

ГУРВАЛСАН ЭДИЙН ЗАСГИЙН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА
(ОХУ, МОНГОЛ, БНХАУ-ын төмөр замын тээврийн жишээн дээр)

Э. Уранцэцэг*

***Abstract:** The President of the Republic of China, Xi Jinping announced the initiative “One Belt & One Road” in 2013. This initiative is the Chinese foreign economic policy of the nearest 10 years. As part of this initiative, China has started to cooperate with many countries, including the countries of the Eurasian continent. In line with this, our country wants to cooperate with China in the framework of the initiative. Mongolia wants to become a transit country between Russia and China. Thus, the heads of the three countries agreed to create an “economic corridor”. However, the question remains of what Mongolia is in a political and economic crisis can participate in the initiative “One Belt & One Way” and its railway modernized.*

Key words: Railway, Economic Corridor, The Silk Road

* * *

XX зууны эхэн үеэс дэлхийн тээврийн системд төмөр зам бий болж, улмаар их гүрнүүд нөлөөний хүрээгээ тэлэх зорилгоор төмөр замыг улс төр, батлан хамгаалахын гол хэрэгсэл болгон ашиглаж байв. Энэ үеийг Орос улс өөртөө ашигтайгаар эргүүлж, далай тэнгис, эх газрыг хослуулан “Бүс нутгийн их гүрэн” болж чадсан байдаг.

Харин XXI зуун гарснаас хойш “дэлхийн түүхий эдийн томоохон агуулах” хэмээн нэрлэгддэг Төв Азийн улс орнуудын геостратегийн ач холбогдол гэнэт өсчээ. Учир нь ЗХУ задарч, олон арван жил хаалттай байсан энэ бүс нутгийн орон зайд дэлхийн /АНУ, Их Британи, Япон, Франц, Герман/ болон бүс нутгийн /Турк, Иран, Пакистан, Энэтхэг/гүрнүүд түлш-эрчим хүч, стратегийн бусад нөөцийг хяналтдаа авахаар өөр хоорондоо ширүүн өрсөлдөж эхэлсэн юм. Харин Төв Азийн орнуудын дэд бүтэц, зам харилцаа нь гадаад орнууд руу бус, зөвхөн Орос руу чиглэгдсэн байв. Иймээс дэлхийн болон бүс нутгийн гүрнүүд “ЦАРЕС”, “Олон улсын тээврийн корридор”, “ТРАСЕКА”, “ТАПИ” зэрэг төмөр замын олон төсөл хөтөлбөрийг санаачлан хэрэгжүүлэх болсон.

2013 онд БНХАУ-ын дарга Си Зиньпин Казахстан улсад айлчлах үеэрээ эртний худалдааны гол зам болох “Торгоны зам”-ыг сэргээх замаар “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” үзэл баримтлалыг дэлхий нийтэд зарласан нь улс орны төрийн тэргүүн, судлаачдын анхаарлыг зүй ёсоор татжээ. “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” гэх орчин үеийн хятадын төсөл нь евразийн бүс нутгийн улс орнуудын худалдаа, эдийн засгийн нэгдсэн орон зай, тив дамнасан тээврийн корридор байгуулах тухай юм. Мөн гаалийн хамтын ажиллагаа, улс хоорондын санхүүгийн гүйлгээний хэмжээг өргөжүүлэх, ШХАБ, БРИКС гэх мэт бүс нутгийн байгууллагын дэргэд санхүүгийн

* МУИС, ОУХНУС-ийн магистр

хүрээлэн байгуулах асуудлыг давхар тусгажээ.

Хятад улс Ази Европыг холбосон эртний торгоны замыг дахин сэргээх болсон нь хоёр шалтгаантай гэж шинжээчид үзжээ. Нэгдүгээрт, БНХАУ нь Америкуудын хяналтад байдаг далайн тээврээс хараат бус болохыг зорьжээ. Учир нь Хятадаас Европ хүртэлх ачааны 98%-ийг далайгаар тээвэрлэж байна. Мөн Хятадаас Европ хүртлэх ачаа тээврийн хугацааг богиносгоход онцгой анхаарч байна. Өнөөдрийн байдлаар Хятадаас Европыг чиглэсэн ачааг далайгаар тээвэрлэхэд дунджаар 45-60 хоног зарцуулдаг. Тэгвэл “Торгоны зам” төслөөс гадна Оросын “РЖД” компаний оролцоотойгоор ачаа тээврийг 2014 онд 13 хүртлэх хоногоор богиносгожээ¹⁸⁹.

Хоёрдугаарт, БНХАУ “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” төслийг хэрэгжүүлэх нь дотоодын зах зээлээ өргөжүүлэх боломж гэж харж байна. Энэхүү төслийн хэрэгжилтийн хүрээнд Хятад улс Баруун-Хойд, Зүүн, Баруун-Өмнөд болон төвийн бүс нутгийн хөгжилд онцгой анхаарал хандуулж байна¹⁹⁰. Тус төсөл нь БНХАУ-ын ойрын арван жилийн эдийн засгийн гадаад бодлогын стратеги болох нь тодорхой юм. “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” нь Хятадаас Европ хүртэлх 3 тэрбум хүн амыг хамарсан эдийн засгийн хамтын ажиллагааны томоохон бүс байгуулах асуудал юм. /Шанхайгаас Лиссабон хүртэл/. Энэхүү үзэл баримтлалыг хэрэгжүүлэхэд Төв Азийн улс орнууд чухал үүрэгтэй.

Италийн “**La Repubblica**” сонины сурвалжлагч Жампаоло Визетти Хятадын энэхүү амбицтай төслийн тухай бичихдээ: “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” төсөл нь XXI зууны төсөл байх бөгөөд “дэлхийн бизнесийн газрын зургийн шинэ хувилбар” болохоос гадна Барууны орнууд руу чухал дохио өгч байна. Түүнээс гадна Бээжин Номхон далайг бүрхэн дэлхийн стратегийн чухал бүс нутагт голлох байр суурийг дахин эзэлж байна. Харин энэ үед АНУ болон Европ Атлантын далайн хил орчмын газартаа шахагдах болно хэмээн тэрээр өгүүлжээ¹⁹¹.

“Торгоны замын эдийн засгийн бүс” төслийн хүрээнд Хятад улс чөлөөт худалдааны бүсийн тухай хэлэлцээг торгоны замын эдийн засгийн бүсэд хамаарагдаж буй орнуудтай хийх болсон. Өнөөдрийг байдлаар 40 гаруй улс орнууд евразийн бүс нутагт чөлөөт худалдааны бүс байгуулах сонирхлоо илэрхийлээд байна.

Бээжин нь хоёр талын болон олон талт хамтын ажиллагааг өргөжүүлснээр “Хятадын эзэнт гүрэн ч бий болохыг үгүйсгэхгүй. Тэд дэлхийн энэ бүс нутгийн геополитикийн хамгийн гол тоглогч болно” хэмээн “Royal United Services Institute” –ийн бүс нутгийн судлаач Рафаэлло Пантуччи үзэв¹⁹².

¹⁸⁹ “Путешествие на Запад”: зачем Китаю новый путь в Европу
<http://tass.ru/ekonomika/3503810>

¹⁹⁰ Мөн тэнд

¹⁹¹ Как Китай отвоевывает у России Центральную Азию, <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2015/10/26/614254-kitai-aziyu-rossii>

¹⁹² Мөн тэнд

“Торгоны замын эдийн засгийн бүс”



Эх сурвалж: Путешествие на Запад»: зачем Китаю новый путь в Европу
<http://tass.ru/ekonomika/3503810>

Энэ төслийг зарласны дараагаар ОХУ нь Орос-Хятадын боломжит хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх тал дээр шууд ажиллаж эхэлсэн. Мөн ОХУ нь евразийн бүс нутагт өөрийн улс төрийн харилцаагаа шинэ болон хуучин холбоотон улсад алдахгүй байх үүднээс энэ бүс нутгийн худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг идэвхжүүлж, дэд бүтцийн хөгжил анхаарч байна. Үүнтэй холбоотойгоор ОХУ нь “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-г байгуулжээ. Тус холбооны гишүүн улс орнууд гаалийн нэгдсэн тарифын дэглэмийг мөрдөж байна. Үүнээс гадна газрын тос, тосон бүтээгдэхүүн, согтууруулах ундаа, автомашин болон байгалийн хийн зах зээлд нэгдсэн зах зээл одоогоор байхгүй хэдий ч тодорхой хэмжээний дүрэм журмаар зохицуулагдаж байгаа аж.

ОХУ нь БНХАУ-ын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” төслийн хүрээнд “Евразийн өсөлтийн бүс” хэмээх үзэл баримтлалыг бий болгов. Энэ үзэл баримтлалын зорилго нь Евразийн эдийн засгийн холбооны хүрээнд Хятадын санаачилгыг авч үзэхээр тусгажээ¹⁹³.

ОХУ-ын хувьд Оросын бизнес эрхлэгчдийн сонирхол БНХАУ-ын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” төслийн зорилго, зорилттой нийцэж байх нь чухал юм. Мөн ОХУ өөрийн нутаг дэвсгэр, Евразийн эдийн засгийн холбооны хүрээнд

¹⁹³ Владимир Саламатов "Экономический пояс евразийской интеграции" <http://www.vestifinance.ru/articles/71847>

болон Евразийн бүс нутгийг хамрах орчин үеийн тээврийн корридорын бүтээн байгуулалтын төслийг маш ихэд сонирхож байгаа.

Харин РЖД хувьд хамгийн чухал төсөл бол ОХУ-ын төвийн бүс нутагт хурдны төмөр замын шугамыг тавих асуудал юм. Өнөөдрийн байдлаар дээрх төсөлд гадаадын хөрөнгө оруулагчдын саналыг авч байгаа бөгөөд тэр дундаа БНХАУ-ын оролцоотойгоор “Москва-Казань” чиглэлийн хурдны төсөр замын төсөл хэрэгжиж байгаа билээ.

ОХУ-ын хувьд төмөр замын “Запад-Восток” болон “Север-Юг” зэрэг хэд хэдэн төмөр замын төслийг хэрэгжүүлэхээр ажиллаж байна. Мөн Транс-Сибирийн төмөр замыг өргөжүүлэх зорилгот “Транс-Солонгосын төмөр зам”-тай холбох чиглэлд анхаарч ажиллаж байгаа юм.

Зураг№2.

“Транс-Сибирийн төмөр зам”-ыг “Транс-Солонгосын төмөр зам”-тай холбох төсөл



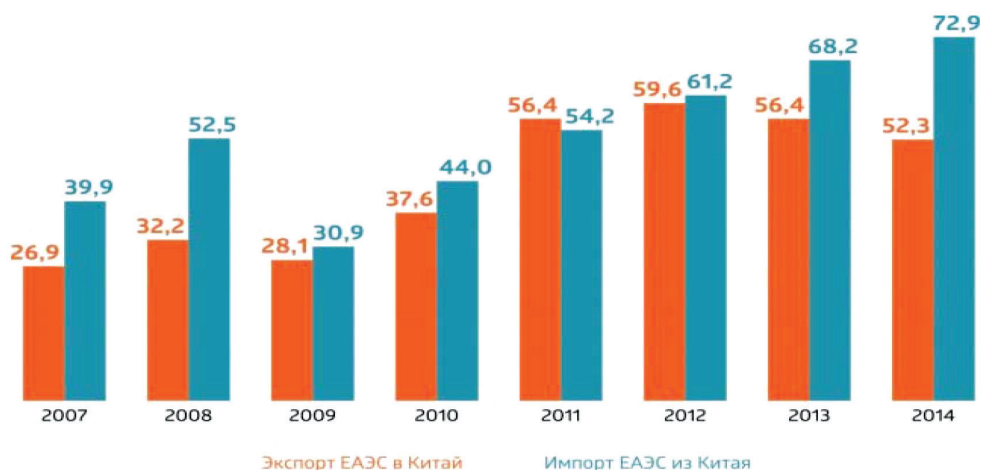
Эх сурвалж: Монголын төмөр зам

Оросын хувьд Хятад улс Евразийн эдийн засгийн холбооны гишүүн орнуудаас хамгийн чухал гадаад худалдааны түнш орны нэг билээ. 2011-2014 оны хугацаанд Орос дахь Хятадын шууд хөрөнгө оруулалт 125.9 сая ам.доллараас 1271 сая ам.доллар болтлоо өсчээ. Өөрөөр хэлбэл орос дахь хятадын шууд хөрөнгө оруулалт 0,2%-аас 5,6% болтлоо өссөн үзүүлэлттэй байна.

Тэгвэл 2007 оноос 2012 он хүртэл Евразийн эдийн засгийн холбооноос Хятад улсад гарсан экспорт 26,9 тэрбум ам.доллараас 59,6 тэрбум ам.доллар болтлоо

өсчээ. Харин 2014 онд тус экспорт 52,3 тэрбум ам.доллар болжээ¹⁹⁴.

Харин Хятадын хөрөнгө оруулагчдийн хувьд Киргизстан хамгийн их анхаарлыг татаж байгаа билээ. Беларусь болон Хятадын хөрөнгө оруулалтын харилцаа маш бага түвшинд байдаг бол Хятад, Армений хөрөнгө оруулалтын харилцаа гэж бараг байхгүй.



Эх сурвалж: Владимир Саламатов «Экономический пояс евразийской интеграции»
<http://www.vestifinance.ru/articles/71847>

Ийнхүү Монгол Улсын хойд болон өмнөд хоёр хөрш хамтын ажиллагаагаа идэвхжүүлж, Евразийн бүс нутаг хөдөлгөөнд орж, Ази, Европыг холбох томоохон хэмжээний төмөр замын бүтээн байгуулалтын эхлэл тавигдаад байгаа билээ.

Ийнхүү Монгол Улсын гадаад орчинд ихээхэн өөрчлөгдөж байгаа энэ үед манай улс хөрш хоёр улстайгаа найрамдалт харилцаагаа улам бүр гүнзгийрүүлэн гурвалсан хамтын ажиллагаа болгох, ингэхдээ хоёр их хөршийнхөө хамтын ажиллагааны найдвартай холбоос гүүр болох сонирхолтой байна.

Өнөөдрийн байдлаар манай улсад төмөр замын ачаа тээврийг дийлэнх хэсгийг “Улаанбаатар төмөр зам” Орос-Монголын хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг гүйцэтгэж байна. Энэхүү төмөр замын шугам нь ОХУ-г Монгол, Хятадаар дамжуулан Зүүн Азитай холбох Төв Азийн Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны коридорын дөрөвний нэг хэсэг юм.

Тэгвэл дээрх төмөр замыг цахилгаанжуулах, хос замтай болгож улмаар ачаа тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх зорилтыг Орос болон Монголын тал 2014 онд тохиролцсон билээ. Улмаар “Улаанбаатар төмөр замын” шинэчлэл, хөгжлийн стратегийн түншлэлийн хэлэлцээр байгуулж, 890 сая ам.долларын санхүүжилтээр дээрх ажлыг гүйцэтгэж 2020 он гэхэд дуусгахаар төлөвлөжээ.

¹⁹⁴ Мөн тэнд

Үүнээс гадна Монгол Улс ОХУ-БНХАУ-ыг холбосон хэд хэдэн төмөр замыг шугамыг төсөөлж “Талын зам” төслийг боловсруулаад байгаа билээ.

Ингээд 2014 онд Монгол Улсын ерөнхийлөгч Ц.Элбэгдорж Монгол, ОХУ, БНХАУ-ын төрийн тэргүүн нарын гурван талт механизмыг санаачилсан юм. Улмаар Монгол Улс “Талын зам”, ОХУ-ын “Евразийн төмөр зам” болон БНХАУ-ын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” гэсэн гурван төслийг уялдуулан “Эдийн засгийн корридор” хэмээх хөтөлбөрийг 2016 онд гурван улсын тэргүүн нар гурав дахь удаагийн уулзалтаараа баталжээ.

Монгол-ОХУ-БНХАУ-ын эдийн засгийн корридор нь нийт 32 төслөөс бүрдэж байгаа. Үүнд төмөр замын найман төслийг тусгажээ¹⁹⁵.

1. Төмөр замын төв корридорыг иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх, хос зам барих, цахилгаанжуулах эдийн засгийн үндэслэлийг судлах; /Улаан-Үүд-Наушки-Сүхбаатар-Улаанбаатар-Замын-Үүд-Эрээн-Улаанцав-Жанчхүү-Бээжин-Тяньжин/
2. Төмөр замын хойд корридорын төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх; /Курагино-Кызыл-Цагаан толгой-Арц суурь-Овоот-Эрдэнэт-Салхит-Замын-Үүд-Эрээн-Улаанцав-Жанчхүү-Бээжин-Тяньжин/
3. Төмөр замын баруун корридорын төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх; /Курагино-Кызыл-Цагаан толгой-Арц суурь-Ховд-Такашикэн-Хами муж-Цонжийн хотон үндэстний өөртөө засах тойрог-Өрөмч/
4. Төмөр замын Зүүн корридорын төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх; /Борзя-Соловьевск-Эрээнцав-Чойбалсан-Хөөт-Бичигт-Шилийн гол /Зүүн хатавч/-Улаанхад-Чаоян-Жиньжой/ Паньзинь/
5. Түмэн голын тээврийн корридор /Далайн эрэг -2/ өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх; /Чойбалсан-Сүмбэр-Рашаан-Улаанхот-Чанчунь-Яньзи-Хуньцунь-Зарубино/
6. Төмөр замын тээврийн “Далайн эрэг-1” корридорыг өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх; /Чойбалсан-Сүмбэр-Рашаан-Манжуур-Цицихар-Харбин-Муданьзян-Суйфэньхө-Владивосток-Находка/
7. Москва-Бээжин чиглэлийн өндөр хурдны төмөр замын шугамыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан барих хэтийн боломжийг судлах;
8. Гурван талийн ложистикийн компани байгуулах асуудлаар хамтарсан яриа хэлэлцээ өрнүүлэх;

¹⁹⁵ ОХУ-Монгол-БНХАУ: эдийн засгийн корридор байгуулах хөтөлбөр

Монгол Улсын төмөр замын төсөл



Эх сурвалж: Зам тээвэр, хөгжлийн яам

Ийнхүү Монгол Улс Евразийн бүс нутгийн хөдөлгөөнд нэгдэн орох өөрийн саналаа боловсруулан гаргажээ. Үүнийг ч хоёр хөрш орон дэмжихээ илэрхийлсэн. Харин чухам ямар төслийг нэн тэргүүнд хэрэгжүүлж эхлэх вэ гэдэг асуудлаар 2016 оны 10-р сарын 20-ны өдөр гурван улсын Зам тээврийн дэд сайд нар зөвлөлдөх юм.

Харин дээрх төмөр замын төслийг хэрэгжүүлэхийн тулд манай улс “Азийн дэд бүтцийн хөгжлийн банк”, “БРИКС”-ийн банк, “Торгоны зам сан” мөн шинээр байгуулагдаж байгаа ШХАБ-ын банк зэргээс эхний удаа санхүүжилт босгоно гэлээ. Гэхдээ дээрх санхүүжилт нь манай улсад хэрхэн олгогдох нь одоогоор тодорхойгүй бөгөөд эргээд энэ нь улсын төсөвт дарамт учруулах эсэхээ сайтар тооцлох хэрэгтэй. Учир нь өнөөдрийн байдлаар л гэхэд Хятад улс “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” төслийн хүрээнд 70 гаруй тэрбум ам.долларыг улс орнуудад зээл хэлбэрээр олгоод байгаа юм. Судлаачид Хятадын эдийн засгийн энэхүү үзэл баримтлалыг “зөөлөн түрэмгийлэл” хэмээн нэрлэжээ¹⁹⁶

Ямартай ч дээрх төмөр замын төслүүд Засгийн газрын 2016-2020 оны мөрийн хөтөлбөрт тусгагдчихсан байгаа билээ. Харин Зам тээвэр, хөгжлийн яамны стратеги төлөвлөгөөнд дээрх төмөр замын төсөл 2026 он гэхэд бүрэн хэрэгжиж дуусахаар тусгажээ. Хэрвээ бид энэ төслийг эрчимтэй хэрэгжүүлж чадвал манай улсад экспортын хэд хэдэн гарц бий болохоос гадна эдийн засагт ч чухал үүрэг

¹⁹⁶ А.В.Рыжова, Экономический пояс Шёлкового пути или “архимедов рычаг”, который спосен перевернуть весь мир <http://spb.riss.ru/analytics/3518>

гүйцэтгэх учиртай юм. Тухайлбал,

- “Улаанбаатар төмөр зам” хүчин чадлаа 10 сая тонноор нэмснээр Монгол Улс бүс нутагтаа оролцох эдийн засгийн үүрэг нэмэгдэнэ;
- Манай улсаар дамжуулан ачаагаа тээвэрлэж байгаа улсууд оффис, контороо Монголд нээж, банкны гүйлгээ хийгдэж, ачаа бараа нь хадгалагдана. Түүгээр ч зогсохгүй манай улс шилжүүлэн ачдаг үүргийг гүйцэтгэнэ;
- Хөрш хоёр улс өөр царигтай тул энэ нь бидэнд мөн л ашиг авчрах учиртай. УБТЗ тээвэрлэх ачаагаа 2018 онд 34 сая тонн, 2020 онд 48 сая тонн, 2030 онд 76 сая тонн хүргэнэ гэж 15 жилээр төлөвлөөд байна;
- Ази-Европыг холбосон транзит тээврийн коридор болох хүсэлтээ илэрхийлээд буй УБТЗ бүс нутагтаа татварын таатай нөхцөлтэй болно;
- 2016 онд төмөр замаар тээвэрлэсэн ачаануудаас хамгийн гол байр суурийг түүхий газрын тос эзэлж байна. 2.5 сая тонн газрын тосыг Монголоор дамжуулан тээвэрлэхээр Сочи хотноо гурван улсын төрийн тэргүүн тохирсон. Энэ бол манай улсад 50 сая ам.долларын тээврийн орлого оруулна;
- Монголоор дамжин Хятадаас Европ руу тээвэрлэх контейнер буюу чингэлэг тээврийн ачааг нэмэгдүүлэх зэрэг өндөр ач холбогдолтой хэмээн албаныхан мэдээлж байна;

Төмөр замын хэд хэдэн сүлжээ бий болсноор бид экспортын хэд хэдэн гарцтай болохоос гадна үүнийгээ дагаад хот суурин газруудад дэд бүтцийн хөгжил ирэх сайн талтай ч нөгөө талаасаа төмөр замын даган худалдаа наймаа эрхлэх гадны иргэд суурьших асуудлыг ч тооцоолон авч үзэх нь чухал юм. Учир нь энэ нь манай улсын үндэсний аюулгүй байдалтай холбоотой.

Төмөр замын салбар өөрөө эдийн засгийн дайн, улс төрийн маргааны халуун сэдэв байдаг учир энэ асуудалд манай улс олон талын судалгаа, шинжилгээ дээр тулгуурлан нэгдмэл бодлогоор төмөр замын асуудлаа урагшуулах нь зүйн хэрэг билээ. Ингэхдээ ОХУ болон БНХАУ-тай харилцааг харилцааг тэнцвэртэй барих хэрэгтэй юм.

Өөрөөр хэлбэл манай улс төмөр замын асуудлыг геополитик геоэдийн засаг талаас нь судлах судалгаа, шинжилгээний байгууллагатай болох нэн шаардлага өнөө цаг тулгарч байна.

НОМ ЗҮЙ

1. Путешествие на Запад: зачем Китаю новый путь в Европу
<http://tass.ru/ekonomika/3503810>
2. А.В.Рыжова, Экономический пояс Шёлкового пути или “архимедов рычаг”, который способен перевернуть весь мир <http://spb.riss.ru/analytics/3518>
3. Владимир Саламатов «Экономический пояс евразийской интеграции» <http://www.vestifinance.ru/articles/71847>
4. Как Китай отвоевывает у России Центральную Азию, <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2015/10/26/614254-kitai-aziyu-rossii>
5. ОХУ-Монгол-БНХАУ: “Эдийн засгийн коридор” байгуулах хөтөлбөр

