



Д.БАЯРХҮҮ
(Олон улсын харилцааны
судлаач-профессор)

НЭГ БҮС, НЭГ ЗАМ

& БИД



Би Хятад орныг сайн судалдаг. Мэдээллээс хоцрохгүйг хичээдэг. Хятадаа сайн таньж мэдэж байж түүнтэй зөв харилцана гэдгийг ч мэдэрдэг. “Монгол-Хятадын найрамдал” хэмээн цаасан малгай өмсгөх нь одоо цагт нэг талын алхам болно. Ана мана, ач тач үзэлцээд даваад гар хэмээн уриалахгүй. Гэхдээ энэ том хөршөө бодитойгоор судалж, мэдэж, мэдэрч, хүндэтгэж харилцах аваас эргээд тэр нь бидэнд гэгээтэй ба ашигтай тусна гэдгийг уриалах гэж байна.

Хятадыг судлах тусам улам толгой эргэнэ. Судалж цаана нь гарна гэж хэзээ ч байхгүй. Монголтойгоо хэрхэн холбож авч үзэх вэ, Монголын бизнест Хятадын бизнесийг хэрхэн холбох вэ, нэг үгээр Хятадын хөгжлийн хурдан галт тэргэнд хэрхэн зөв сууж, хамт урагшилж, Хятадын тэр их мөнгө санхүүгээс хэрхэн зөв хүртэх вэ гэдэгт судалгаагаа төвлөрүүлмээр санагдана. Хятадын улс төрийн тогтолцоо, түүний товч түүх, 5 үеийн удирдагчдын түүх, 6 дахь үе нь хэн бэ гэдэгт судалгаа чиглэхэд болохгүй гэх газаргүй. Би ч тэр чиглэлд судалсаар байна.

Харин энэ удаа “Нэг бүс, нэг зам” гэх онолын бүдүүвчлэлийг хөндөнө. Хятад нь эргэн тойрны хөрш ба түншүүдээ хэрхэн хардаг, тэр нь эдийн засгийн ямар зорилготой, ерөөсөө интеграцийн бүтэц гэж Хятад юуг үздэг талаар нэг мөр биччих боломж алга. Хэт том сэдэв.

Ер нь аль улс орны Засгийн газарт адилхан мөрөөдөл байдаг байх. Ард түмнээ жаргаах, улс орноо хөгжүүлэх бэхжүүлэх. Харин Хятадын “Нэг бүс нэг зам” санаачилга бол дэд бүтцээр холбогдон бүх тивээрээ, салбар тивээрээ хамтран ажиллах, хамтдаа амжилт гаргах, бүс нутгийн хамтын хөгжил дэвшил, тогтвортой байдалд шинэ боломж нээх явдал юм.

Хятад нь дэлхий дахинтай уялдан хөгжихийг илүү чухалд үзэж, ийм санаачилгаар хамтын ажиллагааны шинэ хуудас нээлээ. Хятадаас өөр ийм чухал, ийм том, ийм цар хүрээтэй бүтээн байгуулалтын төсөл санаачилсан өөр улс орон дэлхийн түүхнээ төрөөгүй байна. Өөрөө хөгжинө, өрөөлийг ч хөгжүүлнэ, өөрөө ч шийдэмгий өөрчлөгдөнө, нээлттэй болно, тэгээд дэлхий дахинтай хөл нийлүүлэн урагшилна. Энэ бол “Нэг бүс нэг зам”-ын философи нь.

БНХАУ-ын Дарга Си Жиньпиний хэлсэн үг: “Нэг бүс нэг зам”-ыг бүтээн байгуулах санаачилга Хятадаас үүдэлтэй боловч боломж, үр дүн нь дэлхий дахиных байх болно. Оролцогч бүх тал хамт зөвшилцөж, хамтдаа бүтээн байгуулж, үр дүнгээ хамтдаа хуваалцах зарчим баримталбал “Нэг бүс нэг зам”-ыг дэлхийн эдийн засгийн даяаршлын урсгалд

нийцүүлж, олон улсын хамтын ажиллагааны хамгийн өргөн хүрээг хамарсан талбар болгож болно чиг гэсэн юм.

Ямар ч гэсэн Хятадын одоогийн гадаад харилцаа бол “Нэг бүс, нэг зам” бодлогыг нь урагшлуулах явдал ба түүнийгээ ч интеграцийн бүтэц хэмээн үзэж буй. Дэд бүтцийн төслүүд нь шил шилээ харан ярайж байна. Евразийн их тивд Хятад нь томхон төв болох бүх нөхцөлийг нь “Нэг бүс, нэг зам” хангаж өгөх учиртай. Түүнд уригдсан улс орнууд нь Хятадын оролцоотой бүтээн байгуулсан зам, төмөр зам, газрын тос, байгалийн хийн хоолойгоор Хятадтай шууд холбогдох учиртай. “Нэг бүс, нэг зам” өргөжин тэлээд л, шинэ шинэ түнш улс нэмэгдээд л байвал олон улсын тавцанд Хятадын байр суурь бэхжээд байх учиртай. “Нэг бүс, нэг зам”-аар дамжаад Хятад нь Африк, Латин Америк руу нэвчиж бэхжих нь байна. Тэнд хүчтэй байр суурьтай болно. Үндсэндээ Хятадаас Европ хүртэл өргөн уудам нутаг дэвсгэрт Хятад нь эдийн засгийн оролцоогоо тэлэх төлөвлөгөөтэй. Энэ бол БНХАУ-ын байр суурь ба зорилго. Үүнд монголчууд бид ухаалгаар холбогдож, хамтран ажиллаж, сэхээ авах тухайд бодох ёстой юм.

“Торгоны замын эдийн засгийн бүслүүр” гэсэн нэрээр Си Жиньпиний санаачилга 2013 оны 9 дүгээр сард Астанад Назарбаевын нэрэмжит их сургуульд тавьсан илтгэлд нь дурдагдсан. Дэлхийд тэгтлээ өндөр авсан асуудал босч ирнэ чинээ тэр үедээ хэн ч, хаана ч төсөөлөөгүй. Бээжинд ч. Зорилго нь Евразийн худалдаа-эдийн засгийн нэгдмэл орон зай, тив дамжсан тээврийн коридор буй болгох. МЭӨ II зуунаас манай эриний XV зууны үеүдэд Хятадыг Төв Азиар дамжуулан Европтой жингийн хөсгөөр холбосон эртний торгоны замын нэрээр уг санаачилгаа нэрлэжээ. Энэ лут зорилгодоо хүрэх 5 үндсэн зорилгоо хятад нөхөд ингэж томъёолсон: ▶

- 1** БҮС НУТГИЙН ЭДИЙН ЗАСГИЙН ИНТЕГРАЦИЙГ ЭРЧИМЖҮҮЛЭХ;
- 2** ТРАНС-АЗИЙН ТЭЭВРИЙН НЭГДСЭН ДЭД БҮТЭЦ БАЙГУУЛАХ;
- 3** ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТ БА ХУДАЛДААНД ТОХИОЛДДОГ БАРЬЕР СААДЫГ ГЭТЭЛГЭХ;
- 4** ҮНДЭСНИЙ ВАЛЮТУУДЫГ БЭХЖҮҮЛЭХ;
- 5** ХҮМҮҮНЛЭГИЙН САЛБАРТ ХАМТЫН АЖИЛЛАГААГ ГҮНЗГИЙРҮҮЛЭХ ГЭЖЭЭ.

► Тэртээ таван жилийн өмнө л энэхүү бүслүүрт 67 улс орон буюу дэлхийн хүн амын 63 хувь нь багтана, санаачилгаа төсөл болгон хэрэгжүүлэх хугацаагаа 30 жил байхаар заажээ.

Хар ухаанаар төсөөл л дөө. Хятадаас Европ руу ачаа бараа зөөвөрлөх хугацааг эрс багасгана. Эдүгээ контейнерын ачаа далайгаар усан онгоцоор 45-60 хоног зарцуулан байж Европт хүрдэг бол төсөл хэрэгжсэнээр 10 хоногт амжуулна. Тээврийн харилцаа өрнөөд ирэхтэй зэрэг гаалийн хамтын ажиллагаа дагаж бужигнана, санхүүгийн операц тэлнэ, санхүү- дэд бүтцийн институт ажилтай орлоготой болж, ажлын байр эрс нэмэгдэнэ, соёл, шинжлэх ухаан, хэвлэл мэдээлэл, залуучуудын солилцоо гээд салбарлаад олон улсын лут хамтын ажиллагаа өрнөх болно хэмээн хятадын тал тооцоолжээ.

“Торгоны замын эдийн засгийн бүслүүр”-ийн дагуух төмөр замын маршрутыг одоогоор гурван коридор (умард, төв, өмнөд) байхаар төсөөлж байна. Харамсалтай нь Улаанбаатар-Бээжингийн маршрут энд багтаагүй байгаа. Багтаах болтугай гэж ерөөе.



УМАРД КОРИДОРЫН МАРШРУТ

Хятадаас барууншлаад Казахстан, Орос, Балтийн тэнгис, тэндээсээ Белорусс, Польш, Герман, Нидерланд гэж салбарлах;

ТӨВ КОРИДОР нь Хятадын Шанхай, Ляньюньган боомтоос барууншлаад Төв Ази хүрэх (Киргизстан, Узбекистан, Туркменистан), тэндээсээ Иран, Турк (Босфорын хоолойгоор туннелиэр) хүрээд цаашаа Балканы хойг, бүр цаашилбал Францын баруун эрэг хүрэх;

ӨМНӨД МАРШРУТ нь Хятадаас чанх урагшаа Бангладеш, Энэтхэг, Пакистан хүрэх хэмээн тооцоолжээ. Гэхдээ 30 жилдээ бүтээн байгуулах төлөвлөгөө шүү дээ.

Ноён Си Жиньпин Евразийн хуурай газрын торгоны замын санаачилгаа дэвшүүлчихээд тун удалгүй XXI зууны далайн торгоны зам гэх төслөө зарлажээ. Астанад айлдвараа тавьснаас хойш ердөө сарын дараа 2013 ны 10 дугаар сард Индонезд айлчлах үедээ энэ тухай ярьсан байгаа юм. Далайн худалдааг хөгжүүлэх концепц гэж үзэж болно.

Хоёр гарц байна:

1. Хятадын Фузянь мужийн Фужоу хотоос гараагаа эхлээд Гуандун муж, Хайнань арал, улмаар Малаккийн хоолой (Малайз-Индонез), тэндээсээ Энэтхэгийн далай руу нэвтрээд, Африкийн эвэр (Кени) хүрээд, тэндээсээ Улаан тэнгис, Суэцын суваг, Газар дундын тэнгис хүрэх эхний нэг маршрутыг төсөөлж болж байна.
2. Өөр нэг чиглэл нь Хятадын боомтуудаас Номхон далай руу чиглээд Өмнөд Номхон далайн арал, улс, тив рүү хүрэх тухай төлөвлөжээ.

Ингээд хуурай газрын ба далайн торгоны замын энэ лут төслөө “Нэг бүс -Нэг зам” (товчлоод “Бүс ба Зам”) хэмээн нэрлэж байгаа билээ.

Энд би Монгол руугаа татаж жишээ, гарц хайя. “Нэг бүс-Нэг зам”-ын олон улсын хамтын ажиллагааны дээд хэмжээний уулзалтыг 2017 оны тавдугаар сарын 14-нд Бээжин хотноо зохион байгуулсан. БНХАУ-ын дарга Си Жиньпин нээлтийн ёслолд оролцон гол сэдвээр үг хэлсэн. Үүнд олон улсын хамтын ажиллагааг эрчимжүүлэх замаар “Нэг бүс-Нэг зам”-ыг хамтран байгуулж, хамтран ашиг хүргэж, хамтран хөгжье хэмээн уриалсан (гурван “хамтран”) ба уг хурлын уриа лоозон ч яг ийм гарчигтай байсан. Дээд хэмжээний тэрхүү уулзалтад 29 улс орны төр, засгийн тэргүүн (тэдэн дотор Монгол Улсын өмнөх Ерөнхий сайд), НҮБ, Дэлхийн Банк, ОУВС зэрэг олон улсын 70 гаруй байгууллага, форумын төлөөлөгчид, тэрчлэн 100 гаруй улс орны албаны ба худалдааны төлөөлөгчид оролцсоныг эргэж санууштай.

“Нэг бүс-Нэг зам”-ын тухай ноён Си Жиньпиний 2013 онд дэвшүүлсэн нөгөө санаачилгуудыг хэрэгжүүлэх хүрээнд анх удаа чуулган зохион байгуулсан нь энэ байсан ба хурлын түлхүүр хоёр үг нь “Хамтран ажиллах”, “Хамтдаа ашиг хүртэх” гэсэн үгс, эл сэдвийн хүрээнд:

1. Бодлогын харилцан холболт;
 2. Зам харилцааны харилцан нэвтрэлт;
 3. Худалдааны шуурхай нэвтрэлт;
 4. Валютын солилцоо;
 5. Иргэдийн сэтгэл санааны эв нэгдэл.
- Энэ таван асуудлыг эрчимжүүлэх тухай хэлэлцсэн. ►

► Эдүгээ олон улсын харилцаанд АПЕК, АРФ, БРИКС, ШХАБ гэдэг шиг “Нэг бүс-Нэг зам”-ын олон улсын хамтын ажиллагааны форум гэх олон улсын Засгийн газар хоорондын институт төлөвшиж эхэлснийг бид харж байна.

“Нэг бүс-Нэг зам”-ын олон улсын хамтын ажиллагааны дээд хэмжээний тэрхүү уулзалтаас хойш Хятадын think tank-судалгааны гол хүрээлэн, нэртэй судлаачид дээрхи таван нэвтрэлтийн итгэлцүүр шалгуур гэгчийг гаргаж ирсэн. Дээд хэмжээний уулзалтаар ярилцсан энэ таван холболтыг ингэж томъёолжээ. Үүнд:

1. Улс төрийн ойлголцол;
2. Дэд бүтцийн холболт;
3. Худалдааны чөлөөт байдал;
4. Санхүүгийн урсгал;
5. Иргэдийн харилцаа.

Ингээд эл таван шалгуураа “Бүс ба зам” дагуух гадаад улс орнуудынхаа байр байдал, хөгжил дэвшил, хөгжлийн хандлагатай холбон авч үзэж байна.

Үүний тулд 2017 оны сүүлчийн байдлаар “Бүс ба зам” дагуух гадаад 63 улс орныг судалж нягтлан эрэмбэлжээ. Ингэж эрэмбэлэхдээ дөрвөн ангилал хийжээ. Үүнд:

1. Чөлөөтэй нэвтрэх орнууд;
2. Сайн үзүүлэлттэй орнууд;
3. Хүч нөөц бүхий орнууд;
4. Сул дорой орнууд гэхчлэн.

Ийнхүү дөрвөн ангилалд улс орнуудыг эрэмбэлэхдээ оноогоор дүгнэхийг зорьжээ. Таван нэвтрэлт ба холболт тутамд нь нэг бүр 10 оноо цуглуулах ёстой гэж үзвэл нэг улс 50 оноотой байж гэмээнэ дээгүүрт шалгарах учиртай аж.

Хэрэв 50 оноо авч чадвал Хятадын энэ лут төслийн идэвхтэй, итгэлтэй түнш байж чадна гэсэн үг болно. Монгол Улс нь 2017 оны сүүлчийн байдлаар 37.88 оноо бүхий $(9.06+4.57+7.88+8.24+7.63=37.88)$ дээрээсээ долдугаар байрт бичигдсэн нь 63 улс дотроо чамлагдахааргүй өндөр үзүүлэлтийн хангачихсан гэсэн үг юм.



Эдүгээ олон улсын харилцаанд АПЕК, АРФ, БРИКС, ШХАБ гэдэг шиг “Нэг бүс-Нэг зам”-ын олон улсын хамтын ажиллагааны форум гэх олон улсын Засгийн газар хоорондын институт төлөвшиж эхэлснийг бид харж байна.

Таван холболт тус бүрт баримт түшсэн тайлбар хийе. Үүнд:

1. Улс төрийн ойлголцол дээд түвшиндээ хүрсэн, төр-засгийн дээд түвшний уулзалт, яриа хэлэлцээ тогтмолжсон, айлчлалууд хоёр урсгалтай болсон. Улс төрийн асуудлаар санал зөрөлдөх ганц ч хурц сэдэв байхгүй. Хилийн асуудлыг бүрэн шийдвэрлэсэн. Газар нутгийн маргаан байхгүй. Дүрвэгсэд, цагаачид, тэрч үзэлтнийг орогнуулсан нэг ч асуудал байхгүй.
2. Дэд бүтцийн холболт эрчтэй хөгжиж байна. Төмөр замаас гадна агаарын харилцаа, хуурай газраар хилийн боомтууд, хилийн худалдаа, иргэдийн тээвэрлэлт тогтмолжсон. Харин ч өргөжиж тэлж байна.
3. Худалдааны хувьд Монголоос байгалийн түүхий эд, нүүрс зэс, ашигт малтмал, мал аж ахуйн түүх эд голлож байгаа ба Хятадаас өргөн хэрэглээний бараа хүнс зонхилдог.
4. Санхүүгийн урсгалын хувьд Хятадын зээл, тусламж гадаадын аль ч улсынхаас давж байна.
5. Иргэдийн харилцаанд Монголын талаас хэт эрх чөлөөт байдлын сүүдэр хааяа хааяа тусдаг. Юу гэвэл төрзасгийн албан ёсны бодлогод Хятадыг хараах, зүхэх, үзэн ядах явдал байхгүй ч иргэний хөдөлгөөн, ганц нэг ТББ-ын шугамаар Хятадыг хараан зүхэх, доромжлох явдал гардаг нь зохисгүй хэрэг юм.

Тэгэхлээр манай улс ерөнхийдөө гайгүй сайн үнэлгээтэй байгаа ба ийм бэлэн хөрсөн дээрээ бизнесийн хамтын ажиллагаагаа хурдан түргэн хөгжүүлж, гурван улсын эдийн засгийн хонгилын ажлаа уялдуулах талаар чармайлт гаргах нь зөв биз ээ.

Ийм гайгүй сайн үнэлгээ авах өөр шалтгаан ч манайд бий. 2014 онд бид хариу санал дэвшүүлсэн. Түүнийг “Талын зам” төсөл гэж нэрлэсэн. Тэр нь Ази-Европыг холбосон таван суваг буюу авто зам, төмөр зам, газрын тос болон хийн хоолой, цахилгаан дамжуулах шугам байгуулах, түүгээр урсах транзит тээврийн орлого, бусад дагалдах бүтээн байгуулалтын орлогоор эдийн засгийн үсрэнгүй хөгжилд хүрэх зорилготой Монгол Улсын санаачилга билээ. Тэр “5”-аа “9” болгож өргөжүүлсэн санал ч манай талаас боловсруулсныг эргэж санууштай. ■