

## **ХЭЛЭЛЦҮҮЛЭГ:**

### **Судлаач, сэтгүүлч А.Баатархуяг:**

Сонирхолтой сэдвээр илтгэл тавьсан Х.Баатархүү судлаачид баярлалаа. Хятад ажилчид гэхээр л төмөр зам тавих ажил гэж бодож байсан юм. Дагалдах бүтээн байгуулалт гэж том ажил байдаг юм байна. Үүнийг бид анзаараагүй байна. Өртөө, зангилаа замууд бусад дагалдах бүтээн байгуулалтууд тавих их хэмжээний хөрөнгө шаардсан том ажил байжээ. Бас нэг анзаарагдаад байгаа юм нь тухайн үед Хятад Төвөд рүү орчихоод (яг өнөөгийн Орос шиг) эдийн засгийн хоригтой, ганцаардмал байдалтай байх үедээ манайд Хятадын ажилчид олон тоогоор ирж нэлээн их ажил хийж өгсний нэг нь энэ юм байна. Төмөр замын асуудлаар би найман замын стратеги гэж нэг зүйл бичиж байв. Тэгсэн сая Х.Баатархүү судлаач Сунь Ятсений үеийн 8-9 замын төлөвлөлт байсан гэсэн нь сонирхлыг ихээр татав. Цаашдаа гүнзгийрүүлж судалбал ач холбогдол бүхий шинэ судалгааны чиглэл болох боломжтой гэж харлаа.

Бид цаашдаа хэд хэдэн чиглэлээр Хятадтай холбогдох гэж оролдож байна. Хятадууд баруун тийшээ гарах гарцаа нээчихсэн. Бид Евроазийн хамгийн дөт зам байхаа больчихлоо. Иймд энэ судалгааг цааш гүнзгийрүүлэх нь бидэнд хэрэгтэй болов уу. Хоёр талд суугаад цариг яриад байх гол асуудал биш болчихлоо. Нөгөө талаар төгсгөлийн дүгнэлт дээр эдийн засгийн ач холбогдол нь юунд байгаа талаар дурдсан нь олзуурхуштай байв.

Хятад ажилчид орж ирээд өртөөдийг байгуулсны дараа Хятадын талаас манайд төлөх төлбөрийн хэмжээ нэмэгдсэн гэх асуудал хөндөгдөв. Өнөөдөр бид нар ашигт малтмалаа зөөж, олсон орлогоороо эдийн засгаа өөд татах, солонгоруулах тухай ярьж байна. Үүний дээрээс ахиад бидний тавьж байгаа зорилт бол манай улсын урдуур эмжсэн Хятадын төмөр замтай хэрхэн холбогдох асуудал мөн яригдаж байна. Чухам ийм үед энэ илтгэлийг хэлэлцүүлсэн нь их чухал зүйл боллоо хэмээн бодож байна. Танд баяр хүргэе, баярлалаа.

### **Доктор Д.Наранжаргал:**

Х.Баатархүү судлаачийн илтгэл сонирхолтой байлаа. Мөн хурлыг зохион байгуулагчдад баяр хүргэе. Монгол-Хятадын харилцааны түүхэнд худалдаа, эдийн засаг, соёл, урлаг, спорт гээд олон асуудлаар судалгааны чиглэлүүд байна. Манай судлаачид маш өргөн хүрээнд ихэд ерөнхийлсөн байдлаар судалгаа хийдэг. Тиймээс эхлээд судалгааны сэдвээ нарийвчлах хэрэгтэй болов уу. Жишээ нь, Төмөр замын судалгаа гэвэл Хятад ажилчид 1955 оны 5 дугаар сараас 6 дугаар сарын хоорондох нэг сарын хугацаанд 7284 хүн 8 ээлжээр орж ирсэн гэх мэтээр. Одоо үед Хятадад сурсан судлаач олноор

төрж байна. Манай залуу судлаачид харилцааны түүхээр судалгаа хийхдээ нарийвчлах хэрэгтэй, өгүүллүүд бичих хэрэгтэй байна.

Дараагийн асуудал нь Монгол-Хятадын харилцааг доорх байдлаар гурав хувааж үечилж болох уу гэсэн саналтай байна:

- 1949-1965. Монгол-Хятадын харилцаа өргөжин хөгжсөн үе
- 1965-1985. Хүйтрэлийн үе-зогсонги байдалд орсон үе
- 1985 оноос өнөөг хүртэл. Иж бүрэн стратегийн түншлэлд хүрсэн одоогийн үе

Илтгэгч маань Монгол-Хятадын харилцааны чиглэлээр нэлээд судалгаа хийдэг идэвхтэй хүн тул Монгол-Хятадын харилцааны судалгааны чиглэлээр шинээр гарч ирж буй судлаач залуус хэр олон байна вэ? гэсэн нэг асуулт асууя.

### **Хариулт:**

**Х.Баатархүү:** Таны ярьж байгаа энэ үечлэлийг манай түүхийнхэн голчилж барьж ярьдаг. Манай улсад 1960-аад оны Монгол-Хятадын эдийн засгийн харилцааны талаар судалгаа хийдэг судлаачид харьцангуй цөөхөн байгаа нь чамлалттай. Одоогоор гурав дөрвөн судлаач л энэ чиглэлээр идэвхтэй ажиллаж байна.

Түрүүнд сэтгүүлч А.Баатархуягийн хэлж байсанчлан 1955 онд Засгийн газар хооронд байгуулсан «Монгол, Хятадын хилийн төмөр замын хэлэлцээр» ёсоор төмөр замын нэг л боомттой байсан бол 2020 оны Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр Бичигт, Гашуунсухайт, Шивээхүрэн гэсэн төмөр замын гурван боомт нэмэгдэхээр болж байгаа нь сайн хэрэг. Харин манай талаас угтуулан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг гүйцэтгэн дуусгах дөхөж байна. Ханги-Мандалын төмөр замын боомт нь БНХАУ-ын улс ардын аж ахуйг хөгжүүлэх «XIV Таван жилийн төлөвлөгөө»-нд ороогүй. Энэ тал дээр манай талаас гадаад харилцааны шугамаар санаачилгатай ажиллаж яаралтай нээх шийдэлд хүрнэ байх гэж найдаж байна. Ковид-19 цар тахал бидэнд хилийн олон боомт, худалдааны олон гарц бүхий хувилбартай байх хэрэгтэйг ухааруулж өглөө. Монгол-Хятадын хилийн дагуу хуурай замын 13 боомт, төмөр замын 5 боомттой болсноор хоёр талын худалдаа өргөжиж, улмаар манай улс өөрийн газар зүйн байршлын давуу талаа ашиглаж Транзит-Монгол болж, олон улсын худалдаа тээвэр ложистикийн сүлжээнд оролцогч болох гэж байгаа нь нэн сайшаалтай шийдэл гэж үзэж байна.

Үүнээс гадна төмөр зам, хилийн худалдааны тухай хоёр онцгой шинэ харилцаа үүсэх гэж байгаа нь ОХУ-аас БНХАУ руу экспортлох байгалийн хийн хоолой, мөн Замын-Үүд – Эрээний эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүсийн асуудал билээ. Хоёр улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн үр дүнд Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс нь хил дамнасан бус

харин тус тусын хилийн бүсдээ байрлахаар болсон. Манай тал уг бүсийг хилийн шугамаасаа 500 метр зайтай байгуулахаар шийдэн газар зохион байгуулалт хийж, хашаа татаад байна. Гэтэл Хятадын тал хилийн шугам руугаа тулгачихсан. Хятадын талаас хоёр талаас хилийн шугамдаа тулгая гэсэн санал тавьж байгаа нь хилийн шинэ харилцаа үүсэх, урьд нь байгаагүй шинэ судлагдахуун бий болж байгаа хэрэг юм. Монгол Улсын Ерөнхийлөгч У.Хүрэлсүх ШХАБ-ын дээд хэмжээний уулзалтад оролцон хэлсэн үгэндээ “Бид 1955 онд Орос-Хятадыг холбосноос хойш одоо дахин холбох гэж байгаа” гэсэн нь төмөр замын харилцаанаас гадна дамжин өнгөрөх хийн хоолойн шинэ харилцааг үүсгэх гэж байна гэсэн үг байх. Ялангуяа хилийн чиглэлээр судалгаа хийж байгаа миний хувьд сонирхож байгаа зүйл нь хилийн төмөр замын шинэ боомтууд, хилийн бүс дэх эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс мөн байгалийн хийн хоолой тавьсанаар улсын хил хамгаалалт, хилийн аюулгүй байдал гэх мэт хилийн орон зай дахь эдийн засгийн шинэ харилцаа үүсэх зэрэг олон судлагдахуун шинээр буй болж буй явдал юм. 1955 онд байгуулсан «Монгол-Хятадын хилийн төмөр замын хэлэлцээр» гэхэд үндсэндээ долоон сар орчим хэлэлцсэн 33 нүүр бүхий бичиг баримт байдаг бол, 2022 оны 8 дугаар сард Монгол Улсын Зам, Тээврийн хөгжлийн сайд Л.Халтар, БНХАУ-ын Элчин сайд Цай Вэньруй нарын байгуулсан «Хил дамнасан төмөр замын холболтын тухай» санамж бичиг ердөө хоёр хуудас байсан нь хангалтгүй санагдсан. Гэхдээ цаашдаа гэрээ болон өргөжиж илүү нарийвчлах байх гэж найдаж байна. Цаашид олон жилийн хугацаанд улс орны эдийн засгийн харилцаанд чухал үүрэг гүйцэтгэх Гашуунсухайт-Ганц мод боомтын хилийн төмөр замын гэрээг манай эдийн засагчид, судлаачид маш нухацтай авч үзэх хэрэгтэй гэж бодож байна.