

**БНХАУ-ЫН ХИЛИЙН БООМТЫН БҮС НУТГИЙН ОЛОН УЛСЫН
ХУДАЛДААНЫ ХӨГЖЛИЙН ХАРЬЦУУЛСАН ШИНЖИЛГЭЭ¹**

Ма.Бүрэнжаргал
Сун Рүй Жи
/Өвөрмонголын их сургууль/

Товч агуулга: *Боомт нь олон улсын худалдааны дамжуулагч болдог ба хилийн бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжилд чухал нөлөөтэй. Уг өгүүлэлд Эрээн хотын боомт, Манжуур боомт, Рүи Ли боомт ба Хөкоу боомтуудын ойрын 6-10 жилийн хоорондох олон улсын худалдааны нөхцөлд дүн шинжилгээ хийж, Хятадын боомтын бүс нутагт байх үндсэн төхөөрөмж дорой буурай, үйлдвэрлэлийн бүтэц зүй зохистой биш, хил залгаа улсуудын гаалийн татварын тогтолцоо харьцангуй өндөр болон тогтворгүй, улсын доторх үйлдвэрлэлийн экспортын орчин муудах, мөнгөний хил дамнасан эргэлтийн гүйлгээн дэх дэлгэрүүлэлт урагшгүй зэрэг асуудлыг нэгтгэн дүгнэж хэд хэдэн зохистой аргыг гаргаж тавьсан.*

Түлхүүр үгс: *Хилийн боомтын бүс нутаг, олон улсын худалдаа, харьцуулсан шинжилгээ.*

Боомт гэдэг бол тухайн улсын гадаадад руу чиглэн нээлттэй хөгжих нэгэн зам бөгөөд манай улсын хувьд хил залгаа улс оронтойгоо болон дэлхийн эдийн засагтай холбогдох хэлхээ холбооны судал юм. Боомтын бүс нутгийн худалдаа нь олон улсын худалдааны гол чухал загвар болж манай улсын эдийн засгийн хөгжилд чухал нөлөөтэйг харуулдаг. Худалдаа арилжааны цар хүрээ нь аажмаар өргөжин тэлж, худалдааны бүтээгдэхүүний төрөл зүйл нь олон янз болохоос гадна худалдааны загвар ч олширч байгаа нь тодорхой бөгөөд хилийн бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжил, хилийн бүс нутгийн хүн амын амьдралын түвшинг дээшлүүлэн дэлгэрүүлэх идэвхтэй үүрэг нөлөөг үзүүлж байна. Уг өгүүлэлд хилийн боомтыг ялган зааглаж Хятадын хойд хэсгийн хилийн бүс нутгийг төлөөлүүлэн Эрээний болон Манжуурын 2 том боомтыг авсан бөгөөд энэ 2 нь тус тусдаа Хятад Монгол болон Хятад Орос улсын хамгийн том хуурай замын боомтууд юм. Эрээний боомт нь Монголын Замын үүд хот Манжуурын боомт нь Оросын Чита, Байгал нууруудын боомтуудтай хиллэдэг. Үүнээс гадна Хятадын баруун өмнөд хилийн бүс нутгийн Рүи Ли боомт ба Хө Коу боомтуудыг авч, эдгээр нь тус тусдаа Мьямар, Вьетнам, Лаостой хиллэдэг бөгөөд Хятадын Зүүн Өмнөд Ази руу гарах экспорт импортын гол нэвтрэх зам юм.

Нэг. Хилийн боомтын олон улсын худалдааны хөгжлийн өнөөгийн байдал

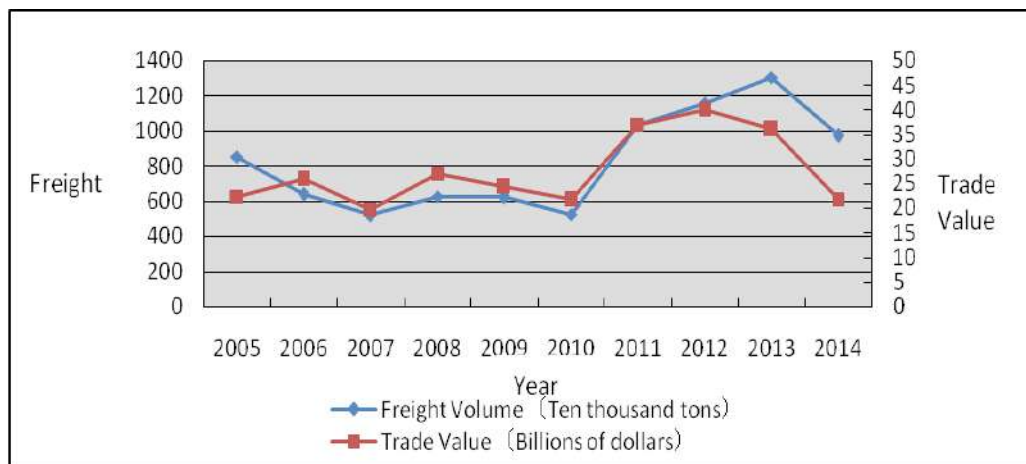
¹ Уг өгүүлэл нь 2013 оны БНХАУ-ын нийгэм шинжлэх ухааны сангийн залуучуудын төслийн (Дугаар:13СМЗ058) санхүүжилтыг авсан.

1. Хойд хэсгийн хилийн боомтын олон улсын худалдааны хөгжлийн өнөөгийн байдал

1. Эрээн хотын боомтын худалдааны хөгжил.

Ойрын жилүүдэд Хятад Монголын улс төрийн харилцаа бэхжихийн хамт эдийн засгийн харилцан нөхвөрлөх онцлог болон хил дамнасан худалдааны юаний төлбөр тооцоо гэхчилэн худалдаанд дөхөм зохистой аргууд наашлан, Хятад Монголын олон улсын худалдаа нь өдөр ирэхүй идэвхжиж байна. Хятад нэгэнт 10 гаруй жил үргэлжлэн Монгол улсын хамгийн том худалдааны түнш орон болсон байна. Тээвэрлэлтийн нийт хэмжээг харвал, 2005-2013 оны хооронд тус тус 8.54 сая тн², 6.38 сая тн, 5.191 сая тн, 6.265 сая тн, 6.213 сая тн, 5.226³сая тн, 10.303 сая тн, 11.604 сая тн ба 13.057⁴сая тн, холбогдох импорт экспортын хэмжээ нь тус тус 2.24⁵ тэрбум ам.доллар, 2.59 тэрбум ам.доллар, 1.98 тэрбум ам.доллар, 2.71 тэрбум ам.доллар, 2.43 тэрбум ам.доллар, 2.17⁶тэрбум ам.доллар, 3.69 тэрбум ам.доллар, 4тэрбум ам.доллар ба 3.6 тэрбум ам.доллар⁷. 2014 оны 1-9 сарын тээвэрлэлтийн нийт хэмжээ 9.735 сая тн, экспорт импортын худалдааны хэмжээ 2.18 тэрбум ам.доллар⁸.Зураг 1.

Зураг 1. 2005-2014. Эрээн боомтын тээвэрлэлт ба олон улсын худалдааны байдал



Зургаас харвал :

Нэгдүгээрт, ойрын 10 жилд Эрээн боомтын тээвэрлэлтийн хэмжээ болон импорт экспортын худалдааны хэмжээ нэмэгдсэн нь илэрхий байна. Үүнийг энэ хэдэн жилийн хөгжлийн явцаас харж болно. 2013 онд тээвэрлэлтийн хэмжээ

² Тоо баримтын эх сурвалж : <http://www.baik.com/gwi/ki/>.

³ Тоо баримтын эх сурвалж : http://www.docin.com/touch_new/preview_new.do?id=825629270.

⁴ Тоо баримтын эх сурвалж:二连浩特商务局提供数据, 2014年11月18日。

⁵ Тоо баримтын эх сурвалж:<http://erlianhaote.mofcom.gov.cn/article/shuju/200702/20070204365890.shtml>

⁶ Тоо баримтын эх сурвалж:http://www.docin.com/touch_new/preview_new.do?id=825629270

⁷ Тоо баримтын эх сурвалж:二连浩特商务局提供数据, 2014年11月18日。

⁸ Тоо баримтын эх сурвалж:二连浩特商务局提供数据, 2014年11月18日。

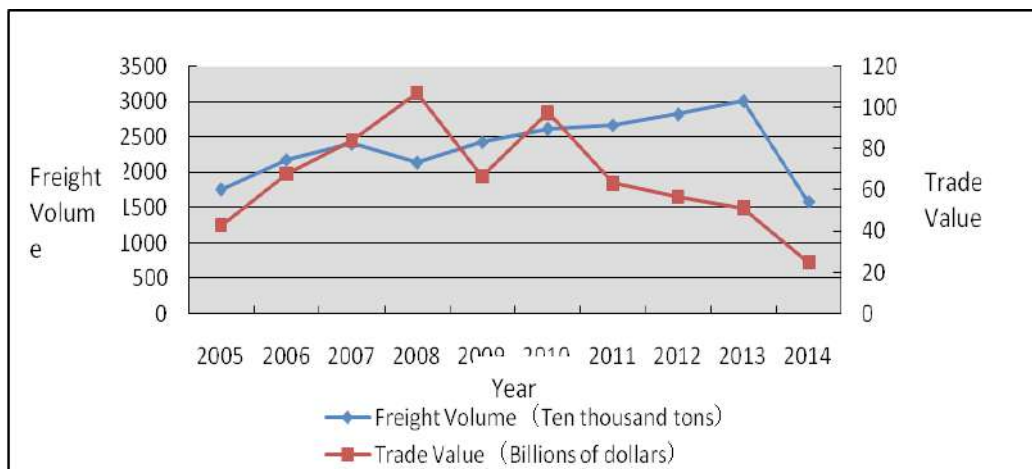
оргилдоо хүрч 2005 оныхоос 53% -аар өссөн байна.

Хоёрдугаарт, ойрын 10 жилийн импорт экспортын худалдааны хэмжээг харвал, тээвэрлэлтийн нэмэгдэл нь худалдааны хэмжээний нэмэгдлийг авч ирсэн, мөн 2013 онд худалдааны нэмэгдэл нь оргилдоо хүрсэн ба 2005 оны худалдааны хэмжээтэй харьцуулбал 60%-аар нэмэгдсэн ба нэмэгдлийн хэмжээ нь харьцангуй их юм. 2013 оны импорт экспортын нийт хэмжээ нь ойрын 10 жилийн олон улсын худалдаан дахь хамгийн сайн нөхцөл байдал юм. 2013 оноос хойш, нүүрс болон уул уурхайн зах зээл сэргээгүй уналттай гэх мэттэй холбоотой хүчин зүйл харанга дэлдсэн. Үүнээс болж олон улсын худалдааны хэмжээ буурсан нь тодорхой.

2. Манжуур боомтын худалдааны хөгжил.

Манжуур боомт нь Хятад Оросын хамгийн том хуурай замын боомт юм. Тээвэрлэлтийн хэмжээ нь 2005 оноос 2013 он хүртэл тус тус 17,52 сая тонн, 21,71 сая тонн, 24,02 сая тонн⁹, 21,316 сая тонн¹⁰, 24.21 сая тонн, 26,11 сая тонн, 26,596 сая тонн, 28,172 сая тонн, 30,06 сая тонн¹¹, холбогдох импорт экспортын худалдааны хэмжээ тус тус 4.29 тэрбум ам.доллар, 6.8 тэрбум ам.доллар, 8.43 тэрбум ам.доллар¹², 10.71 тэрбум ам.доллар¹³, 6.67 тэрбум ам.доллар, 9.76 тэрбум ам.доллар, 6.33 тэрбум ам.доллар, 5.56 тэрбум ам.доллар ба 5.13 тэрбум ам.доллар¹⁴. 2014 оны 1-11 сарын тээвэрлэлтийн хэмжээ 15.76 сая тонн, импорт экспортын худалдааны хэмжээ 2.49 тэрбум ам.доллар¹⁵. Зураг 2:

Зураг 2. 2005-2014: Манжуур боомтын тээвэрлэлтийн хэмжээ ба олон улсын худалдааны нөхцөл байдал.



⁹ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://58.18.185.130:1302/html/scjd/>

¹⁰ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://zm8.sm.cn/>

¹¹ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://58.18.185.130:1302/html/scjd/>

¹² Тоо баримтын эх сурвалж: <http://58.18.185.130:1302/html/scjd/>

¹³ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://zm8.sm.cn/>

¹⁴ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://58.18.185.130:1302/html/scjd/>

¹⁵ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.nmg.cei.gov.cn/hj/jrkd/>

Зургаас харвал:

Нэгдүгээрт, Манжуур боомтын ойрын 10 жилийн тээвэрлэлтийн хэмжээнээс харвал, тээвэрлэлтийн хэмжээ нь харьцангуй тогтвортой хандлагаар өсөж байна. Авсан хугацааны хооронд хэдийгээр хэлбэлзэлтэй байгаа боловч өөрчлөлт нь харьцангуй бага байна. 2013 оны тээвэрлэлт нь хамгийн оргил үе бөгөөд 2005 онтой харьцуулбал 70%-аар нэмэгдсэн байна.

Хоёрдугаарт, ойрын 10 жилийн худалдааны хэмжээ нь харьцангуй их хэмжээний хэлбэлзэлтэй гарсан. 2008 оны гадаад худалдааны хэмжээ нь хамгийн их, 2005 оныхоос 2 дахин их байна. 2008-2011 оны хооронд дэлхийн санхүүгийн хямрал ба газрын тос ба эрчим хүчний үнийн хэлбэлзэл зэрэг дотоод гадаад нөлөөлөл нь Хятад Оросын худалдааны хэмжээнд тодорхой уналтыг авч ирсэн.

2013 оноос хойш Хятад Оросын боомтын тээвэрлэлтийн хэмжээ ба олон улсын худалдааны хэмжээ эрс доошлон унасан нөхцөл байдал бий болсон ба энэ нь нэг талаас Оросын гадаад эдийн засгийн орчин муудсан нь дотоодын эдийн засаг санхүүгийн хөгжилд хэдэн тааламжгүй нөлөөллийг авч ирсэнтэй холбоотой. Нөгөө талаас Хятад эдийн засгийн бүтцийн зохицуулалтын хугацаа руу алхан орж, эдийн засгийн өсөлт удааширсан.

3. Баруун өмнөд хилийн бүсийн боомтын олон улсын худалдааны хөгжлийн өнөөгийн байдал.

1. Рүй Ли боомтын худалдааны хөгжил.

Рүй Ли боомт нь Хятадын Мьянмартай холбогдож буй гол боомтын нэг бөгөөд уг боомтын тээвэрлэлтийн хэмжээ ба импорт экспортын худалдааны хэмжээгээрээ бусад боомтоос тэргүүн эгнээнд байна. 2008-2013 оны хооронд тээвэрлэлтийн хэмжээ тус тус 2 сая тонн¹⁶, 1.32 сая тонн¹⁷, 1.26 сая тонн¹⁸, 1.582 сая тонн¹⁹ 1.447 сая тонн²⁰ ба 1.863 сая тонн²¹, импорт экспортын худалдааны хэмжээ тус тус 1.11 тэрбум ам.доллар²², 0.8 тэрбум ам.доллар¹¹, 1.25 тэрбум ам.доллар, 1.25 тэрбум ам.доллар²³, 1.75 тэрбум ам.доллар, 2 тэрбум ам.доллар²⁴ ба 2.94 тэрбум ам.доллар²⁵. 2014 оны 1-11 сарын тээвэрлэлтийн хэмжээ 1.548 сая тонн, импорт экспортын хэмжээ 2.36 тэрбум ам.доллар²⁶. Зураг 3.

¹⁶ Тоо баримтын эх сурвалж: http://news.xinhuanet.com/fortune/2009-11/28/content_12553829.htm

¹⁷ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.foods1.com/content/1095769/>

¹⁸ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://news.cntv.cn/china/20110707/106192.shtml>

¹⁹ Тоо баримтын эх сурвалж: http://blog.sina.com.cn/s/blog_7a0d761801011xzt.html

²⁰ Тоо баримтын эх сурвалж: http://yn.yunnan.cn/html/2013-05/25/content_2743895.html

²¹ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.askci.com/news/201401/29/291219302769.shtml>

²² Тоо баримтын эх сурвалж: http://blog.sina.com.cn/s/blog_4591ca240100gcp7.html

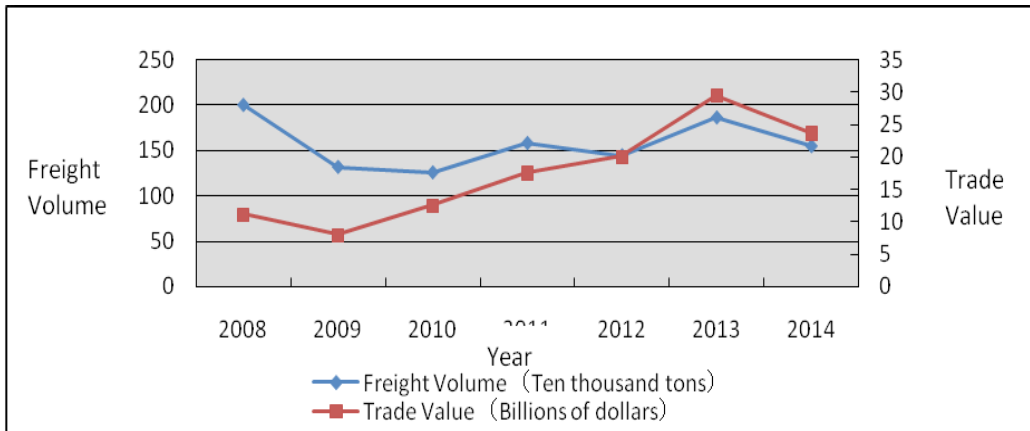
²³ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://news.cntv.cn/china/20110707/106192.shtml>

²⁴ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.rui.li.gov.cn/News/RLnews/2013-2/7/RuiLi%40132710293011.html>

²⁵ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.chinairn.com/news/20140326/152157463.html>

²⁶ Тоо баримтын эх сурвалж: http://finance.eastmoney.com/news/1351_20140721403350698.html

Зураг 3. 2008-2014: Рүи Ли боомтын тээвэрлэлтийн хэмжээ ба олон улсын худалдааны нөхцөл байдал.



Зурагаас харвал:

Нэгдүгээрт, Рүи Ли боомтын ойрын хэдэн жилийн тээвэрлэлтийн хэмжээг харвал хэдийгээр хэлбэлзэлтэй боловч ерөнхийдөө 1.5 сая тонноос дээш доош хэлбэлзэж байна. 2007 онд манай улс экспортын татварын хөнгөлөлтийн бодлогын зохицуулалт нь тээвэрлэлт ба гадаад худалдааны хэмжээнд маш их нөлөөг үзүүлээгүй, харин хөгжил нь харьцангуй тогтворжсон байна.

Хоёрдугаарт, Рүи Ли боомтын худалдааны хэмжээ нь жил дараалан өсөж, 2013 онд өсөлт нь оргилдоо хүрсэн ба хамгийн бага 2009 оны худалдаатай харьцуулбал 268%-аар өссөн байгааг зураг дээрээс тодорхой харж болно. Байдал нэлээд боломжийн байна.

2014 оноос хойш, манай улс “ бүтцийн зохицуулалт, тогтвортой өсөлт”-ийн бодлого хэрэгжүүлж эхэлсэн, эдийн засгийн өсөлтийн удаашралт нь олон улсын худалдаанд зарим нэг нөлөөг үзүүлсэн.

2. Хө Коу боомтын худалдааны хөгжил.

Хө Коу боомт нь манай улсын Зүүн Өмнөд Ази ба дэлхийн бусад улсуудтай холбогдох гол боомтын нэг бөгөөд энэ олон улсын худалдаа нь манай улсын дотоод болон олон улсын эдийн засаг худалдааны хөгжилд чухал үүрэг нөлөөтэй. 2009-2013 оны хооронд, Хө коу боомтын тээвэрлэлтийн хэмжээ тус тус 2,101 сая тонн²⁷, 1,123 сая тонн²⁸, 2,122 сая тонн²⁹, 1,323 сая тонн³⁰, 2,673 сая тонн³¹, холбогдох импорт, экспортын худалдааны хэмжээ 780 сая ам.доллар³², 730 сая ам.доллар³³, 1.05 тэрбум

²⁷ Тоо баримтын эх сурвалж : <http://www.chinanews.com/cj/2010/08-25/2490481.shtml>

²⁸ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://money.163.com/10/1110/17/6L573SA200253B0H.html>

²⁹ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.hhswj.hh.gov.cn/info/1060/4628.htm>

³⁰ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.hhswj.hh.gov.cn/info/1060/4165.htm>

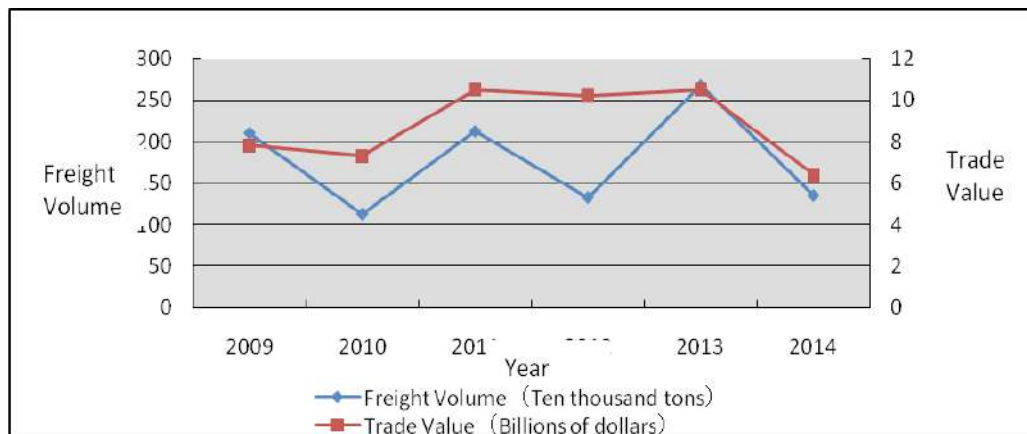
³¹ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://www.hhswj.hh.gov.cn/info/1056/6458.htm>

³² Тоо баримтын эх сурвалж: <http://money.163.com/10/1110/17/6L573SA200253B0H.html>

³³ Тоо баримтын эх сурвалж: <http://money.163.com/10/1110/17/6L573SA200253B0H.html>

ам.доллар³⁴, 1.02 тэрбум ам.доллар³⁵, 1.05 тэрбум ам.доллар³⁶байсан юм. 2014 оны 1-9 сард тээвэрлэлтийн хэмжээ 1.347 сая тонн, импорт, экспортын худалдааны хэмжээ 640 сая ам.доллар³⁷байсан юм. Зураг 4:

Зураг 4. 2009-2014: ХөКоу боомтын тээвэрлэлтийн хэмжээ ба олон улсын худалдааны нөхцөл байдал.



Зурагаас харвал, Хө Коу боомтыг ба Рүи Ли боомттой харьцуулбал тээвэрлэлтийн хэмжээ нь харьцангуй их хэлбэлзэлтэй байна.

Нэгдүгээрт, Хө Коу боомтын ойрын хэдэн жилийн тээвэрлэлтийн чадварын шугам нугаралттай байж, хэлбэлзэл харьцангуй их байна. 2013 оны тээвэрлэлтийн хэмжээ ойрын хэдэн жилийн хамгийн их өртөгтэй байж, урьд оныхтой харьцуулахад 102%-аар өссөн, 2010 оны нөхцөлтэй харьцуулахад 138%-аар өссөн.

Хоёрдугаарт, Хө Коу боомтын худалдааны хэмжээ 2011 оноос хойш тогтвортой хөгжиж, ялангуяа 2011-2013 оны хооронд худалдааны хэмжээ бараг өөрчлөгдөөгүй.

Хоёр. Хилийн боомтын олон улсын худалдааны хөгжлийг хязгаарлах хүчин зүйл

Олон улсын худалдаа нь хилийн бүс нутаг бүрийн эдийн засгийн хөгжлийн идэвхтэй нэмэгдлийг гаргаж ирдэг. Энэ өгүүлэлд боомт бүрийн эдийн засгийн эргэлт дунд байсаар байгаа зарим асуудлууд, нөлөөллийг удаашруулсан, боомтын эдийн засгийн хөгжилд ерөнхийд нь дүн шинжилгээ хийсэн. Дээр өгүүлсэн 4 том боомтын гадаад худалдааны нөхцөл байдалд хураангуйлан дүгнэлт хийхэд зарим нэгэн бодит асуудлууд байна :

1.Боомтын бүс нутгийн үндсэн төхөөрөмж харьцангуй буурай

Эхний асуудал нь үндсэн төхөөрөмжийн хоцрогдсон чухал байдал нь авто зам, төмөр зам зэрэг цогц талын байгуулалт харьцангуй сайжрахгүй байгаа ба боомтууд нь ажиллах хүчин чадал харилцан зохицохгүй байна. Энэ 4 том боомтын дунд,

³⁴ Тоо баримтын эх сурвалж:<http://www.hhswj.hh.gov.cn/info/1060/4628.htm>

³⁵ Тоо баримтын эх сурвалж:<http://www.hhswj.hh.gov.cn/info/1060/4165.htm>

³⁶ Тоо баримтын эх сурвалж:<http://www.hhswj.hh.gov.cn/info/1056/6458.htm>

³⁷ Тоо баримтын эх сурвалж:<http://www.hhswj.hh.gov.cn/info/1056/6793.htm>

зөвхөн Манжуур боомт нийтийн зам, төмөр замын тээвэрлэх хүчин чадал хамгийн хүчтэй. Гэвч Манжуурын боомт Эрээний боомт өргөн төмөр замыг сольж хүлээн авдаг хязгаартай. Орос болон Монгол өргөн төмөр замаа хэрэглэсээр л байгаа, харин манай улсын хэрэглэдэг стандарт зам нь олон улсын худалдааны импорт экспортын тээврийг нэмэгдүүлэхэд бэрхшээлтэй. Иймээс Эрээн боомтын улсын гадаад дотоод эргэлтийн ачааны чингэлэг ноцтой болж хүрэлцэхгүй, барааны дараалал үүсгэдэг. Энэ нь тээвэрлэлтийн зардлыг нэмэгдүүлж бас наймаачдыг маш их бухимдуулдаг. Дараагийн асуудал нь боомтын бүс нутагт орших ихэнх улсуудын хиллэх газрын байдал харьцангуй хазгай, харьцангуй хол зам туулдаг бөгөөд эдгээр нь барааны тээвэрлэлтийн зардлыг нэмэгдүүлдэг. ^[2]Рүи Ли боомт ба Хө Коу боомт Юн Нантай хиллэж холбогддог газар нутаг нь их шороон замаар хол газрыг туулдаг, зам харилцааны тээвэрлэлт маш түвэгтэй том оврын машин явахыг зөвшөөрдөггүйн улмаас их хэмжээний барааны дарааллыг үүсгэдэг. Үйлдвэрлэсэн бүтээгдэхүүнийг өгөх хугацаа уртсаж, тээвэрлэлтийн зардал нэмэгдсэн өнөөгийн нөхцөл байдалтай байна.

2.Боомтын бүс нутгийн гаалийн татвар харьцангуй өндөр бөгөөд тогтворгүй.

Гаалийн татварын талаас мөн асуудал гарч байдаг. Манжуур боомт болон Хө Коу боомтын 2 талын улсаас Хятадад өндөр гаалийн татварын бодлого хэрэгжүүлдэг. Манжуурын боомтын хувьд хэлэхэд ойрын хэдэн жил Орос нь Хятадаас хураах гаалийн татвар нь өмнөхөөс харьцангуй буурсан стратегитэй боловч зарим хэсэг импортын бүтээгдэхүүнд 25%-аас дээш өндөр хэмжээтэй гаалийн татвар ногдуулсан байдаг. ^[3] Тэр ч байтугай манай улсын зарим бараа бүтээгдэхүүнд ялгаварласан шинжтэй гаалийн татвар ногдуулдаг. Энэ хэлбэрийн өндөр хэмжээтэй гаалийн татвар нь нэвтрэхтэй холбоотой түвэгтэй бичиг баримтыг нэмэгдүүлж манай улсын экспортын бүтээгдэхүүнд дарамт ачаалал болж, зардлыг нэмэгдүүлж орлогыг бууруулдаг. Энэ нь манай улсын бүтээгдэхүүн экспортлох сонирхлыг бууруулж байна. Хө Коу боомтын хувьд хэлэхэд, Вьетнам талаас суурь үнийн татвар нь тасралтгүй дээшилж татварын хувь хэмжээ маш тогтворгүй байна. Энэ нь манай улсын аж ахуйн нэгжийн экспортын өртгийг дээшлүүлж, манай улсын олон улсын худалдааны хөгжилд ноцтой нөлөө үзүүлнэ.

3.Боомтын бүс нутгийн бүтээгдэхүүний бүтцийн зүй зохисгүй байдал.

Эхний асуудал нь Манжуур болон Эрээн боомтын бүс нутгийн эсвэл Рүи Ли боомт болон Хө Коу боомтын бүс нутгийн олон улсын худалдаанд холбогдох бүтээгдэхүүн голдуу бага нэмүү өртөг нэмэгдэх бүтээгдэхүүн болон дан ганц бүтэцтэй байдаг. Хойд хэсгийн хилийн бүс нутаг Манжуур болон Эрээний боомтоор голлон Орос болон Монголоос нөөцөд суурилсан бүтээгдэхүүн импортлож, жишээ нь Оросоос эрчим хүч болон мод, Монголоос геологи хайгуул болон уул уурхайн зэрэг бүтээгдэхүүн орно. Манай улс голдуу улсын гадагш хөрөнгө санхүү болон технологийг экспортолдог. Баруун өмнөд хилийн бүс нутаг Рүи Ли болон Хө Коу боомт нь голдуу Мьянмар болон Вьетнамаас жимс болон хөнгөн үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн импортлож, гадагш машин цахилгааны бүтээгдэхүүн, хувцас зэрэг бүтээгдэхүүн экспортолдог. Энэ хэлбэрээр нэг төрлийн худалдааны бүтэц боомтыг хурдацтай хөгжүүлэхэд заавал өрсөлдөөн сорилттой тулгарна.

4.Юанийн худалдааны төлбөр тооцоон дахь тархалтын саад

Манжуурын боомтыг хэлэхэд, Орос рублийг олон улсад хүчтэй ахиулж байгаа. Иймээс юань нь оросын бүс нутагт шууд орж хэрэгжих боломжгүй, өмнө нь Орос Хятадын олон улсын худалдааны төлбөр тооцоон дунд рублийг хэрэглэх хэмжээ юанийг хэрэглэхээс илэрхий их байсан. Манай улстай хиллэж байгаа улсуудын олон улсын худалдаан дундах, мөнгө гуйвуулах ажил нь тэргүүлэх байр суурийг эзэлдэг. Хоёр талыг төлөөлөх банк байж нэг тал нь орон нутгийн валютын тооцооны данс нээж, орон нутгийн валютаар шууд шилжүүлэг хийж болохгүй учир америк долларын туслалцаа авч мөнгөний зах зээлийн шилжүүлгийг явуулна. “Гэвч өмнө нь манай улстай хиллэдэг улс орнуудын санхүүгийн хамтын ажиллагаа бас бүх талаар хүрэлцдэггүй, юаний төлбөр тооцооны татварын хөнгөлөлтийн цар хүрээ харьцангуй бага, улсын дотоод болон хилийн чанад дахь юаний хөрөнгөтэй холбоотой мөнгө солих, эргэлт гүйлгээ зэрэг зах зээл боловсорч гүйцээгүй байна.”^[4]Юань нь харин Вьетнам, Мьянмарын мөнгөнөөс харьцангуй хүчтэй, хатуу мөнгөнд харьяалагдана. Иймээс юань бол баруун өмнөд олон улсын худалдааны төлбөрийг тооцоолох гол мөнгө юм.

Гурав. Хилийн боомтын олон улсын худалдааны хөгжилд өгөх зохистой арга, санал.

1. Улс бүр үндсэн төнөг төхөөрөмжөө боловсронгуй байгуулах

Зүүн хойд бүс нутгийн хилийн боомт эсвэл баруун өмнөд бүс нутгийн хилийн боомт, боомтын бүс нутгийн үндсэн тоног төхөөрөмж байгуулах бүгд яаралтай шийдвэрлэх хэрэгтэй асуудал юм. Их хөрөнгө мөнгийг нэмэгдүүлэн оруулахад хичээвээс, энэ нь улс бүр үндсэн тоног төхөөрөмжөө байгуулахыг хурдасгаж, улсын гаднах хөрөнгө оруулагчдыг сайн хөрөнгө оруулалтын орчноор хангаж, мөн 2 талын улсыг хурдтайгаар хөгжих боломжийг буй болгож байгаа юм. 2 талын ажилтан боомтын удирдлага дээр мөн хүчин чармайлтыг нэмэгдүүлж, ажилтнуудын ажлын бүтээмжийг дээшлүүлэх нь хүмүүст маш сайн үйлчилгээ болж чадна. 2 талын улс дүрэм журам, хууль тогтоомжийг улам бүр сайжруулан гаргах нь маш олон хөрөнгө оруулагчдыг татахаас гадна эдийн засгийн хөгжилд түлхэц өгнө.

2. Улс бүрийн хоорондын холбоо харилцааг бэхжүүлэх.

Манай улсын хувьд хил залгаа улсуудын хоорондын олон улсын худалдаанаас харвал, худалдааны нийт хэмжээ харьцангуй бага, шийдвэрлээгүй хүчин зүйл маш олон, иймээс хамтран ажиллах хэтийн төлөв магадгүй тийм ч гэгээтэй бус байна. Дээд удирдагчид тогтмол хугацаанд холбоо харилцаатай байх хэрэгтэй юм. Энэ нь зах зээлийн хамгийн шинэ ханшийг тогтоохоос гадна эдийн засгийн хандлагыг тогтооно. 2 талын улс өөр өөр арга хэмжээ авах, магадгүй гарч ирсэн асуудлуудад урьдчилан сайн бэлдэнэ. Тэгэхээр дор бүрнээ хохирол нь буурч хамгийн доод хэмжээнд хүрнэ. Онцгойлон дэлхийн эдийн засгийн бууралтын нөхцөлд, хилийн хөгжлийн дунд улсуудын эдийн засгийн бүтэц тийм ч тогтвортой биш, Хятад улсын эдийн засгийн хувьд нэгэн том улс болох үйл ажиллагаа нь үр дүнтэй болж

бусад улсуудыг санхүүгээр дэмжин хангадаг. Иймээс улс бүр холбоо харилцааны нөхцөл байдал дор хамтын ажиллагаагаа бэхжүүлэн, өөрийн бие болоод эсрэг талын тогтвортой өсөлт хөгжлийг буй болгох боломжтой.

3. Улс бүрийн эдийн засаг технологийн хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх

Урьд нь Хятад улс хил залгаа улсуудын олон улсын худалдааны бүтээгдэхүүний доод өртгийг нэмэгдүүлэх тал дээр голдуу зогсож байсан. Хэрэв 2 тал олон улсын худалдааг хэрэгжүүлбэл маш хурданаар хөгжиж, ирээдүйн хамтын ажиллагаанд шинжлэх ухаан технологийн хамтын ажиллагаа дээшилнэ. Өсөлтөд нөлөөлөх 2 талын эдийн засаг техник технологийн хамтын ажиллагааны томоохон төрлийн төслийг үргэлжлүүлэн өндөр технологийн төслийн хамтын ажиллагааны цар хүрээг өргөтгөн төлөөлүүлж хэрэгжүүлэх хэрэгтэй байгаа. Ингэснээр харилцан зах зээлийн хэмжээ тэлж, эдийн засгийн өсөлтийг улам бүр хангах боломжтой. Манай улсын гол экспортын бүтээгдэхүүнийг харвал машины техник хэрэгсэл болон хүнд үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний эзлэх хувь нэмэгдсэн, машин угсрах үйлдвэрлэл, эх баялагийг нээхээс гадна мод, хүнд үйлдвэр зэрэгт хөрөнгө оруулалт ба эдийн засаг технологийн хамтын ажиллагааны төслүүдийг үргэлжлүүлэн бэхжүүлэх хэрэгтэй. Түүнчлэн том үйлдвэрийн газар үүсгэн байгуулж цар хүрээг нэмэгдүүлэх нь бүтээгдэхүүний чанар ба бараа бүтээгдэхүүнд цугларах үр нөлөөг дээшлүүлнэ. Түүнчлэн үйлдвэрийн газрын эрсдэл эсэргүүцэх чадвар дээшилнэ.

4. Юаний тархалтын хүчийг нэмэгдүүлэх

Юаний хилийн чанад дах эргэлт, мөнгө солих, урсан орох ба урсан гарах бодит хугацааг ажиглах, хилийн бүсийн санхүүгийн аюулгүй байдлыг тогтворжуулж чангатгах хэрэгтэй. Хилийн бүсэд маш олон гадаадын наймаачид их хэмжээний бэлэн мөнгөөр наймаа хийж, хүмүүсийн дунд мөнгө солих ажил явагдаж байна. Ирээдүйд боомтын бүс нутаг нь ихэвчлэн худалдаа болон жижиг хэмжээний худалдаа руу нэгэн жигд орох худалдааны төлбөр тооцооны систем дунд, энэ хэлбэрээр мөнгөний системийн зөрөө багасах үр дүнтэй болно. Үүнээс гадна мөнгөний тоо хэмжээний өсөлттэй хамааралтай газарт мөнгийг ажиглан түшиглэх шинж чанартай байдаг. Манай улсын хилийн бүс нутгийн банк онцгойг эрэлхийлэн ажлаар ирэх гадаад худалдаачныг татан данс нээж болно. Мөн улстайгаа зөвлөлдөж дансны гэрээнд гарын үсэг зурж болно. Зөвхөн олон улсын худалдааны төлбөр тооцооны үед л данс хэрэглэдэг ба юанийг хэрэглэж болох цар хүрээг өргөжүүлэх, мөн ихэвчлэн ердийн худалдааны дунд тархаан дэлгэрүүлж болно.

Ашигласан материал :

1. Гү Рэн Шү/谷人旭, Вей Ке Жие/卫柯洁: “Хятад-АСЕАН-ы олон улсын боомтын тээврийн оновчтой бүтцийн судалгаа”/“中国东盟国际口岸空间运输优化布局研究”. Тунжи их сургуулийн сэтгүүл/《同济大学学报》2011,Но7.
2. Жан Чан Хун/张长虹:“ Өвөр Монголын боомтын эдийн засгийн хөгжлийн тойм, цаашдын төлөв байдал” / “内蒙古口岸经济发展回顾与展望”. Умардын эдийн засаг/《北方经济》2005,Но.3.
3. Чү Жи Юун/初智勇: “Хятад Оросын хилийн худалдааг хязгаарлах хүчин зүйлсийн шинжилгээ”/“中俄边境贸易制约因素浅析”. Сибирийн судалгаа/《西伯利亚研究》2010,Но.8.
4. Жоу Жэн Хай/周振海:“ Юнь Нан аймгийн хилийн худалдааны юаний тооцооллын туршилтын нөхцөл байдал ба санал” / “云南省跨境贸易人民币结算试点情况及建议”. Санхүүгийн хугацаа сэтгүүл/《金融时报》2011, Но.1.

English translation of Topic, Abstract and Key words of the text:

**The Analysis of the Development Situation of the International Trade
at Frontier Port Area in China**

Abstract: Ports as the medium of international trades plays positive role to the economic development of border areas. This paper study the development situation of the international trade of the EREEN-HOT port, the MANZUUR port, the RAYLI port and in recent years and found some problems: the port regions infrastructure is weakness, the industrial structure is not reasonable, the foreign tariffs is high and unstable, the export of domestic enterprise environmental degradation and the circulation of RMB is not smooth in cross-border.

Key Words: Frontier port areas; The international trade; Compare

Харилцах E-mail: nmhxx2006@163.com