

ӨГҮҮЛЭЛ

Монгол улсын “Талын зам” ба “Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор”¹

Ду Шивэй

Доктор (Ph.D)

*БНХАУ-ын Нийгмийн Шинжлэх Ухааны Академийн Монгол Судлалын Төвийн
нарийн бичгийн дарга, Бээжин, БНХАУ
dushw2006@sina.com*

БНХАУ “Бүс ба зам” санаачилгын хүрээнд хамтран ажиллах үзэл баримтлалыг дэвшүүлсэн даруйд Монгол Улс “Талын зам” хэмээх хөгжлийн стратегийг дэвшүүлсэн байдаг. БНХАУ-ын хөгжлийн стратегитай уялдуулахыг идэвхтэй судлахын сацуу энэхүү санаачилгын үндсэн дээр Хятад, Монгол, Орос гурван улсын гурван талт хамтын ажиллагааг хэрэгжүүлэх, өөрөөр хэлбэл “Хятад-Монгол-Оросын эдийн засгийн коридор” байгуулах, санаачилгыг бодит зүйл болгоно гэсэн итгэл өвөрлөж байна. Энэхүү өгүүлэлд эн тэргүүнд байгалийн болон түүхэн хүчин зүйл болон “Талын зам”-ын стратегийн гол утга санааг танилцуулах болно. Удаах асуудал нь, энэхүү баримт бичиг нь Хятад, Монголын стратегийн түншлэлийн харилцааг хэрэгжүүлэх зам, түүний хөгжлийн хэтийн төлөвийг хөндөх болно. Монгол Улсын зүгээс БНХАУ-ын дэвшүүлсэн “Гурван тал нэгэн бүхэл ба

хамтдаа урагшлах” зарчмын хүрээнд Евроазийн транзит тээврийн урсгалыг хөгжүүлэх, далайн экспортыг дэмжих арга хэмжээг хэрэгжүүлэх, эрдэс баялгийг хөгжүүлэх, дэд бүтцийг бий болгох, санхүүгийн хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх чиглэлээр хамтран ажиллах тодорхой төлөвлөгөөг санал болгов. Эцэст нь Хятад, Монгол, Орос гурван улсын гурван талт хамтын ажиллагааны оновчтой эсэх асуудлын талаар өгүүлэх болно.¹

Монгол Улсын дэвшүүлэн буй “Талын зам” нь умард этгээд дэх хүний байгалийн түүхийн үзэл баримтлал болж гарч ирсэн нь нийгмийн болон түүхийн чиглэлээр судалгаа хийдэг эрдэмтдийн хувьд шинэ зүйл биш, харин “Торгоны замын эдийн засгийн бүс”-ийн шинэ төлөвлөгөөний агуулгын хувьд өнөөдөр БНХАУ-ын дэвшүүлэн буй “Бүс ба зам” үзэл баримтлал, түүнчлэн улс төрийн харилцаа, зам тээврийн харилцаа, тасралтгүй худалдаа, валютын эргэлт,

1 中国周边安全形势评估 (2016)“一带一路”: 战略对接与安全风险 China's Regional Security Environment Review: 2016 сэтгүүлд нийтлэгдсэнийг зохиогчийн зөвшөөрөлтэйгээр орчуулав.



хүмүүс хоорондын харилцаа, эрдэм шинжилгээний байгууллагын судалгаа, гэсэн эдгээр “таван холбоос”-ыг хэрэгжүүлэхийн тулд тэмдэглэн буй тал бүрийн хамтын ажиллагааны янз бүрийн нөхцөлийг нарийвчлан, бүрэн ойлгох шаардлагатай бөгөөд дээрх санаачилгын хүрээнд “Бүс ба зам”-ын хэрэгжилтийг дэмжиж, бүс нутгийн хэмжээнд далайцтай хамтын ажиллагаа өрнүүлж, хамтын ажиллагааг хэрхэн хэрэгжүүлэх талаар зөвшилцөлд хүрч, улмаар хамтын ажиллагааны хөшүүрэг, харилцан үйлчлэлийн ажлын хэсгүүдийг бий болгох.

Мөн Монгол Улсын “Талын зам” санаачилгын стратегийн утга санааг цогцоор нь ойлгосны үр дүнд онч мэргэн үгэнд өгүүлдгээр “улс түмний харилцаа гагцхүү ард олны сэтгэл зүрхнээс хамаарна” хэмээхийн учир, соёлын солилцоонд нийгмийн өргөн хүрээг хамруулан улмаар энэхүү харилцааг тасралтгүй ахиулахын сацуу, эрүүл хөгжлийг өргөжүүлбэл зохилтой болов уу.

Монгол улсын “Талын зам” санаачилга хийгээд хамрах хүрээ

Нэг. “Талын зам” санаачилгын байгалийн боломж хийгээд түүхэн хүчин зүйлийн тухайд:

Монгол улсын дэвшүүлсэн “Талын зам” санаачилга нь “Торгоны зам”-аас үүдэлтэй ажээ. Харин “Торгоны зам” санаачилгыг анх Германы эрдэмтэн Рихтгоффен (Richthofen) 1877 онд дэвшүүлсэн байдаг ч чухамдаа өгүүлэн буй энэхүү “Талын зам” нь нэгэн цагт Өрнө, Дорныг холбож асан “Торгоны зам”-ын олон салааны нэгэн салбар нь буюу Евроазийн умард бие дэх хээр талаар дайран өнгөрч байсан зам даруй мөн ажээ.

НҮБ-ын дэргэдэх ЮНЕСКО-оос энэхүү “Талын зам” санаачилгын дагуу байгалийн, хүмүүнлэгийн болон түүхэн хувьсал өөрчлөлт зэргийг судлахад онцгой анхаарал хандуулдаг байна. Анх 1998 онд Монгол улс, Казахстан, Кыргызстан болон Туркийн Засгийн

газар хооронд ЮНЕСКО-ийн ивээл дор “Нүүдлийн соёл, иргэншлийг судлах олон улсын хүрээлэн” байгуулах тухай гэрээ байгуулсан ажээ. Ийнхүү “Талын зам” санаачилгын хүрээнд Монгол улсын газарзүйн онцлогоос үүдэлтэй нүүдэлчдийн ёс заншил зэрэг олон асуудлыг байгаль, хүмүүнлэгийн болон түүхэн хувьсалын хүрээнд судлах зорилго дор Монгол улсын ШУА-ны бүрэлдэхүүнд байнгын ажиллагаатай “Нүүдлийн соёл, иргэншлийг судлах олон улсын хүрээлэн”-г байгуулсан гэдэг. Энэхүү олон улсын гэрээний оролцогч талуудын байгаль, газарзүйн онцлог зэргийг харгалзан үзэж гэмээ нь бүгд нэгэн цагт Евроазийн умард биеэр дайран өнгөрч асан мөнөөх худалдааны зам дагууд урт хугацааны туршид олон талын харилцаа, солилцоо бүхий түүхийн сэжмээр холбогдоно.

Эртний “Торгоны зам” дахь “Талын зам”-ын хамрах хүрээ нь хоёр хэсгээс

бүрдэнэ гэж тухайн үеийн Монгол улсын ШУА-ийн Ерөнхийлөгч агаад тус “Олон улсын нүүдлийн соёл иргэншил судлалын хүрээлэн”-гийн захирал асан академич Б.Энхтүвшин тодорхойлж байжээ. Үүнд:

Нэгдүгээрт – эртний нүүдэлчдийн түүх, соёлын болон хүрээлэн буй орчны хүчин зүйлүүдийг судлах. Өдгөө, эрт цагт буюу 2000 гаруй жилийн тэртээд үүссэн “Торгоны зам”-ыг эргэн харах аваас энэ зам нь Дэлхийн Зүүн болон Өмнөд талыг дайран өнгөрөхдөө Ази, Европ тэр бүү хэл Африк тивийг холбон буй нэгэн гол судас нь бөгөөд соёлын гүүр нь даруй мөн. Түүний түүхэн хөгжил нь бүс нутгуудын эдийн засаг, шинжлэх ухаан, технологи болон соёлын солилцоонд буюу чухамдаа эртний нүүдэлчид энэ уудам орон зайд эдийн болон оюуны соёлын гээд олон талын мэдлэг ухаан түгэн дэлгэрэхэд маш чухал үүрэг гүйцэтгэсэн байдаг. Эртний нүүдэлчид буюу хүннү, түрэг хийгээд хятан нарын залгамж болохын учир монголчууд уламжлалт эдийн засаг, улс төр, нийгэм соёлын өв тээгчид нь мөн болно. Өгүүлэн буй эртний нүүдэлчид нь нүүдлийн нийгмийн өргөжин тэлэх хийгээд зохилдлого, нүүдлийн соёлыг түгээн дэлгэрүүлэх болон өргөжин хөгжихөд, мөн Өрнө Дорно хооронд өрнөж асан соёл, шинжлэх ухаан, технологийн хийгээд гар урчууд буюу тухайн цагийн боловсон хүчнийн солилцоонд ихээхэн үүрэг гүйцэтгэж иржээ.

Хоёрдугаарт – даяаршлын нөхцөл дэх орчин үеийн нийгмийн шинж чанарууд юм. Монгол Улсын болон

хил залган орших нүүдэлчин ахуй бүхий нутаг орны эдийн засаг, нийгэм, соёлын болон бусад салбарын хөгжил, шинэ чиг хандлага зэргийг олон улсын эрдэм шинжилгээний байгууллагууд өндрөөр үнэлсэн ажээ. ЮНЕСКО-ийн дэмжлэг дор Монгол Улс, БНХАУ, ОХУ нь холбогдох улс оронтой хамтын ажиллагаа өрнүүлэн 20 гаруй жилийн нүүр үзжээ. Энэ хугацаанд археологи, угсаатны зүй, антропологи, хэл шинжлэл, ардын аман зохиол, социологийн чиглэлд судалгааны чамгүй их үр дүнд хүрсэн² ажээ.

Хятад-Монголын стратегийн түншлэлийн үзэл баримтлал дор төрөл бүрийн салбарын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх хүрээнд 2005 оны 12 дугаар сарын 7-ны өдөр БНХАУ-ын Нийгмийн шинжлэх ухааны академи, Монголын Шинжлэх ухааны академи хамтран хоёр талын эрдэм шинжилгээний хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх гэрээнд гарын үсэг зурав. Уг гэрээнд үндэслэн 2006 оны 6-р сард БНХАУ-ын Нийгмийн шинжлэх ухааны академийн Угсаатан судлал, антропологийн хүрээлэн нь Монгол улсын ШУА-ийн Нүүдлийн соёл иргэншлийг судлах олон улсын хүрээлэн хамтран “Нүүдэлчдийн соёлын Хятад-Монголын харьцуулсан судалгаа” төсөл хэрэгжүүлэх тухай гэрээнд гарын үсэг зурав. Энэхүү гэрээний заалтыг хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд хоёр талын эрдэмтэд ОХУ-ын ШУА-ийн Сибирийн салбарын Монгол, Түвд, Будда судлалын хүрээлэнгийн эрдэмтэдтэй хамтран “Талын зам” санаачилгын хүрээнд өөрийн гэсэн

2 В.恩和图布信:《丝绸之路:文明与游牧民族》。中国社会科学院民族学与人类学研究所“民族发展论坛”, 2014年1月21日, <http://www.cssn.cn/mzx/mzxrlxdi/201401/20140129956551.shtml>。B. Enkhvshin:《 Торгоны зам, соёл иргэншил ба нүүдэлчид》 ppt. President of MAS, Director of the IISNC.

өвөрмөц байгалийн дүр төрх бүхий бүс нутгийн түүх, хүн судлал буюу антропологи, археологи, угсаатны зүй, хэл шинжлэл, ардын аман зохиол, хөгжим, дуу бүжгийн гэх мэт оюуны соёлын өв, социологи болон бусад салбар шинжлэх ухааны цогц судалгааг гүйцэтгэсэн байдаг.

Археологийн малтлага судалгааны ажлын үр дүн зэргээс үзвэл Европын ойт хээрийн бүсээс Монголын өндөрлөг хүртэлх 10 000 гаруй километр үргэлжлэх нутаг дэвсгэрт эртний хүний ул мөр³, эрхэлж асан аж ахуйн холбогдолтой асар их мэдээлэл агуулсан эх хэрэглэгдэхүүн шинээр нээн илрүүлсэн байдаг. Ялангуяа, Евроазийн тал нутагт тархсан буган чулууг тусгайлан судалжээ. Судалгааны зарим үр дүнгээс үзвэл, Дэлхийд ойролцоогоор 600 гаруй буган чулуу тэмдэглэгдсэн байдгаас 500 гаруй нь Монгол улсын нутаг дэвсгэр дээр оршдог ажээ⁴. Буган чулууны тархалтын бүс нь Хэйлунжян буюу Хар мөрний эх

орчмоос Германы Ельба мөрөн хүртэлх өргөн уудам орон зайг хамардаг ажээ. Тухайлбал, энэ дурсгал нь Монгол улс, Оросын өмнө этгээд дэх тал хээр буюу Тува, Алтайн хязгаар, мөн БНХАУ-ын Шинжааны нутаг, Түвд болон төв Азийн улсуудын нутаг дэвсгэрт бадаг байна. Буурал түүхийн гэрч болсон эдгээр дурсгалууд нь “Талын зам” дагууд өнөө хир нь онгон дагшин дүр төрхөө хадгалан буйн өчүүхэн нэг хэсэг нь нэгээхэн дүр зураг нь юм.

Хээрийн судалгааны үеэрх асуулга нь хойд туйлын буга маллагч ард түмэн нь өнөө хэр нь Скандинавийн хойг, хойд туйлын чанадад буюу Хойд Америк хийгээд Азийн Сибирийн хөвч ой, намаг, балчиг бүхий хээр талд эрт цагийн хэв маягаараа өнөө ч нутаглан суух сами (буюу лапу нэрээр нь олон улсад тэмдэглэдэг)⁵ ненц, эскимос, эвенк⁶, орокен зэрэг угсаатны төлөөл нар ба түүхэн урт хугацааны туршид буюу эрт цагаас өнөөдрийг хүртэлх түүхэн урт хугацаанд уламжлалт аргаар

- 3 根据人类学DNA谱系路线图研究的成果报告:人类是从亚热带生物开始进化发展起来的直到现在仍然在大约29°C的温度环境下身体感到最舒适。人类最初生活在赤道以北的中低纬度地区,那里的气候很温暖。随着人类的繁衍,为了寻找食物,人类的活动范围不断扩大。由于地球的大部分陆地地位于北半球,因此人类逐步北移,渐渐到达了今天的北极地区人类每次大规模的迁移活动都与气候的改变密切相关。(ДНХ-ийн бүтэйн судалгааны үр дүнгээс харахад: хүн субтропик буюу халуун бүсэд анх бүрэлдэн бий болсон организмаас үүссэн бөгөөд биеийн халуун 29 °C орчим хэмд хамгийн тохиромжтой орчин гэж үздэг байна. Балар эрт цагт хүмүүс экваторын хойд хэсэгт бага, дунд өргөрөгт амьдардаг байсан бөгөөд уур амьсгал нь маш дулаан байжээ. Хүн төрөлхтөн хоол хүнс олохын төлөөх хүний үйл ажиллагааны цар хүрээ өргөжин тэлэх болсон байна. Ийнхүү ихэнх хуурай газрын дийлэнхи нь дэлхийн бөмбөрцгийн хойд хагаст байрладаг тул хүмүүс аажмаар хойд зүг рүү нүүдэллэсээр өнөөдрийн Арктикийн бүсэд хүрчээ. Ер хүний шилжилт хөдөлгөөн нь уур амьсгалын өөрчлөлттэй нягт холбоотой байдаг ажээ).
- 4 [俄] В.В.沃尔科夫:《蒙古鹿石》, 王博、吴妍春译·中国人民大学出版社·2007 // (Орос) В.В.Волков Монголын буган чулуу. Орч., Ван Бо, Уу Яньчунь. БНХАУ-ын Ардын их сургууль. 2007
- 5 按照人类学中人种学的划分·拉普人属于欧洲白种人。确切地说·他们是古代欧洲一个民族的后裔·这个民族在欧洲大陆定居时·欧洲大陆上其他人种可能还没有形成。Антропологи, угсаатны зүйн салбараас ирүүлсэн мэдээгээр энэхүү “лапу” угсаатан нь европод бүлэгт харьяалагддаг. Тодруулбал, тэд эртний Европын хүмүүсийн өвөг нь гэнэ. Энэ хүмүүс Европ тивд суурьших үед Европ тивд хүн хараахан үүсээгүй байж болох магадлалтай гэнэ.
- 6 其中在蒙古国以驯养驯鹿为生的图瓦人被称作“查唐人”, 在中国的埃文基人被称作“鄂温克人”。Түүнчлэн, Монгол улс дахь цаа буга маллан амьдардаг тува нарыг “Цааганууд” гэх бол Хятадад эвенк гаралтай хүмүүсийг “Эвенкүүд” гэж тус тус нэрлэнэ.

ан агнуур эрхлэн унд хоолоо залгуулж, зэрлэг цаа буга гаршуулан гэршүүлсээр ирсэн ард түмэн бөгөөд бугын сүргийн нүүдлийн аяар нүүдэллэн амьдардаг ажээ. Эдгээр ард түмний соёлыг “хойд туйлын цаа бугын соёл” гэнэ. Үүний сацуу өвөрмөц хэв маяг, хэлбэр хийц бүхий эрт цагийн шавар эдлэлийн урлал, хаш чулуу, хүрэл, алт болон мөнгөн эдлэлийн урлал мөн бусад төрлийн гар урлал, үйлдвэрлэлд буган чулуу, буга маллагчдын талаар ямар нэгэн байдлаар мэдээ агуулсан байдгаас гадна эртний Хүннү гүрэн, Сяньби улс, мөн түүнчлэн Монголын эзэнт гүрний үе, Юань гүрний үеийн түүхэн сурвалжуудад эдгээр буган чулуу тухай болон алс хойд хязгаарт суух буга маллагчдын тухай чамгүй их мэдээ баримт Хятад болон бусад улс орны дэвтэрлэсэн түүх болон түүхэн зохиолуудад⁷ байдаг ажээ.

Буган чулууны соёлын нөлөө⁸ нь тухайн бүс нутагт амьдарч байсан эрт цагийн нүүдэлчдийн оршуулгын зан үйл, сүсэг бишрэл, нийгэм, угсаатны хөгжил гэх мэт маш өргөн хүрээг хамарсан байдгаас гадна эртний

нүүдэлчдийн урлагийн түүх, олон төрөл гар урлал зэрэгт ч мөн тусгалаа олсон байдаг байна.

Нүүдлийн соёлын төв болсон Евроазийн тал нутагт өргөн уудам орон зайг эрхшээсэн Монголын эзэнт гүрэн мандаж асан XIII зууны үе нь Өрнө, Дорнын соёл, иргэншлийг харилцаанд оруулсан нь үндэстэн, угсаатны бүлгүүд холилдон суух, улмаар шинэ угсаатан үүсэх, шашин, соёл, гар урлал, технологийн солилцоо эрчимтэй явагдах бололцоо олгохын сацуу худалдааны зам олон арван нутаг орноор дайран өнгөрсөн салбар замууд болон өргөжин хөгжих боломж нээж өгчээ. Ийнхүү нэгэн цагт Евроазийн нутгийг хөндлөн гулд туулж асан энэхүү “Талын зам”-ын түүхэн хөгжил, хувьсал өөрчлөлтийн тухай английн эрдэмтэн Мартин Гильберт тухайн үеийн аж үйлдвэр, эдийн засаг ба тээвэр харилцаа, нийгэм, худалдаа болон соёлын хүрээнд НТӨ 800 оноос ЗХУ задран унасан хийгээд XXI зууны ОХУ-ын үе хүртэлх түүхэн урт хугацаанд авч үзэн “Оросын түүхэн газрын зураг”⁹ нэртэй зохиолдоо 175 газрын зургаар дэлгэн харуулсан

7 如《魏书》序、唐代杜佑撰《通典》“鞑国”、《元史》第63卷《地理志·六》、《史集》、《马克·波罗游记》等都有着大量的记载。(Тухайлбал, “Вэй шу” буюу “Вэй улсын түүх”-ийн тайлбар өмнөтгөл, “Тан улсын түүх” болон “Мин улсын хязгаар нутгийн мэдээ”, “Юань гүрний түүх”-ийн 63 дэвтрийн 6 бүлэг “Газар орны тухай тэмдэглэл”, “Түүхэн тэмдэглэл”, түүнчлэн, “Марко Пологийн аяллын тэмдэглэл” гэх мэт үе үеийн аяллын тэмдэглэлүүдэд мөн өгүүлсэн байдаг).

8 许多学者认为鹿石是一种拟人形的石雕像。在考察蒙古国木伦市乌世根乌外日鹿像石遗址中, 在其鹿像石下的石板墓的挖掘成果报告中说明在公元前1000年, 蒙古东部和中部草原、外贝加尔地区都是一个统一的民族文化区域。其中由蒙古国科学院历史与考古研究所挖掘匈奴墓葬中出土的至今为止举世无双的“罗马玻璃碗”和“中原出廓壁”已被列入蒙古国国宝, 成为东西方文明交流的历史见证。Олон эрдэмтэд буган чулууг хүн дүрт чулуун хөшөө гэж үздэг. Монгол Улсын Мөрөн хотын Ушгийн улаан дахь буган чулууг малтан судлах явцад буган чулуун дороос дөрвөлжин булш нээн илрүүлсэн ба НТӨ 1000 онд Монголын зүүн ба төв нутаг, Ар Байгалийн нутаг нь соёлын нэг бүс байсныг тогтоожээ. Монгол Улсын Шинжлэх ухааны академийн Түүх, археологийн хүрээлэнгийн эрдэмтдийн малтан судалсан Хүннүгийн булшнаас олдсон өвөрмөц “Ромын шилэн аяга”, “хаш толь” зэрэг нь Монгол Улсын Үндэсний эрдэнэсийн жагсаалтад бүртгэгдсэн, Дорно, Өрнийн соёлын солилцооны түүхэн гэрч ажээ.

9 [英] 马丁·吉尔伯特:《俄国历史地图》, 王玉菡译, 中国青年出版社, 2012 ([Англи] Мартин Гилберт: “Оросын түүхэн газрын зураг”, Хятадын Залуучуудын Хэвлэлийн газар, орч. Ван Юань. 2012)

байдаг. Ингэхдээ Хаант Оросын хийгээд хожмын колоничлогчдын байгуулж асан хот, суурин, тэдгээрийн байгуулагдсан он цаг зэргийг туулсан зам маршрутын хамт оруулсан байдаг¹⁰. Мөн гол, мөрний болон далайн боомт хотуудыг холбож асан хуурай зам харгуй, ялангуяа, “Орос-Хятадын худалдаа 1850-1870 он”-ы үеийн элсэн цөл, говь, гол мөрөн, тал хээрээр замнаж асан бүх л зам маршрутыг тусгасан байдаг¹¹.

“Талын зам” үүсэн бий болох нөхцөл хийгээд хөгжил нь хүрээлэн буй орчинтой нягт уялдаатай ажээ. Байгаль дээр оршин буй археологийн дурсгалуудын судалгааны үр дүнгээс үзвэл Евроази нь хүний урсгал Дорноос Өрнө зүгт гагцхүү хойд уртрагийн 40⁰ болон 50⁰ хооронд зорчиход нэн таатай болохыг харуулна. Чухамдаа энэ л орон зайд орчин үеийн “Талын зам” санаачилга ч мөн

замнана. Нэмж өгүүлэхэд, нүүдэлчдийн соёл нь суурин буюу газар тариалан эрхлэгчдийн соёлтой золгож буй буюу энэ хоёр соёлыг холбож буй гол зангилаа нь болсон чухал орон зай ажээ.

“Талын зам” нь олон янз дүр төрх хийгээд чамгүй саад бэрхшээл агуулдгаараа онцлогтой. Түүний зүүн үзүүр нь Монголын өндөрлөгийн өмнөд хязгаарыг Хятадын нам дор газартай холбоно. Суурин буюу газар тариалан эрхлэгчдийн эртний улбаатай соёлын нөлөө бэлчээрийн мал аж ахуй эрхлэгч нүүдэлчдийн соёлд асар их нөлөө үзүүлж байсан нь дамжиггүй. “Талын зам”-ын язгуур утга, агуулга нь өрнө дорныг холбосон худалдааны чухал зам боловч бараа солилцоотой зэрэгцэн олон өнгө аяс бүхий соёлууд учран, зөрчилдөх нэгэн цэг нь болох биз ээ. Тиймээс “Талын зам” нь

10 “1478~1710年俄罗斯向东扩张的情况”设一虚线注明:此线以北,一年中有超过200天温度低于冰点,河流结冰,雪覆盖地面。在“1700-1800年的贸易和工业”图中标出俄罗斯的主要贸易路线和商品,注明:俄罗斯也是中国 and 印度商品销往北欧的贸易中心(主要从中国进口茶叶、丝绸、宝石等、出口毛皮等)。”Орос улсын нутаг дэвсгэрийг зүүн тийш тэлэх нь 1478-1710 он”-нд цэгэн шугамаар газар нутгийн хязгаарыг заасан: Энэ шугамын хойд хэсэгт температур тэгээс доош, гол мөрөн хөлдөж, цасан бүрхүүл жилийн 200 гаруй өдөр байдаг. ОХУ-ын худалдааны гол маршрут, бараа бүтээгдэхүүнийг “1700-1800 онд Худалдаа, аж үйлдвэр” газрын зураг дээр оруулж, дараах тэмдэглэгээ хийсэн ажээ. Үүнд: Орос бол Европт зарагддаг Хятад, Энэтхэгийн Барааны худалдааны төв (гол төлөв цай, торго, үнэт чулуу гэх мэт бараа Хятадаас оруулдаг, үслэг эдлэл гэх мэт бараа нийлүүлдэг) гэж ээ.

11 注明: 俄国的地理位置不利于贸易顺利进行,因此19世纪50年代俄中之间的成功贸易往来显示了俄国商人的坚强毅力。从莫斯科到恰克图有4000英里的路途,几乎全靠水路,要穿过7条不同的河流;从买卖城到北京又有1000英里,之间大部分都是沙漠,要使用骆驼或牛车。整个行程大概需要3年。运到中国的商品:枪支、刀具、挂锁、烟枪铜水壶、铁壶、铜盆、金属纽扣、毛皮、西欧的羊毛制品、皮革、肥皂、镜子和八音盒。运回俄国:茶叶、大黄、甘薯、烟花、墨、干果、木器茶杯、烟草、竹帘、玩具、丝绸和棉织品、中国画。(Тайлбар: ОХУ-ын газар зүйн байршил нь худалдааны нэгэн жигд хөгжихөд төдий таатай биш тул 1850-иад онд хаант Орос, манж Чингийн хооронд худалдаа хийх болж Оросын худалдаачид өргөн хүрээтэй худалдаа хийх болсон байдаг. Москвагаас Хиагт хүртэл 4000 миль бөгөөд ихэнх зам нь 7 гол мөрнөөр явж өнгөрдөг ажээ; Хиагтын маймаачэнээс Бээжин хүртэл 1000 миль ба замын ихэнх нь говиор дайран өнгөрөх тул тэмээн жин эсвэл үхэр тэрэг ашигладаг байжээ. Худалдааны аялал тэр үед 3 жил орчим үргэлжилдэг байжээ. Хятад руу борлуулж асан бараа гол төлөв гар буу, хутга, цоож, тамхи, зэс данх, төмөр сав, зэс сав, төмөр товч, үслэг эдлэл, мөн баруун Европын ноосон бүтээгдэхүүн, арьс шир, саван, толь, хөгжмийн хайрцаг. Орос руу нийлүүлж асан бараа: цай, амтат төмс, салют, бэх, хатаасан жимс, модон цайны аяга, тамхи, хулсан хөшиг, тоглоом, торго, хөвөн даавуу, хятад зураг гэх зэрэг байжээ).

соёлын үүднээс авч үзвэл олон хэв маяг, саад бэрхшээлийн уулзвар ч байх болов уу. Нүүдэлчдийн эдийн засаг нь хүрээлэн буй орчны хязгаарлагдмал байдлаас үүдэн нэн тогтворгүй. Байгалийн болон гамшигт үзэгдэл тохиож гэмээ нь маш их хэлбэлзэл буй болгохын сацуу амьд үлдэхийн тулд байгалийн болон нийгмийн нөөц бололцооны төлөөх өрсөлдөөнд бусад үндэстэн, угсаатантай ширүүн тэмцэлд татагдан орох магадлал өндөр. Ерөөс “Талын зам”-ын хөгжлийн түүхээс үзвэл худалдаа, бараа таваарын солилцооноос гадна соёлын олон талт ээдрээтэй үзэгдлүүд буюу олон өнгө аяс бүхий угсаатны бүлгүүд хооронд аян дайн хийгээд эвлэрэл, алба гувчуур, бэлэг сэлт, шилжилт хөдөлгөөн, эзлэн түрэмгийлэл гэх мэт үйл явдлуудаар баялаг ажгуу.

“Талын зам” нь Өрнө, Дорнын улс төр, эдийн засаг, соёлын солилцооны чухал үүрэг өөртөө хүлээж буй агаад өгүүлэн буй “Талын зам” нь түүхийн урт зам туулсан, өргөн хүрээ хамарсан, үр нөлөө нь хэтийг харсан соёлын зам юм. Түүнчлэн, энэхүү зам нь дэлхийн соёлын хосгүй үнэт өв болохыг сацуу нэгэн дээвэр дор олон хэв маягийг нэгтгэсэн, нийтлэг, ерөнхий хэв шинжтэйн сацуу мөн олон талтай зам. Түүхэн хөгжлийнхөө явцад худалдааны олон төрөл зүйлээс хамааран “Торгоны зам”, “Арьс, ноосны зам”, “Цайны морин зам”, “Умрын аугаа зам” гэх мэт олон ч нэр зүүж байжээ.

БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин нэгэнтээ: “Мянга мянган жилийн туршид уншигдан буй энэхүү өтөл “Торгоны зам”-ын найрамдал,

нөхөрлөлийн буурал түүхийг улс улсын ард иргэд хамтдаа бичсэн түүхтэй. Хоёр мянга гаруй жилийн солилцооны түүх нь бид харилцан итгэлцэж, эв нэгдэлтэй байх зарчмыг баримтлан харилцан ашигтай, тэгш эрхтэй хамтын ажиллагаа өрнүүлж, хүлээцтэй байх зарчмыг баримтлан, харилцан суралцаж чадаж гэмээ нь өөр өөр шашин, соёлын уламжлалтай, олон үндэстний төлөөлөл болсон улс орнууд дэлхий ертөнцийг хамтдаа удирдан, хамтдаа хөгжих болно гэдгийг батлан харуулсан. Энэ бол өнө эртний “Торгоны зам”-ын бидэнд өвлүүлсэн үнэт илэрхийлэл”¹² хэмээн хэлсэн байдаг.

Хоёр. Монгол улсын “Талын зам” санаачилгын стратегийн цар хүрээ

Монгол улс нь Евроазийн бүс нутагт буюу ОХУ, БНХАУ-ын дунд орших газарзүйн давуу талаа ашиглан улсынхаа эдийн засгаа сэргээх зорилгоор тээвэр, худалдааны тусламжтай дотоод нөөц бололцоогоо хөгжүүлэх, дэмжлэг үзүүлэхэд чиглэсэн “Талын зам” стратегийн төлөвлөгөө хэрэгжүүлэхээр бэлтгэл ажлаа хангаж байна. “Талын зам” санаачилга нь таван төслөөс бүрдэх ба нийт хөрөнгө оруулалтын хэмжээ нь 550 тэрбум ам.доллар ба үүнд мөн БНХАУ, ОХУ-ыг холбох 997 км хурдны зам, 1100 километр үргэлжлэх цахилгааны шугам, дамжин өнгөрөх төмөр замыг өргөжүүлэх, хийн хоолой ба газрын тосны шугам, мөн түүнчлэн Монгол улсын нутгаар дамжин өнгөрөх Ази-Европын транзит тээвэр зэрэг

12 习近平:《弘扬人民友谊共创美好未来--在纳扎尔巴耶夫大学的演讲》, 2013年9月7日, 阿斯塔纳, 新华网http://news.xinhuanet.com/world/2013-09/08/c_117273079.htm // (Ши Жиньпин “Ард түмний найрамдлыг бэхжүүлж, сайн сайхан ирээдүйг бий болгох нь - Назарбаевын нэрэмжит их

болно. Монгол улсын Засгийн газар нь эдгээр төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх нь их хэмжээний гадаадын хөрөнгө оруулалтыг татах энэ нь улмаар аж үйлдвэр шинэчлэлтэд дэмжлэг болно гэж үзэж байгаа ба үүний үр дүнд эрчим хүч, байгалийн эрдэс баялаг-түүхий эдийн салбарууд ч шинэ шатанд гарна хэмээн үзэж байгаа ажээ. Хятад, Монгол, Орос гурван улсыг холбосон тээвэр, зам харилцааг байгуулснаар эдийн засгийн бүсийн хөгжилд тойргийн нөлөөний зарчмаар ихээхэн нэмэртэйгээс гадна илүү өргөн хүрээнд бүс нутгуудын буюу Зүүн хойд Ази ба Евроазийг хамарсан эдийн засгийн хамтын ажиллагаа өрнүүлэхэд ч ач холбогдолтой байж болох юм. Энэ нь гагцхүү улс хооронд эдийн засаг ба худалдааны харилцаа холбодог төдийгүй эдийн засгийн хөгжлийн хамгийн их өсөн нэмэгдэж буй, өрсөлдөх чадвартай бүс нутгийг хамтран бий болгох нөлөө бүхий өндөр үр дүнтэй хамтын ажиллагааны төслүүдийг олноор хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх нөөц, аж үйлдвэрийн бүтэц, технологийн хөрөнгө оруулалт, зах зээлийн эрэлт, хөдөлмөрийн хуваарилалт зэрэгт тулгуурладаг.

Монгол Улсын Их Хурлаас 2013 онд баталсан “Монгол улсын эдийн засаг, нийгмийг 2014 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”-д “Монгол улс ОХУ,

БНХАУ-тай холбогдсон төмөр зам, хурдны зам, газрын тос, байгалийн хий, эрчим хүчний дэд бүтэц байгуулахаар тодорхойлсон”. Улмаар 2014 оны тавдугаар сард тухайн үеийн Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Алтанхуяг ОХУ-ын Ерөнхийлөгч Владимир Путинтэй Санкт-Петербург хотноо уулзах үеэр “Талын зам” санаачилгын төлөвлөгөөг албан ёсоор танилцуулсан байдаг.

2014 оны 9 дүгээр сард Монгол Улсын Их Хурлын Эдийн засгийн тогтвортой өсөлтийг хангах арга хэмжээ”-ний 34 дүгээр тогтоолын заалтад “Талын зам” санаачилгыг хэрэгжүүлэхэд гүйцэтгэвэл зохих ажил, зохион байгуулалтын бүтцийг Засгийн газрын №282 тогтоолд тодорхой заасан ажээ. Улмаар уул уурхайн томоохон аж ахуйн нэгжүүдийн хөгжлийн төлөвлөгөө нь “Талын зам” санаачилгын баталгаа¹³ нь ажээ. Энэхүү санаачилгын хүрээнд хийсэн урьдчилсан тооцоо ёсоор БНХАУ, ОХУ-ын хооронд байгалийн хий, газрын тосны транзит тээвэр гүйцэтгэснээр Монгол улсад 2020 онд 200 тэрбум төгрөгийн орлого орно¹⁴ гэж үзэж байжээ.

2014 оны 11 дүгээр сарын 8-ны өдөр Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Ц.Элбэгдорж АПЕК-ийн уулзалтын үеэр “Хамтдаа харилцаж, хамтдаа

сургуульд сонордуулсан илтгэл” 2013. 9.07. Астана. Синьхуа цахим мэдээ).

13 目前矿产业已成为蒙古国国民经济的支柱产业·对国内生产总值(GDP)的贡献率为17%, 占出口总额的81%, 吸纳了73%的外商直接投资·占据国家税收的23%。蒙古国矿业资源储量丰富其中金矿和铜矿储量排名世界前十位·目前勘探金矿的储量为2493.5吨, 铜矿为 1.17 亿吨·煤炭地质储量为1733 亿吨。(Одоогийн байдлаар уул уурхай нь Монгол улсын үндэсний эдийн засгийн гол салбар болж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 17% (ДНБ), нийт экспортын 81%, гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын 73%, Үндэсний татварын 23%-ийг эзэлж байна. Монгол Улс ашигт малтмалын баялаг нөөцтэй бөгөөд үүнд, алт, зэсийн уурхайн нөөцөөрөө дэлхийд эхний аравт ордог. Одоогийн байдлаар хайгуулын судалгааны үр дүнгээр алтны нөөц 2493.5 тонн, зэс-117 сая тонн, нүүрс - 173.3 тэрбум тонн. ажээ).

14 蒙古国《乌兰巴托邮报》2014年9月24日报道。环球网, 2014年9月27日, <http://china.huanqiu.com/News/mofcom/2014-09/5153109.html>。(Монгол улс “Улаанбаатар пост”. 2014. 9.24-ний мэдээ)

нэвтрүүлбэ” уриатай стратегийн түншлэлийн уулзалт оролцов. Уулзалтын үеэр тэрбээр Монгол улс далайн боомтгүй орон хэдий ч Ази-Европын газрын гүүртэй хамгийн ойр суваг гэдгийг тэмдэглэжээ. Одоогийн байдлаар Ази, Европ, Хятад, Орос хоорондын худалдааны хэмжээ эрс нэмэгдэж, Монгол улс газар зүйн байршлын давуу талаа ашиглан Хятад, Оросын хоорондын худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөөд зогсохгүй Монгол Улсад трансевразийн тээврийн коридор байгуулахад Хятад, Оростой хамтран ажиллана гэж найдаж, бүс нутгийн логистикийн сүлжээнд идэвхтэй оролцохыг эрмэлзэж буйг илэрхийлэв. Мөн цааш хэлсэн үгэндээ Монгол Улс бүс нутгийн дэд бүтцийн сүлжээ, далайн боомтод хүрэх, дамжин өнгөрөх тээврийн хөдөлгөөнд таатай нөхцөлийг бүрдүүлэхийн төлөө идэвхтэй ажиллах болно гэжээ. БНХАУ, ОХУ-ын төрийн тэргүүнүүд Монгол Улсад албан ёсны айлчлал хийх үеэр транзит тээврийн коридор байгуулах нь Ази, Номхон далайн бүсийн орнуудын эдийн засгийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, худалдаа, хөрөнгө оруулалт, тээвэр, хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлалын салбарт эрх тэгш, харилцан ашигтай байх нөхцөлийг бүрдүүлэхэд тусална гэж мэдэгджээ.

Монгол Улс НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссоос хэрэгжүүлж буй Азийн төмөр замын авто замын сүлжээ, транзит тээврийн сүлжээнд нэгдэж, Азийн авто замын сүлжээ АНЗ, АНЗ2, АН4-ийг Монгол Улсад байгуулах

үүрэг хүлээж, энэ чиглэлд идэвхтэй ажиллаж байна. Мөн “Улаанбаатар олон улсын нисэх онгоцны буудал барих төсөл”-ийг хэрэгжүүлж эхэлсэн ба шинэ нисэх буудлыг 2016 онд ашиглалтад оруулахаар төлөвлөж байна (тухайн үеийн байдлаар-2016 он. Н.Г.). Нисэх онгоцны буудлыг барьж ашиглалтад оруулснаар Монгол Улсыг Ази, Европыг холбосон дамжин өнгөрөх тээврийн төв болох ажээ. Дотоодын төмөр замын тээврийн тухайд Монгол улс “Шинэ төмөр зам төслийн төлөвлөгөө”-г хэрэгжүүлж эхэлсэн бөгөөд үүний дагуу тус улсад 5600 км төмөр замын дэд бүтцийн байгууламжийг гурван үе шаттайгаар барихаар төлөвлөж байна. Одоогийн байдлаар 1800 км төмөр замын дэд бүтцийн төслийн хоёр дахь үе шатыг 2013 онд эхлүүлээд байгаа (тухайн үеийн байдлаар-Н.Г.) ажээ.

Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Ц .Элбэгдорж: “Монгол улс бол Хятад, Оросын хооронд авто зам, төмөр зам, газрын тос, байгалийн хийн хоолой, цахилгаан дамжуулах шугамыг хамарсан бэлчээрийн замын төслийн гишүүн орон. Энэ чиглэлд хамтран ажиллахыг тэсэн ядан хүлээж буйгаа энд давтан хэлмээр байна. Бүс нутгийн зах зээлд тогтвортой, найдвартай түнш болохын тулд бид шинэ дэд бүтцийг бий болгох, бүс нутгийн дэд бүтцийн интеграцийг улам сайжруулах зайлшгүй шаардлагатай тулгарч байна”¹⁵ гэж хэлсэн байна.

15 蒙古国《乌兰巴托邮报》2014年9月24日报道。环球网，2014年9月27日，<http://china.huanqiu.com/News/mofcom/2014-09/5153109.html>。(Монгол улс “Улаанбаатар пост”. 2014. 9.24-ний мэдээ)

2 来源:《国际先驱导报》，<http://ihl.cankaoxiaoxi.com/2014/1126/578339.shtml> (Мэдээний эх сурвалж: Олон улсын мэдээ)

Хятад-Монгол-Орос гурван улсын тээврийн замын стратеги ба холболт

Түүхийн хуудас сөхөж гэмээ нь, Хятад, Монгол, Орос гурван улсыг холбосон нэн чухал хийгээд орчин үеийн зам харилцааны суваг бий болгох нь тэртээ 1891-1917 онд Оросын “Транссибирийн төмөр зам”-ыг барьж эхэлсэн түүхээс үүдэлтэй. “Транс-Сибирийн төмөр зам”-ын нэгээхэн хэсгийг 1899 онд хэсэгчлэн дуусгасан бөгөөд 1915 он гэхэд Ази дахь бусад нутаг орноор дайран өнгөрөх ач холбогдол бүхий төмөр замын шугамыг ашиглалтад оруулсан байдаг. Баримтад өгүүлэхээр Москвагаас Владивостокоор дамжин Харбин хүрэх төмөр замыг 1903 онд ашиглалтад оруулсан гэх агаад галт тэрэг 4388 миль зам туулахын тулд 13 хоногийн турш аялж байж сая очих газраа хүрч өндөрлөдөг¹⁶ байжээ.

Дахин нэг түүхэн хуудас сөхөж гэмээ нь, 1899 оноос өмнө хаант Орос улс Тэнгэрийн Доорхын улсад Хиагтаас Хүрээгээр дайран Жанчхүү хотоор Бээжин орох төмөр зам барих ажлыг санал болгосон боловч тухайн үед манж Чин гүрний төр татгалзсан байдаг. Тухайн үед манж Чин гүрэн өөрийн улсын анхны төмөр зам болох “Жинжан (京张铁路)-ы төмөр зам” тавьсан байдаг ба анх төлөвлөхдөө Хиагт болон Транссибирийн төмөр замтай холбохоор тооцож байжээ. Ийнхүү төмөр зам тавих ажил 1905 оны 10-р сарын 2-нд эхэлсэн бөгөөд 1909 оны 10-р сарын 2-нд тус төмөр зам ашиглалтад орсон байдаг. Чухамдаа энэ төмөр зам нь Фэнтай (丰台)-аас Жанчхүү хүртэл нийт 200 орчим км

байжээ. Эхлэх цэг буюу өртөө нь Фэнтай байсан бөгөөд энэ нь Бээжин-Фэнтайн анхны төмөр зам (Бээжин-Фэнтай буюу одоогийн Бээжин-Шэньян) байв.

Харин Монгол улсад төмөр зам барих ажил 1937-1938 онд эхэлсэн байдаг ба энэ нь Улаанбаатараас Налайх хүртэл 1435 мм-ийн өргөнтэй буюу нарийн царигтай 43 км төмөр зам, мөн ЗХУ-ын Соловьевск өртөөнөөс Баянтүмэн хүртэл стандарт царигтай төмөр зам тавьсан байдаг. Үүний дараа БНМАУ болон ЗХУ хоёр 1940 онд “Төмөр замын гэрээн”-д гарын үсэг зуржээ. Энэхүү гэрээний хүрээнд 1947-1949 онд ЗХУ-ын хилийн боомт Наушки хотоос Улаанбаатар хүртэл 1520 мм-ийн өргөнтэй буюу өргөн царигтай 404 км урт төмөр зам тавьсан байдаг.

1949 оны 6 дугаар сарын 6-ны өдөр БНМАУ болон ЗХУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу Монгол-Зөвлөлтийн хамтарсан “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг байгуулагдсан (хувьцааны харьцаа 50:50). Улмаар 1952 онд БНМАУ-аар дамжин өнгөрөх ЗХУ, БНХАУ-ын хооронд шууд төмөр зам барих тухай БНХАУ, ЗХУ, БНМАУ-ын Засгийн газар хоорондын гурван талт хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан байна. Энэхүү хэлэлцээрийн хүрээнд 1953-1955 онд Улаанбаатараас Замын-Үүд хүртэл 706 км өргөн царигтай төмөр зам барьж, улмаар БНХАУ, ЗХУ-ыг холбосон 1110 км урт төмөр зам Монгол улсын нутгаар дайран өнгөрч

16 [英] 马丁·吉尔伯特:《俄国历史地图》, 王玉菡译, 中国青年出版社, 2012 (Мартин Гильберт. “Оросын түүхэн газрын зураг”. Хятадын залуучуудын хэвлэл. 2012)

байв. Улмаар Монгол-Хятадын төмөр зам 1956 оны 1 дүгээр сарын 3-ны өдөр ашиглалтад орж тээвэр хийж эхэлсэн түүхтэй¹⁷ ажээ.

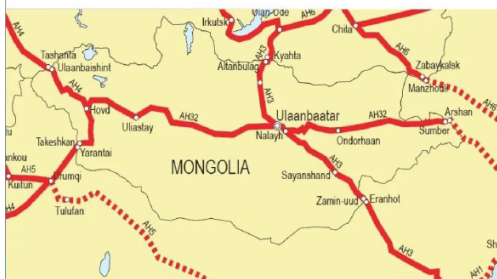
Монгол улс одоогоор БНХАУ, ОХУ-ыг холбосон дотоодын автозамын төсөл, түүний дотор 3 чиглэлийн автозамын бүтээн байгуулалтыг хамтран гүйцэтгэж байна¹⁸.

Үүнд:

(1) ОХУ-ын Хиагт боомтоос умард-өмнөд уламжлалт зам Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын-Үүд нийт 1000 км урттай БНХАУ-ын Эрэн боомттой холбогддог. Төмөр замын шугамын дагуух зам засварын төслийг 2020 он гэхэд дуусгахаар төлөвлөжээ.

(2) 2017 онд ашиглалтад оруулахаар төлөвлөж буй А шугам нь Улаангом-Ховд-Ярант-Такашикен боомттой холбосон 750 км авто замын төсөл юм. Мөн барих шаардлагатай Б шугам нь ОХУ-ын Хандгайт боомтоос гаран Борёвск-Улаангом-Ховд-Ярант боомтоор дамжин өнгөрч Такашикен боомттой холбогдох нийт 800 км авто

运输通道：汽车公路



хүртэл 240 км зам барих ёстой.

(3) ОХУ-ын Соловьёвск боомтоос Эрэнцав-Чойбалсан-Хэт-Бичигтээр дайран, БНХАУ-ын Зүүнхатавчын боомт хүрнэ. Нийт 600 км төмөр замын төсөл ТЭЗҮ-ийн шатанд яваа ажээ.

Газрын зургаас үзвэл:

Холбогдох цогц замууд: ОХУ-ын Ташанта боомтоос Улаан байшин - Ховд - Улаанбаатар - Чойбалсан - Сүмбэр - БНХАУ-ын Алашань боомт хүрэх нийт урт нь 3100 километр зам; удаах зам нь: ОХУ-ын Цагаан толгой боомтоос Арц суурь - Овоот -Эрдэнэт-Салхит хүрсэн нийт урт нь 1000 км зам, үүний 550 км урт үргэлжлэх төмөр замыг хамтарсан үйлдвэр барихаар гэрээ байгуулсан байна. Гэрээнд заасан ёсоор Арц суурь - Овоот хүрэх 250 км замын техник эдийн засгийн үндэслэл боловсруулж байгаа ажээ. Мөн 1520 км урттай зам Таван толгойгоос Сайншанд - Хэт - Сүмбэрээр дайран БНХАУ-ын Арц суурь-Сүмбэр боомт хүрэх зам болон Гашуун сухайтаас Таван толгой хүрэх зам ажлын шатандаа яваа бол бусад хэсгийн техник эдийн засгийн үндэслэл нь хийгдээд байгаа юм байна.

运输通道：汽车公路



замын төсөл, үүнээс Улаангом-Ховд

17 蒙古国国立大学国际关系学院、内蒙古大学蒙古学学院、中国蒙古国研究会:《蒙中矿业领域合作研讨会论文集》，乌兰巴托，2013。(Монгол Улсын Их Сургуулийн Олон улсын харилцааны сургууль, ӨМИС-ын Монгол судлалын сургууль, Хятад-Монгол судлалын холбоо. “Уул уурхайн салбарын Монгол-Хятадын хамтын ажиллагаа семинарын эмхэтгэл”. Улаанбаатар. 2013)

18 Б.Эрдэнэчимэг:《Д.Шүрхүү: Монголын хилээр хоёр өргөн цагирг орж, хоёр өргөн цагирг гарна》, 2015-09-22 GoGo.mn, <http://news.gogo.mn/r/170430>

Газрын зургаас үзвэл:

Мөн 267 км урттай өргөн царигтай

运输通道：铁路



运输通道：铁路



галт тэрэгний замыг Монгол улсын Өмнөговь аймгийн Таван толгой (ТТ Mine) уурхай, Ухаа худгаас Ганц мод улмаар Хятад-Монголын хил дээрх Гашуунсухайт боомт хүрэх тавихаар төлөвлөж буй ажээ¹⁹. 2008 онд Mongolia Energy Co., Ltd. нь хоёр тэрбум юанийн хөрөнгө оруулалттай Монгол улсын Хөшөөт боомтоос БНХАУ-ын ШУӨЗО-ны Цинхэ мужийн Такашикен хүрэх нийт 360 км урт олон улсын авто зам барихаар болсон байдаг²⁰. Түүнчлэн, Монгол-Хятадын хилийн боомт хот Замын-Үүдээс Дорноговь аймгийн төв Сайншанд хот хүртэлх 124 км урт авто зам барих ажлыг БНХАУ-ын барилгын компани эхлүүлсэн байдаг. Ингээд Монгол улсын нийслэл Улаанбаатар хотоос Замын Үүд - БНХАУ-ын хилийн боомт Эрээн хот хүрэх нийт 660 км үргэлжлэх авто замын барилгын ажил хийгдэх ажээ.

2015 оны тавдугаар сард ”Замын Үүд-Улаанбаатар-Алтанбулаг”

- 19 承建该项目的企业有蒙古国的Esto公司、毕力格图扎木公司、Map road公司、诺塔根宝音公司、胡斯楞特布特木吉公司等5家企业和一家名为Sino Hydro的中国企业。该铁路的建设有利于减轻运输压力·增加煤炭运输量·对中蒙贸易往来和两国之间的经济发展具有重要作用 (Төслийг хэрэгжүүлэгч компаниудад Монголын Эсто компани, Билигт зам Map Roud компани, Нутгийн буян компани, Хүслэн Тэмүүжин болон бусад 5 компани, мөн Хятадын “Sino Hydro” компани байна. Төмөр замын бүтээн байгуулалт нь тээврийн ачааллыг бууруулж, нүүрсний тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэхэд тустай ажээ. Энэ нь Хятад-Монголын худалдааны солилцоо, хоёр улсын эдийн засгийн хөгжилд чухал үүрэг гүйцэтгэх нь дамжиггүй)
- 20 这条公路致力于建设一个中国西部与蒙古国西部地区的大通道·为构筑区域经济优势互补加快产业转型升级的发展格局·利用蒙古国原煤·大力发展煤制油、煤电、煤化工、煤焦化等优势产业。目前·蒙古国能源有限公司矿业公司投资建设的300万吨焦化厂项目已报批新疆维吾尔自治区发改委·60万吨精密铸造项目于2009年开始建设·300万吨洗煤项目、100万吨煤制油项目等也将陆续上马。(Энэхүү хурдны зам нь Хятадын баруун хэсэг болон Монголын баруун бүс нутгийн хооронд томоохон зам харилцаа байгуулах зорилготой. Бүс нутгийн эдийн засгийн нэмэлт давуу тал бүхий хөгжлийн загварыг бий болгож, аж үйлдвэрийн өөрчлөлт, шинэчлэлтийг хурдасгахын тулд Монгол улсын түүхий нүүрсийг ашиглан нүүрснээс газрын тос боловсруулах, нүүрсээр ажилладаг цахилгаан эрчим хүч, нүүрс химийн үйлдвэр, Нүүрс коксжуулах зэрэг зонхилох үйлдвэрүүдийг эрчимтэй хөгжүүлнэ.Одоогийн байдлаар уул уурхайн “Монгол Энержи” ХХК-ийн хөрөнгө оруулж, барьсан 3 сая тонны хүчин чадалтай “кокс, химийн үйлдвэрийн төсөл”-ийг баглуулахаар ШУӨЗО-ны Хөгжил, шинэчлэлийн хороонд хүргүүлсэн байна. 600,000 тонн бүтээгдэхүүн боловсруулах хүчин чадалтай уг төсөл нь 2009 онд эхэлсэн бөгөөд 3 сая тонн нүүрс боловсруулах төсөл, 1 сая тонн нүүрсийг газрын тос боловсруулах төслүүд нь шат дараагайгаар хэрэгжих ажээ).

чиглэлийн өндөр хурдны авто замын нээлтийн ёслол болсон байдаг. Энэ нь “Торгоны зам” санаачилгын Эдийн засгийн бүсийг Монгол улсын “Талын зам” санаачилгатай холбон буй анхны өндөр хурдны авто зам юм. Өгүүлэн буй умард өмнөдийг холбосон хурдны зам нь Хятад, Орос хоёр улсыг холбосон авто замын гарц нээж буй хэрэг бөгөөд Хятад, Орос, Монгол гурван улсын хооронд хийгдэх транзит тээвэрт ихээхэн дэмжлэг үзүүлэхийн сацуу тус маршрутын дагуух бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжилд ч үр өгөөжтэй үйл явдал юм.

Эдийн засаг, худалдааны харилцаа, гааль, боомт, төмөр замын газрын хамтарсан дугуй ширээний уулзалтын үр дүнд Хятад, Монгол, Орос гурван улсын дэд бүтцийг сайжруулах, гаалийн бүрдүүлэлтийн чадавхыг өргөжүүлэх үйл явцыг идэвхжүүлэх тухайд тодорхой арга хэмжээ, шийдвэр

гаргажээ. Монгол улс хүн ам цөөтэй бөгөөд нүүрс, зэс зэрэг эрдэс баялаг нь Монгол улсын эдийн засгийн тулгуур нь ажээ. Тээврийн хэрэгслийг чадавхыг сайжруулах, ялангуяа орчин үеийн төмөр замыг ашиглалтад оруулах нь ашигт малтмалын экспортын зардлыг шууд бууруулж, экспортын чадавхыг нэмэгдүүлэх болно²¹. Монгол улс байгалийн ашигт малтмалын баялаг ордтой улс. Харин Хятад, Япон, Өмнөд Солонгос болон бусад улс орнуудад экспортолж буй төмрийн хүдэр, зэсийн хүдэр, нүүрс нь төмөр замын тээвэрлэлтээс голчлон хамаардаг. Авто тээвэртэй харьцуулахад төмөр замын тээвэр нь гаалийн бүрдүүлэлт хурдан, өртөг багатай, нэвтрүүлэх чадвар өндөр байдаг²².

Монгол Улсаас БНХАУ-д суугаа Онц бөгөөд Бүрэн эрхт Элчин сайд Ц.Сүхбаатар Бээжин хотноо Ардын өдрийн мэдээ сонины цахим сайтын

21 这条公路致力于建设一个中国西部与蒙古国西部地区的大通道，为构筑区域经济优势互补加快产业转型升级的发展格局，利用蒙古国原煤，大力发展煤制油、煤电、煤化工、煤焦化等优势产业。目前，蒙古国能源有限公司矿业公司投资建设的300万吨焦化厂项目已报批新疆维吾尔自治区发改委，60万吨精密铸造项目于2009年开始建设，300万吨洗煤项目、100万吨煤制油项目等也将陆续上马。(Энэхүү хурдны зам нь Хятадын баруун хэсэг болон Монголын баруун бүс нутгийн хооронд томоохон зам харилцаа байгуулах зорилготой. Бүс нутгийн эдийн засгийн нэмэлт давуу тал бүхий хөгжлийн загварыг бий болгож, аж үйлдвэрийн өөрчлөлт, шинэчлэлтийг хурдасгахын тулд Монгол улсын түүхий нүүрсийг ашиглан нүүрснээс газрын тос боловсруулах, нүүрсээр ажилладаг цахилгаан эрчим хүч, нүүрс химийн үйлдвэр, Нүүрс коксжуулах зэрэг зонхилох үйлдвэрүүдийг эрчимтэй хөгжүүлнэ.Одоогийн байдлаар уул уурхайн “Монгол Энержи” ХХК-ийн хөрөнгө оруулж, барьсан 3 сая тонн хүчин чадалтай “кокс, химийн үйлдвэрийн төсөл”-ийг батлуулахаар ШУӨЗО-ны Хөгжил, шинэчлэлийн хороонд хүргүүлсэн байна. 600,000 тонн бүтээгдэхүүн боловсруулах хүчин чадалтай уг төсөл нь 2009 онд эхэлсэн бөгөөд 3 сая тонн нүүрс боловсруулах төсөл, 1 сая тонн нүүрсийг газрын тос боловсруулах төслүүд нь шат дараатайгаар хэрэгжих ажээ).

22 目前经由中国二连浩特至蒙古国扎门乌德口岸铁路过货量为每年800万吨，未来中蒙两国之间将加大口岸运输，两国边境正在修建甘其毛都-嘎顺苏海图，策克-西伯库伦铁路口岸，2020年蒙古国对中国口岸出口有望达到1亿吨，中国将在后方通道能力建设上予以配套管理（Одоогийн байдлаар БНХАУ-ын Эрээн хот боомтоор дамжин Монгол улсын Замын-Үүд боомтоор дамжин өнгөрөх төмөр замын ачааны хэмжээ жилд 8 сая тонн байна. Цаашид Хятад, Монгол хоёр улс боомтын урсгалыг нэмэгдүүлэхээр төлөвлөж байгаа ажээ. Хоёр улсын хилийн дамжин өнгөрүүлэх боомтууд нь Ганцмод-Гашуунсухайт-Цэхэ-Шивээхүрэн чиглэлд төмөр зам тавих ажил өрнөж байна. БНХАУ-ын боомтуудад Монгол улсын экспорт 2020 онд 100 сая тоннд хүрэх төлөвтэй байгаа бөгөөд БНХАУ нь төмөр замын ачаа эргэлтийн хүчин чадлыг сайжруулах тухайд орон нутгийн засаг захиргааны зүгээс дэмжлэг үзүүлэх ажээ).

төлөөлөлтэй хийсэн уулзалтын үеэр “Цаашид Монгол улс, БНХАУ-ын хооронд төмөр замын дөрвөн зам нэмж байгуулна гэж ээ. Одоогийн байдлаар Монгол улс, БНХАУ-ыг холбосон төмөр замын ганцхан зам байгаа бөгөөд тус боомт нь Эрээний боомт. Тиймээс хоёр тал чухал зөвшилцөлд хүрч, төмөр замын дөрвөн сувгийг нэмэхээр тохиролцжээ. Элчин сайд Ц.Сүхбаатар цааш хэлсэн үгэндээ “Бидний зорилго бол эдгээр боомтуудыг 24 цагийн ажиллагаатай, олон улсын жишигт нийцсэн боомт болгон жилийн турш ажиллуулах явдал бөгөөд энэ нь манай улсын бодлогод

чухал байр суурь эзэлж байна. Монгол улсын Ерөнхий сайдын албан ёсны айлчлалын үеэр хоёр тал БНХАУ-ын Эрээн хотын боомт болон Замын-Үүд боомтод эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах ёстой гэсэн зөвшилцөлд хүрсэн байна. Үүний зэрэгцээ Хятад-Монголын компаниуд бусад боомтуудыг нээхийг хүсэж байгаа бөгөөд одоо компаниудын дэвшүүлсэн санал бодлыг нухацтай судалж, ойрын ирээдүйд хэрэгжүүлнэ гэж найдаж байна”²⁴ гэжээ.

Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридорын бүтээн байгуулалтын тухай

“Торгоны зам”-ын Эдийн засгийн бүс дагууд олон янз соёл, өөр өөр үндэс угсаа бүхий, өргөн зах зээл, хөгжлийн нөөц боломж өндөртэй бүс нутаг бий. Мөн түүнчлэн, хөндөн буй Эдийн засгийн бүс дагуу худалдаа, хөрөнгө оруулалтын салбарт хамтын ажиллагаа өрнүүлэх асар их боломж бүхий нийтдээ 3 тэрбум гаруй хүн амьдран суудаг ажээ. Эртний улбаатай “Торгоны зам”-ын умард этгээдээр дайран өнгөрдөг зам нь хоёр салбараас бүрддэг буюу нэгэн салаа нь Говийн нутгаар өнгөрч Монгол улсын төв нутагт хүрч улмаар Хангай болон баруун Алтайн нутгаар улам цааш хөвөрсөөр БНХАУ-ын Шинжаанаар дамжин Төв Ази улмаар Европ хүрнэ; харин удаах салаа зам нь Жанчхүүгээс гаран Говийг туулан нийслэл

Улаанбаатар хот хүрээд улмаар Хиагт хотоор дамжин Сибирь хүрч цаашлан баруун этгээдийг зорин хөвөрсөөр Москва хот хүрнэ. Энэ бол “Талын зам” ажгуу.

Эдүгээ гурван улсын Засгийн газрын холбогдох байгууллагууд хамтын ажиллагааны талаар өмнө өгүүлсэн “консенсус” буюу ач холбогдол бүхий зөвшилцлийг алхам алхмаар хэрэгжүүлэн зарим чиглэлд хамтын ажиллагаа нь бодит үр дүнд хүрчээ.

Монгол улсын “Монголын төмөр зам” ТӨХК-ийн Гүйцэтгэх зөвлөлийн тайланд өгүүлснээр ойрын үед Монгол улсын Ухаа худгаас Өмнөговь аймаг дахь Гашуун сухайт хүрэх тусгай чиглэл (Southern Line-өмнөд шугам)-ийн 267 км урттай төмөр зам барих

23 王宁:《中蒙协商提升铁路口岸通关能力》, 新华网, 乌兰巴托8月23日电, http://news.xinhuanet.com/overseas/2013-08/23/c_117062377.htm (Ван Нин: “Хятад, Монгол хоёр улс төмөр замын боомтуудын гаалийн бүрдүүлэлтийн чадавхийг сайжруулах талаар хэлэлцээр хийж байна”. Синьхуа агентлаг. Улаанбаатар. 8 сарын 23-ны мэдээ).

ажил эхэлсэн ажээ. Монголын өмнөд чиглэлийн төмөр замыг “Монголын төмөр зам” ТӨХК “Энержи Ресурс” компани голлон гүйцэтгэж байгаа бөгөөд ажлын гүйцэтгэлийн төлөвлөсөн хугацаа гурван жил ажээ. Төмөр зам ашиглалтад орсноор БНХАУ-ын Өвөр Монголын Баяннуур хотын Ганц модтой боомт холбох ажээ. Энэ нь хэдийнээ ашиглалтад ороод буй Шиган төмөр замтай холбогдож, олон улсын төмөр замын нэгэн шинэ бөгөөд томоохон гарц буй болох ажээ.

БНХАУ-ын Төмөр замын яам Хами-Эзнээ чиглэлийн төмөр зам барих бэлтгэл ажлыг эхлүүлээд байна.

Түүнчлэн, Линьха төмөр зам (Ази-Европ тивийг холбосон шинэ зам), Шиган-Монголын төмөр зам (Монгол улсын боомт - Линьхэ-Фанчэн боомт) ашиглалтад орсноор Баяннуур хот нь олон улсын хоёр том урсгалын нэгэн чухал зангилаа нь болно²⁴. Шэнхуа Баяннуур Энержи ХХК²⁵ 2011 оны 1-р сарын 8-нд Баяннуур хотын Урад зүүн хошуу хотын Ганц мод боомтын технологийн парсад гүн боловсруулалтын үйлдвэрийн төсөл боловсруулан ашиглалтанд оруулсан²⁶ байна.

БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Баяннуур хотын Төмөр зам, Нисэх онгоцны

24 张庆成:《蒙古国驻华大使:今后中蒙之间将增加四条铁路通道》, 人民网, <http://www.people.com.cn/n/2013/1106/c347407-23455935.html> (Жан Чинчэн: ЗМонгол Улсаас БНХАУ-д суугаа Элчин сайд: Ирээдүйд Хятад, Монгол хоёр улсын хооронд төмөр замын дөрвөн суваг нэмэгдэнэ. Ардын өдрийн мэдээ сонинны цахим сайт).

25 乌拉特中旗依托蒙古国富集的煤炭资源和区位优势, 几年来, 累计投资35亿多元, 实施完成铁路、公路、供电、供水、绿化、通信等基础设施建设, 巴彦淖尔市规划的口岸工业基地一体化发展战略, 重化工基地、沿黄沿线经济带重点工业园区、自治区级工业园区及自治区级工业循环经济试点示范园区, 入驻园区的煤化工、多晶硅等规模产业已达32家。(Монголын нүүрсний баялаг нөөц, газар зүйн давуу талыг түшиглэн “Урадын Зүүн хошуу” компани төмөр зам, хурдны зам, цахилгаан, ус, тохижилт, харилцаа холбоо зэрэг дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг барьж дуусгахын тулд сүүлийн үед нийт 3.5 тэрбум гаруй юанийн хөрөнгө оруулалт хийжээ. Баяннуур боомт хотын аж үйлдвэрийн бааз, хүнд химийн бааз, шар эдийн засгийн бүс дагуух гол аж үйлдвэрийн парк, өөртөө засах бүс нутгийн түвшинд аж үйлдвэрийн парк, туршилтын парк хөгжүүлэх цогц стратегийг төлөвлөж байгаа ажээ. Аж үйлдвэрийн эдийн засаг өөртөө засах аймгийн түвшинд, нүүрсний химийн үйлдвэр, полисиликон үйлдвэр болон бусад томоохон үйлдвэрүүд цэцэрлэгт хүрээлэнд 32 аж ахуйн нэгж үйл ажиллагаа явуулж байгаа ажээ).

26 由神华集团公司绝对控股, 首都钢铁集团公司、燕钢集团、天津庆华伟业公司、河套水务集团公司和内蒙古普盛能源有限公司发起成立, 一期注册资本10亿元。公司是利用蒙古国塔本陶勒盖的焦煤资源进行深加工的能源企业, 拟投资200亿元。在工业园区规划建设年产1200万吨洗煤、480万吨焦炭、48万吨甲醇、20万吨焦油加氢、20万吨硝酸铵和30万吨甲醇制聚丙烯以及深加工生产项目, 目前, 已开工建设的一期项目有年产600万吨洗煤240万吨焦炭、24万吨甲醇和10万吨焦油, 占地万亩 (Энэ нь Shenhua Group Со-ийн бүрэн хяналтанд байдаг, Капитал төмөр, ган групп, Яншан төмөр, ган групп ХХК, Тяньжин Чинхуа Вэйе ХХК, Хетао Ус Групп ХХК, мөн Өвөр Монголын Пушэн Энержи ХХК эхний шатанд 1 тэрбум юанийн хөрөнгөөр уг бүтээлийг санаачилжээ. Тус компани нь Монгол Улсын “Тавана толгой” компанийн коксжих нүүрсний нөөцийг гүн боловсруулахад ашигладаг эрчим хүчний компани бөгөөд 20 тэрбум юанийн хөрөнгө оруулалт хийхээр төлөвлөж байгаа аж. Аж үйлдвэрийн парк нь жилд 12 сая тонн нүүрс угаах, 4.8 сая тонн Кокс, 480,000 тонн метанол, 200,000 тонн давирхай устөрөгчжүүлэх, 200,000 тонн аммонийн нитрат, 300,000 тонн метанолийг полипропилен болгон үйлдвэрлэх хүчин чадлыг бий болгох, мөн гүн боловсруулалтын үйлдвэрийн төслүүд хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байна. Одоогийн байдлаар барилгын ажил эхэлсэн ба төслийн эхний үе шат нь жилд 6 сая тонн нүүрс угаах, 2.4 сая тонн кокс, 240,000 тонн метанол, 100,000 тонн давирхай үйлдвэрлэх хүчин чадалтай бөгөөд Монгол улсын 10,000 шоо дөрвөлжин талбайд үйл ажиллагаа явуулдаг ажээ).

буудал барих төслийн албанаас өгсөн мэдээгээр, БНХАУ-ыг Монгол улстай холбосон бас нэгэн чухал чиглэл болох Линьхэ-Цэхэ боомтын төмөр зам саяхан зуун хувь ашиглалтанд орсон байна. Мэдээнд өгүүлсэнээр Линьхэ-Цэхэ боомтын төмөр зам нь зүүн талаараа Өвөр Монголын Баяннуур хотын Линьхэ дүүргээс эхэлж, баруун талаараа Өвөр Монголын Алашаа аймгийн Эзнээ хошуу Цэхэ боомт хүрэх ажээ. Төслөөр барих замын нийт урт нь 768 км ба 4.27 тэрбум юанийн хөрөнгө оруулалттай. Баяннуур хотын “Хөгжил шинэчлэлийн комисс”-ын мэдээлснээр Линьхэ төмөр зам нь үндэсний дунд болон урт хугацааны төмөр замын сүлжээнд орших Линьхэ-Шинжаан-Хами төмөр замын зүүн хэсэг бөгөөд Хятад, Монгол хоёр улсыг холбох бас нэгэн чухал чиглэл ажээ. Өгүүлэн буй төмөр замыг бүрэн ашиглалтад оруулснаар Хятад, Монгол хоёр улсын эдийн засаг, худалдааны салбар дахь хамтын ажиллагааг улам өргөжүүлэхэд ихээхэн чухал үүрэг гүйцэтгэх ажээ.

БНХАУ, Монгол, ОХУ-ын Тээврийн яамд, төмөр замын компаниудын төлөөлөгчид 2013 оны 12 дугаар сарын 18-ны өдөр Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотноо Олон улсын хурал зохион байгуулж, гурван улсын хил дамнасан төмөр замын тээврийг хөгжүүлэх талаар ярилцжээ. Монгол Улсын төмөр замын гол шугам нь БНХАУ, ОХУ-ыг холбодог бөгөөд өмнөд этгээдэд Замын-Үүд боомтоор БНХАУ-ын Эрээн боомттой, хойд талдаа Сүхбаатар боомтоор ОХУ-ын

Наушки боомттой тус тус хиллэдэг. Одоогийн байдлаар уг шугамыг Монгол, ОХУ хамтран хариуцаж байгаа боловч сүүлийн жилүүдэд зүтгүүрүүдийн насжилт, сэлбэг нөөц хомс байгаагаас төмөр замын хүчин чадал хязгаарлагдмал байна. Хятад, Монгол, Орос гурван улсын эдийн засаг, худалдааны харилцаа улам бүр нягт болж байгаа нь төмөр замын боомтуудад гаалийн бүрдүүлэлт хийх боломжийг бий болгоход чиглэсэн олон улсын логистикийн дэвшилтэт арга ажиллагааг даруй нэвтрүүлэн хэрэгжүүлэхийг шаардаж байна. Монгол улсын төмөр зам технологийн өөрчлөлт, шинэчлэл, нэмэлт шинэ шугам барих асуудалтай нүүр тулж байна. Хятад, Орос, Монгол гурван улсын төлөөлөгчид “Эрээнцав-Жинин Төмөр замын үйл ажиллагааны төлөвлөгөө”, “Наушки-Улаан-Үд хотыг холбосон орон нутгийн төмөр замын үйл ажиллагааны төлөвлөгөө”, “Монгол Улсын төмөр замын гол шугамын техникийн шинэчлэлт” болон бусад холбогдох асуудлыг хэлэлцэж, төмөр замын хүчин чадлыг сайжруулах, Улаанбаатар төмөр замын техникийн шинэчлэлтийн гурван талт хамтын ажиллагааны тухай протоколд гарын үсэг зурав²⁷.

2015 оны 4 дүгээр сард БНХАУ, ОХУ, Монгол Улсын хооронд төмөр замын тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай гурван талт зөвлөлдөх уулзалтыг Монгол улсын нийслэл Улаанбаатар хотноо зохион байгуулав. “Торгоны зам”-ын Эдийн засгийн бүс”, “Трансевразийн хөгжлийн бүс”,

27 高晓龙:《神华集团巴彦淖尔能源有限责任公司成立甘其毛都口岸加工园区煤电焦化项目开工奠基》, 巴彦淖尔市政府门户网站http://www.bynr.gov.cn/xxgk/ldcy/szfld/sz/heyonglin/zyhd/201101/20110110_12576.html (Гао Сяолун “Shenhua Group Bayannaor Energy Co., XXX” нь Ганц мод боомтын технологийн паркийг байгуулж, “цахилгааны аргаар нүүрс коксжуулах” төслийн суурийн чулууг тавьсан нь. Баяннуур хотын Засгийн газрын сайт).

“Талын зам” санаачилгын хүрээнд төмөр замын транзит тээврийн салбарт хамтран ажиллахад бэлэн байгаагаа гурван тал нотлов. Түүнчлэн, гурван тал одоо байгаа төмөр замын шугамаар дамжин өнгөрөх замын хөдөлгөөний хэмжээг өргөжүүлэх, цаашдын хөгжлийг бүрэн дэмжиж гурван талт хамтарсан тээвэр, логистикийн компани байгуулах боломжийг судлах; Улаан Үд – Наушки – Сүхбаатар - Замын-Үүд –Эрээн хот - Жинин чиглэл дэх хэсгүүдэд төмөр замын тээврийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэн хөгжүүлэх арга хэмжээг тэнцвэртэй байдлаар авч үзэх; төмөр замын тээврийн чиглэлээр боловсролын байгууллагуудын цогц хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, харилцан туршлага солилцох; төмөр замын тээврийн салбарт хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх нийтлэг үйл ажиллагааны төлөвлөгөө боловсруулах ажлыг хангахын тулд одоо байгаа хамтын ажиллагааны механизмыг бүрэн ашиглах зэрэг асуудлаар хэлэлцэн тохирсон байна.

Үргэлжлүүлэн гурван талт тээврийн газар, агентлагуудын ажлын хэсгүүдийн ээлжит хуралдаан боллоо. 2013 оны 12 дугаар сараас 2015 оны 4 дүгээр сард Монгол улсын нийслэл Улаанбаатар хотноо уулзахдаа гурван талын тээврийн сайд, Гурван талын тээврийн дэд сайд нарын хүрсэн зөвшилцлийн хэрэгжилтийг хангах, Монгол улсад төмөр замын шинэ шугам барих, Улаанбаатар төмөр замыг шинэчлэхэд бүх талын хамтарсан санхүүжилт, техникийн оролцоог судлах, Хятад-Орос-Монгол гурван улсын хамтарсан төмөр замын тээвэр, логистикийн компани байгуулах боломжийг судлах, Улаанбаатар хотын дундуур төмөр замаар дамжин өнгөрөх

тээврийн хэмжээг нэмэгдүүлэх багц арга хэмжээг судлах, НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссын хүрээнд “Хятад, Орос, Монгол Улсын хооронд Олон Улсын авто тээврийг хөгжүүлэх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (төсөл)”-ийг боловсруулж, гарын үсэг зурахыг үргэлжлүүлэн дэмжинэ. Монгол Улсад Улаанбаатар Хишигтийн хөндийд Олон улсын нисэх онгоцны буудлыг түшиглэн бүс нутгийн нисэхийн төв байгуулах хэтийн төлөвийг судлах. Энэ хугацаанд 2014 оны 9-р сард Хятад-Оросын хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааны Засгийн газар хоорондын ажлын хэсгийг албан ёсоор нээснээс хойш хоёр орны хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааны чиглэлүүд байнга өргөжиж, төслийн тоо нэмэгдсээр байна. 2015 оны 6 дугаар сард болсон Хятад-Орос хоёр улсын хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааны хорооны хоёр дахь уулзалтаар эхний уулзалтаар тодорхойлсон 32 томоохон төсөлд үндэслэн хоёр дахь бүлэг томоохон төслийг тодорхойлсон. Хоёр дахь уулзалтаар Хятад, Орос хоёр улс Москва-Казанийн өндөр хурдны төмөр замын судалгаа, зураг төсөл боловсруулах гэрээнд албан ёсоор гарын үсэг зурж, хоёр тал Өндөр хурдны төмөр замын салбарт хамтран ажиллахад чухал алхам хийв.

2015 оны 7 дугаар сарын 9-ний өдөр БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Ц.Элбэгдорж, ОХУ-ын Төрийн тэргүүн Владимир Путин нартай гурван улсын төрийн тэргүүн нарын хоёр дахь удаагийн уулзалт зохион байгуулав. Энэхүү уулзалтын үеэр гурван улсын төрийн тэргүүн нарын анхны уулзалтаар хүрсэн зөвшилцлийн

дагуу хийсэн ажлын талаар Үндэсний Хөгжил, шинэтгэлийн хорооны захирал Суй Шаоши “Хятад-Монгол-Орос гурван улсын барилгын төлөвлөгөөний тойм бэлтгэх” тухай “Харилцан ойлголцлын санамж бичиг”-т гарын үсэг зурж, улмаар Монгол улс, ОХУ-тай “Эдийн засгийн коридор “-ын үндсэн зарчмыг БНХАУ-ын нэрийн өмнөөс гурван тал хамтран бэлтгэсэн” Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах тойм төлөвлөгөө”-ний хамрах ерөнхий хүрээ, үндсэн агуулгын тухай тайлбарласан байдаг.

Гурван улсын төрийн тэргүүн нарын баталсан “БНХАУ, ОХУ, Монгол Улсын гурван талт хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх дунд хугацааны замын зураглал”-ын дагуу хэрэгжих худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа нь “Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридорын төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх хамтын ажиллагааны төлөвлөгөө”-ний бэлтгэл ажлыг чухалчлан авч үзнэ. “Эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагаа” нь “Торгоны замын эдийн засгийн бүс”, “Евроазийн эдийн засгийн холбоо”, “Талын зам” санаачилгуудтай нэгдсэний үндсэн дээр “Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридорын хамтын ажиллагааны төлөвлөгөө”-г боловсруулах ажилд төвлөрөн ажиллах; гурван талын худалдааг хөнгөвчлөх ажлыг улам эрчимжүүлэх, түүний дотор орон нутгийн валютын төлбөр тооцоог харилцан худалдаанд ашиглах явдлыг өргөжүүлэх зорилгоор гурван тал эдийн засаг, худалдааны хэлтэс хоорондын хамтын ажиллагааны үр дүнтэй механизмыг бий болгох талаар зөвшилцөх; аж үйлдвэр, гурван улсын

худалдааны байгууллагуудын хамтын ажиллагааны механизмыг сайжруулах; худалдаа, эдийн засгийн форум зохин байгуулах тухай тогтмол хэлэлцээ хийх; гурван талын худалдаа, хөрөнгө оруулалт, бизнесийн түншлэлийг бэхжүүлэх; Монгол улсад төмөр замын шинэ шугам барих, Улаанбаатар төмөр замыг шинэчлэхэд бүх талын хамтарсан санхүүжилт, техникийн оролцоог судлах; Хятад-Орос-Монгол гурван улсын төмөр замын тээвэр, логистикийн хувьцаат компани байгуулах боломжийг судлах болон Улаанбаатар хотын төмөр замын дамжин өнгөрөх тээврийг нэмэгдүүлэх цогц арга хэмжээг судлах; НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссын хүрээнд “Хятад-Монгол-Орос гурван улсын Засгийн газар хоорондын олон улсын зам тээврийн хөгжлийн хэлэлцээр (эх ноорог)” – ийг боловсруулах, гарын үсэг зурах ажлыг үргэлжлүүлэн дэмжих; шинжлэх ухаан, технологийн салбарын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, шинжлэх ухаан, техникийн боловсон хүчнийг солилцох, сургах, технологийн парк байгуулах, хамтарсан лаборатори байгуулах, шинжлэх ухаан, технологийн солилцоог зохион байгуулахад гурван тал дэмжлэг үзүүлэх. Хамтын ажиллагааг урагшлуулан хөгжүүлэх; банк хоорондын хамтын ажиллагааг оновчтой болгосноор ялангуяа, худалдааны санхүүжилт, зээл, төлбөр тооцоо гэх мэт салбарт хамтран ажиллах боломжтой; гурван улсын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх; дэд бүтцийн төсөл хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтыг дэмжих; экологи, байгаль орчныг хамгаалах чиглэлээр хамтран ажиллах

гэх мэт болно.

2015 оны есдүгээр сард гурван улсын Засгийн газар ард түмэн хоорондын харилцан ойлголцол, итгэлцлийг бэхжүүлэх үндэсний болон олон улсын соёл, эрдэм шинжилгээний солилцоог зохион байгуулах зорилго дор Хятад-Монгол-Орос гурван улсын 30 гаруй их дээд сургууль, эрдэм шинжилгээний байгууллагууд, судалгааны төвүүдээс бүрдсэн холбоо байгуулагдсан байна.

2015 оны 10-р сарын 23-аас 27-ны хооронд нээгдсэн Хятад-Монгол хоёр улсын анхны үзэсгэлэнд Монгол, Орос, Малайз болон бусад улс орон, бүс нутгийн албан тушаалтнууд, бизнес эрхлэгчид гээд хэдэн арван мянган оролцогчдын оролцоотойгоор Хятад, Монгол, Зүүн хойд Азийн хооронд худалдаа, хөрөнгө оруулалт, соёлын солилцооны шинэ платформыг бий болгосон байна. Зөвхөн нээлтийн өдөр Хятад-Монголын хөрөнгө

оруулалтын орчин ба гол төслүүдийг дэмжих бага хуралд оролцож буй үндэстэн дамнасан бизнес эрхлэгчид нийт 46 хөрөнгө оруулалтын төсөл, бизнесийн хамтын ажиллагааны гэрээнд гарын үсэг зуржээ. Хамтын ажиллагааны чиглэлүүд нь эрчим хүч, химийн үйлдвэр, тоног төхөөрөмжийн үйлдвэрлэл, барилгын материал, хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн, мал аж ахуйн бүтээгдэхүүн боловсруулах, худалдаа, логистик, аялал жуулчлал), дэд бүтцийн барилга байгууламж гэх мэт ажээ. Хятад-Монгол-Орос гурван улсын харилцааны энэ мэт эерэг уур амьсгалын нөлөөн дор ӨМӨЗО-ны Танин Цахим худалдаа ХХК Монгол улсад Хятад, Монгол, Орос гурван улсын худалдааны анхны цахим платформыг нээсэн бөгөөд цаашид БНХАУ-д Монгол, Орос хоёр улсын бараа бүтээгдэхүүнийг борлуулах замаар цахим худалдааны платформыг өргөжүүлэх ажээ.

“Талын зам” дахь Хятад-Монгол-Орос гурван улсын хамтын ажиллагаа ба хэтийн төлөв

²⁸Буурал түүхийн гэрч “Тал нутгийн Торгоны зам” хэзээ дахин тэр л эрт цагийн өнгө төрхөөрөө мандан бадарч, Хятад, Орос, Монгол гурван талт болон бүс нутгийн хамтын ажиллагааг дэмжих, нийтлэг хөгжлийн зорилгод хүрэхийн тулд хэрхвэл зохилтой вэ? Хятад-Монгол-Орос гурван улсын төрийн тэргүүн нарын 2014 оны 9 сарын 11-нд зохион байгуулагдсан анхдугаар уулзалтын үеэр БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин

“Торгоны замын эдийн засгийн бүс”-ийг ОХУ-ын “Трансевразийн төмөр зам”, Монгол улсын “Талын зам” санаачилгуудтай холбон “Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор” байгуулах санал дэвшүүлсэн байдаг. Ийнхүү гурван улс Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах, улмаар хөгжүүлэхтэй холбоотой стратеги боловсруулах тухайд нэгдсэн саналд хүрчээ. Гурван улсын төрийн

28 王宁:《蒙古国总理表示将注重矿业深加工》, 新华网, <http://news.xinhuanet.com/world/2014-01/15/e118985950.html> (Ван Нин:“ Монгол Улсын Ерөнхий сайд ашигт малтмалыг гүн боловсруулалтанд анхаарал хандуулна гэв” Синьхуа агентгаг)

тэргүүн нарын уулзалтын үеэр БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин гурван талын хамтын ажиллагааны тэргүүлэх бөгөөд эн тэргүүний чиглэл бол эдийн засгийн хамтын ажиллагаа юм гэж онцлон тэмдэглэсэн байдаг. Гурван тал Хятад-Монгол-Орос гурван улсын Эдийн засгийн коридорыг байгуулах үйлсэд Хятадын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс”, Оросын “Трансевразийн коридор” болон Монголын “Талын зам” санаачилгууд нь нягт уялдуулна гэсэн итгэл байна.

Үүний дараа Хятад, Монгол, Орос гурван улсын эрдэмтэд өргөн хүрээнд харилцаж туршлага солилцох уулзалт зохион байгуулж, талуудын дэвшүүлж буй саналын үндсэн үзэл бодол, санаа зэргийг ач холбогдол өгч авч үзсэн байна. Тухайлбал, Оросын эрдэмтэд гурван улсын төрийн тэргүүн нарын уулзалт, урт хугацааны хамтын ажиллагаа, уулзалтыг тогтмол зохион байгуулах, цаашдын хамтын ажиллагааны хөгжлийн зураглалыг бий болгох тухайд санал дэвшүүлжээ. Төлөвлөгөөг Оросын тал боловсруулж, улмаар хянан хэлэлцэж, хэрхэн хэрэгжүүлбэл зохих тухайд Хятад, Монголын талд шилжүүлсэн байна. Улс төр, эдийн засаг, соёл, хил орчмын болон бүс нутгийн байгууллагуудын хүрээнд хамтран ажиллах, зохицуулах тухайд Оросын тал илүү их хүч чармайлт тавих ба ОХУ-ын талын Трансевразийн хурдны зам дагуух хөдөө аж ахуй, уул уурхай, аялал жуулчлалын олон төрөл нөөц бололцоог хөгжүүлэх ба ашиглах тухайд дэмжлэг үзүүлж, нийтлэг ашиг сонирхлыг эрэлхийлэх, ШХАБ-ын платформыг ашиглах ба үүнд шинжлэх ухааны байгууллагууд чухал үүрэг гүйцэтгэх ажээ. Үүний

тулд гурван талын хамтын ажиллагаа болон инновацын үзэл баримтлалыг чухалчилж ажиллах ажээ. Ирээдүйд талууд хамтын ажиллагааг дөрвөн чиглэлээр үргэлжлүүлэн бэхжүүлэх ёстой буюу нэгдүгээрт, шинэ зам барих, төмөр замыг өөрчлөх, шинэчлэх гэх мэт дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт; хоёрдугаарт, хөрөнгө оруулалт, санхүүгийн хамтын ажиллагаа; гуравдугаарт, аж үйлдвэрийн түүхий эд үйлдвэрлэх, төмөрлөгийн үйлдвэр болон газрын тосны үйлдвэр, байгалийн хий боловсруулах үйлдвэрүүдийг хамтран барьж байгуулах; дөрөв дэх нь хөдөө аж ахуйн салбар ажээ.

Өнөөдөр АНУ, Европ Азид эргэн нөлөөллөө тогтоох стратегиа эрчимжүүлэхээр өнгөт хувьсгал эхлүүлж, Оросын эсрэг хориг арга хэмжээ авсан гэж Оросын тал үзэж байна. Орос улс хориг арга хэмжээний эсрэг стратеги боловсруулж, дорно зүгт бодлогын шилжилт хийх төлөвлөгөөг хэрэгжүүлж эхэлсэн байдаг. Оросын хил орчмын бүс нутгийн эрсдэл нэмэгдсэн нь ОХУ-ын гадаад бодлогын урьдчилан таамаглах боломжгүй байдлыг улам нэмэгдүүлж байна. Орос улс байгалийн баялаг, эдийн засаг, худалдаа, санхүү, түүнчлэн агаарын тээврийн салбарт БНХАУ-тай хамтран ажиллаж байгаа. Гэвч Орос улс Хятадын хөрөнгө оруулалт өргөжин тэлж байгаад санаа зовж байгаа бөгөөд тус улсын хувьд БНХАУ-ын талаарх бүрэн дүүрэн ойлголт, харилцан итгэлцэл хангалтгүй байна. Цаашид, хүмүүнлэгийн болон бусад салбарт хамтын ажиллагааны цар хүрээг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байна. Өнөөдөр олон улсын нөхцөл байдал ширүүн, хурцадмал байгаа ч Хятад,

Монгол, Орос гурван улсын хамтын ажиллагаа, харилцаа хөгжиж байна гэж Оросын тал үзэж байна. Орос улс Торгоны зам болон Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк (цаашид “АДБХОБ” гэх)-нд шинэ журам тогтоох, бүх талын ашиг сонирхлыг хангах асуудлыг хэлэлцээрийн журмаар шийдвэрлэхийг чухалчлан үзэж байна.

Одоогийн нөхцөл байдал уламжлалт болон уламжлалт бус аюул заналхийлэлтэй тулгарч байна гэж Оросын тал үзэж байна. Өдгөө улс төрийн ашиг сонирхлын хувьд нэгдмэл байдал хараахан бүрэлдэн бий болоогүй байгаа бөгөөд усны нөөцийн зөрчил, тэргүүлэх байр суурийн төлөөх зөрчил хийгээд Төв Азийн орнуудын тэнцвэрт байдал гэх зэрэг хөгжлийн бүхий л салбарт зөрчил байна. Харин Монгол улс соёлын өвөрмөц байдлаа хадгалж, нутаг дэвсгэрийн бүрэн бүтэн байдлын баталгаа хийгээд Хятад, Монгол, Орос гурван улсын өмнө тулгарч буй түүхэн асуудлууд, шийдлийг сахин хамгаалж байна гэж Оросын тал тэмдэглэв. Үүний зэрэгцээ Оросын эрдэмтэд хил дамнасан соёлын солилцоо, хил орчмын бүс нутаг дахь харилцан нөлөөлөл, соёлын аялал жуулчлалын төсөл, маршрутыг хөгжүүлэх талаар мөн дурдав. Тухайлбал, Оросын Байгаль нуурын чанад дахь бүс нутгаас Зүүн хойд Хятад хийгээд Монголын зүүн нутаг орон хүртэлх Дорнын чиглэл, мөн Орос-Монголын уламжлалт төмөр замын дагуух төв чиглэл, Оросын Новосибирск мужийн баруун хязгаарыг Тувагаар дамжуулан баруун Монгол буюу Ховд, цаашлаад Шинжаан хүртэл хөгжүүлэх бодлого ажээ.

Монголын эрдэмтэд Торгоны замын нийгэм, хүмүүнлэгийн ухааны салбарт Монгол улс нь хэдийн Хятад, Төв Азийн орнууд, мөн ОХУ болон Европын орнуудтай олон талын солилцоо, хамтын ажиллагаа өрнүүлж, оюуны болон эдийн соёлын солилцоог өргөжүүлэн олон нийтийн болон иргэний солилцооны боломж бололцоог өргөжүүлэн тэлж, хүмүүсийн харилцан ойлголцлыг дэмжин ажиллаж байна гэж үзэж буйг тэмдэглэв. Оюуны соёлын өв, ардын уламжлалт соёлын солилцоо, хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, тус тусын үндэсний онцлог, түүхэн өвийг харуулах, улс хоорондын улс төр, эдийн засгийн солилцоог улам ойртуулахад соёл, оюун санааны үнэ цэнтэй баялгийг бий болгох олон талт, олон хэлбэрийн хамтын ажиллагааг улам өргөжүүлэн ажиллаж байна гэв.

Монгол эрдэмтдийн онцолсон санал бол тэргүүлэх чиглэлд хамтран ажиллах, зөвшилцөлд хүрэх улмаар ач холбогдол өндөртэй төслүүд хэрэгжүүлэх, бүх түвшинд зөвлөлдөх уулзалт зохион байгуулах, гурван улсын авто замын холбогдох баримт бичиг бүрдүүлэх явдал. Үүний зэрэгцээ гурван улсын хамтын ажиллагааны урт хугацааны хөгжлийг хангахын тулд эрдэм шинжилгээний байгууллагуудын хамтын ажиллагааны үр дүнтэй хөшүүрэг бий болгохын чухлыг тэмдэглэсэнд оршино.

Монголын тал гурван улсын хамтын ажиллагааг гурван чиглэлд хөгжүүлэх нь зүйтэй гэж үзжээ. Үүнд: ОХУ-ын дэмжлэгтэйгээр Хятад, Орос хоёр улсын улс хоорондын хил дамнасан тээврийн чухал дамжин өнгөрөх өртөө улс болох, Хятад, Монгол хоёр улсын чөлөөт

худалдааны бүс болон эдийн засгийн онцгой бүс байгуулж, Хятад, Монгол, Орос гурван улсын хооронд шинэ хурдны зам барих (энэ үзэл бодол нь үндсэндээ Оросын талын соёлын аялал жуулчлалын маршрутыг хөгжүүлэхтэй холбоотой төсөл. Тодруулбал, ОХУ-ын Ар Байгалийн бүсээс Монгол улсын зүүн хойд хэсэг хүртэлх зүүн чиглэл, БНХАУ-ын зүүн хойд хэсэг, Орос-Монголын төмөр зам дагуух төв чиглэл, ОХУ-ын Новосибирск мужийн баруун хэсгээр Тувагаар дайруулан Монгол улсын баруун хязгаар буюу Ховдоор БНХАУ-ын Шинжаан хүртэл хөгжүүлэх ба эдгээр гурван маршрут нь ерөнхийдөө ижил байна). Үүнээс гадна Монгол улсад “Тавантолгойн уурхай”-г хамтран хөгжүүлэх тухай асуудал Монгол улсын УИХ-аар хэлэлцүүлэх шатанд орсон (тухайн үеийн байдлаар-Н.Г.) байна. Монгол улсын хувьд улс орны хөгжлийн эрх ашиг бүрэн баталгаажих боломжгүй гэж үздэг ба Монгол улсын Засгийн газар хэрхэн зохицуулж, ямар баталгаа өгөх вэ гэдэг асуулт хэвээр байна. Монгол, Хятад, Орос гурван улсын холбогдох санаачилгуудыг хэрэгжүүлэх, эдийн засгийн коридор байгуулах нь хөрөнгө санхүү, авьяас, хууль тогтоомжийн уялдаа холбоо шаардаж буй агаад холбогдох судалгааны ажлууд ч мөн төдий л хангалттай биш байна.

Монголын талын эрдэмтэд гурван улсын хамтын ажиллагааны боломжит чиглэлд дүн шинжилгээ хийх ёстой гэдгийг тэмдэглээд, хөрш орнуудын хөгжлийг эн тэргүүнд тавих бодлогыг үргэлжлүүлж, хамтын ажиллагааг идэвхтэй эрэлхийлэх бодлого баримталж буйгаа илэрхийлэв. Улмаар дараах чиглэлээр хамтын ажиллагааг юуны өмнө хэрэгжүүлэх боломжтой гэв.

Үүнд:

1) Улс төр: Гурван улсын төрийн тэргүүн нарын гурван талт уулзалтыг нийслэл Улаанбаатар хотноо гурван жилд нэг удаа зохион байгуулах, зүүн хойд Азийн Улаанбаатарын яриа хэлэлцээрийн туршлагыг дэлгэрүүлэх.

2) Хурдны зам, төмөр зам, эрчим хүчний шугам, хийн хоолой, эрчим хүчний сүлжээ, логистикийн гэх мэт хамтарсан үйлдвэр байгуулах. Тогтмол үйл ажиллагаатай нүүрс, газрын тос, байгалийн хий боловсруулах томоохон хамтарсан үйлдвэрүүдийг Улаанбаатар хотноо байгуулах.

3) Соёлын солилцоог бэхжүүлэх зорилгоор гурван улсын соёлын наадмыг жилд нэг удаа тогтмол зохион байгуулж хүмүүсийн харилцаа, туршлага солилцоог нэмэгдүүлэх зэрэг асуудал болно. Харин БНХАУ өөрийн зүгээс “Тал нутгийн Торгоны зам”-ын маршрут, хамтын ажиллагааны талаарх үзэл санаа, байр сууриа илүү тодорхой, дэлгэрэнгүй тайлбарлана гэж найдаж байна.

Монгол Улсын Ерөнхий сайд Чимидийн Сайханбилэг 2015 оны зун Даосын чуулга уулзалтын үеэр хэлсэн үгэндээ “Монгол улс байгалийн баялаг ихтэй, 80 гаруй төрлийн байгалийн баялагтай. Үүнээс гадна бид өөрийн нутагт 1.3 их наяд ам.долларын үнэ хүрдэг 6000 гаруй эрдэс баялгийн нөөцтэй. Энэ талаар бид эдүгээ маш их ойлголттой болсон. Одоо хамгийн чухал зүйл бол технологи тул бид олон нийтийг сүлжээгээр холбох хэрэгтэй. АПЕК-ийн зүгээс бусад улс орнуудтай болон бидний хамтын ажиллагаатай хослуулан явуулж буй зарим үйл ажиллагаа нь бидэнд маш их урам зориг өгөх боломжтой. Энэ нь бидэнд өөр өөр улс оронтой илүү сайн

холбогдож, харилцаа холбооны сүлжээ байгуулах боломж олгоно. Үүний зэрэгцээ энэ нь баялгийн цаашдын хуваарилалт, энэ дэлхийн янз бүрийн улс орнуудад баялгийг илүү сайн хуваарилахад хувь нэмэр оруулна. Энэ бол “Бүс ба зам”-ыг бүтээн байгуулах цэг гэж би бодож байна²⁹ гэсэн байна.

БНХАУ-ын иж бүрэн стратегийн түншлэлийн харилцааг хөгжүүлэх ажлыг гүнзгийрүүлэх тухай “БНХАУ, Монгол улсын хамтарсан мэдэгдэл”-д тодорхой заасан байдаг. Үүнд: хөрш орнуудтай харилцаагаа хөгжүүлэхэд ихээхэн ач холбогдол өгч, өөрийн хөгжлийн ололт амжилтыг хөрш орнуудтай хуваалцах бодлого баримтлах. БНХАУ-ын “Бүс ба зам” хөгжлийн стратеги, Монгол улсын “Талын зам”-тай нэгдэх нь хамтын ажиллагааны шинэ боломжийг бий болгоно. Хоёр тал санаачилгыг иж бүрэн холбох ажлыг хурдасгаж, хөгжлийн стратегийг нэгтгэх тухай хоёр улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг идэвхтэй хэлэлцэж, гарын үсэг зурна. Хоёр тал “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд бүс нутагт дэд бүтцийн томоохон бүтээн байгуулалтын төслүүдийг санхүүжүүлэхэд “Азийн хөгжлийн хөрөнгө оруулалтын банк”, “Торгоны зам сан” зэргийн Монгол улс болон санхүүгийн байгууллагуудын хамтын ажиллагааг дэмжиж ажиллана. Хоёр тал эрдэс баялгийн хөгжил, дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, санхүүгийн хамтын ажиллагааны “Турвал тал нэгэн бүхэл, хамтын ахиц” чухал зөвшилцлийн дагуу хоёр орны

эдийн засаг, худалдааны томоохон төслүүдийн хамтын ажиллагааг үргэлжлүүлэн хөгжүүлнэ. Хоёр тал Таван толгой, Шивээ овоо зэрэг уурхайгаас олборлож буй нүүрснээс хий гарган авах, өмнөд чиглэлийн төмөр зам, Эгийн голын усан цахилгаан станц зэрэг төслүүдийн хүрээнд хамтын ажиллагааг эрчимжүүлэхээр тохиролцсон байдаг.

Хоёр тал Хятад-Монгол хоёр улсын Засгийн газар хоорондын эдийн засаг, худалдаа, шинжлэх ухаан, технологийн хамтарсан хороо, Хятад-Монгол хоёр улсын уул уурхай, эрчим хүч, харилцаа холбооны хамтын ажиллагааны хороог үр дүнтэй ашиглах, мөн эдгээр хамтын ажиллагааны механизмын хүрээнд хөдөлмөр, хамтын ажиллагааны холбогдох нэгжүүдийг бэхжүүлэх болно. Хоёр тал Эрээн хот - Цэхэ – Замын Үүд хил дамнасан эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүсийн бүтээн байгуулалтыг шуурхай судлан даруй эхлүүлж, хоёр талын чөлөөт худалдааны хэлэлцээрт бэлтгэнэ. Хоёр тал 2004 онд гарын үсэг зурсан “Хятад-Монголын хилийн боомт, түүний удирдлагын тогтолцооны тухай хэлэлцээр”, 1955 онд гарын үсэг зурсан “Хятад-Монгол хоёр улсын хилийн төмөр замын тухай хэлэлцээр”-ийг даруй шинэчлэн байгуулахыг идэвхтэй дэмжинэ.

Ганцод-Гашуунсухайт боомт, Цэхэ-Шивээхүрэнгийн боомтыг олон улсын боомт болгон шинэчлэх, түүний хэрэгжилтийг дэмжих талаар хоёр тал аль болох богино хугацаанд зөвлөлдөх уулзалт зохион байгуулахад бэлэн байна. Хятад - Европын

29 张婧:《中蒙俄就经济走廊签署谅解备忘录》·《中国经济导报》2015年7月15日第01版。

Жан Жин: "Хятад, Монгол, орос хоёр улс эдийн засгийн коридорын талаар харилцан ойлголцлын санамж бичигт гарын үсэг зурна", "China Economic Herald " 2015 оны 7 дугаар сарын 15-ны А01 нийтлэл

холбооны транзит тээврийн төслүүдийг Монгол улсаар дамжуулан хөгжүүлэх асуудлаар хоёр тал хамтран ажиллана. Хоёр тал эрчим хүчний хөгжлийн стратеги, бодит хэрэгцээнийхээ дагуу цахилгаан эрчим хүч, сэргээгдэх эрчим хүчний эх үүсвэрийн салбарт хамтын ажиллагаагаа улам бэхжүүлж, Монгол улсад нүүрсний уурхайн цахилгаан станц барих, БНХАУ-д цахилгаан эрчим хүч экспортлох, холбогдох гэрээ хэлэлцээрт гарын үсэг зурах чиглэлээр хамтын ажиллагааг идэвхтэй судлах болно. Монгол улс далайд гарцгүй гэдгийг харгалзан Хятадын тал Монгол Улсыг дамжин өнгөрөх тээвэр, далайн боомт болон бусад байгууламжаар хангах, мөн Хятадын хойд болон Зүүн хойд хэсэг дэх боомтуудыг гадаад ертөнцөд нээлттэй ашиглахад Монгол улс дэмжлэг үзүүлнэ.

Хятад, Монгол хоёр улс нь цаашид ч тус тусын эрчим хүчний хөгжлийн стратеги, бодит хэрэгцээний дагуу цахилгаан эрчим хүч, сэргээгдэх эрчим хүчний эх үүсвэрийн салбарт хамтын ажиллагаагаа улам бэхжүүлж, Монгол улсад нүүрсний уурхайн цахилгаан станц барих, мөн БНХАУ-д цахилгаан эрчим хүч экспортлох, холбогдох гэрээ хэлэлцээрт гарын үсэг зурах чиглэлээр хамтын ажиллагааг идэвхтэй судлах ажээ. Түүнээс гадна Хятад, Монгол, Оросын хооронд тээврийн суваг, дамжуулах хоолойн суваг, сүлжээний суваг барьсны ачаар эдийн засгийн бүс маягийн цацрагийн нөлөө бий болсон бөгөөд энэ нь зүүн хойд Ази, Евроази зэрэг бүс нутгийн өргөн хүрээтэй эдийн засагтай харилцан уялдуулах боломжтой юм.

Хятад, Монгол хоёр улсын эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагаа эрчимтэй хөгжиж байгаа хэдий ч

зарим нэг саад бэрхшээл, жижиг хэмээн хэлж болохуйц ээдрээтэй буюу зохицуулаагүй асуудлууд янз бүрийн шатанд байсаар байна. Гэхдээ хоёр улс бүрэн хараахан ашиглаж чадаагүй олон давуу талууд байгаа нь дамжиггүй. Хятад-Монгол хоёр улсын тогтвортой харилцааны хөгжлийн суурь нь болох нийгмийн тулгуур ойлголт, олон нийтийн санаа бодол харьцангуй эмзэг хэвээр байна. Хятад-Монгол хоёр улсын урт хугацааны харилцаан дахь найрсаг, тогтвортой, дэвшилтэт хөгжилд сөргөөр нөлөөлөхүйц асуудлууд бас ч гэж байгаа бөгөөд тэдгээр нь ямар ч үед тодорхой хийгээд санамсаргүй хүчин зүйлс, эс бөгөөс тэдгээр хуримтлагдсан таагүй асуудлын тоон хувьслыг эсрэгээр ашиглаж болох бөгөөд энэ нь Хятад-Монгол хоёр улсын харилцааны хөгжилд саад учруулж болзошгүй юм. Тиймээс, Хятад-Монгол хоёр улсын харилцааны урт хугацааны тогтвортой хөгжлийг хэвээр хадгалахын тулд улс төрийн харилцан итгэлцлийг бэхжүүлэх, эдийн засаг, худалдааны харилцааны хөгжлийг дэмжихээс гадна Хятад-Монгол хоёр улсын харилцааны түүх, нийгэм, олон нийтийн санаа бодол болон бусад гол хүчин зүйлийг тодорхойлох, “цэгээс-цэгт” нягт нямбай ажиллах, эртнээс улбаатай Хятад-Монгол хоёр улсын харилцааны үндэс суурийг бэхжүүлэх шаардлагатай байна. Эдгээр асуудлыг зөв хэрэгжүүлж чадаж гэмээ нь Хятад, Монгол хоёр улс хооронд тогтвортой, урт хугацааны сайн хөршийн, найрсаг харилцаа тогтвортой хөгжиж “дуугарвал дуу нэг, дугтарвал хүч нэг” болох буй заа.

Товчлон өгүүлж гэмээ нь, Хятад-Монгол-Орос гурван улсын эдийн

засгийн коридорын бүтээн байгуулалт нь байгаль экологи, нөөцийн хөгжил, байгаль орчныг хамгаалах, тээвэр, эдийн засаг, худалдааны солилцоо, санхүү, мэдээллийн солилцоо, геополитик, олон улсын харилцаа, угсаатан хоорондын харилцаа, шашны итгэл үнэмшил, хүмүүнлэг, түүхийн талаарх мэдлэг боловсрол, Дорно-Өрнийн соёл, иргэншлийн олон төрөл солилцоо, бүс нутаг хоорондын соёлын харилцаа холбоо, соёлын солилцоо, үзэл суртал, танин мэдэхүй, бусдын

үнэт зүйлийг хүлээн зөвшөөрөх, хэл, соёлыг судлах, хамгаалах гэх мэт бөгөөд олон төрөл ээдрээтэй, адармаатай асуудлууд байгаа бөгөөд тэдгээрийг зөв шийдвэрлэн амжилт хүрэх нь Хятад, Монгол, Орос гурван улсын ард түмний нэгэн нийтлэг мэргэн ухааныг ойлгож мэдэж гэмээ нь сая зөв голдрилд орох биз ээ.

*Хятад хэлнээс орчуулсан: Н.Ганбат
Доктор (Ph.D)*

Mongolia’s “The Steppe Road” plan and China-Mongolia-Russia economic corridor

Du Xiwei

Ph.D

*Secretary of Mongolian Studies Center, Institute of Ethnology and Anthropology,
The Chinese Academy of Social Sciences, Beijing, China,
dushw2006@sina.com*

Abstract: *In this article on China’s “Belt and Road” and Mongolia’s “Steppe Road” initiative; the establishment and realization of trilateral cooperation between China, Mongolia and Russia, or the “China-Mongolia-Russia Economic Corridor”; natural and historical factors and the main purpose of the initiative and strategy proposed by Mongolia will be presented. The next issue will touch on the way to implement China-Mongolia strategic partnership and its development prospects. Within the framework of the principle of “Three sides are one whole and move forward together” put up by the Chinese government, Mongolia proposed a specific plan for cooperation in the areas of developing Eurasian transit traffic, implementing measures to support maritime exports, developing mineral resources, creating infrastructure, and strengthening financial cooperation. In the end, the author will state about the optimalities of trilateral cooperation between China, Mongolia, and Russia.*

The article states the fact that the “Steppe Road” of Mongolia, originated as a concept of the natural history of mankind in the northern part is not a completely new thing for social and historical researchers, but in terms of the content of the new plan of the “Silk Road Economic Zone”. It is necessary to understand in detail that various operating conditions support the implementation of the “Belt and Road” under the above-mentioned initiative such as building large-scale cooperation at the regional level, reaching consensus on implementing the cooperation, and setting the cooperation levers as well as interactions among working groups.

Keywords: *“The Steppe Road” plan, “Belt and Road” initiative, China-Mongolia-Russia economic corridor, Mongolia, China, Russia*

The day of submission: 2022.11.25

Final decision for acceptance: 2022.11.30