

БНАСАУ-ЫН РАЖИН БООМТЫГ ОЛОН УЛСЫН ТҮВШИНД АШИГЛАХ БОЛОМЖ, ТҮҮНИЙ АЧ ХОЛБОГДОЛ

*Д.Шүрхүү,**

*Д.Начин***

Товч агуулга: Энэхүү өгүүлэлд Монгол Улсын уул уурхайн олборлолт, түүний экспортын огцом өсөлтөд тулгуурлан хөгжихөд төмөр замын тээврийн асуудал чухал ач холбогдолтой тухай өгүүлж хоёр хөршийн далайн боомтуудаас гадна БНАСАУ-ын далайн боомтыг ашиглан далайд гарах боломж, хэрэгжүүлэх чиглэлээр хийгдэж буй алхамуудын тухай өгүүлэн зарим дүгнэлт, санал гаргажээ.

Өмнөтгөл

Монгол Улс уул уурхайн баялагт тулгуурлан эрчимтэй хөгжих гараанд ирээд байгаа энэ үед эрдэсийн ихээхэн хэмжээний болон бусад бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэн гуравдагч орны зах зээлд гаргах боломж, гарцыг бий болгох нь чухал ач холбогдолтой билээ. Төрөөс стратегийн орд газруудыг ашиглах, төмөр замын талаар баримтлах бодлогыг баталж, Засгийн газраас тэргүүн ээлжинд хэрэгжүүлэх төслийн жагсаалтыг батлан төмөр зам барих ажлыг эхлүүлээд байна. Түүнчлэн хөрш орнуудын далайн боомтыг ашиглах талаар тодорхой алхмууд хийгдэж байна. Тухайлбал, БНХАУ-ын Тяньжин боомтод газар түрээслэн авч төлөөлөгчийн газраа байгуулж, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын зөвлөлдөх комиссын тээврийн салбарын ажлын хэсгийн уулзалтаар ОХУ-ын төмөр замаар дамжин Алс Дорнодын Восточный, Ванино далайн боомтыг Монголын уул уурхайн, Владивосток боомтыг хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүнийг транзитаар тээвэрлэх нөхцлийг тохиролцсон байна.

Хятадын Тяньжин болон ОХУ-ын дээрх боомтуудаас дутахгүй ач холбогдолтой өөр нэгэн гарц бол БНАСАУ-ын далайн боомтууд юм. Хэдийгээр БНАСАУ-ын далайн боомтууд нь одоогийн байдлаар олон улсын далайн тээвэрт ашиглагдах нь бага байгаа боловч ирээдүйд тэдгээрийн шинэчлэл (үүнд БНАСАУ-ын төмөр замын шинэчлэл, солонгос хоорондын төмөр замыг оруулж ойлгох), эрх зүйн тааламжтай нөхцөл бүрдэсний дараа, тухайлбал, Ражин боомтыг Зүүн хойд Азийн тээврийн корридууд (Зүүн хойд Хятадын төмөр зам, эсвэл Оросын Трансибирийн төмөр замаар дамжих)-ын хүрээнд судлаж байхыг ач холбогдолтой хэмээн үзээд энэхүү өгүүллийг толилуулж байна.

* Д.Шүрхүү - ОУСХ-ийн Эрдэмтэн нарийн бичгийн дарга, доктор

** Д.Начин - Гадаадын хөрөнгө оруулалтын газрын ажилтан

I. Монгол Улсын эдийн засгийн огцом өсөлт

Монгол Улс эрчимтэй хөгжлийн гараанд тулж ирээд байна. 2011 онд Монгол Улсын аж үйлдвэрийн салбарын тухайлбал, уул уурхайн салбарт нүүрс, газрын тос, төмрийн хүдрийн олборлолт, тэдгээрийн нэмэгдэх экспортод голлон тулгуурлаж эдийн засгийн бодит өсөлт 8.2 хувьд хүрэхээр байна. Эдгээр үзүүлэлт нь улам нэмэгдэж 2015 он гэхэд нэг хүнд ногдох ДНБ-ний хэмжээ 5000 ам.долларт хүрнэ гэсэн манай улсын судалгааны байгууллагуудын тооцоолол олон улсын үнэлгээ, санхүүгийн байгууллагуудын таамаглалтай нийцэж байгаа юм. Renaissance Capital байгууллага судалгаа хийж, Оюу Толгойн хөрөнгө оруулалтын гэрээнд гарын үсэг зурснаар гадаадын хөрөнгө оруулалтын хэмжээ огцом өсч, 2012 оноос Монгол Улсын эдийн засгийн өсөлтийн хурд нь хөгжлийн өндөр өсөлттэй байгаа Гана, Туркменистан, Хятад, Энэтхэг улсуудынхаас илүү болохыг харуулсан байдаг.

Эдийн засгийн огцом өсөлт нь уул уурхайн олборлолт хийх, бүтээгдэхүүний боловсруулалтын үйлдвэрлэл бий болгох, дэд бүтцийн томоохон бүтээн байгуулалтын зэрэг үйл ажиллагааны үр дүнд бий болох бөгөөд үүнд эрдэс баялгийн ихээхэн хэмжээний түүхий эд болон үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн тээвэрлэх явдал зангилаа асуудал болоод байгаа билээ.

Монголын Үндэсний хөгжил шинэтгэлийн хорооноос хийсэн судалгаагаар уул уур-хайн том төслүүд 2013 оноос хэрэгжиж эхэлснээр эдийн засгийн бодит өсөлт 20 хувиас давах тооцоо гарчээ. Монголын өмнөд говьд байршилтай хоёр том ордыг энд дурдах хэрэгтэй. Нэг нь 40 сая тонн зэс, 1000 гаруй тонн алтны нөөцөөрөө дэлхийд 2-рт бичигдэж буй Оюутолгойн орд, нөгөө нь 6.5 тэрбум тонн нөөцтэй Тавантолгойн коксжих нүүрсний орд юм. Эхний ордыг Канадын Айвенхоу Майнз компани нээж илрүүлэн, дэлхийн 3 дахь том уул уурхайн компани Рио Тинтотой хамтран хөрөнгө оруулах тухай гэрээг 2009 оны сүүлчээр Монголын Засгийн газартай байгуулж чадсан юм. Гэрээ ёсоор уг ордын 34 хувийг Монголын тал эзэмших, 5 тэрбум долларын хөрөнгө оруулж, анхны бүтээгдэхүүнээ 2013 оноос гаргаж эхлэхээр тогтсон.

Улсын төсвийн хөрөнгөөр нээсэн Тавантолгойн ордыг тул Монголын тал 100 хувь эзэмших боловч гадаадаас стратегийн хөрөнгө оруулагч, оператор компаниудыг сонгон шалгаруулах замаар 2012 оноос олборлолтоо эхлэнэ гэдгээ Засгийн газар мэдэгдэв. Хэдийгээр дээрх том ордууд хараахан ашиглалтад ороогүй боловч Монголын уул уурхай, ялангуяа нүүрс олборлолт эдийн засгийн өсөлтийг тодорхойлж байна. Эрдэс баялаг, эрчим хүчний яамны мэдээгээр 2010 онд нүүрс олборлолт өнгөрсөн оны мөн үетэй харьцуулбал 92%, газрын тос 16.7%, төмрийн хүдэр 232% тус тус өсөв. Экспорт дахь эдгээр бүтээгдэхүүний хувийн жин ч огцом өслөө. Мөн хугацаанд нүүрсний

экспорт 877.6 сая долларт хүрч, нийт экспортын 30%-г эзлэх болсноор анх удаа зэсийн баяжмалыг (27%) давав.

Хүснэгт 1. Монголын нүүрсний олборлолт, экспорт, сая тонн

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| Олборлолт | 8.1 | 9.2 | 10.1 | 13.2 | 25.2 |
| Экспорт | 2.4 | 3.3 | 4.2 | 7.1 | 16.6 |

Эх сурвалж: Монгол Улсын Эрдэс баялаг, эрчим хүчний яам

Монголын нүүрс олборлолт, экспорт цаашид ч эрчимтэй нэмэгдэх бөгөөд зарим эх сурвалжаар 2011 онд нүүрс олборлолт 2 дахин өсч, экспорт 40 сая тоннд хүрнэ хэмээн таамаглаж байна.

Олборлох хүчин чадал гадаад зах зээлд хүргэх тээврийн дэд бүтцийн хөгжлөөс давах болсон нь нэлээд ноцтой асуудлыг үүсэхэд хүргэв. Хэрэв олон сая тонн уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг олон улсын зах зээлд хүргэх тээврийн дэд бүтцийн сүлжээг богино хугацаанд байгуулж чадахгүй бол бүтээн байгуулалт, экспортын өсөлтөд сөргөөр нөлөөлөөд зогсохгүй үнэ ханшийг унагаж ч болзошгүй. Тээврийн дэд бүтцийн хоцрогдлын бас нэг сөрөг үр дагавар бол Монголын эдийн засаг өмнөд хөрш Хятадын зах зээлээс хараат болох үйл явцыг улам түргэтгэж буй явдал юм. Далайд гарцгүй, төмөр замын ганцхан магистрал шугамтай Монголын хувьд нүүрс, зэс, төмрийн хүдэр, газрын тосоо гол төлөв Хятадад нийлүүлж байна. 2010 оны эхний 11 сарын байдлаар Монголын гадаад худалдааны нийт эргэлтэд эзлэх Хятадын хувийн жин өмнөх оныхоос 8.5 пунктээр нэмэгдэж 55.5% хүрсэн бол экспортод эзлэх хувийн жин бүр 12 пунктээр нэмэгдэж, 84.3% хувьд хүрээд байна. Олборлолт хийж буй нүүрс, төмрийн хүдэр, газрын тос, цайрын ихэнх ордууд, мөн удахгүй нээгдэх зэс, алт, уран, нүүрсний томхон ордууд ч Монгол-Хятадын хилийн дагуу байрласан нь байдлыг улам хүндрүүлж байна. Монголын Засгийн газар нэг орны түүхий эдийн хавсарга болохгүйн тулд уул уурхайн бүтээгдэхүүнээ аль болох гүн боловсруулан, олон улсын зах зээлд хүргэх арга замыг одооноос эрэлхийлж байна. Үүнд төмөр замын тээврийн асуудал онцгой ач холбогдолтой.

II. Төмөр замын тээвэрлэлт

Зэс, нүүрс, газрын тос, төмрийн хүдэр, уран гэх мэт стратегийн томоохон ордуудаа түшиглэн хөгжлөө түргэтгэхийг эрмэлзэж буй Монгол Улс гадаадын хөрөнгө оруулалтыг татахын тулд дэд бүтэц, ялангуяа төмөр замын сүлжээгээ өргөтгөн шинэчлэх нь хамгийн

тулгамдсан асуудлын нэг болов. Гэвч шинээр барих төмөр замаа хаанаас эхэлж, хаашаа тавих, ямар стандарт, хөрөнгө санхүүтээр хэнтэй хамтран барих гэх мэт маш олон асуудлууд урган гарсан юм.

Хөгжлийн стратеги, үндэсний аюулгүй байдлын хүчин зүйлсийг харгалзан үзвэл төмөр замын шинэ бүтээн байгуулалтаа эхний ээлжинд хилийн боомтын чиглэлд бус, харин эрдэс баялгаа гүн боловсруулах, стратегийн чухал ордуудаа аж үйлдвэрийн шинэ, хуучин төвүүдтэй холбох, дотоодын нэгдсэн сүлжээгээ үе шаттай өргөтгөхөөс эхлэх нь зүйтэй байв.

Төмөр зам дагасан улс төр, бизнес, геополитикийн ашиг сонирхлуудын зөрчил, төвөгтэй нөхцөлд Монгол Улсын Их хурал 2010 оны 6-р сард “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого” хэмээх стратегийн шинжтэй баримт бичгийг хэлэлцэн баталсан юм. Энэ баримт бичигт Монголын төмөр замын хөгжлийн гол чиг хандлага, зарчмын асуудлуудыг тодорхойлж өгсөний дотор ашигт малтмалын түүхий эдийг гүн боловсруулж нэмүү өртөг шингээх чиг шугамыг баримтлах, төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээг өргөн царигийн /1520мм/ 5600 км гаруй урттай төмөр замаар өргөтгөх талаар маш тодорхой заалтуудыг тусгажээ. Монголын төр засаг ийнхүү төмөр замын талаар баримтлах чиг бодлогоо батласнаар төмөр зам тойрсон элдэв маргаан мэтгэлцээн, эргэлзээ тээнгэлзээ зогсч, бүтээн байгуулалтын ажилдаа шуурхайлан орох эрх зүйн орчин бүрдэв.

Монголын Засгийн газар төмөр замын шинэ бүтээн байгуулалтын эхний үе шатыг уул уурхайн гол бүс нутаг болоод буй Өмнөговь аймгийн төв Даланзадгад хотоос ОХУ-ын Алс дорнодын далайн боомт руу гарах төмөр замын хоёр дахь гарцтай Монголын хамгийн зүүн талын аймаг болох Дорнод аймгийн Чойбалсан хот хүртэл 1100 км төмөр зам барих ажлаар эхлэхээ зарлав. Шинэ төмөр замын трасс/чиглэлийг дэлхийд томд орох Тавантолгойн коксжих нүүрсний орд, Цагаан суваргын зэсийн орд болон уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг гүн боловсруулах зорилгоор хүнд аж үйлдвэрийн парк байгуулахаар бэлтгэж буй Дорноговь аймгийн төв Сайншанд хотыг дайран өнгөрөхөөр тодорхойлов.

Урьдчилсан байдлаар уг замыг тавихад 2-2.5 тэрбум ам.доллар шаардлагатай гэж тооцож буй ч техник эдийн засгийн үндэслэл батлагдсаны дараа зардлын хэмжээ тодорхой болох юм. Монголын баялгийг хилийн чанадад хүргэх шинэ гарц нээх төмөр замыг 2.6-3 жилд барихаар төлөвлөжээ. Шинэ замын трасс, зураг төсөл, барилгын ажил, барьсаны дараах ашиглалтын зэрэг бүх асуудлыг “Монголын төмөр зам” үндэсний компани хариуцна.

Шинэ төмөр зам ашиглалтанд орсноор Монголын бизнесийн орчин эрс сайжран, уул уурхай, боловсруулах салбар, дэд бүтэц рүү

чиглэсэн дотоод, гадаадын хөрөнгө оруулалтын урсгал мэдэгдэхүйц нэмэгдэнэ. Шинэ төмөр замын эхний шатыг дуусгаснаар Монголын түүхэнд анх удаа үндэсний компани өөрийн мэдлийн төмөр замтай болж, төмөр замын тээврийн салбарт амин чухал хэрэгтэй буй зах зээлийн өрсөлдөөн нэмэгдэж, тэр хэмжээгээр технологийн шинэчлэлийн үйл явц түргэсэх болно.

Өөр нэг чухал ач холбогдол бол Монголын уул уурхайн бүтээгдэхүүний өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлж, үнийг өсгөх чухал хүчин зүйлийн нэг болох ОХУ-ын Алс Дорнодын боомтуудыг ашиглан далайн гарцтай болох, гуравдагч орнуудад экспортлох нөхцөл эрс сайжирна. 2010 оны Австралийн үер Монголын төмөр замын бүтээн байгуулалтыг түргэтгэх нэгэн хүчин зүйл болов. Хэдийгээр Австралийн үерийн улмаас 2010 онд нүүрсний үнэ огцом өсч Хятадын импорт 30%-иар нэмэгдэн 165 сая тоннд хүрсэн боловч үүний багагүй хэсгийг Хятадад нийлүүлж байсан Монголын компаниуд нүүрсний үнээ нэмж чадаагүй нь цорын ганц худалдан авагч болох Хятадын тал зөвшөөрөөгүй холбоотой. 2011 оны эхний 2 сард хоёр тал үнэ тохиролцоогүй гэдэг шалтгаанаар Хятадын тал нүүрсний импортоо эрс бууруулсан мэдээ байна.

Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайд Х.Баттулга шинэ төмөр замын бүтээн байгуулалтын хөрөнгийг босгох асуудалд хүндрэл байхгүй гэж үзэж байна. Мөн удахгүй болох Тавантолгойн нүүрсний ордын стратегийн хөрөнгө оруулагчийг сонгон шалгаруулах үед тээврийн дэд бүтцийг шийдвэрлэх өөр хувилбарууд ч тодрох юм. Шинээр баригдах төмөр замд гадаадын компаниудын хөрөнгө оруулалт хийх сонирхол нэмэгдэж, саналаа ирүүлж байна. Одоогоор БНСУ шинэ төмөр замын бүтээн байгуулалтанд оролцох 2 хувилбартай бизнес санал дэвшүүлэв. Эхнийх нь Солонгосын тал шинэ төмөр замыг өөрийн хөрөнгөөр барьсаны дараа монголчууд уг төмөр замыг урт хугацаагаар түрээслэж, ашигт малтмалаараа төлбөрөө хийх, удаах нь Монголын талаас хөрөнгөө гаргасан тохиолдолд төмөр зам барих гүйцэтгэгчээр оролцох хувилбар юм. Lotte Engineering&Construction-аас мэдэгдсэнээр төмөр зам тавих уг төсөл нь 5 жил үргэлжлэх бөгөөд нийт 3 тэрбум ам.долларын хөрөнгө төлөвлөсөн байна. Дашрамд дурдахад Тавантолгойн нүүрсний ордын стратегийн хөрөнгө оруулагчийг сонгон шалгаруулах тендерт оролцож буй Орос-Өмнөд Солонгос-Япон 3 орны уул уурхай, металлурги, төмөр замын 19 компаниас бүрдсэн консорциумын хамгийн том хэзэр нь төмөр замын дэд бүтцийг цогцоор шийдвэрлэж, нүүрсний гадаад зах зээлийг эрс өргөжүүлэх явдал болохыг уг консорциумын бүтэц бэлхэнээ илтгэж байна.

III. Далайн боомт

Одоогоор Монгол зөвхөн Хятадын Тяньжин боомтоор далайд гарч байна. Монголчууд далайн гарцаа нэмэх үүднээс ОХУ-ын Алс дорнодын боомтууд, мөн Хойд Солонгосын Ражин боомтыг ашиглах боломжийг¹ судалж эхлээд байна.

Хятад. Монголд хамгийн ойр, ашиглаж буй цор ганц далайн боомт болох Тяньжин нь өмнөд хил дээрх Замын-Үүд боомтоос 960 км, нүүрс, зэсийн гол ордуудад ойр орших Гашуун сухайтын боомтоос 1355 км, нийслэл Улаанбаатар хотоос 1630 км зайд оршдог. Монголоос Тяньжин хүрэх төмөр замын ачаалал их, зохицуулалт дутагдалтайн улмаас нүүрс, төмрийн хүдэр зэрэг овор ихтэй задгай бүтээгдэхүүнийг их хэмжээгээр хүргэх боломж нэн хязгаарлагдмал. Түүнээс гадна Монголын эрдэс баялгийг хямд үнээр авах, боломж гарвал гурав дахь зах зээлд үнэ хүргэн зарахыг сонирхож буй хятадууд түүхий эдээ олон улсын зах зээлд хүргэхийг зорьж буй монголчуудад төмөр замаа найр тавин өгөхгүй нь ойлгомжтой боловч Монголын эрдэс баялгийн төлөө их гүрнүүдийн өрсөлдөөн ширүүссэн, ялангуяа хойд хөрш Оросын зүгээс Монголд далайд гарах таатай нөхцлүүдийг дэвшүүлэх болсон нь Хятадын бодлогод ч зохих өөрчлөлт оруулахад хүргэж Тяньжин боомтын Дунзян чөлөөт худалдааны бүсэд /Dongjiang/ 50 жилийн хугацаатай 40 орчим гектар газар түрээсээр авахыг Монголд зөвшөөрөв. “Улаанбаатарын төлөөлөгчийн газар”-ыг Дунзянд 2009 оны 10-р сард байгуулсан бөгөөд газрын үнэлгээ, хөнгөлөлтийн нөхцөл зэргийг засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр баталгаажуулах ажил үлдээд байна. Монголын гол сонирхол Тяньжиний задгай барааны бирж дээр нүүрс, төмрийн хүдрээ гаргах, Япон, Солонгосын зах зээлд хүрэх явдал юм. 2011 оны 1-р сард Тяньжин хотноо Монголын нүүрсийг тус боомтоор дамжин экспортлох талаар монгол, хятадын бизнесменүүдийн анхдугаар зөвлөлдөх уулзалт болов.

Монголын хувьд Хятадаар дамжин далайд хүрэх өөр нэг гарц бол Зүүн Хойд Хятадын боомтууд юм. Тэнд Циньхуандао, Далайн, Зиньжоу гэсэн 3 том боомт байдгаас газар зүйн байршил, зам тээврийн боломж, зориулалтаараа Зиньжоу /Jinzhou/ боомт Монголд нэлээд тохиромжтой. 2011 онд Зиньжоуг Өвөр Монголтой төмөр замаар холбох ажил дууссанаар “Умардын нүүрсийг өмнөдөд хүргэх” Хятадын эрчим хүчний чухал суваг нээгдэх ажээ. Монголын зүүн аймгуудтай хил залган орших Өвөр Монголын зарим аймаг, хотуудын зүгээс Монголын нүүрснийг урсгалыг өөртөө татах, улмаар транзит тээврээс орлого олох үүднээс төмөр зам тавих саналыг идэвхитэй дэвшүүлдэг. Энэ боомтыг ашиглахын тулд Монголын тал нүүрсний ордуудаа зүүн хилийн боомтуудтай төмөр замаар холбох хэрэгтэй бөгөөд үүнд нэлээд их хөрөнгө оруулалт, цаг хугацаа шаардагдана.

ОХУ. Монголын хувьд далайд хүрэх хоёр дахь гарц бол яах аргагүй Алс Дорнодын боомтууд. Монгол Улс төмөр замаар эдгээр боомт хүрэх боломж байсан боловч зай хол /4700-5500 км/, өртөг зардал өндөр гэсэн шалтгаанаар энэ сувгийг ашигладаггүй байв. Гэвч Монголын эрдэс баялаг, төмөр замд нөлөөгөө бэхжүүлэх гэсэн их гүрнүүдийн өрсөлдөөн нэмэгдсэн, юуны өмнө Хятад, АНУ-ын зүгээс Монгол руу чиглэсэн үйл ажиллагаа идэвхижсэн явдал ОХУ өмнөх байр сууриа эргэн харахад хүрсэн юм. Монголыг нөлөөний хүрээнээсээ алдахгүйн тулд Оросын засгийн газар Монгол-Оросын хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам”-д нэмж хөрөнгө (хоёр талаас тус бүр 125 сая ам.доллар) оруулах, Монголын уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг Транссибирийн төмөр замаар тээвэрлэх үед өмнөд хөршийн нутгаар дамжин өнгөрөх чиглэлтэй өрсөлдөхүйц хэмжээнд буюу 65% хөнгөлөлт үзүүлэх шийдвэр гаргав. ОХУ-аар дамжин далайн шинэ гарц нээх туршилтыг өнгөрсөн 11-р сард амжилттай хийлээ. Монголын Тавантолгойн 2000 тонн нүүрс ачсан 30 вагон бүхий цуваа Улаанбаатараас Алс Дорнодын Восточный боомт хүртэлх 4679 км замыг 4 хоногт амжилттай туулав. Уг боомтын нүүрс ачиж буулгах байгууламжийн жилийн хүчин чадал 12.5 сая тонн бөгөөд 150 000 тонн даац бүхий усан онгоцыг ердөө 2 хоногт ачих боломжтой ажээ. Энэхүү туршилт цаг хугацаа, үнэ тарифын хувьд бусад альтернатив чиглэл тухайлбал, Тяньжин хүрэх чиглэлтэй өрсөлдөхүйц байж болохыг нотоллоо. Монгол Улсын Ерөнхий сайд С.Батболд 2010 оны 12-р сард ОХУ-д айлчлах үеэр хоёр тал Монголын уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг Оросын боомтуудаар дамжин тээвэрлэх, түүний дотор төмөр замын урт хугацааны хөнгөлөлттэй тарифын талаар хэлэлцээр байгуулахаар тохиролцов. Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайд Х.Баттулга ойрын үед байгуулах засгийн газар хоорондын хэлэлцээр нь хугацааны хувьд 25 жилээс доошгүй байх, өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх үүднээс тарифын хэмжээг 3 жил тутамд шинэчлэн тогтоож байхаар болсон хэмээн мэдэгдэв.

Хойд Солонгос. Монгол Улсын Гадаад харилцааны сайд Г.Занданшатар 2010 оны 4-р сарын 20-22-нд Хойд Солонгост айлчлах үеэр Ражин боомтыг ашиглах асуудлыг хоёр тал албан ёсоор хэлэлцэв. Тэрээр Расон эдийн засгийн тусгай бүсэд зочилж, Ражин боомт болон нефть боловсруулах үйлдвэртэй танилцжээ. Хойд Солонгосын тал Ражин боомтыг ашиглахад Монголд тааламжтай нөхцөл² олгоход бэлэн гэдгээ илэрхийлж, Расоны худалдаа, эдийн засгийн чөлөөт бүсэд Монголын худалдаа, үйлчилгээ, аялал жуулчлалын төв байгуулах хүсэлтийг тавьж байв. Монголын Зам, тээвэр, барилга хот байгуулалтын дэд сайд А.Гансүх Ражин боомтыг хамтран ашиглах тухай Санамж бичигт гарын үсэг зурав.

IV. Ражин боомт

Расоны эдийн засаг, худалдааны бүсийн төвд орших, өвөл хөлддөггүй Ражин боомт нь 1-3 дугаар талбайг эзэлдэг. 8-10.6 метрийн гүнтэй усан зогсоолуудтай бөгөөд нийт урт нь 2510 метр учир 5 000 тонноос 30 000 тонн хүртэлх ангилалын хөлөг онгоц зогсож үйлчлүүлэх боломжтой. Жилдээ 3-4 сая тоннын ачаа ачиж буулгах хүчин чадалтай ч түүнийхээ 10 хүрэхгүй хувийг л ашиглаж байна. Тэнд чингэлэгийн өргөгч цамхаг байхгүй. Чингэлэг ачиж буулгах үйл ажиллагааг 2 дугаар талбайд 7 ноймерийн зогсоолд (9 м гүнзгий устай нэг зогсоол) тавцангийн ердийн өргөгч цамхаг ашиглан гүйцэтгэдэг. Чингэлэг тээврийн байнгын Ражин-Пусаны шугам 1995 оны 10 дугаар сард, Ражин-Нийгата-гийн шугам 1999 оны 8 дугаар сард нээгдсэн. Одоогийн байдлаар харилцаа муудсан, хориг арга хэмжээний улмаас зогссон.

ОХУ Ражин боомтыг Солонгосын хойгийг Сибирээр дамжуулж Европтой холбоход зангилаа цэг хэмээн үздэг бөгөөд үүнийг хэрэгжүүлэх алхам болгож "Оросын төмөр зам /Российские Железные Дороги/"(РЖД)-ын компани нь Хасан хотоос Умард Солонгосын Ражин боомт хүртэлх /54 км/ төмөр замыг тордох, тус боомтын 3 дугаар докыг засварлан түрээслэн 50 жил ашиглах тухай гэрээг Солонгосын талтай 2008 онд байгуулсанаар өвөлдөө мөстдөггүй Номхон далайн гарцыг эзэмших эрхтэй болж, өөрийн нутгаар дамжин өнгөрөх ачаа эргэлтийг нэмэгдүүлэхийг зорьж байна.

Энэхүү гэрээний дагуу РЖД компани нь Хасан-Ражингийн хоорондын төмөр замыг ачаа тээврийн зориулалтаар шинэчлэн тоноглох, энэ маршрутын дагуух 8 өртөөний барилга байгууламжийг өргөтгөх /70 сая орчим ам.доллар/ аж. Харин Ражин боомтод 10 мянган тонноос дээш багтаамжтай хөлөг онгоцуудад үйлчилгээ үзүүлэх зориулалт бүхий хөлөг онгоцны зогсоолыг шинэчлэн барих /100 сая орчим ам.доллар/ ажлыг хийхэд 1,5-2 жил шаардагдах аж. Хоёр талын судлаачдын үзэж буйгаар дээрх төсөл хэрэгжсэнээр жилдээ 500 мянган ам.долларын ачаа тээвэрлэх бололцоотой болох гэнэ. Өөрөөр хэлбэл, Солонгосын хойгийн Зүүн далайн эрэг дагуух төмөр замыг Оросын Алс Дорнодын төмөр замтай, улмаар Европтой холбох төсөл нь ОХУ, Умард, Өмнөд Солонгосын хооронд яригдан (Монголын нутгаар дайрахгүй) хэрэгжихээр болжээ.

ОХУ-ын Алс Дорнодын далайн боомтууд өвөл хөлддөг учир Ражин боомт ашиглах асуудал нь стратегийн чухал ач холбогдолтой аж. Энэ дашрамд РЖД Дорнод сибирийн чиглэлдээ манай төмөр замын тээвэрт тарифын хөнгөлөлт үзүүлэхээр болсон боловч Алс Дорнодын боомтууд дээр монополь эрхтэй компаниуд ажил үйлчилгээний хэт өндөр тарифтай болохыг дурдая.

Япон тэнгис (Зүүн тэнгис)-т гарах шууд гарцгүй Хятадын хувьд Ражин боомт энэ дутагдлыг нөхөх гарц болох эдийн засаг, геополитикийн давхар ач холбогдолтой юм. 2010 оны 3-р сард Хятадын Жилин мужийн Солонгосын өөртөө засах Яньбянь тойргийн дарга Ли Ёнхи /Lee Yong-hee/ China News-т хэлэхдээ, Жилин мужийг Дорнод тэнгист гарцтай болгох үүднээс Хятадын нэгэн хувийн компани Ражин боомтын №1 зогсоолыг 2008 онд 10 жилээр түрээслэн авсан тухай дурдсан байна. Тэрбээр Хятадын тал уул гэрээг дахин 10 жилээр сунгахыг эрмэлзэлтэй байгааг ч хэлжээ. Ингэснээр дэд бүтцийн хөгжил сул Зүүн Хойд бүс нутгаас нүүрс, экспортын барааг тус боомтоор дамжин тээвэрлэх боломж нээгдэх ажээ. 2010 оны 12-р сард Хятадын Жилин/Jilin/ мужаас 500 машин нүүрсийг Ражин-Сонбон боомтоор дамжуулан Шанхай руу тээвэрлэсэн тухай The Chosun Ilbo мэдээлэв.

Ийнхүү БНАСАУ олон улсад нээлттэй далайн боомтуудаа бусад оронд түрээслүүлэхээр тохиролцож, тус орны хөгжил, эдийн засгийн хамтын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэхэд шаардлагатай хөрөнгө оруулалт татаж байна.

Хэдийгээр зөвхөн эдийн засгийн ашиг сонирхлын үүднээс Ражин боомтыг сонирхож буйгаа мэдэгдэж буй боловч Япон, Өмнөд Солонгосын зүгээс хүчирхэг усан флоттой Орос, Хятад хоёрыг Ражин боомтод оруулахгүй байх геополитикийн сонирхлоо нуухгүй байна.

Ийм нөхцөлд Ражин боомтыг олон улсын боомтын статустай болгохын тулд Монголын оролцоог тэнд нэмэгдүүлэх үүднээс Орос, Хятадын зүгээс Монголд Ражин боомт хүрэхэд тодорхой хэмжээний дэмжлэг, хөнгөлөлт, хамтран ажиллах өргөн боломж ч олгож болох талтай юм. Монгол Улс Хойд Солонгосын Ражин боомтыг ашиглахын тулд юуны өмнө тэнд хүрэх тээврийн асуудлаа шийдэх, энэ талаар Орос, Хятадтай тохиролцох, Ражин боомтын дэд бүтцийг шинэчлэн сайжруулах ёстой.

V. БНАСАУ-ын далайн боомт ашиглах эрх зүйн орчин

Монгол Улсын Их Хурал, Засгийн газраас далайд гарах асуудалд стратегийн ач холбогдол өгсөөр ирсэн бөгөөд Далайн эрх зүйн олон улсын хэд хэдэн гэрээ, конвенцид нэгдэн орж, “Далай ашиглах тухай” Монгол Улсын хууль ба “Хөлөг онгоц бүртгэх журам” баталж далай ашиглах эрх зүйн орчныг зохих хэмжээгээр бүрдүүлжээ.

Далайд гарах эрх зүйн орчин бүрдүүлэх үүднээс “Дамжин өнгөрөх худалдааны далайн тээврийн тухай хэлэлцээр”-ийг хөрш хоёр оронтойгоо 1991-1992 онуудад байгуулсан ба тэдгээрийн нутаг дэвсгэрээр дамжин гурав дахь улсад орох, буцах, дамжин өнгөрөх нөхцлийг тодорхойлсон байдаг.

Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Ардчилсан Солонгос Ард Улсын Засгийн газар хооронд 1996 онд байгуулсан “Тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай” хэлэлцээрийн зарим зүйл, хоёр улсын Тээврийн яамд хооронд 1992 онд байгуулсан “Далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай” протоколын заалтад БНАСАУ-ын олон улсад нээлттэй далайн боомтыг ашиглах тухай асуудал тусгагдаж байв.

Эдгээр гэрээ хэлэлцээрт үндэслэн Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Ардчилсан Солонгос Ард Улсын Засгийн газар хооронд “Худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай” хэлэлцээр 2007 онд байгуулсан нь далайд гарцгүй улс, далайд гарцтай гурав дахь улстай худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах, далайн боомт ашиглах тухай чухал ач холбогдолтой бичиг баримт болов.

Хэлэлцээрт далайн боомт ашиглах тодорхой нөхцлийг талууд жич тохиролцох, худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах, далайн боомт ашиглах, далайчдыг сургах зорилгоор төрийн болон төрийн бус байгууллагууд, хувь хүн, хуулийн этгээдийн хоорондын хамтын ажиллагааг хөхиүлэн дэмжих, хөлөг онгоцны баримт бичгийг харилцан хүлээн зөвшөөрөх, далайчдад эмнэлгийн яаралтай болон үндсэн мэргэжлийн тусламж үзүүлэх, хамтарсан байгууллага, аж ахуйн нэгж, үйлдвэр, компани байгуулах, маргаан зохицуулах, олон улсын эрх зүйгээр хориглосон цэрэг, дайны зориулалттай бараа, хар тамхи тээвэрлэхэд болон зэвсгийн наймаа, хүн худалдаалах гэмт хэрэг зэрэг хууль бус үйл ажиллагаанд далайн тээврийг ашиглахгүй байх заалт тусгагдсан.

2007 оны 10 дугаар сард Пхёньян хотноо болсон Эдийн засаг, худалдаа, шинжлэх ухаан-техникийн хамтын ажиллагааны Монгол Улсын Засгийн газар, БНАСАУ-ын Засгийн газар хоорондын Зөвлөлдөх комиссын VII хуралдаанаар “Худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр”-ийг хэрэгжүүлэхийн тулд эхний ээлжинд Ражинсонбонг (Ражин, Сонбонг гэх залгаа 2 боомт хотыг нэгтгээд Расон, эсвэл зөвхөн Ражин гэж нэрлэх тохиолдол бий), Чунгжин, Нампо боомтуудыг ашиглах нь илүү тохиромжтой гэж үзсэн бөгөөд хамтарсан компани байгуулах, боомтыг ашиглах нөхцөл, болзлын талаар тодорхой саналыг хүргүүлэхээр тохирсон. Үүний дагуу БНАСАУ-ын далайн (нэр заасан) боомт дээр Монголын транзит ачаа, хөлөг онгоцонд үйлчилгээ хийх тухай хэлэлцээрийн төслийг тухайн боомт дээр ачаа ачиж буулгах үйлчилгээний үнэ хөлсний талаарх болон хамтарсан компани байгуулах саналаа Солонгосын тал өгсөн бөгөөд манай тал судалж буй. Энэ дашрамд Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлогод “далайн тээвэрт хувийн хэвшлийн оролцоо, хөрөнгө оруулалт хийх таатай орчинг

бурдуулэх, үйл ажиллагааг нь өргөтгөх” зэрэг зорилт тусгагдсан байгааг дурдая. Хамтарсан компани байгуулах асуудлыг сайтар судлан үзэх, далайн тээврийн мэргэжилтэн бэлтгэх, үйл ажиллагааны чиглэл, төлөвлөгөө гаргах, хөрөнгө санхүүгийн болон бусад олон асуудлыг судлах, шийдвэр гаргах шаардлагатай. Худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай Хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэхэд юуны өмнө тээвэрлэх ачаа, тээврийн компанитай байх гэдэг утгаар далайн тээврийн хамтарсан компани ирээдүйд ашигтай байж болох юм.

Далайчид бэлтгэх асуудал нь Монголын далбаа мандуулсан хөлгийн удирдлага, багийн гишүүдийн бүрэлдэхүүнд монгол иргэд байх бололцоог нээж, бизнесийн үйл ажиллагаанд хяналт тавих гэдэг утгаараа онцгой ач холбогдолтой. Монголын далайчдыг гадаад оронд бэлтгэж сургах асуудлыг судлан хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд дээр дурдсан ажлын хэсгийн уулзалтаар ОХУ-д Монголын далайн мэргэжилтнүүдийг бэлтгэх, дахин бэлтгэх хөтөлбөрийг 2010 онд үргэлжлүүлэхээр болсон байна.

Дүгнэлт, санал

1. Ирээдүйд Монгол Улсын экспортын гол бараа бүтээгдэхүүнийг ОХУ-ын Транссибирийн болон БНХАУ-ын төмөр замын сүлжээ, БНАСАУ-ын нэр бүхий боомтуудаар дамжуулан тээвэрлэх боломж байх тул тэдгээр боомтуудыг ашиглах, далайн тээврийн хамтарсан компани байгуулах зэрэг саналуудыг нэгтгэн сайтар судлах шаардлагатай.

2. Нөгөөтэйгүүр, Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлогын Зүүн хойд Ази, Зүүн Азийн харилцан уялдаа бүхий хамтын ажиллагааны үйл явцыг урагшлуулах яриа хэлэлцээрт нэгдэхийг эрхэмлэж, тус бүс нутагт байр сууриа бэхжүүлэх гэсэн гадаад бодлогын стратегийн зорилтын хүрээнд Расон хотын захиргаатай боомт ашиглах асуудлаар хамтран ажиллах ерөнхий яриа хэлэлцээ хийж байх нь зүйтэй.

ЭШЛЭЛ, ЗҮҮЛТ

1. БНАСАУ-ын далайн боомтуудыг ашиглах асуудалд, Стратеги судлал сэтгүүл, №49,1/2010, Улаанбаатар
2. Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Ардчилсан Солонгос Ард Улсын Засгийн газар хооронд 2007 онд байгуулсан “Худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай” хэлэлцээрийн дагуу Монгол Улсын далбаа мандуулсан хөлөг онгоцууд БНАСАУ-ын олон улсад нээлттэй Ражин, Сонгбонг, Чунгжин, Хунгнам, Вонсан, Нампо, Хаежу гэсэн 7 боомтод нэвтрэх, зогсох, үйлчилгээ хийлгэх,

Монгол Улсын экспорт, импортын бараанд гаалийн татвар ногдуулах, худалдааны хөнгөлөлт, чөлөөлөлт, хязгаарлалт тогтооход гурав дахь улсад үзүүлдгээс дутуугүй буюу “нэн тааламжтай үндэстний нөхцөл” үзүүлэхээр болсон.

