

НИЙТЛЭЛЧИЙН БУЛАН

Pax Mongolica №1, 2016 он: 124-131 хуудас

ТОРГОН ЗАМ ЭДИЙН ЗАСГИЙН БҮСИЙН ДЭД БҮТЦИЙН ХӨГЖЛИЙН ХАРИЛЦАН ХАМААРАЛ (Монгол улсын жишээн дээр)

К.Дэмбэрэл¹

I. “Торгон зам” эдийн засгийн бүсийн шинэ үзэл санаа

Торгон замын төсөл нь ирээдүйд Зүүн Ази-Баруун Европыг холбох олон улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагааны эхлэл юм. Түүхийн талаасаа бол Ази-Европыг холбосон тэмээн жингийн маршрут нь үндсэн чиглэлээсээ салбарласан хэд хэдэн чиглэлтэй байсан. Өнөөдөр ч гэсэн энэ үзэл санаа хэвээр байж, хэд хэдэн коридорт хуваагдаж байна.



(Зураг 1)

1. ШУА-ийн Олон Улсын Харилцааны Хүрээлэнгийн ЭШАА, доктор (Ph.D) demberelkolya@yahoo.com

1. Хятад – Монгол- Орос- Европ гэсэн чиглэлээр
2. Хятад – Төв Ази – Баруун Ази гэсэн хоёрдахь чиглэлээр

3. Хятад – Энэтхэг хятадын хойг - Африк гэсэн гуравдахь чиглэлээр тус тус олон улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагааны коридорыг бий болгох санаачилгыг БНХАУ гаргасан билээ. Энэхүү санаачилгын 1, 2-р чиглэлийг Монгол Улс бүрэн дэмжиж түүнд нэгдэн орох, өөрийн тээврийн дэд бүтцээ хоршиж хөгжүүлэх сонирхолтой байгаа. Монгол улс нь газарзүйн байрлалын хувьд дээрхи хоёр чиглэлийн бүсэд бүрэн хамаарч байгаа. Хоёрдугаар чиглэл буюу Торгон замын үндсэн маршрут нь түүхэн тэмээн жингийн цувааны замыг орчин үеийн өндөр хурдны зам тээврийн коридор болгох зорилго нь илүү хурдан үр дүнд хүрэх боломжтой. Тийм учраас Монгол Улс ч энэ чиглэлд нийцүүлж өөрийн дэд бүтцийн хөгжлийн бодлогоо тодорхойлох ёстой. Энэ чиглэлд нэгдснээр Монгол Улс нь Баруун Европт гарах хоёрдахь ч гарцтай болох ба Энэтхэгт хүрэх шинэ гарцтай болох боломж нээгдэнэ.

Хятад-Монгол-Орос- Европ гэсэн чиглэлд гурван талын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх өндөр дээд хэмжээний ойлголцол бий болсон. Энэ чиглэлд тээврийн дэд бүтцийг авто зам, агаарын зам, төмөр замын болон өндөр хурдны шилэн кабелийн сүлжээг бий болгох гэсэн чиглэлээр хөгжүүлэхэд Монгол Улсын идэвхитэй оролцоог бий болгох нь чухал юм. Энэ хүрээнд Монгол Улс нь Ази-Европыг холбосон орчин үеийн авто зам, агаарын замын ажлыг эхлүүлээд байгаа юм.

Торгоны замын бүсэд хамтран ажиллах зарчим, хамтын ажиллагааны тэргүүлэх чиглэлийн талаархи БНХАУ-ын санаачилгыг Монгол улс дэмжих үндэслэлтэй. Энэ нь эдийн засгийн хамтын ажиллагааны коридор болох Торгон зам төсөлд оролцогчид НҮБ -ын Дүрмийн зорилго, зарчмыг чанд сахих, энх тайванаар зэрэгцэн орших 5 зарчмыг мөрдлөг болгох ёстой гэсэн үг.

Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны тэргүүлэх чиглэлд орсон Хятадын санаачилгыг Монгол улс дэмжих боломж, шаардлага бас бий. Үүнд: таван үндсэн зорилготой

- Улс төрийн зөвшилцөл
- Дэд бүтцийн харилцан хамаарал

- Хориг саадгүй худалдаа
- Капиталын чөлөөт урсгал
- Ард түмний ойртон нягтрал

Торгон зам төсөл нь Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хамгийн том, суурь төсөл учраас бүс нутгийн улсуудын оролцох сонирхол их, санаачилга ч их байгаа хэдий улс бүхэн өөрийн эрх ашгийг түлхүү тавих оролдлого байгаа нь төслийг удаашруулах магадлалтай юм.

Торгон замын гол үзэл санаа нь БНХАУ-д үйлдвэрлэсэн бараа, бүтээгдэхүүнийг дэлхийн зах зээлд түргэн шуурхай хүргэх явдал. Үүний тулд энэ бүсэд оршин буй улс орон бүхний дэд бүтцийг энэ үзэл санааг хэрэгжүүлэхэд нийцүүлэн хөгжүүлэх улмаар улс бүхэн эндээс зохих үр ашгийг хүртэх явдал.

БНХАУ-ын “Нэг бүс, нэг зам” санаачилга нь шинэ зуунд шинэ “Торгон зам” төслийг эхлүүлэх үндэс боллоо. Энэ санаачилгын гол утга нь Хятадын зүгээс Африк, Европ хүрэх “дэлхийн менежмент” хэмээн үзэж болно. Энэхүү “менежементыг” хэрэгжүүлэх арга нь Евразийг хамарсан эдийн засгийн бүслүүрийг “Торгон зам” тээврийн коридорын хүрээнд бий болгох явдал.

БНХАУ-ын бараа, үйлчилгээг ОХУ+Европын Холбооны 500 гаруй сая хэрэглэгч, мөн Төв болон Баруун Азийн 600 сая орчим хэрэглэгчдэд хүргэх зорилго бүхий тээврийн коридорыг эдийн засгийн бүс болгон өргөжүүлэхэд тус төслийг санаачлагч БНХАУ-ын амбици нь чухал үүрэгтэй.

Торгон замын тээврийн коридорын хүрээнд Зүүнээс баруун руу чиглэсэн урсгал харьцангуй тодорхой байгаа бол Баруунаас зүүн рүү чиглэсэн бараа, үйлчилгээний урсгалын хэмжээ, далайц, тогтвортой байдал зэргийг бодитой тогтоож байж төслийг эхлүүлэх нь нэн чухал. Эс тэгвээс Торгон зам төсөл нь “нэг урсгалтай” зам лугаа адил болно. Төслийг бүрэн дүүрэн хэрэгжүүлэхэд ОХУ, Европын холбооны улс төрийн дэмжлэг хэрэгтэй ба өнөөгийн нөхцөлд Төв Азийн улсуудаас дэмжлэг хүлээх боломжтой. Эс бөгөөс Хятадын санхүүжилт нь “элсэнд асгасан ус лугаа адил болмой”.

Торгон замыг төслийг түүхэн маршрутаар явуулах нь үр дүнд хүрэх магадлал өндөр бөгөөд одоогийн зарчим нь бол төсөлд нэгдэх сонирхолтой ямарч улсыг хөрөнгө оруулагч хэлбэрээр нэгдэх боломжтой хэмээн тусгасан явдал төслийн үр дүнг бууруулах магадлалтай хэмээн судлаачийн хувьд үзэж байна. Шинэ Торгон зам төслийн 1,2-р коридорт өөрийн дэд бүтцээ нийцүүлэн хөгжүүлэхэд Монгол Улс ямар бодлого барих ёстой талаар судлаачийн саналаа нэмэрлэхийг хүслээ.

Юуны өмнө 1, 2-р коридорын мөн чанар, техник эдийн засгийн үндэслэл, улс төр эдийн засгийн агуулга тал дээр нь Монголын эрх ашгийг уялдуулан товч томъёолох нь зүйтэй.

II. “Торгон зам” эдийн засгийн бүсийн нэгдүгээр коридор

Ингээд 1-р коридор буюу Хятад–Монгол–Орос–Европ гэсэн чиглэлийн талаар өгүүлсү. Энэ коридорыг дотор нь хоёр чиглэлд явуулах боломжтой.



(Зураг 2)

Эхний чиглэл буюу Бээжин - Улаанбаатар - Эрхүү - Казань - Москва - Киев - Берлин гэсэн маршрут нь одоо байгаа дэд бүтэц дээрээ тулгуурласан. Харьцангуй урт ч суурь боломж сайтай.

Хоёрдахь чиглэл нь Бээжин-Улаанбаатар-Улиастай-Астана-Казань-Москва-Киев-Берлин гэсэн хэлбэрээр явуулах нь хамгийн хямд, богино коридор болох магадлалтай. Энэ чиглэлийн талаар бүр ХХ зууны эхэнд Монголд төмөр зам барих төслийн хүрээнд Орос, Хятад, Япон улсын зүгээс 3 төслийг талууд гаргаж байсан. Хятадын талын санал нь чухам л Бээжин-Хаалган-Өргөө-Улиастай-Красноярск гэсэн маршрут дээр тулгуурлаж байлаа. Энэ чиглэл нь хэрэгжээгүй тул дэд бүтцийн хувьд ямарч хөгжилгүй болон үлдсэн. Өнөөгийн нөхцөлд эдийн засгийн хувьд хямд, богино зайтай энэ маршрутыг хөгжүүлэх сонирхол Монгол улсад бий.

Харин энэ коридорын нэгдүгээр чиглэл болох Бээжин-Улаанбаатар-Эрхүү-Москва маршрут нь Монголыг төмөр замжуулах Оросын төслийн биелэл болж, одоо энэ коридор нь зохих хэмжээний дэд бүтэцтэй, цаашид өргөжүүлэх бүрэн боломжтой.

Монгол улс нь төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлогоо баталсан ба Азийн авто замын сүлжээнд нэгдэн Монголоор дамжиж Орос, Хятадыг холбосон өндөр хурдны авто замыг шинэчлэн барих ажлыг эхлүүлсэн.

Хойд Америк, Зүүн Азийг холбосон агаарын замын сүлжээг Монголоор дайруулан хийх ажлыг эхлүүлээд байна. Энэ ажлын эхлэл болгож олон улсын онгоцны шинэ нисэх буудлыг Японы санхүүжилтээр барьж байгаа бөгөөд 2016 онд ашиглалтад оруулахаар байна.

Монголоор дамжсан өндөр хурдны шилэн кабелийн сүлжээг байгуулах ажил төслийн хүрээнд явж байна.

Монгол улсын газар нутгийн байрлал, дэд бүтцийн хөгжил, харьцангуй хямд өртөг зэргийг ашиглан Зүүн Азийн улсуудын зүгээс Монголд контейнерийн агуулах байгуулах санаачилга нэмэгдэж байна.

Эдгээр тээврийн болон дамжин өнгөрүүлэх төслийн ажлыг Монгол Улс нь шинэ Торгон зам эдийн засгийн бүсийн үзэл санаанд нийцүүлэн явуулах нь илүү үр дүнтэй байж болох талтай. 1960-аад онд гэхэд л Зөвлөлт, Хятадын хоорондын тээвэрт транзит тээврийн үйлчилгээгээр Монгол Улсын төсөвт томоохон дэмжлэг болж байсан саяхны түүх бий.

Өнөөгийн Орос, Хятадын худалдааны өргөжилт нь Монголоор дайрсан чиглэлийн дэд бүтцийг хөгжүүлэхийг зайлшгүй шаардаж байна. Энэхүү эдийн засгийн коридор нь Хятадыг Төв Европ, Скандиновын орнууд руу шууд гарах гарцыг өргөжүүлж байна.

III. “Торгон зам” эдийн засгийн бүсийн хоёрдугаар коридор

2-р коридор буюу Хятад-Төв Ази–Баруун Ази гэсэн хоёрдахь чиглэлийн талаар саналаа хэлсү. Энэхүү коридор нь дотроо мөн л 2 үндсэн чиглэлтэй байж болох ба Хятадын бараа бүтээгдэхүүнийг Европоос дутахгүй хэмжээний том зах зээлд гаргах үүд хаалгыг нээх юм.



(Зураг 3)

БНХАУ-Пакистан-Иран-Газар дундын тэнгисийн зүүн эрэг гэсэн чиглэл нь харьцангуй богино замаар, хятадын түнш улсуудыг хамарсан газар нутгийг дайран явах маршрут юм.

Удаахи чиглэл нь Хятад-Төв Азийн БНУ-Иран-Газар дундын тэнгис хүрэх Торгон замын эдийн засгийн бүс. Эдгээр чиглэлийн аль аль нь ч томоохон хөрөнгө оруулалт, улс төрийн тогтвортой байдлыг шаардсан төсөл. Эдгээр бүсийн дагуу улс төрийн зөвшилцөл үүссэн тохиолдолд 600 гаруй сая хэрэглэгчтэй том зах зээл бүхий коридор үүсэх юм.

Төв Азийн тээврийн систем нь ОХУ-тай нягт холбогдсон тул уг системийг өөрчлөхөд цаг хугацаа шаардах зүйл. Тухайлбал, Төв Азийн төмөр замын 11 магистралийн 9 нь ОХУ руу чиглэсэн байдаг. Тийм учраас Төв Азиар дайрч ОХУ-аар дамжин Европ хүрэх төсөл нь оросын зүгээс улс төрийн дэмжлэг өндөртэй. Одоогийн байдлаар Төв Азийн орнуудын нийт авто замын сүлжээ нь 320 мянган км, төмөр замын сүлжээ нь 20 мянган км, нефть хийн 40 мянган км хоолойтой бөгөөд олон улсын чанартай 20 нисэх буудал бий.

Төв Азийн орнуудын нийтлэг сонирхол нь Торгон замын эдийн засгийн бүсэд хамрагдаж эдийн засгийн зохих өсөлтийг хангах явдал. Үүнд дараахи боломжууд нөлөө үзүүлж байгаа болно.

- Ази, Европын хоорондын хэлхээ холбоо идэвхижсэн
- Бүс нутгийн ачаа эргэлтийн бодит хэмжээ огцом өссөн
- Ази, Европын дамнасан зорчигчдын урсгал нэмэгдсэн

Энэ чиглэлд Туркмен-Иран, Хятад-Казахтсан гэсэн чиглэлээр эхлэл бий болсон. Гэсэн хэдий ч дэд бүтцийн харьцангуй сул хөгжил, хуучиралт, орчин үеийн техник тоног төхөөрөмжийн дутагдал зэргээс гадна гааль, тарифийн бодлого, улс төрийн нөхцөл байдал нь коридорын цаашдын хөгжилд саад учруулах магадлалтай юм.

Төв Азиар дамжсан эдийн засгийн коридор бий болгоход ОХУ-тай зөв ойлголцох явдал Хятад улсад бас нэгэн асуудал болж гарч байгаа. Учир нь 2006 оноос “1520 стратегийн түншлэл”-ийн хүрээнд ОХУ нь Төв Азийн улсуудтай хамтран олон улсын тээврийн коридорыг байгуулах ажлыг санаачлаад байгаа.

ДУГНЭЛТ

Төв Азийн улс бүр өөртөө ашигтай байж болох хувилбараар төмөр замын магистраль татах лоббиг удаа гаргасаар ирсэн ба энд Орос, Хятадын сонирхлыг нийцүүлэх асуудал дээр зохих үр дүнд хүрэхгүй байсаар ирсэн.

Европ, Азийн хоорондын худалдааны эргэлтэд эрс нэмэгдэх нь тээврийн эрэлтийг ч бий болгохоор байна. Бүс нутаг нь дамжин өнгөрүүлэх тээврээр дамжуулан өөрийн тээврийн дэд бүтцээ хөгжүүлэх боломжтой болж байна. Хятадын хувьд зөвхөн бүс нутгийн түүхий эдийн нөөцөд хүрэх төдий бус Европ, Баруун Азийн нэг тэрбум гаруй хэрэглэгчид түргэн шуурхай хүрэх явдал билээ. Энэ нь ч гэсэн Шинэ Торгон замын гол үзэл санаа бөлгөө.

Торгон зам эдийн засгийн бүсэд хамаарах бүхий л улсууд өөрсдийн хувь нэмрийг идэвхитэй оруулж байж төсөл үр дүнд хүрэх бөгөөд зөвхөн БНХАУ-ын санхүүжилтэд дулдуйдвал уг төсөл хэрэгжих магадлал нь буурах юм.

Мэдээж хэрэг, БНХАУ-ын Засгийн газар үр дүнгүй төсөлд мөнгө зарахгүй шүү дээ. Тийм хэдий ч БНХАУ нь “дэлхийн менежмент”-ийг хэрэгжүүлэхдээ онцгой санаачилгатай байгаа гэдгээ сүүлийн 2 жилийн үйл ажиллагаагаар харуулж байна.

Одоогийн байдлаар БНХАУ нь Африк, БРИКС чиглэсэн үр дүн нь тодорхойгүй төсөлд санхүүжилт хийгээд байгаагаар эргэн харах нөхцөл ч үүсч байгаа.

Зүүн Азийг, нэн ялангуяа БНХАУ-ыг Орос, Европын зах зээлд хамгийн богино хугацаанд, хямд өртгөөр хүргэх маршрут бол First corridor “Silk Road Economic Belt” буюу Монголоор дайрах тээврийн коридор билээ. Монгол Улс ч энэ чиглэлд тодорхой ажлуудыг санаачлан хийж байгаа.