

“БҮС БА ЗАМ”
САНААЧИЛГЫН ТӨСЛҮҮД ДЭХ
МОНГОЛ УЛСЫН
ОРОЛЦОО, НӨЛӨӨЛЛИЙН ШИНЖИЛГЭЭ



НЭЭЛТТЭЙ
НИЙГЭМ
ФОРУМ

"БҮС БА ЗАМ"
САНААЧИЛГЫН ТӨСЛҮҮД ДЭХ МОНГОЛ УЛСЫН
ОРОЛЦОО, НӨЛӨӨЛЛИЙН ШИНЖИЛГЭЭ

Улаанбаатар
2022

ННА 66.4
ДАА 327
Т-587



НЭЭЛТТЭЙ
НИЙГЭМ
ФОРУМ

“БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГЫН ТӨСЛҮҮД ДЭХ МОНГОЛ УЛСЫН ОРОЛЦОО, НӨЛӨӨЛЛИЙН ШИНЖИЛГЭЭ

СУДАЛГААНЫ БАГ:

Уг судалгааг Сэргэлт консалтинг групп ХХК-ийн судлаач удирдахуйн ухааны доктор Д.Төмөрпүрэв хийж гүйцэтгэн, судалгааны зөвлөхөөр С.Боргил ажиллалаа. Энэхүү судалгааг Нээлттэй Нийгэм Форумын захиалгаар гүйцэтгэв.

© Нээлттэй Нийгэм Форум, 2022 оны 3 сар

Тус тайлангийн дүгнэлт, санал зөвлөмж нь Нээлттэй Нийгэм Форумын албан ёсны байр суурийг илэрхийлэхгүй бөгөөд зөвхөн судалгааны багийн судлаачдын хувийн байр суурь, дүгнэлт болно.

Хаяг:

Жамьян гүний гудамж
Сүхбаатар дүүрэг
Улаанбаатар 14240
Утас: 976-73113207
Веб: <http://www.forum.mn>
И-мэйл: osf@forum.mn

“Би Си Ай” ХХК-д эхийг бэлтгэж, хэвлэв.

ISBN 978-9919-9840-6-9

ТАЛАРХАЛ

Энэхүү судалгааны ажлыг гүйцэтгэхэд санхүүгийн дэмжлэг үзүүлсэн Нээлттэй Нийгэм Форум болон судалгааны ажилд үнэтэй санал, шүүмж өгсөн хөндлөнгийн шинжээч Б.Мөнхнаран, Нээлттэй Нийгэм Форумын Засаглалын хөтөлбөрийн менежер Д.Оюунбадам нарт талархал илэрхийлье.

АГУУЛГА

ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ	9
ОРШИЛ	10
ТАНИЛЦУУЛГА	12
1. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА, ЗАСАГЛАЛ.....	19
1.1. Түүхэн нөхцөл байдал.....	19
1.2. “Бүс ба Зам”-ын өнөөгийн байдал	23
1.3. “Бүс ба Зам”-ын гео-эдийн засгийн ба геополитикийн асуудлууд..	26
1.4. “Бүс ба Зам” санаачилгын санхүүжилт болон “Өрийн хавх”-ны тухайд	35
1.5. “Бүс ба Зам” санаачилгатай холбоотой БНХАУ-ын бусад стратеги	39
1.5.1. Хятадын “Гадагшаа гарах” стратеги.....	39
1.5.2. Хятадын хилийн чанад дахь тусламж	40
1.6. “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилтийн механизм ба зохион байгуулалтын бүтэц	41
1.6.1. Оролцогч талууд.....	42
1.6.2. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкны үйл ажиллагаа	43
2. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГАД МОНГОЛ УЛСЫН ОРОЛЦОО: БОЛОМЖ БА БЭРХШЭЭЛ	44
2.1. “Бүс ба Зам”-д Монгол Улсын эзлэх байр суурь ба геополитикийн асуудал.....	44
2.2. Зээлийн тогтвортой байдал ба “Өрийн хавх”	45
2.3. “Бүс ба Зам” санаачилгад Монгол Улсын оролцооны SWOT шинжилгээ	49
2.4. “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд Монгол Улсын хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төслүүдийн шинжилгээ.....	56
2.5. ”Хятад-Монгол-Орос” эдийн засгийн коридорын эдийн засгийн үр нөлөө.....	61
2.5.1. Коридоруудын эдийн засгийн үр нөлөөний IDE-GSM загвар....	63
2.5.2. Загварын симуляцийн үр дүн.....	65
2.5.3. Коридоруудын эдийн засгийн шинжилгээ.....	68

3. ДҮГНЭЛТ: МОНГОЛ УЛСАД ТУЛГАРЧ БУЙ СОРИЛТ БА БОЛОМЖИЙГ АШИГЛАХ НЬ	73
3.1. “Бүс ба Зам”-ыг юу гэж ойлгох вэ ?	43
3.2. “Бүс ба Зам” болон Монгол Улсын оролцоо	74
3.3. “Бүс ба Зам” санаачилгад баримтлах стратеги	75
3.4. Дотоод хүчин зүйлийн эрсдэл.....	77
3.5. “Бүс ба Зам”, “Талын зам” санаачилгууд.....	79
3.6. Хууль эрх зүйн болон банк, санхүүгийн орчны зохицох байдал.....	79
4. БОДЛОГЫН ЗӨВЛӨМЖ.....	81
АШИГЛАСАН ЭХ СУРВАЛЖ.....	83
ХАВСРАЛТУУД.....	89
Хавсралт 1. БНХАУ-ын Засгийн газраас олгосон буцалтгүй тусламж болон хөнгөлөлттэй зээлээр хэрэгжиж буй төслүүд (2020 оны байдлаар).....	89
Хавсралт 2. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкнаас Монгол Улсад хэрэгжүүлж буй төслүүд	95
Хавсралт 3. “Бүс ба Зам” санаачилгын өнөөгийн байдал, хөрөнгө оруулалтын 2021 оны эхний хагас жилийн тайланд хийсэн шинжилгээ.....	97
1. Үндсэн үзүүлэлтүүд	97
2. “Бүс ба Зам” санаачилгын санхүү, хөрөнгө оруулалт	98
3. Хэлэлцээрийн хэмжээ	99
4. “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтад бүс нутаг, улс орнуудын хамрагдсан байдал	100
5. “Бүс ба Зам” ямар салбаруудад түлхүү хөрөнгө оруулалт хийх чиг хандлагатай байна вэ?.....	101
6. “Бүс ба Зам”-ын эрчим хүчтэй холбоотой хөрөнгө оруулалт.....	103
7. “Бүс ба Зам” санаачилгын санхүү, хөрөнгө оруулалтын төлөв байдал.....	104
8. Ногоон “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтыг дэмжих зөвлөмж.....	105
Хавсралт 4. “Бүс Ба Зам” санаачилгын бүтэц, засаглал.....	108
1. Засаглал.....	108
2. Оролцогч талууд.....	109
3. Компаниуд.....	110
4. Төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд.....	110

5. Хувийн хэвшлийн аж ахуйн нэгжүүд.....	112
6. Санхүүжүүлэгч ба хөрөнгө оруулагчид.....	112
7. Бодлогын банкнууд.....	113
8. Арилжааны банкнууд.....	114
9. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк.....	115
10. Хөрөнгө оруулалтын сангууд.....	115
11. Даатгагчид.....	116
12. Төрийн байгууллагууд - институтүүд.....	117
13. Аж үйлдвэрийн салбарын танхим, холбоо.....	120
14. Мөрдөх шаардлагатай стандартууд.....	121
15. Хилийн чанад дахь бүх хөрөнгө оруулалтад хамаарах ерөнхий зарчим.....	122
16. “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хариуцлагатай хөрөнгө оруулалт хийхэд шаардагдах баримт бичгүүд.....	124
Хавсралт 5. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкны засаглалын тухайд.....	130

ӨМНӨХ ҮГ

БНХАУ-ын санаачилгаар “Бүс ба Зам” санаачилга хэрэгжин, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк (АДБХОБ) байгуулагдаж, бүс нутгийн олон оронд томоохон төслүүдийг санхүүжүүлэн хэрэгжүүлж байна. Монгол Улс энэ санаачилгад нэгдэн зарим төслийг хэрэгжүүлэхээр зээлийн хэлэлцээр байгуулан санхүүжилт авах ажлууд хийгдэж байгаа талаар зарим төрийн байгууллага, хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр мэдээлэгддэг боловч энэ хүрээнд манай улсад санхүүжүүлэх төслүүд болон зээл, тусламжийн мэдээллийн нээлттэй байдал сул байна.

Иймд “Бүс ба Зам” санаачилга, АДБХОБ-ны санхүүжилтээр бүс нутагт хэрэгжиж буй болон хэрэгжихээр төлөвлөгдсөн Монгол Улсад хамаарал бүхий төслүүд, тэдгээрийн манай улсад үзүүлэх нөлөөллийн судалгааг доктор Д.Төмөрпүрэвээр ахлуулсан баг хийж гүйцэтгэлээ. Судлаачдын зүгээс Монгол Улсын цаашид баримтлах бодлого, хэрэгжүүлэх төсөл, хөтөлбөр, санхүүжилт зэрэг асуудлыг ул суурьтай тодорхойлоход чухал ач холбогдолтой хэмээн үзэж уг санаачилгын мөн чанарыг судалж, дүгнэлт гаргахыг эрмэлзжээ. Тухайлбал, “Бүс ба Зам” нь санаачилга, бодлого, төсөл, хөтөлбөр, стратегийн аль нь болох; тухайлан хариуцаж буй байгууллага байгаа эсэх; санаачилга бүхэлдээ ач холбогдолтой эсэх; тодорхой төсөв, бодлоготой эсэх; санаачилга бүхэлдээ хэрхэн, ямар байдлаар ажилладаг зэрэг асуудлыг судалгаандаа хамруулав.

Энэхүү судалгааны хүрээнд “Бүс ба Зам” санаачилгад Монгол Улс оролцсоноор учирч болох эрсдэл, бэрхшээл сорилтыг хэрхэн бууруулах талаар зөвлөмж боловсруулав. Тухайлбал, манай улсын хувьд уг санаачилгын засаглал, тогтолцоо, хууль эрх зүйн орчин нөхцөлийг сайтар судалж ойлгох, ялангуяа БНХАУ-ын төрийн бодлого, стратеги, хууль эрх зүйн орчныг нарийвчлан судлах, бүс нутгийн болон дэлхийн өнөөгийн нөхцөл байдлыг нухацтай үнэлэн, ирээдүйн чиг хандлагыг сайтар судалж байж, эдгээр төсөлд бэлтгэлтэй оролцох зайлшгүй шаардлагатай талаар судлаачид зөвлөжээ. Мөн геополитикийн хүчин зүйлээс гадна манай улсын макро эдийн засгийн хязгаарлагч хүчин зүйлүүд, ялангуяа өрийн тогтвортой байдлыг сайтар харгалзаж үзэх шаардлагатай талаар зөвлөмжид дурджээ.

Судалгааг амжилттай хийж гүйцэтгэсэн доктор Д.Төмөрпүрэвээр ахлуулсан судалгааны баг, судалгааны тайланг сайжруулахад үнэтэй санал шүүмж өгч ажилласан хөндлөнгийн шинжээч Б.Мөнхнаран, Нээлттэй Нийгэм Форумын Засаглалын хөтөлбөрийн менежер Д.Оюунбадам нарт талархал илэрхийлье.

“Бүс ба Зам” санаачилгын болон АДБХОБ-ны санхүүжилтээр Монгол Улсад хэрэгжүүлэх төслүүдийн үр өгөөж, нийгэм, эдийн засагт үзүүлэх нөлөөлөл, эрсдэлүүдийн талаар олон нийтийн дунд хэлэлцүүлэг өрнүүлэхэд энэхүү судалгаа чухал хувь нэмэр оруулна хэмээн найдаж байна.

Нээлттэй Нийгэм Форумын Гүйцэтгэх захирал П.Эрдэнэжаргал

ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ

Монгол үгсийн товчлол

ААН	Аж ахуйн нэгж
АДБХОБ	Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк
АХБ	Азийн хөгжлийн банк
БНХАУ	Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс
ГХБ	Гадаад худалдааны байгууллага
ЕХ	Европын холбоо
ЕАЭЗХ	Евроазийн эдийн засгийн холбоо
НҮБ	Нэгдсэн үндэстний байгууллага
ОУ	Олон улс
ОХУ	Оросын Холбооны Улс
УИХ	Улсын Их Хурал
ХАА	Хөдөө аж ахуй
ШХАБ	Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллага

Гадаад үгсийн товчлол

ASEAN	Association of South East Asian Nations (Зүүн Өмнөд Азийн бүс нутгийн хамтын ажиллагааны нийгэмлэг)
CAREC	Central Asia Regional Economic Cooperation Program (Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр)

ОРШИЛ

Бүс нутгийн хэмжээнд БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга нь дэлхийн хэмжээнд өмнө байгаагүй цар хүрээтэй томоохон төслүүд хэрэгжүүлж эхлээд байна.¹ Монгол Улс энэ санаачилгад нэгдэн орох асуудлаар БНХАУ-тай төрийн дээд түвшинд хэд хэдэн уулзалт хэлэлцээр хийж ирсэн бөгөөд одоогоор зарим төсөл хэрэгжүүлэхээр зээлийн хэлэлцээр байгуулан санхүүжилт авах ажлууд эхлээд байгаа талаар зарим төрийн байгууллага, хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр мэдээлсэн.² Гэсэн хэдий ч энэ хүрээнд Монгол Улсад санхүүжүүлэх төсөл, зээл, тусламжийн мэдээллийн нээлттэй байдал сул байна. “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хэрэгжүүлэх төслүүд нь улсын төсөв санхүүд нөлөөлөхөөс гадна манай улсын эдийн засгийн аюулгүй байдал, гадаад харилцаа, түүний дотор гуравдагч хөршийн бодлого, байгаль орчин, нийгмийн асуудалд тодорхой нөлөө үзүүлэхээр байна.

Иймээс “Бүс ба Зам”, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк (АДБХОБ)-ны санхүүжилтээр бүс нутагт хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн, Монгол Улсад хамаарал бүхий төслүүдийн манай улсад үзүүлэх нөлөөллийг судлах шаардлага тулгарч байна. Түүнчлэн манай улсад хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн болон хэрэгжиж буй төслүүдийг нарийвчлан авч үзэх, энэ санаачилгын үйл ажиллагааны засаглалын зарчмуудыг судлах, энэ талаарх олон нийтийн мэдлэг, ойлголтыг дээшлүүлэх, мэдээллийн ил тод байдлыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай байгаа юм.

Дээрх асуудлыг тодруулах зорилгоор Нээлттэй Нийгэм Форумын санхүүгийн дэмжлэгтэйгээр Сэргэлт консалтинг групп ХХК-ийн судлаачид уг судалгааны ажлыг хийж гүйцэтгэн, энэхүү тайланг боловсрууллаа. Энэ судалгаагаар “Бүс ба Зам” санаачилгад Монгол Улс оролцсоноор улс орны нийгэм, эдийн засгийн амьдралд

¹ Hillman J. (2018), How Big Is China's Belt and Road? Csis.org. <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>

² <https://mof.gov.mn/>, <https://news.mn/r/2524366/>

ямар өөрчлөлт гарах, мөн учирч болох эрсдэл, сорилт бэрхшээлийг хэрхэн бууруулах талаар шинжлэн үзсэн болно.

Судалгааны цаглабарын хувьд 2022 оны 2 дугаар сарын 18-ны өдөр хүртэлх хугацаанд Монгол Улс болон бүс нутаг, олон улсын хэмжээнд гарсан өөрчлөлт, үйл явдлуудыг хамруулсан болно.

Засаглал ба авлигын асуудал нь аливаа томоохон дэд бүтцийн төслийн маш чухал асуудал тул “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд эдгээр төслийн нөхцөл, жишээлбэл, нээлттэй, ил тод худалдан авалт хийх замаар төслийн бүх үе шат “шилэн” байх, мөн “Бүс ба Зам” санаачилгын засаглал, тогтолцоо, хууль эрх зүйн орчин нөхцөлийг сайтар судалж ойлгох, ялангуяа БНХАУ-ын төрийн бодлого, стратеги, хууль эрх зүйн орчныг нарийвчлан авч үзэх, бүс нутгийн болон дэлхийн өнөөгийн нөхцөл байдал ямар байгааг үнэлэн, ирээдүйн чиг хандлагыг зөвөөр тооцож судлан, эдгээр төсөлд бэлтгэлтэй оролцох зайлшгүй шаардлага байгааг тусгасан зөвлөмж боловсруулж гаргав.

ТАНИЛЦУУЛГА

Сэдвийн бодлогын ач холбогдол

2013 оноос эхлэн БНХАУ-ын хэрэгжүүлж байгаа “Бүс ба Зам” санаачилгад одоогоор дэлхийн 140 орон нэгдээд байна. Энэхүү санаачилга нь Ази, Европыг холбосон асар өндөр өртөгтэй хөрөнгө оруулалт шаардсан дэд бүтэц барьж байгуулах төслүүдээс эхлээд улс орнуудын эдийн засгийн хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх, нөөц баялгийг чөлөөтэй тээвэрлэх буюу нэвтрүүлэх, иргэд хоорондын харилцаа холбоог өргөжүүлэх, мөн мэдээлэл холбооны болон бусад дижитал, өндөр технологийн салбарыг хөгжүүлэх гэх мэт олон талт хөгжлийн стратеги болон өргөжиж байна. Мөн энэ санаачилгыг санхүүжүүлэх, Азийн орнуудад шаардлагатай эрчим хүч, тээвэр, харилцаа холбоо, хөдөө орон нутгийн дэд бүтэц, усны хангамж, хүрээлэн буй орчин, логистик зэрэг салбартай холбоотой дэд бүтцийн төслүүдийг санхүүжүүлэх зорилготойгоор АДБХОБ-ийг байгуулсан. Тус банк “Бүс ба Зам” санаачилгатай уялдуулан томоохон хэмжээний төслүүдийг Ази, Европын олон улсад санхүүжүүлэн хэрэгжүүлж байна.

Энэ санаачилгын хүрээнд төлөвлөсөн «Бүс ба Зам» коридорын хоёр нь Төв Ази, Өмнөд Кавказын орнуудаар дамжин өнгөрөх юм. Эдгээр улс нь ихэвчлэн далайд гарцгүй бөгөөд тэдгээр орны тээврийн дэд бүтцийн хөгжил сул, чанар нь харьцангуй доогуур байна. Иймд “Бүс ба Зам” санаачилгын энэ хоёр коридор нь Монгол Улсад хамаатай бөгөөд манай орны баруун бүс Төв Азийн бүс нутагт хамаарах бол БНХАУ, Монгол Улс, ОХУ-ын хуурай замаар холбогдсон коридор нь төвийн бүсийг дайран өнгөрөх юм. “БНХАУ-Монгол Улс-ОХУ” эсвэл товчоор “Хятад-Монгол-Орос” гэсэн эдийн засгийн коридор нь төмөр зам, хурдны авто замын холболтод голлон чиглэгдэж, холбогдох бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх, хилийн боомтыг хөгжүүлэн гаалийн хяналт, нэвтрүүлэх чадавхыг нэмэгдүүлэх, тээврийн хүчин чадлыг сайжруулж, транзит тээврийг нэмэгдүүлэхэд илүү төвлөрч байна.

“Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хийгдэх хөрөнгө оруулалт нь манай улсын эдийн засгийн хөгжлийн тэргүүлэх чиглэлд нийцэн, үндэсний болон бүс нутгийн стратеги төлөвлөгөөтэй уялдах ёстой. Ингэхдээ геополитикийн нөлөөлөх хүчин зүйлээс гадна манай улсын макро эдийн засгийн хязгаарлагч хүчин зүйлүүд, ялангуяа өрийн тогтвортой байдал, эрсдэл үүсэх байдал, аюулгүй байдлыг сайтар харгалзаж үзэх шаардлагатай юм.

Бодлогын судалгааны хувьд уг сэдэв нь “Бүс ба Зам” санаачилгын оролцох талуудын хамтын ажиллагаанаас хүртэх үр дүнгээс гадна Монгол Улсад ямар үр өгөөжтэй байх вэ, Монгол Улсад ямар давуу тал бий болгох эсвэл тулгарч болзошгүй сорилт, эрсдэлийг яаж багасгах вэ гэх үндсэн асуудалд хариулт өгөх бодлогын зөвлөмж болох учир чухал ач холбогдолтой гэж судлаачдын зүгээс үзэж байна.

Сэдвийн судлагдсан байдал

Энэ сэдэвт хамаарах судалгаануудыг авч үзэхэд “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийн нөлөөллийг судлаачид харилцан адилгүй үнэлжээ. Санаачлагч тал БНХАУ-ын зүгээс гаргаж буй судалгаануудын дийлэнх нь “Бүс ба Зам” санаачилгыг сурталчилсан, магтсан шинжтэй байна. Харин эрсдэлийн тооцоо болон учирч болох бэрхшээл, сорилтуудыг хэрхэн даван туулах, хэрхэн хамтран ажиллах зарчмын талаар судалгаа бараг хийгдээгүй байна гэж үзэж болно. “Бүс ба Зам” санаачилгыг шүүмжилсэн судалгаа голдуу АНУ болон түүний ойрын холбоотон орнууд, олон улсын зарим байгууллага болон банк, санхүүгийн байгууллагуудаас гарчээ. Мөн “Бүс ба Зам” санаачилгыг эсэргүүцэж буй Энэтхэг, Япон зэрэг орны судлаачдаас санхүүжилтийн арга барил нь шилэн биш байна гэж шүүмжилсэн байна. Мэргэжилтнүүд, шинжээчид, эрдэмтдийн эдгээр зөрүүтэй үнэлэлт нь уг санаачилгын ач холбогдол, үзэл баримтлалын талаарх ойлголтын тухайд онол, практикт нэгдсэн байр сууринд хүрээгүй байгааг харуулж байна. Албан ёсны баримт бичигт, мөн дэлхий нийтэд зарлан тунхаглаж байгаа үндэслэл нь “энх тайван”, “хөгжил цэцэглэлт” гэх мэт

нийтлэг үнэт зүйлд үндэслэсэн гэж тайлбарладаг. БНХАУ-ын дарга, ХКН-ын Төв хорооны Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Ши Жиньпиний 2013 онд анх зарласан Хятадын “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилга нь Ази, Европ, Африкийн бүс нутгийг холбон “энх тайван хөгжил”, “эдийн засгийн хамтын ажиллагаа”-г бий болгоно гэж “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилтийг идэвхжүүлэх, манлайлах бүлгийн албанаас тунхагласан.³

“Бүс ба Зам” санаачилгыг эдийн засгийн өөр хэд хэдэн төсөл, дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын төслүүдийг багтаасан “бүрхүүл ойлголт” гэж Svante E.Cornell, Swanstrom⁴, Hillman⁵ нарын олон судлаач дүгнэжээ. Бидний үзэж байгаагаар энэ санаачилга нь тодорхой нарийвчилсан төлөвлөгөө бүхий төсөл, хөтөлбөр биш, бас яг тодорхой хариуцсан байгууллага эсхүл институц байхгүй, ер нь нэг хүний буюу БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпиний манлайлалтай холбоотой, мөн зарцуулахаар төлөвлөж буй төсөв зэрэг нь тодорхойгүй гэх мэт ойлгомжгүй зүйл их байна. Иймээс “Бүс ба Зам” санаачилга байгуулагдсан цагаасаа эхлээд л судалгаа шинжилгээний болон мэтгэлцэх объект болж ирсэн. Уг санаачилгын хүрээнд төлөвлөсөн болон хэрэгжүүлж байгаа их хэмжээний мөнгөн дүн бүхий төслүүдийн үр нөлөөний тухай судлаачид, олон улсын байгууллагууд харилцан адилгүй үнэлэлт өгсөөр байна. Жишээ нь, “Бүс ба Зам” санаачилгыг БНХАУ-ын эдийн засгийн хөгжил, нөлөөллийн хүрээг тэлэх зорилготой, «Маршаллын төлөвлөгөө»-ний хятад хувилбар гэж үзэхээс гадна Хятадын илүүдэл үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг гадаадад шилжүүлэх нэгэн арга хэлбэр гэж үзэхээс эхлээд «Дотоод ба далайн эдийн засгийг нэгтгэсэн даяаршлын шинэ үе» гэж ч үзсэн байдаг. Харин санаачлагч улсын зүгээс оролцогч талуудын зөвхөн

³ “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилтийг идэвхжүүлэх манлайлах бүлэг нь БНХАУ-ын Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хорооны удирдлага доор уг санаачилгыг зохицуулах болон чиглүүлэх чиг үүрэгтэй ажилладаг. Эх сурвалж: <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

⁴ Compatible Interests? The EU and China's Belt and Road Initiative, SIEPS 2020. www.sieps.se

⁵ Jonathan E. Hillman, How Big is China's Belt and Road? Center for Strategic and International Studies, 3 April, 2018. <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>

хамтын ажиллагаа, хамтарч хөгжиж дэвшихэд уг санаачилга чиглэгдсэн гэж тайлбарладаг.

Гэхдээ «Бүс ба Зам»-ын тээврийн төслүүд зохих ёсоор хэрэгжсэн тохиолдолд оролцогч бүх тал тээвэрлэх, аялах цаг хугацааг багасган, худалдааны зардлаа бууруулах, улмаар худалдаа болон гадаадын хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлснээр хамрагдсан орнуудын эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих, ядуурлыг бууруулахад чухал дэмжлэг үзүүлэх боломжтой гэж үздэг. Гэсэн хэдий ч үүнтэй холбоотой томоохон эрсдэлүүд бас байгаа бөгөөд энэ санаачилга нь хамрагдсан улс орнуудыг хэт их өртэй, үр дүн муутай төслүүдтэй үлдээж магадгүй ба мөн байгаль орчин, нийгмийн сорилтуудтай тулгарч болзошгүй гэж тухайлбал, Дэлхийн банкны Европ ба Төв Азийн бүс нутгийг хариуцсан ерөнхий эдийн засагч Асли Кунт дүгнэсэн байна⁶. Иймд “Бүс ба Зам” санаачилгад нэгдэн төсөлд нь хамрагдсан улс орнууд энэ санаачилгын үр ашгийг хэрхэн нэмэгдүүлэх, гарч болох бэрхшээлтэй асуудлууд, эрсдэлийг яаж багасгах вэ зэрэг асуудалтай зүй ёсоор нүүр тулгарч байна.

Энэ судалгааны үр нөлөө, оруулах хувь нэмэр

Монгол Улс энэ санаачилгад нэгдэн зарим төслийг хэрэгжүүлэхээр зээлийн хэлэлцээр байгуулан санхүүжилт авах ажлууд хийгдэж байгаа тул сайтар нарийвчлан судалсан байх шаардлага тулгарч байна. Гэхдээ БНХАУ-аас Монгол Улсад санхүүжүүлэх төслүүд, зээл, тусламжийг “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хамруулахаасаа илүү хоёр талт хамтын ажиллагааны гэрээ, тусламжид хамаатуулан ойлгож болохоор байгаа нь энэ талаарх мэдээлэл бага, ерөнхийдөө нээлттэй биш байгааг харуулж байна. Бид АДБХОБ-ны цахим хуудас, гадаад, дотоод зарим эх сурвалжаас харахад “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд Монгол Улс нийгмийн кредит онооны системд нэгдэн, царай таних камержуулалт ашиглахаас гадна төмөр зам, харилцаа

⁶ <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2019/03/11/belt-and-road-initiative-in-central-asia-and-the-caucasus>

холбоо, эрчим хүчний төслүүдэд зээл, тусламж авах тухай мэдээлэл хомс олддоно. Эдийн засгийн коридортой холбоотой ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ-ын төрийн тэргүүний уулзалтаас Монгол Улсад хэрэгжүүлэх 32 төсөл санал болгосон боловч хэрэгжилт нь төдий л сайнгүй байгаа⁷.

Бусад улсад тохиолдож буй бэрхшээлтэй асуудлуудыг сайн судалж, холбогдох гэрээ конвенц, БНХАУ-ын хууль тогтоомж, уг санаачилгын засаглалын онцлогийг ойлгон, бэлтгэл сайтай оролцвол “Бүс ба Зам”, АДБХОБ-ны санхүүжилтээр манай улсад хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөгдсөн төслүүд нь зорилтот сайн үр дүнг үзүүлэх магадлалтай. Гэхдээ дэд бүтцийн томоохон, мега төслүүд нь зарим талаар гадаад хүчин зүйлээс ихээхэн хамаарахаас гадна улсын төсөв санхүү, зээлийн асуудал, гуравдагч хөршийн бодлого, нийгэм, хүний эрхийн асуудалд ч мөн тодорхой нөлөө үзүүлэхийг тооцох хэрэгтэй.

Иймд “Бүс ба Зам” санаачилгын Монгол Улсад хамаарах төслүүд, эдгээр төслийн үзүүлэх нөлөөлөл, хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн болон хэрэгжиж буй төслүүдийн үр өгөөжийг хамарсан өргөн хүрээний судалгаа хийх нь уг төслийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх, хүлээх эрсдэлийг бууруулах, манай улсын эрх ашигт шууд тусахгүй бусад нөлөөллийг тооцоход чухал ач холбогдолтой.

“Бүс ба Зам” санаачилгын болон АДБХОБ-ны үйл ажиллагааны засаглалын зарчмуудыг судлах, энэ талаарх мэдлэг, ойлголтыг дээшлүүлэх, мэдээллийн ил тод байдлыг нэмэгдүүлэхэд энэ судалгаа чухал хувь нэмэр оруулна гэж судлаачдын зүгээс үзэж байна.

⁷ “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын судалгаа: Эдийн засгийн коридорын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг урагшлуулах боломж” судалгааны тайлан, №МХСХХ01, УБ., 2020.

Дэвшүүлж буй зорилтууд

Энэхүү судалгааны ажлаар бүс нутгийн санаачилгууд болох “Бүс ба Зам”, АДБХОБ-ны санхүүжилтээр бүс нутагт хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөгдсөн, Монгол Улсад хамааралтай төслүүдийн талаар судлах, эдгээр санаачилгын үйл ажиллагааны засаглалын зарчмуудыг судлах зорилготой. “Бүс ба Зам” болон АДБХОБ-ны засаглал, санхүүжилт, төслүүдийн нөлөөллийн чиглэлээр дараах асуудлуудыг хамруулан уг судалгааг хийж гүйцэтгэлээ. Үүнд:

- Нэр хүндтэй судлаачдын бүтээл, албан ёсны эх сурвалж бүхий өгөгдөл, мэдээлэл ашиглан “Бүс ба Зам” санаачилга, түүний үйл ажиллагааны үр дагавар, боломж ба бэрхшээлийг тодруулах;
- “Бүс ба Зам” санаачилга, АДБХОБ-ны үйл ажиллагааны засаглалын зарчмуудын судлах;
- “Бүс ба Зам” санаачилга болон АДБХОБ дахь Монгол Улсын оролцоо, авсан үүрэг амлалт, уг санаачилгын хүрээнд Монгол Улсад хэрэгжүүлж буй, хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төслүүдийг шинжлэхдээ хувьсан өөрчлөгдөж буй динамик хандлагад нийцүүлэн судлах;
- “Бүс ба Зам” санаачилга, АДБХОБ-ны санхүүжилтээр бүс нутагт хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөгдсөн, Монгол Улсад хамааралтай төслүүд, тэдгээрийн Монгол Улсад үзүүлэх нөлөөллийг судлах зэрэг болно.

Бидний энэ судалгаа нь “Бүс ба Зам” санаачилга ба АДБХОБ-ны санхүүжилтээр бүс нутагт хэрэгжиж буй болон хэрэгжүүлэхээр төлөвлөгдсөн төслүүдэд Монгол Улс хэрхэн оролцох вэ, мөн дээр дурдсан асуудлуудаар эдгээр төслийн үзүүлэх нөлөөлөл ямар байж болох вэ гэсэн асуултуудад хариу өгч, энэ асуудалд шинжилгээ хийн, бодлогын зөвлөмж гаргахад чиглэсэн болно.

Судалгааны хүрээ, арга зүй

Энэхүү судалгаа нь “Бүс ба Зам” санаачилга, АДБХОБ-ны засаглалын онцлог, тэдгээрийн санхүүжилтээр бүс нутагт хэрэгжиж буй болон хэрэгжихээр төлөвлөгдсөн төслүүдэд ерөнхий шинжилгээ хийх, түүнээс Монгол Улсад хамааралтай төслүүдийн манай улсад үзүүлэх нөлөөллийн хүрээг хамарна. Судалгааны ажлыг үр дүнтэй хийж гүйцэтгэх, судалгааны зорилгод хүрэхийн тулд дараах арга зүйг ашиглав. Үүнд:

- Сэдвийн судлагдсан байдлыг дедукцийн аргаар хийнэ. Үүний тулд холбогдох ижил төстэй судалгааг “Бүс ба Зам” санаачилга, АДБХОБ-ны албан ёсны цахим хуудас, гаднын бусад эх сурвалж ашиглан хийх;
- Монгол Улсын Сангийн яам болон бусад яам, хэвлэл мэдээллийн сангаас авсан мэдээлэл, өгөгдлийг ашигласан хоёрдогч мэдээллийг шинжлэх;
- Гадаад харилцаа болон стратегийн чиглэлээр ажилласан туршлага бүхий мэргэжилтнүүд, судлаачидтай уулзан ярилцлагын аргаар мэдээлэл олж авах;
- Бусад судалгаа, мэдээллийг ашиглан свот (SWOT) шинжилгээ хийх;
- Төслүүдэд Монголын талаас оролцогч төрийн байгууллагуудын төлөөлөл, аж ахуйн нэгж (ААН)-тэй хийх ярилцлага, фокус бүлгүүдийн санаа бодлыг холимог аргын судалгаа ашиглан явуулна.

1. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА, ЗАСАГЛАЛ

1.1. ТҮҮХЭН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ

“Бүс ба Зам” санаачилгын үүслийн үндэс суурь нь эртний уламжлалт торгоны зам билээ. Хятадууд торгоны замын түүхийг үргэлж өөрсдийнх гэж үзэж ирсэн бөгөөд АНУ-ын Төрийн департаментын гишүүн асан Хиллари Клинтон 2011 оны 7 дугаар сарын 20-нд Энэтхэгийн Ченнай хотод хэлсэн үгэндээ “Шинэ торгоны зам бол АНУ-ын Төв ба Өмнөд Азийг Афганистантай холбосон олон улсын эдийн засаг, дамжин өнгөрөх сүлжээний урт хугацааны алсын хараа юм”⁸ гэж хэлснээр их маргаан дагуулж байжээ. Хиллари Клинтон “АНУ-ын бодлого”-ыг тайлбарлахын тулд “Торгоны зам” гэсэн нэр томъёо ашигласан нь БНХАУ-ын төр, засгийг ихэд цочирдуулсан байна. Гэхдээ өнөө үед АНУ-ын “Шинэ торгоны зам” нь 2011 онд анх түүнийг зарлан тунхаглаж байсан үеэс хойш хүчин чадлаа хурдтайгаар бүрмөсөн алдсан байж магадгүй юм. Өнөө үед энэ нь зүгээр л амлалт, мөрөөдлийн шинжтэй байсан нь харагдаж байгаа бол БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга бодитой хэрэгжиж, олон зуун төсөл хэрэгжүүлж байна.

Торгоны замын түүхийн талаарх материалуудыг уншиж судлахад нэн эрт үеэс эхлэн олон зуун жилийн турш хүмүүс худалдаа, арилжаа хийж, өнөөгийн хэллэгээр эдийн засгийн интеграцид орж байжээ.

⁸ <https://2009-2017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/07/168840.htm>, 2021-10-15-нд хандалт хийв.

Зураг 1. Эртний торгоны замын маршрут



Эх сурвалж: (<https://media.nationalgeographic.org/assets/photos/142/159/6af2ebd5-8255-4573-985e-4c9978df58cd.jpg>)

Германы нэрт газарзүйч, аялагч Фердинанд Фон Рихтгофен 1877 онд Хятадад хийсэн экспедицийнхээ дараа Хан гүрний тогтоосон худалдааны замыг маршрутын сүлжээгээр нь Seidenstrasse (Торгоны зам) эсвэл Seidenstrassen (Торгоны замууд) гэж нэрлэжээ. Энэхүү худалдааны маршрутын сүлжээ нь бүр МЭӨ 130 оноос хойш ашиглагдаж байсан боловч Османы эзэнт гүрэн баруунтай хийх худалдааг хааж боосноор МЭ 1453 онд хаагдсан байна. Эртний торгоны замууд Хятадаас Их Британи хүртэлх худалдааны замыг хөндлөн туулахдаа Энэтхэг, Бага Ази, Месопотами, Египет, Зүүн Африк, Грек, Ромоор дайран өнгөрч Евроазийг бүхэлд нь хамарч

хамгийн их эрэлттэй байсан Хятадын алдартай торгоноос “Торгоны зам” гэсэн нэрийг тэр үед авсан байжээ⁹ (Зураг 1).

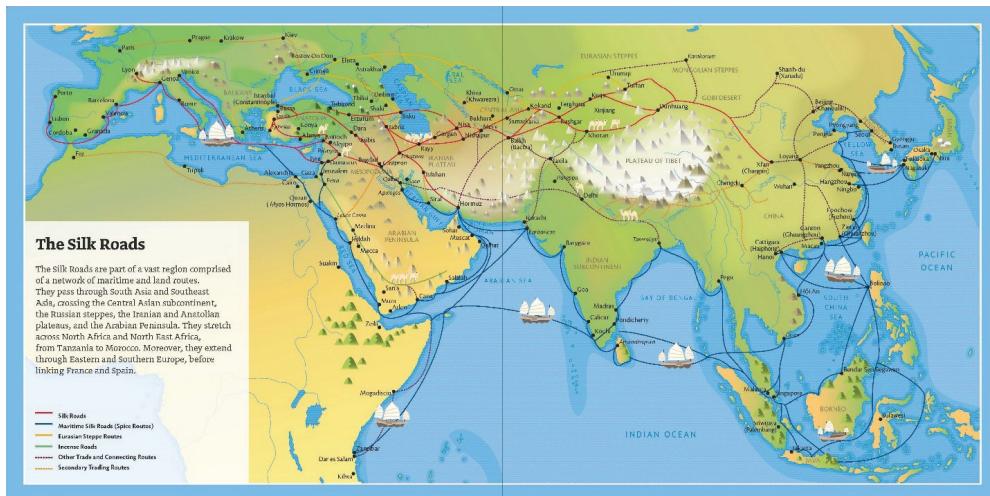
Далайн худалдаанд «Халуун ногооны зам» гэгдэх дэлхийн худалдааны сүлжээний чухал салбар болж, тус бүс нутгаас дэлхийд амтлагч нийлүүлэн «Японы баруун эргээс 15,000 км гаруй, Хятадын эрэг орчмоор дамжин өнгөрдөг замаар өрнөдөг байв. Эндээс Зүүн өмнөд Ази, цаашлаад Энэтхэгээр дамжин Ойрх Дорнод, Газар дундын тэнгис хүрнэ»¹⁰. Энэ зам нь Хятадын соёл иргэншлийг Инд хөндийн болон Месопотамийн соёл иргэншил, Арабын хойгтой холбосон юм. Үүний үр дүнд далайн эргийн Гоа, Маскат, Александриа, Занзибар хотууд бараа таваар, үзэл санаа, хэл соёл, зан заншил, итгэл үнэмшил солилцох баялаг төвүүд болжээ.

Ийнхүү эртний торгоны замууд зөвхөн бараа солилцох зорилгоор Дорнодыг өрнөдтэй холбосонгүй, харин соёл, оюуны солилцоонд хүргэж, улмаар замдаа соёл иргэншлийн шинэ төвүүдийг бий болгожээ. Эдгээр “зам” нь мөн олон шашныг Евроази даяар түгээхэд чухал үүрэг гүйцэтгэсэн. Буддизм, христийн шашин, хиндүизм дэлгэрч, лалын шашинтан аялагчид өв соёлоо эдгээр замаар мөн тараан түгээжээ (Зураг 2).

⁹ Anshuman Rahul, The Game for Regional Hegemony: China’s OBOR and India’s Strategic Response, Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations, Jan./Jun. 2018, pp. 159-196.

¹⁰ <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>

Зураг 2. Торгоны замын бүрэн зураглал



Эх сурвалж: <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>

Эртний монголчууд, ялангуяа Чингис хааны үүсгэн байгуулсан Их Монголын Эзэнт гүрэн, түүний дараах залгамжилсан улс гүрнүүд торгоны замын түүхтэй салшгүй холбоотой юм. Ялангуяа “The Pax Mongolica” үе нь урт хугацаанд Европ, Зүүн Азийг дамнан оршиж тогтвортой байдал, арилжаа худалдаа маш идэвхтэй өрнөх нөхцөл бүрдүүлэн шинэ эрин үе эхлүүлснээрээ торгоны замын түүхэнд онцгой байр суурь эзэлдэг.¹¹ Үүний дараа эртний торгоны замууд тухайн үеийн улс төр, цэргийн нөлөөллөөр, мөн Евроази даяар гео-улс төрийн нөхцөл байдал өөрчлөгдөж, барууны орнууд далайн шинэ зам нээсний улмаас бүс нутгийн чухал ач холбогдлоо алджээ.

Орчин үед БНХАУ энэхүү үйл ажиллагааг “Бүс ба Зам” санаачилга гэж нэрлэгдэхээс өмнө тус бүс нутагт олон жилийн турш аажмаар болгоомжтой хөгжүүлж иржээ. Холбогдох дэд бүтцийн төслийг 1990-ээд оны сүүл үеэс боловсруулж эхэлсэн тул Төв Азид Хятадын үйл ажиллагаа нь “Бүс ба Зам”-ыг зарлахаас өмнө эхэлсэн гэж үзэж болно. Харин БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин

¹¹ <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/pax-mongolica/>

анх 2013 онд Казахстан Улсад хийсэн илтгэлдээ¹² Европ, Евроази, Ойрх Дорнод, Африкийн зах зээлтэй Хятадыг холбох асар том санаачилга бий болгож байгаагаа зарласан (Вольф С., Лихтенштайн Ш., 2022). Эхлээд “Нэг бүс, Нэг зам” санаачилга (*One Belt, One Road*) гэж байснаа одоо нийтэд “Бүс ба Зам” санаачилга (*Belt and Road Initiative*, товчоор *BRI*) гэж нэрлэгдэх болсон. Уг санаачилгад одоогоор 140 улс орон нэгдэж, нэг их наяд ам.доллараас давсан хөрөнгө оруулахаар төлөвлөж байгаа нь түүхэн дэх хамгийн том дэд бүтэц, хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр болж байгаа юм (Mauger and Zhang, 2021). Энэ санаачилгын ач холбогдол эдийн засгийн хувьд ч, улс төрийн хувьд ч асар их нэмэгдэж байгаа талаар дэлхийн бусад орны болон БНХАУ-ын төрийн хэвлэл мэдээллийн хэрэгслүүд өргөнөөр мэдээлж байгаа билээ.

1.2. “БҮС БА ЗАМ”-ЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

БНХАУ-ын 2013 оноос хэрэгжүүлж байгаа “Бүс ба Зам” санаачилга нь одоогоор “Торгоны замын эдийн засгийн бүс”, “21-р зууны далайн торгоны замын бүс” гэсэн хоёр чиглэлээр санаачилгад багтсан улс орнуудын эдийн засгийн хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх, нөөц баялгийг чөлөөтэй тээвэрлэх буюу нэвтрүүлэх зорилготой хөгжлийн стратеги болон өргөжиж байна. “Өөрөө хөгжинө, өрөөлийг ч хөгжүүлнэ, өөрөө ч шийдэмгий өөрчлөгдөнө, нээлттэй байх болно, тэгээд дэлхий дахинтай хөл нийлүүлэн урагшилна” - Энэ бол “Бүс ба Зам” санаачилгын үндсэн философи юм. БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин хэлэхдээ ““Бүс ба Зам” нь хэдийгээр Хятадаас үүдэлтэй боловч боломж, үр дүн нь дэлхий дахиных байх болно. Оролцогч бүх тал хамтаар зөвшилцөж, хамтдаа бүтээн байгуулж, үр дүнгээ хамтдаа хуваалцах зарчим баримталбал уг санаачилгыг дэлхийн эдийн засгийн даяаршлын урсгалд нийцүүлэн, олон улсын хамтын ажиллагааны хамгийн

¹² Ши Жиньпин, Казахстаны Назарбаевын Их Сургуульд тавьсан илтгэл (President Xi Jinping delivers important speech and proposes to build a Silk Road Economic Belt with Central Asian countries // Ministry of Foreign Affairs of the People’s Republic of China, 7 September 2013. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml.)

өргөн хүрээг хамарсан талбар болгож болно” гэж дүгнэсэн нь “Бүс ба Зам” санаачилгын үндсэн чиглэлийг харуулж байна.¹³ “Бүс ба Зам” санаачилгын үндсэн зорилтууд нь:

1. Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийг эрчимжүүлэх;
2. Транс-Азийн тээврийн нэгдсэн дэд бүтэц байгуулах;
3. Хөрөнгө оруулалт ба худалдаанд тохиолддог саадыг гэтэлгэх;
4. Үндэсний валютуудыг бэхжүүлэх;
5. Хүмүүнлэгийн салбарт хамтын ажиллагааг гүнзгийрүүлэх зэрэг болно¹⁴.

Эдгээр зорилт нь НҮБ-аас баталсан Тогтвортой хөгжлийн зорилттой сайтар холбогдсон¹⁵ гэсэн байна.

Олон талын шүүмж, үзэл бодлоос үл хамааран эдийн засгийн коридорыг хөгжүүлэх, бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, эдийн засгийн хөгжлийн хөтөлбөр хэрэгжүүлэх нь “Бүс ба Зам” санаачилгын тэргүүлэх чиглэл гэж БНХАУ-ын гадаад бодлогод тодорхойлсон.¹⁶ АДБХОБ “Бүс ба Зам” санаачилгатай уялдуулан томоохон хэмжээний төслүүдийг Ази, Европын олон улсад санхүүжүүлэн хэрэгжүүлж байна.

“Бүс ба Зам” санаачилга нь анх Хятадын өндөр хөгжилд хүрч буй далайн эргийн хотуудыг хөгжлөөр дутуу дотоодын бүс нутгууд болон Төв Ази, Зүүн өмнөд ба Өмнөд Азийн хөршүүдтэй холбох зорилготойгоор эхэлж, энэ нь БНХАУ-ыг сайтар холбогдсон дэлхийн төв болгох байр суурийг бэхжүүлж байна гэж үзэж болно. Түүнээс хойш энэ санаачилга бүс нутгийн коридор гэсэн анхны ойлголтоос давж, дэлхийн өнцөг булан бүрд хүрээгээ тэлсээр байна. Одоо үүний хамрах хүрээнд “Бүс ба Зам” санаачилгад хамрагдсан орнуудын харилцаа холбооны сүлжээ, хиймэл оюун ухааны чадавх, үүлэн тооцоолол, цахим худалдаа, финтек болон гар утасны төлбөрийн

¹³ Д.Баярхүү, “Нэг бүс: Нэг зам ба Бид”, Mongolian Economy, 2018.

¹⁴ Д.Баярхүү, “Нэг бүс: Нэг зам ба Бид”, Mongolian Economy, 2018.

¹⁵ Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага, 2019.

¹⁶ <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/86739.htm>

систем, камержуулалт, тандалтын технологи, өндөр технологийн бусад салбарыг хөгжүүлэн сайжруулах зорилготой “Дижитал торгоны зам” мөн багтаж байна¹⁷.

“Бүс ба Зам” санаачилга өмнө нь дэлхийн хэмжээнд хийгдээгүй асар их мөнгөн дүнтэй, их хэмжээний газар нутгийг хамарсан глобал стратеги бөгөөд бүс нутгийн орнууд руу чиглэсэн шууд хөрөнгө оруулалтын урсгал 2013-2017 онд 80.7 тэрбум ам.долларт хүрсэн байна. Хамгийн сүүлийн үеийн тайлангаас харахад уг санаачилгад зөвхөн БНХАУ-ын 2020 онд хийсэн нийт хөрөнгө оруулалт 47 орчим тэрбум ам.доллар болжээ. Энэ нь 2019 оны хөрөнгө оруулалтаас 54 хувиар буурсан бол “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтын оргил үе болох 2015 оныхоос 78 орчим тэрбум ам.доллороор буурсан үзүүлэлт юм. Энэ нь Ковид-19 цар тахлаас үүдэн Хятадын “Бүс ба зам”-д хийх хөрөнгө оруулалтын хамгийн бага үзүүлэлт болж байна. 2021 оны байдлаар “Бүс ба Зам”-ын гишүүн орнуудад хийсэн банк санхүүгийн бус шууд хөрөнгө оруулалт долоон тэрбум 430 сая ам.долларт хүрч, өнгөрсөн оны мөн үеийнхээс 13.8 хувиар нэмэгджээ. Хэрэгжих төслүүдийн нийт хөрөнгө оруулалт 46 тэрбум 490 сая ам.долларт хүрч, 30 тэрбум 800 сая ам.долларын төсөл одоогоор хэрэгжээд байна.

“Бүс ба зам” санаачилгын хүрээнд БНХАУ-тай хамтран ажиллах санамж бичигт гарын үсэг зурсан 140 оронд нийт 770 орчим тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийгджээ. Гэхдээ БНХАУ-аас “Бүс ба Зам” санаачилгад оруулсан санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт 2020 оноос хойш буурах хандлага үргэлжилж байна. “Бүс ба Зам” санаачилгын өнөөгийн байдал, хэрэгжилтийн тоон үзүүлэлтүүд болон хөрөнгө оруулалтын 2021 оны эхний хагас жилийн тайланд хийсэн шинжилгээнд үндэслэн цаашид ямар глобал хандлага ажиглагдаж байгааг Хавсралт 3-т дэлгэрэнгүй үзүүллээ.

¹⁷ “China’s Belt and Road Implications for the United States”, Independent Task Force Report No. 79, Council on Foreign Relations, USA, March 2021.

1.3. “БҮС БА ЗАМ”-ЫН ГЕО-ЭДИЙН ЗАСГИЙН БА ГЕОПОЛИТИКИЙН АСУУДЛУУД

“Бүс ба Зам” санаачилга нь БНХАУ болон дэлхийн бусад улс орны хоорондох зам тээврийн холболт, худалдааг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн дэлхийн хэмжээний мега төслүүдийг хөгжүүлэх цогц хүрээ бий болгох оролдлого бөгөөд энэ утгаараа БНХАУ-ын эдийн засгийн өмнөх бодлогуудтай нийцэж байгаа боловч хамрах хүрээ, амбицын хувьд урьд өмнө хэзээ ч хийж байгаагүй өргөн цар хүрээтэй ажил юм. Өнөөгийн байдлаар “Бүс ба Зам” нь Энэтхэгийн далайг дамнасан далайн сүлжээгээр бүрэн холбогдсон ба мөн Евроазийн орнуудыг дайран өнгөрөх хуурай замын коридорууд байгуулах ажиллагааг эрчимтэй хэрэгжүүлээд байна.

БНХАУ-ын зүгээс “Бүс ба Зам” санаачилгыг эдийн засгийн төсөл гэж харуулахыг хүсэж байгаа боловч үнэн хэрэгтээ энэ нь геополитикийн чухал ач холбогдолтой нь маргаангүй. Далай тэнгисийн чухал цэг, боомтоос хамаарах байдлыг багасгах нь өөрөө геополитикийн асуудал билээ. “Бүс ба Зам” санаачилга нь мөн Евроази болон Энэтхэгийн далайд Хятадын геополитикийн нөлөөг сэргээж, энэ бүс нутаг дахь АНУ-ын нөлөөллийг тэнцвэржүүлэхэд хувь нэмэр оруулах зорилго давхар агуулж байгаа. Уг санаачилгад нэлээд болгоомж, шүүмжлэлтэй ханддаг АНУ-ын зүгээс БНХАУ-ыг номер нэг өрсөлдөгч болгон зарласан бөгөөд АНУ-ын Ерөнхийлөгч Доналд Трампын засаг захиргааны үед Үндэсний тагнуулын албаны даргаар ажиллаж байсан Жон Ратклифф “Бээжин АНУ-тай сөргөлдөөний нээлттэй эрин үед ороход бэлтгэж байна. БНХАУ нь өнөөгийн АНУ болон олон улсын ардчиллын хувьд дэлхийн II дайнаас хойших хамгийн том аюул заналхийлэл” гэж мэдэгджээ.¹⁸

“Бүс ба Зам” санаачилга нь АНУ-ын эдийн засаг, улс төр, дэлхийн цаг уурын өөрчлөлт, аюулгүй байдлын ашиг сонирхолд томоохон сорилт болж байна. Уг санаачилга 2013 онд хэрэгжиж эхэлснээс хойш БНХАУ-ын банкнууд болон компаниуд нь улс

¹⁸ News article by Ken Dilanian, <https://www.nbcnews.com/politics/national-security/>, Dec. 4, 2020.

орнуудад цахилгаан станц, төмөр зам, хурдны зам, боомтоос эхлээд харилцаа холбооны дэд бүтэц, шилэн кабелийн байгууламж, олон тооны ухаалаг хотын төслүүдийг санхүүжүүлж, барьж байгуулсаар байна. Тогтвортой бөгөөд хариуцлагатай хэрэгжүүлбэл уг санаачилга нь хөгжиж буй орнуудын урт хугацааны хэрэгцээг хангаж, дэлхийн эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих боломжтой. Гэсэн хэдий ч өнөөг хүртэл АНУ болон “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалт авсан орнуудын аль алинд нь түүний хэрэгжилтээс үүсэх эрсдэл нь түүний ашиг тусаас хамаагүй давж байна¹⁹ гэж АНУ-ын бие даасан “Council on Foreign Relations” судалгааны хүрээлэнгийн ажлын хэсгээс гаргасан илтгэлд дүгнэсэн байна. Энэ илтгэлд БНХАУ “Бүс ба Зам” санаачилгаар дараах сорилтуудыг учруулж байна гэж үзжээ. Үүнд:

- Өрийн тогтвортой байдлын дүн шинжилгээ хийхээс зайлсхийж, их хэмжээний өртэй орнуудын эдийн засгийн хувьд эргэлзээтэй төслүүдийг санхүүжүүлэх замаар дэлхийн макро эдийн засгийн тогтвортой байдлыг алдагдуулж, ирэх жилүүдэд өрийн хямрал үүсэх магадлалыг нэмэгдүүлэх;
- БНХАУ төрийн өмчит болон хувийн хэвшлийн компаниуддаа уг төслүүдэд давуу эрх олгох, дэмжлэг татаас өгөх;
- Уг санаачилгад хамрагдсан орнуудад БНХАУ өөрийн технологи, техникийн стандартыг нэвтрүүлэх замаар Хятадын экосистемд оруулахыг зорих;
- Нүүрсээр ажиллах цахилгаан станц экспорт хийх замаар тэдгээр улс орон нүүрс шатаах эрчим хүчнээс олон арван жилээр хараат байх явдлыг баталгаажуулж, уур амьсгалын өөрчлөлтийн эсрэг ажлыг ихээхэн хүндрүүлэх;
- Төслийн удирдлагын дэлхийн шилдэг арга барил, туршлагыг үл тоомсорлон авлигыг хүлээн зөвшөөрч, байгаль орчин, нийгэмд үзүүлэх нөлөөллийн нарийн үнэлгээнээс татгалзсан, аль болох хурдан бөгөөд хялбар дэд бүтцийн

¹⁹ “China’s Belt and Road Implications for the United States”, Independent Task Force Report No. 79, Council on Foreign Relations, USA, March 2021.

багцууд санал болгосноор Дэлхийн банк болон уламжлалт бусад зээлдүүлэгч, хөгжлийн санхүүжүүлэгчдийн өндөр стандартыг шаардахад хэцүү болгох;

- Улс орнуудыг БНХАУ-ын улс төрийн дарамт шахалтад илүү өртөмтгий болгосноор өргөн хүрээнд хүч чадлаа өргөжүүлэх боломж өөртөө олгож байна гэж тодорхойлжээ.

Мөн E.Hillman нарын зарим судлаачийн үзэж байгаагаар “Далайн торгоны зам”-ын санаачилгын дагуу боомтын байгууламж болон далайн эргийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх нь БНХАУ-ын тэнгисийн цэргийн чадавхыг хөгжүүлэхэд шууд болон шууд бус утгаар дэмжлэг болж байна. Тиймээс “Бүс ба Зам” санаачилга нь XXI зууны дунд үеэс дэлхийн улс төрийн үйл хэрэгт эзлэх үүргийн талаарх БНХАУ-ын алсын хараатай салшгүй холбоотой гэдэг нь харагдана.

Өр, авлигаас гадна зарим бэрхшээлтэй асуудал нь БНХАУ-ын улам өргөжүүлж буй хүчтэй удирдагчийн удирдсан нэг намын эргэн тойронд төвлөрсөн засаглалын загвараас улам өсөн нэмэгдэж буй Хятадын нөлөөг салгаж ойлгох боломжгүй байдал юм. БНХАУ энэхүү загварыг гадаад харилцаандаа тулган хэрэгжүүлэх хэмжээнд хүрсэн нь Европын холбоо (ЕХ)-ны хэрэгжүүлэхийг эрмэлзэж буй засаглалын загвартай шууд зөрчилдөж байгааг дээр дурдсан. БНХАУ үүнийг ЕХ-ны хил хязгаар дотор сурталчлах нь Холбооны дотоод засаглалд шууд нөлөөлөхүйц тулгамдсан асуудал болно гэж ЕХ-ны зарим судлаач үзсэн байна (*Svante E. Cornell, Niklas Swanström, 2020*).

Америкийн судлаач эрдэмтэн E.Hillman “Бүс ба Зам” нь улс төр, эдийн засгийн хувьд аварга том ба бүрэн утгаар нь тодорхойлоход нэлээд төвөгтэй гэж дүгнээд “Бүс ба Зам” бол нэг талаасаа урлаг, нөгөө талаасаа бол шинжлэх ухаан юм”²⁰ гэж хэлсэн байдаг (Hillman.E, 2018). Энэ санаачилгын төслүүд цаг хугацааны хувьд тодорхой хуваарьгүй, мөн Хятадын хөрөнгө оруулалтыг дэд бүтцийн

²⁰ Jonathan E. Hillman, How Big is China's Belt and Road? Center for Strategic and International Studies, 3 April, 2018. <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>

аль төсөлд оруулсан нь ч тодорхой биш байгаа юм. Мөн олонх төсөл нь “Бүс ба Зам”-ын гэж нэрлэгдэхээсээ өмнө төлөвлөгдөн эхлүүлсэн ажил байжээ. Үүнээс харахад “Бүс ба Зам” санаачилгыг эдийн засгийн болон дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын өөр хэд хэдэн төсөл багтаасан бүрхүүл ойлголт гэж үзэх нь үнэнд илүү нийцнэ. Цаашилбал “Бүс ба Зам”-нь харьцангуй шинэ санаачилга боловч маш их маргаан дагуулж байгаагийн учир нь олон төслийг ихэвчлэн богино хугацаатай зээлээр санхүүжүүлдэг ба эдгээр нь ил тод биш, санхүүжилт авсан олон улс орон өөрсдийгөө маш их өрөнд орсон гэдгээ аль хэдийнэ зарлаад байна.²¹

Европын холбооны тухайд энд эш татсан Сванте Корнелл ба Никлас Сванстром нарын “Европын холбоо ба Хятадын “Бүс ба Зам” санаачилгын ашиг сонирхол хоорондоо нийцэх үү?” гэсэн номд ЕХ-нд тулгарч байгаа онцгойлон авч үзсэн хэд хэдэн үндсэн асуулт нь бидний энэ судалгаанд зарим талаараа Монголд ижил үр дагавартай учир чухал ач холбогдолтой юм. Эдгээр нь (i) БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга нь ЕХ ялангуяа Зүүн Европ, Евроазийн улсуудад ямар үр дагавар авчрах; энэ санаачилгаар БНХАУ юунд хүрэхийг эрмэлзэж байгаа; “Бүс ба Зам”-ын үйл ажиллагаа болон засаглал нь холбогдох улс орнуудын хууль дээдлэх ёс, улс төр, эдийн засгийн хөгжилд ямар нөлөө үзүүлж байгааг шинжлэх; (ii) БНХАУ-ын ашиг сонирхол нь ЕХ-ны энэ бүс нутаг дахь ашиг сонирхолтой харьцуулахад ямар байдалтай байна вэ? Энэ ашиг сонирхол юунд хүрэхийг эрэлхийлж байна вэ? Мөн эдгээр оролцогч улс буюу иргэдийн Хятадад хандах хандлага хэрхэн өөрчлөгдсөнийг тодорхойлоход чиглэсэн; (iii) хамгийн чухал асуулт нь Хятад ба ЕХ-ны ашиг сонирхол нийцэж байгаа эсэхэд оршино.

Уг номын зохиогчид “Бүс ба Зам” санаачилга ЕХ-ны ашиг сонирхолд хэрхэн нөлөөлөх талаарх дээрх асуултуудад хариулт өгөхийг зорьж, шинжилгээ хийсэн байна. “Бүс ба Зам” санаачилга нь үнэндээ ЕХ өөрөө Европыг Хятадтай Кавказ, Төв Азийг холбосон

²¹ Svante E. Cornell, Niklas Swanström, Compatible Interests? The EU and China’s Belt and Road Initiative – SIEPS 2020:1.

тээврийн коридор байгуулах төсөл санаачилснаас хойш хорин жилийн дараа 2013 онд гарч ирсэн. Энэ ч утгаараа ЕХ ба Хятадын аль аль нь Дэлхийн банкны тодорхойлж дүгнэснээр “XXI зууны тодорхойлох гол шинж чанаруудын нэг” болсон Зөвлөлт Холбоот Улсын задралын дараах Евроази тивийг дахин нэгтгэх үйл явцын чиглэлээр ажиллаж байна²² гэжээ.

ЕХ нь Турк, Зүүн өмнөд Европын улсууд, Зүүний түншлэлтэй холбоотой улсууд эсвэл Монгол, Төв Ази зэрэг гадаад түншүүдтэй харилцах арга хэрэгсэл боловсруулахдаа улс төр, эдийн засгийн тодорхой ашиг сонирхолдоо төдий л анхаарал хандуулаагүй. Тиймээс Европын холбооны бодлогод геополитик, эдийн засаг эсвэл худалдааны хүчин зүйлүүд хоёрдогч байр суурь эзэлдэг байсан нь хүйтэн дайны дараах эрин үед утга учиртай байж болох ч энэ үед хэрэгжихээ больсон.

Хамарч буй газар нутаг, улс төрийн талаасаа “Бүс ба Зам”-ын цар хүрээ маш том байгаа нь уг санаачилгыг дэлхийд БНХАУ-ын төрийн амбицыг хэрэгжүүлэх хэрэгсэл болж байна гэж санаа зовоход хүргэж байна гэж ЕХ-ны судлаачид дүгнэжээ. Тухайлбал, Роберт Д.Каплан “Марко Пологийн дэлхийн эргэн ирэлт” номдоо “Евроази нь улам бүр доройтож буй улсууд болон бүдгэрч алга болсон эзэнт гүрнүүдийн хоорондын харилцаа холбоо болох нь улам бүр тодорхой болсон” гэсэн байна. Судлаач Д.Капланы ойлголтоор бол “Замбараагүй, анархи байдал ба илүү их харилцаа холбоо нь аль нэгнийх нь давуу байдлаар бус харин нэгэн зэрэг явагдах бөгөөд үнэн хэрэгтээ бие биеэ бэхжүүлж ч магадгүй” гэжээ. Түүнчлэн “Шинэчлэгдэн өөрчлөгдөж буй Евроазид Орос, Хятад, Иран, Турк зэрэг том гүрнүүд олон улсын тогтолцооны дүрмийг дагаж мөрдөж буй улс гүрэн гэхээсээ илүү улам бүр эзэнт гүрний зан авиртай болж байна. Тэд хөрш зэргэлдээ улс орнуудын нутаг дэвсгэрт нөлөөлөх, тэдний бүрэн эрхт байдлыг үл тоомсорлон, өөр хоорондоо өрсөлдөх, хамтын ажиллагаа эрхлэхийг хослуулж байна” гэж тэр

²² Cordula Rastogi and Jean-Francois Arvis, Eurasian Connection: Supply Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia, Washington, DC: World Bank Group, 2014. <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/978-0-8213-9912-5>

үзжээ. Өөр бас нэг анхаарал татахуйц үйл явц нь БНХАУ-ын зүгээс ЕХ-нд ойрхон улсууд, тухайлбал, Украин, Беларусь, Турк, Өмнөд Кавказын орнууд руу хандсан эдийн засгийн идэвхжил, ухуулга сурталчилгаа юм. Хамгийн анхаарал татсан зүйл нь ЕХ-ны гишүүд болон Зүүн ба Зүүн Өмнөд Европын зарим орныг нэгтгэсэн 17 + 1 санаачилга юм. Өмнө нь Грек 2019 оны 4 дүгээр сард элсэх хүртэл 16 + 1 байсан. Дээрх нөхцөл байдлаас үзэхэд БНХАУ уг санаачилгаар дамжуулан томоохон тоглогч болж байгаа нь харагдаж байна.

Төв Ази нь “Бүс ба Зам” санаачилгын гол хөдөлгөгч хүчний жишээ юм. Эдийн засгийн үүднээс авч үзвэл тус бүс нутаг Хятадыг Европын зах зээлтэй холбох авто болон төмөр замын транзит тээвэрт чухал ач холбогдолтой. Авто болон төмөр замын эдгээр холболт нь одоо байгаа далайн замуудын хувьд стратегийн чухал нөөц хувилбар болдог ба эргээд БНХАУ-д эдийн засгийн коридорын дагуух улс орнуудын эрдэс баялгийн олборлолтод хөрөнгө оруулах, амин чухал эрчим хүч, түүхий эд, хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүнийг дотоодын хэрэгцээнд ашиглах боломж олгодог. БНХАУ-ын хувьд Шинжааны аюулгүй нөхцөл байдлыг сайжруулах нь Шинжаан-Уйгурын өөртөө засах орны эдийн засгийг хөгжүүлэхээс гадна хөрш зэргэлдээх Төв Азийн улс орнуудын терроризм, хэт даврах үзэл, салан тусгаарлах үзлийг таслан зогсооход чиглэсэн (Bitabarova, 2018). Энэхүү өргөн хүрээтэй дэд бүсийн тогтвортой байдал нь эргээд Афганистанаас үүсэх сөрөг нөлөөллийг даван туулахад туслах болно.

Төв Азийн дэд бүс нутагт Казахстан Улс “Бүс ба Зам” санаачилгын гол зорилтот улс байсаар ирсэн. Төв Азийн бусад орноос тус улс нь хамгийн том газар нутагтай, эдийн засгийн хувьд хамгийн хүчирхэг, улс төрийн хувьд хамгийн тогтвортой нь юм. Тус улс нь Хятадыг Европ, Орос, Кавказ, Баруун Ази тивийг хуурай газар болон Каспийн тэнгисээр холбосон гүүр нь болж, бүс нутгийн харилцан холболтыг бэхжүүлэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг (Bitabarova, 2018). Төв Азийн бусад оронтой харьцуулахад Казахстан Улсын дэд бүтцийн сүлжээ нь харьцангуй сайн хөгжсөн, газарзүйн хувьд тохиромжтой байрлалтайгаас гадна

авто болон төмөр зам барихад газар зүйн хувьд хялбар, эрчим хүч дамжуулах хоолой барихад тохиромжтой, бүс нутгийн гаралтай бүх газрын тос, байгалийн хийн хоолой Казахстанас Хятад руу шууд орж ирэх гэх мэт давуу талтай. Гэсэн хэдий ч эрчим хүчний хангамжаа төрөлжүүлэхийг чухалчилж байгаатай уялдуулан БНХАУ Казахстан Улсад газрын тосны үйлдвэрлэлд нь ихээхэн хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийж, одоо Хятадын компаниуд энэ салбарын 25 орчим хувийг хяналтдаа байлгаж байна (*Silin et al.* 2018).

Төв Ази нь “Бүс ба Зам”-ын гол оролцогч талуудтай өргөн хүрээнд харилцаагаа зохицуулахад нь БНХАУ-д чухал үүрэгтэй бүс нутаг билээ. Энэ бүс нутаг нь аюулгүй байдалд чиглэсэн ШХАБ, ОХУ тэргүүтэй Евроазийн эдийн засгийн холбоо, Европын аюулгүй байдал, хамтын ажиллагааны байгууллагатай зэрэгцэн үйл ажиллагаа хэрэгжүүлэхээс гадна ЕХ болон АНУ-тай уг бүс нутагт өөрийн стратегийн дагуу харилцдаг бүс юм. БНХАУ “Бүс ба Зам”-аар дамжуулан ЕХ болон АНУ-ын харилцаа холбоо, хөшүүрэг маш хязгаарлагдмал болж буй стратегийн чухал ач холбогдолтой энэ бүс нутагт бат бөх байр сууриа тогтоосноор хяналтаа аажмаар өргөжүүлж, өөрийн нөлөөллийн хүрээнд оруулахаар харагдаж байна. Мөн тун саяхны үйл явдлууд нь “Бүс ба Зам” дайран өнгөрөх Төв Азийн орнуудад асуудал илүү ярвигтай болж болзошгүйг, ялангуяа Афганистаны Засгийн эрхэнд талибанууд гарч ирсэн болон 2022 оны 1 дүгээр сарын Казахстаны бослого нь Хятадын хувьд бодлогын томоохон дохио болсон байх хэмээн бид үзэж байна.

Нэмж дурдахад энэхүү эх газрын “Бүс ба Зам”-аар холбох үндэслэл нь тодорхой. Өөрөөр хэлбэл, ЕХ-ны зүүн хил, Хятадын баруун хил хоорондын зай бараг 4500 км, Европ-Хятадын тээвэрт нийт худалдааны 90 гаруй хувийг далайгаар, үлдсэнийг агаарын замаар тээвэрлэдэг. Европ, Хятад хоорондын ачаа тээврийн 90 хувийг эзлэх усан тээвэрлэлт нь Суэцийн суваг, Ормуз, Малакка хоолойгоор дамждаг. “Бүс ба Зам”-ын Евроазийг дамнасан төмөр зам ба авто замын тээврийг агаараар хийх боломжгүй. Учир нь төмөр зам болон авто тээврээр их хэмжээний том оврын ачаа бараа

тээвэрлэхээс гадна далайн тээврээс илүү хурдан хүргэж чадна. Түүгээр ч зогсохгүй эх газрын худалдааны замууд нь дэлхийн худалдааны далайн тээврийн хэт ачаалалтай цэгүүд болох Суэцийн суваг, Ормуз, Малаккагийн хоолойноос хараат байдлыг бууруулахад чухал түлхэц болно. Саяхны жишээ дурдахад Суэцийн сувагт чингэлэг тээврийн том усан онгоц гацсан. Үүнтэй харьцуулахад Төв Азийн бүс нутгийн замын тээвэрлэлт давуу талтай болохыг дурдаж болно.

Ер нь БНХАУ-ын дэд бүтцийн төслийг 1990-ээд оны сүүл үеэс боловсруулж эхэлсэн тул Төв Азид Хятадын үйл ажиллагаа нь “Бүс ба Зам”-ыг зарлахаас өмнө эхэлсэн тухай өмнө дурдсан. Түүх, газарзүйн шалтгааны улмаас ОХУ-ын ашиг сонирхол энэ бүс нутагт нөлөөтэй хэвээр байгаа бөгөөд БНХАУ-ын оролцоо, нөлөө улам бүр нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор эмзэг байдал нэмэгдэх магадлалтай юм.

ОХУ-ын хувьд геополитикийн асуудлаар “Бүс ба Зам” нь тус улсад чухал нөлөөтэй. Үндэсний эрх ашиг нь “Бүс ба Зам”-ын бүс нутагтай нягт холбоотой учраас ОХУ-д өнөөг хүртэл эдгээр тодорхойгүй байдал онцгой нөлөөлж байгаа гэж хэлж болно. Түүгээр ч зогсохгүй ОХУ-ыг тойрч гарах эдийн засаг, тээврийн коридорыг амжилттай байгуулсан нөхцөлд ОХУ-ын Хятад, Европыг холбосон хуурай замаар дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрлэлтийн зангилаа болох статуст ямар нэгэн байдлаар заналхийлж болзошгүй юм. Энэ нь ОХУ-ын хувьд Казахстан Улсыг онцгой авч үзэхэд хүргэж байгаа. Казахстан Улс нь ОХУ, БНХАУ-ын Европ руу чиглэх стратегийн гол холбоос улсуудын нэг болохын зэрэгцээ БНХАУ-д Европын зах зээлд нэвтрэх боломж олгодог. Нөгөө талаар ОХУ-ыг Төв Азийн өмнөд хэсэгтэй холбогдоход чухал үүрэг гүйцэтгэдгээрээ онцгой ач холбогдолтой.

Казахстан Улсын хувьд БНХАУ-тай илүү ойр дотно улс төр, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа явуулах нь Оросын талаас харахад “хоёр талдаа иртэй сэлэм” гэж ойлгогдож байгаа бөгөөд энэ нь Евроазийн эдийн засгийн холбоо (ЕАЭЗХ)-ны гишүүн орнуудын уялдаа холбоог алдагдуулж болзошгүй. БНХАУ-ын

талаас олон талт бус харин хоёр талын харилцааг илүүд үзэж байгаатай холбогдуулан энэ асуудлаарх ОХУ-ын түгшүүрийг улам нэмэгдүүлж байна гэж үзжээ (Bitabarova, 2018).

Гэхдээ одоогоор ОХУ, БНХАУ хоёр улс төр, эдийн засгийн нягт хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлсээр байна. 2018 оны ЕАЭЗХ ба Хятадын эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагааны хэлэлцээр (Евроазийн эдийн засгийн холбоо, 2018) эдгээр асуудлыг шийдвэрлэхэд ямар нэгэн байдлаар сайнаар нөлөөлж байгаа ч цаашид ямар үр дагавартай байхыг дүгнэхэд эрт байна.

БНХАУ-ын хувьд “Бүс ба Зам” санаачилга нь нэг талаас Хятад болон Евроазийн улс орнуудын хоорондох зам тээврийн холболт, худалдааг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн дэлхийн хэмжээний мега төслүүдийг хөгжүүлэх цогц хүрээ бий болгосноороо Хятадын эдийн засгийг тэлэх өмнөх бодлогуудтай нийцэж байгаа боловч хамрах хүрээ, амбицын хувьд урьд өмнө хэзээ ч хийж байгаагүй өргөн цар хүрээ нь тодорхойгүй байдлыг нэмэгдүүлж байна. Нөгөө талаас энэ нь Хятадын аж ахуйн нэгжүүдэд, дотоодын зах зээлд гарч буй шинэ боломжийг ашиглах, хөгжүүлэх давуу тал олгож буй бөгөөд БНХАУ-ын эдийн засгийн хэд хэдэн салбарт тохиолдож буй бэрхшээл, сорилтын эсрэг авч буй хариу арга хэмжээ гэж үзэж болно. БНХАУ-ын хувьд эдийн засгийг тэнцвэржүүлэх оролдлогоос гарах сөрөг нөлөөллийг бууруулахад “Бүс ба Зам” санаачилга нь эдийн засгийн шок - цочроог бууруулагч болж, эдийн засгийн өсөлтийн хөдөлгөгч хүчийг гадаад хүчин зүйлээс дотоод хүчин зүйл рүү чиглүүлэх хэрэгсэл болж буй бөгөөд энэ нь эдийн засгийн шинэ загварт шилжсэнтэй мөн холбоотой байж болно.

Түүнчлэн энэхүү “Бүс ба Зам” санаачилга нь БНХАУ-ын зүүн эрэг хавийн харьцангуй өндөр хөгжилтэй бүс нутгуудаас хөгжлөөрөө дорой баруун болон төвийн бүс нутгийн хөгжлийг нэмэгдүүлэх замаар Хятад дахь бүс нутгийн хөгжлийн ялгааг арилгахад чиглэж байна гэж зарим судлаачид дүгнэсэн байна (Mayer & Zhang, 2021).

Монгол Улс “Бүс ба Зам” санаачилгад нэгдэн орсноор өмнө нь тулгарч байсан геополитикийн давуу болон эрсдэлтэй асуудлыг улам нэмэгдүүлнэ гэж судлаачид үзэж байна. Хятад-Монгол-Орос улсын эдийн засгийн коридор нь геополитикийн хэрэгсэл болох талаар, мөн бусад давуу болон сул талуудыг тус судалгааны 2 дугаар бүлэгт тусгайлан шинжлэн үзэх болно.

1.4. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГЫН САНХҮҮЖИЛТ БА “ӨРИЙН ХАВХ”-НЫ ТУХАЙД

“Бүс ба Зам” санаачилга нь маш өндөр үнийн дүнтэй хөтөлбөр бөгөөд энэ санаачилгын хүрээнд төлөвлөсөн ойролцоогоор дөрвөөс найман их наяд ам.доллараар хэмжигдэх²³ төслийн нийт хэмжээг бүрэн санхүүжүүлэхийн тулд “Бүс ба Зам”-ын бонд, хувийн хөрөнгө оруулалт, төр, хувийн хэвшлийн түншлэл зэрэг олон төрлийн санхүүжилтийн суваг, мөн төрийн өмчит аж ахуйн нэгжийн хөрөнгө оруулалтыг татах нь уг санаачилгыг амжилттай хэрэгжүүлэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэнэ.

“Бүс ба Зам” санаачилгын гол санхүүжүүлэгчид нь БНХАУ-ын “бодлогын банкнууд” болон арилжааны бус томоохон банкнууд, шинээр байгуулагдсан Үндэсний баялгийн сан, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк (АДБХОБ) зэрэг шинэ санхүүгийн байгууллагууд юм. Хятадын дотоодын төрийн өмчит компаниуд, том банкнууд, хувийн хэвшил нь “Бүс ба Зам”-ыг ашиглан хямд төсөр санхүүжилт босгох эх үүсвэр болдог тал бий. “Бүс ба Зам” санаачилгын асар том цар хүрээ нь төслүүдээ санхүүжүүлэхийн тулд хувийн хөрөнгө оруулагчдын туслалцааг мөн авч байна. Үүнд Хятадын төрийн өмчит банкнууд голлон дагаж мөрддөг санхүүгийн загварын тогтвортой байдал, зээлийн нөхцөл, санхүүжилтийн үйл ажиллагааны ил тод байдал, санхүүгийн хандивлагчид хоорондын уялдаа холбоо гэх мэт сайн туршлага, санхүүгийн арга механизмууд ашиглаж байгаа ч мөн зарим бэрхшээл тулгарч байна. Ялангуяа БНХАУ-ын зүгээс

²³ <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>

өрийн тогтвортой байдлын дүн шинжилгээ хийхээс зайлсхийж, их хэмжээний өртэй орнуудын эдийн засгийн хувьд эргэлзээтэй төслүүдийг санхүүжүүлэх замаар дэлхийн макро эдийн засгийн тогтвортой байдлыг алдагдуулан, ирэх жилүүдэд өрийн хямрал үүсэх магадлалыг нэмэгдүүлж байгаа. Түүнчлэн төрийн өмчит болон зах зээлийн бус компаниуддаа эдгээр төслийг хэрэгжүүлэхэд нь зах зээлийн давуу эрх олгох, дэмжлэг татаас өгдөг тухай АНУ болон дэлхийн мөнгө санхүүгийн байгууллагуудын шүүмж нь уг санаачилгад хамрагдсан улс орнуудад ихээхэн болгоомжлол төрүүлж байгаа юм.

Иймээс өрийн тогтвортой байдлыг хангах нь одоо хамгийн чухал асуудлуудын нэг болоод байна. Хэд хэдэн судлаач БНХАУ-ын зээлээр санхүүждэг дэд бүтцийн төслүүдийн урт хугацааны үр дагаварт санаа зовниж, тэднийг өрийн урхинд орохыг анхааруулж байсан. Зарим төсөл нь хүлээн авагч орнуудыг өрийн дарамтад оруулж, улмаар Хятадын талд газар түрээслэх эрх олгохыг тулгасан хэд хэдэн тохиолдол гарчээ. Жишээлбэл, Conley, Hillman нарын “Серби Улс Хятадын клиент улс болсон нь” судалгааны илтгэлдээ Сербийн жишээн дээр улс орнууд хэрхэн улс төр, эдийн засаг, технологийн хувьд Хятадаас хамааралтай болж байгааг харуулжээ (Conley нар, 2020). Мөн Энэтхэг, Номхон далайн бүс нутгийн бусад жишээг дурдахад Шри Ланкийн Хамбантота гэх чухал боомт нь Хятадад 99 жилээр түрээслэгдсэн тухай бусад улсад сургамж болох өгүүллийг Hillman бичсэн²⁴.

Энэтхэгийн судлаач Чаттержи “Хятадын ‘Салями хэрчих’ гэсэн ойлголтыг өргөн утгаар тайлбарлах нь” судалгааны өгүүлэлдээ “өрийн хавхны” тухай асуудал ноцтой байдалд хүрээд байгааг бичжээ. Википедиа-д ‘салями хэрчих’-ийг “Ихэвчлэн далд аргаар хийдэг олон тооны жижиг үйлдлүүдийн нэгдэл бөгөөд тэдгээр нь хуримтлагдсаар бүхэлдээ илүү том үйлдэл эсвэл үр дүн бий болгодог” гэж тайлбарладаг. Чаттержи дүгнэж бичихдээ “Жижиг улс орнууд БНХАУ-ын өрийн сүлжээнд татагдан орж байгаа нь

²⁴ Jonathan E. Hillman, The Secret History of Hambantota, Reconnecting Asia, 2021. <https://reconasia.csis.org/the-secret-history-of-hambantota/>

аюултай хэмжээнд хүрч байна. Жишээ нь, Папуа Шинэ Гвиней Улс хүнд байдалд ороод байна. Энэ онд төсвийн алдагдал нь 7.1 тэрбум кина (2 тэрбум ам.доллар) давах төлөвтэй байна. Папуа Шинэ Гвиней нь Хятадын Эксим банканд маш их өртэй. Засгийн газрын мэдлийн *Telikom PNG* нь Хятадын *Huawei*-гийн зээлийг эргэн төлөх асуудал нь хүндэрч өрөө дарах хангалттай орлого бүрдүүлж чадахгүй байна. Харилцаа холбооны салбараас гадна Хятадын компаниуд Папуа Шинэ Гвиней Улсын нисэх онгоцны Кавиен буудал, хурдны замын сүлжээний бүтээн байгуулалтыг хийж байна. Тус Улс нь эдгээр төслийн өөрт ногдох хэсгийг санхүүжүүлж чадахгүй, улмаар өр төлбөрөө төлж чадахгүй байдалд хүрч магадгүй. Ийнхүү Хятадын “салами хэрчих” тактик Папуа Шинэ Гвиней Улсыг эдийн засгийн гүн гүнзгий бэрхшээлд хүргэж болзошгүй” (Chatterji, 2021) .

Тэрбээр цааш нь бичихдээ “Энэтхэгийн далайн бүс нутгийн хойд хэсэгт орших Пакистаны Гвадар боомтыг 40 жилийн хугацаагаар Хятадад түрээслүүлжээ. Энэ нь БНХАУ-д Арабын тэнгис, Энэтхэгийн далайн бүсэд хуурай замаар буюу Пакистанаар дамжин хүрэх боломж олгосон. Африкийн Кени Улс мөн аль хэдийнэ өрийн ангалын ирмэгт ирээд байна. Холбогдох тайлан мэдээлэлд дурдсанаар энэ улсын гадаад өрийн 70 хувь нь БНХАУ-тай холбоотой. Найроби, Момбаса хоёр хотын хооронд төмөр зам тавихаар Хятадын Эксим банкнаас зээл авчээ. Хэрэв энэ зээлийг заасан хугацаанд нь төлж барагдуулж чадахгүй бол уг төмөр замын байгууламж БНХАУ-ын мэдэлд очиж магадгүй юм. Жибути дахь нөхцөл байдал бүр ч илүү эгзэгтэй байна. Том төслүүдийн ихэнх хэсгийг БНХАУ эзэмшдэг. Хятадын анхны оффшор бааз мөн Жибутид байгуулагдсан. Хятадын Ардын чөлөөлөх арми Жибутид тэнгисийн явган цэргийн бааз байгуулсан. Түүнчлэн Египет, Этиоп улсууд мөн Хятадын өрийн занганд орсон. БНХАУ бол Африкийн дэд бүтцийн төслүүдийг санхүүжүүлэх хамгийн том эх үүсвэр юм”²⁵ гэжээ.

²⁵ By S. K. Chatterji. <https://asiatimes.com/2020/10/wider-connotations-of-chinese-salami-slicing/>, accessed on October 22, 2021.

Үүнээс гадна амжилтад хүрч чадаагүй хэд хэдэн тохиолдол байгаагийн дотор байгаль орчны асуудал эсвэл БНХАУ-ын шаардлагаар Хятадын ажиллах хүчийг барилгын болон бусад бүтээн байгуулалтад ажиллуулах асуудлаар орон нутгийн иргэдтэй зөрчилдсөний улмаас бүтэлгүйтсэн олон тооны төсөл байсныг нуух ёсгүй. Нэмж дурдахад БНХАУ засаглалын болон хамтын ажиллагааны өөр хэм хэмжээ, үзэл баримтлалыг бусад улсад тулгаж байна гэж Conley, Hillman. J, (2020), Cornell (2020) нарын судлаачид дүгнэжээ. Энэ нь барууны засаглалын загвараас ялгаатай бөгөөд онолын хувьд оролцогч хоёр тал хоёулаа хожих загвар ба хамтын ажиллагаанд суурилсан хэрэгжүүлэлтийн асуудалд энэ нь ихэвчлэн шинэ колоничлол гэж ойлгогдон, Хятадын тал ихэвчлэн оролцогч түншүүдийнхээ зардлаар ашиг хонжоо олж байна гэж дээрх судлаачид үзжээ. Цаашилбал Хятадын санхүүгийн тусламж нь эдийн засгийн болон улс төрийн болзолгүйгээр ирдэг тул өрнөдийн хандивлагчид үүнийг тусламж хүлээн авагч орнууд агентлагуудынхаа хэлэлцээрийн хүчин чармайлтыг бууруулж, улмаар тэдгээр орны сайн засаглал, хүний эрхийг хамгаалах, хууль дээдлэх ажиллагааг сайжруулах хүчин чармайлтыг сулруулж байна гэж шүүмжилжээ.

“Бүс ба Зам” санаачилга хэрэгжүүлэхтэй холбогдон эдийн засгийн хүч чадал буурай орнууд хэт их өрийн дарамт буюу “өрийн хавх”-нд орох магадлалтай гэж олон судлаач үзэж байгаачлан эдгээр орны тоонд Монгол Улс багтаж байгаа нь яах аргагүй анхаарал хандуулах зүйл юм. Монгол Улсад тулгарч болзошгүй энэ аюултай сорилтын талаар бид тус тайлангийн 2 дугаар бүлэгт илүү дэлгэрэнгүй авч үзнэ.

“Бүс ба Зам” санаачилгыг зөвхөн болгоомжлол биш, бас боломж талаас нь буюу өөр өнцгөөс харахад БНХАУ-ын гадаад бодлогын идэвхжил нь зарим чухал боломжийг бий болгож байна. БНХАУ-ын Төв Ази дахь, мөн саяхан Беларусь, Украин дахь оролцоо нь ЕХ-ны хамтын зорилго болох бүс нутгийн улсуудын тусгаар тогтнолыг бэхжүүлэх стратегид нийцсэн юм. Сүүлийн жилүүдэд геополитикийн хувьд Орос-Хятадын ашиг сонирхол

ойртож байгаа хэдий ч Евроазид БНХАУ-ын ашиг сонирхол Оросынхтой харьцуулбал ЕХ-той илүү нийцэж байгаа юм.

1.5. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГАТАЙ ХОЛБООТОЙ БНХАУ-ЫН БУСАД СТРАТЕГИ

БНХАУ-ын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын төслүүдийн нөхцөл байдлыг тайлбарлахын тулд хөрөнгө оруулалтын суурь нөхцөл болсон төрийн бодлого, бусад стратегийг ойлгох нь чухал. Эдгээр нь Хятадын «Гадагшаа гарах» стратеги болон “Хятадын хилийн чанад дахь тусламж” бодлого юм.

1.5.1. Хятадын "Гадагшаа гарах" стратеги²⁶

БНХАУ 2000-аад оны эхээр "Гадагшаа гарах" (*Going Out*) стратегиа баталсан. Энэхүү стратегиар дамжуулан БНХАУ-ын Засгийн газар тус улсын компаниудыг бүтээгдэхүүн, үйлчилгээ, технологийн худалдаа, экспортыг нэмэгдүүлэх чиглэлээр дэмжих, стратегийн түүхий эд, байгалийн баялгийг ашиглах болон хилийн чанад дахь барилгын төслүүдэд хөрөнгө оруулахыг хөхиүлэн дэмжсэн юм. Түүнээс хойш БНХАУ-ын төр засаг гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалтыг хүчтэй дэмжин, санхүүжилт хийх (жишээ нь зээл, татаас өгөх), даатгал, гадаад валют, татварын хөнгөлөлт болон бусад үйлчилгээг ихээр хөнгөвчилж дэмжсэн. Үүний үр дүнд Хятадын компаниуд, санхүүжүүлэгчид дэлхийн өнцөг булан бүрд нөлөө бүхий болсоор байна. 2000-аад оны эхэн үеэс гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалт огцом өсөж, 2016 онд дээд хэмжээнд буюу 196 тэрбум гаруй ам.долларт хүрчээ. Олон улсад гадаадын хөрөнгө оруулалт ерөнхийдөө буурсантай зэрэгцэн Хятадад гадагш чиглэсэн хөрөнгө оруулалтын талаарх шинэ зохицуулалт хүчин төгөлдөр болсноор энэ үзүүлэлт 2017 оноос эхлэн нэлээд буурчээ. Гэсэн хэдий ч БНХАУ гадаадын хөрөнгө оруулагчдын хувьд АНУ, Япон Улсын дараа гуравдугаарт ордог томоохон хөрөнгө оруулагч улс юм.

²⁶ Safeguarding People and the Environment in Chinese Investments. www.inclusivedevelopment.net/resources/publications/-ээс дэлгэрүүлж үзнэ үү.

БНХАУ гадаад дахь хөрөнгө оруулалтаа нэмэгдүүлэхийн тулд олон арга хэмжээ авч байгаа ба үүний нэг гол зорилго нь стратегийн нөөц, эрчим хүчний хангамжийн найдвартай эх үүсвэр олж авах явдал юм. Хятадын компаниудын дэлхийн зах зээл, нэмүү үнэ цэний сүлжээнд нэвтрэх боломжийг нэмэгдүүлэх, техник технологийн чадавх, мэдлэг, ур чадварыг нь дээшлүүлснээр дэлхийн зах зээлд өрсөлдөх чадвартай компаниуд бий болгохыг байнга эрмэлзэж байна.

Хятадын эдийн засгийн өсөлт дотооддоо удаашрах тусам Засгийн газар өөрийн орны компаниудыг гадаадад хөрөнгө оруулахыг улам бүр дэмжиж байгаа. Ерөнхийдөө Хятадын дотоодын эдийн засгийн өсөлт нь аж үйлдвэр, дэд бүтцэд оруулсан хөрөнгө оруулалтаас үүдэлтэй юм. Гэхдээ эдийн засаг нь “хөрөхийн” хэрээр бетон, ган, шил, цемент зэрэг үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүний эрэлт буурч, барилгын компаниуд болон үйлдвэрлэгчдэд зориулсан захиалга, эрэлт буурсаар байна. Засгийн газар үүний хариуд Хятадын компаниудыг хилийн чанад дахь дэд бүтцийн салбарт, ялангуяа тээвэр, эрчим хүч, харилцаа холбоо, барилга, машин техникийн хөрөнгө оруулахыг уриалж дэмжиж эхэлсэн.

1.5.2. Хятадын хилийн чанад дахь тусламж

БНХАУ-ын хилийн чанад дахь тусламжийн хөтөлбөрийн талаарх албан ёсны мэдээлэл одоогоор хязгаарлагдмал байна. Хятадын Төрийн зөвлөлөөс 2014 онд нийтэлсэн хамгийн сүүлийн албан ёсны тайланд дурдсанаар БНХАУ-ын тусламжийн 50 гаруй хувь нь Африкт, бараг 30 хувь нь Азид очсон байна. Хятадын гадаад тусламжийн ихэнх нь эмнэлэг, сургууль, усан хангамж болон нийтийн бусад дэд бүтэц зэрэг "нийтийн байгууламж", тээвэр, харилцаа холбоо, цахилгаан хангамж зэрэг "эдийн засгийн дэд бүтцийн төслүүд"-ийг дэмжиж иржээ.²⁷ Олон жилийн турш БНХАУ-ын тусламжийн хөтөлбөрийн талаарх мэдээлэл олон нийтэд төдий л нээлттэй байгаагүй ба тус улсад

²⁷ Safeguarding People and the Environment in Chinese Investments. www.inclusivedevelopment.net/resources/publications/-ээс дэлгэрүүлж үзнэ үү.

мөн тусламжийн асуудал хариуцсан тусгай агентлаг байгаагүй. Өмнө нь Худалдааны яамны Гадаад орнуудад туслах хэлтсээр дамжуулан БНХАУ тусламжийн хөтөлбөр хэрэгжүүлж иржээ. Энэ нь 2018 онд Хятадын Олон улсын хөгжлийн хамтын ажиллагааны агентлаг байгуулагдсанаар өөрчлөгдсөн юм. Тус Агентлаг нь БНХАУ-ын засаг захиргааны хамгийн дээд шатны байгууллага болох Төрийн зөвлөлийн дэргэд ажилладаг. Тус Агентлаг бий болсноос хойш БНХАУ-ын тусламжийг удирдах засаг захиргааны үйл явцыг шинэчлэх алхмууд хийгдэж эхэлсэн бөгөөд энэ үйл явц үргэлжилсээр одоо БНХАУ-ын тусламжийг зохицуулах төв байгууллага болж өргөжжээ. БНХАУ тусламжийг гурван үндсэн механизмаар хийж байна. Үүнд:

- *Тэтгэлэг*: Дахин төлөх шаардлагагүй тодорхой төсөлд зориулсан мөнгө, үйлчилгээ, бараа бэлэглэх;
- *Хүүгүй зээл*: Тодорхой хугацаанд эргэн төлөгдөх ёстой боловч хүүгүй зээл;
- *Хөнгөлөлттэй зээл*: Эргэн төлөгдөх ёстой боловч ихэнхдээ урт хугацааны эргэн төлөлт хийх эсвэл зах зээлийн хүүгээс доогуур хүүтэй зээл.

Тусламжийн ихэнх хэсгийг төрөөс татаас өгдөг хөнгөлөлттэй зээл хэлбэрээр БНХАУ-ын Эксим банкнаас олгодог ажээ. Хятадын тусламжаар санхүүжүүлсэн төслүүдийг голдуу Хятадын төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд хэрэгжүүлдэг практик тогтжээ. Сүүлийн жилүүдэд БНХАУ-ын гадаад тусламж ихээхэн нэмэгдсэн боловч энэ нь гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалтаас хамаагүй бага хэмжээтэй байна.

1.6. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГЫН ХЭРЭГЖИЛТИЙН МЕХАНИЗМ, ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТ

“Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжүүлэлтийн механизм, зохион байгуулалтын бүтэц, засаглалыг сайн судалж ойлгох нь уг санаачилгад нэгдэн, төслийн хөрөнгө оруулалт хийгдэж буй орнуудад үр дүнтэй хамтын ажиллагаа өрнүүлэхэд чухал ач холбогдолтой. Дэлхийн бусад санаачилгатай харьцуулахад (жишээ нь G20 буюу 20-ийн бүлэг) “Бүс ба Зам” нь засаглалын албан ёсны

бүтэцгүй, тухайлбал, Нарийн бичгийн дарга нарын газар байхгүй. 2014 онд “Нэг бүс, Нэг зам”-ын хөгжлийг ахиулах үүрэгтэй манлайлах бүлэг байгуулснаа зарласан боловч одоогоор засаглалын албан ёсны бүтэц бий болгосон талаар мэдээлэл гараагүй байна.

Харин “Бүс ба Зам” санаачилгын зорилгыг хэрэгжүүлэх, үйл ажиллагааг нь үргэлжлүүлэхийн тулд олон институц татан оролцуулахаас гадна нэлээд олон төрийн, банк санхүүгийн болон салбарын институц шинээр бий болгосон байна. Эдгээр нь:

- Торгоны замын сан, Хятадын хөгжлийн банк, Хятадын Эксим банк зэрэг Хятадын санхүүгийн байгууллагууд;
- Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк, Шинэ хөгжлийн банк зэрэг олон талт санхүүгийн байгууллагууд;
- Арилжааны банкнууд, тухайлбал, БНХАУ-ын Үйлдвэр, худалдааны банк, Хятадын барилгын банк, Хөдөө аж ахуйн банк;
- Бүх яам, тусгай комиссыг хянаж хилийн чанадад хийх хөрөнгө оруулалтын ерөнхий төлөвлөгөөг гаргадаг Төрийн зөвлөл гэх мэт зохицуулагч байгууллагууд эсвэл Хятадын банкнууд болон даатгалын салбарыг хянадаг Хятадын банк, даатгалын зохицуулах хороо;
- Хятадын төв банк буюу Мөнгөний бодлого тогтоон, валютын нөөцийг удирддаг Хятадын Ардын банк;
- Гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын зарим төслийг баталдаг Худалдааны яам, Гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын зорилго, бодлогыг боловсруулдаг Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо; Хятадын дипломат харилцаа, бодлогыг хянадаг Гадаад хэргийн яам; Байгаль орчны удирдамжийг хамтран гаргадаг Экологи, байгаль орчны яам зэрэг Засгийн газрын яамд юм.

1.6.1. Оролцогч талууд

“Бүс ба Зам” санаачилгын төслийн нөлөөллийг сайн ойлгохын тулд хөрөнгө оруулалтын сүлжээний талаар ойлголттой байх нь чухал. Санхүүжүүлэгч, хөрөнгө оруулагч, хэрэгжүүлэгч компаниуд,

гэрээт гүйцэтгэгчид, зохицуулах эрх бүхий байгууллагууд болон холбогдох бусад оролцогчийг тодруулснаар тэдгээр оролцогч талын үүрэг оролцоо, өмгөөллийн ямар хувилбарууд байгаа талаар бүрэн дүүрэн ойлголт авах боломжтой болно. Хамгийн гол нь төсөлд ямар талууд оролцож байгааг мэдсэний дараа хөшүүргийн ямар механизм ашиглаж болохыг, мөн оролцогчдын байгаль орчин, нийгмийн бодлого, үүрэг хариуцлагыг тодорхойлох боломж бүрдэнэ. Төрийн болон хувийн хэвшлийн олон тооны байгууллага БНХАУ-ын гадаад хөрөнгө оруулалт, санхүүгийн ажилд оролцдог. Үүнд БНХАУ-ын төрийн ба зохицуулагч байгууллагууд, аж үйлдвэрийн танхим, төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд болон хувийн компаниуд, банк, хувьцааны сан, хөрөнгө оруулалтын компаниуд, даатгагчид орно. Судалгааны баг “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилтийн механизм, зохион байгуулалтын бүтцийн талаарх дэлгэрэнгүй тайлбарыг Хавсралт 4-т харуулсныг үзнэ үү.

1.6.2. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкны үйл ажиллагаа

АДБХОБ²⁸ нь олон улсын олон талт хөгжлийн бие даасан банк бөгөөд гол зорилго нь “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийг, түүний дотор ирээдүйд чиглэсэн дэд бүтцийн томоохон төслүүдийг санхүүжүүлэх явдал юм. АДБХОБ сүүлийн үед ногоон хөгжилд тулгуурласан, шинэ технологи нэвтрүүлэхэд чиглэсэн бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, зам тээвэр, эрчим хүчний дэд бүтцэд хөрөнгө оруулалт хийх замаар бүс нутгийг холбох үйл ажиллагааг өргөжүүлж байна. Анх 2016 оны 1 дүгээр сард байгуулагдан Бээжинд үйл ажиллагаагаа явуулж эхэлснээс хойш одоо дэлхий даяар батлагдсан 103 гишүүнтэй болсон. Тус банк нь 100 тэрбум ам.долларын батлагдсан хөрөнгөтэй байгаа бөгөөд олон улсын зээлжих зэрэглэл тогтоох томоохон агентлагуудаас гурван А (AAA) зэрэглэл авсан банк болжээ. Тус банкны засаглал, зохион байгуулалтын схемийг Хавсралт 5-д илүү дэлгэрэнгүй үзүүлээ.

²⁸ Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкны албан ёсны эх сурвалжийг ашиглав. <https://www.aiib.org/en/index.html>

2. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГАД МОНГОЛ УЛСЫН ОРОЛЦОО: БОЛОМЖ БА БЭРХШЭЭЛ

2.1. “БҮС БА ЗАМ”-Д МОНГОЛ УЛСЫН ЭЗЛЭХ БАЙР СУУРЬ, ГЕОПОЛИТИКИЙН АСУУДАЛ

Монгол Улс 1990 онд олон намын тогтолцоотой, олон ургальч үзэлтэй, ардчилсан нийгэмд шилжих чухал алхмууд хийсэн билээ. 1992 оны шинэ Үндсэн хуулиараа Монгол Улс хоёр хөрш оронтойгоо тэнцвэртэй харилцаа тогтоон гадаад бодлогоо үргэлжлүүлэх, олон улсын шинэ чиг баримжаа олгох шинэ тогтолцоо бий болгохыг тунхагласан. Манай улс хоёр хөрштэйгөө найрсаг харилцаатай явсаар ирсэн бөгөөд мөн "Гуравдагч хөрш"-ийн гадаад бодлогыг баримталдаг. Мөн XXI зууны геополитикийн бодит байдал өөрчлөгдөж буйтай холбогдуулан Монгол Улс АНУ, Япон, Герман, Өмнөд Солонгос зэрэг бусад улстай харилцаагаа өргөжүүлж байна. Ялангуяа Монголын ашигт малтмалын нөөц гадаадын хөрөнгө оруулалт татаад зогсохгүй тэдгээр улстай харилцаагаа өргөжүүлэх боломж бүрдүүлсэн юм. "Гуравдагч хөрш"-ийн дунд АНУ манай хоёр хөрштэйгөө харилцах харилцаанд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Иймд Монгол Улсын хувьд БНХАУ, АНУ-ын хооронд өрнөж буй геополитик, гео-эдийн засгийн өрсөлдөөнд анхаарал, болгоомжтой хандах ёстой. БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга болон АНУ-ын “Чөлөөтэй, нээлттэй Энэтхэг-Номхон далайн бүс” хөтөлбөрүүд, тэдний хоорондын өрсөлдөөн нь Монгол Улсад чухал ач холбогдолтой гэж энэ хоёр орны зүгээс үзэж байгаа учраас Монголд ихээхэн нөлөөлөх магадлалтай²⁹ гэдэгтэй бид санал нийлж байна. Үүнийг харгалзан үзвэл том гүрнүүдийн геополитикийн өрсөлдөөн манай улсад тодорхой байдлаар нөлөөлж болзошгүй тул бид туйлын уян хатан бодлого баримтлах шаардлагатай болно гэсэн үг.

²⁹ Mendee Jargalsaikhan. <https://asia.fes.de/news/mongolias-diplomacy-amidst-the-pandemic-and-geopolitical-rivalries/>

Хэдийгээр Монгол Улс нь АНУ, Япон, Энэтхэг зэрэг бусад орон руу хандсан “гуравдагч хөрш”-ийн бодлого баримталдаг ч хөрш орон болох ОХУ, БНХАУ-тай эдийн засаг, улс төрийн нягт холбоотой хэвээр байх болно. Иймд Монгол Улсын хувьд “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд геополитикийн тэнцвэрээ хадгалахын зэрэгцээ эдгээр бүх хүчин зүйлийг оновчтой зохицуулах нь амин чухал асуудал билээ.

2.2. ЗЭЭЛИЙН ТОГТВОРТОЙ БАЙДАЛ БА “ӨРИЙН ХАВХ”

Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд эдийн засгийн аюулгүй байдалтай холбоотой дараах гурван чухал зарчмыг тодорхойлсон байдаг. Үүнд:

1. Гадаадын аль нэг орноос хийгдэх хөрөнгө оруулалтын хувь, хэмжээг гадаадын нийт хөрөнгө оруулалтын гуравны нэгээс хэтрүүлэхгүй байлгах;
2. Стратегийн ач холбогдолтой салбар (тухайлбал, ашигт малтмал)-т хөрөнгө оруулалтын хэмжээг тэнцвэртэй байлгах;
3. Монгол Улс дан ганц түүхий эдийн хавсарга болохоос сэргийлж, эдийн засгийг төрөлжүүлэн, уул уурхайн ил тод, хариуцлагатай байдлыг дээшлүүлж, байгаль орчноо хамгаалах, төмөр замын тээврийг хөгжүүлэхээр заажээ.

Гэсэн хэдий ч Монгол Улсад эдгээр зарчмын аль нь ч хангалттай хэрэгжээгүй, эдийн засгийн нөхцөл байдал таагүй байгааг дараах тоон мэдээллээс харж болно. Түүхий эдийн экспортоос хэт хамааралтай ба энд нийт экспортын 91 хувийг түүхий эд эзлэх бөгөөд үүний дийлэнхийг БНХАУ худалдан авч байна. Нийт экспортын хэмжээ 6.88 тэрбум ам.доллар байгаагаас 5.25 тэрбум буюу 76 хувь, үүний дотор нүүрсний 90 хувь БНХАУ руу гарч байгаа нь эдийн засгийн аюулгүй байдлын тэнцвэртэй байдал ямар түвшинд байгааг харуулж байна. Эдгээр зарчмыг хэрэгжүүлэхийн тулд гурван улсын эдийн засгийн коридор барьж байгуулахад

нэлээд их хэмжээний зээл авах шаардлагатай ба эндээс төлбөрийн хугацаа хэтэрсэн зээл нь өр гэж тооцогдох болно. Иймээс өрийн тогтвортой байдлын асуудал нэлээд хурц асуудал болох төлөвтэй. Монголбанкны Ерөнхийлөгч Б.Лхагвасүрэн 2021 оны 10 дугаар сард УИХ-д өрийн талаар танилцуулахдаа "Монгол Улсын өр өнөөдрийн байдлаар 33 тэрбум ам.долларт хүрээд байна. Энэ дотор улсын сектороос гадна хувийн буюу Оюутолгойн өр давхар орсон байгаа. Зээл хэлбэрийн өрөөс гадна хувьцаа, хөрөнгө оруулалтын хэлбэрээр хийсэн өрүүд давхар бүртгэгдээд явж байна. Засгийн газрын өр бол бага байна. Төв банкны өрийн тухайд 1.8 тэрбум доллар. 2015 онд бий болсон өр өнөөдрийг хүртэл хугацааг нь сунгаад явж байна. Сүүлийн гурваас дөрвөн жилд энэхүү өрийг төлөхөөр нөөцөө бүрдүүлсэн. Ялангуяа жил бүр авдаг алтаараа тусгай дансанд өрийг төвлөрүүлээд явж байна. Энэ өрийг төлөх хангалттай хэмжээний хуримтлал үүссэн. Өр төлөх хугацаа 2023 он. Түүнээс өмнө юм уу, хугацаанд нь төлж дуусна. Өрийг боломж болгож ашиглах гарц, гаргалгаа, хувилбар юу байгааг судалж байна. Ялангуяа хоёр хөрштэйгөө дунд нь эдийн засгийн коридор байгуулах, өмнө нь Монгол Улсаас санаачилж байсан "Талын зам" хөтөлбөрийн хүрээнд энэ эх үүсвэрийг ашиглаад "Бүс ба Зам" гээд санаачилгуудыг энэ хөрөнгөөр бий болгоод илүү их урт хугацаанд төлөхөөр хөрөнгө оруулалт болгох хувилбар юу байна гэдэг саналыг Хятадын Ардын банк болон энд байгаа Элчин сайдаар дамжуулж, ГХЯ-нд тавьчихаад явж байна"³⁰ гэсэн нь асуудлыг "Бүс ба Зам"-аар дамжуулан шийдвэрлэх гарц байнга харж байгаа бололтой.

Тэгвэл Хятад-Монгол-Оросын хооронд төлөвлөсөн эдийн засгийн коридор урт хугацаанд амжилттай хэрэгжих эсэхийг тодорхойлоход эрт байна. “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийн үр дүн нь бүс нутаг, дэлхийн улс орнуудын хэмжээнд ихээхэн үр дагавар авч ирж байгаа. Ерөнхийдөө “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүд нь Монгол Улсын хувьд боломж, бэрхшээлийг хоёуланг

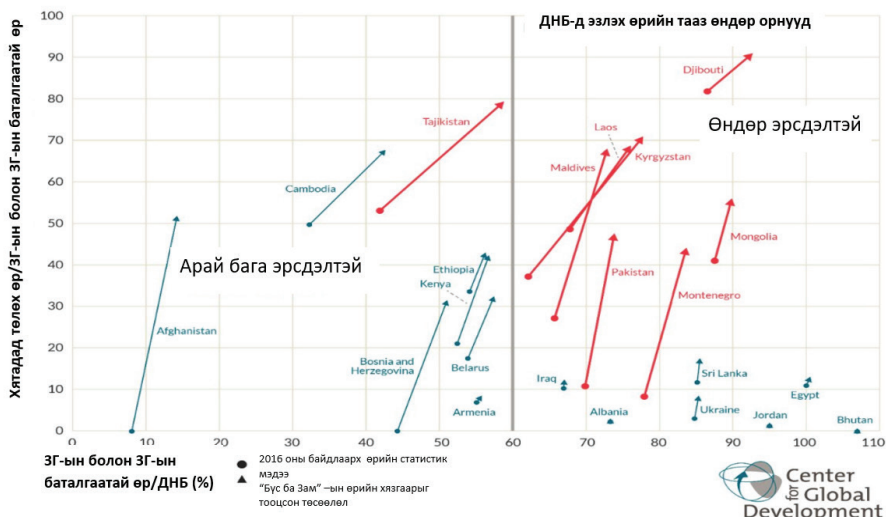
³⁰ Б.Лхагвасүрэн, Монгол Улсын өр өнөөдрийн байдлаар 33 тэрбум ам.долларт хүрсэн, нийтлэл, <https://ubn.mn/p/19617>

нь агуулж байна. БНХАУ “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд урт хугацаанд Ази болон Европын хооронд орших худалдааны маршрутуудын дагуу 4-өөс 8 их наяд ам.долларын өртөг бүхий дэд бүтэц барьж байгуулахыг зорьж байгаа. Гэхдээ энэ төслийн санхүүжилт нь Хятадын аж ахуйн нэгжүүд болон БНХАУ-ын төрөөс ихээхэн хамаарна гэсэн үг юм. Вашингтон хотод төвтэй “Дэлхийн хөгжлийн төв” судалгааны байгууллагаас өнгөрсөн гуравдугаар сард гаргасан мэдэгдэлд дурдсанаар Хятадын дэд бүтцийн энэ санаачилгатай холбоотойгоор нэмж өр тавьсны улмаас 23 улс өрийн хямралд нэрвэгдэх эрсдэлтэй байгаа ажээ (Center for Global Development, 2018). Эдгээрээс найман улс, тэдгээрийн дотор Монгол, Мальдив, Пакистан, Лаос, Тажикистан болон Киргизстан улс өрийн хямралд орох “илүү өндөр эрсдэлтэй байна” гэж тус байгууллага анхааруулжээ.

Дээрх байгууллага, судлаачдын сэрэмжлүүлж байгаачлан “Бүс ба Зам” санаачилгын өндөр өртөгтэй дэд бүтцийн төслүүд нь Монгол Улсыг хэт их зээлийн эрсдэлд оруулж, улмаар БНХАУ-аас хараат байх нөхцөлийг гүнзгийрүүлж болзошгүй юм. Зарим судалгаанаас үзэхэд Монгол Улс “Бүс ба Зам” санаачилгын улмаас өрийн дарамтад өртөх эрсдэл өндөртэй орнуудын тоонд багтсан байна (Зураг 3-ыг харна уу).³¹

³¹ Hurley, John., Morris, Scott., and Portelance, Gailyn (2018), Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective, Center for Global Development, Policy Paper, 2018, Washington, DC, Center for Global Development [Online], accessed on 15 October, 2021.

Зураг 3. “Бүс ба Зам” санаачилгын улмаас өрийн дарамтад өртөх эрсдэл өндөртэй орнуудын өр/ДНБ-ийн харьцаа



Эх сурвалж: John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, 2018, *Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective*, CGD Policy Paper, Washington, DC, Center for Global Development. <https://www.cgdev.org/publication/examining-debt-implications-belt-and-roadinitiative-policy-perspective>

Дээр дурдсанчлан Хятадын “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилттэй холбогдон эдийн засгийн хүч чадал буурай орнууд хэт их өрийн дарамт буюу “өрийн хавх”-нд орох магадлалтай гэж зарим судлаач үзэж байгаа бөгөөд эдгээр орны тоонд Монгол Улс багтаж байгаа нь яах аргагүй анхаарал хандуулах зүйл юм.

Өрийн дарамт, хавханд орохгүй байхын тулд “Бүс ба Зам” санаачилгад хамрагдахдаа гадаад өрийн талаарх бодлогыг дотоодын эдийн засгийн бодлоготой нягт уялдуулах шаардлагатай³². Мөн

³² 2021 онд гарсан төсвөөс гадуурх зарцуулалтуудыг (цахилгаан, дулаан, хог хаягдлын зардал төлсөн, тэтгэврийн зээлийг тэглэсэн гэх мэт) төсвийн зарлагад оруулж тооцоход Засгийн газрын өр ДНБ-ийн 80 орчим хувьд хүрсэн нь төсвийн тогтворгүй байдал хэдийнэ бий болсныг илэрхийлж байна. Түүнчлэн 2012-2016 онд Монгол банкаар дамжуулан гүйцэтгэсэн төсвийн гадуурх 17 төрлийн зарцуулалтын дүн нь 7.2 их наяд төгрөгт хүрснийг KPMG судалж тогтоосон.

өрийн дарамтаас үүдэн зарим улс³³ зээлийн эргэн төлөлтөнд газар нутгаа алдсан тохиолдол гарсан нь “өрийн хавх” ямар хэмжээний эрсдэл авчрахыг харуулж байна. Иймд шинээр зээл авахад үүсэх төлбөрийн нөхцөл, зээлийн хүүгээс гадна зээлийн барьцаа, баталгааг онцгой анхаарах нь зүйтэй.

2.3. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГАД МОНГОЛ УЛСЫН ОРОЛЦООНЫ SWOT ШИНЖИЛГЭЭ

“Бүс ба Зам”-д Монголын эзлэх байр суурь ба геополитикийн асуудал, мөн зээлийн тогтвортой байдал, “Өрийн хавх”-тай холбоотой асуудлуудыг авч үзсэн өмнөх дэд бүлгүүдэд үндэслэн бусад хүчин зүйлийг оролцуулан судлаачдын зүгээс SWOT шинжилгээ хийж гүйцэтгэв.

Энэхүү тайлангийн судалгааны аргын үндсэн хэрэгсэл болох SWOT шинжилгээг бид гадаад хүчин зүйл буюу “Бүс ба Зам” санаачилгад холбогдох боломж ба аюул заналыг дотоодын хүчин зүйл болох Монгол Улсын давуу болон сул талуудыг харьцуулан шинжиллээ. Эдгээр хүчин зүйлийг дараах байдлаар тодорхойлж байна. Үүнд:

Давуу тал:

- Газарзүйн хувьд зах зээлд ойр буюу БНХАУ, ОХУ-ын дунд байрлалтай (эерэг талаас нь авч үзвэл);
- Байгалийн баялаг ихтэй;
- Гуравдагч хөршийн бодлого буюу тэнцвэртэй гадаад харилцааны бодлоготой;
- Газар нутгийн маргаан, үндэстэн хоорондын зөрчил тэмцэл байхгүй.

³³ Тажикистан Улс 2011 онд 1158 км² нутгаа өрийн төлбөрт зориулан БНХАУ-д шилжүүлсэн (The Diplomat, March 24, 2021).

Сул тал:

- Эдийн засгийн хүчин чадал сул;
- Хөрөнгө оруулалтын бодлогын хэрэгжилт муу;
- Өр, зээл ихтэй;
- Дэд бүтцийн хөгжил тааруу;
- Авлига ихтэй;
- Хариуцлагын тогтолцоо, чадавх, засаглал сул;
- Хуулийн хэрэгжилт хангалтгүй;
- Популист улс төржилт их;
- Ажиллах хүч, мэргэжилтэн дутмаг;
- Ядуурал, нийгмийн тэгш бус байдал их.

Боломж:

- Дэлхийн хэмжээний глобал стратеги “Бүс ба Зам” санаачилгад нэгдэн орсон;
- Хоёр хөрш орон хоорондоо эдийн засаг, улс төрийн найрсаг харилцаатай учир геополитикийн таатай орчинтой;
- “Хятад-Монгол-Орос” эдийн засгийн коридорыг хөгжүүлэх тухайд гурван улсын төрийн дээд түвшинд дэмжигдсэн;
- Гуравдагч хөршийн бодлоготой, эдгээр оронтой сайн харилцаатай.

Аюул занал:

- Эдийн засгийн хувьд Хятадаас хэт их хараат байдал;
- “Өрийн хавх”-ны аюул;
- Хэдийгээр хөрш хоёр улс бодлогын хувьд дэмжиж буй ч тэдний “хар хайрцаг”-ны бодлогоор төслүүдийг удаашруулах эрсдэл;
- Эрчим хүчний хараат байдал;
- Ковид-19 цар тахлын сунжрах магадлал;

- Байгаль орчны эрсдэл;
- Хятадын ажиллах хүч, мэргэжилтэн олноороо ирж ажиллах (Монголын олон нийт үүнд дургүй байх, эсэргүүцэх эрсдэл өндөр учир).

SWOT шинжилгээний аргаар эдгээр хүчин зүйлийн хослолууд буюу (i) Давуу талаа түшиглэн боломжийг ашиглах; (ii) Боломжийг ашиглан сул талаа нөхөх; (iii) Давуу талаа ашиглан аюул заналыг багасгах; (iv) Сул тал ба аюул заналыг багасгах гэсэн дөрвөн стратегийн хослолоор “Бүс ба Зам” санаачилгад оролцох Монгол Улсын баримтлах бодлого, стратегийн чиглэлийг тодорхойллоо.

Давуу талаа түшиглэн боломжийг ашиглах стратеги:

- “Бүс ба Зам”-ын хүрээнд зам тээврийн холболтыг хөгжүүлж, дэд бүтцээ шинэ технологиор улам сайжруулах;
- Хилийн боомтуудаа хөгжүүлэн нэвтрүүлэх чадамжийг нэмэгдүүлэх;
- Газарзүйн хувьд хоёр том зах зээлд ойр буюу БНХАУ, ОХУ-ын дундах байрлалаа ашиглан “Бүс ба Зам”-д идэвхтэй оролцож эдийн засгаа хөгжүүлэх;
- Байгалийн баялгаа оновчтой, үр дүнтэй ашиглаж бүс нутгийн болон дэлхийн интеграцид бодитойгоор нэгдэх;
- Гадаадын хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх;
- “Бүс ба Зам”-ын хүрээнд нийгэм, хүмүүнлэгийн салбарын хамтын ажиллагааг гүнзгийрүүлэх.

Боломжийг ашиглан сул талаа нөхөх стратеги:

- Газарзүйн хувьд хоёр том зах зээлд ойр буюу БНХАУ, ОХУ-ын дундах байрлалаа ашиглан “Бүс ба Зам”-д идэвхтэй оролцон зам тээврийн дэд бүтэц, эрчим хүч, боловсрол, эрүүл мэнд, мэдээлэл холбооны технологи зэрэг салбарыг хөгжүүлэх, үүний дотор транзит тээвэрлэлтийг түлхүү хөгжүүлэх;

- “Бүс ба Зам”-ын хүрээнд транзит тээврийн холболтыг хөгжүүлж, дэд бүтцээ сайжруулах;
- “Бүс ба Зам” санаачилгад нэгдэн орсноор олон улсын өмнө хүлээх үүрэг хариуцлага нэмэгдэн, дотоодын засаглалын сул тал, авлигатай хийх тэмцлээ эрс эрчимжүүлэх, хуулийн хатуу чанга хэрэгжилтийг хангах³⁴;
- Популизмаас ангид байж “Бүс ба Зам”-ын төслүүдийн ил тод байдлыг хангах, мэдээллийг нээлттэй болгон, дижитал шилжилтийг бүрэн ашиглах;
- Төсөлд идэвхтэй хамтран оролцож дотоодын мэргэжилтэй ажиллах хүчнийг сургах, бэлтгэх;
- Төслүүдээс хүртэх үр өгөөжийг нэмэгдүүлснээр ядууралтай тэмцэх болон нийгмийн бусад хүндрэлтэй асуудлыг шийдвэрлэхэд тус дэм болно.

Давуу талаа ашиглан аюул заналыг багасгах стратеги:

- Геополитикийн таатай байдлыг ашиглан гадаад худалдааны тэнцвэртэй байдал бий болгох, БНХАУ-аас эдийн засгийн хувьд хэт хараат байдлыг багасгах үүднээс ОХУ-тай эдийн засаг, улс төрийн харилцаагаа нэмэгдүүлэх;
- Улс төрийн ухаалаг, дипломат бодлого хэрэгжүүлэх, гуравдагч хөршийн бодлогоо тэнцвэртэй авч явах;
- Монголын нутгаар дамжуулах байгалийн хийн хоолойн төслийг амжилттай хэрэгжүүлэхэд улс төр, эдийн засгийн зөв бодлого, үйл хэргээр дэмжих;
- Эрчим хүчний хараат байдлаас гарахын тулд “Бүс ба Зам”-ын санхүү, хөрөнгө оруулалтын боломжийг ашиглах;
- Төслүүдэд Монголын компаниуд, ажиллах хүчнийг татан оролцуулахад идэвх, хүчин чармайлт гаргах;

³⁴ World Bank, 2019, Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, Washington, DC, World Bank. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO, Chapter 4, Managing the risks (Fiscal risks, Governance risks, Public procurement and corruption)-д энэ асуудлыг дэлгэрэнгүй тайлбарласан байгааг дэлгэрүүлэн харна уу.

- “Бүс ба Зам”-ын гэрээ хэлэлцээр, стандарт, даатгалын тогтолцоог бүрэн дүүрэн ашиглах, байгаль орчны эрсдэлийг бууруулах;
- Ковидын үр дагаврыг бууруулахад хоёр хөрш болон бусад оронтой идэвх санаачилгатай ажиллах.

Сул тал ба аюул заналыг багасгах стратеги:

- Эдийн засгаа хөгжүүлж өрийн тогтвортой байдлыг ханган, “өрийн хавх”, дарамтаас сэргийлэх, өрийн дарамт, хавханд орохгүй байхын тулд “Бүс ба Зам” санаачилгад хамрагдахдаа гадаад өрийн талаарх бодлогоо дотоодын эдийн засгийн бодлоготой нягт уялдуулах;
- Эдийн засгийн хувьд БНХАУ-аас хэт хараат байдлаа бууруулах;
- “Бүс ба Зам”-д хамрагдсанаар эрчим хүчний хараат байдлыг бууруулахад чиглэсэн төслүүдийг санал болгож хэрэгжүүлэх;
- Дотоодын мэргэжилтэй ажиллах хүчнийг сургах, бэлтгэх, “Бүс ба Зам”-ын төслүүдэд дотоодын компани, мэргэжилтэй ажиллах хүчнийг түлхүү оролцуулахын тулд гэрээ хэлэлцээрийг оновчтой зөв, хариуцлагатай байгуулж, хэрэгжүүлэх;
- БНХАУ-ын Sinosure гэх мэт томоохон даатгалын компанийн тогтолцоо, гэрээг зөв, сайн ашиглах;
- “Бүс ба Зам”-ын төслүүдтэй холбогдон гарч болох байгаль орчны эрсдэлийг бууруулах;
- Ковидын үр дагаврыг бууруулахад засаглал, хариуцлагын тогтолцоог сайжруулах, мэдээлэл ил тод байх.

Энэ бүх стратегийн чиглэлүүдийг томъёолон гаргасан дэлгэрэнгүйг Хүснэгт 1-д харуулав.

Хүснэгт 1. “Бүс ба Зам” санаачилгад Монгол Улсын оролцооны SWOT шинжилгээ

Дотоод хүчин зүйл

Давуу тал:

Газарзүйн хувьд гол зах зээлд ойр буюу БНХАУ, ОХУ-ын дунд байрлалтай (эерэг талаас нь авч үзвэл);
Байгалийн баялаг ихтэй;
Гуравдагч хөршийн бодлого буюу тэнцвэртэй гадаад харилцааны бодлоготой;
Газар нутгийн маргаан, үндэстэн хоорондын зөрчил тэмцэл байхгүй.

Сул тал:

Эдийн засгийн хүчин чадал сул;
Хөрөнгө оруулалтын бодлогын хэрэгжилт муу;
Өр, зээл ихтэй;
Дэд бүтцийн хөгжил тааруу;
Авлига ихтэй;
Засаглал сул;
Хуулийн хэрэгжилт хангалтгүй;
Популист улс төржилт их;
Ажиллах хүч, мэргэжилтний дутмаг байдал;
Ядуурал, нийгмийн тэгш бус байдал.

Боломж:

Дэлхийн хэмжээний глобал стратеги “Бүс ба Зам” санаачилгад нэгдэн орсон;
Хоёр хөрш орон хоорондоо эдийн засаг, улс төрийн найрсаг харилцаатай учир геополитикийн таатай орчинтой;
“Хятад-Монгол-Орос” эдийн засгийн коридорыг хөгжүүлэх тухайд гурван улсын төрийн дээд түвшинд дэмжигдсэн;
Гуравдагч хөрш орнуудтай сайн харилцаатай.

Давуу талаа түшиглэн боломжийг ашиглах стратеги:

“Бүс ба Зам”-ын хүрээнд зам тээврийн холболтыг хөгжүүлж, транзит тээвэрлэлтийг түлхүү хөгжүүлэх;
Хилийн боомтуудаа хөгжүүлэн нэвтрүүлэх чадамжаа нэмэгдүүлэх;
Байгалийн баялгаа оновчтой, үр дүнтэй ашиглаж дэлхийн интеграцид бодитойгоор нэгдэх;
Гадаадын хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх;
“Бүс ба Зам”-ын хүрээнд нийгэм, хүмүүнлэгийн салбарын хамтын ажиллагаагаа гүнзгийрүүлэх.

Боломжийг ашиглан сул талаа нөхөх стратеги:

Газарзүйн хувьд хоёр том зах зээлд ойр буюу БНХАУ, ОХУ-ын дундах байрлалаа ашиглан “Бүс ба Зам”-д идэвхтэй оролцож эдийн засгаа хөгжүүлэх;
“Бүс ба Зам”-ын хүрээнд транзит тээвэр хөгжүүлэн дэд бүтцээ сайжруулах;
“Бүс ба Зам” санаачилгад нэгдэн орсноор олон улсын өмнө хүлээх үүрэг, хариуцлага нэмэгдэн, дотоодын засаглалын сул тал, авлигатай хийх тэмцлийг эрс эрчимжүүлэх, хуулийн хагуу чанга хэрэгжилтийг хангах;
Популизмаас ангид байж “Бүс ба Зам”-ын төслүүдийн ил тод байдлыг хангах, мэдээллийг нээлттэй байлгах, дижитал шилжилтийг бүрэн ашиглах;
Төсөлд идэвхтэй хамтран оролцож дотоодын мэргэжилтэй ажиллах хүчний сургах, бэлтгэх;
Төслүүдээс хүртэх үр өгөөжийг нэмэгдүүлснээр ядууралтай тэмцэх болон нийгмийн бусад хүндрэлтэй асуудлыг шийдвэрлэхэд тус дэм болно.

Аюул занал:

Эдийн засгийн хувьд Хятадаас хэт хараат байдал;

“Өрийн хавх”-ны аюул;

Хэдийгээр хөрш хоёр улс бодлогын хувьд дэмжиж буй ч “хар хайрцаг”-ны бодлогоор төслүүдийг удаашруулах эрсдэл; Эрчим хүчний хараат байдал;

Ковид-19 цар тахлын сунжрах магадлал;

“Бүс ба Зам”-ын байгаль орчны эрсдэл;

Хятадын ажиллах хүч, мэргэжилтэн олноор ирж ажиллах (Монголын олон нийт үүнд дургүй байх, эсэргүүцэх эрсдэл өндөр учир);

“Бүс ба Зам”-ын төслийн санхүүжилт нь нийт эдийн засгийг гацаах, барьцаалах.

Давуу талаа ашиглан аюул заналыг багасгах стратеги:

Геополитикийн таатай байдлыг ашиглан гадаад худалдааны тэнцвэртэй байдал бий болгох, Хятадаас эдийн засгийн хувьд хэт хараат байдлыг

багасгах үүднээс ОХУ-тай эдийн засаг, улс төрийн харилцаагаа нэмэгдүүлэх;

Улс төрийн ухаалаг, дипломат бодлого хэрэгжүүлэх, гуравдагч хөршийн бодлогоо тэнцвэртэй авч явах;

Монголын нутгаар дамжуулах байгалийн хийн хоолойн төслийн амжилттай хэрэгжүүлэхэд зөв бодлого, үйл хэргээр дэмжих;

Эрчим хүчний хараат байдлаас гарахын тулд “Бүс ба Зам”-ын санхүү, хөрөнгө оруулалтын боломжийг ашиглах;

Төслүүдэд Монголын компаниуд, ажиллах хүчнийг татан оролцуулахад идэвх, хүчин чармайлт гаргах;

“Бүс ба Зам”-ын гэрээ хэлэлцээр, стандарт, даатгалын тогтолцоог бүрэн дүүрэн ашиглах, байгаль орчны эрсдэлийг бууруулах;

Ковидын үр дагаврыг бууруулахад хоёр хөрш болон бусад орнуудтай идэвх санаачилгатай ажиллах.

Сул тал ба аюул заналыг багасгах стратеги:

Эдийн засгаа хөгжүүлж өрийн тогтвортой байдлыг ханган өрийн хавх, дарамтаас сэргийлэх;

Эдийн засгийн хувьд Хятадаас хэт их хараат байдлаа бууруулах;

“Бүс ба Зам”-д хамрагдсанаар эрчим хүчний хараат байдлыг бууруулахад чиглэсэн төслүүдийг санал болгож хэрэгжүүлэх;

Догоодын мэргэжилтэй ажиллах хүчнийг сургах, бэлтгэх, “Бүс ба Зам”-ын төслүүдэд догоодын компани, мэргэжилтэй ажиллах хүчнийг түлхүү оролцуулахын тулд гэрээ хэлэлцээрийг оновчтой зөв, хариуцлагатай байгуулж хэрэгжүүлэх;

БНХАУ-ын Sinosure гэх мэт томоохон даатгалын компанийн тогтолцоо, гэрээг сайн, зөв ашиглах;

“Бүс ба Зам”-ын төслүүдтэй холбогдон гарч ирж болох байгаль орчны эрсдэлийг бууруулах;

Ковидын үр дагаврыг бууруулахад засаглал, хариуцлагын тогтолцоог сайжруулах, мэдээллийг ил тод байлгах;

“Бүс ба Зам”-ын төслийн санхүүжилт болон зээлийн барьцааг нийт эдийн засгийн орчноос тусад нь авч хэрэгжүүлэх.

2.4. "БҮС БА ЗАМ" САНААЧИЛГЫН ХҮРЭЭНД МОНГОЛ УЛСЫН ХЭРЭГЖҮҮЛЭХЭЭР ТӨЛӨВЛӨСӨН ТӨСЛҮҮДИЙН ШИНЖИЛГЭЭ

"Бүс ба Зам" санаачилгын хүрээнд Монгол Улсын оролцоо нь "Хятад-Монгол-Орос" эдийн засгийн коридор, түүнтэй холбоотой дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалт, бусад холбогдох төсөл гэж үзэж болно. Манай улсад хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төслүүдийг судалж үзэхэд ихэнх нь дэд бүтэцтэй буюу авто зам, төмөр зам, уул уурхайтай холбоотой байна. Монгол Улсын "Талын зам" хөтөлбөр, БНХАУ-ын "Бүс ба Зам" санаачилга, ОХУ-ын "Евроазийн эдийн засгийн холбоо" хэмээх хөтөлбөрүүдийг Монгол, Орос, Хятад гурван тал хооронд нь уялдуулж, эдийн засгийн хамтын ажиллагаагаа идэвхжүүлэхээр гурван улсын төрийн тэргүүний уулзалтаар анх 2016 онд тохиролцсон. Үүний дагуу эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийг эхлүүлэн тус хөтөлбөрийн гол биежилт нь энэ коридорын хүрээнд багтаж буй 32 төслөөр эхлэх ёстой байсан юм. Эдгээр төслийг нэг талаасаа "Бүс ба Зам"-д бүрэн хамруулан ойлгоход бас учир дутагдалтайг энд дурдах нь зүйтэй. Төслүүдийг салбараар нь авч үзвэл:³⁵

- Зам, тээврийн салбарт 13 төсөл;
- Аж үйлдвэрийн салбарт нэг төсөл;
- Хил, гааль, хорио цээрийн чиглэлээр таван төсөл;
- Эрчим хүчний салбарт нэг төсөл;
- Байгаль орчны салбарт гурван төсөл;
- Шинжлэх ухаан, технологи, боловсролын салбарт гурван төсөл;
- Хүмүүнлэгийн чиглэлээр гурван төсөл;
- Хөдөө аж ахуйн салбарт нэг төсөл;
- Эрүүл мэндийн салбарын нэг төсөл байна.

³⁵ "Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын судалгаа: Эдийн засгийн коридорын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг урагшлуулах боломж" судалгааны тайлан, №МХСХХ01, УБ., 2020.

Монгол, Орос, Хятад гурван улсын Засгийн газраас эдийн засгийн коридорын тухай хэлэлцээрт санхүүжүүлэх эх үүсвэрүүдийг зааж өгсөн байна. Коридорын төсөл, арга хэмжээнүүдийг төр-хувийн хэвшлийн түншлэл, мөн олон улсын санхүүгийн байгууллагуудын эх үүсвэрээс, түүний дотор АДБХОБ, Торгоны замын сан, АХБ, ШХАБ-ын Банкны нэгдэл зэрэг санхүүгийн байгууллагын дэмжлэгтэйгээр хэрэгжүүлэхээр тохиролцсон ба коридорын дагуу хэрэгжүүлж буй төслүүдийн санхүүжилт нь:

- Монгол Улсын төсөв;
- Олон улсын санхүүгийн байгууллага: АХБ, Европын сэргээн босголт, хөгжлийн банк;
- Хятадын банк: Экспорт, импортын банк;
- Хятадын хөнгөлөлттэй зээл, тусламж гэсэн төрлөөр хэрэгжиж байна.³⁶

Энэхүү судалгаагаар “Бүс ба Зам” санаачилга, түүний дотор БНХАУ-ын зээл, хөнгөлөлттэй зээл, буцалтгүй тусламжийн санхүүжилтээр Монгол Улсад хэрэгжиж буй төслүүдийн манай улсад үзүүлэх нөлөөллийг нарийвчлан судлахыг зорьсон. “Бүс ба Зам” санаачилгын төслийн өртөг, санхүүжилтийн болон бусад нөхцөлийн талаар найдвартай мэдээлэл бүхий дэлгэрэнгүй мэдээллийн сан Сангийн яамны товч мэдээллээс хэтрэхгүй байгааг дээр дурдсан. Бидний олж мэдсэнээр БНХАУ-ын Засгийн газраас олгосон хоёр тэрбум юанийн буцалтгүй тусламжийг агаарын бохирдлыг бууруулах зорилгоор 2018-2020 онд гэр хорооллын дахин төлөвлөлт, түрээсийн орон сууцны төсөлд зарцуулж байна.

Мөн Монгол, Хятадын тал 20 жилийн хугацаанд төлж барагдуулах нөхцөлтэй нэг тэрбум ам.долларын хөнгөлөлттэй зээлийн ерөнхий хэлэлцээр хийсэн ба энэхүү хөнгөлөлттэй зээлээр дараах төслүүдийг хэрэгжүүлэхээр тохиролцжээ³⁷. Үүнд:

³⁶ Reconnecting Asia Project, Reconnecting Asia Project Database, Center for Strategic and International Studies, December 2020.

³⁷ <https://mof.gov.mn/>

- Улаанбаатар-Мандалговь хооронд цахилгаан дамжуулах шугам, дэд станц барих;
- Эрдэнэтийн дулааны цахилгаан станцыг сэргээн засварлах;
- Бохир ус цэвэрлэх байгууламжийг шинээр барих;
- Гачууртын уулзвараас Налайх-Чойрын уулзвар хүртэлх 20.9 км авто замыг шинэчлэн засах;
- Мах боловсруулах үйлдвэр, хорио цээрийн байгууламж барих;
- Туул, Сэлбэ голын орчны тохижилт хийх;
- Улаанбаатар хот, аймгийн төвүүдийн гудамжинд хяналтын камер тавих;
- Нүхэн гарцууд барих;
- Мэдээлэл, харилцаа холбооны салбарын хүртээмж, чанар, хяналтыг сайжруулах төслүүд багтжээ.

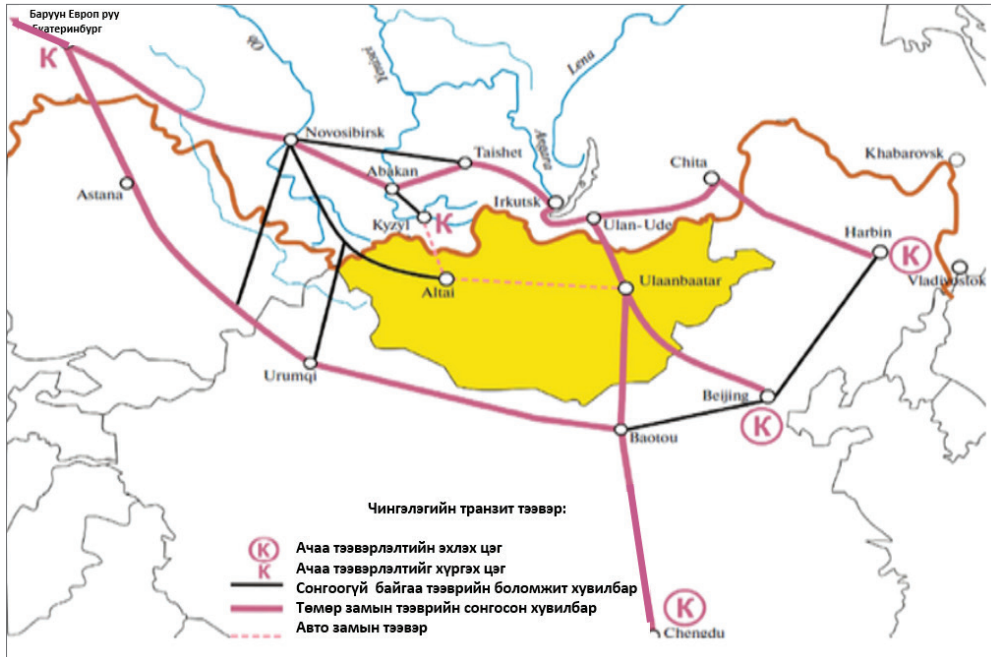
Эдгээр төслийн эдийн засгийн болон нийгмийн үр өгөөжийн үнэлгээ хараахан хийгдэх болоогүй байгаа ч төслүүдийн санхүүжилт, хэрэгжүүлэлтийн үйл явцын тайлан гаргах, төслийн менежментэд хөндлөнгийн хяналт, мониторинг тогтмол хийн, үндэсний болон олон улсын стандарт, зөвлөмжүүдийг дагаж мөрдүүлэх шаардлагатай.

Дээрх төслүүдийн санхүүжилтэд Хятадын Торгоны зам сан, АДБХОБ болон төр-хувийн хэвшлийн түншлэлийн загварын санхүүжилтийг хараахан ашиглаагүй байна. Харин 2021 оноос Ковид-19 цар тахалтай тэмцэх хөтөлбөрийн хүрээнд АДБХОБ-ны хөнгөлөлттэй зээлийг авч ашиглаж байна. Уг зээлийн талаар Хавсралт 2-т дэлгэрэнгүй оруулав. Түүнчлэн БНХАУ-ын хөнгөлөлттэй зээл, буцалтгүй тусламжаар Монгол Улсад хэрэгжүүлж байгаа бусад төслийн талаарх мэдээллийг Хавсралт 1-д харуулав. Эдгээрийн дийлэнх нь харилцаа холбоо (шилэн кабель суурилуулалт, камержуулалт, интернэт холболт), дэд бүтэц, боловсролын салбарын төслүүд байна.

“Бүс ба Зам” санаачилгын “Хятад-Монгол-Орос” эдийн засгийн коридорын 32 төсөл нь 2016 онд батлагдсан боловч зарим нь үүнээс өмнө эхэлсэн, санхүүжилт нь шийдэгдсэн төслүүд ч байна. Тиймээс төслүүдийг “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд багтсан эсэх эсвэл БНХАУ-ын буцалтгүй тусламж эсэх, хоёр талт хамтын ажиллагааны хүрээнд хэрэгжүүлэх эсэхээ яв цав тодорхойлох хэрэгтэй бөгөөд цаашид санхүүжилтийн эх үүсвэрийн олон төрлийг бүрэн ашиглах талаар анхаарч ажиллах шаардлагатай. Санхүүжилтээ аваад хэрэгжиж буй дэд бүтэц, боомтын бүтээн байгуулалтын төслүүдийн гүйцэтгэгч нь гол төлөв БНХАУ-ын ААН-үүд байна. Учир нь Хятадын банкны хөнгөлөлттэй зээл, тусламжаар хэрэгжиж буй төслүүдэд тавигдах шаардлагын дагуу Хятадын компаниуд технологи, туршлага, ур чадвартаа түшиглэн давуу эрхээр оролцдогтой холбоотойг дээр дурдсан. Энд Монголын ААН-үүд туслан гүйцэтгэгчээр зарим төсөлд оролцож байгаа ба цаашид Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт хэрэгжиж буй төсөлд Монголын ААН-үүдийг түлхүү оролцуулан, ажил гүйцэтгэх туршлага суулгах, төслөөс ашиг хүртэхэд нь дэмжлэх үзүүлэх шаардлагатай байгаа юм. Төслийн санхүүжилтэд төр-хувийн хэвшлийн загварыг түлхүү ашиглавал Монголын ААН-үүдийн оролцоо, эзэмшлийг нэмэгдүүлэх нэг чухал хөшүүрэг болно.

Зам, тээврийн төслүүдийн тухайд уул уурхайн түүхий эд, баяжуулсан бүтээгдэхүүнийг Монголын нутаг дэвсгэр дээр тээвэрлэхийн зэрэгцээ эдгээр бүтээгдэхүүнийг БНХАУ руу тээвэрлэхэд чиглэгдсэн байна. Дамжин өнгөрөх цэгүүдийн хувьд нийслэл Улаанбаатар хотыг Монголын гол дамжин өнгөрөх цэг гэж тодорхойлж байгаа боловч Алтай хот (Говь-Алтай аймгийн төв)-ыг Чуягийн хурдны замын төлөвлөгөөнд (Оросын маршрут гэж нэрлэдэг) нөхцөлт уулзвар цэг гэж оруулсан ба Новосибирск муж, Алтайн хязгаар, Кызыл хотоос гарах боломжтой зам юм. ОХУ-ын нутаг дэвсгэр дээр Екатеринбург нь Новосибирск, Барнаул, Абакан, Тайшет, Улаан-Үд, Кызыл, Чита зэрэг Хятадаас баруун тийш чиглэсэн бүх замыг холбосон эцсийн цэг гэж тодорхойлогддог (Зураг 4-ийг харна уу).

Зураг 4. Монгол Улс “Бүс ба Зам”-ын хүрээнд транзит тээвэрт оролцох замын маршрут



Эх сурвалж: V.Yu. Malov, *Assessment of the Prospects for Mongolian Transit as an Integral Part of the Belt and Road Initiative, Regional Research of Russia*, 2019. <https://doi.org/10.1134/S2079970519010064>

ОХУ-ын эдгээр хот нь Хятадаас болон Хятад руу ачаа тээвэрлэх логистикийн төвүүд ба ачаа тээвэрлэх талбайн ирээдүйн боломжит төвүүдийн жагсаалтад багтсан байна.

Монгол Улсын эрх ашгийн үүднээс авч үзвэл төмөр зам, авто зам барих нь тээврийн дэд бүтцээ сайжруулж, бүтээгдэхүүнээ ОХУ-аар дамжуулж Европ руу гаргах бас нэг боломж нээх юм. Мөн Монголын нутгаар дамжин өнгөрөх ачаа тээврийн төлбөрийн орлого нь Монголын эдийн засгийн өсөлтөд хувь нэмэр оруулах боломжтой.

Монгол Улсын гол экспорт нь зэс, нүүрс, алт, ноолуур, мах, ноос зэрэг амьтны гаралтай бүтээгдэхүүн билээ. Харин гол импорт нь цэвэршүүлсэн нефть, эрдэс түлш, газрын тосны тос, машин тоног төхөөрөмж, автомашин, өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүн байна.

ОХУ нь Монголын эрчим хүчний гол нийлүүлэгч байсаар ирсэн бөгөөд Монголын газрын тосны хэрэглээний 80 орчим хувийг хангадаг. Гэвч Монгол Улсын экспортын 90 гаруй хувь (гол төлөв төмрийн хүдэр, зэс, алт гэх мэт байгалийн баялаг), нийт гадаад худалдааны бараг тал хувь нь БНХАУ-тай хийгддэг. Иймд “Бүс ба Зам” санаачилга хэрэгжиж, эдийн засгийн коридор байгуулагдсанаар гурван улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагаа улам бэхжиж, эрчимжих боломжтой.

2.5. “ХЯТАД-МОНГОЛ-ОРОС” ЭДИЙН ЗАСГИЙН КОРИДОРЫН ЭДИЙН ЗАСГИЙН ҮР НӨЛӨӨ

“Бүс ба Зам” санаачилгатай холбон ойлгож болох бас нэг шижим нь Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны (CAREC) хөтөлбөр юм. Монгол Улс Засгийн газар хоорондын хамтын ажиллагааны энэхүү хөтөлбөрийн гишүүн орон. Монгол Улс болон түүний хоёр хөрш ОХУ ба БНХАУ, мөн газарзүйн хувьд ойр орших орнуудын зам тээвэр, холболтыг дэмжих зорилгоор CAREC эдийн засгийн коридорыг төлөвлөн, бүтээн байгуулалтын ажлууд хийгдэж байна. Дотор нь энэ коридоруудыг 4a, 4b, 4c гэж дугаарласан (Зураг 5) бөгөөд гол санхүүжүүлэгч нь АХБ юм. АХБ-ны бүтцэд Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөрийн Нарийн бичгийн дарга нарын газар буюу CAREC Secretariat ажилладаг.³⁸

Ерөнхийдөө “Бүс ба Зам” санаачилга нь эдийн засгийн дараах зургаан коридортой ба үүний дөрөв нь CAREC-т хамаардаг. Үүнд:

1. Шинэ Евроазийн газрын гүүрний эдийн засгийн коридор (*New Eurasian Land Bridge Economic Corridor*);
2. Хятад-Монгол-Оросын эдийн засгийн коридор (*China – Mongolia–Russia Economic Corridor*);
3. Хятад-Төв Ази-Баруун Азийн эдийн засгийн коридор (*China – Central Asia – West Asia Economic Corridor*);

³⁸ <https://www.carecprogram.org/>

4. Хятад-Энэтхэг Хятадын хойгийн эдийн засгийн коридор (*China-Indochina Peninsula Economic Corridor*);
5. Бангладеш-Хятад-Энэтхэг-Мьянмарын эдийн засгийн коридор (*Bangladesh – China – India – Myanmar Economic Corridor*);
6. Хятад-Пакистаны эдийн засгийн коридор (*China – Pakistan Economic Corridor*) (*Бүс ба Замын портал, 2019*) .

Энэ хүрээнд төлөвлөсөн “Бүс ба Зам”-ын коридорын зарим нь Төв Ази, Өмнөд Кавказын орнуудаар дамжин өнгөрөх юм. Эдгээр улс нь ихэвчлэн далайд гарцгүй бөгөөд тээврийн дэд бүтцийн хөгжил, чанар нь доогуур улсууд байна. Иймд “Бүс ба Зам” санаачилгын CAREC-ийн коридор нь Монгол Улсад хамаатай буюу манай улс газар нутгийн хувьд өвөрмөц байрлал эзэлж байгаа юм. Манай орны баруун бүс нутаг Төв Азийн бүсэд хамаарах бол БНХАУ, Монгол Улс, ОХУ-ын хуурай замаар холбогдсон коридор нь манай орны төвийн бүсийг дайран өнгөрөх юм. “БНХАУ-Монгол Улс-ОХУ” буюу “Хятад-Монгол-Орос” гэсэн эдийн засгийн коридор нь төмөр зам, хурдны авто замын холболтод голлон чиглэж, холбогдох бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх, гаалийн хяналт, тээврийн хүчин чадлыг сайжруулан, транзит тээврийг нэмэгдүүлэхэд түлхүү төвлөрч байна.

Үнэндээ “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд тусгагдсан коридор гэдэг нь зам барихаас илүү өргөн хүрээтэй ойлголт юм. Энэ санаачилгын хүрээнд эдийн засгийн хамтын ажиллагаа өргөжиж, байгаль экологи, нийгэм, хүмүүнлэгийн хүрээнд олон тооны хамтын үйл ажиллагаа явагдах бол хамгийн их мөнгөн дүнтэй хөрөнгө оруулалтын төслүүд хэрэгжих юм. Салбаруудаар нь авч үзвэл эрчим хүч (ойролцоогоор 39 хувь), зам тээвэр (ойролцоогоор 25 хувь), үл хөдлөх хөрөнгө (ойролцоогоор 10 хувь), металлурги (ойролцоогоор 8 хувь) байна.

Бидний хувьд “Бүс ба Зам” санаачилгыг илүү сайн мэдэхийн тулд эхлээд “эдийн засгийн коридор” гэх ойлголтыг сайтар ойлгох нь чухал юм. Эдийн засгийн коридорууд нь олонх улс орон, бүс нутгийн хөгжлийн төслүүдийн салшгүй хэсэг болсон

боловч тодорхой нэгдсэн тодорхойлолт байдаггүй. Гэсэн хэдий ч "коридор" гэсэн ойлголт нь далайд гарцгүй орнуудад нөлөөлж буй худалдаа, хүртээмжтэй холбоотой асуудлуудаас үүдэлтэй юм. Эдийн засгийн коридор нь дэлхийн болон бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжлийн стратегид орон нутгийн эдийн засгийг олон улсын үнэ цэн, нийлүүлэлтийн сүлжээнд нэгтгэхэд шийдвэрлэх үүрэг гүйцэтгэдэг. Зарим эрдэмтэн судлаач³⁹ "эдийн засгийн коридор"-ыг хүн, бараа бүтээгдэхүүний хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх тээврийн холболт гэж үзэхгүй, харин газарзүйн тодорхой бүс нутагт эдийн засгийн хөгжлийг өдөөж болох дэд бүтцийн нэгдсэн сүлжээ гэж үзэж байна.

2.5.1. Коридоруудын эдийн засгийн үр нөлөөний IDE-GSM загвар

Бид энэхүү судалгаандаа CAREC-ийн 4a, 4b, 4c коридорын (Зураг 5) төслүүдийн эдийн засгийн үр нөлөөг орон зайн эдийн засагт суурилсан тэнцвэрийн загвар (IDE-GSM) ашиглан тооцоолсон Японы судлаачдын үр дүнгээс ашиглав. Тухайлбал, Хөгжиж буй орнуудын эдийн засгийн хүрээлэн (IDE)-гийн JETRO-гийн судлаачид болох *Satoru Kumagai, Toshitaka Gokan, Souknilanh Keola* нарын судалгааны ажлыг⁴⁰ энд дурдаж болно. Энэ гурван судлаачийн загварыг дараах шалтгаануудаас үүдэн илүү бие даасан “голч дүгнэсэн, хөндлөнгийн” судалгаа гэж үзэн сонгож авлаа. Үүнд:

- а. Эдийн засгийн коридорууд нь Япон Улсын газар нутагтай холбоогүй;
- б. Япон Улс манай улстай шууд хиллэдэггүй учраас судалгаа нь хэт нэг талыг бариагүй;

³⁹ Custer S., Schon J., Horigoshi A., Mathew D., Burgess B., Choo V., Hutchinson A., Baehr A. and K. Marshall (2021), Corridors of Power: How Beijing uses economic, social and network ties to exert influence along the Silk Road, December 13, 2021, Williamsburg, VA, AidData at William & Mary.

⁴⁰ Satoru KUMAGAI, Toshitaka GOKAN, Souknilanh KEOLA, Economic Impacts of Economic Corridors in Mongolia: An Application of IDE-GSM, IDE-JETRO, 2018.

- в. Мөн эдийн засгийн коридоруудын төсөл дэх геополитикийн сонирхол нь хөрш орнуудтай харьцуулахад бага;
- г. Япон Улс “Бүс ба Зам” санаачилгыг анх сэдээгүй, энэ санаачилгын гол тоглогч орон биш;
- д. Засаглалын хувьд ардчилсан учраас судалгаа нь ямар нэгэн үзэл суртал, улс төрийн сонирхолгүй хийгдсэн.

Дээр дурдсан судлаачид симуляци загвар дээр суурилсан бодлогын дүн шинжилгээний ач холбогдлыг энэхүү судалгаагаар харуулсан бөгөөд эндээс гарсан дүн шинжилгээ нь Монгол Улсын ирээдүйн хөгжлийн төлөвлөгөөг зөв үндэслэлтэй боловсруулах, бодлого боловсруулах үйл явцад үнэтэй хувь нэмэр оруулна гэж дүгнэжээ.

Эдийн засгийн коридоруудын тодорхойлолт, төсөөлөл

CAREC-ийн коридор 4a

Энэ коридор нь Хятад, Монгол, Орос гурван улсыг Монголын баруун хэсгээр холбоно. Энэ хувилбарт CAREC-ийн коридор 4a-д төлөвлөсөн авто замыг 2020 онд хэрэгжүүлж дууссан гэж төсөөлөн симуляцийн тооцоолол хийжээ. Одоогийн байдлаар энэ авто зам үндсэндээ баригдаж дуусаж байгаа.

CAREC-ийн коридор 4b

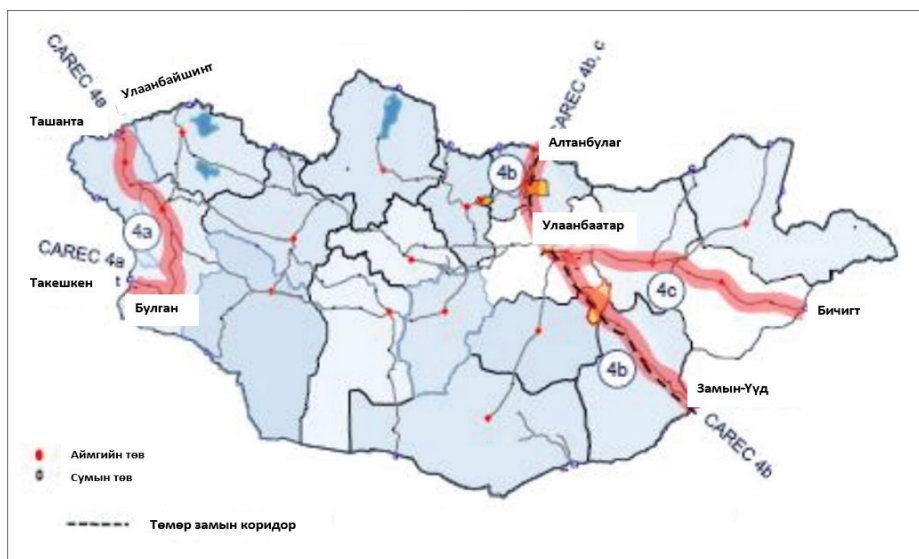
ОХУ, БНХАУ болон Монгол Улсыг нийслэл Улаанбаатар хотоор дамжуулан холбосон коридор.

CAREC-ийн коридор 4c

Бичигт ба Улаанбаатар хотыг холбоно.

Эдгээр хувилбарт төлөвлөсөн бүх замыг 2020 онд хэрэгжүүлж дууссан байна гэж судалгаанд төсөөлсөн. Дээр дурдсан коридоруудыг хэрэгжүүлэхэд бүгдийг нь ашигласан “бүгд” буюу ‘All’ хувилбарыг тооцоолох загвар ашигласан байна.

Зураг 5. Монголын нутгаар дамжих Эдийн засгийн
гурван коридор-CAREC 4a, 4b, 4c



Эх сурвалж: Satoru KUMAGAI, Toshitaka GOKAN, Souknilanh KEOLA,
Economic Impacts of Economic Corridors in Mongolia:
An Application of IDE-GSM, IDE-JETRO, 2018.

2.5.2. Загварын симуляцийн үр дүн

Коридор 4a

Монгол Улсын хувьд эдийн засагт үзүүлэх нөлөө буюу ашиг нь энэ коридорын тохиолдолд хамгийн ихдээ үйлчилгээнд 8.8 сая ам.доллар, дараа нь хоол боловсруулах үйлдвэрлэлд 6.0 сая ам.доллар, уул уурхайн салбарт 1.7 сая ам.доллар байна гэж тооцоолжээ. Эдийн засагт үзүүлэх нөлөөг 2030 оныхоор тооцоолж суурь болгон авсан үзүүлэлттэй харьцуулж гаргасан. Энэ загварын дагуу нөлөөллийг тооцоолохдоо хувилбар тус бүрээр коридорын дэд бүтцийг барьж дууссан жил буюу 2020 оноос эхлэн цаашид жил бүр ашигласнаар төсөөлж тооцжээ. Нийт нөлөөллийг салбар тус бүрийн нөлөөллийн нийлбэрээр гаргана. Улс орнуудаар нь авч үзвэл Монгол Улс нийтдээ 16.5 сая ам.доллар байгаа бол ОХУ нийтдээ 33.6 сая ам.доллар, харин БНХАУ 4a коридороос хамгийн их ашиг хүртэхээр байна. БНХАУ-ын тохиолдолд эдийн засгийн нөлөөллийн ихэнх хувийг үйлчилгээний салбар эзэлж 1,198.6 сая

ам.доллар, бусад үйлдвэрлэл 56.5 сая ам.доллар, дараа нь хоол боловсруулах үйлдвэрлэл 51.1 сая ам.доллар байхаар тооцоолжээ (Хүснэгт 2).

Коридор 4б

4б коридорын хувилбарын Монгол Улсад үзүүлэх нөлөө буюу ашиг нь харьцангуй их бөгөөд эдийн засагт үзүүлэх нөлөө хамгийн өндөр нь үйлчилгээний салбарт (125.0 сая ам.доллар), дараа нь уул уурхайн салбарт (79.7 сая ам.доллар), хүнсний үйлдвэрлэлд (43.7 сая ам.доллар) тус тус байна. Өөрөөр хэлбэл, 4а коридорын хувилбарт Монгол Улсад үйлчилгээний салбарт ашиг тусаа илүү өгөх төлөвтэй байгаа бол 4б коридорын хувилбарт мөн үйлчилгээний салбар, уул уурхайн үйлдвэрлэл, хүнсний үйлдвэрлэлд ихээхэн нөлөө үзүүлэхийг урьдчилан таамаглаж гаргажээ. *IDE-GSM*-ийг ашиглан хийсэн симуляцийн шинжилгээнд тухайн улсын нийслэл хотод байрладаг, түүнтэй холбогддог дэд бүтцэд, үйлдвэрлэлд эерэг нөлөө үзүүлэхийг урьдчилан таамагладаг бөгөөд энэ нь хөдөө аж ахуйн бус үйл ажиллагааны ихэнх хувийг эзэлдэг. Улс орнуудаар нь авч үзвэл эдийн засгийн хамгийн их нөлөө нь БНХАУ-д (2,862.0 сая ам.доллар) байгаа бол ОХУ-д 454.4 сая ам.доллар, Монгол Улсад 280.7 сая ам.доллар байхаар тооцоо гарчээ.

Коридор 4с

4с коридорын хувилбарт салбарын эдийн засагт үзүүлэх нөлөөллөөр (Хүснэгт 2-ыг үзнэ үү) Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотыг хамрах тул өмнөх хэсэгт дурдсанчлан Монгол Улсад харьцангуй том нөлөө үзүүлэх болно. Монгол Улсын хувьд эдийн засагт хамгийн өндөр нөлөө үзүүлэх нь үйлчилгээний салбар (25.7 сая ам.доллар) байгаа бол дараа нь уул уурхай (9.9 сая ам.доллар), удаах нь хоол боловсруулах үйлдвэрлэл (9.6 сая ам.доллар) байна. БНХАУ-д эдийн засгийн нөлөө нь үйлчилгээний салбарт (385.0 сая ам.доллар), бусад үйлдвэрлэлд (61.6 сая ам.доллар), хүнсний үйлдвэрлэлд (40.0 сая ам.доллар) хамгийн өндөр байна. ОХУ-ын хувьд 4с коридорын хувилбараар салбарын эдийн засагт үзүүлэх нөлөө хамгийн бага буюу нийлбэрээрээ 9.1 сая ам.доллар болж байна.

Хүснэгт 2. Төв Азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны (CAREC) коридорын эдийн засгийн үр нөлөөний IDE-GSM загварчлал (2030 он, шугаман өсөлтөөр тооцсон, сая ам.доллараар)

Улс	Төв Азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны (CAREC) коридор 4а							Уул уурхай	Нийт
	ХАА	Авто машин	Эрчим хүч	Нэхмэл	Хүнс	Бусад үйлдвэрлэл	Үйлчилгээ		
Монгол	-0.7	0.0	0.2	0.6	6.0	-0.1	8.8	1.7	16.5
Хятад	0.1	18.1	21.1	15.8	51.1	56.5	1198.6	-2.1	1359.2
Орос	0.0	0.9	15.9	0.5	5.7	-1.4	8.5	3.5	33.6
Улс	ХАА	Авто машин	Эрчим хүч	Нэхмэл	Хүнс	Бусад үйлдвэрлэл	Үйлчилгээ	Уул уурхай	Нийт
Төв Азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны (CAREC) коридор 4б									
Монгол	-1.2	0.1	0.2	13.9	43.7	19.2	125.0	79.7	280.7
Хятад	-13.7	1307.0	-122.4	1416.4	839.5	-893.2	-83.9	412.3	2862.0
Орос	-0.2	45.7	16.3	12.1	172.1	116.0	-4.6	96.9	454.4
Улс	ХАА	Авто машин	Эрчим хүч	Нэхмэл	Хүнс	Бусад үйлдвэрлэл	Үйлчилгээ	Уул уурхай	Нийт
Төв Азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны (CAREC) коридор 4с									
Монгол	-0.3	0.0	0.0	1.8	9.6	1.2	25.7	9.9	47.8
Хятад	0.1	2.3	9.0	19.3	40.0	61.6	385.0	14.7	532.0
Орос	0.0	0.0	1.1	0.0	-0.2	1.1	5.5	1.6	9.1

Эх сурвалж: Satori KUMAGAI, Toshitaka GOKAN, Souknilanh KEOLA, Economic Impacts of Economic Corridors in Mongolia: An Application of IDE-GSM, IDE-JETRO, 2018.

“Бүх коридор” хувилбар

Бүх коридорын хувилбарын эдийн засагт үзүүлэх нөлөөллийг Хүснэгт 3-т харуулав. Монгол Улсын хувьд үйлчилгээний салбарт (155.6 сая ам.доллар) хамгийн өндөр эерэг нөлөө үзүүлэх бол дараа нь уул уурхайн салбар (85.7 сая ам.доллар), тэгээд хүнсний үйлдвэрлэл (51.4 сая ам.доллар) тус тус орсон байна. Улс орнуудаар нь харвал БНХАУ-д хамгийн их эерэг нөлөө (4,899.1 сая ам.доллар) үзүүлэх нь бүтээн байгуулалт байсан бол ОХУ (500.2 сая доллар) түүний дараа удаалжээ. Бүх коридорын нийлбэр хувилбараар авч үзвэл бусад хоёр улстай харьцуулахад Монгол Улсын эдийн засагт үзүүлэх нөлөө хамгийн бага буюу 325.0 сая ам.доллар болж байна (Хүснэгт 3).

Хүснэгт 3. Төв Азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа (CAREC)-ны эдийн засгийн үр нөлөө, бүх коридорын нийлбэрээр (2030 он, шугаман өсөлтөөр тооцсон, сая ам.доллар)

	ХАА	Авто машин	Эрчим хүч	Нэхмэл	Хүнс	Бусад үйлдвэрлэл	Үйлчилгээ	Уул уурхай	Нийт
Монгол	-2.0	0.2	0.4	15.2	51.4	18.7	155.6	85.7	325.0
Хятад	-13.1	1311.1	-97.2	1462.8	947.4	-742.5	1612.9	417.7	4899.1
Орос	-0.2	45.8	28.9	12.4	175.1	118.9	22.0	97.3	500.2

Эх сурвалж: IDE-GSM загварчлалаар тооцсон, IDE-JETRO, 2018.

2.5.3. Коридоруудын эдийн засгийн шинжилгээ

Монгол Улсын хувьд бүх хувилбарыг зэрэг ашигласан тохиолдолд эдийн засгийн үр өгөөж нь хамгийн их буюу 325.0 сая ам.долларт хүрнэ. Гурван коридорын дотроос эдийн засгийн нөлөөлөл нь 4b коридорт хамгийн өндөр байгаа бол (280.7 ам.доллар), дараа нь 4c (47.8 сая ам.доллар), тэгээд 4a (16.5 сая доллар) болж тооцоологдож байна. 4b коридорын эдийн засагт үзүүлэх нөлөө нь БНХАУ-д 2862.0 сая ам.доллар, ОХУ-д 454.4 сая ам.доллар

буюу хамгийн өндөр үр ашигтай харагдаж байна. Коридор 4b-г хөгжүүлэх нь олон улс оронд ашигтай бөгөөд ингэснээр БНХАУ, ОХУ-тай хамтран олон улсын хөгжлийн төсөл болгон хөгжүүлэх боломж бүрдэнэ.

Хамгийн үр ашигтай коридор: IDE-GSM загварын тооцооллын үр дүнгээс харахад 4b коридорын эдийн засгийн үр нөлөө бусад хоёр коридортой харьцуулахад хамгийн өндөр байна. 4b коридорын эдийн засагт үзүүлэх нөлөө нь БНХАУ, ОХУ, Монгол Улсад хамгийн их байх тул эдгээр гурван талын оролцоотой хамтын ажиллагаа нь хөгжлийн хамгийн тохиромжтой зохицуулалт байж болох юм.

Коридорыг хэрхэн ажиллуулах вэ? “Бүс ба Зам” санаачилгын нөлөөллийг цааш авч үзвэл ОХУ-ын хувьд энэ нь Алс Дорнодын байгалийн нөөцийг ашиглан дотоодын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хувь нэмэр оруулах төдийгүй Монгол, Хятад, Өмнөд Солонгос, Япон зэрэг улстай хийх худалдааг өргөжүүлэхэд чухал түлхэц болно.⁴¹ Гэхдээ зарим судалгаагаар төмөр замын тээвэрлэлт Монголоор дамжин өнгөрөх хэтийн төлөв харьцангуй бага бөгөөд зөвхөн ОХУ-аас ихэвчлэн мод тээвэрлэх замаар хязгаарлагдаж байна. Учир нь нүүрс, үр тариа, чингэлэг зэрэг ачаа тээврийн ихэнх хувь Транссибирийн төмөр замаар Чита руу, цаашлаад Харбин руу дамждаг эсвэл Казахстангаар дамжин Өрөмч хүртэл, цаашлаад БНХАУ-ын өмнөд хэсэг руу тээвэрлэгдэнэ гэж Оросын мэргэжилтнүүд тооцоолжээ. Монголоор дамжин нэгэнт тогтсон маршрутыг амжилттай ажиллуулахын тулд тарифыг бууруулах, зар сурталчилгааны кампанит ажил явуулах, ачааны аюулгүй байдлын эрсдэлийг бууруулж, хил дамнасан үйл ажиллагааг жигд явуулах зэрэг арга хэмжээ авах нь улс хоорондын худалдааг хөнгөвчлөх болно гэж ОХУ-ын судлаачид дүгнэснийг⁴² бид үндэслэлтэй гэж үзэж байна.

⁴¹ Otgonsuren B. (2015), Mongolia-China-Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation, Center for China and East Asian Studies, Institute for Strategic Studies of Mongolia

⁴² V.Yu. Malov, Assessment of the Prospects for Mongolian Transit as an Integral Part of the Belt and Road Initiative, Regional Research of Russia, 2019. <https://doi.org/10.1134/S2079970519010064>

Байгаль орчны эрсдэл: Дэлхийн банкны тэмдэглэснээр “Бүс ба Зам” санаачилгын тээврийн төслүүд нь байгаль орчинд эрсдэл учруулж байна. Авто болон төмөр замын барилга байгууламж, үйл ажиллагааны шууд үр дагавараар агаар, усны бохирдол, хөрсний элэгдэл, амьдрах орчны сүйрэл, модны хомсдолд орох эрсдэлтэй. Дэлхийн зэрлэг ан амьтдын сангийн 2017 онд хийсэн үнэлгээгээр “Бүс ба Зам”-ын коридорууд болон дэлхий дээрх экологийн хамгийн эмзэг газруудын хооронд ихээхэн давхцал байгааг олж тогтоожээ (World Wildlife Fund, 2017). “Бүс ба Зам” санаачилгын хувьд Хятад-Монгол-Оросын эдийн засгийн коридор доторх бүс нутгийн ой мод хурдтай устаж үгүй болж магадгүй "хамгийн их эрсдэлтэй" хэсэг гэж тодорхойлдог. Тухайлбал, БНХАУ-ын нутаг дэвсгэр дэх Хэйлонжан, Бүгд Найрамдах Буриад Улс, Эрхүү муж, ОХУ-ын Забайкальск хязгаар, Байгаль нуурын сав газар, Монголын хилийн ойролцоо орших бүс нутгуудыг экологийн өндөр эрсдэлтэй бүс гэж тодорхойлжээ⁴³. Түүгээр ч зогсохгүй Монголыг дайран өнгөрөх хий, газрын тос дамжуулах хоолойн төсөл нь хүрээлэн буй орчныг сүйтгэж, тухайн бүс нутгийн иргэдийн амьжиргаанд аюул учруулж болзошгүй гэж үзсэн ба Канад дахь “Британийн Колумбийн Их сургуулийн Азийн судалгааны хүрээлэн”-гийн профессор Жулиан Диеркесийн үзэж байгаагаар байгаль орчны томоохон эрсдэлүүд Монголд бий болно. “Бүс ба Зам”-ын төслүүдийг төлөвлөхдөө олон нийтийн оролцоог хангахгүй бол энэ нь хөдөө орон нутаг, малчдын амьдрал, үйл ажиллагаанд ихээхэн уршиг тарьж болно гэсэн байна. Түүнчлэн урт хугацааны турш дамжуулах хоолойн эргэн тойронд хий асгарах эрсдэлтэйг ч анхааруулжээ.⁴⁴ Тиймээс “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд Хятад-Монгол-Оросын эдийн засгийн коридорын төслүүдийг амжилттай хэрэгжүүлж, сайн үр дүнд хүрэхийн тулд байгаль орчин, нийгмийн нөлөөллийн стратегийн үнэлгээ хийх шаардлагатай. НҮБ-ын Парисын хэлэлцээр,

⁴³ Losos, Elizabeth et al. (2019), Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure, Policy Research Working Paper, World Bank Group.

⁴⁴ Yelif Ulagpan, Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Mongolia, The Asia-Pacific Journal, Japan Focus, Feb 01, 2021.

Тогтвортой хөгжлийн зорилтын хөтөлбөр зэрэг олон улсын гэрээнд нэгдэн гарын үсэг зурсан улсын хувьд Монгол Улсад “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүд нь олон улсын өмнө хүлээсэн үүрэг, тогтвортой хөгжлийн хүчин чармайлтаа биелүүлэхэд нэлээд хүнд сорилт болно.

Эрчим хүчний хараат байдал: Эдийн засгийн хараат байдал, баялгийн олборлолтын мөн чанарыг ялангуяа уул уурхай, усан цахилгаан станц, эрчим хүчний салбараас харж болно. Монголын газар нутгийн хойд хэсэгт орших хамгийн том Сэлэнгэ мөрний цутгал Эгийн гол дээр барих усан цахилгаан станцын төсөл нь Байгал нуурын усны системд аюул учруулж болзошгүй гэсэн шалтгаанаар ОХУ-ын зүгээс томоохон эсэргүүцэлтэй тулгаран биеллээ олсонгүй. Үүний оронд ОХУ-ын усан болон дулааны цахилгаан станцуудаас Монгол Улс цахилгаан эрчим хүчээ хангах гэх мэт өөр арга санал болгосон гэдэг боловч өнөөг хүртэл хэрэгжсэн нь үгүй. Монгол Улс 2015 онд дотоодын цахилгаан эрчим хүчний хэрэгцээгээ хангах, уул уурхайн үйлдвэрлэлээ усаар хангах зорилгоор Орхон гол дээр томоохон далан (БНХАУ-ын хэсэгчилсэн хөрөнгө оруулалтаар) барихаар төлөвлөж байсан. Гэвч энэ нь Оросын байгаль хамгаалах бүлгэмүүдээс усан цахилгаан станц болон Оросын хилийн дэргэдэх Байгал нуур руу дамжуулах хоолойн төслийн аюулын талаар эсэргүүцэл өрнүүлэхэд хүргэв (Маскау, 2015).

Иймд Монгол Улсын Засгийн газар цахилгаан эрчим хүчний хомсдол, хоёр хөршөөсөө эрчим хүчний хараат байдлаа бууруулах боломжит шийдлийг яаралтай олох шаардлагатай. Энэ зорилгоор дотоод нөөц боломжоо бүрэн ашиглахаас гадна “Бүс ба Зам” санаачилгыг бас нэгэн боломж болгон ашиглах нь зүйтэй юм. Үүний тулд олон улсын гэрээ, конвенц, стандартыг сайтар мөрдөж маш сайн судалгаатай, бэлтгэлтэй оролцох хэрэгтэй болно. Оросоос Монголын нутгаар дайруулан Хятадтай холбохоор техник, эдийн засгийн үндэслэл нь бэлэн болоод байгаа “Сибирийн хүч-2” хийн хоолойн төслийг нэг талаар “Бүс ба Зам”-д хамаатуулж болох бөгөөд өнөөг хүртэл гэрээ нь батлагдаагүй, Хятадын зүгээс одоо болтол дэмжигдээгүй байгаа зэргээс нь авч үзвэл “Бүс ба Зам”

Монгол Улсын хувьд зөвхөн тунхаглал, бодит байдалд хэрэгжиж эхлээгүй мэт ойлгогдож байна.

Бусад бэрхшээлчүд/эрсдэлчүд: “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийг хэрэгжүүлэхтэй холбоотой гурван улсын санхүүгийн асуудал, дэд бүтцийн хөгжил, төмөр замын царигийн ялгаа, үүнтэй холбоотой бусад техникийн бэрхшээлээс гадна “Бүс ба Зам” төслүүдтэй холбоотой нийгэм эдийн засаг, улс төр, байгаль орчны эрсдэлүүдийг тооцох шаардлагатай байна.

Коридор дахь боломж: Монгол Улсын эдийн засаг уул уурхайн салбараас ихээхэн хамааралтай бөгөөд Австралийн нүүрсийг БНХАУ хориглосон, Индонез мөн экспортоо түдгэлзүүлээд байгаа нь манай улс Хятадын коксжих нүүрсний нийлүүлэгч болох боломж нээж өгч байна. Мөн сүүлийн үед БНХАУ-д эрчим хүчний хямрал нүүрлэн, коксжих нүүрсний дутагдалд ороод байна. Хятадын хойд болон зүүн хойд хэсэг Манжуур, Өвөр Монгол нь коксжих нүүрсний зах зээлийн гол бүс нутаг юм. Энэ нь Монгол Улсад ихээхэн боломж нээж өгч байна. Төмөр зам, хий дамжуулах хоолой зэрэг “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүд эдгээр үйл явцыг жигдрүүлэн, эдийн засгийн боломж бий болгоно. Ингэснээр Хятадын нүүрс болон байгалийн хийн хэрэгцээ хямд үнээр хангагдах болно. Монгол, Орос хоёр улс зөвхөн Хятадад төдийгүй Япон гэх мэт Зүүн хойд Азийн бусад зах зээлд нүүрс нийлүүлэх гол нийлүүлэгч болж чадна.

Коридорыг ногоон болгох нь: Монгол Улс нийт эрчим хүчнийхээ 93 хувийг нүүрснээс гаргаж авдаг бөгөөд өнөөг хүртэл Монголын эрчим хүчний салбарт Хятадын оролцоо, нүүрстэй холбоотойгоор технологиос хамааралтай байдал хэвээр байгаа боловч бүс нутгийг цэвэр эрчим хүчээр (салхи, нарны эрчим хүч) хангах боломж бий. Азийн Супер Грид төслийн хүрээнд говь нутгаас Хятад, Япон болон зүүн хойд Азийн бусад оронд нар, салхины сэргээгдэх цэвэр эрчим хүч экспортлох бүс нутгийн нэгдсэн цахилгаан хангамж, дамжуулах сүлжээ бий болгох боломжтой төслийн санал гарч байсан.

Энэ хүрээнд байгаль орчинд ээлтэй "ногоон" технологиуд нь эдийн засгийн коридорыг “ногоон” болгох гол түлхүүр болно.

3. ДҮГНЭЛТ: МОНГОЛ УЛСАД ТУЛГАРЧ БҮЙ СОРИЛТ БА БОЛОМЖИЙГ АШИГЛАХ НЬ

“Бүс ба Зам” санаачилга нь нарийвчилсан төлөвлөгөө бүхий төсөл, хөтөлбөр биш бөгөөд тодорхой хариуцсан байгууллага эсхүл институт байхгүй, нэг хүний буюу БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпиний манлайлалтай холбоотой, мөн зарцуулахаар төлөвлөж буй төсөв зэрэг нь тодорхойгүй гэх мэт ойлгомжгүй зүйл ихтэй, мөн хамрах хүрээ нь асар өргөн, олон төрлийн салбарт үйл ажиллагаа нь өрнөж байгаагаас түүнийг “бүрхүүл ойлголт” гэж олонх судлаач үзэж байгаатай бид санал нэг байна. Үнэндээ БНХАУ-аас Монгол Улсад санхүүжүүлэх төслүүд, зээл, тусламжуудыг “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хамруулахаас илүү хоёр талт хамтын ажиллагааны гэрээ, тусламжид хамаатуулж ойлгож болохоор байгаа юм.

“Бүс ба Зам”-ын хүрээнд хийгдэх хөрөнгө оруулалт нь манай улсын эдийн засгийн хөгжлийн тэргүүлэх чиглэлд нийцэн, үндэсний болон бүс нутгийн стратеги төлөвлөгөөтэй уялдах ёстой. Ингэхдээ геополитикийн нөлөөлөх хүчин зүйлээс гадна манай улсын макро эдийн засгийн хязгаарлагч хүчин зүйлүүд, ялангуяа өрийн тогтвортой байдал болон үүсэх эрсдэл, аюулгүй байдлыг сайтар харгалзан үзэх шаардлагатай байна.

Дээр авч үзсэн SWOT шинжилгээ болон гадаад, дотоодын олон эх сурвалжийг ашиглан хийсэн дедукцийн аргын шинжилгээнд үндэслэн судалгааны баг дараах багц дүгнэлтийг хийж байна.

3.1. “БҮС БА ЗАМ”-ЫГ ЮУ ГЭЖ ОЙЛГОХ ВЭ?

Бидний хийсэн судалгаанаас үзэхэд “Бүс ба Зам” санаачилгыг хэрхэн ойлгох нь Монгол Улсын зүгээс энэ чиглэлд цаашид барих бодлого, хэрэгжүүлэх төсөл, хөтөлбөр, бүтээн байгуулалт мөн санхүүжилтийн асуудлын суурь нь болох юм. Судалгаанаас “Бүс ба Зам” санаачилга нь дараах шинж чанартай байна гэж үзэж байна. Үүнд:

- Ойлгомжгүй (санаачилга, бодлого, төсөл, хөтөлбөр, стратегийн аль нь болох нь тодорхой бус);
- Тухайлан хариуцаж буй байгууллага байхгүй (БНХАУ-ын Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо голлон хариуцдаг мэт боловч ихэнх яам нь “санаачилгын” асуудал хариуцсан нэгж, албадтай);
- Зөвхөн нэг хүнээс буюу БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпиний нэртэй холбогддог (судалгааны материалаас үзэхэд өөр бусад хүнийг төлөөлөл болгон нэрлэдэггүй);
- Санаачилга бүхэлдээ ашигтай, ашиггүй эсэх нь тодорхойгүй (Өрнөдийн орнууд, тухайлбал АНУ-ын зүгээс энэ төслийн ашигт ажиллагаанд эргэлзсэн байр суурь баримталдаг боловч БНХАУ-ын зүгээс энэ талаар тодорхой тооцоо судалгаа гаргаагүй);
- Тодорхой төсөв байхгүй, явуулах бодлого нь ил гардаггүй (төсөвлөх, хийгдэх ажлын талаар ямар нэгэн байдлаар тодорхой мэдээлэл байхгүй, харин жил бүр ямар хэмжээний хөрөнгө зарцуулсан нь дурдагдах боловч эдгээр тоон мэдээлэл нь хоорондоо зөрүүтэй);
- Санаачилга бүхэлдээ хэрхэн, ямар байдлаар ажилладаг нь тодорхой бус (энэ талаар нэгдсэн ойлголт, үйл ажиллагааны замын зураг байхгүй, тухайлбал, санхүүжилт хийх, зээл өгөх үйл ажиллагаанд санхүүгийн ямар байгууллагууд оруулахыг албан ёсоор нэрлэж заагаагүй, мөн ямар үйл ажиллагаа хөтөлбөрт хамрагдахыг тодорхой тусгаагүй, зааж өгөөгүй гэх мэт).

3.2. “БҮС БА ЗАМ” БОЛОН МОНГОЛ УЛСЫН ОРОЛЦОО

Хэдийгээр “Бүс ба Зам” санаачилга нь дээр дурдсанчлан тодорхойгүй шинж чанаруудтай боловч санаачлагч БНХАУ-ын зүгээс уг санаачилгын талаар олон улсад өгч байгаа мэдэгдэл, мэдээлэл, явуулж буй бодлогын чиг хандлага, өнөөг хүртэл авч хэрэгжүүлсэн болон хийж гүйцэтгэж байгаа ажил, төсөл, бүтээн

байгуулалт, хөрөнгө оруулалтын хэмжээ зэрэгт үндэслэн уг санаачилгын талаар дараах дүгнэлтийг хийж байна. Үүнд:

- “Бүс ба Зам” санаачилга нь хуурай газрын дэд бүтцийн хамгийн том гео-мега төсөл;
- Өрнө болон Дорныг холбосон эдийн засаг, бизнес, арилжаа, харилцааны асар том боломж;
- Далайд гарцгүй орнуудын хувьд бусад орны зэх зээлтэй холбогдох гарц;
- Санаачлагч БНХАУ-ын хувьд энэ төслийг цаашид үргэлжлүүлэх бөгөөд улам олон орны зах зээлд нэвтэрнэ;
- Энэ төсөл биднээс үл хамааран үргэлжилнэ.

“Бүс ба Зам” санаачилгад Монгол Улсын зүгээс БНХАУ-тай тохиролцож, талууд хүлээн зөвшөөрсөн аливаа төсөл, хөтөлбөр хэрэгжиж байгаа болон хэрэгжихээр төлөвлөгдсөн нь тодорхойгүй гэж дүгнэхээр байна. Одоогоор хоёр улсын хоорондын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн дагуу коридорын хүрээнд багтаж буй 32 төсөл байгаа боловч эдгээрийг шууд “Бүс ба Зам”-д хамруулж болохгүй юм. Энэ байдлаас үүдэн манай тал санаачилгыг хэрхэн ойлгож байгаа, санаачилгад оролцох эсэх, оролцооны хүрээ, хэмжээ нь ямар байх, манай талын стратегийн зорилго юу байх, мөн ямар коридороор холбогдох зэргээ нэн түрүүн нарийвчлан тодорхойлох шаардлагатай. Нэгэнт тогтсон шийдвэр, стратегийн зорилгоо хөрш орондоо ойлгуулах, нэгдсэн ойлголтонд хүрэх нь санаачилга цаашид манай эрх ашигт нийцэх гол үндэс болно гэж бид үзэж байна. Ийм алхам хийхгүйгээр төсөл, хөтөлбөр эхлүүлэх нь өрийн хавханд орох, санхүүгийн болоод бүтээн байгуулалтын томоохон эрсдэл хүлээх эрсдэлтэй.

3.3. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГАД БАРИМТЛАХ СТРАТЕГИ

Судлаачдын анхааруулж байгаа “өрийн хавх”-нд орсон болон орох эрсдэлтэй орнуудын дийлэнх нь энэхүү санаачилгын

хүрээнд баримтлах урт хугацааны тодорхой стратеги байхгүйтэй нь холбоотой гэж үзэж байна. Манай улсын хувьд “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хийгдэх төслүүдийн санхүүжилтийн механизм, тогтолцоо, барьцаа болон төсөл хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа, бүтээн байгуулалтыг нийт эдийн засгийн үйл ажиллагаатай холбохгүй, тусгайлан хэрэгжүүлэх чиглэл баримтлах нь дараах эрсдэлээс сэргийлнэ. Үүнд:

- Санаачилгын хүрээнд хийгдэж байгаа төслүүд ямар нэгэн хэлбэрээр доголдоход түүнээс үүдэн нийт эдийн засаг нөлөөлөлд орохгүй;
- Төслийн санхүүжүүлэгч тал дангаараа БНХАУ байгаа тохиолдолд төслөөс шалтгаалан ямар нэгэн маргаан, үл ойлголцол үүсэх, төсөл гацах зэрэгт нийт эдийн засгийн байдал бусад салбарт шууд болон дам хэлбэрээр нөлөөлөхгүй, барьцаалагдахгүй;
- Тусгайлан хэрэгжүүлэх чиглэл баримталж байгаагаа төслийн санхүүжүүлэгч талд урьдчилан ойлгуулах;
- Өрийн хавханд орохгүй байх үүднээс төслийн зээлийн барьцаанд газар нутаг, боомт, дэд бүтцийн байгууламж барьцаалах, түрээслэх, ашиглуулах хэлбэрээр зээл авахгүй байх чиглэл баримтлах шаардлагатай. Зээлийн барьцаа, эргэн төлбөрийн нөхцөлд, тухайлбал, зээлийн барьцаа болон төлбөрт уур уурхайн бүтээгдэхүүн нийлүүлэх гэрээг ашиглах;
- “Бүс ба Зам” санаачилгын дам нөлөөг дэд бүтэц, эдийн засаг болон бусад салбарт өсгөх арга замууд эрэлхийлэх;
- Манай улсад хамгийн ашигтай байх коридоруудын⁴⁵ хувилбарыг “Бүс ба Зам” санаачилгатай холбох, энэ нь манай талын гол нөхцөл байх чиглэл баримтлах.

⁴⁵ “Коридоруудын эдийн засгийн үр нөлөөний IDE-GSM загвар” бүлгийг үзнэ үү.

3.4. ДОТООД ХҮЧИН ЗҮЙЛИЙН ЭРСДЭЛ

“Бүс ба Зам” санаачилгад хамрагдаад байгаа улс орон бүр өөр өөрийн онцлог бүхий эрсдэлтэй тулгарч байна. Судлаачид дийлэнх нь өрийн хавхны талаар анхааруулсан боловч тухайн улсын төсөл, хөтөлбөрийн талаарх мэдээллийн олдоц муу, ихэвчлэн нууцлалтай зэргээс шалтгаалан эрсдэлүүд болоод тэдгээрийн нөлөөлөл нь ямар байх талаар нарийвчлан гаргаагүй байх талтай.

Манай улсын хувьд дотоод хүчин зүйлийн эрсдэл нь улс төрийн зорилго, олон нийтийн хандлага, хууль эрх зүйн орчин, ханган нийлүүлэлт, ажиллах хүчин, дэд бүтэц, санхүүжилтийн тогтолцоо зэрэг олон хүчин зүйлээс хамаарна. “Бүс ба Зам” санаачилгад манай улсын зүгээс хийж байгаа бүтээн байгуулалт, ажил, үйлчилгээ, төслүүд дотоод хүчин зүйлээс шалтгаалан зогсох, гацах, хойшлох, саатахаас үүдэн дараах эрсдэлүүд үүснэ гэж үзэж байна. Үүнд:

- Хийгдэж байгаа болон хийгдэхээр төлөвлөгдсөн ажил, үйлчилгээ, төсөл, ажлуудын өртөг, зардал өснө;
- Цаг хугацааны алдагдлаас шалтгаалан санаачилгаас ирэх алдагдсан боломжийн өртөг өснө;
- Санхүүжилтийн зардал өснө, зээлийн хүүгийн зардал төлөвлөсөн хэмжээнээс давна;
- “Бүс ба Зам” санаачилгад оролцож байгаа болон санаачлагч орнуудын улс төр, эдийн засаг, геополитик, дипломат бодлогын шахалтад орох магадлал өснө;
- Олон улсын банк санхүүгийн орчинд Монгол Улсын нэр хүнд унах, цаашилбал санаачилгын хүрээнд төсөлд хамтрагч болон санхүүжүүлэгчид маргаан үүсгэж Монгол Улсыг олон улсын шүүхэд өгөх эрсдэл бий болно;
- “Бүс ба Зам” санаачилгын төсөл, ажлуудад оролцож байгаа дотоодын аж ахуйн нэгжүүд, банк, санхүүгийн байгууллагуудын үйл ажиллагаа доголдож, нийт системдээ нөлөөлөх эрсдэл ихэснэ.

“Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хийгдэх бүх төрлийн бүтээн байгуулалт, хамрах нутаг дэвсгэр, бүтээн байгуулалт явагдах коридор, шаардлагатай хөрөнгийн хэмжээ, санхүүжилт зэрэг голлох асуудлаар Засгийн газрын шийдвэр гарахаас өмнө УИХ-аас олон нийтийн дунд хэлэлцүүлэг, асуулга явуулж нийтийн ойлголцол, зөвшилцөл бий болгох шаардлагатай. Нийтийн зөвшилцөлд үндэслэн “Бүс ба Зам” санаачилгад Монгол Улсын хүлээх үүрэг, баримтлах байр суурь, хамгаалах зарчмууд болон бусад үндсэн нөхцөл, хязгаар, шаардлагыг багтаасан УИХ-ын тогтоол гаргах эсвэл зөвхөн энэ санаачилгыг хэрэгжүүлэх зорилго бүхий хууль батлан гаргах нь зүйтэй. Мөн “Бүс ба Зам” санаачилгад хэрхэн оролцох талаар улс төрийн намууд хоорондын нийтлэг ойлголцлыг бий болгох нь чухал бөгөөд бодлого ил тод, тодорхой байх ийм алхам нь уг санаачилгыг улс төрийн зорилгоор ашиглахгүй байх нөхцөл бүрдүүлнэ. Олон нийт болоод улс төрийн намуудын нэгдсэн ойлголт, зөвшилцөл дараах давуу талуудыг бий болгохоос гадна үүсэх эрсдэлүүдийг багасгах, бууруулах ач холбогдолтой. Үүнд:

- “Бүс ба Зам” санаачилгад тухайн Засгийн газар явцуу улс төрийн зорилгоор эсвэл ямар нэгэн хөндлөнгийн эрх ашгийн нөлөөлөл дор шийдвэр гаргах бололцоогүй болно;
- Олон нийт санаачилгын тухай ойлголттой, зөвшилцөлд хүрсэн учраас бүтээн байгуулалттай холбоотой ажлууд, гарч байгаа шийдвэрүүдийг эсэргүүцэх, ямар нэгэн хэлбэрээр саад тотгор үүсгэх, олон нийтийг хамарсан эсэргүүцэлтэй тулгарах зэрэг сөрөг үйлдэл гарах магадлал багасна;
- Санаачилгын хүрээнд Монгол Улсын зүгээс хийгдэж байгаа бүх төрлийн ажил, үйлчилгээ, туслан гүйцэтгэл, худалдан авалт зэрэгт төр, хувийн хэвшлийн оролцоог нэмэгдүүлж улмаар олон нийт, төрийн бус байгууллагууд болоод улс төрийн хүчнүүдийн зүгээс тогтмол хяналттай байх бололцоо бүрдэнэ.

3.5. “БҮС БА ЗАМ”, “ТАЛЫН ЗАМ” САНААЧИЛГУУД

Бүс нутгийн болон олон улсын хэмжээнд санаачилгын хүрээнд төсөл хэрэгжүүлж байгаа зарим улс орны хувьд нийтлэг ажиглагдаж байгаа нэг зүйл нь тэдгээр улс “Бүс ба Зам” санаачилгатай эсрэгцүүлэн тавих тодорхой бодлого, хөтөлбөр байхгүйгээс үүдэн сонголтгүй шахалтад орох, гэрээнд байр суурь багатай болох, шийдвэр гаргалтад нөлөөллөө алдах, санхүүжүүлэгч талд илүү шийд гаргах бололцоо олгох зэрэг олон сөрөг үр дагавартай тулгарч байна. Иймд БНХАУ-ын зүгээс “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд тавигдах тодорхой саналууд, болзол, нөхцөлүүдэд манай улсын хувьд эсрэгцүүлэх тодорхой бодлого, хөтөлбөр гарган “Бүс ба Зам” санаачилгад оролцогч орнуудад сурталчлах, ойлголт өгөх шаардлагатай. Тухайлбал, манай улсын хувьд “Талын зам” хөтөлбөр санаачлан танилцуулсан бөгөөд энэ хөтөлбөрийн хүрээнд хийгдэх ажлуудыг “Бүс ба Зам”-ын төслүүдтэй холбох, уг санаачилгын хүрээнд хийгдэх гэрээ хэлэлцээрт манай нөхцөл, ашиг сонирхол болгон оруулах нь дээр дурдсан зарим оронд тулгарч буй эрсдэлт байдлаас сэргийлэх талтай.

3.6. ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙН БОЛОН БАНК, САНХҮҮГИЙН ОРЧНЫ ЗОХИЦОХ БАЙДАЛ

Монгол Улс “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хийгдэх ажил, үйлчилгээ, төслүүдийг хэрэгжүүлж эхлэхээс өмнө хууль эрх зүйн болон банк, санхүүгийн орчинд шаардлагатай өөрчлөлтийг урьдчилан хийх шаардлагатай. Ийм бэлтгэл ажлуудыг урьдчилан хангаагүй байхад санаачилгын хүрээнд их хэмжээний санхүүжилт бүхий мега төсөл эхлүүлэх нь төслүүд явцын дунд гацах, удаашрах, зогсох зэрэг эрсдэл үүсэж болох талтай бөгөөд эдгээр нөхцөл байдал нь дээр дурдсан сөрөг нөлөөллийг бий болгоно. Шинээр хийгдэх төсөл, хөтөлбөрүүдийн харилцаанаас үүдэн гарах хуулийн маргаан, тодорхой нөхцөл, тохиолдол бүрд манай улсын хуулийн зохицуулалтын чадамж дутах, зохицуулалтгүй орчин үүсэх, мөрдөж байгаа хуулиудтай зөрчилдөх зэрэг олон эрсдэл хууль эрх зүйн хүрээнд үүсэж магадгүй. Ингэснээр явцын дунд

хуулиудад өөрчлөлт хийн парламентаар батлуулах алхам нь цаг хугацаа алдах, мөн улс төрийн эрсдэл бий болгох зэрэг сөрөг үр дагавартай. Үүний нэг жишээ болох зээлийн даатгалтай холбоотой дараах кэйсийг үзнэ үү.

Мөн манай улсын банк, санхүүгийн орчинд “Бүс ба Зам” санаачилгад хамаарах төслийн санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт, зээлийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх гаднын томоохон санхүүжүүлэгчид орж ирэх бэлтгэл ажлыг урьдчилан хангах шаардлагатай. Энэ ажлын хүрээнд (i) санхүүжүүлэгчдийн шаардлага, нөхцөл, эрх хэмжээг тодорхойлох; (ii) нөхцөл байдлын үнэлгээнд үндэслэн холбогдох хуулиуд, зохицуулалтуудад өөрчлөлт оруулах; (iii) арилжааны банкнуудын дотоод журамд шаардлагатай өөрчлөлтүүд оруулах; (iv) бүх шатанд ажиллах хүний нөөц бэлтгэх зэрэг үйл ажиллагаа хамаарна.

Кэйс - Зээлийн даатгал

Гаднын санхүүжүүлэгчид томоохон хөрөнгө оруулалтын тодорхой хэсэг дээр зээлийн даатгалтай байх сонирхолтой байдаг. БНХАУ-ын хувьд ихэнх банк нь гадагшаа хийх төслүүдийн зээлийг төрийн мэдлийн *Sinosure* компаниар даатгуулдаг бөгөөд ийм даатгалгүй орчинд зээл олгохгүй эсвэл барьцаа хөрөнгө, баталгааг илүү их шаардаж зээлийн нөхцөлөө чангаруулдаг. Манай улсын хувьд өмнө нь томоохон төсөл дээр зээл олгогч талаас зээлийн даатгалын шаардлагатай тулгарч байсан тохиолдол нь 2014 онд Рио Тинто компаниас анхлан ирүүлсэн “Оюутолгой” төслийн далд уурхайн санхүүжилтийн зээл юм. Санхүүгийн орчинд урьд өмнө ийм хүсэлт гарч байгаагүй, хуульд зохицуулалт байхгүй байсан зэргээс шалтгаалан тухайн үед УИХ-аар тогтоол гаргуулахад хүрч байсан. Хууль тогтоогчдын дундах ойлголтын зөрүү их байсан мөн санхүүгийн энгийн үйлдлийг илүү их улстөржүүлснээс үүдэн энэ процесс маш их удааширсан билээ.

БОДЛОГЫН ЗӨВЛӨМЖ

Бид энэ судалгаагаар “Бүс ба Зам” санаачилгад Монгол Улс оролцсоноор эдийн засаг, нийгмээ хөгжүүлэх ямар боломжтой болох, мөн учирч болох бэрхшээл, сорилтыг хэрхэн бууруулах стратегийн талаар SWOT шинжилгээний арга ашиглан шинжилж үзлээ. Засаглал ба авлигын асуудал нь аливаа томоохон дэд бүтцийн төслийн маш чухал асуудал тул “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд эдгээр төслийн нөхцөл, жишээлбэл, нээлттэй, ил тод худалдан авалт хийх замаар мэдээллийн ил тод байдлыг нэмэгдүүлэх; төслийн бүх үе шат нь “шилэн” байх; мөн “Бүс ба Зам” санаачилгын засаглал, тогтолцоо, хууль эрх зүйн орчин нөхцөлийг сайтар ойлгох шаардлагатай юм. Ялангуяа БНХАУ-ын төрийн бодлого, стратеги, хууль эрх зүйн орчныг сайн судлах; бүс нутгийн болон дэлхийн өнөөгийн нөхцөл байдал ямар байгааг үнэлэн ирээдүйн чиг хандлагыг зөвөөр тооцож судлан эдгээр төсөлд бэлтгэлтэй оролцох зайлшгүй шаардлагатай. Иймд дараах бодлогын зөвлөмжийг санал болгож байна. Үүнд:

- УИХ-аас “Бүс ба Зам” санаачилгад оролцох бодлого боловсруулж батлахдаа Монгол Улсын үндэсний эрх ашиг, аюулгүй байдлын үзэл баримтлалыг гол зарчмаа болгоход хатуу анхаарах;
- Монгол Улс гадаад бодлогод хоёр хөршийнхөө тэнцвэртэй байдлыг зайлшгүй хадгалах буюу эдийн засаг нь БНХАУ-аас хэт хамааралтай болж байгааг онцгой анхаарч, ОХУ-тай бүх талаар харилцаагаа идэвхжүүлэх;
- Эрсдэлийн удирдлагыг оновчтой хэрэгжүүлэх, ялангуяа санхүүгийн болон засаглалын эрсдэлийг онцгой анхаарах;
- Транзит тээврийг түлхүү хөгжүүлэн, дэд бүтцээ сайжруулах;
- “Бүс ба Зам” санаачилгын дам нөлөөг дэд бүтэц, эдийн засаг болон бусад салбарт өсгөх арга замууд эрэлхийлэх;
- Гуравдагч хөршийн бодлогод үнэнч байж, олон талт гадаад бодлогоо бэхжүүлэх;
- “Бүс ба Зам” санаачилгын талаар БНХАУ-ын эрх баригчид, төлөөлөх байгууллагуудтай харилцан ойлголцож, энэ санаачилгад ямар үйл ажиллагааг хамруулах, эдийн

засгийн ямар коридор оролцуулах, ямар төсөл, хөтөлбөр, бүтээн байгуулалтууд хийж гүйцэтгэх талаар нарийвчилсан тохиролцоонд⁴⁶ хүрэх, нэгдсэн ойлголттой болох;

- Бодлого, шийдвэр гаргагчид бүгд “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийн үндэслэл, давуу ба сул талыг сайтар судалсны үндсэн дээр хэлэлцэж шийдвэр гаргах;
- Олон улсын холбогдох конвенцод нэгдэх, олон улсын хэрэгжүүлж буй стандарт, удирдамж, зөвлөмжүүдийг сайтар судлан, шаардлагатайг нь авч хэрэгжүүлэх, дагаж мөрдөх;
- “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийг олон улсын даатгалд хамруулах, ялангуяа БНХАУ-ын *Sinosure*-ийн нөхцөлийг маш сайн судалж харгалзан үзэх;
- Засгийн газраас өрийн тогтвортой байдлыг сахиж, “өрийн хавх”-нд орохгүй байхад онцгой анхаарах;
- “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилтийн олон улсын туршлагыг судлан тэдгээрийн гаргасан алдааг давтахгүй байх, сайн туршлагыг нь өөрийн орны онцлогт тааруулан нэвтрүүлэх;
- “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд БНХАУ-ын зүгээс тавих тодорхой санал, хамтын ажиллагааны хөтөлбөр, төсөл, санхүүжилт, бүтээн байгуулалт дээр манай зүгээс тавигдах нөхцөл, төсөл, бодлогыг урьдчилан тодорхойлох;
- Стратегийн онцгой ач холбогдол бүхий шийдвэр гаргахдаа олон нийтийн хэлэлцүүлэг өрнүүлэх, олон нийтийн оролцоог хангах; улс төрийн нэгдсэн ойлголт, шийдэлд хүрэх;
- “Бүс ба Зам”-ын төслүүдийн засаглал ил тод, “шилэн” байх;
- Авлигыг үл тэвчиж, хариуцлагын тогтолцоо нь тодорхой байх;
- Байгаль орчин, нийгмийн хамгаалал, олон улсын стандартуудыг дагаж мөрдөх, бүх түвшинд чанд хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

⁴⁶ Судалгаанд хамруулсан материалаас үзэхэд БНХАУ-аас манай улсад өөр хөтөлбөр, хэлэлцээрийн дагуу хэрэгжүүлж байгаа зарим төслийг “Бүс ба Зам” санаачилгад хамруулан, албан ёсны баримт бичигт дурдсан тохиолдлууд гарсан.

АШИГЛАСАН ЭХ СУРВАЛЖ

Англи хэлээр

1. Anshuman Rahul, The Game for Regional Hegemony: China’s OBOR and India’s Strategic Response, Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations, Jan./Jun. 2018, pp. 159-196.
2. Analysis | Center for Strategic and International Studies (n.d.), Www.csis.org, Retrieved January 16, 2022. <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>
3. Assel G. Bitabarova (2018), Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan, Journal of Contemporary East Asia Studies, 7:2, 149-173, DOI: 10.1080/24761028.2018.1553226
4. Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement (n.d.). https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/_download/articles-of-agreement/basic_document_english-bank_articles_of_agreement.pdf
5. Belt and Road Initiative (2013), Belt and Road Initiative. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
6. CAREC Program (n.d.), CAREC Program, Retrieved January 16, 2022. <https://www.carecprogram.org>
7. Chatterji, S. K. (2020, October 22), Wider connotations of Chinese “salami slicing”, Asia Times. <https://asiatimes.com/2020/10/wider-connotations-of-chinese-salami-slicing/>
8. Cornell S. E., Niklas Swanström, & Svenska Institutet För Europapolitiska Studier (2020), Compatible interests? The EU and China’s belt and road initiative, Sieps.
9. Custer, S., Schon J., Horigoshi A., Mathew D., Burgess B., Choo V., Hutchinson A., Baehr A. and K. Marshall (2021)8 Corridors of Power: How Beijing uses economic, social and network ties to exert

- influence along the Silk Road, December 13, 2021. Williamsburg, VA. AidData at William & Mary.
10. Heather A. Conley, Jonathan E. Hillman, Maesea McCalpin and Donatienne Ruy (2020), Becoming a Chinese Client State: THE CASE OF SERBIA, CSIS. <https://www.jstor.org/stable/resrep26534>
 11. Hillman J. (2021), The Secret History of Hambantota. <https://reconasia.csis.org/the-secret-history-of-hambantota>
 12. Hillman J. (2018), How Big Is China's Belt and Road? Csis.org. <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>
 13. Hurley J., Morris S., & Portelance G. (2019), Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective, *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 3(1), pp. 139–175. <https://doi.org/10.24294/jipd.v3i1.1123>
 14. Home - AIIB (2017), AIIB org. <https://www.aiib.org/en/index.html>
 15. <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/index.htm>
 16. <https://2009-2017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/07/168840.htm>
 17. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml
 18. <https://doi.org/10.15826/recon.2020.6.4.021>
 19. Kaplan R. D. (2019), *The return of Marco Polo's world : war, strategy, and American interests in the twenty-first century*, Random House.
 20. Kumagai S., Gokan T., Tsubota K., Isono I. & Hayakawa K. (2021), Economic Impacts of the US–China Trade War on the Asian Economy: An Applied Analysis of IDE–GSM. *Journal of Asian Economic Integration*, 3(2), pp. 127–143. <https://doi.org/10.1177/26316846211032296>
 21. Kumagai, Satoru & Gokan Toshitaka & Keola, Souknilanh, 2018, *Economic impacts of economic corridors in Mongolia : an application*

- of IDE-GSM, IDE Discussion Papers 701, Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization(JETRO).
22. Losos E., Pfaff A., Olander, L., Mason S. & Morgan S. (n.d.), Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/700631548446492003/pdf/WPS8718.pdf>
 23. Mackay Anson (2020), Lake Baikal: incredible ecosystem threatened by Mongolian dam and pipeline, The Conversation, accessed on 29 October, 2021.
 24. Mahbub Mst. S. (2021), Impact of Belt and Road Initiative (BRI) on China and South Asia Trade Integration, International Journal of Social Science and Human Research, 04(01). <https://doi.org/10.47191/ijsshr/v4-i1-16>
 25. Malov V. Yu. (2019), Assessment of the Prospects for Mongolian Transit As an Integral Part of the Belt and Road Initiative, Regional Research of Russia, 9(1), pp. 89–96. <https://doi.org/10.1134/s2079970519010064>
 26. Maximilian Mayer & Xin Zhang (2021), Theorizing China-world integration: sociospatial reconfigurations and the modern silk roads, Review of International Political Economy, 28:4, 974-1003, DOI: 10.1080/09692290.2020.1741424
 27. Mongolia’s diplomacy amidst the pandemic and geopolitical rivalries (n.d.), Asia.fes.de. Retrieved January 16, 2022. from <https://asia.fes.de/news/mongolias-diplomacy-amidst-the-pandemic-and-geopolitical-rivalries/>
 28. Mongolia: COVID-19 Rapid Response Program - Projects - AIIB (n.d.). www.aiib.org, retrieved January 16, 2022. from <https://www.aiib.org/en/projects/details/2020/approved/Mongolia-COVID-19-Rapid-Response-Program.html>
 29. Mongolia: Support for COVID-19 Vaccine Delivery in Mongolia under the Asia Pacific Vaccine Access Facility - Projects - AIIB (n.d.), www.aiib.org, retrieved January 16, 2022. <https://www.aiib.org/en/projects/details/2021/approved/Mongolia-Support-for->

COVID-19-Vaccine-Delivery-in-Mongolia-under-the-Asia-Pacific-Vaccine-Access-Facility.html

30. New Release: Second Edition of Safeguarding People and the Environment in Chinese Investments (2019, May 21), Inclusive Development International. <https://www.inclusivedevelopment.net/tools-and-resources/idi-releases-revised-edition-of-safeguarding-people-and-the-environment-in-chinese-investments>
31. Stephanie Petrella, What Is an Economic Corridor? (2018, March 27), Reconnecting Asia. <https://reconasia.csis.org/what-economic-corridor/>
32. Publications Archive (n.d.), Inclusive Development International, retrieved January 16, 2022. <https://www.inclusivedevelopment.net/resources/publications/>
33. Rastogi C., & Jean-François Arvis (2014), The Eurasian connection : supply-chain efficiency along the modern Silk Route through Central Asia, World Bank.
34. Reconnecting Asia Project, Reconnecting Asia Project Database, Center for Strategic and International Studies, December 2020.
35. Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century (n.d.), U.S. Department of State. <https://2009-2017.state.gov/secretary/20092013clinton/rm/2011/07/168840.htm>
36. Safeguarding People and the Environment in Chinese Investments: A Reference Guide for Advocates, Inclusive Development International, 2019.
37. Silin Y. et al, The Silk Road Economic Belt: Balance of Interests// Economic and Political Studies, 2018, No. 3, pp. 293-318.
38. Society N. G. (2020, July 8), The Pax Mongolica, National Geographic Society. <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/pax-mongolica/>

39. Ulagpan Y. (2021), Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Mongolia, The Asia-Pacific Journal | Japan Focus, 19. <https://apjjf.org/-Yelif-Ulagpan/5533/article.pdf>
40. UNESCO (n.d.), About the Silk Roads | SILK ROADS, En.unesco.org. <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>
41. Wang C. N. (n.d.), China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report, H1 2021, Green Finance & Development Center, retrieved January 16, 2022. <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-h1-2021/>
42. World Bank, 2019, Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors, Washington, DC, World Bank, License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO, Chapter 4, Managing the risks (Fiscal risks, Governance risks, Public procurement and corruption).
43. Zhang X. (2020), Unimpeded trade and the construction of the China-Mongolia-Russia economic corridor: problems and prospects, R-Economy, pp. 242–250.

Монгол болон бусад хэлээр

1. <https://www.facebook.com/ubn.mgl> (2021, October 13), Б.Лхагвасүрэн, Монгол Улсын өр өнөөдрийн байдлаар 33 тэрбум ам.долларт хүрсэн, Улаанбаатар ньюс. <https://ubn.mn/p/19617>
2. iToim.mn, Үнэний талд. www.itoim.mn, сүүлд хандсан 2022.01.16. <http://www.itoim.mn/article/iivEL/29935>
3. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкнаас 21.0 сая ам.доллар зээлнэ, Sonin.mn, сүүлд хандсан 2022.01.16. <https://sonin.mn/news/peconomy/125351>
4. Д.Баярхүү, “Нэг бүс, Нэг зам ба бид”, Mongolian Economy, 2018.
5. Вольф С., Лихтенштайн Ш., Возможности сотрудничества ОБСЕ с Китаем: зачем и как? // ОБСЕ Insights 2/2021 – Баден-Баден: Номос, 2022. URL: <https://doi.org/10.5771/9783748911463-02>

6. Б.Индра, Ц.Даваадорж, Б.Дөлгөөн, “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын судалгаа: Эдийн засгийн коридорын хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг урагшлуулах боломж” судалгааны тайлан, №МХСХХ01, УБ., 2020.
7. 中华人民共和国外交部 (n.d), www.mfa.gov.cn, сүүлд хандсан 2022.01.16. http://www.china-ceec.org/eng/zdogjhz_1/t1654339.htm

ХАВСРАЛТУУД

ХАВСРАЛТ 1. БНХАУ-ЫН ЗАСГИЙН ГАЗРААС ОЛГОСОН БУЦАЛТГҮЙ ТУСЛАМЖ БОЛОН ХӨНГӨЛӨЛТТЭЙ ЗЭЭЛЭЭР ХЭРЭГЖИЖ БҮЙ ТӨСЛҮҮД (2020 ОНЫ БАЙДЛААР)⁴⁷

Хятадын буцалтгүй тусламжаар хэрэгжиж буй зургаан төсөл: Нийт 1,376.3 сая юань

Үүнд:

- Мазаалай баавгайг байгалийн нөхцөлд нь хамгаалахын тулд түүний амьдрах орчны таатай нөхцөлийг дэмжин тэтгэх замаар боломжтой орон зайг нь тэлэх, амьдрах орчных нь чанарыг илэрхийлэх түлхүүр хүчин зүйлийн (уст цэг, идэш тэжээлийн нөөц, нуугдах хоргодох боломжтой газар нутаг) нөлөөллийг нэмэгдүүлэх төсөл;
- Сургууль, цэцэрлэг барих төслүүд: Сонгинохайрхан дүүргийн 6, 25, 26-р хороо, Баянзүрх дүүргийн 12, 19-р хороо, Хан-Уул дүүргийн 15-р хорооны сургууль болон Архангай аймгийн цэцэрлэгийн барилгыг тус тус барьж байгаа ба Жанжин клубийн ард 147 дугаар сургууль баригдаж дууссан;
- Олон улсын стандартад нийцсэн соёл, спортын арга хэмжээ зохион байгуулах зорилгоор Буянт-Ухаа спорт ордны тоног төхөөрөмжийг шинэчлэн сайжруулна;
- БНХАУ-тай хиллэх нийт 13 боомт үйл ажиллагаагаа явуулж байгаагаас хамгийн өндөр ачаалал бүхий том, олон улсын зэрэглэлтэй авто болон төмөр замаар нэвтрүүлэх байнгын ажиллагаатай Замын-Үүд, Гашуунсухайт боомтуудын барилга байгууламжийг шинэчилж өргөтгөнө;
- Олон улсын стандартын шаардлага хангасан, физик эмчилгээний өрөө бүхий хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд

⁴⁷ Монгол Улсын Сангийн яам. <https://mof.gov.mn/>

зориулсан тусгай тоног төхөөрөмжөөр бүрэн тоногдсон спорт цогцолбор барьж байгуулна;

- Улаанбаатар хотын Сүхбаатар дүүрийн 9-р хороонд гэр хорооллын дахин төлөвлөлтөд орж газраа чөлөөлсөн иргэдийг орон сууцжуулах, түр оршин суугчдын амьдрах нөхцөлийг сайжруулах зорилгоор нийт 21 давхар, найман орон сууцны барилга, газар доорх нэгдсэн хоёр гараашийн барилга барьж байгуулна.

*ХӨНГӨЛӨЛТТЭЙ ЗЭЭЛИЙН 15 ТӨСӨЛ (салбарын багцаар):
нийт 1,242.8 сая ам.доллар*

МОНГОЛ УЛСЫН ЕРӨНХИЙ САЙД-ЫН БАГЦАД:

Харилцаа холбооны салбарын хүртээмж, чанар, хяналтыг сайжруулах төсөл: 22.1 сая ам.доллар

- Харилцаа холбооны чанар хүртээмжийг сайжруулах, аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор хилийн нийт 15 боомт болон 28 сумыг шилэн кабельд холбоно.

БАРИЛГА, ХОТ БАЙГУУЛАЛТЫН ЯАМ

Улаанбаатар хотын төв цэвэрлэх байгууламжийг барих төсөл: 300.0 сая ам.доллар

- Улаанбаатар хотын Сонгинохайрхан дүүрэгт бүрэн биологи цэвэрлэгээний 250,000 м³/хоног хүчин чадалтай цэвэрлэх байгууламж шинээр барьж ашиглалтад оруулна. Төслийг хэрэгжүүлснээр Улаанбаатар хотын хөрс, ус, агаарын бохирдол багасаж хүн амын ажиллаж, амьдрах нөхцөл сайжрах ба төслийн үр дүнг Улаанбаатар хотын барилгажсан хэсгийн 553,600 орчим оршин суугч, гэр хорооллын 30 орчим хувь ба нийт 772,000 орчим оршин суугч хүртэнэ.

БОЛОВСРОЛ, СОЁЛ, ШИНЖЛЭХ УХААН, СПОРТЫН ЯАМ

- Шинэ зууны боловсрол төсөл: 45.7 сая ам.доллар

Төслийн хүрээнд нийслэлийн 97, аймгийн төвийн 55, сумын 473, нийт 625 сургууль шилэн кабель бүхий интернэтийн үйлчилгээ авах

боломжтой болно. Түүнчлэн боловсролын салбарын мэдээллийн нэгдсэн сүлжээ бий болгох нөхцөл бүрдэх бөгөөд төслийн хүрээнд нийт 25 мянган компьютер нийлүүлж сургуулийн багш нарыг 100 хувь зөөврийн компьютерээр хангаснаар сурагч, багш нарын хоорондох мэдээллийг түргэн шуурхай болж, E-контент хэрэглэх орчин бүрдэнэ.

- Өрсөлдөх чадвартай дээд боловсрол төсөл: 25.0 сая ам.доллар

МУИС-ийн хичээлийн зургаадугаар байрыг шинэчлэн барих ба номын сангийн автоматжуулалт, мэдээлэл сүлжээний аюулгүй байдлыг хангасан орчин үеийн ухаалаг систем бүхий тоног төхөөрөмж суурилуулж сургалт, судалгааны шинэлэг орчин бүрдүүлнэ.

*БНХАУ-ын НЭГ ТЭРБУМ АМ.ДОЛЛАРЫН ҮЛДЭГДЭЛ
ХӨРӨНГӨӨС ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ САЛБАРЫН ХӨГЖЛИЙН БАГЦ
ТӨСӨЛ, АРГА ХЭМЖЭЭ: 233.2 сая ам.доллар*

БНХАУ-ын Засгийн газраас авах 1.0 тэрбум ам.долларын хөнгөлөлттэй зээлийн үлдэгдэл хөрөнгөөс дэд бүтэц, авто зам, боловсрол, эрүүл мэнд, нийгмийн салбарын хөгжлийн багц төслүүд хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байна. Үүнд:

- Дэд бүтэц төсөл - Нүхэн гарц төсөл: 40.0 сая ам.доллар

Нийслэл хотын замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулах үндсэн зорилтын хүрээнд нийслэлийн Сонгинохайрхан, Баянзүрх, Баянгол дүүргүүдэд зургаан байршилд авто зам, тээврийн төслүүд хэрэгжүүлнэ. Үүнд:

1. СХД: Москвагийн гудамж, Үйлдвэрчний эвлэлийн гудамжны уулзвараас урагш Нөхөрлөлийн гудамжтай холбох авто зам, нүхэн гарц;
2. БГД: Нарны замын баруун, төмөр замын зоориноос урагш Тээвэрчдийн гудамжтай холбох авто зам, нүхэн гарц;
3. СБД: Энхтайваны гүүрний баруун талд, Нарны зам, Моннисын урд уулзвараас Дундголын гудамжтай холбох авто зам, нүхэн гарц;

4. БЗД: Нарантуулын уулзвар, Нарны зам болон Их хүрээ гудамжны уулзвар, нүхэн гарц;
 5. БЗД: Ахмадын хорооллын зүүн урд буюу нарны замаас урагш Хүннүгийн гудамж хүртэлх авто зам, нүхэн гарц;
 6. БЗД: Жанжин клубийн авто замаас урагш Хүннүгийн гудамж хүртэлх авто зам, нүхэн гарцын байгууламж, төмөр замын гармууд байгуулна.
- Дэд бүтэц төсөл - Сэлбэ гол орчмыг сайжруулах төсөл: 60.0 сая ам.доллар

Ногоон Улаанбаатар 2030 хөтөлбөр: Улаанбаатар хотын иргэдийн эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах үндсэн зорилтын хүрээнд хотоор дайран урсах Сэлбэ голын дагуу иргэдийн чөлөөт цагаа зөв боловсон өнгөрүүлэх эко, аюулгүй орчин бий болгох юм. Нарны замаас хойд чиглэлд Дамбадаржаагийн гүүр хүртэл нийт урт 8.5 км, 120.7 орчим га талбайг хамарч байна. Нийт авто замын урт 6 км, нийт дугуйн ба явган замын урт 9 км урт. Нийт ногоон байгууламж, тохижилтын хэмжээ 107.55 га талбайг хамарч байна.

ЗАМ ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ

- Тосонцэнгэл-Улиастай чиглэлийн Загастайн давааны 67 км авто зам барих төсөл: 24.0 сая ам.доллар

“Шинэ бүтээн байгуулалт, дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөр” болон Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрт тусгагдсан аймгийн төвүүдийг нийслэл хоттой хатуу хучилттай авто замаар холбох зорилтын дагуу Улиастай-Тосонцэнгэл чиглэлийн Загастайн давааны 67 км хатуу хучилттай авто замын барилгын ажлыг хийж гүйцэтгэхээр төлөвлөөд байна.

ХУУЛЬ ЗҮЙ, ДОТООД ХЭРГИЙН ЯАМ

- Улаанбаатар хот, аймгийн төвийн гудамж талбайг камержуулах төсөл: 28.5 сая ам.доллар

Төслийн зорилго нь иргэдийн аюулгүй, таатай орчинд амьдрах үндсэн зорилтын хүрээнд Улаанбаатар хотын 9 дүүрэг, 21 аймгийн төвүүдийн зам, гудамж, талбайн камерын хяналтын цэгийг

нэмэгдүүлж, Цагдаагийн байгууллагын үйл ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэх, бүтээмжийг нь дээшлүүлэхэд оршино.

ХҮНС, ХӨДӨӨ АЖ АХУЙ, ХӨНГӨН ҮЙЛДВЭРИЙН ЯАМ

- Хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийг дэмжих төсөл: 24.5 сая ам.доллар

Төслийн хүрээнд худалдаж авах техник нь үр тариа, таримал тэжээлийн үйлдвэрлэлд нэн шаардлагатай байгаа дундаас дээш хүчин чадалтай трактор юм. Энэхүү техник, тоног төхөөрөмжийг Хятадын талаас тодорхой хувийн урьдчилгаатай, үлдэгдэл төлбөрийг урт хугацаатай зээлээр олгох нөхцөлөөр худалдан борлуулахаар төлөвлөж байна. Уг төслийг хэрэгжүүлснээр үр тарианы үйлдвэрлэл эрхэлдэг иргэн, аж ахуйн нэгжид техникээ шинэчлэхэд нь томоохон дэмжлэг болно.

- Махны үйлдвэр, хорио цээрийн бүс бүхий цогцолбор байгууламж барих, технологийн шинэчлэл хийх төсөл: 78.0 сая ам.доллар

Олон улсын стандарт болон импортлогчийн шаардлагад нийцсэн өдөрт 200 бод, 1000 бог мал төхөөрч ангилан савлах хүчин чадалтай, өдөрт 10 тн махыг дулааны аргаар боловсруулах үйлдвэрийг бүсчлэн байгуулж, мал төхөөрөх, мах боловсруулах үйлдвэрүүдэд техник технологийн шинэчлэл хийнэ.

ЭРЧИМ ХҮЧНИЙ ЯАМ

- Эрдэнэтийн дулааны цахилгаан станцын шинэчлэл төсөл: 51.8 сая ам.доллар

Эрдэнэтийн дулааны цахилгаан станцын суурилагдсан хүчин чадлыг 35 МВт-аар өргөтгөж, эрчим хүчний өсөн нэмэгдэж буй хэрэгцээг хангахад оршино. Төслийн хүрээнд СС-50 турбогенератор шинээр суурилуулан хими, ус цэвэрлэгээний тоног төхөөрөмжийг шинэчилж, эсрэг осмосын технологид шилжүүлэх, сүлжээний групп бойлер шинээр суурилуулах, хөргөх цамхаг шинээр барих, 3 км агаарын шугам, ил, далд хуваарилах байгууламж,

трансформатор, цахилгаан удирдлага, хамгаалалт, автоматик болон тоног, төхөөрөмжүүдийн хамт суурилуулна.

- Эрдэнэбүрэнгийн усан цахилгаан станц барих төсөл: 288.5 сая ам.доллар

Нийт 96 МВт-ын хүчин чадал бүхий усан цахилгаан станц барьж ашиглалтад оруулна. Баруун бүсийн эрчим хүчний системийн өсөн нэмэгдэж байгаа хэрэгцээг найдвартай эх үүсвэрээр хангах, үүсгүүр хүчин чадлын зөв бүтэц бүрдүүлэх, импортын өндөр үнэтэй цахилгаан эрчим хүчийг дотоодын хямд эрчим хүчээр орлуулах, эрчим хүчний хангамжийн аюулгүй байдлыг баталгаажуулан, эрчим хүчний найдвартай ажиллагааг хангах системд холбогдон ажиллах нар болон салхин паркийн ажиллагааг дэмжих боломжтой. ОХУ-аас импортолж байгаа эрчим хүчний хэмжээг бууруулж усан цахилгаан станц ашиглан бүс нутгийн эдийн засгийн чадавхыг сайжруулна.

НИЙСЛЭЛИЙН ЗАСАГ ДАРГА-ын багцад:

- Туул гол дээгүүр Баянзүрхийн 288 у/м болон Сонсголонгийн 289.4 у/м төмөр бетон гүүрийг шинээр барих төсөл: 21.5 сая ам.доллар

Төслийн хүрээнд Улаанбаатар хотод шинээр баригдаж буй замын зорчих хэсэгтэй нийцүүлэн замын хөдөлгөөний шинэ урсгал бий болгох, дэд бүтэц байгуулан гүүр барихад оршино. Туул гол дээр шинээр барих Баянзүрхийн 288 у/м гүүрний бүтээн байгуулалтын хүрээнд Гачууртын уулзвараас Налайх, Чойрын уулзвар хүртэлх авто замын урсгал бүрийг хоёр эгнээ болгож өргөтгөн техник ашиглалтын түвшнийг нэмэгдүүлж, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг ханган Гачууртын уулзвараас Баянзүрхийн товчоо хүртэлх замд нэг урсгалын 3 км авто зам шинээр барих юм. Мөн Туул гол дээр шинээр барих Сонсголонгийн 289.4 у/м гүүрний бүтээн байгуулалтын хүрээнд тус гүүртэй холбогдож буй авто замын гүүрний зорчих хэсгийг авто замын зорчих хэсэгтэй уялдуулан өргөтгөж шинэчлэх ажил дуусаад байна.

ХАВСРАЛТ 2. АЗИЙН ДЭД БҮТЦИЙН ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТЫН БАНКНААС МОНГОЛ УЛСАД ХЭРЭГЖҮҮЛЖ БҮЙ ТӨСЛҮҮД

Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк (АДБХОБ)-ны 21.0 сая ам.долларын хөнгөлөлттэй зээлийн санхүүжилтээр хэрэгжүүлэх “КОВИД-19-ийн эсрэг вакцинжуулалтын арга хэмжээ төсөл”-ийн зээлийн хэлэлцээрт 2021 оны долоодугаар сарын 21-ний өдөр гарын үсэг зурж гэрээ байгуулжээ. Энэхүү төслийн санхүүжилт нь Монгол Улс, Азийн хөгжлийн банк хооронд 2020 оны дөрөвдүгээр сарын 9-ний өдөр байгуулан УИХ-ын чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар 2020 оны дөрөвдүгээр сарын 23-ны өдөр соёрхон батлагдсан “Шуурхай хариу арга хэмжээ авах санхүүжилтийн ерөнхий хөтөлбөр”-ийн хүрээнд Азийн хөгжлийн банк (АХБ)-тай 2021 оны тавдугаар сарын 28-ны өдөр байгуулан хэрэгжүүлж эхлээд байгаа “КОВИД-19-ийн эсрэг вакцинжуулалтын арга хэмжээг дэмжих төсөл”-ийн хамтарсан санхүүжилт юм. Төслийн хүрээнд ДЭМБ-аас зөвшөөрөгдсөн, хатуу зохицуулалттай улс орноос яаралтай нөхцөлд ашиглах зөвшөөрөл авсан эсхүл КОВАКС хөтөлбөрийн хүрээнд зөвшөөрөгдсөн Ковид 19-ийн эсрэг вакцин худалдан авах, олон улсын тээвэрлэлтийг санхүүжүүлэх бөгөөд АДБХОБ-ны эх үүсвэрийн 50 хүртэлх хувиар БНХАУ-ын Веро Селл вакциныг худалдан авсан зардлыг нөхөн санхүүжүүлэх зорилготой. АДБХОБ-ны хөнгөлөлттэй зээлийн эргэн төлөгдөх хугацаа 15 жил, үүнээс эхний гурван жилд үндсэн төлбөрөөс чөлөөлөгдөх нөхцөлтэй⁴⁸.

Эдгээр төслийн танилцуулгыг АДБХОБ-ны цахим хуудаснаас харахад дараах мэдээлэл ил байна.

1. **Монгол Улс:** Ковид-19-ийн эсрэг шуурхай хариу арга хэмжээ авах хөтөлбөр⁴⁹ (100.0 сая ам.долларын хөнгөлөлттэй зээлийн санхүүжилтээр)

⁴⁸ <https://sonin.mn/news/peconomy/125351>

⁴⁹ <https://www.aiib.org/en/projects/details/2020/approved/Mongolia-COVID-19-Rapid-Response-Program.html>

Зорилт

Хөтөлбөрийн зорилго нь Ковид-19-ийн цар тахлын эдийн засаг, эрүүл мэндэд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, Засгийн газрын хөтөлбөрт төсвийн дэмжлэг үзүүлэх замаар ядуурлыг бууруулахад дэмжлэг үзүүлэхэд оршино.

Тодорхойлолт

Энэхүү хөтөлбөрийг АДБХОБ-ны КОВИД-19-өөс үүдсэн хямралыг даван туулах арга хэмжээний хүрээнд, Азийн хөгжлийн банк (АХБ)-тай хамтран КОВИД-19 цар тахлын эсрэг хариу арга хэмжээний бодлогод нийцүүлэн зээл хэлбэрээр санхүүжүүлэх юм. Хөтөлбөр нь Монгол Улсын Засгийн газарт КОВИД-19 цар тахлын улмаас үүссэн эрүүл мэнд, нийгэм, эдийн засгийн ноцтой сөрөг нөлөөллийг арилгахад туслах нэн шаардлагатай дэмжлэг үзүүлэх болно.

- 2. Монгол Улс: Ази, Номхон далайн вакцинаар хангах бүтцийн хүрээнд Монгол Улсад Ковид-19 вакцин хүргэх ажлыг дэмжих⁵⁰ (21.0 сая ам.долларын хөнгөлөлттэй зээлийн санхүүжилтээр)**

Зорилт

Төслийн зорилго нь Монгол Улсын Засгийн газар “Вакцин түгээх, дархлаажуулах үндэсний төлөвлөгөө”-ний хэрэгжилтийг дэмжихийн тулд нэн тэргүүнд хүн амд тохирох вакцины хүртээмжийг нэмэгдүүлэх явдал юм.

Төслийн тодорхойлолт

Төсөл нь АДБХОБ-ны Ковид 19 хямралыг арилгах бүтцийн хүрээнд дэмжигдэн, АХБ-ны Ази, Номхон далайн вакцинаар хангах бүтэц (Asia Pacific Vaccine Access Facility-APVAX)-ийн дагуу АХБ-тай хамтран санхүүжүүлэхийг санал болгож байна.

Төсөл нь Монгол Улсын Засгийн газарт APVAX-ээр дамжуулан Ковид 19-ийн эсрэг аюулгүй, үр дүнтэй вакцин худалдан авахад

⁵⁰ <https://www.aiib.org/en/projects/details/2021/approved/Mongolia-Support-for-COVID-19-Vaccine-Delivery-in-Mongolia-under-the-Asia-Pacific-Vaccine-Access-Facility.html>

шаардлагатай санхүүжилтийг нэн даруй өгөх болно. Шаардлагатай байгаа Ковид 19-ийн вакциныг цаг тухайд нь авах боломж олгох замаар төсөл нь цар тахлыг хязгаарлах, улс орны эдийн засаг, нийгмийн сэргэлтийг дэмжихэд хувь нэмэр оруулах болно.

ХАВСРАЛТ 3. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ, ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТЫН 2021 ОНЫ ЭХНИЙ ХАГАС ЖИЛИЙН ТАЙЛАНД ХИЙСЭН ШИНЖИЛГЭЭ

Албан ёсны эх сурвалж буюу “Бүс ба Зам” санаачилгын өнөөгийн байдал, хөрөнгө оруулалтын 2021 оны эхний хагас жилийн тайлангийн шинжилгээнд тулгуурлан энэ судалгааны дүгнэлтийг хийв. (Зохиогч нь Кристоф Недофил Уанг (Christoph Nedopil Wang, Director of International Institute of Green Finance Green BRI Center)).

1. Үндсэн үзүүлэлтүүд

- “Бүс ба Зам”-ын санхүү, хөрөнгө оруулалт 2021 оны эхний хагас жилд 19.3 тэрбум ам.доллар болж өмнөх оныхоос буурсан хэвээр байна (2020 оны эхний хагас жилд 27.5 тэрбум ам.доллар байсан).
- 2021 оны эхний хагас жил нүүрсний ямар ч төсөлд санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт хийгдээгүй.
- Ногоон эрчим хүчний санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт 2021 оны 1 дүгээр улирлыг 2020 оны 1 дүгээр улиралтай харьцуулахад 90 хувиар буурсан.
- Газрын тосны холбоотой санхүүжилт, “Бүс ба Зам”-д оруулсан хөрөнгө оруулалт нь зөвхөн 2021 оны эхний хагас жилд 1.4 тэрбум ам.доллар байсан (2020 онд бүхэлд нь 1.9 тэрбум ам.доллар байсан).
- Хэлэлцээрийн дундаж хэмжээ 2018 онд 1.3 тэрбум ам.доллар байсан бол 2021 онд 0.55 тэрбум ам.доллар болж буурчээ.

- Хятадын “Бүс ба Зам” санаачилгын санхүүжилт ялангуяа логистикийн салбарт хурдассан.
- 2021 оны хоёрдугаар хагас жилд БНХАУ-ын “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалт бага зэрэг хурдсан Ази дахь тээвэр, нөөц болон стратегийн бусад хөрөнгө оруулалтад (жишээлбэл, хилийн боомтууд) анхаарлаа төвлөрүүлэх болно гэж үзсэн байна.
- 2021 оны хоёрдугаар хагас жилд Ковид 19-ийн дараах сэргэлт гарч болзошгүй тул БНХАУ-ын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын эрэлт нэмэгдэх боломжтой.
- 2021 онд илүү хурдан хэрэгждэг жижиг төслүүдэд (жишээлбэл нар, салхины станцуудын) хөрөнгө оруулах илүү боломжтой, харин томоохон буюу ихэвчлэн алдагдалтай төслүүдээс (жишээ нь, нүүрсний станцуудын гэх мэт) татгалзах, алдагдлыг нь бууруулах боломжийг эрж хайх болно.
- 2021 оны хоёрдугаар хагас жилд Худалдааны болон Экологи, байгаль орчны яамнаас гаргасан "Хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалт, хамтын ажиллагааг “ногоон болгох удирдамж” -аас үүдэн ногоон төслийн санхүүжилт нэмэгдэх төлөвтэй. Энэ удирдамжид төслийн амьдралын мөчлөгийн турш байгаль орчны стандарт түлхүү хэрэглэхийг заасан.
- “Бүс ба Зам”-ын орнуудад илүү тогтвортой хөгжлийн боломжуудыг санал болгохын тулд гурван талт хамтын ажиллагаа, санхүүжилт хийх боломж хайж байна.

2. “Бүс ба Зам” санаачилгын санхүү, хөрөнгө оруулалт

“Бүс ба Зам” санаачилгын 140 улсад хийсэн Хятадын хөрөнгө оруулалтын мэдээллээр 2021 оны эхний зургаан сард “Бүс ба Зам”-ын нийт санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт ойролцоогоор 19.3 тэрбум ам.доллар байгаа бөгөөд энэ нь 2020 оны хоёрдугаар хагас жилийнхтэй харьцуулахад 32 хувиар, 2020 оны эхний хагас жилийнхтэй харьцуулахад 29 хувиар буурсан үзүүлэлт юм. 2019 оны хоёрдугаар хагас дахь “Бүс ба Зам” санхүүжилтийн оргил

үеийнхээс 44 тэрбум ам.доллараар бага байна. Ковид 19 цар тахлын улмаас “Бүс ба Зам” санаачилгыг 2013 онд анх гаргаснаас хойш энэ онд “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалт хамгийн бага дүнтэй байна. Харин 2021 оны хоёрдугаар улиралд хөрөнгө оруулалт өмнөхөөсөө нэмэгдсэн байна. “Бүс ба Зам”-ын төслүүдээс эрчим хүчний болон тээврийн салбарт хамгийн их хөрөнгө оруулалт хийгджээ.

Өгөгдөл, мэдээллийн тухайд

2021 оны 6 дугаар сарын 28 -нд Хятадын Худалдааны яам 2021 оны 1-5 дугаар сарын хооронд ““Бүс ба Зам” санаачилгад нэгдсэн орнуудад хийгдсэн Хятадын хөрөнгө оруулалт, хамтын ажиллагаа” гэсэн мэдээлэл гаргажээ. Энэхүү мэдээллээс үзвэл Хятадын аж ахуйн нэгжүүд “Бүс ба Зам”-ын орнуудад санхүүгийн бус шууд хөрөнгө оруулалтад 48.2 тэрбум юаньтай тэнцэх (7.4 тэрбум орчим ам.доллар) хөрөнгө оруулалт хийжээ. Хятадын Худалдааны яамны энэ мэдээлэл нь Хятадаас Европ, Өмнөд Ази руу чиглэсэн “Бүс ба Зам”-ын коридорын 55 орныг хамарсан байна.

Энэхүү тайланд орсон мэдээлэлд “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд БНХАУ-тай хамтран ажиллах гэрээ байгуулсан 140 улс багтсан болно. Эдгээр оронд хийсэн хөрөнгө оруулалтыг шинжлэхийн тулд бид China Global Investment Tracker-ын мэдээлэлд үндэслэн БНХАУ-ын хийсэн хөрөнгө оруулалтыг авч үзсэн.

Энэ мэдээлэл нь бусад эх сурвалжийн мэдээллийн нэгэн адил бүрэн төгс биш байж болно.

3. Хэлэлцээрийн хэмжээ

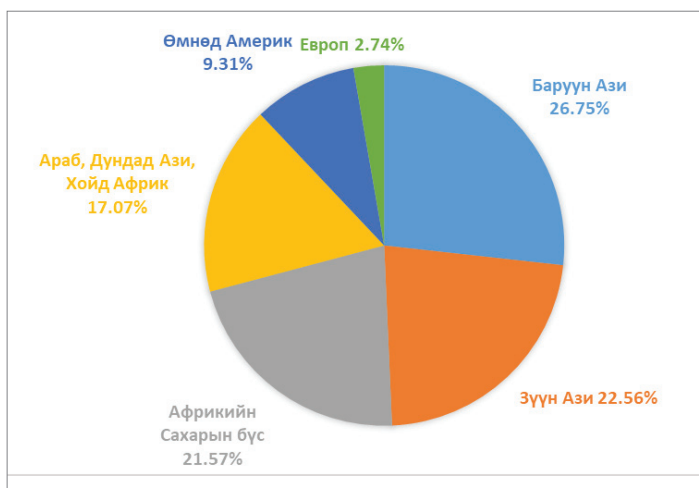
Хөрөнгө оруулалтын хэлэлцээрийн дундаж хэмжээ 2018 онд 1.3 тэрбум ам.доллар орчим байсан бол 2020 онд 901 сая, 2021 онд 500 сая ам.доллар болж буурсан үзүүлэлттэй байна. Буурсан шалтгаан нь “Бүс ба Зам”-ын олон орны Засгийн газар Ковид-19 цар тахал, мөн өр зээлийн асуудлаас үүдэн гадаадад хэрэгжиж буй олон төсөлд (Хятадын санхүүжүүлсэн олон том төслийн

нөхцөл шаардлагад) баталгаа өгөөгүйтэй холбоотой байж болох юм. Түүнчлэн жижиг төслүүдэд хөрөнгө босгох нь илүү хялбар байх бас нэг шалтгаан байх бөгөөд энэ нь эрсдэлийг ч бууруулах талтай. Санаачилгад нэгдээгүй орнуудын хувьд 2021 онд Хятадын хөрөнгө оруулалт улам их буурсан байна. БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” дахь санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын үйл ажиллагаа 2021 оны эхний улиралд маш удаан байсан бол хоёрдугаар улиралд дахин идэвхжиж, улирал тутамд 36.9 хувиар өсжээ.

4. “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтад бүс нутаг, улс орнуудын хамрагдсан байдал

“Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалт бүх бүс нутагт жигд биш. Азийн орнууд “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтын хамгийн их хувийг (2021 оны эхний зургаан сард 49 орчим хувь) авсан хэвээр байгаа бол Африк, Ойрх Дорнодын орнууд хөрөнгө оруулалтын 38 орчим хувийг авчээ (Зураг 6). Уг санаачилгад нэгдсэн Европын орнуудад оруулсан хөрөнгө оруулалт 2020 оны эхний зургаан сарынхаас 84 хувиар буурсан байна. Үүнтэй адил Зүүн Ази дахь хөрөнгө оруулалт 59 хувиар буурсан бол Баруун Ази, Ойрх Дорнодын орнуудад оруулсан хөрөнгө оруулалт нэмэгджээ.

Зураг.6 “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтын эзлэх хувь (бүс нутгаар)



Эх сурвалж: Green Finance Green BRI Center, 2021

2013-2021 онд БНХАУ “Бүс ба Зам”-ын 42 оронд төсөл санхүүжүүлэн хөрөнгө оруулалт хийжээ. Эдгээр улсын жагсаалтыг Танзани, Египет, ОХУ, Сингапур тэргүүлж байна. 2020 онд Вьетнам, Индонез, Пакистан, Чили зэрэг улс тэргүүлж байсан юм. Ялангуяа Бангладеш, Египет, Перу, Узбекистан, Нигери улсад 2021 оны эхний хагаст “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалт 2020 оны эхний хагасынхтай харьцуулахад хоёр дахин нэмэгджээ. Түүнчлэн БНХАУ 2021 онд Вьетнамд хамгийн их санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт оруулжээ.

5. “Бүс ба Зам” ямар салбаруудад түлхүү хөрөнгө оруулалт хийх чиг хандлагатай байна вэ?

2021 оны эхний зургаан сард “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалт холбогдох бүх салбарт хийгдсэн. “Бүс ба Зам” санаачилга нь дэд бүтцийн төслүүд, ялангуяа эрчим хүч, зам тээвэрт голлон анхаарч байна. Энэ хоёр салбарын санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын эзлэх хувь 2020 оны эхний хагас жилд 72 орчим хувь байсан бол 2021 оны эхний хагас жилд 65 хувь болж буурчээ (Хүснэгт 3). Ялангуяа эрүүл мэндийн салбарын хөрөнгө оруулалт буурсан байгаа нь нэг талаас энэ талын мэдээлэл буюу тоон өгөгдөл дутмаг байдлаас үүдэлтэй байж болох юм. Мөн эрүүл мэндийн салбарын хөрөнгө оруулалтын төслүүдийнх нь хэмжээ бусад салбарынхаас доогуур байгаатай холбоотой байж магадгүй юм.

Хүснэгт 3. “Бүс ба Зам”-ын хүрээнд 2013-2021 онд хийгдсэн хөрөнгө оруулалтын өсөлт, бууралт (салбар тус бүрээр, хувиар)

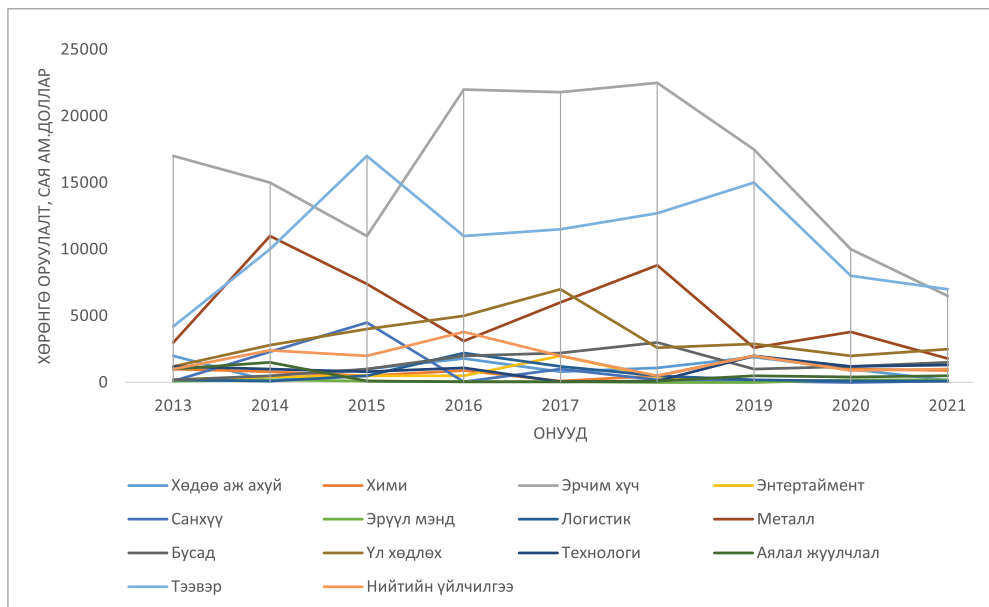
Онууд	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Логистик	73.3	-100.0		-100.0		91.7	-47.8	108.3
Хими			20.9	-87.7	370.0	278.7	-51.7	-5.8
Тээвэр	-46.3	70.1	-37.1	6.7	10.9	15.6	-43.4	-21.8
Металл	-26.8	-35.5	-51.2	73.0	44.2	-69.2	39.6	-55.7
Эрүүл мэнд	790.0		-56.5	-100.0		-66.0	-18.8	-100.0
Эрчим хүч	67.5	-24.2	105.9	-1.7	2.7	-20.9	-43.7	-37.9

Хүснэгт 3-ын үргэлжлэл

Бусад	-28.6	550.0	191.0	4.4	30.4	-79.0	30.8	20.0
Нийтийн үйлчилгээ	14.6	-24.5	116.5	-59.4	-64.4	221.1	-41.5	-100.0
Технологи	78.7	25.7	-100.0		-35.4	-35.5	58.3	-85.3
Үл хөдлөх	-71.3	52.2	13.1	36.2	-62.1	23.9	-53.8	72.8
Энтертайнмент	-100.0	-100.0		270.2	-78.7	245.9	-87.5	-100.0
Аялал жуулчлал		-90.8	23.5	-4.8	-100.0		-100.0	
Санхүү	-80.0	98.7	-97.6	600.0	28.6	-88.9	-100.0	
Хөдөө аж ахуй	49.1	270.0	60.8	-42.9	-100.0		-100.0	

2021 оны эхний хагаст, ялангуяа логистикийн салбарт хөрөнгө оруулалт хоёр дахин нэмэгдсэн бол инженерийн болон эрүүл мэндийн салбарын хөрөнгө оруулалт эрс буурчээ. Ерөнхийдөө 2018 оноос буурах хандлагатай байгааг салбар бүрд оруулсан хөрөнгө оруулалт (Зураг 7)-аас тодорхой харж болно.

Зураг 7. “Бүс ба Зам”-ын хүрээнд 2013-2021 онд хийгдсэн хөрөнгө оруулалтын хэмжээ (салбараар)



Эх сурвалж: Green Finance Green BRI Center, 2021

6. “Бүс ба Зам”-ын эрчим хүчтэй холбоотой хөрөнгө оруулалт

Эрчим хүчний хөрөнгө оруулалт нь “Бүс ба Зам” санаачилгын хөрөнгө оруулалтад дийлэнх хувийг эзэлж, хамгийн олон хэлцлийг бүрдүүлж байна. 2020 оны эхний хагас жилд 9.7 тэрбум ам.доллар; 2017, 2018 оны эхний хагас жилд бараг 21 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийгдсэнтэй харьцуулахад 2021 оны эхний зургаан сарын байдлаар эрчим хүчний хөрөнгө оруулалт ойролцоогоор 6.1 тэрбум ам. доллар болж буурсан байна. 2021 онд эрчим хүчний ихэнх хөрөнгө оруулалт нь байгалийн хий (37 хувь), дараа нь газрын тос (30 хувь), тэгээд усан цахилгаан станц (28 хувь) оржээ. Түүнчлэн 2021 оны эхний хагас жилд нүүрсний (нүүрсний эрчим хүч, нүүрс олборлолтын) төслүүдэд хөрөнгө оруулалт хийгдээгүй байна. Жишээлбэл, Хятадын Үйлдвэр, худалдааны банк 2021 оны 6 дугаар сард Зимбабве дахь 2.8 GW хүчин чадалтай гурван тэрбум долларын өртөг бүхий нүүрсний станцаас татгалзаад байна. Гэсэн хэдий ч 2021 оны эхний хагас жилд шинээр нүүрсний гурван үйлдвэр байгуулахаар төлөвлөсөн нь Боснид 2x350 МВт-ын хүчин чадалтай нүүрсээр ажилладаг цахилгаан станц, Индонезид 3x380 МВт-ын хүчин чадалтай нүүрсний цахилгаан станц барих “Шанхай Электрик” корпорацийн төсөл, Вьетнамд 110 МВт-ын хүчин чадалтай нүүрсний цахилгаан станц барих төслүүд юм. Гэхдээ эдгээр төслийг хэрхэн санхүүжүүлэх нь тодорхойгүй хэвээр байгаа бөгөөд Хятадын эрчим хүчний зохицуулагч байгууллагаас чулуужсан түлш (fossil) ашиглахгүй, харин “Бүс ба Зам”-ын ногоон хөрөнгө оруулалтыг идэвхтэй сурталчилж байна. БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин 2021 оны 9 дүгээр сарын 22-нд НҮБ-ын 76-р чуулганд хэлсэн үгэндээ БНХАУ цаашид гадаад орнуудад “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтаар нүүрсээр ажилладаг эрчим хүчний станц барихгүй, мөн 2060 он гэхэд нүүрстөрөгчийн давхар ислийн ялгаруулалтыг тэглэнэ гэж зарласан билээ⁵¹.

⁵¹ <https://www.chinapulse.com/data-news/2021/09/22/china-will-not-build-any-more-coal-plants-abroad-xi-jinping-says/>

7. “Бүс ба Зам” санаачилгын санхүү, хөрөнгө оруулалтын төлөв байдал

“Бүс ба зам” санаачилгын хүрээнд БНХАУ-тай хамтран ажиллах санамж бичигт гарын үсэг зурсан 140 оронд нийт 770 орчим тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийгджээ. 2021 онд БНХАУ “Бүс ба Зам” санаачилгад оруулсан санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтаа 2020 оноос хойш бууруулах хандлага үргэлжилсээр байна. Цаашид санхүүгийн хүндрэл, өр зээлийн улмаас 2021 оны хоёрдугаар хагас жилд хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалт тийм ч хурдан сэргэхгүй төлөвтэй байна. Ковид 19-ийн дараа бизнес дахин сэргэж эхэлж буй энэ үед гадаад орнуудад санхүүжилтийн эрэлт хэрэгцээ их байгаа боловч 2010 оны сүүлийнхтэй ижил түвшинд хүрэх магадлал бага байна. Үүнийг 2021-2025 онд БНХАУ-ын 14 дэх таван жилийн төлөвлөгөөндөө хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтыг багасгах буюу 550 тэрбум доллар байхаар Хятадын Худалдааны яаманд даалгаснаас харж болно.

Түүнчлэн БНХАУ-ын хөрөнгө оруулалтын гэрээний хэмжээ өмнөх 13 дахь таван жилийн хугацаанд 800 тэрбум ам.доллар байсныг 14 дэх таван жилд 700 тэрбум ам.доллар болгон бууруулахаар төлөвлөсөн байна. Гэхдээ энэ нь хэлцлийн тоо буурч байна гэсэн үг биш бөгөөд илүү олон тооны жижиг төслийг эдийн засгийн хүнд нөхцөлд ч санхүүжүүлэх нь харин ч эдийн засгийн тогтвортой хөгжлийг нэмэгдүүлэх, ажлын байраар хангах, байгаль орчноо хамгаалах илүү сайн арга хэрэгсэл болох сайн талтай гэж үзсэнтэй холбоотой. Мөн стратегийн хөрөнгө оруулалтууд (хилийн боомт, стратегийн нөөцөд тулгуурласан гэх мэт) цаашид ч үргэлжлэх ба зам тээвэр, эрчим хүчний хөрөнгө оруулалт нь голлон Азийн орнуудад чиглэх төлөвтэй. Үүний нэг жишээ нь, БНХАУ-ын зүгээс Мьянмар дахь Мандалай-Кьяукфю төмөр замын төсөлд оруулсан хөрөнгө оруулалт бөгөөд "Хятадын Юньнан мужийн худалдаачдад Кьяукфюгийн эдийн засгийн бүсэд Энэтхэгийн далайд гарц нээж бизнес эрхлэх боломж олгох болно" гэж мэдэгдсэн явдал юм.

2021 оны 1 дүгээр сарын байдлаар БНХАУ-тай харилцан ойлголцлын санамж бичигт гарын үсэг зурж "Бүс ба Зам"

санаачилгад нэгдэн орсон орнуудын тоо 140 байгаа бөгөөд эдгээр орныг бүс нутгаар нь ангилбал:

- Африкийн Сахарын бүсэд 40 улс;
- Европ ба Төв Азид 34 улс (Европын холбооны 18 орныг багтаасан);
- Зүүн Ази, Номхон далайд 24 улс;
- Ойрх Дорнод ба Хойд Африкт 17 улс;
- Латин Америк, Карибын тэнгист 19 улс;
- Зүүн Өмнөд Азид зургаа - нийт 140 улс уг санаачилгад хамрагджээ.

8. Ногоон "Бүс ба Зам"-ын хөрөнгө оруулалтыг дэмжих зөвлөмж

International Institute of Green Finance BRI Center -ээс “Ногоон Бүс ба Зам”-ыг санаачлан энэ чиглэлийн хөрөнгө оруулалтыг идэвхжүүлэх таван алхам бүхий үйл ажиллагааны хүрээг тодорхойлсон дараах зөвлөмж гаргажээ. Энэ зөвлөмжийг Монгол Улс “Бүс ба Зам”-ын хөрөнгө оруулалтыг татахдаа сайтар анхаарч үзвэл аливаа эрсдэлийг бууруулахад чухал гэж үзэж байна. Эдгээр таван алхам нь:

1. Санхүүгийн хувьд тогтвортой төслүүдэд анхаарлаа төвлөрүүлж, ашиггүй төслүүдийн алдагдлыг бууруулах

"Бүс ба Зам" санаачилгын хөрөнгө оруулагч талууд санхүүжүүлэхэд амар, хэрэгжүүлэхэд илүү хялбар жижиг төслүүдэд түлхүү анхаарах ёстой. Ялангуяа дэд бүтэц, эрчим хүчний хөрөнгө оруулалтын хувьд сэргээгдэх эрчим хүч, нар, салхины станцуудыг өргөтгөхөд хөрөнгө оруулалт хийх хэрэгтэй. Сэргээгдэх эрчим хүчний өртөг буурснаар эдийн засгийн хувьд ч, байгаль орчинд ч сайн нөлөөтэй учир ийм төсөлд хөрөнгө оруулах нь ирээдүйтэй ба харин хуучин нүүрсний төслүүдийг яаралтай дуусгах шаардлагатай.

2. *Түнш орнууд болон түнш бизнес эрхлэгчдэд өмнө нь хөрөнгө оруулсан*"Бүс ба Зам" санаачилгын төслүүдийн зээлийн эргэн төлөлтийг шийдвэрлэхэд дэмжлэг үзүүлэх, жишээлбэл, байгаль орчныг хамгаалах өрийн солилцоо⁵² (Debt-for-nature swaps), “байгаль хамгаалах үйл ажиллагаанд зориулсан бонд” гэх мэтийг ашиглах

"Бүс ба Зам" санаачилгад нэгдсэн нэлээд олон орны хувьд өрийн асуудал ирээдүйн эдийн засгийн өсөлтөд нь гол бэрхшээлтэй асуудал болдог. Уг санаачилгын орнуудын өрийн талаарх дүн шинжилгээнээс үзвэл БНХАУ-ын зүгээс "Бүс ба Зам" санаачилгын орнуудад хоёр талын болон олон талт өрөө шийдвэрлэхэд нь туслах боломж бий. Өрийн асуудлыг шийдвэрлэх нь эдгээр оронд ирээдүйн хөрөнгө оруулалтад шаардлагатай төсвийн орон зай бий болгоход нь маш чухал. Үүний тулд БНХАУ-ын оролцогч талууд олон талт хамтын ажиллагааны хүрээнд олон улсын түншүүдтэйгээ хамтран өрийн нэг хэсгийг байгаль орчныг хамгаалах өрийн солилцоогоор сольж, хөрөнгө мөнгө ашиглах ил тод байдал, хариуцлагыг нэмэгдүүлэх шаардлагатай. Цаашилбал илүү их хөрөнгө босгохын тулд “байгаль хамгаалах үйл ажиллагаанд зориулсан бонд” гэх мэт тогтвортой өрийн хэрэгслүүдийг ашиглаж болно.

3. *"Бүс ба Зам" санаачилгын төслүүдийн олон улсын хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, одоо байгаа болон ирээдүйд хэрэгцээтэй төслүүдийг хүнд хэцүү байгаа өнөөгийн үед ч үргэлжлүүлэх*

Олон улсын санхүүгийн болон төсөл хэрэгжүүлэх түншүүдтэйгээ гурван талт хамтын ажиллагааг өргөжүүлж санхүүгийн эх үүсвэрийг илүү сайн ашиглах, эрсдэлээ хуваалцах, мэдлэг солилцох замаар "Бүс ба Зам" санаачилгын төслүүдийг дэмжих боломжтой. Ялангуяа хувийн хэвшлийн байгууллагуудын хувьд Хятадын санхүүгийн байгууллагуудын хөрөнгө оруулалтад хамрагдахад бэрхшээлтэй байдаг. Иймд тэдний санхүүжилтийн хүртээмжийг

⁵² Debt-for-nature swaps -Байгаль хамгаалах өр төлбөр нь хөгжиж буй орнуудын гадаад өрийн нэг хэсгийг байгаль орчныг хамгаалах арга хэмжээнд орон нутгийн хөрөнгө оруулалтаар солих санхүүгийн үйл ажиллагаа юм.

нэмэгдүүлэх замаар илүү үр дүнд хүрч болох юм. Хятадын санхүүгийн байгууллагууд олон улсын хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлснээр эрсдэлээс хамгаалах төслийн санхүүжилт ашиглах боломжтой.

Европын холбоо "Дэлхий даяар холбогдсон Европ" (*A Globally Connected Europe*) санаачилга эхлүүлж, "Их долоо"-гийн зүгээс "Илүү сайн ертөнц бүтээх" (*Build Back Better World-B3W initiative*) санаачилгаа зарласнаар "Бүс ба Зам" санаачилгын хувьд, ялангуяа төслийн санхүүжилтийн төлөө илүү өрсөлдөөн өрнөх магадлалтай болсон. Гэсэн хэдий ч Хятадын хөрөнгө оруулагч, төсөл хэрэгжүүлэгчдийн хувьд хөгжиж буй зах зээлд төслийн санхүүжилт, хөгжлийн чиглэлээр хамтран ажиллах нь гол зорилго учраас бусад улс орон, төрийн болон хувийн санхүүгийн байгууллагуудтай хамтын ажиллагаагаа хурдасгах шаардлагатай.

4. *Төслийн үнэлгээнд байгаль орчны болон нийгмийн нийтлэг стандартын хэрэглээг нэмэгдүүлэх (жишээлбэл, байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээ, байгаль орчин, нийгмийн эрсдэлийн менежмент гэх мэт стандарт)*

БНХАУ-ын Худалдааны яам нь 2021 оны 7 дугаар сард Экологи, байгаль орчны яамтай хамтран "Хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалт, хамтын ажиллагааг 'ногоон' болгох удирдамж" гаргажээ. Энэхүү удирдамжийн хүрээнд олон улсын эсвэл Хятадын байгаль орчны талаар баримтлах стандартыг ялангуяа байгаль орчны дотоод стандарт, засаглал нь олон улсын стандартад нийцээгүй улс орнуудад дагаж мөрдөхийг зөвлөсөн байна. Олон улсын стандарт хэрэгжүүлснээр Хятадын санхүүгийн байгууллагууд дэлхийн хөрөнгийн зах зээл дээр хөрөнгө босгох, олон улсын түншүүдтэй хамтран санхүүжүүлэх ажлыг хурдасгах, "Ногоон хэрэм" байгуулах зорилгоо биелүүлэхэд дөхөм болно гэж үзсэн.

5. *Чанаргүй хөрөнгө оруулалтыг үе шаттай зогсоох зорилгоор нийгэм-байгаль орчинд ээлтэй стратеги боловсруулах*

"Бүс ба Зам" санаачилгад оруулсан хэд хэдэн хөрөнгө оруулалтыг санхүүгийн (жишээ нь, санхүүжүүлэх эсвэл өрийн үйлчилгээ үзүүлэхэд хүндрэлтэй болсон гэх мэт) ба үйл ажиллагааны шалтгаанаар (жишээлбэл, зорчих хөдөлгөөн хязгаарлагдсан эсвэл бэлтгэн нийлүүлэлтийн сүлжээнд бэрхшээл тохиолдсоны улмаас) зогсоох, цуцлах шаардлагатай болсон. Тухайлбал, нүүрсээр ажилладаг цахилгаан станцуудын төслийн 50 гаруй хувийг зогсоосон байна. Гэхдээ нэр хүндэд нь муугаар нөлөөлөх, нийгэм, байгаль орчны эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэхийн тулд Хятадын даатгалын компаниуд, төсөл хэрэгжүүлэгчид, орон нутгийн засаг захиргаа, холбогдох бусад төрийн байгууллагын зүгээс эдгээр компани, тэдний ажилчдад учирсан хохирлыг барагдуулах, нөхөн төлбөр өгөх төлөвлөгөөг боловсруулж хэрэгжүүлэх ёстой.

ХАВСРАЛТ 4. “БҮС БА ЗАМ” САНААЧИЛГЫН БҮТЭЦ, ЗАСАГЛАЛ

1. Засаглал

“Бүс ба Зам” санаачилгын засаглалыг сайн судалж ойлгох нь уг санаачилгад нэгдэн, төслийн хөрөнгө оруулалт хийгдэж буй орнуудад үр дүнтэй хамтын ажиллагаагаа өрнүүлэхэд чухал ач холбогдолтой.

Дэлхийн бусад санаачилгатай (жишээ нь, G20 буюу 20-ийн бүлгийн) харьцуулахад “Бүс ба Зам” нь засаглалын албан ёсны бүтэцгүй, тухайлбал, Нарийн бичгийн дарга нарын газар түүнд байхгүй. 2014 онд “Нэг бүс, Нэг зам”-ын хөгжлийг ахиулах үүрэгтэй манлайлах бүлэг байгуулснаа зарласан боловч одоогоор засаглалын албан ёсны бүтэц байгуулсан талаар мэдээлэл гараагүй байна. Харин “Бүс ба Зам” санаачилгын зорилгыг хэрэгжүүлэх, үйл ажиллагаанд нь хувь нэмэр оруулахын тулд олон институцийг

татан ажиллуулж байна. Мөн нэлээд олон төрийн, банк, санхүүгийн болон салбарын институц шинээр бий болгосон ажээ. Эдгээр нь:

- Торгоны замын сан, Хятадын хөгжлийн банк, Хятадын Эксим банк зэрэг Хятадын санхүүгийн байгууллагууд;
- Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк, Шинэ хөгжлийн банк зэрэг олон талт санхүүгийн байгууллагууд;
- Арилжааны банкнууд, тухайлбал, БНХАУ-ын Үйлдвэр, худалдааны банк, Хятадын барилгын банк, Хөдөө аж ахуйн банк;
- Бүх яам, тусгай комиссыг хянаж хилийн чанадад хийх хөрөнгө оруулалтын ерөнхий төлөвлөгөөг гаргадаг Төрийн зөвлөл гэх мэт зохицуулагч байгууллагууд эсвэл Хятадын банкнууд болон даатгалын салбарыг хянадаг Хятадын банк, даатгалын зохицуулах хороо;
- Хятадын төв банк буюу Мөнгөний бодлого тогтоож, валютын нөөцийг удирдаж буй Хятадын Ардын банк;
- Гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын зарим төсөл баталдаг Худалдааны яам, гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын зорилго, бодлогыг боловсруулдаг Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо; Хятадын дипломат харилцаа, бодлогыг хянадаг Гадаад хэргийн яам; Байгаль орчны удирдамжийг хамтран гаргадаг Экологи, байгаль орчны яам зэрэг Засгийн газрын яамд юм.

2. Оролцогч талууд

“Бүс ба Зам” санаачилгын төслөөс үзүүлэх нөлөөллийг сайн ойлгохын тулд хөрөнгө оруулалтын сүлжээний талаар ойлголттой байх нь чухал. Санхүүжүүлэгч, хөрөнгө оруулагч, хэрэгжүүлэгч компаниуд, гэрээт гүйцэтгэгчид, зохицуулах эрх бүхий байгууллагууд болон холбогдох бусад оролцогчийг тодруулснаар тэдгээр оролцогч талын үүрэг оролцоо, өмгөөллийн ямар хувилбарууд байгаа талаар бүрэн дүүрэн ойлголттой болох боломжтой. Хамгийн гол нь төсөлд ямар талууд оролцож байгааг

мэдэж авсны дараа ямар хөшүүргийн механизм ашиглаж болох талаар, мөн оролцогчдын байгаль орчин, нийгмийн бодлого, үүрэг хариуцлагыг тодорхойлох боломжтой болно. Төрийн болон хувийн хэвшлийн олон байгууллага БНХАУ-ын гадаад хөрөнгө оруулалт, санхүүгийн ажилд оролцдог. Үүнд БНХАУ-ын төрийн ба зохицуулагч байгууллагууд, аж үйлдвэрийн салбаруудын танхим, холбоод, төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд болон хувийн компаниуд, банк, хувьцааны сан, хөрөнгө оруулалтын компаниуд, даатгагчид багтана.

3. Компаниуд

Хилийн чанадад Хятадын компаниуд олон салбарт идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулдаг. Компани (эсвэл компаниуд) нь хөрөнгө оруулалтын төсөлд газар дээр нь үйл ажиллагаа явуулж байгаагийн хувьд ихэвчлэн хөрөнгө оруулалтын сүлжээнд хамгийн гол оролцогч байдаг. БНХАУ-ын төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд дэлхий даяар маш идэвхтэй ажилладаг бөгөөд дэлхийн хэмжээнд хүлээн зөвшөөрөгдсөн корпорацын брэндүүдээс эхлээд жижиг компаниуд, хувь хүн хүртэлх бүх төрлийн хөрөнгө оруулагч аж ахуйн нэгжүүд маш идэвхтэй ажиллаж байна. Компаниуд төслийн эзэмшигч, хөгжүүлэгч эсвэл операторын үүрэг гүйцэтгэж болно. Зарим тохиолдолд төслийн эзэмшигч нь төслийн бүх асуудлыг хариуцаж болно. Бусад тохиолдолд тэд бусад компанитай гэрээгээр ажиллах боломжтой байдаг ба энэ нь ялангуяа усан цахилгаан станцын далан гэх мэт маш том, нарийн төвөгтэй төслүүдэд ихэвчлэн хамаардаг. Компаниуд дангаараа эсвэл бусадтай хамтарсан консорциум хэлбэрээр оролцож ажиллах боломжтой юм байна.

4. Төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд

БНХАУ хэдэн арван мянган төрийн өмчит аж ахуйн нэгжтэй. Эдгээр компаниас 100 орчим нь төрийн өмчит "төв" аж ахуйн нэгж бөгөөд энэ нь Бээжин дэх төрийн төв байгууллагуудын хяналтад байдаг гэсэн үг. Төрийн өмчит төв аж ахуйн нэгжүүд хэмжээгээр

асар том бөгөөд Хятад болон дэлхий даяар хэдэн арван мянган ажилчин ажиллуулдаг. Хятадын гадаад дахь хамгийн том хөрөнгө оруулалтын төслүүдийг ихэвчлэн төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд нь хэрэгжүүлдэг. Эдгээр аж ахуйн нэгж Төрийн өмчийн хяналт, удирдлагын комиссын хяналтад байдаг. Төрийн өмчит төв аж ахуйн нэгжүүдээс гадна үндэсний хэмжээний олон мянган төрийн өмчит үйлдвэр үйл ажиллагаа явуулдаг. Дотоодын төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд нь Төрийн өмчийн хяналт, удирдлагын комиссын бүс нутаг, орон нутгийн хэлтсийн харьяанд байдаг. Хувийн хэвшлээс хөрөнгө оруулалт татах, хилийн чанадад хөрөнгө оруулах боломжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор төрийн өмчит хэд хэдэн аж ахуйн нэгж, тэдний охин компаниудыг Шанхай, Хонконг болон олон улсын хөрөнгийн бирж дээр бүртгэсэн байна. Төрийн өмчит олон төв аж ахуйн нэгж хятад, англи хэлээр (заримдаа үйл ажиллагаа явуулж буй орны бусад хэлээр) цахим хуудастай болсон нь “Бүс ба Зам”-ын орнуудад чухал мэдээлэл авах боломж бүрдүүлж байна. Төрийн өмчит хэд хэдэн аж ахуйн нэгж НҮБ-ын “Глобал гэрээ” гэх мэт дэлхийн сайн туршлагын санаачилгад нэгдэн гарын үсэг зуржээ. Түүнчлэн Төрийн өмчийн хяналт, удирдлагын комиссоос үндсэн удирдамж гаргасан бөгөөд төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүдийг гадаадад үйл ажиллагаа явуулахдаа нийгмийн хариуцлагын туршлагаа сурталчлах, удирдамжийг дагаж мөрдөхийг уриалжээ.

2017 оны байдлаар гадаад дахь хөрөнгө оруулалтын хувьцаа эзэмшдэг БНХАУ-ын эхний 10 компани бүгд төрийн өмчит аж ахуйн нэгж байв (Хүснэгт 4-ийг харна уу).

Хүснэгт 4. 2017 оны байдлаар БНХАУ-ын хилийн чанад дахь шилдэг 10 хөрөнгө оруулагч (компанийн нэрийг англиар оруулав)

	Компани	Үйл ажиллагааны үндсэн чиглэл
1	China Mobile Communications Corporation	Цахилгаан холбоо
2	China National Petroleum Corporation	Газрын тос, байгалийн хий
3	China Unicom Corporation	Цахилгаан холбоо
4	China National Offshore Oil Corporation	Газрын тос, байгалийн хий

Хүснэгт 4-ийн үргэлжлэл

5	China Petrochemical Corporation (Sinopec)	Газрын тос, байгалийн хий
6	China Merchants Group	Тээвэр, санхүү, үл хөдлөх хөрөнгө
7	China Resources Holding Co. Ltd.	Худалдаа
8	China National Chemical Corporation (ChemChina)	Химийн бодис ба бордоо
9	Sinochem Corporation	Химийн бодис ба бордоо
10	Aluminum Corporation of China	Уул уурхай

5. Хувийн хэвшлийн аж ахуйн нэгжүүд

Өмнө нь төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд Хятадын гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалтыг давамгайлж байсан бол одоо хилийн чанадад хөрөнгө оруулах хувийн компаниудын тоо хурдацтай нэмэгдэж байна. Үнийн дүнгээр нь харахад хувийн компаниудын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын хэмжээ нь төрийн өмчит үйлдвэрийнхээс ерөнхийдөө бага байна. 2017 оны байдлаар БНХАУ-ын хилийн чанад дахь шилдэг 20 хөрөнгө оруулагч нь төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд байв⁵³.

Дэлхийн хамгийн том харилцаа холбооны тоног төхөөрөмж үйлдвэрлэгч Huawei Technologies гэх мэт том компаниас эхлээд олон тооны хувийн жижиг компани гадаадад хөрөнгө оруулалт хийж байна. Хэдийгээр Хятадын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулагчдаас төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүд болон хувийн томоохон корпорацуудын тухайн мэдээлэл нь нийтэд ил боловч гадаадад идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулж буй олон мянган жижиг компанийн тухай нэгдсэн мэдээлэл хомс байна.

6. Санхүүжүүлэгч ба хөрөнгө оруулагчид

Хятадын санхүүгийн байгууллагуудын олон тэрбум долларын санхүүжилтгүйгээр БНХАУ хилийн чанадад хөрөнгө оруулах

⁵³ БНХАУ-ын Худалдааны яам ба бусад (2018), 2017 оны Хятадын гадаад шууд хөрөнгө оруулалтын статистик мэдээллийн товхимол, Бээжин, Хятадын статистикийн хэвлэл.

боломжгүй юм. Эдгээр санхүүжүүлэгч нь Хөгжлийн банк, Эксим банк зэрэг бодлогын банкнууд, мөн арилжааны томоохон банкнууд, тухайлбал, Хятадын банк (*Bank of China*), мөн Торгоны замын сан, Хятадын хөрөнгийн сан зэрэг юм. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк 2016 онд үйл ажиллагаагаа явуулж эхэлсэн. Хэдийгээр энэ нь олон улсын олон талт байгууллага боловч БНХАУ энэ банкны хувьцааны дийлэнх хувийг эзэмшдэг тухай дээр дурдсан болно. Энд авч үзсэн хэд хэдэн байгууллага нь байгаль орчин, нийгмийн талаарх удирдамжтай эсвэл хариуцлагатай хөрөнгө оруулалтын талаар үүрэг хүлээсэн байдаг. Зарим маш том төслийн санхүүжилт босгоход санхүүжүүлэгчдийн бүлгүүд хамтран ажилладаг.

7. Бодлогын банкнууд

БНХАУ нь Хөгжлийн банк, Экспорт-Импорт банк (Эксим банк), Хятадын Хөдөө аж ахуйн хөгжлийн банк гэсэн бодлогын гурван банкттай. Бодлогын банкнуудын үүрэг нь Хятадын Засгийн газрын бодлогын зорилтыг дэмжих явдал юм. Хөгжлийн банк, Эксим банк нь Хятадын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын томоохон санхүүжүүлэгчид бөгөөд дэлхий даяар томоохон хэмжээний хөрөнгө оруулалтыг дэмжиж иржээ.

- Хөгжлийн банк нь Хятадын үндэсний эдийн засгийн стратегид нийцсэн үйл ажиллагаа, төслүүдэд дунд болон урт хугацааны санхүүжилт олгодог. Тус банк нь Хятадын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтыг дэмжихэд бас чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Банкнаас санхүүжилт авсан төслүүдийн дунд Хятад-Мьянмарын байгалийн хийн хоолой, Вьетнам дахь Вунг Анг эрчим хүчний төсөл, Камбожийн Стунг Атай усан цахилгаан станцын далан, Шри Ланка дахь боомтын томоохон бүтээн байгуулалт, Перу дахь Лас Бамбасын зэсийн уурхай зэрэг томоохон төслүүд багтжээ.
- Эксим банк нь бүтээгдэхүүний экспорт, импортыг дэмжих, хөнгөвчлөх, Хятадын компаниудад оффшор гэрээ байгуулах, гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалт хийх, олон улсын эдийн

засгийн хамтын ажиллагаа, худалдааг дэмжих зорилгоор байгуулагдсан байна. Хөгжлийн банкны нэгэн адил Эксим банк нь Хятадын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын томоохон санхүүжүүлэгч болжээ. Эксим банкны зээлийн ихэнх хэсэг нь арилжааны шинжтэй боловч тус банк нь БНХАУ-ын гадаад тусламжийн ихэнх хувийг бүрдүүлдэг ба Хятадын хөнгөлөлттэй зээлийг хариуцдаг. Эксим банк Камбож дахь Камчай усан цахилгаан станц, Пакистаны Порт Касимын нүүрсний үйлдвэр, Кени Улсын Момбаса-Найроби чиглэлийн төмөр зам зэрэг төслүүдэд санхүүжилт олгожээ. 2015 онд тус банк төрийн өмчит “China Railway” корпорацитай хилийн чанад дахь өргөтгөлөө хийхэд нь дэмжиж томоохон гэрээ байгуулжээ.

Хөгжлийн банк болон Хятадын Эксим банк хоёулаа нийгэм, байгаль орчны талаарх дотоод удирдамжтай боловч үүнийг зөвхөн Эксим банк олон нийтэд зарласан байна.

8. Арилжааны банкнууд

Хятадын арилжааны банкнууд гадаадад идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулдаг. Ялангуяа Үйлдвэр, худалдааны банк, Хятадын банк, Хятадын барилгын банк, Хөдөө аж ахуйн банк зэрэг багтдаг "Их дөрөв"-ийн банкнууд энэ чиглэлд хамаарна. "Их дөрөв"-т хамаардаг арилжааны банкнууд Мьянмар дахь *Shwe* хий дамжуулах хоолой, Габон дахь Белинга төмрийн хүдрийн төсөл зэрэг гадаадын томоохон төслүүдэд оролцсон байдаг. Перу дахь Рио Бланко зэсийн уурхайд Хятадын банк, Хятадын барилгын банк, Хөдөө аж ахуйн банк санхүүжилт хийсэн. Хятадын арилжааны бусад банк ч хилийн чанадад идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулдаг бөгөөд гэхдээ хэмжээ нь арай бага. Өнөөдрийг хүртэл “Экваторын зарчмууд” (*the Equator Principles*)⁵⁴ хэмээх баримт бичигт Хятадын хоёр банк л гарын үсэг зурсан байна. Эдгээр нь Аж үйлдвэрийн

⁵⁴ “Экваторын зарчмууд” гэдэг нь төслийн санхүүжилтийн орчны болон нийгмийн эрсдэлийг тодорхойлох, үнэлэх, удирдахад санхүүгийн байгууллагуудын хүлээн зөвшөөрсөн эрсдэлийн менежментийн цогц ойлголт юм.

банк, Жяансу банк юм. Аль аль нь гадаадад томоохон үйл ажиллагаа явуулдаггүй банкнууд юм.

9. Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк

Энэ нь бидний энэхүү судалгааны ажлын гол субъект банк юм. АДБХОБ нь 2013 онд БНХАУ-аас санаачлан байгуулсан олон талт хөрөнгө оруулалтын банк бөгөөд тус банкныг 2016 оны 1 дүгээр сард албан ёсоор нээсэн бөгөөд төслөө удалгүй зарлаж санхүүжүүлж эхэлсэн. 2019 оны байдлаар тус банк 93 гишүүнтэй бөгөөд нийт дүрмийн сан нь 100 тэрбум ам.доллар байв. Банкин дахь хамгийн том хувийг БНХАУ эзэмшдэг бөгөөд одоогоор саналын эрхийн 26 гаруй хувийг эзэмшдэг. АДБХОБ нь Бээжин хотод төвтэй бөгөөд Ази дахь эрчим хүч, цахилгаан дамжуулалт, тээвэрлэлт, хот байгуулалт, ариун цэврийн байгууламж зэрэг дэд бүтцийн том төслүүдийг санхүүжүүлэхэд голлон анхаардаг. Энэхүү банкнаас өнөөг хүртэл баталсан төслүүдийн ихэнхийг сайн төлөвшсөн санхүүгийн бусад байгууллагатай хамтран санхүүжүүлдэг. Тухайлбал, АДБХОБ нь Индонезийн хот суурин газрыг шинэчлэх төслийг Дэлхийн банктай хамтран санхүүжүүлсэн бол Пакистаны хурдны замыг Азийн хөгжлийн банктай хамтран санхүүжүүлжээ. АДБХОБ нь үйл ажиллагааныхаа байгаль орчин, нийгмийн хүрээг тодорхойлон боловсруулж, төслийн нөлөөлөлд өртсөн талуудын гомдлыг шийдвэрлэх механизм бий болгосон.

10. Хөрөнгө оруулалтын сангууд

Хятадын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын санхүүжилтийн чухал эх үүсвэр нь төрөөс санхүүжүүлсэн хөрөнгө оруулалтын сан юм. Африк, Латин Америк, Орос, Ази зэрэг бүс нутгийн улсуудад Хятадын төрөл бүрийн сан дэлхий даяар идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулж байна. Эдгээр сангийн мөнгийг ихэвчлэн БНХАУ-ын Хөгжлийн банк, Эксим банк болон төрийн дэмжлэгтэй бусад байгууллага, хөрөнгө оруулагчаас гаргадаг. Эдгээр сан нь зээл олгохоос илүү хувьцаа худалдаж авах замаар төсөл эсвэл компаниудад хөрөнгө оруулалт хийх хандлагатай

байдаг тул банкнуудаас ялгаатай (Хүснэгт 5-ыг дэлгэрүүлэн харна уу).

Хүснэгт 5. БНХАУ-ын дэмжлэгтэй хөрөнгө оруулалтын сангууд

Сангууд	Улс/бүс нутаг	Үнэ цэн
Торгоны замын сан	“Бүс ба Зам”-ын орнууд	40.0 тэрбум ам.доллар
Хятад-ASEAN-ийн хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааны сан	ASEAN-ийн бүс нутаг (Зүүн өмнөд Азийн орнуудын холбоо)	1.0 тэрбум ам.доллар
Хятад- Африкийн хөгжлийн сан	Африк	10.0 тэрбум ам.доллар
Орос-Хятадын хөрөнгө оруулалтын сан	Евроази	4.0 тэрбум ам.доллар
Хятад-Төв ба Зүүн Европын сан	Төв ба Зүүн Европын орнууд	1.2 тэрбум ам.доллар

Эх сурвалж: *Safeguarding People and the Environment in Chinese Investments: A Reference Guide for Advocates*, Inclusive Development International, 2019.

11. Даатгагчид

“Бүс ба Зам”-ын хилийн чанад дахь төслүүд банкнаас санхүүжилт авахын тулд даатгалд хамрагдах шаардлагатай болно. Энэ нь ялангуяа төсөл нь маш өндөр үнэ цэнтэй эсвэл эрсдэлтэй бүс нутагт хэрэгжих тохиолдолд даатгал зайлшгүй хэрэгтэй. Хятадын Экспорт ба зээлийн даатгалын корпорац (*Sinosure*) нь Хятадын төрийн өмчит гол даатгагч байгууллага бөгөөд гадаадад хэрэгжиж буй олон төсөлд даатгал олгодог. Жишээ нь, барилгын явцад осол гарсан тохиолдолд хариуцлагын даатгал гэх мэт зүйл орно. Өндөр эрсдэлтэй салбар, бүс нутагт байгаа төслүүдэд эрсдэлийн даатгал шаардлагатай. Энэхүү даатгал нь дайн дажин, гэрээний зөрчил, давагдашгүй хүчин зүйл зэрэг улс төрийн болон арилжааны эрсдэлийг хамрах боломжтой.

Дэлхий даяар төслийн даатгал хийдэг олон компани байдаг. Энэ чиглэлээр ажилладаг Хятадын хамгийн том даатгагч *Sinosure* нь төрийн өмчит байгууллагын хувьд экспорт, хилийн чанад дахь

хөрөнгө оруулалтыг дэмжих зорилгоор "бодлогын даатгал" хийдэг. Цахилгаан станц барих гэх мэт томоохон, нарийн төвөгтэй, өндөр үнэ цэнтэй төслүүдэд Sinosure нь хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын даатгалыг тухайн төсөлд зээл өгч буй Хятадын банк эсвэл төсөлд өөрийн хөрөнгө оруулалт хийж буй компанид хийж өгдөг. Энэ төрлийн даатгал нь хилийн чанад дахь эрсдэлтэй эсвэл тодорхойгүй орчинд үйл ажиллагаа явуулж буй компаниуд болон банкнуудын хувьд маш чухал хамгаалалт болох бөгөөд зээл эсвэл хувьцааны хөрөнгө оруулалтынхаа зардлын 95 хувийг нөхөх боломжтой юм. Хятадын компаниуд болон банкнууд арилжааны бусад даатгагчаас даатгалын үйлчилгээ хүсэж болох боловч илүү өндөр өртөгтэй байдаг. Энэ нь Sinosure-ийг Хятадаас “Бүс ба Зам”-д хийх хөрөнгө оруулалтын маш чухал үүрэг гүйцэтгэгч болгож байгаа бөгөөд хэрэв Sinosure даатгал өгөхөөс татгалзвал Хятадын банкнууд өндөр эрсдэлтэй төслийн санхүүжилтээс татгалзах магадлал маш өндөр.

12. Төрийн байгууллагууд-институтууд

БНХАУ-ын төрийн олон байгууллага гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалтыг батлах, бүртгэх, хяналт тавих, сайжруулсан стандартыг сурталчлах үйл явцад оролцож удирдах ажилд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Үүнд Төрийн зөвлөл, Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо, Төрийн өмчийн хяналт, удирдлагын комисс зэрэг өндөр түвшний төрийн байгууллагууд, Худалдааны яам, Экологи, байгаль орчны яам, Хятадын банк, даатгалын зохицуулах хороо зэрэг салбарын зохицуулагчид орно. Худалдааны яам нь гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалтыг сурталчлах, хяналт тавих үүрэгтэй тэргүүлэх яам бөгөөд Хятадын банк, даатгалын зохицуулах хороо нь банкны салбарыг хянах үүрэгтэй. Гадаадын хөрөнгө оруулалтын удирдамж боловсруулахад Экологи, байгаль орчны яам зэрэг төрийн олон байгууллага үүрэг гүйцэтгэдэг. Эдгээр байгууллагын талаар товч танилцуулъя.

Төрийн зөвлөл:

- Хятадын хамгийн дээд түвшний захиргааны байгууллага бөгөөд Ерөнхий сайдаар удирдуулдаг. Бүх яам, төрийн томоохон агентлагийн дарга нар гишүүд нь юм.
- Анхаарал татахуйц улс орнууд, бүс нутаг, салбарыг хамарсан хоёр тэрбум ам.доллараас дээш хөрөнгө оруулалтыг баталдаг.

Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо

- Үндэсний эдийн засаг, нийгмийн хөгжилтэй холбоотой стратеги боловсруулж хэрэгжүүлэх үүрэгтэй.
- Анхаарал татахуйц улс орнууд, бүс нутаг, аж үйлдвэрийн салбарыг хамарсан нэг тэрбум доллароос дээш хөрөнгө оруулалттай гадаадын хөрөнгө оруулалтыг батална.

Худалдааны яам:

- Худалдаа, олон улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх стратеги, удирдамж, бодлого боловсруулах үүрэгтэй.
- Яам болон түүний орон нутгийн хэлтсүүд "эмзэг" улс орон, бүс нутаг эсвэл үйлдвэрлэлийн төслүүдийг батлах ёстой. Бусад хөрөнгө оруулалт зөвхөн яаманд бүртгүүлэх шаардлагатай.

Экологи, байгаль орчны яам:

- Дотоодын байгаль орчныг хамгаалах асуудал хариуцна. Гадаадад хөрөнгө оруулалт хийх албан ёсны зөвшөөрөл, хяналт байхгүй.
- Гэхдээ хилийн чанад дахь Хятадын компаниудын байгаль орчны гүйцэтгэлийн талаар хамтарсан удирдамж гаргасан. Саяхан “Бүс ба Зам”-ын хамтын ажиллагааны байгаль орчныг хамгаалах талаарх удирдамж гаргасан.

Хөдөө аж ахуйн яам:

- Дотоодын хөдөө аж ахуй, хөдөөгийн эдийн засгийн хөгжлийн асуудал хариуцна. Гадаадад хөрөнгө оруулалт хийх албан ёсны зөвшөөрөл, хяналт байхгүй.

- Гэсэн хэдий ч хилийн чанад дахь хөдөө аж ахуйн төслүүдийн удирдамжийг дэмжиж, “Бүс ба Зам” хамтын ажиллагаанд хөдөө аж ахуйн хөрөнгө оруулалтын талаарх удирдамж гаргасан.

Төрийн өмчийн хяналт, удирдлагын комисс:

- Төрийн зөвлөлийн дэргэд байдаг төрийн өмчит үйлдвэрийн газруудад хяналт тавих үүрэгтэй.
- Төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын шинэчлэлийг удирдан чиглүүлэх үүрэгтэй.
- Төрийн өмчит аж ахуйн нэгжүүдийн компанийн нийгмийн хариуцлагыг сайжруулахыг дэмжсэн удирдамж гаргасан.

Хятадын Олон улсын хөгжлийн хамтын ажиллагааны агентлаг:

- Гадаадын тусламжийн талаарх удирдамж, төлөвлөгөө, бодлого боловсруулах, гадаад тусламжийн асуудлыг зохицуулах, зөвлөгөө өгөх, томоохон төслүүдийн хэрэгжилтэд хяналт тавих, үнэлэх үүрэгтэй.
- Гадаадын тусламжийг хэрэгжүүлэх, зохицуулах одоогийн засаг захиргааны дүрмийг шинэчлэх шатандаа явж байна.

Хятадын банк, даатгалын зохицуулах хороо:

- Хятадын банк, даатгалын байгууллагуудын хяналт шалгалтын дүрэм, журмыг боловсруулах үүрэгтэй.
- Энэ хорооноос “Ногоон зээлийн удирдамж” гаргасан бөгөөд үүнд Хятадын банкнуудын хилийн чанад дахь санхүүжилтийн талаарх заалт орсон болно.

Ойн болон бэлчээрийн мужийн захиргаа:

- Хятадын ойн аж ахуйн дотоод удирдлагыг хариуцна.
- Хилийн чанад дахь ойн аж ахуйн төслийн талаар удирдамж гаргах үүрэгтэй.

- Одоогоор хилийн чанад дахь модны хөрөнгө оруулалтын талаар шинэ удирдамж боловсруулахад оролцож байна.

Гадаад орнуудад байгаа Элчин сайдын яамд:

- Хүлээн авагч улс орнуудын Элчин сайдын яамд Эдийн засаг, худалдааны асуудал хариуцсан албаараа дамжуулан Хятадын хөрөнгө оруулалтыг хөнгөвчлөх үүрэг гүйцэтгэдэг.
- Элчин сайдын яам нь тусламжийн төслүүдийн зохицуулалт, менежментэд бас зохих үүрэг гүйцэтгэдэг.

13. Аж үйлдвэрийн салбарын танхим, холбоо

Танхим, аж үйлдвэрийн холбоо нь төрөл бүрийн салбарын холбооны гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалтыг дэмжихэд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Үүнд Хятадын металлын худалдаа, ашигт малтмал, химийн бодис импортлогчид, экспортлогчдын гэх мэт танхим, холбоо багтдаг. Эдгээр танхим уул уурхай, резин, дал модны тос зэрэг гадаадад стратегийн хөрөнгө оруулалт хийхдээ байгаль орчин, нийгмийн стандарт боловсруулсан байдаг.

Дээр дурдсан бүс нутаг, улсын чанартай оролцогчдоос гадна салбарынхаа хөгжлийг дэмжих, чиглүүлэх зорилго бүхий ихэвчлэн яамдын мэдэлд байдаг хэд хэдэн салбарын танхим, холбоод байдаг. Эдгээр салбарын холбоо гадаадад хөрөнгө оруулалт, санхүүжилттэй холбоотой удирдамж гаргадаг (эсвэл хамтран гаргадаг).

Хятадын Металл, ашигт малтмал, химийн бодис импортлогч, экспортлогчдын худалдааны танхим:

- Худалдааны яамны харьяанд байдаг, 6000 гаруй гишүүнтэй.
- Хилийн чанад дахь уул уурхайн нийгмийн хариуцлага, ашигт малтмалын нийлүүлэлтийн сүлжээг нарийвчлан судлах, байгалийн баялгийг тогтвортой ашиглах талаар удирдамж гаргасан.
- Одоо удирдамжийн хэрэгжилтийг ханган ажиллаж байна.

Хятадын Хүнсний бүтээгдэхүүн, уугуул бүтээгдэхүүний худалдааны танхим:

- Худалдааны яамны харьяанд байдаг, 6300 гаруй гишүүнтэй.
- Аж үйлдвэрийн хөгжлийг дэмжиж, олон улсын зах зээл судлах чиглэлээр гишүүддээ тусалдаг.
- Холбогдох чиглэлээр гадаадын хөрөнгө оруулалтын талаарх удирдамж боловсруулдаг.

Хятадын банкны холбоо:

- Хятадын банк, даатгалын зохицуулах хороонд бүртгүүлсэн 600 гаруй гишүүнтэй.
- Гишүүдийн нийтлэг ашиг сонирхлыг дэмжих, гүйцэтгэлийн чанарыг сайжруулах, банкны салбарын хөгжлийг дэмжих зорилготой.
- Ногоон санхүүжилтийг дэмжих чиглэлээр идэвхтэй ажиллаж, гишүүдэд сургалт явуулдаг.

Хятадын Олон улсын гэрээт гүйцэтгэгчдийн холбоо:

- Худалдааны яамны харьяанд байдаг, 1200 гаруй гишүүнтэй.
- Гишүүдийнхээ ашиг сонирхлыг дэмжиж, мэргэжлийн түвшинд зөвлөх үйлчилгээ үзүүлдэг.
- Олон улсын гэрээ байгуулалтын нийгмийн хариуцлага, тогтвортой дэд бүтцийн талаарх удирдамж боловсруулан гаргасан байна.

14. Мөрдөх шаардлагатай стандартууд

Нийгэм, байгаль орчныг хамгаалах механизм нь хөрөнгө оруулалтын төслүүдийн сөрөг нөлөөллөөс хүмүүс болон экосистемийг хамгаалах зорилготой. Хамгаална гэдэг нь төсөл хэрэгжүүлэгчид, хөрөнгө оруулагчид санхүү, бизнесийн үйл ажиллагааны сөрөг нөлөөллөөс урьдчилан сэргийлэх, түүнийг бууруулах зорилгоор хэрэгжүүлдэг бодлого, стандартын цогц системийг мөрдөх явдал юм. Хамгаалалтын арга хэмжээг төслийн

бүх мөчлөгийн турш тодорхойлж, зохион байгуулах, боловсруулах, ажиллуулахаас эхлээд төслийг хаах хүртэл хэрэгжүүлэх ёстой. Хятадын компаниуд болон санхүүжүүлэгчдэд нийгэм, байгаль орчны асуудлыг шийдвэрлэх асуудалд институцийн хүчтэй бодлого дутагдалтай байдаг. Гэсэн хэдий ч энэ байдал өөрчлөгдөж эхэлж байгаа гэж судлаачид дүгнэсэн байна. Хятадын бодлогын банкнууд нийгэм, байгаль орчны дотоод бодлогыг хэрэгжүүлээд эхэлжээ. Хэд хэдэн компани хилийн чанадад үйл ажиллагаа явуулахдаа хариуцлагатай ажиллах үүрэг хүлээсэн бөгөөд зарим нь олон улсын зарчим, стандартад хамрагдан гарын үсэг зурсан байдаг. Хятадын төрийн байгууллагууд гадаадад хөрөнгө оруулалт хийхдээ нийгэм, байгаль орчны стандартыг сайжруулах шаардлагатай байгааг хүлээн зөвшөөрч, сүүлийн жилүүдэд хэд хэдэн удирдамж гаргасан байна.

15. Хилийн чанад дахь бүх хөрөнгө оруулалтад хамаарах ерөнхий зарчим

Сүүлийн жилүүдэд БНХАУ-ын Засгийн газар хилийн чанадад оруулсан хөрөнгө оруулалтын төслүүдийн хэрэгжилтийг сайжруулахыг шаардсан баримт бичиг батлан мөрдүүлж байна. Эдгээр баримт бичиг нь бүрэн төгс болж чадаагүй байгаа ч дээд түвшний байгууллагуудаас олгогддог учраас чухал ач холбогдолтой бөгөөд энэ нь гадаадын хөрөнгө оруулалтын стандартыг сайжруулахад дээд түвшнээс дэмжлэг үзүүлж байгааг харуулж байна.

Төрийн зөвлөлөөс 2006 онд гадагшаа чиглэсэн хөрөнгө оруулалтыг дэмжих, стандартчилах гол зарчмаа батлан гаргасан. Эдгээрийг дурдвал:

- Бие биеэ хүндлэх, тэгш эрх, харилцан ашигтай байх, мөн "ялалт-хожлын хамтын ажиллагаа" гэсэн үнэт зүйлийг баримтлах;
- Орон нутгийн хууль тогтоомжийг дагаж мөрдөх;
- Орон нутгийн ажилчдын хууль ёсны эрх, ашиг сонирхлыг хамгаалах үүрэг хүлээх;

- Байгаль орчны нөөцийг хамгаалахад анхаарах;
- Нутгийн иргэд, иргэдийн амьжиргааг дэмжих;
- Олон нийтийн санаа бодлыг сонсох таатай орчин бүрдүүлж, Хятадын компанийн сайн нэр хүндийг хадгалах.

Эдгээр зарчим нь хэдийгээр хууль биш боловч Төрийн зөвлөл болон бусад байгууллагын баримт бичгүүдэд нэгтгэгдсэн тул чухал эрх мэдэл бүхий баримт бичиг юм. Хятадын хөрөнгө оруулалт нэмэгдэхийн хэрээр хөдөлмөрийн маргаан, ажилчидтай зөрчилдөх явдал, хүрээлэн буй орчны болон чанар, аюулгүй байдлын гэх мэт асуудлууд гарч ирсэн. Тиймээс хилийн чанад дахь төслүүдийг зохих ёсоор зохицуулж, хэрэгжүүлэхийг холбогдох бүх оролцогч, компаниудаас шаарддаг. Зарим гол зарчмыг дор нэгтгэн харуулбал:

- “Харилцан ашигтай байдал ба хөгжил” үзэл баримтлалыг тууштай баримтлах бөгөөд үүнд хөрөнгө оруулалттай холбоотой БНХАУ-ын болон хүлээн авагч улсын аль алиных нь хууль тогтоомж, ялангуяа байгаль орчныг хамгаалах, хөдөлмөр эрхлэлтийн тухай хууль, төслийн тендер шалгаруулалт, аюулгүй байдал болон холбогдох бусад асуудлыг дагаж мөрдөх зэрэг орно.
- Хөдөлмөрийн асуудлыг зохих ёсоор шийдвэрлэх, ажилчдыг холбогдох хууль тогтоомж, хөдөлмөрийн гэрээнд нийцсэн цалин хөлс, тэтгэмж, ажиллах нөхцөлөөр хангах, ажилчидтай харилцах сувгийг хөгжүүлэх, мөн тэдний хууль ёсны шаардлагад идэвхтэй хариу өгөх.
- Компаниуд нийгмийн хариуцлагаа биелүүлэх, орон нутгийн ёс заншил, шашны зан үйлийг ойлгож хүндэтгэн, нутгийн иргэдтэй харилцах харилцаагаа сайжруулахын төлөө хүчин чармайлт гаргах ёстой.
- Хууль бус үйл ажиллагааны шийтгэл: Ноцтой үр дагаварт хүргэж буй холбогдох хууль тогтоомж, дүрэм журмыг зөрчсөн компаниудыг Худалдааны яам, Гадаад хэргийн яам, Төрийн өмчийн хяналт, удирдлагын комисс шийтгэнэ. Эдгээр шийтгэл нь зөрчлийн ноцтой байдлаас шалтгаалан

сэрэмжлүүлэг, шүүмжлэлийг нийтлэх, аж ахуйн нэгжийн тусгай зөвшөөрлийг түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох болон бусад шийтгэлийг багтаасан байна.

16. “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хариуцлагатай хөрөнгө оруулалт хийхэд шаардагдах баримт бичгүүд

БНХАУ-ын хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалттай холбоотой баримт бичгүүдийг нарийвчлан судлахаасаа өмнө эхлээд "Бүс ба зам" санаачилгын сүүлийн үеийн удирдамж, алсын хараа гэх мэт баримт бичигт төсөл хэрэгжүүлэхдээ байгаль орчин, нийгмийн хариуцлагын талаар юу гэж бичсэнийг сайтар судлах шаардлагатай.

“Бүс ба Зам” санаачилгыг анх 2013 онд зарласнаас хойш түүний дээд түвшний үзэл баримтлалын загварыг Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо 2015 онд гаргасан байна. 2017 онд “Бүс ба Зам” санаачилгын тэргүүлэх/манлайлах бүлгийн албанаас боловсруулсан хамтын ажиллагааны үндсэн чиглэлүүд нь:

- Дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт;
- Эдийн засгийн худалдаа, хамтын ажиллагааг сайжруулах;
- Үйлдвэрлэлийн хүчин чадал, хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх;
- Санхүүгийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх;
- Экологи, байгаль орчныг хамгаалах чиглэлээр хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх;
- Далайн эргийн боомт дахь хамтын ажиллагааг дэмжих;
- Соёл, нийгмийн болон бусад салбарын хамтын ажиллагаа, солилцоог бэхжүүлэх.

“Бүс ба Зам” санаачилга нь дэлхийн хэмжээнд нөлөөгөө өргөжүүлэх гэсэн Хятадын төлөвлөгөө гэж зарим улс орон шүүмжилсэн тул БНХАУ-ын Засгийн газар бүх улс орон үүнд оролцох боломжтой гэдгийг онцлон тунхаглаж, үүнтэй уялдуулан “Бүс ба Зам” санаачилгын удирдамж баримт бичигт хүлээн

авагч орнуудтай холбоотой бодлогын уялдаа холбоо, хоёр талын солилцоог нэмэгдүүлэх, одоо байгаа олон талт механизмтай хамтран ажиллах шаардлагатай байгааг онцолжээ.

Одоогоор нэлээд олон улс “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийн хэрэгжилтийг дэмжих зорилгоор хоёр талын санамж бичигт гарын үсэг зураад байна. Хүснэгт 6-д “Бүс ба Зам” санаачилгын гол баримт бичгүүдийг жагсаав. Хэрэгжүүлж буй төслүүдийн хүрээнд байгаль орчин, орон нутгийн иргэдийн эрхийг хамгаалах чиглэлээр ажиллаж буй оролцогч тал, бүлгүүдэд шаардлагатай чухал заалтуудыг оруулжээ. Эдгээр үүрэг хариуцлагын тухай заалтуудыг төрийн байгууллагуудын зүгээс бизнес эрхлэгчид болон санхүүгийн байгууллагуудад хяналт тавьж хэрэгжүүлэхэд ашиглаж болно.

Практик зөвлөмж: Та “Бүс ба Зам” санаачилгын баримт бичигт хэрхэн хандах вэ?

“Бүс ба Зам” санаачилга нь нэг зохицуулагч байгууллагатай төсөл, хөтөлбөр биш харин урт хугацааны стратеги эсвэл алсын хараа гэдгийг санах нь чухал юм. “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилтийг чиглүүлдэг тодорхой нэг байгууллага байхгүй бөгөөд гомдол гаргах механизм байдаггүй. Доор жагсаасан баримт бичиг нь заавал дагаж мөрдөх үүрэггүй боловч төрийн байгууллагуудаас гаргасан “Бүс ба Зам” санаачилгын хүрээнд хөрөнгө оруулалтын чанарыг сайжруулахыг идэвхтэй эрэлхийлж буй Хятадын хүчин чармайлтын чухал хэсэг юм.

БНХАУ “Бүс ба Зам” санаачилгыг дэмжихийг бусад орнуудаас идэвхтэй хүсэж байгаа бөгөөд үүний нэг чухал тал нь хариуцлагатай, байгаль орчинд ээлтэй, орон нутгийн хүн амыг хүндэтгэсэн байдлаар хэрэгжүүлж байгаагаа “Бүс ба Зам” санаачилгын хөрөнгө оруулалт хийгдэж орнууд болон олон улсын ажиглагчдад итгүүлэхийг хичээж байна.

Хүснэгт 6. “Бүс ба Зам”-ын чухал баримт бичгүүд

Баримт бичгүүд/баталсан байгууллагууд	Гол агуулга
<p>Торгоны замын эдийн засгийн бүс ба ХХI зууны тэнгисийн торгоны замыг хамтран байгуулах алсын хараа ба арга хэмжээ (2015)</p> <p><i>БНХАУ-ын Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо, Гадаад хэргийн яам, Худалдааны яам</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• “Нэг бүс, нэг замын санаачилга нь НҮБ-ын дүрмийн зорилго, зарчимд нийцэж байна. Энх тайвнаар зэрэгцэн орших таван зарчим баримтална: бие биеийнхээ бүрэн эрх, нутаг дэвсгэрийн бүрэн бүтэн байдлыг харилцан хүндэтгэх, харилцан түрэмгийлэхгүй байх, бие биеийнхээ дотоод хэрэгт хөндлөнгөөс оролцохгүй байх, тэгш эрх, харилцан ашигтай байх, энх тайвнаар зэрэгцэн орших” (II. Зарчим).• “Бүс ба Зам санаачилга нь хамтын хөгжил цэцэглэлтийг дэмжиж, харилцан ойлголцол, итгэлцлийг нэмэгдүүлж, бүх талын солилцоог бэхжүүлэх замаар энх тайван, найрамдалд хүрэх зам юм” (III. Хамрах хүрээ).• “Бид хөрөнгө оруулалт, худалдаа хийх экологийн дэвшлийг ахиулж, экологи, байгаль орчныг хамгаалах, биологийн олон төрөлт байдлыг хамгаалах, уур амьсгалын өөрчлөлтийг шийдвэрлэх чиглэлээр хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлж, хүчин чармайлтаа нэгтгэх ёстой”.
<p>“Бүс ба Зам”-ыг байгуулах нь: Үзэл баримтлал, практик ба Хятадын хувь нэмэр (2017)</p>	<ul style="list-style-type: none">• “БНХАУ ногоон торгоны зам байгуулах үүрэг хүлээсэн”, ““Бүс ба Зам” санаачилгын хамтын ажиллагааны үйл ажиллагаанд ногоон хөгжлийн үзэл баримтлал хэрэгжүүлдэг” (III. Хамтын ажиллагааны чиглэлүүд: Эдийн засаг ба соёл, х. 34).• “БНХАУ ус хамгаалах (хил дамнасан гол мөрөнд), ой, ан амьтдыг хамгаалах, ногоон хөрөнгө оруулалт, санхүүжилтийг дэмжих, уур амьсгалын өөрчлөлтийг шийдвэрлэх чиглэлээр хамтран ажиллахыг дэмжиж байна” (III. Хамтын ажиллагааны чиглэлүүд: Эдийн засаг ба соёл, х. 35-37).• “БНХАУ бусад улс оронтой хамтран энх тайван, мэдлэг ухаан солилцох онцлог бүхий нэг бүс, нэг зам, байгаль орчинд ээлтэй, эрүүл хөгжлийг ахиулж, илүү эрч хүчтэй, нээлттэй, хүртээмжтэй, тогтвортой, дэлхийн эдийн засгийг цогцлоохын төлөө тууштай зүтгэнэ” (Дүгнэлт, х. 59).

“Ногоон хэрэм” замыг
дэмжих удирдамж (2017)

*БНХАУ-ын Байгаль орчныг
хамгаалах яам, (одоо
Экологи, байгаль орчны
яам нэртэй болсон) Гадаад
хэргийн яам, Үндэсний
хөгжил, шинэтгэлийн
хороо, Худалдааны яам.*

- “Ногоон” үзэл баримтлалыг “Бүс ба Зам” санаачилгын бүхий л талбарт оруулах талаар зааварчилгаа өгнө.
- “Бид бизнес эрхлэгчдийг эдийн засаг, худалдааны талаарх олон улсын дүрэм журам, эко орчныг хамгаалах тухай хууль тогтоомж, дүрэм журам, бодлого, стандартыг дагаж мөрдөх, нутгийн иргэдийн байгаль орчныг хамгаалах талаар гаргасан уриалгад ихээхэн ач холбогдол өгч, барилга байгууламж барихыг уриалах болно. Эко эрсдэлийг тойрч, аюулгүй байдлыг хангахын тулд компанийн зээлийн системийг сайжруулах” (II. Ерөнхий шаардлага).
- “Бид хилийн чанад дахь хөрөнгө оруулалтын орчны менежментийг бэхжүүлж, ногоон санхүүгийн системийг хөгжүүлэх болно. Хөрөнгө оруулалт, санхүүжилтийн төслүүдийн эко эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх бодлого, арга хэмжээг боловсруулах, хэрэгжүүлэх хурдыг түргэсгэн, гадаад хөрөнгө оруулалтын байгаль орчны менежментийг чангатгаж, аж ахуйн нэгжүүдийг байгаль орчин, нийгмийн хариуцлагаа сайн дураараа хүлээх, биологийн олон янз байдал, экологийн орчныг чандлан хамгаалах” (III. Үндсэн даалгавар).
- “Бид дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтын байгаль орчны хамгаалалтын стандарт, код боловсруулж, байгаль орчныг хамгаалах үйлчилгээ, зам дагуух томоохон дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтын төслүүдийг дэмжих, эрчим хүч хэмнэх, байгаль орчныг хамгаалах стандарт, практикийг ногоон тээвэр, ногоон барилга, цэвэр эрчим хүч гэх мэт салбарт сурталчлах болно. Ус, агаар мандал, хөрс, биологийн олон янз байдал гэх мэт орчны хамгаалалтыг урагшлуулах, хүрээлэн буй орчны дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтыг дэмжих, ногоон, нүүрстөрөгч багатай барилга байгууламж, ашиглалтыг сайжруулах” (III. Үндсэн даалгавар).

“Бүс ба Зам”-ын экологи, байгаль орчны хамтын ажиллагааны төлөвлөгөө (2017)

БНХАУ-ын Байгаль орчныг хамгаалах яам (Одоо Экологи, байгаль орчны яам нэртэй болсон.)

“Бүс ба Зам”-ын хөгжлийг санхүүжүүлэх үндсэн зарчим (2017)

БНХАУ болон бусад 26 улсын Сангийн сайд нар (Аргентин, Беларусь, Камбож, Чили, Хятад, Чех, Этиоп, Фижи, Гүрж, Грек, Унгар, Индонез, Иран, Кени, Лаос, Малайз, Монгол, Мьянмар, Пакистан, Катар, Орос, Серби, Судан, Швейцар, Тайланд, Турк, Их Британи)

- “Ногоон хэрэм” замыг дэмжих тухай дээрх удирдамжийг үндэслэн энэхүү төлөвлөгөө нь БНХАУ 2025 он гэхэд “экологийн соёл иргэншил”, “ногоон хөгжил” гэсэн ойлголтуудыг “Бүс ба Зам” санаачилгад хэрхэн нэгтгэх талаар илүү дэлгэрэнгүй мэдээлэл нэмж оруулсан болно.
- “Янз бүрийн оролцогч талын эко орчныг хамгаалах чиглэлээр дээд түвшний хамтын ажиллагааны шинэ загварыг нэг бүс, нэг замд бий болгож, ингэснээр Тогтвортой хөгжлийн зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд хувь нэмэр оруулна” (II. Ерөнхий шаардлага).
- “Аж ахуйн нэгжүүд байгаль орчны хууль тогтоомж, стандартыг ухамсартайгаар дагаж мөрдөн, байгаль орчны хариуцлагаа биелүүлэх шаардлагатай болно. Аж үйлдвэрийн холбоо, худалдааны танхимуудад гадаад орчны хөрөнгө оруулалтын эко орчны зан үйлийн дүрэм нэвтрүүлэхийг зөвлөж байна” (IV. Хууль, дүрмийг хүндэтгэх).
- “Нийгэм, байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийн үнэлгээ, төслийн эрсдэлийн менежментийг бэхжүүлэх, эрчим хүч хэмнэх, байгаль орчныг хамгаалах чиглэлээр хамтын ажиллагаагаа сайжруулах, нийгмийн хариуцлагыг биелүүлэх, орон нутгийн хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмжих, эдийн засаг, нийгмийн тогтвортой хөгжлийг хангах шаардлагатай байгааг онцлон тэмдэглэж байна. Мөн санхүүжилтийг хийхдээ өрийн тогтвортой байдлыг харгалзан үзэх шаардлагатай байна” гэжээ (14-р догол мөр).

“Бүс ба Зам”-ын хөдөө аж
ахуйн хамтын ажиллагааг
хамтран дэмжих алсын
хараа, арга хэмжээ (2017)

*БНХАУ-ын Үндэсний
хөгжил, шинэтгэлийн
хороо, Хөдөө аж ахуйн яам*

- “Бүс ба Зам” санаачилгын хөдөө аж ахуйн хамтын ажиллагаа нь Тогтвортой хөгжил - 2030 хөтөлбөрийн хүнс, хөдөө аж ахуйн талаарх зорилгыг давтаж, ногоон торгоны замын төлөө харилцан зөвлөлдөх, хамтын хүчин чармайлт, ашиг сонирхлыг хуваалцах зарчмыг дэмжиж байна. Хөдөө аж ахуйн орчин үеийн шинэчлэлийг өндөр үр ашигтай, бүтээгдэхүүний аюулгүй байдал, нөөцийн хэмнэлт, хүрээлэн буй орчны ухамсартай болгохын тулд хамтран ажиллахыг хүсэж байна” (II. Зарчим).
- БНХАУ “Бүс ба Зам” санаачилгын оролцогч аж ахуйн нэгжүүдээс хөдөө аж ахуйн салбарт оруулах хөрөнгө оруулалтыг сайшааж байна.
“Бүс ба Зам санаачилгын орнууд болон Хятадын аж ахуйн нэгжүүд нийгмийн хариуцлагаа ухамсарлаж, “Бүс ба Зам” санаачилгын дагуу хөдөө аж ахуйн хөгжилд хувь нэмрээ оруулахыг уриалж байна” (IV. Хүрээ).
- “БНХАУ дэлхийн хүнс, хоол тэжээлийн аюулгүй байдал, хөдөө аж ахуйн тогтвортой байдалд илүү их хувь нэмэр оруулах хүсэлтэй байна” (VI. Үйлдэл ба ирээдүй).

Торгоны замын эдийн засгийн бүс, XXI зууны тэнгисийн торгоны замыг хамтран байгуулах эрчим хүчний хамтын ажиллагааны алсын хараа, арга хэмжээ (2017)

БНХАУ-ын Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо, Эрчим хүчний үндэсний газар

- “Хамтын ажиллагаа нь ногоон, үр ашигтай байх болно. Бид эрчим хүчийг хөгжүүлэх явцад байгаль орчныг хамгаалах асуудалд ихээхэн ач холбогдол өгч, цэвэр эрчим хүчийг үр ашигтай хөгжүүлэх, ашиглахыг дэмжих болно. Бид бохирдуулагч бодис, хүлэмжийн хий ялгаруулалтыг хатуу хянаж, эрчим хүчний үр ашгийг дээшлүүлж, бүх улс орны ногоон, үр ашигтай хөгжилд хувь нэмэр оруулна” (II. Хамтын ажиллагааны зарчим).
- “Хамтын ажиллагаа эв найртай байх болно. Бид эрчим хүчний салбар болон нийгмийн хариуцлагын тэнцвэртэй хөгжилд анхаарч, технологийн шилжилтийг хангаж, орон нутгийн иргэдэд сургалт явуулах болно. Бид янз бүрийн орны шашин шүтлэг, олон төрлийн соёлыг хүндэтгэж, нийгмийн сайн сайхны төлөөх үйлсийг тууштай дэмжиж, бүх ард түмэн энх тайван, хөгжил цэцэглэлтэд зэрэгцэн оршихын тулд эдийн засгийн хөгжилд нь тусалдаг” (II. Хамтын ажиллагааны зарчим).

ХАВСРАЛТ 5. АЗИЙН ДЭД БҮТЦИЙН ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТЫН БАНКНЫ ЗАСАГЛАЛЫН ТУХАЙД

АДБХОБ⁵⁵ нь олон улсын олон талт хөгжлийн банк бөгөөд гол зорилго нь “Бүс ба Зам” санаачилгын төслүүдийг санхүүжүүлэх, түүний дотор ирээдүйд чиглэсэн дэд бүтцийн томоохон төслүүдийг санхүүжүүлэх явдал юм. АДБХОБ сүүлийн үед ногоон хөгжилд тулгуурласан, шинэ технологи нэвтрүүлэхэд чиглэсэн бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, зам тээвэр, эрчим хүчний дэд бүтцэд хөрөнгө оруулалт хийх замаар бүс нутгийг холбох үйл ажиллагааг өргөжүүлж байна. Анх 2016 оны 1 дүгээр сард байгуулагдан

⁵⁵ Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банкны албан ёсны эх сурвалжийг ашиглав.
<https://www.aiib.org/en/index.html>

Бээжинд үйл ажиллагаагаа явуулж эхэлснээс хойш одоо дэлхий даяар батлагдсан 103 гишүүнтэй болжээ. Тус банк нь 100 тэрбум ам.долларын батлагдсан хөрөнгөтэй байгаа ба олон улсын зээлжих зэрэглэл тогтоох томоохон агентлагуудаас гурван А (AAA) зэрэглэл авсан банк болжээ. Тус банкны зохион байгуулалтын схемийг Зураг 8-д үзүүлэв.

Засаглал

АДБХОБ-ны засаглалын бүтэц нь дээд түвшний буюу шийдвэр гаргах дээд байгууллага болох Захирлуудын зөвлөлөөс бүрддэг. Зөвлөлд тус банкны гишүүн улс бүрээс нэг захирал төлөөлөх ба жилд нэг удаа хуралдана. Төлөөлөн удирдах зөвлөл нь нийт 12 захирагчаас бүрдэх бөгөөд тус бүр нь нэг буюу хэд хэдэн гишүүнийг төлөөлж, өдөр тутмын үйл ажиллагаа, Захирлуудын зөвлөлөөс өгсөн үүрэг даалгаврыг хариуцдаг. Эдгээр гишүүний ес нь Ази, Номхон далайн бүс нутгийн гишүүд бөгөөд гурван гишүүн нь тус бүс нутгаас гадуур төлөөлөгчид юм. Бүс нутгийн бус захирлуудын нэг тойрог нь еврог өөрийн валютаар тооцдог ЕХ-ны гишүүн орнуудаас бүрддэг бөгөөд нэг нь Европын бусад орноос бүрддэг. Шинэ гишүүдийг жилд нэг л удаа элсүүлэх боломжтой гэж үздэг.

Захирагчдын Зөвлөл (Board of Governors)

Захирагчдын зөвлөл нь гишүүн улс бүрээс томилогдсон нэг Захирагч, нэг орлогч даргаас бүрдэнэ. Захирагч болон орлогч дарга нар нь томилогдсон гишүүн орныхоо эрх ашгийг хангаж ажиллах үүрэгтэй.

Захирлуудын зөвлөл (Board of Directors)

АДБХОБ-ны байнгын бус оршин суугч Төлөөлөн удирдах зөвлөл нь тус банкны ерөнхий үйл ажиллагааг удирдан зохион байгуулах үүрэгтэй бөгөөд Захирлуудын зөвлөлөөс түүнд олгосон бүх бүрэн эрхийг хэрэгжүүлдэг. Үүнд банкны стратеги, жилийн төлөвлөгөө, төсөв батлах; бодлого боловсруулах; банкны үйл ажиллагааны талаар шийдвэр гаргах; банкны удирдлага, үйл ажиллагаанд хяналт тавих болон хяналт тавих механизм бий болгох зэрэг чиглэлээр ажиллана.

Дээд түвшний удирдлага

АДБХОБ-ны ажилтнуудыг АДБХОБ-ны хувьцаа эзэмшигчдийн хурлаас таван жилийн хугацаагаар сонгодог бөгөөд нэг удаа дахин сонгогдох эрхтэй Ерөнхийлөгч удирддаг. Түүнийг бодлого, стратеги, хөрөнгө оруулалтын үйл ажиллагаа, удирдлага, аж ахуйн нэгжийн нарийн бичгийн дарга нарын асуудал хариуцсан таван дэд ерөнхийлөгч, ерөнхий зөвлөх, эрсдэлийн асуудал хариуцсан захирал, санхүүгийн захирал багтсан дээд удирдлага дэмжиж ажилладаг.

Олон улсын зөвлөх зөвлөл

АДБХОБ нь банкны стратеги, бодлого, үйл ажиллагааны ерөнхий асуудлаар Ерөнхийлөгч болон дээд удирдлагыг дэмжиж ажилладаг Олон улсын зөвлөх зөвлөлтэй байна. Энэхүү зөвлөл нь жилд дор хаяж хоёр удаа хуралддаг. Ерөнхийлөгч Олон улсын зөвлөх зөвлөлийн гишүүдийг сонгож, томилж дууссаны дараа хоёр жилийн хугацаагаар сунгах боломжтой. Зөвлөлд оролцогчид цалин авдаггүй ч бага хэмжээний урамшуулал авдаг.

Үр ашиг, хариуцлагыг нэмэгдүүлэх АДБХОБ-ны засаглалын загвар

АДБХОБ нь хариуцлагатай менежментийн ажлыг удирдан чиглүүлэх, хяналт тавих стратегийн арга барил ашиглах үр дүнтэй орчныг Төлөөлөн удирдах зөвлөлдөө бүрдүүлсэн байна. Банкны хариуцлагын тогтолцоо нь АДБХОБ-д байгууллагын хэмжээнд хариуцлагатай байх соёл нэвтрүүлэх зорилготой засаглалын шинэлэг загвар юм.

Энэхүү загвар нь:

- (i) Ерөнхийлөгчид хариуцлага тооцох, АДБХОБ-ны бодлого, стратегийг тодорхойлоход Удирдах зөвлөлийн гүйцэтгэх үүргийг бэхжүүлж;
- (ii) АДБХОБ-ны үйл ажиллагаа, бизнесийг удирдан чиглүүлэх, түүний дотор тогтоосон нөхцөлд төслийг шилжүүлэхэд Ерөнхийлөгчийн гүйцэтгэх үүргийг тодорхой заадаг.

Энэхүү засаглалын загварт ил тод, нээлттэй, хараат бус байдал, хариуцлагын зарчимд нийцсэн хяналтын механизм багтсан байна. Энэхүү шинэлэг, уян хатан бүтэц нь өнөө үед Ковид 19 цар тахлын үед гишүүдийнхээ нийгэм, эдийн засгийн яаралтай хэрэгцээг хурдан шуурхай шийдвэрлэх боломж олгож байгаа бөгөөд үүнд төсөл, бодлогыг хянаж батлахад илүү хялбар арга барил нэвтрүүлэх, виртуал уулзалтууд хийх боломжтой болжээ.

Хууль эрх зүйн үндэс, гишүүнчлэл

АДБХОБ-ны гэрээний зүйл, заалтууд нь банкны эрх зүйн үндсийг бүрдүүлдэг. Гэрээний А хавсралтад дурдсан үүсгэн байгуулагч 57 гишүүн нь баримт бичигт гарын үсэг зурж, соёрхон батлах эрхтэй бөгөөд ингэснээр банкны гишүүн болно. Олон улсын сэргээн босголт хөгжлийн банк эсвэл Азийн хөгжлийн банкны гишүүн бусад муж/улс банкныг элсүүлэхийг зөвшөөрсний дараа гишүүн болж болно⁵⁶.

Гишүүд

Боломжит үүсгэн байгуулагч 57 гишүүн дараах байдлаар “үүсгэн байгуулагч гишүүн” болж болно. Үүнд:

- Гэрээнд 2015 онд гарын үсэг зурсан;
- Гэрээний зүйлүүдийг 2015 эсвэл 2016 онд соёрхон баталсан.

Боломжит үүсгэн байгуулагч бүх гишүүн энэхүү баримт бичигт гарын үсэг зурсан бөгөөд үүний 52 нь нийт үүсгэн байгуулагчдын 92 хувийг бүрдүүлдэг.

⁵⁶ “Asian Infrastructure Investment Bank – Articles of Agreement” (PDF), Asian Infrastructure Investment Bank. https://www.aiib.org/en/policies-strategies/_download/asian-infrastructure/20160202043950310.pdf

Зөхион байгуулалтын схем

Зураг 8. АДХОБ-ны зохион байгуулалтын бүтэц (англи хэлээр)



**ASIAN INFRASTRUCTURE
INVESTMENT BANK**

**AIIB Organizational Structure
September 30, 2021**

