

Regional SWOT analysis along the Krasnoyarsk – Uliastai - Lanzhou vertical axis

Urantamir Gankhuyag^{1,*}, Altanbagana Myagmarsuren¹, Tseyenkhand
Punsantsogvoo¹, Nandin-Erdene Amartuvshin¹

¹*Division of Social and Economic Geography, Institute of Geography and Geoecology,
Mongolian Academy of Sciences, Ulaanbaatar, Mongolia*

*Corresponding author email: urantamir@mas.ac.mn

Received: 23 april 2024 / accepted: 14 august 2024 / published online: 29 november 2024

ABSTRACT

The axis is developed based on the interests of the stakeholders within the framework of regional cooperation, and further, foreign trade and economic cooperation are intensified through cities, border ports, and free economic zones along the axis. Mongolia is a landlocked country located between China and the Russian Federation. That is why it is important to develop foreign relations with not only bordering countries, but also neighboring countries based on their geographic location, and increase cooperation in politics, economy, culture and other fields. The pillar of any country's development is the road network, including the axis of transport infrastructure. The Krasnoyarsk-Uliastai-Lanzhou axis is not planned in the framework of regional cooperation and is a proposed option for Mongolia. In the long-term development policy of Mongolia "Vision 2050", it is planned to develop this axis, and the railway construction work has started. This study was conducted considering that it could be developed as a second transit link connecting the Russian Federation and China. The purpose of this study was to examine the economic and infrastructure conditions along the transportation axis of the Krasnoyarsk-Uliastai-Lanzhou route covering three countries, including the provinces it passes through, and to identify opportunities and challenges for further development in line with regional cooperation and geopolitical conditions. A SWOT analysis was conducted for the provinces located along the axis with indicators such as geopolitical conditions, population changes, agglomeration, livestock development, agricultural development, industrial development, transport logistics development, and tourism development. The results of the SWOT analysis indicated that it is important to urgently solve the problem of joining the Eurasian cooperation in order to develop this axis. With the development of this axis, Mongolia will have the opportunity to create a second transit transport network. It was also found that Mongolia's relative development will not only create opportunities for the development of regions that are lagging behind, but also increase trade and product turnover between the Russian Federation and China in a mutually efficient manner, and further have a significant impact on transit transportation.

Keywords: *Vertical axis of transport infrastructure, SWOT analysis, Transport logistics center, foreign trade, Regional cooperation*

Красноярск – Улиастай - Ланьжоу босоо ТЭНХЛЭГИЙН дагуух бүс нутгийн SWOT ШИНЖИЛГЭЭ

Урантамир Ганхуяг^{1,*}, Алтанбагана Мягмарсүрэн¹, Цэенханд
Пунсанцогвоо¹, Нандин-Эрдэнэ Амартүвшин¹

*¹Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбар, Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, Шинжлэх
Ухааны Академи, Улаанбаатар, Монгол Улс*

**Холбоо барих зохиогчийн цахим хаяг: urantamir@mas.ac.mn*

*Хүлээн авсан: 2024 оны 04 сарын 23 өдөр / Зөвшөөрөгдсөн: 2024 оны 08 сарын 14 өдөр /
Нийтлэгдсэн: 2024 оны 11 сарын 29 өдөр*

ХУРААНГУЙ

Тэнхлэг нь бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд оролцогч талуудын эрх ашигт тулгуурлан хөгжих бөгөөд цаашлаад тэнхлэгийн дагуу хотууд, хилийн боомт, эдийн засгийн чөлөөт бүсээр дамжин гадаад худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа эрчимждэг. Монгол Улс нь Хятад Улс, Оросын холбооны Улсын дунд оршдог далайд гарцгүй орон юм. Тийм учраас газарзүйн байрлалын онцлогтоо тулгуурлан хөрш хоёр орон төдийгүй зэргэлдээ орших улс орнуудтай гадаад харилцааг хөгжүүлж, улс төр, эдийн засаг, соёл урлаг болон бусад салбарт хамтын ажиллагаагаа нэмэгдүүлэх нь чухал юм. Аливаа улс орны хөгжлийн тулгуур нь зам тээврийн сүлжээ, тэр дундаа тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг байдаг. Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тэнхлэг нь бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд төлөвлөгдөөгүй бөгөөд Монгол Улсын хувьд дэвшүүлж буй хувилбар юм. “Алсын хараа -2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогод тус тэнхлэгийг хөгжүүлэхээр төлөвлөсөн бөгөөд төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг эхлүүлээд байна. Нөгөөтгээгүүр Оросын Холбооны Улс болон Хятад Улсыг холбох хоёрдох транзит холбоос болон хөгжих боломжтой гэж үзэн судалгаа явууллаа. Энэхүү судалгааны зорилго нь Красноярск – Улиастай – Ланьжоу чиглэлийн 3 улсыг хамарсан тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг, түүний маршрут дайран өнгөрч буй аймаг мужуудын эдийн засаг, дэд бүтцийн нөхцөлийг судалж, бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, геополитикийн нөхцөлтэй уялдуулан цаашид хөгжүүлэх боломж, тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлоход оршино. Тус тэнхлэгийн дагуу орших аймгуудын хүрээнд бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, геополитикийн нөхцөл, хүн амын өөрчлөлт, төвлөрөл, мал аж ахуй, газар тариалангийн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, аж үйлдвэр, тээвэр логистик, аялал жуулчлалын хөгжил зэрэг үзүүлэлтүүдээр SWOT шинжилгээ хийсэн. SWOT шинжилгээгээр тус тэнхлэгийг хөгжүүлэхийн тулд Евроазийн хамтын ажиллагаанд нэгдэх асуудлыг яаралтай шийдвэрлэх нь чухал болохыг шинжилгээний үр дүн харуулж байна. Тус тэнхлэг хөгжсөнөөр Монгол Улс нь хоёрдох транзит тээврийн сүлжээг бий болгох боломж бүрдэнэ. Мөн Монгол Улсын харьцангуй хөгжлөөр хоцрогдож буй бүс нутгийг хөгжүүлэх боломж бүрдэх төдийгүй Орос болон Хятадын худалдаа бүтээгдэхүүн

эргэлтийг харилцан үр ашигтай байдлаар нэмэгдүүлэх, цаашлаад транзит тээвэрлэлт хийхэд чухал нөлөө үзүүлэх боломжтой байгаа нь тогтоогдлоо.

Түлхүүр үгс: Тээврийн дэд бүтцийн босоо тэнхлэг, SWOT шинжилгээ, Тээвэр логистикийн төв, гадаад худалдаа, Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа

1. ОРШИЛ

Байгалийн асар их баялагтай Оросын холбооны улс, өндөр хурдацтай хөгжиж байгаа бөгөөд дэлхийд томоохонд тооцогдох эдийн засагтай, хамгийн олон хүн амтай (энэ утгаараа хамгийн том зах зээл) Хятад улс хоёрын дунд орших Монгол орны эдийн засгийн хөгжил хоёр хөрш оронтой харилцах харилцаанаас шалтгаалах тул энэ хоёрыг холбосон коридор (дэд бүтэц) байгуулах асуудал манай улсын хувьд яах аргагүй нэн тэргүүний зорилт [1] юм. Тийм учраас газарзүйн байрлалын онцлогтоо тулгуурлан хөрш хоёр орон төдийгүй зэргэлдээ орших улс орнуудтай гадаад харилцааг хөгжүүлж, улс төр, эдийн засаг, соёл урлаг болон бусад салбарт хамтын ажиллагаагаа нэмэгдүүлэх нь чухал юм. Далайд гарцгүй орнуудын хувьд дамжин өнгөрөх тээврийн нөхцөлийг хангах, үр ашигтай тээврийн системийг хөгжүүлэхэд бүс нутгийн хамтын ажиллагаа зайлшгүй чухал юм [2]. Тээврийн тусламжтай улс орон, бүс нутаг, аймаг сумдын хооронд болон гадаад орнуудтай худалдаа, эдийн засгийн харилцаа, бүтээгдэхүүн солилцоо явагдаж байдаг [3].

Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, хөрш орнуудтай дэд бүтцийн холболт, худалдаа, хөрөнгө оруулалтыг тогтвортой хөгжүүлэх зорилгоор Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт 2016 онд Монгол, Хятад, Орос Улсын төрийн тэргүүн нар гарын үсэг зурсан [4].

Эл коридорын онцлог нь Монгол Улсын “Талын зам”, Хятадын Бүс ба замын

санаачилга, Оросын холбооны улсын Транссибирийн газрын гүүр төслүүдийг нэгтгэн зангидаж буйд оршино [5]. Энэхүү хөтөлбөрийн хүрээнд авто замын гурав, төмөр замын зургаан коридорыг санал болгосон бөгөөд түүний нэг нь Курагина – Арцсуурь – Овоот – Эрдэнэт – Улаанбаатар – Замын-Үүд – Бээжин – Тяньжин чиглэл юм. Энэхүү чиглэлийн тэнхлэгээс тээвэрлэлтийн зай, тээврийн зардал бага байх боломжтой нэг хувилбар нь Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тэнхлэг юм. Мөн Улсын Их Хурал (УИХ), Засгийн газраас “Алсын хараа-2050” урт хугацааны хөгжлийн бодлого [6], Шинэ сэргэлт бодлого [7]-ийн хүрээнд хойд, урд хөршийг холбох зарим бүсийн босоо тэнхлэгийг барьж худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд оролцох суурь нөхцөлийг бүрдүүлэх, Олон улсын (ОУ) болон бүсийн тээвэр логистикийн нэгдсэн сүлжээг үе шаттайгаар байгуулж, хөрш орнуудын сүлжээтэй холбогдсон байна.” гэсэн зорилтуудыг дэвшүүлсэн. Дээрх зорилтуудыг хэрэгжүүлэхийн тулд юуны өмнө бүс нутгийн түвшин оновчтой байршилтай, зам тавигдах байгаль газарзүйн нөхцөл сайтай, бараа бүтээгдэхүүн, үйлдвэрлэл, хүн амын төвлөрөл бүхий томоохон эдийн засгийн гол бүс, төвүүдийг холбосон, тээвэр логистикийн сүлжээ бүхий босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг тодорхойлох асуудал чухал юм. Энэхүү асуудлыг М.Алтанбагана нарын судлаачид тодорхойлсон [8] ба эдгээр тэнхлэгийн нэг нь Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тэнхлэг юм.

Монгол Улсын төв болон баруун босоо тэнхлэгүүдийн хооронд 2000 гаруй км

алслагдаж байгаа бөгөөд энэхүү алслалтыг багасгах, хөгжлөөр хоцрогдож буй Завхан, Говь-Алтай аймгуудыг хөгжүүлэхийн тулд дээрх 2 тэнхлэгийн дунд дараагийн тэнхлэгийг хөгжүүлэх нь чухал байна. Нөгөөтээгүүр уг тэнхлэг нь Шар тэнгисийн эргээс Ектеринбург хүртэл холбогдож буй бусад коридоруудтай харьцуулахад харьцангуй дөт (манжуурын коридороор 6700 км, Казакстаны коридороор 6500 км, зүүн тэнхлэгээр 6300 км, тус тэнхлэгээр 6100 км) холбоос болох юм [5].

Мөн төв тэнхлэгийн төмөр зам нь нэвтрүүлэх чадамжаас давсан ачаа тээвэрлэлт хийгдэх болсон бөгөөд Монгол улсын засгийн газраас хоёрдох транзит тээврийн төмөр замыг хөгжүүлэхээр уг тэнхлэгийн дагуу төслийн ажлыг эхлүүлээд байна. Энэхүү тэнхлэгийг хөгжүүлэхийн тулд тодорхой нарийвчилсан судалгаа дээр суурилагдах нь чухал юм. Бид энэхүү судалгаагаар тэнхлэгийн суурь замын дэд бүтэц, тэнхлэгийн дагуух боомтын хүчин чадал зэрэглэл нэмэгдүүлэх, ямар төрлийн бүтээгдэхүүний аль зах зээл рүү экспортлох, юуг импортлох зэрэг асуудлыг судлан тодорхойлсноороо чухал ач холбогдолтой юм.

Мөн Хятад улс нь үйлдвэржилт хөгжсөн зүүн болон төв хэсгийн нутгийн аймгуудын нөөцийг хөрш орнууд болон Европын холбооны улсууд руу харьцангуй дөт, бага зардлаар импортлох боломжийг эрэлхийлж байна [9]. Нөгөөтээгүүр, Транссибирийн төмөр замын ачааллыг нэмэгдүүлснээр Хятадаас Европ руу Монголоор дамжин ачаа тээвэрлэх тохиолдолд Оросын талын транзит тээврийн үр ашгийг дээшлүүлнэ гэж Оросын холбооны улсын талаас үзэж байна[10]. Үүнээс үзэхэд Красноярск – Улиастай - Ланьжоу чиглэлийн босоо тэнхлэг нь гурван улс болон бусад үндэстний улс төр, эдийн засгийн харилцаанд чухал байр суурь эзлэх

боломжтой байгаа нь харагдаж байна. Иймд тус тэнхлэг, түүний дагуух бүс нутгийн хүрээнд нарийвчилсан судалгаа хийх шаардлагатай байна.

Тус босоо тэнхлэгийн дагуу хийгдсэн судалгааны ажил харьцангуй хомс байгаа хэдий ч бусад тэнхлэгийн дагуу янз бүрийн судалгаа хийгдэж байгаа бөгөөд үүнд IDE-GSM загвар [11] ашиглан 4а коридорын эдийн засагт үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ, баруун бүсийн эдийн засгийн коридорын аялал жуулчлалын боломжийн нөөц боломжид тулгуурлан үнэлэлт дүгнэлт өгсөн [12]. Их Түмэн санаачилга (GTI) хүрээнд худалдааны гол зам дахь дутагдлыг тайлбарлаж, бүс нутгийн логистикийн нөөц бололцооны талаар дэлгэрэнгүй тайлбарлаж, бүс нутгийн эдийн засгийн байдлын үр өгөөжийг хэрэгжүүлэхийн тулд дотоодын түвшинд оролцсон улс орнуудын хүчин чармайлтыг тодорхойлжээ [13].

Бид энэхүү судалгаагаар тэнхлэгийн нөхцөл байдлыг SWOT шинжилгээгээр үнэлж, тухайн тэнхлэгийн өнөөгийн нөхцөл болон хөгжих боломжид үнэлэлт, дүгнэлт өгснөөрөө шинэлэг юм. Тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг тус бүрээр SWOT шинжилгээ хийх нь тухайн тэнхлэгийн бүс нутгийн болон Монгол улсын тээврийн сүлжээнд ямар байр суурь эзлэх, давуу тал, боломжийг оновчтой тодорхойлж, ямар бүтээгдэхүүн, үйлдвэрлэлээр хамтарч ажиллах асуудлыг тодотгон гаргах бөгөөд сул талыг багасгах, эрсдэлийг бууруулахад чухал ач холбогдолтой.

Энэхүү судалгааны ажлын хүрээнд Красноярск – Улиастай – Ланьжоу чиглэлийн босоо тэнхлэгийн өнөөгийн нөхцөл байдлын зураглалаар харьцуулсан дүн шинжилгээнд тулгуурлан гадаад дотоод нөхцөлийг SWOT (давуу болон сул тал, боломж, аюул) шинжилгээгээр үнэлж дүгнэх зорилготой юм.

2. СУДАЛГААНЫ АРГАЗҮЙ

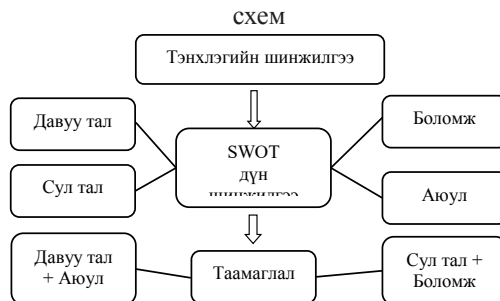
Тус судалгааг Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тэнхлэг, түүний дайрч буй аймгуудыг хамруулан явуулсан. Судалгааны бүсийн хэмжээнд Оросын холбооны улс, Монгол улс, Хятад улсын долоон аймаг, 170 сум, районыг хамруулан судалгаа явууллаа. Уг судалгааны хүрээнд гурван улсын засаг захиргааны янз бүрийн нэгжийн түвшинд хүн ам, мал аж ахуй (МАА), тээвэр логистик, газар тариалан (ГТ), аж үйлдвэр зэрэг шалгуур үзүүлэлтүүдийг ашигласан. Судалгаанд ашигласан Монгол Улсын тээврийн сүлжээ, онгоцны буудал, хотуудын байршлын орон зайн мэдээллийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Газар зохион байгуулалт, геофизи, зурагзүйн газраас, хилийн боомт, гадаад худалдааны мэдээллийг Гаалийн ерөнхий газраас авч ашигласан. Мөн бүсийн тээвэр логистикийн төв, ОУ-ын болон орон нутгийн онгоцны буудал, бүс нутгийн болон хөрш орнуудын тээврийн коридорын зураглал зэрэг орон зайн мэдээллийг ОХУ-тай хамтарсан төслийн хүрээнд цуглуулсан мэдээлэлд тулгуурласан [14].

Харин судалгаанд ашигласан хөрш орнуудын статистик мэдээллүүдийг 2010 болон 2020 оны байдлаар Оросын Холбооны Улсын статистикийн хороо, Хятад Улсын Үндэсний статистикийн товчооноос авч ашиглалаа. Статистикийн болон орон зайн мэдээллийг боловсруулахдаа ArcGis программыг ашиглан зурагзүйн арга аргачлалд тулгуурлан зурагласан. Тэнхлэг, коридорийг дагуу шинжилгээ хийхдээ маршрутын хүрээнд болон нөлөөлийн бүс нутгийн хэмжээнд гэсэн хоёр түвшинд [15] харьцуулж болох уг судалгаанд илүүтэй тэнхлэгийн нөлөөллийн бүс нутгийг харгалзан дүн шинжилгээ хийсэн.

Тээврийн сүлжээний одоогийн нөхцөл болон хөгжих боломжийг тодорхойлохын тулд дүн шинжилгээ хийдэг нийтлэг

аргуудын нэг SWOT шинжилгээ юм [9], [16]. Өөрөөр хэлбэл хөгжлийн янз бүрийн стратеги, төлөвлөгөө, шийдвэр гаргах зэрэгт ашиглаж болох чанарын шинжилгээний арга юм [17], [18]. SWOT шинжилгээ нь сул тал, аюул заналхийллийн сөрөг үр дагавар, давуу тал, боломжуудын эерэг нөлөөллийн талаарх ойлголтыг өгдөг [16] учраас энэхүү судалгаанд тус аргыг ашигласан. Ингэхдээ зураглалын үр дүнд тулгуурлан SWOT шинжилгээ хийж (Схем 1), гурван улсын хамарсан Красноярск – Улиастай – Ланьжоу босоо тэнхлэгийн өнөөгийн нөхцөл байдалд тулгуурлан тулгамдаж буй асуудал болон ирээдүйд хөгжих боломжийг тодорхойлсон.

Схем 1. SWOT шинжилгээний аргазүйн



3. СУДАЛГААНЫ ҮР ДҮН

3.1. Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа ба геополитикийн нөхцөл

Аливаа улс орны хувьд зам тээврийн асуудлыг дотоод нөхцөл хийгээд хөрш орнууд болон макро түвшний буюу бүс нутгийн хэмжээнд хамтын ажиллагааны хүрээнд зохицуулж байдаг онцлогтой. Бүс нутгийн хамтын ажиллагаанд нэгдэх нь тээврийн тэнхлэг, коридор хөгжүүлэх [19], цаашлаад оролцогч талуудад хооронд худалдааны яриа хэлэлцээр хийх, үр ашигтай байршлуудад логистикийн төв, чөлөөт бүс, тусгай бүс, эдийн засгийн бүс, хилийн боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэн хөгжүүлэх суурь болж өгдөг онцлогтой. Бүс нутгийн интеграцид

нэгдэх үзэгдэл нь хамгийн түрүүнд хөрш зэргэлдээ орших орнууд хамтран ажиллах ашиг сонирхлоос үүсдэг. Харин улсуудын хооронд аль хэдийн бий болсон харилцаа, холбоо, тээвэр, эдийн засгийн хамаарал, зарим тохиолдолд нийтлэг соёл, хэл, шашин шүтлэг, түүх зэрэг нь интеграцид нэгдэх зүй ёсны нөхцөл болж байдаг онцлогтой [20].

Судалгаа явуулж буй бүс нутгийн хүрээнд хамтын ажиллагаа нь хөрш орнуудтай хоёр талын хэлэлцээрийн шинжтэй байна. Монгол – Орос – Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд Курангина – Арцсуурь – Овоот – Эрдэнэт чиглэлийн коридорыг төлөвлөсөн бөгөөд энэхүү коридор нь харьцангуй эдийн засгийн хувьд үр өгөөж багатай бөгөөд энэхүү коридорыг Арцсууриас Улиастай, Говь-Алтай, Шивээхүрэн боомтоор дайруулан “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хөгжүүлж коридортой холбож хөгжүүлэх нь тээвэрлэлтийн хувьд харьцангуй дөт байх боломжтой байна. Гэвч гурван улсыг хамарсан тээврийн тэнхлэгийг хөгжүүлэх нь нэг талаас оролцогч улсуудын эрх ашиг нийлэх эсвэл тодорхой хамтын ажиллагаа дээр үндэслэгдэх учир Монгол улс нь энэхүү Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тээврийн тэнхлэгийг хөгжүүлэхийн тулд Евроазийн эдийн засгийн холбоонд нэгдэх, ялангуяа Сибирийн бүс нутагтай хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байна.

Нөгөө талаас орчин үеийн геополитикийн нөхцөлөөс хамаарч Оросын холбооны улсын гадаад худалдаа, тээвэр логистикийн тэргүүлэх чиглэлүүд эрс өөрчлөгдөж байна. Тухайлбал Оросын эсрэг хориг арга хэмжээ нь барууны ертөнцөөс эдийн засгийн хувьд тусгаарлах болсон ба энэхүү шинээр гарч ирж буй аюул заналхийллийг саармагжуулахын тулд Оросын холбооны улсын нь гадаад

худалдааны харилцааг дорно зүгт өргөн хүрээнд өөрчлөх шаардлага үүсэж байна [21]. Энэ нь Оросын холбооны улс, Хятад улстай хамтын ажиллагаагаа нэмэгдүүлэх, улмаар Транссибирийн коридорын нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэх, шинэчлэх, шинээр тээврийн коридор бий болгох зайлшгүй нөхцөлүүдийг бий болгож байна. Энэ нь уг тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг цаашид хөгжих боломжийг нэмэгдүүлж байна.

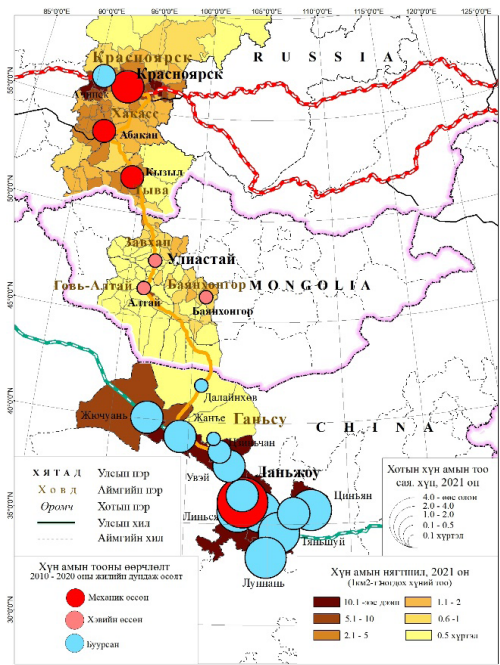
3.2. Тээвэр логистикийн нөхцөл

Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тэнхлэгийн суурь нь төмөр зам болон авто замын сүлжээ бөгөөд бүрэн ашиглалтад оруулахын тулд 1650 орчим км төмөр зам (Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт 1250 км, ОХУ-ын нутаг дэвсгэрт 400 км)-ыг барих шаардлагатай байна. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд Абаканаас Арцсуурь боомт хүртэлх төмөр замыг хөгжүүлэх асуудалд яригдаж, судалгааны ажил эхэлсэн. Мөн Монгол Улсын төр засгаас Арцсуурь боомтоос Шивээхүрэн боомт хүртэл төмөр замыг барих бүтээн байгуулалтын ажил эхлээд байна. Харин Хятад Улсын талаас гол магистраль шугам ирж Сэхээ боомтод холбогдсон байдалтай байна. Тэнхлэгийн дагуу орших Ланьжоу, Красноярск хот нь ОУ-ын тээвэр логистикийн төв бөгөөд Транссибирийн тээврийн коридор болон “Бүс ба зам” санаачилгын хүрээнд дэвшүүлсэн коридорын тээвэрлэлтэд чухал байр суурийг эзэлнэ. Монгол Улс нь энэ тэнхлэгийг хөгжүүлснээр ОУ-ын түвшний 2 том тээвэр логистикийн төвтэй холбогдох давуу талыг үүсгэхээс гадна эдгээр төвүүдтэй уялдуулан Улиастай хотыг ОУ-ын тээвэр логистикийн төв болгон хөгжүүлж болох талтай (Зураг 1).

Мөн зам тээврийн салбарын чухал салбар болох агаарын тээврийн салбарын хөгжлийн хувьд Красноярск, Абакан болон

Ланьжоу хотуудад ОУ-ын онгоцны буудал байрлах бөгөөд бусад хотуудад орон нутгийн онгоцны буудлууд байрлаж байна. Харин Монгол улсын хувьд Улиастай хотод байрлах орон нутгийн онгоцны буудлыг ОУ-ын зэрэглэлтэй болгохоор төлөвлөж байна. Тус тэнхлэгийн дагуу орших боомтуудаар тээвэр, худалдаа тогтмол явагдаж байгаа ба 2022 оны

байдлаар Арцсуурь/Цагаантолгой боомтоор 0.7 сая доллар, Шивээхүрэн/Сэхээ боомтоор 2253.2 сая долларын худалдаа хийгджээ. Гэхдээ дээрх 2 боомт нь хяналт, шалгалтын зориулалт бүхий техник тоног төхөөрөмжөөр хангагдаагүй, зарим техник хэрэгслүүд нь хоцрогдож муудсан, хүрэлцээгүй нөхцөлтэй байна [22].



Зураг 1. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн тээвэр, логиcтикийн сүлжээ, худалдаа

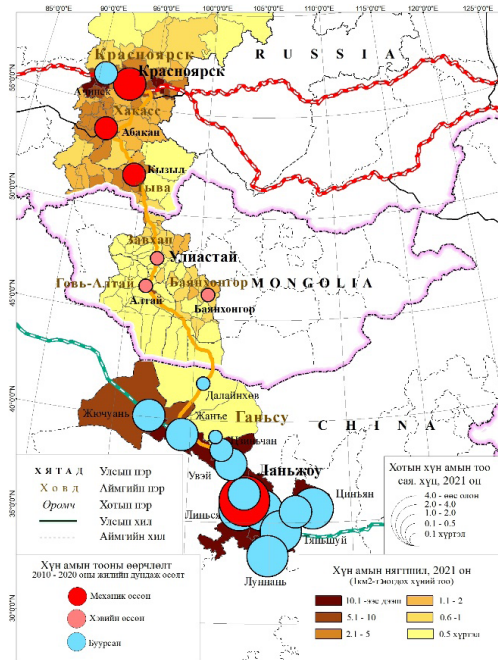
3.3. Хотын хүн амын өөрчлөлт, төвлөрөл

Тээврийн тэнхлэг нь хотуудын гинжин холбоог үүсгэдэг. Бүс нутгийн болон орон нутгийн ач холбогдол бүхий стратегийн гол хотууд нь тэнхлэгийн эхлэл ба төгсгөлийн цэг болдог тул тэнхлэг, хотууд нь харилцан уялдаатай ойлголт юм [23]. Судалгааны бүсийн хэмжээнд саяас дээш хүн амтай Ланьжоу, Красноярск гэсэн мужийн төв хотууд, Жючуань, Тяньшуй, Циньян, Линьси, Циньячан, Динси, Байинь, Увэй,

Пинлян, Луннань гэсэн томоохон хотууд орших байна (Зураг 2).

Энэ нь нэг талаас тэнхлэгийн эхлэл Красноярск хотоос тэнхлэгийн төгсгөл Ланьжоу хотын хооронд худалдаа, тээвэрлэлт хийх зах зээлийн боломж байгааг харуулж байна. Нөгөө талаас тус тэнхлэгийн хүрээнд Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор аймгуудыг хойд болон урд талдаа хүн амын төвлөрөл бүхий зах зээлтэй холбох боломж үүсэж байна. Тухайлбал хойд талдаа 4 сая орчим

хүн амтай Оросын холбооны улсын Красноярск, Тыва, Хакасс муж, урд талдаа 25 сая хүн ам бүхий Хятад Улсын Ганьсу мужтай холбогдох боломжтой болж байна.



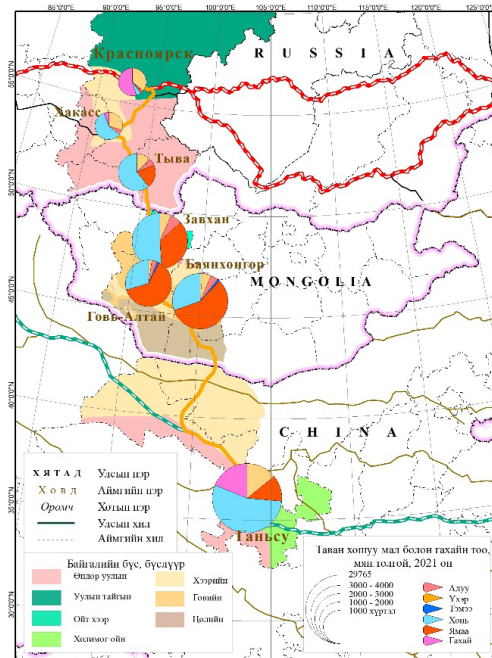
Зураг 2. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн хүн амын байршил

3.4. Мал аж ахуйн хөгжил

Судалгааны бүсэд хамрагдах Оросын холбооны улсын Красноярск, Хакасс муж (1.0 сая.толгой хүрэхгүй) нь харьцангуй малын тоо цөөн, Хятадын Ганьсу (29.7 сая. толгой) муж, Монгол улсын Завхан (3.8 сая.толгой), Говь-Алтай (2.9 сая.толгой), Баянхонгор (3.1 сая.толгой) аймгууд малын тоо харьцангуй ихтэй байна. Харин гахайн тооны хувьд Ганьсу (685.1 мян. толгой), Красноярск (565.2 мян.толгой) мужууд нь ихтэй байгаа бол Хакасс, Тыва, Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор аймгууд нь харьцангуй цөөн (Зураг 3) байна.

Байгаль газарзүйн онцлогоос хамаарч мал сүргийн бүтэц, нөөц ялгаатай байна. Тухайлбал судалгаа явуулж буй бүс нь

өндөр уулын бүсээс хээр цөлийн бүс хүртэл сунаж тогтсон, өндөр уулын бүс зонхилсон нутаг бөгөөд ямаа болон хонин сүрэг давамгайлж оршиж байна. МАА-н байршил тархалтаас харахад Хятадын Ганьсу, Монгол улсын Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор мужуудаас малын гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг Оросын холбооны улсын мужуудад гахайн махан бүтээгдэхүүнийг Ганьсу, Красноярск мужуудаас бусад аймгуудад нийлүүлэх боломж харагдаж байна. Ялангуяа Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор аймгуудын хувьд бусад мужуудад ямааны мах, түүхий эд, ноолууран бүтээгдэхүүн нийлүүлэх боломжтой байна.



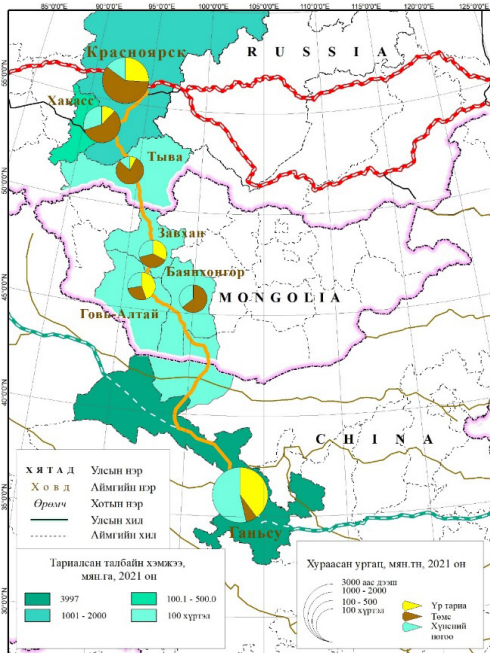
Зураг 3. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн малын тоо, байршил

3.5. Газар тариалангийн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл

Судалгааны бүсийн хэмжээнд Хятадын Ганьсу, ОХУ-ын Красноярск мужуудад ГТ харьцангуй сайн хөгжсөн бөгөөд 2021 оны

байдлаар 1 саяас дээш тонн ургац хураан авчээ. Харин Оросын холбооны улсын Хакасс, Тыва мужуудын хувьд 200 мянган тонн хүрэхгүй ургац хураасан бол Монгол улсын Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор аймгууд нь ГТ сул хөгжсөн бөгөөд 10 мянган тонн ургац хураасан байна (Зураг 4).

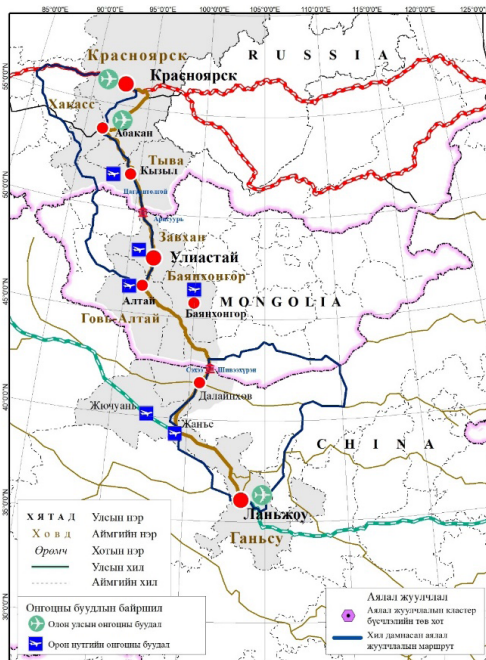
Тариалж буй ногооны төрлөөр харьцуулан үзвэл Оросын холбооны улсын мужуудын хувьд төмс тариалалт давамгайлж байгаа бол Хятадын Ганьсу мужийн хувьд үр тариа, хүнсний ногоог голлон тариалж байна. Энэхүү нөхцөлөөс харахад харьцангуй ГТ хөгжсөн Ганьсу болон Красноярск мужуудаас үр тариа, хүнсний ногоог сул хөгжилтэй, ГТ эрхлэх байгаль газарзүйн нөхцөл хүндтэй Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор, Тыва, Хакасс мужууд руу экспортлох, эсрэгээрээ Оросын холбооны улсын мужуудаас төмс бусад аймгууд руу экспортлох боломжтой байгаа нь харагдаж байна.



Зураг 4. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн газар тариалангийн хөгжил

3.6. Хил дамнасан аялал жуулчлалын цикл коридор

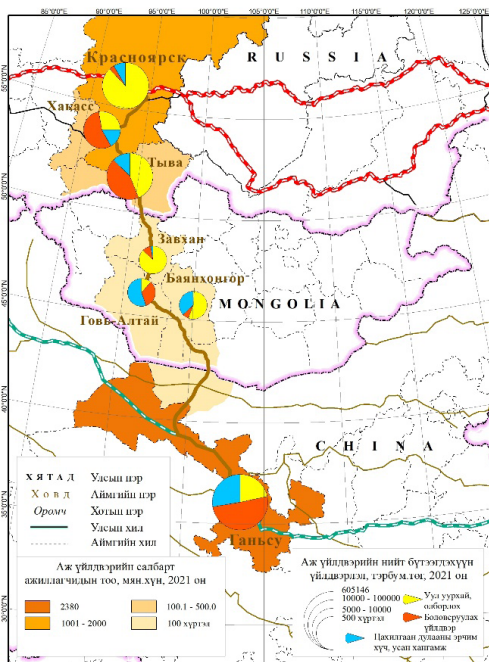
Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн томоохон хотуудад гурван (Красноярск, Абакан, Ланьжоу) ОУ-ын зэрэглэлтэй, зургаан орон нутгийн зэрэглэлтэй онгоцны буудал үйл ажиллагаа явуулж байна. Энэхүү тэнхлэгийн дагуу Улиастай хотод ОУ-ын онгоцны буудлыг хөгжүүлснээр аялал жуулчлалын төв хот болох төдийгүй хил орчмын аялал жуулчлалын чиглэлийг хөгжүүлэх боломж бүрдэх юм (Зураг 5). Тухайлбал Красноярск – Улиастай – Алтай – Ховд – Новосибирск гэсэн хил дамнасан аялал жуулчлалын тойрог маршрут, Даланзадгад – Ганьсу – Жанье – Шивээхүрэн гэсэн аялал жуулчлалын тойрог маршрут [8] нь тус тэнхлэгтэй уялдан хөгжих бүрэн боломж байгаа нь харагдаж байна



Зураг 5. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн аялал жуулчлалын хөгжил

3.7. Аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл

Тэнхлэгийн дагуу орших муж аймгуудад харилцан адилгүй аж үйлдвэр хөгжжээ. Тухайлбал 2021 оны байдлаар аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний нийт үйлдвэрлэл Хятадын Ганьсу муж 605146 тэрбум төгрөг, ОХУ-ын Тува муж 60774.3 тэрбум төгрөг, Красноярск муж 46766.32 тэрбум төгрөг, Хакасс муж 8799.6 тэрбум төгрөг байгаа бол Монгол Улсын Завхан аймаг 186.9 тэрбум төгрөг, Баянхонгор аймаг 13.6 тэрбум төгрөг, Говь-Алтай аймаг 10.4 тэрбум төгрөг байна (Зураг 6).



Зураг 6. Тэнхлэгийн дагуух бүс нутгийн аж үйлдвэрийн хөгжил

Судалгааны бүс дэх Ганьсу, Тыва, Хакасс мужуудад аж үйлдвэр, тэр дундаа боловсруулах аж үйлдвэрийн салбар харьцангуй сайн, харин Красноярск, Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор аймгуудад аж үйлдвэрийн хөгжил сул, гол төлөв олборлох аж үйлдвэрийн салбар хөгжсөн

байна. Тэнхлэгийн дагуух аж үйлдвэр сайн хөгжсөн Ганьсу, Тыва, мужууд руу аж үйлдвэр сул хөгжсөн аймгуудаас түүхий эд, ялангуяа уул уурхай болон МАА-н гаралтай бүтээгдэхүүнийг экспортлох, эсрэгээрээ эдгээр мужуудаас боловсруулсан бүтээгдэхүүн импортлох боломжтой байгаа нь харагдаж байна.

Оросын холбооны улсын Сибирийн бүс нутгийн Красноярск, Тува мужид Кузвассын нүүрсний сав газар, Ак-Сугское цогцолбор орд, Красноярскийн хязгаарын өмнөд хэсэгт орших Кингашское зэс-никелийн ордууд, Монгол улсын томоохон нүүрсний орд болох Нарийнсухайтын орд оршиж байна [21]. Хятад руу экспортлогдож буй нүүрсний 72-76 хувийг бүрдүүлж байсан Индонез, Австрали улс төрийн шалтгаанаар нийлүүлэлтээ зогсоосон [24] тул ОХУ-ын Сибирийн бүс төдийгүй Монгол Улсын нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлж болох юм. Мөн эдгээр мужуудын аж үйлдвэртэй уялдсан хорших төрөлжих үйлдвэрлэлийг тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэгийн дагуух Хакасс, Завхан, Говь-Алтай, Баянхонгор аймгуудад хөгжүүлэх бүрэн боломжтой юм. Мөн цаашлаад Транссибирийн тээврийн коридор болон Бүс ба замын тээврийн коридорт тулгуурлан транзит тээвэрлэлтийг Ази болон Европын орнуудад хийх боломжтой юм.

3.8. Давуу тал + Эрсдэл

Тус тэнхлэг нь одоогоор бүтээн байгуулалт бүрэн хийгдээгүй, зам барихад байгаль газарзүйн хувьд харьцангуй хүндрэлтэй хэдий ч тус тэнхлэгийн дагуух томоохон хотуудад хүн ам өсөж, хүн амын төвлөрөл үүсэж байна. Мөн тус тэнхлэг Оросын холбооны улс болон Хятад улсад төдийгүй бүс нутгийн түвшинд ач холбогдол бүхий тээвэр логикийн төвүүдийг хооронд нь холбож байгаа нь давуу талыг бүрдүүлж байна. Тус тэнхлэгээр МАА-н бүтээгдэхүүн,

тэжээвэр амьтны гаралтай түүхий эдийг боловсруулах үйлдвэр хөгжсөн бүсүүд рүү экспортлох, эцсийн бүтээгдэхүүнийг аж үйлдвэр сул хөгжсөн аймгууд руу импортлох байдлаар тогтмол тээвэрлэлт хийгдэх, цаашлаад Ази Европыг холбох транзит тээвэрлэлтийг хөгжүүлэхэд давуу талууд үүсэхээр байна.

3.9. Сул тал + Боломж

Энэхүү босоо тэнхлэг хөгжсөнөөр Европ Азийг холбож буй Алтанбулаг – Улаанбаатар – Замын-Үүдийн коридороос бусад тээврийн коридоруудаас 200 - 400 км дөт байх боломжтой байна. Энэхүү тээврийн тэнхлэг нь бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд ямар

нэг байдлаар төлөвлөгдөөгүй боловч Монгол Улс Евроазийн эдийн засгийн холбоонд нэгдсэнээр бүс нутгийн хамтын ажиллагаа цогц болж, Хятадын дундад газар, цаашлаад төв болон зүүн Азийн орнууд, Оросын холбооны улс, Европын орнуудтай худалдаа, тээвэр хөгжих боломж бүрдэх юм. Өөр нэг чухал боломж бол хил дамнасан тойрог аялал жуулчлалын коридор нь тус тэнхлэгийг бүрэн хөгжихөд нэг түлхэх хүч болох боломжтой. Энэхүү тэнхлэгийг хөгжүүлснээр зөвхөн тэнхлэг дагуух бүс нутгуудад дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлж, улмаар эдийн засгийн салбаруудын өсөлтийг дэмжих үндсэн нөхцөл болох боломжтой (Хүснэгт 1).

Хүснэгт 1. Красноярск – Улиастай – Ланьжоу чиглэлийн босоо тэнхлэг, түүний дагуух бүс нутгийн SWOT шинжилгээний үр дүн

Давуу тал	Сул тал
<ul style="list-style-type: none"> ОУ-ын тээвэр логистикийн төвүүдийг хооронд нь холбогдох Хүн амын төвлөрөл бүхий том зах зээлтэй холбогдоно. МАА-н бүтээгдэхүүн, тэжээвэр амьтны гаралтай түүхий эдийн экспорт, импорт ГТ-ийн бүтээгдэхүүний экспорт, импорт Боловсруулах үйлдвэрлэл хөгжсөн мужуудыг түүхий эдээр хангах Одоогоор тогтмол худалдаа хийгддэг. 	<ul style="list-style-type: none"> Бүс нутгийн хамтын ажиллагаанд төлөвлөгдөөгүй Төмөр болон авто замын сүлжээгээр бүрэн холбогдож чадаагүй Тэнхлэгийн маршрут нь байгалийн нөхцөлөөс хамаарч харьцангуй тойруу Хилийн боомтын хөгжил сул Завхан, Говь-Алтай аймгийн аж үйлдвэрийн хөгжил сул Гадаад худалдаа нь уул уурхайн экспорт давамгайлсан нэг талын шинжтэй Улаанбаатар хотоос хараат тул барааны үнэ өндөр Евроазийн эдийн засгийн холбоонд нэгдээгүй
Эрсдэл	Боломж
<ul style="list-style-type: none"> Транссибирийн тээврийн коридор болон Бүс ба замын тээврийн коридорын дэд холбоос болж хөгжих боломжтой. Тэнхлэгийн дагуу орших бүс нутаг хотуудад хүн амын томоохон төвлөрлүүд үүссэн. Оросын холбооны улсын болон Хятадын гуравдагч орны нутгаар харьцангуй богино тээвэрлэлт хийх, тээвэрлэлтийн зардлыг багасгах зорилготой нийцсэн. Төмөр замын маршрут нь одоогийн Ази, Европыг холбосон Алтанбулаг – Улаанбаатар – Замын-Үүдийн коридороос бусад коридоруудаас 200-400 км-ээр дөт Транзит байдлаар хөгжүүлэх боломжтой 	<ul style="list-style-type: none"> Байгал газарзүйн хувьд тус тэнхлэгийн дагуух нутаг нь харьцангуй уулархаг, бартаа ихтэй тул бүтээн байгуулалтын зардал өндөр Тэнхлэгийн дагуу Завхан, Говь-Алтай эдийн засгийн хөгжил сул, аж үйлдвэржилт бага

4. ХЭЛЭЛЦҮҮЛЭГ

Аливаа тээврийн тэнхлэгийн суурь дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт бүрэн хийгдээгүй нөхцөлд эдийн засгийн үр ашгийг тооцвол үр ашиггүй байх талтай юм. Монгол – Орос – Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд тодорхойлсон коридорын чиглэл, зорилгын хүрээнд хийгдсэн судалгаанууд [12], [10] нь харьцангуй бүс нутаг руу чиглэж байгаа боловч Монгол улсын эрх ашгийг харьцангуй бага харгалзан үзсэнээс гадна тээврийн маршрутын хувьд нарийвчлан судалж оновчтой болгох шаардлагатай. Мөн хөрш зэргэлдээ улсууд, мужуудын боломжит нөөцтэй хэрхэн уялдаж хөгжих боломжийг судалж тодорхойлох хэрэгцээтэй байна. Энэхүү судалгаагаар дээр дурдсан асуудлыг хөндөн судалж, шийдэл хувилбар дэвшүүлж байгаагаараа чухал ач холбогдолтой юм.

Мөн тэнхлэгийн хөгжлийн элементүүд болох хот, хилийн боомт, тээвэр логистикийн төв, эдийн засгийн тусгай бүс зэргийн уялдуулан хөгжүүлэх [20] боломж зэргийг бүрэн авч үзсэнээрээ давуу талтай. Монгол улсын Их хурал, Засгийн газраас Алсын хараа-2050, Шинэ сэргэлтийн бодлого, Монгол улсын 2024 оны хөгжлийн төлөвлөгөөнд туссан хилийн боомт, тээвэр логистикийн төв, эдийн засгийн тусгай бүс зэргийг Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тэнхлэгийн дагуу орон зайн хувьд зөв төлөвлөн хөгжүүлэхэд энэхүү SWOT шинжилгээний үр дүн чухал юм. Мөн тус тэнхлэгийг ашиглан Европоос Ази тив руу буюу далайн эрэг хүртэл бүтээгдэхүүн тээвэрлэлт хийхэд туулах нийт зай, аялах хоног, зарцуулах зардлыг нарийвчлан тооцсон судалгаа хийх нь энэхүү судалгааны үр дүнг бататгахад чухал ач холбогдолтой.

5. ДҮГНЭЛТ

Красноярск – Улиастай – Ланьжоу тэнхлэгийн дагуу орших Оросын холбооны улс, Монгол, Хятадын муж, аймгуудад бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, геополитикийн нөхцөл, хүн амын өөрчлөлт, бөөгнөрөл, МАА, ГТ, аж үйлдвэр, тээвэр логистик, аялал жуулчлалын хөгжил зэрэг үзүүлэлтүүдээр шинжилгээ хийхэд тус тэнхлэгийг хөгжүүлэхийн тулд Евроазийн хамтын ажиллагаанд нэгдэх асуудлыг яаралтай шийдвэрлэх нь чухал болохыг шинжилгээний үр дүн харуулж байна. Түүнчлэн тэнхлэгийн дагуу тогтмол худалдаа хийгдэж, тээвэр логистикийн томоохон төвүүдийг холбож өгч байгаа нь хөрш орнууд төдийгүй дэлхийн бусад улс орнуудтай улс хоорондын болон дамжин өнгөрүүлэх худалдаа хийх боломжийг олгож, тэнхлэгийн цаашдын хөгжилд харьцангуй давуу талыг бий болгож байна. Нэмж дурдахад, энэ тэнхлэгийн дагуу байрлах мужууд нь аж үйлдвэр, хөдөө аж ахуйн олон янзын хөгжлийг харуулж, харилцан ашигтай экспорт, импортын үйл ажиллагааг харилцан нөхөх боломжийг олгож байна. Ингэснээр хөгжил сул аймаг, мужуудад эдийн засгийн өсөлтийг авчирч боломжтой юм. Монгол улсын хувьд төр засгаас тэнхлэг, авто болон төмөр замын сүлжээ, хилийн боомт, тээвэр логистик, эдийн засгийн бүс зэрэг зам тээврийн талаар хийгдэх төлөвлөлтийг тус тэнхлэгтэй уялдуулан хийх нь чухал юм.

ТАЛАРХАЛ

Энэхүү эрдэм шинжилгээний өгүүлэл нь Оросын Холбооны Улсын Шинжлэх ухааны академи (ШУА)-ийн Сибирийн салбарын В.Б.Сочава нэрэмжит Газарзүйн хүрээлэн, Монгол Улсын ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн хамтран хэрэгжүүлсэн “Далайд гарцгүй Оросын холбооны улс (Сибирь) болон Монгол орны байгаль ашиглалт, нутагшилт, аж ахуйн эрхлэлтийн тулгуур тэнхлэг

бүрэлдэх газарзүйн онцлогийг Евроазийн интеграцитай холбон судлах нь (2021-2023)” суурь судалгааны төслийн хүрээнд хийгдсэн болно. Эрдэм шинжилгээ, судалгааны хүрээнд хамтран ажилласан бүх талуудад талархал илэрхийлье.

АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

- [1]. Л. Хангай, “Эдийн засгийн коридор ба Монгол Улс,” Улаанбаатар, 2019.
- [2]. M. B. Regmi and S. Hanaoka, “Assessment of intermodal transport corridors: Cases from North-East and Central Asia,” *Research in Transportation Business and Management*, vol. 5, pp. 27–37, 2012, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2012.11.002>.
- [3]. С. Авхинсүх, С. Содномваанчиг, ба А. Амгалан, *Монгол улсын нийгэм эдийн засгийн газарзүй*. Улаанбаатар: [Publisher Name], 2009.
- [4]. B. Gu, V. Novikov, O. Simonett, “China–Mongolia–Russia economic corridor,” 2020.
- [5]. Ж. Гөлгөө, “Гурван улсын эдийн засгийн коридорыг Монгол улсын гео-эдийн засгийн сонирхолтой уялдуулах нь,” *Бодлогын мэдээ*, 2016.
- [6]. УИХ-ын 52 дугаар тогтоол, “Алсын хараа-2050”, Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого. 2020. [Online]. Available:<https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=15406>.
- [7]. УИХ-ын 106-р тогтоол, Шинэ сэргэлтийн бодлого, дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөр. 2021. [Online]. Available: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16390082532431>
- [8]. М. Алтанбагана, “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах (2019-2021),” *Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн*, Улаанбаатар, 2022. [Online]. Available: <http://www.data.stf.gov.mn/Project/ProjectViewPublic.aspx?id=105519>
- [9]. E. Vinokurov and T. Tsukarev, “The Belt and Road Initiative and the transit countries: an economic assessment of land transport corridors,” *Area Dev. Policy*, vol. 3, no. 1, pp. 93–113, Jan. 2018, <https://doi.org/10.1080/23792949.2017.1385406>.
- [10]. Ж. Гөлгөө and Б. Индра, “Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах ОХУ, БНХАУ-ын сонирхол,” *Олон Улс судлал*, vol. 1, no. 107, pp. 82–100, 2018, <https://doi.org/10.5564/jis.v0i1.993>.
- [11]. S. Kumagai, T. Gokan, and S. Keola, “Economic Impacts of Economic Corridors in Mongolia : An Application of IDE-GSM,” *Inst. Dev. Econ.*, vol. 701, pp. 1–20, 2018.
- [12]. С. Отгонбаатар, “ОХУ-Монгол-БНХАУ-ыг холбосон эдийн засгийн баруун коридор ба аялал жуулчлалд түшиглэсэн хөгжил,” *Монгол эрдэмтдийн Монгол-Орос-Хятадын “Эдийн засгийн коридор”-ын талаархи өгүүллийн эмхтгэл*, pp. 119–129, 2018.
- [13]. V. Krechetova, “Northeast Asian Transport Corridors: Potential and Development under the Greater Tumen Initiative,” 2014.
- [14]. М. Алтанбагана, “Далайд гарцгүй ОХУ (Сибирь) болон Монгол орны байгаль ашиглалт, нутагшилт, аж ахуй эрхлэлтийн тулгуур тэнхлэг бүрэлдэх газарзүйн онцлогийг Евразийн интеграцитай холбон судлах нь,” *Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн*, Улаанбаатар, 2023.
- [15]. P. Decorla-Souza, B. Gardner, M. Culp, J. Everett, C. Ngo, and J. Hunt,

- “Estimating Costs and Benefits of Transportation Corridor Alternatives,” *Transp. Res. Rec. J. Transp. Res. Board*, vol. 1606, no. 1, pp. 115–123, Jan. 1997, <https://doi.org/10.3141/1606-14>.
- [16]. S. Alam, Y. Zhijun, N. Jan, A. Ahmad, M. ul Islam, and A. Noor, “The Analysis of China, Pakistan Economics Corridor (CPEC) through the SWOT Technique,” *DEStech Trans. Econ. Bus. Manag.*, no. icerem, Sep. 2019, <https://doi.org/10.12783/dtem/icerem2019/30818>.
- [17]. P. C. Richard, “SWOT Analysis of Nigerian Roads: A Synopsis on Benin-Auchi Road,” *Ife Social Sciences Review*, vol. 30, no. 2, pp. 21–30, 2022.
- [18]. J. He, P. Chang, and Y. Sun, “Analysis of the feasibility and necessity of special road construction for small passenger cars,” *MATEC Web Conf.*, vol. 272, p. 01039, 2019, <https://doi.org/10.1051/mateconf/201927201039>.
- [19]. Р. Ринчинбазар and Д. Эрдэнэбаяр, “Бүс нутгийн шинжлэх ухааны үндэс,” Улаанбаатар, 2019.
- [20]. И. Окунев, Улс төрийн газарзүй. Улаанбаатар: Соёмбо принт, 2022.
- [21]. L. A. Bezrukov, A. N. Fartyshev, and M. Altanbagana, “Economic and Geographical Problems in Interactions between Mongolia and Eastern Russia in Foreign Commodity Markets,” *Geogr. Nat. Resour.*, vol. 43, no. S1, pp. S9–S14, Nov. 2022, <https://doi.org/10.1134/S1875372822050055>.
- [22]. П. Бямбахорол and Ч. Анар, “Гадаад харилцаа, худалдаа, эдийн засгийн судалгаа,” Улаанбаатар, 2018.
- [23]. A. A. Litvinov and S. B. Kutyavin, *Territorial concentration and supporting frame of settlement in the northwestern regions of Udmurtia*. Moscow: Earth science biology, 2009.
- [24]. S. Kudiyarov, “Dislike for koala: A chance for Russian coal,” *Ekspert*, vol. 7, pp. 22–26, 2021.