс ба замын санаачилгад нэгдсэн байна.

Харин судалгаа явуулж буй бүс нутгийн хүрээнд Зүүнхойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа болон “Их түмэн гол” санаачилгад нэгдсэн. “Их түмэн гол”-ын хамтын ажиллагааны хүрээнд бүс нутгийн эдийн засаг, техникийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх зорилгоор хамтын ажиллагааны механизмыг байгуулахаар 4 улсын засгийн газраас харилцан тохиролцож, гарын үсэг зурсан байдаг (Krechetova, 2014; Сэрээтэр, 2018). Энэхүү коридор нь Зүүн Монголын тал нутгийн зүүн хэсэгт орших Чойбалсангаас эхтэй бөгөөд Монгол-Хятадын хилээр тус нутгийн зүүн хэсэг рүү чиглэсэн олон улсын тээврийн зам юм (Mitsuhashi, 2003; Hisako, 2014). Дээрх 2 хамтын ажиллагаа нь хоорондоо уялдах төдийгүй судалгаа явуулж буй тэнхлэгтэй мөн уялдаж байна. Гэвч Зүүнхойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа болон Их Түмэн гол санаачилгын хүрээнд ОХУ нь Алс дорнодын бүс нутгаар нэгдсэн учир Монгол улстай шууд хиллэдэг Сибирийн бүс нутагтай худалдаа, тээврийн хувьд хязгаарлагдмал нөхцөлтэй хэвээр байна (Зураг 2). Монгол улс нь энэхүү Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тээврийн тэнхлэгийг хөгжүүлэхийн тулд Евроазийн эдийн засгийн холбоонд нэгдэх, ялангуяа Сибирийн бүс нутагтай хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байна.



Зураг 2. Монгол улсын бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хүрээ

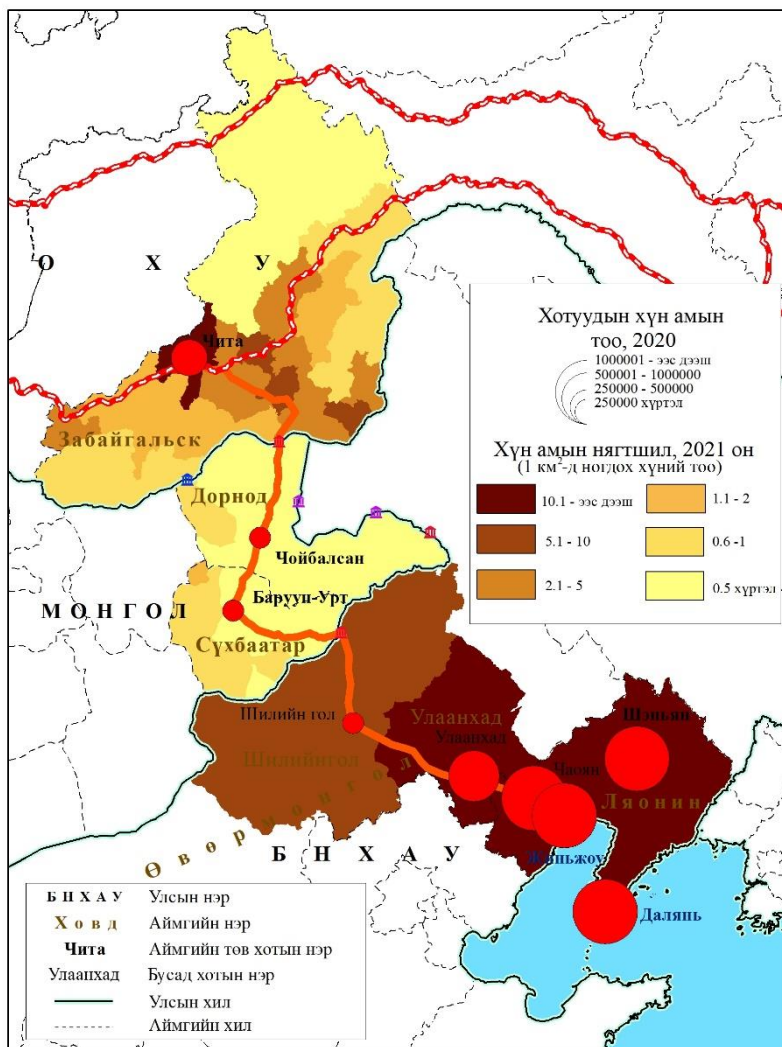
Нөгөө талаас орчин үеийн геополитикийн нөхцөлөөс хамаарч Оросын гадаад худалдаа, тээвэр логистикийн тэргүүлэх чиглэлүүд эрс өөрчлөгдөж байна. ОХУ-ын эсрэг хориг арга хэмжээ нь Оросыг барууны ертөнцөөс эдийн засгийн хувьд бүслэх, олон улсын хэмжээнд тусгаарлах зорилготойгоор 2022 оны хавар нэвтрүүлсэн. Энэхүү шинээр гарч ирж буй аюул заналхийллийг саармагжуулахын тулд ОХУ нь гадаад худалдааны харилцааг дорно зүгт өргөн хүрээнд өөрчлөх шаардлага үүсэж байна. Барууны хамтын нийгэмлэгийн урьд өмнө байгаагүй хориг арга хэмжээ нь Европын ихэнх орнуудаас гадна АНУ, Канад, Австрали, Япон, БНСУ, Тайвань зэрэг "найрсаг бус" орнуудтай эдийн засгийн харилцаагаа мэдэгдэхүйц бууруулах эсвэл зогсоход хүргэж байна. Үүнтэй холбогдуулан Транссибирийн коридорын нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэх, шинэчлэх, олон улсын тээврийн коридор бий болгох, Хятад болон Алс Дорнодын боомтууд руу газрын тос, байгалийн хийн хоолойг шинээр татах нь чухал ач холбогдолтой юм (Bezrukov et al., 2022).

Хотуудын хүн амын тооны өөрчлөлт, төвлөрөл: Бүс нутгийн болон орон нутгийн ач холбогдол бүхий стратегийн гол хотууд нь тэнхлэгийн эхлэл ба төгсгөлийн цэг болдог тул тэнхлэг, хотууд нь харилцан уялдаатай ойлголт юм. Аливаа улс орныг холбох гол гүүр нь тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг байдаг бөгөөд энэ тэнхлэгийн дагуу хотууд, хилийн боомт, эдийн засгийн чөлөөт бүсээр дамжин аялал жуулчлал, гадаад худалдаа, экспорт, импорт зэрэг эдийн засгийн үндсэн үйл ажиллагаа эрчимждэг (Litvinov, Kutuyavin, 2009). Судалгааны бүсийн хэмжээнд саяас дээш хүн амтай БНХАУ-ын Ляонин мужийн Чаяон, Жиньжоу, Шэньен, Далянь гэсэн 4 том хот, 500 дээш хүн амтай ОХУ-ын Өвөр байгалийн хязгаарын Чита хот оршино. Энэ нь нэг талаас тэнхлэгийн эхлэл Чита хотоос тэнхлэгийн төгсгөл Жиньжоу хотын хооронд худалдаа, тээвэрлэлт хийх боломжтойг харуулж байна. Нөгөө талаас тус тэнхлэгийн хүрээнд Дорнод, Баруун-Урт аймгууд нь хойд болон урд талдаа хүн амын төвлөрөл бүхий зах зээлтэй холбогдох боломж үүсэж байна. Тухайлбал хойд талдаа 1 сая гаруй хүн амтай, Өвөр байгалийн хязгаарын муж, урд талдаа 24 сая

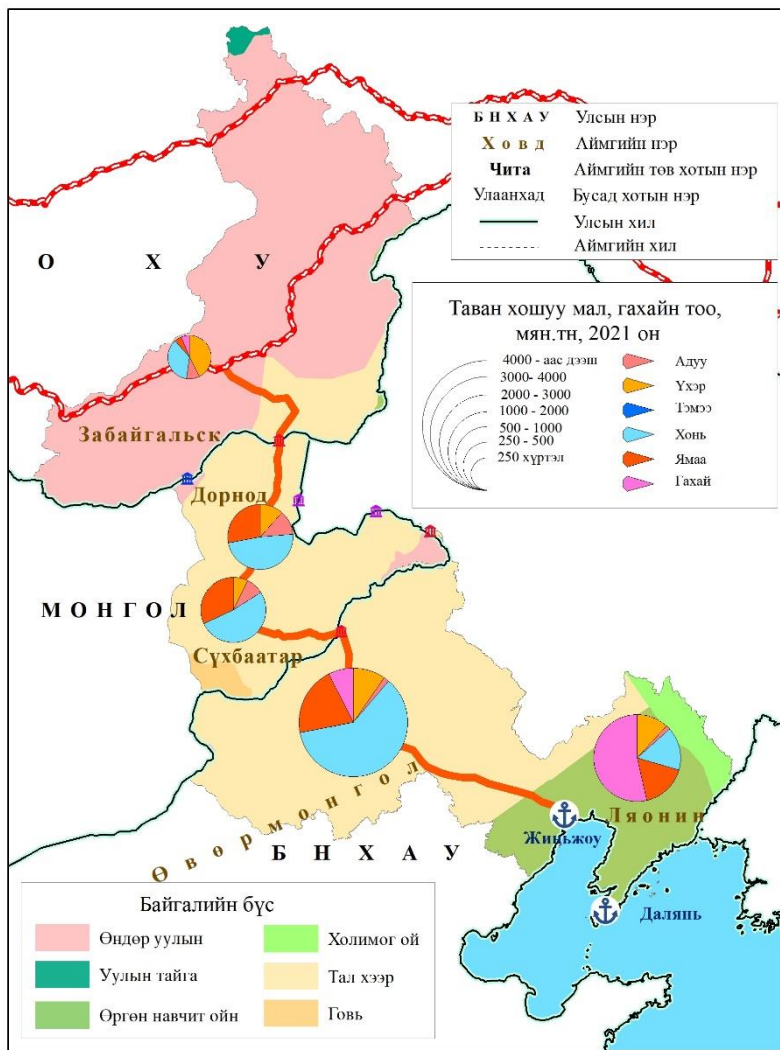
хүн ам бүхий Өвөр Монголын ӨЗО (Шилийнгол, Улаанхад аймаг) цаашлаад 42.6 сая хүн ам бүхий Ляонин мужтай холбогдох боломжтой болж (Зураг 3) байна.

Мал аж ахуйн хөгжил: Судалгааны бүсэд хамрагдах ОХУ-ын Өвөр байгалийн хязгаарын (1.0 сая.толгой) муж нь харьцангуй малын тоо цөөн, БНХАУ-ын Өвөр монгол (70.1 сая.толгой), Ляонин(11.4 сая.толгой) мужууд, Монгол улсын Чойбалсан (3.1 сая.толгой), Баруун-Урт (4.2 сая.толгой) аймгууд малын тоо харьцангуй ихтэй байна. Харин гахайн тооны хувьд БНХАУ-ын Ляонин (13.1 сая.толгой), Өвөрмонгол (5.6 сая.толгой) мужууд нь ихтэй байгаа бол Өвөр байгалийн хязгаар, Чойбалсан, Баруун-Урт аймгууд нь харьцангуй цөөн (Зураг 4) байна. Байгаль газарзүйн онцлогоос хамаарч мал сүргийн бүтэц, нөөц ялгаатай байна. Тухайлбал судалгаа явуулж буй бүс нь өндөр уулын бүсээс өргөн навчит ойн бүс хүртэл сунаж тогтсон, тал хээр зонхилсон нутаг бөгөөд хонь болон ямаан сүрэг давамгайлж оршиж байна.

Мал аж ахуйн байршил тархалтаас харахад Ляонин, Шилийн гол, Улаанхад мужуудаас малын гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүн, гахайн махан бүтээгдэхүүнийг Өвөр байгалийн хязгаар луу, гахайн махан бүтээгдэхүүнийг Чойбалсан, Баруун-Урт аймгууд руу нийлүүлэх боломж харагдаж байна. Мөн Чойбалсан, Баруун-Урт аймгуудын хувьд Өвөр байгалийн хязгаарын муж руу малын гаралтай түүхий эд, ялангуяа хонь ямааны мах, ноос, ноолууран бүтээгдэхүүн нийлүүлэх боломжтой байна.



Зураг 3. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн хүн амын байршил



Зураг 4. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн малын тоо, байршил

Тээвэр логиcтикийн хөгжил: Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэгийн суурь нь төмөр болон авто замын сүлжээ юм бөгөөд бүтээн байгуулалт нэмж хийх шаардлагатай байна. Тухайлбал бүрэн ашиглалтад оруулахын тулд төмөр замын хувьд 1000 орчим км (Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт 500 км, БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрт 500 км), авто замын хувьд 1600 орчим км (Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт 700 гаруй км, БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрт 800 гаруй км) барих шаардлагатай. Энэхүү тэнхлэг нь олон улсын томоохон тээвэр логиcтикийн төвийг холбон хөгжих боломжтой байна. Тухайлбал тэнхлэгийн дагуу орших Чита хот нь олон улсын тээвэр логиcтикийн төв бөгөөд Трансибирийн коридор төдийгүй бүс нутгийн тээврийн сүлжээнд чухал байр суурийг эзэлнэ. Монгол улсын засгийн газраас Чойбалсан хотын олон улсын тээвэр логиcтикийн төв болгон хөгжүүлэхээр төлөвлөж байна. Харин БНХАУ-ын Ляонин мужийн Шэньян хот нь олон улсын тээвэр логиcтикийн төв бөгөөд Жиньжоу, Дальян далайн боомт хотууд нь бүс нутгийн тээврийн сүлжээнд чухал байр суурийг эзэлнэ.

Зам тээврийн салбарын чухал салбар болон агаарын тээврийн салбарын хөгжлийн хувьд Чита болон Шэньен, Дальян хотуудад олон улсын онгоцны буудал байрлах бөгөөд бусад хотуудад орон нутгийн онгоцны буудлууд байрлаж байна. Харин Монгол улсын зүүн бүс нутгийн хувьд

Чойбалсан олон улсын онгоцны буудал байрлах бөгөөд БНХАУ-ын Хайлаар хот руу нислэг үйлдэж байна.

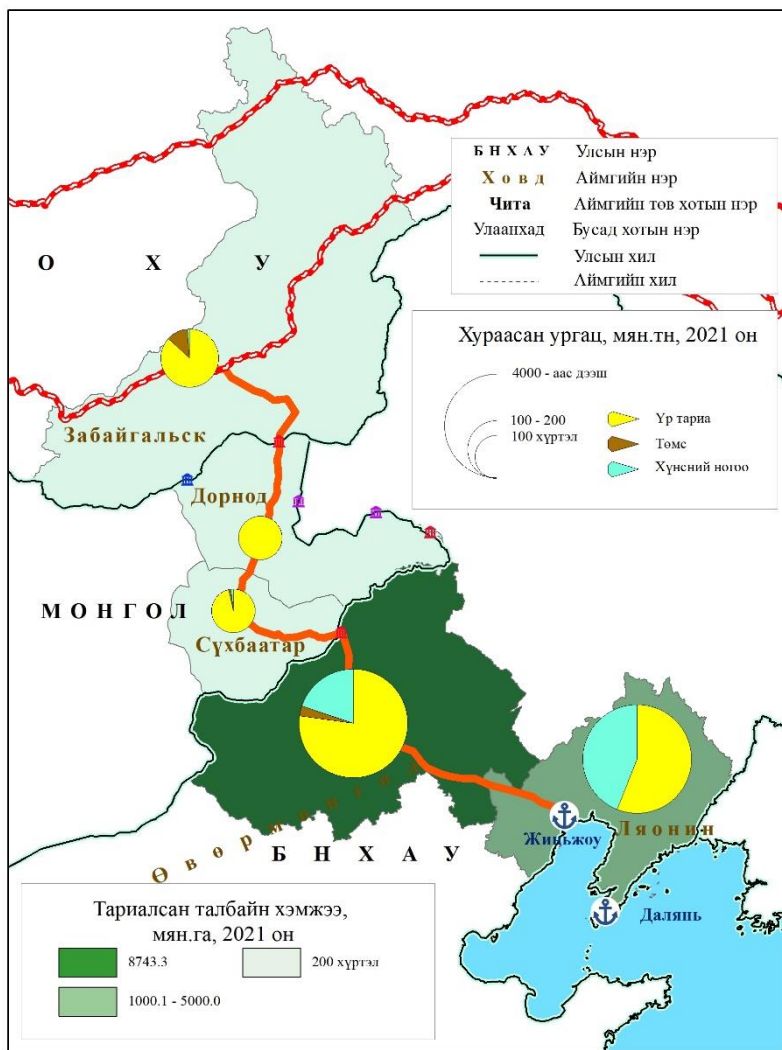
Тус тэнхлэгийн дагуу олон улсын байнгын ажиллагаатай Бичигт, Эрэнцав боомтууд орших бөгөөд тээвэр, худалдаа тогтмол хийгдэж байна. Тухайлбал тэнхлэгийн дагуу оршиж буй хилийн боомтуудаар 2022 оны байдлаар 165.2 сая долларын (Эрэнцав/Соловьевск боомтоор 120.6 сая доллар, Бичигт/Зүүн хатавч боомтоор 44.6 сая доллар) худалдаа хийгджээ (Зураг 5). Гэхдээ дээрх 2 боомт нь хяналт, шалгалтын зориулалт бүхий техник тоног төхөөрөмжөөр хангагдаагүй, зарим техник хэрэгслүүд нь хоцрогдож муудсан, хүрэлцээгүй нөхцөлтэй (Бямбахорол, Анар, 2018).



Зураг 5. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн тээвэр, логистикийн сүлжээ, худалдаа

Газар тариалангийн хөгжил: Судалгааны бүсийн хэмжээнд БНХАУ-ын Өвөр Монголын ӨЗО болон Ляонин мужуудад газар тариалан харьцангуй сайн хөгжсөн бөгөөд 2021 оны байдлаар 4 саяас дээш тонн ургац хураан авчээ. Харин ОХУ-ын Өвөр байгалийн хязгаарын мужын хувьд 129.2 мянган тонн ургац хураасан бол Монгол улсын Чойбалсан, Баруун-Урт аймгууд нь газар тариалан сул хөгжсөн бөгөөд 50 хүрэхгүй мянган тонн ургац хураасан байна. Тариалж буй ногооны төрлөөр харьцуулан үзвэл Өвөр байгалын хязгаарын муж нь төмс тариалалт давамгайлж байгаа бол БНХАУ-ын Өвөр Монголын ӨЗО болон Ляонин мужуудад үр тариа, хүнсний ногоог

голлон тариалж байна. Энэхүү нөхцөлөөс харахад харьцангуй газар тариалан хөгжсөн Өвөр монголын ӨЗО болон Ляонин мужуудаас үр тариа, хүнсний ногоог сул хөгжилтэй Чойбалсан, Баруун-Урт, Өвөр байгалийн хязгаарын мужууд руу экспортлох, Өвөр байгалийн хязгаарын мужаас төмс Чойбалсан, Баруун-Урт аймгууд руу импортлох боломжтой байгаа нь харагдаж байна (Зураг 6).



Зураг 6. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн газар тариалангийн хөгжил

Аялал жуулчлалын маршрутын хөгжил: Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн томоохон хотуудад 4 олон улсын зэрэглэлтэй, 5 орон нутгийн онгоцны буудал үйл ажиллагаа явуулж байна. Хамгийн өндөр хүчин чадал зэрэглэл бүхий онгоцны буудлууд нь Чита, Шэньен, Дальян хотуудад оршиж байна. Монгол улсын их хурал, засгийн газраас “Алсын Хараа-2050”, Монгол Улсын Урт Хугацааны Хөгжлийн Бодлого, Шинэ Сэргэлтийн Бодлого, Дунд Хугацааны Зорилтот Хөтөлбөрт Чойбалсан хотын онгоцны буудлуудыг 4С зэрэглэлтэй болгон хөгжүүлэхээр төлөвлөж байна (Зураг 7). Энэхүү олон улсын онгоцны буудал хөгжсөнөөр Чойбалсан хот нь аялал жуулчлалын төв хот болох төдийгүй хил орчмын аялал жуулчлалын чиглэлийг хөгжүүлэх боломж бүрдэх юм. Нөгөө талаар Чита – Манжуур – Чойбалсан гэсэн гурван улсыг дайрсан аялал жуулчлалын цикл коридор, Чойбалсан – Сайншанд – Бээжин – Чаяон – Шэньян – Чанчунь гэсэн аялал жуулчлалын цикл коридор нь тус тэнхлэгтэй уялдан хөгжих бүрэн боломж байгаа нь харагдаж байна. Энэ нь

хил залгаа орших БНХАУ-ын Хянган, Хөлөн буйр аймгуудад жил ирж буй 2 сай гаруй жуулчныг Монгол улс тэр дундаа зүүн бүс нутаг руу чиглүүлэх боломжийг бүрдүүлэх юм.



Зураг 7. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн аялал жуулчлалын хөгжил

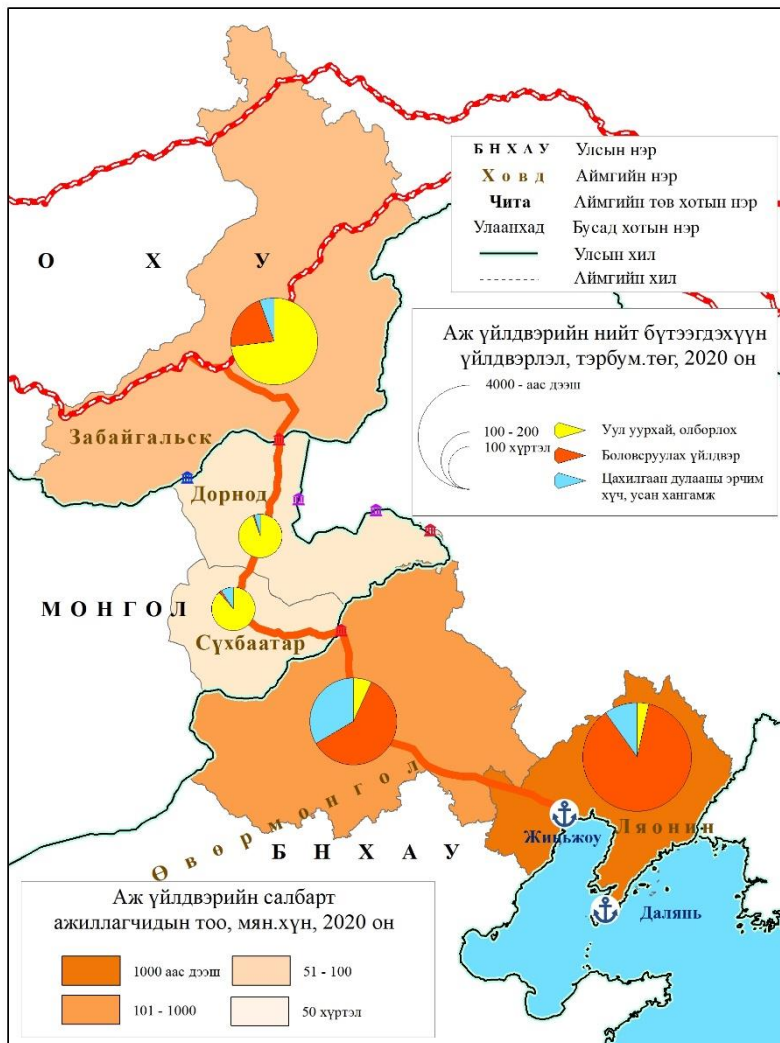
Аж үйлдвэрийн хөгжил: Тэнхлэгийн дагуу орших муж аймгуудад харилцан адилгүй аж үйлдвэр хөгжжээ. Тухайлбал 2021 оны байдлаар аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний нийт үйлдвэрлэл БНХАУ-ын Ляонин муж 803028.4 тэрбум төгрөг, Өвөрмонголын ӨЗО 638427.4 тэрбум төгрөг, ОХУ-ын Өвөр байгалийн хязгаар 354842.4 тэрбум төгрөг байгаа бол Монгол Улсын Дорнод аймгийн хувьд 128.7 тэрбум төгрөг, Сүхбаатар аймаг 54 тэрбум төгрөг байна.

Судалгааны бүс дэх Ляонин, Өвөр монголын ӨЗ мужуудад аж үйлдвэр, тэр дундаа боловсруулах аж үйлдвэрийн салбар харьцангуй сайн хөгжсөн байна. Харин Өвөр байгалийн хязгаарын, Чойбалсан, Баруун-Урт аймгуудад аж үйлдвэрийн хөгжил сул, гол төлөв олборлох аж үйлдвэрийн салбар хөгжсөн байна. ОХУ-ын Сибирийн бүс нутгийн Өвөр байгалийн хязгаар муж нь томоохон нүүрсний болон зэсийн ордууд оршиж байна. Тухайлбал 2018 оноос хойш Забайкальский хязгаар дахь Быстринское ордод зэсийн (60000-70000 тонны хүчин чадалтай) баяжмалын олборлолт, үйлдвэрлэл явагдаж байгаа ба дэлхийн хамгийн том зэсийн ордуудын нэг болох Удоканыг орд (ирээдүйд жилд 540,000 тонн зэс үйлдвэрлэх боломжтой) ашиглах бүтээн байгуулалтын ажил эхэлсэн (Bezrukov et al., 2022). Мөн ОХУ-ын засгийн газраас 2024 он гэхэд Транссибирийн төмөр замын нэвтрүүлэх чадварыг 180-195 сая тонн хүртэл нэмэгдүүлэхээр

төлөвлөж (Ministry of Transport of the Russian Federation, 2008) байгаа бөгөөд энэ нь Сибирь, Алс Дорнодоос Номхон далайн боомтоор дамжуулан нүүрс, зэсийн экспортыг эрс нэмэгдүүлэх боломжийг олгоно.

Хятад руу экспортлогдож буй нүүрсний 72-76 хувийг Индонез, Австрали, 22-23 хувийг Орос, Монгол хоёр нийлүүлж байна. 2021 онд Хятад улс Австралийн нүүрсний импортыг улс төрийн шалтгаанаар хориглосон (Kudiyarov, 2021). Энэ ОХУ-ын Сибирийн бүс төдийгүй Монгол Улсын нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлж болох юм. ОХУ, тэр дундаа Сибирийн бүс нутгийн нүүрсний нөөц чадавх зүүн тийш чиглэсэн төмөр замын хүчин чадлаар хязгаарлагдаж байна. Тиймээс Сибирийн бүс нутгаас Зүүн болон зүүнхойд Азийг чиглэсэн тээвэрлэлтийн коридор хөгжих боломж илүү бүрдэхээр байна.

Мөн тэнхлэгийн дагуух аж үйлдвэр хөгжсөн Ляонин, Өвөр монголын ӨЗО мужуудад Өвөр байгалийн хязгаарын, Чойбалсан, Баруун-Урт аймгуудаас түүхий эд, ялангуяа уул уурхай болон мал аж ахуйн гаралтай бүтээгдэхүүнийг экспортлох, эсрэгээрээ эдгээр мужуудаас боловсруулсан бүтээгдэхүүн импортлох боломжтой байгаа нь харагдаж байна (Зураг 8). Мөн эдгээр мужуудын аж үйлдвэртэй уялдсан хорших төрөлжих үйлдвэрлэлийг тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэгийн дагуух Өвөр байгалийн хязгаарын, Чойбалсан, Баруун-Урт аймгуудад хөгжүүлэх бүрэн боломжтой юм.



Зураг 8. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн аж үйлдвэрийн хөгжил

Давуу тал + Эрсдэл: Тус тэнхлэг нь одоогоор тогтмол худалдаа хийгдэж байгаа хэдий боловч цаашид замын сүлжээг өргөтгөн хөгжүүлэх, хилийн боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхгүй бол одоогоор Чита – Манжуур – Харбин – Владивосток коридортой өрсөлдөх чадамж бага байна. Томоохон тээврийн зангилаа, тээвэр логистикийн төвийг Далайн боомттой холбож, хөгжил сул бүсүүдээс МАА-н бүтээгдэхүүн, тэжээвэр амтны гаралтай түүхий эдийн боловсруулах үйлдвэр хөгжсөн бүсүүд рүү экспортлох, эцсийн бүтээгдэхүүнийг аж үйлдвэр сул хөгжсөн аймгууд импортлох байдлаар тогтмол тээвэрлэлт хийгдэх нөхцөл харагдаж байгаа нь давуу талууд үүсэхээр байна.

Сул тал + Боломж: Энэхүү босоо тэнхлэг нь төмөр замын сүлжээнд суурилдаг бөгөөд бүрэн бүтээн байгуулалт хийхэд 1000 км зам барих шаардлагатай байгаа нь сул талыг бий болгож байна. Гэвч тус тэнхлэгийн бүтээн байгуулалт хийгдсэнээр одоогийн Чита – Манжуур - Владивосток чиглэлийн коридороос 320 км дөт байдлаар далайн боомт хүрэх боломжийг олгохоор байна. Нөгөөтээгүүр Монгол улс нь ОХУ-тай Зүүн хойд азийн интеграцид нэгдээгүй бүс нутагтай хиллэж байгаа сул талыг үүсгэж байна. Гэсэн хэдий боловч Монгол Улс Евроазийн эдийн засгийн холбоонд нэгдсэнээр бүс нутгийн хамтын ажиллагаа цогц болж, Зүүн хойд азийн орнууд, ОХУ, Европын орнуудтай худалдаа, тээвэр хөгжих боломж бүрдэх юм. Өөр нэг чухал боломж бол 3 улсыг дамнан Чита – Манжуур – Чойбалсан тойрог аялал жуулчлалын коридор нь бүрэн хөгжих боломжийг олгоно. Энэхүү тэнхлэгийг хөгжүүлснээр зөвхөн тэнхлэг дагуух хотуудын төдийгүй Монгол Улсын Зүүн бүсийн дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлж, улмаар эдийн засгийн салбаруудын өсөлтийг дэмжих үндсэн нөхцөл болж байна (Хүснэгт 1).

Хүснэгт 1. Зүүн босоо тэнхлэг, түүний дагуух бүс нутгийн SWOT шинжилгээ

Давуу тал	Сул тал
<ul style="list-style-type: none"> Хүн амын төвлөрөл бүхий том зах зээлтэй холбогдоно. МАА-н бүтээгдэхүүн, тэжээвэр амтны гаралтай түүхий эдийн экспорт, импорт Газар тариалангийн бүтээгдэхүүний экспорт, импорт Олон улсын тээвэр логистикийн төв болон далайн боомттой холбогдох Боловсруулах үйлдвэрлэл хөгжсөн мужуудыг түүхий эдээр хангах Олон улсын Төмөр замын болон авто замын боомттой Одоогоор тогтмол худалдаа хийгддэг. 	<ul style="list-style-type: none"> Төмөр болон Авто замын сүлжээгээр бүрэн холбогдож чадаагүй Хилийн боомтын хөгжил сул Дорнод болон Баруун-Урт аймгийн аж үйлдвэрийн хөгжил сул учир улс хоорондын худалдаа нэг талын нөхцөлтэй Хоёр талын төмөр замын боомттой. Зүүн хойд азийн интеграцид нэгдээгүй бүс нутагтай хиллэдэг. Улаанбаатар хотоос хараат тул барааны үнэ өндөр Евроазийн эдийн засгийн холбоонд нэгдээгүй ШХАБ-д ажиглагч орны байр суурьтай
Боломж	Эрсдэл
<ul style="list-style-type: none"> Байгаль газарзүйн хувьд тус тэнхлэгийн дагуух нутаг нь тал хээр зонхилох тул бүтээн байгуулалтын зардал бага Зүүн хойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн Түмэн гол коридортой уялдан хөгжүүлэх Тэнхлэгийн дагуу орших бүс нутаг хотуудад хүн амын томоохон төвлөрлүүд үүссэн. ОХУ болон БНХАУ-ын хувьд гуравдагч орны нутгаар харьцангуй богино тээвэрлэлт хийх, тээвэрлэлтийн зардлыг багасгах Төмөр замын маршрут нь одоогийн Чита – Манжуур чиглэлийн коридороос 320 км дөт Транзит байдлаар хөгжүүлэх боломжтой 	<ul style="list-style-type: none"> Чита – Манжуур – Харбин – Владивосток коридортой өрсөлдөх чадамж бага Тэнхлэгийн дагуу Зүүн бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжил сул, аж үйлдвэржилт бага

Монгол – Орос – Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хувьд тээврийн коридоруудыг хөгжүүлэхдээ эдийн засгийн үр ашигтай нөхцөл хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн. Одоогийн нөхцөл үр ашгийг тооцвол эдийн засгийн үр ашиггүй байх талтай юм. Учир нь Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэг нь суурь дэд бүтэц одоогоор бүтээн байгуулалт бүрэн хийгдээгүй байна.

Түмэн голын тээврийн коридорын гол зорилго нь Гирин мужийг далайд хүргэх шинэ зам, түгжрэл ихтэй Дальянь тээврийн коридорыг орлуулах үүргийг гүйцэтгэх явдал байсан (Mitsuhashi, 2003) бөгөөд одоогийн нөхцөл энэхүү коридор нь энэ зорилгоо биелүүлэх боломж багассан ба Чита – Манжуур – Дальян коридортой өрсөлдөх ямар ч боломжгүй бөгөөд харин судалгаа явуулж буй Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэг харьцангуй дөт буюу 300 гаруй км дөт байх давуу талыг үүсгэхээс гадна Дальян боомтын ачааллыг Жиньжоу боомт ашиглалтыг нэмэгдүүлэн замаар багасгах боломжтой юм.

Зүүн хойдын азийн эдийн засгийн бүс нутгийн хамтын ажиллагаа болон Монгол – Орос – Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд тодорхойлсон тэнхлэгийн чиглэл, зорилгын хүрээнд хийгдсэн судалгаанууд (Mitsuhashi, 2003), (Гөлгөө & Индра, 2018) нь харьцангуй бүс нутаг руу чиглэж байгаа боловч Монгол улсын эрх ашгийг бага харгалзан үзсэнээс гадна тээврийн маршрутын хувьд нарийвчлан судалж оновчтой болгох шаардлагатай. Мөн хөрш зэргэлдээ улсууд, мужуудын боломжит нөөцтэй хэрхэн уялдаж хөгжих боломжийг судалж тодорхойлох хэрэгцээтэй байна. Энэхүү судалгаагаар дээр дурдсан асуудлыг хөндөн судалж, шийдэл хувилбар дэвшүүлж байгаагаараа чухал ач холбогдолтой юм.

Судалгааны үр дүн нь Монгол улсын Их хурал, Засгийн газраас Алсын хараа-2050, Шинэ сэргэлтийн бодлого, Монгол улсын 2024 оны хөгжлийн төлөвлөгөөнд туссан хилийн боомт, тээвэр логистикийн төв, эдийн засгийн тусгай бүс зэргийг Зүүн бүсэд орон зайн хувьд оновчтой төлөвлөн хөгжүүлэх шийдлийн хувилбар юм.

Дүгнэлт

Тээврийн дэд бүтцийн Чита – Чойбалсан – Чаяон – Жиньжоу тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн түвшинд геополитикийн нөхцөл, хүн амын өөрчлөлт, бөөгнөрөл, мал аж ахуйн хөгжил, газар тариалангийн хөгжил, аж үйлдвэрийн хөгжил, тээвэр логистикийн хөгжил, аялал жуулчлалын хөгжил зэрэг үзүүлэлтүүдийг харгалзан SWOT шинжилгээ хийсэн.

Энэхүү тэнхлэгийн хувьд бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд хөгжих боломж бүрдэж байгаа хэдий ч цаашид хөгжлийг хурдасгахын тулд Евроазийн хамтын ажиллагаанд нэгдэх асуудлыг яаралтай шийдвэрлэх нь чухал болохыг шинжилгээний үр дүн харуулж байна. Түүнчлэн тэнхлэг нь олон улсын тээвэр логистикийн томоохон төв Чита хотыг Жиньжоу далайн боомттой холбож өгч байгаа нь хөрш орнууд төдийгүй дэлхийн бусад улс орнуудтай тогтмол худалдаа хийх, цаашлаад транзит тээвэрлэлт хийх боломж бүрдэж байна.

Түүнчлэн тэнхлэгийн дагуу байрлах мужууд нь аж үйлдвэр, хөдөө аж ахуйн олон янзын хөгжлийг харуулж, харилцан ашигтай экспорт, импортын үйл ажиллагааг харилцан нөхөх боломжийг олгож байна. Нэмж дурдахад, тус тэнхлэг хөгжсөнөөр Монгол Улсын Зүүн бүсийн зам харгуй сайжрах, хил орчмын нутгийн аж ахуй эргэлтийг эрчимжүүлэх, үндэсний хэмжээнд эдийн засгийн хөгжлийг жигдрүүлэх, бие даан хөгжих боломжийг олгоход чухал нөлөө үзүүлэхээр байна. Мөн зүүн бүс нутагт төр засгаас тэнхлэг, авто болон төмөр замын сүлжээ, хилийн боомт, олон улсын болон бүсийн тээвэр логистикийн төв, эдийн засгийн бүс зэрэг зам тээврийн талаар хийгдэх төлөвлөлтийг тус судалгааны үр дүнтэй уялдуулан хийх нь чухал юм.

Цаашлаад энэхүү тэнхлэгийн хөгжилд Чойбалсан хотыг хөгжүүлэх, олон улсын тээвэр логистикийн төв болгох асуудал нь хамгийн их түлхэц өгөх нэг шийдэл юм.

Талархал

Энэхүү өгүүллийг ОХУ-ын ШУА-ийн Сибирийн салбарын В.Б.Сочавагийн нэрэмжит Газарзүйн хүрээлэн, Монгол Улсын ШУА-ийн Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн хамтран хэрэгжүүлсэн “Далайд гарцгүй ОХУ (Сибирь) болон Монгол орны байгаль ашиглалт, нутагшилт, аж ахуйн эрхлэлтийн тулгуур тэнхлэг бүрэлдэх газарзүйн онцлогийг Евроазийн интеграцитай холбон судлах нь (2021-2023) суурь судалгааны төслийн хүрээнд гүйцэтгэсэн. Энэ судалгааны хүрээнд хамтран ажилласан бүх талуудад талархал илэрхийлье.

Номзүй

1. Авхинсүх, Ж., Содномваанчиг, Г., Амгалан, А. (2009). *Монгол улсын нийгэм эдийн засгийн газарзүй*. Улаанбаатар.
2. Алсын Хараа-2050, Монгол Улсын Урт Хугацааны Хөгжлийн Бодлого (2020), УИХ-ын 52 дугаар тогтоол, <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=15406>
3. Алтанбагана, М. (2022). *Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах (2019-2021)*. Төслийн тайлан. Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн. <http://www.data.stf.gov.mn/Project/ProjectViewPublic.aspx?id=105519>
4. Алтанбагана, М. (2023). *Далайд гарцгүй ОХУ (Сибирь) болон Монгол орны байгаль ашиглалт, нутагшилт, аж ахуй эрхлэлтийн тулгуур тэнхлэг бүрэлдэх газарзүйн онцлогийг Евразийн интеграцитай холбон судлах нь*. Төслийн тайлан. Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн. Улаанбаатар.
5. Батцэнгэл, Ринчинбазар, Чинбат, Б. (2021). *Хүмүүний газарзүй*. МУИС пресс. Улаанбаатар.
6. Батчулуун, Е., Цогбадрал, Х. (2021). *Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн үндэс*. Мөнхийн үсэг хэвлэлийн үйлдвэр. Улаанбаатар.
7. Бямбахоорол, П., Анар, Ч. (2018). *Гадаад харилцаа, худалдаа, эдийн засгийн судалгаа*. Улаанбаатар.
8. Гөлгөө, Ж. (2016). *Гурван улсын эдийн засгийн коридорыг Монгол улсын гео-эдийн засгийн сонирхолтой уялдуулах нь*. Нэг сэдэвт бүтээл. Удам соёл хэвлэлийн газар. Улаанбаатар.
9. Гөлгөө, Ж., & Индра, Б. (2017). Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах оху, БНХАУ-ын сонирхол. *Journal of International Studies*, 82-100.
10. Окунев, И. (2022). *Улс төрийн газарзүй*. Соёмбо принт. Улаанбаатар.
11. Отгонбаатар, С. (2018). ОХУ-Монгол-БНХАУ-ыг холбосон эдийн засгийн баруун коридор ба аялал жуулчлалд түшиглэсэн хөгжил, *Монгол эрдэмтдийн Монгол-Орос-Хятадын "Эдийн засгийн коридор"-ын өгүүллийн эмхтгэл*. х.119–129, Улаанбаатар.
12. Ринчинбазар, Р., Эрдэнэбаяр, Д. (2019). *Бүс нутгийн шинжлэх ухааны үндэс*. Мөнхийн үсэг хэвлэлийн үйлдвэр. Улаанбаатар.
13. Сэрээтэр, Ж. (2018). *Зам тээвэр, логистикийн хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа*. Зам, тээврийн хөгжлийн яам. Улаанбаатар.
14. Хангай, Л. (2019). *Эдийн засгийн коридор ба Монгол улс*. Улаанбаатар.
15. Шинэ Сэргэлтийн Бодлого, Дунд Хугацааны Зорилтот Хөтөлбөр (2021), УИХ-ын 106-р тогтоол, <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16390082532431>
16. Alam, S., Jan, N., & ul Islam, M. (2019). The Analysis of China, Pakistan Economics Corridor (CPEC) through the SWOT Technique. *DEStech Transactions on Economics Business and Management*, 10.
17. Bezrukov, L. A., Fartyshev, A. N., & Altanbagana, M. (2022). Economic and Geographical Problems in Interactions between Mongolia and Eastern Russia in Foreign Commodity Markets. *Geography and Natural Resources*, 43(Suppl 1), S9-S14.
18. Gu, B., Novikov, V., & Simonett, O. (2020). China–Mongolia–Russia economic corridor.
19. Hisako, T. (2014). Key Transportation Corridors in Northeast Asia: Overcoming Physical and Regulatory Impediments. *Research Division, ERINA*.
20. Karaganov, S., Barabanov, O., Bezborodov, A., Bordachev, T., Gabuev, A., Kuzovkov, K., & Timofeev, I. (2016). Toward the Great Ocean-3 Creating Central Eurasia. The Silk Road Economic Belt and the Priorities of the Eurasian States' Joint Development. *Valdai Discussion Club Analytical Report*. http://valdaiclub.com/a/reports/toward_the_great_ocean_3_creating_central_eurasia
21. Krechetova, V. (2014, August). Northeast Asian Transport Corridors: Potential and Development under the Greater Tumen Initiative. In *International Forum on Shipping, Ports and Airports (IFSPA)*, The Hong Kong Polytechnic University, Hong Kong SAR.
22. Kudiyarov, S. (2021). *Dislike for koala: A chance for Russian coal*. 7, 22–26.
23. Kumagai, S., Gokan, T., & Keola, S. (2018). Economic Impacts of Economic Corridors in Mongolia: An Application of IDE-GSM. *Institute of Developing Economies*, 701, 1–20.

24. Litvinov, A. A., & Kutuyavin, S. B. (2009). Territorial concentration and supporting frame of settlement in the northwestern regions of Udmurtia. *Earth science biology*.
25. Ministry of Transport of the Russian Federation. (2008). *Russian Federation Transport Strategy 2030*.
26. Mitsuhashi, I. (2003). Vision for the North-East Asia Transportation Corridors (pp. 75–86). Economic Research Institute for Northeast Asia. <https://policycommons.net/artifacts/1752780/vision-for-the-northeast-asia-transportation-corridors-543kbrussian/2483954/> on 28 Feb 2024. CID: 20.500.12592/gifpkm.
27. Regmi, M. B., & Hanaoka, S. (2012). Assessment of intermodal transport corridors: Cases from North-East and Central Asia. *Research in Transportation Business & Management*, 5, 27-37. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.11.002>.
28. Toops, S. (2016). Reflections on China’s Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 352–360. <https://doi.org/10.1080/23792949.2016.1233072>
29. Tsend, B. (2019). The Mongolia- China-Russia: Opportunities and Challenges to Develop Cross-Border Cooperation. *Journal of International Studies*, 5–39. <https://doi.org/10.5564/jis.v0i1.1252>
30. Vinokurov, E., & Tsukarev, T. (2018). The Belt and Road Initiative and the transit countries: An economic assessment of land transport corridors. *Area Development and Policy*, 3(1), 93–113. <https://doi.org/10.1080/23792949.2017.1385406>
31. Vladimirovna, B. E., & D, T. (2020). Science diplomacy within the Russian-Chinese-Mongolian cooperation at the present time. *Journal of International Studies*, 82–90. <https://doi.org/10.5564/jis.v1i110.1344>