

ӨГҮҮЛЭЛ

Монгол, Хятад, Оросын хил орчмын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх боломж, сорилт

Цэндийн Баатар

*Эрдэм шинжилгээний тэргүүлэх ажилтан,
профессор, эдийн засгийн ухааны доктор (Sc.D)
ШУА-ийн Олон улсын харилцааны хүрээлэн,
Улаанбаатар, Монгол Улс
Цахим хаяг: baatar_ts@mas.ac.mn*

Хураангуй: Энэхүү өгүүлэлд Торгоны замын эдийн засгийн бүсийн стратеги түүний зорилго, зорилт хэрэгжилтийн өнөөгийн байдал, боломж, сорилт цаашидын чиг хандлага зэргийг хураангуйлан авч үзэв. Тодруулбал, гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн замын зурагт орсон баруун босоо тэнхлэгийн давуу тал, гурван улсын хил дамнасан бүс нутгуудын хамтын ажиллагааг өрнүүлэн хөгжүүлж хамтдаа үр шимийг нь хүртэх боломжтой дэд бүтэц, мал аж ахуй, уул уурхай, худалдаа, эдийн засаг, аялал жуулчлал чиглэлийг судалгаандаа хамруулахын зэрэгцээ Монгол, Хятадын бизнесменүүд Оросын Баруун Сибирийн хил дамнасан бүс нутагт бизнес эрхлэх боломж, тэдний эрэлт хэрэгцээ, нийлүүлэлт, хангамж зэрэг асуудлыг ч хөндөн авч үзлээ. Монгол Улсын хил орчмын бүс нутгийн хөгжлийн асуудлыг эдийн засгийн орон зайн төлөвлөлттэй нягт уялдуулан судлахыг хичээсэн болно.

Түлхүүр үг: Торгоны зам, Монгол, Хятад, Орос, ӨМӨЗО, баруун бүс, Оросын баруун Сибирын бүс нутаг, эрдэс баялаг, дэд бүтэц, транзит тээвэр-логистик, аялал жуулчлал, хөдөө аж ахуйн кластер, үйлдвэр технологийн парк, хил дамнасан худалдаа, эдийн засгийн чөлөөт бүс

Нэг. Хятадын “Шинэ торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилга

БНХАУ-ын дарга Ши Жинпин одоогоос 6 жилийн өмнө буюу 2013 оны намар шинэ торгоны замын эдийн засгийн бүс байгуулах “Нэг бүс, нэг зам”-ын санаачилгаа дэлхий нийтэд зарласан билээ. БНХАУ-ын Засгийн газар 2017 оноос энэ нэр томъёоллоо албан ёсоор өөрчилж. “Бүс замын санаачилга” болгон өөрчилсөн хэдий ч манай судлаачид анхны орчуулгаар нь авч хэрэглэсээр байгааг харгалзан “Нэг бүс, нэг зам” гэсэн томъёоллыг тэр хэвээр авч “НБНЗ” хэмээн товчлов.

“НБНЗ”-ын зорилго нь Евразийн худалдаа, эдийн засгийн нэгдмэл орон зай, тив дамжсан тээврийн коридор байгуулахад оршино. Энэхүү зорилгоо хэрэгжүүлэхийн тулд бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийг эрчимжүүлэх, Транс-Азийн тээврийн нэгдсэн дэд бүтэц байгуулах, хөрөнгө оруулалт худалдаанд учрах саад тотгорыг арилгах, үндэсний валютаа бэхжүүлэх, хүмүүнлэгийн салбарт хамын ажиллагаагаа бэхжүүлэх гэсэн 5 үндсэн зорилт тавьж, санаачилгаа төсөл болгон хэрэгжүүлэх хугацаагаа 30 жил байхаар төлөвлөжээ. “НБНЗ”-ын хамтын ажиллагаанд баримтлах үндсэн зарчим нь хамтдаа харилцан ярилцаж зөвшилцөх, хамтдаа бүтээн байгуулах, хамтдаа үр дүнгээ хуваалцах, бүх оролцогчид бүгд эрх тэгш түнш байх, “НБНЗ”-д оролцогч бүх оронд нээлттэй, багтаамжтай өргөн уудам талбар гэсэн мөн л 5 үндсэн зарчмын хүрээнд үйл ажиллагаа явуулж буй аж¹. Эхэндээ энэ санаачилга үл биелэх “Хятад мөрөөдөл” хэмээн

¹ https://www.xinhuanet.com/Belt_and_road_initiative_yields_fruitful_results:

барууныхан үл тоох хандлага цухалзуулж байлаа². Гэтэл одоо энэхүү дэлхий нийтийн анхаарлыг татсан “Зууны их бүтээн байгуулалт” хэмээн нэрлэж буй энэ санаачилга эхнээсээ ажил хэрэг болж жилээс жилд алхам алхмаар урагшилсаар байна. Үүнийг гэрчлэх нэгэн түүхэн үйл явдал бол 2017 оны 5 дугаар сард Бээжин хотноо болсон “НБНЗ” олон улсын хамтын ажиллагааны дээд түвшний чуулга уулзалт юм. 100 гаруй орны зочид, төлөөлөгчид оролцсон тус чуулга уулзалтыг нээж, БНХАУ-ын дарга Ши Жинпиний “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтыг гар гараасаа барилцан урагшлуулцгаая” сэдвийн хүрээнд тавьсан илтгэл дэлхий нийтийн анхаарлыг зүй ёсоор татсан билээ. Түүний илтгэлд “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтын өнгөрсөн хугацаанд хүрсэн үр дүн, цаашдын урт хугацааны стратеги бодлого, чиг хандлага, хэрэгжүүлэх чухал санал, санаачилга, арга хэмжээ, дэлхийн бүс нутаг, улс орнууд, олон улсын байгууллагын оролцоо, хамтын ажиллагаа зэрэг олон талт асуудлыг Хятадын хөгжлийн концепцитэй уялдуулан авч үзсэн байдаг³. Илтгэлээс үзвэл өнгөрсөн 4 жилийн хугацаанд дэлхийн 100 гаруй улс, олон улсын байгууллага “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтыг идэвхитэй дэмжин оролцож буй аж. Энэхүү санаачлагийг ОХУ-ын дэвшүүлсэн Евразийн эдийн засгийн холбоо, АСЕАН-ы дэвшүүлсэн харилцан холбогдож, харилцан нэвтрэх ерөнхий төлөвлөгөө, Казахстаны дэвшүүлсэн “Саруул зам”, Туркийн дэвшүүлсэн “Завсар дундын зурвас бүс”, Монгол Улсын дэвшүүлсэн “Хөгжлийн зам”, Вьетнамын дэвшүүлсэн “Хоёр зурвас нэг хүрээ”, Английн дэвшүүлсэн “Ингланлын умард бүсийн эдийн засгийн төв”, Польшийн дэвшүүлсэн “Хувийн зам” зэрэг төсөл хөтөлбөрүүдтэй уялдуулан зохицуулж, бүтээн байгуулалтаа өрнүүлэхээр болж байна. Түүнчлэн илтгэлд Хятад-Монгол-Орос, шинэ Ази Европын эх газрын гүүр чиглэлд эдийн засгийн коридор байгуулахад тэргүүлэх ач холбогдол өгсөн байна. БНХАУ-аас өнгөрсөн 4 жилийн хугацаанд “НБНЗ” дагуу орнуудад оруулсан хөрөнгө оруулалтын хэмжээ 50 тэрбум ам.доллараас давсан байна. Хятадын үйлдвэр, аж ахуйн газар 20 гаруй улс оронд эдийн

² <http://eng.globalaffairs.ru/book/Belt-and-Road-to-Where-19214>

³ <https://mongolcom.mn/read/> Илтгэлийн бүрэн эхийг нэртэй хятад судлаач, орчуулагч, эрдэмтэн М.Чимэдцэеэ эх хэлнээ орчуулснаас эшлэв/

засаг, худалдааны хамтын ажиллагааны 56 бүс байгуулж, холбогдох улсуудад 1.1 тэрбум ам.долларын татвар төлж, 180 мянган ажлын байр шинээр бий болгожээ. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтад оролцогч орнуудын 9 төсөлд 1.7 тэрбум ам.долларын зээл олгосон бол “Торгоны зам” сангийн оруулсан хөрөнгө оруулалт 4 тэрбум ам.долларт хүрч, Хятад болон Төв, Зүүн Европын “16+1” санхүүгийн хувьцаа эзэмших компанийг албан ёсоор байгуулсан байна. Хятад улс “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтад үзүүлэх хөрөнгө санхүүгийн дэмжлэгийг нэмэгдүүлж, Торгоны зам санд 100 тэрбум юань, Хятадын хөгжлийн банкинд 250 тэрбум юань, Импорт-Экспортын банкинд 130 тэрбум юаний тусгай зээлийг “НБНЗ”-ын дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, үйлдвэрлэлийн хүчин чадал болон санхүүг дэмжихэд зориулж олгох ажээ. Үүний зэрэгцээ Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк /АДБХОБ/, БРИКС-ийн шинэ Хөгжлийн банк, Дэлхийн банк болон бусад олон талын хөгжлийн байгууллагуудтай хамтран ажиллаж, “НБНЗ”-ын төслүүдийг дэмжин холбогдох талууд хамтран “НБНЗ”-ын санхүүгийн үндсэн зарчмыг тогтоох юм байна. Түүнчлэн, БНХАУ ирэх 3 жилд “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтад оролцогч хөгжиж байгаа орнууд болон олон улсын байгууллагад 60 тэрбум юаний тусламж үзүүлж, хүн ардын амьдралыг сайжруулахад чиглэсэн зөөлөн хүчний илүү олон төсөл санаачлахаас гадна “НБНЗ”-ын санхүү, эдийн засгийн хөгжлийн судалгааны төв, “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтад тус дөхөм үзүүлэх төв зэргийг байгуулж, Олон улсын хөгжлийн банктай хамтран Олон талын санхүүгийн хамтын ажиллагааны хөгжлийн төв, Олон улсын валютын сантай хамтран Чадавхийн бүтээн байгуулалтын төвийг тус тус байгуулах юм байна. Үүнийг барууны зарим судлаач ДБ, ОУВС, ДХБ-ыг орлох гэсэн Хятад хувилбар, яваандаа Бээжингийн ашиг сонирхол, хүсэл эрмэлзэлд нийцсэн олон улсын эдийн засгийн дэг журмыг бүрдүүлэх зорилго агуулж байна⁴ гэж үзсэн хардлага ч бий.

Бээжингийн энэхүү стратеги нь Хятадад бий болоод байгаа хэт үйлдвэрлэлд 500 сая хүнтэй Европын зах зээлийг нээх гэсэн

⁴ <https://eng.globalaffairs.ru/book/Belt-and-Road-to-Where-19214>

дотоод нөхцөл шалтгаантай гэж зарим судлаач үздэг. Америк ч энэ санаачлагийг тийм ч таатай хүлээж аваагүй. Тэд “Яахаараа дэлхий дээр нэг улс нэг бүс нэг зам гэж ярьдаг юм бэ” гэсэн хэл ам гаргах болсон⁵. Ийм шалтгаанаар БНХАУ-ын Засгийн газар “Нэг бүс, нэг зам” гэсэн томъёоллоо 2017 оны 8 дугаар сараас албан ёсоор “Бүс замын санаачилга” гэж өөрчилсөн байдаг.⁶

АНУ-ын хувьд Төв Азийн бүс нутагт нөлөөллөө алдахгүйн тулд 1999 онд Киргизстанаас Узбекистан, Тажикистан, Афганистан, Пакистаныг холбосон усны эрчим хүч ашиглах Торгоны замын санаачилгаа дэвшүүлж, энэ хүрээнд бүс нутгийн орнуудын тээвэр, худалдаа, хил гаалийг хөнгөвчлөх, бизнесийн цар хүрээг тэлэх, хүн хоорондын харилцааг өргөжүүлэх стратеги боловсруулсан байдаг⁷. Гэвч энэ чиглэлээр эхлэсэн төсөл хөтөлбөр хараахан алга байна. Энэ дашрамд тэмдэглэхэд Торгоны хуурай замын төслийг Киргизстан, Тажикистан, Армен, Азербайжан зэрэг орон идэвхтэй дэмжиж байгаа боловч ОХУ болон Европын орнуудын хувьд энэ зам нь хэт тойруу, олон улс орон дамжсан, зардал чирэгдэл, бэрхшээл ихтэй байгаа нь манай улсын хувьд давуу тал байх боломжтой⁸. Ялангуяа ӨМӨЗО-ны бизнесменүүдэд Монгол Улсын баруун бүсийг түшиглэн Оросын баруун Сибирийн бүс нутгуудад хамтын ажиллагаа өрнүүлэн хөгжүүлэх ихээхэн нөөц боломж, давуу талыг олгож байна.

Дээрх болгоомжлол, шалтгаан нөхцөлийн улмаас Хятад улс Дэлхийн Худалдааны байгууллагад 2001 онд элссэнээс хойш 15 жилийн дараа буюу 2016 оны сүүлээр “Зах зээлийн статус”-ыг автоматаар авах ёстой байсан боловч АНУ болон Европын Холбоо аль аль нь 2017 онд Хятадад “Зах зээлийн статус” олгосонгүй. Энэ мэт олон хүчин зүйл, шалтгаан нөхцөлийн улмаас том тоглогчдын хооронд зөрчил даамжирч улмаар өнөөгийн худалдааны “дайны” байдалд хүргэсэн гэж үзэж болох юм.

⁵ <https://faxmongolica.org>

⁶ www.lowyinstitute.org/sites/default/files/original

⁷ <https://state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/index.htm>

⁸ *Эдийн засгийн коридор*, Улаанбаатар, 2018, 10 дугаар тал.

Сүүлийн үед АНУ-ын Ерөнхийлөгч Дональд Трампын засаг захиргаа “НБНЗ”-ыг сөргүүлэн хөгжиж байгаа улс орнуудад зээл санал болгож, энэ чиглэлээр тусгай агентлаг байгуулж, түүгээрээ дамжуулан дэд бүтцийн төсөлд 60 тэрбум ам.долларын санхүүжилт хийхээр төлөвлөөд байна. Энэ хүрээнд Гвинейд 1.7 тэрбум ам.долларын эрчим хүчний сүлжээ барих төсөл хэрэгжүүлэхээр болжээ.⁹

Нөгөө талаар Хятадын зүгээс мөнгөтэй, том төслүүд хэрэгжүүлэхэд асуудалгүй гэх мэт мэдээлэл их байгаа ч цаанаа бас асуудалтай тулгарсаар байна. Яг үнэн хэрэгтээ хятадууд том төсөл дээр асар их алдаа хийж байгаа. Засаглалаас хамаарч, дээрээс өгсөн командаар хэрэгжиж буй олон төсөл бий. Тэр утгаараа үр ашиггүй унасан төсөл их бий. Тухайлбал, Хятадаас Мальдивын Засгийн газрын авсан зээл тус улсын ДНБ-ий 20 хувьтай тэнцэх хэмжээнд хүрч өссөн байна. Үүний улмаас тус улсын хууль тогтоох байгууллага Ерөнхийлөгчөө Хятадаас их хэмжээний зээл авч, санхүүгийн хувьд хэт хараат болгосон гэсэн үндэслэлээр огцруулсан. Олон улсын хөгжлийн төв гэгч ТББ-ын судалгаагаар “НБНЗ”-ын хүрээнд зээл авсан Жибути, Киргизстан, Лаос, Мальдив, Монгол, Монтенегро, Пакистан, Тажикистан зэрэг улс авсан зээлээ төлж үл чадах байх гэсэн таамаглал ч тарж байлаа. 2017 онд Шри Ланка улс Хятадын Засгийн газраас зээлсэн нэг тэрбум ам.долларын өрөнд усан боомтоо барьцаанд тавьжээ.¹⁰ Монголын маань нэр дээрх таамагт бичигдсэн болохыг судлаач, профессор Д.Баярхүү “Энэ жагсаалтад Монголын маань нэр цохиж яваа нь санаа, сургамж сэрэмжлүүлэг болох нь мэдээж. Нэрсийг үзвээс хөгжиж буй олон улс байна. Эдийн засаг нь сайнгүй, элдэв бэрхшээлтэй, хүн ард нь цалгар назгай, шашинд мунхарсан, санхүүгийн сахилга батгүй, хэнэггүй, идэж уудаг, авилгад идэгдсэн хэсэг улсуудын дотор бид жагсаж яваа нь үнэхээр гутамшиг. БНХАУ-тай олон мянган км-ээр хиллэдэг, тэгэхдээ зөвхөн Эрээнээс бараа зөөж лангуугаа дүүргэдэг, тэгээд Монгол дахь лангуу

⁹ *Засгийн газрын мэдээ* сонин, Улаанбаатар, 2018.12.12.

¹⁰ Д.Баярхүү, *ШХАБ & “Нэг бус, нэг зам” Орос ба Хятад*, Улаанбаатар, 2018, 142 дугаар тал.

чингэлэгээ манаад суудаг, эсвэл Өвөр Монголын Баяннуур аймгийн дарга нарыг царайчлан нүүрс зарах гэж яддаг монголчуудыг дээрх хүснэгтэд шүүмжилжээ гэж үзэж болно” гэж манай өнөөдрийн дүр төрхийг зураглажээ.¹¹ Мөн Мьянмар улсын өмнөх Засгийн газар Хятадаас 7.5 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалтаар боомт барих тохиролцоо хийснийг одоогийн Засгийн газар нь үр ашиггүй гэж үзэж байна. Малайзын Засгийн газар Хятадын хөрөнгө оруулалттай 20 тэрбум ам.долларын төмөр замын төслийг зогсоохоор ажиллаж эхлэв. “Morgan Stanley”-ээс гаргасан тооцооллоор “НБНЗ”-ын хүрээнд олгосон санхүүжилт 2027 онд 1.3 их наяд ам.долларт хүрч магадгүй юм байна¹². Том төслүүдийн уналт Хятад дотроо том маргаан үүсгээд эхэлчихсэн. “Хэтэрхий том амбицтай яваад байна. Санхүүжүүлж дийлэхгүй нь” гэж Хятадын банк, санхүүгийнхэн нь хэлээд эхлэлээ. Үүнээс үзвэл аажимдаа асуудал даамжирч, дүр зураг өөрчлөгдөж болзошгүй. Энэ нөхцөл байдлын улмаас бүс замын санаачлагын хүрээнд хэрэгжүүлж байгаа төсөл хөтөлбөрт олгосон зээлд эрсдэлийн үнэлгээ шинээр хийх цаг болсон гэж зарим шинжээчид үзэж байна. Сүүлийн үед “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтад АНУ, Европын компаниудыг нэгдэхийг уриалах боллоо. Энэ нь олон улсын худалдаа, дэд бүтцийн хөтөлбөрийнхөө хүрээнд өөрсдийн аж үйлдвэр, барилгын салбарын “ноу-хау”-гаа барууны компаниудын дэвшилтэт технологитой хослуулахыг эрмэлзэж, АНУ, Европын компаниудтай үйлчилгээ, менежмент, санхүүгийн чиглэлд түншлэхийг зорьж байгаатай холбоотой юм.

Гуравдугаар сард болж өнгөрсөн Хятадын “Хоёр чуулган” буюу БНХАУ-ын 13 дахь удаагийн сонгуулийн БХАТИХ-ын хоёрдугаар чуулган болон Хятадын Улс төрийн зөвлөлдөх зөвлөлийн хоёрдугаар чуулганы талаар БНХАУ-аас Монгол Улсад суугаа Элчин сайд Шин Хаймин сэтгүүлчдэд өгсөн мэдээлэлдээ “Энэ жил БНХАУ байгуулагдсаны 70 жилийн ой тохиож буй төдийгүй дундаж чинээлэг нийгмийг бүх талаар цогцлон бүтээж, нэгдүгээр 100 жилийн зорилтоо биелүүлэх онцгой жил. Мөн Хятадын гадаад

¹¹ Мөн тэнд

¹² <https://int.search.myway.com/search/GGmain.jhtml>

харилцааны хамгийн томд тооцогдох “НБНЗ”-ын олон улсын хамтын ажиллагааны дээд хэмжээний II форум болох бөгөөд “НБНЗ”-ын бүтээн байгуулалтыг илүү чанартай, өндөр стандартыг хангуулан хөгжүүлэх болно” гэсэн байна. Энэ бүхнээс үзэхэд БНХАУ-ын манлайлал, ОХУ хийгээд Азийн орнуудын хүчтэй дэмжлэг дор хэрэгжиж буй “НБНЗ”-ын санаачилга нь хил дамнасан хөрөнгө оруулалт, зээл тусламж үзүүлэх замаар хурдны зам, төмөр зам, усан боомт зэрэг тив дамнасан асар том дэд бүтцийн байгууламжуудыг барихад аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүнээ их хэмжээгээр экспортлох, хүн амдаа ажлын байр бий болгоход чиглэсэн асар их өргөн цар хүрээг хамарсан хөгжлийн стратеги эрсдэл, шүүмжлэл дагуулан зогсолтгүй урагшилсаар байгааг харуулж байна.

Одоо манай эрдэмтэн судлаачдын “НБНЗ”-ын талаарх байр суурийг товч танилцуулъя. Манай нэртэй хятадач эрдэмтэн М.Чимэдцээ “Тухайн төсөл санаачлагийн зарчим нь хамтдаа бүтээж, хамтдаа хожиход оршино. Өмнө нь харилцан ашигтай гэж ярьдаг байсан бол одоо хамтдаа хөгжих бодлогыг хэрэгжүүлдэг болжээ. Мэдээж Хятад улс дэлхий ертөнцөд нөлөөгөө ихэсгэх гэсэн хэтийн том зорилт тавьж, энэ санаачилгаа эхлүүлсэн. Гэхдээ энд хамрагдаж буй улсууд бүгд ашиг хүртэх боломжтой. Өөрөөр хэлбэл, чи бага, би ихийг авна, чи мууг, би сайныг нь авна гэсэн үг биш. Ийм том зорилгод Монгол Улс идэвхитэй санаачилгатай оролцох ёстой. Даяаршиж буй энэ үед бид хөрш орнуудтайгаа зэрэгцэн хөгжих нь чухал. Манай улс Торгоны болон Цайны замын эртний уламжлалтай орон. Хоёр том хөршийн дунд оршдог Монгол Улсын хувьд “НБНЗ” том боломж. Энэ боломжийг ашиглах ёстой. Ингэхийн тулд хоёр хөршийн интеграцид оролцох нь зайлшгүй юм. Гэхдээ “НБНЗ” бол туйлын боловсронгуй сайхан зүйл гэж хэлэхгүй. Их гүрнүүдэд ашигтай, жижиг оронд ашиггүй байх сөрөг тал бий. Бид тэр бүхэнд тохирсон төрийн бодлого баримталбал “НБНЗ”-аас хожих нь гарцаагүй. Тиймээс улсынхаа зүгээс тодорхой бодлого, тооцоотой оролцох нь чухал. Ялангуяа Хятад, Оросын хооронд байгуулж буй томоохон бүтээн байгуулалтад манай улс заавал оролцох шаардлагатай. Ази Европыг холбосон Орос, Хятадын стратегийн

бодлого Монголоор дайрах юм бол юуны түрүүнд манай эдийн засаг сэргэхэд үр нөлөөтэй. Дагаад дэд бүтэц хөгжинө. Энэ том боломж манай улсыг дайралгүй даялаад өнгөрвөл бидэнд харамсалтай. Манайхны бодлого тодорхойлох, хэрэгжүүлэх тогтолцоо Орос, Хятадын хурдыг гүйцэхгүй байна. Гэхдээ нэг хэсэг таагүй байсан Орос, Хятадын харилцаа, хамтын ажиллагаа сайжрах нь манай улсад тустай. Гагцхүү бид зөв тоглолт хийх хэрэгтэй”¹³ гэж үзсэн байна.

Хятадач эрдэмтэн Д.Шүрхүү “Хятадын эрдэмтдийн “НБНЗ”-ын дагуух орнуудад шалгуур тавьж оноогоор эрэмбэлсэн үзүүлэлтээр манай улс 37.88 гэсэн оноо авч эхнээсээ 7 дугаар байрт бичигдсэн нь 63 улс дотроо чамлахааргүй өндөр үзүүлэлтийг хангачихсан гэсэн үг юм. Тэгэхлээр манай улс ийм гайгүй сайн үнэлгээ хийгээд бэлэн хөрсөн дээрээ бизнесийн хамтын ажиллагаагаа хурдан түргэн хөгжүүлж, гурван улсын эдийн засгийн коридорын ажлаа уялдуулах талаар чармайлт гаргах нь зөв. Манай улс хил залгаа давуу байдлаа ашиглан цаг хожиж, бүр хошуучилмаарсан”¹⁴ гэсэн байна.

Судлаач Д.Баярхүү “Хятадын хөгжлийн нууц түлхүүрийг олж танин түүнд хамтын ажиллагаагаа зохицуулна гэдэг бидний хувьд холын зорилт байх. Харин тэр хөгжлийн хурдан галт тэргэнд нь хал балгүй, хэл үггүй дайгдаж урагшлах зам нээлттэй байна, ойрхон ч байна. Бид л хичээх хэрэгтэй”¹⁵ гэж өөрийн байр сууриа илэрхийлжээ.

Эрдэмтэн судлаач Р.Болд “Дээрх тохиролцооны ойрын болон дунд хугацааны үр ашиг нь Монголын хөгжил дэвшилд чухал ач холбогдолтой байж болно. Гэхдээ л хөршүүдийн “хүлээх тактик” хэрэгжиж, Монголоос “гуравдагч түншүүд”-тэй идэвхитэй харилцах явдлыг саармагжуулах төдийгүй “дагуул улс” болгох

¹³ М.Чимэдцэе “Хоёр их гүрний дунд оршдог Монгол Улсын хувьд “Нэг бүс, нэг зам” том боломж”, www.sonin.mn/news/

¹⁴ Д.Шүрхүү, “Бүс ба зам” Хятад судлалын чухал судлагдахуун болох нь”, МУИС-ийн ОУХНУС-аас зохион байгуулсан эрдэм шинжилгээний хурлын илтгэл, Улаанбаатар, 2017.

¹⁵ Д.Баярхүү, *ШХАБ & “Нэг бүс, нэг зам” Орос ба Хятад*, Улаанбаатар, 2018, 144 дүгээр тал.

үндсэн зорилгодоо хүрэх эхлэл тавигджээ”¹⁶ гэсэн алсыг харсан, бодлого боловсруулагчид анхаарч үзүүштэй дүгнэлтэд хүрсэн байна. Судлаачдын байр сууринаас үзвэл гурван улсын эдийн засгийн коридорын бүтээн байгуулалтад оролцоходоо “дагуул улс” болохгүйн тулд хожил хохирол, ашиг алдагдалаа тал бүрээс нь ултай судалж, зөв тоглолт хийхийг сануулж байна.

Монгол Улс, БНХАУ-ын хооронд тогтоосон Иж бүрэн стратегийн түншлэлийн харилцааг бэхжүүлэх, харилцан ашигтай хамтын ажиллагааг тэргүүлэх салбаруудад идэвхижүүлэн гүнзгийрүүлэх, хамтын ажиллагааны хүрсэн тохиролцоог урагшлуулахад БНХАУ-ын Төрийн зөвлөлийн гишүүн, Гадаад хэргийн сайд Ван И-гийн 2018 оны 8 дугаар сарын 23-25-нд манай улсад айлчилсан явдал чухал ач холбогдолтой болсон билээ. Айлчлалын үеэр “Бүс зам санаачилга”-ын хүрээнд хэрэгжиж буй төслүүд дээр хамтран ажиллах, энэ тал дээр хүчин чармайлт гаргах болно хэмээн байр сууриа илэрхийлж байсан ба Монгол Улсын “Хөгжлийн зам” санаачлагыг Хятадын “НБНЗ”-ын санаачилгатай уялдуулах ажлыг ахиулах сонирхолтой гэдгээ манай төр засгийн удирдлагуудтай уулзаж ярилцахдаа удаа дараа илэрхийлсэн. Манай удирдлагын зүгээс Хятадын талтай дэд бүтэц, цахилгаан эрчим хүч зэрэг салбарт хамтын ажиллагаагаа нэмэгдүүлэх, Монгол-Орос-Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридорын ажлыг түргэвчлэх хүсэлтэй байгаагаа илэрхийлсэн. Сайд Ван И-гийн хэвлэлийн бага хурал дээр хэлсэн үгээс эшлэвэл “Хамтран “НБНЗ”-ын санаачлагыг ургашлуулах нь нэгд, Монгол Улсын дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг түргэтгэх, тус улсын хөгжлийн саад тотгорыг арилгах, хоёрт, ард түмний аж амьдралыг сайжруулахад илүү анхаарал хандуулах боломж олгох, Монголын ард түмэн бүгдээрээ “НБНЗ”-ын санаачилгаас бодит ашиг хүртэх, гуравт, байгаль орчныг хамгаалах чиглэлд Монгол Улсын талтай хамтран “Ногоон торгоны зам”-ыг бүтээн байгуулах, дөрөвт, Монгол Улсын нөөц баялагийн давуу талыг эргэлтэд оруулах, Монгол Улсын хөгжлийг солонгоруулж тус улсын тогтвортой хөгжлийг хангах

¹⁶ Р.Болд, Монголын геополитикийн зарим асуудлууд, Улаанбаатар, 2018, 23 дугаар тал.

чадварыг дээшлүүлэх зэрэг ашиг тустай” хэмээн онцлон тэмдэглэсэн байдаг. Тэрбээр манай оронд айлчлах хугацаандаа Хятадын удирдлагаас түүхэнд анх удаа манай баруун бүс нутагт онцгой ач холбогдол өгч өөрийн биеэр зочилж, баруун бүсийн 5 аймгийн орон нутгийн удирдлагуудтай уулзаж, бүс нутгийн хамтын ажиллагааг өрнүүлэн хөгжүүлэх сонирхолтой байгаагаа илэрхийсэн билээ. Энэ бүхнээс үзэхэд Хятадын талаас хамтран ажиллахад ямар нэг асуудалгүй, үүд хаалга нээлттэй, хамтдаа хөгжье гэдгээ тов тодорхой илэрхийлжээ гэж үзэж болохоор байна. Асуудал бүхэн Монголын талд байх магадлал нэн өндөр байна.

Энэ дашрамд тэмдэглэхэд БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачлагыг тунхагласанаас хойш Хятадын бараг бүх их, дээд сургуулиуд, яам, бүс нутаг, төрийн өмчит компаниуд жил бүр дор хаяж нэг арга хэмжээ энэ чиглэлээр зохион байгуулж байна. Энэ асуудлыг судлахын тулд Хятадад шинээр байгуулагдсан бодлогын тинк танкууд хэдэн зуугаар тоологдож байна. Тэдэнд зориулсан санхүүжилт ч хангалттай бололтой. Зөвхөн Хятадын ӨМӨЗО-ны хувьд аваад үзэхэд Хөгжил шинэтгэлийн салбар хороо энэ санаачилгын баруун чиглэлийн хөтөлбөрийг гардан хариуцаж, Монгол, Оросын хил орчмын бүс нутаг бүрт судалгааны нэгж байгуулжээ. Түүгээр ч зогсохгүй бүх их, дээд сургуулийн дэргэд “НБНЗ”-ын судалгааны төвүүд байгуулан ажиллуулж байна. Хятадын ӨМӨЗО дээрх санаачлагын хүрээнд хоёр талын, гурван талын оролцоотой хамтын ажиллагааны форум, эрдэм шижилгээний хурал, үзэсгэлэн яармаг худалдаа зэрэг олон төрлийн арга хэмжээ тогтмол зохион байгуулж байна. Манай төр, хувийн хэвшлийнхэн дээрх үйл ажиллагаанд идэвхитэй оролцохоос гадна жил бүр өөрийн оронд, хил орчмын бүс нутгуудад олон улсын экспо яармаг худалдаа зохион байгуулж байгаа нь аль аль талдаа үр ашигтай хамтын ажиллагааны чухал хэлбэр болон төлөвшиж байна.

**Хоёр. Монгол-Хятад-Орос “Гурван улсын
эдийн засгийн коридор” хөтөлбөр**

Монгол Улс, БНХАУ, ОХУ-ын Төрийн тэргүүн нарын 2016 оны 6 дугаар сарын 23-ны өдрийн гурав дахь удаагийн дээд түвшний уулзалтаар Монгол-Орос-Хятадын хооронд Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн тухай хэлэлцээрт гарын үсэг зурж хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг хангах механизмыг байгуулах чиглэлээр нягт хамтран ажиллахаар тохиролцсон нь гурван талын ашиг сонирхолд нийцсэн ихээхэн ач холбогдолтой түүхэн чухал үйл явдал болсон билээ.¹⁷ Хөтөлбөрийг 2015 онд Төрийн тэргүүн нарын хоёр дахь удаагийн дээд хэмжээний уулзалтаар Монгол Улсын “Талын зам” (засаг солигдоод нэр нь “Хөгжлийн зам” болсон) төсөл, БНХАУ-ын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилга болон ОХУ-ын “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-той уялдуулан гурван улсын хооронд “Эдийн засгийн коридор” байгуулахаар тохиролцсоны дагуу боловсруулан баталжээ. Хөтөлбөр нь үндсэн болон хавсралт гэсэн хоёр хэсгээс бүрддэг. Үндсэн хэсэг нь тус хөтөлбөрийн зорилго, хамтын ажиллагааны чиглэл, зарчим, төслүүдийн санхүүжилт, хэрэгжүүлэх механизмыг тусгасан бол хавсралт хэсэгт хэрэгжүүлэх 32 төслийг тусгасан байна. Тухайлбал, зам тээврийн салбарын төсөл 13, аж үйлдвэрийн салбарын төсөл 2, хил гааль, хорио цээрийн салбарын төсөл 5, байгаль орчны салбар, шинжлэх, ухаан, боловсрол, технологийн салбар, хүмүүнлэгийн салбарын төсөл тус бүр 3, эрчим хүч, эрүүл мэнд, хөдөө аж ахуйн тус бүр 1 хөтөлбөр батлагдсан байдаг. Хөтөлбөрийг Монгол Улсын талаас Гадаад харилцааны яам, ОХУ-ын талаас Эдийн засгийн хөгжлийн яам, БНХАУ-ын талаас Хөгжил шинэчлэлийн хороо хариуцаж, гардан хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээсэн. Өнөөгийн байдлаар хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд гурван тал тодорхой чиглэлээр санал солилцож, ажлын түвшиндээ уулзалт хийж, байр сууриа нэгтгэх чиглэлээр ажиллаж байна. Тухайлбал, гурван талын шинжээчдийн

¹⁷ <http://www.mfa.gov.mn/>

анхдугаар уулзалт 2017 оны 3 дугаар сард Бээжин хотод болсон. Энэ уулзалтаар эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг хурдасгах гурван талын механизм байгуулахаар тохиролцсон ажээ. Шинжээчдийн хоёрдугаар уулзалт 2017 оны 8 дугаар сарын 19-нд Москва хотод болж, Төмөр замын сүлжээ, Автозамын АНЗ сүлжээ, Монгол-Оросын эрчим хүчний сүлжээг шинэчлэх гэсэн гурван төслийг нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэхээр тохиролцсон. Талуудын тохиролцсон анхны төсөл хэрэгжиж эхлэхэд “Хөрөнгө оруулалт, зураг төслийн хамтарсан төв”-ийг Улаанбаатар хотноо байгуулж ажиллахаар гурван тал санал нэгдсэн билээ.¹⁸ Үүний дагуу Монгол Улсын Засгийн газрын 2017 оны 9 дүгээр сарын 13-ны өдрийн 262 дугаар тогтоолоор “Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-т орсон төслүүдийн хэрэгжилтийг хангаж ажиллах “Хөрөнгө оруулалтын судалгааны төв”-ийг Гадаад харилцааны яамны дэргэд байгуулах шийдвэр гарсан.¹⁹ Энэ талаар нийтлэлч Л.Хангай “Төслүүд янз бүрийн салбарт хамаарах учраас уг төвийг үүсгэн байгуулагчид нь тодорхой яам, агентлаг биш харин банк-санхүүгийн байгууллага эсхүл олон талт үйл ажиллагаа явуулдаг төрийн оролцоотой корпораци байвал илүү зохимжтой”²⁰ гэсэн санал дэвшүүлснийг манай шийдвэр гаргагчид оройтоогүй дээр нь анхаарч үзээсэй билээ. Тэгэхгүй бол энэ төвийн ажил нь цалгардаж, санхүүжилт нь хүндрэх магадлалтай. Хөрөнгө оруулалтын судалгааны төв нь Монгол, Хятад, Оросыг хамарсан дэд бүтцийн төслийн гурван талын ашиг сонирхол, тэгш оролцоог хангах, нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэх төслүүдийг судалж бэлтгэл ажлыг хангах, төслүүдийн техник эдийн засгийн урьдчилсан тооцооллыг хийх, төсөл хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай гурван улсын дүрэм, журмыг уялдуулах ажлыг судалж санал, зөвлөмж, аргачлал боловсруулах, Хятад болон Оросын талын ижил үүрэг бүхий байгууллагатай харилцаж, үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулах, эхлүүлэх дараалал, хугацааг тодорхойлох, санхүүжүүлэх эх

¹⁸ https://newspress.mn/v1/p/news/1042_2/5

¹⁹ <https://updown.mn/29185.html>

²⁰ <http://www.baabar.mn/article/8799>

үүсвэрийг нь харилцан тохиролцох, гүйцэтгэгч болон хэрэгжүүлэгч байгууллагуудыг сонгох тэдний хоорондын уялдаа холбоог хангах зэрэг үндсэн чиг үүргийг гүйцэтгэх аж. Энэхүү судалгааны төв байгуулагдсанаар цаашид гурван улсын “Хөрөнгө оруулалт, зураг төслийн хамтарсан төв”-ийг Улаанбаатар хотод байгуулан ажиллуулах суурь нөхцөл болох юм байна.

Гурван улс транзит зам тээврийн дэд бүтэц хийгээд түүнийг дагасан бүс нутгуудаа хөгжүүлэх гэсэн нийтлэг ашиг сонирхол, үндсэн зорилго дор нэгдэж байна. Өнөөгийн байдлаар манайд боловсруулж бэлтгээд зөвхөн санхүүжилт хүлээж байгаа бэлэн болсон төсөл хараахан байхгүй байна. Манай “Хөгжлийн зам” санаачилга нь зөвхөн Монголд хэрэгжих биш, хөрш хоёр оронтой холбогдож байж эдийн засгийн үр өгөөжтэй байх учиртай. Тиймээс “Хөгжлийн зам” санаачилгыг дангаар нь ярихаас илүүтэй гурван улсын Эдийн засгийн коридорын хүрээнд авч үзэх шаардлагатай. “Хөгжлийн зам” санаачилгыг төмөр болон авто зам, хий болон газрын тосны хоолой, эрчим хүчний сүлжээ, мэдээллийн өндөр хурдны сүлжээ, агаарын тээврийн орон зай гэх мэт олон чиглэлээр Евразийн интеграцид холбогдох боломж, өсөлт хөгжлийн нэгэн гарц, хэрэгжүүлэх механизм хэмээн үзэж хандвал зохино.

Гурав. Монгол-Хятад-Орос “Гурван улсын эдийн засгийн коридорын”-ын баруун чиглэл

Өнөөдрийн байдлаар гурван улсын хөтөлбөрийн ажлын хэсэг 3 тулгуур босоо тэнхлэгийн төвийн, зүүн гэсэн 2 чиглэлд анхаарч санал солилцож, зөвлөлдөх уулзалт, урьдчилсан судалгаа хийж, нэгдсэн ойлголцолд хүрэх чиглэлээр ажиллаж эхлээд байна. Энэ ч зүй ёсны хэрэг. Хөтөлбөрийн 3 дахь чухал ач холбогдолтой тулгуур босоо тэнхлэг болох Баруун чиглэлийг талууд хараахан авч үзээгүй байгаа ч гурван талын ашиг сонирхолд нийцэхүйц урьдач нөхцөл боломж энэ чиглэлд нэгэнт бүрдээд байна. Хөтөлбөрийн жагсаалтад орсон баруун босоо тэнхлэгийн хурдны авто зам, төмөр зам гэсэн

дэд бүтцийн хоёр төсөл бий. Энэ хоёр төслөөс гурван улсыг холбосон аялал жуулчлал, ачаа тээврийн хурдны авто зам ойрын үед ашиглалтанд орсноор зам дагасан томоохон ашигт малтмалын ордууд хөдөлгөөнд ороход бэлэн байна.

Баруун бүсийн гео стратегийн байрлал нь Орос-Хятад хоорондын транзит тээврийн чухал бүс нутгийн нэг. Монгол Улс энэ замыг зөвхөн транзит тээврийн орлогоор хязгаарлах учиргүй бөгөөд энэхүү дэд бүтцийн хөгжлийг ашиглан Хятад, Оросын цаашлаад Евразийн зах зээлд гарах, бүс нутгийн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх боломж болгон хувиргаснаар баруун бүсийн хөгжлийн нэгэн гарц нээгдэх учиртай. Хэрэв гурван тал энэ 3 дахь тулгуур босоо тэнхлэгийг төв, зүүн чиглэлийн нэгэн адил одооноос анхааран сонирхож, хамтарсан судалгаа хийж, нэгдсэн ойлголтод хүрч чадвал багахан хэмжээний хөрөнгө оруулалтаар богино хугацаанд Евразитай холбогдох боломж байна. Энэ үүднээс баруун бүсийн тухай энд нэлээд дэлгэрэнгүй авч үзлээ. Ялангуяа умардын чиглэлийг гардан хариуцаж байгаа ӨМӨЗО-ны хувьд Казахстаныг дамжихгүйгээр ОХУ-ын баруун Сибирийн бүс нутгуудтай хурдны замаар холбогдох боломж нээгдэж байна. ӨМӨЗО-ны Алашаа аймаг баруун бүсийн Говь-Алтай аймагтай хил залгаа байрлалтай. Говь-Алтайгаас Ховд хүртэл засмал замтай. Цаашлаад Баян-Өлгийн Цагааннуурын чөлөөт бүсээр дамжин Улаанбайшинтын боомтоор Оросын зах зээлд гарч бизнесээ тэлэх өргөн боломжтой. Хятадын ӨМӨЗО-Монголын Баруун бүс- Алтайн Бүгд Найрамдах улс гэсэн хамтын ажиллагааны механизм бүрдүүлж, хамтарсан судалгаа хийж, эрдэм шинжилгээний хурал, зөвлөлдөх чуулга уулзалт, үзэсгэлэн худалдаа-яармаг зэрэг олон төрлийн ажлыг тогтмол зохион байгуулж, энэ чиглэлд үйл ажиллагаагаа идэвхижүүлж чадвал худалдаа, хөрөнгө оруулалт, аялал жуулчлалын хил дамнан асар том зах зээл ӨМӨЗО-ны хувьд нээлттэй байна.

**Дөрөв. Баруун бүсийн нийгэм-эдийн засгийн
хөгжлийн өнөөгийн байдал**

Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичигт баруун бүсэд Ховд, Баян-Өлгий, Говь-Алтай, Увс, Завхан гэсэн таван аймгийг оруулан авч үздэг. Баруун бүсийн энэ 5 аймаг нийтдээ 91 сум, 383600 хүн ам, 415300 км² нутаг дэвсгэртэй. Баруун бүсийн газар нутгийн байршил нь хил залгаа хоёр хөрштэй хамтран хил дамнасан Евразийг холбосон аялал жуулчлал, ачаа тээврийн транзит бүс болон хөгжих давуу талтай юм. Баруун бүсийн нийгэм, эдийн засгийн ерөнхий үзүүлэлтийг дараах хүснэгтээс үзнэ үү.

*Баруун бүсийн аймгуудын нийгэм
эдийн засгийн ерөнхий үзүүлэлтүүд*

/2017 оны байдлаар/

Аймаг	Ховд	Баян- Өлгий	Говь- Алтай	Завхан	Увс	Бүгд
Сум	17	13	18	24	19	91
Аймгийн төв	Ховд	Өлгий	Алтай	Улиастай	Улаангом	
Байгуулагд- сан он	1931	1940	1940	1923	1925	
Газар нутаг	76.1 км ²	45.8 км ²	141.4 км ²	82.4 км ²	69.6 км ²	415.3 км²
УБ хотоос алслагдсан байдал	1425 км	1760 км	1001 км	1104 км	1336 км	
Хүн ам/ мян./	85.3	99.3	53.6	69.7	75.7	383.6
ДНБ/оны үнээр тэрбум төг./2017/	300.7	307	233.1	292.2	81.4	

Аймаг	Ховд	Баян-Өлгий	Говь-Алтай	Завхан	Увс	Бүгд
Нэг хүнд ногдох ДНБ /оны үнээр мян.төг/2017/	3750.5	3114.7	4136.4	4153.3	3114.7	
Ажилгүйдэл /%/	15.1	9.3	10.1	11.4	14.2	
Инфляци /%/2017/	0.2	1.8	3.6	1.2	1	
Эдийн засгийн өрсөлдөх чадварын үнэлгээ (2017)	57	71	38	50	69	

Эх сурвалж: <http://aimagindex.mn/competitiveness>

Дээрх хүснэгт энэ бүсийн аймгуудын хөгжлийн түвшин бусад аймгуудын дундаж үзүүлэлтийн аль хавьд нь явж байгааг тодорхой харуулж байна. 100 оноогоор эрэмблэн дүгнэсэн энэ үзүүлэлтээс харахад Увс, Баян-Өлгий давуу талаа сайн ашиглаж чадсан, Ховд, Завхан, Говь-Алтайд өрсөлдөх чадвар тааруухан байгааг харуулж байна. Эдийн засгийн бодлого, өрсөлдөх чадварын судалгааны төвийн 2017 онд хийсэн судалгааны дүнгээс үзэхэд Баруун бүсийн өрсөлдөх чадвар хамгийн их буурсан үзүүлэлт гарчээ.²¹ Энэ бүхэн бүсийн хэмжээнд нэгдсэн бодлого төлөвлөлт, хөгжлийн стратеги байхгүй, өнөө хэр урсгалаар явж байгаагийн нэгэн илрэл юм. Баруун бүсэд манай улсын нийт малчдын 30-аад хувь нь амьдарч, нийт мал сүргийн 28.1 хувь, тариалангийн талбайн 4.5 хувь ногдох бөгөөд улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 7.3 хувийг үйлдвэрлэдэг. Бүсийн эдийн засгийн гол салбар нь хөдөө аж ахуй юм. Энд үйлдвэрлэл хөгжөөгүй, үндсэндээ мал аж ахуйд суурилж

²¹ <http://aimagindex.mn/images/Provinces.pdf>

амьжиргаагаа залгуулдаг, шилжилт хөдөлгөөн хамгийн их зэрэг хүндрэлтэй асуудал олон бий. Тухайлбал, баруун бүсийн ДНБ-ий 58.4 гаруй хувийг ХАА-н салбар, 36.3 хувийг үйлчилгээний салбар, 5.2 хувийг аж үйлдвэрийн салбар тус тус эзэлж байна. Баруун бүсийн нэг хүнд ногдох ДНБ Улаанбаатар хотын энэ үзүүлэлтээс 3.6 дахин бага, Хангайн бүсийн энэ үзүүлэлтээс 1.7 дахин бага, улсын дунджаас 2.2 дахин бага байгаа аж. Түүнчлэн нэг хүнд ногдох ДНБ, боловсролын байдал, хүн амын дундаж наслалт, ажилгүйдлийн түвшин, эрчим хүчний хангамж, төрөл бүрийн замын сүлжээний хангамжийн коэффициент, хүний хөгжлийн индекс зэрэг шалгуур үзүүлэлтийг тооцон аймаг, хот, бүсүүдийн эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн түвшний нэгдсэн үнэлгээг хийж үзэхэд Баян-Өлгий, Завхан, Говь-Алтай, Увс, Ховд аймгийн хөгжлийн ерөнхий түвшин Улаанбаатар хот, Орхон аймгийнхаас ойролцоогоор 9 дахин, Төв, Сэлэнгэ, Дархан-Уул аймгийнхаас 3-4 дахин доогуур байна. Булган, Дундговь, Дорнод аймгийн хөгжлийн ерөнхий түвшин Баян-Өлгий, Завхан, Говь-Алтай, Увс, Ховд аймгийнхаас дунджаар 2 дахин дээгүүр, харин Улаанбаатар хот, Орхон аймгийн энэ үзүүлэлтээс 4 дахин доогуур байна гэсэн судалгаа гарчээ²². Эдийн засгийн бүсүүдийн хооронд ч хөгжлийн ерөнхий түвшний ялгаа их байгааг дараах судалгаа харуулж байна²³.

Эдийн засгийн макро бүсүүдийн хөгжлийн түвшний харьцуулсан үнэлгээ

Үзүүлэлт	Баруун	Зүүн	Хангайн	Төвийн	Улаанбаатар
Үнэлгээний коэффициент	1.0	1.50	2.40	2.80	7.50

Энэ дашрамд тэмдэглэхэд бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалаа эргэн харж аль бүсийг ямар чиглэлээр хөгжүүлэх асуудлыг нутаг дэвсгэрийг хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу тал бүрийн

²² <http://www.openforum.mn> > ... > Нийгэм, эдийн засаг > Бүс нутгийн хөгжил

²³ Л.Цэдэндамба. “Монголын бүс нутгийн хөгжлийн тулгамдсан асуудлууд”

судалгаа шинжилгээний үндсэн дээр шинэчлэн боловсруулах цаг нэгэнт болжээ. Өнөөгийн байдлаар Монгол Улсын нийт хүн амын 50 орчим хувь, аж ахуйн нэгж, байгууллагуудын 70 орчим хувь нь нийслэлд төвлөрч, ДНБ-ий 60 гаруй хувийг үйлдвэрлэж байна.²⁴ Ийнхүү нийслэлд хүн ам, үйлдвэрлэл хэт төвлөрч хот, хөдөөгийн ялгаа их болсон өнөөгийн нөхцөлд төвлөрлийг сааруулахад тус дөхөм үзүүлэх зорилгоор Японы Олон улсын хамтын ажиллагааны ЖАЙКА байгууллага 2015 оноос эхлэн Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн нэгдсэн судалгаа хийж, манай төр засгийн тэргүүн нарт саяхан танилцуулсан байна. Судалгаанаас үзэхэд Монгол Улсын Босоо тэнхлэгийг аж үйлдвэрийн, хэвтээ тэнхлэгийг ногоон хөгжлийн чиглэлээр хөгжүүлэх нь үр нөлөөтэй гэсэн судалгааны дүгнэлт гарчээ.²⁵ Бодлого боловсруулагчид энэ судалгааг Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөг шинэчлэн боловсруулахад харгалзан үзэж, авах, гээхийн ухаанаар хандаж ашиглах, хамтран ажиллах боломж бий. Сүүлийн үед энэ талаар төр засаг ч анхаарлаа хандуулж, Ерөнхий сайдаар ахлуулсан Үндэсний хороог Засгийн газрын 2017 оны 05 дугаар тогтоолоор баталсан. Энэхүү ажлын хүрээнд 2017 оны 11 дүгээр сарын 16-нд “Эдийн засгийг бүсчлэн хөгжүүлэх, төвлөрлийг сааруулах бодлого боловсруулах тухай” Монгол Улсын Ерөнхий сайдын захирамж гарч, Үндэсний хөгжлийн газар Захирамжийн дагуу 60 орчим эрдэмтнийг татан оролцуулсан 17 дэд ажлын хэсэг байгуулан ажиллаж эхлээд байна. Бодлогын баримт бичгийг 2019 оны эхний хагас жилд багтаан боловсруулсан байна.²⁶ Баруун бүсийн байгаль-экологи, эдийн засаг, нийгмийн дээрх хүчин зүйлсийг үндэслэн бүсчилсэн хөгжлийн бодлого төлөвлөлтөд энэ бүсийг транзит нутаг дэвсгэр талаас нь харж төлөвлөн транзит шинж чанартай дэд бүтэц хөгжүүлж, түүнийг дагасан хөгжлийн концепци боловсруулах нь хамгийн оновчтой хувилбар байж болох юм. Энэ бодлогын хүрээнд Японы санал болгож буй хэвтээ тэнхлэгт

²⁴ <https://www.mcud.gov.mn/2017/03/30>.

²⁵ <https://www.president.mn/>

²⁶ <https://www.nda.gov.mn/>

нэмүү өртөг шингэсэн хөдөө аж ахуйн боловсруулах үйлдвэрлэл, технологийн парк байгуулах чиглэл нэн тохиромжтой. Нөгөө талаар олон чиглэлд хөрөнгө тарамдахаас ч сэргийлнэ. Өнөөгийн байдлаар баруун бүсийн эдийн засгийн үзүүлэлт бусад бүсүүдтэй харьцуулахад доогуур байгаа ч ойрын ирээдүйд Монгол Улсын өсөлт хөгжлийн нэгэн тулгуур бүс болох асар их нөөц боломж бий.

Тав. Баруун бүсийн хөгжлийн гарц

1. Уул уурхайн олборлох үйлдвэр

Баруун бүсэд ашигт малтмалын нөөц нь тогтоогдсон, заримынх нь ТЭЗҮ нь бэлэн болсон олон төсөл бий. Тухайлбал, Баян-Өлгий аймгийн Асгатын мөнгө, Ховд аймгийн Халзан бүргэтэйн газрын ховор элемент, Завхан аймгийн Баян-Айрагийн зэс, алт, Говь-Алтай аймгийн Талын мэлтэсийн алт, Увс аймгийн давсны орд зэрэг томоохон нөөц бүхий газруудыг түшиглэн олборлох, ашиглах боловсруулах үйлдвэрүүд байгуулах 4.1 их наяд төгрөг буюу 2.9 тэрбум ам.долларын төслүүд хөрөнгө оруулалтаа хүлээж байна.²⁷ Эдгээрээс босоо тэнхлэгт хамгийн ойр байрлалтай нь Асгатын мөнгөний орд юм. Асгатын мөнгөний орд нь 7369.8 тонн мөнгөний нөөцтэй, ТЭЗҮ нь бэлэн болсон орд юм. Саяхан хүртэл энэ ордод хүрэх зам харгуй байхгүй учир Оросын хил гарч байж очдог байлаа. Тэгвэл улсын төсвөөс тодорхой хэмжээний хөрөнгө оруулалтаар Оросын хил дамжихгүйгээр ордод шууд хүрэх далайн түвшнээс дээш 3500-3600 метрийн өндөрт 7.3 км сайжруулсан авто зам, 72.8 метр урттай бетон гүүрийг 2013 онд барьж ашиглалтад оруулснаар ордыг эдийн засгийн эргэлтэд оруулах бодит нөхцөл бүрдсэн. Асгатын ордыг түшиглэн уурхай, баяжуулах фабрик, металлургийн үйлдвэр, 15-20 мВт-ын дулааны цахилгаан станц барьснаар 1000 гаруй хүн ажлын байртай болж, жилд 300-500 мян.тн хүдэр боловсруулахад (зэс, мөнгө, бусад дагалдах элемент) ихээхэн ашигтай ажиллах

²⁷ [https://www.forum.mn/en/Ч.Хашчулуун, Р.Анхбаатар/](https://www.forum.mn/en/Ч.Хашчулуун,Р.Анхбаатар/).

Монгол, Хятад, Оросын хил орчмын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх боломж, сорилт

тооцоо бий.²⁸ Эрэлттэй зах зээл хаана байна тэнд нь хүргэж тээвэрлэх зам нь бэлэн болжээ. Гурван талт стратегийн түншлэлийг ч энэ том төсөлтэй холбож болох юм. Ялангуяа, баруун таван аймагт геологийн хайгуулын суурь судалгааны ажил харьцангуй бага хийгдсэн байдаг. Тиймээс бодлого хэрэгжүүлэгч яам, агентлаг 2018 оноос уг чиглэлд шинээр тусгай зөвшөөрлийг түлхүү олгосноор шинэ ордын эрэл баруун бүсэд идэвхжиж байна. Энэ нь хөрөнгө оруулалт татах, цаашдын хамтын ажиллагаанд нааштайгаар нөлөөлөх хүчин зүйлийн нэг болох юм.

2. Хурдны авто зам

Монгол Улс 2004 онд НҮБ-ын Ази, Номхон далайн Нийгэм эдийн засгийн комиссын гишүүн орнуудын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу Азийн хурдны авто замын сүлжээнд нэгдэн орохдоо Ази-Европыг холбох АНЗ, АНЗ2 болон АН4 гэсэн 3 чиглэлийн өндөр хурдны автозамыг өөрийн нутагтаа барьж байгуулах үүрэг хүлээсэн. Баруун бүсээр хоёр хөрш хийгээд Ази-Европыг холбох хурдны авто замыг Баруун бүсийн босоо тэнхлэгийн хурдны автозам 4а гэж нэрлэдэг. Монгол Улсын баруун бүсийн босоо тэнхлэг нь БНХАУ-тай хил залгаа Ховдын Ярантын хилийн боомтоос ОХУ-тай хил залгаа Улаанбайшинтын хилийн боомт хүртэл 743.1км урттай бөгөөд Монгол Улсыг баруун бүсийн Ховд, Баян-Өлгий аймгаар БНХАУ-ын Шинжааны бүс, ОХУ-ын баруун Сибирийн бүстэй холбох Азийн авто замын АН-4, CAREC-ийн коридор 4 “а” чиглэлийн нэг хэсэг юм. Хоёр хөршийг баруун босоо тэнхлэгээр холбох гол судас, баруун бүсийн хөгжлийн нэгэн тулах цэг, хөгжлийн гарц болсон энэ их бүтээн байгуулалт 2010 оноос эхлэн үе шаттайгаар амжилттай хэрэгжиж байна.

Зам тээвэр хөгжлийн яамны 2018 оны 12 дугаар сарын мэдээллээр дээрх төслийн хүрээнд АХБ-ны зээл, тусламж болон БНХАУ-ын зээлээр нийт 359.4 км замыг бүрэн ашиглалтанд оруулаад

²⁸ <https://www.tsag.mn/2221-asgatynd-ord-73698-tonn-mngniy-nctey.html>

байгаа аж.²⁹

АН4 (Улаанбайшинт-Өлгий-Ховд-Ярант) чиглэлийн баруун бүсийг дайран өнгөрөх энэ зам нь Монгол Улсын хойгуур өнгөрөх транссибирь - магистрал, урдуур өнгөрөх трасека-олон улсын магистрал (өрнөөс дорно хүрэх) хоёрыг холбож байгаагаараа онцгой чухал ач холбогдолтой. Хурдны зам ашиглалтад орсноор Пакистаны Карачи, Исламабад, БНХАУ-ын Өрөмч, Тайкешкен, Монгол Улсын Ховд, Баян-Өлгий аймгууд, ОХУ-ын Новосибирск хот гэсэн маршрут бүхий, 6000 км урт, Ази-Европыг холбосон хурдны замын сүлжээ бий болох юм.³⁰ Ийнхүү Ази-Европыг холбосон олон улсын транзит ачаа, зорчигч тээврийн шинэ дэд бүтцээр баруун бүс холбогдсоноор Монгол Улсын хөгжлийн нэгэн гарц нээгдэх цаг хугацаа тун ойрхон байна. Нөгөө талаар Баруун босоо тэнхлэгийг утгуулан баруун таван аймгийг хэвтээ тэнхлэгээр нийслэлтэй хатуу хучилттай авто замаар 2019 он гэхэд холбож дуусах юм. Цаашлаад баруун босоо тэнхлэгтэй холбогдож, нийгэм эдийн засгийн илүү эерэг таатай орчин бүрдэхээс гадна энэ бүс нутаг чиглэх гадны хөрөнгө оруулалт нэмэгдэж, гадаад харилцаа, хамтын ажиллагаа өргөжиж, эдийн засгийн тогтвортой бөгөөд нэн таатай эрүүл орчин нөхцөл бүрдэх юм. Энэ бүхэн гурван талт стратегийн түншлэлийг Баруун бүсээс эхлэх суурь нөхцөл нэгэнт бүрдсэн болохыг харуулж байна.

Баруун бүсээр транзит тээвэр хийх хууль эрх зүйн орчин ч эхнээсээ бүрдэж эхэллээ. Тухайлбал, Монгол-Орос-Хятад “гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийн жагсаалтад “Азийн авто замын сүлжээгээр олон улсын авто тээвэрлэлт гүйцэтгэх тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулахаар тусгагдсаны дагуу Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын Тээврийн сайд нар 2016 оны 12 дугаар сарын 8-ны өдөр ОХУ-ын Москва хотноо дээрх хэлэлцээрт гарын үсэг зурж баталгаажуулсан бол УИХ-ын чуулганы 2018 оны 4 дүгээр сарын 12-ны өдрийн хуралдаанаар дээрх төслийг хуульчлан

²⁹ <https://www.mrtd.gov.mn>

³⁰ <https://www.adb.org/countries/subregional.../carec>

баталгаажууллаа.³¹ Дээрх хууль батлагдсанаар Баруун бүсийн босоо тэнхлэг болох Олон улсын авто замын АН4 чиглэлээр дотоодын бараа, түүхий эдийг тээвэрлэх, дамжин өнгөрүүлэхэд Цагааннуурын чөлөөт бүсийн үйл ажиллагаа идэвхижих нөхцөл бүрдэж байна. Дараагийн шатанд гурван тал олон улсын авто тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хангах, хил дамнасан тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг өргөжүүлэх замаар бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, авто тээврийн салбарын нэгдсэн уялдаа холбоог бий болгох, технологи, үнэ тариф, холбогдох баримт бичиг, стандарт шаардлагыг уялдуулах, хилийн хяналт, гааль, мэргэжлийн хяналтын байгууллагуудын үйл ажиллагааг уялдуулах, хялбарчлах зэрэг ажлууд хүлээгдэж байна. Ингэснээр хоёр хөршийн тодорхой боомтуудаас гадна Казахстан, Киргизстан улстай авто замын тээвэрлэлт хийх, бусад орны хил дамнасан чөлөөт бүстэй холбогдох, Оросын нутгаар дамжин Европын орнууд руу тээвэрлэлт хийх боломж нээгдэх юм. Ийнхүү дээрх чиглэлүүдээр холбогдоод эхэлбэл аялал жуулчлал, бидний хийж бүтээж байгаа бараа бүтээгдэхүүн, худалдааны чөлөөт урсгал бий болох юм. Энэ тал дээр баруун бүсийн аймгууд одооноос бэлтгэлээ хангаж, хамтарсан төсөл боловсруулж санаачилгатай ажиллаж чадвал хөгжлийн нэгэн боломж болох юм.

3. Эрчим хүч

Баруун бүс сэргээгдэх эрчим хүчний усны нөөц ихтэй. Үүнийг ашиглан усан цахилгаан станц байгуулах замаар баруун бүсийн эрчим хүчний хомсдолыг шийдвэрлэх боломжтой юм. Энэ чиглэлээр Засгийн газар Ховд аймгийн Эрдэнэбүрэн сумын нутагт Ховд гол дээр 64МВт-ын хүчин чадалтай усан цахилгаан станцын төслийг хэрэгжүүлэхээр болсныг Ерөнхий сайд 2018 оны 3 дугаар сарын сүүлчээр Баруун бүсэд ажиллах үеэр онцлосон билээ³². Үүнээс үзвэл баруун бүсэд хамгийн чухал ач холбогдолтой энэ төсөл хөдлөх магадлалтай болж ирлээ. Монгол-Орос-Хятад “гурван улсын

³¹ Өдрийн сонин, Улаанбаатар, 2018.04.13, № 078

³² <http://www.vip76.mn/content/51376>

эдийн засгийн коридор байгуулах” хөтөлбөрийн хүрээнд баруун босоо тэнхлэгийн дагуу Оросоос Хятадад нийлүүлэх эрчим хүчний шугамыг ч энэ бүсээр байгуулах боломж бий.

4. Байгалийн хий дамжуулах баруун шугам

Монгол Улс Баруун босоо тэнхлэгээр холбогдох хоёр дахь гарц нь хийн хоолой гэж үздэг. 2016 оны 11 дүгээр сард Монгол-Оросын Засгийн газар хоорондын комиссын 19 дүгээр хуралдаанаар Монгол Улсын газар нутгаар хийн хоолой тавих асуудлын эдийн засгийн үндэслэлийг Хятадын талыг татан оролцуулах замаар гурван талт яриа хэлэлцээр хийхэд бэлэн гэсэн саналыг Оросын тал тавьсан байдаг.³³ Тэгэхээр хийн хоолойн асуудлаар Монголын тал Оросын талтай санал нэгдсэн гэсэн үг. Оросын талтай тохиролцож чадах юм бол Хятадын тал нээлттэй гэдгээ үргэлж мэдэгдэж ирсэн.

Дүгнэж хэлэхэд, Оросын хийн транзит хоолойг Монголын баруун бүсээр дамжуулах нь гурван талт түншлэлийн стратегийг хэрэгжүүлэх улс төр, эдийн засаг, нийгэм, соёлын зэрэг олон чухал тулгамдсан асуудлуудыг шийдвэрлэх өргөн боломжийг олгож, шинэ зууны хөгжлийн стратегийн дуудлага болсон байгальд ээлтэй ногоон эдийн засгийн зарчимд суурилсан интеграцчилалд ч том хүчин түлхэцийг үзүүлэх болно гэж үзэж байна.

5. Хил дамнасан худалдаа, эдийн засгийн чөлөөт бүс

Гурван талт стратегийн түншлэлийг баруун бүсээр хөгжүүлэх боломжит хувилбарт гурван улсын хил дамнасан чөлөөт бүс байгуулах асуудал байж болох юм. Ийм нөхцөл боломж ч бүрдсэн гэж үзэж байна. Баруун бүс босоо тэнхлэгээр хоёр хөрштэйгээ холбогдсоноор гурван улсын хил залгасан бүс нутгуудын түүх, соёл, хэл, зан заншлаараа холбоотой Хятадын Алтай аймаг, ОХУ-ын Сибирийн Холбооны тойрогт Алтайн бүгд найрамдах улс, Тува, Хакас, Алтайн болон Красноярскийн хязгаар Эрхүү, Камерово

³³ <http://www.baabar.mn/author/khangai>

Новосибирск, Томск мужууд орно. ОХУ-ын уг тойрог нь улсынхаа нийт газар нутгийн 25.47 хувийг эзэлж, 17,173,185 (2019 оны байдлаар) хүн амтай байна.³⁴ Энэ тойрогт байсан Буриадын бүгд найрамдах улсыг ОХУ-ын Ерөнхийлөгчийн 2018 оны 11 дүгээр сарын 3-ны өдрийн 632 дугаар зарлигаар Алс Дорнодын Холбооны тойрогт шилжүүлжээ.³⁵ Монголчууд баруун Сибирийнхэнтэй худалдаа, эдийн засгийн уламжлалт харилцан итгэлцэлд тулгуурласан найрсаг харилцаатай учраас гурван улсын иргэдийг холбосон бат бэх холбоос нь энэ бүс нутагт хил дамнасан Чөлөөт бүс байгуулахад давуу тал болж өгнө. Нөгөө талаас, БНХАУ-ын баруун хойд муж / тухайлбал ШУӨЗО 30 сая хүн амтай/ сүүлийн жилүүдэд эрчимтэй хөгжиж байгаа учраас манай улсын баруун бүсээр дамжин ОХУ-аас ашигт малтмал, түүхий эд материал, мод авч оронд нь өргөн хэрэгцээний төрөл бүрийн бараа нийлүүлэх сонирхолтой. Сибирчууд Хятадын хямд бараа, бүтээгдэхүүнийг аль болох дөт замаар авах боломжийг эрэлхийлдэг. Оростой залгаа баруун бүс хил нэвтрэх олон боомттой бөгөөд орон нутгийнхан хоёр талаасаа тусгай зөвшөөрлөөр тодорхой хугацаагаар харилцан зорчиж, худалдаа наймаа эрхэлдэг. Тэд хятад өргөн хэрэглээний барааг монголчуудаар дамжуулан авч өөрсдийн хэрэгцээнээс гадна цааш нь Оросын бусад бүс нутгийг ханган худалдаа наймаа голлон эрхэлж амьдардаг. Энэ худалдааг монголчууд бодлоготой зохион байгуулж чадвал баруун бүсийн аймгууд өөрсдийн газарзүйн байршлаа ашиглан зөвхөн хилийн худалдаагаар эдийн засгийн хөгжлөө сайжруулах өргөн боломж байна. Ингэхийн тулд юуны өмнө хил дээр 3 улсын хамтарсан тээвэр-логистикийн төв байгуулж, худалдааны орчин үеийн тоноглолтой зах, түүнийг тойроод жижиг буудал, хоол, үйлчилгээний газрыг зөв төлөвлөн яаралтай барьж тогтмол ажиллуулж чадвал зөвхөн ре-экспортоор ч тогтохгүй мах, махан бүтээгдэхүүнд боловсруулалт хийж гаргах гэх мэт олон төрлийн бизнес үйлчилгээг Оросын том

³⁴ <https://www.studfiles.net/preview/3816503/>

³⁵ Указ Президента Российской Федерации от 03.11.2018 № 632 "О внесении изменений в перечень федеральных округов, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849". publication.pravo.gov.ru. Проверено 4 ноября 2018

зах зээл хүлээгээд сууж байна. Хил орчмын зах зээлээ хөгжүүлж чадвал цааш нь Оросын бусад нутгийн түүнээс том хэрэгцээг хангах асар том бизнес бэлхэн байна. Урд талд нь өргөн хэрэглээний ямар ч барааг үйлдвэрлэж чадах хязгааргүй боломж, хойд талд нь тэр бүхнийг авах асар их эрэлт байгаа учир баруун бүсийнхэн “ре-экспорт”-ыг том хэмжээгээр хийж чадвал өндөр ашиг олно. Нэг үгээр хэлбэл баруун бүсийнхэн Хятадын бараагаар Оросын баруун Сибирийн энгийн хэрэгцээг хангана гэсэн үг. Энэ бүхнийг нэгдсэн зохион байгуулалтад оруулж, зөв голдирлоор хөгжүүлж, овсгоотой ашиглаж чадвал эдийн засгийн багтаамжаараа баруун таван аймаг Евразийн бүс нутгийн интеграцид орох боломж бэлээхэн байна. Ингэж чадвал Цагаан нуурын чөлөөт бүс Монголын Эрээн болох боломжтой гэсэн үг. Ре-экспорт хөгжсөн үед монголчууд хятад барааг их хэмжээгээр авах учир өртөг нь үргэлж хямд байх болно. Тэгээд ч нийлүүлэгч нартайгаа илүү холбоотой. Баруун бүстэй хил залгаа Оросын тал одоогоор төмөр зам байхгүй болохоор хэрэгцээт бараагаа Оросын баруун талаас тээвэрлэх нь Монголоос авснаас үнэтэй тусдаг. Энэ нь баруун бүсийн өрсөлдөх давуу тал гэсэн үг. Хил орчмын худалдааны талаарх бас нэг таатай мэдээ гэвэл 2018 оны 2 дугаар сарын сүүлчээр Москва хотноо болсон Монгол Улс, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын Комиссын XXI хуралдааны Бүс нутаг, хил орчмын хамтын ажиллагааны дэд комиссын 13 дугаар хуралдаанаар эл асуудлаар чухал тохиролцоо хийсэн явдал юм. Хуралдаанд ОХУ-ын хил орчмын найман субъектын төлөөлөгчид оролцож, Монгол, Оросын харилцааг илүү үр ашигтай болгоход хил орчмын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг эрчимжүүлэх, чөлөөт бүсийн үйл ажиллагааг өргөжүүлэх болон зам тээвэр, хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлалын салбарт хамтран ажиллах, хилийн шалган нэвтрүүлэх үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох зэрэг асуудлаар зөвлөлдөж санал нэгдсэн байна. Үүний үр дүнд хоёр тал Бүс нутаг, хил орчмын хамтын ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг үзэглэж, ойрын хугацаанд байгуулахаар тохирсон нь Монгол, Оросын Засгийн газар бизнес эрхлэгчдээ

Монгол, Хятад, Оросын хил орчмын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх боломж, сорилт

дэмжих тодорхой зохицуулалт бий болгох нэг алхам болжээ.³⁶ Энэ бүхэн баруун бүсийн бизнес эрхлэгчдэд ч гэсэн нэгэн адил хамаарах тул нэн таатай боломж нээгдэж байна.

Монгол Улс Баруун бүсээ түшиглэн Төв Азийн Казахстан, Киргизстан, Узбекистан, Туркменистан, Азербайжан, Армен, Гүрж зэрэг улс орон багтсан том зах зээлийг онцлон авч үзэх цаг болсон. Бидэнд энэ зах зээл дээр гарах давуу тал бий. Бид тэдэнтэй түүхээрээ холбогдож байсан улс төдийгүй хуучин тогтолцооны үеийн худалдаа, эдийн засгийн харилцааны уламжлалтай. Төв Азийнханы хэрэглээ монголчуудтай төстэй. Гахайн махнаас илүү бог малын мах хүнсэндээ түлхүү хэрэглэдэг энэ зах зээл рүү хэрэглээ, түүхээрээ, уламжлалт харилцаагаараа дамжаад холбогдох бүрэн боломж бий. Энэ боломжийг ашиглах гарц нь хил дамнасан чөлөөт бүс байгуулах явдал гэж үзэж байна. Төв Азийн орнуудтай хамтарч ажиллах бэлээхэн сувгийн нэг бол Төв Азийн Эдийн Засгийн Хамтын Ажиллагааны хөтөлбөр /ТАЭЗХА/ юм. Энэхүү хөтөлбөрийг 1997 онд АХБ-ны санаачилгаар Төв Азийн улс орнуудын хооронд эдийн засгийн хамтын ажиллагааг дэмжих зорилгоор байгуулсан бөгөөд өнөөгийн байдлаар Афганистан, Азербайжан, БНХАУ, Гүрж, Казахстан, Киргиз, Монгол, Пакистан, Тажикистан, Туркменистан, Узбекистан гэсэн 11 гишүүн улс бүрэлдэхүүнд нь багтаж байна. ТАЭЗХА-ны хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг дэмжихэд чиглэсэн мэдлэгийг бий болгох, чадавхийг бэхжүүлэх зорилготойгоор дээрх улсуудын төлөөлөлтэй судалгааны хүрээлэнг анх 2009 онд виртуаль хэлбэрээр байгуулж, улмаар 2015 оноос Өрөмч хотод суурин байрлах болжээ.³⁷ Одоо тус хүрээлэнгийн захирлаар Монгол Улсын иргэн Санжаасүрэнгийн Баяраа ажиллаж байна. Энэ боломжийг ашиглаж холбогдох газрууд судалгаа, тооцоотой төсөл хөтөлбөр хэрэгжүүлэх талаар санаачилга гаргавал дэмжлэг авах магадлалтай.

Түүнчлэн, Монгол Улс худалдааны түнш орнуудтайгаа Чөлөөт худалдааны хэлэлцээр байгуулах асуудал чухлаар тавигдаж байгаа

³⁶ <http://www.mnb.mn/i/135543>

³⁷ <http://www.forum.parliament.mn/files/17730>

өнөө үед энэ хэлэлцээрийн урьдач нөхцөл болгох маягаар “хил дамнасан чөлөөт бүс” байгуулж буй орнуудын туршлагыг судлах зайлшгүй шаардлагатай байна. Тухайлбал, БНХАУ, Казахстаны хилийн бүст байгуулагдсан Хоргосын чөлөөт бүс нь бидний судлах ёстой хамгийн ойрын жишээ. Энэ бүс нь БНХАУ-ын Төв Ази, цаашлаад Европ руу гарах гол гарцуудын нэгэнд тооцогддог, олон улсын зэрэглэлийн эдийн засгийн нээлттэй бүс бөгөөд боловсруулах үйлдвэрийг голлон хөгжүүлэхээр төлөвлөжээ.³⁸ Энэ чөлөөт бүсийн туршлагаас суралцаж, Цагааннуур чөлөөт бүсийг хөдөлгөхөд авч ашиглах боломж бий.

6. Аялал жуулчлал

Баруун бүсийн босоо тэнхлэгийн хурдны авто замыг түшиглэн олон улсын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх өргөн боломж бий. Монгол, Орос, Хятад, Казахстан гэсэн дөрвөн улсыг зааглан 3000 гаруй км сунаж тогтсон Алтайн нуруу бол унаган төрхөөрөө байгаа онгон дагшин уулс, хангай говь хосолсон байгалийн сонин тогтоц, олон ястан угсаатны түүх, соёл, ахуй, зан заншил зэрэг нь аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх ихээхэн нөөц юм. Баруун бүс нь Алтайн уулсыг тойрсон олон улсын аялал жуулчлалын цагираг дээр байрладаг давуу талтай. Энэ давуу талыг хамгийн сайн ашиглаж байгаа улс гэвэл одоогоор ОХУ-ын Алтайн Бүгд Найрамдах улс. Алтайн Бүгд Найрамдах улс 206 мянга гаруйхан хүн амтай, хэдий ч зөвхөн зуны улиралд үзэсгэлэнт онгон байгалиа түшиглэн экологийн, соёл-танин мэдэхүйн аялал-экскурс, авто замын, явган, морин болон усны аялал, уулчид, анчид, казино зэрэг олон чиглэлээр жил бүр дундажаар нэг сая гаруй жуулчдыг хүлээн авч төсвийн орлогын голыг бүрдүүлдэг байна³⁹.

Манай баруун бүс дээрх давуу талаа түшиглэн аялал жуулчлалын салбарыг эрчимтэй хөгжүүлэх санаачлагыг саяханаас л эхэлж байна. Баруун бүсэд “Алтай бидний нийтийн гэр” гэсэн уриатай хил

³⁸ http://www.eurasian-research.org/sites/default/files/20e-bulletin_02.01.20

³⁹ <http://www.altayer.ru/maps/avtomobilnye-doroge-na-altae.html> /

дамнасан аялал жуулчлал хөгжүүлэх стратегийн бодлого амжилттай хэрэгжиж эхэллээ. “Алтай бидний нийтийн гэр” гэсэн бодлогыг Монгол, Хятад, Орос, Казахстан дөрвөн улсын засгийн газрын санаачилгаар хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд энэ нь баруун бүсийн босоо тэнхлэгийн хурдны замыг түшиглэн аялал жуулчлалын хамтарсан сүлжээ байгуулах зорилготой юм. Ингэснээр дөрвөн улсын иргэд хоорондын харилцаа өргөжиж, итгэлцлийг бэхжүүлж, сайн хөршүүд, сайн түншүүд болж харилцан ашигтай хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлэх суурь нөхцөл бүрдэнэ.

Энэ нөхцөлийг бүрдүүлэхэд Баруун бүсэд аялал жуулчлалын цогцолбор бааз байгуулж, улс бүсийн нэгдсэн аяллын маршрут сүлжээтэй болж аялал жуулчлалыг бүсийн эдийн засагт нөлөөлөхүйц салбарын түвшинд хүргэж хөгжүүлэх зорилт тулгарч байна. Үүнийг бусад төсөл хөтөлбөрүүдтэй уялдуулан зохицуулахын тулд Монгол Улсын Засгийн газар 2016 оны эхний хагаст “Торгоны зам”-ын хүрээнд нүүдэлчдийн өв соёлыг сурталчилсан “Торгоны зам аялал жуулчлал” хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх төслийн нэгж байгуулан ажиллаж эхэллээ. Дээрх төсөл хөтөлбөрүүдийг нэгтгэж Хятадын торгоны зам төсөлтэй уялдуулан холбож, Хятадын Алтай аймаг-Казахстан, ОХУ-ын Алтайн хязгаарын хотууд: Барнаул, Бийск, Новосибирск, Алтайн БН улс, Тува, Хакас гэсэн аялал жуулчлалын маршрут гаргаж, аялал жуулчлалын хамтарсан кластерыг баруун бүсийн босоо тэнхлэгийг түшиглэн байгуулах асуудлыг шинээр авч үзэн судлах шаардлагатай. Гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн жагсаалтад аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх төслийн хүрээнд гурван улс энэ чиглэлээр гэрээ байгуулж, хил дамнасан аялал жуулчлал хөгжих эхлэл ч тавигдсан. Эрх зүйн таатай орчин ч бүрдсэн гэж үзэж болох байна.

Дүгнэлт

Монгол-Орос-Хятад “Гурван улсын эдийн засгийн коридор” хөтөлбөрийн жагсаалтад орсон транзит тээврийн дэд бүтцийн чухал ач холбогдолтой гэсэн 3 дахь чиглэл болох баруун босоо тэнхлэгийн төслийн гурван улсыг холбосон аялал жуулчлал, ачаа тээврийн хурдны авто зам ойрын үед ашиглалтад орох дөхөж, баруун бүсийн зам дагасан томоохон ашигт малтмалын ордууд хөдөлгөөнд ороход бэлэн байна. Бэлтгэл ажлын хүрээнд нэгэнт суурь нь тавигдсан Цагаан нуурын чөлөөт бүсийг хөдөлгөх, хил гаалийн үйл ажиллагааг нь жигдрүүлэх, транзит тээвэр-логистийн төв, аялал жуулчлал, хөдөө аж ахуйн кластер, үйлдвэр технологийн парк байгуулах зэрэгт хамтарсан хөрөнгө оруулалтын асуудлыг шийдэж чадвал дэд бүтцийн баруун бүсийн энэ босоо тэнхлэг гурван улс төдийгүй Оросын Баруун Сибирь, Евразийн бүс нутгийн хөгжилд чухал үүрэг гүйцэтгэх нэгэн чухал механизм бүрдэх юм. Нөгөө талаар мэдээж баруун бүсийн эдийн засгийн хөгжилд “гэрэл” асч, логистик болон транзит тээврийн хөгжил шинэ шатанд гарна. Бараа бүтээгдэхүүн ажиллах хүч, капиталын чөлөөт урсгал бий болно. Бүс нутгийн аялал жуулчлалын кластер хөгжиж, олон улсын аялал жуулчлалын сүлжээнд нэгдэнэ. Хамгийн чухал нь тэнд төрөл бүрийн ЖДҮ хөгжих шинэ боломжууд нээгдэнэ. Ингэснээр олон мянган тогтвортой ажлын байр шинээр бий болж баруун бүсэд ажилгүйдэл эрс буурна. Төв рүү тэмүүлсэн их нүүдэл зогсч, төвөөс зугтах хандлага бий болно. Баруун бүсийн нийгэм-эдийн засгийн хөгжлийн ялгаа арилахад хүчин түлхэц өгнө хэмээн үзэж байна.

Баруун бүсийн хөгжлийн стратегийг Хятад, Оросын хил орчмын бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөлттэй нягт уялдуулан орон зайн эдийн засгийн судалгаанд үндэслэн шинээр төлөвлөх шаардлага ч урган гарч байна.

Монгол-Орос-Хятад “Гурван улсын эдийн засгийн коридор” хөтөлбөрийг глобал хүрээнд даяаршилтай уялдуулан авч үзэж,

Монгол, Хятад, Оросын хил орчмын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх боломж, сорилт

авто зам, хий болон газрын тосны хоолой, эрчим хүчний сүлжээ, мэдээллийн өндөр хурдны сүлжээ, агаарын тээврийн орон зай гэх мэт олон чиглэлээр ОХУ-ын Баруун Сибирийн бүс нутаг, Евразийн интеграцид холбогдох боломж, өсөлт хөгжлийн нэгэн гарц, хэрэгжүүлэх нэгэн чухал механизм хэмээн авч үзвэл зохино.

Ашигласан материал:

Ном, өгүүлэл

1. Д.Баярхүү, ШХАБ & “Нэг бүс, нэг зам” Орос ба Хятад, Улаанбаатар, 2018.
2. Эдийн засгийн коридор, Улаанбаатар, 2018.
3. Р.Болд, Монголын геополитикийн зарим асуудлууд, Улаанбаатар, 2018.
4. Л.Цэдэндамба, “Монголын бүс нутгийн хөгжлийн тулгамдсан асуудлууд”, Нийгэм, эдийнзасаг > Бүс нутгийн хөгжил, <http://www.openforum.mn>
5. М.Чимэдцэеэ, “Хоёр их гүрний дунд оршдог Монгол Улсын хувьд “Нэг бүс, нэг зам” том боломж”, www.sonin.mn/news/
6. Д.Шүрхүү, “Бүс ба зам” Хятад судлалын чухал судлагдахуун болох нь”, Эрдэм шинжилгээний хурлын илтгэл, МУИС, 2017.
7. Указ Президента Российской Федерации от 03.11.2018 № 632 “О внесении изменений в перечень федеральных округов, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2000 г. № 849”. publication.pravo.gov.ru. Проверено 4 ноября 2018

Өдөр тутмын сонин, цахим эх сурвалж

8. Засгийн газрын мэдээ сонин, Улаанбаатар, 2018.12.12.
9. Өдрийн сонин, Улаанбаатар, 2018.04.13, №078
10. <https://www.xinhuanet.com/> Belt and road initiative yields fruitful results
11. <http://www.eng.globalaffairs.ru/book/Belt-and-Road-to-Where-19214>

12. <https://www.mongolcom.mn/read/>
13. <https://www.eng.globalaffairs.ru/book/Belt-and-Road-to-Where-19214>
14. <https://www.faxmongolica.org>
15. <https://www.lowyinstitute.org/sites/default/files/original>
16. <https://www.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/index.htm>
17. <https://www.int.search.myway.com/search/GGmain.jhtml>
18. <http://www.mfa.gov.mn/>
19. <https://www.newspress.mn/v1/p/news/10422/5>
20. <https://www.updown.mn/29185.html>
21. <http://www.baabar.mn/article/8799>
22. <http://www.aimagindex.mn/images/Provinces.pdf>
23. <https://www.mnud.gov.mn/2017/03/30>
24. <https://www.president.mn/http://aimagindex.mn/competitiveness>
25. <https://www.nda.gov.mn/>
26. <https://www.tsag.mn/2221-asgatyn-ord-73698-tonn-mngniy-nctey.html>
27. <https://www.mrtd.gov.mn>
28. <https://www.adb.org/countries/subregional.../carec/>
29. <https://www.studfiles.net/preview/3816503/>
30. <http://www.mnb.mn/i/135543>
31. <http://www.forum.parliament.mn/files/17730>
32. http://www.eurasian-research.org/sites/default/files/20e-bulletin_02.01.20
33. [http://www.altayer.ru/maps/avtomobilnye-doroge-na-altae.html /](http://www.altayer.ru/maps/avtomobilnye-doroge-na-altae.html/)

The Mongolia- China-Russia: Opportunities and Challenges to develop Cross-border cooperation

Baatar Tsend

*Leading Research Fellow, Professor, Sc.D
Institute of International Affairs, Mongolian Academy of Sciences,
Ulaanbaatar, Mongolia
E-mail: baatar_ts@mas.ac.mn*

Abstract: *The Mongolia-China-Russia Economic Corridor is in line with the common interests of the three countries in economic development, and has been accelerated since its proposal. To strengthen trilateral cooperation is one of the key cooperation areas in “Program Planning for the Construction of Mongolia-China-Russia Economic Corridor”, it accords with the direction for “Belt and Road” initiative development.*

The Government of Mongolia, with the objective of improving its internal transport network and increasing trade and transit links between Mongolia and its neighboring countries, the People’s Republic of China (PRC) and the Russian Federation, has undertaken the upgrading of the Western Regional Road Corridor (WRRC). The WRRC connecting Yarant at the Mongolia/China border and Ulaanbaishint at the Mongolia/Russia border is strategically important for the socio-economic and regional development of Mongolia, as well as improving relationships with neighboring countries.

Western vertical axis develops through the following steps:
1. In order to implement regional development plans, there is a need to support rural development and urbanization, to improve infrastructure conditions, to support industries and to improve the investment environment for small and medium-sized enterprises; and also there is a need to increase investment in tourism. 2. Facilitation of trade and support for cross-border trade, services and tourism. 3. A true economic corridor will be established when government policy coincides with regional development plans.

Key words: *Key words, Mongolia, China, Russia, Inner Mongolia, western region, West Siberia in Russia, minerals, infrastructure, transit-transportation – logistics, agricultural cluster, industrial park, cross-border trade, free economic zone*