

## МОНГОЛ, ОРОС, ХЯТАД ГУРВАН УЛСЫН ЭДИЙН ЗАСГИЙН КОРИДОР БАЙГУУЛАХ ОХУ, БНХАУ-ЫН СОНИРХОЛ

*Ж.Гөлгөө  
Б.Индра*

*Эдийн засгийн коридор хэмээх нэр томъёо 10-аад жилийн өмнөөс олон улсын харилцаанд нэвтэрч байгаа бөгөөд гол агуулга нь “Газар зүйн тодорхой орон зай дахь дэд бүтцийн сүлжээ бөгөөд тухайн нутаг бүс нутгийнхаа эдийн засгийн хөгжлийг дэмжих зорилготой”. Монголчууд бид эдийн засгийн коридорын агуулгад чухамхүү энэ цар хүрээлэг байр сууринаас хандаж бодлого, үйл ажиллагаагаа хэрэгжүүлэх учиртай. Чингэхийн тулд манай гурван улсын эдийн засгийн интеграци бий болгох хоёр хөршийн сонирхол чухам юу вэ гэдгийг мэдэх нь чухал. Энэхүү өгүүлэлд Орос, Хятад хоёр улсын дэвшүүлээд буй эдийн засгийн интеграци явуулах стратегийн санаачлагууд, тэдгээрийг дэвшүүлэх болсон үндэслэл, зорилго, зорилт, гол агуулгыг авч үзлээ.*

*Түлхүүр үгс: Эдийн засгийн коридор, “Торгоны замын эдийн засгийн бүс”, “Евразийн эдийн засгийн холбоо”*

### **1. БНХАУ-ын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилга: Дэвшүүлэх болсон үндэслэл**

“Торгоны замын эдийн засгийн бүс” (“Нэг бүс, нэг зам” гэж товчоор нэрлэх нь бас бий) санаачилгыг дэвшүүлж байгаагаа БНХАУ-ын тэргүүн Ши Жиньпин анх 2013 оны 9 дүгээр сард Астана

хотноо олон нийтэд мэдээлж, түүний хүрээнд Евразийн ихэнх улс орныг хамарсан хамтын ажиллагааг эхлүүлэхээ зарласан билээ.

БНХАУ-ын нөхөн үйлдвэрлэлд олон улсын зах зээл чухал ач холбогдолтой. Гадаад худалдааны эргэлт нь 2012 онд 3,4 их наяд ам.долларт хүрч тэрээр экспортын үнийн дүнгээр дэлхийд тэргүүлж, импортынхоороо хоёрт жагсах болжээ. Гадаадын хөрөнгийг татах, гадаадад хөрөнгө эргэлдүүлэх чиглэлээр ч БНХАУ олон улсад хошуучлагчдын нэг болжээ. БНХАУ-д 2016 онд 139 тэрбум ам.долларын шууд хөрөнгө ороод буй нь дэлхийд хоёрт жагсаж байна.<sup>1</sup>

Мөн гадаад валютын нөөцөөрөө дэлхийд тэргүүлэх болж улмаар 2016 оны 10 дугаар сарын 1-нээс БНХАУ-ын юань ОУВС-ийн нөөцийн валютын статустай болоод байгаа. Тэгэхлээр “Торгоны замын эдийн засгийн бүслүүр” санаачилгыг Хятадын өнөөгийн эдийн засгийн үр дагавар, бас цаашдын өсөлтийг хангах нэг гол нөхцөл гэж үзвэл зохино. Учир нь:

**Нэгт**, эл санаачилга Хятадыг эрчим хүчний эх үүсвэрээр урт хугацаанд, найдвартай хангах зорилгыг агуулж буй. 2016 онд батлагдсан нийгэм эдийн засгийг хөгжүүлэх XIII таван жилийн (2016-2021 он) төлөвлөгөөнд эрчим хүчний нөөц баялаг, үйлдвэрлэлийн хамтын ажиллагааг бэхжүүлэхийн ач холбогдлыг товойлгон заажээ.<sup>2</sup>

**Хоёрт**, 2030 он гэхэд манай гаригийн дундаж давхаргын иргэд 4,9 тэрбумд хүрэх бөгөөд түүний 85% нь Азид оршин суух болно. Эл зах зээлд бүтээгдэхүүнээ хямд зардлаар тээвэрлэн хүргэхэд Евразийн дийлэнхийг хамарсан зам тээвэр, ложистикийн сүлжээ чухал бөгөөд чингэснээр Хятадын үйлдвэрлэгчдийн хувьд өрсөлдөөний давуу нөхцөл бүрдүүлэх юм.

**Гуравт**, хоцрогдонгуй бүс нутгийнхаа хөгжлийг ахиулахад яригдаж буй санаачилга багагүй үүрэг гүйцэтгэнэ. Блүүмбэргийн мэдээнээс үзэхүл Хятад нь Торгоны замын бүслүүрт хамаарах мужууддаа төмөр зам, автозам, дамжуулах хоолой барихад зориулж

<sup>1</sup> 联合国贸易和发展会议发布最新报告-中国吸引外资逆势增长  
[http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-02/03/nw.D110000renmrb\\_20170203\\_2-03.htm](http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2017-02/03/nw.D110000renmrb_20170203_2-03.htm)

<sup>2</sup> 中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要  
[http://news.xinhuanet.com/politics/2016lh/2016-03/17/c\\_1118366322.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2016lh/2016-03/17/c_1118366322.htm)

ойрын 5 жилд 16,3 тэрбум долларын хөрөнгө босгохоор төлөвлөж буй аж.

**Дөрөвт**, мөнгөн хуримтлалаа бодит баялаг болгож хувиргах, энэ явцад үндэсний компаниуддаа ажлын фронт бий болгохыг зорьж байна. Хэрэг дээрээ “Нэг зам, нэг бүс” хөтөлбөрт тусгагдсан арга хэмжээнүүдийн дийлэнх нь Хятадын хөрөнгө оруулалтаар, хятадын стандартаар баригдах бөгөөд хятадын тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдож, хятад мэргэжилтнүүд олноор ажиллана гэсэн үг юм.

**Тавд**, эдийн засгийн хэлхээ холбоонд дулдуйдан “зөөлөн хүч”-ний бодлогоо даамжруулах, бүс нутагт нөлөөгөө бэхжүүлэхэд “Торгоны замын эдийн засгийн бүслүүр” санаачилга үүргээ гүйцэтгэнэ. Чамгүй түргэн хурдцаар урагшилж буй тэрбум гаруй хүн амтай Энэтхэгээс урьтаж Өмнөд Азид бэхжих, Африк тив рүү найдвартай гарцуудыг бий болгоход ч санаачилга бас дэм үзүүлнэ.

Чухамхүү дээр дурдсан урьдач нөхцөл, эдийн засгийн бодит хэрэгцээ, олон улсын харилцаан дахь хүчний өнөөгийн харьцаа “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилгыг дэвшүүлэх нөхцлийг бүрдүүлсэн.<sup>3</sup>

Хятад улс “Нэг бүс нэг зам” санаачилга дэвшүүлснээс 2 жилийн дараа 2015 оны 3 дугаар сарын 28-ны өдөр Засгийн газраас анхны бодлогын шинж чанартай баримт бичгийг гаргасан юм. “Торгоны замын эдийн засгийн бүс болон XXI зууны далайн торгоны замын бүтээн байгуулалтыг урагшлуулах алсын хараа ба үйл ажиллагаа”<sup>4</sup> хэмээх баримт бичгийг Бао Аогийн чуулган дээр олон нийтэд зарласан. Уг баримт бичигт “Нэг бүс нэг зам”-ын бүтээн байгуулалтад баримтлах зарчим, хүрээг тодорхойлж, хамтран ажиллах 5 чиглэлийг тогтоосон. Үүнд: улс орнуудтай бодлогоор уялдах, дэд бүтцээр холбогдох, худалдааг хөнгөвчлөх, санхүүг интеграцчлах, иргэд хоорондын ойлголцлыг нэмэгдүүлэх ажээ.

Мөн санаачилгад хуурай газраар нийт 6 чиглэлд хонгил (коридор) барьж байгуулан харилцан холбогдох үндсэн дээр эдийн засгийн

<sup>3</sup> Энэ санаачилга Өмнөд болон зүүн Азийг хамарсан далайн тээврийн сүлжээг мөн хамаарч байгаа бөгөөд манай судалгааны хүрээнд тэдгээр чиглэлүүдийг авч үзэхгүй болно

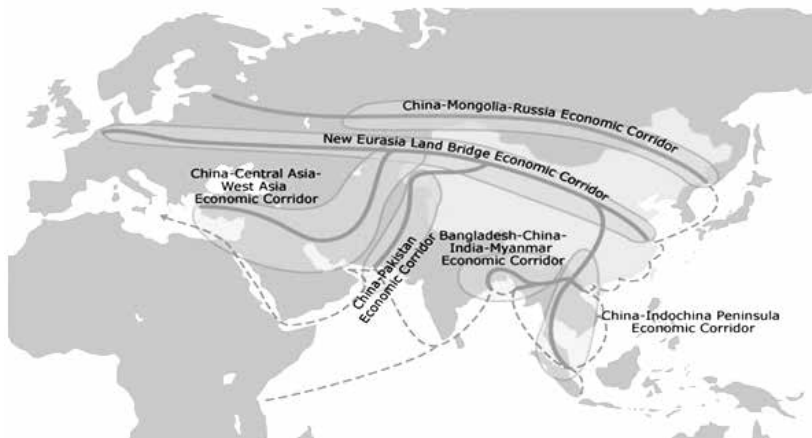
<sup>4</sup> “一带一路” 规划

[http://language.chinadaily.com.cn/2015-03/30/content\\_19950951.htm](http://language.chinadaily.com.cn/2015-03/30/content_19950951.htm)

Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн  
коридор байгуулах ОХУ, БНХАУ-ын сонирхол

хамтын ажиллагааг хөрш орнуудтай хөгжүүлэхийг санал болгосон.

**Бүс ба зам: Эдийн засгийн 6 коридор**



Умардын хонгил: Энэ нь Монголын (эдүгээ бид Гурван улсын эдийн засгийн коридор гэж буй) болон Манжуурын гэсэн хоёр салаанаас бүрдэж буй. Энэ хонгилоор Хятадын зүүн бүсээс ачаа баруун Европт 14 хоногт багтан хүрэх аж. Энэ нь далайн тээврийнхээс даруй 3 дахин богино хугацаа юм.

*Манжуур өртөөнөөс Москва хүртэл ачааг 12-14 хоногт хүргэх туршилтыг 2015 онд хийсэн.*

Евразийн “шинэ” хонгил: Хятадын баруун хилээс 8500 км үргэлжлэх энэ салаа нь Казахстан, Орос (Оренбург болон С.Петебург), Балтийн тэнгис, Белорус, Польш (Варшав)-оор дайрч Берлин хүрнэ.

*Өмнө нь Алашанкоу (Хятад), Достук (Казахстан)-ийг холбосон Алатау боомтоор жилд 15 сая тн ачааг дамжин өнгөрүүлэх боломжтой байсан бол 239 км урттай Жетугэн, Алтанхөлийн шинэ шугамыг 2012 онд ашиглалтад оруулснаар 20-23 сая тн ачааг нэмж нэвтрүүлэх боломж нээгдсэн.*

Дундад болон баруун Азийн хонгил: Азербайжан, Гүрж, Армен, Абхаз, Өмнөд Осетээр дайрч Турк хүрнэ.

*Иран, Туркменистан, Казахстаныг холбосон шугам*

2014 оны 10 дугаар сард ашиглалтад орсон. Энэ сүлжээний дийлэнх өргөн цариг (1520 мм)-тай, Ираны хил дээр л олон улсын стандарт царигт шилжинэ.

Өмнөд хонгил: Мьянмар, Бангладеш, Энэтхэг хүрнэ.

Энэ чиглэлийн цөмийг бүрдүүлэх Арабын тэнгис хүртэлх хонгилын ажил эхлэсэн, тухайлбал Хятад–Пакистаны хонгилыг эхлүүлэх ёслол 2016 оны 8 дугаар сарын 28-нд Исламабад хотноо болжээ. Шинжааны Кашгар хотоос Арабын тэнгис дахь Гвадар хот боом хүртэл үргэлжлэх 46 тэрбум долларын өртөгтэй энэ коридор нь авто зам болон төмөр зам, нефтийн хоолойгоос бүрдэх аж.

Хятад-Энэтхэг Хятадын хойгийн хонгил

Эл коридор нь Тайланд, Малайз, Вьетнам зэрэг АСЕАН-ы орнуудыг хамарна.

**“Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилгыг дэвшүүлэх бас нэг сэдэл нь АНУ-ын Төрийн нарийн бичгийн дарга Х.Клинтонь 2011оны 6 дугаар сард зарласан “Шинэ торгоны зам”-ын бодлоготой холбоотой гэхэд болно. Афганистанаас цэргээ гаргасны дараа энэ бүс нутагт АНУ ашиг сонирхлоо хадгалахад энэ санаачилга гол үүрэг гүйцэтгэх ёстой байв. Хэдийвээр энэ санаачилгын өмнөд чиглэл нь Афганистанд төвлөрч байсан ч төмөр зам, хурдны автозам, эрчим хүчний дэд бүтцээр Түркмэнистанийг Афганистан, Пакистанаар дамжуулан Энэтхэгтэй холбох, харин хойд чиглэл нь Балтийн болон Каспийн боомтуудыг ОХУ, Төв Ази, Кавказаар дамжуулан Афганистантай холбох зорилгыг агуулж байсан билээ.**

“Шинэ торгоны зам”-ыг худалдаа арилжаа, хөрөнгө оруулалтыг хөхиүлэхийн зэрэгцээ иргэний нийгэм, хуулийг дээдлэх ёс, хүний эрх зэрэг өрнөдийн ардчиллыг нэвтрүүлэх хөшүүрэг болгохыг АНУ зорьж байв. Энэ ч зорилгоор 2010-2012 онд АНУ терроризм, мансууруулах бодистой тэмцэхэд нь зориулж Төв Азийн орнуудад 520 сая ам.долларыг батлан хамгаалахын дэмжлэг олгосон байдаг. Мөн 380 сая ам.долларын хөгжлийн тусламж хэлбэрээр өгчээ. Гэхдээ энэ бүс нутгийн том орны нэг Иран уул бодлогын гадна

үлдсэний зэрэгцээ ОХУ-ын ашиг сонирхолтой илт зөрчилдөж байв. Нөгөөтэйгүүр “Шинэ торгоны зам нь АНУ-д эдийн засгийн ашиг өгөөжгүй тул дотооддоо төдийлөн дэмжлэг авч чадахгүй байв. Харин “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” бол нэг туйлт ертөнцийг халах, Евразийн бүс нутагт АНУ-ын нөлөөг бууруулах боломжийг бүрдүүлэх тул Хятадын төдийгүй Оросын сонирхолд нийцсэн хэрэг.

### *1.1. “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачлагын Төв Ази дахь хэрэгжилтийн өнөөгийн байдал*

БНХАУ өдгөө Казахстан, Туркменистаны хамгийн том худалдааны түнш, Узбекистан, Киргизстан, Тажикстаны хоёр дахь том түнш болоод буй. 2014 онд Хятад улс Төв Азийн улсуудтай 45 тэрбум ам.долларын худалдаа хийжээ.<sup>5</sup> Хятад-Төв Азийн аж ахуйн харилцаанд эрчим хүчний салбар тэргүүлэх үүрэгтэй агаад түүнийг дагалдаад дэд бүтцийн хамтын ажиллагаа ч хурдацтай өргөжиж ирсэн. “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилга дэвшүүлснээс хойш эл салбарын хэлхээ холбоо улам идэвхжих болжээ.

**БНКаЗУ:** “Нэг бүс, нэг зам” санаачилгад идэвхтэй оролцож тэр хэрээр давуутай талыг нь хүртэж байгаа орнуудын нэг нь Бүгд Найрамдах Казахстан Улс юм. Казахстан, Хятад хоёр улс дэд бүтцээ холбохоор “Торгоны замын эдийн засгийн бүс”-ийн бүтээн байгуулалтыг “Гэрэлт зам” төсөлтэй уялдуулан хамтран ажиллах төлөвлөгөө”-нд 2014 онд гарын үсэг зуржээ. Өдгөө Хятад, Казахстаны хамтарсан 52 төслийг хэрэгжүүлэхээр тохироод байгаа ба төслийн нийт хөрөнгө оруулалт 24 тэрбум ам.доллар болох аж. 2015 оны 12 дугаар сард Хятадын “Торгоны зам” сан анхны хөрөнгө оруулалтаа Хятад, Казахстаны үйлдвэрлэлийн хамтын ажиллагааны тусгай санд зориулан гаргасан байна.<sup>6</sup>

“Гэрэлт зам”-ын хүрээнд Казахстан улс 3 жилийн хугацаанд 9 тэрбум ам.доллар төсөвлөжээ. Эл төслийн дагуу Хойд чиглэл (Баруун

<sup>5</sup> 专家：“一带一路”为中国与中亚经贸合作注入新活力  
[http://japan.xinhuanet.com/2016-09/01/c\\_135650210.htm](http://japan.xinhuanet.com/2016-09/01/c_135650210.htm)

<sup>6</sup> 丝路基金20亿美元成立首个专项基金：中哈产能合作专项基金  
[http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-12/14/c\\_1117457062.htm](http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-12/14/c_1117457062.htm)

Европ-Хятадын баруун бүстэй холбогдсон авто зам), Дунд чиглэл (Хятад-Казахстан-Азербайжан-Гүрж-Туркийг холбосон төмөр зам), Өмнөд чиглэл (Казахстан-Туркменистан-Ираны төмөр зам)-ээр дэд бүтэц байгуулна. Эдгээрээс хойд ба дунд чиглэлийн авто зам, төмөр зам нь Хятадын “Нэг бүс нэг зам”-тай шууд холбогдож байна.

Хойд чиглэлийн авто зам нь Санктпетбургээс эхэлж, Хятад Оросыг холбосон замнал бөгөөд 8445 км урт байгаагаас 2787 км нь Казахстаны нутгаар дайран өнгөрнө. Дунд чиглэл нь хоёр тусдаа төмөр замыг холбосон төсөл. Хятадын Хоргос боомтоос Казахстаны Актау боомт хүрсэн төмөр замыг “Баку-Тбилис-Карс Ил”-ийн төмөр замтай холбох ажээ.

2015 оны 2 дугаар сараас Хятад-Казахстаны галт тэрэг Хятадын зүүн бүсийн Лэнь Юнь боомтоос Казахстаны Алма Ата хот хүртэл олон улсын тээвэр хийж эхэлсэнээр Төв Азийн орнуудаас Казахстан нь төмөр замаар шилжүүлэн ачилтгүйгээр Номхон далайн боомттой холбогдсон анхны орон болов.<sup>7</sup>

**Тажикстан:** Тажикустаны төв ба өмнөд бүсийг холбосон 48.6 км төмөр замыг Хятадын Төмөр замын 19 дүгээр корпораци барьж, 2016 оны 8 дугаар сард ашиглалтад өгсөн бөгөөд нийт өртөг нь 72 сая ам.доллар болжээ.<sup>8</sup>

**Узбекистан:** Узбекистанд Төв Азийн хамгийн урт 19.2 км Камчик туннелийг Хятад, Узбекикийн компаниуд хамтран барьж, 2016 оны 6 дугаар сард ашиглалтад оруулсан байна.<sup>9</sup> Тус туннель Хятад-Төв Ази-Европын олон улсын тээврийн коридорын чухал хэсэг болжээ. Төслийн нийт өртөг 1.6 тэрбум ам.доллар болсон ба Узбекикийн Сэргэн мандал хөгжлийн сан, Узбекикийн төмөр замын компани болон олон улсын зээл санхүүгийн байгууллагаас босгожээ. Хятадын Экзим банк 350 сая ам.доллар гаргасан байна.

**Киргизстан:** Тус улс 5 сая гаруй хүн амтай, ДНБ-ий хэмжээ 6 тэрбум ам.доллар, дэд бүтэц муу, уул уурхайн олборлогч орон гэх мэт Монгол Улстай ижил төстэй тал ихтэй. Үүнээс гадна Хятадын

<sup>7</sup> 中亚班列（连云港——阿拉木图）从连云港中哈国际物流基地顺利首发<http://www.lygsqgj.com/content/?86.html>

<sup>8</sup> 塔吉克斯坦第一条瓦亚铁路举行通车典礼 中方企业参与建设 <http://world.people.com.cn/n1/2016/0825/c1002-28663442.html>

<sup>9</sup> 中国和中亚共建丝绸之路经济带纪实 [http://news.xinhuanet.com/world/2016-08/31/c\\_1119486765.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2016-08/31/c_1119486765.htm)

Торгоны замын эдийн засгийн бүслүүр санаачилгын гол замнал Киргизстанаар дайран өнгөрч буй.

**Хятад-Киргиз-Узбек гурван улсын авто зам:** Уг төслийг 1997 онд Узбекистан улс Киргизстанаар дамжин Хятад руу гарах зорилгоор санаачилснаар тус гурван улс санамж бичиг байгуулжээ. 1999 онд Хятадын тал Киргизийн нутгаар дайран өнгөрөх өмнөд, хойд хоёр чиглэлийн төслийг судалж гаргасныг Узбекийн Засгийн газар даруй баталсан бол Киргизийн тал хөрөнгө санхүү, техникийн стандарт зэрэг бэрхшээлээс үүдэн хойшлуулсаар иржээ.

Гэхдээ энэхүү гурван улсыг дамжсан 959 км урт авто замыг хэсэгчлэн барьж эхэлсэн. Киргизийн Ош хотоос Хятадын хил хүртэлх 40.2 км замыг Хятадын компани барьж гүйцэтгэн 2005 онд ашиглалтад оруулсан.<sup>10</sup> Зам барих хөрөнгийг Киргиз улс Хятадтай “баялгаараа наймаалцах” замаар бүрдүүлжээ. Хятадын Зызинь алтны компани охин компаниараа дамжуулан Киргизийн Саммер алтны ордын хувьцааны 60% болон хувь эзэмшигчийн зээлийг худалдаж авав. Киргизийн тал уг хувь эзэмшигчийн эрх болон зээлийг шилжүүлэн өгснөөр 660 сая ам.доллар авсан байна.<sup>11</sup>

**Хятад-Киргиз-Узбек гурван улсын төмөр зам:** Киргиз улс нийт 350 км төмөр замтай. Үүнээс 300 км нь Казахстаны хилээс Киргизийн хойд хил дагуух уурхайн бүсэд хүрдэг, хойд чиглэл гэж нэрлэгддэг. Үлдсэн 50 км нь Узбекистанаас Киргизийн Жалал-Абад мужид хүрдэг өмнөд чиглэл болно. Энэ хоёр чиглэлийн төмөр зам хоёул хилийн бүсэд байрладаг, харилцан огтлолцдоггүй. Тиймээс Киргиз улс “нэг босоо, хоёр хөндлөн” замналтай дотоодын нэгдсэн төмөр замын сүлжээ байгуулахаар 20 жилийн өмнө төлөвлөсөн боловч одоо хэр баригдаагүй байна.

Төмөр замын төлөвлөгөөн дэх хоёр хөндлөн чиглэлээс өмнөд талын төмөр зам нь Хятад-Киргиз-Узбек гурван улсын тээврийн зам болох ёстой байв (нийт 476 км урт). Энэ төмөр зам Хятад, Төв Ази, Баруун Ази, Хойд Африк, Өмнөд Европыг холбох стратегийн чухал ач холбогдолтой. Гурван улсын төмөр замыг барихаар 1997

<sup>10</sup> 中吉乌铁路说时容易建时难

[http://blog.sina.com.cn/s/blog\\_a6ca22020101oqun.html](http://blog.sina.com.cn/s/blog_a6ca22020101oqun.html)

<sup>11</sup> 紫金矿业集团股份有限公司关于收购吉尔吉斯左岸金矿的公告

<http://www.cninfo.com.cn/finalpage/2011-08-17/59827658.PDF>



онд Хятад-Киргиз-Узбекийн Засгийн газар хооронд санамж бичиг байгуулж байжээ.

Гэвч төмөр зам барих өртөг болон хөрөнгө босгох асуудал хүндэрч одоо хэр “мөрөөдөл” хэвээр байна. Анх зарласан өртөг 900 сая ам.доллар байсан бол хэдэн жилийн дараа 1.3 тэрбум, 2006 онд 2 тэрбум, 2012 онд 4.5 тэрбум, 2013 онд 6.5 тэрбум ам.доллар болж хувирсан нь иргэдийн бухимдал эсэргүүцэлтэй тулгарчээ.

Ийм хэмжээний мөнгөний эх үүсвэр Киргизэд хомс. 2009 онд алтны уурхайгаа ашиглуулах замаар хөрөнгө босгох гэж оролдсон ч 2005 онд алтны ордоо Хятадад өгч авто зам тавиулсан сургамжаар Киргизийн иргэд хүчтэй эсэргүүцэж болиулсан байна. Улмаар Киргиз улсад “Өнгөт хувьсгал” гарч Ерөнхийлөгч солигдсоноор төмөр замын асуудал 6 жил гацжээ. Киргиз улсын эдийн засаг буурай, гадаад өр ихтэй зэрэг шалтгаанаар олон улсын зээлдэгч нар санхүүгийн дэмжлэг өгөхөөс зайлсхийдэг.

Өдгөө Киргизэд хөрөнгө босгох хоёр арга зам байгаа. Нэг нь Хятадаас урт хугацааны зээл авах, гэвч энэ нь Киргизийн гадаад өрийг 3 дахин нэмэгдүүлнэ. Нөгөө нь уурхайгаа ашиглуулах замаар мөнгө босгох, гэвч энэ нь баялгаа урсгасан хэмээн ард иргэдийн хүчтэй эсэргүүцэлтэй тулгардаг.<sup>12</sup>

А.Атанбаев Ерөнхийлөгч болсны дараа 2013-2017 оны Засгийн газар мөрийн хөтөлбөртөө дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтад 2.1 тэрбум ам.долларын 16 төсөл төлөвлөснөөс 1.5 тэрбум ам.долларыг нь төмөр зам барихад, бусдыг нь авто зам барихад зориулах ажээ. Гэвч хөрөнгө босгох асуудал шийдэгдээгүй хэвээр байгаа.

2012 онд Хятад, Киргизийн Засгийн газар хооронд гурван улсын төмөр замын төслийн чиглэлээр дахин санамж бичиг байгуулж, Хятадын тал 2013 оны 4 дүгээр сард ТЭЗҮ хийж өгсөн боловч Киргиз улс мөн л эргэлзэнгүй хүлээж авчээ. Харин ОХУ 2013 оны 5 дугаар сард Орос-Казахстан-Киргизстан-Тажикстаны төмөр замыг санал болгосныг Киргиз улс нааштай хүлээж авсан байна. Хятад улс Киргизийн төмөр зам дээр оролцох нь ОХУ-ын ашиг сонирхлыг хөндөж байж болзошгүй учраас ОХУ-ыг уг төсөлд оролцуулах

<sup>12</sup> 廖成梅、王彩霞：制约中吉乌铁路修建的原因探析  
[http://pit.ifeng.com/a/20160701/49276891\\_0.shtml](http://pit.ifeng.com/a/20160701/49276891_0.shtml)

зэргээр хамтарч ажиллах нь зүйтэй гэж хятадын судлаачид мөн үздэг байна.<sup>13</sup>

\*\*\*

Киргизийн дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтад тулгарч буй хөрөнгө босгохтой болон их гүрнүүдийн ашиг сонирхлыг зохицуулан уялдуулахтай холбогдсон хүндрэлүүд Монгол Улсынхтай ихэд төстэй. Тиймээс Киргизийн жишээнээс сургамж авч, алдааг давтахгүй байхад анхаарах шаардлага байгаа юм. Узбекистаны жишээнээс харахад Узбек, олон улсын санхүүгийн байгууллага, Хятад гэх мэт гурваас олон тал хамтран оролцсон байдлаар санхүүгийн эх үүсвэрийг шийдвэрлэж байгаа нь бас авууштай туршлага болно.

## **2. “Евразийн эдийн засгийн холбоо”: Хэрэгжиж буй төслүүд, “эдийн засгийн коридор”-той уялдах нь**

“Гурван улсын эдийн засгийн коридор” хэрэгжих орчинд нөлөөлж, уялдаа холбоо үүсгэж болох бас нэг хүчин зүйл нь Евразийн эдийн засгийн холбоо (ЕАЭЗХ), түүний хүрээнд хэрэгжиж буй төслүүд юм. Энэ холбоо хуучин ЗХУ-ын нутаг дэвсгэрийн дийлэнхийг хамарсан, манайтай зэргэлдээ бүс нутагт ОХУ-ын тэргүүлэх нөлөөн дор үүсэн буй эдийн засгийн холбоо билээ.

ЕАЭЗХ байгуулах тухай гэрээнд 2014 оны 5 дугаар сарын 29-нд гарын үсэг зурсан бөгөөд 2015 оны 1 дүгээр сарын 1-нээс хүчин төгөлдөр болсон. Тэрээр Оросын Холбооны Улс, Бүгд Найрамдах Беларусь Улс, Бүгд Найрамдах Казакстан Улсын хооронд 2010 оны 1 дүгээр сарын 1-нд анх байгуулагдсан Гаалийн холбооны суурин дээр үүссэн. Бүгд Найрамдах Армени Улс 2015 оны 1 дүгээр сарын 2-нд, Бүгд Найрамдах Киргизстан Улс 8 дугаар сарын 12-нд тус тус нэгдэн ороод буй.

Холбооны гишүүн орнуудын нийт хүн ам 182,7 сая (Дэлхийн хүн амын 2,5%). ДНБ 2,2 их наяд ам.доллар. ЕАЭЗХ-ны зорилго нь:

- Гишүүн орнуудын ард түмний амьдралын түвшинг дээшлүүлэх

---

<sup>13</sup> 评论称是俄罗斯搅黄了中吉乌铁路  
<http://finance.sina.com.cn/review/sbzt/20140310/145918461249.shtml>

- зорилгоор эдийн засгийн тогтвортой хөгжлийг хангах,
- Холбооны хүрээнд бараа, үйлчилгээ, хөрөнгө болон ажиллах хүчний нэгдмэл зах зээл бүрдүүлэх,
  - Гишүүн орнуудын эдийн засгийг дэлхийн эдийн засгийн өнөөгийн хандлагад нийцүүлэн бүх талаар шинэчлэх, хорших, өрсөлдөх чадвартай болгох.

ЕАЭЗХ-ны удирдах дээд байгууллага нь гишүүн орнуудын төрийн тэргүүн нараас бүрдэх, жилд нэгээс доошгүй удаа хуралдах Дээд Зөвлөл. Холбооны байнгын ажлын алба нь Евразийн эдийн засгийн Комисс. ЕАЭЗХ-ны байгууллагуудыг гишүүн орнууд ээлжлэн даргалах бөгөөд 2016 онд БНКаЗУ эл үүргийг гүйцэтгэж байгаа.

Евразийн хөгжлийн банкийг анх 2006 онд ОХУ, БНКаЗУ хамтран байгуулжээ. Эдүгээ Дүрмийн сан нь 7 тэрбум ам.доллар бөгөөд үүний дотор ОХУ 65,97%, Казахстан 32,99%, Беларусь 0,99%, Тажикстан 0,03%, Армени 0,01%, Киргизстан 0,01%-ийг нь эзэмшддэг. Тус банк Алматад төвлөрөх агаад Санкт-Петербург, Бишкек, Душанбе, Ереван, Минск, Москвад салбартай.

ЕАЭЗХ-ны тэргүүлэх зорилт нь гишүүн орнуудын хоорондын худалдаанд гаалийн татварыг тэглэж, гаалийн нэгдмэл бүс үүсгэх, улмаар гурав дахь орнуудын тухайд нэгдсэн тарифтай болох явдал юм. Гэвч энэ зорилт хараахан биелээгүй байгаа бөгөөд ялангуяа, нефть бүтээгдхүүн, байгалийн хий, эрчим хүч, архи, автомашин гэх зэрэг барааны хувьд асуудал бүрэн шийдэгдээгүй байгаа аж. Цахилгаан эрчим хүчний нэгдсэн зах зээл 2019 он гэхэд, нефть, байгалийн хийнх 2025 он гэхэд буй болгох төлөвтэй байгаа.

**ЕАЭЗХолбооны хүрээнд нийтлэг ач холбогдолтой гэж үзсэн төслүүдийг хамтын хүчээр хэрэгжүүлж эхлээд байгаа.** Евразийн хөгжлийн банкны хөрөнгө оруулалтын багц нь 2016 оны 10 дугаар 1-ний байдлаар нийт 2081 тэрбум ам.доллар байгаа бөгөөд нийт 58 төсөл хэрэгжүүлэх зорилготой. Төслүүдийн 28,72 хувь нь эрчим хүчний, 19,03 хувь нь тээврийн салбарынх байна. Өнөөдрийн байдлаар дараахь 31 төсөл хэрэгжсэн буюу хэрэгжиж байна. Үүнд:

- Хроматын “Восход” орд газрын үйлдвэрлэлийн олборлолт
- Ураны “Заречное” орд газрын үйлдвэрлэлийн олборлолт

(Казахстан)

- Хойд Казахстан-Актюбинск хооронд цахилгааны шугам татах
- “Sukhoi Superjet 100” нисэх онгоцны үйлдвэрлэлийг санхүүжүүлэх
- Тихвинд вагоны үйлдвэр барих
- Карьерийн хүнд жингийн техник худалдан авах, үйлдвэрлэлийг нь санхүүжүүлэх
- Гишүүн орнуудад хөдөө аж ахуй-үйлдвэрлэлийн цогцолбор бий болгох төслүүдийг санхүүжүүлэх
- Орчин үеийн төмөр замын танк-контейнер, ачаа тээврийн вагоны үйлдвэрлэл зохион байгуулах (Беларусь)
- Экибастузын усан цахилгаан станц-2 –ийн техникийн шинэчлэл
- Эльгины нүүрсний орд газрын санхүүжилт (ОХУ)
- “Богатырь Комир” компанийн нүүрсний орд газрыг санхүүжүүлэх
- Баруун Двина дахь УЦС-ыг барьж байгуулах
- Казахстаны төмөр замын салбарыг санхүүжүүлэх
- Казахстанд алт олборлох төслийг санхүүжүүлэх
- Казахстан, Беларусьт зочид буудлын комплексуудыг барих
- Санкт-Петербургт “Западный скоростной диаметр” автозамын төслийг хэрэгжүүлэх
- “Пулково” нисэх онгоцны буудлын шинэчлэлт
- “Абаканы” ДЦС-ын шинэ блокийн санхүүжилт
- Пермийн “Верхнекамскийн калий-магнийн давсны орд газрын олборлолт
- Казахстанд алтны уурхайг хөгжүүлэх төсөл
- Кольскийн хойг-д дулааны шугам татах
- Бишкекийн ДЦС-д түлш нийлүүлэх арга хэмжээг санхүүжүүлэх
- “Казатомпром”-ын хүхрийн үйлдвэрийн шинэчлэл
- Беларусийн төмөрлөгийн үйлдвэрийг санхүүжүүлэх
- ОХУ-ын цахилгаан эрчим хүчний дэд бүтцийг санхүүжүүлэх
- Казахстанд салхины эрчим хүчний станц байгуулах
- “Белопорожийн УЦС-1”, “Белопорожийн УЦС-2”-ийн санхүүжилт

- “Сахалины УЦС-2” төслийн санхүүжилт
- Магаданы далайн портын шинэчлэлт
- Далайн флот ашиглах, байгуулах, худалдан авах төсөл хэрэгжүүлэх (Казахстан)

Дээрх төслүүдийг хэрэгжүүлэхэд ЕАЭЗХ-ны улсуудын дотроос хамгийн идэвхтэй оролцож байгаа гишүүн орон бол Казахстан юм. Дараа нь ОХУ орж байна.

ЕАЭЗХ нь байгуулагдаад удаагүй, зарим зарчмын асуудал дээр санал бүрэн нэгдэж чадаагүй байгааг дурдвал зохино. Жишээ нь “Нэг зам. нэг бүс” төсөлд хэрхэн хандах, төслүүдээ уялдуулах бол ямар салбар чиглэлүүдэд тэргүүлэх ач холбогдол өгөх талаар тогтсон зүйл байхгүй бололтой.

**Гэхдээ ЕАЭЗХ-ны зорилго, хэрэгжүүлэх төслүүд нь “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилгатай алсдаа нэлээд шижмээр холбогдож болох талтай нь ажиглагдаж байна.** “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилгын хүрээнд Хятадаас Европ руу бараа төмөр замаар мөн л 14-18 хоногийн дотор хүрэх боломжтой болж буй. Энд Казахстангаар дайрсан коридор давамгайлах үүрэгтэй болон хувирч байна.

Төмөр замын салбарт хамтын хүчээр хэрэгжих бололцоотой өөр нэг төсөл нь Хятадаас Европ руу ОХУ-аар дамжих хурдны төмөр замын төсөл юм. Хятадын тал жишээлбэл, Москва-Казань хурдны төмөр зам барихад хөрөнгө оруулах, тухайлбал нийт төслийн 1/3-ийг санхүүжүүлэхийг зөвшөөрөөд буй. Энэ төслийг хэрэгжүүлэхэд ОХУ-ын талаас “РЖД” оролцох бөгөөд БНХАУ-ын Төрийн зөвлөлийн Ерөнхий сайд Ли Көчян ОХУ-д 2016 оны 11 дүгээр сард айлчлах үеэр хурдны төмөр замын чиглэлийг тогтоосон санамж бичигт гарын үсэг зурсан.

Бусад төрлийн тээвэр, тухайлбал авто-тээврийн хувьд гэвэл ОХУ-ын оролцоо одоохондоо мэдэгдэхүйц ач холбогдолтой байж чадахгүй байгаа. Эдүгээ Оросын нийт экспортын 3,5%-ийг л авто-тээврээр гүйцэтгэж байна. Энэ нь ОХУ-ын автозамын чанар доогуур, нэвтрүүлэх чадвар сул, үндсэн хөрөнгийн эдэлгээний зардал өндөртэй холбоотой аж.

**ЕАЭЗХ-ны хүрээнд хэрэгжиж буй төслүүд нь Гурван улсын**

**эдийн засгийн коридортой шууд холбогдохгүй байгаа ч гэсэн** ОХУ-ын оролцоогоор дамжин шууд бус уялдаатай нь мэдээж юм. Нүүрс зэрэг эрчим хүчний эх үүсвэрийн экспорт, Трансибирийн төмөр замаар тээвэрлэх ачааны өсөлт зэрэг нь Эдийн засгийн коридорын хэрэгжилтэд дам нөлөөлөх нь ойлгомжтой.

## **2. “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” санаачилга хийгээд ”Евразийн эдийн засгийн холбоо” хөтөлбөрт Эдийн засгийн коридорын үзүүлэх нөлөөлөл, уялдаа холбоо**

“Торгоны замын эдийн засгийн бүс”-ийн Умардын хонгилын баруун салаа нь Монгол-Орос-Хятад “Гурван улсын эдийн засгийн коридор”-т хамаарахыг дээр дурдсан. Эл коридорын үйл ажиллагаа газар зүй, эдийн засаг, улс төр, түүхийн хүчин зүйлүүдээр нөхцөлдөж байгаа юм.

*Нэгдүгээрт*, Орос, Хятад хоёрын яг дунд байрлах 2400 км өргөнтэй, 1260 км өндөртэй тэгш өнцөгтөд багтах, тусгаар улсын газар нутгийг зүүн талаар нь тойроход бүс нутгийн л ач холбогдолтой, харин баруун талаар нь тойроход Алтайн өндөр уултай тулгарч аливаа зам, дамжуулах хоолой болон шугам тавихад өндөр зардал шаардагддаг. Иймээс Ази, Европ хоорондын транзит тээврийг Монгол Улсаар дайруулан өнгөрүүлэх зам нь хамгийн дөт юм. Тухайлбал, Шар тэнгисийн эргээс Екатеринбург хүртэл Монголоор дайрвал 6000, Манжуураар 6700, Казахстанаар 6500 орчим км юм.

*Хоёрдугаарт*, Хаалган, Өргөө, Хиагтыг дайран 3 үндэстнийг холбосон худалдааны зам нэг бус зуун жилийн түүхтэй бөгөөд сүүлхэндээ Цайны их зам гэж алдаршсан энэ чиглэлд ХХ зууны дунд үеэс төмөр замын тээвэр нэмж нэвтэрсэн. Эдүгээ Азийн автозамын АН-3 чиглэл бас коридорын дагуу бүрэлдэж байна. Энэ хонгил олон жилийн түүхэн сорилтыг давсан, жин тээврийн тогтвортой чиглэл билээ.

*Гуравдугаарт*, аливаа коридор нь бүс нутагт нөлөөгөө өсгөх, улс төр-эдийн засгийн нэгдмэл орон зайг үүсгэх, түүнд бусад улс орон хяналт тогтооход саад учруулах зорилгыг агуулж байдаг. Хөрш хоёр гүрний тухайд эл төслийг хэрэгжүүлснээр Монголын нутаг дэвсгэрт бусад улсуудын нөлөөг хязгаарлах, түүнчлэн хэт даврагчид,

террорист үйлдэл, хар тамхины сүлжээнээс дайжсан зугтагсад, дүрвэгсдийн урсгалыг Коридорын дэвсгэрт нь нэвтрэхээс сэргийлэх давхар зорилготой нь мэдээж.

Иймээс Хятад-Монгол-Оросын коридор нь “Нэг бүс, нэг зам” санаачилгын хүрээнд хамгийн үр ашигтай байж чадах замналын нэг юм. Бас нэг давуу тал нь төмөр зам болон автозамын сүлжээ нэгэнт бий болсон тул нэмж оруулах хөрөнгийн хэмжээ харьцангуй бага байх боломжтой.

#### **А. Эдийн засгийн коридорын талаарх БНХАУ-ын сонирхол, бодлогын тухай**

Хятадын судалгааны зарим байгууллагын үзэж байгаагаар Европ хүрэх хонгилууудаас тэргүүн ээлжид хөгжүүлбэл зохих чиглэлийг Умардын хонгил хэмээн үзэж буй мэдээ бий. Энэ нь дараах үндэслэлүүдээр тайлбарлагдах талтай гэж үзнэ:

-Зүүн хойд Азиас Европ хүрэхэд хамгийн дөт нь Монголын нутгаар дамжин өнгөрөх чиглэл болохыг өмнө дурдсан.

-Хятадын эдийн засгийн хүндийн төв нь Бээжин, Хэбэй, Хэнань хавьд ногддог. Манай төмөр зам дээрх мужуудтай хамгийн ойр. Тэгэхлээр Монголын нутгаар дайрах нь Хятадын аж үйлдвэржсэн мужуудыг Оросын байгалийн баялаг төвлөрсөн бүсүүдтэй хямд зардлаар холбох боломж байгаа нь эндээс харагдана.

-хил залгаа орших Монголын ордуудаас зэс, төмөр, молибден, гянт болд, цайр зэрэг суурь төмөрлөг, нүүрс, нефть, цахилгаан зэрэг эрчим хүчийг импортлох нь өртгийн хувьд Хятадад хямд тусах нь мэдээж.

-улс орнууд үйлдвэржихийн хэрээр нүүрс олборлолт, дулааны цахилгаан станц зэрэг байгаль орчинд халтай үйлдвэрлэлүүдийг зэргэлдээ бүс нутаг руу гаргахыг эрмэлздэг. Өргөн уудам нутагтай, хүн ам сийрэг Монголын өмнөд бүсүүд энэ чиглэлд Хятадтай хорших боломж харьцангуй өндөр юм.

Гурван улсын коридорын давуу талыг бусад коридоруудтай харьцуулахад оролцогч орны тоо цөөн, дамжин өнгөрөх өртөг бага, Монголын нутгаар дамжихад хамгийн дөт, Монгол ба ОХУ-ын дотоод байдал Төв Ази, Өмнөд Азийн орнуудынхаас хавьгүй тайван тогтвортой, терроризм маш бага, ерөнхийдөө энэ коридорын хөрөнгө

оруулалтын орчин илүү тайван ажээ.<sup>14</sup>

Хятадын дотоодын эдийн засгийн хүчин зүйлтэй коридорын хэрэгцээ мөн уялдана. Хятад улс үйлдвэрлэлийн илүүдэлтэй байгаа. Үйлдвэрлэлийн хэрэглээ нь одоо 75 хувьтай, гэтэл олон улсын жишгээр 82 хувьтай хэрэглэгддэг бол хэвийн гэж үздэг аж. Иймээс Хятад улс зарим үйлдвэрлэлээ бусад улсууд руу шилжүүлэх арга хэмжээ авч буй. Өөрөөр хэлбэл Хятад улс 2020 он гэхэд аж үйлдвэржилтийн дараах шат руу орох тул өмнөх шатны үйлдвэрүүдээ хөрш зэргэлдээ буурай орнууд руу нүүлгэх үйл явцыг эхлүүлсэн. Хятад улс дотоодын олон жижиг нүүрсний үйлдвэрүүдээ хааж, томоохон кластр үүсгэж байгаагийн зэрэгцээ Монголд Шивээ Овоогийн эрчим хүчний нүүрний үйлдвэр барих 10 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалтын төсөл хэлэлцэж буй нь энэхүү үйл явцын нэг жишээ юм.

## **В. Эдийн засгийн коридорын талаарх ОХУ-ын сонирхол, бодлогын тухай**

Монголоор дайрсан зам тээвэр, эрчим хүчний дэд бүтцийг эрчимжүүлэх сонирхол хойд хөршид байгаа нь ойлгомжтой. Оросын улс төрчид ч энэ тухайг цохон тэмдэглэсээр буй. ОХУ-ын Ерөнхийлөгч В.Путин “Монголчуудаа нэг л зүйлийг ойлго, бид 1000 жилийн хөрш, цаашид ч хөрш байна. Сайн хөршийн сэтгэлээр хамтраад хөгжье” гэсэн бол эрх баригч “Нэгдмэл Орос” намын Дээд зөвлөлийн дарга Б.В.Грызлов “Хөршүүдийн харилцааны хүрээнд ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ-ын хамтарсан “Эдийн засгийн коридор” байгуулах хэлэлцээнд 30 гаруй төсөл багтаж байгаагийн дотор зам, тээвэр, эрчим хүч, харилцаа холбоо зэрэг дэд бүтцийн олон төсөл бий”<sup>15</sup>.

Оросын талын бодит сонирхол юу байж болох вэ, гэвэл:

-Хятадаас Европ руу чиглэсэн ачааг Монголын нутгаар тээвэрлэх нөхцөлд Транссибирийн төмөр замын ачаалал нэмэгдэж Оросын талд орох транзит тээврийн хөлс бас нэмэгдэнэ, эл замыг дагалдсан

<sup>14</sup> [中蒙俄经济走廊建设路径、障碍及战略分析](http://www.ite-china.com.cn/zhong-meng-e-jing-ji-zou-lang-jian-she-lu-jing-zhang-ai-ji-zhan-lue-fen-xi/)

<http://www.ite-china.com.cn/zhong-meng-e-jing-ji-zou-lang-jian-she-lu-jing-zhang-ai-ji-zhan-lue-fen-xi/>

<sup>15</sup> News.mn 2016.12.15



үйлчилгээ ч мөн өсч эдийн засгийн дам өгөөж нэмэгдэнэ.



-“Улаанбаатар” төмөр зам нь Монгол-Оросын хамтарсан аж ахуйн нэгж тул түүний ачааллыг нэмэх нь мөн л ОХУ-ын сонирхолд нийцэх бөгөөд ногдол ашгийн хэмжээ нь нэмэгдэнэ.

- Энэ коридор нь Азийн автозамын сүлжээгээр дамжаад Зүүн өмнөд Ази руу ч гарах боломжийг нээх тул ОХУ бүхэлдээ тэр дундаа, Сибирь болон Алс дорнодын бүс нутгийн хөгжилд зохих түлхэц болно.

- ОХУ нь өргөн царигийн төмөр замын орон зайг хадгалж үлдэх, болвол улам өргөтгөх бодлогыг баримталдаг. Иймээс Монголд шинээр төмөр зам барих, транзит тээвэр өсгөх сонирхол байгаа. Энэ чигийн зам нь эргээд “Улаанбаатар” төмөр замын ачаалал нөхцлийг бүрдүүлнэ.

## *Дүгнэлт*

Гурван улсын төрийн тэргүүний 2016 оны 6 дугаар сарын 23-24-ний өдөр Ташкент хотноо хийсэн уулзалтын үеэр гарын үсэг зурсан “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор” байгуулах хөтөлбөр нь эдгээр орнуудын харилцаанд шинэ үеийг нээсэн билээ. Өөр хоорондын аж ахуйн хэлхээ холбоогоо хамтын чармайлтаар эрчимжүүлэхийн сацуу бүс нутгийн болон глобал хэлхээ холбоонд нэгдмэл зохицуулалттай оролцож тэндээс хүртэх өгөөжийг нэмэгдүүлэхэд эл Коридор чиглэж байна. Коридор нь хөрш зэргэлдээ 3 эдийн засгийг интеграцчилалд оруулах механизм бөгөөд үүнийг чадамгай ашиглаж чадвал Монголын төсөрхөн эдийн засаг түргэн өргөжин дэвжих таатай орчин бүрдэнэ.

Мэдээж хэрэг хоёр хөршийн хамссан дарамтад өртөнө гэсэн болгоомжлол сонсогдог ч томоохон асуудлаарх тэдгээрийн язгуур эрх ашиг байнга нийцнэ гэдэг бас эргэлзээтэй юм. Хятад, Орос хоёр улс Евразийн эх газар руу эдийн засгийн орон зайгаа тэлж өргөжүүлэхээр тус тусын стратегийн санаачилгаа дэвшүүлээд, үйл ажиллагаагаа хэдийн эхлээд байна. Бүс нутаг дахь нөлөөгөө тэлэх эл оролдого зарим чиглэлээр өрсөлдөөн бий болгохыг үгүйсгэхгүй боловч хамтын ашиг сонирхол нь давуутай байгааг харж болно.

Монгол Улсын тухайд гадаад бодлогод нь гарч буй нэгэн шинэ хандлагыг хил залгаа хоёр улс нь хүлээн авч дэмжсэний илэрхийлэл гэж эл Хөтөлбөрийг үзэж болно. Өөрөөр хэлбэл, хөрш гүрнүүдтэйгээ аж ахуйн хэлхээ холбоогоо эрчимжүүлэх үндсэн дээр хөгжил дэвшлээ түргэтгэх нөхцөл бүрдэж байна гэсэн үг. Дэлхийн эдийн засгийн хүндийн төв Евразид аажмаар шилжиж буй өнөөгийн түүхэн цаг үед газар зүйн байршлынхаа нэгэн давуу талыг ийнхүү ашиглах боломж Монголын өмнө нээгдэж байна.

**INTEREST OF RUSSIA AND CHINA  
ON ESTABLISHING AN ECONOMIC CORRIDOR  
BETWEEN MONGOLIA, RUSSIA AND CHINA**

J. Gulguu  
B. Indra

*Almost 10 years ago, the term of “economic corridor” has been introduced to international relations. Its main idea is “Infrastructure networks within a geographical area designed to stimulate the regional economic development”. We need to approach the content of economic corridor based on this status and implement our activity. Therefore, it is important that we need to know what is 2 neighbours interest on creating economic integration of our 3 countries. This article includes that strategic initiatives of economic integration are suggested by Russia and China and its reason, goal, purpose and main content.*

**Keywords:** *Economic corridor, “Economic region of Silk road”, “Eurasian economic association”*