

ТӨМӨР ЗАМЫН ТЭЭВРИЙГ ХӨГЖҮҮЛЭХ ЧИГЛЭЛЭЭР БАРИМТАЛЖ БҮЙ БОДЛОГО, БУСАД ОРНЫ ТУРШЛАГА

Г. Алтан-Оч (Ph.D), С. Дорждагва

Судалгааны хугацаа 2009.12.01-2010.01.31

Судалсан байдал: Энэхүү тайланд өөрөөр заагаагүй бол доорхи эх сурвалж буюу сайтын мэдээллийг ашигласан. Үүнд:

1. EU-Central Asia Monitoring, Working paper No. 7: Optimisation of Central Asian and Eurasian Trans-Continental Land Transport Corridors, December 2009
2. Транспортная Стратегия Республики Казахстан до 2015 года, Астана 2006
3. <http://sonin.mn>
4. <http://economics.gogo.mn>
5. <http://news.gogo.mn>
6. <http://boldhuyag.niitlelch.mn>
7. <http://otgonbayar.niitlelch.mn>
8. <http://www.news.mn>
9. Г.Алтан-Оч, Дэлхийн ураны зах зээлийн талаархи дүн шинжилгээ, судалгаа, 2009

* * *

НЭГ. ТӨМӨР ЗАМЫН ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН БОДЛОГЫН ЗАРИМ АСУУДАЛ

Азийн хөгжлийн банк (АХБ) 1997 оноос хойш Хятадын маш хүчтэй дэмжлэгтэйгээр CAREC (Төв азийн бүсийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа) хөтөлбөрийн хүрээнд Төв азийг дайран гарах тээврийн коридорыг хөгжүүлэхэд ихээхэн анхаарч байна. Евразийн газар нутгийн ихэнхийг эзлэх Европын холбоо (ЕХ), Орос, Хятад, Энэтхэг гэсэн 4 том эдийн засгийн хүчний дунд Төв ази оршдогоороо геополитикийн чухал ач холбогдолтой юм. Эдгээр улсууд ч ихээхэн анхаарч сонирхож байна. Тэдгээрийн эдийн засаг өсөн нэмэгдэхийн хэрээр өөр хоорондын логистик, тээврийн асуудлыг зүй зохистойгоор шийдвэрлэх шаардлагатай болж байгаа юм. Түүнчлэн, Зүүн хойд азиас Ойрхи дорнод хүртэлх зам ч энэ бүс нутгийг дайран өнгөрдөг. CAREC-н зургаан коридорыг Зураг №1-д үзүүлэв. [1]

Одоогийн байдлаар ЕХ болон ази номхон далайн хоорондын тээвэр бүгд (99%) далайгаар хийгдэж байна. 2007 онд 17.7 сая (20 тоннын) чингэлэг тээвэрлэж байсан бол 2015 онд 26.1 сая болж нэмэгдэх төлөвтэй байна. Гэвч Суэцийн сувгийн нэвтрүүлэх хүчин чадал тун удахгүй дээд цэгтээ хүрэх тул газрын тээвэр нэмэгдэх хандлагатай. Хятадаас гарсан контейнер Казахстан руу Достык-Алашанкоу боомтоор нэвтэрдэг бөгөөд 2007 онд 109.7 мянган чингэлэг тээвэрлэсэн бол 2015 онд 730 мянга болж өсөх төлөвтэй байна. Достык боомтын хүчин чадал нь жилд 306 мянган контейнер юм. [1]

Нэг тонн карго ачаа Германаас Энэтхэг хүртэл Суэцийн сувгаар 40 хоног тээвэрлэхэд \$3,500 өртөгтэй бол төмөр замын контейнерийн тээврээр 15-20 хоног зарцуулж, \$2,500 зардал гаргана. [1]

CAREC-н хүрээнд 2008 онд \$6.7 тэрбум хөрөнгө оруулалт хийхээр зарласан бол Баруун Хятад-Баруун Европ гэсэн коридорын зангилаа болох Казахстаны авто болон төмөр замд

Дэлхийн банк (ДБ) түүхэн дэх хамгийн их зээл буюу \$2 тэрбумын дэмжлэг үзүүлсэн. [1]

Орос Транс-сибирийн төмөр замд 2015 он хүртэл 50 тэрбум рублийн (\$1.5 тэрбум) хөрөнгө оруулалт хийж, контейнерийн тээврийг сайжруулах зорилт тавьсан байна. [1]

“Евразийн хуурай замын хоёрдахь гүүр” болох Хойд транс-азийн төмөр замын коридор нь Хятадын Лианюнгангаас төв болон баруун хойд Хятад, Казахстан, Оросыг дайран Баруун европт хүрдэг. Энэ коридорыг хөгжүүлэх шатанд яваа. Эдийн засгийн хувьд энэ коридор нь уламжлалт транс-сибирийн төмөр замаас илүү үр ашигтай. Учир нь энэ зам 2,500 км-ээр богино. 1992 оноос хойш Хятадын ТЗ-ын хэсэгт (4,150 км) зарим сайжруулалт хийгдсэн. Өнөөдрийн байдлаар, нийт уртын 89% нь хос замтай, 29% нь цахилгаанжсан. Хятадын баруун бүсийн аж үйлдвэрийн хөгжилтэй уялдуулан бүрэн хос замтай болгох, цахилгаанжуулалтыг нэмэгдүүлэхээр төлөвлөсөн байна. [1]

Хойд транс-азийн ТЗ-ын коридор нь Казахстангаар дайрах бөгөөд манай орны Говь-Алтай аймагтай хамгийн ойрхон зайнд өнгөрдөг. Евразийн төмөр замын үндсэн коридорыг Зураг №2-д үзүүлэв. [1]

Казахстаны хувьд, Достык хилийн боомтынхоо хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, жилд 25 сая тн ачаа нэвтрүүлэх боломжтой болгохоос гадна Хятадтай төмөр замын хоёрдахь боомтыг (Хоргос) ашиглалтанд оруулах боломжтой. [2]

Атомын цахилгаан станц олноор барих болсоноор Энэтхэг, Хятад улсууд ураны зах зээлийг тэргүүлж эхэллээ. [9] Ирээдүйд Монгол улс уран олборлож эхэлсэнээр хамгийн томоохон хэрэглэгч зах зээл нь Энэтхэг, Хятад улсууд байх болно гэдгийг бодлогын хувьд авч үзэх нь зөв байх.

ХОЁР. МОНГОЛ УЛСЫН ТӨМӨР ЗАМЫН ТЭЭВРИЙН САЛБАРТ ТӨРӨӨС БАРИМТАЛЖ БУЙ БОДЛОГЫН БАРИМТ БИЧИГ, ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ

Монгол улсын Төмөр замын салбарын гол эрх зүйн баримт бичиг нь Төмөр замын тээврийн тухай хууль¹⁷⁶ юм. Уг хуулиар төмөр замын тээврийн үйл ажиллагааны зарчмыг тодорхойлж, хөдөлгөөний аюулгүй байдалтай холбогдсон харилцааг зохицуулж байна

Тус хуулийн 15 дугаар зүйлд Төмөр замын тээврийн нийтлэг багц дүрэм гэж нэр бүхий 16 журам заагдсан байна. Эдгээр журмуудаас одоогоор 6-7 журам нь батлагдаад байна. Энэ 16 журмаар Төмөр замын тээврийн салбарын бүхий л харилцааг зохицуулахаар төлөвлөжээ.

Төмөр замын салбарыг түүхийн үүднээс авч үзвэл, манай улсын төмөр замын салбарт баримталдаг үндсэн баримт бичиг нь 1949 оны Монгол-Оросын гэрээ байсан. Энэ баримт бичгээр үйл ажиллагаагаа зохицуулж 2004 оныг хүртэл явж ирсэн ба энэ үеэс Монгол улс өөрийн Төмөр замын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны бие даасан байгууллага байгуулсан. Сүүлийн жилүүдэд хоёр талаас энэ гэрээг шинэчлэхээр тохиролцож тус тусын ажлын хэсэг байгуулсан ч өнөөг хүртэл 2 жил орчмын хугацаанд ганцхан удаагийн хуралдаан хийсэн ба шинэ Засгийн газар байгуулагдсаны дараа манай талын ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүн шинэчлэгдэн байгуулагдаж Оросын талд энэ тухайгаа мэдэгдсэн албан бичиг явуулж дараагийн уулзалтаа хийж, ажлаа эрчимжүүлэх санал тавьсан байна. Гэсэн хэдий ч ОХУ-ын талаас одоогоор тодорхой хариу өгөөгүйгээс гэрээг шинэчлэх ажил зогсонги байдалд ороод байна.

¹⁷⁶ 2008 онд шинэчлэн баталсан

Олон улсын гэрээний хувьд анх 1956 онд байгуулагдсан Европ-Азийн төмөр замын сүлжээний асуудлыг зохицуулах зорилгоор Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр байгуулагдсан Төмөр замын хамтын ажиллагааны байгууллага /ОСЖД/-д манай улс гишүүнээр элссэн байдаг. Тус байгууллагын хүрээнд дараах 3 олон улсын хэлэлцээрийг мөрдөж ажилладаг. Үүнд:

1. Олон улсын зорчигчийн харилцааны хэлэлцээр /СМПС/
2. Олон улсын ачааны харилцааны хэлэлцээр /СМГС/
3. Нэгдсэн нэвтрэх тариф /ЕТТ/

2007 онд Монгол улс “Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-т нэгдээд байна. Тус хэлэлцээрт нэгдсэнээр үйл ажиллагааны үндсэн чиг баримжаа болгож ажиллах үүрэг хүлээжээ. Энэхүү баримт бичиг нь НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссоос санаачлан боловсруулж бүс нутгийн орнуудын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр баталсан.

Төмөр замын сүлжээг өргөтгөх, суурь бүтэц, төмөр замын шугамын чигийг Засгийн газар тогтоодог. Энэхүү төмөр замын шугамын чиг нь Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 6.2.-т зааснаар “Улсын эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой суурь бүтцийг төрийн өмчийн буюу төрийн өмч давамгайлсан хуулийн этгээдийн өмчлөлд байхаар, эсхүл түүний өмчлөлд ашиглалтын тодорхой хугацааны дараа шилжүүлэх нөхцлөөр шинээр байгуулж болох бөгөөд эдгээр суурь бүтэц, төмөр замын шугамын чигийг Засгийн газар тогтооно” гэж тодорхойлсон байна. Үүнээс үзвэл одоогийн байгуулахаар төлөвлөж байгаа говийн бүсэд хамаарах стратегийн ордуудаас гарах ашигт малтмалыг олон улсын зах зээлд экспортлоход шаардагдах төмөр зам нь дотоодын нийт бүтээгдэхүүнийг эрс өсгөх ач холбогдлоороо “Улсын эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой суурь бүтэц” мөн юм.

Одоогийн байдлаар УИХ-аас тогтоосон стратегийн орд газруудыг төмөр замд холбохоор Засгийн газраас гаргасан шийдвэрийг судалж үзвэл 3 удаагийн төмөр замын суурь бүтэц байгуулах зөвшөөрөл олгосон байна. Үүнд:

- Засгийн газрын 2008 оны 04 дүгээр сарын 9-ний өдрийн 134 дүгээр тогтоолоор Төмөр замын Ерөө өртөөнөөс Сэлэнгэ аймгийн Ерөө сумын нутаг дэвсгэрт байрлах Баянголын төмрийн орд газар хүртэл 98 км төмөр замын суурь бүтэц барих тусгай зөвшөөрлийг “Болдтөмөр Ерөө гол” ХХК-д олгосон.
- Засгийн газрын 2008 оны 06 дугаар сарын 18-ны өдрийн 252 дугаар тогтоолоор Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сумын нутагт орших Ухаа худагийн нүүрсний орд газраас Гашуун сухайтын чиглэлд төмөр замын суурь бүтэц барих тусгай зөвшөөрлийг “Энержи Ресурс” ХХК-д олгосон.
- Засгийн газрын 2008 оны 08 дугаар сарын 20-ны өдрийн 319 дугаар тогтоолоор Өмнөговь аймгийн Гурвантэс сумын нутагт орших Нарийнсухайтын нүүрсний орд газраас улсын хилийн Шивээхүрэн боомт хүртэл төмөр замын суурь бүтэц барих тусгай зөвшөөрлийг “Монголын Алт” ХХК-д олгосон.



Эдгээр тогтоолуудад тусгасан заалтыг харьцуулж үзвэл:

Тогтоолын дугаар, агуулга	Хуулийн үндэслэл	Нэмэлт заалт
<p>№ 134</p> <ul style="list-style-type: none"> Ерөө өртөөнөөс Сэлэнгэ аймгийн Ерөө сумын нутаг дэвсгэрт байрлах Баянголын төмрийн орд газар хүртэл 98 км төмөр зам 	<p>Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15.15.1, Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 9.1.2</p>	<p>Төмөр замын суурь бүтэц барих ажлыг эхлэхээс өмнө холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу эрх бүхий байгууллагаас гаргасан байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээ, дүгнэлтийг үндэслэн барилгын ажилд хяналт тавьж ажиллахыг Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын сайд Р. Рашид даалгасугай</p>
<p>№ 252</p> <ul style="list-style-type: none"> Ухаа худагийн нүүрсний орд газраас Гашуун сухайтын чиглэлд төмөр зам 	<p>Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15.15.1, Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 9.1.2, 16.1.1, 16.9</p>	<p>Байхгүй</p>
<p>№ 319</p> <ul style="list-style-type: none"> Нарийнсухайтын нүүрсний орд газраас улсын хилийн Шивээхүрэн боомт хүртэл төмөр зам 	<p>Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуулийн 15.15.1, Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 6.4, 9.1.2, 16.1.1</p>	<p>Төмөр замын суурь бүтцийн 51-ээс доошгүй хувийг ашиглалтад орсноос хойш 10 жилийн дараа төрийн өмчид шилжүүлэн авахыг Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын сайд Р.Рашид даалгасугай.</p>

Энэ тогтоолд дурьдсан заалтууд нь хэдийгээр хууль зөрчөөгүй боловч дутуу үлдээсэн хуулийн заалтууд байна. Тодорхой болгох үүднээс зарим хуулийн заалтыг дурдъя.

Монгол улсын Төмөр замын тээврийн тухай хуулиас:

6.2. Улсын эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой суурь бүтцийг төрийн өмчийн буюу төрийн өмч давамгайлсан хуулийн этгээдийн өмчлөлд байхаар, эсхүл түүний өмчлөлд ашиглалтын тодорхой хугацааны дараа шилжүүлэх нөхцөлөөр шинээр байгуулж болох бөгөөд эдгээр суурь бүтэц, төмөр замын шугамын чигийг Засгийн газар тогтооно.

6.4. Ашиглалтын тодорхой хугацааны дараа суурь бүтцийн тодорхой хувийг энэ хуулийн 6.2-д заасны дагуу төрийн өмчийн буюу төрийн өмч давамгайлсан хуулийн этгээдэд шилжүүлэх хугацаа, нөхцөлийг суурь бүтэц эзэмшигчтэй тохиролцож, суурь бүтэц барих, ашиглах тусгай зөвшөөрөлд тусгана

Монгол улсын Ашигт малтмалын тухай хуулиас:

4.1.12. "стратегийн ач холбогдол бүхий ашигт малтмалын орд" гэж үндэсний аюулгүй байдал, улсын болон бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд нөлөөлөх хэмжээний, эсхүл жилд Монгол Улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 5 хувиас дээш хэмжээний бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэж байгаа буюу үйлдвэрлэх боломжтой ордыг; хэмээн тус тус заажээ.

Дүгнэлт

Эдгээр заалтаас харахад, дээрх 3 ордын аль аль нь стратегийн ач холбогдолтой тул Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 6.2.-т заасан *"Улсын эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой"* гэсэн ангилалд шууд хамаарах юм. Ингэснээр төмөр замын суурь бүтцийг тодорхой хугацааны⁴³ дараа төрийн өмчлөлд шилжүүлэх шаардлагатай гэж ойлгох юм. Нөгөө талаар төмөр зам нь өөрөө манай улсын нийт ачаа эргэлтийн 90 гаруй хувийг тээвэрлэж байгаа нь Монгол улсын газар нутгийн аль ч хэсэгт байсан тэр стратегийн ач холбогдолтой салбар юм.

Төмөр замыг стратегийн ач холбогдол бүхий дэд бүтэц гэж авч үзэхийн учир Монгол улсын газар нутгийн тодорхой хэсгээс шууд гадагшаа хөрш орон руу гарсан чиглэлтэй (Дорнод аймагт байдаг төмөр зам мэт) байх нь Монгол улсын дэд бүтэц гэж үзэх нөхцөл муу болох юм. Монгол улсын дэд бүтэц болгохын тулд түүнийг дотоодын нэгдсэн сүлжээнд холбох шаардлагатай юм. Ингэж байж л стратегийн ач холбогдол бүхий дэд бүтэц болж хөгжиж чадна.

Үндэсний аюулгүй байдлын үүднээс авч үзвэл төмөр замын сүлжээ Монгол улсын төрийн мэдэлд байх учиртай тул төрийн өмчлөлд шилжүүлж авах нь зайлшгүй юм. Төмөр зам төдийгүй бусад дэд бүтцийг хувийн хэвшил барьж гүйцэтгэсэний дараа төрийн өмчлөлд авах хуулийн заалт байна⁴⁴. Угаас Монгол улсын нутаг дэвсгэрт байгаа бүх л дэд бүтэц, эд хөрөнгө бол онц байдлын үед төрийн мэдэлд шууд очиж, тухайн дэд бүтцийг төр шууд ашиглана гэж ойлгож болох юм.

Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний талаарх Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр "Олон улсын ач холбогдолтой төмөр замын шугам" гэсэн нэр томъёо нь:

- Олон улсын байнгын тээвэрт одоо ашиглагдаж буй төмөр замын шугам
- Олон улсын байнгын тээвэрт ашиглахаар зориулагдсан одоо ашиглагдаж буй, баригдаж буй, эсхүл барихаар төлөвлөж буй төмөр замын шугам
- Өөр улсын буюу нэг улсын терминалуудын хооронд далайн буюу нуурын тогтмол тээврийг хангадаг усан онгоцны гарам
- Гаалийн шалгалтын барилга байгууламж/албад байрладаг хил нэвтрэх цэг, өөр царигтай төмөр замын уулзвар цэгүүд, усан терминал болон төмөр замтай холбосон чингэлгийн терминалыг хэлнэ.

Энэ төслийн хүрээнд ЗХА-ийг Европтой /Германы Берлин хот хүртэл/ холбосон 4 үндсэн коридор тогтоосны нэг нь Монголоор дайрч байна. Гудмуудыг E/ESCAP/864 журмын дагуу дараах үзүүлэлтүүдийг харгалзан тогтоосон:

- улсын нийслэлүүдийг холбосон байх
- гол аж үйлдвэрийн болон газар тариалангийн төвүүдийг холбосон байх
- далайн болон гол, мөрөн дээрх боомтуудтай холбосон байх

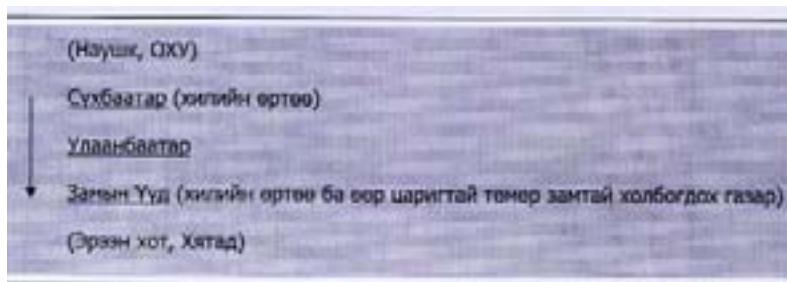
⁴³ Тодорхой хугацаа гэсэн ойлголтыг Засгийн газар тогтоох бөгөөд 319 дүгээр тогтоолд дурьдсаныг жишиг болгон авч үзвэл ашиглаж эхэлсэнээс хойш 10 жилийн дараа 51-ээс доошгүй хувийг төрийн өмчлөлд шилжүүлэх юм гэж ойлгож байна.

⁴⁴ Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 4 дэх заалт.

г/ гол контейнерын терминал, төмөр замын депонуудтай холбосон байх

Эдгээр үзүүлэлтүүдийн дагуу 3-р коридор нь Хятадын Тяньжин боомтоос Монголын нутгаар Замын Үүд–Сүхбаатараар хөндлөн гарч ОХУ, Беларус, Польшийн нутгаар дайрч Герман хүрч байна. Энэ чиглэлээр Орос-Хятадын хооронд өсөн нэмэгдэж буй худалдааны эргэлттэй холбон Монголоор дамжих транзит ачаа эргэлтийг нэмэгдүүлэх боломж бий.

Тус хэлэлцээрийн Хавсралт №1-д зааснаар Монгол улсын олон улсын ач холбогдолтой төмөр замын шугамыг Сүхбаатар-Замын Үүд чиглэлийн замыг гэж тодорхойлсон байдаг. Үүнд:



Манай хоёр хөршийн хувьд олон улсын ач холбогдолтой төмөр замыг тус баримт бичигт дараах байдлаар тодорхойлсон байна. Үүнд:

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс:

- Алашанку (Казахстан) – Ляньнюган (Хятадын зүүн өмнөд эрэг)
Энэ сүлжээ нь Казахстаны хилээс Хятадын баруун хойд хэсгээр (Бээжин-гээс урдуур) урагшлан төв хэсгээр яваад зүүн өмнөд эрэгт хүрдэг. Монгол улсын хилд хамгийн ойр очих цэг нь Говь-Алтай аймгийн Алтай сумын нутагт орших Бургастайн боомтын орчим юм. Харин энэ сүлжээний туслах сүлжээ замууд нь Монгол улсын өмнөд хилийн дагуу явж байгаа. Гэхдээ энэ зам нь тус хэлэлцээрт тусгагдаагүй болно.
- Эрзэн хот – Дандон (Хятадын зүүн хэсэг, БНАСАУ-тай залгаа хэсэг)
Энэ зам нь Монголын төмөр замын сүлжээний үргэлжлэл, манай улсын урд хилээс Бээжин хотоор дамжин Тяньжин хүрээд зүүн тийш эргээд БНАСАУ-ын хил хүрнэ
- Манжури – Дальян
Энэ зам нь ОХУ-ын хил залгаа Манжуураас Дальяаны далайн боомт хүрдэг ба БНАСАУ-ын хилтэй ойролцоо байдаг. Энэ сүлжээнд манай улсын Дорнод аймгаас эхлэсэн төмөр зам холбогддог.
- Бээжин – Шеньжен
- Тяньжин – Шанхай

Оросын Холбооны Улс:

- Бусловская – Москва
- Суземка – Москва
- Красное – Находка
Энэ зам нь Монголын хойд хилийн дагуу явсаар Находка төмөр замын зангилаа болон Владивосток, Восточный далайн боомтуудад хүрдэг
- Москва – Самур

Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн 2 дугаар зүйлд зааснаар “Хэлэлцэн тохирогч талууд ... олон улсын ач холбогдол бүхий төмөр замын шугамыг хөгжүүлэх үүрэгтэй ...” гэжээ. Мөн Хавсралт №2-ын 4 дүгээр зүйл-Авцалдан зохицох байдал гэсэн хэсэгт “...Талууд хөрш зэрэглдээ орнуудын болон олон улсын ач холбогдолтой төмөр замын шугам дайран өнгөрч байгаа бусад орнуудын техникийн шаардлагыг харгалзан үзэх бөгөөд төмөр замын хоорондын техникийн саад хязгаарыг арилгах болон авцалдан зохицох байдлыг хангахын тулд шугамыг сайжруулахад хүчин чармайлт гаргана...” гэжээ. Үүнээс үзвэл Монгол улс энэ хэлэлцээрт оролцогч улс болохын хувьд дээр дурьдсан төмөр замын шугамаа ачаа тээвэрлэлтэд учирах аливаа саад бэрхшээлийг арилгах, нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх үүрэг хүлээнэ гэсэн үг. Хэдийгээр энэ нь үүрэг боловч нөгөө талаараа энэ ажлыг хийснээр Монгол улсад тусах ашиг өндөрсөн гэсэн үг.

Төмөр замын шугамыг хөгжүүлэх үүргийн хүрээнд дугуй солих хэсгийн хүчин чадлыг мөн өндөржүүлэх хэрэгтэй юм. Дугуй солих байгууламж саяхныг болтол Монгол улсад байдаггүй Хятадын нутаг дэвсгэрт бүх ажлыг гүйцэтгэдэг байсан. Монгол улс дугуй солих ажлыг өөрийн нутаг дэвсгэрт хийж гүйцэтгэдэг болсоноор Хятад улстай нэмэлт гэрээ хийсний үндсэн дээр цаашид дугуй солих ажлыг вагоныг хүлээн авагч тал нь гүйцэтгэж байхаар тохиролцсон.

Ерөнхийдөө Төмөр замын тээвэрлэл, сүлжээ, болон түүнийг дагасан хэсгүүдтэй холбоотой харилцаа нь олон улсын гэрээ хэлэлцээрийн үндсэн дээр зохицуулагддаг. Тухайлбал, вагоны дугуй солих ажлыг хийж гүйцэтгэх тариф нь Монгол улс өөрөө тогтоох боломжгүй бөгөөд олон улсын хэлэлцээрийн үндсэн дээр Швейцарь франкаар тооцож гүйцэтгэдэг. Цаашид төмөр замын сүлжээ өргөсхийн хэрээр дугуй солих байгууламжийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх хэрэгцээтэй байгаа юм. Нөгөө талаар энэ ажлыг гүйцэтгэснээр багагүй хэмжээний ашиг олох боломжтой байгаа.

Эдийн засаг, худалдааны хэтийн төлөө⁴⁵

Манай улс эдийн засгийн бүсчлэлийн хувьд Зүүн-Хойд Азийн эдийн засгийн бүст хамаарч байна. Энэ бүс нутагт Хятадын зүүн хойд мужууд Бээжин, Тяньжин, Япон, хоёр Солонгос, Монгол, ОХУ-ын алс дорнодын хэсэг багтаж байна. Энэ бүс нутгийн гол 3 улс Хятад, Өмнөд Солонгос, Японы эдийн засгийн багтаамж, хүн амын тоо нь хамгийн их нягтралтай бүс нутагт багтаж байгаа бол Монгол, ОХУ-ын алс дорнод гэсэн газар доороо асар их ашигт малтмалтай бүс нутагтай тул бусад эдийн засгийн бүстэй харьцуулахад зохицуулалтаа сайн хийж чадвал өндөр хурдаар бүс нутгийн эдийн засгийг хөгжүүлэх боломжтойг эдгээр орнуудын Засгийн газар хоорондын уулзалтаар тунхагласан байдаг.

Энэхүү бүс нутагт ойрын 10-20 жилд бий болох хамгийн гол хандлага нь Хятадын эдийн засгийн өндөр өсөлт юм. Хятадын ДНБ-ий өсөлт 2020 он хүртэл жилд дунджаар 7-8% гарах төлөвтэй байгаа. Хэдийгээр Хятад нь ДНБ-ий хэмжээгээр Японоос харьцангуй бага байгаа боловч худалдан авах чадварт харьцуулан авч үзвэл давж гарч байна. Хятадын эдийн засгийн өсөлтийг дагаад эрчим хүч, газрын тос, ашигт малтмалын хэрэгцээ ихээхэн нэмэгдэнэ. ЗХА-ийн бүсийн түвшинд болон дэлхийн бусад улсуудтай хийх Хятадын гадаад худалдаа эрс өснө. Орос-Хятадын худалдаа гэхэд 2004 онд 20 тэрбум доллар байсан бол 2010 онд 60 тэрбум долларт хүрэх төлөвтэй бөгөөд ингэснээр хоёр улсыг холбосон газар, агаар, усан тээврийн бүх сувгуудаар тээвэрлэх ачаа эргэлт нэмэгдэх болно⁴⁶. Энэ дунд байгаа Монгол улс энэ ашгаас багагүй ашиг олох, эдгээр хоёр орны эдийн засгийн хамтын ажиллагаа, дэд бүтцийг хөгжүүлэх хөтөлбөрт багтаж туслалцаа авах боломж ч

⁴⁵ http://en.wikipedia.org/wiki/North-East_Asia

байна.

Хятадын эдийн засгийн өсөлтөөс шалтгаалж энэ бүс нутагт Японы эзлэх байр суурь ирээдүйд багасах хандлагатай байна. Гэхдээ ерөнхий төлөв, нөлөөгөө төдийлөн алдахгүй бөгөөд Японы эдийн засгийн эрүүл өсөлт, худалдааны чиг хандлага бүс нутгийн бусад улсуудад чухал ач холбогдолтой юм. Гэхдээ өсөлтийн төлөв байдлаас харахад Хятадын ДНБ-ий нэг хүнд ногдох хэмжээ 2020 он гэхэд ОХУ-ын хэмжээнд очих төлөв байна.

ОХУ-ын эдийн засаг сүүлийн жилүүдэд дэлхийн зах зээл дээрх газрын тос, байгалийн хий зэрэг ашигт малтмалын үнийн өсөлтийн нөлөөгөөр хурдацтай өсөж байна. Ялангуяа тус улсын энэ бүс нутагт багтах Алс Дорнодод хуучин ЗХУ-ын үеэс уламжлагдан ирсэн үйлдвэрүүд нь эдийн засгийн дорвитой өсөлт гаргах боломж муу, хүн амын өсөлт нь сөрөг байгаа зэрэг хүндрэлүүд тулгарах болно. Иймд энэ бүсийн байгалийн асар их нөөцийг ашиглахад санхүүгийн хөрөнгө оруулалт болон ажиллах хүчин ихээхэн шаардагдах болно.

Бусад оролцогч орнуудын зүгээс харахад энэ бүсийн бүсчлэл, интеграцчилалд Монгол улсын нөлөөлөх хүчин зүйл хомс, оролцооны хувь хэмжээ бага юм. Харин Монгол улсын хөгжлийн ирээдүй энэхүү интеграцчилалд нэгдэж чадсан эсэхээс ихээхэн шалтгаална. Энэхүү үйл явцад оролцоход Монгол улсад аливаа хөгжиж буй орнуудад хурцаар тулгарч байдаг мэдлэг, мэдээлэл, туршлага ихээхэн шаардагдаж байна.

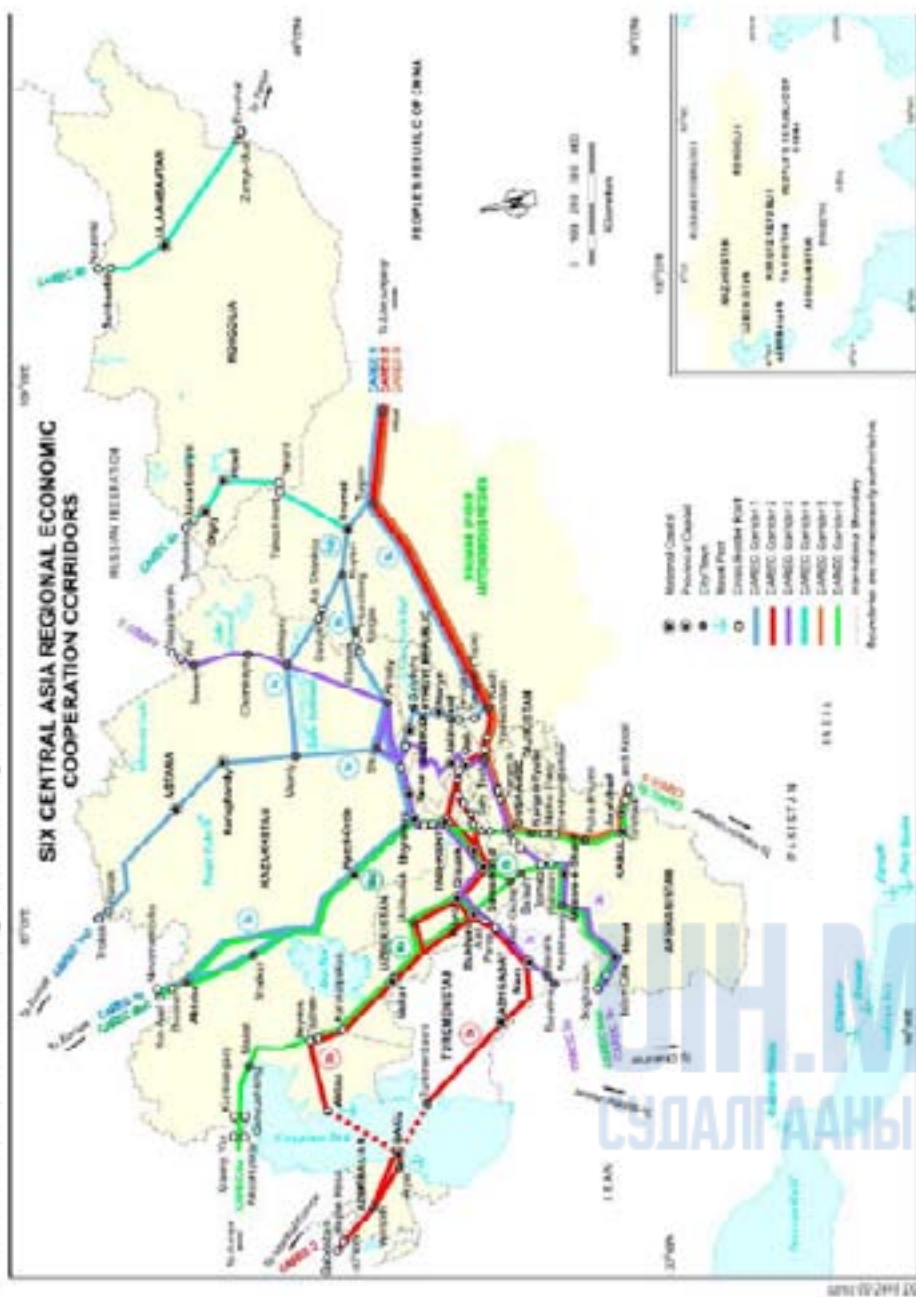
Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт тусгасан Монгол улсын төмөр замын сүлжээ нь ирээдүйд ОХУ-БНХАУ хоорондын ачаа эргэлт өсөхөд тушаа болох хандлагатай байгаа юм. Монгол улс далайд гарцгүй орон тул Хятад, Оросоор дамжуулах тээвэрлэлтээс ихээхэн хамааралтай. Тээвэрлэлтийн өндөр үнэ, өртөг нь экспорт, импортын бүх бараа, бүтээгдэхүүний үнэ дээр нэмэгддэг. Одоогоор Монгол улсын гадаад худалдааны нийт дүнгийн 15%-ийг тээврийн зардал эзэлж байгаа нь харьцангуй өндөр тоо ба манай хөрш орнуудад энэ нь 6%-тай байдаг.⁴⁶ Хятад, Оросоор дамжуулан тээвэрлэлтийн үнийг бууруулах тал дээр яриа, хэлэлцээрүүд хийсний үр дүнд зарим нэг ахиц дэвшил гарч байгаа боловч эдгээр улсуудын дотоодын тарифаас харьцангуй өндөр байсаар байна. Мөн Монголын төмөр замын цариг 1524 мм, харин Хятадынх 1435 мм байдаг тул хоёр улсын хооронд ачаа тээврийг шилжүүлэн зөөх шаардлага гардаг бөгөөд энэ нь тээвэрлэлтийн өртөг, цаг хугацааг нэмэгдүүлэх хүчин зүйл болдог.

Монгол улсын төмөр замын сүлжээ нь өнөөгийн түвшинд жилдээ 20 сая тонн ачаа тээвэрлэх чадалтай гэж үздэг ба өнгөрсөн жилийн тоотой харьцуулж үзвэл 20-25% орчим илүү ачаа тээвэрлэх боломжтой гэж үздэг. Дээр өгүүлсэн ОХУ-БНХАУ хоёрын хоорондох ачаа эргэлтийн өсөлт, уул уурхайгаас шалтгаалсан Монгол улсын экспортын бүтээгдэхүүний огцом өсөлт зэргээс шалтгаалж төмөр замын сүлжээг өргөтгөх, нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх хэрэгцээ шаардлага зайлшгүй урган гарч байна. Одоогоор ОХУ-БНХАУ-ын хооронд төмөр замаар жилд тээвэрлэх ёстой ачаанаас 20 сая орчим тонн нь тээвэрлэгдэж чадахгүй үлдэж байгаа бөгөөд үүний зарим хэсгийг Монголоор дамжуулан тээвэрлэх хэрэгтэй байгаа юм.



⁴⁶ Монгол улс аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх зорилгоор зүүн хойд азийн бүс нутагтай тээврийн дэд бүтцээ нэгтгэх боломж. 2006 он. Нээлттэй нийгэм форумын бодлогын судалгааны тайлан.

Map 1: CAREC Central Asian regional transport corridors (above)



Зураг №1. CAREC-н зургаан коридор

Map 4: Eurasian rail corridors of the Eurasian Economic Community

MAIN EURO-ASIAN CORRIDORS



Зураг №2. Евразийн төмөр замын үндсэн коридор

ДҮГНЭЛТ

Нарийнсухайтын нүүрсний ордоос Шивээхүрэн хүртэлх төмөр зам тавих “МАК” компанид олгосон **тусгай зөвшөөрлийг цуцлах** асуудлыг судалж, шийдвэрлэх. Нүүрсний экспортыг авто тээврээр гүйцэтгэх боломж бий. Монгол улсын төмөр замын үндсэн сүлжээнд холбогдоогүй дан ганц уурхайд зориулсан төмөр зам нь дэд бүтэц болж чадахгүй учир ач холбогдолгүй бөгөөд эдийн засгийн хувьд ашиггүй юм.

Ухаа худгаас Гашуун сухайтын боомт хүртэл барих “Энержи Ресурс” компаний нарийн төмөр замын тусгай зөвшөөрлийг **хуульд нийцүүлэн өөрчилж**, концессийн нөхцлийг нэмж тусгах нь зүйтэй. Энэ зам нь Хятад улсын нутагт Хойд транс-азийн коридорт холбогдох тул Хятадын Лианьонганг далайн боомтоор дамжуулан Өмнөд Солонгос, Япон улсууд руу ашигт малтмалыг харьцангуй хямд зардлаар тээвэрлэх боломж бүрдэнэ. Цаашилбал, маршрутыг өөрчлөн Оюутолгойгоор дайруулах асуудлыг судлах нь стратегийн хувьд маш ач холбогдолтой юм. Ингэхдээ Тавантолгой-Оюутолгой гэсэн хэсэгт өргөн болон нарийн **хос төмөр замтай** болгож, төмөр замын үндсэн сүлжээнд холбогдох боломжийг бүрдүүлэх зүйтэй.

Даланзадгад-Тавантолгой-Зүүнбаян гэсэн өргөн царигийн төмөр зам шинээр тавьж, үндсэн сүлжээнд холбовол Сайншандад байгуулагдах аж үйлдвэрийн цогцолборыг Тавантолгой, Оюутолгойгоос олборлох түүхий эдээр хангах ач холбогдолтойгоос гадна төмөр замын тээврийн эдийн засгийн үр ашиг нь дээшилж, ОХУ-ын Номхон далайн боомтуудад ч хүрэх боломжийг бүрдүүлсэнээр Өмнөд Солонгос, Япон улсуудын зах зээлд хүрэх боломжтой.

Даланзадгад-Баянхонгор-Алтай чиглэлд хэтдээ шинээр төмөр зөм барих асуудлыг шийдвэрлэх нь зүйтэй. Алтай-Ховд чиглэлд төмөр замыг үргэлжлүүлж, Хөшөөтийн уурхайг холбох. Улмаар Алтай-Хятад чиглэлээр урагшаа гарч Хойд транс-азийн коридорт холбогдох. Ингэвэл, **баруун зүгт** Европ, Төв ази, Ойрхи дорнод, Энэтхэгт хүрэх шууд **гарцтай** болно. Энэтхэг нь Хятадын нэгэн адил 2020 оноос хойш эрчим хүчний асар өндөр хэрэгцээтэй улс болно. Тэр үед нүүрс, уран болон бусад ашигт малтмал нийлүүлэх боломжтой.



UIH.MN
СУДАЛГААНЫ САН