

ӨГҮҮЛЭЛ

“Нэг бүс Нэг зам” санаачилга дахь байгаль орчны асуудал: Монгол, Хятад, Орос гурван улсын эдийн засгийн коридорын жишээн дээр

Хишгээгийн Сэлэнгэ 

*Шинжлэх Ухааны Академийн Олон улс судлалын хүрээлэн,
Улаанбаатар, Монгол Улс
selenge_kh@mas.ac.mn*

Дашнямын Золбоо 

*Доктор (Ph.D), дэд профессор
Шинжлэх Ухааны Академийн Олон улс судлалын хүрээлэн,
Улаанбаатар, Монгол Улс
zolbood@mas.ac.mn*

Хураангуй: Энэхүү судалгааны өгүүлэлдээ бид БНХАУ-ын “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хүрээнд хийгдэх бүтээн байгуулалтын явцад байгаль орчин, экологийн салбарт тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлохыг зорилоо. Үүнд, эрчим хүч, тээвэр, логистик болоод экосистем, биологийн олон янз байдалд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг тусгахыг хичээлээ. Мөн гурван улсын эдийн засгийн коридорын дэд бүтцийн төслийн хүрээнд Монгол Улсад тулгарч болзошгүй байгаль орчны сорилтуудыг хөндсөн бөгөөд олон улсын байгууллагын тайлан, уг асуудалд холбогдох судлаачдын судалгааны үр дүнг үндэслэн шинжилсэн болно. Судалгаанаас дүгнэхэд Монгол, Хятад, Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор нь байгаль орчны эрсдэл, тэр дундаа уур амьсгалын өөрчлөлтөд эмзэг бүс хэмээн тодорхойлогдохоор байна. Иймээс цаашид хэрэгжих төслүүдэд байгаль орчны олон улсын стандартыг нэвтрүүлэх, байгаль орчинд ээлтэй байх зарчмуудыг тусгах нь чухал юм. Ингэснээр Монгол Улсад ногоон хөгжлийн бодлоготойгоо уялдуулж байгаль орчны хамтын ажиллагааны гурван талт механизмыг хөгжүүлэх боломж бүрдэх ба эдийн засгийн тогтвортой байдлыг урт хугацаанд дэмжихэд дөхөм болох юм.



*Түлхүүр үгс: “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилга, байгаль орчны асуудал,
гурван улсын эдийн засгийн коридор*

“Шинэ торгоны замын эдийн засгийн бүс”, “XXI зууны далайн торгоны зам” гэсэн хоёр чиглэлээс бүрдэж буй “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгыг БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин 2013 онд Казахстан улсад айлчлах үеэрээ танилцуулсан билээ. 2015 онд БНХАУ-ын Хөгжил шинэчлэлийн хороо, Гадаад хэргийн яам, Худалдааны яам хамтран “Торгоны замын эдийн засгийн бүс болон XXI зууны далайн торгоны замыг хамтран байгуулах алсын хараа ба үйл ажиллагаа” хэмээх баримт бичгийг баталсан. Уг баримт бичигт “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын бүтээн байгуулалтад баримтлах зарчим, хүрээг тодорхойлж дараах 5 чиглэлд хамтран ажиллахаар болсон. Үүнд: улс орнуудтай бодлогоор уялдах, дэд бүтцээр холбогдох, худалдааны чөлөөт байдал, санхүүг интеграцчилах, иргэд хоорондын харилцан ойлголцлыг нэмэгдүүлэхээр¹ тусгажээ.

2023 оны 4 дүгээр сарын байдлаар “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгад дэлхийн 148 орон, 30 гаруй олон улсын байгууллага 200 гаруй хамтын ажиллагааны баримт бичигт гарын

үсэг зурсан байна.² (Зураг №1-т үзүүлэв) Энэ нь дэлхийн газар нутгийн 39%, хүн амын 75%, дотоодын нийт бүтээгдэхүүний (ДНБ) ойролцоогоор 40% , худалдааны 40% -ийг тус тус хамарч буй эдийн засгийн хамтын ажиллагааны томоохон санаачилга³ юм. Дэлхийн Банкны Групп (WBG)-ын тайланд “хэрэв “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын дэд бүтцийн төслүүд хэрэгжвэл тээвэрлэлтийн хугацаа хэмнэгдэж, үүний үр дүнд нь ойролцоогоор 7.6 сая хүнийг нэн ядуурлаас, 32 сая хүнийг дунд түвшний ядуурлаас гаргах боломжтой”⁴ хэмээн тооцоолжээ. Тиймээс уг санаачилга нь ялангуяа хөгжиж буй орнуудын худалдаа, эдийн засгийн өсөлт, дэд бүтэц болон тээврийн хөгжилд томоохон түлхэц болох юм.

Тус санаачилгад нэгдэж буй орнуудтай Хятад Улс худалдаа, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын түнш болох замаар худалдаа эдийн засгийн харилцаагаа өргөжүүлэх сонирхолтой байна. Ойролцоогоор дөрвөөс найман их наяд ам.доллараар хэмжигдэх⁵ бүтээн байгуулалтуудыг төлөвлөөд байгаа боловч байгаль

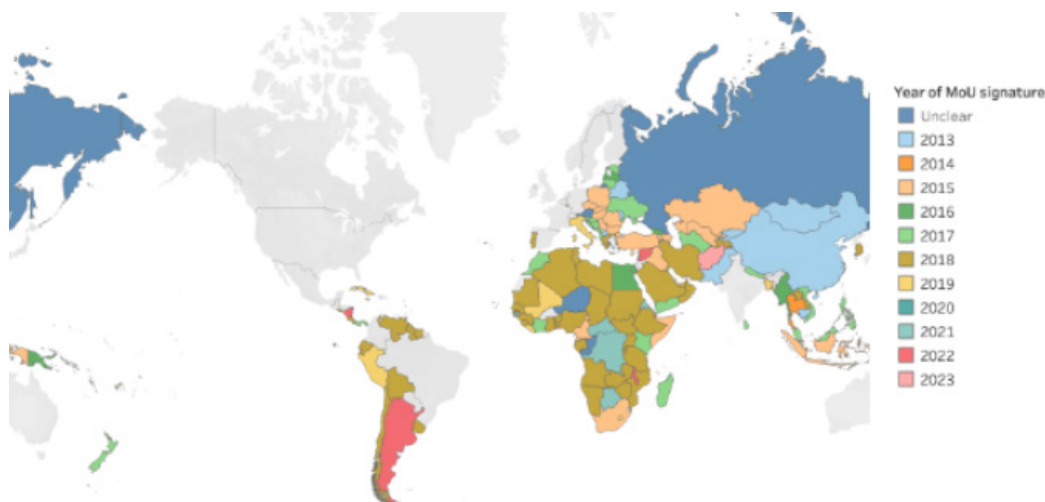
¹ Belt and Road forum for international cooperation, vision and actions on jointly building belt and road. 28 March 2015. Available on: <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0410/c22-45-2.html>

² Nedopil, Christoph (2023): “Countries of the Belt and Road Initiative”; Shanghai, Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, www.greenfdc.org

³ Ruta, M. Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative. World Bank Blogs. 4 May 2018. Available on: <https://blogs.worldbank.org/trade/three-opportunities-and-three-risks-belt-and-road-initiative>

⁴ World Bank Group /WBG/, 2019. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors; World Bank Publications: Washington, DC, USA, pp.13.

⁵ James McBride, Noah Berman, and Andrew Chatzky, China’s Massive Belt and Road Initiative, 2023, Council on foreign relations, <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>



Зураг №1. “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгад нэгдэн орсон улс орнууд

Эх сурвалж: Green finance and Development center of Fudan University, (2023)

орчин, тогтвортой хөгжлийн асуудал, уур амьсгалын өөрчлөлтөд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэлүүдийг дагуулж байна.

БНХАУ нь “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хүрээнд хийгдэх бүтээн байгуулалтыг ногоон буюу байгальд ээлтэй, тогтвортой хөгжлийн зарчмын хүрээнд барьж байгуулахаа мэдэгдсэн. Гэсэн хэдий ч байгаль орчны бохирдол (агаар, ус, хөрс) нэмэгдэх, биологийн олон янз байдалд сөргөөр нөлөөлөх, нөөцийн хомсдол үүсгэх, уур амьсгалын өөрчлөлтийг хурдасгах зэргээр экологийн сөрөг үр дагаварт хүргэж болзошгүй хүчин зүйлс, эрсдэл их байгаа нь олон улсын эрдэмтэн судлаач нарын анхаарлыг ихэд татаж байна. Үүнээс улбаалан “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хүрээнд дэх байгаль орчны асуудлын талаар судалгааны

ажил идэвхтэй хийгдэх болжээ. Тухайлбал, БНХАУ-ын Шаньдун их сургуулийн судлаач Тяньтянь Жай⁶ судалгаандаа байгаль орчны асуудлаарх эрх зүйн хэм хэмжээг нарийн мөрдөх, тус санаачилгад ногоон хөгжлийн бодлогын зарчмыг чандлан баримтлах, үүсэх аливаа маргааныг шийдвэрлэх, байгаль орчныг нөхөн сэргээх чиглэлд үр ашигтай тогтолцоог бий болгох саналыг дэвшүүлжээ. Харин G20-ийн тогтвортой санхүүжилтийн судлаачид⁷ тус санаачилгын хүрээнд хийгдэх төсөл хөтөлбөр, эдийн засгийн бүтээн байгуулалт нь улс орнуудын ДНБ-ийг нэмэгдүүлж байгаа ч 2050 он гэхэд дэлхийн нийт хүлэмжийн хийн ялгарлын тал хувийг бүрдүүлэх магадлал маш өндөр болохыг дүгнэсэн байна.

⁶ Tiantian Zhai, 2021. Environmental Challenges, Opportunities, and Policy Implications to Materialize China’s Green Belt and Road Initiative, Sustainability 2021, 13, 10428. <https://doi.org/10.3390/su131810428>

⁷ Ma Jun, Simon Zadek, 2019. A low carbon Belt and Road, <https://www.project-syndicate.org/commentary/climate-change-belt-and-road-infrastructure-investment-by-ma-jun-and-simon-zadek-2019-03>

“Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгыг судалж буй эрдэмтдийн дийлэнх нь улс төр, эдийн засаг, дэд бүтэц, хөрөнгө оруулалт, худалдаа, хамтын ажиллагаа, боловсрол, соёл зэрэг салбаруудын хүрээнд нарийвчилсан судалгааг хийсээр байгаа юм. Үүний сацуу сүүлийн жилүүдэд тус санаачилгын хүрээнд байгаль орчны асуудлын талаар тусгайлсан судалгаа эрчимжих хандлагатай байна.

Монголын судлаачид дараах байдлаар судалгаа хийжээ. Үүнд: судлаач С.Батхуяг⁸ судалгаандаа тус санаачилгын хүрээнд Монгол Улсын эрчим хүчний дэд бүтцийг цогцоор хөгжүүлэхэд олон талт хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх нь чухал болохыг дүгнэжээ. Ж.Гөлгөө, Б.Индра нар⁹ эдийн засгийн коридор нь цаашид эдийн засгийн интеграцчилалын механизм болох бөгөөд Монгол Улс үүнийг чадамгай ашиглаж чадвал эдийн засгаа тэлэх, төрөлжүүлэхэд таатай орчин бүрдэх боломжтойг онцолсон байна. Ц.Баатар¹⁰ баруун бүсийн хөгжлийн стратегийг Хятад, Оросын хил орчмын бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөлттэй уялдуулах нь зүйтэй хэмээн дүгнэжээ. Т.Дорж,

Б.Даваасүрэн нар¹¹ гурван улсын эдийн засгийн коридорыг Монгол Улсын тээврийн коридорт тулгуурлан байгуулах боломжтой бөгөөд ингэснээр зөвхөн манай улс төдийгүй Зүүн хойд Азийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд нөлөөлөх боломжтой хэмээжээ. Ж.Мэндээ¹² Монгол Улс бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд нэгдэх нь чухал болохыг дүгнэж, дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтад гадаадын хөрөнгө оруулалт хийгдэх бүрэн боломжтойг онцолжээ.

Эдгээр судалгааг харахад Монголын судлаачид гурван улсын эдийн засгийн коридорыг гадаад бодлого, дэд бүтцийн хөгжил, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын асуудлуудыг хөндөн судалсан нь тодорхой байна. Харин “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хүрээнд тулгарч болох сорилт тэр дундаа байгаль орчинд үзүүлж болох сөрөг нөлөөллийн талаар хийсэн дотоодын судалгаа ховор байна.

Иймээс энэхүү судалгааны өгүүллээр бид “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хүрээнд хийгдэх бүтээн байгуулалтын явцад байгаль орчны салбарт тулгамдаж буй асуудлыг тоймлон дүгнэсэн болно.

⁸ Batkhuyag Sodovyn, Boris Saneev, 2019. The China-Mongolia-Russia economic corridor and Mongolia's energy sector, E3S Web of Conferences, available on: https://www.e3sconferences.org/articles/e3sconf/pdf/2019/03/e3sconf_repar18_01005.pdf

⁹ Ж.Гөлгөө, Б.Индра, 2017. Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах ОХУ, БНХАУ-ын сонирхол, Олон улс судлал сэтгүүл №1 (107), 82-100. <https://doi.org/10.5564/jis.v0i1.993>

¹⁰ Ц.Баатар, 2019. Монгол, Хятад, Оросын хил орчмын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх боломж, сорилт, Олон улс судлал сэтгүүл №1 (109), 51-39. <https://doi.org/10.5564/jis.v0i1.1252>

¹¹ Т.Дорж, Б.Даваасүрэн, 2020. “Гурван улсын эдийн засгийн коридорт Монгол Улсын тээврийн дэд бүтцийн хөгжлийг уялдуулах шинэ хандлага, Мөнгө, санхүү, баялаг эдийн засгийн судалгаа, шинжилгээний сэтгүүл, №22, Монгол Банк. https://www.mongolbank.mn/file/files/documents/MB_sanhuu22-4-116-49-65.pdf

¹² Ж.Мэндээ, 2022. “Нэг Бүс Нэг Зам санаачилга: Монгол Улс”, Монгол Улс ба Геополитик, Friedrich Ebert Stiftung, 129-141. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mongolei/17604.pdf>

Мөн гурван улсын эдийн засгийн коридорын хүрээнд Монгол Улсад тулгарч болзошгүй байгаль орчны асуудлыг хөндөж, ингэхдээ олон улсын байгууллагын тайлан, эрдэмтэн

судлаачдын хийсэн судалгааны үр дүнд тулгуурлан шинжлэхийг зорилоо. Ингэснээр, холбогдох бусад ижил төстэй судалгаанд хувь нэмэр оруулах боломжтой.

Нэг. “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилга дахь экологийн асуудлууд

Экосистем ба биологийн олон янз байдалд үзүүлэх нөлөө

“Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилга нь хуурай газрын дэд бүтцийн зургаан коридор, мөн далайн замаар дамжуулан дэлхийн хүн амын талаас илүү хувийг холбох боломжтой юм. Тус санаачилгын улс төр, геополитик, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын зэрэг салбарт шат дараатайгаар хэлэлцүүлгийг хийж байгаа ч байгаль орчин, биологийн олон янз байдлын талаарх судалгаанд харьцангуй бага анхаарал хандуулж байна.

БНХАУ-ын Фудань их сургуулийн дэргэдэх Ногоон санхүүжилт, хөгжлийн төв¹³ (GFDC) болон Дэлхийн байгаль хамгаалах сан (WWF)-гийн тайланд дурдсанаар эдийн засгийн коридорын хүрээнд хийгдэх дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтын үр дагавар нь 4138 амьтан, 7371 ургамлын төрөл зүйлд, 265 нэн ховордож буй амьтад, 1739 шувуудын бүсэд эрсдэл учруулах магадлал өндөр байгааг дүгнэжээ. (Зураг №2-т үзүүлэв).

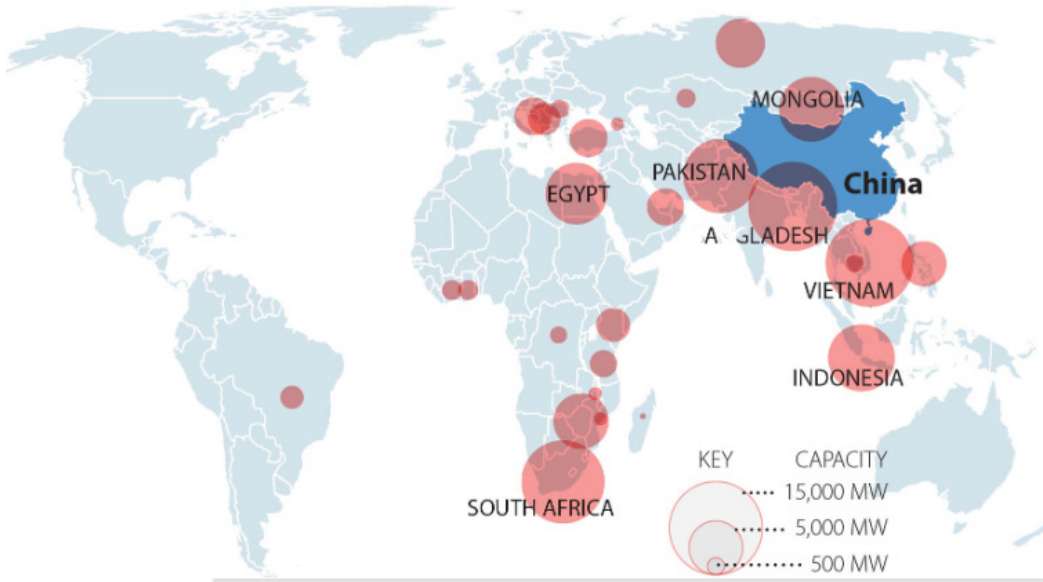
Тээврийн дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт нь биологийн төрөл зүйлийн тархцыг хумьж, экологийн тэнцвэрийг ихээр алдагдуулдаг. Дээрх тайлангаас дүгнэхэд Монгол, Хятад

, Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор дахь биологийн олон янз байдалд үзүүлэх нөлөө дунд зэрэг хэмээн үнэлжээ. Уг бүс нутагт дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт барьж байгуулах, хөгжүүлэх явцад хүрээлэн буй орчны асуудлыг шийдвэрлэх нь чухал сорилт болж байна. Тиймээс “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын эдийн засгийн коридорын хүрээнд хийгдэх газрууд дахь байгаль орчны үнэлгээг хийх, экологийн эмзэг байдлыг нарийвчлан тодорхойлж судлах нь чухал юм. Түүнчлэн цаашид хэрэгжих төслүүдэд байгаль орчны олон улсын стандартыг нэвтрүүлэх, байгаль орчинд ээлтэй байх зарчмуудыг тусгах нь зүйтэй юм.

Эрчим хүчний салбарын байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө

“Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгад нэгдэн орсон орнууд дэлхийн нийт хүлэмжийн хийн ялгарлын 30 орчим хувийг бүрдүүлж байна. Хэдийгээр тус санаачилгад нэгдэн орсон орнуудын хүлэмжийн хийн ялгаруулалт дэлхийн дунджаас доогуур байгаа ч урт хугацааны эдийн засгийн тогтмол өсөлт нь хүлэмжийн хийн ялгарлыг мэдэгдэхүйц хэмжээнд нэмэгдүүлэх

¹³ Christoph Nedopil Wang, 2019. Green investments for biodiversity conservation in the Belt and Road Initiative, <https://greenfdc.org/green-investments-for-biodiversity-conservation-in-the-belt-and-road-initiative/>



Зураг №3. БНХАУ-ын санхүүжүүлж буй нүүрсээр ажилладаг цахилгаан станцуудын төслүүд

Эх сурвалж: IEEFA, (2018)

түлшний хэт их хамаарал болон эрчим хүчний хэрэглээний тогтмол өсөлттэй (жилдээ 11.8%-иар нэмэгдэж байгаа)¹⁸ холбон үзэх боломжтой юм. 2020 оны байдлаар БНХАУ тус санаачилгад нэгдэн орсон 138 улсад эрчим хүчний салбарт нь нийт 47 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалтыг хийжээ. 2014-2020 оны хооронд Хятадаас гадуур 160 тэрбум ам.долларын өртөгтэй нүүрсээр ажилладаг цахилгаан станц барихаар төлөвлөж 2020 оны байдлаар 23 улсын цахилгаан станцуудын төсөлд нийт 36 тэрбум ам.доллар зарцуулсныг Зураг №3-т үзүүлэв. Харин 2021 онд НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблейн хурал дээр Ши Жиньпин Хятад Улс цаашид гадаадад нүүрсээр ажилладаг цахилгаан станц

барихыг дэмжихгүй гэдгээ мэдэгдсэнээс хойш энэ чиглэлд хөрөнгө оруулалт эрс буурсан байна. Харин ногоон эрчим хүчний төслүүдэд хөрөнгө оруулалт эрчимтэй нэмэгдэх болжээ. Жишээ нь, 2023 оны байдлаар эрчим хүчний салбар дахь нар болон салхин цахилгаан станцын төслүүд нь 42%-ийг эзэлж байгаа нь 2022 оныхтой харьцуулахад хоёр дахин нэмэгдсэн үзүүлэлт юм.¹⁹

Тээвэр, логистикийн салбарын байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө

Тээвэр, логистикийн салбарт хийгдэж буй хөрөнгө оруулалт нь эдийн засгийн үр ашгийг дээшлүүлж, зардлыг бууруулж, нөөцийн ашиглалтыг нэмэгдүүлдэг. Хэдий тийм боловч логистикийн үйл ажиллагаа

¹⁸ Mei, H., Li, Y.P., Suo, C., Ma, Y., Lv, J., 2020. Analyzing the impact of climate change on energy-economy-carbon nexus system in China. Appl. Energy 262, 114568.

¹⁹ Green finance and Development center, Fudan University, 2023, Belt and Road initiative investment report. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023-h1/>

нь хүлэмжийн хийн ялгаралд ихээхэн нөлөө үзүүлдэг. Жишээ нь, Дэлхийн эдийн засгийн форумын судалгаанд логистик нь дэлхийн нийт хүлэмжийн хийн ялгарлын 5.5%-ийг бүрдүүлж байгааг онцолсон байна. Түүнчлэн логистикийн үйл ажиллагаанаас үүдэлтэй дуу чимээ, хог хаягдал, их хэмжээний түлш шаталт зэрэг байгаль орчны олон асуудлууд нь хүний эрүүл мэндэд сөргөөр нөлөөлж, эдийн засгийн тогтвортой өсөлтийг бууруулах магадлалтай байна. Дэлхийн банкны судалгаагаар “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын тээврийн салбарт хийгдэх дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт нүүрсхүчлийн хийн ялгарлыг 7 ба түүнээс дээш хувиар нэмэгдүүлнэ гэж тооцоолсон байна.²⁰ Харин Олон улсын эрчим хүчний агентлагийн

мэдээлэлд тээврийн хэрэгслээс ялгарч буй нүүрсхүчлийн хийн ялгаруулалт цаашид ч өсөх хандлагатай байгаа бөгөөд 2030 он гэхэд 2007 оныхтой харьцуулахад 41%-иар нэмэгдэж 9.3 тэрбум тоннд хүрэх аж.²¹ Тиймээс тус санаачилгад нэгдэж буй орнууд тээвэр, логистикийн асуудал дээр байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг анхааран үзэх зайлшгүй шаардлагатай тулгарч байна. Энэ хүрээнд Бээжингийн их сургуулийн Ли нарын судлаачид “Нэг Бүс Нэг Зам”-ын дагуух улс орнууд болон бүс нутгуудад ногоон туршлагыг нэвтрүүлэх замаар эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих, хүрээлэн буй орчны бохирдлыг бууруулах, "ногоон логистик"-ийг бий болгох бүрэн боломжтойг онцолсон байна.²²

Хоёр. НҮБ-ын “Тогтвортой хөгжлийн зорилт-2030” болон “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хүрээнд тулгарч буй зарим асуудлууд

2016 оны 12-р сард НҮБ-ын Байгаль орчин (UN Environment) Хятадын Байгаль орчныг хамгаалах яамтай харилцан ойлголцлын санамж бичигт гарын үсэг зурж, “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгыг тогтвортой хөгжүүлэх, олон улсын хамтын ажиллагааг ахиулах талаар хамтран ажиллахаар болжээ.

2017 оны 5-р сард “Нэг Бүс Нэг Зам” форумын үеэр БНХАУ-ын удирдагч Ши Жиньпин бусад улс

орны төрийн тэргүүн, Засгийн газрын төлөөлөгчид болон олон улсын байгууллагуудад хандан хэлсэн үгэндээ ‘...Хятад Улс болон түүний түнш улсууд нь байгаль орчинд ээлтэй санаачилга бий болгохыг зорино. Энэ хүрээнд ногоон хөгжлийн алсын хараа, нүүрстөрөгч багатай ногоон хөгжил, тогтвортой амьдралын хэв маягийг баримтлах хэрэгтэй’²³ хэмээжээ. Энэ хүрээнд Хятадын

²⁰ WBG, 2019. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport. Corridors; World Bank Publications: Washington, DC, USA. p.7.

²¹ Fan, V.Y., Perry, S., Klemes, J.J., Lee, C.T., 2018. A review on air emissions assessment: transportation. J. Clean. Prod. 194, 673-684.

²² Xiaolong Li, Sidra Sohail, Muhammad Tariq Majeed, Waheed Ahmad, 2021. Green logistics, economic growth, and environmental quality: evidence from one belt and road initiative economies, Environmental Science and Pollution Research 28:30664–30674. <https://doi.org/10.1007/s11356-021-12839-4>

²³ President Xi's speech at opening of Belt and Road forum, 2017. Available online: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/201705/t20170527_678618.html

Засгийн газар НҮБ-ын “Тогтвортой хөгжлийн хөтөлбөр-2030” болон Уур амьсгалын өөрчлөлтийн тухай Парисын хэлэлцээрийн зорилтуудыг дэмжиж ажиллахаар болсон юм. Энэ нь нэг талаас Хятадын дотооддоо баримталж буй ногоон хөгжлийн бодлогын хүрээнд “экологийн соёл иргэншил”-ийг бий болгох, “Хятадын онцлогтой социализм”-ыг цогцлооход экологи байгаль орчныг хамгаалах, ингэснээр урт хугацаанд тогтвортой эдийн засгийн өсөлтийг бий болгох зарчимтай уялдах боломжтой юм. Нөгөө талаас Хятад Улс “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгаар дамжуулан дэлхий уур амьсгалын өөрчлөлтийг сааруулах, тогтвортой хөгжлийн зорилтод дорвитой хувь нэмэр оруулах байдлаар гадаад бодлогоо идэвхжүүлж байгаагай холбон үзэх боломжтой.

“Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилга нь НҮБ-ын тогтвортой хөгжлийн дараах хэд хэдэн зорилтуудтай агуулгын хувьд нийцэж байна. Үүнд: дэд бүтцийн хөгжил (Тогтвортой хөгжлийн зорилт (ТХЗ) 9: Аж үйлдвэр, инновац, дэд бүтэц), эдийн засгийн өсөлт (ТХЗ 8: Зохистой хөдөлмөр эрхлэлт ба эдийн засгийн өсөлт), сэргээгдэх эрчим хүч (ТХЗ 7: цэвэр эрчим хүч), ядуурлыг бууруулах (ТХЗ 1), (ТХЗ 17: Зорилтуудын төлөөх түншлэл) зэрэг зорилтууд багтаж байна. Энэ хүрээнд 2019 оны 4-р сард болсон “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын олон улсын хоёр дахь форумын үеэр дэлхийн 27 санхүүгийн байгууллага,

тус санаачилгад хамрагдаж буй Хятадын томоохон банкнууд “Ногоон хөрөнгө оруулалтын зарчим” удирдамжид гарын үсэг зурсан юм.²⁴ Мөн НҮБ-ын Байгаль орчны хөтөлбөртэй хамтран “Нэг Бүс Нэг Зам олон улсын ногоон хөгжлийн эвсэл”-ийг (BRIGC) байгуулжээ.²⁵ Эдгээр алхмууд нь тус санаачилгын тогтвортой, ногоон хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх үйлсэд эергээр нөлөөлөх болсон. Жишээ нь, 2017 онд АНУ уур амьсгалын тухай Парисын хэлэлцээрээс түр гарахад БНХАУ идэвхтэй бодлого явуулж манлайлах болсон зэргээс харж болно.

Хэдийгээр НҮБ-ын Тогтвортой хөгжлийн зорилтуудын хүрээнд нийтлэг зорилтууд байгаа ч дараах сорилтууд тулгарч байна.

Байгаль орчны асуудал: Барууны судлаач нарын ихэнх нь “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын төслүүд нь байгаль орчны бохирдлыг нэмэгдүүлэх, экосистемд үзүүлэх сөрөг нөлөөл их байгааг онцлон дурдсаныг дээр өгүүлсэн.

Зээлийн тогтвортой байдал ба “өрийн хавх”: Тус санаачилгад нэгдэж буй ихэнх улс орнууд нь хөгжиж буй жижиг улс орнууд тул дэд бүтцийн хүрээнд хийгдэж буй бүтээн байгуулалтын төсвөөс ихээхэн хэмжээний зээлийг авч байгаа нь эргээд төлөлт хийхэд хүндрэл учирч байгааг барууны судлаачид онцолсон байна.²⁶ Жишээ нь, “Ковид-19” цар тахлаас улбаалсан дэлхий нийтийн эдийн

²⁴ Newsroom City of London. Green Belt and Road Principles Receive Industry Backing. 24 April 2019.

²⁵ China Daily. China Officially Launches Green Development Coalition under BRI. 25 April 2019.

²⁶ S. K. Chatterji, Wider connotations of Chinese ‘salami slicing’, 2020. <https://asiatimes.com/2020/10/wider-connotations-of-chinese-salami-slicing/>

засгийн удаашрал нь зээлдэгчдийн эргэн төлөлт хийх чадварыг бууруулснаар тус санаачилгад сөргөөр нөлөөлөх болжээ. Замби, Этиоп, Шри-Ланка, Пакистан зэрэг улсууд өрийн хямралд орсноор “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хөрөнгө оруулалтын нийт үнэлгээ жилийн 63.7 тэрбум ам.доллар болж, оргил цэгээсээ 120 гаруй тэрбум ам.доллараар эрс буурсан байна.²⁷ Үүнээс үзэхэд, жижиг улс орнуудын хувьд өрийн дарамтад орох, зээлийн буцаан төлөлт хийх асуудал хамгийн чухал сорилт болж байна.

Ил тод байдал ба хариуцлагатай байдал: Нээлттэй нийгмийн форумын “Нэг Бүс Нэг Зам” судалгааны тайланд²⁸ тус санаачилга нь албан ёсны бүтэц тодорхой бус, яг тодорхой хариуцсан байгууллага эсхүл институт байхгүйг онцолсон байна. Жишээ нь, нарийн бичгийн дарга нарын газар

байхгүй, мөн төсөл хөтөлбөрүүдэд зарцуулахаар төлөвлөж буй төсөв зэрэг нь тодорхойгүй аж. Үүнээс үзэхэд тус санаачилгын хувьд ил тод байдал болон засаглалын бүтэц дутмаг байгаа нь илэрхий байна.

Дээрх асуудлаас үзэхэд тус санаачилга нь тогтвортой хөгжлийн зорилтын хүрээнд агуулга, төлөвлөж буй бүтээн байгуулалтын төслийн хүрээгээр нэгдэж байгаа ч зарим асуудлууд нь тодорхой бус байна. Хэдийгээр “Ногоон Торгоны Зам санаачилгын удирдамж”-ийг боловсруулж бодлогын зохицуулалт, ногоон дэд бүтэц, ногоон худалдаа, ногоон санхүүжилт, иргэд хоорондын холбоо, чадавхыг бэхжүүлэх чиглэлээр тодорхой стандартыг боловсруулан ажиллах болсон²⁹ ч хэрхэн, ямар байдлаар ажиллах талаар ил тод тусгаагүй байна.

Гурав. Монгол - Хятад - Орос эдийн засгийн коридорын байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө

Монгол Улсын “Талын зам”, БНХАУ-ын “Нэг Бүс Нэг Зам”, ОХУ-ын “Евроазийн эдийн засгийн холбоо” гэсэн хөтөлбөр, санаачилгуудаар тодорхойлогдох гурван улс хоорондын харилцан ойлголцлын санамж бичгийг анх 2016 онд байгуулжээ. Үүний дараагаар гурван улсын төрийн тэргүүнүүдийн удаа дараагийн уулзалтаар хил дамнасан эдийн

засгийн коридор байгуулах үзэл баримтлалыг дэвшүүлж, тодорхой төсөл, хөтөлбөрүүд хэрэгжүүлэх шийдвэр гаргасан билээ (Хүснэгт №1-т үзүүлэв). Тус хөтөлбөрийн зорилго нь Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын хооронд худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүнийг өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх, хил дамнасан тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг

²⁷ Б.Баг-Очир, Хятадын амбиц ба “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын бас бус асуудал, Bloomberg Mongolia, 2023 оны 10-р сарын 17.

²⁸ Д.Төмөрпүрэв, “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын төслүүд дэх Монгол Улсын оролцоо, нөлөөллийн шинжилгээ, 2022 он, Нээлттэй нийгэм форум, Улаанбаатар, Монгол Улс.

²⁹ МЕЕС. The Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan. 12 May 2017.

хөгжүүлэхэд чиглэсэн хамтарсан талт хамтын ажиллагааг өргөжүүлэн төслүүдийг хэрэгжүүлэх замаар гурван хөгжүүлэхэд оршиж байна.³⁰

Хүснэгт №1. Монгол-Хятад-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридорын төслүүд³¹

Төрөл	тоо
Тээвэр, дэд бүтэц	13
- Төмөр зам	7
- Логистик	1
- Зам	4
- Харилцаа холбоо	1
Аж үйлдвэрийн салбар	2
Хил дамнасан цэгүүдийг хөгжүүлэх	1
Эрчим хүчний салбар	1
Худалдаа, хяналт шалгалтын журмыг хөнгөвчлөх	4
Байгаль орчин, экологи	3
Боловсрол, шинжлэх ухаан, технологийн хамтын ажиллагаа	3
Хүмүүнлэг	
Хөдөө аж ахуй	3
Анагаахын шинжлэх ухаан	1
	1
Нийт	32

“Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын төслүүд нь Монгол Улсын хувьд боломж, бэрхшээл аль, алийг нь дагуулж байна. БНХАУ-ын эдийн засгийн гол чиглэл нь дэлхийн зах зээлд өрсөлдөхүйц компаниудыг бий болгох эрмэлзэлтэй. Ингэхдээ хөгжиж буй улс орнуудын дэд бүтцэд (эрчим хүч, зам тээвэр, харилцаа холбоо, барилга, машин техник) хөрөнгө оруулалт хийх замаар дотоодын эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих явдал юм. Тиймээс ч Монгол Улстай дээрх төслүүдийн хүрээнд хамтран ажиллах

сонирхолтой байдаг. Нөгөө талаас хөгжиж буй орны хувьд Монгол Улс нь эдийн засгаа төрөлжүүлэх, гаднын хөрөнгө оруулалтыг дэмжих замаар дэд бүтцийн салбараа хөгжүүлэх эрмэлзэлтэй байна. Хэдий тийм боловч жижиг улсын хувьд эдийн засгийн хараат байдал тэр дундаа өрийн дарамтын асуудал маш чухал сорилт болох юм. Жишээ нь, Вашингтон хотод төвтэй “Дэлхийн хөгжлийн төв” судалгааны тайланд Монгол Улс “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын улмаас өрийн дарамт буюу “өрийн хавх”-

³⁰ Монгол Улсын Гадаад харилцааны яам, 2016, Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр.

³¹ Мөн тэнд,

нд орох эрсдэл өндөртэй орнуудын тоонд багтсаныг³² дурджээ. Тиймээс дээрх төслүүдэд хамрагдахдаа гадаад өрийн талаарх бодлогыг дотоодын эдийн засгийн бодлоготой нягт уялдуулах, зээлийн хүү, зээлийн барьцаа, баталгааг онцгой анхаарах шаардлагатай байна. Түүнчлэн байгаль орчин, нийгмийн нөлөөллийн эрсдэлийн талаарх судалгаа болон үнэлгээг хийх нь зайлшгүй чухал юм.

Монгол Улсын хувьд газар зүйн байршил, эх газрын эрс тэс уур амьсгал зэргээс улбаалаад уур амьсгалын өөрчлөлтөд эмзэг орны тоонд ордог. Мөн нийт нутаг дэвсгэрийн 76,8% нь дунд болон хүчтэй цөлжилт, газрын доройтолд өртжээ.³³ Дээрх нөхцөл байдлаас үзэхэд “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хувьд Монгол, Хятад, Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор нь байгаль орчны эрсдэл, тэр дундаа уур амьсгалын өөрчлөлтөд эмзэг бүс хэмээн тодорхойлогдохоор байна.

Энэ хүрээнд гурван улсын эдийн засгийн коридорын судалгаанд байгаль орчны асуудлыг судалсан дотоодын судалгаа ховор байна. Харин олон улсын түвшинд гүйцэтгэсэн судалгаа сүүлийн жилүүдэд нэмэгдэх хандлагатай байна. Жишээ нь: Канад дахь “Британийн Колумбийн

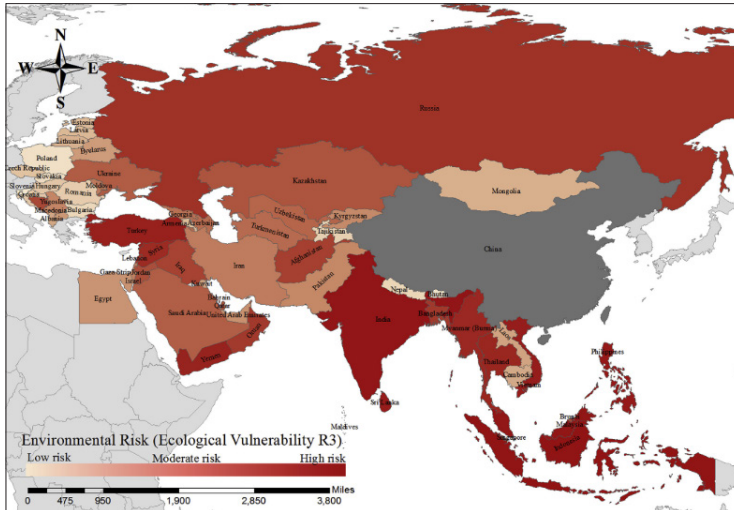
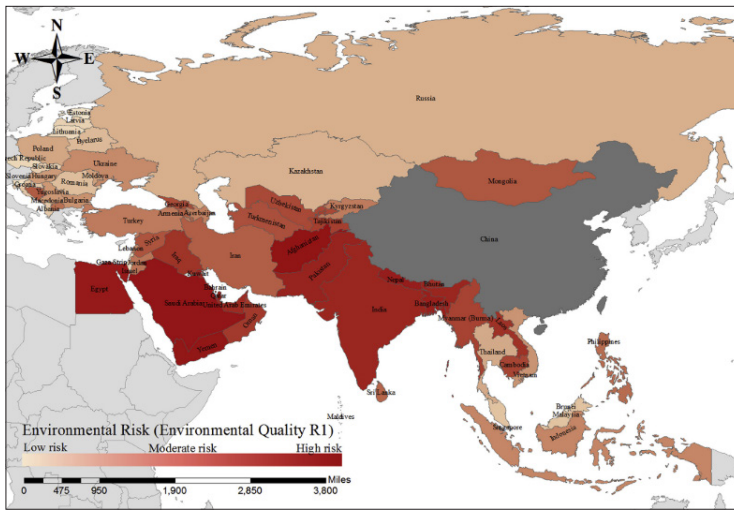
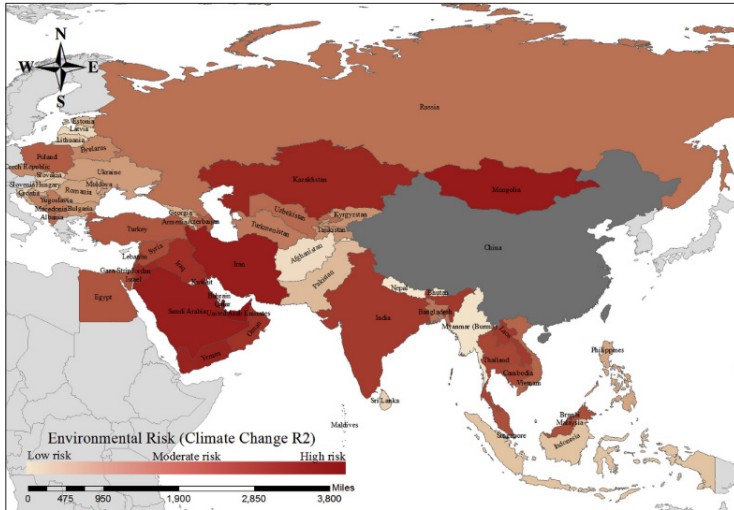
Их сургуулийн Азийн судалгааны хүрээлэн”-гийн профессор Жулиан Диеркесийн үзэж байгаагаар байгаль орчны томоохон эрсдэлүүд Монголд бий болох боломжтой. “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын төслүүдийг төлөвлөхдөө олон нийтийн оролцоог хангахгүй бол энэ нь хөдөө орон нутаг, малчдын амьдралын хэв маягт сөргөөр нөлөөлөхийг анхааруулсан байна. Хятадын Хармөрөн мужийн Нийгмийн шинжлэх ухааны академийн Зүүн хойд Ази судлалын хүрээлэнгийн судлаач Жан Сюжые, Жан Сычэн нар эдийн засгийн коридорын байгаль орчныг хамгаалах хамтын ажиллагааны талаар судалж, цөлжилттэй тэмцэх, усны нөөцийг хамгаалах, шар шороон шуурганаас урьдчилан сэргийлэх, сэргээгдэх эрчим хүчийг ашиглах зэргээр хамтран ажиллах зайлшгүй шаардлагатайг онцолжээ.³⁴ Харин Тянжиний их сургуулийн судлаач Янь Инхуан³⁵ “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгад хамтран ажиллаж буй орнуудын байгаль орчны эрсдэл ба боломжийн талаар судалгаа хийжээ. Ингэхдээ байгаль орчны эрсдэлийг: уур амьсгалын өөрчлөлт, байгаль орчны чанар, экологийн эмзэг байдлаар ангилсан байна. (Зураг №4-т үзүүлэв) Мөн байгаль орчны боломжийг сэргээгдэх эрчим хүч болон нөөцийн

³² Hurley, John., Morris, Scott., and Portelance, Gailyn (2018), Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective, Center for Global Development, Policy Paper, 2018, Washington, DC, Center for Global Development.

³³ БОАЖЯ, Цөлжилтийн мэдээллийн сан, 2020. <https://eic.mn/dldbse/>

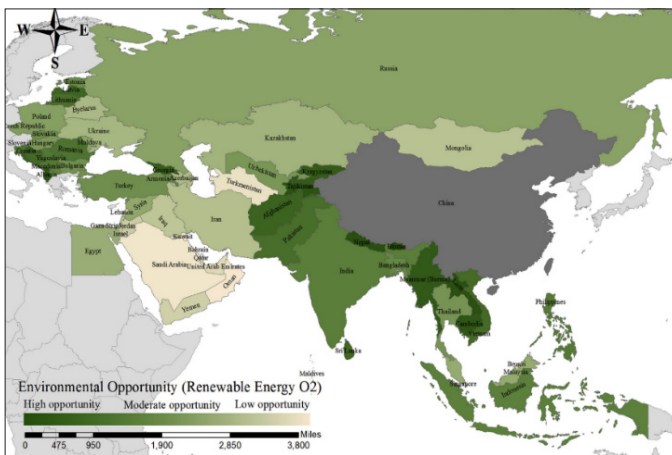
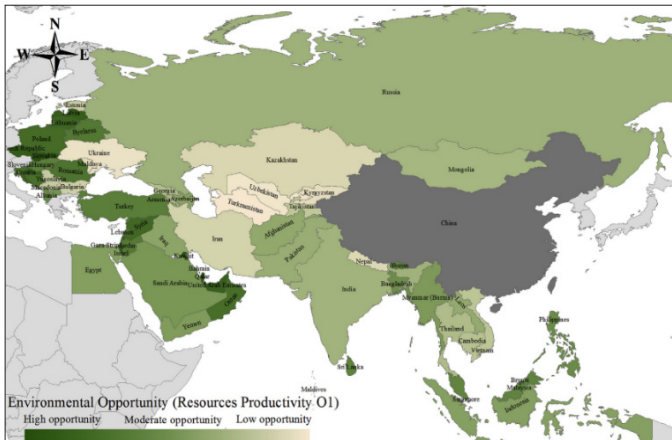
³⁴ Xiujie Zhang, Sichen Zhang, 2018. “China-Mongolia-Russia economic corridor and environmental protection cooperation”, R-economy, Scientific economic journal, <https://doi.org/10.15826/recon.2017.3.3.018>

³⁵ Yanying Huang, 2019. Environmental risks and opportunities for countries along the Belt and Road: Location choice of China's investment, Journal of Cleaner Production 211, 14-26. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.11.093>



Зураг №4. “Нэг Бүс Нэг Зам” дагуух орнуудын байгаль орчны эрсдэл: уур амьсгалын өөрчлөлт, байгаль орчны чанар, экологийн эмзэг байдал
Эх сурвалж: Yanying Huang, (2019)

“Нэг бүс Нэг зам” санаачилга дахь байгаль орчны асуудал:
Монгол, Хятад, Орос гурван улсын эдийн засгийн коридорын жишээн дээр



Зураг №5. “Нэг Бүс Нэг Зам” дагуух орнуудын байгаль орчны боломж: нөөцийн бүтээмж болон сэргээгдэх эрчим хүч
Эх сурвалж: Yanying Huang, (2019)

бүтээмжээр нь ангилан авч үзжээ. (Зураг №5 үзүүлэв)

Дээрх судалгаанаас үзэхэд Монгол Улс уур амьсгалын өөрчлөлтийн үзүүлэлтээр өндөр эрсдэлтэй, харин байгаль орчны чанар болон экологийн эмзэг байдлын үзүүлэлтээр дунд зэргийн эрсдэлтэй бүсэд оржээ. Байгаль орчны боломжийн хувьд харьцангуй эерэг үзүүлэлттэй гарсан байна.

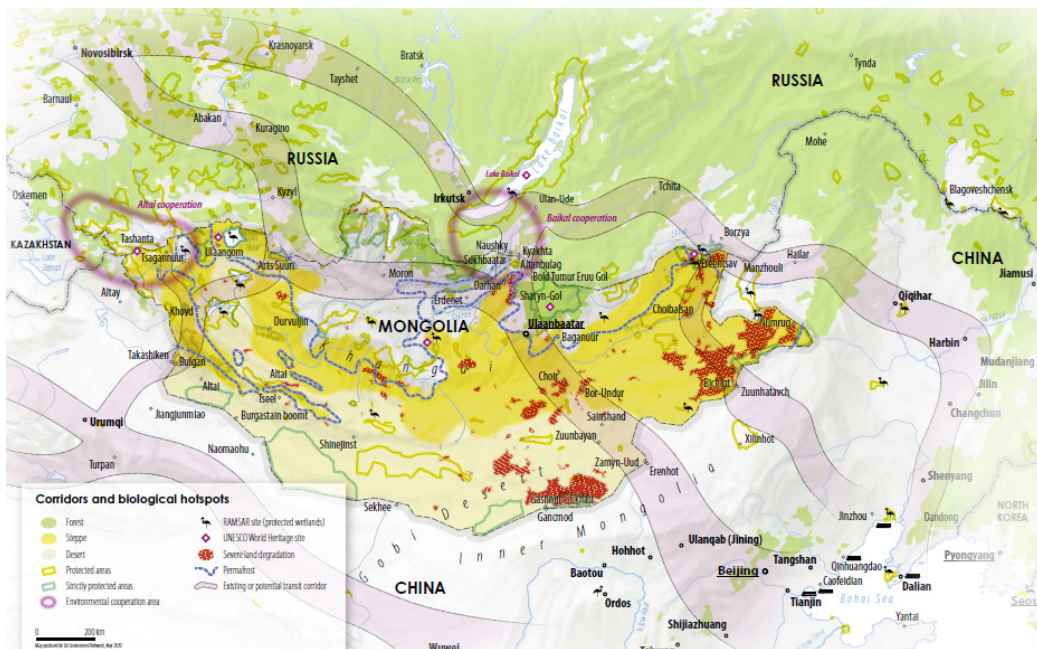
Түүнчлэн шинээр баригдах дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтууд ялангуяа авто зам, төмөр зам, хийн хоолой зэрэг нь их хэмжээний талбайг хамарч, тухайн бүс нутгийн иргэдийн

амьжиргаанд эрсдэл учруулах магадлал өндөр байна. Ингэснээр биологийн олон янз байдалд болон экосистемийн бусад тэнцвэрийг алдагдуулахад хүргэж болзошгүй юм. (Зураг №6 үзүүлэв)

Үүний зэрэгцээ дэд бүтцийн төслүүд нь хөрсний элэгдэл, эвдрэл болоод бэлчээрийн эмзэг байдалд сөрөг нөлөө үзүүлж болзошгүй. Энэ нь Монгол, Хятадын хувьд чухал асуудлын нэг болох цөлжилтөд нөлөөлөх магадлал өндөр байна. Мөн эрчим хүч, уул уурхайн төслүүд, ялангуяа нүүрсээр ажилладаг цахилгаан станцуудад хийх

хөрөнгө оруулалт нь урт хугацаанд нүүрсхүчлийн хийн ялгарлыг ихэсгэх, агаарын бохирдлыг нэмэгдүүлэх, гүний усны нөөцийг шавхагдуулах эрсдэлтэй байгааг анхаарч үзэх нь чухал юм. Дээрх судалгаа нөхцөл байдлаас үзэхэд хөгжиж буй орны хувьд “Уур амьсгалын өөрчлөлтийн тухай Парисын хэлэлцээр”, НҮБ-ын “Тогтвортой хөгжлийн зорилт - 2030” зэрэг олон улсын байгууллагын өмнө хүлээсэн үүрэгтээ хүрэхэд байгаль орчны талаас нэлээдгүй сорилттой тулгарахаар байна. Гэсэн хэдий ч өөрийн улсын ашиг сонирхолдоо нийцүүлэн “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгад идэвхтэй оролцож, эдийн засаг, дэд бүтцийн хөгжлийг урагшлуулах зэргээр боломжит шийдлийг олох нь чухал юм. Ингэснээр далайд гарцгүй Монгол

Улсын хувьд бусад улс орнуудын зах зээлтэй холбогдох гарц болох боломжтой. Тухайлбал, сэргээгдэх эрчим хүчний салбарын хамтын ажиллагааг урагшлуулах боломж байна. 2021 оноос эхлээд “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хүрээнд БНХАУ нь сэргээгдэх эрчим хүчний төсөлд илүү их хөрөнгө оруулалт хийх болсон байгааг зураг №7-д харуулав. 2013-2019 онуудад нүүрсээр ажилладаг цахилгаан станцуудад тодорхой хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийж байсан бол 2021 оноос эрс буурч нар, салхи болон усан цахилгаан станцуудын төсөлд хийгдэх хөрөнгө оруулалт эрс нэмэгдсэн байна. Энэ нь Монгол Улсын сэргээгдэх эрчим хүчний салбарт хөрөнгө оруулах боломжийг бүрдүүлж байгаа юм. 2023 оны 10-р сарын 19-нд Бээжин



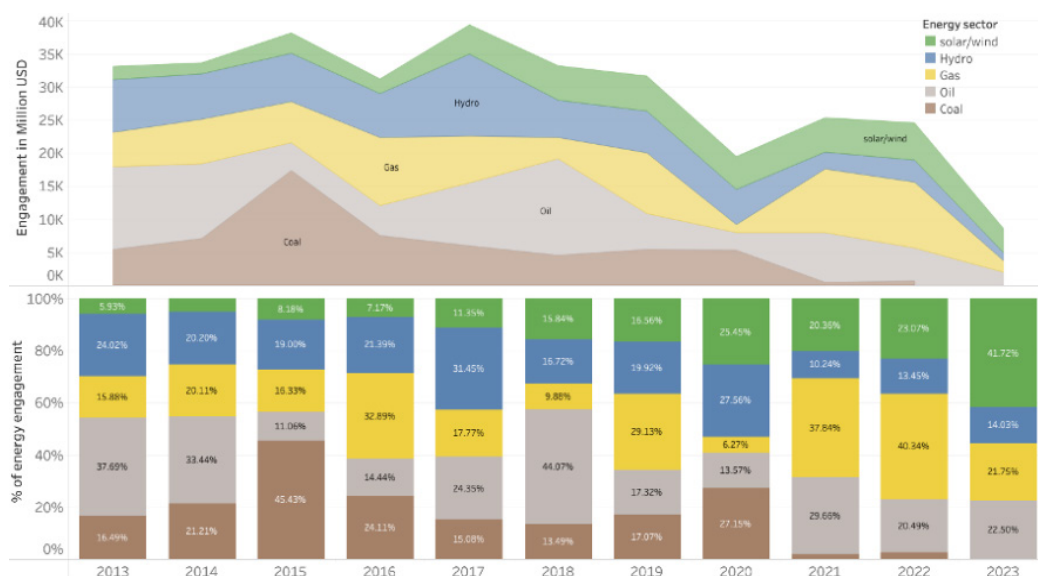
Зураг №6. Гурван улсын эдийн засгийн коридор болон биологийн цэгүүд

Эх сурвалж: Zoï Environment Network, 2020

хотноо болсон “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын дээд түвшний гурав дахь удаагийн чуулга уулзалтаар Монгол, Хятадын талууд Эрдэнэбүрэнгийн усан цахилгаан станц барих төслийн Тусгайлсан зээлийн хэлэлцээрийг байгуулсан юм. Ингэснээр 266 сая ам.долларын өртгөөр босох тус станцын санхүүжилтийг шийдвэрлэхэд томоохон ахиц гарахын сацуу Монгол Улсын ногоон эрчим хүчний хамтын ажиллагааг урагшлуулахад онцгой хувь нэмэр болж байна.

Иймээс дээрх сорилтуудтай уялдуулан гурван улсын эдийн засгийн коридорын хүрээнд экологи, байгаль орчны хамтын ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд Засгийн газар хоорондын түвшинд хамтарсан гэрээ хэлэлцээр байгуулж бодит арга хэмжээ авах зайлшгүй шаардлагатай. Түүнчлэн, эрчим хүчний дэд бүтэц

болон уул уурхайн боловсруулалтын томоохон төсөл хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхдээ байгаль орчинд ээлтэй, сүүлийн үеийн дэвшилтэт ногоон технологид суурилсан эсэх зэрэг тодорхой шаардлагыг төслийн төлөвлөгөөнд нарийвчлан тусгах байдлаар гурван улсын эдийн засгийн коридорыг ногоон болгох нь эдийн засгийн урт хугацааны тогтвортой өсөлтийг дэмжихэд чухал юм. Гурван талт хамтын ажиллагаа нь цаашлаад байгаль орчны судалгааны нэгдсэн дата бааз, мэдээллийн санг бүрдүүлэх, гурван талт байгаль орчны эрх зүйн механизмыг бий болгох, мөн байгаль орчны үнэлгээний судалгааг хийснээр хэрэгжих төсөл хөтөлбөрийн эдийн засгийн болон байгаль орчны эрсдэлийг бууруулах боломжтой хэмээн үзэж байна.



Зураг №7. Нэг Бүс Нэг Зам санаачилгын хүрээнд Хятадын сэргээгдэх эрчим хүчний төсөлд оруулж буй хөрөнгө оруулалт

Эх сурвалж: Фудань их сургуулийн Ногоон санхүүжилт, хөгжлийн төв (2023)

Дүгнэлт

“Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилга нь хөгжиж буй орнуудын эдийн засгийн салбаруудын хөгжлийг тэлэхэд томоохон түлхэц болж байна. Тус санаачилгад нэгдэн орж буй улс орнуудтай Хятад Улс худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны түнш болох замаар эдийн засгийн харилцаагаа өргөжүүлэх эрмэлзэлтэй байна. Энэ хүрээнд хийгдэж буй бүтээн байгуулалт нь олон улс орны хил дамнасан төсөл учир байгаль орчинд ээлтэй, тогтвортой хөгжлийн зарчимд тулгуурласан байх нь зайлшгүй чухал асуудлын нэг болж байна. Тухайлбал, биологийн олон янз байдал, тээвэрлэлт, эрчим хүчний байгууламж зэрэг томоохон дэд бүтцийн төслүүдийг хамарч буй учир байгаль орчин, ой мод, экосистемд сөргөөр нөлөөлөх нь тодорхой байна. Зарим судлаачдын үзэж буйгаар тус санаачилгын хүрээнд хийгдэх дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт нь улс орнуудын ДНБ-ний өсөлтийг нэмэгдүүлснээр 2050 он гэхэд дэлхийн нийт хүлэмжийн хийн ялгарлын хоёрны нэгийг бүрдүүлэх маш өндөр магадлалтайг онцолж байна.

БНХАУ-ын Засгийн газар тус санаачилгын хүрээнд хэрэгжих төсөл хөтөлбөртөө ногоон хөгжлийн алсын хараа, нүүрстөрөгч багатай ногоон хөгжил, тогтвортой хөгжлийн стандартад нийцэх ногоон эрчим хүчний шилжилт, ногоон тээвэр логистикийн салбарыг бүтээн байгуулахаа мэдэгдсэн. Энэ хүрээнд цаашид хэрэгжих төслүүдэд байгаль орчны стандартын шаардлага тавьж, ногоон хөгжлийн бодлого, ногоон

хөрөнгө оруулалтын механизмыг дэмжиж байгаа нь оролцогч улс орнуудын хувьд давуу байдлыг үүсгэж байна. Ингэснээр байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг шат дараатайгаар бууруулах нөхцөлийг бүрдүүлнэ хэмээн үзэж байна.

НҮБ-ийн “Тогтвортой хөгжлийн зорилт- 2030” болон “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилга нь олон талаар агуулгын хувьд нийцэж байгаа ч байгаль орчны асуудал, зээлийн тогтвортой байдал, өрийн хавх, ил тод бус засаглал зэргээс улбаалаад нэлээдгүй олон сорилтуудыг дагуулах магадлалтай байна. Энэ байдал нь хөгжиж буй улс орнуудад нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчны салбарт болгоомжлол төрүүлж байгаа ч боломжит шийдлийг олж хамтран ажиллах нь зүйтэй.

“Нэг Бүс Нэг Зам” санаачилгын хувьд Монгол, Хятад, Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор нь байгаль орчны эрсдэл, тэр дундаа уур амьсгалын өөрчлөлтөд эмзэг бүс хэмээн тодорхойлогдоод байна. Энэ хүрээнд Монгол Улсад хийгдэх дэд бүтцийн төслүүд нь байгаль орчин, экологийн эмзэг байдалд тодорхой хэмжээний эрсдэлийг бий болгох магадлал өндөр байгаа тул цөлжилттэй тэмцэх, усны нөөцийг хамгаалах, сэргээгдэх эрчим хүчний төсөл хөтөлбөрийг хөгжүүлэх, ашиглах зэрэгт түлхүү анхаарал хандуулах нь зайлшгүй шаардлагатай юм. Иймд байгаль орчны үнэлгээний судалгааг нягт хийснээр цаашид хэрэгжих төсөл, хөтөлбөрийн эдийн засгийн болон байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө,

эрсдэлийг бууруулах боломжтой. Түүнчлэн гурван талт хамтын ажиллагаа хэрэгжсэнээр Монгол Улсад байгаль орчны судалгааны нэгдсэн бааз, дата мэдээллийн санг бүрдүүлэх замаар ногоон хөгжлийн бодлоготойгоо уялдуулж, байгаль орчны хамтын ажиллагааны гурван талт механизмыг

хөгжүүлэх боломж бүрдэх юм. Үүний сацуу, хөрөнгө оруулалтаас үүсэх эрсдэл, аюулгүй байдал, урт хугацааны өрийн дарамт зэргийг сайтар анхаарах хэрэгтэй. Энэ байдлыг дотоодын эдийн засгийн онцлог болон эрсдэлийн бодлоготойгоо нөхцөлдүүлэн уян хатан бодлогоор зохицуулах нь чухал юм.

Ном зүй

Монгол хэлээр

1. БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга олон улсад, 2020. Стратеги судалгааны хүрээлэн, Олон улс, бүс нутгийн судалгааны сектор, Улаанбаатар хот.
2. “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүд дэх Монгол Улсын оролцоо, нөлөөллийн шинжилгээ, Нээлттэй нийгэм форум, Улаанбаатар, 2022 он.
3. Д.Баярхүү, “Нэг бүс, Нэг зам ба бид”, Mongolian Economy, 2018.
4. Б.Индра, Ц.Даваадорж, Б.Дөлгөөн, “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын судалгаа: Эдийн засгийн коридорын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг урагшлуулах боломж” судалгааны тайлан, №МХСХХ01, УБ., 2020.
5. Ж.Мэндээ, 2022. “Бүс ба Зам санаачилга: Монгол Улс”, Монгол Улс ба Геополитик, Friedrich Ebert Stiftung, 129-141. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mongolei/17604.pdf>
6. Т.Дорж, Б.Даваасүрэн, 2020. “Гурван улсын эдийн засгийн коридорт Монгол Улсын тээврийн дэд бүтцийн хөгжлийг уялдуулах шинэ хандлага, Мөнгө, санхүү, баялаг эдийн засгийн судалгаа, шинжилгээний сэтгүүл, №22, Монгол Банк. https://www.mongolbank.mn/file/files/documents/MB_sanhuu22-4-116-49-65.pdf

Англи хэлээр

1. Environmental policies and information, the Ministry of Ecology and Environment of the People’s Republic of China, <http://english.mee.gov.cn/>
2. The Belt and Road Portal, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>
3. The Belt and Road Initiative reports, The Green Finance & Development Center (GFDC) at FISF, Fudan University. <https://greenfdc.org/publications/>
4. Tom Baxter, 2023. The Belt and Road ahead: BRI energy projects for the next decade, China Dialogue. <https://chinadialogue.net/en/energy/the-belt-and-road-ahead-bri-energy-projects-for-the-next-decade/>
5. Yanying Huang, 2019. Environmental risks and opportunities for countries along the Belt and Road: Location choice of China’s investment, Journal of Cleaner Production 211, 14-26. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.11.093>
6. Greening the China-Mongolia-Russia economic corridor: A visual synthesis, Zoë Environment Network, 2020, Châtelaine, Switzerland.
7. James McBride, Noah Berman, and Andrew Chatzky, China’s Massive Belt and Road Initiative, 2023, Council on foreign relations, <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
8. Tiantian Zhai, 2021. Environmental Challenges, Opportunities, and Policy Implications to Materialize China’s Green Belt and Road Initiative, Sustainability 2021, 13, 10428. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/18/10428>

Environmental Issues in the "One Belt One Road" Initiative: A Case Study of the Economic Corridor in Mongolia, China, and Russia

Selenge Khishgee

*Institute of International Studies, Mongolian Academy of Sciences,
Ulaanbaatar, Mongolia
selengee_kh@mas.ac.mn*

Zolboo Dashnyam

*Ph.D
Institute of International Studies, Mongolian Academy of Sciences,
Ulaanbaatar, Mongolia
zolbood@mas.ac.mn*

Abstract: *In this research article, our primary objective is to pinpoint the environmental and ecological challenges arising from the development of China's "One Belt One Road" initiative, encompassing concerns related to energy, transportation, and logistics, along with the adverse effects on ecosystems and biodiversity. Furthermore, we seek to highlight the potential environmental tribulations confronting Mongolia within the tri-country economic corridor infrastructure project. This investigation is grounded in studies from international bodies and scholarly research findings. Our research indicates that the economic corridor, involving Mongolia, China, and Russia, emerges as an environmentally sensitive zone, susceptible to risks including those posed by climate change. Through this approach, Mongolia can establish a tripartite environmental cooperation mechanism that aligns with its green development policy, thereby facilitating long-term economic stability.*

Key words: *“One Belt One Road” initiative, environmental issues, the China-Mongolia-Russia Economic Corridor (CMREC)*

<i>The day of submission:</i>	2023.10.04
<i>Completion of review:</i>	2023.10.11
<i>Final decision for acceptance:</i>	2023.10.20