

МОНГОЛ, ОРОС, ХЯТАД ГУРВАН УЛСЫН ЭДИЙН ЗАСГИЙН КОРИДОРЫН ХЭРЭГЖИЛТИЙН ЯВЦ

Б.Индра
*Аюулгүй байдал судлалын хүрээлэнгийн
ахлах судлаач, доктор (Ph.D)*

Т.Батцэцэг
МУИС-ийн ОУХНУС-ийн докторант

Монгол Улсын “Хөгжлийн зам” хөтөлбөр, БНХАУ-ын “Нэг бүс, нэг зам” санаачилга, ОХУ-ын “Евразийн эдийн засгийн холбоо” хэмээх тус тусын бодлогоо Монгол, Орос, Хятад гурван тал хооронд нь уялдуулан холбож, эдийн засгийн хамтын ажиллагаагаа идэвхжүүлэхээр 2016 онд тохиролцсон билээ. Үүний дагуу эдийн засгийн коридор (ЭЗК) байгуулах хөтөлбөр байгуулсан ба тус хөтөлбөрийн гол биежилт нь ЭЗК-ын 32 төсөл билээ. Даяаршил хумигдах хандлагатай өнөөгийн нөхцөл байдалд бүс нутгийн эдийн засгийн үйл ажиллагаа илүү чухал байх хандлагатай. Иймээс манай улсын хоёр хөрштэйгөө хэрэгжүүлж буй ЭЗК-ын төслийн хэрэгжилтэд дүн шинжилгээ хийлээ.

Эдийн засгийн коридорын хэрэгжилтийн явц

Хөтөлбөр ба 32 төслийн тухай: ЭЗК-ын хөтөлбөр үндсэн хэсэг болон хавсралт хэсгээс бүрдэх бөгөөд үндсэн хэсэгт хөтөлбөрийн зорилго, хамтын ажиллагааны чиглэл, зарчим, төслүүдийн санхүүжилт, хэрэгжүүлэх механизм зэргийг тусгасан. Хавсралтад нийт 32 төслийг тусгасан юм. Үүнд:

- Зам, тээврийн салбарын төсөл - 13
- Аж үйлдвэрийн салбарын төсөл - 2
- Хил, гааль, хорио цээрийн чиглэлийн төсөл - 5
- Эрчим хүчний салбарын төсөл - 1
- Байгаль орчны салбарын төсөл - 3
- Шинжлэх ухаан, технологи, боловсролын салбар төсөл - 3
- Хүмүүнлэгийн чиглэлийн төсөл - 3
- Хөдөө аж ахуйн салбарын төсөл - 1
- Эрүүл мэндийн салбарын төсөл - 1 байдаг.

ЭЗК-ын хөтөлбөрийн зорилго нь Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын хооронд худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүнийг өрсөлдөх чадвараар хангах, хил дамнасан тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн хамтарсан төслүүдийг хэрэгжүүлэх замаар гурван талт хамтын ажиллагааг өргөжүүлэн хөгжүүлэхэд оршино хэмээн тодорхойлсон.

ЭЗК-ын механизм: “Монгол Улсын Гадаад харилцааны яам, ОХУ-ын Эдийн засгийн хөгжлийн яам, БНХАУ-ын Хөгжил шинэчлэлийн хороо хооронд “Эдийн засгийн коридор”-ын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг урагшлуулах хамтарсан механизм байгуулах тухай харилцан ойлголцлын Санамж бичиг”-т 2018 оны 9 дүгээр сард гарын үсэг зурснаар гурван талын хамтын ажиллагааны механизмыг албан ёсоор байгуулав. Санамж бичгийн дагуу хөтөлбөрийн хэрэгжилтийн асуудлыг хариуцах Ажлын хэсгийг гурван улс байгуулсан бөгөөд ажлын хэсгийн дарга нар нь Монголын талаас Гадаад харилцааны дэд сайд, Оросын талаас Эдийн засгийн хөгжлийн дэд сайд, Хятадын талаас Хөгжил, шинэчлэлийн хорооны дэд дарга юм.

Өдгөө 2016 оноос хойш гурван талын хамтын ажиллагааны механизмыг бүрдүүлж, нийт 10 эргэм механизм ажиллаж байна.

Хүснэгт 1. Монгол, Орос, Хятадын ЭЗК-ын механизм

№	Механизм	Давтамж	Гол үүрэг
1.	Төрийн тэргүүн нарын уулзалт	Жилд 1 удаа	Дээд түвшний тохиролцоонд хүрэх
2.	Гурван талын Ажлын хэсэг	Жилд 1 удаа	ЭЗК-ийн хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг урагшлуулах
3.	Гадаад харилцааны дэд сайд нарын уулзалт	Жилд 1 удаа	Төрийн тэргүүн нарын уулзалтын асуудлыг хэлэлцэх, ЭЗК-ын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг хэлэлцэх
4.	Шинжээчдийн түвшний уулзалт /ГХЯ-ны газрын захирлын түвшний/	Жилд 1-2 удаа	Төслүүдийн хэрэгжилтийн явцыг хэлэлцэх
5.	Хөрөнгө оруулалтын судалгааны төв	Байнгын	Төслийн ТЭЗҮ, хөрөнгө оруулалтын судалгаа хийх
6.	Зам тээврийн сайд нарын уулзалт		Салбарын хамтын ажиллагааг хэлэлцэх
7.	Аялал жуулчлалын сайд нарын уулзалт	Жилд 1 удаа	Салбарын хамтын ажиллагааг хэлэлцэх

№	Механизм	Давтамж	Гол үүрэг
8.	Гаалийн хамтын ажиллагааны Ажлын хэсгийн уулзалт	Жилд 1 удаа	Салбарын хамтын ажиллагааг хэлэлцэх
9.	Монгол, Хятад, Орос гурван улсын эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагааны чуулга уулзалт	Жилд 1 удаа	Гурван улсын ААН-үүдийн хамтын ажиллагаа, төсөл хөтөлбөрийн танилцуулга, гэрээ хэлэлцээр байгуулах, бизнес платформ болох
10.	Тинктанкуудын холбоо: ЭШ-ний хурал	Жилд 1 удаа	Эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажил хийх, судалгааны мэдээлэл солилцох

Эх сурвалж: Зохиогч эмхтгэв.

Гурван талын шинжээчдийн түвшний гуравдугаар уулзалтаар тэргүүлэх ач холбогдолтой төслүүдийг хэлэлцэн тохиролцсон бөгөөд хөтөлбөрийн хавсралтад тусгагдсан 32 төсөл дотроос дараах 3 төслийг нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэхээр тохиролцжээ.

1. Төмөр замын төв коридор (Улаан-Үүд - Наушки - Сүхбаатар - Улаанбаатар - Замын-Үүд - Эрээн - Улаанцав - Жанчхүү - Бээжин - Тяньжин)-ыг шинэчлэн хөгжүүлэх, хос зам барих, цахилгаанжуулах эдийн засгийн үндэслэлийг судлах;
2. Азийн авто замын сүлжээний АН-3 (Улаан-Үүд - Хиагт/Алтанбулаг - Дархан - Улаанбаатар - Сайншанд - Замын-Үүд/Эрээн - Бээжингийн гаднах тойрог - Тяньжин) чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглах, тус чиглэлд хурдны авто зам барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах;
3. Монгол, Оросын цахилгаан эрчим хүчний сүлжээг шинэчлэхэд Хятадын аж ахуйн нэгжүүд оролцох боломжийг судлах зэрэг болно.¹

Үндэсний ажлын хэсэг: Гурван талын хамтын ажиллагааг дэмжих дотоодын байгууллагуудын үйл ажиллагааны зохицуулалтыг хангах үүднээс манай талд Ерөнхий сайдын захирамжаар Гадаад харилцааны дэд сайдаар ахлуулсан Үндэсний ажлын хэсэг мөн байгуулжээ. Үндэсний ажлын хэсэгт Гадаад харилцааны яамнаас гадна Зам тээвэр хөгжлийн яам, Эрчим хүчний яам, Үндэсний хөгжлийн агентлаг, Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам зэрэг бусад холбогдох байгууллагын төлөөлөл багтаж байна.²

1 “Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийг хэрэгжүүлэх гурван талын шинжээчдийн түвшний II уулзалт <http://www.mfa.gov.mn/?p=41629>

2 В.Энхболд: Москвад эдийн засгийн коридорын хүрээнд гурван асуудал тохирсон, <http://itoim.mn/article/10341>

Ийнхүү ЭЗК-ын хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх гурван талын ажлын түвшнээс төрийн тэргүүний түвшинд шат шатны механизм бий болсны зэрэгцээ дотоодын байгууллагуудын үйл ажиллагааг уялдуулах, зохицуулах бүтэц байгуулагдаад байна.

ЭЗК-ын хэрэгжилтийн үр дүн

ЭЗК-ын төслүүдийг батлан хэрэгжүүлж эхэлсэн боловч бодит үр дүн хараахан гараагүй байна. Монголын гадаад худалдаан дахь эерэг үр дүнгүүд нь гурван талын хамтын ажиллагаанаас бус хоёр талын худалдаанаас ирсэн өгөөж байгаа юм.

Гадаад худалдааны үзүүлэлт: Манай улс гадаад худалдааны нийт эргэлт ЭЗК-ын хөтөлбөрийг баталсан 2016 онд 8.2 тэрбум ам.доллар байсан бол 2019 онд 13.7 тэрбум ам.доллар болж 67 хувиар өсчээ. Манай улс гадаад худалдааныхаа 77 хувийг хоёр хөрш улстай хийсэн (2019 оны байдлаар). Үүнээс Хятадад 64 хувь, ОХУ-д 13 хувь ногддог.¹

Хүснэгт 2. Монгол Улсаас ОХУ, БНХАУ-тай хийсэн худалдааны хэмжээ /1000 ам.доллар/

Улс	2016 он	2017 он	2018 он	2019 он
ОХУ	55,769	67,661.07	85,936	68,093.3
БНХАУ	3,901,619.6	5,307,431.8	6,542,824.8	6,789,765.2

Эх сурвалж: Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан²

Монгол Улсын гадаад худалдааны нийт хэмжээ 2016-2019 онд 67 хувиар өссөн шалтгаан үндсэндээ Хятадтай хийж буй худалдаа, нүүрсний экспорт нэмэгдэж буйтай холбоотой. Оростой хийж буй худалдаа дорвитой нэмэгдээгүй. Өөрөөр хэлбэл гурван талын хамтын ажиллагааны үр дүнгээс биш Монгол, Хятад хоёр талын худалдааны үр дүнгээс ирсэн өсөлт юм.

Ложистикийн гүйцэтгэлийн индекс: ЭЗК-ын хөтөлбөрт дэд бүтцийн чиглэлээр хамгийн олон буюу 13 төсөл байдаг. Энэ 13 төсөл дотроос 3 төслийн хэрэгжилт хангалтгүй, бусад 10 нь тодорхой хэмжээнд ахицтай урагшилж буй. Гэвч Дэлхийн банкнаас гаргадаг Ложистикийн гүйцэтгэлийн индексээр (LPI) Монгол Улс 2018 онд нийт 163 орноос 133-т орсон, энэ нь өмнөх 2016 оны 108 дугаар байрнаас ухарсан үзүүлэлт юм.³ Ингэж ухарсан нь ЭЗК-ын дэд бүтцийн

1 Монгол Улсын гадаад худалдааны тойм 2019 оны 12 дугаар сарын эцсийн байдлаар <https://www.mongolbank.mn/documents/statistic/externalsector/tradebalancereview/2019/12.pdf>

2 Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо, мэдээллийн нэгдсэн сан <http://nso.mn/>

3 Дэлхийн Банкны Ложистикийн гүйцэтгэлийн индекс <https://lpi.worldbank.org/>

төслүүд хэрэгжиж эхэлсэн боловч ашиглалтад орж үр дүнгээ өгөх цаг хараахан болоогүйтэй холбоотой.

Хүснэгт 3. Монгол Улсын Ложистикийн гүйцэтгэлийн индекс (LPI)

Он		2010	2012	2014	2016	2018
LPI ерөнхий үзүүлэлт	Оноо	2.25	2.25	2.36	2.51	2.37
LPI эзлэх байр	Байр	141	140	135	108	133
Гааль	Оноо	1.81	1.98	2.2	2.39	2.22
	Байр	149	144	132	100	127
Дэд бүтэц	Оноо	1.94	2.22	2.29	2.05	2.10
	Байр	133	125	120	140	135
Олон улсын ачаа тээвэр	Оноо	2.46	2.13	2.62	2.37	2.49
	Байр	119	142	110	129	117
Ложистикийн өрсөлдөх чадвар	Оноо	2.24	1.88	2.33	2.31	2.21
	Байр	128	152	126	129	140
Ачаа тээвэрлэлтийн мэдээлэл	Оноо	2.42	2.29	2.13	2.47	2.10
	Байр	122	134	149	108	152
Цаг хугацаа	Оноо	2.55	2.99	2.51	3.4	3.06
	Байр	147	97	147	65	93

Эх сурвалж: Дэлхийн Банкны Ложистикийн гүйцэтгэлийн индекс

Санхүүжилт ба ААН-үүдийн оролцоо: ЭЗК-ын тухай хэлэлцээрт санхүүжүүлэх эх үүсвэрүүдийг зааж өгсөн. Коридорын төсөл, арга хэмжээнүүдийг төр-хувийн хэвшлийн түншлэл, мөн олон улсын санхүүгийн байгууллагуудын эх үүсвэрээс, түүний дотор Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк, Торгоны замын сан, Азийн хөгжлийн банк, БРИКС-ийн Хөгжлийн шинэ банк, ШХАБ-ын Банкны нэгдэл зэрэг санхүүгийн байгууллагын дэмжлэгтэйгээр хэрэгжүүлэхээр тохиролцсон. Өдгөө ЭЗК-ын дагуу хэрэгжүүлж буй төслүүдийн санхүүжилтийг харвал:

- Монгол Улсын төсөв,
- Олон улсын санхүүгийн байгууллага: АХБ, Европын сэргээн босголт, хөгжлийн банк,
- Хятадын банк: Экспорт, импортын банк
- Хятадын хөнгөлөлттэй зээл, тусламж гэсэн төрлөөр хэрэгжиж байна.

Тодорхой жишээнүүдийг доор дурдав.

Авто замын төслүүд:

- Улаанбаатар-Алтанбулаг чиглэлийн олон улсын авто замын шинэчлэлтийн ажлыг Азийн хөгжлийн банк болон Европын сэргээн босголт, хөгжлийн банкны санхүүжилтээр.
- Гачууртын уулзвараас Налайх-Чойрын уулзвар хүртэлх 20.9 км авто замыг БНХАУ-ын хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр.
- Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээрх АН-4 зам буюу БНХАУ-тай хил залгаа Ярантын хилийн боомтоос ОХУ-тай хил залгаа Улаанбайшинтын хилийн боомт хүртэл 743.1 км урттай замаас Багц 1: Тэмээн Хүзүү-Бага Улаан даваа чиглэлийн 110.8 км, Багц 2: Бага Улаан даваа-Манхан сум чиглэлийн 103.3 км, нийт 214.1 км асфальтбетон хучилттай авто замыг Азийн хөгжлийн банкны зээл, буцалтгүй тусламжаар. Гүйцэтгэгч нь БНХАУ-ын “Чайна Жиангсу Жианда Констракшн” компани, хяналтын зөвлөхөөр БНСУ-ын “Кореа Консалтант Интернейшнль” компани.
- Өлгий-Хашаатын даваа чиглэлийн 60 км, Ховд-Манхан чиглэлийн 85.3 км, нийт 145.3 км асфальтбетон хучилттай авто замыг БНХАУ-ын “Экспорт-Импорт” банкны хөнгөлөлттэй зээлээр. Гүйцэтгэгч БНХАУ-ын “Чайна Гезоуба Групп” компани.
- Босоо тэнхлэгийн дагууд баригдаагүй үлдсэн авто замын барилгын ажлыг АХБ-ны зээлээр. Гүйцэтгэгч нь БНХАУ-ын “Чайна Хуаши Интерпрайзиз” компани, “Эйч Кэ Би Интернейшнль, Шинжианг авто зам, гүүрийн компани”.
- Эрчим хүчний чиглэлээрх дараах төслүүд БНХАУ-ын хөнгөлөлттэй зээл, Монгол Улсын өөрийн санхүүжилтээр БНХАУ-ын ААН-ийн оролцоотой хэрэгжээд байна. Үүнд:
 - Улаанбаатар хотын 348 мВт-ын чадалтай Амгалан дулааны станц
 - Улаанбаатар хотын ДЦС-3 ТӨХК 50 мВт-ын өргөтгөл
 - Дарханы ДЦС-ын 35 мВт-ын өргөтгөл
 - Эрдэнэтийн ДЦС-ын 35 мВт-ын өргөтгөл
 - Дорнодын ДЦС-ын 50 мВт-ын өргөтгөл
 - Улаанбаатар - Мандалговь 330 кВ-ын оворын 249 км цахилгаан дамжуулах агаарын шугам, дэд станцын хамт

Хилийн боомтыг шинэчлэх чиглэлээр:

- Замын-Үүд боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх төслийг БНХАУ-ын 201 сая юань (75 тэрбум төгрөг)-ий буцалтгүй тусламжаар. Гүйцэтгэгч нь БНХАУ-ын “Жунмэй Инженеринг Групп”, менежментийн багаар “China IPPR International Engineering Corporation”.
- Алтанбулаг боомтын шинэчлэлийн ажлыг Азийн хөгжлийн банкны 13.6 сая ам.доллар (36.2 тэрбум төгрөг)-ын хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр.
- Гашуунсухайт боомтыг шинэчлэх ажлыг Улсын төсвийн санхүүжилтээр

болон БНХАУ-ын Засгийн газрын 148 сая юаний (55.3 тэрбум төгрөг) буцалтгүй тусламжийн санхүүжилтээр.

Төслүүдийн санхүүжилтэд Хятадын Торгоны зам сан, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк, төр-хувийн хэвшлийн түншлэлийн загварын санхүүжилтийг хараахан ашиглаагүй байна. Түүнчлэн 32 төсөл 2016 онд батлагдсан боловч, зарим төсөл нь үүнээс өмнө эхэлсэн, санхүүжилт нь шийдэгдсэн төслүүд ч бий. Тиймээс цаашид санхүүжилтийн эх үүсвэрийн олон төрлийг бүрэн ашиглах талаар ажиллах шаардлагатай.

Санхүүжилтээ аваад хэрэгжиж буй дэд бүтэц, боомтын бүтээн байгуулалтын төслүүдийн гүйцэтгэгч нь гол төлөв БНХАУ-ын ААН-үүд байгаа. Учир нь Хятадын банк, хөнгөлөлттэй зээл, тусламжаар хэрэгжиж буй төслүүдэд тавигдах шаардлагын дагуу Хятадын компаниуд технологи, туршлага ур чадвартаа түшиглэн давуу эрхээр оролцдогтой холбоотой. Монголын ААН-үүд туслан гүйцэтгэгч байдлаар зарим төсөлд оролцож буй. Тиймээс цаашид Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр хэрэгжиж буй ЭЗК-ын төсөл дээр Монголын ААН-үүдийг түлхүү оролцуулах, ашиг хүртээх, туршлага суулгах талаар дэмжлэх үзүүлэх шаардлагатай. Төслийн санхүүжилтэд төр хувийн хэвшлийн загварыг түлхүү ашиглавал Монголын ААН-үүдийн оролцоо, эзэмшлийг нэмэгдүүлэхэд хөшүүрэг болно.

Төмөр замын коридорын төслүүд ба хэрэгжилтийн явц

ЭЗК-ын хөтөлбөрт тусгагдсан 32 төслөөс 7 нь төмөр замын тээврийн дэд бүтцийн чиглэлийг хамаарч буй.

Монгол Улсын хувьд төмөр замын коридорыг иж бүрэн шинэчлэх, шинээр байгуулах нь дамжин өнгөрөх ачаа тээврээс олох орлогыг нэмэгдүүлэхийн зэрэгцээ дотоодын эдийн засгийн нөхцөл байдлыг сайжруулахад чухал ач холбогдолтой.

ОХУ-ын хувьд нэг талаас Сибирийн бүс болон тухайн газар нутаг дахь түүхий эдийг илүү дөт замаар БНХАУ-д нийлүүлэх сонирхолтой. Мөн ОХУ-д БНХАУ-аас гаралтай Европ руу чиглэсэн ачаа барааг дамжуулан тээвэрлэх сонирхол бий.

БНХАУ-ын гол сонирхол бол ОХУ гэхээс илүү Европын Холбооны зах зээл юм. БНХАУ-ын хувьд ЕХ-ны зах зээлд бараа бүтээгдэхүүн нийлүүлэх тээврийн маршрутыг олшруулах, мөн өртгийг бууруулах сонирхлын үүднээс энэ төсөлд зохих хэлбэрээр оролцох боломжийг эрэлхийлж байна.

Төмөр замын Төв коридор: Төв коридор хамгийн өндөр эдийн засгийн ашиг өгөх тооцоотой гарсан. Одоогийн байдлаар төмөр замын төв коридорыг иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх ажил судалгааны шатанд явж байна. Коридорын Монголын нутаг дэвсгэр дэх хэсгийг шинэчлэн хөгжүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулж

дуусгасан. Төмөр замын төв коридорыг иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх нь Монгол, ОХУ, БНХАУ-д тус бүр тус бүрдээ өөр эерэг үр дүнг эдийн засагт авчирна хэмээн тооцоолж байна.

Төмөр замын Хойд коридор: “Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийн хүрээнд нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэх төслүүдийн жагсаалтад “Хойд” болон “Зүүн” коридорын төслүүдийг оруулах саналыг Монголын талаас дэвшүүлж ирсэн. **Австралийн хөрөнгийн биржид бүртгэлтэй “Аспайр Майнинг” компанийн охин компани болох “Northern Railways”** компани Эрдэнэт-Овоот чиглэлийн төмөр замын төслийг хэрэгжүүлэх 30 жилийн Концессийн гэрээг Үндэсний хөгжлийн газартай 2018 онд байгуулсан.

Төмөр замын Зүүн коридор: Төмөр замын Зүүн коридорыг Монгол Улс эдийн засгийн ач холбогдлоороо Төвийн коридорын дараа орно гэж үзэж байгаа. Төмөр замын Зүүн коридор одоо буй ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замын шугамаас 320 км дөт. Бүтээн байгуулалтын нэг, хоёрдугаар үе шатны ажлыг гүйцэтгэхээр “МТЗ” ТӨХК 2017 онд шалгарсан. Япон улсын “Ниппон коэй” компаниар ТЭЗҮ-г хийлгэсэн. Харин зүүн бүсийн эдийн засгийн тооцоог Хятадын “Байшинь төмөр зам” хийсэн. Хөрөнгө оруулалтын асуудал тодорхойгүй байна.

Төмөр замын Баруун коридор: Одоогийн байдлаар Баруун коридорын эдийн засгийн нарийвчилсан судалгааг хийгээгүй байгаа. Мөн Баруун коридорын санхүүжилтийг шийдвэрлэхэд хүндрэлтэй байж болох талтай.

Төмөр замын бусад төслүүд: Дээрх төслүүдээс гадна ЭЗК-ын хөтөлбөрт төмөр замын гурван төсөл бий. Нэгд, Төмөр замын тээврийн “Далайн эрэг-1” төсөл. Хоёрт, “Далайн эрэг-2” төсөл. Эдгээр төсөл судалгааны шатанд явж байна. Гуравт, Москва-Бээжин чиглэлийн өндөр хурдны төмөр замын шугамыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан барих хэтийн боломжийг судлах төсөл бий. Энэхүү төсөл мөн адил судалгааны шатанд явж байгаа болно.

Төслүүдийг урагшлуулах боломжит хувилбарууд, сорилтууд: “УБТЗ” ХНН-ийн 2030 он хүртэлх техникийн шинэчлэлийн хөтөлбөрийг Оросын “Мосгипротранс” ХНН-ээр хийлгэсэн тул Орос, Монголын тал хүлээн авч болохуйц урьдчилсан ТЭЗҮ бэлэн болсон гэж үзэж болох талтай. Гагцхүү гурван талаар хамтарч хэрэгжүүлэхээр ярилцаж байгаа тул энэхүү хөтөлбөрийн агуулгыг Хятадын тал дэмжих эсэх, нийт коридорын Хятадын нутаг дэвсгэр дэх хэсгийн төлөвлөгөө, хөтөлбөртэй хэрхэн уялдуулах зэрэг талууд Хамтарсан ажлын хэсэг байгуулах замаар шийдэх асуудлууд хүлээгдэж байна.

Санхүүжилт: Төслийн хэрэгжилтэд тулгарч буй гол бэрхшээл болох санхүүжилтийн асуудлыг олон улсын банк, санхүүгийн байгууллага, гуравдагч улсын аж ахуйн нэгжүүдийн оролцоотойгоор шийдвэрлэх боломж бий ч уг

төслийг сонирхох Орос, Хятадын оролцоогүй банк, санхүүгийн байгууллага, гуравдагч орны аж ахуйн нэгж тийм ч олон гарахгүй байх магадлалтай.

Ашиг сонирхлын зөрүү: “Төмөр замын төв коридор”-ын төслийг талууд нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэх төслүүдийн эхний төсөл гэдэг дээр санал нэгдсэн хэдий ч төвийн коридорыг шинэчлэх ажил ахиц багатай байгаа нь талуудын ашиг сонирхол өөр өөр байгаатай холбоотой. Монголын тал төслийг аль болох хурдан урагшлуулах сонирхолтой хэдий ч шаардагдах санхүүжилтийг дангаар шийдвэрлэх боломжгүй нь гол хүндрэл юм. Оросын тал “УБТЗ” ХНН-ийн хувь нийлэгчийн хувьд коридорын тээвэрлэлтийн хүчин чадлыг дээшлүүлэх замаар ашиг орлогыг нь нэмэгдүүлэх сонирхолтой хэдий ч шинэчлэн хөгжүүлэхэд шаардлагатай санхүүжилтийг дангаар гаргах сонирхолгүй. Хятадын хувьд төслийн хэрэгжилтэд оролцох эдийн засгийн сонирхол байгаа ч санхүүжилтийг шийдвэрлэх боломжтой давуу талдаа түшиглэн гео-эдийн засгийн ашиг сонирхлоо тодорхой хэмжээнд урагшлуулах боломжийг хайж байх талтай. Тиймээс Орос, Хятадын эдийн засгийн болон геополитикийн сонирхлыг харгалзсан, оросын талын хүлээн зөвшөөрөхүйц, хятадын талын сонирхлыг татахуйц санхүүжилтийн болон үйл ажиллагааны хувилбарыг олох, тохиролцох амаргүй зорилт манай улсын өмнө тулгарч байна.

Бусад төслүүд

Төмөр замын төв коридорыг шинэчлэх 7 төслөөс бусад 25 төслийн хэрэгжилтийг харахад гурван талт хамтын ажиллагаагаар амжилттай хэрэгжиж байгаа 10 төсөл байгаа, хэрэгжих явц эхлээд буй 4 төсөл байна. Харин хэрэгжилт хоцрогдолтой 11 төсөл бий. Амжилттай хэрэгжиж буй 10 төслийг доор дурдав.

Тээврийн дэд бүтцийн чиглэлээр:

- Азийн авто замын сүлжээгээр олон улсын авто тээвэр гүйцэтгэх тухай Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг байгуулж, хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх,
- Азийн авто замын сүлжээний АН-3 (Улаан Үд-Хиагт/Алтанбулаг-Дархан-Улаанбаатар-Сайншанд-Замын Үүд/Эрээн-Бээжингийн гаднах тойрог-Тяньжин) чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглах, тус чиглэлд хурдны авто зам барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах,
- Азийн авто замын сүлжээний АН-4 (Новосибирьск-Барнаул-Горно Алтайск-Ташанта/Улаанбайшинт-Ховд-Ярантай/Такашикэн-Өрөмч-Каши-Хонкираф) чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглах,

Эрчим хүчний чиглэлээр:

- Монгол, Оросын цахилгаан эрчим хүчний сүлжээг шинэчлэхэд Хятадын аж ахуйн нэгжүүд оролцох боломжийг судлах,

Хилийн боомтыг шинэчлэх чиглэлээр:

- ОХУ-ын төмөр замын Забайкальск, авто замын Пограничный, Краскино, Монд хилийн боомтыг сэргээн засварлах, БНХАУ-ын Манжуур, Суйфэньхэ, Хунчунь, Эрээний хилийн боомтыг шинэчлэх, Монгол Улсын төмөр зам, авто замын боомтуудыг шинэчлэх, бүтээн байгуулах,

Худалдаа, гааль, мэргэжлийн хяналт шалгалт, хорио цээрийн чиглэлээр:

- Монгол, Орос, Хятадын хилийн боомтын хөгжлийн салбарт хамтран ажиллах тухай Ерөнхий хэлэлцээр болон Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын гаалийн албад хооронд Гурван улсын хоорондын худалдааны хөгжлийг дэмжих таатай нөхцөл бүрдүүлэх талаар хамтран ажиллах тухай Санамж бичгийг хэрэгжүүлэх,
- Зарим нэр төрлийн бараанд хийсэн гаалийн хяналтын үр дүнг харилцан хүлээн зөвшөөрөх тухай Монгол Улсын Гааль, татварын ерөнхий газар, ОХУ-ын Холбооны Гаалийн алба, БНХАУ-ын Гаалийн ерөнхий газар хоорондын хэлэлцээр байгуулахыг дэмжиж, хэрэгжүүлэх,

Шинжлэх ухаан, техникийн хамтын ажиллагааны чиглэлээр:

- Гурван улсын шинжлэх ухаан, техникийн парк, инновацийн талбар хоорондын болон бусад чиглэлээр хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх,

Хүмүүнлэгийн хамтын ажиллагааны чиглэлээр:

- Монгол-Орос-Хятадын аялал жуулчлалын “Цайны их зам” брэндийг бий болгох,
- Хил дамнасан бүс нутаг хоорондын аялал жуулчлалын чиглэлүүдийг хөгжүүлэх,

Гурван талын механизм бүрдсэн тээврийн дэд бүтэц, аялал жуулчлалын, шинжлэх ухааны салбарын төслүүд амжилттай урагшилж, харин гурван талын уулзалтын механизм хараахан бүрдээгүй аж үйлдвэр, хорио цээрийн чиглэлийн төслүүд зөвхөн хоёр талын харилцаанд тулгуурлан урагшилж байна. Тиймээс нэгэнт тохирсон төслүүд ялангуяа харилцаа холбоо, гааль, мэргэжлийн хяналт, хорио цээрийн стандарт гэх мэт зөөлөн дэд бүтцийн чиглэлээр цаашид гурван тал илүү нягт хамтран ажиллах шаардлагатай.

Байгалийн хийн хоолой: Гурван улсын эдийн засгийн коридорын хөтөлбөрийн 32 төсөл дотор байгалийн хий дамжуулах хоолойн төсөл тусгагдаагүй. Гэхдээ сүүлийн хоёр жил гурван талт хамтын ажиллагаанд идэвхтэй яригдаж буй нэг сэдэв болж байна.

32 төслийн хэрэгжилтийн талаарх дүгнэлт

Монгол, Орос, Хятад гурван улсын ЭЗК-ын хөтөлбөрт туссан 32 төслөөс 18 нь хэрэгжсэн болон хэрэгжиж байгаа төслүүд болно. Харин 14 төсөл нь хэрэгжээгүй болон хоцрогдолтой байна. Нийт төсөл 56.25 хувийн хэрэгжилттэй явж байна.

Гурван талын механизм бүрэлдэж, гол үүрэг гүйцэтгэж байна. Одоогийн байдлаар гурван талын хамтын ажиллагааны 10 эргэм механизм бүрдээд ажиллаж байна. Гурван талын механизм байгуулж ажиллах нь хамтын ажиллагааг урагшлуулах гол хөдөлгүүр болно. Тиймээс аж үйлдвэр, хорио цээр мэргэжлийн хяналт, хөдөө аж ахуй, эрүүл мэндийн салбарт хамтын ажиллагааны гурван талын механизмыг байгуулж ажиллах нь зүйтэй.

ЭЗК-ын төслүүдийн хэрэгжилт хараахан бодит үр дүнгээ өгөөгүй байна. ЭЗК-ын хөтөлбөрт тусгагдсан төслүүдийг хэрэгжүүлэх үйл явц эхлээд дөрвөн жил болж буй боловч Монгол Улсын эдийн засагт үзүүлэх шууд үр нөлөө нь хараахан гараагүй байна. Үүнийг механизм бүрдүүлэх, яриа хэлэлцээ хийх, улмаар төслүүдээ эхлүүлэх эхний үе шатанд явж байгаатай холбоотой гэж үзэж байна.

Хатуу дэд бүтцийн төсөл урагштай, зөөлөн дэд бүтцийн төслүүд хоцрогдолтой байна. Хэрэгжилт хоцрогдолтой төслүүд дотор харилцаа холбоо, мэргэжлийн хяналт, хорио цээрийн стандарт гэх мэт зөөлөн дэд бүтэцтэй холбоотой төслүүд голдуу орж байна. Тиймээс зөөлөн дэд бүтцийн төслүүдээ хатуу дэд бүтцийн төслийн хамт зэрэг урагшлуулахад анхаарч, энэ чиглэлээр гурван тал цаашид илүү нягт хамтран ажиллах шаардлагатай.

Санхүүжилтийн эх үүсвэрийг олон төрөлжүүлэх шаардлагатай байна. ЭЗК-ын дагуу хэрэгжүүлж буй төслүүдийн санхүүжилт гол төлөв Монгол Улсын төсөв, олон улсын санхүүгийн байгууллага, Хятадын банк, Хятадын хөнгөлөлттэй зээл, тусламж гэсэн төрлөөр хэрэгжиж байна. Одоог хүртэл Хятадын Торгоны зам сан, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк, төр-хувийн хэвшлийн түншлэлийн загвараар санхүүжсэн төсөл алга. Цаашид дээрх байгууллагуудаас санхүүжилт авч чадаагүй, эсвэл санхүүжилт олгоогүй шалтгааныг цаашид нарийвчлан судлууштай юм.

ЭЗК-ын дагуу шинэ тутам том төсөл хэрэгжих боломж нэмэгдэж байна. 2016 онд ЭЗК-ын 32 төсөл дотор ороогүй байсан боловч сүүлийн хоёр жилээс төрийн тэргүүн нарын түвшинд хөндөгдөж эхэлсэн нэг том төсөл бол Орос, Хятадыг холбосон байгалийн хий хоолойг Монголын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан татах боломжийг судлах асуудал юм. Монголын талаас 30 жил дэвшүүлж буй уг саналд сүүлийн хоёр жилд хоёр хөршийн байр суурь нааштайгаар өөрчлөгдөх хандлага ажиглагдаж байна.