

ХЯТАДЫН “НЭГ БҮС, НЭГ ЗАМ” САНААЧИЛГА, ХЭРЭГЖИЛТ

Б.Санжмятав*

М.Бат-Оюун**

Abstract: The President of China - Xi Jinping announced in 2013 his grand plan to connect Asia, Africa and Europe, described often as a century silk road, made up of a “belt” of overland corridors and a maritime “road” of shipping lanes. From South-east Asia to Eastern Europe and Africa, Belt and Road initiative includes near 80 countries that account for half the world’s population and a quarter of global GDP. The article provides the major issues about the principles, mechanism of cooperation between countries participating in realization of Chinese initiative “One Belt and One Road” and its success in Asia, Europe and Africa.

Key words: Silk Road, One Belt and One Road, Influence of Chinese Policy

* * *

Хятадын дарга Ши Жиньпин 2013 онд “Нэг бүс, нэг зам” санаачилгыг дэвшүүлсэн. Хятадын албан ёсны тайлбараар, эл санаачилгын зорилго нь Хятадын зүгээс дэлхийн хэмжээнд даяаршил, нээлттэй хамтын ажиллагаа, интеграцчиллыг дэмжих, Еврази, Африкийн орнуудын хооронд connectivity буюу холбоо харилцааг сайжруулах замаар эдийн засгийн хөгжилд хувь нэмрээ оруулах явдал гэж тодорхойлсон.

Энэхүү санаачилга нь дотроо Ази, Европыг холбох “Нэг бүс, Нэг зам”, Ази, Европ, Африкийг холбох “XXI зууны далайн зам” гэсэн хэсгүүдээс бүрдэлдэж байна. Санаачилгын хүрээнд Ази, Европ, Африкийг эхний ээлжинд тээвэр, эрчим хүч, холбоо харилцааны дэд бүтцээр холбох, энд интеграцийн төслүүд хэрэгжүүлэхээр төлөвлөжээ.

Хятадаас эл санаачилгыг гаргах болсон шалтгаан

Хятадын эдийн засгийн сүүлийн 30 гаруй жилийн хурдацтай өсөлт нь гаднаас асар их хэмжээний түүхий эд, эрчим хүчний эх булгийг импортоор авахаас гадна тэдгээрийг тээвэрлэж авчрах замын аюулгүй байдлыг хангах шаардлагатай тулгарсан. Ийнхүү тасралтгүй бөгөөд өсөн нэмэгдэж буй импорт нь эдийн засгийн ирээдүйн хөгжлийн томоохон нэг нөхцөл болсон байна. Энэ утгаар авч үзвэл, дээрх санаачилга нь Хятадын дарга Зян Жин Минээс 1999 онд санаачилж, хэрэгжүүлсэн “Go Out” буюу “Гадагшаа явах” стратегийн үргэлжлэл болж, агуулга нь баяжсан. Мөн Хятадын бараа бүтээгдэхүүн, техник тоног төхөөрөмжийг Ази, Африк, Европын оронд зарж борлуулах, өрсөлдөх чадварыг нь сайжруулах, хөрөнгө оруулалтаас давхар ашиг олох, ажиллах хүчийг экспортлох, улмаар Хятадын

* МУИС-ийн багш, олон улсын эдийн засгийн ухааны доктор (Ph.D), зөвлөх дэд профессор

** Докторант М.Бат-Оюун

нөлөөг дэлхий дахинд нэмэгдүүлэх зорилтыг тавьсан. Тийм ч учраас ЕХ-ноос Хятадад ажиллаж байсан дипломатч Шарль Партон Хятадын “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгыг “гадаад бодлого гэхээс илүүтэйгээр геополитикийн үр дагавартай дотоодын бодлого” гэж оновчтой дүгнэжээ¹⁰⁴.

Хятадын Засгийн газраас “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгыг гаргах олон улсын хүчин зүйлүүд ч байсан. Тухайлбал, Хятадаас гадаад ертөнцтэй хийх худалдаа нь үндсэндээ ЗӨА-иар дамжин тээвэрлэгддэг, энд олон тооны газар нутгийн маргаан байгаа нь тээврийн аюулгүй байдлыг хүндрүүлж, баталгаагүй болгож байсан болно. Энэ нөхцөлд Хятадын талаас тээврийн зам, түүхий эд нийлүүлэх эх үүсвэрийг олшруулах, найдвартай болгох, түүнчлэн Хятадын “Шинэ хэвийн байдал” бодлогын хүрээнд баруун бүсийг хөгжүүлж, энэ чиглэлээр олон улсын хамтын ажиллагааг гүнзгийрүүлэх зорилгыг тавьсан. Мөн Хятад мөнгө санхүүгийн ихээхэн хуримтлалтай болсон, олон улсын хэмжээнд банк, санхүүгийн салбарт, юуны өмнө ОУВС, ДБ, АХБ-ны тогтолцоонд хүссэн өөрчлөлтөө хийж чадахгүй байгаа тул санхүүгийн зэрэгцээ бүтцүүдийг бий болгож, хамтын ажиллагааны төслүүдийг санхүүжүүлэх замд орсонтой холбоотой байна. Эдгээр нь Хятадын зүгээс “олон улсын шинэ дэг журам тогтоох”, “томоохон гүрнүүдийн харилцааны шинэ тэнцвэрийг бий болгох (new type of relationship between great countries)” үзэл санааг хэрэгжүүлэх давхар зорилгыг агуулж байгаа юм.

БНХАУ-ын Орчин үеийн олон улс судлалын академийн дэд захирал Фу Мөнзы “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын бүтээн байгуулалтын стратеги, үзэл санаа” хэмээх өгүүлэлдээ “Торгоны замын бүтээн байгуулалтыг хэрэгжүүлэх суурь нөхцөл бүрдээд байна” гээд үүнийгээ таван зүйлээр үндэслэн тайлбарлажээ¹⁰⁵. Үүнд:

1. Хятад санаачилга хэрэгжих бүс нутгуудын орнуудын улс төрийн харилцаа бүхэлдээ сайн байгаа,
2. Эдийн засгийн интеграци харьцангуй өндөр түвшинд хүрсэн,
3. Тээвэр холбооны цар хүрээ анхны байдлаар бүрэлдсэн,
4. Нэг бүс, нэг зам дагуух улс орнууд Хятадад итгэл найдвар тавьж байна,
5. Хятад улсад торгоны замыг бүтээн байгуулах материаллаг нөхцөл боломж нэгэнт бүрдээд байна.

Санаачилгын хамрах хүрээ

Хятадын “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгад 2018 оны байдлаар дэлхийн 80 гаруй орон, нэлээд тооны Олон улсын байгууллага (ОУБ) хамрагдаж, энд дэлхийн газар нутгийн 38,5 хувь, хүн амын 62,3 хувь, ДНБ-ний 30 хувь, нийт хэрэглээний 24 хувь нь оногдож байгаа ажээ¹⁰⁶. Уг санаачилгын хүрээнд 2017 оны байдлаар 40 орон Хятадтай хамтын ажиллагааны ямар нэгэн хэлэлцээр, тохиролцоог байгуулаад байна. Санаачилгад хамрагдаж байгаа орнуудыг дараах зурагт харуулав:

¹⁰⁴ Tom Hancock, China encircles the world with One Belt, One Road strategy, FT, MAY 4, 2017

¹⁰⁵ Fu Mengzi, Strategic Concept on Constructing One Belt One Road, Mongolian Journal of Strategic, №67 (3/2014)

¹⁰⁶ The Belt and Road Initiative: 65 countries and Beyond, 2016, p 1

Зураг 1.

“Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгад хамрагдаж Хятадтай хамтын ажиллагааны
санамж бичиг байгуулсан улс орнууд¹⁰⁷, 2017

Европ	Ази, Номхон далай	Ойрхи Дорнод	Төв Ази	Өмнөд Ази	Африк Өмнөд Африк
Армен	Бангладеш	Иран	Казахстан	Энэтхэг	
Азербайжан	Камбож	Ирак	Киргизстан	Мальдив	
Беларусь	Лаос	Кувейт	Тажикистан	Пакистан	
Болгар	Малайз	Катар	Узбекистан	Шри Ланка	
Чех	Монгол	Саудын Араб			
Гүрж	Балба				
Унгар	Шинэ Зеланд				
Македони	Өмнөд Солонгос				
Молдов					
Польш					
Румын					
Орос					
Серби					
Словак					
Турк					
Украин					

Хамтын ажиллагааны зарчмууд

Хятадын дарга Ши Зиньпинээс 2017 оны 5 дугаар сард Бээжинд болсон “Нэг бүс, Нэг зам”-ын санаачилгад оролцогч орнуудын чуулга уулзалтыг нээж хэлсэн үгэндээ, оролцогч улс орнууд нь бие биеийн тусгаар тогтнол, газар нутгийн бүрэн бүтэн байдлыг хүндэтгэж, харилцан хожоотой хамтын ажиллагааг хөгжүүлэхийн чухлыг онцлон тэмдэглэсэн.

Хятадын ГХЯ, Худалдааны яамнаас 1915 оны 3 дугаар сард боловсруулж, Засгийн газраар зөвшөөрүүлсэн ““Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын үзэл баримтлал, үйл ажиллагаа” хэмээх баримт бичигт санаачилгын хүрээнд хөгжүүлэх хамтын ажиллагаандаа дараах зарчмуудыг баримтлахыг зөвлөсөн байна¹⁰⁸. Үүнд:

- НҮБ-ын дүрмийн зорилго, зарчмуудад тулгуурлан хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх,
- Хятадын “Энх тайвнаар зэрэгцэн орших 5 зарчим”-ыг баримтлах,
- Санаачилгын зорилгыг хэрэгжүүлэх хүрээнд улс орон, олон улсын болон бүс нутгийн байгууллагуудтай өргөнөөр хамтран ажиллахад нээлттэй байх,
- Нийтийн хөгжил, цэцэглэлийн төлөө тэнцвэртэй, хүртээлтэй байх зарчмаар хамтран ажиллах,
- Хамтын ажиллагааг зах зээл, олон улсын эрх зүйн зарчмын үндсэн дээр хөгжүүлэх,
- Хамтын ажиллагаа нь тал тус бүрд харилцан хожоотой байх – эдгээр болно.

Гэвч судлаачдын зүгээс Хятадын санаачилгын мөн чанарыг дараах байдлаар

¹⁰⁷ Chinese Spending Lures Countries to Its Belt and Road Initiative, By Bloomberg News
Published: May 10, 2017 | Updated: September 5, 2017

¹⁰⁸ Vision and actions on jointly building Belt and Road, Xinhua, April 10, 2017

дүгнэх нь түгээмэл байна¹⁰⁹. Үүнд:

- “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилга нь Хятадын зүгээс дэвшүүлж буй санаачилга болохоос биш, энэ орны албан ёсны стратеги биш;
- Эл санаачилга нь нээлттэй бөгөөд түүнд ямар ч орон нэгдэн оролцох бололцоотой;
- Хамтын ажиллагааны үндсэн зарчим бол “харилцан хожоотой байх” явдал болно;
- Тухайн бүс нутаг, орны хувьд одоо хэрэгжүүлж байгаа аливаа төлөвлөгөө, санаачилгад нэмэлт болж явна, тэдгээрийг орлохгүй;
- Санаачилга нь зөвхөн эдийн засгийн л шинж чанартай, аюулгүй байдал, стратегийн ямар нэгэн зорилгогүй;

Хамтын ажиллагааны тэргүүлэх чиглэл

“Санаачилгын үзэл баримтлал, үйл ажиллагаа” баримт бичигт дурдснаар оролцогч орнуудын хамтын ажиллагаанд дараах чиглэлийг тэргүүлэх чиглэл болгон зааж өгсөн байна. Үүнд:

- Оролцогч талуудын хөгжлийн бодлогын зохицуулалтыг хийх;
- Оролцогч талуудын өөр хоорондоо холбогдох боломжийг нэмэгдүүлэх;
- Санаачилгын хүрээнд худалдааг өргөжүүлж, хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, бизнесийн таатай орчин бүрдүүлэх, саад тотгорыг арилгах;
- Санхүүгийн интеграцийг хөгжүүлэх;
- Оролцогч талууд ард түмэн хоорондын харилцаа холбоог дэмжих эдгээр болно.

Хамтын ажиллагааны механизм

Хятад Улсын Засгийн газар нь “Санаачилгын үзэл баримтлал, ажиллагаа” баримт бичигт дурдснаар, хоёр болон олон талт хамтын ажиллагааны одоо байгаа механизмуудыг ашиглахаас гадна бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, интеграцийг дэмжиж ажиллахаар төлөвлөсөн.

Санаачилгыг хэрэгжүүлэх ажиллагаа

Хятадын тал “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгаа хэрэгжүүлэх ажлаа юуны өмнө Хятадын болон бусад орны эрдэмтэн, судлаачдыг оролцуулсан олон тооны эрдэм шинжилгээ, практикийн бага хурлуудыг Хятадад болон гадаад “Торгоны зам чуулга уулзалт”-ыг 2016 онд л гэхэд Мадрид, Варшав/-д зохион байгуулахаас эхэлсэн бөгөөд эдгээр бага хурлын үеэр илэрхийлэгдсэн үзэл санаа, санал, шүүмжлэлд анализ хийж, яг хэрэгжүүлэх арга хэмжээнүүдийг сонгож авч байсан нь үр дүнтэй болжээ. Ийнхүү өргөн хэлэлцүүлэг зохион байгуулж, гадаадынхны зарим санааг авч тусгаж байсан нь уг санаачилгыг зөвхөн нэг талынх бус, харин олон талын дэмжлэгтэй, олон талт санаачилга болгож харагдуулахад сайнаар нөлөөлсөн байна.

Санаачилгыг ийнхүү хэлэлцэж агуулгыг нь баяжуулж байх хооронд Хятадын

¹⁰⁹ Alice Ekman, Francois Nikola, John Seaman, Gabriel Desarnaud, Tatiana Kastouyeva Jean, Serif Onur Bahcecik, Clelie Nallet, “Tree years of China’s New Silk Roads”, Feb 2017, IFRI, p 15

Засгийн газраас түүнийг хэрэгжүүлэхэд оролцох дотоодын тоглогчид болох яамд, орон нутгийн засгийн газар, томоохон компаниудад тодорхой үүргийг хуваарилж, чиглэл өгсөн нь зохион байгуулалтын хувьд бодитой хувь нэмэр болжээ.

“Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгыг хэрэгжүүлэх ажиллагаа нь “Торгоны зам” дагуу орших улс орнуудыг өөр хооронд нь хуурай газар, усан замаар холбох замаар хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, улмаар интеграцийг гүнзгийрүүлэх хэлбэрээр явагдаж байна. Хятадын санаачилж санал болгосон Ази, Европыг холбосон төмөр зам, авто замыг шинэчлэн сайжруулах, Ази, Африк, Европыг холбох усан замын дэд бүтцүүдийг сайжруулж, бодитойгоор ажиллуулах талаар чармайлт гаргаж байна. Шинэ Торгоны замын схемийг дор үзүүлбэл¹¹⁰:

Зураг 2.

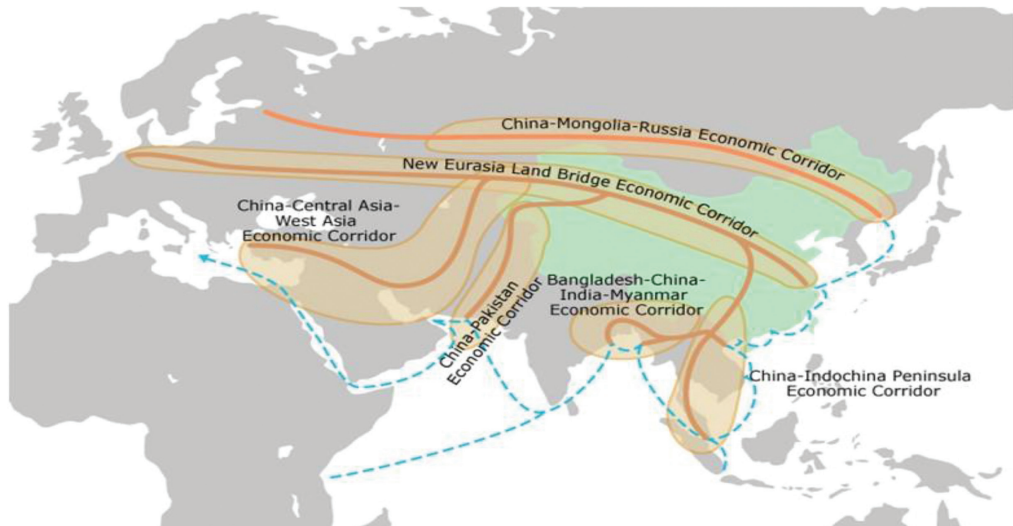
Шинэ торгоны замын схем



Санаачилга хэрэгжснээр Ази, Европ, Африкийг хуурай газар, усан замаар найдвартай холбохоос гадна дэд бүтцийн өнгөрөх бүсэд эдийн засгийн коридоруудыг байгуулж, улмаар эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хамтарсан төслүүдийг хэрэгжүүлэх замаар интеграцийг гүнзгийрүүлэн үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, хангамжийн сүлжээг үүсгэхийг зорьж байна. Ийнхүү байгуулахаар төлөвлөсөн эдийн засгийн 6 коридорын байрлалыг дараах зурагт харуулав:

¹¹⁰ China New Silk Road, 2017, p 64

Зураг 3.

“Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд байгуулах коридорууд

1. Хятад-Монгол-ОХУ эдийн засгийн коридор.
2. Шинэ Еврази ландбриж
3. Хятад-Төв Ази-Баруун Ази эдийн засгийн коридор
4. Хятад-Энэтхэг-Хятадын хойг эдийн засгийн коридор
5. Хятад-Пакистаны эдийн засгийн коридор
6. Бангладеш-Хятад-Энэтхэг-Мьянмар эдийн засгийн коридор.

Хятадын Үндэсний хөгжил, шинэчлэлийн хороо, ГХЯ, Худалдааны яамнаас баталж гаргасан “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд эдийн засгийн коридоруудад гадаад орнуудтай хамтын ажиллагааг дэд бүтцийн салбарт хөгжүүлэх үндсэн чиглэлүүдийг дараах байдлаар тодорхойлсон байдаг¹¹¹:

- Авто зам
- Төмөр зам
- Боомтууд
- Онгоц буудлууд
- Газрын тос, хий дамжуулах хоолой, газрын тос боловсруулах үйлдвэр
- Холбоо харилцаа
- Эдийн засгийн тусгай бүс байгуулах

Санаачилгын хүрээнд оруулсан хөрөнгө оруулалт

Хятадын тал санаачилгын хүрээнд 2016 оны байдлаар 60 оронд 890 төсөлд зориулан нийт 1 их наяд ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийхээр тохиролцоод байгаа мэдээ байна¹¹². Энэхүү хөрөнгө оруулалт нь дэлхийн II дайны дараагаар

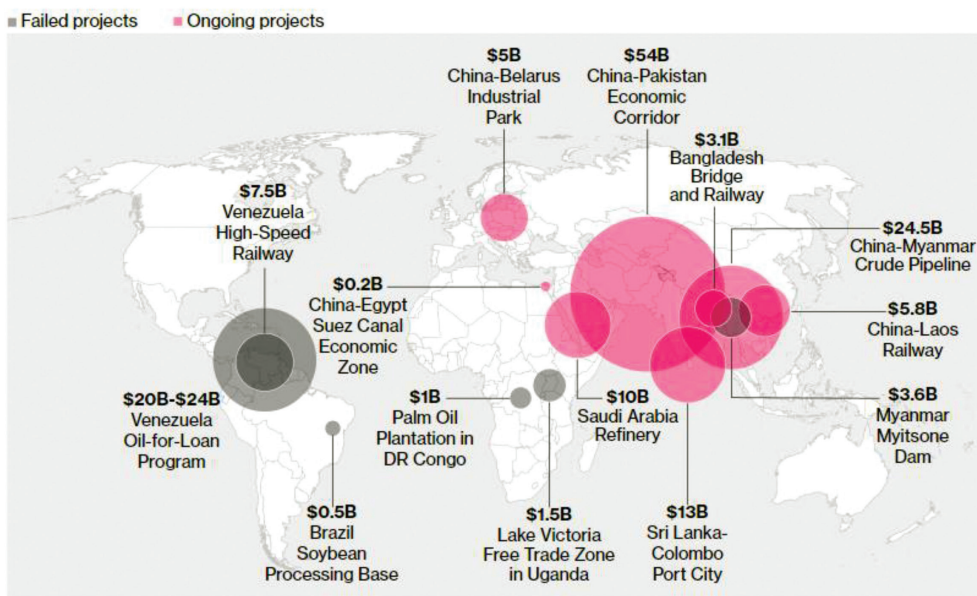
¹¹¹ Vision and actions on jointly building Belt and Road, 29 March, 2015, Xinhua, April 10, 2017

¹¹² A.Cooley, “The emerging Political Economy of OBER-The Challenge of Promoting Collectivity in Central Asia and Beyond”, CSIS, 24 October 2016 <https://www.sc.com/BeyondBorders/one-belt-one-road-traction/>

АНУ-аас Европт хэрэгжүүлсэн Маршаллын төлөвлөгөөнөөс даруй 12 дахин их байна гэсэн үг. Хятадын албаны хүмүүсийн мэдэгдэж байгаагаас үзвэл, Хятадаас санаачилгад оролцогч орнуудад нийтдээ 4 их наяд ам. долларыг хөрөнгө оруулалт хэлбэрээр зарцуулахаар төлөвлөгдсөн ажээ¹¹³. Хятадын талаас эдгээр хөрөнгө оруулалтын санхүүгийн механизм болгон Торгоны замын сан¹¹⁴, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк (57 орон нэгдсэн)¹¹⁵, Хятад-АСЕАН-ы хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааны санг үүсгэн байгуулсан ба Хятадын дотоодын томоохон банкууд¹¹⁶, мөн Хятадын бие даасан баялгийн сангуудаас ч хөрөнгө оруулах, зээл олгох ажээ. Хятадын төв банк 21 оронтой юанийн своп хэлэлцээр байгуулсан¹¹⁷. Хятадаас гадаадад оруулж байгаа хөрөнгө оруулалтын томоохон төслүүдийг дараах зураг 4-т харуулав:

Зураг 4.

Хятадаас “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд хэрэгжүүлж буй томоохон төслүүд¹¹⁸, 2017



Зураг 5.

¹¹³ “Our bulldozers, Our Rules”, The Economist, 2 July 2016

¹¹⁴ ТЗС нь 2014 оны 12 дугаар сард 40 тэрбум ам.долларын хөрөнгөтэйгээр байгуулагдсан,

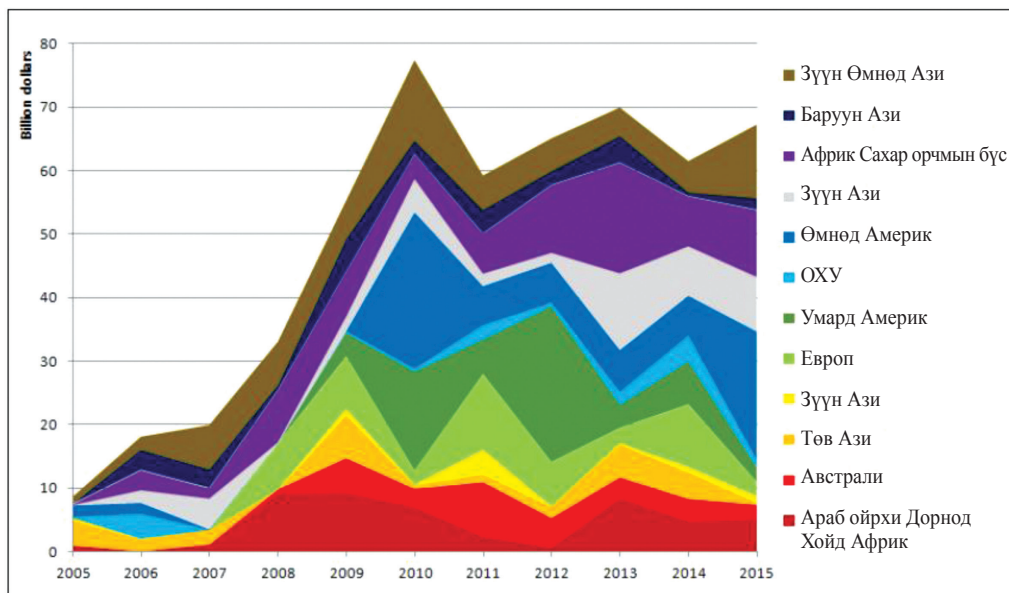
¹¹⁵ АДБХОБ нь ДБ, АХБ, ЕХОШБ зэрэг банкуудтай хамтран хөрөнгө оруулах тухай хэлэлцээр байгуулсан. 2017 онд 3-5 тэрбум ам. долларын, 2018 онд 10 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулахаар төлөвлөжээ.

¹¹⁶ Хятадын Экспорт, импортын банк дангаараа 2015 онд л гэхэд санаачилгын түнш 49 оронд л гэхэд 1000 шахам төсөлд зориулан 80 тэрбум ам.долларын зээл олгосон бол, АХБ мөн онд дөнгөж 27 тэрбум ам.долларын зээл олгосон байна. Хятадын төрөөс дотоодын банкуудаа санхүүгээр дэмжих бодлого явуулж, Хятадын банкнаас 3 гол банканд мөн онд 82 тэрбум ам.доллар шилжүүлж өгчээ.

¹¹⁷ Len Shen, China's One Belt, One Road gains traction, <https://www.sc.com/BeyondBorders/one-belt-one-road-traction/>

¹¹⁸ Chinese Spending Lures Countries to Its Belt and Road Initiative, By Bloomberg News
Published: May 10, 2017 | Updated: September 5, 2017

Хятадаас эрчим хүчний салбарт оруулсан хөрөнгө оруулалт, бүс нутаг, оноор



Source: data from the American Enterprise Institute.

Хятадын Засгийн газрын энэхүү бодлогын дүнд дотоодын компаниудад баялгийг эзэмших, нөлөөтэй байх зорилгоор банкнаасаа мөнгө зээлж, үнэт цаасанд ихээхэн хөрөнгө оруулж байгаа ажээ. 2016 оны сүүлийн дүнгээр Хятадын төрийн өмчит томоохон компаниуд Казахстаны газрын тос олборлох, үйлдвэрлэх компаниудын хувьцааны 25 хувь, Туркменистаны байгалийн хийн экспортын компанийн хувьцааны 50 хувь, Хятадын Экспорт, Импортын банк Тажикстаны Засгийн газрын гүйлгээнд гаргасан үнэт цаасны 49 хувь, Киргизстаны Засгийн газрын гүйлгээнд гаргасан үнэт цаасны 36 хувийг дангаараа худалдаж авсан байдаг байна. 2015 онд Хятадын Торгоны замын сангаас ОХУ-ын Новатек Ямалын шингэрүүлсэн байгалийн хийн компанийн хувьцааны 9,9 хувийг худалдан авсан байна¹¹⁹.

Хятадаас гадаад орнуудад олгосон зээлийн хамгийн илүү ашгийг хүртэгч нь Хятадын дотоодын компаниуд болж байдаг байна. Тухайлбал, 2013-2015 онд Экспорт, Импорт банкнаас олгосон зээлийн 70 хувь нь Хятадын тоног төхөөрөмжийг худалдан авахад буюу ажиллах хүчний зардалд зарцуулагдсан мэдээ байна¹²⁰. Засгийн газраас энэ хандлагыг улам гүнзгийрүүлэх зорилгоор гадаад хөрөнгө оруулах өөрийн компаниудад аль болохоор Хятадын тоног төхөөрөмжийг борлуулах, ажиллах хүчийг гаргах чиглэлийг 2015 онд өгсөн байна.

¹¹⁹ A.Bros and T.Mitrova, “Yamal LNG:An economic Project under Political Pressure”, FRS Paper, 17, 4.08.2016, www.fstrategy.org

¹²⁰ Ekman, China new silk road, 2017, p 27

Одоо санаачилгын хүрээнд хэрэгжиж байгаа эдийн засгийн коридор, томоохон бүтээн байгуулалтын ажлын талаар дэлгэрүүлэн авч үзье.

Хятад, Европын эдийн засгийн коридор

Хятадын “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд 2015 онд Хятад, ЕХ-ноос холбоо харилцаа (connectivity)-ны асуудлаар харилцан ойлголцлын санамж бичигт гарын үсэг зурж, төслийг хэрэгжүүлэх зарчмуудын талаар тохиролцсон. Эдгээр зарчмуудын үндсэн дээр Европт хэрэгжүүлж буй томоохон төсөл, хөтөлбөрийг тодорхой орны жишээн дээр авч үзвэл:

Хятадаас Европ руу, Европоос Хятад руу бараа бүтээгдэхүүн, техник, тоног төхөөрөмж, хүнсний зүйл зэргийг усан замаар тээвэрлэхэд өртөг их биш боловч тээвэрлэлтэд 40-60 хоног зарцуулдаг байсан бол, хуурай газраар галт тэрэг болон авто машинаар тээвэр хийхэд зарцуулах хугацаа нь 2-3 дахин богиносож, илүү найдвартай болж байна.

“Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгыг хэрэгжүүлснээр Хятад, Европын хоорондын тээвэрлэлтийн хугацаа хэрхэн богино болж байгааг дараах зурагт 6-д харуулав:

Зураг 6.

Хятад, Европын төмөр замын тээврийн маршрут, тээвэрлэлтийн хугацаа¹²¹

Чиглэл	Урт \км\	Хугацаа \өдрөөр\
Хойд Азийн төмөр замын сүлжээ TARTL (Ляньюнгань-Достык-Ханбург)	11,516	11-13
Төв Азийн төмөр замын сүлжээ TARTL (Ляньюнгань-Астана-Брест)	9,654	12-14
Өмнөдийн төмөр замын сүлжээ TARTL (Ляньюнгань-Достык-Рази-Станбул)	10,989	20-23
Умард-Өмнөдийн төмөр замын сүлжээ (Санкт-Петербург-Актау-Бадар-Аббас)	6,191	13-15
Чунчинь-Дуйсбург	10,759	15
Европ Азийн төмөр замын сүлжээ TRACECA (Ляньюнгань-Достык-Актау-Баку-Поти-Станбул)	10,648	20-23
Сибирийн төмөр замын сүлжээ (Находка-Петропавловск-Хельсинки)	11,050	18-20
Өмнөд Далайн төмөр замын сүлжээ	23,000	45-60
Кашгар (Хят) – Ош (Кир) – Херат (Афг)	6,010	17-20

Зургаас харахад тээврийн зам илүү олон, илүү найдвартай болж, тээвэрлэлтийн хугацаа хэд дахин богиносож байгаа нь тодорхой байна. Эл байдал нь Хятадын

¹²¹ Central Asian Regional Economic Cooperation, 3rd CAREC Federation of Carrier and Forwarder Associations (CFCFA) Annual Meeting, Day 1, presentation by I.Segal

компаниудын өрсөлдөх чадварыг мэдэгдэхүйц сайжруулж, Хятадын оролцоо, нөлөөтэй дэд бүтцийн сүлжээг бий болгож байгаа юм.

Санаачилгын хүрээнд бий болж эдийн засгийн коридоруудад тодорхой орнуудад хамтын ажиллагааны төслүүд ч амжилттай хэрэгжиж байна. Тухайлбал:

Чех. 2016 оны 3 дугаар сард Прага хотноо Хятад, Чехийн Ерөнхийлөгч нараас Одер, Дунай, Елба голуудыг усан сувгаар холбох замаар Хар, Балт, Хойд тэнгисүүдийг хооронд нь холбох томоохон төсөл хэрэгжүүлэхээр зарчмын хувьд тохиролцож, ЕХ, Хятадаас санхүүжүүлэхээр төлөвлөж байгаагаа зарласан нь Европын хэмжээнд томоохон бүтээн байгуулалт болох төлөвтэй. Хятадаас “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд Чехэд оруулж байгаа хөрөнгө оруулалт 2016 оны байдлаар 3,5 тэрбум ам.доллар болсон бол, 2016-2020 онд 8,58 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулахаар Хятадын Ерөнхийлөгчийн Прагад хийсэн айлчлалын үеэр тохиролцож, холбогдох баримт бичгүүдэд гарын үсэг зуржээ¹²². Хэрэгжүүлэхээр тохиролцсон төслүүд нь ихэнх тохиолдолд авто машины үйлдвэрлэл, банк санхүү, эрчим хүч, аялал жуулчлал, агаарын тээврийн салбаруудад байна. Чех нь ЕХ-ны гишүүд дотроос Хятадтай хамгийн ойр хамтран ажилладаг орон болж байна. Чехээс “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгад нэгдэн Хятадтай хамтран ажиллах асуудлаар 2015 онд Харилцан ойлголцлын санамж бичиг байгуулж, Торгоны замын институтийг Прагад байгуулж байсан. Институт Хятадын санаачилгын зорилгыг ахиулах зорилгоор Европын түншүүдэд зориулан семинар, уулзалтуудыг зохион байгуулдаг байна.

Грек. Хятадын талаас Грекийг, түүний дотор Pgaeus боомтыг Зүүн болон Европтой худалдаа хийх, хамтран ажиллахад өөрийн гол түшиц газар болгох зорилгоор Хятадын томоохон компани болох COSCO-гоос нийтдээ 4,3 тэрбум ам. долларын хөрөнгө оруулалт хийж, 1-3 дугаар терминалыг шинэчлэн тоноглож, 2016 онд 280 сая ам.доллараар боомтын захиргааны хувьцааны 51 хувийг, мөн 5 жилийн дараагаар 88 сая ам.доллараар хувьцааны 16 хувийг нэмж авсан байна¹²³. Хятадын COSCO ачаа барааг уг боомтоос Европын бусад хэсгүүд рүү түгээхийн тулд төмөр зам руу дамжуулан ачих, агуулахын зэрэг томоохон ложистикийн төвийг байгуулж байгаа, бас төмөр замын удирдлагыг боловсронгуй болгох чиглэлээр ажиллаж байна.

Итали. 2015, 2016 онд Италийн Венецид болсон Торгоны замын чуулга уулзалтын явцад Адриатын тэнгисийн 5 боомтын холбоог байгуулах санаачилга гарч, холбогдох орны Засгийн газрууд дэмжсэн байна. Энэ санаачилгын хүрээнд Италийн Венец, Триест, Равенна, Словенийн Копер, Хорватын Фиум боомтуудыг нэгдсэн холбоонд нэгтгэж, боомт, ложистикийн нэгдсэн цогцолбор болох ёстой байна. Энэ цогцолборыг байгуулж, боомтуудыг шинэчлэн тоноглож, гүн устай боомтууд болгосны дүнд Хятадын бараа бүтээгдэхүүн, тоног төхөөрөмжийг Зүүн, Төв, Хойд Европод хүргэх замыг 8600 майл болгон ойртуулах боломжтой

¹²² Хэрэгжүүлэхээр тохиролцсон төслүүдийн жагсаалтыг www.hrad.cz/files/edee/2016/03/seznam-dohod.pdf вэб хуудаснаас үзнэ үү.

¹²³ Xinhua, 10.04.2016, www.xinhua.com/english/1016-04/10/c_135265634.htm

болох ажээ. Шанхайгаас уламжлалт замаар гарсан усан онгоц Европын хойд хэсгийн Хамбург хүрэхэд 11000 миль зайг туулдаг байжээ. Төслийн нийт өртөг 2,2 тэрбум ам.доллар болохоос 350 сая ам. долларыг нь Италийн Засгийн газраас санхүүжүүлэхээр төлөвлөжээ. Үлдсэн хэсгийг Хятадын болон бусад хөрөнгө оруулагчид хариуцахаар төлөвлөжээ. Энд буусан бараа бүтээгдэхүүн төмөр замаар 2016 онд нээгдсэн San Gotthard-ын тунелээр гарч Швейцарь руу, 2020 онд ашиглалтад орох Loetschberg-ийн тунелээр дайрч Цурихээс Милан руу гарах бололцоотой болох юм байна.

Унгар: Будапешт, Белградыг холбох галт тэрэгний 340 км төмөр зам тавих талаар 2013 онд Унгар, Серб, Хятадын талууд тохиролцож, бүтээн байгуулалт 2016 онд эхэлсэн байна. Нийт санжүүжилтийн 85 хувийг Хятадын Экспорт, Импортын банкны урт хугацааны хөнгөлөлттэй зээл /2 хувийн хүүтэй/-ээр барьж байна. Энэхүү замыг аажимдаа Грекийн Праеус боомттой холбохоор төлөвлөгдсөн. Хятадын жуулчны агентлаг 2016 онд өөрийн Зүүн болон Төв Европын зохицуулах салбараа Будапештэд нээн ажиллуулж байна¹²⁴.

Нидерланд: Роттердамын усан боомт нь өнөөдөр Хятад, ЕХ-ны худалдааны хамгийн чухал цэг болж байдаг. Контейнераар буусан бараа бүтээгдэхүүн эндээс Баруун Европоор, юуны өмнө Герман руу тардаг байна. Роттердамын боомтын хамгийн боловсронгуй терминал болох Euromax-ын хувьцааны 35 хувийг Хятадын COSCO 2016 онд худалдан авч, 125 сая ам.долларын хөрөнгө оруулсан.

Франц: Хятад Францын тээвэр, холбоо харилцааны салбарыг сонирхож, хөрөнгө оруулж байна. Тухайлбал Хятадын компани Тулузын онгоц буудлын хувьцааны хагасыг худалдаж авсан, аялал жуулчлалын салбарт, тухайлбал Club Med, Louvre hotel зэрэгт нэлээд хөрөнгө оруулж байна. Лион хот түүхэнд Хятадтай өргөн худалдааны харилцаатай байж, нэгэн үе дэлхийн торго, сүлжмэлийн нийслэл байсны хувьд, Марсель нь дэлхийн хамгийн том боомтуудын нэг болохын хувьд “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд Хятадтай ойр хамтран ажиллахыг сонирхож, 2015 онд түншлэлийн хэлэлцээр байгуулсан. 2016 оны 4 дүгээр сард Хятадын Wuhan-аас гарсан галт тэрэг Германы Дюисбургээр дайраад 11300 км замыг туулж, 16 хоногийн дараа Лион хотод ирсэн байна.

Герман: Санаачилгын хүрээнд Хятадаас Германы дэд бүтцийн компаниудын үнэт цаасыг ихээр худалдан авч, ногоон эдийн засагт хөрөнгө оруулж байгаагаас гадна Хятад, Германы хооронд чингэлэгийг төмөр замаар тээвэрлэх ажил амжилттай хэрэгжиж, өнөөдөр 5 чиглэлээр байнга галт хэрэг явах болжээ. Чиглэлийн талаарх мэдээллийг дараах хүснэгтээс харна уу:

¹²⁴ www.en.cnta.gov.cn/focus/travelnews

Хүснэгт 1.

Хятад, Германы хоорондох галт тэрэгний чиглэл, давтамж

Төмөр замын чиглэл	Эхлэх хугацаа	Үйл ажиллагаа явуулах компаниуд	“Нэг бүс, нэг зам” төсөл
Лейпциг-Шеньян	2011 оны 9-р сар	DB Schenker	2011 онд Торгоны замгүйгээр санаачилж эхэлсэн ба 2012 оноос “Торгоны зам”-ыг хэвлэл мэдээллийн хэрэгслүүд сурталчилж эхэлсэн
Дуйсбург-Чунцин	2012 оны 1-р сар	YuXinOu ложистикийн компани, Евразийн ложистикийн тээвэр	2012 оноос хойш 7 хоногт тогтмол нэг галт тэрэг, 2014 оноос 7 хоногт гурван удаа, 2014 оны 3-р сард БНХАУ-н Ерөнхийлөгч Ши Дуюбургийн айлчлалын үеэрээ “Торгоны зам” төслийг танилцуулсан
Ганбург-Чжэнчжоу	2013 оны 7-р сараас 2015 оны 7-р сар хүртэл	Евразийн ложистикийн тээвэр, 2016 оноос хойш DHL	2008 оны 10-р сард анхны галт тэргийг ашиглалтанд оруулсан (SiangTang-Hamburg), 2015 оноос шинэ оператор DHL компани нь төслийг идэвхтэй дэмжсэн
Ганбург-Харбин	2015 оны 6-р сар	Евразийн ложистикийн тээвэр	“Шинэ Торгоны зам” төслийг сурталчилж байна
Нюрнберг-Чэнду	2015 оны 10-р сар	Hellmann Евразийн төмөр зам	Геллман болон Германы хэвлэл мэдээллийн хэрэгсэл “Торгоны зам” төслийг дэмждэг

Эх сурвалж: Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias, *Europe and China's New Silk Roads*, Dec 2016, p 24-30

Германы Гамбург, Дуйс боомтууд нь Зүүн Азийн худалдаанд илүү чухал үүрэг гүйцэтгэхийн тулд Хятадтай илүү ойр хамтран ажиллах сонирхлоо илэрхийлж байгаа ажээ.

Польш: “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд хэрэгжиж буй нэг томоохон төсөл бол төмөр замын байнгын тээврийг бий болгосон явдал болж байна. Тухайлбал, 2010 оноос Шанхай, Гаданскийн, 2013 оны 4 дүгээр сараас Lodz-Chengdu, мөн оны 9 дүгээр сараас Warsaw-Suzhou-гийн карго тээвэрлэх галт тэрэг 7 хоногт 1-3 удаа байнга явах болжээ. Урьд өмнө нь Хятадын чингэлэгүүд хоосон буцдаг байсан бол, сүүлийн жилүүдэд тэдгээрийг Польшийн ХАА-н бүтээгдэхүүн, архи, ундаагаар дүүргэж буцаадаг болсон нь худалдааны өгөөжийг дээшлүүлсэн байна. Хамтын ажиллагаа өргөжиж, галт тэрэгний тоо нэмэгдэхийн хирээр 2 тал

хамтран Lodz, Malaszewicze-д ложистикийн үйлчилгээний төвийг байгуулжээ. Энд хүнсний агуулахууд, электрон худалдаа нээгдсэн байна.

Хятадаас Европтой хийх худалдааны дийлэнх хэсэг нь Амстердам, Роттердамын боомтуудыг ашиглаж байгааг өөрчилж, Европын өмнөд хэсэгт өөрийн гэсэн боомтуудтай болоход анхаарч байна. Тухайлбал, 2015 онд Станбулын Амбарли боомтын Кумпорт терминалыг, 2016 онд Хятад Грекийн Pigeus боомтын хувьцааны дийлэнх хэсгийг худалдан авсан¹²⁵. Мөн Хятадын боомтын аж ахуй эрхэлдэг компаниуд Бельги, Нидерланд, Хорват, Словени, Итали, Испани, Латви, Литвагийн боомтуудыг шинэчлэхэд хөрөнгө оруулсан буюу хөрөнгө оруулах сонирхлоо илэрхийлээд байгаа ажээ. Мөн Будапешт-Белградын төмөр замыг шинэчлэхээр төлөвлөсөн. Хятадын орон нутгийн Засгийн газар, компаниуд Европт, юуны өмнө Польш, Герман, Нидерланд, Франц, Испанийн тээврийн үйлчилгээний салбарт орон нутгийн компаниудтай хамтран ажиллаж байна¹²⁶. 2017 онд Европ, Хятадын хоорондын худалдааны 186 тэрбум ам. долларын бүтээгдэхүүн хуурай замаар тээвэрлэгдсэн, энэ үзүүлэлт 2022 онд 700 тэрбум ам. доллар болох төлөвтэй гэнэ¹²⁷.

Европ, Хятадын “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээний хамтын ажиллагааг бүхэлд нь авч үзвэл, ЕХ-ны институтууд, Хятадын Засгийн газрын түвшинд гэхээсээ илүүтэйгээр Хятад, ЕХ-ны тодорхой гишүүн орны хоёр талын хамтын ажиллагааны хүрээнд явагдаж байгаа нь тодорхой байна. Гэвч Хятадын Засгийн газраас Европтой харилцахдаа гол анхаарлыг юуны өмнө Төв, Зүүн Европын орнууд, мөн Европын өмнөд хэсгийн орнуудтай илүү ойр хамтрах бодлого баримталж байна. Тийм ч учраас Хятадаас Төв, Зүүн Европ, Хятадын “16+1” уулзалтыг жил бүр зохион байгуулах болжээ. Мөн Газар дундын тэнгисийн Грек, Мальт, Кипр, Итали, Испани, Португалтай тодорхой салбарт буюу усан замын тээвэр, ХАА-н чиглэлээр хамтын ажиллагааг эрчимжүүлэх болжээ¹²⁸.

Хятад, Азийн орнуудын хамтын ажиллагаа

Хятадын санаачилсан “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд байгуулахаар төлөвлөж буй 6 эдийн засгийн коридорын дийлэнх хэсэг нь Азид байгаа боловч ач холбогдлын хувьд хамгийн чухал хэсэг нь Европт байна. Үүний гол шалтгаан гэвэл Азийн эдийн засгийн коридоруудаар дамжуулан голдуу түүхий эд, эрчим хүчний эх булгийг олборлож, импортоор авч байгаа бол, Европт хамгийн өндөр худалдан авах чадвар сайтай хүн амд хүргэн Хятадын бараа бүтээгдэхүүнийг борлуулах, зардал, цаг хугацааг хэмнэх бололцоог олгож байгаагаараа онцлогтой байна.

ОХУ: Хятадын Ази дахь түншүүдийн хамгийн ойр нь ОХУ болж байгаа бөгөөд хоёр тал “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд амжилттай хамтран ажиллаж байна. Хятад ОХУ-аас түүхий эд, металл, эрчим хүчний эх булгийг авах

¹²⁵ Tanitum ve Tarihce, Kumport, www.kumport.com.tr

¹²⁶ France Paul van Putten, Mikko Huotari, John Seaman, Alice Ekman, Miguel Otero Iglesias, Role of OBER in Europe-China relations, Dec 2016, p 4-5

¹²⁷ Казахстан и Новый шёлковый путь, РwC Казахстан Сентябрь 2017 г.

¹²⁸ France Paul van Putten, Mikko Huotari, John Seaman, Alice Ekman, Miguel Otero Iglesias, Role of OBER in Europe-China relations, Dec 2016, p 6

урт хугацааны хэлэлцээрүүдийг байгуулж, газрын тос, байгалийн хий дамжуулах хоолойнуудыг барьж, ашиглаж байна. 2014 оны 11 дүгээр сард ОХУ-тай 400 тэрбум ам.долларын хэлэлцээр байгуулж, Зүүн Сибирээс Хятад руу байгалийн хий нийлүүлэхээр болсон.

Байгалийн хий нийлүүлэх “Сила Сибири” төслийн дагуу ОХУ-ын Чаядин, Ковыктин ордоос Хятадын хил хүртэлх 3000 км урт хийн хоолой барьж, түүгээр шатдаг хий нийлүүлэх болно. Төслийн нийт өртөг нь 55-70 тэрбум ам.доллар болно. Газпром компани 2015 онд 200 тэрбум рубль /2,6 тэрбум \$/, 2016 онд 92 тэрбум рубль /1,17 тэрбум \$/-ын хөрөнгө оруулалт хийсэн, 2017-2019 онд 850 тэрбум рублийн хөрөнгө оруулахаар төлөвлөжээ. 2017 оны 6 дугаар сарын байдлаар 740 км хийн хоолой барьж, 1,8 мянган замын шугамыг бэлэн болгосон, 2019 оны 12 дугаар сард эхний нийлүүлэлтийг хийхээр төлөвлөсөн байна. Энэ хоолойгоор Хятад руу жилд 38 тэрбум м³ хий нийлүүлэгдэх ажээ.¹²⁹

Москва, Бээжингээс 2015 оны 10 дугаар сард “Москва-Казанийн өндөр хурдны төмөр зам” барих төслийн хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан. Уг төслийн хүрээнд 770 км хурдны галт тэрэгний зам барих бөгөөд 1,288 их наяд рублийн санхүүжилт шаардлагатай байгаа бөгөөд 2023 онд ашиглалтад оруулахаар төлөвлөсөн. Хоёр талын тохиролцсоор Хятадаас 400 тэрбум рублийн хөрөнгийг зээлээр авч¹³⁰, үлдсэн хэсгийг нь ОХУ өөрөө санхүүжүүлэх гэнэ. Уг хурдны төмөр зам нь Бээжинг Европтой холбосон төмөр замын нэг хэсэг байх болно. Төслийн санхүүжилтийг Хятадын Торгоны замын сангаас гаргахаар тохиролцсон.

Зураг 7.

ОХУ, Хятадын газрын тос, хий дамжуулах хоолойн маршрут



¹²⁹ ГХЯ-наас ирүүлсэн судалгаа, 2017.08.05, т 2

¹³⁰ Зээл нь 20 жилийн хугацаатай, жилийн 4 хувийн хүүтэй байх гэнэ. БС

Төв Ази: 2009 онд ашиглалтад орсон Туркменистан-Хятад/Казахстанаар дайрдаг/-ын байгалийн хийг дамжуулах хоолойн хүчин чадлыг ойрын 5 жилд 2 дахин нэмэгдүүлэхээр төлөвлөсөн. Одоогийн байдлаар уг хоолой нь Хятадын байгалийн хийн импортыг 50 хувийг нийлүүлдэг¹³¹.

2006 онд ашиглалтад орсон Казахстан-Хятадын газрын тос дамжуулах хоолойг өргөтгөн Каспийн тэнгисийн ордуудтай холбохоор төлөвлөсөн болно. Хятад 2000 онд 1183 сая нэгж тонн газрын тос импортолж байсан бол, энэ хэмжээ 3101 сая нэгж газрын тос болж өсчээ¹³². Хятад эрчим хүчний салбарт гадаадад нийтдээ өнөөг хүртэл 510 тэрбум ам.долларын хөрөнгийг оруулсан байна¹³³. Хятадууд эрчим хүчний салбарт хөрөнгө оруулалтаа нэмэгдүүлэхээс гадна түүнийг аль болох олон орноос импортлоход анхаарч байна. Тухайлбал 2008 онд 20 оронд хөрөнгө оруулж байсан бол, 2015 онд эдгээр орны тоо 47 болж өссөн ажээ.

Зураг 9.

Төв Ази, Хятадын газрын тос, хий дамжуулах хоолой



2015 оны 4 дүгээр сард Хятад, Пакистаны Засгийн газар Хятад-Пакистаны эдийн засгийн коридорыг байгуулах, нийтдээ 15 жилийн хугацаанд Гвадарт далайн гүн боомт, бас цахилгаан станцууд барихаар тохиролцож, эл зорилгоор 46 тэрбум ам.долларыг зарцуулахаар шийдвэрлэсэн байна. Хятадын талаас өгөх зээлийн хүү нь жилд 6-7 хувь байх ажээ. Гэвч төслийн хэрэгжилтийн явцад өртөг нь өсч 57 тэрбум ам.доллар болжээ. Эдгээр бүтээн байгуулалтын үр дүнд Пакистаны ДНБ-ий өсөлт жилд 3-5 хувь байхаар байна.

¹³¹ Alice Ekman, China in Asia: What behind the new silk Roads?, 2015, p 10 www.ifri.fr

¹³² Global Energy Statistical Yearbook, 2016, www.yearbook.enerdata.net

¹³³ China Investment Tracker, American Enterprise Unstitute, 15.12.2016, www.aei.org

Тус коридорт байгуулах газрын тос, байгалийн хий дамжуулах хоолойнууд нь Ойрхи Дорнодоос Энэтхэгийн далайгаар дамжин Хятадын эрэг хүртэлт 13000 км замыг 2000 км болгож богиносгохоос гадна газрын гүн хэсэг рүү нүүрс зөөх тээврийн зардлыг бууруулах, эрчим хүчний цэвэр эх булгаар хангах чухал ач холбогдолтой болсон. Байгалийн хий дамжуулах хоолой нь бас Пакистан-Ираны хий дамжуулах хоолойтой холбогдохоор байгаа нь Хятадын хувьд бүр ч ач холбогдолтой байна.

Зураг 10.

Хятад, Пакистаны эдийн засгийн коридор



Пакистаны зүгээс коридор бүрэн ажиллаж эхлэх үеэс эхлэн жил бүр дамжин өнгөрөх тээвэр, үйлчилгээнээс жилд 3 тэрбум ам. долларын ашиг хүртэх тооцоог гаргаад ажиллаж байгаа юм байна¹³⁴.

Бангладеш, Хятад, Энэтхэг, Мьянмарын эдийн засгийн коридор

Торгоны замын Бангладеш, Хятад, Энэтхэг, Мьянмарын эдийн засгийн коридорыг байгуулах тухай санаачилга анх 1999 онд гарч байсан боловч түүнийг хэрэгжүүлэх талаар тодорхой алхмууд бага хийгдэж байсан. Харин 2013 оны Хятадын Ерөнхий сайдаас Энэтхэгт хийсэн айлчлалын үеэр энэ үзэл санаа Ерөнхий сайд нарын хэмжээнд дэмжигдэж, улмаар хамтарсан баримт бичигт албан ёсоор тусгагдсан. Энэ үйл явдлын дараагаар Бангладеш, Хятад, Энэтхэг, Мьянмарын эдийн засгийн коридорыг байгуулах асуудлыг судлах 4 орны судалгааны хамтарсан хэсэг байгуулагдснаар нэлээд идэвхижиж ирсэн байна.

¹³⁴ Zahid Hussain, China-Pakistan economic corridor, 2017, p 25 www.ifri.com

Энд хуурай газрын 9 хувь, дэлхийн хүн амын 40 хувь нь оршин суудаг байна. Эхний үед хамтын ажиллагааг Тээвэр, Худалдаа, Аялал жуулчлалын салбарт хөгжүүлэхээр төлөвлөж байсан бол, дараа нь энэ хүрээнд эрчим хүч, усан замын тээвэр, түүний дэд бүтцийг хөгжүүлэх асуудлыг оруулсан байдаг. Харин 2017 оны 4 дүгэр сард Энэтхэгт хуралдсан Бангладеш, Хятад, Энэтхэг, Мьянмарын эдийн засгийн коридорын судалгааны хамтарсан хэсгээс засгийн газрууддаа хандан нийт 11 салбарт буюу холбоо харилцаа (connectivity), эрчим хүч, хөрөнгө оруулалт, санхүү, худалдаа, худалдааг хөнгөвчлөх, хүний хөгжил, тогтвортой хөгжил зэрэг салбарт хамтын ажиллагааг хөгжүүлэхээс гадна энэ хамтын ажиллагааг чиглүүлэх нэгдсэн бүтэц байгуулахыг санал болгожээ¹³⁵. Энэхүү механизмыг бий болгох талаарх Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн төслийг Хятадын талаас боловсруулсан байна. Энэхүү коридор нь Хятадын баруун өмнөд болон Энэтхэгийн зүүн хэсэг, Мьянмар, Бангладеш улсын хөгжилд ихээхэн хувь нэмрээ оруулаад зогсохгүй Азийн эдийн засгийн хөгжилд ч нэлээд ахиц авчрахаар байгаа юм. Хамтарсан судалгааны хэсгийн анхны уулзалт 2013 онд Хятадад, II уулзалт нь 2014 онд Бангладешт, III уулзалт 2017 онд Энэтхэгт болжээ. 2018 онд Мьянмар улсад IV уулзалт болох юм байна. Дөрвөн орныг холбосон тээврийн коридор нь нийт 2800 км замыг хамарна. Замын схемийг дараах зурагт харуулав.

Зураг 11.

Бангладеш, Хятад, Энэтхэг, Мьянмарын тээврийн замын схем



Мьянмар, Бангладеш хоёр дэд бүс нутагтаа холбоо харилцааг сайжруулж, дэд бүтцүүдийг холбох замаар хамтын ажиллагааг өргөжүүлэхийг дэмжиж байна. Харин Энэтхэгээс эл коридорыг байгуулах нь юуны өмнө Хятадад гаднаас түүхий эд, эрчим хүчний эх булгийг авчрах замыг хөнгөвчлөхөд үйлчилж байгаа тул эхлээд оролцогч орнуудын өөр хоорондын худалдааг хөнгөвчлөх, худалдааны тэнцлийг хангахад түлхүү анхаарахыг санал болгож байна.

¹³⁵ Rochan Iyer, Reviving the Comatose Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor, <http://thediplomat.com/2017/05/reviving-the-comatose-bangladesh-china-india-myanmar-corridor/>

Хятад-Мьянмарын эдийн засгийн коридор

Хятадын Yunnan, Мьянмарын Куаукphu-ын хооронд газрын тос, байгалийн хийн 771 км хоолой барих ажил 2009 оны 10 дугаар сард эхэлж, байгалийн хийн хоолой 2013 онд, газрын тос дамжуулах хоолой 2017 онд бүрэн ашиглалтад орсон. Хоолойнууд тавигдах зам дагуу өндөр хурдны авто зам, төмөр зам тавихаар төлөвлөгдсөн байсан. Хятад, Мьянмар газрын тосны хоолой барихад 1,5 тэрбум ам.доллар, байгалийн хий дамжуулах хоолой барихад 1,4 тэрбум ам. долларын хөрөнгө оруулахаар тохиролцсон байдаг. Газрын тос дамжуулах хоолой нь жилд 22 сая газрын тос дамжуулах хүчин чадалтай. Хятад-Мьянмарын төмөр зам нь нийт 1920 км урт болох бөгөөд хятадын хэсэг нь 2015 оноос баригдаж эхэлсэн, 2020 онд дуусгах төлөвлөгөөтэй байна.

Зураг 12.

Хятад-Мьянмарын газрын тос, байгалийн хий дамжуулах хоолой



Хятад, Монгол, ОХУ-ын эдийн засгийн коридор.

Хятадын ГХ-ийн сайд Ван И 2015 оны 4 дүгээр сарын 2-нд МУ-ын ГХ-ийн сайд Пүрэвсүрэнг Бээжинд хүлээн авах үеэрээ, Хятад, Монгол, ОХУ-ын эдийн засгийн коридорыг байгуулах саналыг дэвшүүлэн тавьсан. Тэрээр гурван орны эдийн засгийн коридорын ач холбогдлыг үнэлж хэлэхдээ “энэхүү коридорыг байгуулах нь гурван ард түмний амьдралд ач тусыг, гурван орны эдийн засагт хөгжлийг, Евразийн хөгжилд шинэ хүчтэй эрч хүчийг авчрах болно. Орос, Хятад, Монголын хооронд хөгжлийн хамтын ажиллагааны томоохон орон зай бий болно”¹³⁶ гэжээ.

Гурван орны эдийн засгийн коридор нь үндсэндээ гурван орныг холбосон төмөр зам, авто замын хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, шинэчлэх, улмаар Европ,

¹³⁶ РИА новости, 2015.04.02

Хятадыг холбосон тээврийн нэгээхэн магистраль болгох, мөн зам дагуух бүсэд гурван талт хамтын ажиллагааны төслүүд хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн болно. Эл коридорын хэмжээнд УБ-ыг дайрсан төв замаас гадна Монголын зүүн, баруун хэсгээр мөн 3 орныг холбосон замууд дээр, Кызыл-Курагино чиглэлийн төмөр замыг Монголын Овоот-Эрдэнэт чиглэлийн төмөр замтай холбох асуудал яригдаж, зарим тохиролцоонд хүрээд байна.

Харин судлаач эрдэмтэд уг коридорын ач холбогдлыг янз бүрээр үнэлсэн нь бий. Тухайлбал, Оросын бизнес, эдийн засагчдын төлөөлөл болох брокерийн FBS компанийн эдийн засагч Денис Тетюшин “Хятадын дээрх санаачилгыг хэрэгжүүлэх нь эдийн засгийн хувьд гол ашгийг мэдээж Хятад, тэгээд ОХУ хүртэх болно, харин Монгол нь санаачилгатай ажиллаж чадахгүй бол, тэдний дунд түнш л байх болно. Харин энэхүү коридор нь геополитикийн хувьд Хятадын эдийн засгийн хөгжлийг дэмжихэд ихээхэн хэрэгтэй байгаа Ази, Европыг холбох нэгэн зам болох, ОХУ-ын хувьд зам дагуу хөрөнгө оруулалт нэмэгдэх, Монголтой хамтын ажиллагааг идэвхжүүлэхэд хувь нэмрээ оруулах болно”¹³⁷ гэж бичсэн нь нэлээд бодитой дүгнэлт гэж үзэх болохоор байна. Монголын Стратегийн судалгааны хүрээлэнгийн захирал Д.Ганбатын Silk Road Forum -2015-д тавьсан илтгэлд “Хятад, Монгол, ОХУ-ын эдийн засгийн коридор нь Хятадын зүгээс хойд хөршүүдтэйгээ нягт хамтын ажиллагаатай байхад амин чухал ач холбогдолтой байх болно. Хятадын талаас санал болгож буй бусад коридоруудтай харьцуулахад хамгийн том газар нутгийг хамарч байгаа. Бидний харж байгаагаар бол эл санаачилга ЗХА-д эдийн засгийн интеграцийг гүнзгийрүүлэх, бүс нутгийн тээврийн дэд бүтцийг холбоход чухал үүрэг гүйцэтгэх болно” гэж дүгнэжээ¹³⁸.

Хятадын судлаачдын үзэж байгаагаар “3 улсын эдийн засгийн коридорын зорилго бол, Өвөр Монгол, Орос, Монголтой холбон нэвтрэх газар зүйн давуу талыг ашиглан, ... бүс нутгийн эх газар, далайн хосолсон тээврийн хамтын ажиллагааг сайжруулж, Бээжин-Москва чиглэлийн хурдны тээврийн хонгилын бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлж, умарш нээлттэй гол чухал цонхыг байгуулна, ...гурван улсын дагуу эдийн засгийн хамтын ажиллагааг эрчимтэй ахиулж, бүх Европ, Азийн эх газрын хөгжлийг дайчлах болно”¹³⁹ гэжээ.

Хятадын Нийгмийн ухааны Академийн ЗХА-ийн олон улсын харилцааны судлаач Zhong Felteng нь China Daily сонины сурвалжлагчид өгсөн ярилцлагадаа, Монгол нь бусад засгийн газруудаас, юуны өмнө ЕХ, Японы зүгээс стратегийн болон эдийн засгийн салбарт дэмжлэг авах гэж хичээсэн боловч зөвхөн хязгарлагдмал зарим нь амжилтад хүрсэн тул одоо Орос, Хятадтай илүү хамтран ажиллахад хүрсэн гэжээ. Саяхан Хятадын хэвлэлд гарсан нэгэн өгүүлэлд, гурван талт хамтын ажиллагааны тухайд “Энэ удаад Хятад, ОХУ хоёр Монгол руу арай оройтож хандаж буй, Монгол бас муруй замаар явсан ч гэсэн Монголын хувьд үүнийг хүлээн авахгүй байж болохгүй бөгөөд аргагүйн эрхэнд хүртэх хамгийн сайн үр дүн

¹³⁷ <http://expert.ru/2015/04/2/rossiya-pojdet-po-shelkovomu-puti-s-mongoliej/>

¹³⁸ D.Ganbat, *Silk Road – 2015 Forum essay*

¹³⁹ “Нэг бүс, нэг зам”-ын Хятад-Монгол, Оросын эдийн засгийн хонгил, х 45, Хөх хот, 2015,

юм”¹⁴⁰ гэж бичсэн нь байна. Мөн Америкийн Монгол судлаач А.Кэмп бичихдээ, “Монголын хүчирхэг хоёр хөрш нь хоорондынхоо тээвэр, эрчим хүчний хамтын ажиллагааны асуудлыг тохиролцоходоо Монгол Улсын ашиг сонирхлыг харгалзан үзэхгүй явж ирснийг онцлоод, 3 талт хамтын ажиллагаа нь Монголын асуудалд анхаарах нөхцөлийг бүрдүүлэх болно. Харин Монголоос хоёр хөрштэйгээ харилцах талаар баримталж байгаа бодлогыг Евразийн бусад орнууд, бүр ЕХ, АНУ ч тэр бүр ойлгодоггүй”¹⁴¹ гэжээ. Улаанбаатарт төвтэй Далайд гарцгүй орнуудын олон улсын судалгааны Think Thank төвөөс Японы IDE-JETRO-той хамтран 2017 онд хийсэн судалгаанд гурван орны эдийн засгийн коридор байгуулснаас Монгол Улс 480 сая ам. долларын, Хятад 4682 сая ам. долларын, ОХУ 518 сая ам. долларын ашиг хүртэх болно гэжээ¹⁴². Хятадын ГХЯ-наас мэдэгдэж байгаагаар, Хятад, Монгол, Оросын эдийн засгийн коридорын агуулга нь Хятадаас санал болгож буй “Нэг бүс, Нэг зам”, Монголоос санал болгож буй “Хөгжлийн зам”, Оросын талаас санал болгож буй “Ази, Европын замын нэгдсэн сүлжээ”-ний санаачилгуудад тулгуурлах ёстой байна. ОХУ-Монгол-Хятадын гурван талт дээд хэмжээний Уфагийн II уулзалтаас гурван орны эдийн засгийн коридорыг байгуулахаар тохиролцож, эл хамтын ажиллагааны “замын зураг” буюу “Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр боловсруулах тухай Санамж бичиг”-т 2015 оны 7 дугаар сарын 9-нд ОХУ-ын Уфад гарын үсэг зурав.

Монгол Улсын зүгээс “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгад албан ёсоор хамрагдаж, МУ, БНХАУ-ын Засгийн газруудын хооронд 2017 оны 5 дугаар сард Харилцан ойлголцлын санамж бичигт гарын үсэг зурсан. Хятад, Монгол, ОХУ-ын гурван орны эдийн засгийн коридорын замын схемийг дараах зурагт харуулав.

Зураг 13.

Гурван орны эдийн засгийн коридорын замын схем¹⁴³



Гурван орны эдийн засгийн коридорыг байгуулах чиглэлээр өнгөрсөн хугацаанд

¹⁴⁰ Zhang Yunbi, SCO Extends Projects Cooperation Russia-China-Mongolia, China Daily, 2015.07.10 *Хятад, Орос гар нийлж ... Монголыг илбэн тохиуулна, 2016.05.2016 www.junshi.xilu.com, www.arслан.mn

¹⁴¹ Alicia Campi, Transforming Mongolia-Russia-China Relations: The Dushanbe Trilateral summit, 3 Nov. 2014, p 1

¹⁴² Economic Impact of Economic Corridor in Mongolia: An Application of IDE-GSM, 2017, p 15

¹⁴³ Suren Badral, Road Connectivity across Mongolia, The Himalayan consensus, 2017

хийгдсэн тоймтой ажлууд гэвэл: Хятад, Монгол, ОХУ-ын хооронд байгуулах эдийн засгийн коридорын асуудлыг онолын хувьд судлаж, Засгийн газрууддаа зөвлөж байх зорилгоор 3 орны эрдэмтдийн Think Thank Conference-ийг 2015 оноос байгуулж, анхны ЭШБХ-ыг Улаанбаатарт, 2 дахь хурлыг 2016 онд Хятадын Хөх Хотод, 2017 оны хурлыг ОХУ-ын Улаан Үүдэд, 2018 онд Улаанбаатарт зохион байгуулав.

УБ төмөр замын шинэчлэл, хөгжлийн стратегийн түншлэлийн тухай МУ-ын Засгийн газар, ОХУ-ын “Орос төмөр зам” ХН-ийн нийгэмлэг хоорондын хэлэлцээрт 2014.9.3-ны өдөр гарын үсэг зурсан. Энэхүү хэлэлцээрийн дүнд УБТЗ-ыг хос замтай болгож, хүчин чадлыг нь жилд 100 сая тонн ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай болгож нэмэгдүүлэх, Салхит Эрдэнэтийн төмөр замыг баруун тийш үргэлжлүүлэн Туватай холбох, “Богд хан төмөр зам”-ыг барих, баруун талын босоо замыг барихаар тохиролцсон болно¹⁴⁴. Владивостокийн эдийн засгийн дорнын 2017 оны чуулга уулзалтад Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Х.Баттулга оролцож, Монголын Зүүн коридорын төмөр замыг сэргээж, Монголын нүүрсийг ОХУ-ын Восточный боомтоор дамжуулан ЗХА-ийн орнууд руу гаргах асуудлаар ярилцсан. 2018 онд МУ, ОХУ-ын Засгийн газрын хооронд төмөр замын тээврийн хэлэлцээр байгуулж, Монголын нүүрсийг Оросын нутгаар дамжуулан далайд хүргэж, 3 дахь орнуудад гаргахад тодорхой хэмжээний хөнгөлөлт үзүүлэхээр тохиролцсон болно.

Монголын тал 2018 онд ОХУ, Монгол, Хятадын эдийн засгийн коридорыг байгуулах асуудлыг хариуцсан нэгжийг ГХЯ-нд байгуулж, улмаар Дорнын эдийн засгийн 2018 оны уулзалтын үеэр 3 орны төрийн тэргүүн нарын 2015 оны Уфагийн уулзалтын үеэр шийдвэрлэсний дагуу уг коридорыг байгуулахад хамтын ажиллагааны механизм болох 3 орны нэгдсэн “Судалгаа, хөрөнгө оруулалтын төв”-ийг байгуулах баримт бичигт гарын үсэг зурав. Монгол Улс Азийн авто замын сүлжээний хэлэлцээрт нэгдэсний дагуу өөрийн нутгаар ОХУ, Хятадыг холбосон Алтанбулаг-УБ-Замын-Үүдийн 1000 км хатуу хучилттай замыг 2014 онд, мөн баруун талд Цагааннуур-Өлгий-Ховд-Ярантын 180 км хатуу хучилттай замыг барьж дуусгасан боловч энэ зам нь хурдны зам бус харин энгийн зам байсан. Тэгвэл ОХУ, МУ, БНХАУ-ыг холбосон хурдны замыг барих асуудлаарх хэлэлцээнд холбогдох орны сайд нар 2016 оны 12 дугаар сард гарын үсэг зурж, түүнийг хэрэгжүүлэх асуудлаарх зөвлөлдөх уулзалтыг 2017 оны 9 дүгээр сарын эхээр Улаан Үүд хотноо зохион байгуулсан юм.

2016 онд ОХУ, Монгол, Хятадын хоорондын авто замын олон улсын тээвэрлэлтийг эхлүүлэх ажлын хүрээнд Улаан Үүд, Улаанбаатар, Тянжины хооронд туршилтын тээвэрлэлтийг зохион байгуулж, шаардлагатай бэлтгэлийг хангах, нөхцөл бүрдүүлэх чиглэлээр ажиллаж байна. 2018 оноос энэ тээврийн зам нээгдэх болно.

Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар, БНХАУ-ын Гаалийн ерөнхий газар, ОХУ-ын Холбооны гаалийн алба хоорондын ерөнхий хэлэлцээр болон Хилийн боомтын хөгжлийн салбарт хамтран ажиллах тухай Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар,

¹⁴⁴ Стратегийн түншлэл ба МУ-ын гадаад орчны өөрчлөлт, ОУХХ, 2015, х 12-13

БНХАУ-ын Гаалийн ерөнхий газар, ОХУ-ын Хилийн бүтээн байгуулалтын газар хоорондын ерөнхий хэлэлцээрт гарын үсэг зурав.

Азийн бүс нутагт Хятадаас оруулж буй томоохон хөрөнгө оруулалт гэвэл:

- 2014 оны 9 дүгээр сард Шри Ланкагийн Коломбо-гийн боомтыг шинэчлэх/1,4 тэрбум ам. долларын өртөгтэй/, Мальдивийн онгоц буудлыг өргөтгөх/хэдэн зуун сая ам.долларын өртөгтэй/ төслүүдэд гарын үсэг зурсан.
- 2014 онд Станбул-Анкарагийн хурдны галт тэрэгний замын байгууламжийг Хятад-Туркийн хамтарсан консерциум барьсан.

Хятад, Африкийн хамтын ажиллагаа

Хятад, Африкийн хамтын ажиллагааны анхны чуулга уулзалт 2000 онд болсноос хойш, хоёр талын хамтын ажиллагаа нэлээд идэвхжиж, 2009 онд Хятад Африкийн хамгийн том худалдааны түнш болсон. 2015 оны 1 дүгээр сард Хятадын Засгийн газар, Африкийн нэгдлийн байгууллагын хооронд Меморандумд гарын үсэг зурснаар Африкийн 54 орныг тээврийн дэд бүтцээр холбож, нэгдсэн сүлжээг бий болгохоор тохиролцсон байна. Энэ төслийн хүрээнд хэрэгжих шатандаа байгаа томоохон төслүүдээс дурдвал, холбогдох талууд Нигери /13 тэрбум ам.долларын/, Кени /3,8 тэрбум ам.долларын/, Этиопи /4 тэрбум/, Чад /5,6 тэрбум ам. долларын/ төмөр замын төслүүдэд гарын үсэг зуржээ. Мөн Хятад Танзанид Дар эс Салаамын боомтыг, Мозамбикт Мапутугийн, Габонд Либрвиллийн, Ганад Темагийн, Сенегалд Дакарын боомтыг шинэчлэн барих талаар тохиролцож байна¹⁴⁵.

Хятад, Африкийн дээд хэмжээний 2018 онд Бээжинд болсон уулзалтад Африкийн бүх орны төр, засгийн тэргүүн нар оролцож, хамтын ажиллагааг улам бүр гүнзгийрүүлэн хөгжүүлэх, Хятадын зүгээс буцалтгүй тусламжаа нэмэгдүүлэхээр тохиролцсон ба Хятадын зүгээс Африкийн нэлээд хэдэн орны өрийг энэ оны эцэс гэхэд цайруулахаар амласан болно. Хятадаас “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгынхаа хүрээнд Африкт хамгийн гол түншээр Кениг сонгон авч, хамтран ажиллаж байна. Ийнхүү Кенийн нийслэл Найробиг Момбаса боомттой холбох төмөр замын 609 км шугамыг 2013 онд эхэлж, 2017 оны 12 дугаар сард дуусгахаар төлөвлөсөн. Төслийн өртөг 3,8 тэрбум ам.доллар бөгөөд зардлын 90 хувийг Хятадын Экспорт, Импорт банк, 10 хувийг нь Кенийн Засгийн газар гарган санхүүжүүлж байна¹⁴⁶. Энэхүү зам нь аажимдаа Уганда, Бурунди, Суданы өмнөд хэсэгтэй холбогдох ажээ. Ийнхүү төмөр зам бий болж, Хятадыг Африкийн гүн дэх орнуудтай холбосноор Кенид 30000 ажлын байрыг бий болгох, түүнээс асар их ашиг, хөгжил гарах тооцоо гарчээ.

Хятадын тусламжтай байгуулагдсан аж үйлдвэрийн паркууд

Хятадууд дэд бүтцийн төслүүд хэрэгжүүлэхээс гадна үйлдвэрийн паркуудыг түншүүддээ байгуулахад ач холбогдол өгч, одоог хүртэлх хугацаанд Хятад

¹⁴⁵ C.Galacteros, “La Chine et la Nouvelle Route de la Soie: vers le plus grand empire de l’Histoire?”, Bouger les lignes, 27.05.2016, www.galacteros.over-blog.com

¹⁴⁶ www.railway-technology.com

дэлхийн 50 орчим оронд үйлдвэрлэл, худалдааны бүсүүд байгуулаад байгаа ажээ¹⁴⁷. Тухайлбал, Белоруссын Минск мужийн Смолевич дүүрэгт Белорусс, Хятадын хамтарсан үйлдвэрийн парк байгуулах төслийг 91,5 км² талбайд эдийн засгийн онцгой бүс байгуулах замаар хэрэгжүүлэхээр тохиолцож, энд Белорусс 0,5 тэрбум ам.доллар, Хятад 1,5 тэрбум ам.долларын санхүүжилт хийхээр болсон. Талууд Паркийн үйл ажиллагааны тэргүүлэх чиглэл нь электрон бараа үйлдвэрлэх, бий эмчилгээ хийх, хими, машины үйлдвэрлэл, шинэ төрлийн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх байна. Эдийн засгийн тусгай бүсэд түүхий эд, тоног төхөөрөмжийг татваргүй оруулж, газар, эд хөрөнгө, орлогын албан татвараас чөлөөлөгдөнө. Гадаадын хөрөнгө оруулагч энд газрыг 99 жилээр түрээслэх буюу худалдан авч өмчлөх эрхтэй байхаар зохицуулсан.

Хятад энэ төрлийн төслийг Энэтхэг, Казахстан, Шри Ланка зэрэг оронд хэрэгжүүлж байна. Хятад ШХАБ-ын гишүүн орнуудад нэг үйлдвэрийн паркийг байгуулахад туслалцаа үзүүлэхээр амласан байгаа.

Хятадын Засгийн газраас “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хүрээнд тавьж буй нэг томоохон зорилт бол Хятадын юаныг олон улсын төлбөрийн хэрэгсэл болгох явдал болно. 2016 оны байдлаар Хятад санаачилгаа хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд 21 оронтой своп хэлцэл, банк хоорондын төлбөрийн 8 хэлэлцээр байгуулсны дүнд юанаар тооцоог хийдэг худалдааны хэмжээ 25 хувь /2005 онд дөнгөж 5 хувь байсан/ болж өссөн байна¹⁴⁸. 2016 оны 10 дугаар сард ОУВС-аас хятадын юаныг ЗТЭ-ийн сагсанд оруулж, олон улсын хатуу валют болгох шийдвэр гаргасан нь ч дээрх бодлогын үр дүн болж байна.

Хятадаас явуулж байгаа “Нэг бүс, Нэг зам” бодлого нь юуны өмнө түүний түүхий эд, эрчим хүчний эх булгаар баталгаатай хангагдах, хоцрогдонгуй хөгжилтэй бүс нутгаа хөгжүүлэх нөхцлийг хангаж, төслүүдийг хэрэгжүүлэх явцад хятадын техник, тоног төхөөрөмжүүдийг борлуулах, ажиллах хүчийг экспортлох бололцоог бүрдүүлж байгаагаас гадна бүс нутгийн орнуудын эдийн засгийн хөгжилд түлхэц болж, дэд бүтцийн зэрэг олон асуудлыг шийдвэрлэхэд тусалж, харилцан хожоотой хамтын ажиллагаа нь Хятадын нэр хүндийг өсгөж байгаа нь тухайн бүс нутагт хүчний харьцааг өөрчилж, улмаар томоохон гүрнүүдийн хүчний тэнцвэрт ч нөлөөлж байгаа нь илт байна.

¹⁴⁷ China's ‘One Belt, One Road’ gains traction: China's foreign investment could double by 2020 – good news for global growth, <https://www.sc.com/BeyondBorders/one-belt-one-road-traction/>

¹⁴⁸ L.Shen, “One Belt, One Road Gains Traction”, Standard Chartered Economic trends, Dec 2016, p

ДҮГНЭЛТ, ЗӨВЛӨМЖ

1. Ийнхүү “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилга нь юуны өмнө Хятадын эдийн засаг, бизнесийн эрх ашигт үйлчилж байгаа боловч Ази, Европ, Африкийн санаачилгад хамрагдсан орнуудын холбоо харилцаа (connectivity)-г сайжруулж, зам дагуу эдийн засгийн коридоруудад хамтарсан төслүүдийг хэрэгжүүлж, хөрөнгө оруулж байгаа нь холбогдох орнуудын хөгжилд нааштайгаар нөлөөлж, тэдний зүгээс дэмжлэгийг хүлээж байгаа нь тодорхой байна.
2. Орос-Монгол-Хятадын эдийн засгийн коридорыг байгуулах асуудал бол хэрэгжих бүрэн бололцоотой, талуудад бүгдэд нь ашигтай байхаас гадна гурван орны хамтын ажиллагааны шинэ үеийг нээж, мөн Ази, Европын интеграцид хувь нэмэр болох нь тодорхой байна. Тийм учраас гурван орны эдийн засгийн коридорыг байгуулах ажлыг түргэвчлүүлэх, хамгийн гол нь тээврийн зам дагуух бүсэд үйлдвэрлэл, дэд бүтэц, ложистикийн төвийг байгуулах, мөн эдийн засгийн коридороор дамжин олон улсын үйлдвэрлэл, хангамж, үйлчилгээний сүлжээнд хамрагдах тодорхой төслүүдийг хэрэгжүүлэх хэрэгтэй байна. Энэ төрлийн үйл ажиллагааны эхлэл болгон Хятадаас 50-иад оронд байгуулж байгаа үйлдвэрлэл, хамтын ажиллагааны төвийг түүний санхүү, техникийн дэмжлэгтэй байгуулах асуудлыг судлаж, хэрэгжүүлбэл зүйтэй болов уу.
3. ОХУ нь Хятадын “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилгын хэрэгжилтэд идэвхтэй оролцогчдын нэг болно. Санаачилгын хүрээнд ОХУ, БНХАУ хоёр хөгжлийн бодлогоо уялдуулан зохицуулахаас эхлээд ОХУ нь Хятадыг эрчим хүчний эх үүсвэрээр бүр урт хугацаанд хангах баталгаа өгч, түүнийхээ төлөө томоохон санхүүжилтийг хөнгөлөлттэй нөхцлөөр авч байгаа нь стратегийн хамтын ажиллагааг бодитой болгож байгаа юм. Энэ нөхцөлд Монголын зүгээс эл санаачилгад боломжийн хирээр идэвхтэй оролцох нь БНХАУ-тай төдийгүй ОХУ-тай урт хугацаанд, стратегийн салбаруудад хамтран ажиллах таатай нөхцөл, бодит бололцоог бий болгох учраас Монголын хувьд чухал ач холбогдолтой болох нь тодорхой байна.

НОМ ЗҮЙ

1. Alice Ekman, Francois Nikola, John Seaman, Gabriel Desarnaud, Tatiana Kastouyeva Jean, Serif Onur Bahcecik, Clelie Nallet, “Tree years orf China’s New Silk Roads”, 2017, IFRI, France
2. China New Silk Road, 2017,
3. A.Cooley, “The emerging Political Economy of OBER-The Challenge of Promoting Collectivity in Central Asia and Beyond”, CSIS, 24 October 2016 <https://www.sc.com/BeyondBorders/one-belt-one-road-traction/>
4. Казахстан и Новый шёлковый путь, PwC Казахстан Сентябрь 2017 г.
5. “Нэг бүс, нэг зам”-ын Хятад-Монгол, Оросын эдийн засгийн хонгил, х 45, Хөх хот, 2015,
6. Economic Impact of Economic Corridor in Mongolia: An Application of IDE-GSM, 2017, Intarnational Think Thank Center for LLDC, Ulaanbaatar
7. Central Asian Regional Economic Cooperation, 3rd CAREC Federation of Carrier and Forwarder Associations (CFCFA) Annual Meeting, Day 1, presentation by I.Segal
8. Frans-Paul van der Putten, John Seaman, Mikko Huotari, Alice Ekman, Miguel Otero-Iglesias, Europe and China’s New Silk Roads, Dec 2016
9. L.Shen, “One Belt, One Road Gains Traction”, Standard Chartered Economic trends, Dec 2016
10. Zahid Hussain, China-Pakistan economic corridor, 2017,
11. Rochan Iyer, Reviving the Comatose Bangladesh-China-India-Myanmar Corridor, <http://thediplomat.com/2017/05/reviving-the-comatose-bangladesh-china-india-myanmar-corridor/>

Судалгааны өгүүлэл, мэдээлэл:

1. Tom Hancock, China encircles the world with One Belt, One Road strategy, FT, MAY 4, 2017
2. Fu Mengzi, Strategic Concept on Constructing One Belt One Road, Mongolian Journal of Strategic, №67 (3/2014)
3. The Belt and Road Initiative: 65 countries and Beyond, 2016
4. Chinese Spending Lures Countries to Its Belt and Road Initiative, By Bloomberg News
5. Published: May 10, 2017 | Updated: September 5, 2017
6. “Our bulldozers, Our Rules”, The Economist, 2 July 2016
7. Len Shen, China’s One Belt, One Road gains tractions, <https://www.sc.com/Beyond-Borders/one-belt-one-road-traction/>
8. Zhang Yunbi, SCO Extends Projects Cooperation Russia-China-Mongolia, China Daily, 2015.07.10
9. C.Galacteros, “La Chine et la Nouvelle Route de la Soie: vers le plus grand empire de l’Histoire?”, Bouger les lignes, 27.05.2016, www.galacteros.over-blog.com
10. China’s “One Belt,One Road” grains traction: China’s foreign investment could double by 2020 – good news for global growth, www.sc.com/BeyondBorders/one-belt-one-raod-traction/