

**ДЭЛХИЙН БОЛОН БҮС НУТАГТ ТУЛГАМДАЖ БҮЙ АСУУДЛУУД БОЛОН
УУЛ УУРХАЙ, АШИГТ МАЛТМАЛЫГ САЛБАРТ МОНГОЛ УЛСЫН
БАРИМТАЛЖ БҮЙ БОДЛОГО**

(Мэдээлэл-лавлагаа)

Д.Мягмарцэрэн

Өнөөдөр дэлхийн аж үйлдвэрлэл, техник технологийн дэвшлийн эх сурвалж, түүхий эд болох ашигт малтмал үйлдвэрлэлийн салбарт тодорхой тулгамдсан асуудлууд үүсч эхэлсэн байна.

Ашигт малтмалыг үйлдвэрлэлийн зорилгоор ашиглаж эхэлсэн цаг хугацааны туршид хэд хэдэн удаа нийтлэг тулгамдсан асуудлууд үүсч байсан. Тухайлбал, нөөцийн хомсдол, болон түүхий эдийн үнийн өөрчлөлтийг дурдаж болно. Эдгээр бэрхшээлүүд нь тухайн цаг үедээ хүнд хэцүү асуудал тулгарсан мэт санагддаг байсан нь мэдээж хэрэг юм. Гэхдээ эдгээрийг өнөөдөр тулгараад байгаа бэрхшээлүүдтэй харьцуулан харахад хамаагүй хөнгөн гэж үзэж болох юм. Учир нь, дэлхий ертөнц бүхэлдээ судлагдаагүй байх үеийн нөөцийн хомсдол бол зөвхөн бүс нутгийн шинж чанартай байсан. Үүнтэй адил технологийн хязгаарлагдмал боломжтой үед алив нэг ашигт малтмалын үнэ ихээр өөрчлөгдөх үед нь түүнийг орлож чадах бүтээгдэхүүнийг шууд бий болгон ашиглах боломж хомс байсан.

Нөөцийн хомсдол

Өнөөгийн нөхцөлд шинээр ашигт малтмалын нөөц илрүүлэн олох магадлал харьцангуй багассан ба улс төрийн болон бусад нийгмийн шалтгааны улмаас хаагдмал байсан улс орнуудад ховор тохиолдлоор шинээр ашигт малтмалын нөөц илэрч байна. Гэвч үүнийг шууд ашиглах боломж бас хязгаарлагдмал байгаа юм. Үүнд жишээ болгоход, саяхан Афганистанд АНУ-ын цэргийн албаныхан болон геологичид бараг нэг триллион ам.долларын баялаг бүхий орд байгааг илрүүлсэн байна. Тус улсын өнцөг булан бүрд төмөр, зэс, алтны маш их баялагтай ордууд байна гэж АНУ-ын Батлан хамгаалах департамент үзэж байна. Гэхдээ шинээр нээгдсэн энэ байгалийн баялгуудыг олборлож ашиглах нь амаргүй бөгөөд “Үүнийг тэр дор нь ашиглах боломжгүй” гэж АНУ-ын геологич Жак Медлин сануулж байна. Учир нь, Ордуудын байрлал алс бөглүү хязгаарт байгаа, тээвэр, дэд бүтцийн асуудал сул байгаа болон босогчид байсаар байгаа нь энэ ордуудыг ашиглах явдлыг хүндрүүлэх болно гэж Пентагон, Төрийн департаментын ажилтнууд үзэж байна.

Дэлхийн хэмжээнд тулгамдсан асуудал болж буй нөөцийн хомсдлын хамгийн хурц асуудал нь эрчим хүчний эх үүсвэрийн хомсдол юм. Төрөл бүрийн судалгаануудаас харахад дунджаар, газрын тосны нөөц 40 орчим жилийн дараа, байгалийн хий 70 орчим жилийн дараа хомсдож дуусна гэж эрдэмтэд тооцоолсон байдаг. Харин нүүрсний нөөц 170 орчим жилийн настай гэж үзсэн байна. Иймээс одоохондоо дэлхийн хамгийн урт хугацаанд ашиглах эрчим хүчний нөөц нь нүүрс. Үүнийг эдийн засгийн үр ашигтай аргаар хэрэглэж чадвал эрчим хүчний удаан эдэлгээтэй эх үүсвэр болж чадна. Дэлхий даяараа 5-6 тэрбум тонн нүүрс үйлдвэрлэж ашигладаг бололтой. Хэдийгээр цөмийн, дотоод шаталтын, сэргээгдэх зэрэг эрчим хүчний шинэ шинэ эх үүсвэр нээгдсээр буй боловч өнөөдөртөө нүүрс нь голлох үүрэг гүйцэтгэсээр байна.

Ази тивийн орнуудын хувьд нүүрсний нөөц, олборлолт, үүнийг дагасан үйлдвэрлэл харьцангуй их тул тэр хэрээр хэрэглээ өндөр байдаг. Харин нүүрсний хэрэглээ өндөр байх нь хүлэмжийн хий, дэлхийн дулааралд сөргөөр нөлөөлдөг байна. Иймээс Киотогийн протоколоор хөгжингүй улс орнуудын нүүрсний хэрэглээнд хязгаарлалт тавьдаг ба одоогоор буурай орнуудын хувьд энэ тал дээр шахалт үзүүлдэггүй. Гэвч нэгэнт байгаль

орчинд сөргөөр нөлөөлж буй нь тодорхой учир цаашид энэ байдал өөрчлөгдөх нь мэдээж юм.

Үүнтэй холбогдуулан хэлэхэд ашигт малтмал олборлох үйл явц нь байгаль орчинд ихээхэн сөрөг нөлөө үзүүлдэг бөгөөд үүнийг ор тас арилгах зогсоох боломжгүй учир аль ч улсын Засгийн газар нь сөрөг нөлөөг бууруулахын тулд дэвшилтэт технологи ашиглах, нөхөн сэргээлтийг чанарын өндөр түвшинд хийхийг шаардах замаар ашигт малтмал олборлогчдод шахалт үзүүлж хяналт тавьдаг.

Манай улс өнөөдөртөө ашигт малтмалын бүтээгдэхүүнээ зөвхөн Хятад улсад нийлүүлэх боломжтой байна. Цаашид зах зээлээ тэлэх бололцоог хичнээн нэмэгдүүлээ ч Ази тивийн орнууддаа, үүнээс Япон, Солонгос гэх мэт улсуудад л хүргэх боломжтой. Энэ бүс нутгийн зах зээлийн голлох нийлүүлэгчид нь Хятад, Австрали, Индонези, Энэтхэг зэрэг улсууд байна. Эдгээр улсууд хэдийгээр өөрийн дотоодын зах зээл дээр түүхий эдийн хангалттай хэмжээний эрэлттэй ч ашигт малтмалын нөөцийн хэмжээндээ түшиглэн гадаад зах зээлд бүтээгдэхүүн гаргадаг.

Гэвч ашигт малтмал нь нөхөн сэргээгддэггүй баялаг учраас цаашид гадаад зах зээл рүү гаргах бүтээгдэхүүнийхээ хэмжээг бууруулах хандлагатай байна.

Хятад улс уул уурхайн аюулгүй байдлыг хангах гэдэг шалтгаанаар ойрын 5 жилийн дотор 7000 орчим жижиг уурхайг хаах зорилт тавьсан. Үүний цаадах жинхэнэ шалтгаан нь стратегийн нөөц бүрдүүлэх гэсэн гол зорилго байж болох юм. Учир нь, 2008 онд коксжсон нүүрсний импортод 40 хувийн татвар ногдуулах шийдвэр гаргаж байсан. Тухайн үед Хятад дэлхийн коксжсон нүүрсний нийлүүлэлтийн тал хувийг гаргадаг байсан бол энэ хэмжээ эрс буурсан байна.

Энэ бүс нутгийн зах зээлийн гол нийлүүлэгчдийн нэг Австрали улс уул уурхайн компаниудад 40%-ийн татвар ноогдуулсан ба тодорхой эсэргүүцэлтэй тулгарсан учир шинээр томилогдсон Австралийн Ерөнхий сайд Жулиа Гиллард 40%-ийн татвар авах төлөвлөгөөг өөрчилж нүүрс болон төмрийн хүдрийн компаниудаас 30%-ийн татвар авах шийд гаргасан юм. Мөн үүний адил, бас нэг гол нийлүүлэгч болох Энэтхэг улс гангийн экспортын татвараа 20%-иар нэмэгдүүлээд байгаа юм. Энэ бүгдээс үзэхэд цаашид энэ зах зээл дээрх эрэлт ихээхэн өсч үүнийг дагасан түүхий эдийн үнийн өсөлт бий болох магадгүй юм.

Түүхий эдийн үнийн өөрчлөлт

Түүхий эдийн үнийн өсөлт нь ашигт малтмалын бүтээгдэхүүн олборлогч, экспортлогч орнууд, тухайлбал, манай улсын хувьд хэсэг хугацаанд ашигтай байж болох юм. Гэвч энэ нь өндөр үнэтэй түүхий эдийг орлох хямд үнэтэй бүтээгдэхүүн бий болгох нөхцлийг бүрдүүлдэг учир урт хугацааны туршид эсрэгээр эргэн өндөр үнэтэй бүтээгдэхүүнийг харин ч үнэгүйдүүлэх аюултай. Үүнд жишээ болгон, CTL-ийн түүхийг дурьдаж болох юм.

Олон улсын нэр томъёогоор нүүрсийг шингэрүүлэх Coal to liquid технологийг CTL гэж нэрлэдэг. Хатуу нүүрснээс петрохимийн шингэн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэдэг арга. Энэ дотроо нүүрсийг шууд буюу шууд бусаар шингэрүүлэх хоёр төрлийн технологитой.

1913 онд Германы эрдэмтэн Фредерих Бергиус нүүрснээс шингэн түлш гаргах технологийг анх нээж, үүнийхээ дагуу 1931 онд Нобелийн шагнал хүртэж байжээ. Харин 1925 онд мөн улсын Франц Фишер, Ханс Тропш нар хоёр дахь технологи буюу шууд бус аргаар нүүрсийг шингэрүүлж болохыг олж тогтоосон байна.

1930-аад онд Герман улсад дээрх хоёр технологийг өргөнөөр ашиглаж эхэлсэн бөгөөд энэ хүрээнд найман том үйлдвэр ашиглалтад оруулсан. Эдгээр үйлдвэр жилдээ дөрвөн сая тонн нүүрс устөрөгч үйлдвэрлэж байжээ. Харин дэлхийн II дайны дараа түүхий нефтийн үнэ асар хямд болсноос дээрх үйлдвэрүүдийг зогсоосон байна. Учир нь, энэ технологиор үйлдвэрлэж байгаа бүтээгдэхүүний өртөг нь харьцангуй өндөр байдаг тул зах зээлд түүхий нефть хямд байх үед CTL технологи ашиггүй байдаг аж. Европ тив болон

Хойд Америкт нэг баррель нефтийн үнэ 60 доллараас давсан тохиолдолд нүүрс шингэрүүлэх үйлдвэрлэл эдийн засгийн хувьд ашигтай гэсэн тооцоотой байдаг гэнэ.

1973-1974 оны нефтийн хямралын үеэр ХБНГУ-ын Засгийн газар эрчим хүчний судалгааны чиглэлээр нүүрсийг хийжүүлэх, шингэрүүлэх нийт долоон загвар үйлдвэр барих шийдвэр гаргаж, 1977-1980 онд ашиглалтад оруулсан байна. Харин 1980 оноос жилдээ 22 сая тонн чулуун болон хүрэн нүүрс ашиглах 14 том үйлдвэр барихаар төлөвлөж байсан ч удалгүй нефтийн үнэ дахин буурснаас болж дээрх төлөвлөгөө хэрэгжээгүй гэнэ. Ингээд загвар болгож барьсан үйлдвэрүүд ч ээлж дараалан хаагдсаар, хамгийн сүүлд буюу 2004 онд Эссен хотод байсан өдөрт 200 кг тос гаргадаг үйлдвэрийг Хятадын Шинхуа группт өгчээ.

Тэгвэл сүүлийн жилүүдэд нефтийн нөөцийн хомсдолоос шалтгаалан үнэ нь өдөр бүр шахуу нэмэгдэж байгаа энэ цаг үед томоохон орнууд CTL технологийг нэвтрүүлэх гараагаа аль хэдийнэ эхэлжээ. АНУ өдөрт 18.000 баррель түлш гаргах үйлдвэрийн нарийвчилсан зураг төслийг ХБНГУ-ын "Uhde" компаниар хийлгэж байна.

МОНГОЛ УЛСЫН ХУВЬД

Манай улсын хувьд ашигт малтмалын нөөцөөр баялаг боловч түүнийгээ дотооддоо боловсруулах, ашиглах бололцоо хомс учир одоогоор гадаад зах зээл дээр гаргаж борлуулах тухай асуудал яригддаг.

Харин одоогоор энэ асуудал ажил хэрэг болох болоогүй байгаа ба цаашид үүнд тулгарч болох асуудлуудаас хамгийн анхаарал татаж буй зүйлс нь бүтээгдэхүүнээ гаргах боломж болох тээвэрлэлт юм. Үүнд тээвэрлэх маршрут, тээвэрлэлтийн үнэ, гарц зэрэг техник технологийн гэхээсээ илүү геополитикийн асуудлууд орно. Үүний дараа хэрхэн борлуулах тухай асуудал гарч ирнэ.

Манай улсын хувьд энэ зах зээлийн гол нийлүүлэгчдийн нэг байх боломжтой гэж зарим хүмүүс үздэг ч, өнөөдрийн бодит байдлаар энэ нь тийм ч үнэмшилтэй байх боломжгүй.

Учир нь олон улсын зах зээл дээр гаргах манай улсын ашигт малтмалын бүтээгдэхүүн гэдэг нь үндсэндээ Таван толгойн ордоос олборлох нүүрс юм. Бусад ашигт малтмалын нөөцүүд, түүнээс олох орлого нь улсын эдийн засагт шууд нөлөөлөхүйц хэмжээний их биш бөгөөд нүүрсээ борлуулах үндсэн зах зээл нь Хятад улс тул эдгээрийг тооцон энэхүү дүгнэлтийг хийсэн.

Тээвэрлэлт

Нүүрсний аж үйлдвэрлэлд олзворлолтоосоо илүү тээвэрлэлт нь чухал байдгаараа бусад ашигт малтмалаас ялгаатай. Энэ нь бүтээгдэхүүний овор хэмжээнээс болж буй хэрэг, зэс шиг баяжуулах, цэвэрлэх гэх мэтээр хэмжээг нь багасгах аргагүй, олзворлосон болгоноо тэр чигээр нь зөөнө. Иймээс тээвэрлэлтэнд хяналтаа тогтоох нь үндсэндээ тухайн ордод хяналтаа тогтоосноос ялгаагүй болдог.

Нөгөөтэйгүүр энэ ордын бүтээгдэхүүн зөвхөн Номхон далайн эрэг хүрч л байж үнэ цэнэтэй болно. Учир нь гол хэрэглэгч нь тэнд бий. Иймээс Тавантолгойн нүүрсийг тээвэрлэх нь олзворлохоосоо хавьгүй илүү ач холбогдолтой, илүү өртөгтэй, илүү хүнд юм.

ОХУ, Монголын хооронд уул уурхайн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт хийхэд “Восточный”, “Ванино” боомтуудыг ашиглана хэмээн тохиролцсон. Энэ хоёр боомтын тухайд тээвэрлэлтийн өртөг нь харьцангуй ялгаа багатай юм. “Восточный” боомтын төмөр зам өвөлдөө хөлддөг сул талтай. Гэтэл “Ванино”-г ашиглавал тарифийн хөнгөлөлт эдлэх боломжтой. Эцсийн дүндээ өртгийн зөрүү бага гэж судлаачид тайлбарлаж байна. Нөгөө талаас Орос бол экспортлогч орон. Тиймээс тэнд ямар ч зах зээл байхгүй гэсэн үг. Тус улс жилд ойролцоогоор 300 сая тонн нүүрс олборлож, түүнийгээ Алс Дорнодын дээрх боомтуудаар Хятад, Япон, Өмнөд Солонгос руу нийлүүлдэг. Үүнээс өөрсдөө дангаараа зах

зээлээ эзэгнэх боломжтой байтал яагаад заавал манай нүүрсийг нутаг дээгүүрээ тээвэрлэх сонирхолтой байгаа юм бэ гэсэн асуулт ургаж ирнэ. Энэ нь Хятадын өсөн нэмэгдэж буй эрэлт, тээвэрлэлтээс олж болох ихээхэн орлогын хэмжээтэй холбоотой байж болох юм. Нөгөө талаас Тавантолгойн орд газраас зөөвөрлөх нүүрсийг Хятад руу гаргах урсгалыг өөрийн хяналтад байлгах, Монголын эдийн засагт, тэр дундаа төмөр замын тээвэрлэлтийн салбарт Хятадын нөлөөллийг хязгаарлах стратегийн ашиг сонирхол бас байж болох юм. Ойролцоогоор 1.5 тэрбум ам.доллараар төмөр зам барьж, Монголын нүүрсийг өөрийн нутгаар тээвэрлэх нь төмөр замын ачааллаа бууруулахгүй, идэвхтэй үйл ажиллагаатай байлгахгаас гадна магадгүй Хятадын эдийн засгийг түүхий эд, эрчим хүчний нөөцийн хувьд Оросоос хараат байлгах гэсэн цаад сонирхол байж болох талтайг зарим хүн онцолдог. Манай улсын хувьд нүүрсээ урагшаа, хойшоо хаашаа ч тээвэрлэсэн эцсийн эцэст Хятадын зах зээл рүү л ордог байна. Монгол, Хятад хоёр орны тухайд дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийн асуудлыг зохицуулах тухай тодотгосон 1991 оны хэлэлцээрээс өөр зүйл байхгүй. Тус хэлэлцээрт ч нарийн зүйлсийг тусгаагүй. Саяхан Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Ц.Элбэгдорж Хятадад төрийн айлчлалаар очихдоо транзит тээврийн асуудлыг хөндсөн ч бас л тодорхойгүй шийдэлд хүрээгүй байна. Гэтэл Тавантолгойн нүүрсийг хилийн чанадад гаргахын тулд эн тэргүүнд транзит тээврийн асуудлыг шийдвэрлэх хэрэгтэй.

Хятад ба ОХУ-аас транзит тээврийн хөнгөлөлттэй үнэ авч тохиролцохгүйгээр Тавантолгойн бүтээгдэхүүн баялаг болохгүй. Хоёр хөршийн төмөр замын тээврийн сүлжээний графикт албан ёсоор ороогүй цагт нүүрс үнэ цэнтэй эд биш. Яг энэ гол асуудал дээр Засгийн газрын түвшинд яриа хэлэлцээр ямар нэг ахиц олоогүй байна. Шалтгаан нь, ОХУ ба БНХАУ Тавантолгойн сонгон шалгаруулалтаас операторын эрх авах үндсэн болзлоо өнөөх манай талын санал болгосон угтуулан тавих нөхцөлүүдээр эргүүлээд илэрхийлж байгаа юм. Хэрвээ Оросын компанийг сонгохгүй бол Алс Дорнодын уудам замаар Тавантолгойн нүүрсийг дотоодын тээврийнхээ тарифыг гурав дахин нугалсан өндөр үнээр зөөнө. Хятадын компани оператор болоогүй нөхцөлд тус улсын төмөр замын тээврийн маш их ачаалалтай графикт Тавантолгойн нүүрстэй вагон хэзээ ч нэвтэрч чадахгүй. Далайн боомт ашиглах боломжийг ч Монголын нүүрсэнд тийм амархан олгохгүй.

Иймээс тээвэрлэлтийн хувьд шийдэх хамгийн гол асуудлууд нь Тавантолгойн нүүрсний транзит тээврийн үнийг бууруулах буюу тогтвортой хямд байх эсэх, Тавантолгойн бүтээгдэхүүнийг гадаад зах зээлд нэвтрүүлэх боомтуудын зөвшөөрөл авах тухай явдал юм. Үүнийг ойрын хугацаанд яаралтай шийдэхгүй орд ашиглалтын асуудал тодорхойгүй болох ч аюултай байна.

Борлуулалт

Өнөөдрийн байдлаар манайх Хятадын зах зээлд нүүрсээ гаргаж байна. Тэгвэл энэ зах зээл дээр манай улс нүүрсээ борлуулахад эрсдэл бий болох нөхцөлүүд бүрдээд байна.

2030 он гэхэд дэлхийн эрчим хүчний хэрэглээ 47%-иар өснө. Жил бүр 1.89%-иар их эрчим хүч зарцуулна гэсэн үг. Хятад, Энэтхэг зэрэг OECD-ийн гишүүн биш орнуудын хувьд жилийн өсөлт 3%-иас илүү байх аж. Хятад улс эрчим хүчний хэрэгцээгээрээ 2030 он гэхэд АНУ, ОХУ, Энэтхэг, Япон улсын дараа орох төлөвтэй байна. Тиймээс хятадууд ойрын ирээдүйд атомын цахилгаан станцынхаа тоог 12-оор нэмэгдүүлэхээр зорьж байна.

Хятадын Цөмийн эрчим хүчний корпораци Хятадын цөмийн хүчин чадлыг ашиглан эрчим хүчээ 2020 он гэхэд 5 дахин, 2030 он гэхэд дахин 3-4 дахин нэмэгдүүлнэ хэмээн зарлаж байна. Уг байгууллагын Дэд Ерөнхийлөгч Lui Xuehong 2007 онд явагдсан "Алтернатив эрчим хүчний Лондонгийн уулзалт" дээр ураны нийлүүлэлтийн асуудлаар Монгол түүнчлэн Намиби, Өмнөд Африк, Мозамбик, Ботсван, Чад болон Төв Африкийн БНУ-уудтай идэвхтэй хамтран ажиллахаа мэдэгджээ.

Цөмийн реакторууд барьж, ажиллагаанд оруулахад Хятад улс 52 тэрбум ам доллар зарцуулах төлөвтэй байна. Ингэснээр эрчим хүчний нүүрсийн хэрэглээ нь эрс

багасах нь тодорхой юм.

Нүүрсний үйлдвэрлэл нь зах зээлийн үнэ ханшаас их хамааралтай, асар их хөрөнгө оруулалт, дэд бүтэц шаардсан эмзэг төсөл. Хятадын аварга зах зээл хажууд байна гэж ярьдаг. Гэтэл хятадууд өөрсдөө жилд ойролцоогоор 400 сая тонн коксжих нүүрс олборлож байгаа. Жилд мөн л 400 орчим сая тонн коксжих нүүрс хэрэглэдэг. Тэгэхээр манай нүүрсгүйгээр тэд амьдрахгүй, эдийн засаг нь уначихгүй гэдэг нь тодорхой. Хятадад дотоодын нөөцөөс гадна олон тооны боомттой учир гаднаас бас нүүрс экспортлох бололцоо тэдэнд бий. Ганцхан манайхаас хамаарахгүй гэдгийг маш сайн ойлгох ёстой. Хэрэгцээ өндөр байгаа цагт Австрали болоод бусад улсын үйлдвэрлэгчээс нийлүүлэлт хангалттай ирж л таарна.

Тиймээс үнэ ханш нь гайгүй байгаа дээр бид бүтээгдэхүүнээ борлуулж эхлэхгүй бол эргээд зардлаа нөхнө гэдэг тун ч амаргүй байх болно. Хамгийн болгоомжлох зүйл бол дэд бүтцэд их хөрөнгө хаячихаад хэдэн жил баталгаатай нүүрсээ авах вэ, үнэ нь ямар байх вэ гэдэг чинь уялдаатай, нарийн тооцож хөдлөхөөс аргагүй асуудал. Өнөөдөртөө сүүлийн 2-3 жилд коксжих нүүрсний ханш сайн байсан болохоор ВНР, Мицуи гээд дэлхийн томчууд сонирхоод байна. Үргэлж ийм байхгүй гэдгийг бодож үзэх хэрэгтэй.

Хэрэв үнэ ханшийн таатай мөчлөгтэй уралдан бизнес хийж чадвал монголчууд мөнгө босгоно. Эрэлт хэрэгцээ нь хумигдсан үед яаж ч зүтгээд нэмэргүй. Нөгөө талаас, 20-30 жилийн дараа байдал ямар болохыг өнөөдөр хэлэхэд хэцүү юм. Өнөөдрийн хувьд бий болсон энэ тааламжтай нөхцөл байдлыг маш ухаалаг ашиглаж хөрш орнууд болон гуравдагч түнш нартайгаа хамтран эдийн засгаа эрчимтэй хөгжүүлж үндэсний аюулгүй байдлын баталгаагаа материаллаг гэж хэлж болох үндэс суурьтай болгож амжих хэрэгтэй байна. Эдийн засгаа хөгжүүлж, олон улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагааны интеграцид бүрэн эрхэт гишүүнээр орж байж манай орны эдийн засгийн аюулгүй байдлын олон улсын баталгаа бий болно. Эдийн засгийн аюулгүй байдал хангагдсанаар улс орны үндэсний аюулгүй байдал баталгаажна.