

МОНГОЛ—ЗӨВЛӨЛТИЙН ХУВЬ НИЙЛҮҮЛСЭН УЛААНБААТАР ТӨМӨР ЗАМ» НИЙГЭМЛЭГ

Монгол-Зөвлөлтийн хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам нийгэмлэгийн өгөөмөр 40 жилийн ойтой холбогдуулан тус сэтгүүлийн редакциас нийгэмлэг болон замын газрын удирдлагатай ярилцлага зохиолоо. Ярилцлагад оролцсон төмөр замын намын хорооны нарийн бичгийн дарга Т. Баасанжав, БНМАУ-ын хөдөлмөрийн баатар, Монгол-Зөвлөлтийн хүндэт төмөр замчин, инженер Г. Мандах, Төмөр замын ТМС-ийн захирал, эдийн засгийн ухааны дэд эрдэмтэн Ч. Гүнсэн, Зөвлөлтийн мэргэжилтэн А. И. Сычев нар оролцлоо

Сэтгүүлийн зөвлөл

1. Сэтгүүлийн ажилтан. Энэ онд Монгол-Зөвлөлтийн хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам нийгэмлэг» байгуулагдсаны 40 жилийн ой болно гэсэн. Та энэ нийгэмлэгийн онцлог, түүний ач холбогдлын талаар ярьж өгнө үү?

— Т.Баасанжав. ЗХУ аугаа их эх орны дайныг ялалтаар дуусгаж, эх орноо сэргээн босгох ид ажил өрнөж байсан 1949 оны 6 дугаар сард Наушка-Улаанбаатарын хооронд төмөр зам барьж байгуулан, ашиглах тухай БНМАУ, ЗСБНХАУ-ын засгийн газрын хэлэлцээрээр хоёр улсын хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам» нийгэмлэг байгуулахаар тогтжээ.

Монгол Зөвлөлтийн хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг байгуулагчид нь Зөвлөлтийн талаас ЗСБНХУ-ын Зам харилцааны яам, Монголын талаас БНМАУ-ын Тээврийн яам мөн гэж тогтжээ. Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн эрх баригчид нь:

— Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн ерөнхий хороо ба шалган байцаах комисс байгуулах, тэдний дүрэм, ажлын тайланг баталдаг хувь нийлүүлэгчдийн ерөнхий хурал,

— Тус нийгэмлэгийн ажлыг ерөнхийд нь удирдаж, төмөр замын хэрэг эрхлэх газрын даргын мэдлээс хэтэрсэн асуудлын талаар шийдвэр гаргах эрхтэй «Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн ерөнхий хороо»,

— Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн өдөр тутмын ажлыг эрхлэн явуулах үүрэгтэй төмөр замын хэрэг эрхлэх газрын даргаар удирдуулсан «Улаанбаатар төмөр замын хэрэг эрхлэх газраас» бүрдэнэ гэж тогтсон байна.

Төмөр зам нь тус улсад социализмын материал техникийн баазын үндсийг цогцлон бүрдүүлэхэд орчин үеийн техникжсэн тээврийн нэгдсэн систем бүрэлдэн тогтох үндэс болсон юм. ЗХУ-ын хүч хөрөнгөөр 1949 онд Наушка-Улаанбаатарын хооронд 402 км төмөр зам, 1954 онд Улаанбаатар-Сайншандын хооронд 700 км төмөр зам тавигдаж ашиглалтад орсон юм. Энэ замын дагуу өртөө, зөрлөг, зүтгүүрийн засварын газар цахилгаан станц, орон сууцны олон барилга барьж цоо шинэ хот суурингууд бий болсон. Энэ төмөр зам баригдсанаар ЗХУ болон Европ, Азийн орнуудтай тээврийн шууд харилцаатай болсон нь улс ардын аж ахуйд асар их ач холбогдолтой болсон юм.

Манай оронд аж үйлдвэрийн томоохон салбарыг хөгжүүлэхэд урьд нь тээвэрлэж авахад бэрхшээлтэй байсан хүнд жинтэй, овор

ихтэй томоохон хэмжээний машин техник, ялангуяа иж бүрэн тоног төхөөрөмжийг ах дүү орноос тээвэрлэж авах өргөн боломжтой болсноор улс орны техникийн дэвшил, нийгэм эдийн засгийн хөгжилд хүчирхэг түлхэц болсон юм.

Энэ нийгэмлэгийн нэг онцлог гэвэл манай оронд Монгол-Зөвлөлтийн хамгийн том анхны хамтын үйлдвэр, байгууллагын эхийг тавьж, Монгол-Зөвлөлтийн найрамдал хамтын ажиллагааны үлгэр дууриал болсоор 40 дэх жилдээ хүрлээ.

— Та тээврийн нэгдсэн систем бүрэлдэн тогтсон гэж ярив. Энэ талаараа тодруулан ярьж өгөхгүй юу?

— Т. Баасанжав. Энэ талаар Ч. Гүнсэн гуай ярина уу?

— Манай оронд ардын хувьсгал ялахаас өмнө дан ганц ердийн хөсгийн тээвэртэй байсан бол хувьсгалын эхний жилүүдээс механикжсан тээвэр болох авто тээвэр, агаарын тээвэр, усан замын тээвэр бий болж, 1938, 1939 онд анхны төмөр зам тавигджээ. Энэ нь улс ардын аж ахуйн ачаа, зорчигчдыг тээвэрлэх хэрэгцээг хангахад шийдвэрлэх үүрэг гүйцэтгэх болсон юм.

Тээврийн нэгдсэн систем нь төмөр замын гол шугам баригдаж ачаа ба зорчигчдыг их хэмжээгээр тээвэрлэх болсон цагаас өөрөөр хэлбэл 1950-аад оноос хойш бүрэлдэн тогтсон гэж бодож байна.

Тээврийн нэгдсэн систем гэдэг нь тээврийн төрлүүдээр ачаа ба зорчигчдыг хамгийн зүй зохистой бага зардал гаргаж, тээвэрлэлтийн хурд, бүрэн бүтэн байдал, соёлч боловсон үйлчилгээг хангахад зориулагдсан нийгэм, эдийн засаг, техник, технологи зохион байгуулалтын арга хэмжээний цогцолбор юм. Энэ нь улсын төлөвлөгөөт даалгавар аж ахуйн гэрээгээр ачаа ба зорчигчдыг тээврийн төрлүүдэд хуваарилах замаар шийдвэрлэгддэг. Одоо манай орны төмөр зам нь улсын хэмжээний ачаа эргэлтийн 70 гаруй хувь, зорчигч эргэлтийн 30 орчим хувийг эзэлж байна. Төмөр замын тээвэр нь 3,4 миллиард үндсэн хөрөнгөтэй 17 мянга шахам ажилтан ажилчидтай, аж ахуйн олон салбартай авто тээврийн зэрэгцээ тээврийн зонхилох үүрэг гүйцэтгэдэг томоохон аж ахуй боллоо.

— Нөхөр Г.Мандах Та, Төмөр замын инженер, олон жил төмөр замын ерөнхий инженерийн туслах, техникийн зөвлөлийн нарийн бичгийн даргаар ажиллаж байгаа хүн гэж би сонссон. Та төмөр замын техникийн дэвшлийн талаар ярьж өгнө үү?

-- Тийм ээ, би Зөвлөлт, Монголын өндөр мэргэжил, дадлагатай инженер, техникүүдтэй хамтран төмөр замын техникийн дэвшил, хөгжлийн талаар хүчин зүтгэж явна,

Өнөө үе маань шинээр ажиллаж, сэтгэхийг шаардаж байна. Монголын төмөр замчид МАХН-ын XIX их хурлын шийдвэрийг хэрэгжүүлэхэд хоорондоо нягт уялдаа холбоотой гурван гол асуудал дэвшүүлэн ажиллаж байна.

Нэгд, улс орны ачаа ба зорчигч тээврийн хэрэгцээг бүрэн, аюул осолгүй хангах ажлыг баталгаатай болгох, **хоёрт**, тээвэрлэлтийн ажлын чанар, техник эдийн засгийн үндсэн үзүүлэлтээр олон улсын түвшинд хүрэх, **гуравт** төмөр замын дотоод бүх нөөцийг аль болох бүрэн, дүүрэн ашиглаж, төмөр замчдын амьжиргааны түвшинг дээшлүүлэх явдал юм. Үүний тулд зөвхөн сүүлийн жилүүдэд төмөр замын уртыг 168 км-ээр нэмэгдүүлж одоо 2000 гаруй км боллоо. Төмөр замын гол шугамд их засвар шинэтгэл хийж зам төмрийг хүч чадвар-

тай болгон сольж бараг бүх замыг хагас автомат хориглолд шилжүүлж, өртөө зөрлөгүүдэд сумын замнал -релейн цахилгаан төвлөрөл нэвтрүүлж, төмөр замын тээх нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэв. Мөн зүтгүүр, вагоны паркийг шинэчилж Зөвлөлт Холбоот улсад үйлдвэрлэсэн 2М62М маягийн 4000 морины хүчтэй илчит тэрэг, БНАГУ-д үйлдвэрлэсэн суудлын орчин үеийн шилдэг вагоноор үндсэнд нь сольж дуусав. Үүний үр дүнд хөдлөх бүрэлдэхүүний ашиглалт сайжирч 1956 онтой харьцуулбал ачааны вагоны эргэлт 7,6 хувь хурдсаж, галт тэрэгний дундаж жин 70 хувь, техникийн ба хэсгийн хурд 4,5— 14,8 хувиар тус тус нэмэгдэв.

Сүүлийн жилүүдэд ажилчдын орон сууц, хүүхдийн цэцэрлэг, сургууль, эмнэлэг, амралтын газар, ахуйн үйлчилгээний цэг, салбар туслах аж ахуй, ногооны зоорь зэрэг барилга байгууламж байгуулах ажил эрчимтэй өрнөв.

Гэсэн ч бидэнд хийвэл зохих ажил их байна. Нийт төмөр замчдын бүх талын амьдралыг хамарсан шинэчлэл, өөрчлөн байгуулах цаг мөч нь хүн бүрт эргэлт хийхийг шаардаж байна. Бид хуучирсан арга барилаасаа ангижирч Зөвлөлт нөхөдтэйгөө мөр зэрэгцэн ихийг бүтээх хэрэгтэй байна.

Ч.Гүнсэн. — нөхөр Мандахын ярьж байгаа дээр хэдэн зүйлийг нэмж хэлье.

— Төмөр замын тээвэрт шинжлэх ухаан, техникийн ололтыг нэвтрүүлэх, түүний эдийн засгийн үр ашгийг дээшлүүлэх талаар нэлээд арга хэмжээ авч байна. Төмөр замын тээврийн удирдлага, зохион байгуулалтад өөрчлөлт хийж, хөдөлмөр зохион байгуулалт, урамшууллын бригад байгуулан, аж ахуйн тооцоо нэвтрүүлэв. Мөн аж ахуйн нэгжийг санхүүжүүлэх ашиг орлогыг хуваарилах, шинэ журам тогтоов. Үүнийг төмөр замын тээврийн хэрэгсэл (хөдлөх бүрэлдэхүүн, өртөө, зам холбоо, дохиолол хориглолын)-ийг шинэтгэсэн арга хэмжээний үндсэн дээр авч явуулсан юм. Үүний үр дүнд төмөр замын тээврийн үр ашиг дээшилж байна. Зөвхөн сүүлийн жилийн байдлаар авч үзэхэд төмөр замын тээвэр улс ардын аж ахуйн ачаа 3,6 сая тонн, зорчигч 1,1 сая хүнийг төлөвлөгөөнөөс илүү тээвэрлэж хөдөлмөрийн бүтээмжийг дээшлүүлэн тээвэрлэлтийн өөрийн өртгийг хямдруулснаас 150 сая шахам төгрөгийн цэвэр ашиг олсон юм.

Гэвч сүүлийн жилүүдэд оруулсан хөрөнгө, нэвтрүүлсэн техникийн дэвшил тэр бүр эдийн засгийн үр ашиг өгөхгүй, харин ч зарим талаар буурах хандлагатай байна.

Тухайлбал тээврийн хэрэгслийн нэг хүнд оногдох хангамж дээшилсэн байхад түүний өгөөж буурах хандлагатай байна. Зүтгүүрийн хүч чадлыг 2 дахин нэмэгдүүлж, замд их засвар хийж замын дээд цогцсын хүч чадлыг нэмэгдүүлсэн боловч галт тэрэгний жин тэр хэмжээгээр ихэссэнгүй. Ялангуяа суудлын галт тэрэгний хурдыг нэмэгдүүлэх талаар өөрчлөлт гарахгүй байна. Жишээ нь: Манайд галт тэрэгний техникийн ба хэсгийн дундаж хурд дөнгөж 32—43 км/цаг байхад ЗХУ-д ачааны галт тэрэгний хурд 60—70 км/цаг, суудлын галт тэрэгний хурд 100-120 км/цаг болоод байна шүү дээ. Түүнчлэн галт тэрэгний дундаж жин ЗХУ-д 3300-4000 тонн байхад манайд дөн-

гөж 2000 гаруйхан тонн бараг 2 дахин доогуур байна. Ер нь манайд үйлдвэрлэлийн үр ашгийг дээшлүүлэх нөөц их бий.

Г.Мандах энэ яриаг угтан авч:

— Тийм ээ, төмөр замын тээврийн хурд нь галт тэрэг нэгж хугацаанд явж өнгөрсөн замаар хэмжигддэг. Механикжсан тээвэр нэвтрээгүй байхад ердийн хөсөг-үхэр тэрэг дунджаар 240 кг ачаатай цагт 3 км, хоногт 25—30 км явдаг байсныг бодвол үнэхээр хувьсгал гарсан л даа. Галт тэрэг хэдий чинээ түргэн явах тутам төдий чинээгээр ачаа ба зорчигчид зохих газартаа түргэн хүрч, улс ардын аж ахуй эргэлтийн хөрөнгийг их хэмжээгээр чөлөөлж, хүний бүтээх, амрах цаг хугацааг уртасгасан асар их нөөц нэмэгдэж, үр ашиг өгөх нь ойлгомжтой билээ. Бид тайвшрахгүй, аливаад бүтээлчээр хандаж, эрэл хайгуул хийж, хуучирсан бүхнийг таягдан хаяж, шинийн төлөө тэмцэх хэрэгтэй байна. Ажлын эцсийн үр дүн ийм дутагдалтай байхад сар, улирлын үзүүлэлт сайн юм шиг харагдаж байна. Иймээс тооцоо судалгаа чухал байна.

Ачааны вагон ачилт, буулгалт хүлээж үр ашиггүй сул зогсож байна. Өнгөрсөн 5 жилд бид 150 мянган чингэлэг явуулснаас дөнгөж 20 хувь нь ачаатай байв шүү дээ.

Н. Мандах Та шинийг санаачлагч дэвшилтэд зүйлийн төлөө ямагт тэмцдэг хүн. Энэ талаар товчхон ярина уу?

— Манай төмөр замчид дэвшлийг санаж сэдэх талаар улс орон даяар нэлээд алдаршсан юм. Энэ нь 1960—1970-аад оны үед бүр их идэвхжсэн гэж санагдах юм. Би ч залуу байж дээ. 1960-аад онд төмөр замын хэсэг залуучууд бид «Социалист хөдөлмөрийн төлөө бригадыг» санаачилсан нь орон даяар «Очоос дөл бадрах» адил түгэн дэлгэрч нийгмийн хөгжлийг урагшлуулахад ихээхэн түлхэц болсон гэж тэр үед нам, засаг өндрөөр үнэлсэн юм. Ер нь манай төмөр замчид «Зардлын төгрөг тутмаас нэг мөнгө хэмнэх», «Хоёулаа нийлж гурван хүний ажил хийх», «Хөдөө аж ахуйд техник эзэмшсэн залуучуудыг үнэ төлбөргүй бэлтгэж өгөх» гээд л олон санаачилга хөдөлгөөн өрнүүлж, улс даяар уриалга гаргаж хэлсэндээ хүрч байж билээ. 1970-аад оны эхэнд «Хүүхдийн төлөө фондыг» санаачлан хуримталсан хөрөнгөөр анх түрүүн 25 хүүхдийн ортой цэцэрлэгийг төмөр замын Рашаант өртөө, дараа нь Өмнөговь аймгийн Мандал овоо суманд барьж өгч байж билээ.

Манай төмөр замчдын гаргасан санаачилга бүрийг нам, засаг өндрөөр үнэлж дэмжиж дэлгэрүүлж байсныг тэмдэглэхэд таатай сайхан байна.

Ч. Гүнсэн, та төмөр замд нэвтрүүлж байгаа аж ахуйн механизм, аж ахуйн тооцоо, түүний онцлог, өвөрмөц байдлын талаар ярина уу?

— Төмөр замын тээвэр бол аж ахуйн бүрэн тооцоон дээр ажиллаж өөрийгөө үндсэндээ санхүүжүүлсээр ирсэн үр ашигтай аж ахуй юм. Төмөр зам орлогоороо зарлагаа нөхөөд ашигтай ажиллаж олсон тооцооны ашгаа хоёр хувь нийлүүлэгч Монгол, Зөвлөлтийн тал тэнцүү хувааж авдаг. Төмөр замын санхүүгийн чадварыг нэмэгдүүлж, материал техникийн баазыг бэхжүүлэх зорилгоор зарим жил зөвлөлтийн тал тэнцүү хуваасан ашгаа бүгдийг буюу хагасыг манай талд үлдээж байсан удаа бий л дээ. Төмөр замын тээвэр нь олон салбартай аж ахуй юм. Тухайлбал ашиглалт, зүтгүүр, холбоо дохиолол, замын аж ахуйгаас гадна, төмөр замын тээврийн шуурхай үйл ажиллагаанд туслах үүрэгтэй барилга орон сууц, эмнэлэг, худалдаа, цахилгаан эр-

чим хүч, сургууль, соёл гээд улс ардын аж ахуйд байдаг бараг бүх салбар бий. Төмөр замын тээврийн бас нэг онцлог бол түүний бүтээгдэхүүн нь тээвэрлэсэн ачаа ба зорчигч юм. Төмөр замын хөдөлгөөний (тээврийн аж ахуйн нэгж нь бие дааж бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэдэггүй (тээвэрлэдэггүй) зөвхөн түүнд аль нэг тодорхой үйлчилгээгээр үүрэг гүйцэтгэдэг. Жишээ нь депо зүтгүүрээ гаргаж, зам чөлөөтэй байлгаж, холбоо дохиоллын хэрэгслийг ашиглан өртөө зохицуулан захирч тээвэр хийдэг. Иймээс тэдгээрийн хооронд тээврийн нийт зардал, орлого, ашгийг тооцон оновчтой хуваарилах ажил нэлээд бэрхшээлтэй байдаг.

Иймээс төмөр замын аж ахуйн нэгж нь замын санхүүгийн албаар дамжин санхүүжиж, ашиг орлогын хувийг хүртдэг. Төмөр замын зарим алба, томоохон аж ахуйн нэгжийг аж ахуйн тооцоонд оруулж үйлдвэрлэсэн бүтээгдэхүүний (тээвэрлэсэн ачаа, зорчигч) тоо, чанарт тохирсон үйлчилгээний үнэлгээ, засварын норм, норматив, лимитийг үндэслэн санхүүжүүлж, ашиг хуваарилж байна. Аж ахуйн нэгж тус бүрийн хамт олны хөдөлмөрөөс шууд хамаарах тийм үзүүлэлтийг сонгон авахад анхаарч байна. Жишээ нь өртөөний аж ахуйд явуулсан вагон буюу тонн ачаа, зүтгүүрийн аж ахуйд бохир ткм гэх зэрэг үзүүлэлтийг гол болгож ажлын эцсийн үр дүнтэй нь холбож байна. Аж ахуйн тооцоо нэвтрүүлж аж ахуйн механизмыг ажлын хөшүүрэг болгохын тулд урьд мөрдөж байсан дүрэм, заавар, цалингийн тариф зэргийг шинэчлэн боловсронгуй болгож байна. Энэ оноос төмөр замын ашиглалтын ажиллагсдын цалинг дунджаар 8—10 хувь нэмэгдүүлэх арга хэмжээ авч байна.

— Танай төмөр замд Зөвлөлтийн мэргэжилтэн хэр олон ажилладаг вэ? Тэд зөвлөх маягаар ажиллах уу?

А. М. Сычев — Төмөр замд ЗСБНХУ-аас томилолтоор ирж ажиллаж байгаа хүн одоо 200 гаруй байгаа нь нийт ажиллагсдын 1,3 хувь болж байна. Эд бол мэргэжилтэн, зөвлөгч ч биш, монгол нөхдийн нэгэн адил хариуцлага, шагналыг адилхан хүлээдэг орон тооны ажилтан шүү дээ. Төмөр зам анх нээж ажиллахад вагоны үйлчлэгчээс машинч хүртэл бүх мэргэжилд Зөвлөлтийн хүмүүс байв. Одоо бол Монголын мэргэжилтэй инженер, техник, ажилчид хангалттай болжээ.

Одоо төмөр замчдын 18 хүний нэг нь дээд, 6 хүний нэг нь тусгай дунд боловсролтой, 2-3 хүний нэг нь төмөр замын техник мэргэжлийн дунд сургууль төгссөн хүмүүс байна. Тэдний дунд дэд эрдмийн зэрэгтэй хүмүүс 10 шахам болжээ. БНМАУ-ын Хөдөлмөрийн баатар 8, гавьяат тээвэрчин, эмч, хуульч 6 хүн байгаагаас ч үзсэн, бид монгол нөхдөөрөө бахархахаас аргагүй байгаа биз дээ. Харин хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн дүрэмд замын удирдах газар, албад, томоохон аж ахуйн нэгжийн дарга буюу орлогчийн аль нэг нь Зөвлөлтийн хүн байхаар заасан байдаг. Цаашид зөвлөлтийн хүмүүс ажиллах орон тоо улам багасах төлөвтэй байгаа юм.

— Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн үйл ажиллагааны олон улсын ач холбогдол юунд оршиж байна вэ? Нийгэмлэгийн цаашдын зорилт юу байна? дамжуулах тээврийн хэмжээ хэрхэн нэмэгдэх вэ?

Ч. Гүнсэн — Энэ миний хариулах эрх хэмжээний асуудал биш байна. Гэхдээ би өөрийн санал бодлоо хэлье. Шинжлэх ухааны үйлдвэрлэл эрчимтэй хөгжиж байгаа өнөө үед олон улсын хөдөлмөрийн хуваарь өргөжиж, гүнзгийрч, хамтрах, хорших замаар хөдөлмөр, түү-

ний хэрэгслийг ашиглах явдал улам ч чухал болж байна. Ийм нөхцөлд хамтын ажиллагааны нэг хэлбэр болсон хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг хоёр талд ашигтай болохоо 40 жилийн турш харуулав. Цаашид энэ хэвээр ажиллах нь зүйтэй гэж би хувьдаа боддог. Манай тал төмөр замыг дангаар хүлээн авахад боловсон хүчин материал техникийн баазын хувьд бололцоотой байх. Харин олон жил ашигтай болохоо харуулсан энэ нийгэмлэг зөвхөн манай улсад төдийгүй бусад оронд ч үлгэр дууриал болох ач холбогдолтой гэж үздэг

Дамжин өнгөрөх ачааны хувьд гэвэл Зөвлөлт, Хятад хоёр улс хэвийн ажиллагаагаа бүрэн сэргээж байгаа энэ үед ачаа тээвэр улам нэмэгдэнэ гэдэгт итгэлтэй байна. Энэ хоёр орны харилцаа муудсан 60—70 оны үед төмөр замаар дамжин өнгөрөх ачаа бараг үгүй болж Монголын төмөр зам ихээхэн хохирол үзэж Улаанбаатараас урагш Хятад улстай хил залгасан Замын-Үүд хүртэл зарим өртөө, зөрлөгийг хааж ажиллагсдын орон тоогоо их хэмжээгээр хассан билээ. Харин Зөвлөлт, Хятад хоёр орны харилцаа сайжирч эхэлсэн үеэс дамжих ачаа тээвэр дахиад эрс нэмэгдсэн. Одоо хоёр улсын харилцаа бүрэн хэвийн болсон нөхцөлд улам нэмэгдэнэ байх гэж бодож байна. Хоёр том гүрний харилцаа сайжрахад түүний хил залгаа Ази, Номхон далайн орон, тэр ч байтугай Европ, Азийн орнуудын техник эдийн засгийн харилцаа өргөжиж ачаа ба зорчигч тээвэрлэлт улам их нэмэгдэнэ гэж үзэж байна. Энэ ерөөл бат орших болтугай.

ДОРНОДАХИНЫ КАПИТАЛИСТ ХӨГЖЛИЙН ҮЙЛ ЯВЦ

Н. Дангаасүрэн

Дорнодахин буюу өмнөдийн нэлээд улс орон капиталист замаар хөгжиж байна. Эдгээр орны хөгжлийн үйл явц харилцан адилгүй түүхэн уламжлал, нөхцөл байдлын ялгавартай гүнээ уялдаж байна. Тиймээс орон тус бүр капиталист хөгжлийн өвөрмөц дүр загвараар хөгжих болсон нь гайхалтай биш билээ. Үндэсний бүрэн эрх, газар нутгийн бүрэн бүтэн байдал, олон улсын хэмжээнд зүй ёсны байр сууриа эзлэх зарчмыг эдгээр орны төр, намуудын бодлогод тусгажээ. Ардчилал, хүний эрхийн асуудал нийгмийн хөгжлийн шийдвэрлэх баталгаа болон нэгэнт дэвшигдэн гарч иржээ. Хөдөлмөрчин олон улс төрийн шаардлага тавих, жагсаал хийх, ажил хаях, хэвлэн нийтлэх, гадаадын хэвлэл мэдээллийг хүлээн авах, улс төрийн эвлэл холбоо, эдийн засгийн элдэв нэгдэл, хоршоолол байгуулах зэрэг эрхийг ихэвчлэн олсон байна. Төрийн үйл хэрэгт хөдөлмөрчид идэвхтэй оролцон, эрх ашгаа хамгаалах, үндэсний бүрэн эрхт байдлыг хангахад чиглэсэн ардчиллын эдгээр үйл ажиллагаа нь эртний дорнодахины журам, дэглэм, мөн өрнөдийн хараанд оршиж байсан өнгөрсөн үестэй зүйрлэшгүй ахицтай байна. Өнөөгийн дорнодахины орон бүр биеэ даасан байдал, үндэсний соёл иргэншлээ нандигнан хадгалах явдлыг орчин үеийн шинжлэх ухаан-техник зохион бүтээх чадавхиар