

## **МОНГОЛ ДАХЬ ХЯТАД АЖИЛЧИД: ТӨМӨР ЗАМЫН БҮТЭЭН БАЙГУУЛАЛТ ДАХЬ ХЯТАД АЖИЛЧДЫН ОРОЛЦОО**

*Хорлоогийн Баатархүү  
Хүмүүнлэгийн ухааны их сургууль, докторант  
Email: [hunnud@gmail.com](mailto:hunnud@gmail.com)*

**Хураангуй:** Энэхүү илтгэлийн эхний хэсэгт, XX зууны эхэн үеэс Монголын өмнөд бүс нутагт төмөр замын бүтээн байгуулалтыг эхлүүлэх талаарх олон талын санаачилгууд өрнөсөн хийгээд 1953-1955 онд Улаанбаатар – Замын-Үүдийн чиглэлийн төмөр зам баригдсанаар Монгол, Хятадын худалдаа эдийн засгийн харилцаа эрчимтэй өргөжиж, уг төмөр зам нь шинэ зууны цайны зам болон хөгжсөөр өнөөг хүрч байгааг дурдсан болно.

Илтгэлийн хоёр дахь хэсэгт 1955 оноос хоёр улсын гэрээний дагуу БНМАУ-ын социалист бүтээн байгуулалтад туслахаар ирсэн тодорхой тооны хятад ажилчид Улаанбаатар – Замын-Үүдийн чиглэлийн төмөр замын дагалдах дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтад биечлэн оролцож төмөр замын системийн олон тооны барилга байгууламж барьж, цөөнгүй залуу замчид, барилгачдыг дагалдуулан сургахын зэрэгцээ зарим чухал томоохон өртөө зөрлөгт хятад замчид машинистаар ажиллаж, Монголын талын хүсэлтийн дагуу залуу замчид БНХАУ-д төмөр замын чиглэлээр дадлагажин Улаанбаатар – Замын-Үүдийн чиглэлийн төмөр замын үйл ажиллагаа бүрэн жигдрэхэд багагүй хувь нэмэр оруулсан талаар өгүүлэв. Мөн цаашид хоёр улсын төмөр замын харилцаанд асуултын тэмдэг болон үлддэг төмөр замын царигийн зөрөө, холболтын цэг, төмөр замын боомтууд байгуулах, хилийн төмөр замын шинэ гэрээний төслийн талаарх саналыг дурдсан болно.

**Түлхүүр үг:** Төмөр зам, хятад ажилчид, Замын-Үүд өртөө

XV зууны үеэс эхлэн Европ дахинаа хятад цай ихээр худалдаалагдах болж улмаар 1654 онд Манж Чин улсын хаанд бараалхсан Оросын хаант улсын элч Фёдор Исакович Байков нар Чин улстай хийсэн худалдаа арилжааны хэлэлцээртээ цайны худалдааг тусгаснаар албан ёсоор Орос болон Хойд Европын бүс нутагт хятадын цайг их хэмжээгээр экспортлох болжээ.

Эдгээр цайг ихэвчлэн өнөөгийн Фужянь мужаас эхлэн Ханкүо хотод боловсруулан Хаалган-Хүрээ-Хиагт гэсэн маршрутаар тээвэрлэх болсноор нүүдлийн мал аж ахуй дээр тулгуурлаж ирсэн Монгол зарим ноёд баячуудад төдийгүй тэмээн сүрэгтэй эгэл ардуудад ч гэсэн шинэ орлого, эдийн засгийн боломж нээгдсэн юм. 200 шахам жилийн турш цайны зам өнөөгийн Монгол, Хятад, Оросыг холбосон бизнесийн тогтсон хэв маягаа олж тээвэр худалдааны явц жигдрэн үүнтэй уялдан соёлын солилцоо ч гэсэн өргөн

хүрээнд явагдаж байв. ХХ зууны эхээр Хаалган-Хүрээ хооронд авто тээврийн зам нээгдэн Да-Чень компани үйл ажиллагаа явуулах болсноор тээврийн хугацаа зардал улам багасаж тэмээн жингийн тээвэр зогсож орчин үеийн худалдааны хэв шинжээ олох эхлэл тавигдсан юм.

1820-иод оны сүүлчээр үүссэн төмөр замын тээвэр улам боловсронгуй болж хөгжлийнхөө үе шатыг туулсаар ХХ зууны эхээр Ази тивд дэлгэрч Америк, Европын худалдааны пүүс компаниуд өргөн уудам нутагтай Төв Азийн тал нутагт төмөр зам барьснаар бүс нутагт худалдааны нөлөөгөө тогтоох боломжтой гэж үзэн олон талын судалгаа явуулж эхэлсэн нь Монгол улсын нийгмийн байгуулал өөрчлөгдөн 1911 онд Үндэсний эрх чөлөө, тусгаар тогтнолоо сэргээн мандуулж Богд Хаант Монгол улсаа зарлан тунхагласан цаг үетэй давхцаж байлаа.

Шинэ тутам байгаа Богд Хаант Монгол улс ч гэсэн улс ардын аж ахуйгаа хөгжүүлэх нэн тулгамдсан төслийн нэг нь зам тээврийн харилцаа байсан бөгөөд 1911 онд Богд хаант Монгол улсын төлөөлөгчид Москвад айлчлахдаа Монголд төмөр зам барих ажилд туслалцаа хүсэж байжээ. Мөн 1914 онд Оросын хаант засаг ба Монголын засгийн газар хооронд төмөр зам барих тухай хэлэлцээ хийж байв.

Энэ үед Хятад дахь Америкийн пүүсүүд Хаалган-Хүрээ хооронд төмөр зам барих судалгаа идэвхтэй явуулж байсан бөгөөд уг судалгааг удирдаж байсан хүн нь хожмын АНУ-ын 31 дэх ерөнхийлөгч Херберт Хүүвер байв<sup>1</sup>. Мөн “Монгол гүн” Ларсоны дэмжлэгтэйгээр Шведийн хоёр инженер Оливекрон, Лагерхольм нар Хүрээ-Хаалган хоорондын төмөр зам барих судалгаа хийж 1903 онд Богд гэгээнтэй уулзаж байсан мэдээ байдаг.

Мөн Хүрээнд сууж байсан Дундад Иргэн Улсын сайд Чэнь И 1919 оны 1 дүгээр сарын 19-нд Төв засгийн газарт илгээсэн тайлан мэдээндээ Хүрээ-Хаалган чиглэлийн төмөр зам тавихын ач холбогдлыг дурдсан бол үүний дараахан Хүрээнд байсан сайд Сю Шүжен 1919 оны 4 дүгээр сарын 17-нд Бээжин дэх засгийн газартаа явуулсан албан захидалдаа төмөр зам барих ач холбогдолтойг сануулж 50 сая юанийн бонд босгох замаар санхүүжүүлэх боломжтойг дурдаж байжээ<sup>2</sup>.

1921 оны Ардын хувьсгалын дараагаас эхлэн төмөр зам барих ажил багагүй хугацаанд саатаж байсан ч 1938 онд Улаанбаатар-Налайх чиглэлд 43 километр урт, 750 миллиметрийн өргөнтэй нарийн төмөр зам тавигдаж уурын галт тэрэг явж эхэлсэн бөгөөд Улаанбаатар хотын аж үйлдвэрийн байгууллага хүн амыг нүүрсээр хангах зорилготой байв. Энэ төмөр замын барихад тухайн үед Монголд байсан цагаач хятад ажилчид олноор оролцсон гэсэн мэдээлэл байдаг.

<sup>1</sup> Ф.А.Ларсон, Монгол гүн Ларсон, УБ., 2020.

<sup>2</sup> Гадаад Монголын дотоод нууц, Непко. УБ., 2016.

Эх оронд аюул нүүрлэсэн жилүүд болох 1938-1939 онд манай улсын дорнод хязгаарт цэргийн зориулалттай төмөр зам баригдав. Энэ нь одоогийн Эрээнцав-Баянтүмэнгийн төмөр зам юм. Энэ төмөр зам Халх голын байлдааны үйл ажиллагаанд стратегийн чухал үүрэг гүйцэтгэсэн юм. Эрээнцав-Баянтүмэний салбар замын одоогийн урт нь 268 гаруй км болно.

1946 онд БНМАУ болон ЗСБНХУ-ын хооронд байгуулсан хамтын ажиллагааны тухай хэлэлцээрийн дагуу ЗХУ-ын Наушки өртөөнөөс БНМАУ-ын нийслэл Улаанбаатар хот хүртэл тавигдах төмөр замын барилгын ажил 1947 онд эхлэв. Төмөр замын барилгын ажил 1947 онд эхлээд хоёр жилийн хугацаанд Наушки-Улаанбаатарын 400 км урт шугамыг барьж дуусгажээ.

БНХАУ байгуулагдахын өмнөхөн буюу 1949 оны 2 дугаар сарын 4-нд ЗХУ-ын СнЗ-ийн орлогч дарга А.Микоян, ХКН-ын Төв хорооны дарга Мао Зэдун нарын уулзалтын үед Хятадын талаас Хаалган-Хүрээ чиглэлийн төмөр зам барих боломжийн талаар санал хэлсэн байдаг. Мөн 1949 оны 7 дугаар сарын 19-нд И.Сталин ХКН-ын удирдлага Лю Шяочи-тай уулзах үедээ Буйраас Хаалган хүртэл төмөр зам барих боломжийн талаар санал хэлсэн байдаг.

1949 оны 10 дугаар сарын 16-нд БНМАУ, БНХАУ-тай дипломат харилцаа тогтоосноор хоёр улсын худалдаа эдийн засгийн харилцаа амжилттай хөгжих суурь тавигдав. Гэхдээ орчин үеийн худалдааны нэн тулгамдсан хэрэгцээ бол тээврийн дэд бүтэц байсан тул 1952 онд Зөвлөлт, Монгол, Хятадын гурвалсан хэлэлцээрт гарын үсэг зурсны үр дүнд 1953-1955 онд Улаанбаатар-Замын-Үүдийн (Улаанбаатар-Жинин) төмөр зам<sup>3</sup> баригдаж 1955 оны 12 дугаар сарын 31-нд Улаанбаатар – Замын-Үүдийн төмөр замыг нээх ёслол болж, 1956 оны 1 дүгээр сарын 3-наас Зөвлөлт, Монгол, Хятадын хооронд төмөр замын шууд харилцаа нээгдсэн тухай дэлхийн улс орнуудад зарлан тунхаглажээ.

БНХАУ-ын тал 1955 оны 12 дугаар сард Жинин-Эрээн хоорондын 333 км замыг 1435 мм нарийн царигаас 1524 мм өргөн болгож туршилт тохируулалтын ажлыг хийжээ<sup>4</sup>. 1956 оны 1 дүгээр сарын 3-нд Монгол-Хятадын хил дээр төмөр замыг холбосон мөнгөн хадаасыг хадах ёслолын ажиллагаанд БНМАУ-ын Ерөнхий сайд Ю.Цэдэнбал, ЗХУ-ын Зам харилцааны сайд Б.П.Бещев, БНХАУ-ын Зам харилцааны сайд Тэнь Дэ Юан нар оролцов<sup>5</sup>.

Гурван улсыг холбосон төмөр замын бүтээн байгуулалттай зэрэгцэн 1955 оны 4 дүгээр сарын 7-нд Монгол, Хятадын «БНМАУ-ын бүтээн байгуулалтад туслах ажилчид томилон явуулах тухай хэлэлцээр» байгуулагдсанаар олон тооны хятад ажилчид БНМАУ-д ирэн улс ардын аж ахуйн хэрэгцээтэй бүхий л газруудад томилогдон ажиллажээ. Эдгээр ажилчдын эхний ээлж болж 1955 оны 5 дугаар сарын 8-наас 6 дугаар сарын 12-нд анхны 7824 хятад ажилчид 8

<sup>3</sup> Н.Алтантөгс, Монгол, Хятадын социалист найрамдлын мандал, буурлын түүх, УБ., 2017.

<sup>4</sup> 中国工人“赴蒙援建”问题的历史考察 (1949—1973) . Бээжин. 2015.

<sup>5</sup> Х.Баатархүү, Бидний мэдэх хийгээд эс мэдэх Монгол, Хятадын найрамдал, УБ., 2019.

ээлж болон иржээ<sup>6</sup>. Цаашид 1955-1965 онуудад давхардсан тоогоор 23680 хүн ажиллаж байлаа. Нэг аймагт 100-150 орчим, нэг суманд 2-3 хүн томилогдон хэрэгцээт барилга байгууламж, шаардлагатай барилгын материалыг үйлдвэрлэх түүхий эд, боломжийг судалдаг байжээ. 1957 оны байдлаар Улаанбаатар төмөр замд 1754 хятад ажилчин хуваарилагдан ажиллаж байжээ<sup>7</sup>. Эдгээрт замчин мэргэжилтэй 234 ажилчин байсан байна.

Тэдгээр хятад ажилчид:

- ❖ Улаанбаатар–Замын-Үүдийн чиглэлийн бүх зөрлөгүүдийн барилга, станцуудын нэг давхар жижиг байшингуудыг барьсан.
- ❖ Улаанбаатар – Замын-Үүдийн чиглэлийн өртөө зөрлөгүүдэд хэрэгцээт нийгмийн үйлчилгээний барилгууд болох сургууль, цэцэрлэг, эмнэлэг, дэлгүүр зэргийг барьсан.
- ❖ Төмөр замын засвар арчлалтын ажлыг хариуцаж, гол томоохон өртөө зөрлөгт машинистаар ажиллаж байсан.
- ❖ Үйлдвэр аж ахуйн газруудад шаардлагатай технологийн буюу нарийн төмөр замын Сүхбаатар хот дахь мод боловсруулах комбинат, Налайхын уурхайг барин ашиглалтад оруулсан.
- ❖ Монгол замчин залуусыг дагалдуулан сургахад оролцсон зэрэг үүрэг гүйцэтгэжээ.
- ❖ Төмөр замын системийн хэмжээнд гурван орны урлаг спортын үйл ажиллагаа олонтоо зохион байгуулагдаж байв.



*Замын-Үүд өртөөний барилга*



*Туул зөрлөгийн барилга*

<sup>6</sup> Ч.Дашдаваа, Ц.Батбаяр, Жоу Энълай ба Монгол орон, УБ., 2014.

<sup>7</sup> Д.Наранжаргал, Хятад ажилчид БНМАУ-д, УБ., 2019.

1955-1961 онуудад Улаанбаатар төмөр замын өмнөд чиглэлийн бүх өртөө зөрлөгт хятад ажилчид Зөвлөлт, Монголын ажилчидтай мөр зэрэгцэн ажиллаж, шинэ үеийн мэргэжилтэй төмөр замчид, зам арчлалтын үйл ажиллагааг шинэ шатанд гаргаж хэвшин тогтоход чухал үүрэг гүйцэтгэж байсан юм.

### **Дүгнэлт**

1955 оноос эхлэн хоёр улсын гэрээний дагуу БНМАУ-ын социалист бүтээн байгуулалтад туслахаар ирсэн тодорхой тооны хятад ажилчид төмөр замд олноороо хуваарилагдан ажилласнаар Улаанбаатар–Замын-Үүдийн чиглэлийн өртөө зөрлөгүүдийн барилга, дагалдах нийгмийн үйлчилгээний дэд бүтцийг хурдан шуурхай барьж ашиглалтад оруулж, Улаанбаатар төмөр замын үйл ажиллагаа бүрэн жигдэрч олон улсын төмөр замын тээврийн сүлжээнд нэгдэхэд жинтэй хувь нэмэр оруулжээ.

Улаанбаатар-Жинингийн төмөр зам ашиглалтад орсноор Монгол, Хятадын худалдааны эргэлт 1955 оныхтой харьцуулахад эрс нэмэгдэж төмөр замын тээвэрлэлтээс олох орлого ихээхэн нэмэгдэж тэр хэрээр улс орны эдийн засагт дэмжлэг болж байлаа.

1960 оны байдлаар Улаанбаатар төмөр замд төлөх Хятадын ачааны дамжин өнгөрөх тээврийн орлого 6 дахин нэмэгдэж 18.3 сая шинэ рубль, Монгол, Хятадын худалдааны эргэлт 120.5 сая рубль болж 3 дахин нэмэгдэхэд Улаанбаатар төмөр замын системд ажиллаж байсан хятад ажилчид багагүй хувь нэмэр оруулсан гэж үзэж болохоор байна.

Цаашид Монгол Улс, БНХАУ-ын эдийн засаг, зам харилцааны нэн чухал стратегийн бүтээн байгуулалт болох Улаанбаатар–Замын-Үүдийн төмөр замын дагалдах дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтад хятад ажилчдын оролцсон байдлыг тодруулан шинжлэх ухааны эргэлтэд оруулснаар цаашид хоёр улсын хилийн төмөр замын харилцааг төлөвлөх, хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх мөн төмөр замын талаарх танин мэдэхүйн хийгээд бүтээн байгуулагч сэтгэлгээг залуу хойч үед өвлүүлэхэд энэхүү илтгэлд дурдсан мэдээлэл ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

### **Ашигласан материал**

1. Н.Алтантөгс, *Монгол, Хятадын социалист найрамдлын мандал, буурлын түүх*, УБ., 2017.
2. Х.Баатархүү, *Бидний мэдэх хийгээд эс мэдэх Монгол, Хятадын найрамдал*, УБ., 2019.

3. *Гадаад Монголын дотоод нууц*, Непко. УБ., 2016.
4. Ч.Дашдаваа, Ц.Батбаяр, *Жоу Эньлай ба Монгол орон*, УБ., 2014.
5. Ф.А.Ларсон, *Монгол гүн Ларсон*, УБ., 2020.
6. Д.Наранжаргал, *Хятад ажилчид БНМАУ-д*, УБ., 2019.
7. 中国工人“赴蒙援建”问题的历史考察 (1949—1973. Бээжин. 2015.