

БНКазахстан Улсын дамжин өнгөрүүлэх тээврийн системийн хөгжилд «Нэг бүс-Нэг зам» төслийн үзүүлэх нөлөө

*Е.Ж. Аубакиров **

*Н.К. Смагулов ***

Казахстан улсын дамжин өнгөрүүлэх тээврийн дэд бүтцийн хөгжилд өнөөгийн тулгамдсан асуудал. Түүнчлэн олон улсын «Нэг бүс-нэг зам» төсөлд манай улсын тээврийн дэд бүтцийг хорших явдал нь манай улсын гадаад ертөнцтэй улс төр, худалдаа-эдийн засгийн талаар харилцахдаа далайд гарцтай болох гадаад харилцааны үндсэн зорилтуудын нэг мөн.

Дэлхийн нийт бараа эргэлтийн 90 хувь нь далайн тээвэрт ногддог ч, 48 улс далайд гарцгүй билээ. Дэлхийн зах зээл нь 50 гаруй мянган далайн хөлөг онгоц бүхий олон улсын худалдааны флотоос бүрддэг билээ.

Казахстан улс нь дамжин өнгөрүүлэх сүүлийн үеийн өөрийн холбоо сүлбээний туршлагаараа далайд гарцгүй хэмээх нэршлээс ангижирч чадаж буйгаа харуулж байна. Үүнд 1999 онд Казахстан улсын ерөнхийлөгч Н.Назарбаевын ард түмэндээ хандсан улс төрийн эр зориг шаардсан, тус улсын дэд бүтцийн хөгжилд дэм өгөх чиглэл бүхий илгээлт нь шийдвэрлэх үүрэг гүйцэтгэсэн юм. Тэрээр уг илгээлтэд дурдахдаа « Төв Азийн 2000 жилийн түүх нь далайд гарцгүй эх газрын

* *Е.Ж. Аубакиров* «КТЖ – ачаа тээвэр» ХНН-ийн БНХАХ, ЗӨА-ийн орнууд дахь төлөөлөгчийн газрын тэргүүн

** *Н.К. Смагулов* Казахстан улсаас Монгол Улсад суугаа ЭСЯ-ны 1-р нарийн бичгийн дарга

*БНКазахстан Улсын дамжин өнгөрүүлэх тээврийн системийн
хөгжилд «Нэг бүс-Нэг зам» төслийн үзүүлэх нөлөө*

гүнд орших ард түмэнд ирээдүй бүрхэг гэдгийг харуулсан хэдий ч Төв Азийн ард түмний хувь заяа нь дэлхийн хэмжээний тээврийн суваг болж чадах уу, аль эсвэл зах хязгаар хэвээр үлдэх үү гэдгээс л хамаарах болчихоод байна» хэмээн тэмдэглэсэн.

Тээврийн дэд бүтэц нь улс орны ирээдүй хамаарах хөгжлийн тэргүүлэх чиглэл хэмээн тодорхойлогдсон. Энэ цаг үед «Казахстан-2050», «Нурлы Жол» дэд бүтцийн хөгжлийн хөтөлбөр, «Үндэстний төлөвлөгөө-100 тодорхой алхам» зэрэг төрийн тэргүүний удирдамжаар боловсруулагдсан хөгжлийн үндсэн баримт бичгүүд стратегийн хөгжлийн ерөнхий дүр зураг нь тусгагдсан. Эдгээр бичиг баримтад Казахстан улсын дамжин өнгөрүүлэх тээврийн тэргүүлэх чиглэлүүдийг тодорхойлсон байсан.

Өнөөгийн шинжээчдийн үзэж буйгаар далайд гарцгүй олон улс орон хэрэгжүүлж чадаагүйг Казахстан улс л хэрэгжүүлж чадсан аж. Дээрхи хөтөлбөрийн хүрээнд:

- Нийт бараа эргэлтийн 1/3 хувийг эзэлдэг Каспийн тэнгисийн дотоод нөөц бололцоог Актау хотын боомтыг шинэчлэх зэргээр дээд хэмжээнд ашигласан
- Бүх чиглэлд дэд бүтцийг задалж өгөх зорилгоор бусад улс орнууд болох Азербайжан, Гүрж, Балтийн улсууд, БНХАУ-ын боомтуудад бэхжиж чадсан.
- Дамжуулах хоолойн салбарт БНХАУ руу чиглэсэн нефть, хийн экспортын тээврийн шинэ гарц бий болсон.
- «Баруун Хятад-Баруун Европ» төслийн хүрээнд 2700 км урттай авто зам, барилгын төслийн ажил амжилттай хэрэгжиж байна.
- Бүс нутгийн болон олон улсын хэмжээнд 2500 км тууш урт бүхий төмөр замын сүлжээг өргөжүүлсэн.

«Казахстан-2050» стратегийн зорилтод тусгагдсан 2020 онд тус улсын дамжин өнгөрүүлэх тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэн дамжин өнгөрүүлэх тээврийн хөгжлийн чадавхийг 2 дахин, 2050 онд 10 дахин өсгөх зорилгоор «Казахстан темир жолы үндэсний компани» ХНН-ийг үндэсний тээвэр зуучийн компани хэмээн зарласан. «KTZ Express» ХК нь дараахи 4 чиглэлээр тээвэр зуучийн үйлчилгээг үзүүлж байна.

Үүнд: ачаа тээвэр, хүн тээвэр, «хаалганаас хаалган хүргэх» дэд бүтцийн хөгжил, олон хэлбэрийн тээвэр зуучийн үйлчилгээ. **Зур №1.**

Сүүлийн жилүүдэд дэлхийн геополитикт Евразийн интеграцийн үйл явц, Хятадын эдийн засгийн эрчимтэй хөгжил хүчтэй нөлөөлөх боллоо. 2016 онд «Хятад-Европ-Хятад» чиглэлээр чингэлэгийн тээвэрлэлтийн хэмжээ 20 тн чингэлэгээр хэмжихэд 105 мянгад хүрсэн нь төлөвлөж байснаас даруй 10 мянгаар илүү байна. Түүнчлэн Ляньюнган боомтын казахстаны терминалаас Станбул, Тегеран чиглэлд Транскаспи болон «Хойд-Өмнөд» замаар Казахстаны чухал дамжин өнгөрүүлэх чиглэлээр чингэлэгийн галт тэрэгнүүдийг явуулж эхэлсэн.

Төлөвлөгөө ёсоор бол Транскаспийн чиглэлд 76 чингэлэгийн галт тэрэг (20 тн - 6000 чингэлэг бүхий), Казахтсан-Туркмен-Ираны чиглэлд 61 чингэлэгийн галт тэрэг (20 тн - 5000 чингэлэг бүхий) явуулахаар байгаа. 2017 оны төгсгөл гэхэд хүлээгдэж буй төсөөллөөр чингэлэгийн тээврийн өсөлт 2500 чингэлэгийн галт тэрэг болж өсөхөөр байна. **Зур №2.**

Дэлхийн тээвэр-зуучийн зах зээл дээр Казахстан улсын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх зорилгоор Зүүн Өмнөд Азиас Дубай дамжин Европ хүрэх «Sea-Air» схемтэй өрсөлдөх хэмжээний тээврийн шинэ бүтээгдэхүүн болох «Rail-Air»-ийг зах зээлд боловсруулан гаргасан. Ингэснээр 2016 онд дээрхи чиглэлээр 9 ачилтыг Амстердам, Стамбул, Москва чиглэлд гаргаж чадсан. **Зур №3.**

Түүнчлэн «НК «КТЖ» ХНН нь ачаа, зорчигч тээврийн сааралт, төмөр замын боломжийн бууралт зэрэг гарч болох бүхий л эрсдлийг тооцон түүнийг багасгах зорилгоор бүс нутгийн харилцаа хамтын ажиллагааны шинэ алхмуудыг эрэлхийлж байна. Түүний нэг нь Каспийн тэнгис хавийн орнуудын дамжин өнгөрүүлэх тээврийн чадавхийг нэмэгдүүлэх зорилго бүхий «Транскаспийн олон улсын тээврийн чиглэл» төсөл юм. **Зур №4.**

Олон улсын болон бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хөгжилд худалдаа-эдийн засгийн үйл ажиллагааг хамарсан хил залгаа улсуудын харилцаа хамтын ажиллагаа чухал болж байна. Алматы хотоос 298 км зүүн тийш орших 2005 оны 8-р сараас өнөөг хүртэл үйл ажиллагаагаа явуулж байгаа «Хоргос-Зүүн хаалга» ЭЗЧБ, «Хоргос» хил хавийн

*БНКазахстан Улсын дамжин өнгөрүүлэх тээврийн системийн
хөгжилд «Нэг бүс-Нэг зам» төслийн үзүүлэх нөлөө*

хамтын ажиллагааны олон улсын төвүүд зэрэг болно.

Шинжээчдийн үзэж буйгаар 2020 он гэхэд ачаа тээврийн хэмжээ 4 сая тн, харин тив дамнасан худалдааны хэмжээ 1 их наяд ам.долларт хүрэх аж. Үүнтэй холбогдуулан Хятад, Казахстаны хил дээр хамгийн орчин үеийн технологийн шийдэл бүхий томоохон дамжин өнгөрүүлэх төв байгуулагдаж байна. **Зур №5.**

Өнөөгийн түвшинд Казахстанар дамжуулах тээвэр зууч нь өртөг, аюулгүй байдал, хугацааны хувьд бусад чиглэлийг бодоход илүү өрсөлдөх чадвартай болж байгаа юм.

Олон улсын ачаа урсгалд нэгдэх, бүс нутагт харилцан худалдаа голлох болсон улсууд болох Хятад, ЗӨА, Европ, Иран, Төв Ази, Энэтхэг, Турктай шууд харилцааг бий болгох нь чингэлэгийн ачаа урсгалын үйлчилгээнд хүргэх хугацааг хамгийн бага байлгах эрэлтийг бий болгож байна. **Зур №6.**

Дэд бүтцийн объектуудын удирдлага, ачаа тээврийн хөгжлийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх зорилгоор боомтын болон терминалийн үйлчилгээнд дэлхийн хэмжээний зөвлөх үйлчилгээ үзүүлдэг «DP World» компанийг татан оролцуулж байна. «DP World» компанитай хамтын ажиллагаа нь «Хоргос» хуурай замын боомт болон Актау усан замын боомтоор дамжуулан ачаа тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэгдэж байгаа нь Төв Азийн тээврийн зах зээлд Казахстан улсын хувьд дамжин өнгөрүүлэх тээврийн өрсөлдөх чадварыг нь нэмэгдүүлж байна.

Казахстан нь Өрөмч, Ираны усан боомт Бандер-Аббас болон Стамбул, Москва, Душанбе, Балти хавьд терминалийн барилгын ажлыг эхлүүлээд байна. Тийнхүү 2020 онд Казахстаны гадаад терминалийн сүлжээгээр 1700 мянган чингэлэг нэгдсэн дэд бүтцийн хүрээнд төвлөрүүлэх чадвартай болно. Түүнчлэн Казахстаны Актобе, Актау, Усть-Каменогорск гэсэн 3 хотод тээвэр-зуучийн төвүүдийг барихаар төлөвлөж байна. **Зур №7.**

Шинжээчдийн үзэж буйгаар Баруун Хятад, баруун Европыг холбосон тээврийн коридорын ихэнхи хэсэг нь Евразийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны байгууллагад Казахстаны гол түнш болсон ОХУ-аар дамжиж байгааг харгалзах нь зүйтэй аж. Ингэхлээр төслийн үр дүнтэй байдал нь хөрш орнуудын тээврийн бүтцийн харилцан

уялдаанаас хамаарах юм.

Үүнтэй холбогдуулан 2016 оны 10 сарын 4-нд Астана хотноо Казахстан, ОХУ-ын бүс нутгийн хамтын ажиллагааны XIII форумын үеэр дэд бүтцийн «Центральный сухой порт» төслийг Москва мужийн Домодедово дүүрэгт хэрэгжүүлэхээр «KTZ Express» болон «Коалко Девелопмент» ХК-ний хооронд гэрээг байгуулсан. Төсөл нь тус улсын гадаад терминалийн сүлжээг хөгжүүлэхэд чиглэгдэж байгаа юм.

Хуурай замын боомт нь Хятад, Казахстан, ОХУ болон Европыг холбосон тээврийн коридор болох транссибирийн төмөр зам болон шинэ торгон замын огтолцол дээр байх юм. Боомтын нийт талбай нь 60 га бөгөөд 2020 он түүгээр дамжих эргэлт 150 мянган чингэлэгт хүрэх ба 2024 онд энэ тоо 400 мянгад хүрч очих ёстой. Тээвэр-логистикийн дэд бүтцийн хөгжлийн асуудлыг техникийн шинэчлэл, нэн ялангуяа машин үйлдвэрлэлийн шинэчлэлийг хийхгүйгээр яригдах зүйл биш билээ.

Түүхэн талаасаа харах юм бол ТУХН-ийн орнуудын төмөр замын тээврийн машин үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүнүүд нь ихэвчлэн ОХУ, Украинд үйлдвэрлэгдэж ирсэн. Төмөр замын хөдлөх хэсэг, дэд бүтцийн ихэнхи нь хуучирч шинэчлэл хийгдэх зайлшгүй байдалд хүрээд байгаа. Импортыг орлох, үйлдвэржүүлэх тухай төрийн бодлогын хүрээнд болон ТУХН-ийн орнуудын үйлдвэрлэлийн технологийн хоцрогдолтой байдлыг харгалзан «НК «КТЖ» ХК нь өөрийн үйлдвэрлэлийг бий болгох замаар дэд бүтцийн шинэчлэлийн ажлыг эхлүүлж байгаа.

Дэлхийн томоохон үйлдвэрлэгчид болох «General Electric», «Alstom», «Talgo» зэрэг үндэстэн дамнасан компаниудтай түншлэх замаар ачааны болон зорчигч тээврийн галт тэрэг, техник тоног төхөөрөмжийн үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагааг эхлүүлээд байгаа. Эхний бүтээгдэхүүнээ Евразийн зах зээлд гаргаад байгаа.

Ерөнхийдөө бол богино хугацаанд Казахтсан улс нь өөрийн тээврийн системээ олон улсын «Нэг бүс-Нэг зам» төсөлтэй хорших замаар Евразийн тээврийн зангилаа болох стратегийн зорилтоо амжилттай шийдсэн хэмээн үзэж болно.