



НЭЭЛТТЭЙ НИЙГЭМ ФОРУМ

БОДЛОГЫН СУДАЛГААНЫ ТЭТГЭЛЭГТ ХӨТӨЛБӨР

**МОНГОЛ УЛС АЯЛАЛ ЖУУЛЧЛАЛЫГ
ХӨГЖҮҮЛЭХ ЗОРИЛГООР ЗҮҮН ХОЙД
АЗИЙН БҮС НУТАГТАЙ ТЭЭВРИЙН
ДЭД БҮТЦЭЭ НЭГТГЭХ БОЛОМЖ**

Гүйцэтгэгч: З.БАТБОЛД
Нээлттэй Нийгэм Форумын
бодлогын судлаач
Зөвлөх: Г.ЦОГТСАЙХАН
(Азийн Санаачлага Институт)

УЛААНБААТАР 2006

**DDC
910.01'517
M-692**

НЭЭЛТТЭЙ НИЙГЭМ ФОРУМ

Хаяг: Жамъян гүний гудамж-5/1, Сүхбаатар дүүрэг,
Улаанбаатар-48, Монгол улс
Утас: 976-11-313207
Факс: 976-11-324857
Вэб хуудас: <http://www.forum.mn>
И-мэйл: osf@soros.org.mn

Уг судалгаагаар гаргасан дүгнэлт, саналууд нь судлаачийн байр суурь, үзэл бодлыг илэрхийлнэ.

© Энэхүү номыг хэсэгчлэн болон бүтнээр нь дахин хэвлэхийг хүсвэл ННФ-ын хаягаар хандаж зохих зөвшөөрөл авна уу.

Тайланг сонирхсон байгууллага, хувь хүмүүст хямдралтай үнээр зарна.

ISBN 978-99929-56-12-7

Гарчиг

Нэг.	Товч хураангуй.....	5
Хоёр.	Судалгааны материал, арга зүй.....	6
2.1	Судалгааны зорилго	6
2.2	Судалгааны аргачлал.....	6
Гурав.	Зүүн Хойд Ази.....	8
3.1	ЗХА-ийн бүсчлэл	8
3.2	Эдийн засаг, худалдааны хэтийн төлөв	10
3.3	Монгол улсын эдийн засаг, нийгмийн шилжилт	12
3.4	ЗХА ба Монгол Улс	13
3.5	ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэц, түүнд Монгол улсын гүйцэтгэх үүрэг....	17
Дөрөв.	Дорнод аймгийг ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэцтэй холбож аялал жуулчлалын бүс болгох боломж	20
4.1	ЗХА-ийн аялал жуулчлал ба Монгол улс	20
4.2	Монгол улсын Дорнод аймаг	22
4.2.1	Халхгол сум	23
4.3	БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Хянган аймаг	24
4.4	Хоёр улсын хил орчмын бүсийн тээврийн дэд бүтцийг нэгтгэх үндэслэлүүд	25
4.4.1	Аялал жуулчлал	27
4.4.2	Газар тариалан	29
4.4.3	Байгаль орчин	30
4.4.4	ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэцтэй нэгтгэх	31
Тав.	Бодлогын хувилбарууд.....	35
5.1	Бодлогын хувилбарууд, үнэлгээ.....	35
5.2	Зардал, ашгийн үнэлгээ	38
5.2.1	Тооцооны аргачлал	38
5.2.2	Зардал	39
5.2.3	Ашиг	40
5.2.4	Зардал ба ашгийн хөрөнгө оруулалтын өртгийн тооцоо	41
5.3	Хил орчмын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх төлөвлөгөө	44
5.4	Бодлогын зөвлөмжүүд.....	46
5.5	Цаашид хийх шаардлагатай судалгааны ажлын чиглэлүүд.....	48
Зургаа. Хавсралт	49	
Хавсралт 1.	ЗХА-ийн тогтвортой байдал, хөгжил цэцэглэлийн үндсэн зураглал.	49
Хавсралт 2.	Дотоод, гадаадын хэвлэл, мэдээлэлд судалгаанд хамрагдах нутгийн талаар бичигдсэн материал	51
Хавсралт 3.	Ярилцлагад оролцогсдын нэрсийн жагсаалт.....	57
Долоо.	Ашигласан материал.....	58

Хүснэгтийн жагсаалт

Хүснэгт 1.	ЗХА-д багтах улс, бүс нутаг, муж, засаг захиргааны нэгжийн хүн амын тоо, нэг хүнд ноогдох ДНБ	9
Хүснэгт 2.	Монгол улсын гадаад худалдаанд ЗХА-ийн орнуудын эзлэх хувь хэмжээ /2005 оны байдлаар/	14
Хүснэгт 3.	ЗХА-ийн бүс нутаг дахь Монгол улсын оролцооны давуу ба сул талууд.	15
Хүснэгт 4.	2000-2005 онд Монголд ирсэн жуулчдын тоо	21
Хүснэгт 5.	Сүмбэрээс зарим хот, газар хүртэлх зай.	32
Хүснэгт 6.	Сүмбэрээс ЗХА-ийн зарим хот, боомт хүрэх 20 тонн контейнерийн зардал. ам доллар.	33
Хүснэгт 7.	Үр дүнгийн матриц: Сүмбэр - Аршааны тээврийн дэд бүтцийг нэгтгэх хувилбарууд	35
Хүснэгт 8.	Сүмбэр - Аршааны олон улсын боомт, Нөмрөг - Сүмбэрийн засмал замын SWOT анализ.	37
Хүснэгт 9.	Зардал, ашгийн үнэлгээ	43
Хүснэгт 10.	Хил орчмын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх төлөвлөгөө (2008-2010 он).....	45

Нэг

Товч хураангуй

Судалгаагаар Монгол улс Зүүн Хойд Азийн зах зээлтэй тээврийн дэд бүтцээ холбосноор бий болох эдийн засгийн үр нөлөөг авч үзлээ. Судалгааны хүрээнд Дорнод аймгийн Халхгол сумын төв Сүмбэрийг Монгол-Хятадыг холбон тавигдах Нөмрөгийн гүүртэй холбон 100 км засмал тавих хувилбарыг сонгосон болно. Халхгол суманд Монгол улсыг зүүнээс баруун тийш хөндлөнгөөр холбосон “Мянганы зам”-ын эхлэл бий. Мөн энэ сум нь Монгол улсын Зүүн Хойд Азийн бүс нутагтай хамгийн ойр нутаг юм.

Судалгааны үр дүнд энэхүү замыг тавьснаар Монгол улс ЗХА-ийн бүс нутагтай хямд өртөгтэй тээврийн дэд бүтцээр холбогдож байна. Монгол улсын далайд гарах 2 шинэ гарцыг тодорхойлон контейнер тээвэрлэлтийн үнэ, зардлыг тооцон үзүүлэв. Мөн замын хөрөнгө оруулалтыг голчлон аялал жуулчлалын орлогоор 4-5 жилд нөхөх боломжтой байна. Энэхүү Монгол улсыг БНХАУ-аар дамжин ЗХА-ийн орнуудтай холбосон зам нь тус улсын алслагдмал орон нутгийг улсын төвтэй бус гадаад зах зээлтэй холбон хөгжүүлэх шинэ боломж бийг харууллаа.

Энэхүү 100 км замыг тавих үндэслэлийг шалгах үүднээс үр дүнгийн матриц, SWOT анализ болон ашиг зардлын анализыг (Cost-Benefit Analysis) хийв. Эдгээрийн үр дүнд замыг тавих нь эдийн засгийн үр ашигтайг тогтоолоо. Судалгаагаар ЗХА-ийн интеграцчилалд Монгол улсыг Дорнод аймгаар дамжуулан холбох асуудлыг тоо, баримт дээр тулгуурлан харуулахыг хичээлээ.

Хоёр

Судалгааны материал, арга зүй

2.1 Судалгааны зорилго

Энэхүү судалгааг ЗХА-ийн зах зээлд Монголын стратегийн байр суурийг тодорхойлох ажлын хүрээнд хийв. Судалгаагаар Монгол улсын зүүн бүс, ялангуяа Дорнод аймгийг БНХАУ-ын нутгаар дамжуулан ЗХА-ийн орнуудтай холбох, үүнээс үүсэх эдийн засгийн нөлөөлөл, ялангуяа аялал жуулчлалын салбарын өсөлтийг тодорхойлохыг зорилоо.

ЗХА-ийн асар том, хурдтай хөгжиж буй зах зээлтэй Монгол Улсын алсмагдмал нутгийг холбон хөгжүүлэх өндөр ач холбогдолтой юм. Энэ нь аливаа бүс нутгийн гэрээ хэлэлцээр, хамтын ажиллагаанд бүрэн гүйцэд ороогүй манай улсыг интеграцчилалд оруулах талаар судлах зорилготой юм.

2.2 Судалгааны аргачлал

Энэхүү судалгаагаар Монгол улсыг ЗХА-ийн бүс нутагтай холбох, эдийн засгийн хувьд хамгийн их үр өгөөж, үндэслэлтэй, тухайн бүс нутагтай газар зүйн байрлалын хувьд дөт газар - Дорнод аймгийг БНХАУ-ын ӨМӨЗО-той холбон олон улсын боомт нээж, холбогдох дэд бүтцийг бий болгох зөвлөмжийг гаргалаа.

Бодлогын судалгааг дараахь аргачлалаар хийв. Үүнд:

- Хоёрдогч эх үүсвэрээс авсан мэдээлэл: ШУА-ийн Олон улс судлалын хүрээлэн, Монголын Хөгжлийг Судлах Төв болон ЗХА Нийгэмлэгээс гаргасан эрдэм шинжилгээний өгүүлүүд, Дорнод аймгийн статистикийн эмхэтгэл, УИХ-ын хэлэлцсэн асуудлын протокол, олон улсын байгууллагуудын хийсэн судалгаа, БНХАУ-ын холбогдох эх үүсвэрүүдийг ашиглан дүгнэлт хийв.

- Анхдагч эх үүсвэрээс мэдээлэл авах зорилгоор Дорнод аймгаас сонгогдсон болон уг асуудалтай холбоотой УИХ-ын 3 гишүүн, холбогдох яам, агентлагийн дарга, албан тушаалтнууд, судлаачид, орон нутгийн удирдлага, гадаад, дотоодын бизнес эрхлэгчид, байгаль хамгаалагчид, хилийн албаныхан, гадаадын дипломат ажилтнууд зэрэг нийт 20 гаруй хүнтэй уулзан ярилцлага хийж авсан мэдээлэл, саналыг ашиглав. Мөн судлаач өөрийн биеэр тухайн аймагт очиж ажиглалт хийсэн болно.
- ЗХА - ийн эрдэм шинжилгээний байгууллагуудаас гаргасан судалгааны тоо, баримтуудыг ашиглан зарим тооцоог хийлээ. Бодлогын хувилбаруудын үнэлгээг (I) үр дүнгийн матриц, (II) SWOT анализ болон (III) Зардал, ашгийн үнэлгээг (Cost-Benefit Analysis) хийн гаргав.
- Дорнод аймгийн Халхгол суманд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх урьдчилсан төлөвлөгөөг гаргав.

Судалгааг хийхдээ дараахь үндсэн чиглэлүүдийг баримталаа:

- Захиалагч талаас анх өгсөн “ЗХА-ийн зах зээлд Монголын стратегийн байр суурь” ерөнхий сэдвийн хүрээнд хийх
- ЗХА-ийн бүс нутагт Монгол улс хэрхэн үр ашигтайгаар нэгдэх, интеграцчиллын үйл явцыг эдийн засгийн өсөлтөд түлхэц өгөх зорилгоор хийх
- Бүсийн оролцогч улсуудын урьд тохиролцсон асуудлуудыг ажил хэрэг болгох, үүнд Монгол улсын гүйцэтгэх үүргийг авч үзэх
- Оролцогч улсуудын зүгээс Монгол улстай эдийн засгийн хамтын ажиллагаагаа хөгжүүлэх болон бүсчлэлд оролцох ашиг сонирхлыг тодорхойлох
- ЗХА-ийн бүсийн түвшинд Монгол улсын өрсөлдөх чадварыг бий болгон, батжуулах.

Гурав

Зүүн Хойд Ази

3.1 ЗХА-ийн бүсчлэл

Дэлхий дахинд сүүлийн жилүүдэд бүсчлэл, интеграцчиллын үйл явц эрчимтэй өрнөх боллоо. Энэхүү үйл явцын тэргүүнд дотроо 25 улсыг багтаан нэг мөнгөн тэмдэгттэй болж, иргэд, бараа материалыг хил, гаалийн саадгүй нэвтрүүлэх зэргээр нэгдмэл эдийн засгийг бүрдүүлж буй Европын Холбоо явж байна. Энэ холбоонд 1980-аад оны сүүлч, 1990-ээд оны эхэн хүртэл социалист чиг баримжаагаар явж байсан Польш, Чех, Унгар тэргүүтэй шилжилтийн эдийн засаг бүхий 8 улс 2004 онд гишүүнээр элссэн. Үүний үр дүнд эдгээр улсууд өндөр хөгжилтэй орны түвшинд богино хугацаанд хүрэн хөгжих боломжтой боллоо. Энэ нь бусад бүс нутаг, улс орнуудад улам ихээр нэгдэн нягтарч, интеграцчилагдахын ач тусыг харуулсан үлгэр жишээ болов.

Зүүн Хойд Азийн бүс нутгийн интеграцчиллын тухай яриа, хэлэлцээр 1980-аад оны дундаас эхэлжээ. 1990-ээд онд ЗХА-ийн эдийн засагт асар их өөрчлөлт гарав. Хүйтэн дайны хана нурснаар уг бүс нутгийн ихэнх орон /Япон, Өмнөд Солонгосоос бусад/ дэлхий нийтийн зах зээлийн эдийн засгийн жаягийг дагахаас өөр аргагүй болсон. Тэдний өмнө эдийн засгаа өөрчлөн шинэчилж, шинэ нөхцөл байдалд дасан зохицох шаардлага тулгараад байв. Энэ үеэс Сибирийн их баялгийг ашиглах, Япон, Хятад, Солонгосын өсөн нэмэгдэж байгаа түүхий эдийн хэрэгцээг хангах, бүс нутагт энх амгаланг тогтоон хүйтэн дайныг бодитойгоор эцэслэх, хамтран ажиллаж хөгжих гэсэн хэд хэдэн шалтгаан бараг орон бүрд давхцан бий болсон нь ЗХА-ийн бүсчлэлийн үйл явцыг эхлүүлсэн билээ.

ЗХА гэсэн газар зүйн ойлголт бүрэн тогтоогүй. Ерөнхийдөө олонх байгууллага, судлаачид дараахь улсууд, түүний доторх мужуудыг оруулдаг. Доорхи хүснэгтэд ихэнх тохиолдолд ЗХА-ийн бүсэд хамаардаг БНХАУ-ын Ляонин, Жилин, Хэйлонжиан муж, ӨМӨЗО, Бээжин, Тяньжиний засаг захиргааны нэгж, ОХУ-ын Алс Дорнод, Монгол, БНСУ, БНАСАУ, Япон улсын хүн ам, нэг хүнд ноогдох ДНБ-ийг үзүүлэв.

Хүснэгт 1. ЗХА-д багтах улс, бүс нутаг, муж, засаг захиргааны нэгжийн хүн амын тоо, нэг хүнд ноогдох ДНБ

Бүсийн улс, мужууд	Хүн ам /сая/	1 хүнд ноогдох ДНБ /ам доллар/
Монгол	2,7	950
Япон	127,4	35 757
Өмнөд Солонгос	47,8	16 308
Хойд Солонгос	23,0	-
Оросын Алс Дорнод	6,7	3 790
Ляонин муж	42,2	2 063
Хэйлонжиан муж	8,2	1 759
Жилин муж	27,1	1 380
Өвөр Монгол	23,8	1 443
Бээжин	14,9	3 632
Тяньжин	10,2	3 620
Бүгд	364,0	

Эх сурвалж:

Монгол - Үндэсний Статистикийн Газар, 2006 оны урьдчилсан мэдээ

Япон, БНСУ - Олон Улсын Валютын Сан, 2005

ОХУ - Федеральная Служба Государственной Статистики, 2004 оны байдлаар БНХАУ
- China Statistical Yearbook 2005, National Bureau of Statistics of China

Энэ бүс нутагт дэлхийн хоёр дахь том эдийн засаг Япон, сүүлийн 10 гаруй жил эрчимтэй хөгжин, дэлхийн эдийн засгийн “мотор” болж буй БНХАУ, байгалийн арвин их нөөцтэй ОХУ-ын Алс Дорнод, түүхийн богино хугацаанд асар хурдан хөгжиж чадсан Өмнөд Солонгос, социалист эдийн засаг бүхий Хойд Солонгос, шилжилтийн эдийн засагтай Монгол зэрэг янз бүрийн улсууд багтсанаараа онцлогтой юм. Мөн АНУ-ын Хавай, Аляска муж улсуудын эдийн засаг энэхүү бүсийн орнуудтай хүчтэй интеграцчилагдсан тул харилцаа, хамтын ажиллагааны санал, санаачилгад идэвхтэй оролцдог.

ЗХА-ийн бүс нутгийн хөрөнгө, техник технологи, ажиллах хүч, байгалийн баялаг харилцан бие биеэ нөхсөн олон талт хамтын ажиллагааны механизмыг бүрдүүлж чадвал Европын Холбоо, (ASEAN)¹, НАФТА-гийн нэгэн адил замаар урагшлан хөгжих боломж бий. Ялангуяа ЗХА-ийн голлох 3 орон болох БНХАУ, Япон, БНСУ-ын зүгээс нэгэнт амжилттайгаар бий болж буй Зүүн Азийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх үүднээс АСЕАН + 3 хөтөлбөрийн хүрээнд идэвхтэй

¹ ASEAN - Association of South East Asian Nations. Уг байгууллагын гишүүн орнуудад Бруней, Камбож, Индонез, Лаос, Малайз, Мьянмар, Филиппин, Сингапур, Тайланд, Вьетнам ордог

ажиллаж байна. Монгол Улсын хувьд АСЕАН + 3 үйл явцыг эхнээс нь дэмжиж байгаа бөгөөд 2005 оны 7 дугаар сард АСЕАН-ы Найрамдал, хамтын ажиллагааны Гэрээнд нэгдэн орсон болно. АСЕАН-ы орнуудтай хоёр талын болон олон талын үндсэн дээр худалдаа, эдийн засгийн өргөн харилцаа хөгжүүлэх, цаашилбал чөлөөт худалдааны хэлэлцээр байгуулах хэмжээнд хүрэх чиглэл рүү ажиллаж байна.

Энэхүү бүсчлэлийг ажил хэрэг болгохын төлөө олон улсын байгууллага, оролцогч орнуудын засгийн газар, олон нийтийн байгууллагууд зохих түвшинд идэвхи санаачлага гарган ажилласаар ирсэн. Үүний дүнд НҮБХХ-ийн дэмжлэг бүхий Түмэн голын төсөл, АНУ-ын Хавайд байрлалтай ЗХА-ийн Эдийн Засгийн Форум, Японы Нийгата хот дахь ЗХА-ийн Эдийн Засгийн Судалгааны Хүрээлэн /ERINA/ болон бусад байгууллагууд бий боллоо.

ЗХА-ийн бүсийн орнууд бодит интеграцчиллыг бий болгохын тулд нэн тэргүүнд улс, орнуудын хил хязгаарыг дамнасан дэд бүтцийн системийг бий болгох шаардлагатай гэж тохиролцжээ. /Хавсралт 1-ээс “ЗХА-ийн тогтвортой байдал, хөгжил цэцэглэлийн үндсэн зураглал”-ын холбогдох хэсэгтэй танилцана уу./ Ийм хэмжээний үр өгөөж өгөхүйц дэд бүтцийг нэг улсын хүрээнд бий болгох нь хүндрэлтэй тул ЗХА-ийг бүхэлд нь хамарсан, нарийн зохион байгуулагдсан системийг төлөвлөж хэрэгжүүлэх нь чухал. Дэд бүтцийн системийг дараахь салбар, чиглэлээр бий болгоно. Үүнд:

- Зам, тээврийн нэгдсэн сүлжээ
- Байгалийн хийн хоолой
- Цахилгаан эрчим хүчний сүлжээ
- Мэдээлэл - харилцаа холбооны сүлжээ
- Хөгжлийн банк
- Олон улсын аялал жуулчлал

Энэхүү судалгаагаар дээрх 6 үндсэн чиглэлээс Монгол улсын эдийн засагт нэн тэргүүний ач холбогдол бүхий зам, тээврийн нэгдсэн сүлжээг сонгож, аялал жуулчлалын салбарт үзүүлэх үр нөлөөг авч үзэж байна.

3.2 Эдийн засаг, худалдааны хэтийн төлөв

ЗХА-ийн бүс нутаг нь аажмаар дэлхийн эдийн засгийг хөтлөх гол бүс болж байна. Энэ нь энэхүү бүсийн орнуудын эдийн засгийн цар хэмжээ, өсөлттэй холбоотой юм. ЗХА-ийн интеграцчиллын ирээдүйн дүр зургийг тодорхойлохын тулд бүсийн орнуудын эдийн засгийн хөгжлийн хэтийн төлвийг авч үзэх хэрэгтэй.

Энэхүү бүс нутагт ойрын 10-20 жилд бий болох хамгийн гол хандлага нь Хятадын эдийн засгийн өндөр өсөлт юм. 2006 онд Хятадын ДНБ-ий өсөлт 9%, цаашдаа 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 болно.

ЗХА-д Японы эзлэх байр суурь ирээдүйд багасах нь гарцаагүй. Энэ нь Японы ажиллах хүчний хэмжээ багасч, хүн ам нь насжиж байгаатай холбоотой. Гэвч Японы эдийн засаг ЗХА-даа хамгийн том, нөлөө ихтэй байсаар байх болно. 2000 оны байдлаар Японы ДНБ ЗХА-ийн 6 орны нийт ДНБ-ий 71%-ийг эзэлж байсан бол 2020 онд ойролцоогоор 45%-ийг эзлэх болно. Мөн энэ улс нь газрын тос, эрчим хүчний хувьд гадаад орнуудаас улам ихээр хамааралтай болох төлөвтэй юм. Японы эдийн засгийн эрүүл өсөлт, худалдааны чиг хандлага бүс нутгийн бусад улсуудад чухал ач холбогдолтой юм.

ОХУ-ын эдийн засаг сүүлийн жилүүдэд дэлхийн зах зээл дээрх газрын тос, байгалийн хий зэрэг ашигт малтмалын үнийн өсөлтийн нөлөөгөөр хурдацтай өсөж байна. Гэвч энэ нь Хятадын эдийн засгийн өсөлтөөс бага байгаа бөгөөд энэ чигээрээ үргэлжилбэл 2020 он гэхэд энэ хоёр улсын нэг хүнд ноогдох ДНБ ойртож очно. Ялангуяа тус улсын ЗХА-ийн 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.

Солонгосын хойгийн хувьд Өмнөд Солонгосын эдийн засаг үргэлжлэн өсөж, Хойд Солонгосын эдийн засаг хямралын байдалд байгаа нөхцөлд тэдний хоорондын зааг улам ихсэнэ. Үүний улмаас 2020 он гэхэд эдгээр хоёр орны нэг хүнд ноогдох ДНБ 40-50 дахин зөрүүтэй болно. Хэтдээ хоёр Солонгосыг нэгдэнэ гэж үзвэл энэхүү зөрүүг арилгахад асар их зардал гарна. Харин БНАСАУ-ын эдийн засаг нээлттэй болвол эдийн засагт өсөлт гарч, хоёр Солонгос нэгдэх процесст түлхэц өгөн, бүсчлэлийн үйл явц урагшилна.

Бусад оролцогч орнуудын зүгээс харахад ЗХА-ын 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.

3.3 Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийн шилжилт

Монгол улс 1990 оныг хүртэл 70 шахам жил хуучин ЗХУ болон Зүүн Европийн социалист орнуудтай эдийн засаг, худалдааны нягт харилцаатай явж ирлээ. Энэ үед Монгол улсын гадаад худалдааны 90%-ийг ЭЗХТЗ-ийн гишүүн орнууд, 75%-ийг хуучин ЗХУ дангаараа эзэлж байв. БНХАУ болон Япон, БНСУ-тай хийж байсан худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа тун бага түвшинд байлаа.

1990 онд Ардчилсан хувьсгал болон тэр үеийн социалист орнуудад өрнөсөн үйл явцын нөлөөгөөр төвлөрсөн төлөвлөлгөөт эдийн засгийг халж, ардчилал, зах зээлд шилжих огцом өөрчлөлт хийсэн билээ. Энэ үеэс Монгол улс гадаад бодлогын хүрээнд өөрийн байр сууриа бэхжүүлэх, бүрэн эрхт байдлаа батжуулахад чиглэсэн олон тулгуурт дипломат үйл ажиллагааг явуулж байна. Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд ОХУ болон хуучин ЗХУ-ын бүрэлдэхүүнд байсан орнууд, Зүүн Европын орнуудтай явуулж байсан эдийн засгийн харилцаа эрс буурлаа. Улмаар Монгол улс 1997 онд Дэлхийн Худалдааны Байгууллагад элсэн орж, гадаад худалдааны либералчлалыг дэс дараатай авч хэрэгжүүлсэн билээ.

Гэвч Монгол улс зах зээлийн эдийн засагт шилжээд 16 жил өнгөрч байгаа хэдий ч нийгэм, эдийн засгийн гол үзүүлэлтүүдээр дорвитой өсөлт гаргаж чадалгүй Ази тивийн ядуу буурай орнуудын эгнээнд байсаар байна. Ажилгүйдэл, ядуурлын түвшин бууралгүй, төр, засгийн хүрээнд авилгал хэт хавтгайрсан нь эдийн засгийн өсөлтийг чөдөрлөж байна. Үүнийг эдийн засгийн ухааны доктор, профессор Ц.Даваадорж “Засаглалын менежмент хэтэрхий хоцрогдсон учир хөрөнгө мөнгийг үр ашигтай зарцуулах чадваргүй төр өөрөө Монголын эдийн засагт үзүүлж буй асар том дарамт юм” гэж дүгнэжээ². Монгол улсын төвлөрсөн төсөв байнга өсөн нэмэгдэж ДНБ-ийнхээ 40%-ийг давах болсон нь эдийн засаг социалист хэв маяг руу хэлбийж, бизнесийн орчин, хувь хүмүүсийн идэвх санаачилгыг бууруулж байна.

Мөн төр, засгийн зүгээс байгалийн баялагт хэт шүтсэн бодлого явуулж байгаа нь Монгол улсын өрсөлдөх чадварт сөргөөр нөлөөлөх боллоо. Бүс нутгийн

² Ц.Даваадорж. Голланд өвчинд нэрвэгдсэн Монгол улс.

интеграцчилалд идэвхтэй оролцох бодит арга хэмжээ аваагүйгээс дэд бүтэц, ХАА, аялал жуулчлал зэрэг салбарт эрчимтэй өсөлт гаргах боломж алдагдсаар байна.

Иймд Монгол улсын нийгэм, улс төр, эдийн засгийн тогтолцооны хүрээнд хүчтэй реформ хийх шаардлага нэн тэргүүнд тавигдаж байна.

3.4 ЗХА ба Монгол

ЗХА-ийн бүсчлэлд Монгол улсын оролцох ирээдүйн потенциалыг бүс нутгийн түвшинд явагдах эдийн засаг, улс төрийн үйл явцтай холбож үзэх шаардлагатай.

“Монгол улсын гадаад бодлогын үзэл баримтлал”-д “Монгол Улсын гадаад бодлогын зорилт нь тус улс хүн төрөлхтний хөгжлийн жамыг даган бүх улс оронтой найрсаг харилцаатай байж, олон улсын хамтын нийгэмлэгт байр сууриа бэхжүүлэн, бүс нутгийн болон дэлхийн нөлөө бүхий улс гүрнүүдтэй улс төр, эдийн засгийн болон бусад ашиг сонирхлын шүтэлцээ бүхий харилцааны сүлжээ бүрдүүлэх замаар улсынхаа тусгаар тогтнол, бүрэн эрхт байдлыг бат найдвартай хангах явдал мөн” гэжээ.

Энэхүү баримт бичигт “Монгол Улсын гадаад бодлогын гурав дахь чиглэл бол Азийн бүс нутагт байр сууриа бататгаж эндхийн улс төр, эдийн засгийн интеграцид оновчтой оролцох явдал мөн. Энэ зорилтын хүрээнд Ази, Номхон далайн чиглэл, түүний дотор Зүүн-хойд Ази, Төв Азийн чиглэлд түлхүү анхаарна. Бүс нутгийн интеграцид орох нөхцлийг юуны өмнө түүнд хамаарч буй улс орнуудтай хоёр талын харилцааг өргөтгөн хөгжүүлэх замаар бүрдүүлнэ” гэжээ. Мөн олон улсын, ялангуяа ЗХА-ийн зам, тээвэр, мэдээлэл, харилцаа, холбооны сүлжээнд нэгдэж орох нь Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааг хөгжүүлэх үндсэн чиглэлийн нэгээр тодорхойлогджээ.

2005 оны байдлаар Монгол улс дэлхийн 90 гаруй оронтой 2,2 тэрбум долларын худалдаа хийжээ. Үүнээс экспорт 1,05 тэрбум доллар, импорт 1,15 тэрбум доллар байв. Сүүлийн жилүүдийн статистикаас үзвэл гадаад худалдаа байнга өсөж, нийт эргэлт нь ДНБ-ээс давж гарч байгаа нь Монгол улс гадаад худалдаанд харьцангуй нээлттэй орон гэдгийг харуулж байна. Монголын гадаад худалдаанд ЗХА-ийн орнуудын эзлэх хувь хэмжээг дараах хүснэгтээс үзнэ үү.

Хүснэгт 2. Монгол улсын гадаад худалдаанд ЗХА-ийн орнуудын эзлэх хувь хэмжээ /2005 оны байдлаар/

Улс	Экспорт		Импорт		Нийт эргэлт	
	Сая доллар	%	Сая доллар	%	Сая доллар	%
БНХАУ	505,2	48,1	305,8	26,6	811,0	36,7
ОХУ	45,1	4,3	400,0	34,8	445,1	20,2
БНСУ	65,1	6,2	61,2	5,3	126,3	5,7
Япон	-	-	68,9	6,0	68,9	3,1
Бүгд:	615,4	58,6	835,9	72,7	1451,3	65,7

Тайлбар: Япон руу бага хэмжээний экспорт хийсэн ба БНАСАУ-тай хийсэн нийт худалдаа тун бага хэмжээтэй байсан.

Эх сурвалж: Монгол улсын Гаалийн Ерөнхий Газар – 2006 он

Хүснэгтээс үзэхэд Монгол улсын гадаад худалдааны ихэнх хэсэг ЗХА-ийн орнуудтай хийгдэж байна. Иймд Монгол улс бүс нутгийн хэмжээнд хийгдэж буй худалдааг хөнгөвчлөх болон чөлөөт худалдааны хэлэлцээрүүдэд идэвхтэй оролцож байх нь эдийн засаг, худалдаанд ихээхэн нөлөөтэй юм. Мөн хөгжиж буй орны хувьд 2005 оны 7-р сараас Европын Холбооноос олгосон 7200 нэрийн барааг тус зах зээлд татваргүй оруулах боломжийг ашиглан ЗХА-ийн орнуудын хөрөнгө оруулалтыг татах талаар идэвхтэй ажиллах хэрэгтэй юм.

Монгол улс ба ЗХА-ийн бүсийн орнуудын эдийн засаг, гадаад худалдааны харилцааны хэтийн төлвийг улс бүрээр тоймлон авч үзье.

1990 оноос хойш Монгол-Хятадын эдийн засгийн харилцаа эрс өсчээ. Өнөөдөр БНХАУ-ын Монголын хамгийн том худалдааны түнш, хөрөнгө оруулагч улс болсон. Сүүлийн жилүүдэд Монгол улсад эрчимтэй хөгжиж буй ашигт малтмалын олборлолтын гол хэрэглэгч зах зээл нь БНХАУ юм. Үүний дотор алт, зэс, төмрийн хүдэр, нүүрсний эрэлт хэрэгцээ нь ойрын ирээдүйд тогтвортойгоор өсөх төлөвтэй байна. Энэхүү хэрэгцээг хангах зорилгоор хоёр улсыг холбосон тээврийн дэд бүтцийн шинэ сүлжээг бий болгох шаардлагатай.

Монгол улсын ОХУ-тай явуулж буй гадаад худалдаа, эдийн засгийн харилцаа чухал байр суурь эзэлсэн хэвээр байна. Монгол улсаас ОХУ руу гаргадаг экспорт эрс буурсан боловч импортын хувьд, ялангуяа нефтийн гол нийлүүлэгч улс хэвээр байсаар байна. Мөн ОХУ нь Монголын эдийн засагт томоохон байр суурь эзэлдэг Эрдэнэт үйлдвэр, УБТЗ-ын томоохон хувьцаа эзэмшигч юм. Монгол-ОХУ-ын гадаад худалдааг либералчлах хэлэлцээр олон жил үргэлжилсний эцэст ОХУ-ын зүгээс гаалийн тарифаа тодорхой хэмжээгээр бууруулан дунджаар 11-13% байх тохиролцоонд хүрээд байна. Мөн ОХУ Дэлхийн Худалдааны Байгууллагад

элсэж байгаа нь худалдааны тариф, саад бэрхшээлийг бууруулахад түлхэц өгөх болно.

Монгол – Японы харилцаа 1990 оноос хойш эрчимтэй хөгжих болсон. Япон улс нь Монгол улсын хамгийн том хандивлагч орон юм. Монгол – Японы хооронд хөрөнгө оруулалт, худалдаа, аялал жуулчлалын салбарт хамтран ажиллах ихээхэн нөөц бололцоо байгааг бүрэн дүүрэн ашиглах шаардлагатай байна.

Монгол улс БНСУ-тай гадаад худалдаа, хөрөнгө оруулалтын чиглэлээр идэвхтэй хамтран ажиллах бодлого явуулж байна. Монгол-БНСУ-ын харилцаа, хамтын ажиллагаа хөрөнгө оруулалт, аялал жуулчлалын чиглэлээр хурдацтай хөгжиж байна. Мөн БНСУ-ын зүгээс Монгол улсын иргэдэд хөдөлмөрийн зах зээлээ нээх бодлогыг дэс дараатай явуулж ирсэн ба одоогоор тус улсад Монголын 25 мянган иргэн хөдөлмөрлөж байна.

Монгол–БНАСАУ-ын эдийн засаг, худалдааны харилцаанд дорвитой өөрчлөлт гараагүй боловч энэ чиглэлийн хамтын ажиллагааг эрчимжүүлэх талаар Монгол улсын засгийн газар, олон нийтийн байгууллагууд, хувийн хэвшлийнхний зүгээс идэвхтэй үйл ажиллагаа, санал санаачилга гаргасаар байна.

Монгол улсын ЗХА-ийн бүс нутаг дахь оролцооны давуу ба сул талыг Хүснэгт 3-д тоймлон үзүүлээ.

Хүснэгт 3. ЗХА-ийн бүс нутаг дахь Монгол улсын оролцооны давуу ба сул талууд

	Давуу тал /+/	Сул тал /-/
Улс төр	Монгол улс бүсийн бүх оронтой найрсаг харилцаатай. Нэг ч оронтой газар нутгийн маргаан байхгүй. Энэ нь хоёр талт хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, олон талт хамтын ажиллагааны эхлэлийг тавихад чухал үүрэг гүйцэтгэх боломж олгоно.	Хамгийн жин багатай.
Газар зүй	Сибирийн баялаг, эрчим хүчийг урагш зөөхөд газарзүйн байрлал сайтай. Төв Ази, Дундад Ази, Европын орнуудыг Зүүн, Зүүн Хойд, Зүүн Өмнөд Азийн орнуудтай холбосон байрлалтай.	Номхон далайгаас дэндүү алслагдсан, хэт өндөрт оршдог, цаг уур нь эрс тэс, хуурай, нуур голоор ядмаг.

Хүснэгт 3. ЗХА-ийн бүс нутаг дахь Монгол улсын оролцооны давуу ба сул талууд /Үргэлжлэл/

Буфер	Орос, Хятад 2-ыг 3000 орчим км зурвасаар тусгаарласан буферын үүргийг олон жил гүйцэтгэсээр байна. Мөн лалын ертөнцийг лал бус ертөнцөөс тусгаарласан зааг болж буй онцлогтой.	Орос, Хятад 2 улс завсрын буфер талбайдаа бусдын эрх ашгийг оруулах сонирхолгүй.
Хүний хүчин зүйл	Суурь боловсролын түвшингээр бүсийн хамгийн өндөр орны нэг. 10 мянган хүнд ноогдох оюутны тоогоор хөгжилтэй орны түвшинд байгаа. Хүмүүс нь аливаа нөхцөлд дасан зохицох чадвар сайн.	Мэргэшлийн түвшин муу. Нээлттэй нийгэм, чөлөөт зах зээлийн тухай ойлголт тааруу. Социалист сэтгэлгээний инерци хадгалагдсаар байгаа.
Байгалийн баялаг	Байгалийн асар их нөөцтэй байх магадлал их. Дэлхийд томд тооцогдох алт, зэсний ордууд нээгдэж буй. Байж болох газрын тос, уран, алмааз, цайр болон бусад нөөц бүрэн тодорхой болоогүй ч найдлага их бий. Бүс нутгийг зарим эрдэс баялгаар хангах гол цэг болох бололцоотой.	Зарим талбай нь бүрэн судлагдаагүй учир хайгуулд нилээн хөрөнгө гаргах шаардлагатай. Дэд бүтэц хөгжөөгүй тул зөөхөд хялбар баялаг л голчлон олзворлож байна. Эдийн засаг нь байгалийн баялгийн олборлолтонд голчлон түшиглэх болсон тул "Голланд өвчний" зарим шинж тэмдэг илэрч эхэлсэн.
Дэд бүтэц	Дэд бүтцийн үндсэн суурьтай. Ажиллах мэргэжлийн боловсон хүчин бий. Дэд бүтцийг бий болгоход хатуу хөрс, тал хээр зэрэг хөрөнгө хэмнэх байгалийн өгөгдөхүүнтэй.	Дэд бүтцийн сүлжээ туйлын дорой хөгжсөн. Олон улсын стандартад тохирсон зам, гүүр байхгүй.
Хөдөө аж ахуй	ХАА-н түүхий эдийн уламжлалт экспортлогч. Дэлхийн ноолуурын 1/5-ийг экспортолдог тул энэ зах зээл дээр шийдвэрлэх үүрэг гүйцэтгэж чадна. Мал эмнэлгээ сайжруулж чадвал махны экспортын нөөц их бий. Эрчимжсэн газар тариалан хөгжүүлж чадвал үр тариа экспортлох бололцоо бий	Мал эмнэлгийн байдал муу учир түүхий эд нь дэлхийн зах зээл дээр гологддог. Биотехнологи бараг нэвтрээгүй. Газар тариаланд шинэ технологи нэвтрээгүй. Эрчимжсэн ХАА хөгжөөгүй.

3.5 ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэц, түүнд Монгол улсын гүйцэтгэх үүрэг

Одоогоор Монгол улс эдийн засгийн бүтэц, загвар, хөгжлийн хандлагаасаа шалтгаалан ЗХА-ийн бүс нутгийн интеграцчилалд бүрэн оролцож чадахгүй байна. Ялангуяа дэд бүтэц, зам тээврийн сүлжээний сул дорой хөгжил томоохон хүндрэл, бэрхшээл учруулдаг. Энэ нь Монгол улсын далайд гарцгүй байдалтай хослон дэлхийн зах зээлээс алсмагдмал шинжийг бий болгон өрсөлдөх чадварт сөргөөр нөлөөлж байна.

Сүүлийн үеийн бүсийн орнуудын эдийн засгийн хөгжлийн чиг, хандлагаас шалтгаалан энэхүү бүсчлэлд оролцох Монгол улсын гол давуу тал нь газар зүйн байрлал болж байна. Иймд тээврийн дэд бүтэц, ялангуяа төмөр зам, авто замын дэд бүтцээ бүсчлэлийн хэрэгцээ шаардлагатай уялдуулан сайжруулж чадвал Монгол улс ЗХА-ийг Европ, Төв Азитай холбосон хамгийн дөт тээврийн гудам, транзит боомт болж чадна.

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. 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 өргөн 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.

ЗХА-ийн үйлдвэрлэлийн сүлжээ, эдийн засгийн бүлэглэлийг үүсгэхэд бүс нутгийн зам тээврийн сүлжээг бий болгох нэн тэргүүний чухал асуудал гэдэг дээр бүсийн оролцогч бүх орнууд нэгдмэл байр суурьтай байгаа юм. Иймээс олон улсын хэмжээнд бодитойгоор хэрэгжиж буй даяарчлалын үйл явц, түүний нөлөөг үр өгөөжтэйгээр ашиглах, улс орнуудын хоорондох эдийн засаг, нийгмийн харилцаа, гадаад худалдаа, аялал жуулчлалыг хөхүүлэн дэмжих зорилгоор 1992 онд НҮБ-ын Ази, Номхон далайн Эдийн засаг, Нийгмийн Комисс /АНДЭЗНК/-ын 48-р бага хурлаас Азийн Газрын Тээврийн Дэд Бүтцийг Хөгжүүлэх – *Asian Land Transport Infrastructure Development /ALTID/* төслийг баталсан. Энэ төсөл нь Транс-Азийн Төмөр Зам – *Trans-Asian Railway /TAR/*, Азийн Хурдны Зам – *Asian Highway /АН/*, газрын тээврийг дэмжих гэсэн 3 дэд төслөөс бүрддэг.

Монгол улс эдгээр төслүүдэд нэгдэн орсон бөгөөд Зам тээвэр, аялал жуулчлалын яам зохицуулах үүрэг гүйцэтгэдэг. Гэвч эдгээр төслүүдэд идэвхтэй оролцоход ач холбогдолтой эдийн засгийн судалгаа, тооцоо засгийн газрын яамд, агентлагууд болон дотоод, гадаадын судалгааны байгууллагуудын зүгээс хийгдээгүй байна. Энэ нь төслийн хэрэгжилт, түүний хүрээнд орж ирэх магадлалтай санхүүжилтын асуудлыг шийдвэрлэх явцыг удаашруулж байна. Эдгээр төслүүд дэх Монголын оролцоог дурьдвал:

Транс-Азийн төмөр зам

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

- а/ улсын нийслэлүүдийг холбосон байх
- б/ гол аж үйлдвэрийн болон газар тариалангийн төвүүдийг холбосон байх
- в/ далайн болон гол, мөрөн дээрх боомтуудтай холбосон байх
- г/ гол контейнерын терминал, төмөр замын депонуудтай холбосон байх

Эдгээр үзүүлэлтүүдийн дагуу 3-р гудам 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.

Азийн хурдны зам

Азийн авто замын сүлжээг бий болгох гэрээ 32 оролцогч улсын баталснаар 2005 оны 7-р сарын 4-нөөс эхлэн хүчин төгөлдөр боллоо. Энэ зам Алтанбулаг-Замын Үүд 1041 км /АН3/, Улаанбайшинт-Ховд-Ярант 725 км /АН4/, Сүмбэр /Дорнод/ -Ховд 2520 км /АН32/ гэсэн 3 гудмаар нийт Монголын нутгаар дайран гарна. АН4 гудмын чиглэлд Булган –Ярантын 65 км зам 2005 оны 11-р сард ашиглалтад орсон билээ.

Эдгээр 3 чиглэлээс АН3 гудмын Улаанбаатараас – Замын Үүд хүрэх хэсэг нь Монгол улсын гадаад, дотоод худалдаа, аялал жуулчлалд нэн тэргүүний ач холбогдолтой юм. 2005 оны 10-р сард энэ чиглэлд Налайх-Чойрын 200 км мөн Монгол – Хятадын хилийг холбосон Замын Үүд – Эрээнийг холбосон хатуу хучилттай замууд ашиглалтад орсон.

АН3 гудмын үлдэх хэсэг болох Чойр – Замын Үүдийн хоорондох 454 км-ийг БНСУ-ын зээлээр 2006-2008 онд барьж дуусгахаар төлөвлөсөн болно.

Ингэснээр Монгол улс босоо тэнхлэгийн дагуу хойд, урд хилээ холбосон замтай болж байна.

Эдгээр төсөлд хамрагдсанаар Монгол улсын тээврийн дэд бүтэц шинэчлэгдэн сайжирч, дотоодын зориулалт, зэрэглэл бүхий замууд олон улсын зэрэглэлд шилжсэнээр дамжин өнгөрөх тээврээс олох орлого нэмэгдэх болно. Ялангуяа дээрх маршрутын дагуух орон нутгийн иргэдийн амьжиргааны түвшин дээшлэх боломж бүрдэнэ. 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 юм.

Дөрөв

Дорнод аймгийг ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэцтэй холбож аялал жуулчлалын бүс болгох боломж

4.1 ЗХА-ийн аялал жуулчлал ба Монгол улс

Дэлхийн Аялал Жуулчлалын Байгууллагын мэдээгээр 2004 онд дэлхий даяар 760 сая жуулчид гадаад оронд аялсан бол энэ тоо 2020 онд 1560 саяд хүрэх төлөвтэй байна. Өөрөөр хэлбэл, дэлхийн аялал жуулчлал жилд 4,2 хувиар өсөж байна. Харин энэ үзүүлэлт Ази, Номхон далайн орнуудын хувьд 7,7 хувь байна.

Ялангуяа сүүлийн жилүүдэд ЗХА-ийн орнууд гадаадын жуулчдыг хүлээн авдаг томоохон орнуудын тоонд орох боллоо. 2005 онд БНХАУ-д 41 сая гаднын жуулчин зочилсон нь дэлхийд Франц, Испани, АНУ-ын дараа 4-р байранд орж байна. Япон 6,7 сая, БНСУ 6 сая жуулчин хүлээн авчээ. Энэ нь эдгээр орнуудтай нэг бүс нутагт багтдаг, газарзүйн хувьд ойр, агаарын тээврийн шууд нислэгүүдээр холбогдсон манай орны хувьд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх ихээхэн боломж буйг харуулж байна

Монгол улсын хувьд ийнхүү дэлхийн аялал жуулчлалын урсгал Ази, Номхон далайн бүс нутаг руу чиглэж байгаад дүгнэлт хийж тодорхой бодлогын хүрээнд зохих арга хэмжээг авах хэрэгтэй. Монгол орны онгон байгаль нь экотуризмын гол нөөц учраас экологийн тэнцвэрт байдлыг алдагдуулахгүйгээр жуулчдыг хүлээн авах, улмаар байгаль орчныг хамгаалах, дэд бүтцийг сайжруулах, хүний нөөцийг хөгжүүлэх замаар улс орны эдийн засгийн хөгжилд хувь нэмэр оруулах нь чухал юм.

Хөгжиж буй орнуудын хувьд аялал жуулчлалын салбарын үндсэн ач холбогдол нь:

- Ажлын байрыг ихээр бий болгодог
- Жуулчид чинээлэг улс орон, бүс нутгаас ядуу улс орон, бүс нутаг руу аялснаар баялгийн дахин хуваарилалт явагддаг

- Эко-аялал жуулчлал хөдөө руу чиглэдэг нь орон нутгийн иргэдийн аж амьдралыг дээшлүүлэхэд хувь нэмэр оруулдаг.

Монгол улсын аялал жуулчлалын салбарын орлого 210 сая долларт хүрч ДНБ-ий 10 орчим хувийг бүрдүүлж байгаа нь дэлхийн бусад орнуудын эдийн засагт энэхүү салбарын эзэлж буй дундаж түвшинтэй ойр байна. Сүүлийн жилүүдэд Монголыг зорих жуулчдын тоо тогтмол өсөж, 2005 онд 338 мянган жуулчин ирсэн нь 2004 оноос 12.7 хувиар өссөн үзүүлэлт байв. 2006 оны эхний 7 сард 195 мянган жуулчин ирсэн нь өнгөрсөн оны мөн үетэй харьцуулахад 8,5 хувиар өссөн үзүүлэлт юм. Мэргэжилтнүүдийн тооцоолж байгаагаар Монгол улс жилд 450-500 мянган жуулчин хүлээн авах чадалтай бөгөөд одоогоор үүнийхээ 2 / 3-ийг л ашиглаж байна. Өнөөдрийн байдлаар улсын хэмжээнд 600 аялал жуулчлалын компани, 320 зочид буудал, 200 орчим жуулчны бааз, нийт 12000 гаруй хүн аялал жуулчлалын салбарт ажиллаж, төрийн болон хувийн хэвшлийн 40 орчим их, дээд сургуулиуд салбарын мэргэжилтэн бэлтгэж байна.

Хүснэгт 4. 2000-2005 онд Монголд ирсэн жуулчдын тоо

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Нийт жуулчид	137.4	165.9	228.7	201.1	300.5	338.1
Ази, Номхон Далай	69.3	79.8	122.1	120.7	188.2	223.4
БНХАУ	49.3	57.3	89.0	90.3	139.3	170.3
Өмнөд Солонгос	6.6	8.3	14.5	17.2	26.6	30.8
Япон	10.3	10.3	13.3	7.7	13.1	12.5
Европ	61.6	80.7	97.7	72.3	98.6	100.1
ОХУ	45.2	59.5	69.8	51.4	53.9	57.9
Герман	3.5	4.7	6.8	4.9	8.7	8.6
Америк тив	5.8	6.7	7.9	6.9	12.2	12.9
АНУ	5.2	5.8	6.7	5.5	9.4	10.5
Бусад	0.7	0.5	1.0	1.2	1.5	2.2

Дэлхийн аялал, жуулчлалын хөгжлийн хандлага, бодлоготой уялдуулан Монголын аялал жуулчлалын салбарыг хөгжүүлэх талаар төрийн бодлого, чиглэлүүдийг тодорхойлбол:

- Монголын аялал жуулчлалын мастер төлөвлөгөөг бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалтай нийцүүлэн боловсронгуй болгох, дотоодын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх
- Жуулчдын аюулгүй байдлыг хангах цогц бодлого хэрэгжүүлэх
- Аялал жуулчлалыг улирлын хамаарлаас гаргах, өвлийн аяллыг хөгжүүлэх,

хөрш орнуудын жуулчдын сонирхолд нийцсэн шинэ бүтээгдэхүүн, аяллын маршрут бий болгох

- Гадаадын хөрөнгө оруулалт, зээл тусламжийг татах замаар жуулчин хүлээн авах хүчин чадлаа нэмэгдүүлэх
- Байгаль орчинд ээлтэй, ажлын байр шинээр бий болгох, орон нутгийн ард иргэдийн амьжиргааг сайжруулахад чиглэсэн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх явдал юм.

Одоогоор Монгол улсын хэмжээнд олон улсын зэрэглэлтэй Алтанбулаг, Замын – Үүд, Улаанбаатар хотын Буянт-Ухаа дахь олон улсын нисэх онгоцны буудал гэсэн гурван боомт ажиллаж байна. Бусад хилийн боомтууд нь орон нутгийн зэрэглэлтэй бөгөөд, гуравдагч орны иргэд нэвтрэх эрхгүй байдаг. Энэхүү хэсэгт Монгол улсын 4 дэх олон улсын боомтыг ЗХА-ийн бүсийн орнуудтай хамгийн дөт байрлал, бүсийн түвшинд хэрэгжүүлж буй төслүүдтэй уялдуулан Дорнод аймгийг БНХАУ-ын ӨМӨЗО-той холбон нээх боломжит хувилбарыг тогтоох зорилгоор хийсэн болно. Үүний тулд боомт нээн, холбогдох дэд бүтцийг барьж байгуулах үндэслэлийг Дорнод аймаг болон БНХАУ-ын Хянган аймгийн зүгээс гаргалаа. Хянган нь Хятадын төмөр зам, авто замын үндсэн сүлжээний эцсийн цэг бөгөөд Монгол улстай холбогдох хилийн боомтгүй аймаг юм.

4.2 Монгол улсын Дорнод аймаг

Монгол улсын хамгийн зүүн хэсэгт орших Дорнод аймаг 123 мянган ам км нутагтай, 74 мянган хүн амтай. ОХУ болон БНХАУ-тай хиллэдэг. Тус аймгийн эдийн засгийн голлох салбар нь мал аж ахуй юм. Газар тариаланд ашиглаж болохуйц ихээхэн газартай боловч энэ салбар туйлын сул хөгжсөн. Уул уурхайн салбарт Тамсагийн газрын тосны орд, Адуунчулууны нүүрсний уурхай болон уран, газрын ховор металл, цайр, жонш, давсны баялаг ордуудтай бөгөөд одоогоор бага хэмжээгээр олборлон гаргаж байна. Чойбалсан хотод хивс, мах, гурил, ноос угаах үйлдвэрүүд ажилладаг.

Дорнод аймаг Чойбалсан хотоос ОХУ-ын хил хүртэл 238 км урт төмөр замтай. Энэ замыг анх Дорнод аймгийн Мардайн орд зэрэг ашигт малтмалыг ОХУ руу тээвэрлэх болон цэргийн зориулалтаар барьсан. Сүүлийн жилүүдэд ачаа эргэлт болон зорчигч тээвэрлэлт багасчээ. Энэхүү төмөр замыг зүүн урагш 450 км үргэлжлүүлэн БНХАУ-ын төмөр замын эцсийн цэг Ирши / Аршаантай холбох техник, эдийн засгийн урьдчилсан судалгааг 1998 онд Швед улсын Swederail компани хийсэн. Судалгаагаар энэхүү замыг тавих нийт өртөг 500 сая ам. доллар болж байна. Энэ нь тухайн бүс нутагт ашигт малтмалын томоохон хэмжээний орд газар нээгдэн тээвэрлэлтийн шаардлага гараагүй тохиолдолд эдийн засгийн үр ашиггүй юм.

Дорнод аймагт газар тариаланд тохиромжтой 500 мянган га, нэн тохиромжтой 270 мянган га газар буюу Монгол улсын тариаланд тохиромжтой нийт талбайн 22% бий. Энэхүү талбайг ашиглавал одоо Монгол улсын газар тариалангаас авдаг нийт ургацын хэмжээнээс илүү их ургац авах боломжтой. Ингэснээр Монгол улс газар тариалангаар өөрийнхөө хэрэгцээг бүрэн хангаад зогсохгүй, экспорт хийх боломж гарна. Энэ талбайн дийлэнх хэсэг нь Халхгол суманд байдаг. Энд улаан буудай, төмс, хүнсний ногоо, соба, шар буурцаг тариалах боломжтой бөгөөд ялангуяа экологийн цэвэр хүнсний бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэл явуулах ирээдүй бий. Мөн тус нутагт 1990 оноос өмнө газар тариалан эрхэлж байсан сангийн аж ахуйдын дэд бүтэц орхигдон үлдсэнийг сэргээн ашиглах боломж байна.

Тус аймгийн зүүн хэсэгт аялал жуулчлал, ялангуяа эко аялал зохиох боломж ихтэй. 1939 оны Халх голын тулалдаанд оролцож байсан Японы ахмад дайчид, амь үрэгдсэн дайчдын үр сад, төрөл төрөгсөд, мөн Европ, АНУ-аас цөөн тооны жуулчид ирдэг.

4.2.1 Халхгол сум

Халхгол сум нь 3600 хүн амтай. Сумын төв Сүмбэр болон түүний орчмоор 1939 оны Халхголын байлдаантай холбоотой музей, хөшөө, түүхэн дурсгалт газрууд олон бий.

2005 оны жилийн эцсийн тооллогоор тус сумын мал сүрэг 5 төрөл дээр өсч 35.0 шахам мянган толгойд хүрчээ. Гэвч энэ нь нэг хүнд ногдох малын тоогоор улсын дунджаас доогуур байна. 1990 оноос өмнө тус суманд 8000 өсвөр үхэр бордох цэг, 1000 үнээний ферм ажиллуулан эрчимжсэн мал аж ахуй хөгжиж байлаа. Халхгол, Буйр нуур орчмын бүс нутаг нь бэлчээр сайтай, байгалийн арвин хадлан авах нөөцтэй учраас махны чиглэлийн үхэр үржүүлж, амт чанар сайтай, экологийн цэвэр мах үйлдвэрлэн, дотоод, гадаадын зах зээлд нийлүүлэх бүрэн боломжтой юм.

Халхгол суманд нийслэл болон аймгийн төвөөс хол, дотоодын зах зээлээс алслагдсан, дэд бүтэц, түүний дотор түлш, эрчим хүчний хангалт тааруу, жижиг, дунд үйлдвэрлэл хөгжөөгүй, тээврийн зардал ихтэй, өргөн хэрэглээний хүнсний бүтээгдэхүүн, шатах тослох материалын үнэ өндөр зэрэг олон бэрхшээлтэй асуудал бий.

Сумын түлш, цахилгаан, эрчим хүчний хангалт сайнгүй учраас жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхлэх нөхцөл, боломж хязгаарлагдмал. БНХАУ-ын Номунханаас цахилгаан эрчим хүчний шугам татах асуудал олон жил яригдсаны эцэст 2007

оны улсын төсөвт 10 квт-ын 10 км урт цахилгаан дамжуулах шугамыг дэд станцын хамт барихаар тусгагдлаа.

Халхгол сумын нутагт байгаа Буйр нуурын загасны нөөцийг хамгаалж өсгөх, загас агнуурыг зохион байгуулалттай эрхэлж, орлогын эх үүсвэрээ нэмэгдүүлэх боломжтой юм. Урьд өмнө Буйр нуурын дэргэд загас агнуурын цех ажиллаж, жилд 350 тонн загас агнаж, экспортолж байсан бол одоо энэ тоо ихээхэн буурчээ.

4.3 БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Хянган аймаг

Хянган аймаг 60 мянган ам км нутагтай, 1,6 сая хүн амтай. Монгол үндэстэн хүн амынх нь 40%-ийг эзэлдэг гэж тоо баримтад дурьдагдсан байдаг. Тус аймаг Дорнод аймгийн Халхгол сумтай 126,1 км нутгаар хиллэдэг. Энэ аймгийн ДНБ-ий 40%-ийг газар тариалан эзэлдэг. Мөн төмрийн хүдэр, шохойн чулуу, цахиур олборлодог уурхайнуудтай. Тус аймгийн засаг захиргааны төв Улаанхот 200 000 орчим хүн амтай. Хятадын төмөр замын сүлжээний эцсийн цэг болох 55 000 орчим хүн амтай Аршаан хот энэ аймагт харьяалагддаг ба Монгол улсын хилээс 30 км-ийн зайтай орших, аялал жуулчлал эрчимтэй хөгжиж буй хот юм.

Хянган аймаг байгалийн аялал жуулчлалын асар их нөөцтэй. Үүнд 30 нэр төрлийн ховор ургамал, 500 төрлийн эмийн ургамал, 60 төрлийн зэрлэг ховор амьтантай. Мөн дэлхийд ховор халуун рашаан, булаг, галт уулаас тогтсон нуур зэрэг үзэсгэлэнт газартай.

Тус аймаг нь 1998 оныг хүртэл аялал, жуулчлалд хаалттай байсан боловч цөөн жилийн дотор энэ салбар хурдацтай өсөв. Хянган аймагт жилд 1 сая орчим жуулчин, Аршаан хотод 100-150 мянган жуулчид ирдэг. Эдгээрийн ихэнх нь БНХАУ-ын дотоодын жуулчид бөгөөд цөөн тооны Япон, БНСУ-ын жуулчид ирдэг. Аршаан хотыг аялал жуулчлалд тусгайлан зориулж дундад зууны үеийн Европын архитектураар голчлон барьсан. Энэ хотод ирсэн жуулчдын ихэнх хэсэг Монгол улсад аялах сонирхолтой байдаг байна. Аршаан хот нь 2006 оны 4-р сард БНХАУ-ын олон нийтийн санал асуулгаар гадаадын жуулчдад зориулсан шилдэг 50 газрын жагсаалтад багтсан байна. Мөн Аршаан орчмын нутаг нь халуун рашааны ундаргын тоогоор дэлхийд 2-рт ордог. Тус хотод 2010 он гэхэд БНХАУ-ын үндэсний хэмжээний халуун рашааны сувилал, амралтын газруудыг барих, 2020 он гэхэд өвлийн спортын бааз, олон улсын худалдааны яармагийн байрыг барихаар төлөвлөж байна.

4.4 Хоёр улсын хил орчмын бүсийн тээврийн дэд бүтцийг нэгтгэх үндэслэлүүд

Одоогоор Дорнод аймгийг БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Хөлөнбуйр аймагтай холбосон орон нутгийн зэрэглэлийн, улирлын чанартай Хавирга – Архашаат болон Баянхошуу - Өвдөгийн боомтууд ажиллаж байна. Хавирга – Архашаатын боомт нь тус аймгийн БНХАУ-тай харьцдаг гол боомт бөгөөд Чойбалсан хотоос зүүн тийшээ оршдог. 2005 оны 11-р сард Хөлөнбуйр аймгийн 40 сая төгрөгийн хөрөнгө оруулалтаар тус шалган нэвтрүүлэх боомтыг бүрэн засварлан сайжруулсан.

Баянхошуу - Өвдөгийн боомтыг Халхгол дээрх гүүрийг ашиглалтад оруулснаар 2005 оноос ажилуулж эхэллээ. Энэ боомтын гол зориулалт нь БНХАУ-ын Дачин Ойл компаний хөрөнгө оруулалт бүхий Тамсагийн газрын тосны ордын машин техник, тоног төхөөрөмж, мөн бага хэмжээгээр олборлож буй газрын тосыг зөөн нэвтрүүлэх зориулалтаар ашиглаж байна. Тамсагийн ордоос жилд 30 000 - 40 000 баррель газрын тос олборлож байгаа бөгөөд дээрх боомтоос 225 км-ийн зайд оршдог.

Нөмрөгийн гол дээр эко жуулчлалын чиглэлээр барих гүүрийн ажил 6 жил хойшлогдсон учраас энэ чиглэлийн ажлыг эхлүүлэх боломжгүй байв. Харин 2005 оноос Монгол улсын засгийн газар, их хурал, БНХАУ-ын холбогдох байгууллагууд энэ асуудлаар идэвхийлэн ажилласнаар шийдвэрлэх шатандаа орлоо.

Халхгол сумыг ӨМӨЗО-ны Хянган аймагтай холбосон Сүмбэр-Аршааны боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй байхаар Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай Засгийн газар хоорондын 2003 оны хэлэлцээрт тусгаж баталжээ. Одоогоор Монгол – Хятад улсын хилийн хооронд олон улсын зэрэглэлтэй ажиллаж байгаа цорын ганц боомт нь Зам-Үүд юм. Сүмбэр-Аршааны боомт ажиллаж эхэлбэл олон улсын зэрэглэл бүхий хоёр дахь боомт болно. Газар зүйн байршлаас шалтгаалаад уг боомтын Монгол Улсын эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө тун өндөр, бусад боомтуудаас олон талаар онцлог, давуу юм. Хоёр улсыг холбосон 320 м урттай гүүрийг Халхгол сумын нутагт 3 км засмал замын хамт тавих 50 сая юаний зардлыг БНХАУ-ын Хянган аймгаас гаргана. Энэхүү гүүр нь Азийн авто замын сүлжээний шаардлагыг хангасан өндөр даацынх байх ба хэвтээ тэнхлэгээр энэхүү сүлжээний /АН32/ Монгол улсад орж ирэх эхлэл болох юм.

Сүмбэрээс Нөмрөгийн гүүр тавих газар хүртэл 100 орчим км зайтай бөгөөд энэ зам нь зарим газартаа намагтай, хэд хэдэн жижиг гол горхийг гатлах хэрэгтэй болдог тул машинаар туулахад цаг их ордог, бартаа ихтэй. Харин Сүмбэрээс

баруун тийшээгээ 350 км-ийн зайд оршдог Чойбалсан хот руу явахад хэдийгээр шороон зам боловч ихэнхдээ тал газар тул бартаа, бэрхшээл багатай байдаг.

Монгол Улсын Засгийн газар 2002 оны есдүгээр сарын 4-ний өдрийн хуралдаанаараа Сүмбэр-Аршааны боомтын асуудлыг хэлэлцэж дэмжжээ. Гэвч хоёр улсын хиллэж байгаа Нөмрөгийн гол нь дархан цаазат газрын нутгаар дайран өнгөрдөг тул боомт байгуулах дэд бүтцийг шийдвэрлэх, Нөмрөгийн голоор гүүр тавих асуудлыг шийдэхэд хүндрэл гарсан. Тусгай хамгаалалт бүхий уг газар нутагт гүүр тавих боломжгүй учраас Засгийн газар 2003 оны 11 дүгээр сарын 5-ны өдрийн 54 дүгээр хуралдаанаар гүүрийн байршлыг тусгай хамгаалалттай газар нутгаас гаргах боломжийг судлахыг даалгажээ. Улмаар Монгол Улс, БНХАУ-ын хилийн боомтын хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх мэргэжлийн байгууллагуудаас бүрдсэн ажлын хэсэг газар дээр нь ажиллаж, ӨМӨЗО-ны эрх бүхий байгууллагын хүмүүстэй гүүрийн байршлыг тусгай хамгаалалттай газар нутгаас гаргахаар тохиролцсон.

Сүүлийн жилүүдэд Байгаль Орчны Яам, Хил хамгаалах болон Гаалийн ерөнхий газрын мэргэжилтнүүд, УИХ-ын гишүүдээс бүрдсэн багууд удаа дараа газар дээр нь ажиллаж, Дорнод аймгийн Засаг даргын дэргэд байгуулагдсан ажлын хэсэг гүүрийн байршлыг сонгосон. 2005 оны 8-р сард УИХ-ын гишүүн Ж.Батхуягаар ахлуулсан ажлын хэсэг газар дээр нь очиж ажиллахдаа УИХ-ын 1995 оны 26 дугаар тогтоолоор баталсан Нөмрөгийн тусгай хамгаалалтын бүсийн хилийн заагаас гадна уг байршлыг тогтоов. Хятадын талаас боомтын асуудал хариуцсан ажлын хэсгийнхэнтэй болон мэргэжлийн хүмүүстэй хамтран уг байршлын нарийвчлалыг гаргаж, олон талын үнэлгээ дүгнэлтийг хийж баталгаажуулсан. Мөн түүнчлэн тухайн үед УИХ-ын гишүүн, Байгаль орчны байнгын хорооны дарга Ч.Раднаагийн ахалсан ажлын хэсэг дахин нягталж шалгажээ. Уг боомтод түшиглэн эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах, тэр дундаа аялал жуулчлал хөгжүүлэх асуудал УИХ-д тавигдаж байгаа болно. Мөн Дорнод аймгийн эдийн засаг, нийгмийг 2006 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэлд “ЗТАЖЯ-нд асуудал тавьж, Халхголын чиглэлд аялал жуулчлалын замыг засч сайжруулах санхүүгийн дэмжлэг авна” гэж тусгагдсан байна.

Сүмбэр - Аршааны олон улсын боомт болон түүнтэй холбогдох засмал зам тавих асуудлыг Монгол улсын ашиг, сонирхлын зүгээс аялал жуулчлал, газар тариалан, байгаль орчин, ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэцтэй нэгтгэх хэрэгцээ, шаардлага гэсэн чиглэлүүдээр сонирхогч талуудын өгсөн зарим ярилцлага дээр үндэслэн авч үзье. /Ярилцлагад оролцогсдын нэрсийн жагсаалтыг Хавсралт 3-аас үзнэ үү.

4.4.1 Аялал жуулчлал

Энэ бүс нутаг аялал жуулчлалын арвин их нөөцтэй бөгөөд олон улсын боомтыг нээснээр Сүмбэр – Аршааны аялал жуулчлалын нэгдсэн бүсийг бий болгох боломж бүрдэнэ.

Энэ талаар УИХ-ын гишүүн, Монгол-Хятадын парламентын бүлгэмийн дарга М.Зоригт хэлэхдээ “Нөмрөг голоор боомт нээх боломжтой. Гэхдээ тэнд гүүр барих шаардлага гарч байгаа бөгөөд Хятадын талтай 320 метр гүүр барих зардлыг гаргуулан бариулахаар тохиролцлоо. Хилийн боомт нээж гүүр тавих ажлыг яаравчлах юм бол Аршаанд ирдэг жуулчдаас жилдээ 100 мянга нь манай нутагт ирээд “ногоон”-оо үрэхийг үгүйсгэхгүй. Ийм боломжийг бий болгох бүрэн боломжтой. Сүмбэрийн нутагт хамтарсан жуулчны бааз байгуулахад хөрөнгө оруулахад бэлэн гэдгээ БНХАУ-ын 10 гаруй томоохон компани илэрхийлсэн... Аршаан хот 40 гаруй төрлийн халуун, хүйтэн рашаантай, байгалийн үзэсгэлэн бүрдсэн, экологийн аялал жуулчлал өндөр хөгжсөн хот... 2010 он гэхэд Хятадад төдийгүй дэлхийд алдартай аялал, жуулчлалын бүс болгох зорилгыг Хятадын засаг, захиргаа баримталж байгаа тухай Ардын төлөөлөгчдийн хурлын дарга нь мэдэгдсэн. Тэдний хувьд уг боомтыг ашиглан Аршаан хотыг Дорнод аймаг, Нөмрөгийн сав газрыг холбосон экологийн аялал жуулчлалын бүс бүрдүүлэх сонирхолтой байгаа. Аршаанд ирж амардаг жуулчдыг Монгол руу татах боломж эндээс харагдаж байна. Өнөөдөр манайд аялал жуулчлалын салбар улирлын шинжтэй байгаа бол Аршаанд тийм биш. Жилийн дөрвөн улиралд жуулчин хүлээж авдаг, цаашдаа өвлийн аялал, жуулчлал эрчимтэй хөгжих төлөвтэй. Турины өвлийн олимпод өндөр амжилт үзүүлсэн Хятадын баг, тамирчид л гэхэд Аршаанд бэлтгэлээ хангасан. Дэлхийн байгаль цаг агаарын дулааралт жуулчдыг төв рүү биш аль болох сэрүүн бүс, Зүүн Хойд Ази руу нэгэнт татаж эхэлсэн. Энэ хандлагыг бид ашиглах ёстой... Аялал, жуулчлал бол экспорт учраас уг боомтоор дамжуулан бид экспортын бүтээгдэхүүн гаргана гэсэн үг” гэжээ.

Халхгол сумын удирдлагатай уулзан тус сумын аялал жуулчлалын өнөөгийн байдлын талаар тодруулахад жилдээ гол төлөв 100 орчим Японы ахмад дайчид, тэдний гэр бүлийнхэн, амь үрэгдсэн дайчдын ар гэрийнхэн 3-4 хоноод буцдаг байна. Тэд голдуу тус сумын нутаг дахь түүхийн холбогдолтой 28 газар, хөшөө дурсгалыг үзэж сонирхдог. Японы жуулчдын санаа бодлыг судлах зорилгоор орчуулагч / хөтөчтэй ярилцлага хийн дараахь мэдээллийг авлаа.

Тэрээр “Энэ нутагт ирдэг Японы жуулчид голдуу Халхголын тулалдаантай холбоотой хүмүүс байна. Тэдний зарим нь энд ирэхийн тулд өвөг эцэг, эшгийнхээ 1939 онд Халхголд амь үрэгдсэн газрыг архивын баримтаар тогтоолгон, хөшөө бунхан бэлдэн авчирч суурилуулдаг. Халхгол суманд жуулчдад зориулсан тусгай байгууллага, үйлчилгээ байдаггүй бөгөөд тэд голдуу сумын төвийн хамгийн

том барилга болох Түүхийн музейд байрладаг. Эдгээр япон жуулчдын ихэнх нь зөвхөн Халхголд ирэх зорилгоор Монголд аялдаг бөгөөд үүний тулд хол замыг их зардал гарган ирцгээдэг. Өөрөөр хэлбэл Токио – Улаанбаатар – Чойбалсан чиглэлд ирж, очих онгоцоор, Чойбалсан – Сүмбэрийн хооронд ирж очихын 1000 шахам км жип машинаар явдаг.

Иймд эдгээр жуулчид Улаанбаатараар дайрахгүйгээр Халхголд ирдэг болвол зардал мөнгө, цаг хугацаа ихээхэн хэмнэх боломжтой болно. Энэ тохиолдолд Японы жуулчид илүү олон удаа ирэх боломжтойгоо илэрхийлдэг бөгөөд ахмад дайчдын холбоо, хүүхэд, залуучууд гэх мэт группээрээ ирэгсдийн тоо илүү олон болох нь сүм, орон нутгийн аялал, жуулчлалын салбараас олох орлогыг ихээр нэмэгдүүлэх боломжтой болно. Харин орон нутгийн удирдлага аялал, жуулчлалын дэд бүтцийг бий болгоход анхаарах хэрэгтэй” гэлээ.

ЗТАЖЯ-ны Аялал, жуулчлалын газрын мэргэжилтнээс Сүмбэр – Рашааны боомтыг аялал, жуулчлалын зориулалтаар нээх талаар ямар бодолтой байгааг тодруулахад “Энэ нутагт аялал, жуулчлалыг хамтран хөгжүүлэх талаар БНХАУ-ын ЭСЯ-ны зүгээс хүсэлт, санаачилга их гаргадаг. Энд ярих ёстой нэг асуудал бол БНХАУ-ын жуулчдыг Монголд аялуулах журам юм. Үүний дагуу 2006 оны 5-р сарын 17-ноос Монголын тусгай эрх бүхий компаниуд БНХАУ-аас групп жуулчид авах эрхтэй болсон. Халхгол суманд аялах жуулчдад групп жуулчдын виз олгон, тодорхой заасан маршрутын дагуу аялуулбал тохиромжтой” гэв.

БНХАУ-ын Хянган аймгийн зүгээс Сүмбэр – Аршааны нээх сонирхол нь дараахь зүйлс дээр үндэслэсэн байна. Нэгдүгээрт, ӨМӨЗО-ны бусад аймгууд ялангуяа хөрш зэргэлдээ Хөлөнбуйр аймаг нь Монгол улс, Дорнод аймагтай холбогдсон хоёр боомттой. Хянган аймагтай хиллэдэг Дорнод аймгийн нутгийн ихэнх хэсгийг Нөмрөгийн дархан цаазтай газар эзэлдэг тул өнөөг хүртэл хилийн боомттой болж чадаагүй байна. Гүүр тавихаар тохирсон газар нь Хянган аймгийн хамгийн хойд хэсэгт оршдог. БНХАУ-ын аливаа засаг, захиргааны нэгжийн хувьд гадаад оронд гарцтай байхыг ихэд чухалчилж, эдийн засгийн нэмэгдэл ашиг авчирна гэж үздэг. Хоёрдугаарт, Аршаан хотыг Хятадын болон олон улсын хэмжээний өндөр зэрэглэлийн аялал жуулчлалын бүс болгох зорилготой байгаа тул хөрш зэргэлдээ Монгол улсад зорчих боломжтой болох нь тус хотод ирэх жуулчдын тоог эрс нэмэгдүүлнэ гэж үзэж байна.

2006 оны 9-р сард Дорнод аймаг, ОХУ-ын Чита муж, БНХАУ-ын Манжуур хотын хооронд Аялал жуулчлалын чиглэлээр хамтран ажиллах гэрээ байгуулагдав. Энэхүү гэрээгээр 3 улс хил орчмын аялал жуулчлалыг бодитой хөгжүүлэх, өөр өөрсдийнхөө нутаг дэвсгэрт холбогдох ажлыг зохион байгуулах, харилцан мэдээлэл солилцох, туршлага судлах, аялалын маршрутын сүлжээг шинээр бий болгох, жилдээ 1-2 удаа 3 талдаа ээлжээр уулзан хамтарсан хурал зөвлөгөөн

хийж, зохион байгуулсан ажил байдлын талаар хэлэлцэн дүгнэж, цаашдын зорилтыг тодорхойлж байхаар тохирсон байна.

4.4.2 Газар тариалан

Халхгол суманд 1990 оноос өмнө газар тариаланг эрчимтэй хөгжүүлэх бодлого явуулж байлаа. Энэ нутгийн нэг онцлог нь газар тариаланд нэн тохиромжтой талбай ихтэй, усалгааны асуудлыг шийдэх боломжтой. 10 гаруй жилийн өмнө Халхгол сум 32 мянган га эргэлтийн талбайтай, 16 мянган га-д үр тариа тарьдаг байжээ. Хуучин ЗХУ-ын тусламжаар Халхголын сангийн аж ахуй байгуулагдан ажиллаж байсан бөгөөд давжаа алим, чацаргана тариалж, жимс, жимсгэний эрдэм шинжилгээ, туршилтын станц ажиллаж байлаа. Энэ нутгийн хөрсөнд эрдэнэшиш, шар буурцаг, гурвалжин будаа, рапс, давжаа, бэсрэг алим ургах бүрэн боломжтойг эрдэмтэн, судлаачид тогтоосон.

1996 онд Дорнод аймаг, Аршаан хотын захиргааны хооронд Дорнодын талын тариаланд тохиромжтой 270 мянган га газрыг хамтран ашиглах гэрээ хийж байсан. Энэ гэрээгээр жилд 0,5-1 сая тонн улаанбуудай хурааж Аршаан хотоор дамжуулан тээвэрлэж Хятад болон ЗХА-ийн бусад улсууд экспортлох төлөвлөгөөтэй байв. Энэхүү гэрээг өнөөг хүртэл хэрэгжүүлж эхлээгүй байна.

Халхгол сумын газар тариалангийн салбарт хөрөнгө оруулалт хийхээр судалж буй Японы бизнес эрхлэгчтэй ярилцлага хийн дараахь мэдээллийг авлаа. “Би Монголд хөрөнгө оруулаад хэдэн жил болж байна. Гол үйл ажиллагаагаа Улаанбаатар хотод явуулдаг. Халхгол нутгийн хөрс шороо цэвэр, тариаланд тохиромжтой асар их сул талбай байгааг ашиглах хэрэгтэй юм. Иймээс бид эхний ээлжинд улаанбуудай, мөн бусад төрлийн ургамлыг туршилтын журмаар тариалах бодолтой байна. Энд асар их талбай байгаа учраас би ганцаараа ажиллахгүй, Японы өөр 10 орчим хөрөнгө оруулагчдыг авчирч танилцуулах болно. Мөн Монголын компаниуд энэ нутгийн газар тариалангийн салбарт хөрөнгө оруулах хэрэгтэй байна. Ингэснээр бүх оролцогсдын эрсдэл буурах болно. Бидэнд цаашдаа авсан ургацаа Япон, Өмнөд Солонгосын зах зээлд гаргах боломж бий. Гагцхүү дэд бүтцийн асуудлыг шийдэх хэрэгтэй”.

Зүүн Хойд Ази нийгэмлэгийн ерөнхийлөгч Б.Батбаяртай уулзан энэ асуудлаар тодруулахад “Манай нийгэмлэгийн зүгээс Халхгол суманд газар тариаланг хөгжүүлэх зорилгоор олон жил ажиллаж байна. Энэ нутгийн газар шороог ашиглан экологийн цэвэр бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэл явуулах их боломж бий. Гадны зах зээлд ч тодорхой хэмжээний эрэлт хэрэгцээ бий. Жишээ нь Өмнөд Солонгос улс хөрсний чанар нь химийн бордооноос болж муудсан гэсэн шалтгаанаар БНХАУ-аас төмс импортлохоо зогсоож байна. Энэ нутагт газар тариалан хөгжүүлэхэд

нэг шийдэх ёстой зүйл бол ажиллах хүчний асуудал юм. Үүнийг шийдэхийн тулд орон нутгийн ажилгүй залуусыг ажиллуулах, Монголын бусад аймаг, хотоос шилжин ирэгсдийг татах мөн БНАСАУ-ын ажилчдыг гэрээгээр авчирч ажиллуулах хэрэгтэй. Хойд солонгосчуудыг зөвхөн нэг жилийн хугацаатайгаар ажиллуулаад буцаан, монголчуудад газар тариалангийн арга барилаас нь сургах явдал чухал юм. Энэ талаар БНАСАУ-ын талтай гэрээ, хэлэлцээрүүд хийх боломжтой бөгөөд тэдэнд өгөх цалин хөлсний хувьд ч хямд тусаж байна” гэлээ.

Газар тариалангийн талаар дүгнэвэл тээврийн дэд бүтцийг шийдвэл Монгол орны зүүн бүсийг гурил, хүнсний ногоогоор бүрэн хангаж, цаашдаа ЗХА-ийн экологийн цэвэр бүтээгдэхүүний зах зээлд өрсөлдөн гаргах боломжтой юм.

4.4.3 Байгаль орчин

Нөмрөгийн гол дээр тавих гүүр Монгол улсын дархан цаазат газрыг дайрч байснаас болж Сүмбэр – Аршааны боомт нээгдэхгүй 6 жил хойшлогджээ. Гүүр тавихыг Монгол улсын Байгаль Орчны Яам болон Даян Дэлхийн Байгаль Хамгаалах Сангаас эсэргүүцэж, олон улсын тусламжийг зогсооно гэж мэдэгдэж байлаа. Харин 2005 оны 8-р сард УИХ-ын гишүүн, 4 яам, гааль, хил хамгаалах газраас бүрдсэн ажлын хэсэг уг газар дээр гүүр барих газрыг шинэчлэн тогтоожээ. Энэ газрыг тусгай хамгаалалттай газраас гадагш тогтоосон ба энэ талаар Хятадын талтай ч тохиролцсон байна.

Гүүр тавих нь байгаль, орчинд ямар нөлөөтэй талаар БОЯ-ны Стратеги төлөвлөлт, бодлого зохицуулалтын газрын дарга Ц.Оюундарь /Өнөөдөр сонин, 2005 оны 8-р сарын 11/: “Өмнө нь уг гүүрийг Нөмрөгийн дархан цаазат газрын хилийн дотор барихаар төлөвлөсөн юм билээ. Энэ нь Тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай Монгол улсын хуультай зөрчилдөж байсан учраас яам эсрэг байр суурьтай байсан. Харин энэ удаа ажлын хэсэг газар дээр нь ажиллаад Нөмрөгийн дархан цаазат газрын хилийн гадна цэгт гүүрийг барих болмж байна гэж үзэж, гүүрийн байршлыг өөрчлөх тухай БНХАУ-ын холбогдох албаны хүмүүстэй хамтран нэгдсэн дүгнэлт гаргалаа. Гүүр барих, зам тавих ажилд зарцуулах зардал урьд төлөвлөснөөс ихээхэн нэмэгдэж байгаа ч үүнээс өөр хувилбар байсангүй” гэжээ.

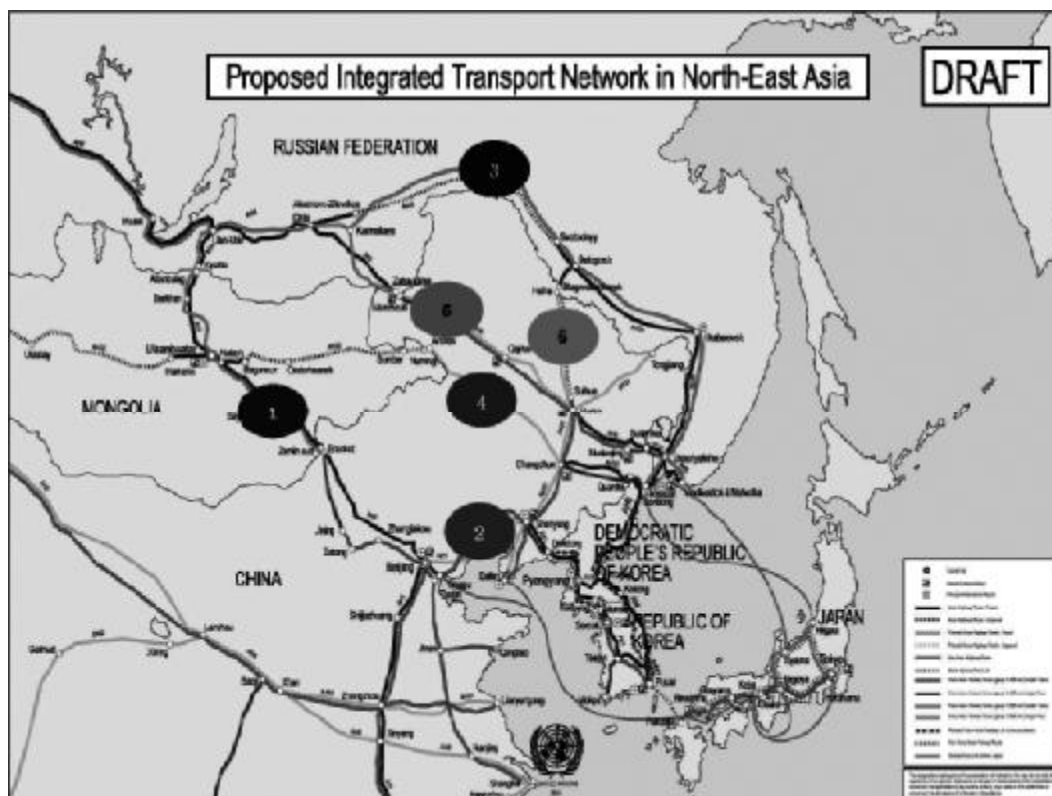
Зэрлэг амьтдын нүүдэл, хөдөлгөөнд саад болохгүй байх үүднээс гүүрийг өндөр түвшинд 320 м урт байхаар зураг төслийг гаргажээ. Энэ зураг төсөл дээр байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын нарийвчилсан үнэлгээг Дорнод аймгийн Засаг даргын Тамгын газраас захиалж хийлгэсэн байна. Гүүрийн барилгын ажлын явцад байгаль орчин, хөрсийг эвдэхгүйн тулд тулгууруудын суурийг өрөмдөн тогтоох, далангийн суурь хэсгийн хучилтыг хуулахгүй, доош ухахгүй

байх зэрэг технологийг ашиглана. Зураг төслийг БНХАУ-ын нэр хүнд бүхий компаниар гүйцэтгүүлсэн бөгөөд байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөл хамгийн бага байх хувилбарыг сонгосон. Үүнээс шалтгаалан гүүр барихад шаардагдах хөрөнгийн хэмжээ нэмэгдэж байгаа ч байгаль, экологийг хамгаалах, ирээдүйн үр нөлөөг нь тооцоолж хөрөнгө оруулалтыг хийх ёстой гэж хоёр тал үзжээ. Гүүрээс гадна боомтын бусад барилга, байгууламжийг барих хөрөнгийг БНХАУ-ын тал хариуцахаар болсон.

Дүгнэж хэлбэл тус бүс нутагт байгаль орчинд хор хохиролгүйгээр хилийн боомт нээх асуудал шийдэгджээ. Мөн дархан цаазтай газарт аялахыг хүссэн жуулчдаас авдаг хураамжаар хамгаалалтын ажлыг санхүүжүүлэн сайжруулдаг олон улсын туршлага, дотоодын хууль эрхзүйн зохицуулалт бийг харгалзан үзэх хэрэгтэй юм.

4.4.4 ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэцтэй нэгтгэх

Дорнод аймгийн Халхгол сумын төв Сүмбэрийн ЗХА-ийн бүс нутгийн тээврийн сүлжээтэй холбогдсон байрлалыг Зураг 1-ээс үзнэ үү.



Зураг 1. ЗХА-ийн тээврийн нэгдсэн сүлжээ

Сүмбэрээс зарим хот, газар хүртэлх зайг Хүснэгт 5-т үзүүлэв.

Хүснэгт 5. Сүмбэрээс зарим хот, газар хүртэлх зай

Хот, газрын нэр	Зай /км-ээр/
Нөмрөг /Монгол-Хятадын хил/	100
Буйр нуур	100
Чойбалсан	350
Өндөрхаан	650
Улаанбаатар	980
Аршаан /БНХАУ/	128
Улаанхот /Хянган аймгийн төв/	335
Чанчунь /Жилин мужийн төв/	786
Ражин /БНАСАУ-ын боомт/	1257
Далянь /БНХАУ-ын боомт/	1372

Хүснэгтийг дүгнэвэл:

- Халхгол сумын Сүмбэрээс БНХАУ-ын Аршаан, Улаанхот хүрэхэд Дорнод аймгийн төв Чойбалсан хот орохоос ойрхон бөгөөд Хятадын нутагт ороод засмал зам, төмөр замын алийг ч ашиглах боломжтой юм.
- Сүмбэрээс Улаанбаатар орохоос БНХАУ-ын Жилин мужийн төв Чанчунь хот ороход 200 шахам км-ээр ойр байна. Чанчунь хот нь зүүн хойд Хятадын төдийгүй Зүүн Хойд Азийн бүсчлэлд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг том хот юм.
- Сүмбэрээс Улаанбаатар хот хүртэл 980 км бөгөөд, үүний Өндөрхаан хүртэл хэсэг буюу 330 км нь бүрэн засмалжих шатандаа байна. 2007 оны Монгол улсын төсөвт Өндөрхаанаас зүүн тийш Сүмбэрийн чиглэлд 50 км засмал замыг тавихад 9 тэрбум төгрөг баталсан болно. Энэ зам тавигдсаны дараа Сүмбэр – Улаанбаатарын хоорондох замын 40 шахам хувь нь засмалжих юм.
- Сүмбэрээс Түмэн голын бүс болох БНАСАУ-ын Ражин-Сонбоны эдийн засгийн чөлөөт бүс, боомтын байгууламж хүрэхэд 1257 км зайтай байна. Түмэн голын бүс нь БНХАУ, ОХУ, БНАСАУ-ын хил залгаа, далайд гарах боомтын байгууламжуудтай нутаг юм. Энд мөн БНХАУ-ын Хунчунь боомт байдаг. Мөн БНХАУ-ын томоохон боомт хот болох Далянь хүрэхэд 1372 км байна. Энэ нь Улаанбаатараас Тяньжин хүртэлх 1700 км зайтай байдгаас 300-450 км-ээр ойр юм.

- Аршаан – Сүмбэрийн олон улсын боомт нээгдсэнээр Монгол улс БНАСАУ-ын Ражин-Сонбоны болон БНХАУ-ын Далянь боомтыг ашиглан далайд гарах гарцаа хоёроор нэмэгдүүлж байна.

Эдгээр боомтыг ашиглах нь эдийн засгийн хувьд үр ашигтай эсэхийг Хүснэгт 6-д Сүмбэрээс ЗХА-ийн зарим хот, боомт хүрэх 20 тонн контейнерийн зардлаар үзүүлээ.

Хүснэгт 6. Сүмбэрээс ЗХА-ийн зарим хот, боомт хүрэх 20 тонн контейнерийн зардал

Хот, боомтын нэр	Зардал /ам. доллар/
Чаньчунь /БНХАУ/	136
Далянь /БНХАУ/	320
Ражин /БНАСАУ/	612
Нагоя /Япон – Далянь-р дамжин/	736
Нийгата /Япон – Ражин-р дамжин/	1600

***Тайлбар:** Боомт хотууд дахь ачиж, буулгах зардлыг оруулан контейнер тээвэрлэлтийг нэг талын зардлыг тооцов.*

***Эх сурвалж:** Солонгосын Тээврийн Хүрээлэнгээс 2004 онд гаргасан ЗХА-ийн тээврийн гудмуудын шинжилгээг ашиглан тооцоог хийлээ.*

Дээрх хүснэгтийг дүгнэвэл:

- Сүмбэрээс Ражин болон Далянь боомт ороход Чаньчунь-аар дайрч цаашаага сална. Чаньчунь хүртэл тээвэрлэлт хийхэд 136 ам доллар байгаа нь тун хямд зардал байна.
- Хэдийгээр Ражин боомт ороход Далянь орсноос 100 гаруй км-ээр ойр боловч зардлын хувьд Далянь боомтыг ашиглах нь 47%-иар хямд байна.
- Япон руу /-оос/ тээвэрлэлт хийхэд Ражин-аас Нийгата, Далянь-аас Нагоя, Тяньжин-аас Кобе хот руу тээвэрлэлт хийдэг. Сүмбэрээс Нийгата хүртэл тээвэрлэлт 1600 ам доллар байхад Нагоя хүртэл 736 ам доллар байгаа нь маш хямд тусаж байна. Энэ нь мөн Улаанбаатараас Кобе хүртэл 1627 ам доллар, Замын – Үүдээс Кобе хүртэл 1477 ам доллар байгаагийн талаас бага хувийг эзэлж байна.
- Монгол улс Сүмбэр – Аршааны олон улсын боомтыг нээн, Нөмрөг – Сүмбэрийн хооронд 100 км засмал зам тавьж, ашиглалтад оруулснаар БНХАУ-ын Далянь боомтыг ашиглан Япон болон ЗХА-ийн бусад орны зах

зээлд гарах хямд далайн гарцтай болж байна. Мөн Түмэн голын бүсийн Ражин боомтыг ашиглах боломж бүрдэнэ.

2006 оны 6-р сарын 28-ны Засгийн газрын хуралдаанаар Халхгол сумын Нөмрөгийн гол дээр баригдах гүүрийн байршлыг шинэчлэн тогтоосон тухай хэлэлцэж, саналыг зөвшөөрлөө. Гүүрийн байршил өөрчлөгдсөнтэй холбогдуулан байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээг шинэчилж, байгаль орчныг хамгаалах, сөрөг нөлөөллийг бууруулах төлөвлөгөө боловсруулан хэрэгжүүлэх арга хэмжээ авахыг Байгаль орчны сайдад, зам гүүрийн ажилд мэргэжлийн хяналт тавьж ажиллахыг ЗТАЖ-ын сайдад тус тус даалгажээ.

SwedeRail-ийн судалгаагаар энэ нутгаар Монгол – Хятадыг холбосон зам ашиглалтанд орвол эхний үед 50 000 тонн улаанбуудай, 50 000 тонн тэжээл, 100 000 тонн хадсан өвс, 20 000 тонн амьд мал, мах, хүнсний бүтээгдэхүүн Монголоос экспортлох боломжтой гэж үзжээ.

Тав

Бодлогын хувилбарууд, зөвлөмж**5.1 Бодлогын хувилбаруудын шинжилгээ**

Сүмбэр – Аршааны тээврийн дэд бүтцийг нэгтгэхэд:

- 1/ Хилийн боомтгүй, засмал замгүй одоогийн байгаа байдал
- 2/ Нөмрөгийн гүүр 3 км замын хамт тавигдсан, хилийн боомт нээгдсэн
- 3/ Нөмрөгийн гүүр Сүмбэр хүртэл 100 км засмал зам тавигдан, хилийн боомт нээгдсэн гэсэн 3 хувилбар байна.

Эдгээр хувилбарыг үр дүнгийн матриц ашиглан Хүснэгт 7-д үзүүлээ.

Хүснэгт 7. Үр дүнгийн матриц: Сүмбэр – Аршааны тээврийн дэд бүтцийг нэгтгэх хувилбарууд

	Хувилбар 1. Одоогийн байдал	Хувилбар 2. Нөмрөгийн гүүрийг 3 км засмал замын хамт тавих	Хувилбар 3. Нөмрөгийн гүүрийг тавьж, Сүмбэр хүртэл 100 км засмал зам тавих
Зардал	Байхгүй.	46 сая юань /5,75 сая ам. доллар/. БНХАУ-ын тал даана.	15 сая доллар
Сүмбэрээс Нөмрөг орох хугацаа	3 цаг, намаг, шавар ихтэй, жижиг голуудыг гатлана	2,5 цаг, намаг, шавар ихтэй, жижиг голуудыг гатална	1,5 цаг, намаг гол гатлах шаардлагагүй
Аялал жуулчлал	100 гаруй гадаадын жуулчин УБ-аар дамжин ирнэ.	Жуулчид ирэх шинэ боломж бүрдэнэ. Замын бэрхшээлээс болоод цөөн тоогоор ирнэ.	2010 он гэхэд 50 000 хүртэл тооны жуулчин ирэх боломж бүрдэнэ. Хятадын жуулчид групп визээр зорчих боломжтой болно. Олон улсын боомт нээгдсэнээр Япон, БНСУ зэрэг гуравдагч орны жуулчдын тоо нэмэгдэнэ. Мөн Аршаан хотод очих Монголын дотоодын жуулчид аялдаг болно.

Хүснэгт 7. Үр дүнгийн матриц: Сүмбэр – Аршааны тээврийн дэд бүтцийг нэгтгэх хувилбарууд /Үргэлжлэл/

Газар тариалангийн экспорт	Бага хэмжээний газар тариалан эрхлэлт бий. Экспортлох боломж байхгүй.	ЗХА-ийн зах зээлд гаргах боломж бүрдэнэ. Гэвч БНХАУ-ын хил хүртэл тээвэрлэлэхэд хүндрэлтэй байна.	ЗХА-ийн зах зээлд экспортлох боломж бүрдэнэ.
Байгаль орчин	Байгаль орчинд учрах хор хөнөөл бага. БНХАУ-ын зүгээс эмийн ургамал түүхээр хил зөрчих явдал цөөхөн тохиолддог.	Хилийн боомтоор зорчигчдын тоо өссөнөөр хил орчмын нутаг онгон байдлаа алдаж болзошгүй. Гэхдээ хор хөнөөл учруулах нь бага байна.	Жуулчдын тоо эрс нэмэгдсэнээр байгальтай харьцах нь ихсэнэ. Нөгөө талаар аялал жуулчлалаас олох орлогоос зарим хэсгийг байгаль хамгаалалтад зарцуулах боломжтой болно.
ЗХА-ийн интеграцчилал	Оролцох боломж хомс.	Азийн хурдын зам АН32 Монгол улсад орж ирнэ. Гэвч хүн ам төвлөрсөн суурин газартай холбогдохгүй учир эдийн засгийн үр өгөөж бага байна.	Сүмбэр ЗХА-ийн тээврийн дэд бүтэцтэй холбогдоно. Сүмбэр – Аршааны аялал, жуулчлалын бүс бий болно. Монгол улсын далайд гарах гарц нэмэгдсэнээр гадаад худалдаа хөнгөвчлөгдөнө.
Хүн ам, оршин суугчид	Өөрчлөгдөхгүй	Хилийн шалган нэвтрүүлэх, гаалийн ажиллагсад ирж суурьшина. Хилээр зорчигчид дамжин өнгөрнө. Хүн амын тоо бага зэрэг өснө.	Аялал жуулчлалын, газар тариалангийн салбарт ажиллахаар Монголын бусад нутгаас шилжин ирэгсэд нэмэгдэх боломжтой. Гадаадын хөрөнгө оруулагчид суурьшина. БНАСАУ-аас 1 жилийн хугацаагаар газар тариалангийн ажилчид ирэх магадлалтай. Нийт оршин суугчдын тоо ойрын жилүүдэд 2-3 дахин нэмэгдэж болзошгүй.

Загварын үрдүнгийн матрицаас Сүмбэр – Аршааны олон улсын боомтыг нээн, Сүмбэр – Нөмрөгийн засмал зам тавих 3-р хувилбарыг сонгох хэрэгтэй гэсэн дүгнэлтэд хүрлээ. Энэхүү хувилбарт SWOT анализ хийн Хүснэгт 8-д үзүүлэв.

Хүснэгт 8. Сүмбэр – Аршааны олон улсын боомт, Нөмрөг – Сүмбэрийн засмал замын SWOT анализ

Давуу тал – Strengths	Сул тал - Weaknesses
<ul style="list-style-type: none"> ЗХА-ийн орнуудтай газарзүйн ойр байрлал Аялал, жуулчлалын нөөц Газар тариаланд ашиглах боломжтой ихээхэн нутаг 	<ul style="list-style-type: none"> Монгол улсын төвийн бүс болон Улаанбаатар хотоос хол зайтай Томоохон хэмжээний үйлдвэрлэл, үйлчилгээ эрхлэхэд шаардагдах тооны ажиллах хүч, боловсон хүчин хомс
Боломж – Opportunities	Аюул – Threats
<ul style="list-style-type: none"> ЗХА-ийн тээврийн нэгдмэл сүлжээнд холбогдох НҮБ-ийн АНДЭЗНК-оос баталсан Азийн хурдны зам АН32 Монголын нутагт орж ирэх БНХАУ-ын төмөр зам, авто замын сүлжээг ашиглах Далаянь ба Ражин боомтыг ашигласнаар Монгол улсын далайд гарах гарц хоёроор нэмэгдэн, гадаад худалдаа өсөх Сүмбэрт ложистик төв байгуулах боломж бүрдэх Халхгол суманд аялал жуулчлал, газар тариаланг хөгжүүлэхэд том түлхэц өгөх БНХАУ-тай хамтран Сүмбэр – Аршааны олон улсын аялал жуулчлалын бүсийг хөгжүүлэх Монгол улсад ирэх жуулчдын тоо 30 хүртэл хувиар нэмэгдэх Гадаадын хөрөнгө оруулалтыг татсанаар орон нутгийн орлогын эх үүсвэр, ажлын байр нэмэгдэх 	<ul style="list-style-type: none"> Аялал жуулчлал хэт түргэн өссөнөөр түүнд шаардагдах дэд бүтцийн багтаамж даахгүй байх Гадаадын иргэд олноор ирэхэд нутгийн зарим иргэдийн зүгээс таагүй хандах Байгаль орчинд сөрөг нөлөө учрах магадлал ихсэнэ Тухайн орон нутаг гадаадын нэг улсаас хэт хамааралтай болох хандлага үүсч болзошгүй

Хүснэгтээс үзэхэд Сүмбэр – Аршааны олон улсын боомтыг нээн, холбогдох тээврийн дэд бүтцийг бүрдүүлснээр Монгол улс ЗХА-ийн интеграцчилалд идэвхтэй нэгдэн орж, эдийн засгаа өсгөх олон боломж бүрдэж байна.

5.2 Зардал ба ашгийн үнэлгээ

5.2.1 Тооцооны аргачлал

Эдийн засгийн нарийвчилсан тооцоог хийхэд эдийн засаг, нийгмийн олон хүчин зүйлс нөлөөлөх бөгөөд хөрөнгө оруулалтаас үүсэж болзошгүй эерэг, сөрөг нөлөөллийг бүрэн тооцох шаардлагатай байдаг. Түүнчлэн Монгол Улсад макро түвшинд бий болж буй эдийн засаг, нийгмийн таатай байдлаас гарах нөлөөллүүд (дотоодын аялал жуулчлал, орон нутгийн үйлдвэрлэл хөгжих, шилжин суурьшилтаар ард иргэд нүүж ирэх, нийгэм, эдийн засгийн салбарт орон нутгийн төсвийн хөрөнгө оруулалт нэмэгдэх гм) байж болох талтай ч, эдгээрийг тоон утгаар илэрхийлэхэд хүндрэлтэй тул үнэлгээнд оруулсангүй. Тооцоог хийхэд ашигласан арга ба тодорхойлолтуудыг товч тайлбарлавал:

Эдийн засгийн үр ашиг - хөрөнгө, нөөц эдийн засагт үр ашигтай үр дүн, бүтээгдэхүүнийг бий болгож буй байдал.

Зардал, ашгийн тооцоо - зардал, ашгийн бодит үнэ цэнийн өөрчлөлтийг цаг хугацаанд хамааруулан бодож “одоогийн цэвэр үнэ цэнийг” гаргах санхүүгийн тооцооны арга.

Одоогийн цэвэр үнэ цэнэ (Net Present Value) - хөрөнгө оруулалтын ирээдүйд гарах бүхий л мөнгөн зарлага, орлогын урсгалыг цаг хугацааны өөрчлөлтийг хамааруулан одоогийн үнэ цэнээр илэрхийлэхийг хэлнэ.

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}$$

Эргэн төлөгдөх түвшний хувь (Internal Rate of Return) - ирээдүйн мөнгөн зарлага, орлогын урсгалын цаг хугацааны буурах хувь / итгэлцүүр тодорхойгүй үед “тэг” гэж авч үзэн анх хөрөнгө оруулсан хэмжээ, ирээдүйд гарах ашиг хоёрын харьцуулсан хувиар илэрхийлэгдэнэ.

$$\text{Initial Investment} = \sum_{t=1}^N \frac{C_t}{(1+IRR)^t}$$

5.2.2 Зардал

Шаардагдах бодит хөрөнгө оруулалт

- **Зам тавих:** Нөмрөг-Сүмбэрийн хооронд 100 км зам тавихад шаардагдах бодит хөрөнгө оруулалт. 2008-2010 он
- **Аялал жуулчлалын дэд бүтцийг бий болгох:** 3 одтой зочид буудал, 5-10 гэр бааз барих. 2008-2010 он
- **Орон нутгийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх:** Онгоцны буух талбай засах, цахилгаан усны хангамжийг сайжруулах, орон нутгийн холбоог сайжруулах, хүний нөөцийг бэлтгэх гэх мэт. 2008-2010 он
- **Эрчим хүчний дэд бүтцийг хөгжүүлэх:** Эрчим хүчний хангамжийг БНХАУ-аас шугам татах замаар шийдэх, Сэргээгдэх эрчим хүчний хөтөлбөрийн хүрээнд нарны болон салхины цахилгаан үүсгүүрүүдээр хангагдаж эхлэх гэх мэт.

Хөгжлийг дагалдаж бий болох хувийн хөрөнгө оруулалт:

- Үүрэн телефоны компаниуд шилэн кабель нэмж татсанаар суманд үүрэн телефоны сүлжээ бий болох
- Хувийн нисэх үйлчилгээ үзүүлдэг компаниуд үйл ажиллагаагаа үргэлжүүлэх үүднээс дэд бүтцэд хөрөнгө оруулах
- Дэд бүтэц сайжрах замаар орон нутгийн зах зээлийн харилцаа идэвхжиж, хувийн хэвшлийн дэлгүүр, үйлчилгээний газрууд байгуулагдаж эхлэх

Дэд бүтцийг бий болгосноор үүсэх нөлөөллийн зардлууд

- Байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө:
 - Ургамлын бүрхэвч алдагдах
 - Хөрсний гольдрил, хэлбэр хэв өөрчлөгдөх, шилжих, хагарах, эвдрэх
 - Гүний усны түвшинд өөрчлөлт гарах
 - Байгалийн унаган төрх эвдэгдэх
 - Хөрс агаарын бохирдол
 - Нуур горхинд тунадас үүсэх
 - Түлш, тосны асгаралт
 - Хог, хаягдлын нөлөө
 - Хулгайн ан
- Орон нутгийн амьжиргаанд үзүүлэх сөрөг нөлөө:
 - Ан, амьтан, мал орон нутгийн иргэдийн нүүдэл хөдөлгөөн
 - Бэлчээрийн хомсдол ба талхлалт

5.2.3 Ашиг

Аялал жуулчлал: Дэд бүтцийг хөгжүүлснээр байгалийн (эко) болон түүхийн аялал жуулчлал, цаашлаад адал явдалт болон ангийн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх боломжтой.

Аялал жуулчлалын потенциал (хүний тоо):

Гадаадын:

Түүхийн аялал жуулчлал	–	1,500
Байгалийн аялал жуулчлал	–	45,500
Адал явдалт ба ан агнах аялал жуулчлал	–	1,000
Ажил хэргийн шугамаар	–	2,000
		Нийт: 50,000

Дотоодын:

Дотоодын жуулчид	–	2,000
Ажил, хэрэг, арилжаа наймааны шугамаар	–	5,000
		Нийт: 7,000

Тээврийн зардал багасах: Орон нутгийн иргэд төв газарт үйлчилгээ авах тээврийн зардал багасна. Сүмбэрээс Нөмрөг орох аяллын хугацаа 2 дахин буурна.

Худалдааны эргэлт нэмэгдэх: Монгол Улсын зүүн бүсийн аймгууд, тэр дундаа Дорнод аймгийн иргэд ЗХА-ийн бүс нутгийн орнуудаас чанартай, хямд бараа бүтээгдхүүнээр хангагдах, орон нутгийн мал аж ахуй, тариалан, байгалийн гаралтай бүтээгдхүүнийг экспортлох боломжтой болно.

Үйлдвэрлэлийн шинэ боломжууд: Дэд бүтэц, тэр дундаа тээвэр, холбоо, цахилгаан өссөнөөр газар тариалан, үйлдвэрлэлийн шинэ боломж нээгдэнэ. Жишээ нь: Буйр нуураас загас олборлох үйлдвэр, тариа буудай боловсруулах үйлдвэр гэх мэт.

Үйл ажиллагааны орлого: Нэмэлт худалдаа, үйлчилгээ, ажлын байр бий болсноос улсын төсөвт орох ашгийн, худалдааны болон гаалийн татварын орлогууд

5.2.4 Зардал ба ашгийн хөрөнгө оруулалтын өртгийн тооцоо

Зардлын өртгийн тооцоо

- **Зам тавих:**
 - 100 км x 150,000 ам.доллар / км (зам барих өртөг, зөвлөх ба ашиглалтын үйлчилгээ ороод) = 15,000,000 ам.доллар /2008-2010 онд/
- **Аялал жуулчлалын дэд бүтцийг бий болгох:**
 - Зочид буудал – 1,000,000 ам.доллар
 - 5-10 гэр бааз - 500,000 ам.доллар /2008-2010 онд/
- **Орон нутгийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх:**
 - Онгоцны бүүх талбай засах, цахилгаан усны хангамжийг сайжруулах, орон нутгийн холбоог сайжруулах, хүний нөөцийг бэлтгэх гэх мэт. 1,500,000 ам.доллар /2008-2010 онд/
- **Эрчим хүчний дэд бүтцийг хөгжүүлэх**
 - Эрчим хүчний хангамжийг БНХАУ-аас шугам татах замаар шийдэх, Сэргээгдэх эрчим хүчний хөтөлбөрийн хүрээнд нарны болон салхины цахилгаан үүсгүүрүүдээр хангагдах 1,500,000 ам.доллар /2008-2010 онд/
- **Байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө**
 - Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээг БОЯ-аас гаргасан зохих журмын дагуу мэргэжсэн компани хийж гүйцэтгэдэг. Байгаль орчинд учирч болзошгүй хор хохирлыг урьдчилан сэргийлэх болон нөхөн сэргээлт хийх замаар арилгана. Иймд урьдчилсан байдлаар хөрөнгө оруулалсан жил бүр хийгдэх байгаль хамгаалалт, нөхөн сэргээлтийн зардлыг 300,000 ам. Доллар гэж тооцож авав.
- **Орон нутгийн амьжиргаанд үзүүлэх сөрөг нөлөө:**
 - Газрын ашиглалт, бэлчээрийн талхлалт ба албадан нүүлгэх байдлаар Халх гол сумын нийт иргэдийн (3,600 хүн) 15 % буюу 540 хүн, нийт малын (35,000 толгой мал) 20% буюу 7,000 малын тоо толгойн шилжүүлэн суурьшуулснаас үүдэх нэг удаагийн нөхөн төлбөр 200,000 ам.доллар байна гэж үзэв. Нөгөө талаас авч үзвэл, орон нутгийн эдийн засгийн үйл ажиллагаа идэвхжсэнээр иргэд нэмэгдэл ажлын байр, орлогын эх үүсвэртэй болох боломжтой юм.

- **Ашгийн өртгийн тооцоо**

- Аялал жуулчлал: Энэхүү зам тавигдаж, хөрөнгө оруулалт бүрэн хийгдэж дуусах 2010 оноос эхлэн 50,000 гадаадын жуулчин ирэх боломжтой. Монгол улсын зүүн 3 аймагт ирдэг жуулчид дунджаар 3 хонодог ба БНХАУ-ын жуулчин 1 хоногт 42 америк доллар³ зарцуулдаг гэвэл нэг жуулчингаас олох орлого үйлчилгээний өртгийг хасаад хамгийн багадаа 126 ам.доллар гэж үвэл 2010 оноос гадаадын аялал жуулчлалаас жилдээ 6,300,000 ам доллар олно. Дотоодын жуулчид болон дамжин өнгөрөгчдийн нэг хүнээс олох орлого 30 ам.доллар гэвэл жилдээ 210,000 ам.доллар олно. Нийт жилийн орлого 6,510,000 ам доллар болно.
- Тээврийн зардал багасах: Орон нутгийн иргэдийн тоо цөөн, түүнчлэн төв газарт үйлчилгээ авах давтамж бага тул тээврийн зардлын хэмнэлтээс олох ашгийг тооцсонгүй.
- Худалдааны эргэлт нэмэгдэх: Худалдааны эргэлт нэмэгдсэнээр гаалийн татвар, орлогын татвар, худалдааны ашгаас олох орлогыг урьдчилсан байдлаар жилд 1,000,000 ам доллар гэж тооцов.
- Үйлдвэрлэлийн шинэ боломжууд ба үйл ажиллагааны орлого: Үйлдвэрлэл, газар тариалан, хувийн хэвшлийн дагалдах хөгжлөөс олох орлогын ашгийн татварыг 500,000 ам.доллар гэж тооцов.

³ Mongolia Tourism Survey, USAID, 2006

Хүснэгт 9. Зардал, ашгийн үнэлгээ (Cost-benefit analysis)

Ол	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Нийт
Зардал (-)									
Дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалт	6,500,000	6,500,000	6,500,000	-	-	-	-	-	19,500,000
Байгалийн нөхөн сэргээлт	300,000	300,000	300,000	300,000	300,000	2,400,000			
Ирнэ хэмээн олох нөхөн төлбөр	200,000	-	-	-	-	-	-	-	
Ашиг (+)									
Аялал жуулчлал	-	-	6,510,000	6,510,000	6,510,000	6,510,000	6,510,000	6,510,000	39,060,000
Хуримал, үйлдвэрлэл	-	-	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000	9,000,000
Тэнцэр	-7,000,000	-6,800,000	11,210,000	17,710,000	17,710,000	17,710,000	17,710,000	17,710,000	US\$25,960,000
NPV* (10%)									US\$10,804,272
IRR**									29%

* Олоогийн ил цэвэр үнэ цэнэ – US\$10,884,272

** Эргэн төлөгдөх түвшний хувь – 29 %

Тайлбар: Зардал ба ашгийн үнэ гэнэ болох цаг хугацааны огтлолгоор нь эдийн засгийн нэрэл ба инфляцийн гурвины гэх мэт олон хүчин зүйлээс хамааралтай бөгөөд Монгол Улсад өөрчлөлтөөн практик түрэмгээр 15% гэж авсан болно. Энэ нь 2015 оны 1 ам.доллар 2008 оны 1 ам.доллартай адилгүйг илтгэдэг. Хүснэгтээс харахад 2012 он буюу хөрөнгө оруулалт хийгдсэнээс 4 жилийн дараа Сүхбаатар Нийслэлийн дэд бүтцийн хөгжүүлэх хөрөнгийн оруулалт зардалаа нөхөж ашиг олох боломжтой гаруулаж байна.

5.3 Хил орчмын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх төлөвлөгөө

Дорнод аймгийн Халхгол сумын аялал жуулчлалын өнөөгийн байдлыг дүгнэвэл:

- Монгол улсын аялал жуулчлалын төвүүдээс алслагдмал байрлалтай
- Тээврийн болон аялал жуулчлалын дэд бүтэц хөгжөөгүй
- Мэдээлэл, маркетинг, хүний нөөц хомс
- Тусгайлан боловсруулсан аялал жуулчлалын хөтөлбөр байхгүй байна.

Энэхүү бүс нутагт дотоод, гадаадын жуулчид очиж үзэхэд тохиромжтой байгалийн газруудад 1/ Сүмийн хоолой, Хөтөл нуур дээрх мөнх ногоон ой, 2/ Азарга ба Дорнод Монголын тусгай хамгаалалттай газрын элсний нүүдэл 3/ Ташгайн таван нуур дахь эргийн ба усны шувуудын өндөглөдөг газар, 4/ Буйр нуур орно.

Халхгол суманд бий болгох боломжтой байгалийн аялал жуулчлалын бүтээгдэхүүнүүдийг авч үзвэл:

1. Усан аялал /спорт загасчлал/

Сүмбэр - Буйр нуур - Халхгол - /340 км/ - Нөмрөг – Тольтын хясаа – Дэгээ гол – Хэрээ уул – Амгалан хот /БНХАУ/. Энэ нутагт таймен зэрэг 11 нэр төрлийн агнуурын загас бий. Аялалыг 8-р сарын 20-ноос 10-р сарын 1 хүртэл зохионо. Буйр нуур нь усан аялал, загасчлал, зохион байгуулах, мөн наран шарлагын газар байгуулж хөгжүүлэхэд тун тохиромжтой газар болно. Энэ аялалаар жуулчид усны шувууд, буга, хандгай зэрэг амьтдыг үзэх боломжтой.

2. Морин ба явган аялал

Нөмрөг – Хавирга уул – Бичигт уул – Харуул толгойн хилийн багана гэсэн маршрутаар буга, цагаан хүзүүт тогоруу, гургуул, сар шувуу болон бусад амьтдыг үзэх чиглэл болон хөгжүүлж болно. Мөн энэ чиглэлийг ан агнуур, түүх соёл, эм эмчилгээний, уулын, адал явдалт аялалын гэж бүлэглэн ангилж болно.

3. Түүхийн дурсгалт газраар аялах

Сүмбэр – Буйр нуур – Халх гол – Их Бурхант чиглэлээр Халхголын дайны дурсгал болох хөшөөнүүд, Их Бурхантад байдаг То вангийн бүтээсэн бурхныг үзнэ.

4. Шувуу үзэх аялал

Сүмбэр – Баяннуур – Халхголын хүрхрээ – Таван ташгайн нуур – Хонхрын нуур – Баянбүрд – Хунт нуур. Эдгээр нууранд олон төрлийн ховордсон зэрлэг шувудыг үзэх боломжтой. Нууруудын орчимд жуулчны баазууд байгуулагдан 7-р сарын 20-ноос 10-р сарын 20 хүртэл ажиллавал тохиромжтой.

5. Цагаан гөрөөсний төрөх үеийн аялал

Сүмбэр – Эхэн дугуй – Халтарын говь – Вангийн цагаан нуур. Энэ чиглэлд Дорнод Монголын талд зэрлэг гөрөөсийн сүрэг харах, тал нутгийн үзэсгэлэнт байгальтай танилцах, гөрөөсийн төрөлтийг үзэх болно. Аялалыг 5-6 сард зохиох боломжтой.

Хил орчмын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх төлөвлөгөөг урьдчилсан байдлаар гаргавал:

Хүснэгт 10. Хил орчмын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх төлөвлөгөө

	Хийгдэх ажил	Үр нөлөө
2008	- Хилийн боомтыг нээх	1 өдрийн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх
	- 100 км зам тавих	
	- Гэр баазууд барих	
2009	- Санал болгож буй маршрутын дагуу гэр баазуудыг ажиллуулах	Санал болгож буй эко-аялалын 5 маршрутаар жуулчдыг аялуулах
	- Сүмбэрт зочид буудал барьж эхлэх	
2010	- Сүмбэрт бага, дунд оврын онгоцуудыг хүлээн авах боломж бүхий онгоцны буудал барих	БНХАУ, Япон, БНСУ, ОХУ-с жуулчид аялна. Дотоодын аялагчид ирнэ. Жуулчид 3 буюу түүнээс олон хоногоор амарна.
	- Улаанбаатар, Чанчунь хотуудаас Сүмбэр хүртэл чартер нислэг нээх	
	- Аршаан-Сүмбэрийн хооронд байнгын тээвэр явуулах	
	- Зочид буудлуудыг ажиллуулж эхлэх	
	- Голфын талбай, цанын баазуудыг бий болгох	

Одоогийн байдлаар Халхгол сумын нутагт Японы нэгэн компани газар тариалан, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх, БНСУ-ын нэгэн компани гольфын талбай байгуулах урьдчилсан судалгаа хийж байна. Мөн БНСУ-ын ЭСЯ-наас төлөөлөгчид очиж ажиллан Дорнод аймагт хөдөө аж ахуйн болон бусад чиглэлээр хөрөнгө оруулалт хийх боломж бий эсэхийг судалжээ. БНХАУ-ын Хянган аймагт үйл ажиллагаа явуулдаг аялал жуулчлалын томоохон компаниудын зүгээс энэхүү нутагт хөрөнгө оруулалт хийх хүсэлтэй байгаагаа Монголын талын албан тушаалтнуудтай удаа дараа уулзахдаа илэрхийлж байсан болно. Үүнээс гадна Монголын дотоодын компаниуд энэ нутагт аялал жуулчлалын чиглэлээр ажиллах сонирхолтой байдаг.

5.4 Бодлогын зөвлөмж

Судалгааны ажилд тулгуурлан ойрын 5-10 жилийн дотор хэрэгжүүлэх дараахь зөвлөмжүүдийг тээврийн дэд бүтэц, аялал жуулчлал, газар тариалан, байгаль орчин, олон улсын хамтын ажиллагаа, орон нутгийн хөгжлийн чиглэлээр гаргаж байна.

Тээврийн дэд бүтцийн салбарт:

- 2007 онд Дорнод аймгийн Халхгол сумын нутгаар Монгол – Хятадын хилийг холбосон Нөмрөгийн гүүрийг 3 км засмал замын хамт тавих асуудлыг хууль, эрхзүйн хувьд шийдэн урьд тохиролцсоны дагуу БНХАУ-ын буцалтгүй тусламжаар бариулж, ашиглалтад оруулах
- Нөмрөгийн хилийн боомт гуравдагч орны иргэд нэвтрэх эрх бүхий олон улсын боомтын зэрэглэлтэй байх. Үүнтэй холбогдох хууль эрхзүйн зохицуулалтыг хийж, хилийн шалган нэвтрүүлэх, гаалийн байгууламжийг барьж, боловсон хүчний асуудлыг шийдэх
- 2008 оноос Нөмрөг – Сүмбэрийг холбосон 100 км засмал замыг шаардагдах гүүрүүдийн хамт тавих. Санхүүжилтийн асуудлыг гадаадын зээл тусламжийн хөрөнгөөр шийдэх боломжийг судлах. Шаардлагатай тохиолдолд 2008 оны улсын төсөвт суулгах.
- Дорнод аймгийн Сүмбэрээс БНХАУ-ын Далянь боомтоор дамжин ЗХА-ийн зах зээлд гарах зардал Монгол улсын одоогийн тээврийн зардлаас тал илүү хувиар хямд байна. Иймд Дорнод аймгийг ЗХА-ийн бүстэй холбон эрчимтэй хөгжүүлэх стратеги боловсруулах. Сүмбэр – Улаанбаатарын хооронд хямд, хурдан тээвэрлэлтийг бий болгох боломжийг бүрдүүлэх

- Жуулчдад зориулан Сүмбэрийн бага оврын нисэх онгоц бүүх боломжтой хайрган талбайг цементлэн, тогтмол нислэгтэй болгох
- Сүмбэрт ложистик төв бий болгох боломжийг судлах

Аялал жуулчлалын салбарт:

- Сүмбэр – Аршааны бүсийг БНХАУ-тай хамтарсан олон улсын аялал жуулчлалын бүс болгон хөгжүүлэх. Үүнд шаардагдах дэд бүтцийг бий болгох дотоод, гадаадын хөрөнгө оруулалтыг татах бодлого хэрэгжүүлэх.
- Гуравдагч орны жуулчдад энэ бүс нутгийг идэвхтэй сурталчлах
- Монгол улсад өндөр хөгжилтэй орны жуулчдыг визгүй нэвтрүүлдэг болох эсвэл визийг хил дээр олгодог болох. Нэн тэргүүнд Япон, БНСУ-ын жуулчдад энэхүү хөнгөлөлтийг үзүүлэх.
- Чинээлэг жуулчдыг татах гольфын талбай, цанын бааз, загасчлах аялалыг бий болгох
- Нутгийн иргэдээс аялал, жуулчлалын зарим төрлийн боловсон хүчнийг сурган бэлтгэх
- Уг бүс нутагт дотоодын аялал, жуулчлалыг хөгжүүлэх

Газар тариалангийн салбарт:

- Экологийн цэвэр улаанбуудай, төмс, соба, шар буурцагийн тариалалтыг түлхүү хөгжүүлэх
- Газар тариалангийн нарийн мэргэжлийн хүмүүсийг БНАСАУ-аас тодорхой хугацаат гэрээний дагуу авчран нутгийн иргэдтэй хамтран ажиллуулж сургах
- Үр тариа, хүнсний ногоо, хадсан өвсний экспорт хийх боломжийг идэвхтэй эрэлхийлэх

Байгаль орчин:

- Нөмрөгийн дархан цаазтай газрыг тогтсон маршрутын дагуу групп жуулчдад үзүүлэх боломжийг судлах. Жуулчдаас олсон орлогоор тус дархан цаазтай газарт ажиллах хамгаалагчдын тоог нэмэгдүүлж, шаардлагатай техник хэрэгслээр хангах.

Олон улсын хамтын ажиллагаа:

- Тухайн нутгийн эдийн засаг нь нэг улсаас хэт хамааралтай байх хандлага үүсэж болзошгүй. Иймд олон орны ялангуяа ЗХА-ийн интеграцчилалд оролцогч бүх орнуудын хөрөнгө оруулалт, иргэдийг оролцуулах боломжийг бүрдүүлэх

Орон нутгийн хөгжил:

- Аялал жуулчлалын салбараас орон нутагт орох орлогыг нэмэгдүүлэх. Нутгийн иргэдийг эдийн засгийн харилцаанд идэвхтэй оролцуулах. Шилжин суурьшилт нэмэгдэж болзошгүй тул боловсрол, эрүүл мэндийн салбарыг онцгой анхааран өргөжүүлэх.
- Ажиллах хүчний хомсдол үүссэн тохиолдолд Монголын бусад хот, аймгуудаас иргэдийг шилжин ирж суурьшихыг урамшуулах.
- Халхгол сумын Нөмрөгийн дархан цаазат газраас бусад хэсгийг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох.

5.5. Цаашид хийх шаардлагатай судалгааны ажлын чиглэлүүд

Аршаан – Сүмбэрийн бүсэд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх зорилгоор цаашид хийх шаардлагатай судалгааны ажлуудыг жагсаавал:

- Зах зээлийн боломжит сегментийг нарийвчлан судлах. ЗХА-ийн орнуудаас гадагш чиглэсэн жуулчдын урсгалыг судлах. Энэхүү бүс нутаг руу татах боломж
- Аялал жуулчлалын байгаль экологид үзүүлэх нөлөөг судлах. Байгальд ээлтэй аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх боломж
- Зочид буудал, ресторан, аялал жуулчлалын операторуудыг бий болгох арга замууд
- Хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулагчдыг татах боломж
- Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд шаардагдах хүний нөөцийг бий болгох төлөвлөгөө
- Орон нутгийн эдийн засагт аялал жуулчлалын үзүүлэх үр өгөөж, ядуурлыг бууруулахад үзүүлэх нөлөө
- Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд төр, засгийн гүйцэтгэх үүрэг
- Зам тээвэр, дэд бүтцийг хөгжүүлэх арга замууд
- Газар тариалан, худалдаа зэрэг бусад салбарыг хөгжүүлэх боломж

Зургаа

Хавсралт

Хавсралт 1. ЗХА-ийн тогтвортой байдал, хөгжил цэцэглэлийн үндсэн зураглал

ЗХА-ийн бүс нутгийн бодлого боловсруулагчид, эрдэмтэн судлаачид хамтран Японы *National Institute for Research Advancement (NIRA)*–гийн дэмжлэгтэйгээр “ЗХА-ийн тогтвортой байдал, хөгжил цэцэглэлийн үндсэн зураглал”- *Grand Design for Stability and Prosperity in Northeast Asia, /2003/* гаргасан. Энэ нь ЗХА-ийн хөгжлийн үндэс, ирээдүйн хандлагыг тодорхойлсон судалгааны чухал баримт болжээ. Уг зураглалд ЗХА-ийн интеграцичлалыг бодит зүйл болгохын тулд дараах дэд бүтэцтэй холбоотой арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлэх ёстойг дурьдсан. Үүнд:

- Улс, орнуудыг хамарсан дэд бүтцийн системийг олон улсын засгийн газрын өмч хэлбэрээр бий болгох. Үр өгөөж, ашгийг хамгийн дээд түвшинд аваачихын тулд бүс нутгийн тогтвортой хөгжилд зайлшгүй шаардлагатай дэд бүтцийг улс орнуудын хилийг дамнуулан барих. Олон улсыг хамарсан ийм дэд бүтцийг тээвэр, цахилгаан энергийн хангамж болон харилцаа, холбооны системийн хүрээнд бий болговол зохино. Үүнийг ЗХА-ийн бүхэлд нь хамарсан маш нарийн зохицуулалттайгаар төлөвлөж хэрэгжүүлэх нь чухал.
- Янз бүрийн салбарт дэд бүтцийн байгууламжийг интеграцчилагдсан хэлбэрээр төлөвлөн байгуулах. Жишээ нь бүсийн дэд бүтцийн хөгжлийн цогц төлөвлөгөөний дагуу холбооны шугам, цахилгаан эрчим хүчний шугам, байгалийн хийн хоолойг хамтад нь барих нь илүү үр өгөөжтэй байна.
- Дэд бүтцийн интеграцийг бий болгохын тулд тодорхой бүс газар, хүн амыг хамруулан хөгжүүлэх явдал. Үүний дотор хөгжлийн төвийг тойрсон бүсийг интеграцчилах, хил дамнасан хөгжлийн төвүүдийг бий болгох.
- Дэд бүтцийн “зөөлөн” хэсгүүдийг интеграцчилах. Үүнд тээврийн шинэ системийн хөгжлийг дагаад иргэд харилцан зорчих, гааль, эрүүл мэнд,

халдварт өвчнөөс сэргийлэх, стандартчилалын шинэчилсэн журам бий болгох.

Мөн энэхүү зураглалд зам тээврийн гудам дээр суурилсан ЗХА-ийн үйлдвэрлэлийн сүлжээ, эдийн засгийн бүлэглэл бий болгохын тулд дараах асуудлуудыг шийдвэрлэх ёстойг дурьдсан.

1. Гудмыг системийн хэлбэрээр хөгжүүлэх

ЗХА-ийн зам тээврийн гудмуудын зарим хэсгийг сайжруулах шаардлагатай, зарим нь баригдаж дуусаагүй байна. Иймээс дуусаагүй байгаа хэсгийг хариуцагч улс орон, байгууллагууд цаашид хөгжүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулж, аль болох түргэн хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Тухайлбал контейнерийн тээвэр цаашид улам бүр өсөн нэмэгдэх хандлагатай байгаатай уялдуулан төмөр зам, засмал зам болон боомтын байгууламжийг бүхэл бүтэн системийн хэлбэрээр хөгжүүлэх хэрэгтэй. Үүний тулд бусад тээвэртэй өрсөлдөхүйц үйлчилгээ, төлбөр тооцоо, CIQ /гааль, цагаачлал, хөл хорио/ системийг бий болгон, сайжруулах ёстой.

2. Зам тээврийн гудмаас эдийн засгийн гудам руу

ЗХА-ийн зам тээврийн гудмыг зөвхөн тээврийн зорилгоор хөгжүүлнэ гэвэл үр ашиг нь тааруу байх юм. Иймд энэхүү зам тээврийн байгууламж дээр тулгуурлан ЗХА-ийн эдийн засгийн нэгдмэл гудмыг бий болгох хэрэгтэй.

3. Орон нутаг хоорондын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх

Зам тээврийн гудмуудыг ЗХА-ийн хөгжлийн тэнхлэг буюу дэд бүтцийн тулгуур гэж авч үзэх хэрэгтэй. Эдгээр гудмуудыг ашиглан хил залгаа улсуудын орон нутгуудын хоорондын хамтын ажиллагааг дэмжих, хөдөө алслагдсан нутгуудыг интеграцичлалд хамруулах, хилийн боомт хотуудын харилцааг хөгжүүлэх шаардлагатай.

4. Чөлөөт худалдааны бүс бий болгохын төлөө

ЗХА-ийн зам тээврийн гудам нь ирээдүйд ЗХА-ийн чөлөөт худалдааны бүсийн эхлэл болох ёстой. ЗХА-ийн чөлөөт худалдааны хэлэлцээр байгуулах нь зөвхөн бүсийн худалдааг дэмжихээс гадна эдийн засгийн өсөлтийг хурдасгаж, бүс нутагт найрсаг харилцаа, аюулгүй байдлыг авчрах болно. Иймд зам тээврийн гудмыг хөгжүүлэхдээ аажимдаа худалдааны чөлөөт бүс болох ёстой гэсэн байр сууринаас хандах хэрэгтэй.

5. Интеграцчигдсан хэрэгжилтийн төлөө

Зам тээврийн гудмыг хөгжүүлэхдээ ирээдүйд ЗХА-ийн 6 улсын нэгдмэл зам тээврийн сүлжээ болно гэсэн байр сууринаас хандах шаардлагатай.

Хавсралт 2. Дотоод, гадаадын хэвлэл, мэдээлэлд судалгаанд хамрагдах нутгийн талаар бичигдсэн материал

*1. Сэтгүүлч П.Баттулгын "Өнөөдөр" сонины
2006 оны 5-р сарын 29-ний дугаарт нийтлүүлсэн өгүүлээс*

Халх гол орчмыг харийнханд түрээслүүлье

Хөшөө тийш очих ардын зам баларчээ. Хөсрийн өвс ургаад, агларшиж битүүрчихжээ.

Энд нэгэн жарны өмнө эх орон, газар шорооны төлөөх дайн, тулаан болж өнгөрсний гэрчлэх шарх одоо ч бүрэн аниагүй байна. Хамар даваа, Хайлааст манхан гээд Халхын голын дайнтай холбоотойгоор уул усны нэр түүхэнд мөнхөрсөн зүүн хязгаараар тун саяхан яваад ирлээ. Энд Ерэн баатрын, Монгол-Зөвлөлтийн дайчдын, Яковлевын, Наян баатрын гээд гавьяаг нь үл мартаж баатруудын хөшөө дурсгал олон бий.

Гэвч өнөөдөр тэдгээр хөшөөнд Чита мужаар дамжин ирэх энгэр дүүрэн одонтой ганц нэгхэн орос өвгөн, жуулчны шугамаар бөөн цөөнөөрөө ирж эх орон нэгтнийхээ ясыг авч одох япончуудаас өөр очих, хүндэтгэл үзүүлэх хүн үгүй болсон байна. Ингэхээр зам харгуй нь эдгэрч, бүрдгэрэхээс ч яах вэ дээ. Тэр ч бүү хэл, 1984 онд Халхын голын дайны 45 жилийн ойгоор Хамар даваан дээр босгосон 50 метр зэс хөшөөнөөс элтэлж, эмтлэн хулгайлаад явчихаж. Сумын төвд байдаг Ялалтын музей ч хуучирч муудан борооны ус хорьж дийлэхээ болин, шахмал модон шал нь энд тэндээ овойж, ховхорчээ.

Өнгөрсөн түүхийнхээ дурсгалууд руу өнгөцхөн өнгийвөл ийм байна. Энэ удаа түүх нуршиж, "ухарч гишгэх" гэсэнгүй.

Сүмбэрийнхний царай баргар байна

Хуучнаар Халх гол сум, Сүмбэр сангийн аж ахуйд өнөөдөр хүмүүсийн амьдрал тун хүнд байна. Онгоцноос хаясан ширмэн бөмбөг, их бууны сум газарт унасан шарх эдгээгүй нутгийн хүн зон зах зээлийн "суманд" багагүй өртжээ. Оросуудын барьж өгсөн байшин барилгын цонх, хаалга ч энэ цагийн бөмбөгдөлтийн доргион, чичиргээнд хиарчихаж. 1994 оноос энэ сумыг Сүмбэр гэж нэрлэх болсон байна. Эндээс төсвийн байгууллагын хэдэн албан хаагчаас өөр ажил хийдэг хүн олоход тун бэрх.

Социализмыг цогцлоож ахуйд энд трактор, комбайн нүргэлж, хүмүүс үтрэм дээр будаа цэвэрлэж, шинэ сургуульд улаан бүчтэй багачуул шуугилдаж байв. Энэ үеэ санаа алдан дурсах “баруун аймгийн хазгай хэлтэн”-үүд өнөөдөр өтөлжээ. Эвлэлийн илгээлт, мэргэжлийн үнэмлэх өвөртлөн, итгэл тээж ирсэн олон зуун залуус зүүн хязгаарыг “илбэн тохинуулж” байсан нь саяхан. Тураг ядрахаар уулаа барааддагчлан аль баруун хязгаар Ховд, Увс, Баян-Өлгийгөөс ирсэн олон үндэстний төлөөлөл нутаг усаа тэмцээ гээд тамир нь хүрэхгүй, ягтаж сууна. Сүүлийн үед төрийн, төсвийн байгууллагад зөвхөн энэ нутгийн уугуул иргэдийг л ажилд авна гэсэн үзэл ноёрхох болж. Энэ тухай суугуул иргэд нь гомдоллож байна лээ.

Цагийн царигтайд хөрөнгө, бүлтэй зарим нь нутгаа зорин малаа тууж, гэрээ ачаад хөдөлсөнгэнэ. САА-н трактороос өөр хөрөнгөгүй, үр хүүхдээсээ өөр өмчгүй үлдсэн хэсэг нь хоцорчээ. Сүмбэр сум таг харанхуй байна. Сумын өрхүүдээ цахилгаанаар хангачих дизель мотор ч үгүй дэг ээ. Илдэн ван Тогтохтөрийн нэрэмжит дунд сургуулиар орвол дотоод хүндрэлээ ярихаасаа урьтан “тог”-ны асуудлыг чухалчилж байв. Гэрэлтэй болох хамгийн ойрын боломж нь Өвөр монголын Хөлөнбуйр аймгийн Номунхан Баянбүрд сумаас шон татах гэнэ. Энэ асуудал шийдэгдэх хүртэл багагүй хугацаа шаардагдах л болов уу.

Харин сумын эмнэлэг нь том, гэрэл гэгээ сайтай, цэвэр цэмцгэр юм. Оросууд энэ эмнэлгийг барихдаа дахин дайн болбол хэрэг болуужин хэмээн зориуд ингэж том байхаар тооцсон болов уу гэмээр. Он гарсаар энэ суманд хоёр хүүхэд мэндэлж, дөрвөн хүн нас баржээ. Харьцаа нь нэг л тиймхэн байгаа биз. Сумын төвийн бүх жорлон хаалгандаа цоожтой. Сандарсан хүнд яггүй дэг шүү. Морийг бол ил харчих ч цаашилбал асуудал хурцдана. Халуун, дулааны үед халдварт өвчин дэлгэрэх магадлал зуун хувь. Сум 35000 толгой малтай. Энэ нь нэг хүнд ногдох малын тоо улсын дунджаас хамаагүй доогуур гэсэн үг.

Энд юмны үнэ тэнгэрт, иргэдийн орлого газарт. Өргөн хэрэглээний барааны үнэ аймгийн төвийнхөөс даруй гурав дахин их. Төсөл, хөтөлбөрийн хувьд “Дэлхийн зөн”-гийнхийг эс тооцвол огт хэрэгждэггүй аж. Ядаж сумаа талхаар хангах цех байгуулья гэхэд цахилгаан байдаггүй. Аймгийн төвөөс энд ирэхийн тулд алдарт Мэнэнгийн талыг туулах хэрэгтэй болно. Шувуу ч ховор нисдэг талыг гаталж, сумандаа ирэхийн тулд 10000 төгрөгөөр унаанд сууна.

Энэ мэтчилэн зах, хязгаар сумдад байдаг л юм шиг хүндрэлүүдийг нь тоочоод байвал барагдахгүй нь. Гэхдээ энэ сумын “цэргүүдийн царай” дэндүү баргар байна. Уг нь Сүмбэрийнхэнд өвөг дээдэс хийгээд бурхнаас үржил шимтэй газар “хуваарилжээ”. Өнгөн хөрс нь арав түүнээс дээш см бор шороон хөрстэй газар Монголд байтугай дэлхийд ховор гэнэ. Тэгээд ч тэрүүхэн зүүн урд байх Халх Нөмрөгийн сав газрыг төр хамгаалалтаа авчээ. Юу ч тарьсан, бүр тариагүй

байсан ч бараг ургах энэ газрыг өмнөх нийгмийн үед олж танин, тариа ногоо тарьдаг ч байж, арвин ургац авдаг ч байж.

Одоо тариан талбай нь баларч, онгошноос харахад ором лүлджээ. Мөн энэ хавь эмийн ургамлын өлгий. Тэнд байхгүй ургамал ховор оо. Нутгийн иргэдээс ЭМЯ-нд эмийн ургамал түүж, нийлүүлэх хүсэлт тавьж байв. Гэхдээ мэргэжилтнүүдийн хэлж байгаагаар эмийн ургамлыг түүх, түүсний дараа хатаах, хатааснаа хадгалж, тээвэрлэх гээд эзэмшсэн байвал зохих мэдлэг ихээхэн шаардлагатай гэнэ. Тэр нь ч үнэн.

Өнөөдөр сүмбэрчүүд эмийн ургамлын энэ их сангаасаа “Дэрэвгэр жиргэрүү” гэх эр эм үндсийг л ухаж авч, урагш нь гаргадаг гэнэ. Хосоороо ургадаг энэ үндэсний хатаасан нэг кг нь 27 ам.доллар хүрдэг юм байх. Гэвч бүгд л шөвгөр төмөр барин үүн рүүгээ уулгалан дайраад байвал ургамлын бүтэц алдагддаг муу талтай гэнэ. Ганц таньсан, гадагш гаргавал мөнгө олж болох ургамал нь тэндхийнхний хувьд энэ бололтой. Мөн энэ хавьд байгалийн хадлан сайн ургана. Их хэмжээгээр хадаж аваад хадгална гэхээр нутагт нь зуд болохгүй бол өнжмөл цагаан өвсийг үнээ тоохгүй.

Төвийн аймгуудад худалдана гэхээр тээврийн зардал нэмэгдээд үнэ нь өсч өөр аймгийн малчид авахгүй гачлан бий. Эдгээрт байнга улигладаг төрийн бодлого гэгч яалт ч үгүй үгүйлэгдэж байна. Гэхдээ төр тэнд хүрч ажиллана гэхэд хүндрэл их бий. Улаанбаатарынхаа захын хорооны иргэдийг бүртгэж чадахгүй байгаа хүмүүс улсынхаа зүүн хязгаарт мартагдаж орхисон хэдэн хүнийг хоолтой, хувцастай байлгах талаар дорвитой ажил сэднэ гэдэг бараг бүтэшгүй үлгэр биз. Бүтлээ гэхэд хугацаа гэдэг юуг ч үл хүлээнэ ээ.

Халх голын орчмыг япончуудад түрээслүүлчихье

Шүд нь мөлийн яс даахаа байсан нохой олсон ганц булуугаа бусдаас харамлах шиг ингэж алс гэж айж, түүхт гэж “үүл нүүлгэн, цахилгаан бадруулж” сууснаас алга дарам газар нь автомашинаасаа үнэтэй арлын япончуудад түрээслүүлж орхиле. Тэгэхдээ хатуу чанд гэрээтэй, олон жилийн хугацаатайгаар. Тэд тэр бүс нутгийг хөгжүүлээд, өөрсдөө ч ашиг олоод, бидэнд ч орлого оруулаад эхэлбэл төвийг чиглэсэн их нүүдэл Улаанбаатарыг биш Дорнодыг, Халх голыг зорих болно.

Унд хүнс, барилга байшинг, холбоо харилцаа гээд хэрэгтэй бүхнээ хийлгээд авья. Сүйхээтэй зарим нь хараад сураад ч аваг. Тэр жишгээр нь баруун хязгаараа хөгжүүлнэ биз. Өөрсдөө чадахгүй, чадахгүйгээ мэдэхгүй. Тэгсэн хэрнээ өрөөлийн харцнаас нуух гэж ядаж явснаас яадгийг, тэр япончуудад түрээсэлчихэд. Хилээ л манайхан хамгаална биз. Дотогшоо нутгийн гүн рүүгээ ч гэсэн хязгаар

тогтоогоод өгчихгүй юу. Эсэргүүцэх олон хүн гарах нь тодорхой. Тэгж л байг. УИХ-ын 75 “мангуу” минь ийм эрх зүйн баримт бичиг гаргаад аль.

Хуучин цагийн, хөлөө цагаан даавуугаар ороож, хамрынхаа дор жижигхэн сахал тавьж, Лениных шиг дугуй хүрээтэй нүдний шил зүүсэн ойрхон ойрхон гишгэж явдаг саарал хувцастай хүмүүсийг япон гэнэ гэсэн ойлголт, тодорхойлолт хоцрогдсон. Тэднийг дэлхий дагаж хуйларч байна...

*2. “The Economist” сэтгүүлийн 2004 оны 1-р сарын
29-ний дугаарт гарсан нийтлэл*

Хаана ч хүрэхгүй гүүр (Bridge to nowhere)

Африкийн Серенгети шиг алдартай байж болох ч, хэмжээгээрээ Америкийн Орегон муж Британитай эн зэрэгцэж, дэлхийн эхо-системд онгоноороо үлдсэн хамгийн том газар болох хээр талын гайхамшигтай далайг “Монголын зүүн тал хээр” (Дорнодын тал Орч.) гэх юм. Ази тивдээ нутаг сэлгэн нүүдэллэдэг туурайтан амьтад хамгийн их үзэгддэг хээр тал болохыг “Зэрлэг Ан Амьтдыг Хамгаалах Нийгэмлэг”-ийн амьтан судлаач Жорж Шэллер онцгойлон хэлж байна. Жил бүр нүүдэллэг сая давах тоотой монголын цагаан зээр энэ талыг бүрхэх үед тэр их сүргийг харахад амьсгалах тутамд Серенгетийн зэрлэг үхрийн сүргийг санагдуулна.

Одоо харин хөгжлийн төлөвлөгөөрхүү юм Дорнодын талын давтагдашгүй сайхан байдлыг гүн маргаанд унагах нээ. Нүүрс, цайр, уран, газрын тос, бүр алт гээд байгалийн баялаг хөрсөн доор нь нойрсож байгааг эзэн нь мэдэх болсон. Хэдий их баялаг байгааг хэн ч хараахан мэдээгүй ч тэр олон төрлийн газрын баялгийг олдворлох асуудал хөрш хятадын хорхойг улам ихэсгэжээ. Их орд, хөрөнгө оруулахад тохиромтой хуулиараа Англи, Канад, Австралийн уул уурхайн олдворлох компаниудын сонирхолыг бүрэн татаж, тэд ч хамрын ханиад хүрсэн мэт олдворлолтын галзууралд автаж, онгоноороо үлдсэн Монголын зүүн хэсгийг заналхийж эхлэв.

Ашигт малтмалын олдворлох боломжтой Дорнодын талын дархан цаазат газраас 3.1 сая гектарыг цуцлах талаар хуучин комунистуудын намаас бүрдсэн засгийн газар энэ сард 3 дахь удаагаа Их Хурал санал оруулж байна. Тус орны байгаль хамгаалагчдын эсэргүүцлийн үр дүнд Засгийн газрын саналыг Их Хурал мөн няцаалаа. Гэвч энэ зун ээлжит сонгууль болох тул бохир аргатай засгийн

газар, халаас зузаан олдворлох компаниуд гярхай ажиллаж, уг саналыг босгоод ирэх нь мэдээж. Баялаг олдворлох сонирхолоо биелүүлэхийн тулд хятадууд тал нутгаар нэвтрэх төмөр, болон авто замыг хаах маягаар Монголын Засгийн газарт дарамт үзүүлж байна.

Уг төлөвлөгөөг 2002 онд Азийн хөгжлийн банк (АХБ) бүс мужийг хөгжүүлэх стратегийн нэгэн хэсэг болгон анх гаргаж ирсэн. Одоо АХБ-ын ажилчид улам олширч байна. Зөвлөлтийн төлөвлөгчийн цүнхнээс гэнэт гарсан мэт баруунаас зүүнийг (Дорнодын тал энэ замын зүүн жигүүр) холбосон Мянганы замын төсөлд зориулан улсын авто замын бодлогоор эл асуудал хэрэгжих болжээ. Одоо байгаа хэдэн замаа аятайхан засаад байх хөрөнгө мөнгөний гачаалд орсон засгийн газрын ийм үед уг төслийн ирээдүй улам үнэтэй болох шинжтэй. Шинээр барих замын төслийг шулуун шугамаар татсанаас болж, одоо байгаа замуудыг сайжруулах хэрэгцээ бүхий хот, тосгодын холбоос тасрахад хүрч байна.

Дорнодын талд цорын ганц хот Чойбалсан байх ба хачирхалтай нь эзлэх талбайгаасаа хамаарахгүй хаагуураа ч Хятадын хил давахад ойрхон, задгай боломжтой ажээ. Өөрөөр хэлбэл дээр тавигдсан замын сүлжээний төсөл хятадуудыг талын зээрэнд чөлөөтэй хүрэх замыг нээж байна. Хувийн зүгээс авч үзэхэд Дэлхийн банк болон АХБ тийм бололцоог зүгээр олгоод өгчих амархан даваа биш ээ. Тодорхой бус шалтгаанаар, эхлээд засгийн газар төслын замын төгсгөл байж болох Хятадтай хиллэх Монголын зүүн хязгаар нутгийн Нөмрөгийн гол дээр гүүр барихаар төлөвлөж байна.

Энэ гүүрний төсөл Дорнод нутгийнхан, Улаанбаатарын байгаль орчныг хамгаалагчдын бухимдлыг төрүүлэх аянга болон буусан. Учир нь тэр гүүр хамгийн ойрхон орших Сүмбэр сумаас 100 км алс, наад захын малчны суурингаас 80 км зайтай байршилд шал хэрэгцээгүй байгууламж болж байна.

Хамгийн тэнэг нь орон нутгийн эдийн засгийг шатааж, Монгол, Хятадын засгийн газрууд гүүрийг хамтран санхүүжүүлж байна. Гүүрийг санхүүжүүлэх хятадын мөнгө арай ядан хүлээгдсээр Монголын банкны дансанд оров. Энэ хооронд бүдүүлэг ядуу Сүмбэрт худалдаачид, орон нутгийн удирдлагууд шинэ төлөвлөгөөний төлөө улайрч байна гэнэ. Хоёр жилийн өмнө Ерөнхий сайд Намбарын Энхбаяр хил нэвтрэх зам, гүүрийг засаж, сайжруулах талаар амлаж байв. Хэрвээ шинэ гүүрний төсөл хэрэгжвэл хуучин нь баларч устана хэмээн орон нутгийнхан айж байна.

Нэмж хэлэхэд, Евро-Азийн нэн ховор халиу, булга, хандгай, шувуугаар баян, Дорнодын талын хязгаарт орших, төрийн хамгаалалтанд байх ёстой Нөмрөгийн дархан цаазат газарт төлөвлөгчид уг шинэ гүүрийг барихыг хүсч байна. Ингэхээр гүүрний байнгын ашиглагчид нь хятадын хулгайн анчид байх болно.

Энэ гажиг санаандаа АХБ-ны нэрийг хавчуулж чадсанд тэд их бүхимдаж байна. АХБ-ны гэрээ бүхий Америкийн хөгжлийн зөвлөхүүд уг санал хэрхэн бий болсныг судлан үзэж, худалдаа харилцааны урсгал уг гүүрийг зөвтгөж чадахгүйг тодорхойлсныг банкны ажилчид илэрхийлсэн. Хятадаас ирэх байгаль сонирхогч жуулчдын үржих чадварыг зөвлөхүүд бас онцгойлон үзжээ. Энэ бол дэндүү уран сэтгэмж хэмээн ахлах мэргэжилтэн хэллээ.

НҮБ-ын Хөгжлийн Хөтөлбөрийнхны (НҮБХХ) нүүр бас улайж байна. Хойд Солонгос, Орос, Хятадыг дамнасан Түмэн голын чөлөөт худалдааны бүс байгуулахад тус байгууллага зориуд тусалж байгаа. Энэ утгаараа эрчимтэй явагдаж байгаа уг төсөлд Монголыг оролцуулахыг чухалд үзэж, аль болохоор зам харилцаанд өргөн боломж нээх, хөгжлийн гурвалжинг үүсгэхийн гэсэн утгаар нь Бээжин дэх Түмэн голын төслийн зөвлөл Нөмрөгийн гүүрийг дуртайяа дэмжжээ. Монгол ба НҮБХХ-ын хувьд Дорнодын талын биологийн гайхамшгийг хадаглахаас өөр том төсөл үгүй биз ээ.

*Англи хэлнээс орчуулсан Ш.Баатар
“ЗАМДААН” сэтгүүл*

Хавсралт 3. Ярилцлагад оролцогсдын жагсаалт

1. Р.Бадамдамдин

УИХ-ын гишүүн, Төсвийн байнгын хорооны дарга

2. Д.Одбаяр

УИХ-ын гишүүн, Хууль зүйн байнгын хорооны дарга

3. М.Зоригт

УИХ-ын гишүүн, Монгол – Хятадын парламентын бүлгэмийн дарга

4. Д.Ганболд

Төмөр замын хэрэг эрхлэх газрын дарга

5. Б.Батбаяр

Зүүн Хойд Ази нийгэмлэгийн ерөнхийлөгч

6. Л.Нямцэрэн

Док. Проф. Монголын Хөгжлийн Судлалыг Дэмжих Төв

7. Ц.Баатар

Док.Проф. ШУА-ийн Олон Улс Судлалын Хүрээлэн

8. Ц.Адьяасүрэн

Док.Проф. Эко – Ази дээд сургуулийн захирал

9. Очирбат

ЗТАЖЯ-ны Авто тээврийн бодлого зохицуулалтын газрын дарга

10. Онон

ЗТАЖЯ-ны Авто тээврийн бодлого зохицуулалтын газрын мэргэжилтэн

11. Жаргалсайхан

ЗТАЖЯ-ны Тээврийн бодлого зохицуулалтын газрын мэргэжилтэн

12. Баярсайхан

ҮХЯ-ны мэргэжилтэн

13. Дорнод аймгийн Халхгол сумын ИТХ-ын дарга

14. Дорнод аймгийн Халхгол сумын засаг дарга

15. Сүн Хон Лиан

БНХАУ-ны ЭСЯ-ны 2-р нарийн бичгийн дарга

16. Гуо Ган

БНХАУ-ын ЭСЯ-ны 2-р нарийн бичгийн дарга

17. Ё.Сато

Японы “Динам инвестмент” компаний ерөнхийлөгч

18. Я.Эрхэмбаяр

“Эрин Интернэйшнл” компаний захирал

19. Шинэзориг

Дорнод аймгийн “Найнги” компаний захирал

20. Н.Баттулга

“Натур тур” компаний менежер

21. Дорнод аймаг дахь Байгаль хамгаалах төслийн ажилтан

22. Халхгол сумын Түүхийн музейн тайлбарлагч

23. Сүмбэр дэх хилийн цэргийн заставын офицер

Долоо

Ашигласан материал

- Б.Батбаяр. Зүүн Хойд Ази ба Монгол. 2001
- Ц.Даваадорж. Голланд өвчинд нэрвэгдсэн Монголын эдийн засаг. 2005
- Дорнод аймгийн эдийн засаг, нийгмийг 2006 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл
- ЗХА дахь эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд нөлөөлж буй хүчин зүйлс. Монголын хөгжлийн судлалыг дэмжих төв. 2002
- ЗХА-ийн тогтвортой байдал хөгжил цэцэглэлийн үндсэн зураглал. 2004
- Монгол, ОХУ, БНХАУ-ын хил орчмын бүс нутгийн хамтын ажиллагаа. Монголын хөгжлийн судлалыг дэмжих төв. 2000
- Монгол Улс, БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны эдийн засгийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх төсөл, TERA, 2002
- Монгол Улсын гадаад бодлогын үзэл баримтлал
- Олон улс судлал. №4. 2005
- Е.Янг, Л.Квин. Үр нөлөө бүхий бодлогын баримт бичиг боловсруулах нь. 2002.
- A Grand Design for Northeast Asia: 2005 – National Land Planning and Sectoral Development Strategies (Volume 2), NIRA, 2006
- China – Mongolia railway pre-feasibility study, Swederaail, 1998
- China Statistical Yearbook 2005, National Bureau of Statistics of China, 2006
- Internal and External factors on economic cooperation and development in Mongolia and North-east Asia, MDRC, 2005
- Hisako Tsuji. An International Logistical Network in Northeast Asia, ERINA, 2003
- R.Layard, S.Glaister. Cost-Benefit Analysis, Cambridge University Press, 1994
- Mongolian International Tourism Survey, USAID, 2006
- Nomrog Bridge: a political and ecological assessment. SIT Mongolia. 2003
- Strategic study on development options for economic cooperation between the People's Republic of China and Mongolia in Eastern parts of Inner Mongolia Autonomous Region, PRC and Mongolia, ADB, 2002
- The Economist, 29 January, 2004
- Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries: Case Study of Mongolia, China and Russian Federation, UNESCAP, 2003
- Won Bae Kim. Inter-Local Cross-Border Cooperation as a Catalyst for Economic Cooperation in Northeast Asia,