

**ШИНЖЛЭХ УХААНЫ АКАДЕМИ
ГАЗАРЗҮЙ, ГЕОЭКОЛОГИЙН ХҮРЭЭЛЭН**

**“МОНГОЛ УЛСЫН БҮСЧИЛСЭН ХӨГЖЛИЙН
ОНОЛЫН ҮНДЭС, НЭГДСЭН АРГАЗҮЙ,
АРГАЧЛАЛЫГ ШИНЭЧЛЭН БОЛОВСРУУЛАХ”
СУУРЬ СУДАЛГААНЫ ТӨСЛИЙН ЭРДЭМ ШИНЖИЛГЭЭНИЙ
ЭЦСИЙН ТАЙЛАН**

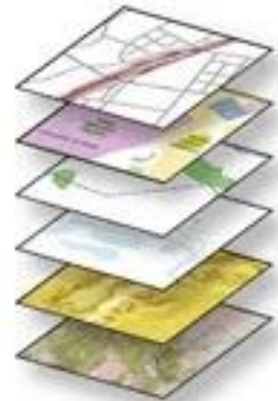
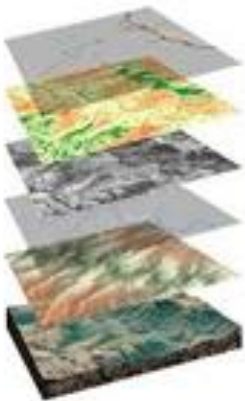
**Улаанбаатар хот
2022 он**



МОНГОЛ УЛСЫН ШИНЖЛЭХ УХААНЫ АКАДЕМИ
ГАЗАРЗҮЙ, ГЕОЭКОЛОГИЙН ХҮРЭЭЛЭН

“МОНГОЛ УЛСЫН БҮСЧИЛСЭН ХӨГЖЛИЙН ОНОЛЫН ҮНДЭС, НЭГДСЭН АРГАЗҮЙ, АРГАЧЛАЛЫГ ШИНЭЧЛЭН БОЛОВСРУУЛАХ”

Суурь судалгааны төслийн тайлан
(2019-2021 он)



Улаанбаатар хот
2022 он

Улсын бүртгэлийн
дугаар

Аравтын бүрэн
ангиллын код

Нууцын зэрэглэл:
“Б”

Төсөл хэрэгжүүлэх
гэрээний дугаар:
ШуСс-2019/48

**ШИНЖЛЭХ УХААНЫ АКАДЕМИ
ГАЗАРЗҮЙ, ГЕОЭКОЛОГИЙН ХҮРЭЭЛЭН**

**“МОНГОЛ УЛСЫН БҮСЧИЛСЭН ХӨГЖЛИЙН
ОНОЛЫН ҮНДЭС, НЭГДСЭН АРГАЗҮЙ,
АРГАЧЛАЛЫГ ШИНЭЧЛЭН БОЛОВСРУУЛАХ”**

Суурь судалгааны төслийн тайлан
(2019-2021)
II-р боть

Төслийн удирдагч:
Санхүүжүүлэгч байгууллага:
Захиалагч байгууллага:
Тайлан өмчлөгч:

Мягмарсүрэнгийн АЛТАНБАГАНА
Шинжлэх Ухаан Технологийн Сан
Боловсрол, Шинжлэх Ухааны Яам
ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн
хүрээлэн
Улаанбаатар хот, Чингэлтэй дүүрэг, 4-р
хороо, Баруун сэлбийн 15

Улаанбаатар хот
2022 он

Төслийн нэр: “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах”

Гүйцэтгэгч: ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбар

Хугацаа: 2019-2021 он /3 жил/

Төслийн удирдагч:

1	Мягмарсүрэн	АЛТАНБАГАНА	Доктор (PhD)	ЭШТА
---	-------------	-------------	--------------	------

Гүйцэтгэгчид:

2	Даваахүү	ХИШИГДОРЖ	Магистр	ЭШДА
3	Борис	ЗОЛЖАРГАЛ	Магистр	ЭШДА
4	Цэдэв-Иш	ОТГОНХҮҮ	Магистр	ЭШДА
5	Ганхуяг	УРАНТАМИР	Магистр	ЭШДА
6	Пунсанцогвоо	ЦЭЕНХАНД	Магистр	ЭШДА
7	Болор	ХЭРЛЭНБАЯР	Магистр	ЭШДА
8	Батхуяг	МӨНГӨНЧИМЭГ	Магистр	ЭШДА
9	Баясгалан	НАЦАГСҮРЭН	Магистрант	ЭШДада
10	Мөнхбат	БАЯРЖАРГАЛ	Магистрант	ЭШДада
11	Баярсайхан	СОЛОНГО	Бакалавр	ЭШДада

ҮНДЭСЛЭЛ, ЗОРИЛГО

Боловсрол, шинжлэх ухааны яамны захиалгаар Шинжлэх ухаан, технологийн сангийн санхүүжилтээр “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах (2019-2021)” суурь судалгааны төслийг ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнгийн Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбарт хэрэгжүүлсэн.

Уг суурь судалгааны үр дүнд тулгуурлан Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдэл, бодлогын хувилбарыг дэвшүүлж байгаа бөгөөд ШУА-ийн Тэргүүлэгчдийн хуралд танилцуулж, санал дүгнэлт авч, улмаар холбогдох яам, агентлагт судалгаанд суурилсан орон зайн төлөвлөлт-шийдлийн хувилбарыг санал болгох, хүргүүлэхэд оршино.

1990 оноос өмнө улс ардын аж ахуйг хөгжүүлэх нэгдсэн төлөвлөгөө боловсруулах, салбар хоорондын уялдааг хангах, зохицуулах, хэрэгжүүлэх, хяналт тавих чиг үүрэгтэй Улсын төлөвлөгөөний комисс (1945 оноос) ажиллаж ирсэн. Тодруулбал, БНМАУ-ын үйлдвэрлэх хүчний хөгжил, байршлын ерөнхий схем, БНМАУ-ын хөнгөн, хүнсний аж үйлдвэр, байршлыг тодорхойлж, түүнд суурилсан төлөвлөлт, төсөвлөлтийг хийдэг байсан.

Харин 1990 оноос хойш төлөвлөлтийн “хэвтээ” тогтолцоо буюу газарзүйн байршил, нутаг дэвсгэрийн онцлог, нөөц, боломжид суурилсан орон зайн төлөвлөлт үндсэндээ орхигдсон. Нөгөө талаас 2001 онд эдийн засгийн орон зайн төлөвлөлтийн агуулгатай Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, Эдийн засгийн 5 бүсийн хөгжлийн хөтөлбөрүүд батлагдсан боловч хэрэгжүүлээгүй, 2020 онд хэрэгжилтийн хугацаа дуусгавар болсон. Мөн хүн амаа тогтвортой нутагшуулж, суурьшуулах, нийгэм, эдийн засгийн төлөвлөлтийн арга, механизмаар дэмжих тухайд баримтлах бодлого өдийг хүртэл батлагдаагүй явж ирсэн нь Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо үндсэндээ алдагдсан. Энэхүү хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн тухайд баримтлах бодлогын тодорхой бус байдлын үр дагавар нь нийт хүн амын 47.6 хувь нь Нийслэл хотод суурьшиж, цаашид 2025 онд 53.6 хувь, 2045 онд 57.3 хувь болж өсөх хандлагатай байна. Өнөөгийн Улаанбаатар хотын хүн амын 45 хувь нь өнгөрсөн 30 жилийн хугацаанд хөдөө, орон нутгаас шилжин ирсэн хүн ам эзэлж байна. Үүнийг дагаад Улаанбаатар хотод ДНБ-ний 65.8 хувийг үйлдвэрлэж, улсын төсвийн 58.6 хувийг хуваарилж, аж ахуйн нэгж байгууллагын 63.9 хувь нь үйл ажиллагаа явуулж, өнөөгийн хэт төвлөрлийг нөхцөлдүүлсэн.

2010 онд УИХ-аар батлагдсан Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд [1] “Монгол Улсын үндэсний аюулгүй байдал гэж “Монгол Улсын үндэсний язгуур ашиг сонирхлыг хангах гадаад, дотоод таатай нөхцөл бүрдсэн байхыг хэлнэ.” гэжээ. Өнгөрсөн 30 жилд Үндэсний хэмжээнд орон зайн хөгжлийн нэгдсэн төлөвлөлтгүй явж ирсэн, нийт хүн амын ихэнх нь Нийслэл хотод төвлөрсөн, цаашид ч 2050 он хүртэл хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь концепц зураглалыг шинжлэх ухаан үндэслэлтэй тодорхойлж, хэрэгжүүлэхгүй бол төвлөрөл улам нэмэгдэх хандлагатай байгаа өнөөгийн нөхцөл нь Үндэсний аюулгүй байдлын “дотоод таатай нөхцөл бүрдсэн” эсэхэд шинжлэн судлах, хэлэлцэх цаг болсон. Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалын Эдийн засгийн аюулгүй байдал хэсэгт “Эдийн засгийн аюулгүй байдлыг хангах үндсэн нөхцөл нь эдийн засгийн бие даасан байдлаа хангаж хөгжих” үзэл санааг тусгасан. Энэхүү эдийн засгийн бие даасан байдлаа хангаж хөгжихөд аж үйлдвэр, боловсруулах үйлдвэр, аялал жуулчлал, эрчим хүч зэрэг эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг, мөн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг, тээвэр-логистикийн төв, өсөлтийн төв хотууд зэрэг хүчин зүйлсийг тооцож, тэдгээрийн орон зайн нөлөөлөл-таталцал, газарзүйн байршилд суурилсан Үндэсний хэмжээний нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглал, Бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлого чухал ач холбогдолтой. Тухайлбал, Монгол Улсын гадаад бодлогын үзэл баримтлалд [2] “21.4.олон улс, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц болон дэд бүтцийн сүлжээнд нэгдэхийг эрмэлзэх, далайн боомт хүрэх, дамжин өнгөрөх зам, тээврийн таатай нөхцөл бүрдүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх” гэсэн зорилтыг

хэрэгжүүлэхэд Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, нутаг дэвсгэрийн нөлөөллийн хүрээ, орон зайн таталцал, хөрш орнуудын тээврийн дэд бүтцийн үндсэн маршрут, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц, хамтын ажиллагааны хөтөлбөр зэргийг харгалзан хамгийн оновчтой байх тэнхлэгийн маршрутыг тодорхойлох шаардлага үүснэ.

Хүн ам цөөн, газар нутаг том, далайд гарцгүй ч байгалийн болон хөдөө аж ахуйн нөөц, газарзүйн байршлын давуу талаа ашиглан Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь концепц, зураглалыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тодорхойлж, бүс-хот-хөдөөгийн зохистой тогтолцоог бүрдүүлж, улмаар бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад нэгдэх, хөрш орнуудын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны гүүр болох, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлүүдээ дэмжих, өсөлтийн төвүүдийн үүргийг нэмэгдүүлэх боломж бий. Үүний тулд Монгол орны байгаль орчин, нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн харилцан адилгүй нөхцөл, нөөц, хэв шинж, онцлогт тулгуурлан Үндэсний түвшинд хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн асуудлыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тодорхойлох, эрэмбэлэх зайлшгүй шаардлага байна.

Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого [3] “Алсын хараа 2050”, дунд хугацаанд хэрэгжүүлэх “Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэл [4]”, “Шинэ сэргэлтийн бодлого [5] /10 жил/”, богино хугацаанд хэрэгжүүлэх “Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр [6]” зэрэг бодлогын баримт бичгүүдэд хот, хөдөөгийн тэнцвэртэй хөгжлийг хангах, аймгийн төвүүдийг бие даасан хот болгон хөгжүүлэх, төв рүү чиглэсэн шилжилт хөдөлгөөнийг бууруулах, хөгжлийн ирээдүй сайтай бүс нутаг, хот сууринг тодорхойлж, орон зайн төлөвлөлтөөр тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх, тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийг тодорхойлж, барих, бүс нутгийн логиستيкийн төв байгуулах, хилийн зарим боомтыг чөлөөт бүс болгон хөгжүүлэх, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад нэгдэх, аялал жуулчлалыг бүсчлэн хөгжүүлэхтэй холбоотой бодлогын тодорхой зорилтуудыг дэвшүүлсэн. Эдгээр бодлогын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд газарзүйн байршлаас хамаарсан хүн ам, нийгэм, эдийн засгийн онцлог, нөөц, боломж, тархалт, таталцал зэрэг хүчин зүйлсэд тулгуурлан үндэсний хэмжээнд нутаг дэвсгэрийн орон зайн зохион байгуулалтыг оновчтой төлөвлөх нь нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухааны судлагдахуунтай холбогдоно.

Зорилго. Монгол орны байгалийн болон эдийн засгийн нөөц, үйлдвэрлэл, хөдөө аж ахуй, хүн ам, нийгэм, эдийн засгийн онцлог, газарзүйн байршлын ялгаатай байдлыг харгалзан, бүс нутгийн хөгжлийн орчин үеийн хөгжлийн чиг хандлага, гадаад нөхцөл байдал, бусад улсын туршлагыг тооцсон, төрөөс бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлого тодорхойлоход ашиглагдах шинжлэх ухааны үндэслэл бүхий онол, аргазүй, аргачлалыг судалж, улмаар нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн шийдлийн хувилбар боловсруулж, дэвшүүлэхэд үндсэн зорилго оршино.

1. Бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой гадаад, дотоодын онол, үзэл баримтлал, аргазүй, бусад орны бүсчилсэн хөгжлийн туршлага судалж, Монголын нөхцөлд тохирсон судалгааны аргазүй судлах, шаардлагатай мэдээ материал цуглуулах;
2. Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой өмнө батлагдсан бодлогын баримт бичгүүд болон тэдгээрийг боловсруулахад хэрэглэсэн онол, аргазүй, аргачлалуудыг судалж, бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой бодлого, хөтөлбөрт үнэлэлт, дүгнэлт өгөх;
3. Эдийн засгийн газарзүйн судлагдахууны үүднээс бүс нутгийн онцлогт тохирсон хөдөө аж ахуй, уул уурхай, аж үйлдвэр, аялал жуулчлал, тээврийн дэд бүтэц, мөн нийгмийн газарзүйн судлагдахууны үүднээс хүн амзүй, хүн амын нутагшилт, суурьшил, шилжилт хөдөлгөөн, хот, хөдөө, нийгмийн үйлчилгээний орон зайн дүн шинжилгээ хийх;
4. Хот, сум суурины хөгжлийн потенциалыг тодорхойлох үнэлгээ, хот, суурин газарт зэрэглэл, статус тогтоох, тэдгээрийн чиг үүргийн судалгаа, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц, Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын асуудлаар орон зайн анализ,

Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох үнэлгээ, аялал жуулчлалын бүсчлэлийг кластерын аргаар тодорхойлох судалгаа, бүс нутгийн түвшинд хот, хот хоорондын кластер хөгжүүлэх боломж, тэдгээрийн хэлбэрийг тодорхойлох судалгаа хийж, судалгааны үр дүнд тулгуурлан Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдлийн концепц-зураглалыг боловсруулан дэвшүүлж, бүсчилсэн хөгжлийн тухайд анхаарах шаардлагатай зөвлөмж боловсруулахад оршино.

Улмаар, ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнгийн Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбарт хэрэгжүүлсэн “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах (2019-2021)” суурь судалгааны төслийн хүрээнд нөхцөл байдлыг шинжлэн судалж, улмаар дээрх бодлогын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд шинжлэх ухаан талаас нь хувь нэмэр оруулах төлөвлөлт-шийдлийн хувилбарыг санал болгохыг зорьсон.

Дэвшүүлж буй төлөвлөлт-шийдэл. Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдлийн дараах хувилбаруудыг дэвшүүлж байна. Үүнд,

- 1) Хот, сум суурингийн хөгжлийн потенциал (хөгжлийн ирээдүй сайтай)-ын үнэлгээ;
- 2) Үндэсний хэмжээнд тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэг тодорхойлсон үнэлгээ, төлөвлөлт-шийдэл;
- 3) Хот, суурин газарт хотын зэрэглэл, статус тогтоох, тэдгээрийн чиг үүрэг, төлөвлөлт-шийдэл;
- 4) Зарим суурин газарт тосгоны статус олгох, төлөвлөлт-шийдэл;
- 5) Хот болон тээврийн дэд бүтцийн хэвтээ, босоо тэнхлэгт суурилсан тээвэр-логистикийн сүлжээ, агаарын болон хилийн боомт, нисэх буудал, агаарын гарцын төлөвлөлт-шийдэл;
- 6) Аялал жуулчлалын кластер бүсчлэлийг тодорхойлсон үнэлгээ, төлөвлөлт-шийдэл;
- 7) Бүсийн хөгжилд үүрэг роль бүхий хот, хот хооронд, хил дамнасан кластеруудыг хөгжүүлэх судалгаа, төлөвлөлт-шийдэл;
- 8) Нийслэл хотын төвлөрлийг бууруулж, улмаар Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотуудад түлхүү суурьшуулах хүн амын хэтийн тооцоо;
- 9) Дээд боловсролын сургалтын байгууллагыг нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлттэй уялдуулан шилжүүлэх санал;
- 10) Нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий хотуудад хүн ам шилжин ирэх, суурьшлыг дэмжих эрхзүй, эдийн засгийн механизмын санал.

НИЙГЭМ, ЭДИЙН ЗАСГИЙН ХӨГЖЛИЙН ОРОН ЗАЙН ТӨЛӨВЛӨЛТТЭЙ ХОЛБООТОЙ ОНОЛ, ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ

Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн онол, үзэл баримтлал

Газарзүйн шинжлэх ухааны хоёр том салбарын нэг болон нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухаан нь нийгэм судлал, эдийн засгийн ухаантай холбогддог, өргөн цар хүрээг хамарсан шинжлэх ухаан юм. Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухаан нь хоёр үндсэн хэсэгт хуваагдах бөгөөд хүн амын газарзүйн ухаанд нийгмийн газарзүй, соёлын газарзүй, түүхийн газарзүй, рекрацийн буюу амралтын газарзүй, улс төр, геополитикийн газарзүй, үйлчилгээний газарзүйн ухаан зэрэг салбар ухаан багтах бол, эдийн засгийн газарзүйн ухаанд аж үйлдвэрийн газарзүй, тээврийн газарзүй, аялал жуулчлалын газарзүй, хөдөө аж ахуйн газарзүй, хотын газарзүй зэрэг салбар ухаан багтана. Энэ агуулгаар нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухаан нь хүн ам, нийгэм, эдийн засаг, аж үйлдвэр, дэд бүтцийн үйл ажиллагаа, тэдгээрийн байршил, нутаг дэвсгэрийн орон зайн зохион байгуулалтыг шинжлэн судалдаг салбар дамнасан шинжлэх ухаан юм.

Б.Гунгаадаш (1986) нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухаан нь хүмүүсийн нийгмийн үйл ажиллагааны нутаг дэвсгэрийн (орон зайн) зохион байгуулалтыг судална. Өөрөөр хэлбэл,

нийгэм-эдийн засгийн газарзүйн ухаан (нийгмийн үйлдвэрлэлийн харилцаа, үйлдвэрлэх хүчнийг нийлүүлсэн утгаар) нийгмийн үйлдвэрлэлийн байршил, хүмүүсийн нутагшлын зүй тогтлыг судалдаг цогцолбор ухаан юм [7]. Мөн тэрээр нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухааны судлах зүйл нь ойкумен юм. Ойкумен гэдэг нь дэлхийн бөмбөрцгийн газарзүйн бүрхүүлийн хүн нийгмийн амьдралын хүрээнд ямар нэгэн хэмжээгээр татагдаж нөлөөлөгдсөн юмуу хүн эзэмшин амьдарч байгаа хэсгийг хэлнэ гэжээ. Газарзүйн бүрхүүлийн аж ахуйн орон зайн бүтэц, эдийн засаг, нийгмийн амьдралын зохион байгуулалт хэлбэрийн нийгэм-эдийн засгийн газарзүйн судалгааг явуулахдаа түүхийн үүднээс хандаж нийгэм, эдийн засгийн хэвшил тус бүрээр орон нутаг, бүс нутаг, улс үндэстэн, улс хоорондын болон дэлхий нийтийн янз бүрийн түвшинд бүтэц, хэлбэрийн гүйцэтгэх үүрэг, эзлэх байр суурийн чиглэлээр шинжлэнэ.

Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухааны нэг гол чиглэл болсон эдийн засгийн газарзүйн ухаан нь үйлдвэрлэлийн үр ашгийг нэмэгдүүлж нийгмийн үйлдвэрлэл, хүмүүсийн амьдралын зохион байгуулалтын нутаг дэвсгэрийн хэлбэр үйл явцыг судална. Эдийн засгийн газарзүйн судлах зүйл нь улс ардын аж ахуйн нутаг дэвсгэрийн бүтэц, түүний бүрэлдэхүүн хэсэг болсон эдийн засгийн муж, нутаг дэвсгэрийн үйлдвэрлэлийн цогцолбор (НДҮЦ) аж үйлдвэрийн (эдийн засгийн) **зангилаа хөгжлийн туйл нутаг** зэрэг үйлдвэрлэлийн байршлын юуны өмнө нутагшлын хэлбэрийн гүйцэтгэх үүрэг, хөгжил байршлын олон хэлбэр юм. Тэрчлэн хүн амын нутагшлын хэлбэрийг судлахдаа эдийн засгийн асуудлыг урьтал болгоно. Өөрөөр хэлбэл, эдийн засгийн газарзүйн судлах гол асуудлын нэг бол үйлдвэрлэх хүчний хөгжил байршил бөгөөд материаллаг үйлдвэрлэл, хөдөлмөрийн нөөцийн орон зай, нутаг дэвсгэрээр хуваарилагдсан байдлыг үйлдвэрлэх хүчний байршилтай уялдуулах явдал юм [7].

Нийгмийн газарзүй ухаан нь газарзүйг хүний хөдөлмөрлөх, аж төрж амьдрах, амрах, сурч хүмүүжих, үр хүүхдээ өсгөж бойжуулах зэрэг хүний амьдралын гол асуудалтай холбож нийгмийн үйлдвэрлэл, хүмүүсийн амьдралын зохион байгуулалтын нутаг дэвсгэрийн үйл явц, бүтэц хэлбэрийг судална. Хүн амын нутагшлын үйл явц, хүмүүсийн орон зайн хөдөлгөөн, түүний учир шалтгааныг тайлбарлаж, хэтийн хөгжлийг тодорхойлох, хүмүүсийн нутаг дэвсгэрээр үүсгэсэн төрөл бүрийн нийтлэг, тэдгээрийн хөгжлийн түүхэн онцлог, дотоод бүтэц, үйлдвэрлэл, хүрээлэн байгаа орчинтой тогтоосон хэлхээ холбоо, эдгээр нутаг дэвсгэрийн төрөл бүрийн нийтлэг доторх хүн амын бүлэглэлүүд, тэдгээр бүлэглэлийн нутаг дэвсгэрийн хөдөлгөөнийг нийгмийн газарзүй судална [7].

Тэрчлэн нийгмийн газарзүй хүмүүсийн амьдрах нөхцөлийн байгаль, эдийн засаг, нийгмийн бүс нутгийн ялгааг илрүүлж, янз бүрийн муж, олон хэв шинжийн суурин газар (бүс нутаг, том хот, хот, хөдөө г.м)-ын хоорондын амьдралын түвшинг жигдрүүлэх арга замыг заана. Энэ агуулгаар эрдэмтэн Б.Гунгаадаш (1986) нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн судалгааны үр дүнд байгалийн болон эдийн засгийн нөөцөд тулгуурлан хүн ам, нийгмийн үйлдвэрлэх хүчний байршлыг оновчтой болгох – “оновчтой байршуулах” үзэл санаа, бүс нутгийг иж бүрэн цогцолборжуулах, улс ардын аж ахуйн нутаг дэвсгэрийн бүтцийг төгөлдөржүүлэх, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн хүчин зүйлсийг аль болох бүрэн төгс бүртгэн тооцох үзэл санааг дэвшүүлсэн байдаг. Ингэснээр хамгийн гол нь нийгмийн хөгжлийн “нутаг дэвсгэр”-ийн ялгааг багасгах нь эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг [7] бий болгох замаар буюу орон зайн хувьд эдийн засгийн орон зайн ялгавартай бодлого явуулахад оршино гэжээ.

В.Батцэнгэл нар (2021) [8] хүмүүний газарзүй нь хүмүүсийн нийтлэг харилцааны үр дүнд бий болдог физик (бодит) орчин болон нийгэм соёлын орчны хоорондох хамаарал, харилцан үйлчлэлийг судалдаг. Энэ үүднээс олон эрдэмтэн судлаач хүмүүний газарзүйн талаар өөр хоорондоо ойролцоо агуулга бүхий тодорхойлолт өгсөн байдаг. Тухайлбал, “Хүмүүний газарзүй бол хүний нийгэм ба физик дэлхийн хоорондох харилцааны синтетик судалгаа (Ratzel, 1891)”, “Хүмүүний газарзүй нь байнгын динамик орчилд орших хүн ба дэлхийн хоорондох хувьсал өөрчлөлтийн хамаарлыг судалдаг (Semple, 1931)”, “Хүмүүний газарзүй бол манай дэлхий ертөнцийн оршин тогтнох үндэс болсон физикийн хуулиуд болон дэлхий дээр оршин буй хүмүүсийн хоорондох харилцааны талаарх илүү нарийн нийлмэл мэдлэгийн үр дүнд бий болсон ойлголт (Vidal, 1950)” гэж тодорхойлжээ.

Е.Батчулуун нар (2021) [9] нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухааны нэршилд орох “эдийн засаг” гэсэн утга нь байгалийн үзэгдэл, юмсыг судалдаг физик газарзүйгээс ялгарах ялгааг илтгэнэ. Эдийн засгийн гэдэг нь аж ахуйн гэсэн утгыг илтгэх бөгөөд хамрах хүрээ нь нийгмийн шийдэгдээгүй асуудлыг багтаадгаараа онцлогтой тул нийгэм, эдийн засгийн газарзүй хэмээн тодорхойлох нь зөв хэмээн судлаачид үздэг гэжээ.

Ийнхүү нийгэм, эдийн газарзүйн ухааны гол ач холбогдлыг дүгнэвэл, нийгэм, эдийн газарзүйн судалгааг өргөжүүлэн, хөгжүүлснээр Үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөд тооцох суурь, гол хүчин зүйлс болох хөдөө аж ахуй, аж үйлдвэр, тэнхлэг, тээврийн сүлжээ, логистик, дэд бүтэц, байгалийн болон эдийн засгийн нөөц, түүний тархалт, хүн амын суурьшил, хот, хөдөө, хөдөлмөрийн нөөц, нийгмийн үйлчилгээ, худалдааны урсгал зэргийг бүс нутаг, нутаг дэвсгэр, байршилыг орон зайн хувьд уялдуулан оновчтой зохион байгуулж, улмаар хөгжлийн томоохон бодлогын төлөвлөлт болох Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, Хүн амын нутагшилт, суурьшлын ерөнхий схем зэргийг боловсруулах шинжлэх ухааны үндэслэл болдог. Эцсийн үр дүнгийн хувьд авч үзвэл, бүс нутаг, хот, хөдөөд гол хүчин зүйлсээр орон зайн дүн шинжилгээ хийж, ялгааг тогтоосны үндсэн дээр эдийн засгийн орон зайн ялгавартай эдийн засаг, эрхзүй, төлөвлөлтийн бодлого явуулж, энэ нь нутаг дэвсгэрийн эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг бий болгож, эцсийн дүндээ нийгмийн хөгжлийн “нутаг дэвсгэр”-ийн ялгааг багасгахад оршино.

Бүсчилсэн хөгжлийн онол, үзэл баримтлал

Бүс нутаг гэсэн нэршил нь “regio” буюу хязгаар, муж гэсэн латин үгнээс үүсэлтэй. Бүс нутгийн шинжлэх ухаан нь нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн ухаанаас үүсэлтэй бөгөөд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн түүхэн явцад бие даасан чиглэл болон хөгжиж, өнөө цагт “Бүс нутгийн шинжлэх ухаан (Regional Science)” гэж нэрлэх болсон.

Улс орнууд өөрийн хил, хязгаарын дотор янз бүрийн зорилго, зорилтын үүднээс нутаг дэвсгэрийнхээ тодорхой хэсгийг онцлон ялгаж буй бүсчлэн хөгжүүлэх энэ ойлголтын тухайд Харвардын их сургуулийн эрдэмтэн Ж.Грае “... бид улс гэдгийг тодорхойлж чадна. Ямар ч улс өөрийн хил хязгаар, нэр, төрийн тогтолцоо, бичмэл түүхтэй байдаг. Харин бүс нутаг гэж юу вэ? мэдээжээр энэ бол нутаг дэвсгэрийн ч, засаг захиргааны ч нэгж биш. Бидний хэлж чадах ганц зүйл бол тодорхой шинж чанараар бусдаасаа ялгагдах нутаг дэвсгэрийн хэсэг юм” гэжээ. Харин Германы эрдэмтэн А.Хетзел “... бүс нутаг нь бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний худалдаа, солилцоо, үйлдвэрлэлийн хүчин зүйлсийн урсгал, нутаг дэвсгэрүүдийн хоорондох харилцан үйлчлэлийн нөлөөлөл зэрэг элементүүдээс бүрдэх нээлттэй систем юм” гэжээ. Мөн Канадын түүхч Х.Хервиг “... бүс нутаг нь байгаль, нийгэм, эдийн засаг, улс төрийн хүчин зүйлсийн нөлөөгөөр бүрэлдэн тогтдог бөгөөд хил хязгаар нь улсын хил шиг хөдөлшгүй зүйл биш, харин цаг хугацааны явцад өөрчлөгдөж байдаг онцлогтой” гэжээ .

Бүс нутаг буюу “Бүсийн шинжлэх ухаан” гэсэн нэр томъёог анх АНУ–ийн эдийн засагч Уолтер Айзард хэрэглэж тодорхойлолтыг нь дэвшүүлсэн. Түүний тодорхойлсноор бүсийн шинжлэх ухааны судлах зүйл нь орон зай, бүс, тэдгээрийн байршил гэж авч үзсэн. Уг тодорхойлолтыг дэлгэрүүлбэл судлах зүйл нь байгаль нийгмийн юмс үзэгдэл, тэдгээрийн нөхцөл, нөөцийн орон зайн тархалт, байршил буюу нутаг дэвсгэрийн системүүдийн харилцан хамаарал орон зай цаг хугацааны өөрчлөлт, тэдгээрийн ашиглалт, хөгжил төлөвлөлт гэсэн өргөн хүрээг хамарна. Байгаль орчин физик газарзүйн нөхцөл, нөөцийн ялгаат байдлаас хамааран аж ахуй эрхлэлтийн хэв маяг үүсэн бүрэлдсэний үр дүнд орон зайн төлөвлөлт бодлогын үндсэн нэгж болох нутаг дэвсгэрийн систем бүрэлдэнэ. Нутаг дэвсгэрийн системийн нэгжийн нэг хэлбэр нь бүс нутаг юм (Ринчинбазар Р., 2004) .

Р.Ринчинбазар, Д.Эрдэнэбаяр (2019) нар аливаа улсын төрийн бодлогын нэг гол чиглэл нь газар нутгийн өнцөг булан бүрт оршин суух иргэдийнхээ ахуй амьдралын таатай орчныг бүрдүүлэх асуудал бөгөөд эдийн засгийн орон зайн зохион байгуулалт буюу нутаг дэвсгэрээ бүсчлэн хөгжүүлэх нь үүнийг шийдвэрлэх гол арга хэрэгсэл байсаар иржээ. Өөрөөр хэлбэл, бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын зорилт нь эдийн засаг, нийгмийн, дэд бүтцийн хөгжлийг

ойролцоо түвшинд хүргэх замаар хүн амын ажил эрхлэх, боловсрол эзэмших, эрүүл мэндээ хамгаалах нөхцөлийг нийт нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд харьцангуй жигд хангах явдал юм гэжээ.

Р.Ринчинбазар (2004), Л.Цэдэндамба (2001), Т.Энэбиш (2010), бүсчлэн хөгжүүлэх асуудал нь хөгжлийн түвшингөөр хоцронгуй бүс нутгийн хөгжлийг түргэтгэх арга зам, улс орны нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэх, түргэтгэх арга хэрэгсэл болохын зэрэгцээ, уян хатан ойлголт бөгөөд хамгийн чухал нь бүс нутгийн төрөлжилтийн шалтгаан, зорилгоос хамааран өөр өөр байж болно гэжээ. Эдгээр эрдэмтэд Бүсийн байршилтын онолын хандлага, Бүсийн өрсөлдөх чадварын онолын хандлага, Бүсийн өсөлт хөгжлийн онолын хандлага, Эдийн засгийн газарзүй ба бүс нутгийн хөгжлийн онолын шинэ хандлага, Төвлөрч хөгжүүлэх онолын хандлага, Хослуулан хөгжүүлэх хөгжүүлэх онолын хандлага, Жигд хөгжүүлэх онолын хандлагын тухай гол мөн чанар, үзэл санааг тайлбарласан байдаг.

Ц.Базарханд (2016) бүс нутаг нь байгаль, аж ахуй, нийгэм эдийн засгийн нутаг дэвсгэрийн систем бөгөөд тухайн системийг бүрдүүлдэг хүчин зүйлсийн харилцан нөлөөнд бий болдог бодлого, төлөвлөлтийн нэгж юм. Доктор П.Очирбат (2001) “бүс нутаг нь засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн, эдийн засаг, нийгмийн хэд хэдэн цогцолборыг нэгтгэсэн үйлдвэрлэх хүчний байршлын томруулсан нэгж юм” гэж авч үзсэн бол судлаач Л.Наранцэцэг “Бүс нутаг гэдэг нь нийгэм эдийн засаг, улс төр, газарзүй, экологийн хүчин зүйлсийн харилцан нөлөөллийн үндсэн дээр бий болсон засаг захиргааны нэгжүүдээс бүрдэж, тэдгээрийн хоорондын нийгэм эдийн засгийн харилцаа холбоо, газарзүйн байршлын хүрээгээр хязгаарлагдсан нутаг дэвсгэрийн тодорхой хэсэг юм” гэж үзсэн нь засаг захиргаа, удирдлага хөгжлийн асуудлыг илүүтэй харгалзсан нь харагдаж байна. Судлаач Г.Пүрэвсүрэн “Бүс нутаг нь улс үндэстний дотоод дахь засаг захиргааны хэд хэдэн нэгж, байгаль, цаг уурын бүс, бүслүүрийг дамнасан бие даасан эдийн засгийн цогцолбор буюу түүнийг бүрэлдүүлэх эдийн засгийн харилцааны тогтолцоог агуулсан ойлголт юм” гэсэн нь эдийн засаг, нутаг дэвсгэрийн нийгэм, эдийн засгийн хүчин зүйлс, газарзүйн нөхцөл зэргийг багтаан нэлээд өргөн цар хүрээтэй авч үзжээ.

Дэлхийн болон аливаа улс орны дотоод бүсийн түвшинд хүн амын амьдралын түвшний ялгаа газар авч, улмаар хүн төрөлхтний тогтвортой хөгжилд сөрөг нөлөөлөл үзүүлж байгаад эрдэмтэнд, судлаачид санаа зовж эл байдлаас гарах оновчтой арга замыг бүсчилсэн хөгжлийн онолын сэтгэлгээний хүрээнд эрж хайн, тодорхой үр дүнд хүрсээр байна. ХХ зуурын 90 он гартал олон улсын тавцанд бүсчилсэн хөгжлийн онолын өөр хоорондоо зарчмын ялгаатай үндсэн хоёр хандлага байна. Нэгдүгээрт, зах зээлийн эдийн засагт суурилсан, хувийн өмч тэргүүлэх үүрэгтэй, ардчилсан тогтолцоот, өнөөгийн өндөр хөгжилд хүрсэн орнууд зонхилсон хандлага, үүний гол агуулга нь хүн амын орлого, ажилгүйдэл, орон сууцны нөхцөл, бүх шатны боловсрол эзэмших боолцоо, эрүүл мэнд, соёл урлаг, мэдээллийн үйлчилгээний хүртээмж, чанар, экологийн цэвэр орчинд амьдрах боломж зэргээр илэрч байдаг хүн амын амьдралын түвшний бүс нутаг хоорондын ялгааг бүсчлэн хөгжүүлэх замаар тодорхой нэг улсын дотоод төдийгүй олон улсыг хамарсан бүс нутгуудын түвшинд багасгаж, улмаар арилгаж болно гэж үздэг [1]. Хоёрдугаарт, төрийн өмч давамгайлсан, төвлөрсөн төлөвлөгөөт эдийн засагтай байсан орнууд зонхилж байна. Гол агуулга нь “социалист” эдийн засгийн хуулийн үйлчлэлийн үр дүнд бий болсон хөдөлмөрийн нутаг дэвсгэрийн хуваарьт түшиглэсэн төвлөрсөн төлөвлөөний дагуу дан ганц төрийн хөрөнгө оруулалтаар бүс нутгуудыг хөгжүүлж болно гэсэн хандлага [2].

Л.Цэдэндамба (2001) Бүсчилсэн хөгжлийн орон зай, нутаг дэвсгэрийн хүрээг оновчтой тодорхойлох шаардлагын үүднээс өнөөгийн өндөр хөгжилд хүрсэн орнуудын туршлагыг түүхэн талаас нь авч үзэхэд орон зайн хамрах хүрээний хувьд улс орноо бүхэлд нь бүс нутгуудыг харьцангуй жигд хөгжүүлэх, хамруулах үзэл баримтлалд тулгуурлан бодлогоо тодорхойлох, эсвэл тодорхой бүс нутаг (нэг болон хэд хэдэн цөөн бүс)-ийг анхаарч, түрүүлж хөгжүүлэх гэсэн 2 үндсэн чиглэл баримталж байна. Эндээс, Л.Цэдэндамба (2001) Монгол Улсын эдийн засгийн бүсчлэлийн схем, мөн “Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал”-ийн төслийн шинжлэх ухааны үндэслэлийг тодорхойлох судалгааны ажлын

хүрээнд “**Монгол Улс аль чиглэлийг сонгох бэ?**” гэсэн асуудлыг дэвшүүлсэн байдаг. Улмаар манай улсын хувьд дэд бүтцийн үндсэн болон салбар тэнхлэгүүдийн авто замыг барьж байгуулахад тус дөхөм үзүүлэх бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, түүний бүсчлэлийн схем хэрэгтэй, нөгөө талаас манай дийлэнх аймаг, сумдын эдийн засагт бүтцийн шинэчлэл хийх, үндэсний жижиг үйлдвэрлэл, үйлчилгээг орон нутагт бий болгох, экологийн асуудлуудыг шийдвэрлэх, улмаар ажилгүйдэл ядуурлыг бууруулах гэх мэт олон асуудлыг бүсчилсэн хөгжлийн хүрээнд авч үзэх шаардлагатай. Иймд, зах зээлийн эдийн засагт суурилсан хувийн өмч тэргүүлэх үүрэгтэй ардчилсан тогтолцоонд эргэлт буцалтгүй шилжин орсон Монгол Улсын хувьд эхний чиглэл буюу “улс орныхоо бүх бүс нутгуудад ямар нэгэн хэмжээгээр жигд хөгжүүлэх” бодлого түлхүү явуулах шаардлагатай байна. Ингэх нь өргөн уудам нутагтай хүн ам цөөнтэй дээр хүн амын амьдрал ахуйд бэлчээрийн таруу байршилтай мал аж ахуй чухал үүрэгтэй байгаа өнөөгийн Монгол Улсын өвөрмөц онцлогоос үүдэн гарч байгаа юм гэжээ [3].

Улмаар, УИХ-аас 2001 онд “Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал” батлагдсан. Энэхүү Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын онолын гол хандлага нь бүс нутгуудыг харьцангуй жигд хөгжүүлэх, хамруулах үзэл баримтлалд тулгуурласан бөгөөд эрхэм зорилго нь “тус улсын газар, түүний баялаг, газар тариалан, мал аж ахуйн гаралтай түүхий эдийн нөөц, оюуны чадавхыг байгаль орчны даацад зохицуулан оновчтой ашиглах үндсэн дээр хүн ам, үйлдвэрлэлийн өнөөгийн зохисгүй бөөгнөрлийг задалж, хот, хөдөөгийн хөгжлийн ялгаа, аймаг, бүс нутаг хоорондын тэгш бус, тэнцвэргүй байдлыг багасгаж хөгжлийн түвшинг ойртуулах, үндэсний эдийн засаг, нийгмийн дэвшлийг түргэтгэх дотоод, гадаад таатай орчныг бүрдүүлэхэд оршино.” гэжээ.

Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд “**эдийн засгийн бүсчлэл**” гэж бүсчилсэн хөгжлийн зорилгод нийцүүлэн Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийг дотоод зах зээл хөгжих, гадаад зах зээлтэй зохистой холбох газарзүйн байрлалын боломж, аймаг, сумдын аж ахуй, соёлын уламжлалт харилцаа холбоо, эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн зорилтын нийтлэг байдал, байгаль, түүхий эдийн нөөц, оюуны чадавхыг засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж болон салбар хоорондын хамтын ажиллагааны хүрээгээр бүрэн зохистой хоршин ашиглах боломж зэргээр нь эдийн засгийн бүсүүд болгон зохион байгуулж, эдийн засаг, дэд бүтцийн хөгжлийг уг бүсүүдээр зохицуулах үйл ажиллагааг; “**эдийн засгийн бүс**” гэж нутаг дэвсгэрийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангах зорилгоор үндэсний хэмжээнд, бүс нутгийн хөгжлийг түргэтгэх, тодорхой нутгийн түвшинд эдийн засгийг төрөөс зохицуулах нийтлэг болон ялгавартай бодлого явуулах шаардлагыг харгалзан тогтоосон нутаг дэвсгэрийн зааг хүрээг; “**бүс нутаг**” гэж аймаг, сум, нийслэл, дүүрэг, хот, тосгоны хоорондын нийгэм, эдийн засгийн харилцаа холбоо, тусгай хамгаалалттай газар нутаг, тэдгээрийн орчны бүс, хүн амын нутагшилт, хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлал болон аж ахуйн бусад салбар /салбар хоорондын/-ын уялдаа холбооны орон зайн хөгжил, байршлын хүрээг хамарсан Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн тодорхой хэсэг буюу эдийн засаг, нийгмийн цогцолборыг ойлгоно гэжээ.

Эрдэмтэн Р.Ринчинбазар, Д.Эрдэнэбаяр (2019) нар бүсчлэх гэдэг нь нутаг дэвсгэрийг системчлэн ангилах үйл ажиллагаа, түүнд нөлөөлөх, чиглүүлэх арга хэрэгсэл, засаг захиргааны нэгжүүдийн нөөц, боломжийг нийтлэг эрх ашгийн үүднээс илүү үр дүнтэй ашиглах, харилцаа, хамтын ажиллагааг уялдуулж, зохицуулах, дангаараа шийдвэрлэх боломжгүй асуудлыг хамтран шийдэх боломж олгох, улмаар үндэсний хэмжээнд орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх механизм гэж ойлгож болно гэжээ. Харин бүс нутаг гэдэг нь физик-газарзүйн ойлголтоор бусад нутаг дэвсгэрээс хэд хэдэн шинжээр ялгаатай, өөрийн өвөрмөц онцлог бүхий тодорхой нутаг дэвсгэр, нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн үүднээс аж ахуйн салбарууд нь харилцан уялдаатай гадаад, дотоод орчны нөлөөнд оршдог нутаг дэвсгэрийн дэд хэсэг юм.

Улс, орнууд нутаг дэвсгэрийнхээ хүрээнд бүсчлэл тогтооход баримталж ирсэн хэд хэдэн нийтлэг зарчим байдаг [4]. Бүс нутгийг улсын эдийн засгийн нэгдмэл орон зайн төрөлжсөн хэсэг гэж үзэхийг эдийн засгийн зарчим гэдэг. Энэ зарчмын дагуу бүсийн төрөлжилтийг тодорхойлогч салбарын хувьд үйлдвэрлэх нэгж бүтээгдэхүүний материал, хөдөлмөрийн

зарцуулалт, хэрэглэгчдэд хүргэх зардал аль болох бага байх учиртай. Төрөлжилтийн үнэлгээ нэг талаас нийгмийн хөдөлмөрийн хуваарьт хамгийн их үр ашигтай байх, нөгөө талаас бүс нутгийн нөөц бололцоог дээд зэргээр ашиглах шаардлагыг хангасан байх ёстой ажээ. Түүнчлэн байгалийн баялаг, хөдөлмөрийн нөөцийг үндэсний болон бүс нутгуудын аль алиных нь ашиг сонирхолд нийцүүлэн эдийн засгийг нийт нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд удирдан хөтлөх боломжийг бүрдүүлэх явдал болно. Бүсчлэлийн зарчмуудыг дурдвал,

Засаг захиргааны зарчим нь эдийн засгийн бүсчлэл хийгээд засаг захиргааны нэгжүүдийн уялдааг хангахад оршино. Энэ зарчим бүс нутгийг бие даалган хөгжүүлэх, нутаг дэвсгэрийн хөдөлмөрийн хуваарьт түүний үүргийг нэмэгдүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлэх агуулгатай. Бүсийн засаг захиргаа гэж байдаг бол түүний удирдлагын бүтэц, эрх, үүргийг төв Засгийн газрын болон нутгийн захиргааны удирдлагын статустай уялдуулах, зааг ялгааг нарийвчлан тогтоох явдал онцгой ач холбогдолтой. Нэг зүйлийг онцлон хэлэхэд, аль ч орны засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хуваарь он удаан жилээр уламжилж тогтсон, харьцангуй тогтвортой тогтолцоо бөгөөд ойр ойрхон өөрчлөөд байх боломж бага, харин бүсчлэл бол илүү уян хатан механизм юм.

Удирдлагын зарчим нэгд, төвлөрлийг сааруулан нутгийн өөрөө удирдах ёсыг дэмжиж, эрх мэдлийг төвөөс орон нутагт шилжүүлэх, хоёрт, засаг захиргааны хэт жижгэрсэн тогтолцоог өөрчлөн хэд хэдэн нэгжийг хамарсан эдийн засгийн бүс байгуулах, байгалийн баялаг, дэд бүтэц, хүн ам, хөдөлмөрийн нөөцийг нэгтгэж, нэгдсэн зах зээл болгох, гуравт, бүсийн эдийн засгийн нэгдмэл байдал, үр ашгийг дээшлүүлэн бүс нутгийн хөгжлийн стратегийг тодорхойлж, урт хугацааны зорилтот хөтөлбөр хэрэгжүүлэх зохион байгуулалтын механизм, институцийг бий болгохыг шаарддаг.

Эрх зүйн зарчим нь бүс нутаг, түүний хил хязгаар, санхүүгийн эх үүсвэрийг бүрдүүлэх асуудлыг нарийвчлан тогтоох, тулгуур төв цэг (хот), удирдлага, зохицуулалтын механизм, тухайн бүсэд багтаж байгаа засаг захиргааны нэгжүүдийн эрх, үүргийг хуульчлан тогтооход оршино.

Үндэстний зарчим нь тухайн бүс нутгийн хүн амын бүтэц, бүрэлдэхүүн, ахуйн болон ажил хөдөлмөрийн онцлог, уламжлал, ёс заншлыг тооцон улс орны эв нэгдэл, нутаг дэвсгэрийн бүрэн бүтэн байдлыг хангах зорилгыг агуулдаг.

Эрдэмтэн Р.Ринчинбазар, Д.Эрдэнэбаяр (2019) нар бүсчлэлийн хэлбэрүүдийг тодорхойлсон байдаг. Энэ нь түгээмэл бус ч зарим оронд хэрэглэж ирсэн хэлбэр бол засаг захиргааны бүсчлэл юм. Мөн чанар нь хүчин төгөлдөр байгаа засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хуваарийг ашиглана гэсэн үг. Бүсчлэлийн ийм аргыг хэрэглэж ирсэн нь хэд хэдэн учир шалтгаантай. Нэгд, ихэнхдээ тухайн нутаг дэвсгэрийн нэгжийн төв нь тэр хавьдаа хамгийн том хот, тээврийн зангилаа, дэд бүтцийн цөм байж эдийн засгийн дотоод нэгдмэл байдлыг хангаж байдаг. Хоёрт, засаг захиргааны хуваарь төрийн байгууламжийн нэг хэсэг болохын хувьд бүсчлэлээс үл хамааран тэрхүү тогтолцоогоор дамжин төрийн алба, төрийн үйлчилгээ хэрэгждэг. Харин зарим оронд засаг захиргааны хуваарийг бүс гэж нэрлэх тохиолдол бий.

Төлөвлөлтийн бүсчлэл гэдэг нь засаг захиргааны хуваарийг өөрчлөхгүйгээр шинэ бүсүүд бий болгохыг хэлнэ. Энэ үед засаг захиргааны хэд хэдэн нэгжийг төлөвлөлтийн нэг бүсэд нэгтгэх буюу бүсчлэлийн системийн давхардлыг хадгална. Англи, Франц, АНУ, Чили болон бусад оронд бүсчлэлийн ийм хэлбэрийг ашигласан байдаг. Давхардлын зарчмыг хадгалах (засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хэд хэдэн нэгжийг нэг бүсэд багтаах) нь бүсчлэлийн хоёрдмол шинж чанараас үүдэн гардаг зөрчлийг ямар нэг хэмжээгээр багасгах бололцоо олгодог байна. Төлөвлөлтийн бүсүүд байгуулах арга нутаг дэвсгэрийн нэгжүүдийн хилийг өөрчилснөөр нийгэм, улс төрийн ихээхэн сөрөг үр дагаварт хүргэх эрсдэлтэй орнуудын хувьд хамгийн түгээмэл хэрэглэгддэг.

Функциональ буюу “чиг үүргийн” бүсчлэл нь бусад хэлбэрийг хэрэгжүүлэх эдийн засаг, нийгэм-улс төрийн нөхцөл бүрдээгүй, бүсийн төлөвлөлтийн эхний алхам хийж буй оронд нэн

тохиромжтой хэлбэр юм. Өөрөөр хэлбэл, шууд бүсийг бус түүний ирээдүйн үр хөврөл болох нутаг дэвсгэрийг (Этиопи) эсвэл хотууд түүний ойр орчмын эсвэл аж үйлдвэрийн болон усжуулалтын томоохон төсөл хэрэгжүүлэх нутгийг (Малави) зааглан авч үзсэн ажээ. Нэг үгээр, тодорхой нутаг дэвсгэрийг ашиглах үндсэн зориулалтыг заагаад бусад талаар хязгаарлалт тогтооно гэсэн үг. Бодлого, төлөвлөлтийн чадавх сул, хөрөнгө нөөц хомсдолтой нөхцөлд тухайлбал, манай улсад аялал жуулчлалын, уул уурхайн, түүхэн дурсгалт газрын, газар тариалангийн, ойн нөөцийн, мах, ноолуур бэлтгэлийн, аж үйлдвэрийн бүс гэх мэтээр зааглан тогтоож, төрийн бодлогоор дэмжих гарц байсан. Одоо ч гэсэн макро бүс дотор эсвэл бүсүүд дамнуулан ийм төлөвлөлт хэрэгжүүлэх боломж бий. Энэ нь ядаж л газар нутгаа экологийн доройтлоос сэргийлж, хойч үедээ бүрэн бүтэн үлдээх ач холбогдолтой юм.

Эдийн засгийн бүсчлэл гэдэг нь нутаг дэвсгэрийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангах зорилгоор үндэсний хэмжээнд эдийн засгийг төрөөс зохицуулах нийтлэг болон ялгавартай бодлого явуулах шаардлагыг харгалзан тогтоосон нутаг дэвсгэрийн зааг хүрээг хэлнэ. Зорилго нь тив, дэлхийн болон тодорхой улс орны нутаг дэвсгэрийн хөдөлмөрийн хуваарийн онцлог, түүний үр дүнд үүссэн хөгжиж буй бүс нутгууд, тэдгээрийн төрөл хэлбэрүүд, нөлөөлөх хүчин зүйлс, орон зай, цаг хугацааны харилцаа, хамаарлыг илрүүлэн нийгмийн амьдралд гүйцэтгэх үүрэг, эзлэх байр суурийг нь ангилан тогтоож, нийгмийн тэнцвэртэй (тогтвортой) хөгжлийг хангах үүднээс энэ үйл явцыг бүхэлд нь уялдуулан чиглүүлэхэд оршдог. Товчоор хэлбэл, эдийн засгийн бүсчлэл нь эдийн засгийн орон зайд хөгжил дэвшлийн тулгуур буй болгох үйл ажиллагааны хүрээ гэж ойлгож болох юм.

Бүсчлэлийн энэ хэлбэрийг 1960-аад оны эхээр Африкийн орнууд (Конго, Мавритани, Гана, Мали, Сенегал) өргөн хэрэглэсэн байдаг. Тэгээд ч колонийн дарамтаас чөлөөлөгдөж, хөгжлийн шинэ замыг сонгох эргэлтийн үе байсан учраас асуудлыг аль ч хувилбараар шийдэх боломж эдгээр оронд илүү байсан нь ойлгомжтой. Мэдээж ийнхүү бүсчлэл тогтоосноор тухайн нутаг дэвсгэр шууд л “төгс төгөлдөр” эдийн засгийн орон зай болчихгүй авч асуудлыг судалгаа тооцоо, шинжлэх ухааны үндэслэл сайтай шийдвэрлэсэн нөхцөлд цаашид өсөлт, хөгжил зөв голдирлоор урагшлах, төрийн зохицуулалтын механизмыг оновчтой хэрэгжүүлэх үндэс суурь тавигддаг байна. Энэ чиглэлээр хөгжиж буй орнуудын дотроос хамгийн их амжилт олсон нь Энэтхэг улс гэдгийг судлаачид тэмдэглэжээ. Эдийн засгийн бүсчлэл тогтооход газарзүйн байрлал, байгалийн нөөц, тээврийн болон бусад дэд бүтцийн хөгжлийн түвшин, эдийн засгийн голлох салбарууд, тэдгээрийн төрөлжилт, хөдөлмөрийн нөөцийг сайтар тооцох шаардлагатай.

Монгол Улс нутаг дэвсгэрээ бүсчлэн хөгжүүлэх бодлогын аль ч үе шатанд энэ хэлбэрийг ашиглаж ирсэн ба эдийн засгийн бүсчлэл гэж нутаг дэвсгэрийг дотоод зах зээл хөгжих, гадаад зах зээлтэй холбох газарзүйн байрлалын боломж, аймаг, сумдын аж ахуй, соёлын уламжлалт харилцаа холбоо, эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн зорилтын нийтлэг байдал, байгаль, түүхий эдийн нөөц, оюуны чадавхыг засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж болон салбар хоорондын хамтын ажиллагааны хүрээгээр бүрэн зохистой хоршин ашиглах боломж зэргээр нь бүсүүд болгон зохион байгуулж, эдийн засаг, дэд бүтцийн хөгжлийг энэ хүрээгээр зохицуулах үйл ажиллагааг ойлгож байна. Эдийн засгийн бүсчлэлийг газарзүйн онцлогтой уялдуулах нь чухал ач холбогдолтой. Монгол орон хойноосоо урагш ойт хээр, хээр, говь, цөлийн гэсэн өргөргийн дөрвөн бүс, тайгын болон тагийн хоёр бүслүүртэй. Энэхүү байгалийн бүс, бүслүүр, гадаргын байдлаас хамаараад Хангай, Хэнтий, Алтайн уулархаг, Дорнодын талархаг, Говийн цөлөрхөг дөрвөн их мужид хуваагддаг. Өнөөг хүртэл эдийн засгийн бүсчлэлийн аль ч системд эдгээр бүс, бүслүүрийг багтааж ирсэн. Үүний ач холбогдол уур амьсгалын өөрчлөлт, хур тунадас, хадлан бэлчээрийн ургацын байдалд аж ахуйг уян хатан зохицуулах боломж олгодогт оршиж байв.

Онцлон тэмдэглэхэд, эдийн засгийн бүсчлэл нь функциональ бүсчлэлтэй ямарваа зөрчилгүй төдийгүй, харин ч эдгээрийг хослон хэрэгжүүлэх нь илүү үр дүнд хүргэдэг нь бусад орны туршлагаас харагдаж байна. Өөрөөр хэлбэл, функциональ бүсчлэл эдийн засгийн нэг бүс дотор эсвэл бүсүүд дамнасан, тэр ч атугай хамтын ажиллагааны хүрээнд хөрш улсуудын хил залгаа нутаг дэвсгэрийг хамарсан (ялангуяа аялал, жуулчлалын бодлогоор) байж болно.

“Хийсвэр” буюу тусгай зориулалтын бүсчлэл нь заавал хуульчлан тогтоохгүйгээр судалгаа, зохицуулалт, төлөвлөлтийн зорилгоор ашиглах схем боловсруулах явдал юм. Үүнийг зарим эрдэмтэн судлах зүйлээ системчлэн ангилж, онцлог талыг нь харуулах үүднээс хийж буй үйл ажиллагаа гэж үзсэн байдаг. Үүнтэй холбогдуулан тэмдэглэхэд, барууны эрдэмтэд, Орос-Зөвлөлт (мөн ЭЗХТЗ-ийн гишүүн байсан зарим орон, онцлон Польш)-ийн эрдэмтдийн гол маргаан бол бүсчлэл бодит агуулгатай юу эсвэл оюун санааны хийсвэр үйлдэл үү гэдэг үзэл санааны хүрээнд явагдаж иржээ. Бүсчлэлийн гол объект болох “бүс нутаг” нь үйлдвэрлэх хүчний хөгжил, байршил, хөдөлмөрийн нутаг дэвсгэрийн хуваарийн зүй тогтолт үйл явцын үр дүн учир эдийн засгийн бүсчлэл нь бодит агуулгатай гэж Орос-Зөвлөлтийн (эдүгээ Хятадын) эрдэмтэд үзэж, энэхүү үзэл санааг өнөөг хүртэл баримталсаар байгаа билээ. Хойно энэ талаар тодруулан Франц, Монгол, Австралийн жишээг татах болно.

Бүсчлэлийн зарим онцгой хэлбэр буюу онцгой статустай нутаг дэвсгэр болох эдийн засгийн ба худалдааны чөлөөт бүс, хаалттай бүс, аж үйлдвэрийн парк, оффшор бүс, шинжлэх ухааны хотхон, технополис гэх мэт олон янз. Жишээлбэл, ОХУ-ын атомын ба цэрэг-аж үйлдвэрлэлийн цогцолборууд, Хятадын эдийн засгийн онцгой районыг нэрлэж болно. Оффшор бүс гэдэг нэр томъёог 1950-аад оноос хэрэглэх болсон бөгөөд эргийн гадна, хилийн чанад (анх Их Британиас ангид гэх утгаар үүссэн) гэсэн утгатай үг гэжээ.

БҮСЧИЛСЭН ХӨГЖЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛЫН ХЭРЭГЖИЛТИЙН ҮНЭЛГЭЭ

Судалгааны үндэслэл, зорилго

Монгол улсын нийт хүн амын 46 хувь, идэвхтэй үйл ажиллагаа эрхэлж буй аж ахуйн нэгж байгууллагын 64.2 хувь нь нийслэл хотод төвлөрч байна. Энэхүү төвлөрөл нь хот хөдөөгийн хөгжлийн ялгаа, аймаг, бүс нутаг хоорондын тэгш бус тэнцвэргүй байдлыг үүсгэхэд нөлөөлж байна. Хөгжлийн тэгш бус байдлыг бууруулахад бүс нутгийн хэмжээнд орон нутгийн эдийн засгийг идэвхжүүлж, тогтвортой хөгжлийг ханган бүсчлэн хөгжүүлэх явдал юм. Аливаа бодлого стратегийн хэрэгжилтийн үйл явцыг байнга үнэлэн, олон улсын эдийн засаг, зах зээлийн нөхцөл, хүрээлэн буй орчны өөрчлөлт, нийгмийн хөгжлийн хурдыг харгалзан шинэчлэн, сайжруулах нь хөгжлийн тулгуур зарчим юм. Монгол Улсын Их хурлаас 2001 онд баталсан “Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал”, урт хугацааны баримт бичгийн хэрэгжилтийн хугацаа дуусгавар болж бүсчилсэн хөгжлийн шинэ бодлого, үзэл баримтлал яригдаж буй энэ цаг хугацаанд өмнөх бодлого хэрхэн хэрэгжсэн, түүний давуу сул талыг үнэлэх нь чухал юм. Тиймээс Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын хэрэгжилтийг хөндлөнгийн байдлаар нэгтгэн үнэлэх, улмаар үнэлгээний гол үр дүнд тулгуурласан зөвлөмжийг боловсруулах нь энэхүү судалгааны ажлын гол зорилго юм. Монгол улсын Их хурал болон Засгийн газраас батлан хэрэгжүүлж буй бодлогын баримт бичгийн хэрэгжилт, үр дүнд хөндлөнгийн мэргэжлийн байгууллага, судлаачид, олон улсын байгууллагууд олон төрлийн үнэлгээг хийн тайлан боловсруулсан байдаг. Энэхүү судалгааны ажил нь бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг чанарын үнэлгээний арга зүй дээр тулгуурлан эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн зорилт бүрээр үнэлэн, улмаар хэрэгжилт нь хангалтгүй байсан зорилтыг тогтоосноороо шинэлэг юм. Өргөн уудам газар нутагтай, хүн ам цөөн, хөдөө аж ахуйн болон байгалийн баялаг ихтэй манай орны хувьд улсын хөгжлийг бүсчлэн хөгжүүлэх, түүнийг урт хугацааны хөгжлийн бодлогоор зохицуулах нь зайлшгүй шаардлагатай. Харин тэрхүү бодлогыг гагцхүү судалгаанд суурилан боловсруулан хэрэгжихүйц байдлаар төлөвлөх нь хамгаас чухал юм. Ингэж чадвал хүн ам, үйлдвэрлэлийн өнөөгийн зохисгүй бөөгнөрлийг задалж, хот, хөдөөгийн хөгжлийн ялгаа, аймаг, бүс нутаг хоорондын тэгш бус, тэнцвэргүй байдлыг багасгаж хөгжлийн түвшинг ойртуулах, үндэсний эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийг түргэтгэх дотоод, гадаад таатай орчныг бүрдүүлэх боломжтой болно. Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал дээр хийгдсэн энэхүү чанарын үнэлгээний үр дүн нь бодлого тодорхойлогч нарт дараагийн бүсчилсэн хөгжлийн бодлогоо боловсруулахад суурь материал болох юм.

Судлагдсан байдал, гадаад орны туршлага хандлага

Монгол улсад 1960-аад оноос бүсчилсэн хөгжлийн асуудлыг анхаарч судалж эхэлсэн. ШУА-ийн санаачлагаар 1961 онд Монгол, Зөвлөлтийн (тухайн үеийн нэршлээр) эрдэмтэд хамтарч Манай Улсын нутаг дэвсгэрт Төв, Дорнод, Өрнөд гэсэн эдийн засгийн 3 бүс тогтоох үндэслэл, саналыг боловсруулан батлуулсан. Үүний зэрэгцээ Оросын эрдэмтэн И.Х.Овдиенко, Монголын эрдэмтэн Б.Гунгаадаш нарын эрдэмтэд ХАА хөгжил байршил, хүн ам цөөн, нүүдэлчин соёл, бэлчээрийн мал аж ахуй эрхэлдэг зэрэгт анхаарал хандуулж өөр бүсчлэлийн хувилбаруудыг санал болгож байсан байна. 1970-аад оны үед тээвэр, эдийн засгийн бүсчлэлийн асуудлаар Т.Намжим доктор Монголын газар нутгийг Баруун, Баруун хойт, Төвийн, Зүүн гэсэн дөрвөн бүсэд хувааж үзэх шаардлагатай байгаа тухай тэмдэглэсэн байдаг. БНМАУ-ын эдийн засгийн мужуудыг илрүүлэн тогтоох тухай судалгаа шинжилгээний ажил 1980-аад оноос эрчимтэй хийгдэх болсон. Л.Цэдэндамба, О.Сүхбаатар, Ч.Дуламсүрэн, Т.Энэбиш, Б.Лхагвадорж, С.Нямзагд, Х.Дашдондов, З.Олонбаяр, О.Сүхбаатар, Ч.Дуламсүрэн, Д.Тэрбиш, Г.Жаргал, Р.Ренчинбазар, Л.Наранцэцэг нарын эрдэмтэд энэ чиглэлээр эрдэм шинжилгээний ажил туурвих болсон. Монгол улс төвлөрсөн төлөвлөгөөт эдийн засагт суурилсан тогтолцооноос зах зээлийн тогтолцоонд шилжсэнтэй холбоотойгоор шинэ тогтолцоонд нийцсэн бүсчилсэн хөгжлийн бодлого боловсруулах хэрэгцээ шаардлага бий болсон. 1999 оны Монгол улсын засгийн газрын 138-р тогтоолоор “Монгол улсын эдийн засаг, нийгмийн тогтвортой хөгжлийн шинжлэх ухааны үндэслэлийг судлан боловсруулах” чиг үүрэгтэйгээр “Үндэсний хөгжлийн хүрээлэн” байгуулагдсан байдаг. Энэ үеэс өнөөг хүртэл бүс

нутгийн хөгжлийн асуудлаар Р.Ренчинбазар, Л.Цэдэндамба нарын олон эрдэмтэн судлаачид судалгаа, шинжилгээний ажил туурвисан байна.

Бүсчилсэн хөгжлийн онолын гол хандлага, туршлагаас дурдвал Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын хамрах хүрээ, гол гол чиглэлүүдийг илрүүлэхдээ олон тооны шалгуур үзүүлэлтүүдийг хэрэглэж ирсэн байдаг. Хүн амын амьдралын түвшин, аж үйлдвэрийн бүтэц, бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэлт, борлуулалтын байдал, эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн ерөнхий түвшин, хүн ам зүйн үзүүлэлтүүд, байгалийн нөхцөл, нөөц газарзүйн байрлал гэсэн үндсэн бүлгүүдэд хуваан авч үздэг байна. Зах зээлийн эдийн засагт суурилсан ардчилсан тогтолцоот өндөр хөгжилтэй орнуудад бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлж сул хөгжилтэй бүс нутгуудын хөгжлийг дэмжихдээ санхүүгийн дэмжлэг үзүүлэх, бизнесийн орчинг сайжруулах, төлөвлөлт удирдлагын бүтэц, механизмыг боловсронгуй болгох зэрэг хэд хэдэн чиглэлийг голлон анхаардаг байна. Эдгээрийг бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын хэрэгжүүлэх арга хэрэгсэл ч гэж нэрлэх явдал байдаг. Хөгжилтэй орнуудын бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын хэрэгжүүлэх арга хэрэгсэл нь төлөвлөлт удирдлагын бүтэц механизмыг боловсронгуй болгох, хөгжлийн санг бий болгож ажиллуулах түүнчлэн бүсчилсэн хөгжлийн бодлого боловсруулах, хэрэгжилтэнд хяналт тавих үүрэг бүхий үндэсний хэмжээний яамтай байдаг байна. Дэлхийн өндөр хөгжилтэй орнуудад бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэхдээ улсын хэмжээнд бүхэлд нь эсвэл тодорхой бүс нутгийг онцгойлон хамарсан гэсэн 2 үндсэн чиглэлийг баримталдаг байна [5]. Хөгжлийн онцгой бүсүүд: Англи улс 1967 онд Хөгжлийн онцгой бүсүүдийг ялгаж тэдгээрт төр засгийн зүгээс үзүүлэх тусламжийг үлэмж нэмэгдүүлж ажилласан байна. 1979 он гэхэд Англи улс нутаг дэвсгэрийнхээ 40 хувийг улсаас онцгой анхаарч хөгжүүлэх шаардлагатай гэж засгийн газрын зүгээс тодорхойлсон байна. Англи улсын хөгжлийн түвшин өнөөгийнхтэй харьцуулахад харьцангуй доогуур байсан 1934-1970 оны хооронд 45 жилийн турш бүс нутгийн хөгжлийг дэмжих чиглэлээр төр засгийн газраас явуулж байсан бодлого нь манай улсын хувьд ихээхэн сургамжтай юм. Английн бүс нутгийн хөгжлийн бодлогыг Аж үйлдвэрийн болон Хүрээлэн буй орчны яам голлон хариуцдаг байсан нь ихэд сонирхол татахуйц бөгөөд хамтын ажиллагаа болон уялдаа холбоо маш сайн ажиллаж байсныг илэрхийлэх юм. Сул хөгжилтэй бүс нутгуудад аж үйлдвэрийн салбарыг хөгжүүлэхэд онцгой анхаарч байсан байна.

- Хэрэв нэг компани ААН нь сул хөгжилтэй өөрөөр хэлбэл хөгжлийн онцгүй бүсэд нь өөрийн салбараа нээсэн тохиолдолд барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийн үнийн 22 хүртэлх хувийг улсаар төлүүлэх боломжтой гэсэн байна. Ажлын байр бий болгосны шагнал урамшуулалын систем сайн байсан байна.
- Татварын хөнгөлөлт үзүүлж ялангуяа тоног төхөөрөмжийн шинэчлэлтийг татварын хөнгөлөлтөөр дэмждэг байна.
- Үйлдвэрлэл эрхлэхэд шаардлагатай мэдээллээр хангаж мэдээллийн систем сурталчилгааг сайн хөгжүүлсэн.

Англи улсын төр засгийн газраас хэт төвлөрлийг сааруулах бодлогыг бүс нутгуудыг хөгжүүлэх, тэр дундаа хөгжлийг тэтгэх голомт болж чадах хотуудыг бий болгох зорилготой нягт уялдаатай бодлого шийдвэрүүдийг гаргаж явуулж байсан байна. Жишээ нь сул хөгжилтэй бүсүүдэд төрийн зарим байгууллагуудыг шилжүүлэн байршуулахад ихээхэн анхаардаг байна. Английн улс төрийн ЛЕЙБОРИСТ намын бүс нутгийн хөгжлийн бодлого нь Кейнсийн онолд тулгуурладаг бөгөөд төр нь улс орны эдийн засгийн амьдралд “Хөгжмийн хамтлагын удирдаачаар” чиг үүрэг гүйцэтгэх ёстой гэж үздэг байна. Энэ чиглэлийг баримталж байгаа орнуудаас гэвэл Япон, Швед улсын туршлага ихээхэн сонирхол татдаг байна.

Япон улс: сул хөгжилтэй газар нутгаа улсынхаа эдийн засгийг бүхэлд нь хөгжүүлэх зорилготой нягт уялдуулан төрийн хүчтэй зохицуулалтын дор хэрэгжүүлдэг байна. Япон улсын урт, богино хугацаанд хөгжүүлэх бараг бүх хөтөлбөр төлөвлөгөө нь Үйлдвэрлэлийн байршил, бүсчилсэн хөгжил гэсэн онцгой хэсэгтэй байдаг байна. Бүс нутгийн хөгжлийн асуудлуудыг шийдвэрлэх арга замыг тодорхойлох, улмаар энэ чиглэлээр урт богино хугацааны хөтөлбөр хэрэгжүүлэхдээ төрийн албан хаагчид, экспертүүд, томоохон компани,

банкны ерөнхийлөгчид, их дээд сургууль болон судлаач эрдэмтдийн бүрэлдэхүүнтэй эдийн засгийн зөвлөлдөх зөвлөл онцгой үүрэгтэй байдаг байна. Энэ зөвлөл нь сайд нарын тэнхимийн дэргэдэх эдийн засгийн төлөвлөлтийн газар гэнэ. Японд бүс нутгийн хөгжлийн асуудлуудыг шийдвэрлэхэд Японы бүс нутгийн хөгжлийн корпораци, түүний янз бүрийн бүс нутаг дахь салбарууд зэрэг төрийн байгууллагууд ихээхэн үүрэг гүйцэтгэж байна. Жишээ нь Хоккайдаа арлын хөгжлийн газар, энэ газар нь Хоккайда арлын хөгжлийн цогцолбор төлөвлөгөө боловсруулах, Зам далайн боомт, аж үйлдвэрийн парк, нисэх онгоцны буудал зэргийг арал дээр байгуулах техникийн төслүүдийг боловсруулж Японы засгийн газрын эдийн засгийн төлөвлөгөөнд тусгуулах, санхүүжүүлэх жил бүрийн санхүүжилтийн тодорхой төсөл боловсруулж хэрэгжилтэнд нь хяналт тавих зэрэг үйл ажиллагаа явуулдаг. Энэ ажлын үр дүнд одоо Хоккайдаа, Токоху арлууд дээр зам тээврийн дэд бүтэц ихээхэн сайжирч том боомт хот болсон байна.

2 дахь гол чиглэлийг баримталж байгаа орнуудаас АНУ-ын туршлага

1967 онд Конгресс баталсан Аппалачийн бүсийн хөгжлийн тухай. Энэ хуулийн дагуу бүс нутгийг хөгжүүлэх хөтөлбөр боловсруулж хэрэгжүүлсэн амжилттай болсон байна. Үүнд:

- Муж улсуудтай холбох сайн чанарын автозамын сүлжээг бий болгох
- Чулуун нүүрс, ойн нөөц болон атар газар эзэмших
- Бүсийн хэмжээнд усны нөөц болон хур тунадасыг ашиглах
- Боловсрол, эрүүл мэндийн хамгаалалын тогтолцоог боловсронгуй болгох гэсэн 4 гол зорилтыг агуулсан байна.

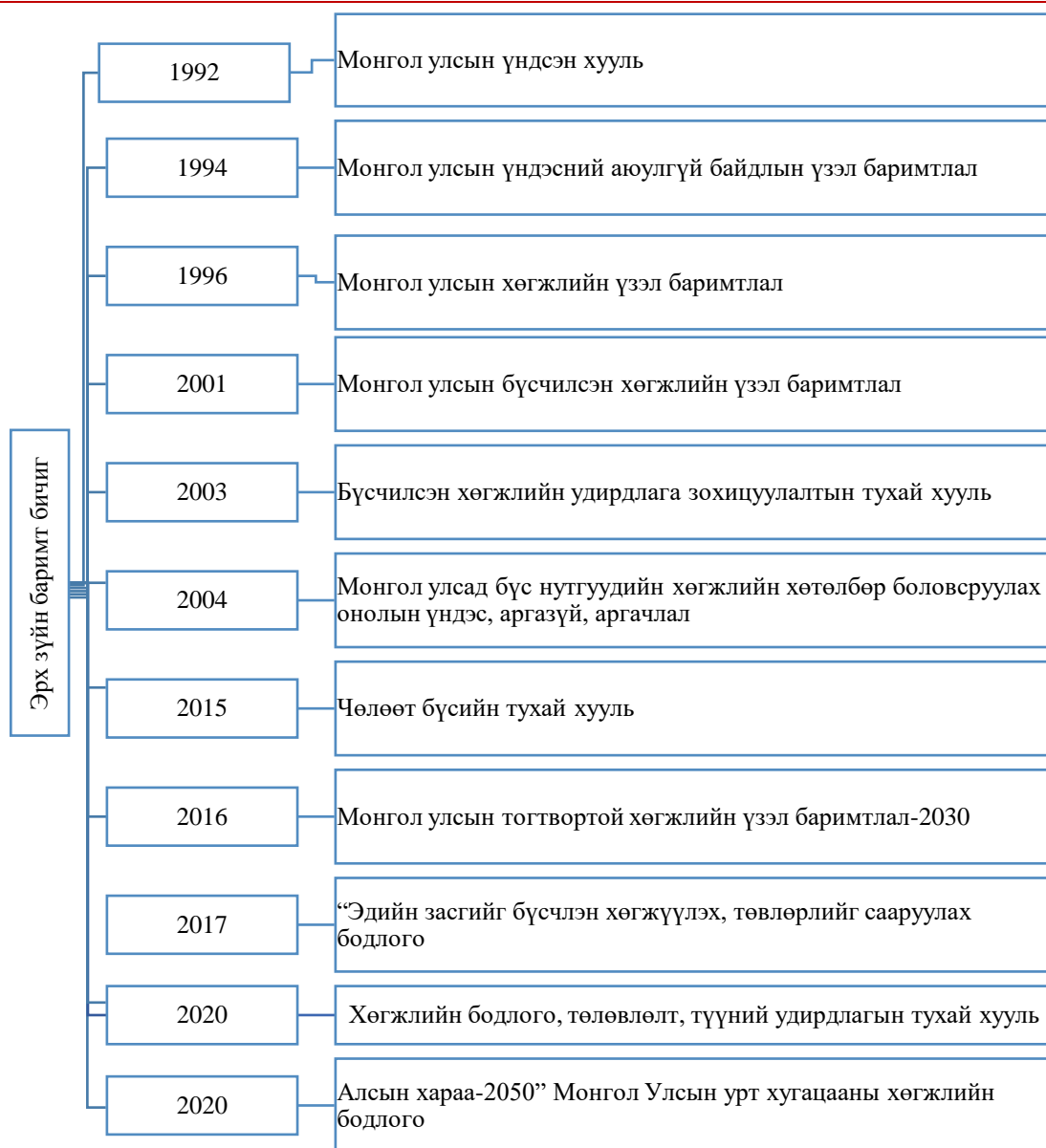
Аппалачийн бүс нутгийн комисс шийдвэр гаргадаг, гүйцэтгэх гэсэн 1 үндсэн үүрэгтэй. Гүйцэтгэх аппарат нь 100 хүнээс бүрддэг бөгөөд 60 нь мэргэжлийн менежерүүд байдаг байна. Тус байгууллага нь бүс нутгийн хөгжлийн хөтөлбөрүүдийг боловсруулах, уялдуулан зохицуулах, санхүүжилт олох, зэрэг ажил хийдэг.

Герман улс: Нэмэгдсэн өртгийн албан татварыг бүс нутгийн ялгавартай тогтоож, санхүүгийн хувьд харьцангуй сул гэж үзэж байгаа бүс, муж улс, хотуудын хөгжлийг түлхүү дэмжиж байна. Нэгдмэл бүсчилсэн хөгжлийн концепц бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх шинэ арга хэрэгсэл болж байна. Гол агуулга нь санаачлагыг доороос нь дээш нь гаргаж ирэхийг дэмжихэд оршино. Мужийн удирдлагуудад бүсчилсэн хөгжлийн бодлогод оролцох санаачлага хариуцлагыг дээшлүүлэхэд чиглсэн урамшууллын механизмыг ашигладаг байна.

Бүс нутгийн хөгжлийн талаар өндөр хөгжилтэй орнуудад баримталж байгаа онолын хандлагын хүрээнд сүүлийн 30 гаруй жилд ЭДИЙН ЗАСГИЙН ЧӨЛӨӨТ БҮС байгуулж энэ талын тулгамдсан асуудлуудыг шийдвэрлэдэг чиглэл эрчимтэй хөгжиж байна. Англи, Америк, Өмнөд солонгос, Шриланк, Египет, Хонконг, Сингапур гэсэн орнууд эдийн засгийн чөлөөт бүсийг байгуулж сул хөгжилтэй бүс нутгийн хөгжилд, бий болж буй хямралуудаас системтэйгээр гарсан байна. Түүнчлэн Хятад улс эдийн засгийн чөлөөт бүсүүдийг сайн хөгжүүлсэн нь өнөөгийн хятад улс түргэн хурдацтай хөгжих тулгуур нь болж байна [5].

Бүсчилсэн хөгжлийн давуу талууд, ач холбогдол өнөөгийн зохисгүй бөөгнөрлийг задалж, хот хөдөөгийн хөгжлийн ялгаа, аймаг, бүс нутаг хоорондын тэгш бус, тэнцвэргүй байдлыг багасгаж хөгжлийн түвшинг ойртуулах, үндэсний эдийн засаг, нийгмийн дэвшлийг түргэтгэх эдийн засгийн дотоод, гадаад таатай орчныг бүрдүүлэхэд оршино. Гол үзэл санаа нь бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын зорилго, зорилтыг хангах үндсэн арга зам нь Монгол Улсад эдийн засгийн бүсчлэл тогтоож, түүгээр дамжуулан бүс нутаг, хот, хөдөөгийн хөгжлийн нэгдмэл болон харьцангуй бие даасан тогтолцоонд суурилсан бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн цогцолборуудыг бүрдүүлэх явдал мөн.

Монгол Улсад бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой 11 эрх зүйн бичиг баримт байгаагаас 4 нь хууль, 4 нь үзэл баримтлал, 2 нь бодлого, 1 нь арга зүй, аргачлал байна (диаграмм 1).



Диаграмм 1. Бүсчилсэн хөгжлийн эрх зүйн байдал

2001 онд Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд эдийн засгийн 5 бүстэй байна гэж заасан байдаг ба бүс нутаг, эдийн засгийн бүсчлэлийг дараах байдлаар тодорхойлсон байна. Үүнд:

1. Бүс нутаг гэж аймаг, сум, нийслэл, дүүрэг, хот, тосгоны хоорондын нийгэм, эдийн засгийн харилцаа холбоо, тусгай хамгаалалттай газар нутаг, тэдгээрийн орчны бүс, хүн амын нутагшилт, хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлал болон аж ахуйн бусад салбар /салбар хоорондын/-ын уялдаа холбооны орон зайн хөгжил, байршлын хүрээг хамарсан Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн тодорхой хэсэг буюу эдийн засаг, нийгмийн цогцолбор.
2. Эдийн засгийн бүсчлэл гэж бүсчилсэн хөгжлийн зорилгод нийцүүлэн Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийг дотоод зах зээл хөгжих, гадаад зах зээлтэй зохистой холбох газар зүйн байрлалын боломж, аймаг, сумдын аж ахуй, соёлын уламжлалт харилцаа холбоо, эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн зорилтын нийтлэг байдал, байгаль, түүхий эдийн нөөц, оюуны чадавхыг засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж болон салбар хоорондын хамтын ажиллагааны хүрээгээр бүрэн зохистой хоршин ашиглах боломж зэргээр нь эдийн засгийн бүсүүд болгон зохион байгуулж, эдийн засаг, дэд бүтцийн хөгжлийг уг бүсүүдээр зохицуулах үйл ажиллагааг хэлнэ хэмээн тодорхойлсон байдаг.

Монгол Улсын Их Хурлын 2001 оны 57 дугаар тогтоолоор Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал батлагдсан байдаг. Тус үзэл баримтлалд Монгол улсын нутаг дэвсгэрийг эдийн засгийн 5 бүс болгон хувааж тогтоосон. Эдийн засгийн бүс нь нутаг дэвсгэрийн хил хязгаар болон засаг захиргааны нэгж биш боловч алслагдсан болон хөгжлийн ирээдүй сайтай эдийн засгийн бүс нутгийн хөгжлийг түргэтгэх, хөгжлийн тэнцвэрт байдлыг хангах, тодорхой нутгийн түвшинд эдийн засгийн төрөөс зохицуулах бодлого болон ялгавартай бодлогуудыг хэрэгжүүлэх нутаг дэвсгэрийн зааг хүрээг агуулна.

Хүснэгт 1. Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн тогтолцоо, Бүсийн тулгуур төв хотын байршил

№	Эдийн засгийн бүс	Эдийн засгийн бүсэд хамаарагдах аймаг	Эдийн засгийн бүсийн тулгуур төв хот
1	Баруун бүс	Баян-Өлгий, Говь-Алтай, Завхан, Увс, Ховд	Ховд хот, Улиастай хот
2	Хангайн бүс	Архангай, Баянхонгор, Булган, Орхон, Өвөрхангай, Хөвсгөл	Хархорин хот, Эрдэнэт хот
3	Төвийн бүс	Говь-Сүмбэр, Дархан-Уул, Дорноговь, Дундговь, Өмнөговь, Сэлэнгэ, Төв	Зуунмод хот, Дархан хот
4	Зүүн бүс	Дорнод, Сүхбаатар, Хэнтий	Чойбалсан хот, Өндөрхаан хот
5	Улаанбаатарын бүс	Улаанбаатар хот	Улсын нийслэл

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын зорилго, зорилт нь дараах үе шатыг дамжин хэрэгжихээр төлөвлөгдсөн байна.

2001-2005 онд:

1. Эдийн засгийн бүсүүдээр бүс нутгийн хөгжлийг дэмжих, эрх зүйн зохицуулалтыг бий болгож, тэргүүлэх чиглэлийг тогтоон, дотоод болон гадаад зах зээлд холбох бүхий хөндлөн гол тэнхлэгийн авто зам “Мянганы зам”-ыг байгуулах, хөгжлийн ирээдүй сайтай зарим сум бүс нутаг, хот сууринг холбох замаар бүсчилсэн хөгжлийн үндсийг тавих,
2. Алслагдсан, говийн сул хөгжилтэй бүс нутгуудийн нийгмийн хөгжлийг түргэтгэх хөтөлбөр боловсруулж, хэрэгжилтийг дэмжих
3. Газарзүйн байрлалын боломж, байгаль, эдийн засгийн чадавх сайтай бүс нутгуудыг сонгон тогтоож, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний дэд бүтэц хөгжүүлэх,
4. Сум орон нутгийг хөгжүүлэх хөтөлбөр боловсруулж, ЖДҮ-ийг хөгжүүлэх, хүн амын нийгэм, соёл ахуйн үйлчилгээг сайжруулах, эрчим хүчний болон бөөний худалдааны сүлжээ байгуулах ажлыг дэмжих,

2006-2010 онд:

1. Мянганы зам байгуулах ажлыг эрчимтэй үргэлжлүүлэн бүсийн төвүүдийг хооронд нь холбож, тэдгээрийн зах зээлд сум, орон нутгууд хүн амын нийгэм, соёл, боловсролын үйлчилгээний зохистой хүрээгээр татагдан хөгжих орчныг бүрдүүлэх,
2. Бүсүүдийн хүрээнд аймаг, сум, хот, тосгоны хоорондын салбар хоорондын банк санхүү, технологийн болон удирдлагын мэдээллийн уялдаа холбоог сайжруулах,
3. Бүс нутгууд олон улсын худалдаа - эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд биеэ даан оролцох зохистой чиглэлийг тогтоон хөгжүүлнэ.

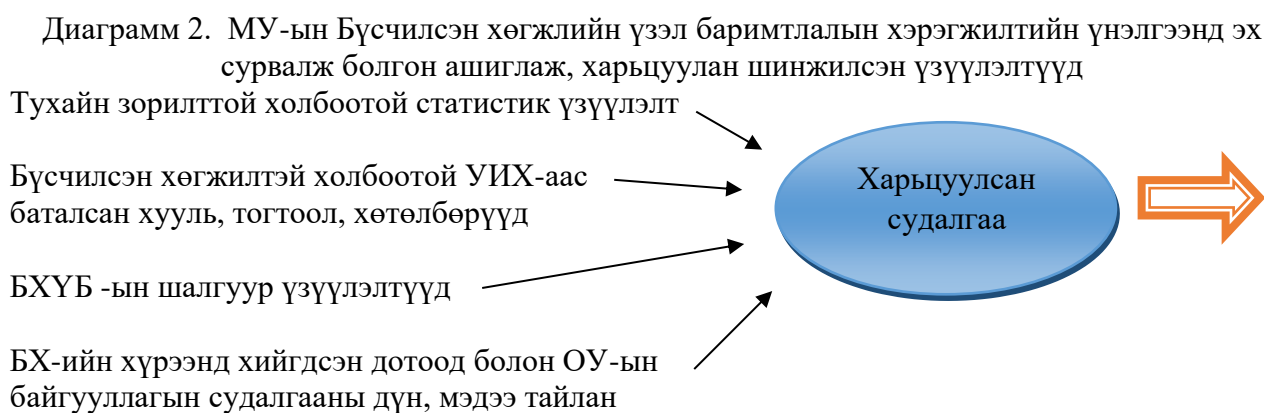
2011-2020 онд:

1. Бүсүүдийн хүрээнд бий болсон бүс нутаг хот байгуулалтын нэгдмэл тогтолцоо, бүс хоорондын болон улс хоорондын аж ахуйн хоршилт, дэд бүтцийн сүлжээнд үндэслэн аймаг, бүс нутгийн аж ахуйн бие даасан байдлыг дээшлүүлэх,

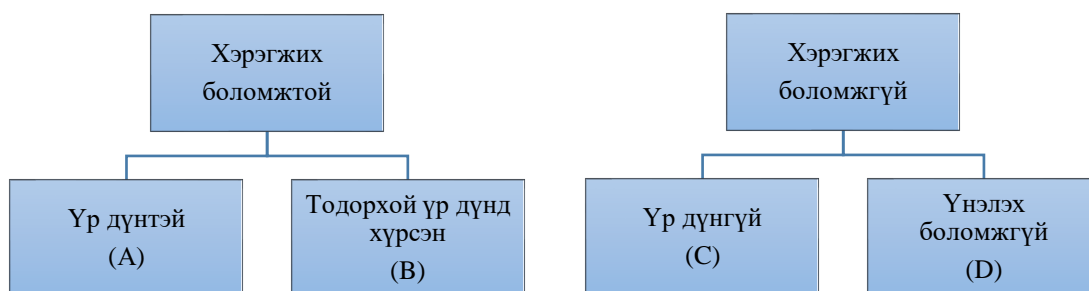
2. Бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн тэнцвэрт хөгжлийг хангах, улмаар үндэсний эдийн засаг, нийгмийн дэвшлийг түргэтгэх нутаг дэвсгэрийн бүтэц зохион байгуулалтын дотоод гадаад таатай орчинг бүрдүүлнэ.

Судалгааны аргазүй

Монгол Улсын Засгийн газрын 2017 оны 89 дүгээр тогтоол бодлогын баримт бичгийн хэрэгжилт, захиргааны байгууллагын үйл ажиллагаанд хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийх нийтлэг журам батлагдсан байдаг. Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын хэрэгжилтийг үнэлэхдээ боломжит бүх эх сурвалж, олон талын үнэлгээ, мэдээ, баримтыг эх сурвалжаар ашиглалаа. Тоон үзүүлэлтээр бүх зорилтын хэрэгжилтийг үнэлэх боломжгүй, ялангуяа бодлогын шинжтэй өөрчлөлт, эрхзүйн орчны шинэчлэлийг шууд хувиар үнэлэх нь тохиромжгүй юм [6]. Зорилтуудын томъёоллоос шалтгаалан үйл ажиллагааны хамрах хүрээ ялгаатай байгаа боловч бодлогын хэрэгжилтийг үнэлэх гол шалгуур нь зорилтын хэрэгжих боломжтой эсэх тухай асуудал болж байна. Хөндлөгийн үнэлгээнд тохиромжтой хувилбар нь зорилт, зорилтын багц тус бүрээр хэрэгжих боломжийг үнэлсэн чанарын үнэлгээ байх юм. Иймээс БХҮБ-ын хэрэгжилтийн дэлгэрэнгүй шинжилгээг дөрвөн шатлалаар үнэлсэн.



Диаграмм 3. Хэрэгжилтийг үнэлэх арга зүй, шалгуур үзүүлэлт



№	Хэрэгжилтийн ерөнхий үнэлгээ	Шалгуур үзүүлэлт	Хувь
1	Үр дүнтэй (A)	Зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрсэн	85-100 %
2	Тодорхой үр дүнд хүрсэн (B)	Зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрээгүй гэхдээ тодорхой үр дүнд хүрсэн цаашид хэрэгжилтийг эрчимжүүлэх шаардлагатай	40-85 %
3	Үр дүнгүй (C)	Зорилт, зорилгын арга хэмжээ зорилтот түвшиндээ хүрээгүй буюу хугацаанд биелэх боломжгүй	0-40 %
4	Үнэлэх боломжгүй (D)	Зорилтын хэрэгжилтийг үнэлэх шалгуур тодорхойгүй, гүйцэтгэлийг үнэлэхэд хангалттай мэдээлэл дутмаг	0 %

Диаграмм 4. Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг үнэлсэн ерөнхий схем



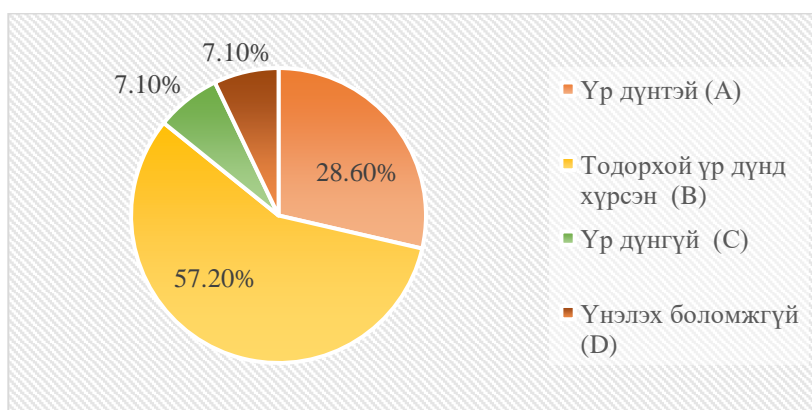
Судалгааны үр дүн

1. Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын хэрэгжилтийн үнэлгээ

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын 14 дэд зорилтыг хэрэгжилтийн байдлаар үнэлбэл:

- Дэд 4 зорилт нь үр дүнтэй (A) буюу 28.6 хувь,
- Дэд 8 зорилт нь тодорхой үр дүнд хүрсэн (B) буюу 57.2 хувь,
- Дэд 1 зорилт нь үр дүнгүй (C) буюу 7.1 хувь,
- Дэд 1 зорилт нь үнэлэх боломжгүй (D) буюу 7.1 хувийг тус тус эзэлж байна.

Диаграмм 5. БХҮБ-ийн нийгэм хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд 14 зорилтын хэрэгжилтийн байдал, хувь



Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын нийт зорилтын:

- 85.7 хувь нь хэрэгжих боломжтой
- 14.3 хувь нь хэрэгжих боломжгүй зорилтууд байна.

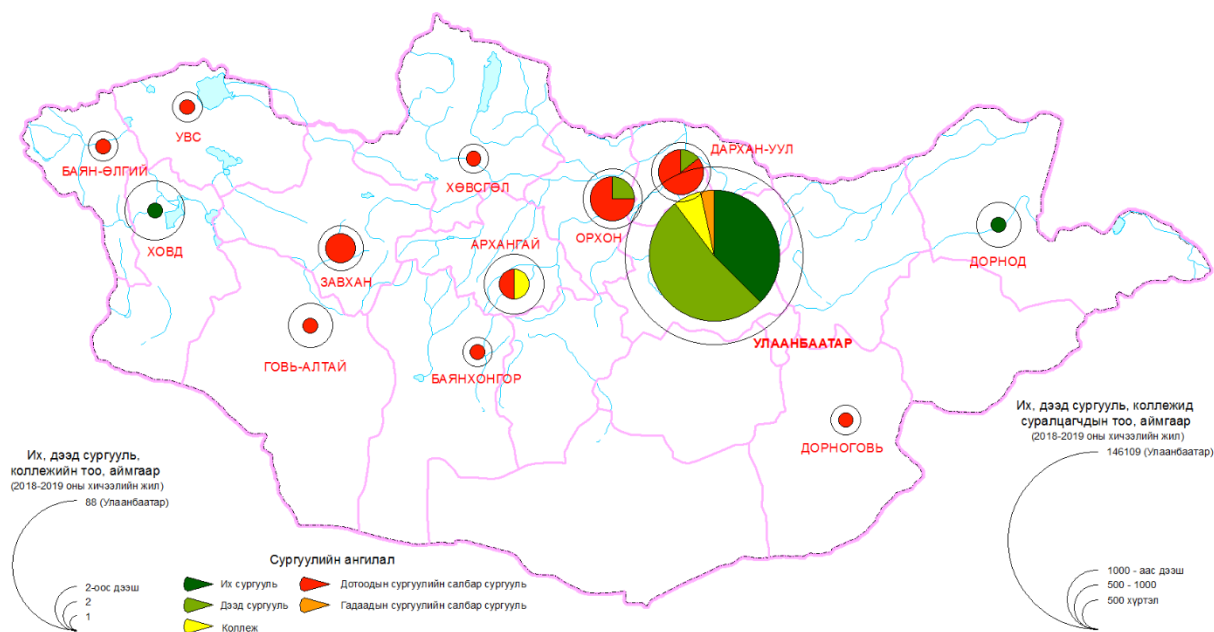
Жишээлбэл дараах зорилт дээр анализ хийхэд тодорхой үр дүнд хүрсэн В үнэлгээтэй байна. 4.7.4.а. бүсүүдийн их сургууль, коллежийн салбар, судалгаа мэдээллийн болон сургалтын төвүүд байгуулахыг дэмжих тухайн бүс нутгийн хөгжлийн чиглэлтэй уялдсан боловсрол, шинжлэх ухааны шинэ хэв шинж бүхий тогтолцоо бүрдүүлэх.

Монгол Улсын засгийн газрын 2017 оны 295 дугаар тогтоол Төрөөс шинжлэх ухаан, технологийн талаар баримтлах бодлого

- 4.1.7. Бүс болон орон нутгийн онцлогийг харгалзан эрдэм шинжилгээний төв, хүрээлэн байгуулахыг дэмжих;
- 4.2.6. Судалгаанд суурилсан их сургуулийг хөгжүүлэхэд санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын дэмжлэг үзүүлэх

Хүснэгт 2. Бүс нутгийн хэмжээнд бүх шатны боловсролын байгууллагын 2010-2018 оны өссөн, буурсан тоон үзүүлэлт

	Баруун бүс	Хангайн бүс	Төвийн бүс	Зүүн бүс	Улаанбаатар
СӨБ байгууллага	+48	+51	+66	+24	+407
ЕБС	+4	+5	+3	+1	+39
Техникийн болон мэргэжлийн боловсролын сургалтын байгууллага	0	+3	+2	0	+44
Дээд боловсролын сургалтын байгууллага	-4	-2	-3	-1	-12



Зураг 1. Их дээд сургууль, коллежийн тоо, аймгаар

Бүс нутгийн хэмжээнд мэргэжлийн их сургууль, коллежийн салбар, судалгаа мэдээллийн болон сургалтын төвүүд байгуулахыг дэмжих, тухайн бүс нутгийн хөгжлийн чиглэлтэй уялдуулж байгуулах гэсэн зорилт тавьсан боловч Улаанбаатар хотод Техникийн болон мэргэжлийн боловсролын сургалтын байгууллага нэмэгдсэнээс бусад бүсүүдэд хэвийн өсөлтгүй байна. Энэ нь төв рүүгээ чиглэсэн мэргэжил эзэмших урсгал нэмэгдсэн гэж харж болно. Харин дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хувьд тоо хасагдсан үзүүлэлттэй байгаа нь 2010 оноос боловсролын чанарын түвшин хангаагүй олон их дээд сургуулиуд

хаагдсантай холбоотой. Зорилтын хууль эрхзүйн орчин бүрдсэн боловч судалгаанд суурилсан их сургуулийг хөгжүүлэхэд санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын дэмжлэг огт байхгүй нь нарийвчилсан судалгаанаас харагдаж байна.

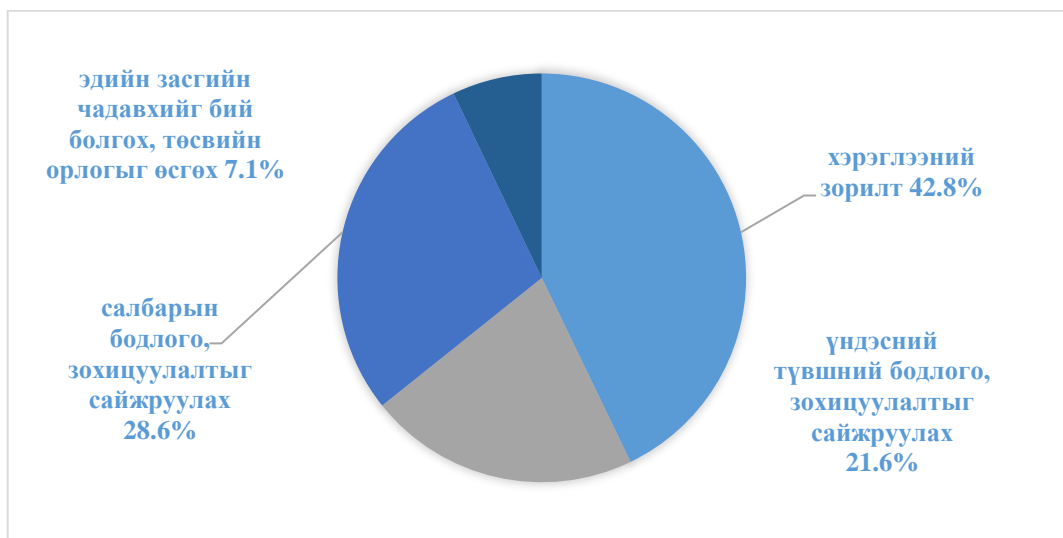
Хүснэгт 3. Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд зорилтуудын агуулгын хэв шинжээр системчилсэн байдал.

№	Зорилтуудын агуулгын хэв шинж	Тэмдэглэл	БХҮБ-ын бодлого, дэд зорилт
			Монгол Улсын хүн ам, нийгмийн хөгжлийн бодлого
			дэд 14 зорилт
1	Хэрэглээний зорилт	И1	Дэд 6 зорилт
2	Эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөх	И2	Дэд 1 зорилт
3	Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах (ИЗ)	Үндэсний түвшний бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах	Дэд 3 зорилт
		Салбарын бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах	Дэд 4 зорилт

Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд 14 зорилтоос агуулгын хэв шинжээр:

- дэд 6 зорилт нь хэрэглээний (42.8 хувь),
- дэд 3 зорилт нь үндэсний түвшний бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах (21.4 хувь),
- дэд 4 зорилт нь салбарын бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах (28.6 хувь),
- дэд 1 зорилт нь эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөх (7.1 хувь) байна.

Диаграмм 6. Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын агуулгын хэв шинж



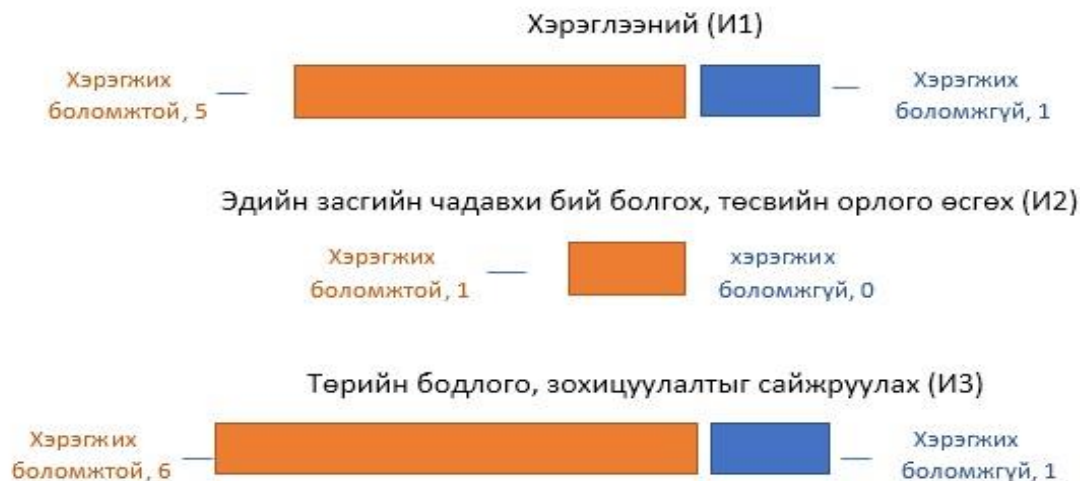
Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын хэрэгжилтийн үнэлгээ /Агуулгын хэв шинжээрх ангиллаар/

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын дэд зорилтуудыг агуулгын хэв шинжээр нь:

1. Хэрэглээний,
2. Эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөх,
3. Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах гэж ангилсан. Энэ ангиллын дагуу бодлогын хэрэгжилтийг зорилтын багц, зорилт тус бүрээр авч үзэн шинжиллээ. Үүнд:
 - Хэрэглээний зорилтуудаас 16.7 хувь нь хэрэгжих боломжгүй, 83.3 хувь нь хэрэгжих боломжтой.

- Эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөхөд чиглэсэн зорилтоос 100 хувь хэрэгжих боломжтой.
- Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулахад чиглэсэн зорилтуудаас 85.7 хувь нь хэрэгжих боломжтой, 14.3 хувь нь хэрэгжих боломжгүй байна.

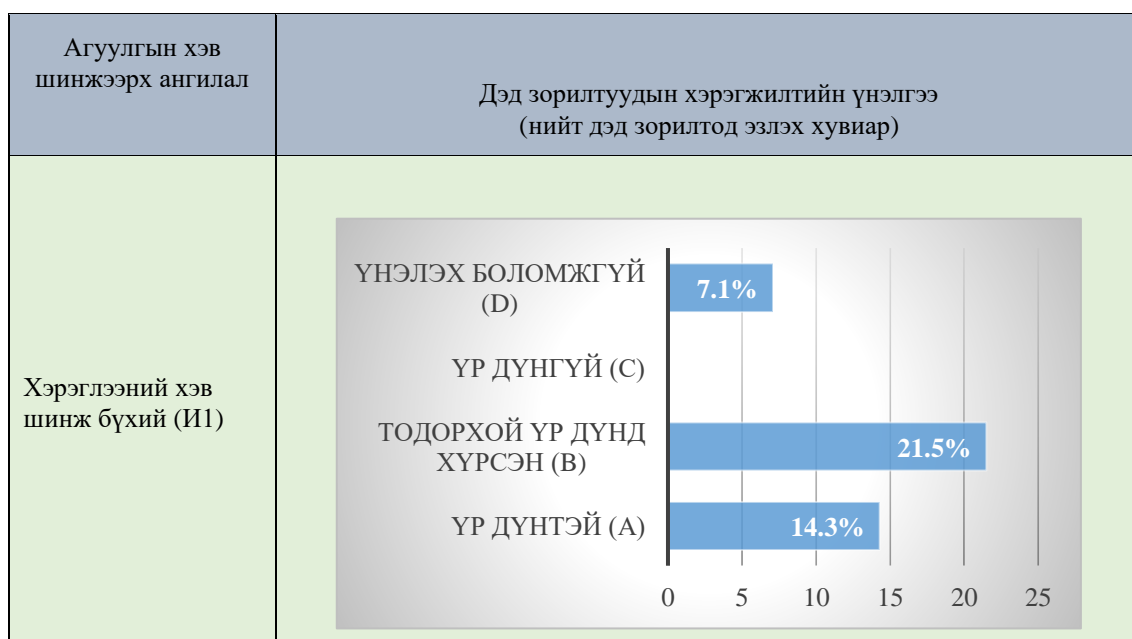
Диаграмм 7. Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын зорилтын хэрэгжилт /агуулгын ангиллаар, зорилтын тоогоор/

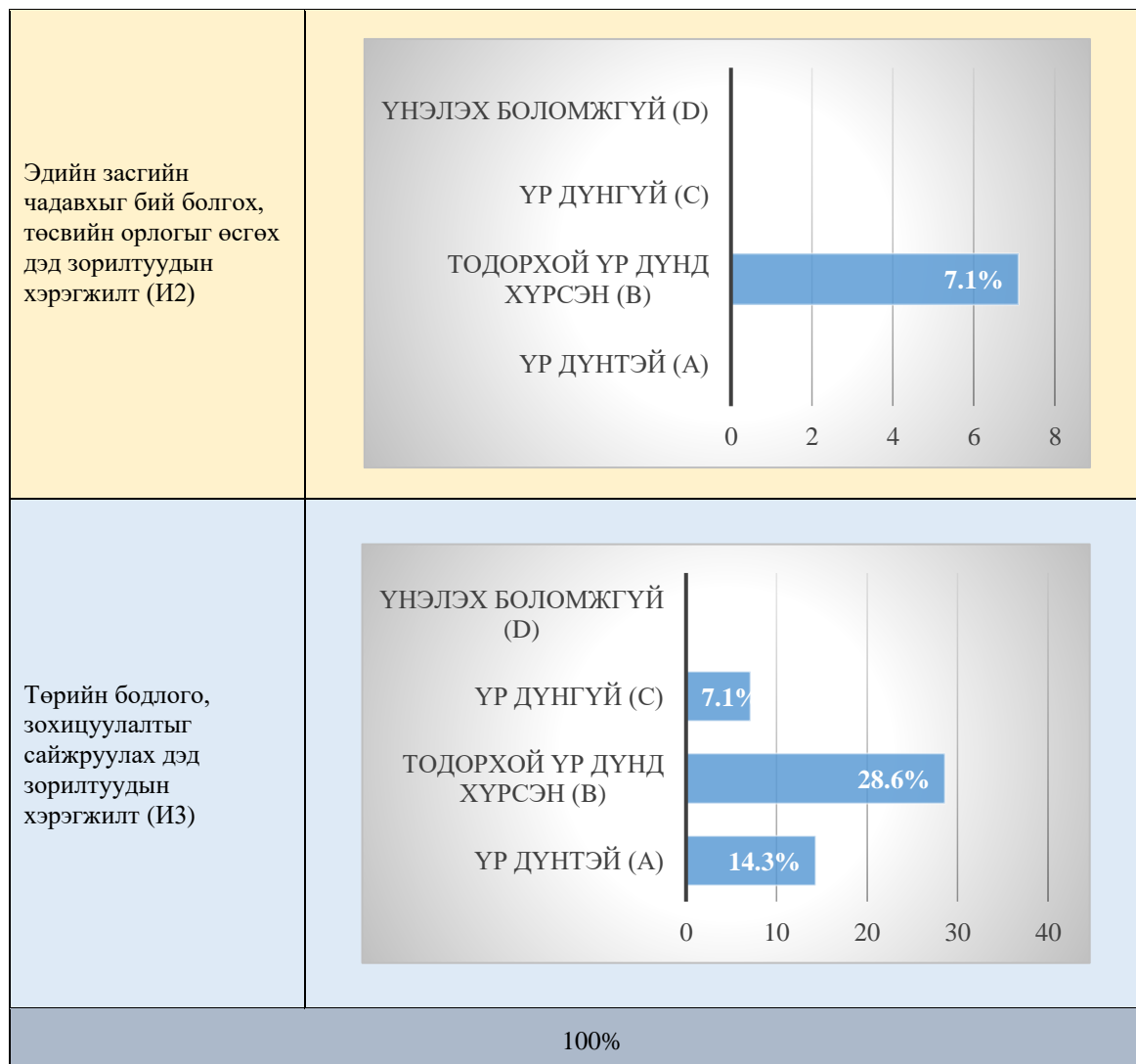


Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын зорилтын хүрээнд дэд 14 зорилт дэвшүүлсэн. Үүнээс, дэд зорилтын хэв шинжийн ангилалаар:

- Хэрэглээний дэд 6 зорилтоос 2 нь үр дүнтэй буюу 33 хувь, 3 нь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу 50 хувь, 1 нь үнэлэх боломжгүй буюу 17 хувь, 0 нь үр дүнгүй буюу 0 хувийг,
- Эдийн засгийн чадавх бий болгох, төсвийн орлого өсгөхөд чиглэсэн дэд 1 зорилтоос 1 нь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу 100 хувийг,
- Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулахад чиглэсэн дэд 7 зорилтоос 2 нь үр дүнтэй буюу 29 хувь, 4 нь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу 57 хувь, үнэлэх боломжгүй 0 хувь, 1 нь үр дүнгүй буюу 14 хувийг тус тус эзэлж байна.

Диаграмм 8. Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын хэрэгжилтийн үнэлгээ





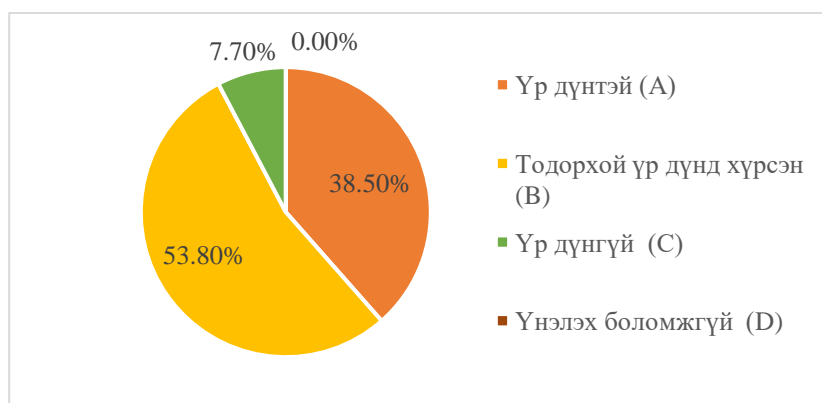
Эдийн засгийн чадавх бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөхөд чиглэсэн стратегийн 1 зорилт нь тодорхой үр дүнд хүрсэн цаашид нэмэлт санхүүжилтэйгээр хэрэгжих боломжтой, Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулахад чиглэсэн дэд 7 зорилтоос 2 нь үр дүнтэй буюу 14.3 хувь, 4 нь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу 29 хувь, үр дүнгүй 1 буюу 7.1 хувь, үнэлэх боломжгүй 0 хувийг тус тус эзэлж байна.

2. Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын хэрэгжилтийн үнэлгээ

БХҮБ-ын эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын 13 дэд зорилтыг хэрэгжилтийн байдлаар үнэлбэл:

- Дэд 5 зорилт нь үр дүнтэй (A) буюу 38.5 хувь,
- Дэд 7 зорилт нь тодорхой үр дүнд хүрсэн (B) буюу 53.8 хувь,
- Дэд 1 зорилт нь үр дүнгүй (C) буюу 7.7 хувь,
- Үнэлэх боломжгүй (D) буюу 0 хувийг тус тус эзэлж байна.

Диаграмм 9. БХҮБ-ийн эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд 14 зорилтын хэрэгжилтийн байдал, хувь



Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын нийт зорилтын:

- 92.3 хувь нь хэрэгжих боломжтой
- 7,7 хувь нь хэрэгжих боломжгүй зорилтууд байна.

Жишээлбэл дараах зорилт дээр анализ хийхэд үр дүнтэй, зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрсэн буюу “А” үнэлгээтэй байна. 4.7.2.в. алслагдсан, говийн түүнчлэн сул хөгжилтэй бүс нутгийг хөгжүүлэх үндэсний хөтөлбөр боловсруулж хэрэгжүүлэх гэсэн зорилтыг үнэлэхэд хуулийн хүрээнд эрх зүйн зохицуулалт буюу УИХ болон Засгийн газрын тогтоолууд батлагдсан байна [7]. Үүнд: УИХ-ын 2003 оны 24 дүгээр тогтоол “Монгол улсын бүсүүдийн хөгжлийн дунд хугацааны стратеги” /2010 он хүртэл/, МУ-ын Засгийн газрын 2010 оны 151 дүгээр тогтоол “Өмнөд говийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх” хөтөлбөрүүд батлагдсан байна. Сүүлийн жилүүдэд төвийн бүсийн зарим аймаг, сум төсвийнхөө орлогыг дангаараа бүрдүүлж улсын төсөвт хөрөнгө төвлөрүүлж байна. Тухайлбал Өмнөговь аймгийн хувьд орон нутгийн төсвөөс улсын төсөвт 2009, 2010, 2011 он гэхэд 102.8 тэрбум төгрөгийг төвлөрүүлсэн байдаг. Говийн аймгуудад уул уурхай, үйлдвэрлэл, дэд бүтцийн тэнхлэг, хилийн худалдаа дагасан хот, сум суурин газруудын хүн ам эрчимтэй өсч, амьдрах нөхцөл, амьжиргаа сайжирсан байна. Төвийн бүсийн амьжиргааны түвшин (Говьсүмбэр, Дорноговь, Дундговь, Өмнөговь, Сэлэнгэ, Төв, Дархан-Уул) 187 мянга 100 байна. 2001 оныхтой харьцуулахад 9.7 дахин өссөн үзүүлэлттэй байна.

Хүснэгт 4. Монгол Улсын ДНБ, эдийн засгийн бүсээр, 2000-2020 он

Он	Улсын дүн		Үүнээс:				
	Тэрбум төгрөг	Хувь	Баруун бүс	Хангайн бүс	Төвийн бүс	Зүүн бүс	Улаанбаатар
2000	1,224.1	100	9.8	21.5	11.6	5.0	52.1
2005	3,041.4	100	7.2	20.9	9.8	4.1	57.9
2010	9,756.6	100	5.1	15.7	12.1	4.0	63.1
2015	22,894.8	100	6.6	13.5	10.2	5.4	64.2
2020	37,457.1	100	6.6	13.1	10.7	4.8	64.8

Бүсийн ДНБ-ээр бүсийн эдийн засгийн хөгжлийн түвшин, эдийн засгийн бүтэц, эдийн засгийн үр ашгийг илэрхийлнэ [8]. ДНБ-ий бүтцийг бүсээр авч үзвэл эдийн засгийн харьяатын зарчмын дагуу дийлэнх хувь нь Улаанбаатарт ногдож, үйлдвэрлэл явагдаж байгаа бүс нутгийн эдийн засагт төдийлөн хувь нэмрээ оруулахгүй байгаа нь харагдаж байна. 2020 онд Монгол улсын оны үнээр ДНБ хэмжээ 37,457.1 тэрбум төгрөг болж, 2000 оноос 30.6 дахин нэмэгдсэн. Манай улсын оны үнээр ДНБ-ий хэмжээнд эдийн засгийн бүсүүд хэрхэн нөлөө үзүүлж байгааг авч үзвэл 2000-2020 онд хамгийн өндөр буюу сүүлийн 20 жилд дунджаар 61.1 хувийг Улаанбаатрын бүс, 6.6 хувийг Баруун бүс, 16.8 хувийг Хангайн бүс, Төвийн бүс 10.6 хувийг

4.8 хувийг Зүүн бүс бүрдүүлж байна. Хангайн бүсийн хувьд 2020 онд 13.1 хувийг бүрдүүлж 2000 оноос 8.4 пунктээр буурч, хамгийн их бууралттай бүс болсон. Манай улсын оны үнээр тооцсон ДНБ-ий хэмжээ 2000 оноос хойш уул уурхайн салбарын олборлолт, үйлдвэрлэлээс ихээхэн хамаарч эрчимтэй өсөж, 2010 онд хамгийн өндөр буюу 48.0 хувиар өссөн. Гэвч эдийн засгийн өсөлт 2011 оноос эхлэн буурч, 2015 онд 3.0 хувь болж, 2017-2019 дахин сэргэсэн боловч коронавирус цар тахлаас шалтгаалан 2020 онд -1.0 хувь болсон байна.

Хүснэгт 5. Орон нутгийн төсвийн нийт орлого, бүсээр, 2000-2019 он

Он	Улсын дүн		Үүнээс:				
	Тэрбум төгрөг	Хувь	Баруун бүс	Хангайн бүс	Төвийн бүс	Зүүн бүс	Улаанбаатар
2000	67.5	100	6.0	14.5	21.9	4.1	53.5
2005	78.3	100	9.6	22.5	16.5	4.9	46.5
2010	360.9	100	7.2	19.2	23.3	5.2	45.1
2015	2,033.8	100	14.0	19.1	18.0	7.3	41.6
2019	2,942.8	100	12.1	16.8	17.9	6.2	46.9

Орон нутгийн төсвийн нийт орлогыг бүсээр авч үзвэл бүсүүдийн эзлэх хувь харьцангуй өөрчлөлт багатай байна. Баруун бүс 2010 онд нийт орлогын 6.0 хувийг бүрдүүлж байсан бол 2019 онд 12.1 хувийг бүрдүүлж 6.1 пунктээр өссөн үзүүлэлттэй байна. Тухайлбал, 2000-2019 оны дунджаар Улаанбаатар 44.2 хувийг, Төвийн бүс 19.8 хувийг, Хангайн бүс 19.8 хувийг, Баруун бүс 10.3 хувийг, Зүүн бүс 5.9 хувийг бүрдүүлж байна. 2019 орон нутгийн нийт төсөв 2,942.8 тэрбум төгрөг болсон байна. Үүний 12.1 хувийг Баруун бүс, 16.8 хувийг Хангайн бүс, 17.9 хувийг Төвийн бүс, 6.2 хувийг Зүүн бүс, 46.9 хувийг Улаанбаатар бүрдүүлж байна.

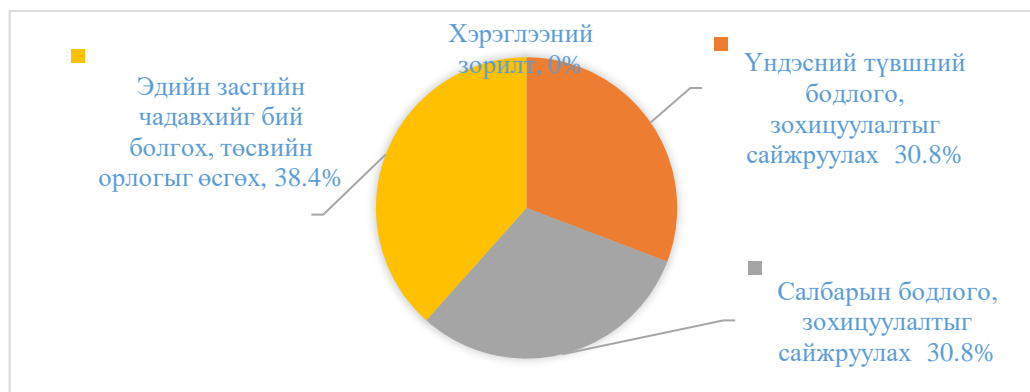
Хүснэгт 6. БХҮБ-ын эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд зорилтуудын агуулгын хэв шинжээр системчилсэн байдал.

№	Зорилтуудын агуулгын хэв шинж		Төлөвлөгөө	БХҮБ-ын бодлого, дэд зорилт
				Монгол Улсын хүн ам, нийгмийн хөгжлийн бодлого
				дэд 14 зорилт
1	Хэрэглээний зорилт		И1	Дэд 0 зорилт
2	Эдийн засгийн чадавхийг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөх		И2	Дэд 5 зорилт
3	Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах (ИЗ)	Үндэсний түвшний бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах	ИЗ-1	Дэд 4 зорилт
		Салбарын бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах	ИЗ-2	Дэд 4 зорилт

Эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд 13 зорилтоос агуулгын хэв шинжээр:

- дэд 0 зорилт нь хэрэглээний (0 хувь),
- дэд 5 зорилт нь эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөх (38,4 хувь)
- дэд 4 зорилт нь үндэсний түвшний бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах (30,8 хувь),
- дэд 4 зорилт нь салбарын бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах (30,8 хувь) байна.

Диаграмм 10. Эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын агуулгын хэв шинжийн эзлэх хувь



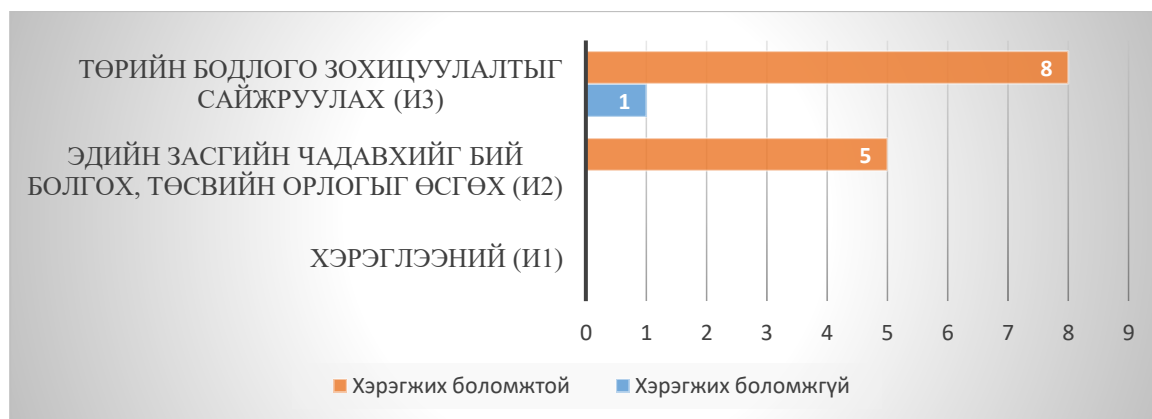
Эдийн засаг гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын хэрэгжилтийн үнэлгээ /Агуулгын хэв шинжээрх ангиллаар/

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын дэд зорилтуудыг агуулгын хэв шинжээр нь:

1. Хэрэглээний,
2. Эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөх,
3. Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулах гэж ангилсан. Энэ ангиллын дагуу бодлогын хэрэгжилтийг зорилтын багц, зорилт тус бүрээр авч үзэн шинжиллээ. Үүнд:
 - Хэрэглээний хэв шинжид чиглэсэн зорилт тус бодлогын салбарт тусгагдаагүй гэж ойлгоно.
 - Эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөхөд чиглэсэн зорилтоос 100 хувь хэрэгжих боломжтой.

Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулахад чиглэсэн зорилтуудаас 87.5 хувь нь хэрэгжих боломжтой, 12.5 хувь нь хэрэгжих боломжгүй байна.

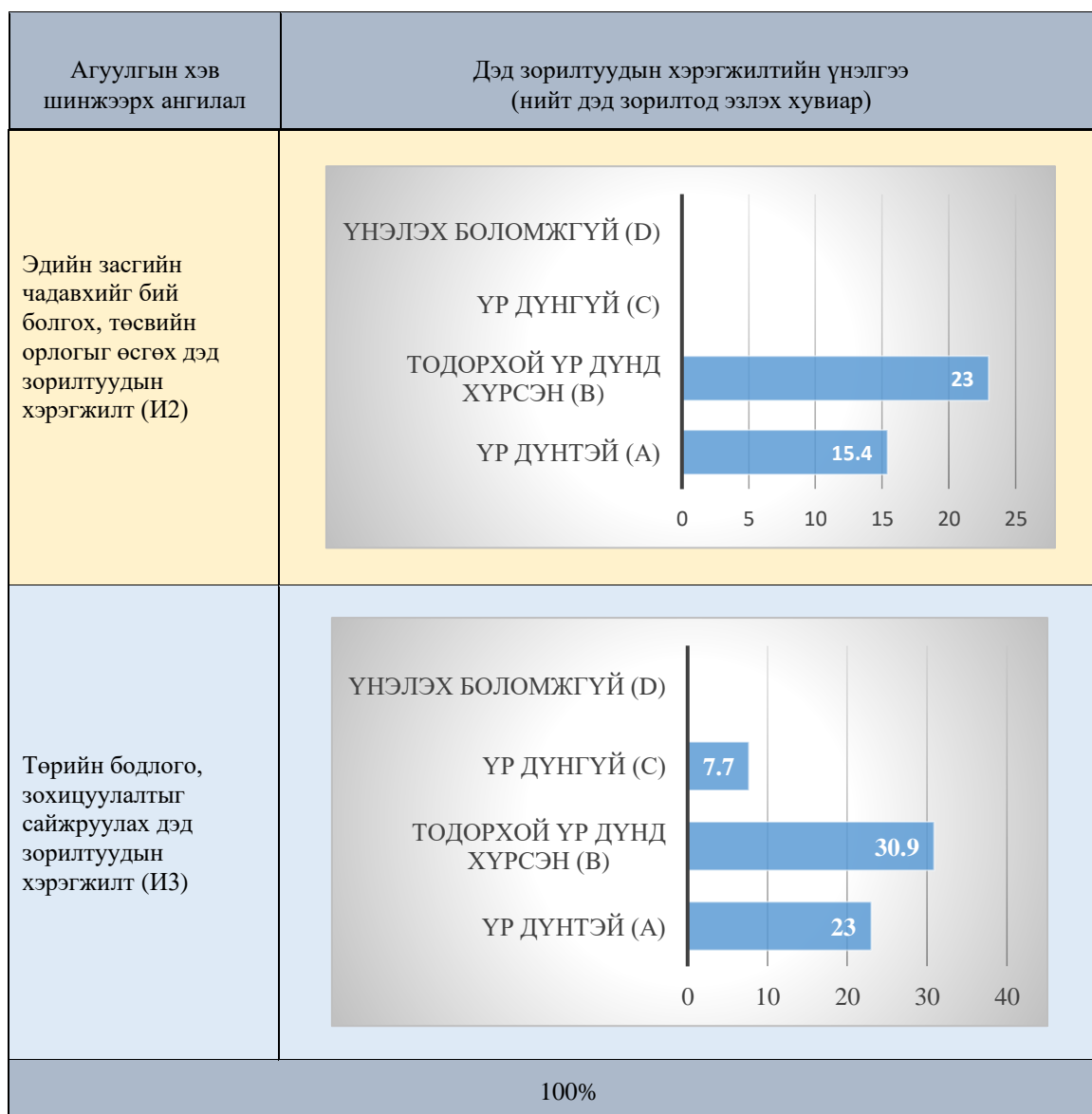
Диаграмм 11. Эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын зорилтын хэрэгжилт /агуулгын ангиллаар, зорилтын тоогоор/



Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын зорилтын хүрээнд дэд 13 зорилт дэвшүүлсэн. Үүнээс, дэд зорилтын хэв шинжийн ангиллаар:

- Эдийн засгийн чадавх бий болгох, төсвийн орлого өсгөхөд чиглэсэн дэд 5 зорилтоос 2 нь үр дүнтэй буюу 40 хувь, тодорхой үр дүнд хүрсэн 3 буюу 60 хувийг,
- Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулахад чиглэсэн дэд 8 зорилтоос 3 нь үр дүнтэй буюу 37.5 хувь, 4 нь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу 50 хувь, үнэлэх боломжгүй 0 хувь, 1 нь үр дүнгүй буюу 12.5 хувийг тус тус эзэлж байна.

Диаграмм 12. Эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын хэрэгжилтийн үнэлгээ, эзлэх хувиар



Эдийн засгийн чадавх бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөхөд чиглэсэн стратегийн 2 зорилт буюу 15.4 хувь нь үр дүнтэй зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрсэн, 3 дэд зорилт буюу 23 хувь нь тодорхой үр дүнд хүрсэн цаашид нэмэлт санхүүжилтгүйгээр хэрэгжих боломжтой. Төрийн бодлого, зохицуулалтыг сайжруулахад чиглэсэн дэд 8 зорилтоос 3 нь үр дүнтэй буюу 23 хувь, 4 нь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу 30.9 хувь, үр дүнгүй 1 буюу 7.7 хувийг тус тус эзэлж байна.

Дүгнэлт, зөвлөмж

Бүс нутгийн хөгжлийн талаар өндөр хөгжилтэй орнуудад баримталж буй онолын хандлага нь эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулж, тулгамдсан асуудлуудыг шийдвэрлэх ажил эрчимтэй хөгжиж байна. Тухайлбал Англи, Америк, Өмнөд солонгос, Шриланк, Египет, Хонконг, Сингапур гэсэн орнууд эдийн засгийн чөлөөт бүсийг байгуулж сул хөгжилтэй бүс нутгийн хөгжилд, бий болж буй хямралуудаас системтэйгээр гарч чадсан тухай эрдэмтдийн судалгааны ажлаас харж болно. Манай орны хувьд бүсчилсэн хөгжлийн талаар хууль эрхзүйн орчин бүрдсэн хэдий ч санхүүжилт дутмаг, удирдлагын тогтолцооны уялдаа холбоо, залгамж чанар сул, тухайн цаг үе болон нийгэмд тулгамдаж буй хууль эрхзүйн орчны ойлголт, хэрэгжилт сул, төсөл хөтөлбөрүүдийн хэрэгжилтийн түвшин муу байгаа нь судалгааны ажлын

явцад ажиглагдсан. Энэхүү судалгааны ажлаар Монгол улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын, эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын хэрэгжилтийг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтүүдийг боловсруулж, зорилт тус бүрд үнэлгээ хийсэн. Судалгаанд нийт 27 зорилтыг хамруулсан бөгөөд хэрэгжилтийн дэлгэрэнгүй шинжилгээг дөрвөн шатлалаар, хөндлөнгийн үнэлгээнд тохиромжтой хувилбар болох чанарын болон агуулгын хэв шинжээрх хэрэгжилтийн үнэлгээ хийсэн.

БХҮБ-ийн нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын нийт зорилтын 85.7 хувь нь хэрэгжих боломжтой, 14.3 хувь нь хэрэгжих боломжгүй зорилтууд байна. Хэрэгжилтийн ерөнхий үнэлгээний үр дүнг харахад 57 хувь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрээгүй гэхдээ тодорхой үр дүнд хүрсэн цаашид хэрэгжилтийг эрчимжүүлэх шаардлагатай, 28.6 хувь үр дүнтэй буюу зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрсэн байна. Агуулгын хэв шинжээрх ангиллаар авч үзэхэд хэрэглээний хэв шинж, төрийн бодлого зохицуулалтыг сайжруулах дэд зорилтууд нийт зорилтын 92.9 хувийг эзэлж байна. Энэ нь төрийн бодлого зохицуулалтын хүрээнд зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, түвшиндээ бүрэн хүрсэн гэж харж болохоор байна.

БХҮБ-ийн эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын нийт зорилтын 92.3 хувь нь хэрэгжих боломжтой, 7.7 хувь нь хэрэгжих боломжгүй зорилтууд байна. Жишээлбэл гадаад хамтын ажиллагааны хүрээнд хийгдсэн томоохон гэрээнүүдийн нэг болох 2016 онд Ташкент хотноо байгуулсан “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-г Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүнийг өрсөлдөх чадвараар хангах, хил дамнасан тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд хамтарсан төсөл, хөтөлбөрүүд хэрэгжүүлэхээр тусгагдсан. Хэрэгжилтийн ерөнхий үнэлгээний үр дүнг харахад 53.9 хувь тодорхой үр дүнд хүрсэн буюу зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрээгүй гэхдээ тодорхой үр дүнд хүрсэн цаашид хэрэгжилтийг эрчимжүүлэх шаардлагатай, 38.4 хувь үр дүнтэй буюу зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, зорилтот түвшиндээ бүрэн хүрсэн байна. Агуулгын хэв шинжээрх ангиллаар авч үзэхэд хэрэглээнд чиглэсэн зорилтууд энэхүү сэдвийн хүрээнд байхгүй гэж хэлж болно. Эдийн засгийн чадавхыг бий болгох, төсвийн орлогыг өсгөх, төрийн бодлого зохицуулалтыг сайжруулах дэд зорилтуудын үр дүнгээс харахад зорилт арга хэмжээ нь шалгуур үзүүлэлт, түвшиндээ бүрэн хүрсэн гэж харж болохоор байна.

Аливаа улсын урт хугацааны бодлого залгамж чанартай, хэрэгжихүйц байх үүднээс өмнөх хэрэгжүүлсэн бодлогын хэрэгжилтийг үнэлэн, дараагийн бодлогыг боловсруулах суурь нөхцөлд тусгаж чадвал тухайн шинэ бодлого илүү үр дүнтэй хэрэгжих боломжтой юм. Гол анхаарах асуудал нь түүнийг хэрэгжүүлэх, хэрэгжилтийг хангахад чиглэгдсэн төсөл хөтөлбөрүүдийг бодитойгоор үнэлэх асуудал юм. Бодлогын баримт бичгийн хэрэгжилтэнд хөндлөнгийн үнэлгээ хийх, хэрэгжсэн болон хэрэгжиж буй бодлогын баримт бичиг, хөтөлбөрүүдэд үнэлэлт дүгнэлт өгөх нь цаашид анхаарах асуудлуудыг бодитойгоор төлөвлөх, бүсчилсэн хөгжлийн чиг баримжаа орон зайн төлөвлөлтийг шинэчлэн тодорхойлоход чухал шаардлагатай тулгамдаж буй асуудлуудын нэг юм. Хэрэгжилтийн үнэлгээ, бүс нутгийн хөгжлийн асуудлаар байнга мониторинг судалгаа, үнэлгээ хийж зөвлөмж боловсруулах нь судалгааны ажлын зорилго бөгөөд хүний нөөцийн асуудал чухал юм. Мөн бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, хэрэгжүүлэх шаардлага, зорилго, нэн даруй авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар өргөн хэмжээний сурталчилгаа, ухуулан таниулах ажлыг зохион байгуулах нь зүйтэй юм.

НЭГ. МОНГОЛ ОРНЫ ХОТ, СУМ СУУРИНЫ ХӨГЖЛИЙН ПОТЕНЦИАЛЫН ҮНЭЛГЭЭ

Судалгааны үндэслэл

Хүн амын ихэнх хувь нь Улаанбаатар хотод төвлөрсөн, хөдөөгийн хүн ам нь том газар нутагт тархан суурьшсан Монгол Улсын хувьд эдийн засгийн орон зайн ялгавартай бодлого явуулах хэрэгцээ шаардлага нэн чухал байна.

Улс орны хэрэгжүүлж буй хөгжлийн стратеги нь бүс нутгийг ижил, тэгш *эсвэл* өндөр бүтээмжтэй байдалд түлхүү анхаарах гэсэн хязгаарлагдмал сонголттой тулгардаг [9]. 2000 оны үед Монгол улсын Их Хурал, засгийн газраас Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, түүнийг дагалдах эрхзүйн акт, бодлогын баримт бичгүүдийг баталснаар хөгжлийн орон зайн хувьд тэгш хүртээмжтэй зарчмаар хөгжих сонголтыг хийсэн [10]. Гэвч бодлогын хэрэгжилт хангалтгүйн улмаас томоохон хотууд, уул уурхай дагасан цөөн сумдуудад хүн ам хэт төвлөрсөн хэвээр байна. Иймд Монгол Улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар бүх хот, сум сууринг нэгэн зэрэг хөгжүүлэх эдийн засгийн нөөц боломж хомс тул харьцангуй хөгжлийн потенциал сайтай хот сум суурингийн хөгжлийг дэмжих замаар өндөр бүтээмжтэй байдалд түлхүү анхаарсан хөгжлийн стратегийг баримтлах хэрэгцээ, шаардлага үүсээд байна.

Нөгөөтэйгүүр Монгол Улс хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тогтвортой, залгамж чанарыг хангах, үндэсний хэмжээнд хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтөд баримтлах зарчмыг тодорхойлох, хөгжлийн бодлого боловсруулах, төлөвлөх, үр дүнтэй хэрэгжүүлэхтэй холбоотой хууль эрхзүйн орчныг бүрдүүлсэн. Хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтөд нөөц, эх үүсвэрт үндэслэсэн байх зарчмыг баримтлахыг хуульчилсан. “Нөөц, эх үүсвэрт үндэслэсэн байх зарчим” гэдгийг хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичгийг боловсруулах, батлах, төлөвлөх, хэрэгжүүлэхдээ **байгалийн баялаг, түүхий эд, хөрөнгө санхүү, техник технологи, шинжлэх ухаан, инновац, ур чадвартай ажиллах хүчин болон шаардлагатай бусад нөөцийг** урьдчилан тооцоолсон төсөв, төсөөллийн дагуу тодорхойлсон хязгаарлалтын хүрээнд тусгах гэсэн агуулгаар ойлгон хэмээн зааж өгсөн. Гэтэл хөгжлийн бодлогыг орон зайд буулгахад хаана, аль хот, сум суурин хөгжлийн ямар нөөц, потенциалтай болох, түүнд үндэслэсэн хөгжлийн ямар функционал чиг үүрэг байж болох талаар судалсан судалгааны ажил сүүлийн жилүүдэд дорвитой хийгдээгүй.

2020 онд Монгол Улсын Их Хурлаар “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичгийг баталсан. Уг бодлогын 8.1.2.-д “**Хөгжлийн ирээдүйтэй сууринг тодорхойлон..**” гэсэн дэд зорилтыг дэвшүүлсэн. Зорилтыг хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд дараах ажлуудыг төлөвлөсөн байна. Үүнд:

- Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэлийн “3.6.6-д хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоонд тулгуурлан бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, бүс нутгийн оновчтой бүтэц, **хөгжлийн ирээдүйтэй сууринг тодорхойлж**, орон зайн төлөвлөлтийг хийнэ”,
- Монгол Улсын засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн “3.7.4.-д Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоонд тулгуурлан бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, бүс нутгийн оновчтой бүтэц, **хөгжлийн ирээдүйтэй сууринг тодорхойлж**, агаарын тээвэр, авто зам, төмөр замын сүлжээнд холбоно” хэмээн тус тус тусгасан.

Дээрх бодлогын зорилтуудын хэрэгжилтийг хангахын тулд хөгжлийн потенциал сайтай сууринг тодорхойлох шаардлагатай ба үүнийг тодорхойлох аргазүй аргачлалыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр боловсруулах шаардлагатай байна.

Иймд Монгол улсын хүн ам, нийгэм, эдийн засгийн онцлог, байгаль орчны суурь нөхцөл, газарзүйн байршлын ялгаатай байдал, шинээр хэрэгжүүлж байгаа бодлогын томоохон зорилтууд, бүс нутгийн хөгжлийн орчин үеийн хөгжлийн чиг хандлага, бусад улсын

туршлагыг харгалзан хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлох аргазүйг боловсруулах нь энэхүү судалгааны ажлын үндэслэл болно.

Судалгааны ажлын зорилго, зорилт

Энэхүү “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах” суурь судалгааны ажлын хүрээнд Монгол орны байгалийн болон эдийн засгийн нөөц, үйлдвэрлэл, хүн ам, нийгэм, эдийн засгийн онцлог, газарзүйн байршлын ялгаатай байдлыг харгалзан, бүс нутгийн хөгжлийн орчин үеийн хөгжлийн чиг хандлага, гадаад нөхцөл байдал, бусад улсын туршлагыг тооцсон хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлох аргазүй аргачлалыг боловсруулах нь судалгааны үндсэн зорилго юм.

Үндсэн зорилгын хүрээнд дараах зорилтуудыг дэвшүүлж ажиллаа. Үүнд:

- 1). Хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөд ашиглаж буй бүсчилсэн хөгжлийн онолын гол гол хандлага, зарим гадаад улс орны туршлага, Монгол Улсын нөхцөлд тохирох онолын чиг хандлагыг тодорхойлох;
- 2). Хөгжлийн потенциал сайтай хот сум, сууринг тодорхойлоход ашиглах шалгуур үзүүлэлтийн үндэслэл, тэдгээрийг тооцох аргачлалыг боловсруулах;
- 3) Боловсруулсан аргачлалынхаа дагуу хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлох.

Ач холбогдол

Энэхүү Хот, суурин газрын хөгжлийн потенциалын үнэлгээг хийснээр дараах ач холбогдолтой. Үүнд:

- Эдийн засгийн нийтлэг болон **ялгавартай** бодлого тодорхойлох, хэрэгжүүлэх
- *Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтөд баримтлах зарчим. ХБТУТХууль, 2020.*
 - 5.1.6.нөөц, эх үүсвэрт үндэслэсэн байх;
 - 5.1.8.судалгаа, шинжилгээнд үндэслэсэн байх;
- Хөгжлийн нөөц, боломжийг цаг хугацаа, орон зайн хувьд оновчтой зохион байгуулах, удирдах
- Хязгаарлагдмал эдийн засгийн нөөц, чадавх, хөрөнгө оруулалтыг оновчлох, үр ашгийг нэмэгдүүлэх
- Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо бүрдүүлэх, Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, нутаг дэвсгэрийн орон зайн оновчтой бүтэц тодорхойлох
- Хотуудын зэрэглэл, статус тодорхойлох, төр засгаас тогтоох
- Хот, суурин газруудын функционал чиг үүргийг тодорхойлох. Энэ нь цаашид тухайн хотын хөгжлийн төлөвлөлт хийх үндэс болно (*салбар, тэргүүлэх чиглэл*).
- Хөгжлийн потенциал сайтай хот сум суурингийн хөгжлийг дэмжих нь нийгэм, эдийн засгийн бүтээмж, үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх
- Нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн зохион байгуулалтыг дунд, урт хугацаанд удирдан, чиглүүлэх.
Хөгжлийн орон зайн төлөвлөгөө хийхэд суурь өгөгдөл болно
Орон зайн хувьд эдийн засгийн ялгавартай бодлого явуулах
Тухайн хот сумын хөгжлийн потенциалыг тодорхойлох
Тухайн хот сумын хөгжлийн потенциал аль салбарт байгааг тодорхойлох
Тухайн хот, сум суурины функционал чиг үүргийг тодорхойлох
Тэргүүлэх чиглэл нэг, эсвэл таван эдийн засгийн салбар байгаа эсэхийг тодорхойлох

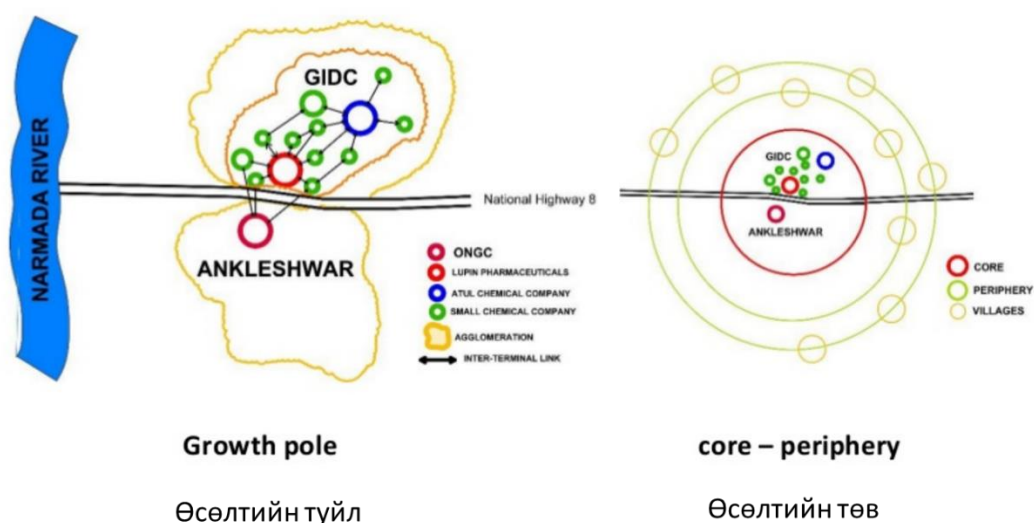
Хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлох онолын үндэслэл

- Бүс нутгийг хөгжүүлэх гол онолын хандлага, үзэл баримтлал

Нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн хувьд харьцангуй өндөр түвшинд хүрсэн орнуудын зэрэгцээ бас сул хөгжсөн орнууд одоо ч байсаар байна. Яг үүнтэй ижил тодорхой нэг улс орны дотоодод

харьцангуй илүү хөгжсөн бүс нутаг байхад бас сул хөгжсөн бүс нутаг байдаг [11]. Олонх оронд энэхүү бүс нутгийн хөгжлийн ялгаатай байдал байсаар байна. Бүс нутгийн хөгжлийн орон зайн ялгаатай байдлыг тайлбарладаг онолын хоёр үндсэн хандлага байна. Үүнд:

1. **Өсөлтийн төв /Core-periphery theory/** – 1896 онд Германы эрдэмтэн Фредрих Ратзел [12] анх үндэслэсэн, улмаар 1974 онд Жон Фрийдман [13] бүс нутгийн хөгжлийн ялгаатай байдлыг тайлбарлахад улам боловсронгуй болгон хөгжүүлсэн. Энэхүү онолын хандлагаар хөгжлийн төв болох бүс нь түүнийг тойрон орших алслагдсан бүсээс үйлдвэрлэлийн хүчин зүйлд шаардагдах нөөцийг аван эргүүлээд бүтээгдэхүүн үйлчилгээгээр хангадаг. Иймд хөгжлийн төвөөс алслагдсан бүс рүү хөгжлийн өсөлт хүрдэг [14].
2. **Өсөлтийн туйл /Poles of growth theory/** – 1955 онд Францын эрдэм Франсуа Перу [15] дэвшүүлсэн байдаг. Онолын энэхүү хандлагаар хөгжиж буй бүсийн хөгжил тодорхой түвшинд хүрээд зогсонги болсноор дараагийн хөгжлийн бүс үүсэн, хөгжих нөхцөл бүрддэг. Улмаар шинэ хөгжлийн бүс хуучин хөгжлийн бүстэйгээ холбогдон хөгждөг [16].



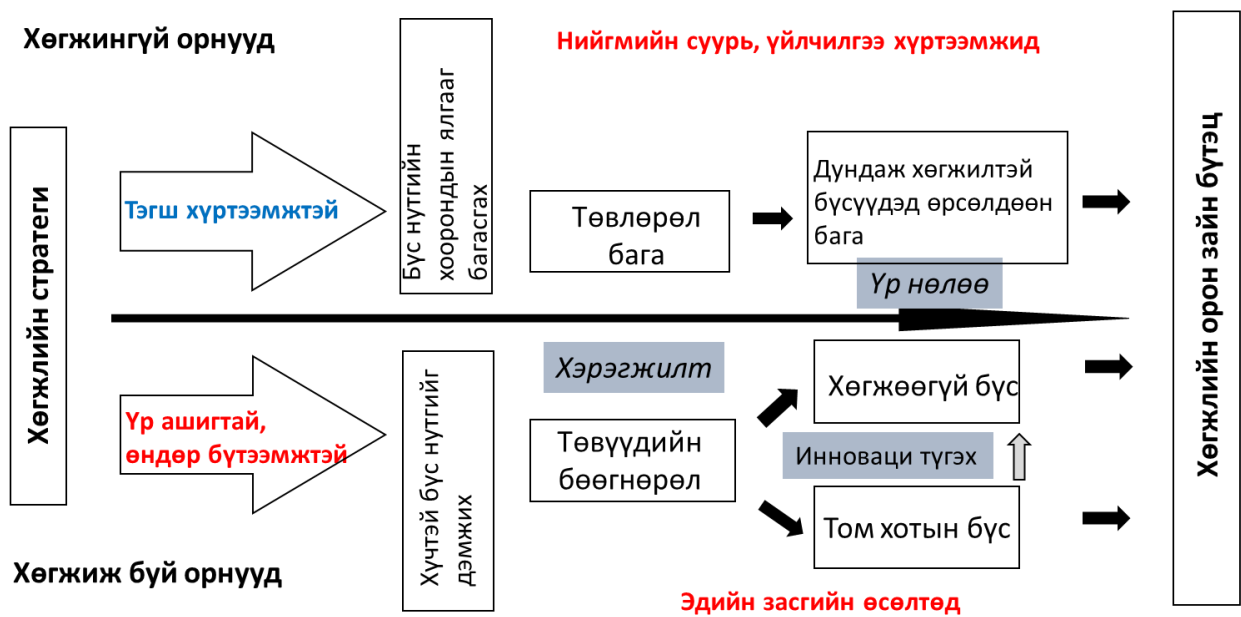
Зураг 2. Өсөлтийн туйл болон өсөлтийн төвийг хооронд нь харьцуулсан жишээ.

Бүс нутгийн хөгжлийн ялгаатай байдлыг тайлбарласан онолын дээрх хандлагын бодит амьдрал дээрх жишээг Энэтхэг улсын Гужарат муж дахь Анклешвар хотын жишээнээс харж болно. Анклешвар хотын хувьд ойролцоох нөлөөллийн бүсэд шинээр хөгжлийн төвүүд үүсэн холбогдож байгаа өсөлтийн туйлын онолыг харуулж байгаа бол зэргэлдээх тосгонуудтай Анклешвар хотыг холбон харвал өсөлтийн төвийн онолыг харж болно.

Яг үүнтэй ижил хөрш зэргэлдээх улс орнууд томоохон өсөлтийн төв болох хотуудыг дэд бүтцээр холбон эдийн засгийн коридор үүсгэн өсөлтийн туйлын хандлагаар бүс нутгаа хөгжүүлэх оролдлогыг хийж байна. Жишээлбэл, Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр [17], БНХАУ-ын Бүс ба Зам санаачлага, Зүүн хойд Азийн эдийн засгийн интеграц, Оросын Евроазийн эдийн засгийн холбооны хүрээнд хэрэгжүүлэх төслүүдийг дурдаж болно.

Харин улс орнуудын хөгжлийн дотоод зохион байгуулалтын хувьд хөгжлийн түвшнээсээ хамаараад ялгаатай байна. Хөгжиж буй болон өндөр хөгжилтэй улс орнууд өөрийн орны нийгэм, эдийн засгийн онцлог, газарзүйн байршил, хэв шинжид тулгуурлан хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийг харилцан адилгүй хийсэн байдаг. Учир нь хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт нь сул хөгжилтэй бүс нутаг, хот суурингуудад түлхүү хөрөнгө оруулах замаар жигд хөгжүүлэх эсвэл хөгжлийн ирээдүй сайтай, өндөр бүтээмжтэй бүс нутаг, хот сууринг сонгож хөгжүүлэх гэсэн хязгаарлагдмал сонголттой тулгардаг. Иймд аль шийдэл нь хамгийн оновчтой эсэхэд тулгуурлан хөгжлийн стратегия тодорхойлдог байна [9].

Диаграмм 13. Улс орны хөгжлийн хэрэгжлүүлж буй стратегийн хөгжлийн орон зайн бүтцэд үзүүлэх байдал



Эх сурвалж: Jerzy Banski, 2010. *Dilemmas for Regional Development in the Concepts Seeking to Develop Poland's Spatial Structure. Regional Studies, Vol. 44.5, pp. 535-549*

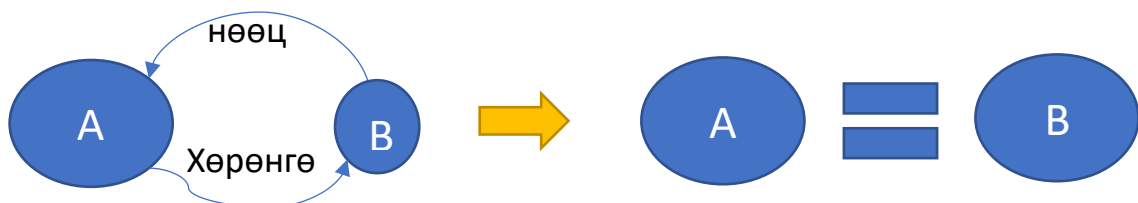
Бүс нутгийн хөгжлийн ялгааг багасгахад чиглэсэн дараах онолын гурван загварыг товч тодорхойлж болно [9]. Үүнд:

1. Тэнцвэрийн онол /theory of equilibrium/ нь хөрөнгө болон хөдөлмөрийн эрэлт, нийлүүлэлтийн одоо байгаа зөрүү бүс нутгийн хоорондын хөгжлийн ялгааг багасгахад хангалттай гэж үздэг.

Хөрөнгө болон ажиллах хүч нь баян бүс (А) ба ядуу бүсийн (В) хооронд чөлөөтэй шилжиж байдаг гэж үзвэл

- o хөрөнгө оруулалт А-аас В- рүү шилжиж эхэлдэг бол
- o ажиллах хүч В-ээс А рүү шилждэг
- o Энэ маягаар цаг хугацаа өнгөрөх тусам бүс нутгийн хоорондын ялгаа арилах болно.

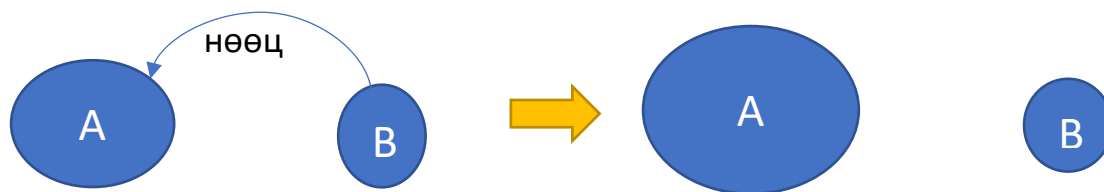
Диаграмм 14. Тэнцвэрийн онол /theory of equilibrium/



2. Хуримтлагдсан учир шалтгааны онол /theory of cumulative causality/ нь бүс нутгийн ялгаа ихэссээр байна гэж үздэг.

- Хямд өртөгтэй ажиллах хүчний давуу тал нь төвлөрөл үүсгэж буй бүсэд нийцэхгүй.
- Ингэснээр В бүсээс гарах ажилчдын урсгал нь А бүсээс гарах өндөр өртгийг хязгаарлах зуур А бүсийн ажиллах хүчний өндөр өртгийг нөхөх ээлжийн тохируулга хийгдэх болно. Иймээс хөгжлийн ялгаатай байдал улам эрчимжиж болзошгүй юм.

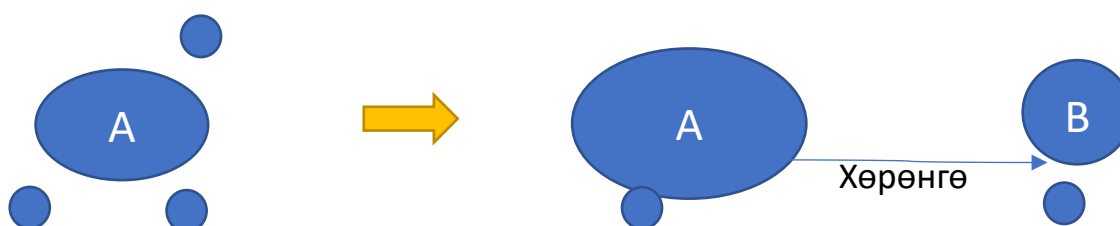
Диаграмм 15. Хуримтлагдсан учир шалтгааны онол /theory of cumulative causality/



3. Туйлширсан хөгжлийн онол /theory of polarized development/

- Эдийн засгийн хөгжлийн процессын эхний үе шат нь бүс нутгийн ялгаатай байдал нэмэгдэж, хэд хэдэн гол төвүүдэд капитал төвлөрнө.
- Гэсэн хэдий ч, хөгжлийн тодорхой цэгт хүрээд удааширч хөгжөөгүй, хямд өртөгтэй хэсэгт хөрөнгө оруулах сонирхол нэмэгдэж эхэлдэг.
- Эцэстээ энэ нь бүс нутгийн хөгжлийн уялдаа холбоог хангахад хүргэдэг.

Диаграмм 16. Туйлширсан хөгжлийн онол



- Зарим улс орны туршлага

Польш улс

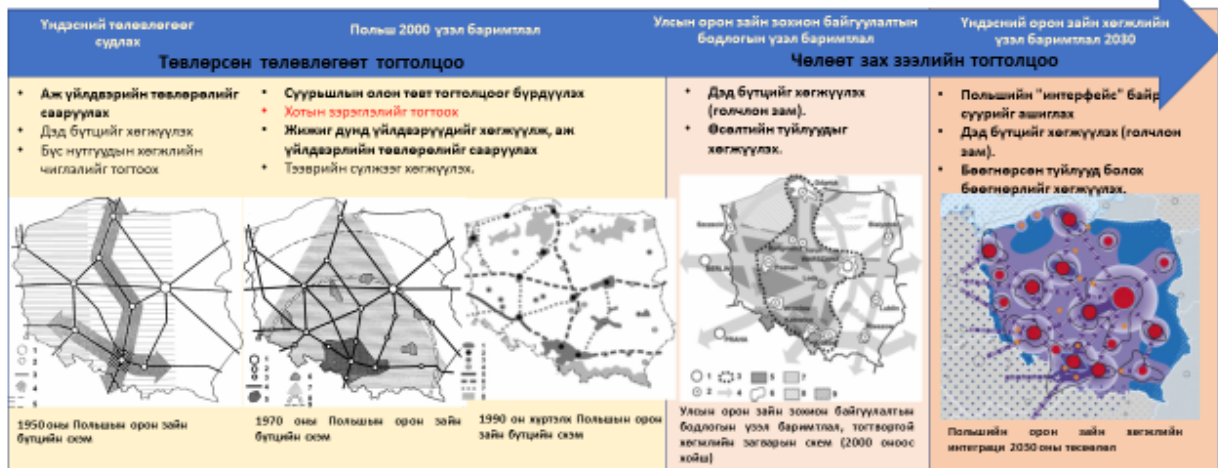
Сүүлийн 60 гаруй жилийн хугацаанд Польш улс хөгжлийн орон зайн гурван үзэл баримтлалыг боловсруулаад байна. Дэлхийн хоёрдугаар дайны дараахан тус улсын хэрэгжүүлсэн орон зайн хөгжлийн үзэл баримтлал нь бүс нутгийн хөгжлийн ялгааг багасгах, аж үйлдвэрийн төвлөрлийг бууруулахад эхэндээ чиглэж байв. Гэвч бүс нутгийг жигд хөгжүүлэх гэсэн энэхүү оролдлого нь бүтээгүй байна.

Үүний дараа 1974 онд батлагдсан 1990 он хүртэлх Улсын орон зайн менежментийн төлөвлөгөө нь дунд түвшний хөгжлийн төвүүдийг бий болгоход анхаарсан боловч өмнөд бүсийн аж үйлдвэрийн потенциалтай хэсгийг хойд болон зүүн хэсэгт шилжүүлэх гэсэн оролдлого нь мөн л тэгш хүртээмжэй зарчмаар хөгжүүлэх гэсэн хөгжлийн стратеги болсон. Түүнчлэн төлөвлөгөөг хэт өөдрөгөөр төсөөлсөн нь эцэстээ эдийн засгийн хямралын уршгаар хэрэгжих боломжгүй болгов.

Одоогийн хэрэгжүүлж буй хөгжлийн орон зайн зохион байгуулалтын гол үзэл баримтлал нь туйлширсан хөгжлийн онол дээр тулгуурлаж байна. Энэ нь газар нутгийн ихэнх хэсгийг хамарч буй хөгжлийн бүс, сонгогдсон зангилаанууд дээр нийгэм эдийн засгийн үйл ажиллагааг улам хөгжүүлэх замаар бүсийн ялгааг багасгах гэсэн онолын загвар юм.

Польш улсын хөгжлийн орон зайн зохион байгуулалтын төлөвлөлтөөс 2010 оны суурь түвшин болон 2030 онд хүрэх түвшинг харьцуулан харахад шинээр хөгжлийн төвүүд (улаан тойрог) бий болох, одоо байгаа төвүүдийн хоорондын үйл ажиллагаа (ягаан цэгтэй шугам), тэдгээрийн нөлөөллийн хамрах хүрээ улам тэлэх (ягаан өнгөтэй бүс), хоорондоо холбогдох хөгжлийн төвүүд шинээр бий болохоор байна. Төлөвлөлт амжилттай хэрэгжсэнээр хөгжлөөр хоцрох бүс (цэнхэр өнгөтэй бүс) багасахаар байна.

ПОЛЬШ УЛСЫН ЖИШЭЭ



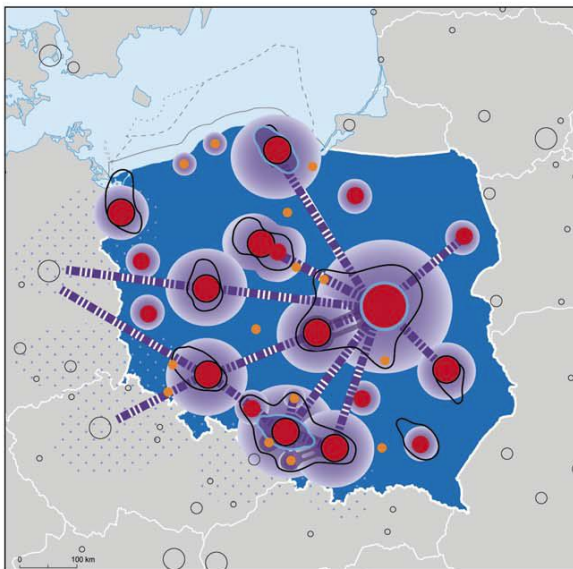
Аж үйлдвэрийн төвлөрлийг задлах, тэгш хүртээмжтэйгээр хөгжүүлэх

Харьцангуй давуу тал дээрээ тулгуурлан хөгжлийн туйлуудыг дэмжих

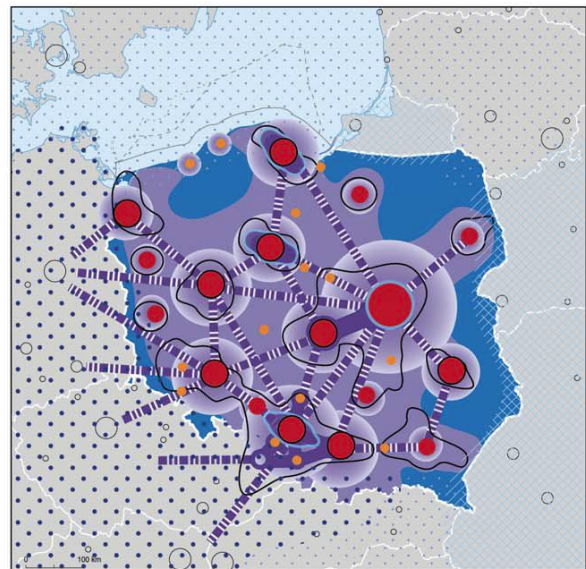
Эх сурвалж: Jerzy Banskі, 2010. Dilemmas for Regional Development in the Concepts Seeking to Develop Poland's Spatial Structure. *Regional Studies*, Vol. 44.5, pp. 535-549
Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал. УИХ-ын 2001 оны 57 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.

Зураг 3. Польш улсын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөд баримталж байсан бодлого, туршлага

2010



2030



Зураг 4. Польш улсын 2030 он хүртэлх хөгжлийн орон зайн төлөвлөгөө.

Хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөд дараах зүйлүүдийг харуулсан байна. Үүнд:

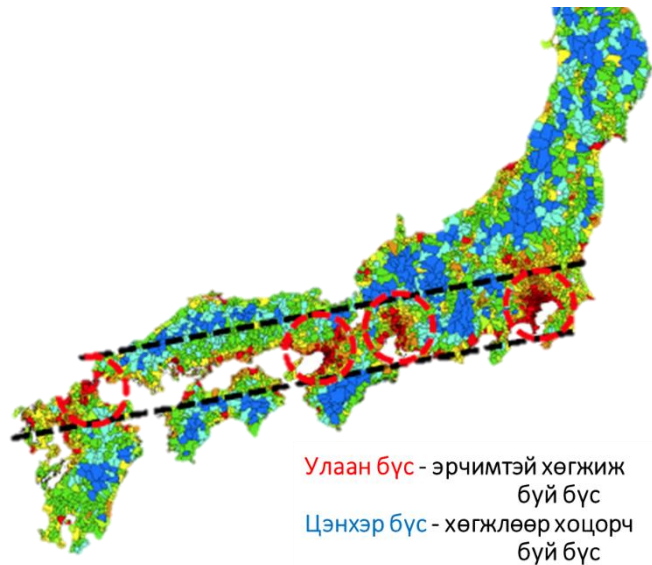
- Хотуудыг улсын хөгжилд гүйцэтгэх чиг үүрэг, ач холбогдлын зэргээр нь ангилсан /хүн ам их төвлөрсөн хот өндөр зэрэглэлтэй/
- Ойролцоох хотууд нь бизнесийн төвлөрлүүд /кластер/ үүсгэсэн
- Хотууд нь чиг үүргээрээ хоорондоо холбогдсон
- Гадаад үйл ажиллагааны чиглэлийг тодорхойлсон

Япон улс

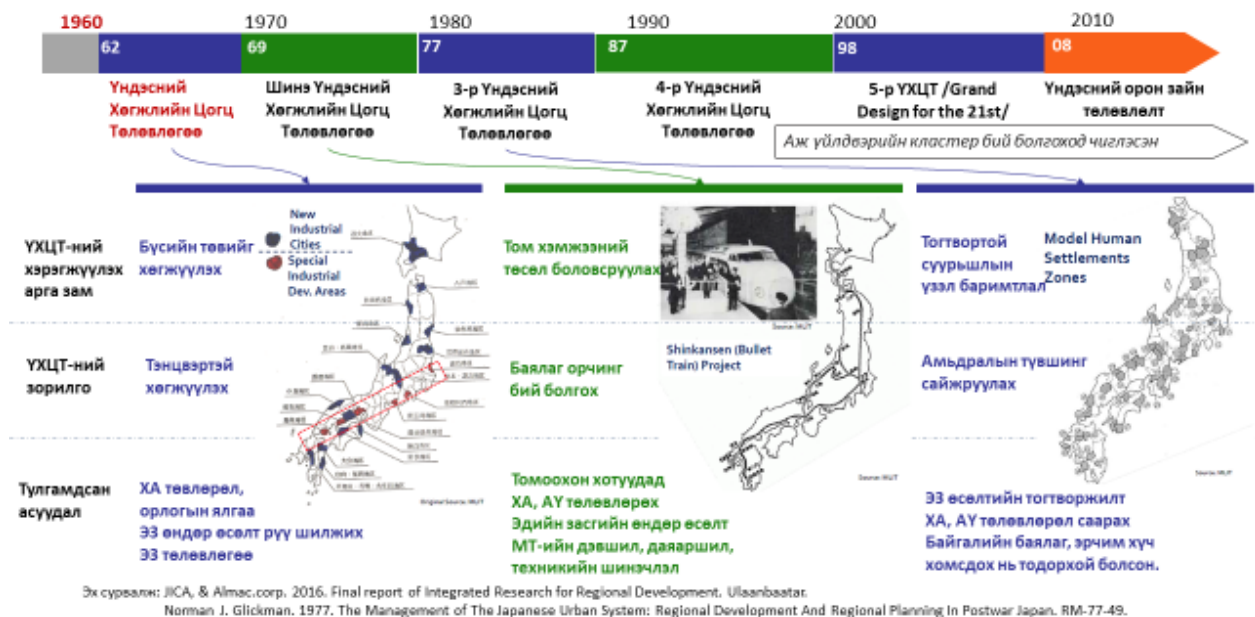
Харин Япон, Хятад улсын хувьд бүс нутгийг жигд хөгжүүлэхээс илүү хөгжлийн ирээдүй сайтай бүс нутгийг эхэлж хөгжүүлэх замаар бүс нутгийг ялгааг багасгасан туршлага байна.

Дэлхийн хоёрдугаар дайны дараахан Япон улс сэргээн байгуулалт, эдийн засгийн өсөлтөд чиглэсэн эдийн засгийн төлөвлөгөөг хэрэгжүүлсэн. 1949-1960 оны хооронд хэрэгжүүлсэн эдийн засгийн төлөвлөгөөний үр дүнд эдийн засаг эрчимтэй өссөн ч хөгжлийн орон зайн ялгаа ихэссэн. Улмаар хөдөө орон нутгийн хүн ам буурсан. Орон нутагтаа үлдсэн хүн амын ихэнх нь өндөр настай хүмүүс эзлэж байсан ба бага бүтээмжтэй хөдөө аж ахуйн салбарт ажиллаж байсан.

Орон нутгийн захиргааны зүгээс хэрэгжүүлж буй арга хэмжээний үр дүн муу байжээ. Харин хүн ам их төвлөрсөн томоохон хотуудад орчны бохирдол, замын түгжрэл гэм мэт асуудлууд бий болсон [18]. Хүн амын орлогын зөрүү ихэсч баялгийн тэгш бус байдал бий болсон байна. Улмаар тус улсын хөгжилд тулгарсан асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор 1962 оноос үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөөг шат дараатай хэрэгжүүлж эхэлсэн.



Зураг 5. Япон улсын 1960-аад оны хөгжлийн орон зайн ялгаа



Зураг 6. Япон улсын хэрэгжүүлсэн Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө, тэдгээрийн зорилго, хэрэгжүүлсэн арга зам, тухайн үед тулгамдаж байсан асуудлууд.

1962 оноос эхлэн үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөөг хэрэгжүүлж эхэлсэн ба хэрэгжүүлсэн ҮХЦТ бүрийн зорилго, хэрэгжүүлэх арга зам, тулгамдаж буй асуудал өөр өөр байсан ба бүгдийн нэг дор шийдэх гэж оролдоогүй байна. Мөн эхний гурван хөгжлийн цогц төлөвлөгөө нь бүс нутгийн хөгжлийн ялгааг арилгахад чиглэсэн бол дөрөв дэх ҮХЦТ-нөөс эхлэн аж үйлдвэрийн кластер бий болгоход чиглэжээ.

Анх хэрэгжүүлэх үед хүн амын төвлөрөл, орлогын ялгаа их, эдийн засгийн өсөлтийг хэвээр байлгах асуудал тулгамдаж байсан тул бүс нутгийг тэнцвэртэй хөгжүүлэх зорилт тавин шинээр аж үйлдвэржсэн хотыг бий болгох замаар шийдвэрлэсэн байна.

Харин хоёр дахь ҮХЦТ үед шинээр мэдээллийн технологийн дэвшил, техникийн шинэчлэл тулгамдсан. Иймд амьдралын таатай орчинг бий болгох зорилго дэвшүүлэн том хэмжээний төсөл боловсруулж эхэлсэн байна. Үүнд аж үйлдвэр хөгжсөн хотуудыг хурдан галт тэргээр холбох төсөл орсон.

Гурав дахь ҮХЦТ нь амьдралын түвшинг сайжруулах зорилго дэвшүүлэн хүн амын суурьшлын загвар бүсийг бий болгоход анхаарсан байна.

- Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдал

Монгол Улсын хөгжлийн орон зайн зохион байгуулалт

Үндсэндээ 1961 оноос шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр улс орныг бүсчилэн хөгжүүлэх асуудал төр засгийн бодлогод тусч улмаар ШУА-ын санаачлагаар Монгол, Орос эрдэмтдийн судалгааны ажлын үр дүнд аж ахуйн төрөлжилт, эдийн засгийн хөгжлийн төлөвт суурилан Монголыг гурван бүсэд хуваан авч үзсэн. 1970-аад оны үед Тээвэр эдийн засгийн бүсчлэлийн асуудлаар Т.Намжим доктор монголын газар нутгийг Баруун, Баруун хойт, Төвийн, Зүүн гэсэн дөрвөн бүсэд хувааж үзэх шаардлага байгаа тухай тэмдэглэсэн байдаг. БНМАУ-ын эдийн засгийн мужуудыг илрүүлэн тогтоох тухай судалгаа шинжилгээний ажил 1980-аад оноос эрчимтэй хийгдэх болсон.

Бүс нутгийн хөгжлийн асуудлаар 1990-ээд оноос төр, засгаас ихээхэн анхаарах болж 1999 оны Монгол Улсын Засгийн газрын 138-р тогтоолоор “Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийн тогтвортой хөгжлийн шинжлэх ухааны үндэслэлийг судлан боловсруулах” чиг үүрэгтэйгээр “Үндэсний хөгжлийн хүрээлэн” байгуулагдсан юм. Энэ үеэс өнөөг хүртэл бүс нутгийн хөгжлийн асуудлаар Р.Ринчинбазар, Л.Цэдэндамба нарын олон эрдэмтэн судлаачид судалгаа, шинжилгээний ажил туурвисан байна.

2000 оны үед Л.Цэдэндамба нар (2000-2004) Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, стратеги, хөтөлбөр боловсруулан, улмаар 2000-аад оны үед Монгол Улсын Их хурал, Засгийн газраас Бүсчилсэн хөгжлийн бодлоготой холбоотой эрхзүйн акт, үзэл баримтлал, дунд хугацааны стратеги, хөтөлбөрүүд батлагдан гарсан. Үүнд, 2001 онд УИХ-аас баталсан Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал [10], 2003 онд Бүсчилсэн хөгжлийн удирдлага, зохицуулалтын тухай хууль, 2010 он хүртэл хэрэгжүүлэх Монгол Улсын бүсүүдийн хөгжлийн дунд хугацааны стратеги [7], Бүсийн тулгуур төв хотуудыг тогтоох тухай тогтоол [19], 2005 онд 2006-2015 хүртэлх Зүүн, Баруун, Төвийн, Хангайн бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015) [20], Улаанбаатар бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр [21] багтана.

2001 онд УИХ-аар баталсан Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал **зорилго** нь тус улсын газар, түүний баялаг, газар тариалан, мал аж ахуйн гаралтай түүхий эдийн нөөц, оюуны чадавхыг байгаль орчны даацад зохицуулан оновчтой ашиглах үндсэн дээр хүн ам, үйлдвэрлэлийн өнөөгийн зохисгүй бөөгнөрлийг задалж, хот, хөдөөгийн хөгжлийн ялгаа, аймаг, бүс нутаг хоорондын тэгш бус, тэнцвэргүй байдлыг багасгаж хөгжлийн түвшинг ойртуулах, үндэсний эдийн засаг, нийгмийн дэвшлийг түргэтгэх дотоод, гадаад таатай орчныг бүрдүүлэхэд оршиж байв.

Засаг захиргааны нэгжийн хувьд Монгол Улс 1 нийслэл, 21 аймаг, 330 суманд хуваагддаг. 330 сумын 21 нь аймгийн төв буюу статистикийн ангиллаар хот гэсэн ангилалд ордог бол үлдсэн 309 сум нь хөдөө гэсэн ангилалд ордог. Эдгээр 21 аймгийн төв, 309 сумыг улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар нэгэн зэрэг хөгжүүлэх эдийн засгийн нөөц, чадавх хомс хэвээр байна.

Одоогийн байдлаар Улаанбаатар хотод нийт хүн амын 46.1 хувь нь амьдарч, ДНБ-ний 65.8 хувь нь үйлдвэрлэгдэж, улсын төсвийн 58.6 хувь хуваарилагдаж, аж ахуйн нэгж байгууллагын 63.9 хувь нь үйл ажиллагаа явуулж байна. Эдгээр хэдэн тооноос хөгжлийн тэгш бус байдал

улам бүр гүнзгийрч байгааг харж болно. Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой бус, бодлогын оновчтой тогтолцоо тодорхойгүй байдлаас үүдэн гарч буй хэт төвлөрлийн үзэгдэл нь хот хөдөөгийн ялгааг улам нэмэгдүүлж, алслагдсан бүс нутгуудын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийг сааруулах, цаашлаад үндэсний аюулгүй байдалд ч нөлөөлөхүйц үзэгдэл болж хувирахаар байна. Төвлөрлийг сааруулах бодлого гэдэг нь дан ганц шилжилт хөдөлгөөнийг хязгаарлах, төрийн бодлогоор зохицуулах биш орон зайн нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалтыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр төлөвлөж, төрийн бодлого, зохицуулалтын дэмжлэгтэйгээр хэрэгжих цогцолбор үйл ажиллагаа байх ёстой юм. Гэтэл манай орны нөхцөлд орон зай, нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалт, төлөвлөлтийг хийж гүйцэтгэхэд шаардлагатай шинжлэх ухааны суурь судалгаа сүүлийн хэдэн жил дорвитой хийгдээгүй байна.

Үндсэндээ Монгол Улсын орон зай, нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалт нь бодлого, төлөвлөлтгүй, урсгалаараа бий болж, холбоо хамааралгүй бичил бүс, нутаг дэвсгэрийн бичил системүүд бий болсноор улс орны дотоодод байсан хөгжлийн ялгаат байдал нь аймаг хооронд, сумдуудын хооронд ч ихээхэн ялгаатай болох чиг хандлага ажиглагдаж байна. Эдгээр хүчин зүйлс, нөхцөл байдлын үр дүнд хүн амын нутагшил суурьшлын зохистой тогтолцоо алдагдаж, гажуудаж, хот суурингийн хувьд чиг үүрэг тодорхойгүй хөгжлийн түвшин доогуур, эзгүйдсэн суурингууд бий болсоор байна.

Иймд хөгжлийн потенциал сайтай хот сум сууринг тодорхойлох нь нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөд чухал өгөгдөл болох ба хот, сумын хөгжлийн түвшин, нийгэм эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг ялгаатай тул хөгжлийн потенциалын үнэлгээг хот, сум гэж ангиллаа.

Хөгжлийн тулгуур төв хотуудыг тогтоох оролдлого

Төвлөрсөн төлөвлөгөөт эдийн засгийн тогтолцооны үеэс 1990 он хүртэл улсын нийслэл, улсын зэрэглэлтэй Дархан, Эрдэнэт, уламжлалт 18 аймгийн төв, Хатгал, Тосонцэнгэл, Шарынгол, Зүүнхараа гэсэн 25 хоттой байв [22]. ЗХУ ашиглаж байсан район төлөвлөлт, хот байгуулалтын судалгаанд хот, суурин газруудын сүлжээг бүлэг суурингийн тогтолцоонд үндэслэн ангилах ерөнхий хандлага байжээ.

Дотоодын эрдэмтэд цөөн хэдэн шинж буюу хотуудын үүсэл, оршин суугчдын тоо, газарзүйн байрлал, чиг үүрэгт тулгуурлан хотыг ангилж байжээ. Ингэхдээ хотын хүн амын тоог гол үзүүлэлт болгон том, жижиг хот хэмээн ангилсан байх юм. Жишээ нь хотуудыг хүн амын тоогоор бага, дунд, том [23], [24] гэж ангилсан бол эдийн засгийн газарзүйн байрлалаар нь төмөр замын дагуу байрлаж, тээврийн ачаа эргэлтэнд оролцогч хотууд, авто замын дагуу орших хотууд, авто ба усан тээврийн зангилаа хот [25] гэж ялгажээ. Хотын хөгжилд нөлөөлсөн түүхэн хүчин зүйлс, ерөнхий үүргээр нь тоймлон нийслэл Улаанбаатар хот, аж үйлдвэрийн зангилаа Дархан, Эрдэнэт, Багануур, Тосонцэнгэл, Зүүнхараа, Бор-Өндөр, болон аймгийн төвүүд гэж гурав ангилсан байна.

Мөн 1993 онд батлагдсан Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуульд хотын зэрэглэл, статусын хувьд 500-15000 оршин суугчтай бол тосгон, 15000-гаас доошгүй оршин суугчтай бол улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот, 50000-гаас дээш (шаардлагатай гэж үзвэл 50000 хүртэл) оршин суугчтай хотод Улсын зэрэглэл тогтоож болохоор зохицуулж өгсөн.

Хэдийгээр хот, тосгоны эрхзүйн үндэс бүрдсэн ч Үндэсний хэмжээнд улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, газарзүйн байршил, бүсчилсэн хөгжил, эдийн засгийн интеграц, коридор, хотжилтын хөгжлийн түвшин зэргийг харгалзан аль нэг хотод Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот болгох статус олгоогүй өдийг хүрчээ.

Зах зээлийн нийгэмд шилжсэний дараа бүс нутгийн хэмжээнд тэргүүлэх ач холбогдолтой хотуудыг тодорхойлон, бодлогоор хөгжүүлэх оролдлогууд эхэлсэн байна. Хуучнаар Дэд бүтцийн хөгжлийн яамны Зураг төсөл, судалгааны үндэсний төвөөс 1996 онд “Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, хөгжлийн ерөнхий төсөл”-г боловсруулсан. Мөн тус төсөлд 400 шахам сууринг хамруулсан ба үүнээс хотыг ялган хэмжээгээр нь 4 ангилан, бүс нутгийн хөгжилд

хотын гүйцэтгэх үүргээр нь улсын зэрэглэлтэй, аймгийн зэрэглэлтэй хэмээн тогтоох саналыг дэвшүүлсэн байна. Уг төсөлд томоохон хотуудын хөгжлийн хэтийн төлөвийг бүлэг суурингийн тогтолцоонд үндэслэн тодорхойлжээ.

Гэвч бүлэг суурингийн тогтолцоо нь хот суурингийн газрын чанарын ялгааг тооцдоггүй учир дутагдалтай гэх шүүмжлэлийг дагуулав. Улмаар Д.Сайн-Эр [26] “Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, хөгжлийн ерөнхий төсөл”-д үндэслэн бүс нутгийн тулгуур төвүүдээр Ховд, Улиастай, Арвайхээр, Улаанбаатар, Чойбалсан хотуудыг тодорхойлсон. Эдгээр хотуудыг тодорхойлохдоо улсын хөгжлийг тэтгэх дэд бүтцийн үндсэн тэнхлэгүүд болох гол хэвтээ тэнхлэг болон бүс нутгийн хөгжлийн босоо тэнхлэгүүдийн огтлолцол дээр бүс нутгийн тулгуур төвүүд байх нь тохиромжтой гэж үзсэн. 2001 онд Д.Дандарбаатар нутаг дэвсгэрийн бүсүүд Ховд, Улиастай, Цэцэрлэг-Арвайхээр-Хархорин, Улаанбаатар, Чойбалсан гэсэн таван төв хоттой байж болох юм гэсэн саналыг дэвшүүлж байжээ. Эдгээр тулгуур төвүүд нь бүс нутгийн төв ба хүн амын нутагшилт, суурьшлын хувьд нутаг дэвсгэрийг бүс болгон ангилахад хүргэсэн байна [27].

2001 онд Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг УИХ-аар баталснаар хөгжлийн тулгуур төвүүд бий болгох асуудал бодлогын баримт бичигт туссан байна [10], [19]. Тус баримт бичигт Монгол Улс эдийн засгийн 4 бүстэй, эдийн засгийн бүс тус бүр 2 тулгуур хот, нийт 8 хотыг бүсийн нийгэм, эдийн засгийн томоохон төвлөрөл бий болгох, бүс нутгийн хөгжлийн тулгуур төв хот байхаар заасан. Харин Улаанбаатар хот нь улсын нийслэл ба бие даасан хот байжээ. Эдгээр хөгжлийн тулгуур төв хотуудад:

- Баруун бүс -> Ховд, Улиастай,
- Хангайн бүс -> Эрдэнэт, Хархорин,
- Төвийн бүс -> Дархан, Зуунмод,
- Зүүн бүс -> Чойбалсан, Өндөрхаан багтана.

Эдгээр эдийн засгийн бүсүүдийн хөгжлийн тулгуур төв хотыг сонгосон шинжлэх ухааны үндэслэл, аргачлалыг Л.Цэдэндамба нар [28] боловсруулсан байна. Мөн Л.Цэдэндамба нар [29] Монгол Улсын эдийн засгийн бүсүүдийн төв (хот суурин газрын хөгжлийг)-ийн хөгжлийг төрөөс дэмжих онолын үндэслэл, арга зам сэдэвт судалгааны ажлыг хийжээ.

“Бүс нутгийн хөгжлийн тулгуур төв” гэх ойголтыг “Бүсчилсэн хөгжлийн удирдлага зохицуулалтын тухай” хуульд тухайн бүсийг гадаад, дотоодын зах зээлтэй холбоход байгаль, эдийн засгийн нөхцлийн хувьд тохиромжтой байрласан улсын зэрэглэлтэй хотыг, ”орон нутгийн хөгжлийн төв” гэж тухайн бүс нутгийн хүн амын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний дэд бүтэц бүхий аймгийн зэрэглэлтэй хотыг ойлгоно хэмээн тодорхойлсон.

Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого нь тодорхой байршилд зарим хотыг өсөлтийн төв болгон хөгжүүлэх замаар бүс нутгийн хөгжлийн ялгааг багасгах, бүс нутгийн хөгжлийг түргэсгэхэд чиглэсэн. Уг бодлогыг хэрэгжүүлэх стратеги нь өсөлтийн туйлын загварыг ашиглан бүс нутгийн хөгжлийн тэнцвэртэй байдлыг бий болгох гэсэн оролдлого байв.

Бүлэг суурингийн тогтолцоо, Сум дундын төв, Шинэ сум төсөл

2001 онд УИХ-аар батлагдсан Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын 3.5-д “Бүсүүдийн хүрээнд эдийн засгийн бүс, бүс нутаг, хот-хөдөөгийн хөгжлийн харьцангуй бие даасан тогтолцоог бүрдүүлэхдээ, алслагдсан, говийн түүнчлэн сул хөгжилтэй бүс нутгийн хөгжлийг дэмжихийн хамт бүс нутгийн аж ахуйн бие даасан байдал, үндэсний эдийн засгийн тогтвортой өсөлтийг хангахад гол нөлөөтэй, **хөгжлийн ирээдүй сайтай бүс нутаг, хот сууринг** тэргүүн ээлжинд сонгон хөгжүүлж, түүнд ойр байгаа бусад нутгийг татан оролцуулах чиглэл баримтална гэж тусгажээ.

Улмаар эдийн засгийн бүсүүдийн хуваарийг тогтоохдоо,

нэгдүгээрт: аймаг, орон нутгийн хүн амын аж байдлын түвшний ялгаа, түүнийг жигдрүүлэх асуудлыг тухайн бүсийн хүрээнд шийдвэрлэх дотоод, гадаад зах зээлийн болон төрийн зохицуулалтын боломж, газар, түүний баялгийг хамгаалах, ашиглах эзэмших зохимжит чиг хандлага зэргийг бодолцсон нийгэм, экологийн хүчин зүйлсийн;

хоёрдугаарт: аймаг, сум, аж ахуйн нэгж, байгууллага хоорондын хоршил холбоонд түшиглэн тухайн бүсийн хүн амын хэрэгцээг хангах, байгаль орчныг хамгаалах шаардлагад зохицсон үйлдвэрлэл, үйлчилгээний зохистой бүтэц бүхий дотоод, гадаад зах зээлд өрсөлдөх чадвартай нэг буюу хэд хэдэн бүтээгдэхүүнээр улсын хэмжээнд төрөлжсөн, бүс нутгийн аж ахуйн бие даасан цогцолборууд бүрдэх ирээдүйн төлөвийг баримжаалсан эдийн засаг, зах зээлийн хүчин зүйлсийн;

гуравдугаарт: хот, тосгоны зэрэглэл тогтоон, тэдгээрийн дотроос хөдөөгийн хүн амын амьдралыг бүс нутгийн дотоод, гадаад орчинтой дэд бүтцийн сүлжээгээр зохистой холбон зохион байгуулах боломжтой, ирээдүй сайтай байршсан хот, тосгоныг бүсийн, **сум дундын буюу бүлэг суурингийн төв** болгон сонгон хөгжүүлэх нөхцөлийг харгалзсан дэд бүтэц, хот байгуулалтын хүчин зүйлсийн аргуудыг хослон хэрэглэнэ.

Дээрх Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын хүрээнд эдийн засгийн бүсүүдийн хуваарилалтыг тогтоохдоо холбоотой бодлогод хөгжлийн ирээдүй сайтай бүс нутаг түүний онцлогт нь нийцүүлэн хөгжүүлэн **сум дундын буюу бүлэг суурингийн төв** болгон хөгжүүлэх зорилтыг тусгаж байжээ. Мөн УИХ, Засгийн газраас баталсан болон дэвшүүлж байсан гэж заасан ба уг бусад баримт бичгүүдийн хэрэгжилтийн явц, үр дүн, залгамж чанар болгон дараах сумдыг тэргүүн ээлжинд хөгжүүлэхээр тодорхойлсон судалгааны ажлууд байна. Үүнд:

1. УИХ-аас “Шинэ бүтээн байгуулалт” дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөрийн 4.4.6-д хөдөөгийн хөгжлийг дэмжих зорилтод улсын хэмжээнд “Сум дундын төв” загвар төслийг 96 байршилд хэрэгжүүлэхээр [23] тусгасан,
2. ШУА-ын харьяа Газарзүйн хүрээлэн 57 сумыг [24] сум дундын төв болгон тэргүүнд ээлжинд хөгжүүлэх, хөрөнгө оруулалтын нэмэгдүүлэх талаар судлан санал болгосон,
3. Барилга хот байгуулалт нийтийн аж ахуйн үндэсний төв “Бүлэг суурингийн тогтолцоо” төслийн хүрээнд 56 сумыг бүлэг суурингийн төв байж болох судалгааг хийсэн,
4. БХБЯ-аас “Сумын төвийн шинэчлэл” төслийн хүрээнд боловсруулсан 50 сумыг сонгон, аймаг орон нутгаас ирүүлсэн саналыг тусган 76 сумыг тодорхойлсон байдаг.
5. Доктор Д.Эрдэнэбаяр өсөлтийн туйлын онолд тулгуурлан 83 мизо бүсийг тодорхойлсон. Гэвч эдгээр сумдыг сонгосон арга зүй нь нэгдмэл бус, ашигласан шалгуур үзүүлэлтүүд цөөн, голдуу хүн ам, малын тоо, суурингуудын бие биенээсээ алслагдах байдал зэрэг үзүүлэлтэд суурилсан, бусад салбарын орон зайн хэтийн төлөвлөлттэй уялдаагүй байна.

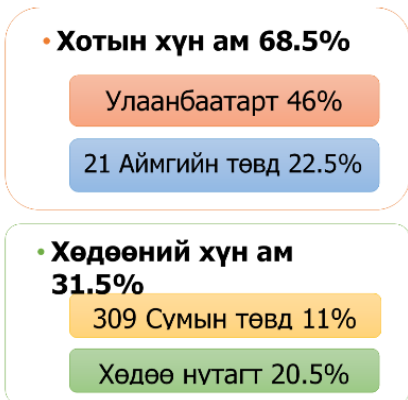
Хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлох арга зүй, аргачлал , шалгуур үзүүлэлт

- Хөгжлийн потенциал сайтай хотыг тодорхойлох аргазүй, аргачлал боловсруулах үндэслэл, шалгуур үзүүлэлт

1. Хөгжлийн потенциал сайтай хотыг тодорхойлох аргачлал боловсруулах үндэслэл

Дэлхийн хүн ам хөдөө орон нутагт амьдрахаас илүү хотод суурьших хандлагатай байгаа ба улс орны хөгжилд хотын гүйцэтгэх үүрэг улам нэмэгдсээр байгаа бөгөөд хотын хөгжлийн асуудал анхаарах ёстой чухал асуудлын нэг болж байна.

Монгол Улсын хүн ам



Зураг 7. Монгол Улсын хүн ам байршлаар.

НҮБ-аас 17 зорилго, 169 зорилт бүхий “Тогтвортой хөгжлийн зорилт-2030” баримт бичгийг баталсан ба уг баримт бичгийн 11 дэх зорилго нь тогтвортой хотын хөгжил рүү чиглэдэг.

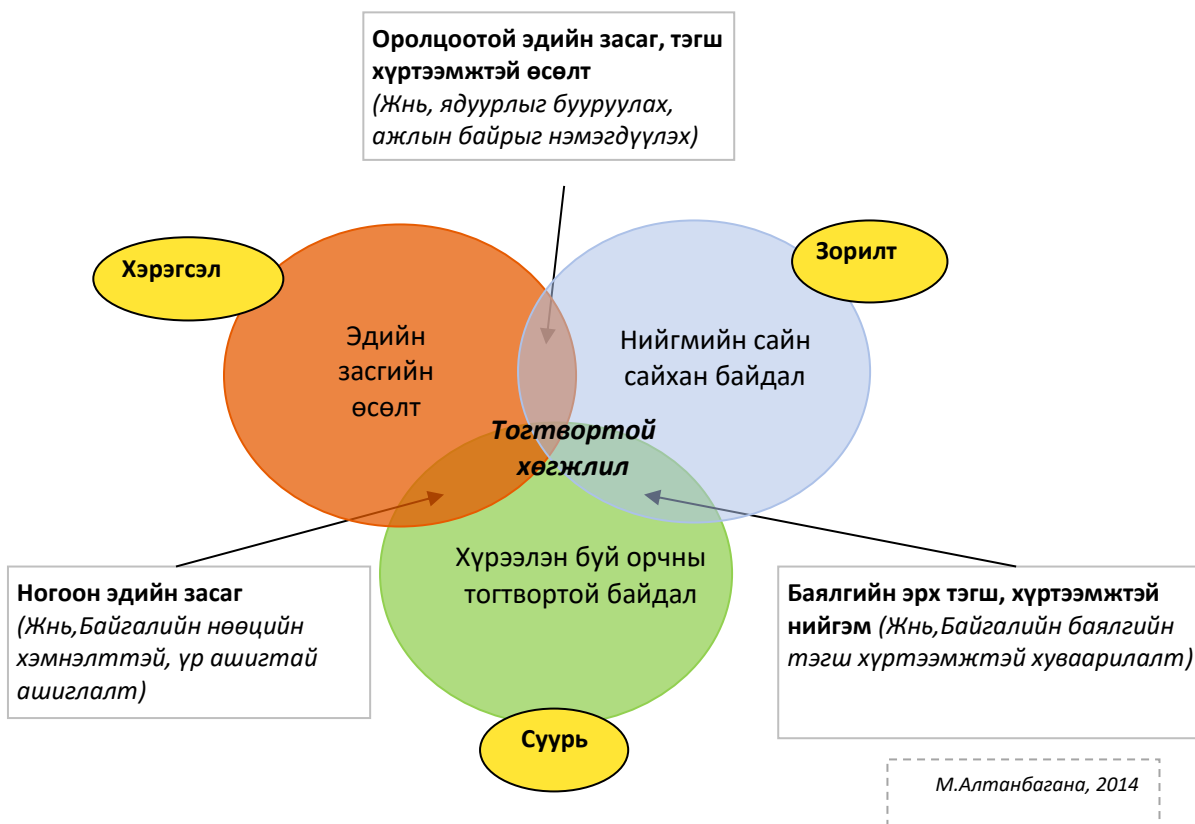
НҮБ-ийн хүн амын хэтийн төлөвийг тооцсон судалгаагаар 2018 онд дэлхийн хүн амын 55 орчим хувь хотод амьдарч байгаа бол 2050 гэхэд 68 хувь болж нэмэгдэх тооцоог хийжээ. Өндөр хөгжилтэй улс орнуудад нийт хүн амын 80-аас дээш хувь нь хотод амьдарч байна [30].

Харин Монгол Улсад энэ үзүүлэлт 68.5 хувь ба зөвхөн Улаанбаатар хотод нийт хүн амын 46 хувь амьдарч дангаараа ДНБ-ний 65.8 хувийг бүрдүүлж, улсын төсвийн 58.6 хувь тус хотод хуваарилагдаж, аж ахуйн нэгж байгууллагын 63.9 хувь тус хотод бүртгэлтэй үйл ажиллагаа явуулж байна [31]. Иймд нэг хотод төвлөрөх

бус бусад хотын хөгжилд ч мөн анхаарах шаардлагатай.

Хөгжлийн потенциал сайтай хотыг тодорхойлохын тулд хотын хөгжил гэж юуг ойлгох, хэрхэн үнэлж байгаа талаар сүүлийн үеийн судалгаа, олон улсын хандлагыг харгалзан үзлээ. Хотын хөгжлийг эдийн засгийн хөгжил гэсэн бүрэн бус ойлголттой холбон ойлгох нь учир дутагдалтай. Хөгжлийн тухай ойлголт нь илүү өргөн цар хүрээний ойлголт бөгөөд дотроо эдийн засгийн өсөлт, нийгмийн сайн сайхан байдал, хүрээлэн буй орчны тогтвортой байдал гэсэн үндсэн гурван ухагдахууныг өөртөө агуулдаг орчин үеийн хандлага нэгэнт бий болсон.

Диаграмм 17. Тогтвортой хөгжил



Тогтвортой хөгжлийн эдгээр гурван багана нь ижил түвшний хэмжээсүүд, мөн хоорондоо өөр боловч нарийн уялдаа бүхий хэмжээсүүд бөгөөд, *тодруулбал*, байгаль орчны хэмжээсийг

тогтвортой хөгжлийн **суурь**, эдийн засгийн хэмжээсийг тогтвортой хөгжилд хүрэх **хэрэгсэл**, нийгмийн хэмжээсийг тогтвортой хөгжлийн **зорилт** хэмээн тодорхойлсон [18] байдаг.

2012 онд Рио де Жанейро хотноо болсон НҮБ-ын дээд хэмжээний уулзалтаар “Бидний гол зорилго болох тогтвортой хөгжлийг гурван чиглэлээр хангахад улс бүр өөрсдийн үндэсний нөхцөл байдал, тэргүүлэх чиглэлд нийцсэн өвөрмөц онцлог, арга барил, зорилт, загвар болон арга хэрэгсэлтэй болохыг бид нотолж байна. Иймд, Тогтвортой хөгжлийг хангах болон ядуурлыг арилгах хүрээн дэх ногоон эдийн засаг нь тогтвортой хөгжлийн зорилтуудад хүрэх хэрэгсэл, бодлого боловсруулахад нэмэлт сонголтуудыг бий болгох арга зам мөн” болохыг онцлон тэмдэглэсэн [32].

Урьд өмнө хэрэглэж ирсэн эдийн засгийн хөгжлийг тодорхойлох зорилго бүхий ДНБ, ҮНБ, гадаад худалдааны баланс, хөрөнгө оруулалтын хэмжээ, инфляцын тоон үзүүлэлт зэрэг хэмжүүр, илтгэлцүүрээр цаашид хөгжлийн үнэлгээ өгөх боломжгүй болж байна. Ялангуяа улс орны хөгжлийг тодорхойлоход голлон ашиглаж ирсэн ДНБ-ий өсөлтийн хэмжээ нь дээрх гурван хэмжээст орон зайд цаашид дангаар голлох индекс байх боломжгүй болсон. *Тухайлбал*, олонхи шүүмжлэгчдийн үзэж байгаагаар ДНБ нь *нэгдүгээрт*, зөвхөн одоогийн эдийн засгийн өсөлт дээр анхаардаг; *хоёрдугаарт*, урт хугацааны болоод харилцан хамаарлыг тооцдоггүй; *гуравдугаарт*, байгалийн капитал, нийгмийн баялгийг тусгадаггүй гэх мэт олон сул талтай.

Иймд хөгжлийн потенциал сайтай хотыг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлохдоо тогтвортой хөгжлийн хандлага, үзэл баримтлалд нийцүүлэн өргөн хүрээнд тодорхойлох шаардлагатайг харуулж байна. Үүнд:

1. Нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчин гэсэн гурван хэмжээст нэгэн зэрэг үйлчлэх,
2. Өнөөгийн шийдвэр гаргалтын олон жилийн цаадах үр дагаврыг илтгэх,
3. Тогтвортой хөгжил, ногоон хөгжлийн зорилго зорилтуудад хүрэх алхмуудад үнэлгээ дүгнэлт, хяналт тавьж болохуйц байх.

Дэлхийн улс орнууд, олон улсын байгууллагуудын гаргасан тогтвортой хөгжил, ногоон хөгжлийн нэгдсэн хэмжүүрүүдийг өөрийн оронд нутагшуулж хэрэглэх, аль эсвэл өөрсөддөө тохируулан хэмжүүрээ тодорхойлон хөгжүүлж байна. Олон улсын байгууллагуудын тогтвортой хөгжлийн хэмжүүрүүдээс товчхон дурдвал:

Нэгдсэн Үндэсний Байгууллага (UN): НҮБ-ын тогтвортой хөгжлийн хорооноос нийт 96 багц индикатор бүхий 50 гол индикатораас бүрдсэн тогтвортой хөгжлийн индикаторуудын багцыг гаргасан. Энэхүү бүлэг индикаторыг 2001, 2006 онд шинэчлэл хийн, нэмэлт засвар хийсэн ба энэ нь ядуурал, засаглал, эрүүл мэнд, боловсрол, хүн ам зүй, байгалийн гамшиг, уур амьсгал, газар, далай тэнгис, цэвэр ус, биологийн төрөл зүйл, эдийн засгийн хөгжил, олон улсын эдийн засгийн харилцаа, хэрэглээний чиг хандлага гэсэн дэд хэсгүүдэд хуваагдсан [33] байна.

Европын Холбоо (EU): Тогтвортой хөгжлийн индикаторуудыг боловсруулах, хөгжүүлэх зэрэг асуудал нь Европын Холбооны Комиссын эрх үүргийн хүрээнд ордог ба эдгээр индикаторуудыг Евростат байгууллага хоёр жил тутамд хэвлэн гаргадаг байна. Уг багц индикаторууд нь эдийн засаг, нийгэм, хүрээлэн буй орчин, институцын гэсэн 4 бүлэг хэсэг индикаторуудаас бүрдэнэ. Эдгээр индикаторуудыг цаашлаад 10 дэд хэсэгт хувааж болох ба эдгээр нь нийгэм эдийн засгийн хөгжил, тогтвортой хэрэглээ ба үйлдвэрлэл, нийгмийн хамгаалал, хүн ам зүйн өөрчлөлт, нийтийн эрүүл мэнд, уур амьсгалын өөрчлөлт ба энерги, тогтвортой тээвэрлэлт, байгалийн нөөц баялаг, олон улсын хамтын ажиллагаа, сайн засаглал зэрэг болно [11].

Олон Улсын Эдийн Засгийн Хамтын Ажиллагааны Байгууллага (OECD): Уг байгууллага нь 50 гаруй индикаторуудын нэгдэл бүхий агаар болон уур амьсгал, биологийн төрөл зүйл, ой мод, ногоон өсөлт, хог хаягдал, ус гэсэн дэд бүлгүүдэд хуваагдах индикаторуудаар улс орнуудын тогтвортой хөгжлийн үйл явцад үнэлгээ, дүгнэлт өгч байна [34].

Нөгөөтэйгүүр 2050 он гэхэд хот суурин газрын өсөлтийн 90 орчим хувь нь Африк, Азийн бүс нутагт бий болох хэдий ч энэ бүс нутаг дахь хот суурин газрын үзүүлэлт цөөн, өгөгдлийн чанар

хангалтгүй байна (United Nations, 2014a, 2014b). Энэ нь нийтлэг шалгуур үзүүлэлтээр хотын тогтвортой хөгжлийг үнэлэхэд хүндрэл үүсгэж байна [35]–[37].

Хүснэгт 7. Хотын тогтвортой хөгжлийг тодорхойлоход ашиглаж буй индикаторууд

ЗАРИМ УЛС ОРНЫ АШИГЛАЖ БУЙ ИНДИКАТОРУУД

GLOBAL CITIES INDEX, AT KEARNEY

GREEN CITY INDEX, SIEMENS

**CITIES OF OPPORTUNITY, PRICE WATERHOUSE
COOPERS**

WORLD'S MOST GLOBAL CITIES BLOOMBERG

SUSTAINABILITY INDEX, MCKINSEY

**WORLD'S MOST LIVABLE CITIES, ECONOMIST
INTELLIGENCE UNIT**

**CITY PROSPERITY INDEX, SUSTAINLANE, MOST
CREATIVE CITIES, INFRASTRUCTURE REPORT
CARD**

CLIMATE ACTION IN MEGACITIES, C40

**ECOLOGICAL FOOTPRINT, GLOBAL FOOTPRINT
NETWORK**

SPRAWL INDEX, SUSTAINABILITY INDEX

CANADIAN SUSTAINABILITY INDEX

SINGAPORE CITY BIODIVERSITY INDEX

SUSTAINABLE CITY INDICATORS IN MALAYSIA

Дэлхий нийтийн хэмжээнд голчлон ашигладаг хотын тогтвортой хөгжлийн хэмжүүрүүдийг ерөнхийд нь авч үзвэл:

Эдийн засаг:

- Ажилгүйдлийн түвшин/ ажил:
 - Хагас ажилгүйдэл, ажилгүйдэл, ажил эрхлэлтийн түвшин
 - Орон нутгийн хэмжээн дэх ногоон ажлын байрны хувь хэмжээ
 - Ажиллах хүчний боловсрол эзэмшихэд зарцуулсан хугацааны дундаж
- Эдийн засгийн өсөлт:
 - ДНБ-ий жилийн өсөлт,
 - ҮНБ-ий жилийн өсөлт,
 - Цэвэр экспортын өсөлт
 - Гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын хэмжээ

Байгаль орчин:

- Ногоон орчин/талбай:

- Хадгалагдсан, хамгаалалтанд орсон, усны сав газар, парк цэцэрлэгийн газрын хэмжээ нийт газрын хэмжээнд харьцах харьцаа
- Хот суурингийн нийт талбайд модтой газрын эзлэх хувь хэмжээ/ нэг хүнд ноогдох модны хэмжээ
- Хүлэмжийн хийн бууралт/ Энерги ашигтай зарцуулалт
 - Нэг хүнд ноогдох, хот сууринд байх нийт хүлэмжийн хийн хэмжээ
 - Нөхөн сэргээгдэх эх үүсвэрээс бий болсон энерги зарцуулалтын хэмжээ нийт энерги зарцуулалтанд эзлэх хувь
- Хөдөлгөөнт чадвар
 - Тээврийн хэрэгслийн олон төрөлт байдал
 - Ажил гэрийн хооронд зарцуулах дундаж хугацаа ба зардал
- Усны чанар ба хүртээмжтэй байдал
 - Нийт хэрэглэж болох усны хэмжээ
 - Усны чанарын индекс/оноо
 - Цэвэр ундны усаар хангагдсан оршин суугчдын тоо нийт оршин суугчдын тоонд эзлэх хувь
- Агаарын чанар
 - Агаарын тоосжилт, хорт утааны хэмжээ
- Хог хаягдал/дахин боловсруулалт
 - Дахин боловсруулалтын түвшин
 - Хатуу хог хаягдлын хэмжээ

Нийгэм:

- Орон сууцжуулалт
 - Нийтийн/тохилог/дээд зэргийн орон сууцнуудын хувь хэмжээ
 - Орон сууцанд амьдрагсдын байдал (хувийн, түрээсийн, ганцаараа амьдардаг, хосоороо амьдардаг, гэр бүлээрээ)
- Нийтийн эзэмшлийн талбайн чанар
 - Сайн нөхцөл байдалтай машин замын эзлэх хувь хэмжээ
 - Ногоон талбай, байгууламжын орон нутгийн нийт талбайд эзлэх хувь хэмжээ
- Боловсрол
 - Байгаль орчны сургалт програм явуулдаг сургуулийн тоо
 - Насанд хүрэгсдийн бичиг үсэг тайлагдсан байдал
- Бохир ус зайлуулах систем
 - Ус болон бусад алтернатив систем дээр суурилсан бохир ус зайлуулах сүлжээнд холбогдсон хүн амын тоо, хувь хэмжээ
- Эрүүл мэнд
 - Нас баралтын хувь/дундаж наслалт
 - Эрүүл мэндийн үйлчилгээ авах боломжтой хүн амын хувь хэмжээ

2. Шалгуур үзүүлэлт ба хөгжлийн потенциалыг тооцох аргачлал.

Хотын тогтвортой хөгжлийг үнэлэхэд ашигласан шалгуур үзүүлэлтүүдийг харьцуулахад хотын нийгэм, эдийн засаг, дэд бүтэц, хүрээлэн буй орчин гэсэн ерөнхий ангилалд хуваагдсан байна. Монгол Улсын хотуудын ДНБ, хүн амын тоо, нягтшил, хөгжлийн түвшин нь дэлхийн бусад хотуудтай харьцуулахад хамаагүй доогуур, зарим мэдээлэл хомс тул Монголын нөхцөлд тохирсон шалгуур үзүүлэлтүүдийг тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлалд нийцүүлэн сонгон авлаа. Үүнд нийгмийн 7 шалгуур үзүүлэлт, эдийн засгийн 3, дэд бүтцийн 3, хүрээлэн буй орчны 6 шалгуур үзүүлэлт нийт 19 шалгуур үзүүлэлтийг тооцсон.

Шалгуур үзүүлэлтийг нэгтгэхдээ тухайн шалгуур үзүүлэлт тус бүрийн тоон болон чанарыг утгыг нормчлох замаар 0-оос 1-ийн хооронд түгээлт хийн индексжүүлсэн. Энэ нь өөр өөр хэмжих нэгж, тоон утгатай шалгуур үзүүлэлтүүд хооронд нь харьцуулах, нэгтгэх боломжийг

олгодог. Шалгуур үзүүлэлтийн хувьсагчийг дараах илэрхийллээр нормчилж индекс шилжүүлнэ.

$$\Delta X_{t,i}^{norm} = \frac{\Delta X_{t,i} - \Delta X_{min}}{\Delta X_{max} - \Delta X_{min}} \quad (1)$$

Энд, $\Delta X_{t,i}^{norm}$ - нь тухайн шалгуур үзүүлэлтийн i дүгээр хотын t - дахь жилийн нормчилсон утга, (0-1-ийн хооронд утга авна); $\Delta X_{t,i}$ - шалгуур үзүүлэлтийн i дүгээр хотын t дахь жилийн утга; ΔX_{min} - тухайн шалгуур үзүүлэлтийн хамгийн бага утга; ΔX_{max} - тухайн шалгуур үзүүлэлтийн хамгийн их утга.

Тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлалд тулгуурласан учир нийгэм, эдийн засаг (дэд бүтэц), хүрээлэн буй орчны дэд ангилал нь хоорондоо ижил эрэмбэтэй буюу ижил жинтэй байна. Мөн тухайн ангилалд орж буй шалгуур үзүүлэлтүүд хоорондоо ижил жинтэй байна (хүснэгт 8). Шалгуур үзүүлэлтийг дараах илэрхийллээр нэгтгэнэ.

$$W = \sum_i^n a_i^j * x_i^j \quad (2)$$

Энд, W – нь нийт жин, a_i^j – нь j дүгээр хотын i дахь шалгуур үзүүлэлтэд харгалзах жин, x_i^j – нь j дүгээр хотын i дахь шалгуур үзүүлэлтэд харгалзах нормчилсон утга.

Хүснэгт 8. Ижил жингээр аргаар тооцсон шалгуур үзүүлэлт тус бүрийн харгалзах жин

S	НИЙГЭМ	33%	E	ЭДИЙН ЗАСАГ, ДЭД БҮТЭЦ	17%	N	АМЬДРАХ ОРЧИН ТААТАЙ	33%
S1	Хотын хүн амын аймгийн хүн амд эзлэх хувь	4.7%	E1	Орон нутгийн төсвийн орлого	6.4%	N1	Азотын давхар исэл/N ₂ O/	3.3%
S2	Хүн амын жилийн дундаж өсөлт	4.7%	E2	Аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн борлуулалт	6.3%	N2	Хүхэрлэг хий /S ₂ O/	3.3%
S3	Хүн амын нягтшил	4.7%	E3	Үйлчилгээний салбарын үйлдвэрлэл	6.3%	N3	Бүртгэгдсэн гэмт хэрэг	6.6%
S4	Хөдөлмөрийн насны хүн ам	4.7%	I	ДЭД БҮТЭЦ	17%	N4	Замын түгжрэл	6.6%
S5	Ядуурлын хамрах хүрээ	4.7%	I1	Эрчим хүч	6.3%	N5	Цэвэр усны хангамж	6.6%
S6	Эрүүл мэндийн үйлчилгээ	4.7%	I2	Эдийн засгийн коридор	6.4%	N6	Усны нөөц*	6.6%
S7	Боловсрол	4.7%	I3	Тээвэр логистик	6.3%			

* - Хуурай газрын 1 км.кв талбай тутамд ногдох гадаргын усны талбай

Хотын хөгжлийн потенциалыг тодорхойлоход ашигласан шалгуур үзүүлэлтийн тогтвортой хөгжлийн агуулгуур илэрхийлэх гол үзэл санаа, сонгон авсан үндэслэлийг доорх хүснэгтэд тайлбарлалаа.

Хүснэгт 9. Шалгуур үзүүлэлтийн гол үзэл санаа, үндэслэл

ИНДЕКС	САЛБАР ЧИГЛЭЛ	ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТ	ГОЛ ҮЗЭЛ САНАА	ҮНДЭСЛЭЛ
S1	Нийгэм	Хотын хүн амын аймгийн хүн амд эзлэх хувь	Хотын хүн амын эзлэх хувь их байх тусам хотжилтын түвшин өндөр, хотын хүн амын тоо их байгааг илтгэх тул шалгуур үзүүлэлт болгон авсан.	Бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хотуудын эзлэх байр суурь эрс нэмэгдсэн. 2019 оны байдлаар нийт хүн амын 70 орчим хувь нь хот, суурин газарт суурьшиж байна.
S2		Хүн амын жилийн дундаж өсөлт	Тухайн хотын хүн амын тоо өсөж байх нь хөдөлмөрийн нөөц, зах зээлийн багтаамж нэмэгдэж, хот улам томрохыг илтгэнэ.	Хүн амын дотоод шилжилт хөдөлгөөний урсгал хот руу чиглэсэн байдаг ба хүн амын жилийн дундаж өсөлт өндөр байдаг.
S3		Хүн амын нягтрал	Хүн амын нягтрал их байх нь зах зээлийн багтаамж их байгааг илтгэнэ	ҮСХ-ны даргын 2013 оны 12 сарын 25-ны өдрийн 01/149 тоот тушаалаар хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлалыг баталсан. Үүнд хүн амын нягтралыг нэг статистик үзүүлэлт болгон оруулсан.
S4		Хөдөлмөрийн насны хүн ам	Хөдөлмөрийн насны хүн ам их байх нь хөдөлмөрийн нөөц их байгааг илтгэх ба энэ нь хотын хөгжлийг хурдасгах боломж өндөр байгааг илтгэнэ.	Хөдөлмөрийн тухай хуулиар 15 наснаас эхлэн хөдөлмөрийн гэрээ байгуулах эрх үүсдэг ба 60 хүрээд тэтгэвэрт гардаг
S5		Ядуурлын хамрах хүрээ	Ядуурал гэдэгт хувь хүн, айл өрхийн орлого бага учир хоол, унд, хувцас, хунар, орон байрны зардалд мөнгө	НҮБ-ийн тогтвортой хөгжлийн 17 зорилгын нэгдүгээр зорилгод ядуурлын бүх хэлбэрийг эцэслэнэ (UN, 2015) хэмээн тусгасан.

		хөрөнгө нь хүрэлцэхгүй дөнгөн данган амь зуухыг хэлнэ (Монгол Улсын Шинжлэх Ухааны Академи, 2021). Иймд ядуурлын хамрах хүрээ бага байх нь хөдөлмөр эрхлэлт өндөр, ажилчдын цалин амьжиргааны доод түвшнээс их байгааг илтгэнэ.	
S6	Нэг сувилагчид ногдох хүний тоо	Иргэд харьяаллынхаа дагуу аймгийн төвийн эмнэлэг рүү шилжин эмчлүүлдэг. Тэгэхээр тухайн хотын нэг сувилагчид ногдох хүний тоо бага байх тусам эрүүл мэндийн үйлчилгээний хүртээмж сайн байгааг илтгэнэ.	ҮСХ-ны даргын 2009 оны 11 сарын 18-ны өдрийн 01/151 тоот тушаалаар Эрүүл мэндийн статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлалыг баталсан. Уг аргачлалд эрүүл мэндийн үйлчилгээний нөөцийг илэрхийлэх үзүүлэлт болон багтсан.
S7	Хамран сургалтын бохир жин	Иргэд аль болох аймгийн төв, хотод хүүхдүүдээ сургах хандлагатай байдаг. Иймд хамран сургалтын бохир жин их байх тусам боловсролын байгууллагын үйлчилгээний чанар сайн байгааг харуулна.	ҮСХ-ны даргын 2013 оны 12 сарын 16-ны өдрийн 01/145 тоот тушаалаар баталсан боловсролын статистикийн үзүүлэлт тооцох аргачлалд орсон. Хамран сургалтын бохир жин нь нас харгалзалгүйгээр боловсролын тухайн түвшинд суралцагчдын тоог энэ түвшний боловсрол эзэмших насны нийт хүүхдийн тоонд харьцуулж, хувиар илэрхийлдэг.
E1	Орон нутгийн төсвийн орлого	Тухайн хотод үйл ажиллагаа явуулж байгаа ААНБ, амьдарч буй иргэдийн эдийн засгийн харилцаанд татвар ногдуулан орлого бүрдүүлж байдаг. Уг орлого их байх тусам тухайн хотын эдийн засгийн хөгжлийг харуулах тул шалгуур үзүүлэлт болгон авлаа.	Төсвийн тухай хуулиар орон нутгийн төсвийн орлого гэж орон нутгийн төсөв бүрдүүлэх орлого, төсвийн байгууллагын өөрийн үйл ажиллагааны орлогыг хэлнэ.
E2	Эдийн засаг	Аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн борлуулалт	Үндэсний статистикийн хорооны даргын 2016 оны 12 сарын 22-ны өдрийн А/71 тоот тушаалаар аж үйлдвэрийн статистикийн үзүүлэлтийг тооцох аргачлалыг баталсан ба аж үйлдвэрийн салбарын бүтээгдэхүүн борлуулалт нэг статистик үзүүлэлт болон орсон.
E3	Үйлчилгээний салбарын үйлдвэрлэл	Үйлчилгээний салбарын гол үйлдвэрлэлийг хотын үйлчилгээний салбарын үйлдвэрлэл бий болгодог. Иймд үйлчилгээний салбарын үйлдвэрлэл их байх нь тухайн хотын эдийн засгийн хөгжил өндөр харуулна	ҮСХ-ын даргын 2009 оны 12 сарын 29-ний 01/177 тоот тушаалаар батлагдсан Дотоодын худалдааны статистикийн үзүүлэлтийг тооцох аргачлалд худалдаа, зочид, буудал, нийтийн хоолны салбарын нийт борлуулалтыг оруулсан байдаг.
I1	Эрчим хүчний шугамын чадал	Хот нь эрчим хүчний гол хэрэглэгч болдог төдийгүй үйлдвэрлэлийн төв болдог учир шугамын чадал их байх тусам үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх боломжтойг илтгэнэ.	Эрчим хүчний шугамын чадал 6 кВт-220 кВт хүртэл хүчин чадалтай байдаг.
I2	Дэд бүтэц	Эдийн засгийн коридор	Орос-Монгол-Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд автозам, төмөр замын есөн төслийн маршрутыг дайран өнгөрөх хотуудаар нь тодорхойлсон.
I3	Тээвэр логистик	Улсын чанартай автозам, төмөр зам дайрсан, нисэх онгоцны буудалтай хотын хөгжил	Хот суурин, замын сүлжээ нэгдэж газарзүйн байрлалаа сайжруулснаар орчныхоо нутгийг өөртөө татаж үйлдвэрлэлийн төрөлжилтийг бий болгоно [16].

N1	Хүрээлэн буй орчин /Амьдрах таатай орчин/	Азотын давхар исэл/ N_2O /	Агаар дахь хорт хийн агууламж хүрээлэн буй орчны бохирдлыг харуулах ба бага байх нь амьдрах орчих эрүүл болохыг илтгэнэ.	21 аймгийн төв дээр хэмжилт хийдэг тул шалгуур үзүүлэлтийг харьцуулах боломжтой.
N2		Хүхэрлэг хий / S_2O /		
N3		Бүртгэгдсэн гэмт хэрэг	Монгол Улсын Эрүүгийн хуулийн тусгай ангид заасан нийгэмд аюултай гэм буруутай үйлдэл, эс үйлдэхүйг ойлгоно. Бүртгэгдсэн гэмт хэргийн тоо бага байх тусам амьдрах орчин аюулгүй болохыг илтгэнэ	ҮСХ-ны даргын 2018 оны 11 сарын 1-ний өдрийн А/118 тоот тушаалаар гэмт хэрэг, шүүн таслах ажиллагааны статистикийн үзүүлэлт тооцох аргачлалыг баталсан.
N4		Замын түгжрэл	Нэг хүнд ногдох тээврийн хэрэгсэл бага байх нь замын түгжрэл бага байх улмаар хотын нийтийн тээвэр хөгжих боломжийг бүрдүүлнэ.	ҮСХ-ын даргын 2008 оны тушаалаар Тээврийн статистикийн аргачлалыг баталсан. Үүнд Монгол улсад бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийг автобус, ачаа, суудал, тусгай, механизм, чиргүүл, мотоцикл гэж ангилан бүртгэх ба автобус, ачаа, суудлын машины тоог ашиглана.
N5		Цэвэр усны хангамж	Зөөврийн устай өрхийн тоо бага байх нь инженерийн дэд бүтэц сайн хөгжсөн иргэдийн амьдрах таатай орчин сайн байгааг илтгэнэ	10 жил тутамд Хүн ам, орон сууцны тооллогын дүнгээр өрхийн тоог усан хангамжийн төрлөөр нь ангилан харуулдаг
N6		Гадаргын усны нягтшил*	Гадаргын усны нягтшил их байх тусам усны нөөц их байгааг илтгэнэ.	Гадаргын ус гүний усны тэжээгдлийн нэг эх үүсвэр болж байдаг.

Шалгуур үзүүлэлтийг тооцох аргачлал

Нийгэм

S1 - Хотын хүн амын аймгийн хүн амд эзлэх хувь

$$S1_i = \frac{P_i}{TP_i} \quad (3)$$

Энд, $S1_i$ – i дахь хотын хүн амын аймгийн хүн амд эзлэх хувь, P_i – i дахь хотын хүн амын тоо, TP_i – i дахь аймгийн хүн амын тоо;

S2 - Хүн амын жилийн дундаж өсөлт

Энд хүн амын жилийн дундаж өсөлтийг дараах тэгшитгэлээр [38] тооцно:

$$S2_i = \frac{(P_T - P_C)}{P_C \cdot (T_T - T_C)} * 100 \quad (4)$$

$S2_i$ – i дахь хотын хүн амын жилийн дундаж өсөлт, P_T – i дахь хотын тайлант оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо; P_C – i дахь хотын суурь оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо, T_T – Тайлант он, T_C – Суурь он

S3 - Хүн амын нягтрал, хүн/км²

1 км.кв талбайд ногдох хүн амыг ҮСХ-ны хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлалын (ҮСХ-ны даргын 2013 оны 12 сарын 25-ны өдрийн 01/149 тоот тушаал) дагуу тооцно.

$$S3_i = \frac{P_i}{S_i} \quad (5)$$

Энд, $S3_i$ – i дахь хотын 1 км.кв талбайд ногдох хүн ам; P_i – i дахь хотын нийт хүн амын тоо, S_i – i дахь хотын нийт газар нутгийн хэмжээ;

S4 - Хөдөлмөрийн насны хүн ам

Тухайн хотын 15-60 хүртэлх насны хүн амын тоог хамруулна. Хөдөлмөрийн тухай хуулиар 15 хүрээд хөдөлмөрийн харилцаанд орох эрх үүсдэг бол 60 наснаас тэтгэвэрт гарахаар хуульчилсан байдаг.

S5 - Ядуурлын хамрах хүрээ, хувь

Ядуурлын хамрах хүрээг ядуурлын үндсэн үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлалын (ҮСХ-ны даргын 2013 оны 12 сарын 06-ны өдрийн 1/135 тоот тушаал) дагуу тооцно.

S6 - Эрүүл мэндийн үйлчилгээ, Нэг сувилагчид ногдох хүний тоо

Эрүүл мэндийн статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлалын (ҮСХ-ны даргын 2009 оны 11 сарын 18-ны өдрийн 01/151 тоот тушаал) дагуу тайлангийн жилд нэг сувилагчид ногдох хүнийг тухайн жилийн дундаж хүн амын тоог нийт сувилагчийн тоонд хувааж тооцно.

$$S6_i = \frac{P_a}{P_t} \quad (6)$$

Энд, $S6_i$ – i дахь хотын нэг сувилагчид ногдох хүний тоо; P_a – тухайн хотын жилийн дундаж хүн амын тоо; P_t – тухайн хотын нийт сувилагчийн тоо.

S7 – Боловсрол, хамран сургалтын бохир жин

Боловсролын статистикийн үзүүлэлт тооцох аргачлалын (ҮСХ-ны даргын 2013 оны 12 сарын 16-ны өдрийн 01/145 тоот тушаал) дагуу хамран сургалтын бохир жинг тооцохдоо нас харгалзалгүйгээр боловсролын тухайн түвшинд суралцагчдын тоог энэ түвшний боловсрол эзэмших насны нийт хүүхдийн тоонд харьцуулж, хувиар илэрхийлнэ.

$$R_i = \frac{L_i}{S_i} \quad (7)$$

Энд, R_i – i дахь сумын голын сүлжээний нягтшил, L_i – i дахь суман дахь нийт голын урт, S_i – i дахь сумын нийт газар нутгийн хэмжээ;

Эдийн засаг

E1 - Орон нутгийн төсвийн орлого, нэг хүнд ногдох орон нутгийн төсвийн орлого, сая/хүн

$$E1_i = \frac{PF_i}{P_i} \quad (8)$$

Энд, R_i – i дахь хотын нэг хүнд ногдох орон нутгийн төсвийн орлого, PF_i – i дахь хотын төсвийн орлого, P_i – i дахь хотын хүн амын тоо;

E2 – нэг хүнд ногдох аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн борлуулалт, сая/хүн

$$E2_i = \frac{IS_i}{P_i} \quad (9)$$

Энд, $E2_i$ – i дахь хотын нэг хүнд ногдох аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн борлуулалт, IS_i – i дахь хотын аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн борлуулалт, P_i – i дахь хотын хүн амын тоо;

E3 – Үйлчилгээний салбарын бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, сая төгрөг

$$E3_i = PM_i + S_i + H_i \quad (10)$$

Энд, $E3_i$ – i дахь хотын үйлчилгээний салбарын үйлдвэрлэл, PM_i – i дахь хотын нийтийн хоолны салбарын орлого, S_i – i дахь хотын худалдааны салбарын нийт борлуулалт; H_i – i дахь хотын зочид буудлын салбарын орлого

Дэд бүтэц

I1 - Эрчим хүчний шугамын чадал, кВт

I2 - Эдийн засгийн коридор

I3 – Тээвэр логистик

Боомт, төмөр зам, ОУ-ын нисэх буудал

Хүрээлэн буй орчин /Амьдрах орчин/

E1 - Азотын давхар исэл/ N_2O /, мг/ m^3

Агаар дахь бохирдуулагч бодисын жилийн дундаж агууламжийг байгаль орчны статистикийн үзүүлэлтийг тооцох аргачлалын (ҮСХ-ны даргын 2010 оны 12 сарын 27-ны 01/173) дагуу тооцно.

E2 - Хүхэрлэг хий / S_2O /, мг/ m^3

Агаар дахь бохирдуулагч бодисын жилийн дундаж агууламжийг байгаль орчны статистикийн үзүүлэлтийг тооцох аргачлалын (ҮСХ-ны даргын 2010 оны 12 сарын 27-ны 01/173) дагуу тооцно.

E3 - Бүртгэгдсэн гэмт хэрэг, 1000 хүнд ногдох бүртгэгдсэн гэмт хэргийн тоо

$$\Delta Cr_i = \frac{Cr_i}{P_i} * 1000 \quad (11)$$

Энд, ΔCr_i – i дахь 1000 хүнд ногдох бүртгэгдсэн гэмт хэргийн тоо, Cr_i – i дахь хотын бүртгэгдсэн гэмт хэргийн тоо, P_i – i дахь хотын нийт хүн амын тоо;

E4 - Замын түгжрэл, 1000 хүнд ногдох авто машины тоо

$$\Delta C_i = \frac{C_i}{P_i} * 1000 \quad (12)$$

Энд, ΔC_i – i дахь 1000 хүнд ногдох машины тоо, C_i – i дахь хотын машины тоо, P_i – i дахь хотын нийт хүн амын тоо;

E5 - Цэвэр усны хангамж, зөөврийн устай өрхийн нийт өрхөд эзлэх хувь

$$N5_i = \frac{H_i}{TH_i} \quad (13)$$

Энд, $N5_i$ – i дахь хотын зөөврийн устай өрхийн нийт өрхөд эзлэх хувь, H_i – i дахь хотын зөөврийн устай өрхийн тоо, TH_i – i дахь хотын нийт өрхийн тоо;

Е6 - Усны нөөц, гадаргын усны нягтшил*

$$N6_i = \frac{SW_i}{TA_i} \quad (14)$$

Энд, R_i – i дахь сумын голын сүлжээний нягтшил, L_i – i дахь суман дахь нийт голын урт, S_i – i дахь сумын нийт газар нутгийн хэмжээ;

- Хөгжлийн потенциал сайтай сумыг тодорхойлох аргазүй, аргачлал боловсруулах онолын үндэслэл, шалгуур үзүүлэлт

3. Хөгжлийн потенциал сайтай сумыг тодорхойлох аргачлал боловсруулах үндэслэл

Эдийн засгийн хөгжлийн түвшин, түүний нөөц нь сум орон нутгийн хөгжлийг хурдасгах хүчин зүйл бөгөөд хүн амыг татах хүчин зүйлийн нэг юм [36]. Сум орон нутгаас хот руу чиглэсэн хүн амын шилжилт хөдөлгөөнийг багасгах, сум орон нутагтаа ая тухтай амьдрахад хөгжлийн потенциал сайтай сумдын хөгжилд түлхүү анхаарах нь Монгол улсын нөхцөлд илүү тохирох хөгжлийн стратеги болно.

Үндэсний болон салбарын түвшний бодлогод туссан эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудын тухайн суманд хөгжих потенциалыг тодорхойлох нь тухайн сумын хөгжлийн потенциалыг тооцох гол аргачлал болно. Хөгжлийн потенциал сайтай сумыг тодорхойлоход Хүснэгт 10-т харуулсан бодлогын баримт бичгүүдэд тусгасан заалтууд бодлогын үндэслэл болно.

Хүснэгт 10. Бодлогын баримт бичиг дэхь холбогдох заалт

№	Бодлогын баримт бичиг	Бодлогын зорилго, зорилт
1	<u>МОНГОЛ УЛСЫН ҮНДЭСНИЙ АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ</u>	<p>3.2. Эдийн засгийн аюулгүй байдал</p> <p>Эдийн засгийн бие даасан байдлаа хангаж хөгжих, байгальд ээлтэй, хүний аюулгүй, амгалан амьдрах боломжийг бүрдүүлсэн тогтвортой хөгжлийн загварыг бий болгох нь эдийн засгийн аюулгүй байдлыг хангах үндсэн нөхцөл мөн.</p> <p>Эдийн засгийн олон тулгуурт, оновчтой бүтцийг бий болгох, хөрөнгө оруулалтын тэнцвэртэй бодлого явуулах, санхүүгийн салбарын аюулгүй байдлыг баталгаажуулах, эрчим хүч, эрдэс баялгийн болон гадаад худалдаа, интеграцын асуудлаар оновчтой бодлого баримтална.</p> <p>3.2.1.2. Хүн амын амьдралын үндсэн хэрэгцээ, эдийн засгийн бие даасан, хэвийн үйл ажиллагааг хангах, үндэсний орлогыг бүрдүүлэх, үндэсний аюулгүй байдлыг баталгаажуулахад стратегийн ач холбогдолтой эрдэс баялаг, хүнс, хөдөө аж ахуй, эрчим хүч, зам, тээвэр, мэдээлэл, харилцаа холбоо, санхүүгийн салбарыг олон улс, Европын Холбооны стандартад нийцүүлэн хөгжүүлнэ.</p> <p>3.2.1.3. Ил тод, хариуцлагатай уул уурхай, эрдэс баялгийн салбарыг хөгжүүлж, түүнээс олох орлогыг ойрын болон дунд хугацаанд эдийн засгийн бие даасан хөгжлийг хангах олон тулгуурт бүтцийг бий болгох, хүний хөгжлийг дэмжиж, боловсрол, эрүүл мэнд, нийтийн биеийн тамир, спортыг хөгжүүлэхэд зарцуулна.</p>
2	<u>АЛСЫН ХАРАА-2050 /МОНГОЛ УЛСЫН УРТ ХУГАЦААНЫ ХӨГЖЛИЙН БОДЛОГО</u>	<p>ДӨРӨВ.ЭДИЙН ЗАСАГ</p> <p>Зорилго 4. Эдийн засгийн тогтвортой өсөлт иргэн бүрдээ хүрсэн, дундаж давхарга зонхилсон, ядуурал эрс буурсан, эдийн засгийн хөгжлийн бодлогын суурийг бүрдүүлж, дотоод хэрэгцээгээ өөрсдөө хангадаг, экспорт эрчимжсэн, хөрөнгө оруулалт, хуримтлалын чадавхаа бүрдүүлсэн, олон тулгуурт эдийн засагтай улс болно.</p> <p>Эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлүүд</p>

		<p>Зорилт 4.2.Эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлж, экспортын баримжаатай эдийн засгийг бий болгоно.</p> <p>I үе шат (2021-2030): Эдийн засгийн бүтцийн шинэчлэлтийг эхлүүлж, өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэн, импортыг орлох болон экспортод чиглэсэн хүнд, хөнгөн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх үе.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.Хариуцлагатай уул уурхайг хөгжүүлж, боловсруулалтын түвшин нэмэгдсэн байна. • 2.Хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний боловсруулалтын түвшнийг нэмэгдүүлж, малын гаралтай бүтээгдэхүүний экспорт нэмэгдсэн байна. • 3.Үндэсний онцлог бүхий аялал жуулчлалыг хөгжүүлж, олон улсын аялал жуулчлалын зах зээлд өрсөлдөх чадвар дээшилсэн байна. • 7.Эдийн засгийн хөгжлийг дэмжих эрчим хүч, инженерийн дэд бүтцийг хөгжүүлсэн байна. • 8.Цахилгаан станцуудыг өргөтгөж, цахилгаан дамжуулах агаарын шугам, дэд станц, шинэ эх үүсвэрийг барьж, цахилгаан эрчим хүчээр дотоодын хэрэгцээг бүрэн хангасан байна. • 9.Үндэсний тээвэр, логистикийн тогтолцоог хөгжүүлсэн байна. <p>НАЙМ.БҮС, ОРОН НУТГИЙН ХӨГЖИЛ</p> <p>Зорилго 8. Үндэсний соёлоо дээдэлсэн, хүн амын нутагшилт, суурьшлын тогтвортой тогтолцоотой, байгалийн унаган төрх, экосистемийн тэнцвэрт байдлыг хадгалан хойч үедээ өвлүүлсэн, эдийн засгийн төрөлжилт, дагналт, хоршилт бүхий ногоон үйлдвэрлэлийг хөгжүүлж, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад нэгдсэн, өрсөлдөх чадвартай, харьцангуй тэнцвэртэйгээр бүс, орон нутгийг хөгжүүлнэ.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Зорилт 8.2. Эдийн засгийн тэргүүлэх салбарууд болон байршлын давуу талд тулгуурлан бүс, орон нутагт аялал жуулчлалыг хөгжүүлнэ. • Зорилт 8.3. Хөдөө аж ахуйг байгальд ээлтэй, уур амьсгалын өөрчлөлтөд дасан зохицсон, эрсдэл даах чадвартай, нийгмийн хөгжлийн чиг хандлага, хэрэгцээ, шаардлагад нийцсэн, хариуцлагатай, бүтээмж өндөр, тогтвортой үйлдвэрлэлтэй эдийн засгийн тэргүүлэх салбар болгон хөгжүүлнэ.
3	<p><u>ТӨРӨӨС АЖ ҮЙЛДВЭРИЙН ТАЛААР БАРИМТЛАХ БОДЛОГО</u></p>	<p>4.2.3.Аж үйлдвэрийн тэргүүлэх чиглэлүүдийг тодорхойлж, үйлдвэрийн кластер, чөлөөт бүс, үйлдвэрлэл, технологийн парк, тээвэр логистикийн сүлжээг цогцоор нь төлөвлөн хэрэгжүүлэх зорилтын хүрээнд:</p> <p>4.2.3.1.бүс нутагт үйлдвэрлэл хөгжүүлэх тэргүүлэх чиглэлийг тогтоох;</p> <p>4.2.3.2.хүнд, хөнгөн, жижиг, дунд үйлдвэрийн салбарыг кластераар хөгжүүлэх, кластерын талаар баримтлах стратегийг боловсруулах;</p> <p>4.2.3.3.хөдөө аж ахуй, уул уурхайн түүхий эдийг дотооддоо бүрэн боловсруулах үйлдвэрлэлийг үе шаттайгаар хөгжүүлэх;</p> <p>4.2.3.4.түүхий эд бэлтгэн нийлүүлэх тогтолцоо, бараа бүтээгдэхүүнийг борлуулах тээвэр логистикийн сүлжээг кластерын тогтолцоотой уялдуулан хөгжүүлэх;</p> <p>4.2.3.5.кластер, чөлөөт бүс, үйлдвэрлэл, технологийн паркийг эдийн засгийн тооцоо, үр өгөөжид үндэслэн дэд бүтцийн хамт цогцоор барих байршил, жагсаалтыг баталж, хэрэгжүүлэх;</p> <p>4.2.3.6.газрын тос, нүүрс хими, кокс хими, өнгөт болон хар төмөрлөгийн үйлдвэрийг дагалдах үйлдвэрийн хамт цогцоор нь байгуулах.</p>

3	Төрөөс хүнс, хөдөө аж ахуйн талаар баримтлах бодлого	<p>Хоёр. Мал аж ахуйн үйлдвэрлэл, түүхий эд, бүтээгдэхүүний бэлтгэн нийлүүлэлт</p> <p>2.1.15.мал аж ахуйн үйлдвэрлэлийн нөөцөд түшиглэсэн боловсруулах үйлдвэр, цехийг бүсчилж хөгжүүлэх;</p> <p>Дөрөв. Хүнсний аюулгүй байдал, боловсруулах үйлдвэрлэл</p> <p>4.1.2.эрүүл, аюулгүй, гэжээллэг хүнсээр хүн амыг жигд хүртээмжтэй хангах, хүнсний боловсруулах үйлдвэрлэлийн түүхий эдийн бэлтгэн нийлүүлэлтийн улирлын хамаарлыг бууруулах, импорт орлох хүнсний үйлдвэрлэлийг дэмжих</p> <p>Зургаа. Хөрөнгө оруулалт, худалдаа</p> <p>6.1.10.дотоодын боловсруулах үйлдвэрлэлийг түүхий эдээр хангах үйл ажиллагааг дэмжих.</p>
	Төрөөс мал аж ахуйн талаар баримтлах бодлого	
	Төрөөс аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх талаар баримтлах бодлого	<p>4.4. Газар зүйн байрлал, байгаль, түүх, соёлын өвд тулгуурласан аялал жуулчлалын бүс нутгийг төрөлжүүлэн хөгжүүлж, эрүүл ахуй, үйлчилгээний чанар, стандартыг сайжруулах, ажлын байрыг нэмэгдүүлэх зорилтын хүрээнд дараах арга хэмжээг хэрэгжүүлнэ:</p> <p>4.4.1. баруун бүсэд-адал явдалт, тусгай сонирхлын, хангайн бүсэд-байгалийн, амралт зугаалгын, төвийн болон Улаанбаатарын бүсэд-албан, бизнесийн, говийн бүсэд-байгалийн, палеонтологи, геологи, геофизикийн, зүүн бүсэд-түүхэн аялал жуулчлалыг түлхүү хөгжүүлэх чиглэлээр аялал жуулчлалын нөөц, даацын судалгаа хийж, гол зорих газрууд, бүтээгдэхүүн үйлчилгээний нэр төрөл, хөгжлийн чиг хандлагыг бүсчлэн тодорхойлох;</p> <p>4.4.2. байгалийн унаган төрхийг хадгалах, хамгаалах чиглэлээр эко, тогтвортой аялал жуулчлалын бүсүүдийг тогтоож, хөгжүүлэх</p>

Эдгээр бодлогын баримт бичгүүдэд дурьдсан уул уурхай, хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлал, боловсруулах үйлдвэрлэл, тээвэр логистик, дэд бүтцийн салбарууд нь эдийн засгийн тэргүүлэх салбарууд юм.

Тиймээс эдийн засгийн тэрүүлэгч салбаруудыг тухайн суманд хөгжүүлэх потенциалыг эдийн засгийн нөөцөд нь тулгуурлан үнэлсэн. Эдийн засгийн онолд зах зээлийн эрэлтийг хангахад шаардлагатай бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг бий болгоход шаардагдах хүчин зүйлийг эдийн засгийн нөөц гэх ойлголтод хамруулдаг. Өөрөөр хэлбэл **эдийн засгийн нөөц** гэдэг нь бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, үйлчилгээ явуулахад шаардагдах үйлдвэрлэлийн хүчин зүйлс юм [39]. Үүнд:

1. **Газар байгалийн баялаг** гэдэгт газраас өөрөөс нь гадна түүний дээрх ан амьтан, ургамал, мод, ус, агаар, төрөл бүрийн ашигт малтмал, байгалийн үзэсгэлэнт тогтоц гэх мэт байгалийн бүх баялгийг хамруулдаг [40].
2. **Хөдөлмөр** гэдэгт тодорхой зорилготой хүний үйл ажиллагааг хөдөлмөр гэх ба хүний мэдлэг чадвар, дадлага туршлагыг хүмүүн капитал гэх ойлголтод хамруулдаг [41]. Хөдөлмөрийн нөөцөд хүний мэдлэг, хүний биеийн болон оюуны чадварыг хөдөлмөрт багтаадаг.
3. **Капитал** гэдэг нь үйлдвэрлэлийн үйл явцад бий болох бүтээгдэхүүнийг дараагийн шатны үйлдвэрлэлийн орц болгон ашигладаг бүх төрлийн нөөцийг капитал гэж нэрлэдэг. Жишээ нь үүнд үйлдвэрлэлийн зориулалттай машин, тоног төхөөрөмж, барилга байгууламж, бэлэн бараа, бүтээгдэхүүн зэргээс бүрдэх ба үйлдвэрлэл үйлчилгээнд оролцож, өмчлөгч эзэндээ орлого оруулж байдаг. Газар, хөдөлмөр үйлдвэрлэлийн анхдагч хүчин зүйл бол капитал нь үйлдвэрлэгдсэн, бүтээгдсэн үйлдвэрлэлийн хүчин зүйл юм [39].
4. **Удирдлагын чадвар**
5. **Технологийн инновац**

6. Мэдээллийг сүүлийн үед үйлдвэрлэлийн нөөцөд оруулах болсон. Газар, хөдөлмөр, капиталын нийтлэг шинж нь хязгаарлагдмал хэмжээтэй бол удирдлагын чадвар, технологийн инновац, мэдээлэл нь хүний оюун ухаанд суурилсан хязгааргүй юм.

Дээрх онолын тайлбар, Монгол Улсын эдийн засгийн тэргүүлэх салбарууд болон сумын өнөөгийн нөхцөлийг харгалзан сумын түвшинд эдийн засгийн нөөцийг үнэлэхдээ **байгалийн баялаг, хүний нөөц, анхдагч бүтээгдэхүүн /капитал/** гэсэн үйлдвэрлэлийн хүчин зүйлүүдийг ашиглалаа. Үүнд:

- Байгалийн нөөц гэдэгт анхдагч үйлдвэрлэлд орц болох хүний гараар бүтээгдээгүй байгаль өөрөө бий болгосон нөөцийг хамруулсан;
- Хүний нөөц гэдэгт эдийн засгийн тэргүүлэх салбарын ажиллах хүчний бодит тоог хамруулсан ба тэргүүлэх салбарын чиглэл тус бүрээр ажиллах хүчний тоог ашигласан;
- Анхдагч бүтээгдэхүүн гэдэгт мал аж, ахуй, газар тариалан, уул уурхай, аялал, жуулчлалын салбарын анхдагч үйлдвэрлэлээс бий болсон бүтээгдэхүүнийг хамруулсан.

Мөн нэмэлтээр эдийн засгийн нөөцийг зах зээлийн эргэлтэнд оруулахад дэмжих дэд бүтэц, газарзүйн байршил, хууль эрхзүйн орчноор хязгаарласан хүрээлэн буй орчны хүчин зүйлсийг тооцсон.

4. Шалгуур үзүүлэлт ба хөгжлийн потенциалыг тооцох аргачлал.

Хөгжлийн потенциалын үнэлгээг тооцох аргачлал:

$$P_i^n = R_i^n(nc, l, c) + O_i^n(Inf, m, ro) - L_i^n(z) \quad (15)$$

P_i^n – i дахь сумын n салбарын эдийн засгийн хөгжлийн потенциалын үнэлгээ;

$R_i^n(nc, l, c)$ – i дахь сумын эдийн засгийн n дэхь салбарын нөөцийн үнэлгээ; nc – байгалийн баялаг, l – хүний нөөц, c – анхдагч бүтээгдэхүүн,

$O_i^n(Inf, m, ro)$ – i дахь сумын эдийн засгийн n дэх салбарын хөгжлийн дэмжих дэд бүтэц, газарзүйн байршлын үнэлгээ; Inf – дэд бүтэц, m – зах зээл, ro – маршрут, байршил;

$L_i^n(z)$ – i дахь сумын эдийн засгийн n дэх салбарын үйлдвэрлэлийг хязгаарлах хууль эрхзүйн зохицуулалттай хязгаарлагч хүчин зүйлийн үнэлгээ

$$R_i^n(nc, l, c) = \sum_{j=1}^{k1} x_{norm,ij}^{nc} + \sum_{j=1}^{k2} x_{norm,ij}^{nl} + \sum_{j=1}^{k3} x_{ij}^{nc}; \quad (16)$$

$$O_i^n(Inf, m, ro) = \sum_{j=1}^{k4} x_{norm,ij}^{n,Inf} + \sum_{j=1}^{k5} x_{norm,ij}^{n,m} + \sum_{j=1}^{k6} x_{norm,ij}^{n,ro} \quad (17)$$

$$L_i^n(z) = \sum_{j=1}^{k7} x_{norm,ij}^{n,Inf}$$

$k1$ - $k7$ хүртэл – i дахь сумын n салбарын тухайн ангилалд хамаарах шалгуур үзүүлэлтийн тоо, $x_{norm,ij}^n$ – i дахь сумын n салбарын тухайн ангилалд хамаарах шалгуур үзүүлэлтийн нормчилсон утга.

$$x_{norm,i}^n = \frac{(X_i^n - X_{min}^n)}{(X_{max}^n - X_{min}^n)} \quad (18)$$

$x_{norm,i}^n$ – i дахь сумын n салбарын шалгуур үзүүлэлтийн нормчилсон утга; X_i^n – i дахь сумын n салбарын тухайн шалгуур үзүүлэлтийн утга, X_{max}^n – n салбарын тухайн шалгуур үзүүлэлтийн хамгийн их утга, X_{min}^n – n салбарын тухайн шалгуур үзүүлэлтийн хамгийн бага утга

Эдийн засгийн нөөцийг илэрхийлэх эдийн засгийн зургаан салбарын 25 шалгуур үзүүлэлтээр, дэд бүтэц, газарзүйн байршлын давуу талыг илэрхийлэх 8 шалгуур үзүүлэлтээр, хууль эрх зүйн зохицуулалттай 3 шалгуур гээд нийт 36 шалгуур үзүүлэлтийг тооцон ашигласан. Эдгээр шалгуур үзүүлэлтийн үндэслэл, гол үзэл баримтлалыг, тооцох аргачлалыг доор харууллаа.

Хүснэгт 11. Хөгжлийн потенциал сайтай хотыг тодорхойлох үзэл баримтлал, шалгуур үзүүлэлт, үндэслэл

№	Салбар/чиглэл	Шалгуур үзүүлэлт	Гол үзэл санаа	Шалгуур үзүүлэлтийн үндэслэл, хамрах хүрээ, тайлбар
Эдийн засгийн нөөц				
1	Уул уурхайн олборлолт	R _{EC1} – Ордын стратегийн ач холбогдол	Уул уурхайн салбар нь Монгол Улсын эдийн засгийн тэргүүлэгч салбарын нэг бөгөөд Монгол Улсын ДНБ-ны 23.7 хувийг уул уурхайн салбар, нийт экспортын 83.7 (2019) хувийг эрдэс бүтээгдэхүүн дангаараа бүрдүүлж байна. Алсын хараа-2050 урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлснээр уул уурхайн салбарын дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд эзлэх хувийг 24.3 хувиас (2018) 2030 онд 31.4 хувь хүртэл нэмэгдүүлж 2050 онд 25.3 хувь болгох шалгуур тавьсан. Энэ нь уул уурхайн салбарыг эхэлж дэмжин түүнээс орох орлогоор эдийн засгийн бусад салбараа дэмжих бодлого баримталж байгааг илтгэнэ. Уул уурхайн олборлох үйлдвэрлэл орон нутгийн хөдөлмөрийн эрэлтийг өсгөх, нэрлэсэн цалинг нэмэгдүүлэх, өөр газраас ажиллах хүчнийг татах, шилжих хөдөлгөөнийг эрчимжүүлэх зэргээр орон нутгийн хөгжилд богино хугацаанд шууд нөлөөгөө үзүүлж байна Энэ нь манай улсын ихэнх уул уурхайн үйл ажиллагаа явуулж байгаа суурин газруудад тодорхой харагдаж байна (Эдийн Засгийн Судалгаа Эрдэм Шинжилгээний Хүрээлэн, 2018)	Үндэслэл: Улсын эдийн засгийн өсөлтөд шууд нөлөө үзүүлэхүйц томоохон ордыг ашиглах нь тухайн суманд оруулах хөрөнгө оруулалтын хэмжээ дагаад өснө. Ажлын байр нэмэгдэн иргэдийн худалдан авах чадвар нэмэгддэг. Хамрах хүрээ: Стратегийн ач холбогдолтой ордод 15, нэр бүх 39 ордыг хамрагдан. Нийтдээ 38 суманд стратегийн ач холбогдолтой орд байна.
2		R _{EC2} – Ордын ашиглалтын төлөв		Үндэслэл: Тухайн суманд уул уурхайн олборлолтын үйл ажиллагаа нь эхэлсэн бол суманд орох хөрөнгө оруулалт нэмэгдэнэ. Хамрах хүрээ: Дунд болон урт хугацаанд ашиглах томоохон ордууд 88 суманд байгаагаас 43 суман дахь байрлах ордуудын олборлолт эхэлсэн ашиглаж байна. Үлдсэн ордуудыг дунд болон урт хугацаанд ашиглана.
3		R _{NC1} – Ордын ашиглах хугацаа		Үндэслэл: Уул уурхайн ашиглалтын хугацаа урт байх нь тухайн суманд оруулах хөрөнгө оруулалт тогтвортой урт хугацаанд үргэлжилнэ. Хамрах хүрээ: ордуудын ашиглалтын хугацаа 2-71 жил хүртэл байна. Үүнээс 20 хүртэл жил ашиглах ордтой 68 сум, үлдсэн 20 суманд 20 дээш жил ашиглах орд байна.
4		R _{HC1} – Уурхайд ажиллах хүний тоо		Үндэслэл: Ажиллах хүчний тоо их байх нь тухайн сумын иргэдийг ажлын байраар хангах Тайлбар: Эдгээр уурхайнуудад 15-10000 хүртэл хүн ажиллуулахаар ТЭЗҮ тусгасан ба 450 хүртэл хүн ажиллах уурхайтай 65 сум, 450 дээш хүн ажиллах уурхайтай 23 сум байна.
5	Мал аж ахуй /Бэлчээрийн/	R _{NC2} – Бэлчээрийн багтаамж,	Мал аж ахуйн салбар нь Монгол Улсын уламжлалт аж ахуй бөгөөд эдийн засгийн тэргүүлэгч салбарын нэг юм. Мал аж ахуйн салбар нийт газар нутгийн 72.1 хувийг ашиглаж, ДНБ-ий 10.5 хувийг бүрдүүлж байгаа эдийн засгийн хоёр дахь том салбар бөгөөд нийт ажиллах хүчний хамгийн их буюу 21.6 хувийг өөртөө шингээж байна.	Үндэслэл: Бэлчээрийн багтаамж их байх нь малын тоо их байх, үүнийг дагаад малын гаралтай түүхий эдийн нөөц нэмэгдэхэд нөлөөлнө. Тайлбар: Бэлчээрийн багтаамж нь бэлчээрийн нөхөн сэргэх чадвар хир байгааг харуулна. Хангайн бүсэд 1 га бэлчээрийн талбайд бэлчээх малын тоо их байх бол хуурай хээрийн бүсэд бага байна.

6		R _{NC5} – Нийт бэлчээрийн газарт тухайн сумын бэлчээр, хадлангийн газрын эзлэх хувь	Мал аж ахуйн салбар хүнс, хөнгөн үйлдвэрлэлийн түүхий эдийг бэлтгэн нийлүүлэгч (Төрөөс Аж Үйлдвэрийн Талаар Баримтлах Бодлого, 2015) ба Монгол Улсын үндэсний аюулгүй байдлыг хангах чухал үүрэгтэй эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн суурь салбарын нэг (Төрөөс Хүнс, Хөдөө Аж Ахуйн Талаар Баримтлах Бодлого, 2015) юм.	Үндэслэл: Тухайн суманд ногдох бэлчээрийн талбай их байх нь бэлчээрийн мал аж ахуйг эрхлэх хангалттай нөөц байгааг илтгэнэ.	
7		R _{NC2} – Малчин өрхийн тоо		Үндэслэл: Олон малчин өрхтэй байх нь бэлчээрийн мал аж ахуйг эрхлэх хөдөлмөрийн нөөц их байхыг илтгэнэ.	
8		R _{EC4} – Бэлчээр ашиглалт		Үндэслэл: Бэлчээр ашиглалт их байх нь малын амьдын дараах ашиг шимийн нөөц их байхыг илтгэнэ. Бэлчээрийн багтаамж нь бэлчээрийн нөхөн сэргэх даацад нь тулгуурласан байдаг. Уур амьсгалын өөрчлөлтийн нөлөөгөөр хуурай хээрийн бүс хойшоогоо тэлж ургамлын төрөл зүйл багасаж байна. Үүнийг дагаад бэлчээрийн багтаамж багасах учир бэлчээрийг урт хугацаанд тогтвортой ашиглахын тулд малын тоог багасгах шаардлагатай болно.	
10	Газар тариалан	R _{NC4} – Нийт тариалангийн газарт тухайн сумын тариалангийн газрын эзлэх хувь	Монгол Улсын үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалын 3.4.2.2-д Монгол хүний амьдралын зайлшгүй хэрэгцээт хүнсний бүтээгдэхүүний 70-аас доошгүй хувийг дотоодын үйлдвэрлэлээр тогтвортой ханган хэмээн тусгасан. Гол нэр төрлийн хүнсний бүтээгдэхүүнд гурил /үр тариа/, төмс, хүнсний ногоо тус тус багтдаг ба үүнээс үр тариа стратегийн хүнсэнд ордог. Газар тариалангийн салбар 2019 оны байдлаар дотоодын гурилын хэрэглээний 97.4%, төмсний 99.8%, жимс, жимсгэнийн 3.4%-ийг хангаж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 1 орчим хувийг бүрдүүлж байна. Хүнсний үйлдвэрлэлийн түүхий эдийн орцыг газар тариалангийн салбарын бүтээгдэхүүн бүрдүүлдэг ба үр тариа, төмс, хүнсний ногооны хэрэгцээг дотоодоос бүрэн хангах зорилт дэвшүүлсэн (Төрөөс Хүнс, Хөдөө Аж Ахуйн Талаар Баримтлах Бодлого, 2015). Мөн жимс, жимсгэнэ, ургамлын тосны ургамал, эмийн ургамал, мал, тэжээвэр амьтдын тэжээлийг газар тариалангийн салбараас хангах нөөц хангалттай бий.	Үндэслэл: Газар тариалангийн салбарт хэрэгжүүлж ирсэн атрын аян нь дотоодын хүнсний хэрэгцээг хангах байсан. Үүнийг хангахын нэг араг зам нь тариалалтын талбайг нэмэгдүүлэх юм. Иймд тухайн сумын тариалсан талбайн улсын дүнд эзлэх тариалсан талбайн хэмжээ их байх нь тухайн сум газар тариалангийн үйлдвэрлэлийн гол нөөц болохыг илтгэнэ.	
11		R _{NC6} –Тариалсан үр тарианы УДЭ хувь,			
12		R _{NC7} – Тариалсан төмсний УДЭ хувь,			
13		R _{NC8} – Тариалсан хүнсний ногооны УДЭ хувь			
14		R _{EC5} – Хураасан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь			Үндэслэл: Тухайн сумын хураасан ургацын хэмжээ улсын дүнд эзлэх хувь өндөр байх нь газар тариалангийн үйлдвэрлэл хөгжүүлэх нөөц сум болохыг илтгэнэ. Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд Монгол хүний амьдралын зайлшгүй хэрэгцээт хүнсний бүтээгдэхүүний 70-аас доошгүй хувийг дотоодын үйлдвэрлэлээр тогтвортой хангах техник, эдийн засгийн арга хэмжээ авахаар заасан.
15		R _{EC6} – Хураасан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь			
16		R _{EC7} – Хураасан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь			
17		R _{NC3} – газар тариалан эрхэлдэг ААНБ, өрхийн тоо			

18		R _{NC3} – Голын сүлжээний нягтшил,		<p>Үндэслэл: Уур амьсгалын өөрчлөлтөөс үүдэлтэй гангийн эрчимшил тариалангийн ургацыг бууруулах эрсдэлтэй тул голын усны нягтшил их сум газар тариалангийн салбарыг хөгжүүлэхэд тохиромжтой.</p> <p>Газар тариалангийн талаар төрөөс баримтлах бодлогод усалгаатай газар тариалангийн талбайг нэмэгдүүлснээр заасан ба гүний уснаас илүү гадаргын усыг ашиглах нь тохиромжтой.</p>
19	Малын гаралтай түүхий эд боловсруулах үйлдвэрлэл	R _{EC8} – Ноосны боломжит нөөц		<p>Үндэслэл: Ноос боловсруулах үйлдвэрлэл нь хөнгөн үйлдвэрлэлийн нэг салбар болдог. Монгол Улсын экспортын гол нэр төрлийн бүтээгдэхүүний тоонд ноосон бүтээгдэхүүн багтдаг ба ноос боловсруулах үйлдвэрлэлийг түүхий эдээр хангах, үйлдвэрлэлийг дэмжихийн тулд төрөөс ноосны урамшууллыг малчдад олгодог.</p> <p>Тайлбар:</p>
20		R _{EC9} – Ноолуурын боломжит нөөц		<p>Үндэслэл: Ноолуур боловсруулах үйлдвэрлэл нь хөнгөн үйлдвэрлэлийн бүтцэд хөгжиж буй томоохон салбарын нэг болдог бөгөөд ноолуур нь малчдын орлогын гол эх үүсвэрийг. Мөн Монгол Улсын экспортын гол нэр төрлийн бүтээгдэхүүний тоонд ноолууран бүтээгдэхүүн багтдаг.</p> <p>Тайлбар:</p>
21		R _{EC10} – Сүүний боломжит нөөц	Алсын хараа-2050 урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлснээр Боловсруулах аж үйлдвэрийн салбарын дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд эзлэх хувийг 10.9 хувиас (2018) 2030 онд 14.6 хувь хүртэл нэмэгдүүлж 2050 онд 27 хувь болгох шалгуур тавьсан. Энэ нь боловсруулах аж үйлдвэрийн салбарын эдийн засгийн тулгуур салбарын нэг болгон хөгжүүлэх, энэ салбарт хөрөнгө оруулалт түлхүү хийгдэхийг илтгэнэ. Төрөөс хүнс, хөдөө аж ахуйн талаар баримтлах бодлогын 2.1.15.мал аж ахуйн үйлдвэрлэлийн нөөцөд түшиглэсэн боловсруулах үйлдвэр, цехийг бүсчилж хөгжүүлэх; Мөн үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд эдийн засгийн олон тулгуурт	<p>Үндэслэл: Алсын хараа-2050 урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлснээр хүн амын хэрэгцээнд нийлүүлж байгаа үйлдвэрлэлийн аргаар боловсруулсан сүүний нийт сүүний хэрэглээнд эзлэх хувийг 14.9 хувиас (2018) 2030 онд 50 хувь, 2050 онд 70 хувьд хүргэх</p> <p>Тайлбар:</p>
22		R _{EC11} – Махны боломжит нөөц		<p>Үндэслэл: Алсын хараа-2050 урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлснээр үн амын хэрэгцээнд нийлүүлж байгаа үйлдвэрлэлийн аргаар боловсруулсан махны нийт махны хэрэглээнд эзлэх хувийг 31.7 хувиас (2018) 2030 онд 70 хувь, 2050 онд 100 хувьд хүргэх</p> <p>Тайлбар:</p>
23		R _{EC12} – Арьс, ширний боломжит нөөц		<p>Үндэслэл: Хөнгөн үйлдвэрлэлд хөгжиж буй томоохон салбарын нэг болдог. Монгол Улсын экспортын гол нэр төрлийн бүтээгдэхүүний тоонд арьс ширэн бүтээгдэхүүн багтдаг.</p>
24		O _{R2} – Одоо байгаа үйлдвэр		<p>Үндэслэл: Одоо байгаа үйлдвэр тэдгээрийн суурилагдсан хүчин чадал, байршил нь үйлдвэрлэлийн хоршилт, төрөлжилт, дагналтыг бий болгоход суурь хүчин зүйл болно.</p>

25	Аялал жуулчлал	R _{NC9} – тухайн сумын ТХГН-ийн сумын нийт газар нутагт эзлэх хувь	Мал аж ахуй, хөдөө аж ахуйн бусад үйл ажиллагаанаас шууд хамааралтай байгаа хөдөөгийн иргэдэд орлогын шинэ эх үүсвэрийг аялал жуулчлал бүрэлдүүлэх боломжтой (Дэлхийн Банк, 2011).	<p>Үндэслэл: Монгол Улсад ирж байгаа гадаадын жуулчдын 34 хувь нь байгаль, 24 хувь нь уламжлалт нүүдэлчдийн ахуй соёл, 12 хувь нь адал явдал, 11 хувь нь ан амьтан ажиглах, 10 хувь нь монголын түүх, 9 хувь нь бусад шалтгаанаар аялдаг байна [40]. Тухайн суман дахь үзвэр, үйлчилгээний тоо их байх, газар нутагт хамрах УТХГН-ын хэмжээ их байх нь тусгай хамгаалалттай газар нутагт тулгуурлан АЖ хөгжүүлэх нөөц их байгааг илтгэнэ</p>
26		R _{EC3} – Үзвэр үйлчилгээний тоо	Аялал жуулчлалыг нэгдсэн төлөвлөлт, сайн менежментийн үндсэн дээр хөгжүүлж чадвал тухайн орны эдийн засгийн хөгжилд бодитой хувь нэмэр оруулж, гадаад валютын урсгалыг нэмэгдүүлэн, ажлын байр бий болгодог, дотоодын үйлдвэрлэгчдийн бараа, бүтээгдэхүүний борлуулалтыг өсгөдөг салбар юм (Аялал Жуулчлалыг Хөгжүүлэх Үндэсний Хөтөлбөр, 2015). Монгол улсын хувьд аялал жуулчлалын салбар ДНБ-ний 5.4 хувийг бүрдүүлж, 54 мянган ажлын байрыг бий болгож, байна.	
27		O _{R1} – Аялал жуулчлалын гол чиглэл маршрут	Алсын хараа-2050 урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлснээр жилд хүлээн авах гадаад жуулчдын тоог 0.6 хувиас (2018) 2030 онд 2 хувь хүртэл нэмэгдүүлж 2050 онд 6 хувь болгох шалгуур тавьсан.	
28	Тээвэр логистик, үйлчилгээ	R _{HC4} – Сумын төвийн хүн ам	Тээврийн дэд бүтцийн салбарын бүтээн байгуулалт нь гадаад улс, тэр дундаа хөрш улсын дэд бүтцийн сүлжээтэй холбох, худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх, бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн зардлыг бууруулж, эдийн засгийн өсөлтийг хангах, төрөлжүүлэхэд таатай нөхцөл бүрдүүлэхэд чиглэдэг. Иймд улсын эдийн засгийн өсөлт, хөгжлийг хурдасгахад зам тээврийн дэд бүтцэд чухал нөлөөтэй.	<p>Үндэслэл: Сумын төвийн хүн ам тээвэр логистик, зорчих хөдөлгөөний эрэлтэд тулгуурласан үйлчилгээний салбарт ажиллах хүний нөөц болно.</p> <p>Тайлбар:</p>
29		R _{EC13} – Авто зам (Дайрсан)	Мөн Төрөөс аж үйлдвэрийн талаар баримтлах бодлогын 4.2.3.4.түүхий эд бэлтгэн нийлүүлэх тогтолцоо, бараа бүтээгдэхүүнийг борлуулах тээвэр логистикийн сүлжээг кластерын тогтолцоотой уялдуулан хөгжүүлэх зорилтыг дэвшүүлсэн.	<p>Үндэслэл: Олон улсын болон улсын чанартай авто зам дайран өнгөрсөн сумын төвд ачаа, зорчигч тээврийн урсгалд түшиглэсэн үйлчилгээний салбар хөгжихөд тохиромжтой байдаг.</p>
30		R _{EC14} – Төмөр зам (Дайрсан)	Алсын хараа-2050 урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлснээр Тээвэр агуулахын салбарын дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд эзлэх хувийг 4.6-аас (2018) 2030 онд 4.8 хувь, 2050 онд 11.6 хувь болгох шалгуур тавьсан.	<p>Үндэслэл: Төмөр зам дайрсан болон өртөө байрлах сумын төвд ачаа, зорчигч тээврийн урсгалд түшиглэсэн үйлчилгээний салбарыг хөгжүүлэх боломжтой байдаг.</p> <p>Хамрах хүрээ:</p>
31		O _{M2} – Боомт (Байрлах)		<p>Үндэслэл: Сумын төв боомттой авто зам, төмөр замаар холбогдсон байх нь улс хоорондын ачаа, зорчигч тээврийн урсгалыг дагасан үйлчилгээний салбарыг хөгжүүлэх газар зүйн давуу байдал байгааг илтгэнэ.</p> <p>Хамрах хүрээ:</p>
Газарзүйн байршлын давуу тал				

32	Зах зээл	О _{М1} – Томоохон суурин	Хөдөөгийн байнгын суурингуудын (сумын) хөгжилд томоохон хотуудын үйлчлэх хүрээ, татах радиус зай ихээхэн нөлөөлдөг байна [41]. Томоохон суурин газруудад аж үйлдвэр, хүн амын төвлөрөл үүссэн байдаг тул үүнд ойрхон байх тусам тээврийн зардал бага байна. Газар тариалан, мал аж ахуйн үйлдвэрлэлийн гол хэрэглэгч нь томоохон суурингуудад байдаг	Үндэслэл: Хамрах хүрээ: Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуульд хотын зэрэглэл, статусын хувьд 500-15000 оршин суугчтай бол тосгон, 15000-аас доошгүй оршин суугчтай бол улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот, 50000-аас дээш (шаардлагатай гэж үзвэл 50000 хүртэл) оршин суугчтай хотод Улсын зэрэглэл тогтоож болохоор зохицуулж өгсөн. Мэдээллийн эх сурвалжийн хувьд хот, суурин газар, тэдгээрийн хүн ам, нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн дата мэдээлэл ашиглана.
34		О _{М2} – Боомт	Экспортод чиглэсэн түүхий болон боловсруулсан бүтээгдэхүүнийг боомтоор дамжуулан гадаад зах зээл рүү гаргадаг. Иймд боомтын байршил, боомт хүртэлх зай нь тээврийн логистик талаасаа давуу байршлыг бүрдүүлнэ.	Үндэслэл: Экспорт хийхэд боомт хүртэлх зай бага байх нь тээврийн зардлыг багасгана. Мөн гадаад зах зээлд ойр байгааг илтгэнэ. Хамрах хүрээ: Монгол Улсын хэмжээнд хилийн боомтын асуудлаар хөрш орнуудтай байгуулсан хэлэлцээр, Засгийн газрын тогтоолын дагуу ОХУ-тай 29, БНХАУ-тай хиллэдэг хэсэгт 13, агаарын замын 4, нийт 46 боомт байна. Үүнээс олон улсын ажиллагаатай 14, хоёр талын байнгын ажиллагаатай 11, хоёр талын түр буюу улирлын ажиллагаатай 14, дамжин өнгөрөх 7 боомт байна. Эдгээр боомтуудаас Монгол-Оросын хил байрлах 19 боомтын дэд бүтэц бүрдээгүйн улмаас 1994 оноос хойш ажиллаагүй байна.
35	Дэд бүтэц	О _{П1} – Авто зам	Олон улсын болон улсын чанартай хатуу хучилттай авто зам тухайн сумын төвийг дайрсан эсвэл ойрхон байрлах нь тээвэрлэлтийн эрчмийг нэмэгдүүлнэ.	Үндэслэл: Одоо байгаа болон төлөвлөсөн авто замын сүлжээ сумын төвийг дайрсан эсвэл ойрхон дайрч өнгөрөх нь дэд бүтцийн давуу байдалтай байна. Хамрах хүрээ:
36		О _{П2} – Төмөр зам	Төмөр зам дайрсан болон өртөөнд ойр байх нь хямд зардлаар ачаа тээвэрлэх боломжтой байна.	Үндэслэл: Одоо байгаа болон төлөвлөсөн төмөр замын сүлжээ сумын төвийг дайрсан эсвэл ойрхон дайрч өнгөрөх нь дэд бүтцийн давуу байдалтай байна [42].
37		О _{П3} – Эрчим хүч	Боловсруулах үйлдвэрлэлд цахилгаан эрчим хүч тоног төхөөрөмжийн хэвийн ажиллагаанд чухал үүрэгтэй. Эрчим хүчний шугамын чадал өндөр байх тусмаа үйлдвэрлэлийн хүчин чадал нэмэгдэнэ.	Үндэслэл: Тайлбар: Боловсруулах үйлдвэрлэлд 35 кВт шугамын чадал тоног төхөөрөмжийн хэвийн ажиллагаанд хангалттай байдаг. 110 кВт, 220 кВт-ын шугамын чадал өндөр хүчилд ордог.
Хууль эрх зүйн зохицуулалттай хязгаарлагч хүчин зүйл				

38		L ₁ – Усны эх бүрэлдэх газар, усны сан, ойн сан бүхий газар	Уул уурхайн салбарын үйл ажиллагааг зарим газруудад явуулахыг олон улсын болон үндэсний хууль эрхзүйн актаар хязгаарласан байдаг. Олборлолтын үйл ажиллагаа нь байгалийн унаган төрхийг өөрчилж, орчны бохирдлыг үүсгэдэг тул байгалийн болон түүхийн чухал ач холбогдолтой газруудыг улсын хамгаалалтад авсан байдаг.	Үндэслэл: МУ-ын Гол, мөрний урсац бүрэлдэх эх, усны сан бүхий газрын хамгаалалтын бүс, ойн сан бүхий газарт ашигт малтмал хайх, ашиглахыг хориглох тухай хуулийн 4.3; Гол, мөрний урсац бүрэлдэх эх, усны сан бүхий газрын хамгаалалтын бүс, ойн сан бүхий газарт ашигт малтмал хайх, ашиглахыг хориглох тухай хуулийг дагаж мөрдөх журмын тухай хуулийн 2.1; “Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дэх гол, мөрний урсац бүрэлдэх эхийн хилийн зааг” болон “Ойн сан бүхий газрын хилийн зааг”-ийн солбицолд өөрчлөлт оруулах тухай Засгийн газрын 2015 оны 289 дүгээр тогтоолд үндэслэв.. Тайлбар:
39		L ₂ – Тусгай хамгаалалттай газар нутаг /мал аж ахуй, газар тариалан (ДЦГ, БЦГ)/	Байгалийн бүс, бүслүүрийн онцлог, өвөрмөц тогтоц, ховор, ховордсон ургамал, амьтан бүхий газар, түүх,соёлын дурсгалт болон үзэсгэлэнт газрын хэв шинжийг хадгалах, хувьсан өөрчлөгдөх зүй тогтлыг судлах,танин мэдэх зорилгоор газар нутгийг тусгай хамгаалалтад авах, ашиглах, түүний унаган төрхийг хадгалах, хамгаалахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах зохицуулсан байдаг	Үндэслэл: МУ-ын Тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай хуулийн 2.12.1, 3.18.1, 4.21.2., 5.24.2-д газар хагалах, ухах, тэсэлгээ хийх, ашигт малтмал хайх, олборлохыг хориглосон заалтад үндэслэв.. Мөн хуулиар уул уурхайн үйл ажиллагааг бүх тусгай хамгаалалттай газарт, газар тариалан, мал аж ахуйн үйл ажиллагааг дархан цаазат газар, Байгалийн цогцолбор газрын онцгой бүсэд явуулахыг хязгаарласан байна.
40		L ₃ – Цөлжилт	Цөлжилттэй тэмцэх олон улсын конвенцид "Уур амьсгалын өөрчлөлт, хүний үйл ажиллагаа хавсарсан олон янзын хүчин зүйлсийн нөлөөгөөр хуурай, заримдаг хуурай, хуурайвтар, чийг дутмаг нутаг оронд газар орчин доройтохыг цөлжилт гэнэ" гэж тодорхойлсон. Өөрөөр хэлбэл удаан хугацаагаар үргэлжлэх газар доройтох үйл явц бөгөөд энэ нь ургамлын төрөл зүйл буурах, хөрсний үржил шим бууран эдийн засгийн үр ашиггүй болох үйл явц юм.	Үндэслэл: МУ-ын Хөрс хамгаалах, цөлжилтөөс сэргийлэх тухай хуульд 4.1.6.“цөлжилтөөс сэргийлэх арга хэмжээ” гэж цөлжих нөхцөл байдлыг илрүүлэх, мэдээлэх, хөрсийг сайжруулахад чиглэсэн цөлжилтөөс зайлсхийх үйл ажиллагааг; 4.1.7.“цөлжилтийг сааруулах арга хэмжээ” гэж цөлжилтийн эсрэг техникийн болон биологийн үйл ажиллагаа явуулж, түүний тархалт, идэвхжилт, үйл явцыг удаашруулах, тогтоох арга хэмжээг; 4.1.8.“цөлжилттэй тэмцэх арга хэмжээ” гэж хөрсний доройтол, цөлжилтийн тархалт, идэвхжилтийг бууруулах, зогсоох, сөрөг нөлөөллийг арилгах үйл ажиллагааг гэж заасанд үндэслэв.

Хүснэгт 12. Сумын хөгжлийн потенциалыг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийн жагсаалт

Эдийн засгийн нөөц (R)

- R_{NC} – Байгалийн баялаг 9
 - R_{NC1} – Ордын стратегийн ач холбогдол
 - R_{NC2} – Бэлчээрийн багтаамж
 - R_{NC3} – Нийт тариалангийн газарт тухайн сумын тариалангийн газрын эзлэх хувь
 - R_{NC4} – Голын сүлжээний нягтшил
 - R_{NC5} – Нийт бэлчээрийн газарт тухайн сумын бэлчээр, хадлангийн газрын эзлэх хувь
 - R_{NC6} – Тариалсан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь
 - R_{NC7} – Тариалсан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь
 - R_{NC8} – Тариалсан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь
 - R_{NC9} – ТХГН-ын сумын нийт газар нутагт эзлэх хувь
- R_{HC} – Хүний нөөц 4
 - R_{HC1} – Уурхайд ажиллах хүний тоо
 - R_{HC2} – Малчин өрхийн тоо
 - R_{HC3} – Тариалан эрхэлдэг ААНБ, өрхийн тоо
 - R_{HC4} – Сумын төвийн хүн ам
- R_{EC} – анхдагч бүтээгдэхүүн 12
 - R_{EC1} – Ордын ашиглах хугацаа
 - R_{EC2} – Ордын ашиглалтын төлөв
 - R_{EC3} – Аялал жуулчлалын үзвэр үйлчилгээний тоо
 - R_{EC4} – Бэлчээр ашиглалт
 - R_{EC5} – Хураасан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь
 - R_{EC6} – Хураасан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь
 - R_{EC7} – Хураасан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь
 - R_{EC8} – Ноосны боломжит нөөц
 - R_{EC9} – Ноолуурын боломжит нөөц
 - R_{EC10} – Сүүний боломжит нөөц
 - R_{EC11} – Махны боломжит нөөц

Зах зээл, дэд бүтэц (O)

- O₁ – Дэд бүтэц
 - O₁₁ – Авто зам
 - O₁₂ – Төмөр зам
 - O₁₃ – Эрчим хүч
- O_M – Зах зээл
 - O_{M1} – Томоохон суурин
 - O_{M2} – Боомт
- O_R – Маршрут, байршил
 - O_{R1} – Аялал жуулчлалын гол чиглэл маршрут
 - O_{R2} – Одоо байгаа үйлдвэр
 - O_{R3} – Боомт

Хууль, эрх зүйн зохицуулалттай хязгаарлагч хүчин зүйл (L)

- L – Хязгаарлагч хүчин зүйл
 - L₁ – Усны эх бүрэлдэх газар, усны сан, ойн сан бүхий газар /Гол, мөрний урсац бүрэлдэх эх, усны сан бүхий газрын хамгаалалтын бүс, ойн сан бүхий газарт ашигт малтмал хайх, ашиглахыг хориглох тухай хууль /
 - L₂ – Тусгай хамгаалалттай газар нутаг /Тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай хууль/
 - L₃ – Цөлжилт /Хөрс хамгаалах, цөлжилтөөс сэргийлэх тухай хууль/

Хүснэгт 13. Эдийн засгийн тэргүүлэх салбарын хөгжлийн нөөцийг тооцох шалгуур үзүүлэлт

Эдийн засгийн салбар	Шалгуур үзүүлэлтийн ангилал						
	R-эдийн засгийн нөөц			O-Дэд бүтэц, газар зүйн байршил			L-хязгаарлагч хүчин зүйл
	Байгалийн нөөц	Хүний нөөц	Анхдагч үйлдвэрлэл	Дэд бүтэц	Зах зээл	Маршрут, байршил	Хууль эрхзүйн зохицуулалт
Уул уурхай	R _{EC1} – Ордын стратегийн ач холбогдол	R _{NC1} – Уурхайд ажиллах хүний тоо	R _{NC1} – Ордын ашиглах хугацаа R _{EC2} – Ордын ашиглалтын төлөв	O ₁₁ – Авто зам O ₁₂ – Төмөр зам	O _{M2} – Боомт		L ₁ – Усны эх бүрэлдэх газар, усны сан, ойн сан бүхий газар L ₂ – Тусгай хамгаалалттай газар нутаг
Мал аж ахуй	R _{NC2} – Бэлчээрийн багтаамж, R _{NC5} – Нийт бэлчээрийн газарт тухайн сумын бэлчээр, хадлангийн газрын эзлэх хувь	R _{NC2} – Малчин өрхийн тоо	R _{EC4} – Бэлчээр ашиглалт	O ₁₁ – Авто зам	O _{M1} – Томоохон суурин O _{M2} – Боомт		L ₂ – Тусгай хамгаалалттай газар нутаг (ДЦГ, БЦГ) L ₃ – Цөлжилт
Газар тариалан	R _{NC3} – Голын сүлжээний нягтшил, R _{NC4} – Нийт тариалангийн газарт тухайн сумын тариалангийн газрын эзлэх хувь R _{NC6} – Тариалсан үр тарианы УДЭ хувь, R _{NC7} – Тариалсан төмсний УДЭ хувь, R _{NC8} – Тариалсан хүнсний ногооны УДЭ хувь	R _{NC3} – газар тариалан эрхэлдэг ААНБ, өрхийн тоо	R _{EC5} – Хураасан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь R _{EC6} – Хураасан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь R _{EC7} – Хураасан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь	O ₁₁ – Авто зам	O _{M1} – Томоохон суурин		L ₂ – Тусгай хамгаалалттай газар нутаг (ДЦГ, БЦГ) L ₃ – Цөлжилт
Боловсруулах үйлдвэр			R _{EC8} – Ноосны боломжит нөөц R _{EC9} – Ноолуурын боломжит нөөц R _{EC10} – Сүүний боломжит нөөц R _{EC11} – Махны боломжит нөөц	O ₁₁ – Авто зам O ₁₂ – Төмөр зам O ₁₃ – Эрчим хүч	O _{M1} – Томоохон суурин O _{M2} – Боомт	O _{R2} – Одоо байгаа үйлдвэр	

			R _{EC12} – Арьс, ширний боломжит нөөц				
Тээвэр логистик		R _{HC4} – Сумын төвийн хүн ам		R _{EC13} – Авто зам (Дайрсан) R _{EC14} – Төмөр зам (Дайрсан)		O _{M2} – Боомт /байршил/	
Аялал жуулчлал	R _{NC9} – тухайн сумын ТХГН- ийн сумын нийт газар нутагт ээлэх хувь		R _{EC3} – Үзвэр үйлчилгээний тоо			O _{R1} – Аялал жуулчлалын гол чиглэл маршрут	

Шалгуур үзүүлэлтийг тооцох аргачлал, тайлбар

Эдийн засгийн нөөц (R)

• **R_{NC} – Байгалийн нөөц 9**

- **R_{NC1}** – Ордын ашиглах хугацаа, жил
- **R_{NC2}** – Бэлчээрийн багтаамж, хонин толгой
- **R_{NC3}** – Голын сүлжээний нягтшил, нэг км² талбайд ногдох голын урт

$$R_i = \frac{L_i}{S_i} \quad (19)$$

Энд, R_i – i дахь сумын голын сүлжээний нягтшил, L_i – i дахь суман дахь нийт голын урт, S_i – i дахь сумын нийт газар нутгийн хэмжээ;

- **R_{NC4}** – Нийт тариалангийн газарт тухайн сумын тариалангийн газрын эзлэх хувь

$$SL_i = \frac{SA_i}{TS_i} \quad (20)$$

Энд, SL_i – i дахь сумын нийт тариалангийн газарт тухайн сумын тариалангийн газрын эзлэх хувь, SA_i – i дахь сумын нийт тариалсан талбай, TS – Улсын хэмжээнд нийт тариалсан талбай;

- **R_{NC5}** – Нийт бэлчээрийн газарт тухайн сумын бэлчээр, хадлангийн газрын эзлэх хувь

$$PP_i = \frac{PA_i}{TP} \quad (21)$$

Энд, PP_i – i дахь сумын нийт бэлчээрийн газарт тухайн сумын бэлчээр, хадлангийн газрын эзлэх хувь, PA_i – i дахь сумын нийт бэлчээр хадлангийн талбай, TP – улсын нийт бэлчээр хадлангийн талбай;

- **R_{NC6}** – Тариалсан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь

$$SC_i = \frac{SSC_i}{TSC} \quad (22)$$

Энд, SC_i – i дахь сумын тариалсан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь, SSC_i – i дахь сумын тариалсан үр тариа, TCS – Улсын хэмжээнд тариалсан үр тариа;

- **R_{NC7}** – Тариалсан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь

$$SP_i = \frac{SSP_i}{TCS} \quad (23)$$

Энд, SP_i – i дахь сумын тариалсан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь, SSP_i – i дахь сумын тариалсан төмс, TCS – Улсын хэмжээнд нийт тариалсан төмс;

- **R_{NC8}** – Тариалсан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь

$$SV_i = \frac{SSV_i}{TVS} \quad (24)$$

Энд, SV_i – i дахь сумын тариалсан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь, SSV_i – i дахь сумын тариалсан хүнсний ногоо, TVS – улсын хэмжээнд тариалсан хүнсний ногоо;

- **R_{NC9}** – тусгай хамгаалалттай газар нутгийн сумын нийт талбайд эзлэх хувь

$$PPA_i = \frac{SSA_i}{TPA} \quad (25)$$

Энд, PPA_i – i дахь сумын нийт тариалсан талбайн улсын дүнд эзлэх хувь, SSA_i – i дахь сумын нийт тариалсан талбай, TPA – улсын хэмжээнд нийт тариалсан талбай;

• **R_{HC} – Хүний нөөц 4**

- **R_{HC1}** – Уурхайд ажиллах хүний тоо
- **R_{HC2}** – Малчин өрхийн тоо
- **R_{HC3}** – Газар тариалан эрхэлдэг ААНБ, өрхийн тоо
- **R_{HC4}** – Сумын төвийн хүн амын тоо

• **R_{EC} – Анхдагч бүтээгдэхүүн 12**

- **R_{EC1}** – Ордын стратегийн ач холбогдол
- **R_{EC2}** – Ордын ашиглалтын төлөв
- **R_{EC3}** – Үзвэр үйлчилгээний тоо
- **R_{EC4}** – Бэлчээр ашиглалт

$$N_i = \frac{a*H_i + b*Cat_i + c*G_i + d*Sh_i + e*Cam_i}{S_i} \quad (26)$$

Энд, N_i – i дахь сумын бэлчээр ашиглалт; S_i – i дахь сумын бэлчээрийн багтаамж; H_i – i дахь сумын нийт адууны тоо, Cat_i – i дахь сумын нийт үхэрний тоо; G_i – i дахь сумын нийт ямааны тоо; Sh_i – i дахь сумын нийт хонины тоо; Cam_i – i дахь сумын нийт тэмээний тоо; a, b, c, e, d – хонь толгойд шилжүүлэх коэффициент, адуу 7, үхэр 6, ямаа 0.9, тэмээ 5,

- **R_{EC5}** – Хураасан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь

$$CY_i = \frac{SCY_i}{TCY} \quad (27)$$

Энд, CY_i – i дахь сумын хураасан үр тарианы улсын дүнд эзлэх хувь, SCY_i – i дахь сумын хураасан үр тариа, TCY – улсын хэмжээнд хураасан үр тариа;

- **R_{EC6}** – Хураасан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь

$$PY_i = \frac{SPY_i}{TPY} \quad (28)$$

Энд, PY_i – i дахь сумын хураасан төмсний улсын дүнд эзлэх хувь, SPY_i – i дахь сумын хураасан төмсний, TPY – улсын хэмжээнд хураасан төмсний;

- **R_{EC7}** – Хураасан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь

$$VY_i = \frac{SVY_i}{TVY} \quad (29)$$

Энд, VY_i – i дахь сумын хураасан хүнсний ногооны улсын дүнд эзлэх хувь, SVY_i – i дахь сумын хураасан хүнсний ногооны, TVY – улсын хэмжээнд хураасан хүнсний ногооны;

- **R_{EC8}** – Ноосны боломжит нөөц[43], тн

$$W_i = (L_i^C - N_i^C) * w^C + (L_i^S - N_i^S) * w^S \quad (30)$$

W_i – i дахь сумын боломжит ноосны хэмжээ, L_i^C, L_i^S – i дахь сумын нийт тэмээ болон хонины тоо, N_i^S, N_i^C – i дахь сумын тухайн жил төллөсөн ботго, хурганы тоо, w^C - нэг тэмээнээс гарах дундаж ноосны хэмжээ 4.5кг, w^S – нэг хониноос гарах дундаж ноосны хэмжээ 1.2 кг

- **R_{EC9}** – Ноолуурын боломжит нөөц [43], тн

$$C_i = (L_i - N_i) * C \quad (31)$$

C_i – i дахь сумын ноолуурын боломжит нөөц, L_i – i дахь сумын нийт ямааны тоо, N_i – i дахь сумын нийт ишигний тоо, C – нэг ямаанаас гарах дундаж ноолуурын хэмжээ 0.27 кг,

- **R_{EC10}** – Сүүний боломжит нөөц, мянган литр [43]

$$Mil_i = mil * \sum_{n=1}^5 \Delta L_i^n \quad (32)$$

Mil_i – i дахь сумын сүүний боломжит нөөц, mil – нэг малаас гарах дундаж сүүний гарц, нэг жилд нэг үнээнээс гарах сүүний гарц 350 л, гүүнээс гарах сүүний гарц 297 л, нэг ингэнээс гарах сүүний гарц 189 л, хониноос гарах сүүний гарц 15 л, ямаанаас сүүний сүүний гарц 30 л, ΔL_i^n – тухайн жилийн төл малын тоо, малын төрлөөр;

- **Рес11** – Махны боломжит нөөц, мянган тн [43]

$$M_i = (1 - a) * m * \Delta L_i \quad (33)$$

M_i – i дахь сумын махны боломжит нөөц, a – адуу, үхэрний махны хорогдлын коэффициент 0.05, хонь, ямааны хувьд 0.15, m – нэг малаас гарах дундаж махны гарц, нэг үхэрнээс гарах махны гарц 134 кг, адуунаас гарах махны гарц 126 кг, хониноос гарах махны гарц 17.3 кг, ямаанаас гарах махны гарц 12.9 кг,

- **Рес12** – Арьс, ширний боломжит нөөц, мянган ширхэг [44]

$$\Delta L_i = L_i - L_{i-1} + N - S_i - D_i \quad (34)$$

ΔL_i – i дахь сумын хэрэглээний малын зарлага, L_i – i дахь сумын жилийн эцэс дэхь нийт малын тоо, L_{i-1} – i дахь сумын жилийн эхэн дэхь нийт малын тоо, N_i – i дахь сумын тухайн жилийн төл малын тоо, S_i – i дахь сумын өвчнөөр хорогдсон малын тоо, D_i – i дахь сумын хорогдсон малын тоо

Дэд бүтэц, газарзүйн байршил

(О)

- **О_I** – Дэд бүтэц

- **О₁₁** – Авто замын сүлжээ / Улсын чанартай авто замын нөлөөллийн бүс, дайрсан/
- **О₁₂** – Төмөр замын сүлжээ /нөлөөллийн бүс, дайрсан/

авто болон төмөр замаас алслагдах байдлыг харгалзан үзсэн ба ингэхдээ тээвэрлэлтийн хугацаа, хүн амын нутагшилтад нөлөөлж буй байдлыг харгалзан дараах байдлаар зайн шатлалыг гаргасан.

Тээврийн дэд бүтэц	Нөлөөллийн бүсэд харгалзах балл			
	3 балл	2 балл	1 балл	0 балл
Хатуу хучилттай авто замаас алслагдах байдал (Одоо байгаа)	Дайрсан	50 км хүртэл	50-100 км	100 км дээш
Хатуу хучилттай авто замаас алслагдах байдал (Төлөвлөгдсөн)		/Дайрсан/	30 км хүртэл	30 км дээш
Төмөр замаас алслагдах байдал (одоо байгаа)	Дайрсан	Төмөр замын өртөөнөөс 50 км хүртэл	Төмөр замаас 100 км хүртэл	Төмөр замаас 100 км дээш
Төмөр замаас алслагдах байдал (Төлөвлөгдсөн)		Дайрсан	25 км хүртэл	25 км дээш

- **О₁₃** – Эрчим хүч, эрчим хүчний шугамын чадал //, кВт

Сумын төвийн эрчим хүчний шугамд холбогдсон чадлын хэмжээ

- **О_М** – Зах зээл

- **О_{M1}** – Томоохон суурин
 - **О_{M2}** – Боомт
- Боомтоос 200 км нөлөөллийн бүсэд байрлах сум
- **О_R** – Маршрут, байршил
 - **О_{R1}** – Аялал жуулчлалын гол чиглэл маршрут
Тухайн сумыг Аялал жуулчлалын хичнээн маршрут дайрч байгаа тоо,
 - **О_{R2}** – Одоо байгаа үйлдвэр/арьс шир, ноос, ноолуур, мах, сүү/ [43]
Тухайн суманд үйлдвэр байгаа бол 3 балл, байхгүй бол 0 балл авна
 - **О_{R3}** – Боомт /байршил/

Боомтын зэрэглэлээс хамаараад дараах байдлаар баллд шилжүүлсэн. Үүнд:

- 3 балл – боомттой, боомтын зэрэглэл нь олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай,
- 2 балл - боомттой, боомтын зэрэглэл нь хоёр талын зорчигч, ачаа тээврийн зориулалттай
- 1 балл- боомттой, боомтын зэрэглэл нь түр буюу улирлын ажиллагаатай болон дамжин өнгөрөх
- 0 балл – боомтгүй сум

Хууль эрхзүйн зохицуулалттай хязгаарлагч хүчин зүйл (**L**)

- **L** – хязгаарлагч хүчин зүйл
 - **L₁** – Усны урсац бүрэлдэх эх, усны сан бүхий газар, ойн сан бүхий газар /Ашигт малтмалыг хайх, ашиглахыг хориглох тухай хууль/, хувь

$$L_1 = \frac{A_i}{TA} \quad (35)$$

Энд, $L_1 - i$ дахь сумын хуулиар хориглосон газар нутгийн улсын дүнд эзлэх хувь, $A_i - i$ дахь сумын хуулиар хориглосон газар нутгийн хэмжээ, TA – улсын хэмжээнд хориглосон нийт газар нутгийн хэмжээ;

- **L₂** – Тусгай хамгаалалттай газар нутаг / тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай хууль/, хувь

$$L_{p2} = \frac{PA_i}{TPA} \quad (36)$$

Энд, $L_2 - i$ дахь сумын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн улсын тусгай хамгаалалттай газрын нийт дүнд эзлэх хувь, $PA_i - i$ дахь сумын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн хэмжээ, TPA – улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн нийт хэмжээ;

- **L₃** – Цөлжилт / Хөрс хамгаалах, цөлжилтөөс сэргийлэх тухай хууль/, хувь

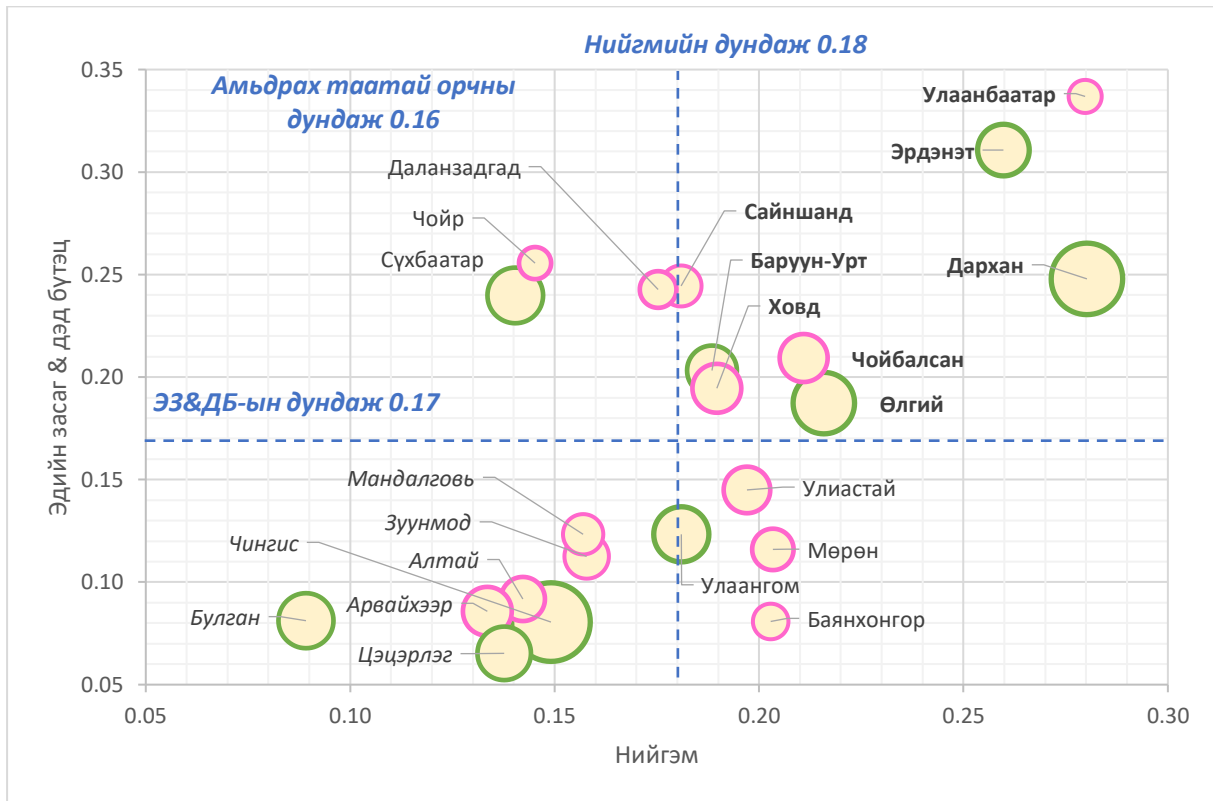
$$L_3 = \frac{D_i}{TD_i} \quad (37)$$

Энд, $L_3 - i$ дахь сумын нийт цөлжилтийн улсын дүнд эзлэх хувь, $D_i - i$ дахь сумын хүчтэй, нэн хүчтэй цөлжилтөд өртсөн газар нутгийн хэмжээ, $TD - i$ дахь сумын нийт газар нутгийн хэмжээ;

Хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлсон үр дүн

1. Хөгжлийн потенциал сайтай хот

Хотын хөгжлийн потенциалын үнэлгээнд 21 аймгийн төв болон нийслэл Улаанбаатар хотыг хамрууллаа. Хөгжлийн потенциалыг нийгэм, эдийн засаг, дэд бүтэц, хүрээлэн буй орчин гэсэн 4 ангиллын нийт 19 шалгуур үзүүлэлтээр үнэллээ.



Зураг 8. Хөгжлийн потенциал сайтай хотын үнэлгээ.

Тайлбар: бөмбөлгийн хэмжээ амьдрах таатай орчны шалгуур үзүүлэлтийн нийлбэр дүнг илэрхийлнэ. Бөмбөлгийн хэмжээ томрох тусам амьдрах орчин таатай буюу утга нь их болохыг илтгэнэ. Ногоон хүрээ нь дунджаас их, ягаан хүрээ нь дунджаас бага утгатай байгааг харуулна.

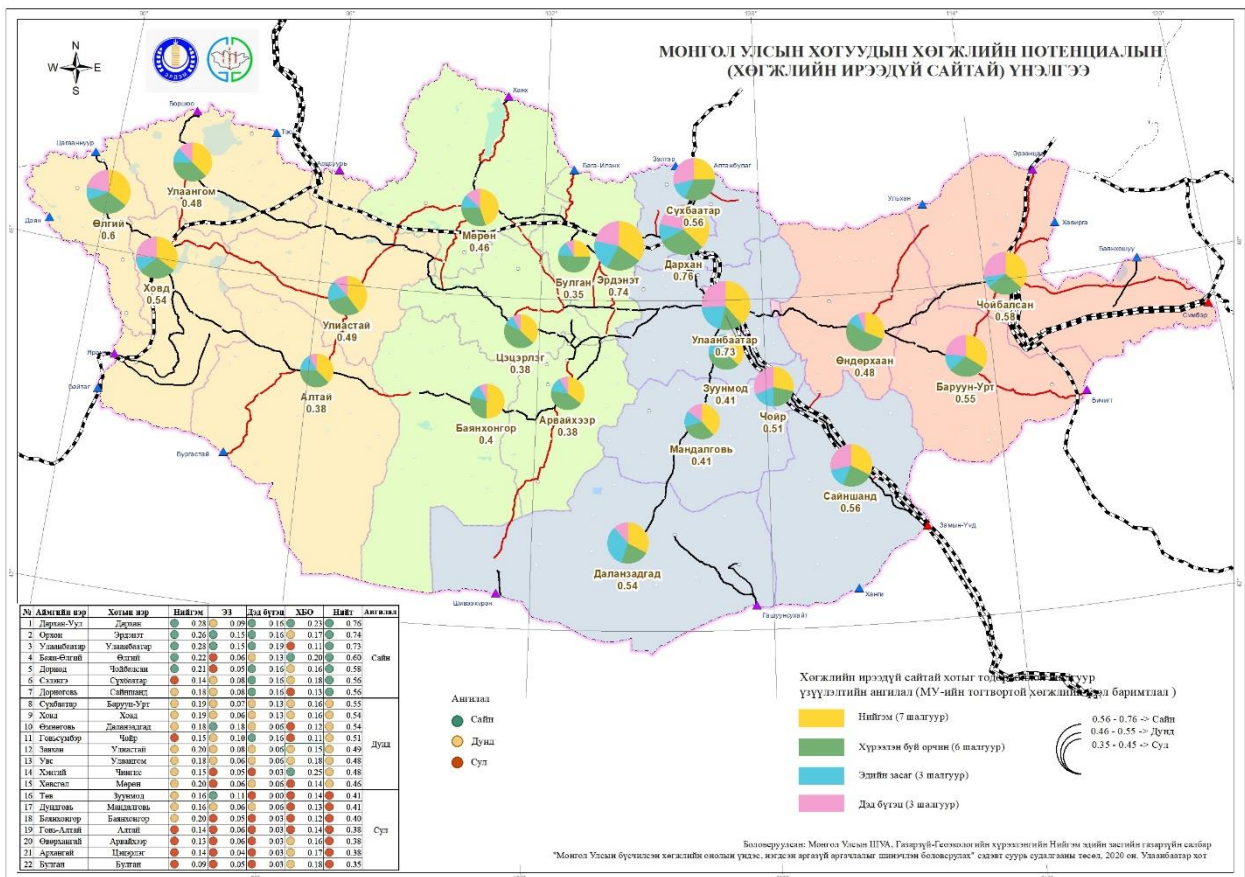
Нийгмийн ангилалд Дархан, Улаанбаатар, Эрдэнэт, Өлгий, Чойбалсан, Мөрөн, Баянхонгор хотууд (0.2-0.28) өндөр үзүүлэлттэй байгаа бол Булган, Арвайхээр, Цэцэрлэг, Сүхбаатар, Алтай, Чойр, Чингис хотууд (0.09-0.15) бага үзүүлэлттэй байна.

Хүрээлэн буй орчны ангилалд Чингис, Дархан, Өлгий, Улаангом, Сүхбаатар, Булган хотууд (0.18-0.25) өндөр үзүүлэлттэй. Харин Сайншанд, Мандалговь, Даланзадгад, Баянхонгор, Улаанбаатар, Чойр хотууд (0.11-0.14) бага үзүүлэлттэй байна.

Эдийн засгийн ангилалд Чойр, Зуунмод, Улаанбаатар, Эрдэнэт, Даланзадгад хотууд (0.1-0.18) өндөр үзүүлэлттэй бол Цэцэрлэг, Чойбалсан, Чингис, Баянхонгор, Булган хотууд (0.03-0.05) бага үзүүлэлттэй байна.

Дэд бүтцийн хувьд Улаанбаатар, Чойбалсан, Сүхбаатар, Сайншанд, Дархан, Чойр, Эрдэнэт хотууд (0.16-0.19) өндөр байгаа бол Цэцэрлэг, Чингис, Баянхонгор, Булган, Арвайхээр, Алтай, Зуунмод хотууд (0-0.03) бага үзүүлэлттэй байна.

Нийт дүнгээр Дархан, Эрдэнэт, Улаанбаатар, Өлгий, Чойбалсан, Сүхбаатар, Сайншанд хотууд (0.56-0.76) хамгийн өндөр үнэлгээтэй байна. Харин Зуунмод, Мандалговь, Баянхонгор, Алтай, Арвайхээр, Цэцэрлэг, Булган хотууд хамгийн бага үнэлгээтэй байна.



Зураг 9. Хөгжлийн потенциал сайтай хотын үнэлгээ ба гурван улсын эдийн засгийн коридор УИХ-аар 2001 онд баталсан Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалаар Баруун бүсээс Ховд, Улиастай хот, Хангайн бүсээс Хар-хорин, Эрдэнэт хот, Төвийн бүсээс Зуунмод, Дархан хот, Зүүн бүсээс Чойбалсан, Өндөрхаан хотуудыг бүсийн хөгжлийн тулгуур төв хот байхаар заасан. Өндөр үнэлгээтэй Дархан, Улаанбаатар, Эрдэнэт хотыг эс тооцвол баруун бүсээс Өлгий хот, зүүн бүсээс Чойбалсан хот өндөр үнэлгээтэй буюу хөгжлийн ирээдүй сайтай хотууд байна. Газарзүйн төв байршлын хувьд Ховд хот нь Өлгий хотоос илүү боловч нийгмийн үзүүлэлт, агаарын бохирдлын шалгуур үзүүлэлтээр үнэлгээ буурахад нөлөөлж байна.

Даланзадгад, Зуунмод, Эрдэнэт, Улаанбаатар хотуудаас бусад хотуудад эдийн засгийн үзүүлэлт бага байна. Гэвч дэд бүтэц, нийгэм, хүрээлэн буй орчны үзүүлэлтийг харьцуулахад баруун, зүүн бүсүүдийн хөгжлийн ирээдүй сайтай хотуудыг бодлогоор хөгжүүлэх боломж өндөр байна [42]. Түүнчлэн Ховд, Чойбалсан хотуудын газарзүйн байршлын давуу байдлыг ашиглан гурван улсын эдийн засгийн коридорыг хөгжүүлэх, Төвзийн эдийн засгийн интеграц, Зүүнхойд азийн эдийн засгийн интеграцад харилцан үр ашигтайгаар эдийн засгийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх нь зүйтэй.

Нөгөөтэйгүүр улсын төсвийн хөрөнгө оруулалт бүсийн тулгуур төвүүдэд өндөр бус байна. Жишээ нь Чойр хотын төсвийн орлого, зарлага 2019 онд өмнөх жилээсээ 5 дахин нэмэгдсэн нь бүсийн тулгуур төв хотуудаас их байна. Эдийн засгийн үзүүлэлтүүд хотоор бус аймгаар гарч байгаа нь судалгааны үр дүнгийн нарийвчлалд нөлөөлж болзошгүй юм. Иймд дараа дараагийн судалгаанд анхаарах нь зүйтэй.

Хэдийгээр эдийн засаг, дэд бүтцийн үзүүлэлтүүд хотын хөгжилд чухал нөлөөтэй ч орчны эрүүл мэнд, хүн амын ая тухтай амьдрах орчинд анхаарах шаардлага байгааг Ховд, Улаанбаатар, Эрдэнэт хотуудын үр дүн илтгэж байна.

2. Хөгжлийн потенциал сайтай сум

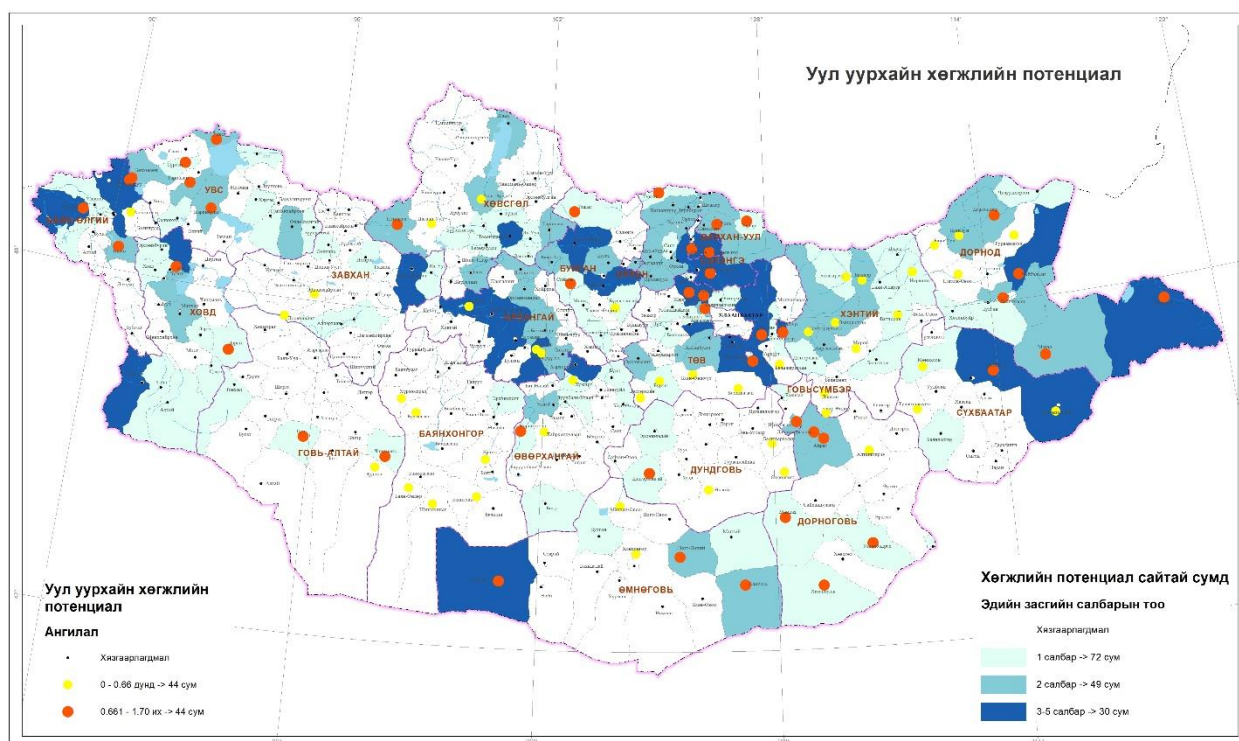
Хөгжлийн потенциал сайтай сумыг эдийн засгийн нөөц буюу үйлдвэрлэлийн хүчин зүйлийн гол түүхий эд болох байгалийн нөөцөд тулгуурлан үнэлсэн [43]. Учир нь сумын хөгжлийн өнөөгийн нөхцөл байдал, эдийн засгийн үйлдвэрлэлийн түвшин нь анхдагч бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэхэд суурилсан хэвээр байна. Өөрөөр хэлбэл, тухайн суманд үйлдвэрлэл хөгжүүлэх эдийн засгийн нөөц хангалттай бол түүнийг хөгжүүлэхэд шаардлагатай дэд бүтэц, хууль эрх зүйн орчны хязгаарлалтын хүчин зүйлийг нэмж тооцох замаар сумын хөгжлийн потенциалыг үнэлсэн. Жишээлбэл уул уурхайн олборлолтын ордод, бэлчээрийн мал аж ахуй бэлчээрт, газар тариалан тариалан эрхлэх боломжит тариалангийн талбайд суурилсан болно. Иймд үйлдвэрлэл хөгжүүлэхэд шаардагдах гол түүхий эд, нөөцөөс хамааран хичнээн сум хамрагдаж байгааг тооцон салбар тус бүрээр хөгжлийн потенциалыг үнэллээ (Хүснэгт 8).

Хүснэгт 14. Сумдын хөгжлийн потенциалын үнэлгээний нэгдсэн дүн.

Эдийн засгийн салбар	Салбарын үйлдвэрлэлийн гол нөөц			Хөгжлийн потенциалын үнэлгээ			
	Үзүүлэлт	Тайлбар	Сумын тоо	Дундаж /салбар/	Сумын тоо	Их	Сумын тоо
Уул уурхай	Томоохон орд	Томоохон орд	88	0.66 хүртэл	44	0.66 дээш	44
Мал аж ахуй	Бэлчээрийн багтаамж	40000 хон.тол дээш	301	0.53	82	0.8 дээш	67
Газар тариалан	Тариалсан талбай	0.01% дээш	146	0.55	32	0.9	34
Боловсруулах үйлдвэрлэл	МАН гаралтай түүхий эд	нийт нөөцийн 0.1% дээш	306	0.62	84	0.88	54
Тээвэр логистик	Авто зам, боомт	дайрсан	92	1.43 хүртэл	62	1.43 дээш	30
Аялал жуулчлал	ТХГН, үзвэр	байгаа	270	0.42	68	0.7	47

Уул уурхай

Уул уурхай олборлолтын салбар Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийн тогтвортой байдал, хэтийн хөгжилд чухал үүрэг рольтой салбар юм. Монгол улсад 2020 оны байдлаар ашигт малтмал ашиглалтын хүчин төгөлдөр 1673 тусгай зөвшөөрөл олгогдсон байгаагаас геологичайгуулын нарийвчилсан судалгаагаар ашигт малтмалын нөөц нь тогтоогдсон 1336 орд байна. Үүнээс одоо ажиллаж байгаа болон ашиглалтын техник, эдийн засгийн үндэслэл (ТЭЗҮ) нь боловсруулагдаж, эрх бүхий төрийн байгууллагаар зөвшөөрөгдсөн, эдийн засаг, нийгмийн үр өгөөж нь түлхүү байх 140 гаруй орд байна. Аймгийн төвийг эс тооцвол 88 суманд эдгээр ордууд давхардсан тоогоор байрлаж байгаа ба эдгээр ордыг ойрын болон дунд, урт хугацаанд ашиглах тул салбарын хөгжлийн хэтийн төлөвийг тодорхойлно.



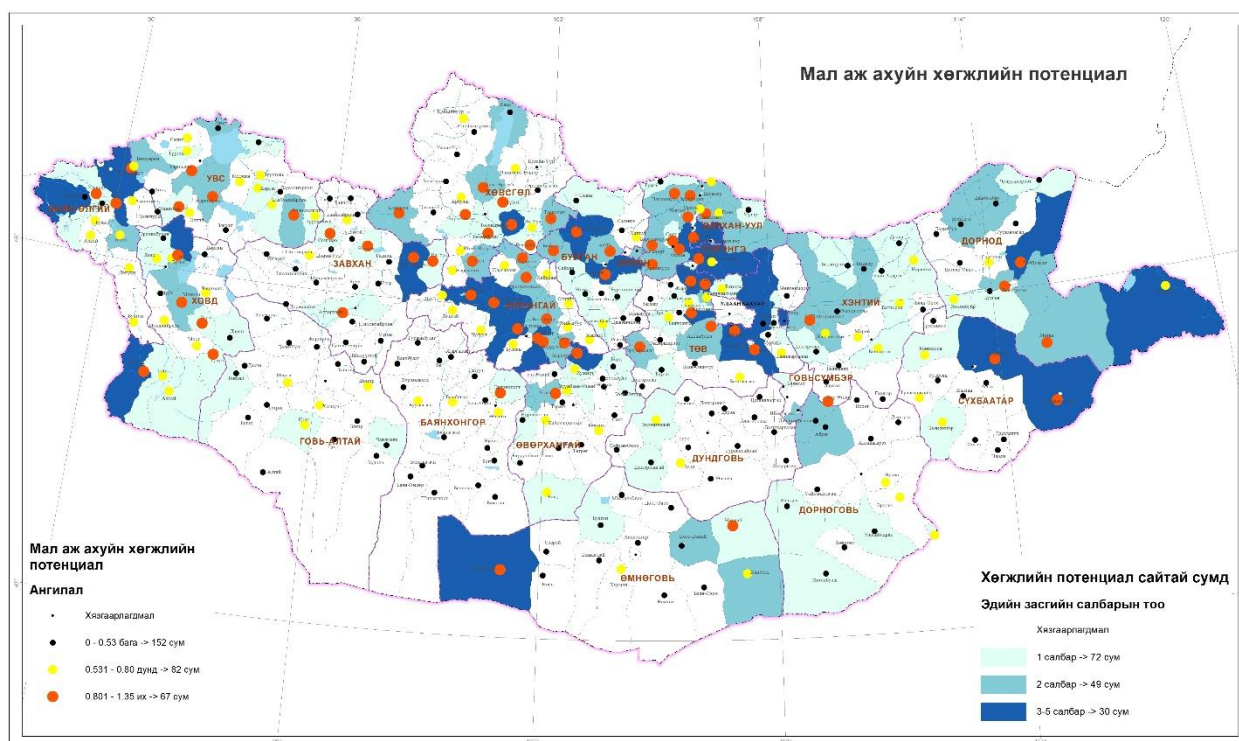
Зураг 10. Сумдын уул уурхайн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ

Уул уурхайн салбарын хувьд томоохон ордууд олборлолт явуулах гол хүчин зүйл болно. Тус салбарын хөгжлийг тодорхойлох гол ордууд 88 суманд байгаа ба хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр салбарын дундаж 0.66 байна. Эдгээр 88 сумаас хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр салбарын дундаж хүртэлх 44 сум, түүнээс дээш үнэлгээтэй буюу хөгжлийн потенциал сайтай 44 сум байна.

Мал аж ахуй

Мал аж ахуй нь Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийн тогтвортой байдал, хэтийн хөгжилд чухал үүрэг рольтой салбар юм. Мөн тус салбар хүнс, хөнгөн үйлдвэрлэлийн түүхий эдийг бэлтгэн нийлүүлэгч [44] ба Монгол Улсын үндэсний аюулгүй байдлыг хангах чухал үүрэгтэй эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн суурь салбарын нэг [45] юм.

Мал аж ахуйн салбар нийт газар нутгийн 72.1 хувийг ашиглаж, ДНБ-ны 10.52 хувийг үйлдвэрлэж байгаа эдийн засгийн хоёр дахь том салбар бөгөөд нийт ажиллах хүчний хамгийн их буюу 21.6 хувийг өөртөө шингээж байна. 2019 оны байдлаар улсын хэмжээнд нийт 894.5 мянган өрхөөс 304.1 мянган өрх буюу 34 орчим хувь нь хөдөөд суурьшиж байна. Үүнээс 19 орчим хувь буюу 169.7 мянган малчин өрх мал аж ахуйн салбараас хамааралтай амьдарч байна [31].



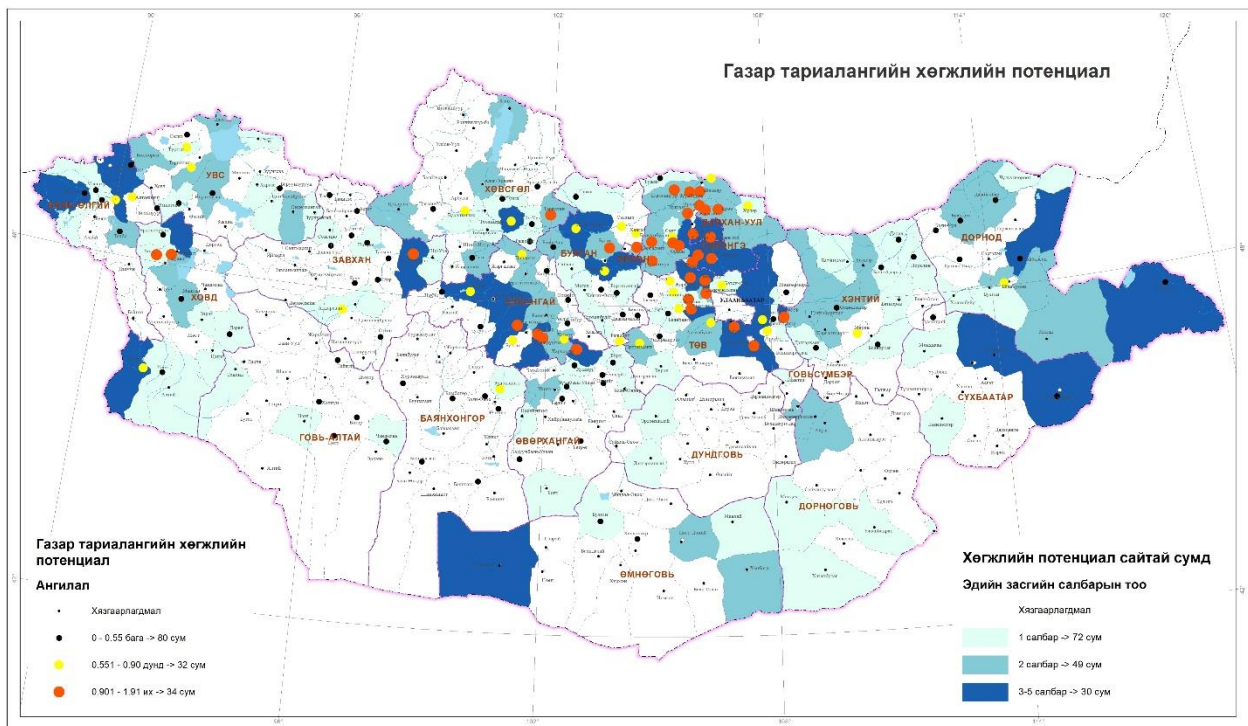
Зураг 11. Сумдын мал аж ахуйн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ

Бэлчээрийн мал аж ахуйн хувьд байгалийн нөхөн сэргэх чадавхад нь суурилсан бэлчээрийн багтаамжийг гол нөөц болгон авч үзлээ. Учир нь бодит малын тоо ихэнх суманд бэлчээрийн багтаамжаас хэтэрсэн, энэ маягаар удаан үргэлжилвэл бэлчээрийн багтаамж улам буурна [46]. Бэлчээрийн багтаамж нь 40000 хонин толгойгоос дээш 301 сум байна. Хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр салбарын дундаж үнэлгээ 0.53 ба 0.53-аас 0.8 хүртэлх үнэлгээтэй 82 сум, 0.8 дээш буюу хөгжлийн потенциал сайтай 67 сум байна.

Газар тариалан

Газар тариалангийн салбар 2019 оны байдлаар дотоодын гурилын хэрэглээний 97.4 хувь, төмсний 99.8 хувь, жимс, жимсгэний 3.4 хувийг хангаж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 1 орчим хувийг бүрдүүлж байна. Хүнсний үйлдвэрлэлийн түүхий эдийн орцыг газар тариалангийн салбарын бүтээгдэхүүн бүрдүүлдэг ба үр тариа, төмс, хүнсний ногооны хэрэгцээг дотоодоос бүрэн хангах зорилт дэвшүүлсэн [45]. Мөн жимс, жимсгэнэ, ургамлын тосны ургамал, эмийн ургамал, мал, тэжээвэр амьтдын тэжээлийг газар тариалангийн салбараас хангах нөөц хангалттай бий.

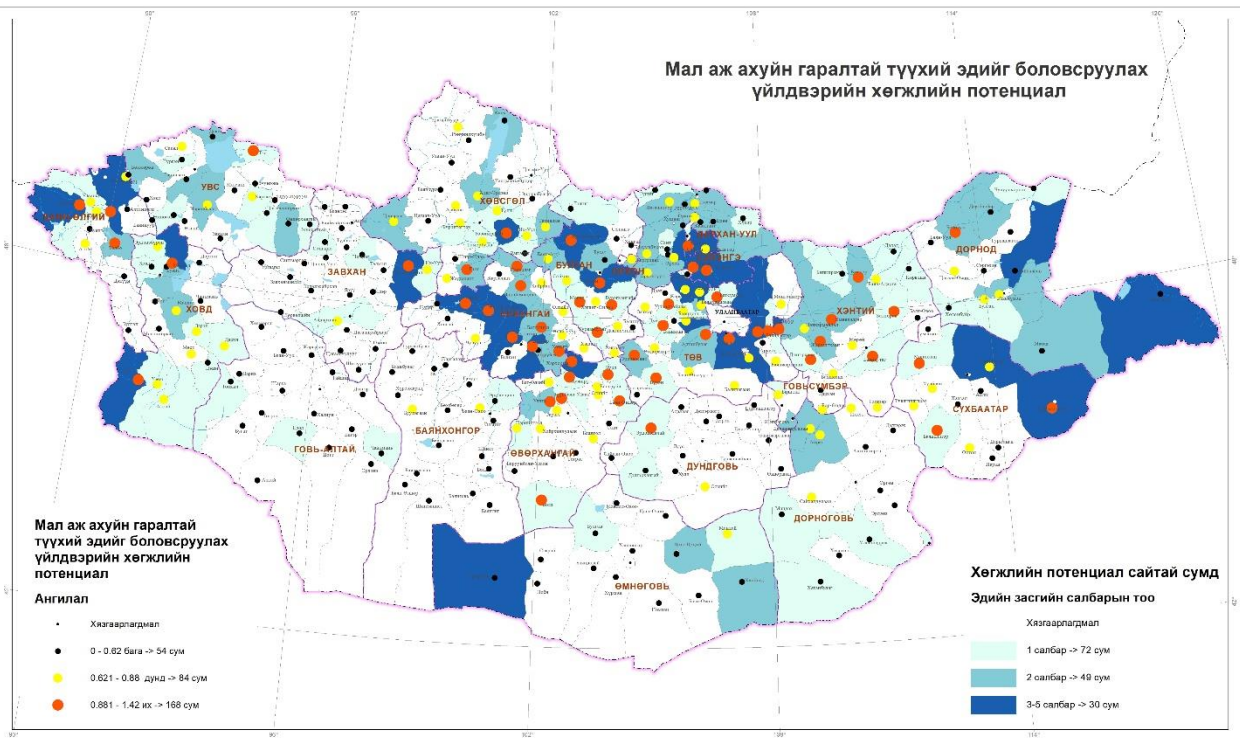
Тариалангийн талбай нийт газар нутгийн 0.8 хувийг буюу 1.27 сая га талбайг эзэлж байна. Үүнээс 0.74 сая га нь ашиглаж буй талбай, 0.55 сая га нь атаршсан талбай ба үлдсэн талбай нь ашиглалтгүй талбай болно. Нийт ашиглалтын талбайн 395.8 мян.га талбайд үр тариа, төмс, хүнсний ногоо, жимс, жимсгэнэ тариалж, үлдсэн талбайд тэжээл, техникийн болон бусад ургамал тариалж байна. Хүнсний гол таримлын тариалалтын талбай нийт талбайн 31 хувийг эзэлж байна.



Зураг 12. Сумдын газар тариалангийн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ.

Улсын хэмжээнд нийт тариалсан талбайн 0.01 хувиас дээш талбайд тариалалт хийдэг 146 сум байгаа ба эдгээр сумд нь үр тарианы нийт ургацын 99.3 хувийг, төмсний нийт ургацын 90 гаруй хувь, хүнсний ногооны 86 гаруй хувийг бүрдүүлдэг. Сумдын хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр салбарын дундаж 0.55 байгаа ба салбарын дунджаас 0.9 хүртэлх дунд үнэлгээтэй 32 сум, 0.9 дээш үнэлгээтэй буюу хөгжлийн потенциал сайтай 34 сум байна.

Малын гаралтай түүхий эд боловсруулах үйлдвэрлэлийн хувьд улсын хэмжээнд бэлтгэн нийлүүлэх боломжит түүхий эдийн нөөцийг тус салбарыг хөгжүүлэх гол нөөц гэж үзлээ. Малын гаралтай бэлтгэн нийлүүлэх боломжит түүхий эдийн нөөцийн аль нэг нь улсын хэмжээний 0.01 хувиас их 306 сум байна. Хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр салбарын дундаж үнэлгээ 0.62 ба 0.62-оос 0.88 хүртэлх үнэлгээтэй 84 сум, 0.88 дээш буюу хөгжлийн потенциал сайтай 54 сум байна.

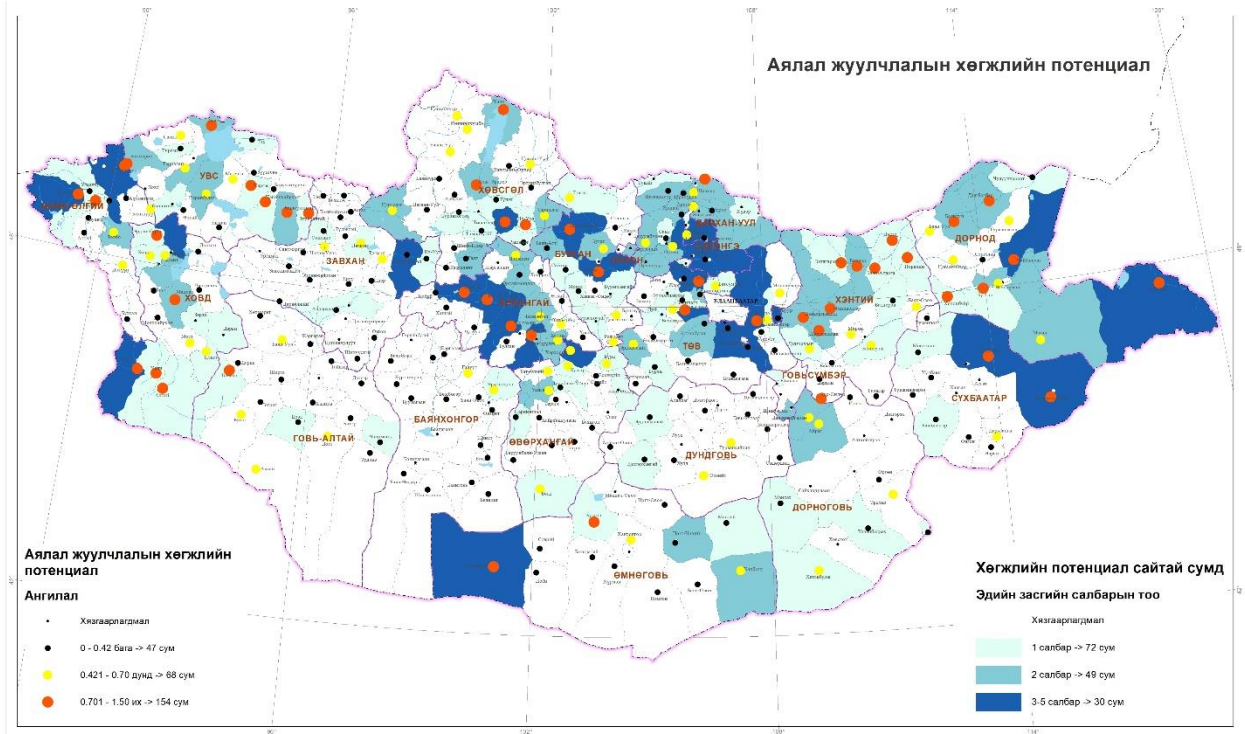


Зураг 13. Сумдын боловсруулах үйлдвэрлэлийн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ

Аялал жуулчлал

Аялал жуулчлалыг нэгдсэн төлөвлөлт, сайн менежментийн үндсэн дээр хөгжүүлж чадвал тухайн орны эдийн засгийн хөгжилд бодитой хувь нэмэр оруулж, гадаад валютын урсгалыг нэмэгдүүлэн, ажлын байр бий болгодог, дотоодын үйлдвэрлэгчдийн бараа, бүтээгдэхүүний борлуулалтыг өсгөдөг салбар юм [47]. Монгол улсын хувьд аялал жуулчлалын салбар ДНБ-ий 5.4 хувийг бүрдүүлж, 54 мянган ажлын байрыг бий болгож, дотоодын эдийн засагт жилд дунджаар 310 сая гаруй ам.долларын орлогыг төвлөрүүлж байна. Мал аж ахуй, хөдөө аж ахуйн бусад үйл ажиллагаанаас шууд хамааралтай байгаа хөдөөгийн иргэдэд орлогын шинэ эх үүсвэрийг аялал жуулчлал бүрэлдүүлэх боломжтой [48].

Аялал жуулчлалын хувьд улсын тусгай хамгаалалттай газар нутаг, үзвэр үйлчилгээг салбарын гол нөөц гэж үзсэн. Тухайн суманд улсын тусгай хамгаалалттай газар нутаг, үзвэр үйлчилгээний аль нэг байгаа 270 сум байна. Хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр салбарын дундаж үнэлгээ 0.42 ба 0.42-оос 0.7 хүртэлх үнэлгээтэй 68 сум, 0.7 дээш буюу хөгжлийн потенциал сайтай 47 сум байна.



Зураг 14. Сумдын аялал жуулчлалын салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ

Тээвэр логистик, үйлчилгээний салбар

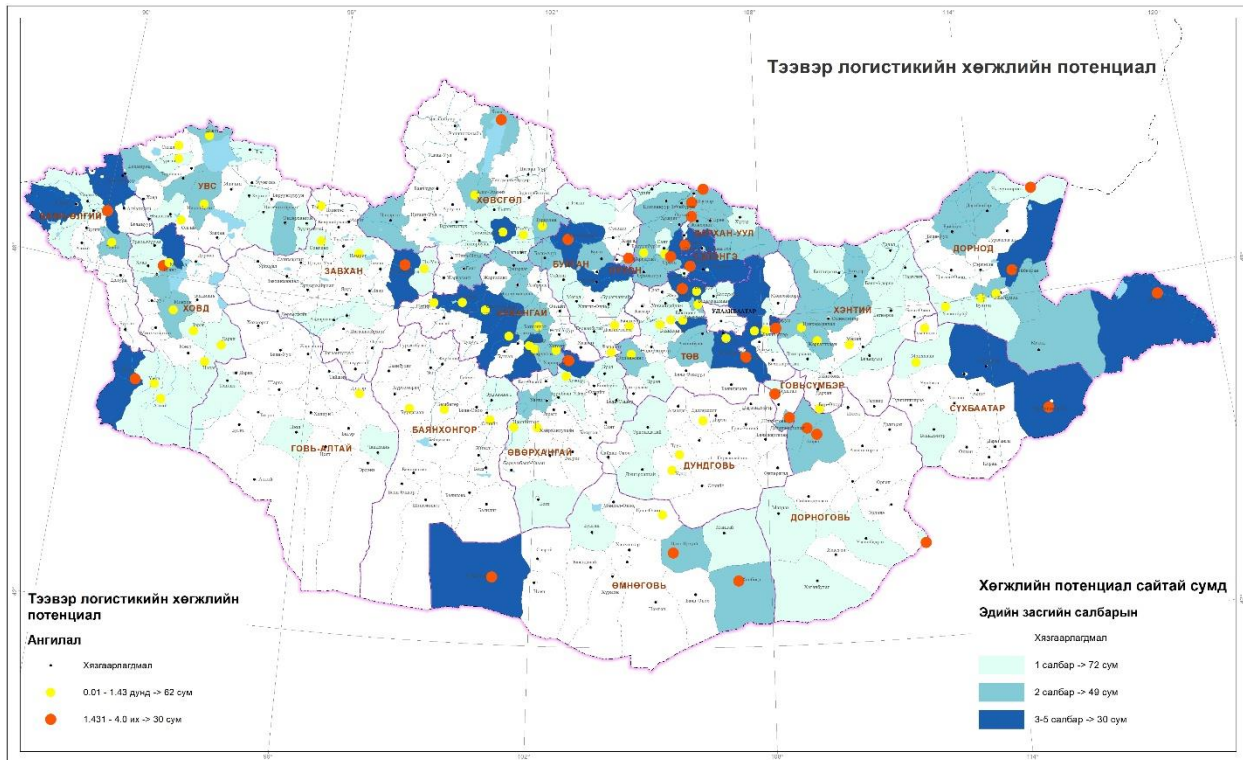
Нийгэм, эдийн засгийн гол ач холбогдол бүхий зам харилцаан дээр улсын ба бүс нутгийн үндсэн эрчим хүч, харилцаа холбоо, худалдаа, үйлдвэржилтийн сүлжээний нутаг дэвсгэрийн шугаман хөгжил суурилж [49] хөгжинө. Хот суурин нь замын сүлжээгээр холбогдсон эдийн засгийн бүс [50] юм. Хот суурин, замын сүлжээ нэгдэж, газарзүйн байрлалаа сайжруулснаар орчныхоо нутгийг өөртөө татаж хөгждөг тул тээврийн сүлжээгээр холбогдсон хот суурингууд хөгжих нөхцөлөөр бусдаас илүү [51] байдаг. Төмөр зам нь цөөн тооны хүмүүсийн тээврийн хэрэгсэл болж, бага нутаг дэвсгэрт нөлөөлдөг тул хүн амын суурьшлыг үүсгэх ач холбогдолоор бага юм. Харин авто зам нь аймгийн төв, суурин газруудыг холбож, зам тээврийн зангилааг үүсгэдэг тул эдийн засгийн хувьд газарзүйн тохиромжтой байрлалыг бий [25] болгоно.

УИХ, Засгийн газраас хатуу хучилттай замыг нэмэгдүүлэх зорилгоор “Төрөөс авто замын салбарт баримтлах бодлого”, “Хөгжлийн зам үндэсний хөтөлбөр”-ийг, төмөр замыг хөгжүүлэх зорилгоор “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого” хэрэгжүүлэн ажиллаж байна. Тээврийн салбар нь ДНБ-ий 4.7 хувийг бүрдүүлдэг ба энэ үзүүлэлт нь жил бүр нэмэгдэж байна.

Олон улсын болон бүс нутгийн түвшинд тээврийн сүлжээг оновчтой төлөвлөх, мөн хэрэглэгчийн хэрэгцээ шаардлага, зорилгод нийцүүлэн аливаа түүхий эд, бараа, үйлчилгээ, мэдээлэл, санхүүгийн хөрөнгийг эхлэл цэгээс зорилтот цэг хүртэл хамгийн үр ашигтай шилжүүлэлт ба хадгалалтын төлөвлөлт, гүйцэтгэл, хяналтын нэгдмэл процесс болох логистикийг хөгжүүлэхэд анхаарч байна.

Монгол Улсын хэмжээнд хилийн боомтын асуудлаар хөрш орнуудтай байгуулсан хэлэлцээр, Засгийн газрын тогтоолын дагуу нийт 46 боомттой байхаар тусгасан. Үүнд ОХУ-тай хиллэдэг хэсэгт 29, БНХАУ-тай хиллэдэг хэсэгт 13, Агаарын замын 4 боомт байна. Үүнээс олон улсын ажиллагаатай 14, хоёр талын байнгын ажиллагаатай 11, хоёр талын түр буюу улирлын ажиллагаатай 14, дамжин өнгөрөх 7 боомт байхаар заагдсанаас авто замын 39, төмөр замын 3, агаарын замын 4 боомт байна. Эдгээр боомтуудаас Монгол-Оросын хил байрлах 19 боомтын дэд бүтэц бүрдээгүйн улмаас 1994 оноос хойш ажиллаагүй байна.

Тээвэр логистикийн салбарын хувьд улсын чанартай авто зам сумын төвийг дайрсан эсвэл боомттой бол тус салбарыг хөгжүүлэх боломжтой гэж үзлээ. Улсын хэмжээнд уг нөхцөлийг хангах 92 сум байна. Хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр салбарын дундаж үнэлгээ 1.43 ба 1.43 хүртэлх үнэлгээтэй 62 сум, 1.43 дээш буюу хөгжлийн потенциал сайтай 30 сум байна.



Зураг 15. Сумдын тээвэр логистик хөгжлийн потенциалын үнэлгээ

Монгол-Хятадын хилийн боомтууд:

- **Олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай** байнгын ажиллагаатай Булган-Такашикен, Замын-Үүд-Эрээний төмөр зам, Замын-Үүд-Эрээний авто зам, Бичигт-Зүүн хатавч;
- **Олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай** түр ажиллагаатай Сүмбэр-Рашаан;
- **Хоёр талын тээврийн зориулалттай** байнгын ажиллагаатай Шивээхүрэн-Сэхээ, Гашуунсухайт-Ганц мод;
- **Түр буюу улирлын ажиллагаатай** Даян-Хуншаньзюй, Байтаг-Улиастай, Бургастай-Лаомяо, Ханги-Мандал, Баянхошуу-Өвдөг, Хавирга-Архашаат гэсэн 6, бүгд 13 боомт байдгаас Баян-Өлгий, Говь-Алтай, Сүхбаатарт тус бүр 1, Өмнөговь, Ховдод тус бүр 2, Дорнод, Дорноговьд тус бүр 3 нь байрладаг.

Монгол-Оросын хилийн боомтууд:

- **Олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай** байнгын ажиллагаатай Сүхбаатар-Наушки, Алтанбулаг-Хиагт, Цагааннуур-Ташанта, Эрэнцав-Соловьевск, Боршоо-Хандгайт; 4
- **Хоёр талын зорчигч, ачаа тээврийн зориулалттай** байнгын ажиллагаатай Тэс-Шарсуурь, Арцсуурь-Цагаантолгой, Ханх-Монд, Бага-Илэнх-Айнек, Зэлтэр-Желтура, Агацын гол-Алтан, Ульхан-Дээд Ульхан, Эрэнцав-Соловьевск /төмөр зам/; 4
- **Түр буюу улирлын ажиллагаатай** Баянзүрх-Тарис, Шишгэд гол-Ушь Бэлдир, Хээгт-Санага, Хонгор овоо-Боций, Цагаан-Арал-Наушки, Хутаг-Өндөр-Киран, Хүдэр-Цагаанчулуутай, Тогтор-Өвөртогтор, Ямалхын гол-Новый Дурулгүй;
- **Дамжин өнгөрөх** Асгатын гол-Аспайт, Бөхмөрөн-Кызылхая, Харигийн гол-Мугур Аксы, Тээл-Хандгайт, Тээл-Торгалыг, Давст-Сарыг Холь, Тэс-Сарыг Холь гэсэн 7 бүгд 29

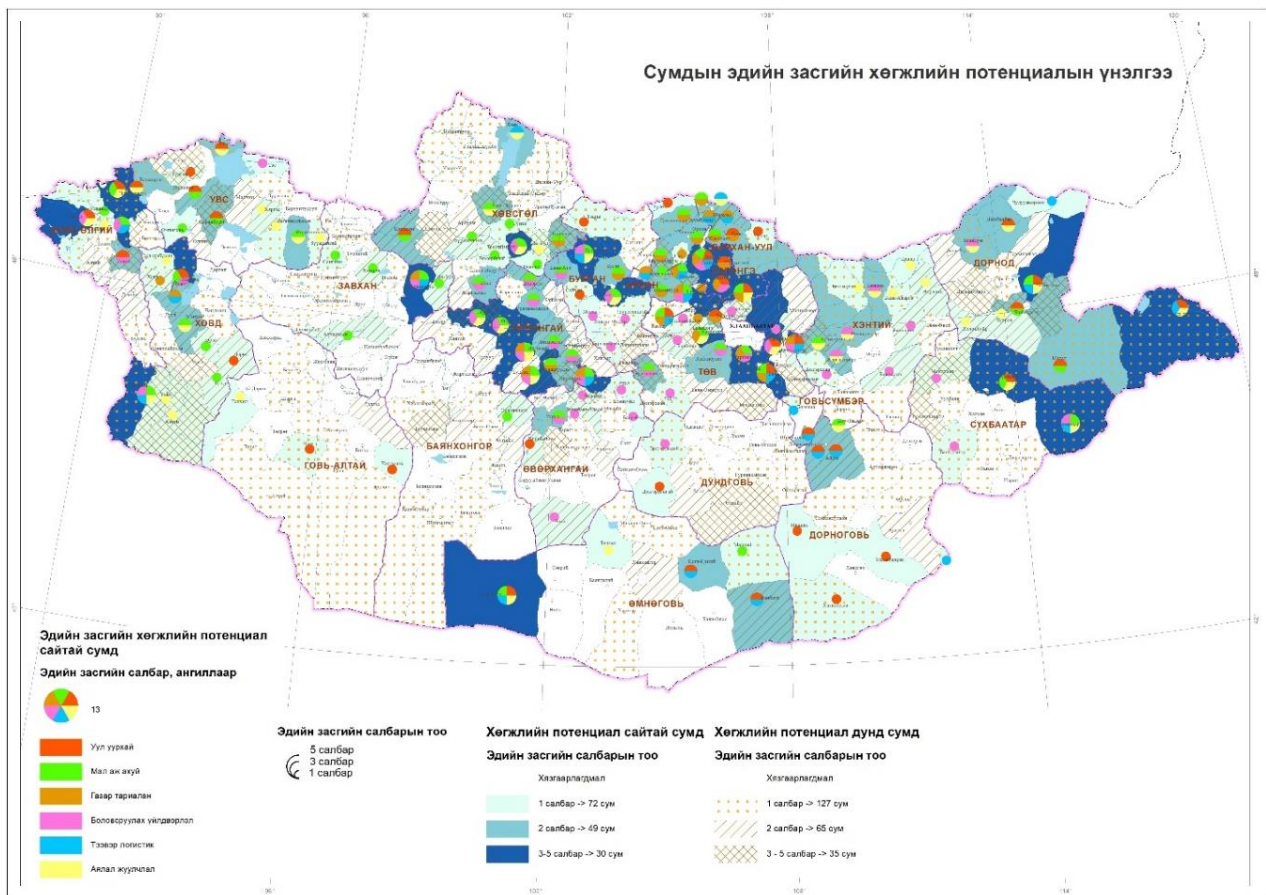
боомт байдгаас Булган, Завхан, Хэнтий аймаг тус бүрт 1, Баян-Өлгий аймагт 2, Хөвсгөлд 4, Дорнод аймагт 5, Сэлэнгэ аймагт 7, Увс аймагт 8 байрладаг.

- **Агаарын замын хилийн боомтууд:** Олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай, агаарын замын Буянт-Ухаа, Өлгий, Чойбалсан, Ховд гэсэн 4 боомт байдгаас Улаанбаатар хот, Баян-Өлгий, Дорнод, Ховд аймагт тус тус байрладаг. Үүнээс Буянт-Ухаа боомт одоогийн байдлаар ажиллаж байна.

Хөгжлийн потенциал сайтай сум

Хөгжлийн потенциал сайтай сумдаас 3-5 салбарын эдийн засгийн хөгжлийн потенциал өндөр 30 сум, 2 салбар өндөр 49 сум, 1 салбарт өндөр 1 сум байна. Жишээ болгон Гурвантэс сумыг сонгон тайлбарлавал уул уурхай, мал аж ахуй, тээвэр логистик, аялал жуулчлалын салбарын чиглэлээр хөгжих боломж өндөр байна.

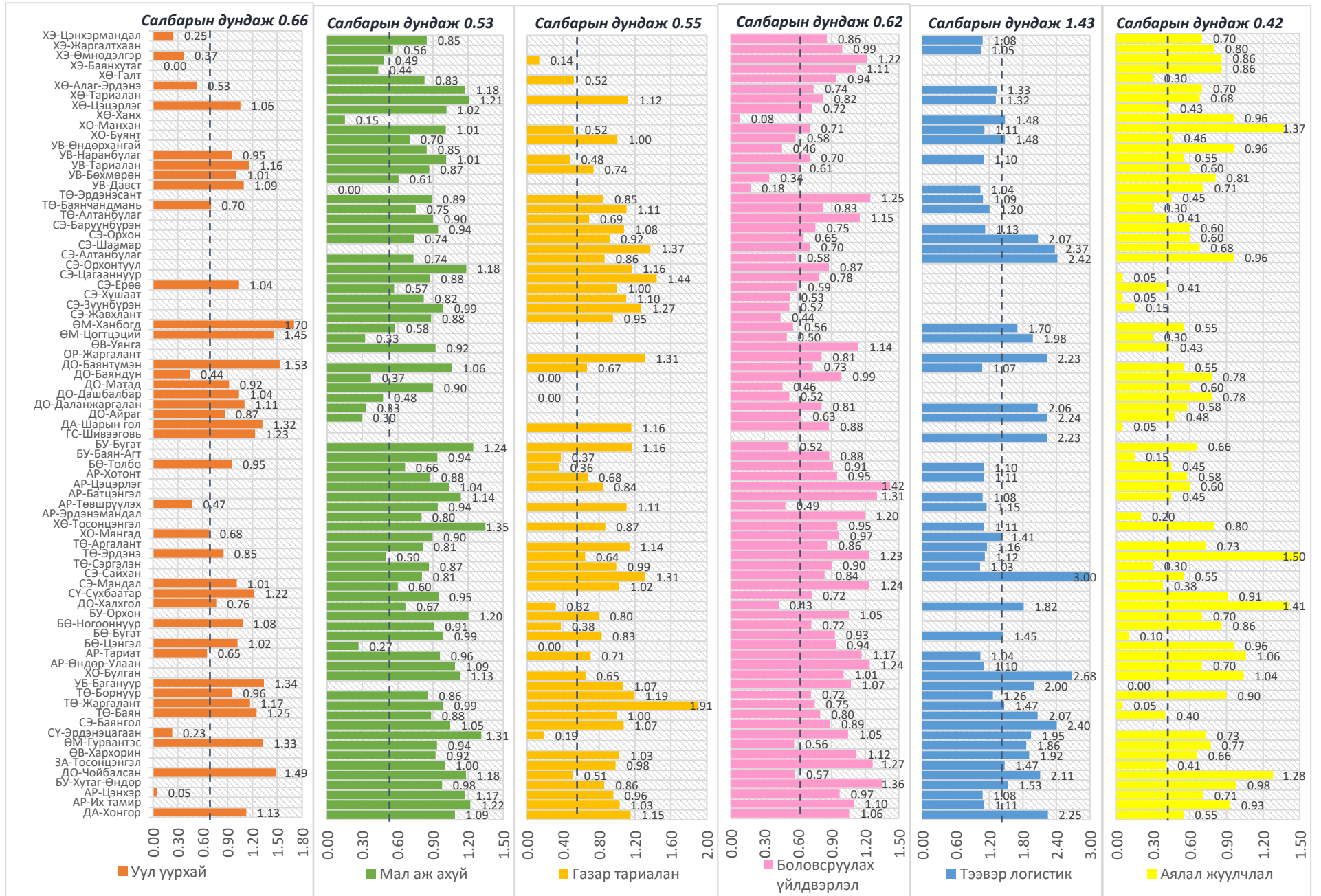
Хөгжлийн потенциал дунд сумдын хувьд 3-5 салбарын эдийн засгийн хөгжлийн потенциал дунд буюу улсын дунджаас их 35 сум, 2 салбарт дунд 65 сум, 1 салбарт дунд 127 сум байна.



Зураг 16. Сумдын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ

Хөгжлийн потенциал өндөр 79 сумын эдийн засгийн салбар тус бүрийн үнэлгээг доорх зурагт баганаан диаграммаар харууллаа. Энд уул уурхайн салбарт Өмнөговь аймгийн Ханбогд сум (1.70), Дорнод аймгийн Баянтүмэн сум (1.53) хамгийн өндөр үнэлгээтэй байна. Мал аж ахуйн салбарт Хөвсгөл аймгийн Тосонцэнгэл сум (1.35), Сүхбаатар аймгийн Эрдэнэцагаан сум (1.31) хамгийн өндөр үнэлгээтэй байна. Газар тариалангийн салбарт Төв аймгийн Жаргалант сум (1.91), Сэлэнгэ аймгийн Цагааннуур сум (1.44), Дархан аймгийн Орхон сум (1.54) хамгийн өндөр үнэлгээтэй байна.

Зураг 17. Сумдын эдийн засгийн салбаруудын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ



Дүгнэлт

“Хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлох аргазүй аргачлалыг боловсруулах” энэхүү судалгаа нь “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах” суурь судалгааны төслийн хүрээнд хийгдэж буй дэд судалгаа юм. Судалгааны зорилго нь Монгол орны байгалийн болон эдийн засгийн нөөц, хүн амын нийгэм, эдийн засгийн онцлог, газарзүйн байршлын ялгаатай байдал, дэд бүтцийг харгалзан, бүс нутгийн хөгжлийн орчин үеийн чиг хандлага, гадаад нөхцөл байдал, бусад улсын туршлагыг харгалзан Монголын нөхцөлд тохирсон аргазүй аргачлалыг боловсруулахад оршино. Иймд шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр хот, сум суурингийн хөгжлийн потенциалыг үнэлэх аргазүй, аргачлалыг боловсруулан, уг аргачлалын дагуу хөгжлийн потенциал сайтай хот, сум сууринг тодорхойлсон болно.

Эрхзүйн удирдлагын баримт бичгийн хувьд 2020 онд батлагдсан “Хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль”-д тодорхойлсон хөгжлийн бодлого төлөвлөх зарчим болон “Алсын Хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн баримт бичиг, төрөөс баримтлах бодлогод тусгасан зорилго, зорилтыг удирдлага болгон боловсруулалтаа хийсэн.

Аргачлалын хувьд хөгжлийн потенциал сайтай хот, хөгжлийн потенциал сайтай сум гэж тус тусад нь аргачлалыг боловсруулсан. Хотыг нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн төв болохын хувьд тогтвортой хөгжлийн агуулгаар нийгэм, эдийн засаг, амьдрах таатай орчны /хүрээлэн буй орчин/ хүчин зүйлсийг хөгжилд ижил ач холбогдолтой хэмээн цогц байхаар анхаарч боловсруулсан. Харин сумын хувьд сумын онцлогыг харгалзан эдийн засгийн тэргүүлэх салбар тус бүрийн эдийн засгийн нөөцөд тулгуурлан боловсруулсан.

Ингэхдээ хотын хөгжлийн потенциалыг нийгмийн 7 шалгуур үзүүлэлт, эдийн засгийн 3, дэд бүтцийн 3, амьдрах таатай орчны 6 шалгуур үзүүлэлт, нийт 19 шалгуур үзүүлэлтээр тодорхойлсон. Сумын хөгжлийн потенциалыг уул уурхайн салбарыг 9, мал аж ахуйн салбарыг 9, газар тариалангийн салбарыг 13, боловсруулах үйлдвэрлэлийн салбарыг 11, тээвэр логистикийн салбарыг 4, аялал жуулчлалын салбарыг 3 шалгуур үзүүлэлтээр үнэлсэн. Эдгээр шалгуур үзүүлэлтүүдийг тодорхойлохдоо тус бүрийнх нь гол агуулга, үндэслэл, тооцох аргачлалыг тайлбарласан.

Хөгжлийн потенциал сайтай хотоор Дархан, Эрдэнэт, Улаанбаатар, Өлгий, Чойбалсан, Сүхбаатар, Сайншанд хотууд (0.56-0.76) хамгийн өндөр үнэлгээтэй байна. Баруун бүсээс, зүүн бүсийн хувьд Ховд, Чойбалсан хотууд газарзүйн тохиромжтой байршил дээр байна.

Хөгжлийн потенциал сайтай 30 сум байна. Өөрөөр хэлбэл гурав ба түүнээс дээш эдийн засгийн салбарын хөгжлийн потенциал өндөр болно. Эдийн засгийн салбарын хувьд уул уурхайн салбар 44 суманд, мал аж ахуйн салбар 67 суманд, газар тариалан 34 суманд, боловсруулах үйлдвэрлэл 54 суманд, тээвэр логистик 30 суманд, аялал жуулчлал 47 суманд хөгжих потенциал өндөр байна.

ХОЁР. МОНГОЛЫН ХОТУУДАД ЗЭРЭГЛЭЛ, СТАТУС ТОГТООХ, ЧИГ ҮҮРГИЙГ ТОДОРХОЙЛОХ СУДАЛГАА

Үндэслэл

Хотын эрхзүйн байдал. 2019.11.14-ний өдрийн Үндсэн хуулийн нэмэлт, өөрчлөлтөөр Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжид улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотууд, мөн тосгон байж болох эрхзүйн үндсийг тогтоож өгсөн. Мөн 1993 онд батлагдсан Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуульд хотын зэрэглэл, статусын хувьд 500-15000 оршин суугчтай бол тосгон, 15000-гаас доошгүй оршин суугчтай бол улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот, 50000-гаас дээш (шаардлагатай гэж үзвэл 50000 хүртэл) оршин суугчтай хотод Улсын зэрэглэл тогтоож болохоор зохицуулж өгсөн.

Улмаар Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хууль (Шинэчилсэн найруулга)-ийн дөрөвдүгээр бүлэгт Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн удирдлагын зарим чиг үүргийг хот, тосгонд шилжүүлэх харилцаа, хэм хэмжээг зохицуулж өгсөн. Хэдийгээр хот, тосгоны эрхзүйн үндэс бүрдсэн ч Үндэсний хэмжээнд улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, газарзүйн байршил, бүсчилсэн хөгжил, эдийн засгийн интеграц, коридор, хотжилтын хөгжлийн түвшин зэргийг харгалзан аль нэг хотод Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотын статус олгоогүй өдийг хүрчээ. Одоо энэ асуудлаар Төрөөс бодлогын түвшинд шийдэл гаргахаар хэлэлцэгдэж байгаа бөгөөд энэхүү судалгааны үр дүнд тулгуурлан бодлогын хувилбар, шийдэл дэвшүүлж байна.

Одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Үндсэн хууль, Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн дагуу Монгол Улсын Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт дараах шинэ тогтолцоонд шилжсэн. Засаг захиргааны нэгжид Улсын зэрэглэлтэй хот, орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, тосгоны эрхзүйн үндэс бүрдсэн.



Өнгөрсөн 30 жил төлөвлөлтгүй явж ирсний үр дагавар. Бид суурьшлын хувьд хот, хөдөөг хосолсон эдийн засаг, амьдралын хэв маягтай орон. 1970 онд 44 хувь нь хотод, 1990 онд 57 хувь нь, харин 2019 оны байдлаар нийт хүн амын 68 хувь нь хот суурин газарт суурьшиж байгаа бөгөөд үүнээс Улаанбаатар хотод 46 хувь нь амьдарч байна. Шилжилт хөдөлгөөний хувьд 1995-2015 онд (20 жил) нийт 500 орчим мянган иргэн хөдөө орон нутгаас Улаанбаатар хотод шилжин ирсэн бөгөөд энэ нь бүтэн 6 аймгийн хүн амтай тэнцэх юм. Цаашид энэхүү тодорхойгүй байдлаар үргэлжилбэл, нийт хүн амын 65 орчим хувь нь зөвхөн Улаанбаатар хотод суурьшиж, бусад бүс, орон нутгийн түвшинд ямар ч өсөлт харагдахгүй байх сөрөг үр

дагавар хүлээж байна. Энэ хачир дээрээ том хотын боловсрол, эрүүл мэнд, соёл, эдийн засгийн татах хүч мэт боловч, начир дээрээ Үндэсний хэмжээнд хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтгүй явж ирсэн, хүн нутагшилт суурьшил, хот байгуулалтын бодлого алдагдсан, батлагдсан (2001) Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогоо хэрэгжүүлээгүйн сөрөг үр дагавар юм.

Сумын статустай аймгийн төв хотууд. Бид одоогийн 21 аймгийн төвийг “хот” гэдэг ч эрхзүйн байдлын хувьд сумын статустай. Дархан-Уул аймгийн төв Дархан хот нь Дархан сум, Ховд аймгийн төв Ховд хот нь Жаргалант сум, Дорнод аймгийн Чойбалсан хот нь Хэрлэн сум гэсэн эрхзүйн статустай болно. Тодруулж хэлбэл, эрхзүйн чадамжгүй бүсийн тулгуур төв хотуудтай. Эрхзүйн хувьд сумын статустай байх нь хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийн хувьд хот нь бүс, орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэг, рольтой оролцогч байх агуулгаар төлөвлөлт хийх ёстой байтал асуудалд уялдаа холбоог авч үзэхгүйгээр Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн тухай хуулиар сумын түвшинд хандах сөрөг үр дагавар, мөн төсөв боловсруулах, хөрөнгө оруулах, батлах, зарцуулахтай холбогдсон асуудалд Төсвийн тухай хуулиар сумын статусаар харилцааг зохицуулахад, Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуулийн зохицуулалтаар сумын хөгжлийн төлөвлөлтийн асуудал хөндөгдөөгүй байгаа зэрэг сөрөг хүчин зүйлсийг нөхцөлдүүлж байна. Хотын төлөвлөлт, төсөвтэй холбоотой хууль, эрхзүйн орчин ийм зохицуулалттай байна.

“ХОТ”-ын хөгжилд гүйцэтгэх үүргийн тухай. Дэлхийн хуурай газрын 2 хувийг хот суурин газар эзэлж буй хэдий ч Дэлхийн нийт хүн амын 55 хувь нь хотод амьдарч, эдийн засгийн 70 хувийг хотод үйлдвэрлэж, эрчим хүчний 60 хувийг хотод хэрэглэж, хүлэмжийн хийн ялгаруулалтын 70 хувийг хот, суурин газраас ялгаруулж байна. Цаашид 2050 он гэхэд Дэлхийн хүн амын 68 хувь нь хотод суурьшихаар байна. Энэхүү хотжих процесс нь Монголд ч бас явагдаж байгаа. Энэ агуулгаар Дэлхийн түвшинд хотуудыг хөгжүүлэх асуудалд анхаарч НҮБ-ийн Тогтвортой хөгжлийн 17 зорилгын хүрээнд “хот, хүн амын суурьшил”-тай холбоотой 11 дахь зорилгыг дэвшүүлж, тодорхой зорилт, шалгуурыг тодорхойлсон байдаг. 2016 онд Эквадор Улсын Кито хотноо болсон НҮБ-ийн ХАБИТАТ-III хурлаас “Шинэ хотжилтын хөтөлбөр”-ийг баталсан бөгөөд Монгол бас энэ хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээсэн. Товчхондоо, “хот” бол Тогтвортой хөгжлийн зорилго, зорилтуудын хэрэгжилтийг хангахад тодорхой үүрэгтэйгээр оролцогч байхын зэрэгцээ Үндэсний болоод бүс, орон нутгийн түвшний нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэг гүйцэтгэгч байх ёстой. Энэхүү гүйцэтгэх үүрэг нь тухайн хотод тогтоосон зэрэглэл, статусын түвшинд харгалзуулан тодорхойлсон чиг үүргийн тухай ойлголт бөгөөд энэ нь тухайн хотын хөгжлийн төлөвлөлт хийх үндэс болдог.

Гэтэл Монголын аль ч “хот”-д зэрэглэл, статус олгоогүй бөгөөд хотууд нь сумын статустай явж ирсэн. Энэ нөхцөлд Монголын хотуудаас хөгжил, дэвшил, үр дүн хүлээх боломжгүй юм. Иймд хотуудад зэрэглэл, статус тогтоох, тэдгээрийн чиг үүргийг тодорхойлох нь цаг үеэ олсон чухал асуудал бөгөөд энэ асуудалд Үндэсний аюулгүй байдал болон Үндэсний хөгжлийн эрх ашгийн үүднээс шинжлэх ухааны үндэслэл, судалгаатай хандах ёстой бөгөөд зөвхөн Дархан, Эрдэнэтийг хот болгох асуудал хөндөгдөхгүй юм.

1990 он хүртэл улсын нийслэл, улсын зэрэглэлтэй Дархан, Эрдэнэт, уламжлалт 18 аймгийн төв, Хатгал, Тосонцэнгэл, Шарынгол, Зүүнхараа гэсэн 25 хоттой байв. Дээрх хотуудын энгийн ангиллыг цөөн хэдэн шинж буюу хотуудын үүсэл, оршин суугчдын тоо, газарзүйн байрлал, чиг үүрэгт тулгуурлан дотоодын судлаачид хийж байжээ. Тухайлбал хотын хүн амын тоо нь тэдгээрийг хот гэж үзэх эсэхийг тодорхойлдог үндсэн үзүүлэлтийн нэг болно. Иймд хотуудыг хүн амын тоогоор бага, дунд, том [23], [25] гэж ангилсан бол эдийн засгийн газарзүйн байрлалаар нь төмөр замын дагуу байрлаж, тээврийн ачаа эргэлтэнд оролцогч хотууд, авто замын дагуу орших хотууд, авто ба усан тээврийн зангилаа хот [25] гэж ялгажээ. Зах зээлийн эдийн засагт шилжсэнээр зарим хотуудыг сум болгон зохион байгуулав. 1993 онд Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хууль батлагдсанаас хойш манай улс 27 хоттой болов. Үүнд улсын нийслэл, 21 аймгийн төв, Зүүнхараа, Хархорин, Хөтөл, Бор-Өндөр, Бэрх хотууд байна.

Эдгээр хотуудад 1994 оны ЗГ-ын 128-р тогтоолоор [52] аймгийн зэрэглэл олгожээ. Улсын чанартай хотыг тогтоохдоо хүн амын тоогоор хязгаар тавих шаардлагагүй, хотын болон хотуудын сүлжээний бүх шинжийг нэгдмэл байдлаар цогцолбороор авч үзнэ. Аж үйлдвэр, засаг захиргаа, соёлын талаар гүйцэтгэх үүргээрээ онцгой байр суурийг эзлэж байгаа буюу эсвэл ирээдүйд тийм байр суурь эзлэх төлөвтэй бөгөөд цаашдын хөгжил нь улсын зүгээс шууд удирдах шаардлагатай хотод улсын зэрэглэл тогтоох нь зүйтэй.

Зорилго

Энэхүү суурь судалгааны хүрээнд дэвшүүлсэн нэг зорилт бол Үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт болон Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогод нэг чухал хүчин зүйл болох Улсын зэрэглэлтэй хотуудыг тодорхойлох асуудал юм. Энэ хүрээнд нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн судлагдахуун болон энэхүү суурь судалгааны төсөлтэй холбоотой дараах асуудал хөндөгдөнө. Үүнд,

- 1) **Тогтолцоо** (State and Provincial ranking cities and National Urban System): Үндэсний хэмжээнд Монгол Улсын “Хотын зэрэглэл, статус”-ын тогтолцоо ямар байх бэ? гэсэн асуудал хөндөгдөнө. Уг тогтолцоог Үндсэн хуульд оруулсан Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлийн үзэл санаанд хэрхэн нийцүүлэн задалж, нарийвчлан тодорхойлох асуудал хөндөгдөнө. Улмаар уг тогтолцоог төрөөс албажуулж, Төсвийн тухай хууль, Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хууль (ЗЗНДНТУ) (Шинэчилсэн найруулга), Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль (Шинэчилсэн найруулга)-тай тус тус уялдуулах хэрэгцээ үүснэ.
- 2) **Чиг үүрэг** (Multiple-sectoral function): Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон “Хотын зэрэглэл, статус”-ын тогтолцоог дагаад заавал тухайн хотын зэрэглэл, статусын түвшин бүрт тохирсон бүтэц, чиг үүргийг тодорхойлж өгөх ёстой. Ялангуяа хотын “чиг үүрэг”-ийг тодорхойлж өгөх нь маш чухал бөгөөд энэхүү чиг үүрэг нь тухайн хот өөрөө бүсийн эсвэл орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд ямар үүрэг, оролцоотой хот байх, мөн тухай хотын хөгжлийн төлөвлөлт хийх үндэс болохын зэрэгцээ эдийн засаг, нийгмийн аль салбарт, ямар төрлийн гадаадын болон төсвийн хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, улмаар санхүү, эдийн засгийн боломжийг хэрхэн бүрдүүлэх зэрэг үндэслэл болдог.
- 3) **Газарзүйн байршил** (Geographical location of Cities): Дээрх, Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон “Хотын зэрэглэл, статус”-ын тогтолцоо, тэдгээрийн гол үзэл санаа, концепц болон түвшин бүрт тохирсон чиг үүргийн дагуу хүн ам, нийгэм, эдийн засаг, дэд бүтэц, газарзүйн байршлын шалгуур үзүүлэлтүүдийг тодорхойлж, уг шалгуураар тодорхой аргазүй, аргачлалаар Монголын томоохон хот, суурин газруудыг хамарсан статистик болон орон зайн дүн шинжилгээ хийх шаардлага үүснэ. Улмаар шинжлэн судалсны үндсэн дээр аль хотод ямар түвшний зэрэглэлийн статус, эрэмбэ өгөх, тэдгээрийн оновчтой байршлыг тодорхойлно. Уг саналд үндэслэн аль хотод ямар төрөл, түвшний зэрэглэл, статус олгох төрийн шийдвэр гаргах учиртай.
- 4) **Засаг захиргааны бие даасан чиг үүрэг**: ЗЗНДНТУ-ын тухай хуулийн 68 дугаар зүйлд “Монгол Улсын Үндсэн хуулийн 57 дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасны дагуу хот, тосгонд засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын зарим чиг үүргийг шилжүүлэх асуудлыг шийдвэрлэхдээ орон нутгийн эдийн засгийн бүтэц, чадавх, хүн амын болон газар зүйн байршил, дэд бүтэц, тэдгээртэй холбогдох бусад нөхцөлийг харгалзан Засгийн газрын өргөн мэдүүлснээр Улсын Их Хурал шийдвэрлэнэ” гэсэн зохицуулалтыг оруулж өгсөн. Энэ дагуу, ялангуяа бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг, роль бүхий, УБ хоттой өрсөлдөхүйц, УБ хотын эсрэг татах хүч (нийгэм, соёл, боловсрол, эрүүл мэнд, аж үйлдвэр, аялал жуулчлал, боловсруулах үйлдвэр зэрэг)-ийн нөхцөлдүүлэхүйц захим хотуудад Засаг захиргааны бие даасан чиг үүргийг хуулийн дагуу олгох шаардлага үүснэ. Тухайлбал, Шинэ сэргэлтийн бодлогын 4.3-д “Аймгийн төвүүдийг бие даасан хот болгон хөгжүүлж, орон нутаг төсвийн орлогоо бие даан

бүрдүүлэх санхүү, эдийн засгийн боломжийг бүрдүүлнэ.” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн. Бүх аймгийн төвүүдэд засаг захиргааны бие даасан чиг үүргийг өгөх шаардлагагүй, боломжгүй бөгөөд харин бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий хамгийн чухал гэж үзсэн зарим хотуудад олгох шаардлагатай.

Нөхцөл байдлын дүн шинжилгээ

1. Хотын тухай ойлголт

Суурин газрыг хот суурин, хөдөөгийн суурин гэж хуваах ба нийтэд нь 7 шатлалд ангилна (диаграмм 18).

Диаграмм 18. Суурин газрын шатлал



Эх сурвалж: *Complete geography for Cambridge IGCSE, 2011*

Оршин суугч хүн амын тоо, түүний эрхэлдэг ажил төрөл, уг суурины улс төр засаг захиргаа, аж ахуй, зохион байгуулалтын болон соёлын ач холбогдол, хөгжих төлөвийг харгалзан суурин газруудыг хот гэж үзнэ. Хот бол хүн амыг нэг газар бөөгнөрүүлээд зогсохгүй тэр газрыг бусад газартай холбох замаар хүн амын нутагшилтын үндсэн гол сүлжээг үүсгэдэг.

Улс орнууд хотод хамаарах суурин газрын шалгуурыг янз бүрээр тогтоосон байдаг. Тухайлбал Канадад 1000, Их Британи, Бельгид 5000, Швейцарьт 10000, Японд 50000-аас олон хүн амтай суурин газрыг хот гэж (хүснэгт 15) тооцдог.

Хүснэгт 15. Хотыг тодорхойлох хүн амын тоо, бусад шалгуур үзүүлэлт

Улс	Хотын тодорхойлолт
Аргентин	2000 ба түүнээс дээш хүн амтай төвлөрсөн төвүүд
Канад	1000 ба түүнээс дээш хүн амтай суурин газар
БНХАУ	Улсын зөвлөлөөс тогтоосон хотууд болон 1 км ² -д 1500-аас дээш хүн ногдож буй суурин газар
Энэтхэг	Засгийн газраас тогтоосон хотууд болон 5000-аас дээш хүн амтай, ажиллах хүчийн ¼ нь хөдөө аж ахуйгаас бусад салбарт ажилладаг суурин газрууд
Япон	50000 ба түүнээс дээш хүн амтай суурин газар
Мальдив	Нийслэл хот
Мексик	2500 ба түүнээс дээш хүн амтай суурин газар
Шинэ Зеланд	1000 ба түүнээс дээш хүн амтай суурин газар
Нигер	Нийслэл хот болон эдийн засгийн бүсүүдийн төв
Норвеги	200 ба түүнээс дээш хүн амтай суурин газар
Перу	100 ба түүнээс дээш орон сууц төвлөрсөн төвүүд
Сенегал	10000 ба түүнээс дээш тооны хүн амын бөөгнөрлийг
АНУ	2500 ба түүнээс дээш хүн амтай суурин газар, хотожсон бүсэд 50000 ба түүнээс дээш хүн амтай төв

Дэлхийн улс орнууд хотыг засаг захиргаа, эдийн засаг, хүн амын тоо, хотын шинж чанар гэсэн шалгуураар тодорхойлдог ба нийт улсуудын 121 буюу 51.9 хувь нь засаг захиргаа, 108 буюу 46.4 хувь нь оршин суугчдын тоо, 69 буюу 29.6 хувь нь хотын шинж чанар, 38 буюу 16.3 хувь нь эдийн засгийн шалгуурыг гол болгон авдаг байна. Дээрх 4 шалгуурыг багцалвал 44.6 хувь буюу 104 улс зөвхөн нэг шалгуураар хотыг тодорхойлно (хүснэгт 16) [30].

Хүснэгт 16. Хотын шалгуур, түүнийг ашигладаг улс орнуудын тоо

Шалгуурын тоо, төрөл		Улс орнуудын тоо	Эзлэх хувь
1 шалгуурт	Засаг захиргаа	59	25.3
	Эдийн засаг	-	-
	Хүн амын тоо/нягтшил	37	15.9
	Хотын шинж чанар	8	3.4
2 шалгуурт	Засаг захиргаа, эдийн засаг	-	-
	Засаг захиргаа, хүн амын тоо/нягтшил	17	7.3
	Засаг захиргаа, хотын шинж чанар	20	8.6
	Эдийн засаг, хүн амын тоо/нягтшил	9	3.9
	Эдийн засаг, хотын шинж чанар	-	-
	Хүн амын тоо/нягтшил, хотын шинж чанар	20	8.6
3 шалгуурт	Засаг захиргаа, эдийн засаг, хүн амын тоо/нягтшил	4	1.7
	Засаг захиргаа, эдийн засаг, хотын шинж чанар	-	-
	Засаг захиргаа, хотын шинж чанар, хүн амын тоо/нягтшил	10	4.3
	Эдийн засаг, хотын шинж чанар, хүн амын тоо/нягтшил	14	6
4 шалгуурт	Засаг захиргаа, эдийн засаг, хүн амын тоо/нягтшил, хотын шинж чанар	11	4.7
	Хот улс	12	5.2
Тодорхой тодорхойлолт байхгүй		12	5.2
Бүгд		233	100

Улс орон бүр хотыг тодорхойлох ялгаатай шалгуур ашиглаж байгаа тул НҮБ-ын Хүн ам, эдийн засаг, нийгмийн асуудал эрхэлсэн газар (Department of Economic and Social Affairs Population) 300 мянгаас олон хүн амтай суурин газрыг хотод тооцон, 2018 онд 1860 хот байгааг дурджээ. Хотод оршин сууж буй хүн амын тоогоор хотуудыг 6 ангилжээ (хүснэгт 17).

Хүснэгт 17. Дэлхийн хотуудын тоо, хүн амын суурьшил (1970, 1990, 2018, 2030)

Хотын хүн амын тооны ангилал	Хотын эрэмбэ	Хүн амын тоо (сая.хүн)				Нийт хотын хүн амд эзлэх хувь				Хотуудын тоо			
		1970	1990	2018	2030	1970	1990	2018	2030	1970	1990	2018	2030
10 сая ба түүнээс дээш	Megacities	55	153	529	752	4	6.7	12.5	14.6	3	10	33	43
5 сая - 10 сая	Large cities	107	156	325	448	7.9	6.8	7.7	8.7	15	21	48	66
1 сая - 5 сая	Medium cities	244	467	926	1183	18	20.4	21.9	22.9	127	243	467	597
500 мянга - 1 сая	Cities	131	208	415	494	9.7	9.1	9.8	9.6	190	301	598	710
300 мянга - 500 мянга	Urban settlement	87	159	275	320	6.4	6.9	6.5	6.2	225	416	714	827
300 мянга хүртэл		730	1147	1750	1971	53.9	50.1	41.5	38.1				
Нийт хотын хүн ам		1354	2290	4220	5167	100	100	100	100				

Тухайлбал БНХАУ-д хот суурин газрын онцлог шинж чанар, хүн ам, эдийн засаг, үйлчилгээний хамаарлыг харгалзан 10 түвшинд (хүснэгт 18) зэрэглэж, эрэмбэлнэ.

Хүснэгт 18. БНХАУ-ын хотуудын шатлал

Зэрэглэл	Эрэмбэ	Хүн амын тоо	Тайлбар
I	Hyper city	8 саяас их	
II	Super city	3-8 сая	
III	Ultra city	1-3 сая	
IV	Том хот (large city)	0.5-1 сая	
V	Дундаж хот (medium-sized city)	0.2-0.5 сая	
VI	Жижиг хот (small city)	0.1-0.2 сая	0.1 саяас цөөн хүн амтай байж болно
VII	Мужийн хот (county)	50-100 мянга	Хүн амын тоогоор 50, 70, 100 мянган хүнтэй гэж 3 түвшинд хувааж болно
VIII	Key town	30-50 мянга	
IX	Designated town	10-30 мянга	
X	Normal market	10 мянга хүртэл	

Эх сурвалж: *Fan Jie., How Chinese human geographers influence decision makers and society, 2006*

2. Төр, засгаас хэрэгжүүлсэн хотын тухай тогтоол шийдвэр

Ардын хувьсгал ялснаас хойш улс орны олон салбарт өөрчлөлт шинэчлэлт гарч эхэлсэн боловч хот суурингийн тухай тодорхойлолтыг тогтоон мөрдүүлсэн БНМАУ-ын Ардын Их Хурлын тэргүүлэгчдийн зарлиг хамгийн анх 1961 оны 06 дугаар сарын 20-ны өдөр (136 дугаар зарлиг) гарчээ. Уг зарлигт “Хүн амын олонх нь цалин хөлсөөр, цөөнх нь аж ахуйн орлогоор амьдардаг 4000-аас доошгүй байнга оршин суух хүн амтай засаг захиргаа, аж ахуй, соёлын төв суурин газрууд ба мөн 3000-аас доошгүй байнга оршин суух хүн амтай аж үйлдвэрийн төв газруудыг хот болгож байхаар тогтоосугай” [53] гэж заажээ. Дээрх зарлигийн дагуу 1965 он гэхэд нийслэл Улаанбаатар, уламжлалт 18 аймгийн төв, Дархан, Зүүнхараа, Зүүнбаян, Налайх, Тосонцэнгэл бүхий хууль ёсоор батлагдсан 24 хоттой (хүснэгт 19) болов. Үүний дараа Налайх, Зүүнбаянг хотын эгнээнээс хасч, 22 хоттой (хүснэгт 20) болжээ.

1972 оны 03 дугаар сарын 01-ний өдөр Орон нутгийн харьяалалтай хотын болзлыг тогтоох тухай БНМАУ-ын Ардын Их Хурлын тэргүүлэгчдийн 52 дугаар зарлиг гарч, Монгол улсын хотын тодорхойлолтыг дахин шинэчилжээ. Үүнд “Засаг захиргаа, үйлдвэр, аж ахуй, соёлын нэгж газруудтай зургаан мянгаас доошгүй хүн ам байнга оршин суудаг, хүн амын олонхийн орлогын эх үүсвэр нь цалин хөлс байдаг төвлөрсөн газрыг цаашид Тэргүүлэгчдийн зарлигаар аймгийн харьяалалтай хот болгож байхаар тогтоосугай” [53] гэж заасан байна. Хотуудын ихэнх нь дээрх болзлыг хангаж байсан тул хэвээр үлдээж, шинээр Эрдэнэт, Шарынгол, Хатгал, 1991 онд Чойр хотууд нэмэгдэж 26 хоттой (хүснэгт 19) болов.

1992 оны 01 дүгээр сарын 13-ны өдөр Монгол Улсын Үндсэн Хууль шинээр батлагдаж, Монгол Улсын Үндсэн Хуулийн Хавсралт хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэгт заасныг үндэслэн Шарынгол [54], Тосонцэнгэл, Зүүнхараа, Хатгал [55] хотуудыг засаг захиргааны хувьд тухайн суманд нэгтгэн харьяалуулсан (хүснэгт 20) байна.

Мөн онд батлагдсан Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуульд “Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж дэх хот, тосгоны эрх зүйн байдлыг тусгайлан зохицуулна” гэж заасны дагуу 1993 оны 12 дугаар сарын 20-ны өдөр Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуулийг [56] батлав. Тус хуульд “Хот нь 15000-аас доошгүй оршин суугчтай, тэдгээрийн дийлэнх хувь нь голлон үйлдвэр, үйлчилгээний салбарт ажилладаг, хот бүрдүүлэгч дэд бүтэц хөгжсөн, өөрийн удирдлага бүхий төвлөрсөн суурин газар мөн” гэж заасан ба хот нь оршин суугчдын тоо, хот бүрдүүлэгч дэд бүтцийн хөгжлийн түвшин, улсын болон тухайн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргээс хамааран улсын буюу аймгийн зэрэглэлтэй байхаар тусгажээ. Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуулийг үндэслэн 1994 онд Өвөрхангай аймгийн Хархорин, Сэлэнгэ аймгийн Хөтөл, Хэнтий аймгийн Бэрх, Хэрлэн (Бор-Өндөр) тосгоныг хотод тооцсон [52] (хүснэгт 19) бол дээрх хотууд, Зүүнхараа болон аймгийн төв хотуудыг Засгийн газрын 1994 оны 07 дугаар сарын 14-ний өдрийн 128 дугаар тогтоолоор [57] аймгийн зэрэглэлтэй хот болгож нийт хотын тоо 27 болов.

УИХ-аас 2003 онд баталсан Бүсчилсэн хөгжлийн удирдлага зохицуулалтын тухай хуулийн [58] 3.1.1-д “бүсийн тулгуур төв гэж тухайн бүсийг гадаад, дотоод зах зээлтэй холбоход байгаль эдийн засгийн нөхцөлийн хувьд тохиромжтой байрласан улсын зэрэглэлтэй хот”-ыг, 3.1.2-д “орон нутгийн хөгжлийн төв” гэж тухайн бүс нутгийн хүн амын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний дэд бүтэц бүхий аймгийн зэрэглэлтэй хот гэж заажээ. Үүнийг үндэслэн УИХ-ын 2003 оны 1 дүгээр тогтоолоор [19] Монгол Улсын эдийн засгийн үндсэн бүсүүдийн хүрээнд нутаг дэвсгэрийн тэнцвэртэй хөгжлийг хангах чиг үүрэгтэй Ховд, Улиастай, Эрдэнэт, Хархорин, Дархан, Зуунмод, Өндөрхаан, Чойбалсан хотуудыг бүсийн тулгуур төв хот байхаар шийдвэрлэсэн байна.

Хүснэгт 19. Хотын болзлыг хангасан суурин газруудыг хот болгосон төр, засгийн тогтоол шийдвэр

Зарлиг гарсан он	Зарлигийн шийдвэр	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32		
		Улаанбаатар	Сүхбаатар	Чойбалсан	Цэцэрлэг	Өлгий	Булган	Алтай	Сайншанд	Улиастай	Улаангом	Ховд	Мөрөн	Өндөрхаан	Зүүнхараа	Зүүнбаян	Налайх	Дархан	Тосонцэнгэл	Арвайхээр	Баянхонгор	Баруун-Урт	Даланзадгад	Зуунмод	Мандагловь	Хатгал	Эрдэнэт	Шарьгол	Чойр	Бэрх	Бор-Өндөр	Хөтөл	Хархорин		
1924.10.29	Нийслэл хүрээг БНМАУ-н нийслэл хот хэмээн зарлаж, Улаанбаатар гэж нэрлэх																																		
1959.12.31	Хөдөлмөрийн дептатутын №222 БНМАУ-ын ИХТ хороог татан буулгаж, хот болгох																																		
1960.12.22	Хотын хороо захиргаа байгуулах																																		
1961.06.20	Суурин газруудыг хот болгох тухай																																		
1962 №88	Хот байгуулах тухай																																		
1962.08.17	Хот байгуулах тухай																																		
1963.04.05	Сумын төвийг хот болгох тухай																																		
1963.09.18	Аймгийн төвийг хот болгох тухай																																		
1963.11.01	Аймгийн төвийг хот болгох тухай																																		

Хүснэгт 20. Хотоос түтгэлзүүлсэн төр, засгийн тогтоол шийдвэр

Зарлиг гарсан он	Зарлигийн шийдвэр	1	2	3	4	5	6
		Налайх	Зүүнбаян	Шарынгол	Тосонцэнгэл	Зүүнхараа	Хатгал
1965.12.09 №250 БНМАУ-ын ИХТ	Налайх хотыг Улаанбаатар хотод харъяалуулах тухай						
1971.02.24 №49 БНМАУ-ын ИХТ	Хотыг хороо захиргаа болгон өөрчлөх тухай						
1994.05.06 №32 УИХ	Аймаг, сум байгуулах тухай						
1994.05.06 №36 УИХ	Зарим хот, хороодыг сумдад нэгтгэх тухай						

3. Хотын ангилал

Хот сууринг нийгэм, эдийн засгийн, хотжилтын хувьд оновчтой ангилж чадвал засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хуваарилалт гаргах, янз бүрийн муж бүсэд байгаа хот хөдөөгийн хүн амын ажиллах хүчийг зохистой хуваарилах, орон сууц, үйлдвэр үйлчилгээний барилга байгуулалтыг төлөвлөж, боловсруулах зэрэг олон талын ажлыг үнэн зөв шийдвэрлэхэд тулгуур болно. Хотын энгийн ангилал болон хэв шинжийн ангилал хоорондоо ялгаатай бөгөөд энгийн ангиллыг цөөн хэдэн шинж буюу хотуудын үүсэл, оршин суугчдын тоо, газарзүйн байрлал, чиг үүрэгт тулгуурладаг бол хэв шинжийн ангилал нь бүх шинж чанарыг нэгдмэл байдалд цогцоор авч үзэх бөгөөд үүнд үндэслэн хөгжлийн хэтийн төлөвийг тодорхойлдог. Хотуудын энгийн ангиллыг дотоодын судлаачид хийж ирсэн ба 1990 он хүртэл, 1990-ээд оноос хойш гэсэн 2 үед тоймлов.

1990 он хүртэл хийгдсэн хотуудын энгийн ангиллын судалгаа: 1961 онд батлагдсан хотыг тодорхойлсон зарлигт оршин суугчдын тоо, эрхлэх ажил, улс ардын аж ахуйд уул суурин газрын гүйцэтгэх үүргийг үндэс болгосон тул судлаачид дээрх шалгуурыг ашиглан ангилж байв.

- 1. Хүн амын тоогоор ангилах:** Хотуудыг хүн амын тоогоор бага, дунд, том зэргээр (2.7-р хүснэгт) ангилжээ.

Хүснэгт 21. Хотуудын хүн амын тооны ангилал

Б.Гунгаадаш 1965 (1961 оны хууль) 24 хот [59]	М.Баянтөр [24], [25] 1970 (1969 оны хүн амын тооллого) 23 хот	Б.Гунгаадаш [60] 1986 (1973 хууль) 25 хот		
Хотын ангилал	Хамрагдах хот	Хотын ангилал	Хамрагдах хот	Хотын ангилал
Их хот (100000-аас олон)	Улаанбаатар	Том хот (100000-аас дээш)	Улаанбаатар	Том хот
Том хот (10000-аас олон)	Налайх, Чойбалсан, Цэцэрлэг, Ховд, Дархан	Дунд хот (10000-100000)	Улаангом, Мөрөн, Баянхонгор, Улиастай, Өлгий, Ховд, Цэцэрлэг, Чойбалсан, Дархан	Томхон хот (10000-50000 гаруй)
Томхон хот (6000-10000)	Улаангом, Сүхбаатар, Мөрөн, Зүүнхараа, Өлгий, Булган, Өндөрхаан, Баянхонгор, Сайншанд, Алтай,	Бага хот (10000 хүртэл)	Тосонцэнгэл, Даланзадгад, Мандалговь, Зуунмод, Өндөрхаан, Зүүнхараа, Баруун-Урт, Сайншанд, Арвайхээр, Булган,	Жижиг хот (6000-10000)

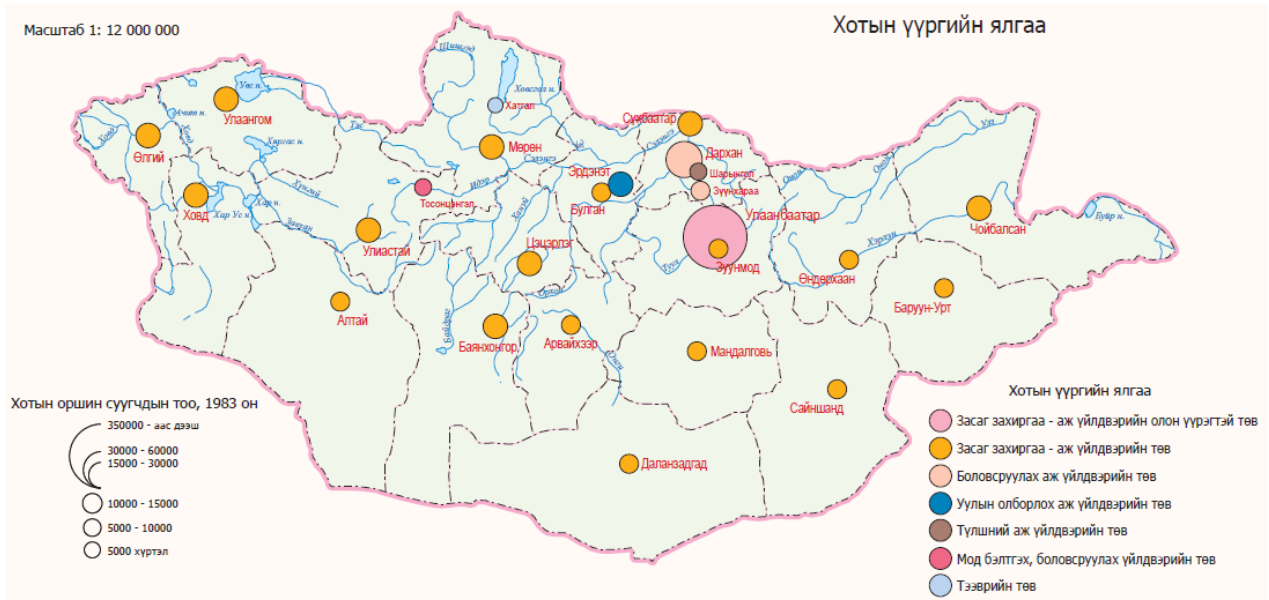
	Улиастай, Арвайхээр		Сүхбаатар, Алтай Зүүнбаян	
Дунд хот (4000-6000)	Зуунмод, Баруун-Урт, Мандалговь, Даланзадгад, Тосонцэнгэл			
Бага хот (2000- 4000)	Зүүнбаян			

2. Чиг үүргээр ангилах: Хотуудыг чиг үүргийн шинж төлвөөр ангилах нь одоо ямар байр суурь эзлэж байгааг харуулах ба өнгөрсөн үед ямар үүрэг гүйцэтгэж байсныг үзүүлж өгөх юм бол түүний хөгжих ирээдүйн төлөвийг тодорхойлж чаддаг байна. Хотуудын хүн ам болон чиг үүрэг нь хоорондоо шууд хамааралтай (хүснэгт 22) байдаг.

Хүснэгт 22. Хотуудын чиг үүргийн ангилал

М.Баянтөр [25] 1970		Б.Гунгаадаш [60] 1986		
Хотын ангилал	Хамрагдах хот	Хотын ангилал		Хотын тоо
Нийслэл хот	Улаанбаатар	Цогцолбор хөгжлийн хот (олон үүрэгтэй хот)	Нийслэл хот	1
Эдийн засаг, засаг захиргаа, соёлын төв хот буюу олон үүрэгт хот	Сүхбаатар, Чойбалсан, Ховд		Үйлдвэрийн үүрэг зонхилсон томхон хот	10
Эдийн засгийн үүрэг давуу хөгжсөн хот (аж үйлдвэр, тээврийн үүрэг)	Дархан, Тосонцэнгэл, Зүүнхараа, Зүүнбаян	Аж үйлдвэрийн төв	Хүнд үйлдвэрийн төв	4
			Хөнгөн хүнсний үйлдвэрийн төв	1
Эдийн засгийн бус үүрэг давамгайлсан хот	Сайншанд, Баруун-Урт, Мандалговь, Алтай, Улиастай, Зуунмод, Далангадгад, Цэцэрлэг, Улаангом, Булган, Арвайхээр, Өндөрхаан, Өлгий, Баянхонгор, Мөрөн	Үйлдвэр их хөгжөөгүй голцуу зохион байгуулах, хуваан түгээх үүрэгтэй төв		9

1990 онд хэвлэгдсэн “БНМАУ-ын Үндэсний Атлас”-т 1983 оны хүн амын тоонд үндэслэн “Суурин газрын үүргийн ялгаа” зургийг зохиосон ба хүн амын тоогоор 6 ангилан, чиг үүргийн 7 хэв шинжийг ялгажээ [61] (зураг 18, хүснэгт 23).



Зураг 18. Хотын үүргийн ялгаа (1983)

Эх сурвалж: БНМАУ-ын Үндэсний атлас, 1990

Хүснэгт 23. Хотын ангилал (М.Баянтөр, А.Будрагчаа)

Оршин суугчдын тоо	Чиг үүрэг	Хотын нэр
5000 хүртэл	Тээврийн төв	Хатгал
5000-10000	Мод бэлтгэх боловсруулах үйлдвэрийн төв	Тосонцэнгэл
	Түлшний (нүүрсний) аж үйлдвэрийн төв	Шарынгол
10000-15000	Засаг захиргаа – аж үйлдвэрийн төв	Алтай, Арвайхээр, Булган, Зуунмод, Өндөрхаан, Баруун-Урт, Мандалговь, Сайншанд, Даланзадгад
	Боловсруулах аж үйлдвэрийн төв	Зүүнхараа
15000-30000	Засаг захиргаа – аж үйлдвэрийн төв	Улиастай, Улаангом, Баянхонгор, Чойбалсан, Өлгий, Ховд, Мөрөн, Цэцэрлэг, Сүхбаатар
	Уулын олборлох аж үйлдвэрийн төв	Эрдэнэт
30000-60000	Боловсруулах аж үйлдвэрийн төв	Дархан
350000-аас дээш	Засаг захиргаа – аж үйлдвэрийн олон үүрэгтэй төв	Улаанбаатар

Эх сурвалж: БНМАУ-ын Үндэсний атлас, 1990

3. Газарзүйн байрлалаар ангилах: Хотын газарзүйн байрлал нь уул хотын хөгжилд шууд нөлөө үзүүлнэ гээд төмөр замын дагуу болон авто замын дагуу байрлалтай хотууд, авто болон усан замын зангилаа хот гэж гурав (хүснэгт 24) ангилжээ.

Хүснэгт 24. Хотуудын газарзүйн байрлал

М.Баянтөр [25] 1970	
Хотын ангилал	Хамрагдах хотууд
Төмөр замын дагуу байрлаж, тээврийн ачаа эргэлтэнд оролцогч хотууд	Сүхбаатар, Дархан, Улаанбаатар, Зүүнхараа, Сайншанд, Чойбалсан, Зүүнбаян
Авто замын дагуу орших хотууд	Өлгий, Ховд, Алтай, Улаангом, Улиастай, Мандалговь, Даланзадгад, Баянхонгор, Арвайхээр, Тосонцэнгэл, Зуунмод, Мөрөн, Булган, Цэцэрлэг, Баруун-Урт, Өндөрхаан

Авто ба усан тээврийн зангилаа хот	Хатгал
------------------------------------	--------

Эх сурвалж: Баянтөр М., БНМАУ-ын хот суурины хэвшлийн асуудалд, 1970

Гарал үүслээр ангилах: Хотын үүсэл хөгжлийн түүх, гүйцэтгэж байгаа үүрэг хоёр нь нийгэм эдийн засгийн хөгжлөөс шалтгаалсан амьд холбоотой үзэгдэл юм. Үүсэл нь шинэ хот үүсэн бий болоход нөлөөлсөн хэд хэдэн шинж чанарын нийлбэрийг агуулсан байдаг. Ямар шинжүүдийг сонгож авах нь ангиллын зорилго, хотуудын хөгжлийн онцлог зэргээс шалтгаалан олон янз байдаг.

Хүснэгт 25. Хотуудын гарал үүсэл ба үүргийн ангилал

М.Баянтөр [25] 1970				
Хотын үүсэл хөгжлийн ангилал	Хуучин хотууд (1921 оноос өмнө байгуулагдсан хот)		Шинэ хотууд (1921 оноос хойш байгуулагдсан хот)	
Хотын үүрэгт ажиллагааны ангилал	Хуучин үүрэг нь үндсээрээ өөрчлөгдсөн	Хуучин үүргээ өөрчилсөн буюу нарийн төвөгтэй болгосон	Жижиг суурингийн орон дээр байгуулагдсан	Зэлүүд газар байгуулагдсан
Нийслэл хот	Улаанбаатар			
Эдийн засаг, засаг захиргаа, соёлын төвийн үүрэгт хотууд	Чойбалсан	Ховд		Сүхбаатар,
Эдийн засгийн үүрэг нь давуу хөгжсөн хотууд			Зүүнхараа	Дархан, Зүүнбаян, Тосонцэнгэл
Эдийн засгийн бус үүрэг давуу хөгжсөн хотууд		Улаангом, Улиастай, Мөрөн, Цэцэрлэг, Булган, Арвайхээр, Өндөрхаан	Сайншанд	Өлгий, Алтай, Баянхонгор, Мандалговь, Далангадгад, Баруун-Урт, Зуунмод

Эх сурвалж: Баянтөр М., БНМАУ-ын хот суурины хэвшлийн асуудалд, 1970

1990-ээд оноос хойш хийгдсэн хотуудын ангиллын судалгаа: Энэ үеэс эхлэн хотын бүх шинж чанарыг нэгдмэл байдалд цогцоор судлан, хэв шинжийн ангиллыг хийхийг оролдож иржээ. Дэд бүтцийн хөгжлийн яамны Зураг төсөл, судалгааны үндэсний төвөөс боловсруулсан “Хүн амын нутагшилт хөгжлийн ерөнхий төсөл”-д манай улсын хот тосгоны ангилал, томоохон хотуудын хөгжлийн хэтийн төлөвийг бүлэг суурингийн тогтолцоонд үндэслэн тодорхойлжээ. Хот суурин газруудын зэрэглэлийн талаар манай улсын 400 шахам суурин газрыг хот тосгоноор нь ялгаад хотыг их, том, дунд, бага хот гэж 4 ангилан үүнийгээ улсын ба аймгийн зэрэглэлтэй гэж тогтоох нь чухал байгааг энэхүү төслөөр санал дэвшүүлсэн байна [29].

Хот тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хууль батлагдсанаас хойш хотын хэв шинжийн ангилалын судалгааг судлаач Х.Цэдэнсодном (хүснэгт 26) хийсэн байна.

Хүснэгт 26. Хотын ангилал [62]

Хот оршин суугчдын тоо	Хотын хэв шинж	Хотын зэрэглэл	Хотын тоо	Чиг үүрэг
100000-700000	Том хот	Нийслэл	1	Эдийн засгийн олон үүрэгтэй хот
50000-100000	Томхон хот	Орон нутгийн чанартай	2	Засаг захиргаа, үйлдвэрийн төв
25000-50000	Жижиг хот	Аймаг, муж, районы төв	18	Засаг захиргааны төв

10000-25000	Хот маягийн суурин	Аймгийн төв	3	Засаг захиргааны төв
-------------	--------------------	-------------	---	----------------------

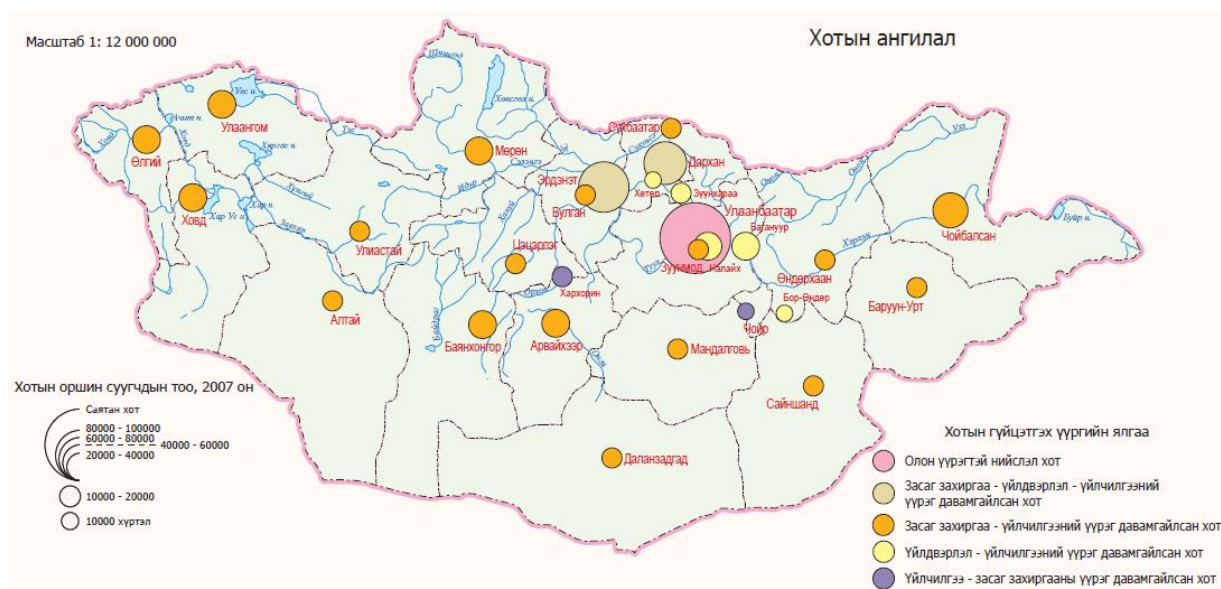
Эх сурвалж: Цэдэнсодном Х., Хүн ам ба хүрээлэн буй орчин, 2003

Хотуудыг засаг захиргаа ба олон үүрэгт Улаанбаатар, засаг захиргаа ба үйлдвэрийн үүрэгтэй уламжлалт 18 аймгийн төв, эдийн засгийн тодорхой чиглэл бүхий төв болох боловсруулах үйлдвэр (барилгын материалын үйлдвэр, хөнгөн ба хүнсний үйлдвэр)-ийн үүрэгтэй Дархан, Зүүнхараа, Хархорин, Хөтөл, уулын олборлох үйлдвэ

рийн үүрэгтэй Эрдэнэт, Бэрх, Бор-Өндөр, зам харилцааны үүрэгтэй Чойр гэж ангилжээ.

2004 онд Дэд бүтцийн хөгжлийн сайд Хот, тосгоны төлөвлөлт, барилгажилтын норм ба дүрэм (БНБД 30-01-04)-ийг баталсан [63] ба 500000-аас дээш хүнтэй бол их хот, 100000-500000 хүнтэй бол том хот, 50000-100000 хүнтэй бол дунд хот, 25000-50000 хүнтэй бол бага хот гэсэн ангиллыг баримтлан хот, тосгоны төлөвлөлтийг хийхийг заажээ.

2009 онд хэвлэгдсэн Монгол Улсын Үндэсний Атлас дахь Хотын ангилал зурагт нийгэм эдийн засгийн салбар дахь ажиллагчдын бүтцээр хотуудын чиг үүргийг тодорхойлж, 28 хотыг ялгасан байна [64].



Зураг 19. Хотын ангилал (2007)

Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний атлас, 2009

Хүснэгт 27. Хотын ангилал (М.Баянтөр, Н.Одхүү)

Оршин суугчдын тоо	Чиг үүрэг	Хотын нэр
10000 хүртэл	Үйлчилгээ - засаг захиргаа	Чойр
	Үйлдвэрлэл - үйлчилгээ	Хөтөл, Бор-Өндөр
10000-20000	Үйлчилгээ - засаг захиргаа	Хархорин
	Засаг захиргаа - үйлчилгээ	Мандалговь, Баруун-Урт, Зуунмод, Даланзадгад, Булган, Улиастай, Өндөрхаан, Алтай, Цэцэрлэг, Сайншанд, Сүхбаатар
	Үйлдвэрлэл - үйлчилгээ	Зүүнхараа
20000-40000	Үйлдвэрлэл - үйлчилгээ	Багануур, Налайх
	Засаг захиргаа - үйлчилгээ	Улаангом, Арвайхээр, Мөрөн, Баянхонгор, Өлгий, Ховд
40000-60000	Засаг захиргаа - үйлчилгээ	Чойбалсан

60000-80000	Засаг захиргаа - үйлдвэрлэл - үйлчилгээ	Дархан
80000-100000	Засаг захиргаа - үйлдвэрлэл - үйлчилгээ	Эрдэнэт
Саятан хот	Олон үүрэгтэй	Улаанбаатар

Эх сурвалж: *Монгол Улсын Үндэсний атлас, 2009*

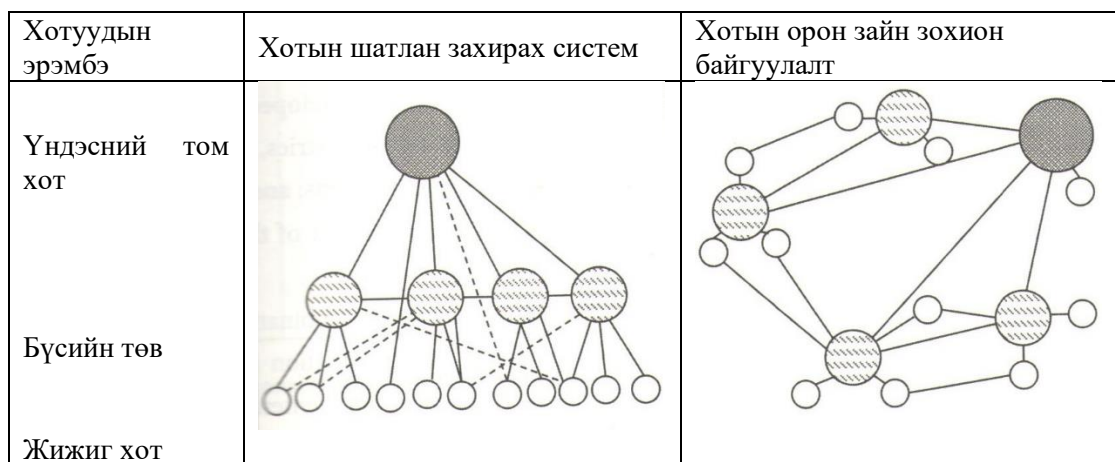
Хотын зэрэглэл, чиг үүргийн тухай

1. Хотын зэрэглэлийн тухай

Хот гэдэг нь багахан нутаг дэвсгэрт төвлөрсөн хүн амын төвлөрөл бүхий суурьшлын хэлбэр юм. Хотжих үйл явцын дүнд хотын хүн ам өсч, тухайн бүс нутагт хотуудын гүйцэтгэх үүрэг өсөх нь хотуудын хоорондын ялгаа буюу эрэмбийг бий болгодог. Дээд эрэмбийн төв нь татах радиус ихтэй гол хот, дараагийн эрэмбийн төвүүд нь дагуул хотууд гэж үзэж болно. Хотууд дээд эрэмбийн төв хотуудаас бараа бүтээгдэхүүнээ импортлож, доогуур зэрэглэлтэй хотууд руугаа экспортлодог, адилхан зэрэглэл бүхий бусад хотуудтай харилцан уялдаатай болон өрсөлдөх байдалтай хөгждөг.

Хот суурин газрууд нь орон зайд тодорхой эрэмбэтэй төвийн үүргийг гүйцэтгэж байгаа учир ойр орших дээд эрэмбийн төв рүүгээ татагдана. Хот суурингийн нийгэм, эдийн засагт гүйцэтгэх үүрэг өргөжих тусам түүний чиг үүрэг, эрэмбэ дээшилнэ [30]. Нэгдүгээр эрэмбийн төв нь олон үүрэг бүхий нийслэл хот бол хоёрдугаар эрэмбийн төв нь засаг захиргаа үйлдвэрлэл үйлчилгээ давамгайлсан улсын зэрэглэлтэй эдийн засгийн бүсийн төв хотууд гэж ойлгож (диаграмм 19) болно. Эдгээр нь улс орны гол том хот, бүс нутгийг бүрдүүлэгч үндсэн төв болно.

Диаграмм 19. Хотуудын шатлан захирах систем



Эх сурвалж: *Fan Jie., How Chinese human geographers influence decision makers and society, 2006*

Олонх улс орон хот, суурин газруудынхаа эрэмбийг бодит байдалд нийцүүлэн оновчтой тогтоох талаар ихээхэн анхаарч ирсэн бөгөөд одоо ч анхаарсаар байна. Иймд улс орнууд хүн амын тоо, эдийн засагт гүйцэтгэж буй үүрэг, ач холбогдол зэргээс хамааруулан хотуудад улсын ба орон нутгийн зэрэглэл тогтоодог. Хот суурин газруудын зэрэглэл, байршлыг оновчтой тогтоосны дараа л тэдгээрийг хөгжүүлэх тухайн улсын төр, засгийн газраас явуулах бодлогыг зөв тодорхойлох боломж бүрддэг. Хотын зэрэглэлийг тогтоохдоо хотын их багын хэмжээ, газарзүйн байрлал, хотын гүйцэтгэх үүргийн бүтэц, хотын эдийн засгийн хэлхээ холбооны далайц, шинж байдал зэрэг тухайн суурингийн ач холбогдлыг олон талаас авч үзэж шийдвэрлэх нь чухал.

Цөөн хүн амтай боловч ойрын ирээдүйн ач холбогдлыг харгалзан улсын чанартай хот болгож болно. Тухайлбал хүн ам сийрэг суурьшсан говь цөлийн бүсэд байгуулагдсан суурин газар хүн амаар цөөн боловч үйчлэх хүрээний хувьд нилээд өргөн нутгийг өөртөө татсан байдаг тул ямар нэг суурингийн ач холбогдлыг олон талаас нь авч үзэх хэрэгтэй юм. Иймд улсын чанартай

хотыг тогтоохдоо хүн амын тоогоор хязгаар тавих шаардлагагүй, харин аж үйлдвэр, засаг захиргаа, соёлын талаар гүйцэтгэх үүрэг, хувьсал өөрчлөлт, нөлөөлж буй хүчин зүйлсийг тооцон үнэлэх замаар үндэсний болон бүс нутагт онцгой байр суурийг эзлэж байгаа буюу эсвэл ирээдүйд тийм байр суурь эзлэх төлөвтэй бөгөөд цаашдын хөгжил нь улсын зүгээс шууд удирдах шаардлагатай хотыг энэ ангилалд багтаах нь зүйтэй.

Манай улсад 1990-ээд оноос өмнө хот бүрдүүлэгч дэд бүтцийн хөгжлийн түвшин, гүйцэтгэж байгаа үүргээр нь аймгийн төвүүдийг орон нутгийн хотын ангилалд оруулдаг байв. Аймгийн төвүүд засаг захиргаа, соёл, эдийн засгийнхаа хүрээнд тухайн аймагтаа гол үүрэг гүйцэтгэж байжээ.

1993 онд баталсан Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлд дараах заалтуудыг тусгажээ.

1. Хот нь оршин суугчдын тоо, хот бүрдүүлэгч дэд бүтцийн хөгжлийн түвшин, улсын болон тухайн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргээс хамааран улсын буюу аймгийн зэрэглэлтэй байна.

2. 50000-аас дээш /шаардлагатай гэж үзвэл 50000 хүртэл/ оршин суугчтай хотод улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гүйцэтгэж байгаа үүрэг, хотжилт, хот бүрдүүлэгч дэд бүтцийн хөгжлийн түвшинг харгалзан улсын зэрэглэл тогтоож болно.

3. Хотод улсын зэрэглэл тогтоох асуудлыг Засгийн газрын өргөн мэдүүлснээр Улсын Их Хурал, аймгийн зэрэглэл тогтоох асуудлыг аймгийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын өргөн мэдүүлснээр Засгийн газар тус тус шийдвэрлэнэ.

Улсын ба аймгийн зэрэглэлтэй хот гэдэгт одоогийн 21 аймгийн төв болон нийслэл Улаанбаатар хотыг оруулж тооцвол улсын зэрэглэлтэй хотуудын хүн амын тооны шалгуурыг хангах хэмжээний оршин суугчтай Дархан, Эрдэнэт, Улаанбаатар хотууд байна. Харин 21 аймгийн төвийн ихэнх нь 15001-50000 хүртэл оршин суугчтай [65] бөгөөд аймгийн зэрэглэлтэй хотын тоо ямар нэг өөрчлөлтгүй, 1990, 2019 онд 17 байгаа боловч түүнд багтах хотууд нь нэгээс нөгөөд шилжиж байлаа (зураг 20, зураг 21).



Зураг 20. Хот, хөдөөгийн хүн амын суурьшил (1990)



Зураг 21. Хот, хөдөөгийн хүн амын суурьшил (2019)

Тухайлбал 1990 оноос хойш Чойр хот байгуулагдсан бол Эрдэнэт, Даланзадгад хотууд дараагийн зэрэглэлд шилжжээ. 15001-50000 хүн амтай суурин газар, аймгийн зэрэглэлтэй хотын тоо өөрчлөгдөөгүй тухай дээр дурдсан боловч түүнд оршин суух хүн амын тоо 1990 онтой харьцуулахад 2019 онд 4.9 хувиар өсжээ (хүснэгт 28).

Хүснэгт 28. Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуульд үндэслэсэн хотын зэрэглэл

Хотын зэрэглэл	1990			2019		
	Хотын тоо	Хамрагдах хотууд	Оршин суугчдын тоо	Хотын тоо	Хамрагдах хотууд	Оршин суугчдын тоо
Улсын нийслэл	1	Улаанбаатар	536594	1	Улаанбаатар	1469151
50001-ээс дээш хүн амтай суурин газар, улсын зэрэглэлтэй хот	1	Дархан	80140	2	Дархан, Эрдэнэт	186073
15001-50000 хүн амтай суурин газар, аймгийн зэрэглэлтэй хот	17	Эрдэнэт, Чойбалсан, Сайншанд, Өлгий, Улаангом, Сүхбаатар, Өндөрхаан, Ховд, Мөрөн, Цэцэрлэг, Баянхонгор, Улиастай, Арвайхээр, Алтай, Мандалговь, Баруун-Урт, Зуунмод	437652	17	Чойбалсан, Сайншанд, Өлгий, Улаангом, Сүхбаатар, Даланзадгад, Чингис, Ховд, Мөрөн, Цэцэрлэг, Баянхонгор, Улиастай, Арвайхээр, Алтай, Мандалговь, Баруун-Урт, Зуунмод	459023
15000 хүртэл хүн амтай суурин газар, тосгон	2	Даланзадгад, Булган	28204	2	Булган, Чойр	24863

Тус хуулиар хот, тосгоны эрх зүйн байдлын үндэс бүрдэж, оршин суугчдын тоогоор хотын зэрэглэл, статусыг тодорхойлох боломжтой болсон ч хотын чиг үүрэг, аж ахуй, хөдөлмөр эрхлэлт болон хотуудын Үндэсний болон бүс нутгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, ролийг төдийлөн тооцохгүй, орхигдуулсаар иржээ.

Барилгын хөгжлийн төв ТӨҮГ-аас гаргасан Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төслийн дундын тайлан – 1 өнөөгийн байдлын судалгаанд 31 хотыг ялгаж, зэрэглэл (хүснэгт 29) тогтоожээ [66]. Бүсийн тулгуур төв болон хүн амын өсөлт, нийгэм-эдийн засгийн таталцал, хөгжлийн нөөц, чадавх, стратегийн ач холбогдол зэргийг харгалзан Эрдэнэт, Дархан, Чойбалсан, Ховд, Мөрөн, Замын-Үүдийг “улсын зэрэглэлтэй” хот болгох, үлдсэн 16 аймгийн төв болон Сэлэнгэ аймгийн Мандал (Зүүнхараа), Өвөрхангай аймгийн Хархорин, Хэнтий аймгийн Бор-Өндөр, Завхан аймгийн Тосонцэнгэл, Ховд аймгийн Булган, Дархан-Уул

аймгийн Шарынгол, Өмнөговь аймгийн Ханбогд, Цогтцэций, Хөвсгөл аймгийн Алаг-Эрдэнэ сумын 6-р баг Хатгал тосгоныг “аймгийн зэрэглэлтэй” хотоор тодорхойлохоор санал болгосон байна. Дээрх хотуудын чиг үүргийг засаг захиргаа үйлчилгээ давамгайлсан, уул уурхай үйлчилгээ давамгайлсан, аж үйлдвэр үйлчилгээ давамгайлсан, худалдаа үйлчилгээ давамгайлсан, аялал жуулчлал үйлчилгээ давамгайлсан, хөнгөн үйлдвэр үйлчилгээ давамгайлсан гэж 6 ангилжээ.

Хүснэгт 29. Хотуудын санал болгож буй зэрэглэл, чиг үүрэг

Хотын зэрэглэл	Хотын статус	Хотуудын чиг үүрэг	Хамрагдах хотууд
Улсын зэрэглэлтэй хот		Засаг захиргаа, үйлчилгээ давамгайлсан	Чойбалсан, Хэрлэн
		Уул уурхай, үйлчилгээ давамгайлсан	Эрдэнэт
		Аж үйлдвэр, үйлчилгээ давамгайлсан	Дархан
		Худалдаа, үйлчилгээ давамгайлсан	Замын-Үүд
		Аялал жуулчлал, үйлчилгээ давамгайлсан	Мөрөн
Аймгийн зэрэглэлтэй хот	Бүсийн тулгуур төвүүд	Засаг захиргаа үйлчилгээ давамгайлсан	Өндөрхаан, Улиастай, Зуунмод
	Аймгийн төвүүд	Засаг захиргаа үйлчилгээ давамгайлсан	Баруун-Урт, Чойр, Мандалговь, Арвайхээр, Булган, Цэцэрлэг, Баянхонгор, Өлгий, Алтай, Улаангом
		Уул уурхай, үйлчилгээ давамгайлсан	Даланзадгад, Сайншанд,
		Худалдаа, үйлчилгээ давамгайлсан	Сүхбаатар
	Бусад томоохон суурин	Хөнгөн үйлдвэр, үйлчилгээ давамгайлсан	Зүүнхараа
		Аялал жуулчлал, үйлчилгээ давамгайлсан	Хархорин, Хатгал, Тосонцэнгэл
		Уул уурхай, үйлчилгээ давамгайлсан	Бор-Өндөр, Шарынгол, Ханбогд, Цогтцэций
		Худалдаа, үйлчилгээ давамгайлсан	Булган (Ховд)

Эх сурвалж: “Монгол Улсын хүн амын нутагишилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төслийн дундын тайлан – 1 (Өнөөгийн байдлын судалгаа), 2019

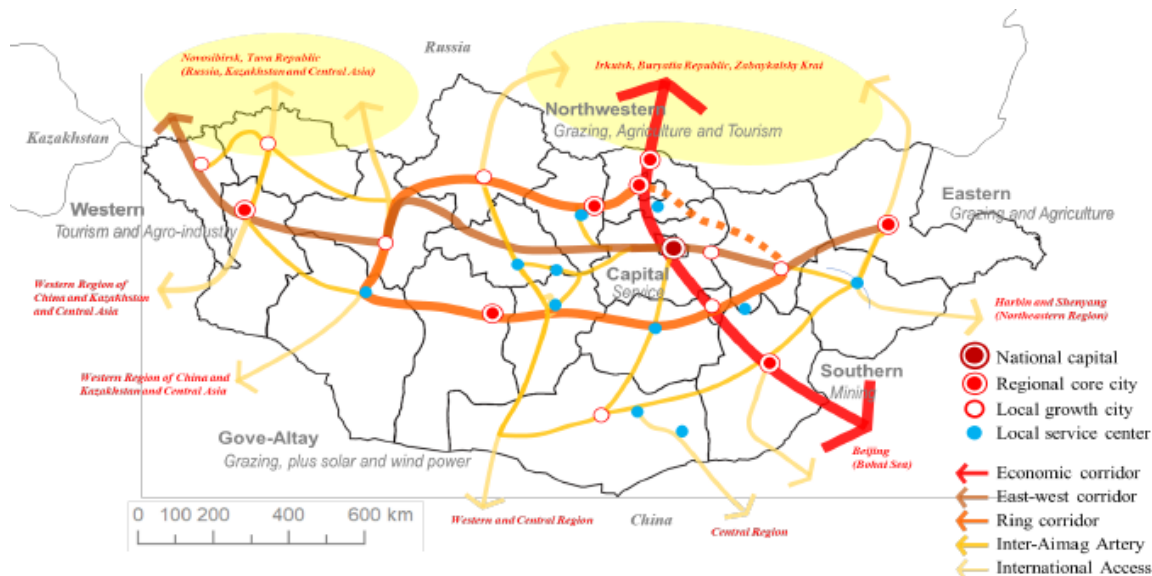
Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллагын (Жайка) Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө боловсруулах төсөлд Монгол орны нутаг дэвсгэрийн орон зайн төлөвлөлт хийхдээ 10000-аас дээш хүн амтай, хүн амын жилийн дундаж өсөлт 4 хувиас дээш ба 6300-аас дээш хүн амтай байх шаардлагуудын аль нэгийг хангасан 30 хотыг тогтоожээ [67]. Үүнд нийслэл Улаанбаатар, 21 аймгийн төв, Налайх, Багануур, Зүүнхараа, Замын-Үүд, Бор-Өндөр, Хархорин, Ханбогд, Цогтцэций болно. Эдгээр хотуудын хүн ам, улсын нийслэл болон гадаад улс оронд хүрэх гарц боломж, эдийн засгийн үйл ажиллагаа, дэд бүтцийн нөхцөл байдал зэрэг үнэлгээний 6 шалгуур үзүүлэлтээр хот тус бүрийн хөгжлийн нөөц боллоцоонд үнэлэлт хийн, нийслэл хот, бүсийн хөгжлийн тулгуур төв хотууд, орон нутгийн хөгжлийн төв хот, орон нутгийн чанартай үйлчилгээний чиг үүрэг бүхий хотууд гэж 4 түвшинд (хүснэгт 30, зураг 22) хуваажээ.

Хүснэгт 30. Хотуудын түвшин, чиг үүрэг

Хотын зэрэглэл	Чиг үүрэг	Хамрагдах хотууд
Улсын нийслэл хот		Налайх, Зуунмод хотыг багтаасан Улаанбаатар
Бүсийн хөгжлийн тулгуур төв хот	Эдийн засаг болон төрийн үйлчилгээг хэд хэдэн аймгуудыг	Булганыг багтаасан Эрдэнэт, Дархан, Чойбалсан, Сүхбаатар, Сайншанд

	хамран хүргэдэг олон чиг үүрэг бүхий хот	
Орон нутгийн хөгжлийн төв хот	Орон нутгийн эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих тусгай чиг үүрэг бүхий хот	Багануур, Чойр, Замын-Үүд, Мөрөн, Даланзадгад, Баянхонгор, Ховд, Мандалговь
Орон нутгийн үйлчилгээний чиг үүрэг бүхий хот	Төрийн үйлчилгээ хүргэх чиг үүрэг бүхий хот	Бусад 12 хот

Эх сурвалж: Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө боловсруулах төсөл, 2020



Зураг 22. Зорилтот хотуудын байршил

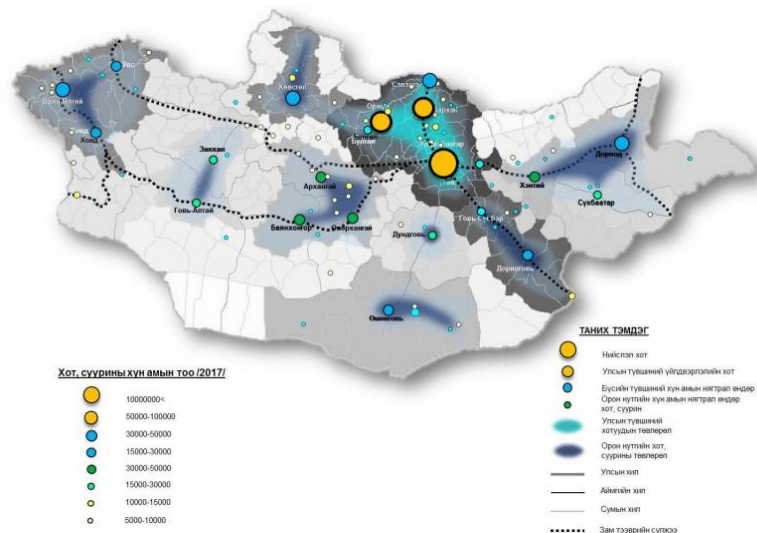
Эх сурвалж: Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө боловсруулах төсөл, 2020

ҮХГ-ын бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын судалгаанд [68] Монгол Улсын хүн амын нутагшилтын тогтолцоо, мужлал, хот суурины төвлөрлийг 2017 онд хийсэн ба нийслэл хот, аймгийн төвүүдийг улсын нийслэл, улсын түвшний үйлдвэрлэлийн хот, бүсийн түвшний хүн амын нягтрал өндөр хот, орон нутгийн хүн амын нягтрал өндөр хот (хүснэгт 31, зураг 23) гэж 4 хуваасан байна.

Хүснэгт 31. Хотын зэрэглэл, хамрагдах хотууд

Хотын зэрэглэл	Хамрагдах хотууд
Улсын нийслэл	Улаанбаатар
Улсын түвшний үйлдвэрлэлийн хот	Дархан, Эрдэнэт
Бүсийн түвшний хүн амын нягтрал өндөр хот	Чойбалсан, Сайншанд, Сүхбаатар, Мөрөн, Даланзадгад, Улаангом, Ховд, Өлгий
Орон нутгийн хүн амын нягтрал өндөр хот	Баруун-Урт, Өндөрхаан, Мандалговь, Булган, Арвайхээр, Цэцэрлэг, Баянхонгор, Улиастай, Алтай, Чойр, Зуунмод

Эх сурвалж: Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, 2017



Зураг 23. Монгол Улсын хүн амын нутагшилтын тогтолцоо, мужлал, хот суурины төвлөрөл (2017)

Эх сурвалж: Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн бодлого

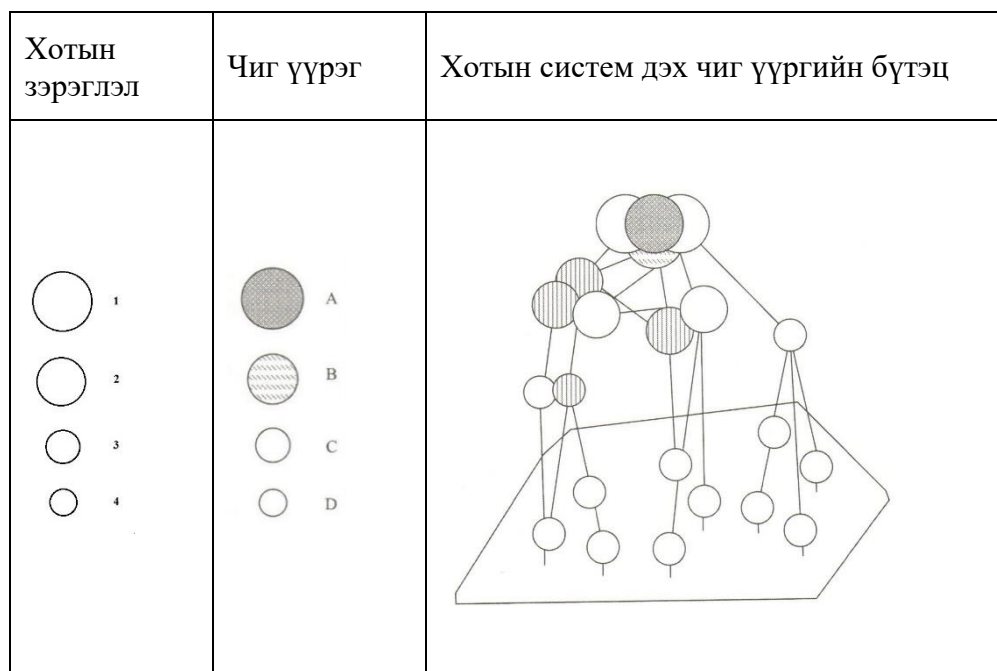
Дээрх судалгааны ажлууд өөрсдийн боловсруулсан шалгуур үзүүлэлт буюу гол төлөв хүн ам зүйн хүчин зүйлсийг зэрэг сонгож, хотуудын зэрэглэл, чиг үүргийг тодорхойлж, санал болгосон давуу талтай байна. Нөгөө талаар боомтыг эс тооцвол эдийн засгийн болон бусад хүчин зүйлсийг тооцоогүй, богино хугацааны буюу 2010-2017 оны тоон мэдээг ашигласан, хот гэж тооцох хүн амын тоонд хүрээгүй суурин газруудыг хот болгохоор тусгасан, зэрэглэл, чиг үүргийг хэт ерөнхий тодорхойлсон сул талтай байна. Манай орны нөхцөлд хүн ам хэт цөөн суурин газрыг хот болгон зохион байгуулж, зэрэг хөгжүүлэх эдийн засгийн боломж хомс юм.

2. Хотын чиг үүргийн тухай

Хотын өсөлт хөгжил нь газарзүйн байршил, хүн амын нутагшил суурьшлын систем дэх үүрэг функц, ойр орчмын нутаг дэвсгэртэй харилцах байдал, түүний хөгжилд үзүүлэх нөлөө, эдийн засгийн идэвхтэй хүн амын тоо, эдийн засгийн салбаруудын боломж, чадавхаас хамаарах [4] тул хотын чиг үүргийн өнөө болон хэтийн төлөвийг зайлшгүй тодорхойлох шаардлага гарч байна.

Хот, тосгоныг нийгэм-эдийн засгийн нийлмэл систем гэж үзэх тул хот бүхэн үндэсний болон бүс нутгийн хэмжээнд тодорхой чиг үүрэг гүйцэтгэнэ. Хотын чиг үүргийг энгийнээр тайлбарлавал хотын олон талын үйл ажиллагааны харьцааг хэлнэ. Хотын чиг үүрэг нь орчин тойрныхоо нутаг дэвсгэр дээр үйлчлэх хүрээгээр тодорхойлогдох бөгөөд чиг үүргийн ялгаанаас хамаарч хот тус бүр өөрийн нөлөөллөө тогтоох ялгаатай орон зай, татах хүчний радиустай байна. Өөрөөр хэлбэл орон нутгийн эдийн засгийн хөгжилд хотын чиг үүргийн бүтэц ихээхэн нөлөөлнө. Иймд хотуудын чиг үүргийн давхардлаас зайлсхийх хэрэгтэй ба хотуудыг чиг үүргээ биелүүлэхэд нь илүү тааламжтай нөхцөл бүрдсэн байхаар суурин газруудын системийг нутаг дэвсгэрээр үр ашигтай зохион байгуулах хэрэгтэй. Харин өөр өөр зэрэглэлтэй хотууд ижил төстэй чиг үүрэгтэй байж (диаграмм 20) болно [69].

Диаграмм 20. Хотуудын чиг үүргийн бүтэц



Эх сурвалж: *Fan Jie., How Chinese human geographers influence decision makers and society, 2006*

Түүхийн урт удаан хугацаанд хотын гүйцэтгэх үүрэг өөр өөр болж байсан боловч хотууд эхлээд гар үйлдвэр дараа нь мануфактур, эцэст нь машинт том үйлдвэр голлосон хөдөө аж ахуйн бус үйл ажиллагаа, худалдаа, солилцооны төв газар хэвээр байгаа юм.

Хотын гүйцэтгэх чиг үүргийг ерөнхийд нь эдийн засгийн (үйлдвэр, тээвэр худалдаа, бэлтгэл, ханган нийлүүлэх буюу үйлдвэрлэл, гүйлгээний хүрээнд хамаарагдах хүмүүсийн үйл ажиллагааг багтаана) ба эдийн засгийн бус (засаг захиргаа, улс төр, соёл, шинжлэх ухаан) гэж хуваана [25]. Хотын гүйцэтгэж байгаа эдийн засгийн үүрэг олон болох тутам хотын хөгжил түргэсдэг [25]. Мөн эдийн засгийн бус үүргийн далайц нь уул хотын гүйцэтгэж байгаа эдийн засгийн үүргээс шууд хамаарна. Ихэнх хотуудын системд төв хот нь олон чиг үүргийг өөртөө багтаадаг бол дагуул хотууд тодорхой хэдэн чиг үүргийг нутаг дэвсгэрийн хэмжээнд гүйцэтгэдэг.

Хот суурин газрыг үүргийх нь хувьд олонх судлаачид 4 хэв шинжид хувааж үздэг [4], [29].

Олон үүрэгтэй хот: засаг захиргаа-улс төрийн, эдийн засгийн, нийгэм соёлын гэх мэт олон үүрэгтэй байдаг бөгөөд эдгээр хотуудад аж үйлдвэр илүү хөгжсөн байдаг. Улсын нийслэл, эдийн засгийн макро бүсийн хөгжлийн тулгуур төвүүд ихэнх тохиолдолд ийм үүрэгтэй байдаг.

Аж үйлдвэр, тээврийн үүрэг давамгайлсан хот (эдийн засгийн үүрэг голлосон хот): эдгээр хотуудыг аж үйлдвэрийн, аж үйлдвэр тээврийн гэж ангилж болдог. Аж үйлдвэрийн үүрэгтэй хотуудад аж үйлдвэрийн олон салбар зэрэг хөгжсөн байдаг бөгөөд үйлдвэрлэлийн үйл явц нь эцсийн бэлэн бүтээгдэхүүн гаргах байдлаараа онцлогтой. Ийм хотууд нь харьцангуй хөгжилтэй бүс нутгуудад түгээмэл байдаг. Мөн аж үйлдвэрийн салбарын хувьд төрөлжсөн хотууд ч байдаг.

Аж үйлдвэр, тээврийн үүргээс бусад үүрэг нь давамгайлсан хот (эдийн засгийн бус үүрэгт хот): орон нутгийн засаг захиргааны төв болсон жижиг хотууд хамаарна.

Эрдэм шинжилгээ, туршилт үйлдвэрлэлийн (технопарк) үүрэгтэй хотууд: сүүлийн жилүүдэд хөгжилтэй орнуудад дээрх хотуудыг байгуулах явдал түгээмэл байна.

Хүн амын тоо олон болоход аж үйлдвэр, зам тээвэр, засаг захиргаа, соёлын олон чиг үүрэг хөгжих бол оршин суугчдын тоо цөөрөхөд аж үйлдвэр, тээвэр, амралт сувилалын ганц үүрэгтэй болно. Хотуудын гүйцэтгэх үүргийг тус бүрт нь задалж үзвэл:

Засаг захиргааны үүрэг: Удирдан зохион байгуулах үүрэг гэж ойлгож болох бөгөөд улсын болон орон нутгийн аж ахуй, улс төр, соёлын төв болохын хувьд хотууд засаг захиргааны үүрэг хүлээнэ. Энэхүү үүргийн хамрах хүрээ нь хотын оршин суугчдын тооноос хамаарч байнга өсөн нэмэгдэх ба худалдаа, соёл, ахуйн бие даасан үйлчилгээ, мах, сүү, ногоо зэрэг хүнсний бүтээгдэхүүнээр хүн амыг хангах, хөдөлмөрийн нөөц бололцоог зөв зохистой ашиглах талаар зохих арга хэмжээг нэгдсэн төлөвлөгөөтэйгөөр явуулдаг үүрэг гэж ойлгож болно. Засаг захиргааны үүргийг ямар ч хүчин зүйл харгалзахгүйгээр төр засгаас зохицуулсан байдаг тул засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалтыг шинэчлэх замаар өөрчилдөг. Зарим судлаачид засаг захиргааны үүргийг оршин суугчдад үйлчлэх үйлчилгээний үүргийн нэг төрөл гэж үздэг.

Эдийн засгийн үүрэг: Тус үүрэгт тээврийн болон үйлдвэрлэлийн үүрэг гол үүрэг гүйцэтгэх ба зам тээврийн зангилаа, аж үйлдвэрийн бөөгнөрөл нь ажиллах хүчний урсгалыг нэмэгдүүлж хүн амын механик өсөлт их, нягтшил өндөр байх нөхцөлийг бүрдүүлдэг. Хүн ам, үйлдвэржилтийн бөөгнөрөл бий болсноор хот нь эрэлт өндөртэй төвийн үүрэг гүйцэтгэж эхэлнэ. Эндээс аж үйлдвэр, тээвэрт гүйцэтгэх үүргийн далайцын хэмжээ нь хотын зэрэглэлийг бий болгоно.

Үйлдвэрлэлийн үүрэг: Улс орныг аж үйлдвэржүүлэх ажлыг хүчтэй өрнүүлэх явцад аж үйлдвэрийн талаар гүйцэтгэх хотын үүрэг эрс нэмэгдэж түүний хирээр хотыг бүрдүүлэх аж үйлдвэрийн ач холбогдол ихсэж улмаар уул хотууд нь аж үйлдвэрийг нутаг дэвсгэрийн зарчмаар зохион байгуулах гол төв, эдийн засгийн олон талын харилцааг явуулдаг гол зангилаа газар болно. Хотын аж үйлдвэр хичнээн өндөр хөгжих тутам оршин суугчдын тоо олон болж, эдийн засгийн үүргийн хэмжээ, далайц, бүтэц төдий чинээ нарийн болно. Аж үйлдвэрийн төв аль ч хотод тээврийн ач холбогдол тун их.

Тээврийн үүрэг: Хотын чиг үүрэг нь тээврийн хөгжил буюу газарзүйн байрлалтай шууд холбоотойгоос гадна эдийн засгийн газарзүйн байрлал уул хотын үйлдвэрлэлийн төрөлжилтөнд ямар нэг хэмжээгээр нөлөөлнө. Төмөр замын дагуу байрлаж, төмөр замаар гүйцэтгэж буй ачаа эргэлтэнд оролцогч хотууд нь олон улсын зам тээврийн зангилааны үүргийг гүйцэтгэх алсын байрлалтай хотууд юм. Авто зам дээр орших хотууд нь манай улсаас гадаадтай харилцах тохиромжтой байрлалтай хотууд болон хөгжинө. Үүнээс үзэхэд тээвэр нь хотын гадаад харилцаанд маш их ач холбогдолтой. Дэд бүтцийн үндсэн сүлжээ болох улсын хөгжлийг тэтгэх хэвтээ гол тэнхлэг болон бүс нутгийн хөгжлийн босоо тэнхлэгүүдийн огтлолцол дээр орших төвүүд илүү хурдан хөгжих нөхцөл бүрдэнэ. Эдийн засгийн газарзүйн давуу байрлалтай хот тосгодыг илүүтэй хөгжүүлэх нь хөрөнгө оруулалтын үр ашгийг нэмэгдүүлэхийн зэрэгцээ сум аж ахуйнуудын хоорондын үйлдвэрлэл үйлчилгээний хэлхээ холбоог нарийсгаж өгнө. Түүнчлэн үйлдвэрлэлийн төрөлжилт дагналтын явцыг хурдасгах нөлөөтэйн дээр эдийн засгийн бүс ялгаран тодрох урьдчилсан нөхцөлүүдийг бүрдүүлэхэд ихээхэн ач холбогдолтой.

Эдийн засгийн бус үүрэг нь хот суурингийн оршин суугчдын хэрэгцээг хангахад зориулагдсан үүрэг юм.

Үйлчилгээний үүрэг: Ямар ч хот тухайн засаг захиргааны нэгжийнхээ нийгмийн үйлчилгээний төв буюу боловсрол, эрүүл мэнд, соёл, шинжлэх ухааны хамгийн том төв байна. Хотын оршин суугчдын тоо нэмэгдэхийн хирээр боловсрол, эрүүл мэндийн үйлчилгээний чанар хүртээмж доошилж болох талтай байдаг.

Амралт сувилал, аялал жуулчлалын үүрэг: Орчин үеийн хот нь хүний үйл ажиллагаатай уялдсан өвөрмөц олон янзын чиг үүргийг агуулсан нийгмийн маш нарийн организмд зүй ёсоор тооцогддог. Үүнийг багцлан үзвэл хөдөлмөр эрхлэлт, ахуй, ниймгийн амьдрал, амралт гэсэн ерөнхий хэлбэрт оруулж болно [70].

Улс орны хөгжил, бүс нутгийн урт хугацааны төлөвлөгөө боловсруулахад хот суурингийн ирээдүйн хөгжлийн чиг үүргийг зөв тогтоох нь чухал байдаг. Бүсийн хөгжлийн хэтийн төлөв,

хөгжлийн төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэхэд 1-р эрэмбийн болон дараагийн эрэмбийн төвийн үүрэг гүйцэтгэж буй хот суурин газруудын чиг үүргийг харгалзах нь оновчтой арга зам юм. Манай улсын хот суурингийн чиг үүрэг нь хязгаарлагдмал, үйлдвэрлэл аж ахуй эрхлэлтийн хувьд төрөлжилт байхгүй байгаа нь орон зайн хувьд ойр орших хотууд хоорондоо хамааралгүй урсгалаар хөгжих нөхцөлд хүргэж байна. Нийгмийн болон байгалийн хүчин зүйлс, нөхцөл ойролцоо өөр хоорондоо ойр байрших хотуудын хөгжлийн түвшний ялгаа их байгаа нь нутаг дэвсгэрийн орон зайн зохион байгуулалт үндсэндээ алдагдаж, зарим хотууд тодорхой чиг үүрэггүй орхигдсоныг харуулж байна. Өөрөөр хэлбэл хотуудын улсын түвшинд гүйцэтгэх үүрэг адил байх болох ч бүс, аймгийн түвшинд гүйцэтгэх үүргийн давхцал их байна. Зөвхөн уул уурхай, аль нэг чиглэлийн үйлдвэрлэлийн үүрэг гүйцэтгэгч хотууд л тодорхой чиг үүрэгтэйгээр хөгжиж байна. Иймд хот суурингийн чиг үүргийг төрөлжүүлэх, оновчтой төлөвлөн хөгжүүлэх, хөрөнгө оруулалтыг төлөвлөх шаардлагатай байна. Ингэж хот суурин газар, үйлдвэрүүдийг оновчтой төлөвлөн байршуулбал хөрөнгө оруулалтыг хэмнэлттэй, зөв хуваарилж чадна.

Хотуудын чиг үүргийн ангилал

- **Олон үүрэгтэй нийслэл хот:** Аж үйлдвэр, зам тээвэр, худалдаа үйлчилгээ, банк санхүүгийн хамгийн том төв болохоос гадна улс төр засаг захиргаа, соёл шинжлэх ухааны талаар гүйцэтгэх үүрэг маш их хөгжсөн манай орны төдийгүй олон улсын хэмжээнд зохих байр суурийг эзэлнэ.
- **Засаг захиргаа, эдийн засаг, дэд бүтэц, аж үйлдвэр, худалдаа, үйлчилгээний олон үүрэгтэй хот:** Аж үйлдвэрийн хэд хэдэн салбар, зам тээвэр, худалдаа үйлчилгээний зэрэгцээ засаг захиргаа, соёлын төв байх боловч тэдгээрийн хувийн жин нийслэл хотоос хавьгүй бага байна. Олон үүрэгт хотууд өөр хоорондоо болон бусад алс холын хотуудтай тал бүрийн хэлхээ холбоог тогтоож эдийн засгийн бүсийн үндсэн төв болохоос гадна нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалтын нарийн холбоог үүсгэнэ. Олон үүрэгтэй хот нь гадаад худалдаа, зах зээл, банк санхүүгийн үйлчилгээ, мэдээлэл технологи болон нийтийн ахуй үйлчилгээ бүхий бүс нутгийн эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих тусгай чиг үүрэг бүхий хот юм.
- **Засаг захиргаа, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний үүрэгтэй хот:** Өөр хоорондоо хэлхээ холбоо багатай боловч нэг дор төвлөрсөн үйлдвэрийн газруудтай, голомт, дагалдах, үйлчлэх үйлдвэрээс гадна хот орчмын бүс бүрэлдэнэ. Улсын чанартай болон орон нутгийн чанартай авто зам, төмөр зам дээр оршиж, тээврийн зангилааны үүргийг гүйцэтгэх ба дамжин өнгөрөх тээвэрт голлох үүрэгтэй оролцоно. Түүхий эд – үйлдвэрлэл – бүтээгдэхүүн хуваарилалтын нутаг дэвсгэрийн ялгааг зохион байгуулна.
- **Засаг захиргаа, үйлчилгээ, үйлдвэрлэлийн үүрэгтэй хот:** Тодорхой нутаг дэвсгэрийн хүрээнд зохион байгуулах үүргийг голлон хүлээх ба үйлчилгээний олон талын харилцааг явуулдаг хот байна. өөр хоорондоо хэлхээ холбоо багатай боловч нэг дор төвлөрсөн үйлдвэрийн газрууд байна.
- **Үйлдвэрлэл засаг захиргааны үүрэгтэй хот:** Ганц нэг бие даан орших үйлдвэрийн газартай, төмөр болон авто замын дагуу байрлаж, ачаа эргэлтэнд оролцогч хотууд байна. Өнөөгийн байдлаар аймгийн төвүүд нь орон нутаг, бүс нутгийн хэмжээнд төдийгүй улсын нийгэм эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэг гүйцэтгэдэг үйлдвэр, үйлчилгээ, дэд бүтэц хангагдсан, хүн ам төвлөрөн суурьшсан хот болон хөгжиж байгаа бол манай орны босоо тэнхлэгийн олон улсын чанартай авто болон төмөр зам дайран өнгөрдөг тээвэр, логистикийн зангилаа цөөн суурин газарт хүн амын төвлөрөл үүсэж байна. Тухайлбал дээрх 28 хотод манай орны нийт хүн амын 69.4 хувь (2216.7мян.хүн) нь оршин сууж байна. Иймд эдгээр хотуудын зэрэглэл, статусыг нэн тэргүүнд хийж, чиг үүргээр нь төрөлжин хөгжүүлж, эхний ээлжинд нийгэм, эдийн засаг, соёлын үйлчилгээгээр нийслэл Улаанбаатартай өрсөлдөхүйц 2-3 томоохон хотыг (Дархан, Ховд, Чойбалсан) байршлын хувьд зөв сонгож, аль болох зангилаа цэг, нөгөө талаас гурван эдийн засгийн коридорын дагуу оновчтой сонгож, улмаар Улсын

зэрэглэлтэй хот, хөгжлийн стратегийн төв хот болгон хөгжүүлэх шаардлагатай байна. Ингэснээр бүс нутгийн түвшинд гадаад болон дотоодод өрсөлдөх чадавхыг нэмэгдүүлнэ.

Судалгааны аргазүй: Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүрэг, шалгуур үзүүлэлт

Юуны өмнө Монголын онцлог нөхцөлд тохирсон “Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүрэг”-ийн тогтолцоо, тэдгээрийн гол үзэл санаа, шалгуур үзүүлэлтийг оновчтой тодорхойлох ёстой. Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотуудын нийт 5 эрэмбэ бүхий статус, тэдгээрт харгалзах хүн ам, эдийн засаг, дэд бүтэц, нийгмийн үйлчилгээ болон газарзүйн байршлын шалгуур үзүүлэлтүүдийг тодорхойлж байна. Судалгааны дүнд тулгуурлан Монголын хотуудад тогтоох зэрэглэл, статус, тэдгээрийн чиг үүргийг тодорхойлж, бодлогын санал, зөвлөмж өгч байна (хүснэгт 32).

Хүснэгт 32. Санал болгож буй хотын зэрэглэл, түүний эрэмбэ, статус, чиг үүрэг

Хотын зэрэглэл	Хотын эрэмбэ, статус		Хотуудын чиг үүрэг
Улсын зэрэглэлтэй хот	I	Улсын нийслэл хот	Олон үүрэгтэй Нийслэл хот
	II	Хөгжлийн стратегийн төв хот	Засаг захиргаа, бүсийн эдийн засаг, аж үйлдвэр, тээвэр, логистик, үйлчилгээний олон үүрэгтэй хот
	III	Улсын чанартай хот	Засаг захиргаа, аж үйлдвэр, үйлчилгээний үүрэгтэй хот
Аймгийн зэрэглэлтэй хот	IV	Орон нутгийн хөгжлийн төв хот	Засаг захиргаа, үйлчилгээ, үйлдвэрлэлийн үүрэгтэй хот
	V	Орон нутгийн хот	Засаг захиргаа, үйлчилгээний үүрэгтэй хот

Дээрх 5 бүлэгт 18 шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлсон ба шалгуур тус бүрийг сайн, дунд, муу гэсэн 3 шатлалт ангиллаар үнэлгээний арга зүйг боловсруулж баллаар үнэлж нэгдсэн үнэлгээг гаргасан. Эцэст нь бүх шалгуур үзүүлэлтийг чухал нөлөөтэй гэж үзэн, ижил түвшинд нэгдсэн үнэлгээгээр газарзүйн мэдээллийн систем дээр суурилсан олон шалгуурт шийдвэр гаргалтын (Multi criteria decision analysis) аргыг ашиглав. Тоон шалгуур үзүүлэлт болох хүн амын жилийн дундаж өөрчлөлтийг “Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтийг тооцох аргачлал”-ыг [38] ашиглан 1990-2000, 2000-2010, 2010-2019 онуудаар тооцсон ба улсын дундаж үзүүлэлттэй харьцуулж үнэлэв.

Хүснэгт 33. Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотын зэрэглэл, статусыг тодорхойлох үзэл баримтлал, шалгуур үзүүлэлт, үндэслэл

Хотын зэрэглэл	Хотын эрэмбэ, статус		Хүн ам	Эдийн засаг	Дэд бүтэц, үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг	Нийгмийн үйлчилгээ	Газарзүйн байршил
Улсын зэрэглэлтэй хот	I	Улсын нийслэл хот	1 сая-аас дээш оршин суугчтай, хот бүрдүүлэгч дэд бүтэц хөгжсөн, Улсын төрийн дээд байгууллагууд байнга оршдог Нийслэл хот.	Үндэсний хэмжээнд үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, худалдаа, бизнесийн удирдлага, зохион байгуулалтын төв хот.	Үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн төв зангилаа, ОУ-ын болон Азийн дэд бүтцийн сүлжээ, тээвэр, логистикийн Үндэсний төв хот.	Үндэсний түвшний эмнэлгийн тусламж, үйлчилгээ, Үндэсний хэмжээнд ШУ-ны байгууллага, хүрээлэн, Их, дээд сургууль, коллеж, УТП-ийн удирдлага, зохион байгуулалт төвлөрсөн хот.	Үндэсний хэмжээнд орон зайн төв байршилтай.
	II	Хөгжлийн стратегийн төв хот	50000-аас дээш (шаардлагатай гэж үзвэл 50000 хүртэл) оршин суугчтай, хот бүрдүүлэгч дэд бүтэц хөгжсөн, Үндэсний болон тухайн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй, хотжилтын үйл явц эрчимтэй явагдаж буй хот.	1) Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад нэгдэх, Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорыг хөгжүүлэхэд үүрэг рольтой; 2) Бүсийн түвшинд тогтвортой үйлдвэрлэлийг хөгжүүлж, гадаад, дотоод худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх; 3) Төрөөс эдийн засгийг нийтлэг болон ялгавартай бодлого явуулах зохицуулалттай; 4) хот, тосгоны хоорондын, салбар хоорондын үйлдвэрлэл, үйлчилгээний хоршилт, хослол, төрөлжилтийг дэмжин хөгжүүлэх; 5) Аж үйлдвэрийн хөгжлийн бүс, түүний таталцал, кластерын төв байршилтай; 6) Бүсийн бизнес, худалдаа, үйлчилгээний байгууллагууд төвлөрсөн; 7) Үндэсний хэмжээнд эдийн засгийн өсөлт, төрөлжилтийг тогтвортой хангах, нэмэгдүүлэх үүрэг, чиглэлтэй хот.	1) Үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг (дэд бүтэц) дагуу болон зангилаан дээр байрлалтай; 2) ОУ-ын болон Азийн дэд бүтцийн сүлжээ, тээврийн интеграцад нэгдэх, дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн; 3) Үндэсний болон олон улсын тээвэр, логистикийн сүлжээний бүсийн төв; 4) Олон улсын нисэх онгоцны буудал бүхий байрлалтай хот.	Бүсийн түвшний эмнэлгийн тусламж, үйлчилгээ үзүүлэх хот, бүсийн хөгжил болон орон нутгийн онцлогийг харгалзан эрдэм шинжилгээний төв, хүрээлэн, Их, дээд сургууль, коллеж, УТП төвлөрсөн хот.	1) Улсын нийслэл болон бусад Улсын зэрэглэлтэй хотоос алслагдсан (500км<); 2) Орон зайн таталцлын хувьд 500км хүртэлх радиуст нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөлтэй; 3) Бүс нутгийн түвшинд тохиромжтой, төв байршилтай хот.
	III	Улсын чанартай хот	50000-аас дээш оршин суугчтай, хот бүрдүүлэгч дэд бүтэц хөгжсөн, Бүсийн болон орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэгтэй, хотжилтын үйл явц эрчимтэй явагдаж буй хот.	1) Бүсийн түвшинд тогтвортой үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх; 2) хот, тосгон хоорондын, салбар хоорондын үйлдвэрлэл, үйлчилгээний хоршилт, хослол, төрөлжилтийг дэмжин хөгжүүлэх; 3) Аж үйлдвэрийн хөгжлийн бүс, түүний таталцалтай уялдсан; 4) Бүсийн нутгийн эдийн засгийн өсөлтийг тогтвортой хангах үүрэг, чиглэлтэй хот.	Авто зам, төмөр замын сүлжээнд холбогдсон, орон нутгийн түвшний тээвэр, логистик хөгжсөн хот.	Аймгийн түвшний эмнэлгийн тусламж, үйлчилгээ үзүүлэх хот, орон нутгийн онцлогийг харгалзан эрдэм шинжилгээний төв, хүрээлэн, Их, дээд сургууль, коллежийн салбар, нэгжүүдтэй хот.	Улсын зэрэглэлтэй хотын шаардлагыг хангасан, аймгийн төвд байршилтай хот.

Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах

Аймгийн зэрэглэлтэй хот	IV	Орон нутгийн хөгжлийн төв хот	15000-аас 50000 оршин суугчтай, хот бүрдүүлэгч дэд бүтэц хөгжсөн, Орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэгтэй хот.	1) Орон нутгийн түвшинд тогтвортой үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх; 2) хот, тосгон хоорондын, салбар хоорондын үйлдвэрлэл, үйлчилгээний хоршилт, хослол, төрөлжилтийг дэмжин хөгжүүлэх; 3) Аж үйлдвэрийн хөгжлийн бүс, түүний таталцалтай уялдсан; 4) Орон нутгийн эдийн засгийн өсөлтийг тогтвортой хангах үүрэг, чиглэлтэй хот.	Авто зам, төмөр замын сүлжээ, түүний үйлчлэлийн таталцалд байрлалтай, орон нутгийн түвшний тээвэр, ложистик хөгжсөн хот.	Аймгийн түвшний эмнэлгийн тусламж, үйлчилгээ, зарим их, дээд сургууль, коллежийн салбар, нэгжүүдтэй хот.	Аймгийн зэрэглэлтэй хотын шаардлагыг хангасан аймгийн төв болон суурин газар бүхий хот.
	V	Орон нутгийн хот	15000-аас 50000 оршин суугчтай, Орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд зарим үүргийг гүйцэтгэдэг хот.	1) Орон нутгийн түвшинд тогтвортой үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх; 2) Аж үйлдвэрийн хөгжлийн бүс, түүний таталцалтай уялдсан; 3) Орон нутгийн эдийн засгийн өсөлтийг тогтвортой хангах үүрэг, чиглэлтэй хот.	Авто зам, төмөр замын сүлжээ, түүний үйлчлэлийн таталцалд байрлалтай хот.	Орон нутгийн түвшний эмнэлгийн тусламж, үйлчилгээ, мэргэжлийн болон техникийн боловсролын сургалтын байгууллага, түүний салбар нэгжтэй хот	Аймгийн зэрэглэлтэй хотын шаардлагыг хангасан суурин газар бүхий хот.

Боловсруулсан: М.Алтанбагана, Д.Хишигдорж, 2020 он.

1. **Хүн ам** – Хүн амын тоо нь тухайн сууринг хот гэж үзэх эсэхийг тодорхойлохоос гадна хүн амын өсөлтийн хурд, эдийн засаг, хот төлөвлөлт, үүргийн бүтцэд шууд нөлөөлдөг [25] тул оршин суугчдыг зайлшгүй авч үзэх шаардлагатай. Ихэнх тохиолдолд аль ч орны 20 мянгаас олон хүн ам бүхий суурин газарт хотын бүх шинж чанар бүрэлдэн тогтсон байдаг тул хот байгуулалтын практикт хотыг 20000 хүртэл оршин суугчтай бага, 20000-100000 оршин суугчтай дунд, 100000-500000 оршин суугчтай том, 500000-1000000 оршин суугчтай томоохон, 1000000-аас дээш оршин суугчтай саятан хот гэж ангилж [4] байна. Хүн амын тоо, хотын гүйцэтгэж буй үүрэг хоёр хоорондоо нягт холбоотой тул хот томорч, оршин суугчдын тоо нэмэгдэх тутам түүний үүрэг нарийсч олон хэлбэртэй болно [59]. Өөрөөр хэлбэл хотын олон талын үүргийг илэрхийлэгч нь хүн амын тоо тул оршин суугчдыг зайлшгүй авч үзэх шаардлагатай. Хүн амын нутагшилт суурьшилд хүн амын нөхөн үйлдвэрлэлийн бүс нутгийн ялгаа (ердийн өсөлт/бууралт), бүс хоорондын шилжилт хөдөлгөөн (механик өсөлт/бууралт) гол нөлөөтэй. Хотын хүн амын механик өсөлтөнд хотын татах хүчнээс илүүтэйгээр хөдөөгийн түлхэх хүч нөлөөлж байдаг [4].

2. **Эдийн засаг** – Ямар нэг үйлдвэрлэл, аж ахуйн эсвэл эдийн засгийн аль нэг салбаргүй аж ахуйн нутаг дэвсгэрийн бүтэц гэж байдаггүй. Аливаа хот бөөгнөрөл үүсгэж, өөрийн зах зээлийг бий болгох бөгөөд үйлдвэрлэлийн болон нийгмийн дэд бүтцээ шийдсэн үед хөдөлмөрийн бүтээмж өсөх, үйлдвэрлэл үйлчилгээ төрөлжих нөхцөл бүрдэнэ [4]. Өөрөөр хэлбэл хотод байх аж үйлдвэр, үйлдвэрийн цэгээс аж үйлдвэрийн төв, аж үйлдвэрийн зангилаа болж өргөжин хөгжих тутам оршин суугчдын тоо олон болж, эдийн засгийн үүргийн хэмжээ далайц, бүтэц төдий чинээ нарийн болно [25]. Хотын аж үйлдвэрийн төрөлжилт нь газарзүйн байршил, түлш эрчим хүч, түүхий эд, хүн ам хөдөлмөрийн нөөцийн хангамж, хэрэглээний багтаамж, тээврийн нөхцөлөөс шалтгаална.

3. **Дэд бүтэц, үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг** – Улс үндэстний эдийн засгийн үйл ажиллагаа тогтвортой хэвийн явагдах нөхцөлийг хангадаг цогц салбарыг дэд бүтэц гэнэ. Улсын ба бүс нутгийн үндсэн эрчим хүч, харилцаа холбоо, худалдаа, үйлдвэржилтийн сүлжээ нь нийгэм эдийн засгийн гол ач холбогдол бүхий зам харилцаан дээр суурилж хөгжсөн нутаг дэвсгэрийн шугаман хөгжлийг тэнхлэг [49] гэнэ. Хот суурин зам хоёр хоорондоо салшгүй хэлхээ холбоотой бие биенээ дэмжин тэтгэгч зүйл бөгөөд замын сүлжээг бий болгосноор орчныхоо нутгийг өөртөө татахаас [25] гадна гадаад улсуудтай холбоно. Хот, суурин газрын шаталсан бүтцэд нийцсэн хотын чиг үүргийг бэхжүүлэх, хөрш зэргэлдээ бүс нутаг, улс орон хоорондын тээврийн сүлжээг хөгжүүлэхэд дэд бүтцийг хөгжүүлэх, зайлшгүй шаардлагатай.

4. **Нийгмийн үйлчилгээ** – Дэд бүтцийг үйлдвэрлэлийн, нийгмийн, инженерийн гэж ангилна. 2008 онд УИХ-аар батлагдсан Хот байгуулалтын тухай хуулийн 3.1.11.-д “нийгмийн дэд бүтэц” гэж соёл, боловсрол, худалдаа, ахуйн үйлчилгээний барилга байгууламжийн цогцолбор”-ыг хэлнэ гэж заасан [71] бол шинжлэх ухаан, нийтийн хоол, орон сууцны аж ахуй, эрүүлийг хамгаалах, биеийн тамир, нийгмийн хамгаалал, төрийн удирдлага, банк санхүүг мөн адил багтаах тул энэхүү салбар хот бүрдүүлэх зайлшгүй чухал хүчин зүйл болохыг илтгэнэ. Нийгмийн дэд бүтцийг хотын оршин суугчид болон түүний ойр орчмын нутагт амьдрах хүн амын хувийн, үйлдвэрлэлийн, цаашлаад нийгмийн хэрэгцээг хангахад зориулагдсан биет таваараас ялгаатай хүний үйл ажиллагааны янз бүрийн хэлбэр болох үйлчилгээ [72] гэж тодорхойлдог. Хотын үйлчилгээний үүрэг гэдэг нь соёл, боловсрол, эмнэлэг, ахуйн үйлчилгээ зэрэг бие даасан олон үйлчилгээг орон зайд тараах буюу хүний эрэлт хэрэгцээг хангахад чиглэсэн үүрэг юм. Хот суурин нь тодорхой хэмжээний нутаг дэвсгэрийг өөртөө татаж, түүний засаг захиргаа, үйлчилгээний төв болно [25].

5. **Газарзүйн байршил** – Аливаа газар нутаг, муж, хотыг түүнээс ямар нэг хэмжээний зайд орших эдийн засгийн ач холбогдол бүхий объекттой харьцуулан авч үзэхийг эдийн засгийн газарзүйн байрлал гэнэ. Эдийн засгийн газарзүйн байрлал нь эдийн засгийн муж хоорондын ба нийт улсын хэмжээнд уул газар нь ямар байр суурь эзэлж буйг харуулдаг. Газарзүйн байрлалыг төв байрлал, зах хязгаар байрлал, хөрш байрлал гэж ялгах ба улс,

муж, хотын аль нь ч орон зайн хувьд нутгийн төв хэсгийг эзлэн орших нь зам тээвэр, улс төр, эдийн засгийн харилцааны хувьд олон давуу талыг бий болгоно. Хотын газарзүйн байрлал хэдий чинээ тохиромжтой байна, хотын хөгжил төчнөөн хурдан байх ба дэлхийн бараг бүх хот тохиромжтой байрлалдаа тулгуурлан хөгжиж иржээ. Тухайлбал хотуудын байрлалыг дараах байдлаар ангилах бөгөөд уул хотын үйлдвэрлэлийн төрөлжилтөнд байрлал нь ямар нэг хэмжээгээр нөлөөлнө.

- Төрөл бүрийн замын огтолцол (зангилаа)-д байрлалтай хот
- Ашигт малтмалын эрчимтэй олборлолтын бүс нутагт байрлалтай хот
- Томоохон боловсруулах үйлдвэрүүдийн бүс нутагт байрлалтай хот
- Хөдөө аж ахуй зонхилсон бүс нутагт байрлалтай хот

Дээрх 5 бүлэгт 18 шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлсон ба шалгуур тус бүрийг сайн, дунд, муу гэсэн 3 шатлалт ангиллаар үнэлгээний арга зүйг боловсруулж баллаар үнэлж (2.20-р хүснэгт.) нэгдсэн үнэлгээг гаргасан. Эцэст нь бүх шалгуур үзүүлэлтийг чухал нөлөөтэй гэж үзэн, ижил түвшинд нэгдсэн үнэлгээгээр газарзүйн мэдээллийн систем дээр суурилсан олон шалгуурт шийдвэр гаргалтын (Multi criteria decision analysis) аргыг ашиглав.

Тоон шалгуур үзүүлэлт болох хүн амын жилийн дундаж өөрчлөлтийг “Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтийг тооцох аргачлал” дахь дараах тэгшитгэлээр 1990-2000, 2000-2010, 2010-2019 онуудаар тооцсон ба улсын дундаж үзүүлэлттэй харьцуулж үнэлэв.

$$\Delta P = \frac{(P_T - P_C)}{P_C * (T_T - T_C)} * 100$$

ΔP – Хүн амын жилийн дундаж өсөлт

P_T – Тайлант оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо

P_C – Суурь оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо

T_T – Тайлант он

T_C – Суурь он

Хүснэгт 34.Шалгуурын үзүүлэлтийн үнэлгээ

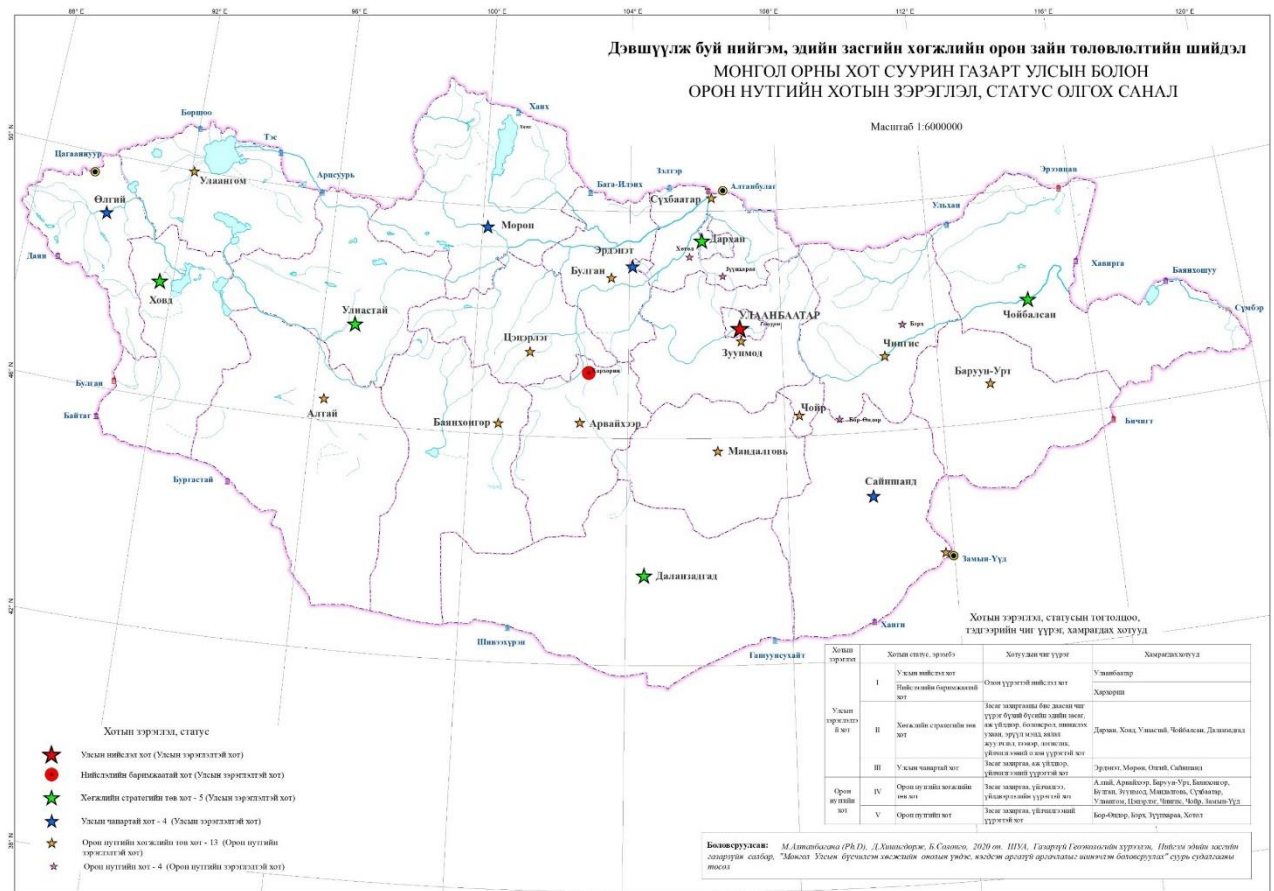
№	Шалгуур үзүүлэлт	Дэд шалгуур үзүүлэлт	Сайн (3)	Дунд (2)	Муу (1)	Мэдээллийн эх сурвалж	
1	Хүн ам	Хүн амын тоо	50000 – аас дээш	15000 – 50000	15000 хүртэл	www.1212.mn	
2		Хүн амын жилийн дундаж өөрчлөлт (1990-2000, 2000-2010, 2010-2019)	Механик өссөн	Хэвийн өссөн	Буурсан		
3	Эдийн засаг	Аж үйлдвэрийн байршил	Одоо байгаа	Төлөвлөгдсөн	Байхгүй	“Аж үйлдвэрийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах” тусгай захиалгат бүтээгдэхүүн. ШУА-ийн ГГХ	
4		Аж үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүс нутаг	Нэн тохиромжтой	Тохиромжтой	Тохиромжгүй		
5		Дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд аж үйлдвэр, үйлчилгээний салбар тус бүрийн эзлэх хувь	45-аас дээш	25-45	25 хүртэл		www.1212.mn
6		Хөгжлийн ирээдүй сайтай хот	Сайн	Дунд	Муу		“Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй аргачлалыг шинэчлэн

						боловсруулах, 2019-2020” суурь судалгааны төслийн тайлан. ШУА-ийн ГГХ
7	Дэд бүтэц, үндсэн босоо болон хэвтээ тэнхлэг	Авто замын сүлжээ	Олон улсын чанартай авто зам дээр орших	Улсын чанартай авто дээр орших	Авто зам дайраагүй	Авто замын тухай хууль, Зам тээвэр, хөгжлийн яам
8		Төмөр замын сүлжээ	Одоо байгаа төмөр зам дээр орших	Төлөвлөгдсөн төмөр зам дээр орших	Төмөр зам дайраагүй	Зам тээвэр, хөгжлийн яам
9		Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц, эдийн засгийн коридорын дагуу орших байрлал	Авто зам, төмөр зам дээр орших	Аль нэг дээр орших	Коридорын дагуу оршихгүй	“Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах, 2019-2020” суурь судалгааны төслийн тайлан. ШУА-ийн ГГХ
10		Тэнхлэг дагуу орших байрлал	Үндсэн тэнхлэгийн дагуу	Дэд тэнхлэгийн дагуу	Тэнхлэгийн дагуу биш	
11		Дэд бүтцийн зангилаан дээр орших байрлал	Үндсэн тэнхлэгийн зангилаан дээр	Дэд тэнхлэгийн зангилаан дээр	Зангилаан дээр биш	
12			Нисэх буудал	Нисэх буудалтай	Аэродромтой	Байхгүй
13	Нийгмийн үйлчилгээ	Их, дээд сургууль	Их, дээд сургуультай	Их, дээд сургуулийн салбар сургуультай	Байхгүй	“Дээд боловсролын салбарын нэгдсэн үзүүлэлтүүд”. БСШУСЯ
14		Ерөнхий боловсролын сургууль	Цогцолбор сургуультай	Ахлах сургуультай	Дунд сургуультай	“Бага, дунд боловсролын салбарын нэгдсэн үзүүлэлтүүд”. БСШУСЯ
15		Эмнэлгийн төрөл	Төрөлжсөн эмнэлэг, бүсийн оношилгоо, эмчилгээний төв	Аймгийн нэгдсэн эмнэлэг	Сумын нэгдсэн эмнэлэг, сум дундын эмнэлэг	“Эрүүл мэндийн салбарын үндсэн үзүүлэлтүүд”. Эрүүл мэндийн хөгжлийн төв
16		Эрдэм шинжилгээний байгууллага	Төрөлжсөн байгууллагатай	Салбар байгууллагатай	Байхгүй	БСШУСЯ
17		Үйлдвэр технологийн парк, шинжлэх ухаан технологийн парк	Үйлдвэр технологийн парк, шинжлэх ухаан технологийн паркттай	Аль нэг нь байдаг	Байхгүй	БСШУСЯ, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яам
18	Газарзүйн байршил	Улаанбаатар хотоос алслагдсан зай	1000-аас дээш км	500-1000 км	500 хүртэл км	www.1212.mn

Судалгааны үр дүн: Хотуудад зэрэглэл, статус, тэдгээрийн чиг үүрэг

Үндэсний хэмжээнд эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд тодорхой үүрэг рольтой, Улаанбаатар хоттой өрсөлдөхүйц, бүсийн түвшинд боловсрол, эрүүл мэнд, соёл, шинжлэх ухаан, эдийн засаг, үйлдвэрлэлийн төвлөрөл бүхий Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 5 хотыг эхний ээлжид хөгжүүлэх саналыг дэвшүүлж байна. Үүнд Дархан, Ховд, Даланзадгад, Чойбалсан, Улиастай хотуудыг тодорхойлж байна. Харин Улсын зэрэглэлтэй Улсын чанартай хотын статус олгох 4 хотыг дэвшүүлж байна. Бусад хотууд аймгийн зэрэглэлтэй хотын

хүрээнд орон нутгийн хөгжлийн төв хот болон Орон нутгийн хотын статустай байхаар судалгааны үр дүнг дэвшүүлж байна. (зураг 24).



Зураг 24. Монгол Улсын хотуудын зэрэглэл, статусыг тодорхойлох үнэлгээ

Улсын зэрэглэлтэй хотыг дотор нь статус, эрэмбийн хувьд улсын нийслэл хот, бүс нутгийн хөгжлийн стратегийн төв хот, улсын чанартай хот гэж, харин аймгийн зэрэглэлтэй хотыг орон нутгийн хөгжлийн төв хот, орон нутгийн хот гэж ангилж өгсөн.

Нийслэл хот нь бусад хотуудаас чиг үүргийн болон нутаг дэвсгэрийн системийн онцлог зэргээс хамааран засаг захиргааны онцгой статустай байхаас гадна хүн ам, аж үйлдвэр, засаг захиргаа, зам тээвэр, харилцаа холбоо гэх мэт тэргүүлэх салбаруудыг төвлөрүүлсэн байна. Нийслэл хот нь дэлхийн бусад том хотуудтай хөрш орнуудтай холбосон дэд бүтцийн сүлжээгээр холбогдоно. Иймд Монгол Улсын эдийн засгийн өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх үүднээс Дэлхийн эдийн засгийн интеграцад холбож буй Улаанбаатар хотыг эдийн засгийн харьцангуй олон төрлийн үйл ажиллагаа хэрэгжүүлдэг, амьдрах таатай орчин бүрдүүлсэн хот болгон хөгжүүлэх шаардлагатай байна.

Хөгжлийн стратегийн төв хот нь газарзүйн оновчтой байршилд, Үндэсний хэмжээнд, бүс нутгийн түвшинд Нийслэл хоттой өрсөлдөхүйц хэмжээний нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн томоохон төвлөрөл байхын зэрэгцээ хүн амыг зах зээл, эрүүл мэнд, боловсролын үйлчилгээгээр нийслэл хоттой адил түвшинд хангах, эдийн засаг болон төрийн үйлчилгээг хэд хэдэн аймгуудыг хамран хүргэдэг олон чиг үүрэгтэй ба нийгэм, дэд бүтэц, эдийн засаг, гадаад харилцааны хувьд нийслэл хотын хөгжлийн эсрэг татах хүчийг бий болгоно. Үүний үр дүнд хүн амын шилжих хөдөлгөөн саармагжин, нийслэл хотын хүн амын механик өсөлт буурч, амьдралын адил тэнцүү орчин бүрдэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэх ба Дархан, Ховд, Чойбалсан, Даланзадгад хотууд байна. Улс орны эдийн засгийг төрөлжүүлэх үүднээс бүсийн хөгжлийн стратегийн төв хотуудын чиг үүргийг сайжруулах шаардлагатай байгаа бөгөөд эдгээр чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд хүн амын хурдацтай өсөлтийг тооцон нийгэм-эдийн засгийн хөгжлийн

бодлого, эдийн засгийн коридоруудтай уялдуулан хот төлөвлөлт, дэд бүтцийг нэн даруй хөгжүүлэх хэрэгтэй.

Улсын чанартай хот нь өөр хоорондоо хэлхээ холбоо багатай боловч нэг дор төвлөрсөн үйлдвэрийн газруудтай эсвэл эдийн засгийн аль нэг салбараар төрөлжин хөгжсөн, хотжилт эрчимтэй явагдаж буй хотууд болох Эрдэнэт, Өлгий, Мөрөн, Сайншанд хотууд байна. Эдийн засгийн үйл ажиллагааг дэмжих зорилгоор бүх төрлийн худалдаа, үйлчилгээ, зах зээл, мөнгө санхүү, даатгалын үйлчилгээ, эрүүл мэнд, боловсрол, засаг захиргаа, мэдээлэл зэрэг олон төрлийн хотын чиг үүргийг сайжруулах бодлогын томоохон хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

Орон нутгийн хөгжлийн төв хот нь засаг захиргаа, үйлчилгээний чиг үүргийг голлон гүйцэтгэх ба орон нутгийн нийгэм эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй оролцоно. Алтай, Арвайхээр, Баруун-Урт, Баянхонгор, Булган, Зуунмод, Мандалговь, Сүхбаатар, Улаангом, Улиастай, Цэцэрлэг, Чингис, Чойр хотууд дээр Замын-Үүд нэмэгдэнэ. Эдгээр хотуудаас эдийн засгийн коридорын дагуух хотуудын чиг үүргийг нэмэгдүүлэх хэрэгтэй. Эдийн засгийн коридорын дагуух хотуудын чиг үүрэг болон аж үйлдвэрийн хөгжил нь тухайн нутаг дэвсгэрийн өнөөгийн болон хэтийн хөгжлийг тодорхойлно.

Орон нутгийн хотод бусад хотууд багтах ба ганц нэг үйлдвэрийн салбартай, бие даан орших үйлдвэрийн газар байна. Эдгээр хотууд багахан нутаг дэвсгэрт нөлөөтэй байх ба гол төлөв бүсийн дотоод болон бүс хоорондын хөдөлмөрийн хуваарьт оролцоно.

Дүгнэлт, бодлогын санал, зөвлөмж

Монгол Улсын Үндсэн хуульд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтөөр Засаг, захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуульд хот, тосгонтой холбоотой нэмэлт, өөрчлөлт орсноор хотуудын зэрэглэл, статусыг тодорхойлох зайлшгүй шаардлагатай болов. Хот хөдөөгийн хөгжлийн тэнцвэргүй байдал, улс төр, эдийн засаг нийгмийн үйлчилгээний хэт төвлөрөл (Улаанбаатар хот) нийгмийн үйлчилгээний чанар хүртээмжгүй байдал зэрэг олон сөрөг үр дагаврыг арилгахаар нийгэм, эдийн засаг, төрийн үйлчилгээний төвлөрөл бүхий томоохон хотуудыг нэн тэргүүнд хөгжүүлснээр хэт төвлөрлийг сааруулахаас гадна орон нутгийн хотуудын санхүү, бизнесийн орчин, дэд бүтэц, удирдлага зохион байгуулалтыг бодлогоор дэмжих боломжтой болно.

Энэхүү судалгааны үр дүнгээр улсын зэрэглэлтэй хотын 3 статус (үүнд, Улсын нийслэл хот, хөгжлийн стратегийн төв хот, улсын чанартай хот), аймгийн зэрэглэлтэй хотын 2 статус (үүнд, орон нутгийн хөгжлийн төв хот, орон нутгийн хот), нийт хотын 5 статус эрэмбийг тодорхойлж, санал болгож байгаа бөгөөд, цаашид эдгээр хотын зэрэглэл, статуст суурилсан чиг үүргийг тодорхойлохыг зорьж байна.

Ийнхүү хотуудад зэрэглэл, статусыг тогтоож өгснөөр бүс нутгийн түвшинд эдийн засгийн нийтлэг болон ялгавартай бодлого явуулах суурь нөхцөл, мөн Үндэсний хэмжээнд хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн дараах боломжууд нээгдэнэ гэж харж байна. Үүнд,

- Монголын 21 аймгийн төв хотыг, бүсийн хөгжлийн тулгуур төв 8 хотыг нэгэн зэрэг жигд хөгжүүлэх эдийн засгийн чадавч нөөц, боломж хомс. Иймд эхний ээлжинд Улсын зэрэглэлтэй хотуудыг үе шаттайгаар хөгжүүлэх бодлого баримтлах нөхцөл бүрдэнэ.
- Газарзүйн байршлын давуу талаа ашиглан Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц (*Төв азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр (CAREC), Их түмэн санаачлага, GTI*)-д нэгдэхэд, мөн Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр, БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга, ОХУ-ын Засгийн газраас “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны хүрээнд хэрэгжүүлж байгаа зам тээвэр, эрчим хүч, дэд бүтцийн төслүүдтэй уялдуулан Үндэсний хэмжээнд хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийг хийхэд Улсын зэрэглэлтэй хотууд түлхүү үүрэг, хариуцлага хүлээж оролцох боломж нээгдэнэ. Тодруулбал, Монгол Улс Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад харилцан үр ашигтай, идэвх санаачилгатайгаар нэгдэхэд Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн

стратегийн төв Ховд хот, харин Зүүнхойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад нэгдэхэд мөн Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хот гол зангилаа, тулгуур, түшиц, холбоос бүхий хотууд байх ёстой.

- Улсын зэрэглэлтэй хотуудын хөгжлийн төлөвлөлтийг Үндэсний хэмжээнд бүс нутгийн түвшинд уялдаа холбоотой бодлогын төлөвлөлт хийх, хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх замаар Үндэсний болоод бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлэх боломж бүрдэнэ.
- Улсын зэрэглэлтэй хотуудад татвар, хөнгөлөлт, урамшууллын ялгаатай бодлого хэрэгжүүлэх боломж бүрдэнэ. Тухайлбал, Улсын зэрэглэлтэй хотод бүртгэлтэй, үйл ажиллагаа явуулж ажлын байр нэмэгдүүлсэн компанид татвар, хөнгөлөлтийн ялгаатай механизм үйлчилж болно.
- Улсын зэрэглэлтэй хотуудад эрүүл мэнд, боловсрол, шинжлэх ухаан, технологийн байгууллагууд, тэдгээрийн салбарыг түлхүү байгуулах, шилжүүлэх боломжтой. Тухайлбал, Улаанбаатар хотын их, дээд сургуульд элсэх оюутны тоог эрс хязгаарлах бүсчилсэн бодлого баримтлах.
- Улсын зэрэглэлтэй хотуудад дэд бүтцийн хүрэлцээ, орон сууцны хангамжийг эрс нэмэгдүүлэх, улмаар хөнгөлөлттэй зээл, тусламжаар олгох замаар Хөгжлийн стратегийн төв хотуудад шилжин ирж суурьших, ажлын байр нэмэгдүүлэхийг дэмжих боломжтой.
- Эдгээр нь Улаанбаатар хотын хүн амын механик өсөлтийг бууруулах, тогтвортой байдлыг хангах суурь нөхцөл болно.

ГУРАВ. МОНГОЛ ОРНЫ ЗАРИМ СУУРИН ГАЗАРТ ТОСГОНЫ СТАТУС ТОГТООХ, ТЭДГЭЭРИЙН ЧИГ ҮҮРГИЙГ ТОДОРХОЙЛОХ СУДАЛГАА

Судалгааны үндэслэл, зорилго

Сүүлийн жилүүдэд хөгжингүй болон хөгжиж буй орнуудын нийгэм, эдийн засагт гарч буй өөрчлөлтүүд нь хөдөөгийн жижиг суурин газруудын уламжлалт чиг үүрэгт ч мөн нөлөөлж байна. Хөдөө, хот суурин газрын ялгаа, харилцан хамаарлын талаар авч үзэхдээ хот суурин газрыг түлхүү судалсан бөгөөд хөдөөгийн жижиг суурингуудын орчин үеийн чиг үүрэг, хөдөөгийн хөгжилд нөлөөлөх потенциалын судалгааг орхигдуулсан байна [73], [74]. Энэхүү судалгаанд Монгол орны зарим суурин газар дахь тосгоны хэлбэрүүд болон түүний эдийн засгийн чиг үүргийг тодорхойлох замаар ойролцоох суурин газруудын хөгжилд үзүүлэх нөлөөллийг тодрууллаа.

Тосгон нь бусад суурин газруудтай аж үйлдвэр, үйлчилгээ, тээвэр, худалдаа эрхэлдэг эдийн засаг, орон зайн бөөгнөрөл бүхий нэгж болохын хувьд хөдөөгийн хөгжилд нэмэр болохын зэрэгцээ хөдөө аж ахуйн болон хөдөө аж ахуйн бус ажлын байрыг олноор бий болгож, нийгмийн үйлчилгээг өргөжүүлэх замаар хот суурин газрын төвлөрлийг сааруулахад хувь нэмэр оруулах боломжтой. Үйл ажиллагааны талаас нь авч үзвэл, тосгон нь хөдөө аж ахуй эрхэлдэг хүн амын суурьшил гэж өмнө нь тодорхойлогддог байсан бол өнөө үед хөдөөгийн аялал жуулчлал, орон нутгийн үйлдвэрлэл, худалдаа, тээвэр болон бусад үйл ажиллагааны хүрээнд тосгоны чиг үүргийг тодорхойлох болжээ. Өөрөөр хэлбэл, тосгон нь хөдөө орон нутаг, цаашлаад бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжлийг дэмжих хөдөө аж ахуйн бус чиг үүргийг хөгжүүлэх бүрэн боломжтой. Энэхүү судалгааны зорилго нь Монгол орны зарим суурин газрууд дахь тосгоны олон хэлбэр, түүний эдийн засгийн чиг үүргийг тодорхойлох юм. Өргөн уудам газар нутагтай, хүн ам сийрэг тархан суудаг, байгалийн болон хөдөө аж ахуйн арвин нөөцтэй Монгол Улс суурьшлын тогтолцооны бүтцийн өөрчлөлт, бүсчилсэн хөгжлийн төлөвлөлтийн талаар хэлэлцэж байгаа энэ үед тосгоны чиг үүргийг тодорхойлох нь цагаа олсон чухал судалгаа болно.

Түүхийн хувьд Монгол Улс хөдөө аж ахуйд суурилсан эдийн засагтай, хүн ам, суурьшлын хувьд хөдөөгийн амьдралын хэв маяг зонхилж байсан. Гэтэл өнөө үед хот суурин газрын хэв маяг зонхилж байгаа нь хөдөө аж ахуйн салбарын эдийн засагт эзлэх байр суурийг сулруулсан бөгөөд 2019 оны байдлаар хөдөө аж ахуйн салбар ДНБ-ий дөнгөж 10.9 хувийг бүрдүүлэх болсон бол эдийн засгийн бусад салбарын эзлэх хувь мэдэгдэхүйц өссөн байна [75]. 1970 онд Монгол Улсын нийт хүн амын 44 хувь нь хотод амьдарч байсан бол 2019 оны байдлаар нийт хүн амын 68 хувь нь хотод, үүний 46 хувь нь нийслэлд, 22 хувь нь 21 аймгийн төвд амьдарч байна. Монгол Улсын Засгийн газраас хот, хөдөөгийн хүн амын нэгдсэн тогтолцоог бий болгох, нутаг дэвсгэрийн тэнцвэрт хөгжлийг дэмжих, хот, хөдөөгийн төлөвлөлтийг шинэчлэх замаар урт хугацааны тогтвортой хөгжлийг хангах, хүн амын эрүүл, аюулгүй орчинд амьдрах нөхцөлийг бүрдүүлэх зэрэг бодлогын томоохон зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд онцгой анхаарч ирсэн.

1960-аад оны үед суурин газруудыг хөдөө, хот гэж ангилахдаа бэлчээрийн мал аж ахуйн бус, тодорхой чиг үүргүүдийг хэрэгжүүлэх зорилгоор тосгоны статусыг олгож байсан. Энэ хугацаанд тосгон нь олон талт чиг үүрэгтэйгээр хөдөөгийн хөгжилд чухал үүрэг гүйцэтгэсэн [76]. Харин 1990-ээд онд Монгол Улсад өрнөсөн нийгэм, эдийн засгийн бүтцийн өөрчлөлтийн улмаас Монгол Улсын Үндсэн хуулиар засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хуваарьт өөрчлөлт оруулсны үр дүнд тосгоны статусыг хороо, баг болгон өөрчилсөн. Өөрөөр хэлбэл, тосгон нь бэлчээрийн мал аж ахуй эрхэлдэг хөдөөгийн багийн статустай болсон бөгөөд 1992 оноос хойш Монголд албан ёсны тосгон статустай суурин байгаагүй гэсэн үг. Харин 2019 онд Үндсэн хуульд нэмэлт, өөрчлөлт орсноор хот, тосгон нь Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж болох хууль эрх зүйн орчин бүрдсэн. Гэвч тухайн суурингийн орон нутгийн эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, газарзүйн байршил, эдийн засгийн чиг үүрэг, дэд бүтэц зэрэг тодорхойгүй нөхцөл байдлаас шалтгаалан одоог хүртэл “тосгоны статус”-ыг

аль ч сууринд олгоогүй байна. Мөн хаана, хэдэн суурин тосгоны статусын шаардлагыг хангасан, аль аль суурин тосгон болох боломжгүй талаар нарийн судалгаа, хэлэлцүүлэг дутмаг байна. Монгол Улсад хот хөдөөгийн харилцаа, хөгжлийн талаарх сүүлийн үеийн судалгаанууд хөдөөгийн хөгжилд тосгоны гүйцэтгэх үүргийг дутуу үнэлж, хөдөөгийн суурингуудыг ерөнхийд нь тодорхойлсон байдаг. Иймд Монгол орны зарим суурин газрууд дахь тосгоны хэлбэр, чиг үүргийг тодорхойлох нь орон нутгийн төлөвлөлтөд нэн чухал бөгөөд цаг үеэ олсон судалгаа болох юм.

Энэхүү судалгааны ажлаар Монгол орны тосгоны хэлбэр, эдийн засгийн чиг үүргийн талаарх судлагдсан байдлын тоймыг танилцуулж, арга зүйн хэсэгт олон шалгуурт дүн шинжилгээ хийхэд ашигласан тосгоны хэлбэр, чиг үүргийг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтүүд болон үнэлгээний аргыг танилцуулна. Үүний дараа судалгааны үр дүн болон дүгнэлт, зөвлөмжийг санал болгоно.

Судлагдсан байдал

Онолын хувьд бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжилд хөдөөгийн суурингийн гүйцэтгэх үүрэг, хөдөөгийн эдийн засгийн чиг үүргийг төрөлжүүлэхийн ач холбогдлыг тайлбарладаг Төв байршлын онол /Central Space Theory/-ыг Жонсон (1970) анх санаачилсан [77]. Рондинелли хөдөөг хөгжүүлэхийн тулд гол суурингуудыг сонгож, хөгжүүлэх тухай Жонсоны онолыг дэлгэрүүлсэн [78]. Түүнийхээр эдийн засгийн төрөлжсөн чиг үүрэг бүхий суурин буюу тосгоныг хөгжүүлэх нь бүс нутгийн орон зайн төлөвлөлтөд өмнө нь санал болгож байсан "дээрээс доош" чиглэсэн хандлагаас зайлсхийсэн "доороос дээш" чиглэсэн хандлагын стратеги юм. Энэ судалгаанд бид олон талт эдийн засгийн чиг үүрэг бүхий тосгод нь бүс нутгийн хөгжлийг хурдасгах хөдөлгүүр болж чадна гэх дээрх онолын үзэл баримтлалыг гол аргумент болгон ашиглах болно.

"Тосгон" нь нэр томъёоны хувьд суурингийн хэлбэрүүдийн нэг юм. Ерөнхийдөө тосгон нь 3000 гаруй оршин суугчтай суурин эсвэл хүн амын бөөгнөрөл бүхий бүлэг гэж тодорхойлогддог [79]. Хүн амын суурьшлын бүс болох тосгон нь динамик хэлбэртэй. Өөрөөр хэлбэл, хүн амын тоо нэмэгдэх тусам хот суурин болон өргөжиж эсвэл хүн ам буурах тусам суурин газрын шинж чанараа алдаж, алга болж болно. Зарим судлаачид жижиг суурингийн хамгийн оновчтой хэмжээг чухалчлахын оронд хотын оновчтой хуваарилалтын системийг авч үзэх нь зүйтэй гэж үздэг [80]. Өөрөөр хэлбэл, тосгод нь өөр өөр хэмжээтэй байж болох бөгөөд жижиг газар нутаг бүхий суурин бүрийг тосгон гэж авч үзэх боломжгүй. Иймд тосгоны статусыг тогтоохдоо тухайн суурингийн байршил, хүн ам, эдийн засгийн чиг үүргийг харгалзан үзэх нь зүйтэй. Орон зайн төлөвлөлтийн хувьд тосгон нь хотын зах болон хөдөө орон нутагт байрласан байдаг [81]. Тухайн орон нутгийн захиргааны зөвлөл орон нутгийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн төлөвлөлтийг үндэслэн, тосгоныг хөгжүүлэх хэрэгцээ шаардлага бий гэж үзсэний үндсэн дээр тосгоны статусыг олгож, бас хүчингүй болгож болно.

Чиг үүрэг талаас нь авч үзвэл, оршин суугчид нь дан ганц хөдөө аж ахуй эрхэлдэг буюу моно чиг үүрэгтэй хүн амын суурьшлыг тосгон гэж үздэг байсан. Харин өнөө үед хөгжингүй болон хөгжиж буй орнуудын нийгэм, эдийн засгийн өөрчлөлтийн улмаас шинэ чиг үүргүүд (хөдөөгийн аялал жуулчлал, хөнгөн үйлдвэр, рашаан сувилал, худалдаа, соёл боловсролын үйлчилгээ) хөдөөгийн суурин газрын үйл ажиллагаанд нэвтэрснээр тосгоны моно чиг үүрэг нь олон талт чиг үүргээр солигдох хандлагатай болж байна [82]. Өөрөөр хэлбэл, тосгоны хөдөө аж ахуйн чиг үүргийн ач холбогдол буурч байна. Тэгвэл Монгол орны зарим суурин газрууд дахь тосгоны хэлбэр болон тэдгээрт давамгайлах олон талт чиг үүргүүдийг судлах нь судалгаа шинжилгээ болон бодлого төлөвлөлтийн хувьд сонирхолтой бөгөөд ач холбогдолтой судалгаа болох юм.

Монгол Улсын тосгоны статустай холбоотой эрх зүйн ойлголт, дүрэм журам, тосгоны хэлбэр, эдийн засгийн чиг үүргүүд

Монгол Улсын нутаг дэвсгэр нь засаг захиргааны хувьд аймаг, нийслэлд, аймаг нь суманд, сум нь багт, нийслэл нь дүүрэгт, дүүрэг нь хороонд хуваагдана. Одоогийн байдлаар 21 аймаг, 330 сум, 1639 баг, 9 дүүрэг, 169 хороо байна [83]. Энэ нь засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн үндсэн тогтолцоо бөгөөд 2019 онд Үндсэн хуульд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтөөр хот, тосгон нь засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж байх боломжтой болсон. Тодруулбал, 2019 онд Үндсэн хуульд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтөөр Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийг аймаг, нийслэлд хувааж, аймаг нь сум, улсын чанартай хот, орон нутгийн чанартай хот сууринд, сум нь баг, тосгонд, нийслэл нь дүүрэгт, дүүрэг нь хороо, тосгонд хуваагдана. Энэхүү нэмэлт өөрчлөлтийг хэрэгжүүлэхийн тулд Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн төслийг шинээр боловсруулж байна.

Тосгон нь хуулиар тогтоосон чиг үүрэгтэй, өөрийн удирдлагатай, газар нутагтай, хууль, дүрэм журамд заасны дагуу орон нутгийн засаг захиргааны удирдлагын зарим чиг үүргийг хэрэгжүүлдэг суурин гэж тодорхойлсон [84]. Монгол Улсын хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуульд зааснаар тосгон нь 500-15000 оршин суугчтай, хөдөө аж ахуй, үйлдвэрлэл, аялал жуулчлал, амралт, сувилал, тээвэр, худалдаа зэрэг салбарын аль нэг хөгжсөн, өөрийн удирдлага бүхий суурин газар юм. Хот, тосгон нь газар эзэмших эрхтэй бөгөөд тухайн аймаг, нийслэл, сум, дүүрэгт харьяалагдана [82].

Монгол орны тосгоны хэлбэрүүд болон тэдгээрийн чиг үүргүүд

Эрх зүйн хувьд 27 жижиг сууринд “тосгоны статус” олгох боломжтой байна. Эдгээр суурингийн хүн ам нь мал аж ахуй гэхээсээ илүү үйлдвэрлэл, аялал жуулчлал, амралт зугаалга, тээвэр, худалдаа эрхэлдэг. Гэвч эдгээр суурингууд одоогоор баг, сумын статустай байгаа тул тосгоны статус руу шилжүүлэх шаардлагатай байна. Эдгээр 27 суурин нь энэхүү судалгааны хамрах хүрээ юм.

“Сум” нь Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэг нэгж бөгөөд хүн амын олонх нь уламжлалт бэлчээрийн мал аж ахуй эрхэлдэг бөгөөд сумын төвд бага, дунд боловсрол, эрүүл мэндийн үйлчилгээ, төрийн байгууллага, захиргааны үйлчилгээ, соёлын үйлчилгээ (худалдааны төв) төвлөрсөн, эдийн засгийн бусад салбарууд харьцангуй сул хөгжсөн байдаг. Сумын эдгээр шинж чанар нь түүнийг тосгоноос ялгаруулж байна.

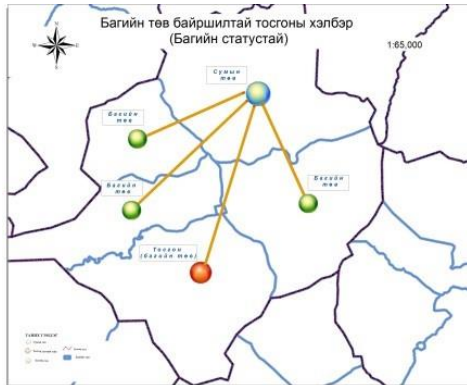
“Баг, хороо”-д нь 100-аас доошгүй хүн амтай, нийгмийн анхан шатны үйлчилгээг үзүүлж, хүрээлэн буй орчныг хамтран хамгаалах, нийгмийн сайн сайхны төлөө иргэдийн идэвхийг өрнүүлэх, төрийн ажилд татан оролцуулах үүрэгтэй анхдагч нэгж юм. Гэтэл баг, хороодод хуулиар олгогдсон эрх мэдэл, чиг үүрэг байхгүй учраас бие даасан төсөвгүй. Тиймээс хөдөөгийн хөгжилд тэдний гүйцэтгэх үүрэг хязгаарлагдмал. Энэ төрлийн сууринг тосгоны статустай болгосноор хуульд заасан чиг үүрэг, өөрөө удирдах ёс, бие даасан төсөвтэй болох замаар хөдөө орон нутгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг нь нэмэгдэнэ.

Дээр дурдсанчлан Монгол Улсын нутаг дэвсгэр нь засаг захиргааны хувьд аймаг, нийслэлд, аймаг нь суманд, сум нь багт, нийслэл нь дүүрэгт, дүүрэг нь хороонд хуваагддаг. 1992 оноос өмнө тосгоны статустай байсан 27 суурин нь Үндсэн хуульд оруулсан нэмэлт өөрчлөлтийн дагуу эргээд тосгон болох боломжтой ч одоог хүртэл тосгоны статусгүй байна. Гэсэн ч эдгээр суурин нь тосгоны чиг үүргээ хадгалж ирсэн. Иймд эдгээр 27 суурингийн ерөнхий шинж чанарыг харгалзан үзэж, Монгол орны нутаг дэвсгэр дэх тосгодыг газарзүйн байршил, засаг захиргааны харьяалал, эрх зүйн байдлын хувьд дараах гурван хэлбэрт хувааж болохоор байна (зураг 24).



Хэлбэр-1 Хорооны байршилтай тосгоны хэлбэр (Хорооны статустай)

- Газарзүйн байршлын хувьд тухайн тосгон нь аль нэг хот дагасан байрлалтай
- Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хувьд тосгон нь хорооны статустай
- Нутаг дэвсгэрийн хил, заагийн хувьд зөвхөн тухайн тосгоны суурьшил, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг
- Захиргаа, удирдлагын хувьд тухайн хот, дүүргийн, засаг захиргаанд харьяалалтай.



Хэлбэр-2 Багийн төвд байршилтай тосгоны хэлбэр (Багийн статустай)

- Газарзүйн байршлын хувьд тосгон нь тухайн сумын аль нэг багийн төв байршилтай (уг баг нь тухайн сумын төв биш)
- Нутаг дэвсгэрийн хил, заагийн хувьд зөвхөн тухайн тосгоны суурьшил, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг (ХАА, бэрчээрийн газаргүй)
- Захиргаа, удирдлагын хувьд тухайн сумын засаг, захиргаанд харьяалалтай.



Хэлбэр-3 Тухайн сум өөрөө тосгоны хэлбэртэй (Сумын статустай)

- Газарзүйн байршлын хувьд тосгон нь сумын төв байршилтай
- Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хувьд тосгон нь сумын статустай
- Нутаг дэвсгэрийн хил, заагийн хувьд тухайн сум (тосгон) нь зөвхөн суурьшил, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг
- Захиргаа, удирдлагын хувьд тухайн сум (тосгон) нь аймгийн засаг, захиргаанд харьяалалтай.

Зураг 25. Тосгоны хэлбэрүүд

25-р зурагт тосгоны 3 хэлбэрийн ялгааг газарзүйн байршил, засаг захиргааны харьяалал, эрх зүйн байдлын хувьд харуулж байна. Гэхдээ эдгээр тосгодын нийт ажилчдын 70-80% нь аж үйлдвэр, барилга, зам тээвэр, худалдаа, соёл, шинжлэх ухааны салбарт ажилладаг, хүн ам нь байнга өсөж байгаа, үйлдвэрлэл, нийгэм, инженерийн дэд бүтэц хөгжсөн нийтлэг шинж чанар ажиглагдаж байна. Мөн ойролцоох хот, тосгон, бусад суурингуудтай эдийн засгийн хувьд хамтран ажиллах боломжтой.

Эдгээр тосгод нь бэлчээрийн бус мал аж ахуйн зориулалтаар хөгжиж ирсэн. Өөрөөр хэлбэл мод бэлтгэх, мах, сүүн бүтээгдэхүүн боловсруулах үйлдвэр, газар тариалан, нүүрсний уурхай, газрын тос боловсруулах үйлдвэр, тээврийн зангилаа, хөдөөгийн аялал жуулчлал, рашаан сувилал гэх мэт жижиг үйлдвэрүүд орон нутгийн онцлог, байгалийн нөөц баялгаас хамаарч ялгавартайгаар хөгжсөөр ирсэн. Энэ нь Монголд тосгоны олон чиг үүрэг хөгжсөнийг харуулж байна.

Судалгааны аргазүй

Судлаачийн ажиглалт болон хуульд заасан тодорхойлолтын дагуу 27 сууринг тосгоны статустай болгох боломжтой гэж сонгосон. Гэхдээ үүнийг баталгаажуулахын тулд эдгээр суурин газруудыг газарзүйн байршил, хүн ам, эдийн засгийн бүтэц, дэд бүтцийн хувьд үнэлэх шалгуурыг боловсруулсан. Шалгуур үзүүлэлтүүдийг Европын орон зайн төлөвлөлт, ажиглалтын сүлжээ (ESPON)-ний захиалгаар хэрэгжүүлсэн “Нутаг дэвсгэрийн нэгдэл ба орон зайн төлөвлөлтийн гол үзүүлэлтүүд” KITCHASP төслийн шалгуур үзүүлэлтүүдэд үндэслэн боловсруулсан [82]. KITCHASP-ын шалгуур үзүүлэлтүүдээс Монголын нөхцөлд тосгоны хэлбэр, эдийн засгийн чиг үүргийг үнэлэх боломжтойг нь сонгосон. Үүнд, хүн ам ба ажил эрхлэлт, эдийн засаг, дэд бүтэц, нийгмийн үйлчилгээ, газарзүйн байршил гэсэн 5 сэдэвчилсэн бүлгийн 12 шалгуур үзүүлэлт багтана (хүснэгт 35). Шалгуур үзүүлэлт тус бүрийг таатай байдлын түвшингээр нь 1-3 хүртэлх оноогоор үнэлсэн бөгөөд 3 оноо нь тосгоны хөгжилд хамгийн таатай, 1 нь тосгоны хөгжилд хамгийн тааламжгүй байдлыг илэрхийлнэ.

Хүснэгт 35. Тосгоны хэлбэрүүдийг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлтүүд

	Хэмжүүр	Шалгуур үзүүлэлт
1	Хүн ам ба ажил эрхлэлт	<ul style="list-style-type: none"> • 500-15000 оршин суугчтай • Хүн амын дийлэнх нь тухайн тосгонд байнга оршин суудаг • Эдийн засгийн идэвхтэй хүн амын (70-80%) тухайн тосгоны үйлдвэрлэл үйлчилгээний байгууллагад хөдөлмөр эрхэлдэг. • Суурьшлын үйл явц аажмаар явагдаж буй суурин газар бүхий тосгон.
2	Эдийн засаг	<ul style="list-style-type: none"> • Орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэгтэй • Тосгон дагасан ХАА, үйлдвэрлэл, аялал жуулчлал, амралт, сувилал, тээвэр, худалдаа зэрэг эдийн засгийн аль нэг салбар хөгжсөн • Харьяалах, зэргэлдээх аймаг, сум, хоттой үйлдвэрлэл, үйлчилгээний хоршилт, төрөлжилтийг дэмжин хөгжүүлэх бололцоотой тосгон.
3	Дэд бүтэц	Авто зам, төмөр замын сүлжээнд холбогдсон хот маягийн суурин
4	Нийгмийн үйлчилгээ	Нийгмийн суурь үйлчилгээ (сургууль, цэцэрлэг, эмнэлэг, соёлын төв)-тэй тосгон
5	Газарзүйн байршил	<ul style="list-style-type: none"> • Аль нэг сумын багийн төвд эсвэл хотын дагуул байрлалтай, гэхдээ уг баг нь тухайн сумын төв биш • Нутаг дэвсгэрийн хувьд суурьшил үйлдвэрлэл, үйлчилгээний барилгажсан талбайн хэмжээ тухайн тосгоны нутаг дэвсгэрийн хил заагийг тодорхойлдог тосгон.

Хүн ам ба ажил эрхлэлт. Тосгоны хүн амын тоо нь энгийн ангиллын хүрээнд тус сууринг тосгон гэж үзэх үндсэн үзүүлэлтийн нэг гэж үздэг. Тосгон нь 500-15000 оршин суугчтай [84] суурин газрыг хэлдэг. Хүн амын тоо, хотын гүйцэтгэж буй үүрэг хоёр хоорондоо нягт холбоотой байдаг. Иймээс хот томорч, оршин суугчдын тоо нэмэгдэх тутам түүний үүрэг нарийсч олон хэлбэртэй болно [59]. Хүн амын жилийн дундаж өсөлтийг тоон шалгуур үзүүлэлтээр буюу “Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтийг тооцох аргачлал дахь” $\Delta P = \frac{(P_T - P_C)}{P_C + (T_T - T_C)} * 100$ тэгшитгэлээр 2003-2010, 2010-2019 онуудаар улсын дундаж үзүүлэлттэй

харьцуулж тооцооллоо. Хотын хүн амын дийлэнх нь тухайн сууринд байнга оршин суудаг. Эдийн засгийн идэвхтэй хүн амын ихэнх хувийг тухайн тосгоны аж үйлдвэр, зам тээвэр, засаг захиргаа, соёл боловсрол, амралт сувилал үйлчилгээний байгууллагад хөдөлмөр эрхэлдэг [56] байх суурьшлын үйл явц аажмаар явагдаж байгаа суурин газрыг хэлнэ.

Эдийн засаг. Аливаа хот бөөгнөрөл үүсгэж, өөрийн зах зээлийг бий болгох бөгөөд үйлдвэрлэлийн болон нийгмийн дэд бүтцээ шийдсэн үед хөдөлмөрийн бүтээмж өсөх, үйлдвэрлэл үйлчилгээ төрөлжих нөхцөл бүрдэнэ . Өөрөөр хэлбэл хотод байх аж үйлдвэр, үйлдвэрийн цэгээс аж үйлдвэрийн төв, аж үйлдвэрийн зангилаа болж өргөжин хөгжих тутам оршин суугчдын тоо олон болж, эдийн засгийн үүргийн хэмжээ далайц, бүтэц төдий чинээ

нарийн болно [76]. Хотын аж үйлдвэрийн төрөлжилт нь газарзүйн байршил, түлш эрчим хүч, түүхий эд, хүн ам хөдөлмөрийн нөөцийн хангамж, хэрэглээний багтаамж, тээврийн нөхцөлөөс шалтгаална.

Дэд бүтэц. Улс үндэстний эдийн засгийн үйл ажиллагаа тогтвортой хэвийн явагдах нөхцөлийг хангадаг цогц салбарыг дэд бүтэц гэнэ. Хот, суурингийн хөгжилд дэд бүтэц, аж үйлдвэр, зам тээвэр, засаг захиргаа, соёл боловсрол, амралт сувилал зэрэг хүчин зүйл гол үүрэг гүйцэтгэдэг [56]. Хот суурин, зам хоёр хоорондоо салшгүй хэлхээ холбоотой бие биенээ дэмжин тэтгэгч зүйл бөгөөд замын сүлжээг бий болгосноор орчныхоо нутгийг өөртөө татдаг [76]. Суурин газрын чиг үүргийг бэхжүүлэх, хөрш зэргэлдээ орон нутаг, хот суурингуудын хоорондын холбоог сайжруулахад дэд бүтцийг хөгжүүлэх, зайлшгүй шаардлагатай.

Нийгмийн үйлчилгээ. Дэд бүтцийг үйлдвэрлэлийн, нийгмийн, инженерийн гэж ангилна. 2008 онд УИХ-аар батлагдсан Хот байгуулалтын тухай хуулийн [85] 3.1.11.-д “нийгмийн дэд бүтэц” гэж соёл, боловсрол, худалдаа, ахуйн үйлчилгээний барилга байгууламжын цогцолбор”-ыг хэлнэ гэж заасан. Нийгмийн үйлчилгээний дэд шалгуур үзүүлэлтэнд сургууль, цэцэрлэг, эмнэлэг, соёлын төвийг авч үзлээ.

Газарзүйн байршил. Хот сууринг газарзүйн байрлалаар ангилж үзэх нь газарзүйн шинжлэх ухаанд түгээмэл дэлгэрсэн аргуудын нэг. Хот суурингийн газарзүйн байршлыг уул нуруу, гол, горхи зэрэг физик газарзүйн объектуудаас гадна нийгмийн хөгжлийн явцад хүний хөдөлмөрөөр бий болсон зам харгуй, аж үйлдвэр, худалдаа үйлчилгээ, соёл засаг захиргааны төв суурин зэрэг эдийн засгийн объектууд бий болсоноор хот суурины чиг үүрэг, хөгжлийн хэтийн төлөвийг тодорхойлж болно [59]. Судалгаанд хамрагдаж байгаа суурин газруудын одоогийн засаг захиргааны нэгжийн хуваариар тосгоны хэлбэрийг тодорхойллоо.

Хүснэгт 36. Шалгуурын үзүүлэлтийн үнэлгээ

№	Шалгуур үзүүлэлт	Дэд шалгуур үзүүлэлт	Сайн (3)	Дунд (2)	Муу (1)	Мэдээллийн эх сурвалж
1	Хүн ам	Хүн амын жилийн дундаж өөрчлөлт (2003-2010, 2010-2019)	Механик өссөн	Хэвийн өссөн	Буурсан	“Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтийг тооцох аргачлал”
2		Тосгоны өрхийн тоонд, малчин өрхийн эзлэх хувь	Механик өссөн	Хэвийн өссөн	Буурсан	-
3	Эдийн засаг	Аж үйлдвэрийн байршил	Нэн тохиромжтой	Тохиромжтой	Тохиромжгүй	“Аж үйлдвэрийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах” тусгай захиалгат бүтээгдэхүүн. ШУА-ийн ГГХ
4	Дэд бүтэц, үндсэн босоо болон хэвтээ тэнхлэг	Авто замын сүлжээ	Олон улсын чанартай авто зам дээр орших	Улсын чанартай авто зам дээр орших	Авто зам дайраагүй	Авто замын тухай хууль, Зам тээвэр, хөгжлийн яам
		Төмөр замын сүлжээ	Одоо байгаа төмөр зам дээр орших	Төлөвлөгдсөн төмөр зам дээр орших	Төмөр зам дайраагүй	Зам тээвэр, хөгжлийн яам
5		Хот суурины талбай	Дунджаас дээгүүр	Дунджаас 50% хүртэл	50%-иас дээш	-

6		Цахилгаан хангамж	110-120КВ	35КВ-аас дээш	35КВ-аас доош	“Хот суурины дэвсгэр газарт хот байгуулалтын иж бүүрэн үнэлгээ өгөх аргачилсан заавар”, 2010. Монгол Улсын зам, тээвэр, барилга хот байгуулалтын яам
7		Кластер	Улсын зэрэглэлтэй хотын кластер	Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот хоорондын кластер	Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот хоорондын кластер	“Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах”, 2020
8	Нийгмийн үйлчилгээ	Эмнэлгийн төрөл	Сумын нэгдсэн эмнэлэг, сум дундын эмнэлэг	Сумын эрүүл мэндийн төв	Тосгоны эрүүл мэндийн төв	“Эрүүл мэндийн салбарын үндсэн үзүүлэлтүүд”. Эрүүл мэндийн хөгжлийн төв
9		Ерөнхий боловсролын сургууль	Ахлах сургуультай	Дунд сургуультай	Бага сургуультай	“Бага, дунд боловсролын салбарын нэгдсэн үзүүлэлтүүд”. БСШУСЯ

Үнэлгээний үр дүнд 16 суурингийн тосгоны хэлбэр, эдийн засгийн чиг үүргийг судлахаар сонгосон. Ингэхдээ өмнөх хэсэгт танилцуулсан тосгоны 3 хэлбэрийн хүрээнд тосгоны чиг үүргийг тодорхойлно.

Тосгоны эдийн засгийн чиг үүрэг нь хөдөө аж ахуй, аж үйлдвэр, үйлчилгээний салбарт нөлөөлдөг [86]. Хөдөөгийн суурингууд болон жижиг зах зээлтэй тосгод нь хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний зах зээлд чухал үүрэгтэй [87]. Түүнчлэн томоохон хотууд дахь аж үйлдвэрийн төвлөрлийг хөдөө орон нутаг руу чиглүүлж, сааруулах нь хөдөө орон нутагт орлого нэмэгдүүлж, орлогын шинэ эх үүсвэр бий болгох, хөдөөгийн үйлдвэрлэлийн онцлогоос шалтгаалсан байгаль орчны бохирдлоос урьдчилан сэргийлэх, ашиглаж буй технологийг зөв сонгох замаар ажил, технологи хоорондын логик харилцааг бий болгож, үйлдвэрлэлийн орон зайн хуваарилалтыг ашиглан хөдөө орон нутагт тэнцвэртэй нийгмийн байгууллагыг бүрдүүлэх боломжтой [86].

Зам тээвэр, аялал жуулчлал, зочлох үйлчилгээ, эрүүл мэндийн салбарын үйлчилгээ зэрэг нь хөдөөгийн эдийн засгийг төрөлжүүлэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг бөгөөд эдгээрийг хөдөө орон нутагт хөгжүүлэх нь бүс нутгийн хүн ам, эдийн засгийг тогтвортой байлгахад хувь нэмэр оруулж, тогтвортой хөгжилд хүрэх үндэс суурийг бүрдүүлдэг [88]. Иймд Монгол орны тосгоны эдийн засгийн чиг үүргийн ерөнхий шинж чанар, судлагдсан байдлын судалгаанд үндэслэн тосгоны эдийн засгийн чиг үүргийг (1) хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл, (2) уул уурхай, (3) аялал жуулчлал, зочлох үйлчилгээ, (4) тээвэр логистик, (5) худалдаа үйлчилгээ гэж ангилсан. Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хорооноос гаргасан “Эдийн засгийн үйл ажиллагааны ангилал”-д хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэлийг мал, ургамлын нөөцийн ашиглалт гэж тодорхойлсон байна [89]. Үүнд хүнсний ногоо, үр тариа, мод бэлтгэл, цагаан идээ, шувуун аж ахуй зэрэг багтах бөгөөд бэлчээрийн мал аж ахуйг оруулаагүй. Уул уурхайн үйл ажиллагаанд хатуу (нүүрс, хүдэр), шингэн (газрын тос), хий (байгалийн хий) зэрэг ашигт малтмалыг олборлох үйл ажиллагааг багтаасан. Худалдаа гэдэг нь бүх төрлийн барааны бөөний болон жижиглэнгийн худалдаа юм. Тээвэр логистикт хий дамжуулах хоолой, төмөр зам, авто зам, усан болон агаарын тээвэр, хуваарьт болон хуваарьт бус ачаа, зорчигч тээвэр, агуулах, ачаа

тээшний үйлчилгээ, сав баглаа боодол, зогсоол зэрэг багтана. Аялал жуулчлал, зочлох үйлчилгээ гэж аялал жуулчлалын агентлаг, амралтын газар, худалдааны төв, ресторан, зочид буудалтай холбоотой үйл ажиллагааг хэлнэ.

Судалгаанд ашиглагдах датаг Үндэсний статистикийн хороо болон бусад холбогдох байгууллагуудын мэдээллийн сангаас цуглуулсан. Сонгосон суурин газруудтай холбоотой цуглуулсан мэдээлэлд олон шалгуурт шийдвэрийн шинжилгээ (MCDA)-ний аргаар дүн шинжилгээ хийсэн бөгөөд энэ арга нь шийдвэрийн янз бүрийн шалгуурын үүднээс хэд хэдэн хувилбарыг үнэлж, сонголт хийхэд хамгийн сайн хувилбарыг онцлон харуулах боломжийг олгодог [90].

Судалгааны үр дүн

Монгол орны тосгоны хэлбэр, тэдгээрийн эдийн засгийн чиг үүргийг судлахын тулд сонгож авсан 16 сууринг 12 шалгуур үзүүлэлтээр (хүн ам ба ажил эрхлэлт, газарзүйн байршил, эдийн засаг, дэд бүтэц, нийгмийн үйлчилгээ) үнэллээ. Мөн сонгогдсон 16 сууринг эдийн засгийн 5 чиг үүрэгт (хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл, тээвэр логистик, уул уурхай, аялал жуулчлал, зочлох үйлчилгээ, худалдаа) ангилсан.

26-р зурагт тосгоны статус олгох боломжтой гэж сонгосон 16 суурингийн газарзүйн байршилыг харуулав. Ихэнх нь хилийн боомт, томоохон хот, суурин газруудын дагуу хойд болон төв хэсэгт байрлаж байна. Энэ зураг дээр харагдаж байгаа өөр нэг сонирхолтой зүйл бол ихэнх тосгон нь Монгол, Орос, Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуу байрлаж байгаа явдал юм. Энэ нь Монгол орны тосгод эдийн засгийн коридорын дагуу аж үйлдвэр, худалдаа, зам тээвэр, үйлчилгээ зэрэг эдийн засгийн функциональ үйл ажиллагаанд тулгуурлан хөгжсөнийг харуулж байна.

Сонгогдсон суурингуудыг өмнөх хэсэгт танилцуулсан тосгоны 3 хэлбэрт хувааж ангилахад Хэлбэр-2 буюу багийн төвд байршилтай тосгоны хэлбэрт хамгийн олон буюу тосгоны статус олгох боломжтой 16 суурингийн 56 хувь багтаж байгаа бол Хэлбэр-1 буюу хорооны байршилтай тосгоны хэлбэрт 38 хувь, Хэлбэр-3 буюу тухайн сум өөрөө тосгоны хэлбэрт 6 хувь нь багтаж байна (хүснэгт 37).

Хүснэгт 37. Тосгоны тоо болон эзлэх хувь, хэлбэрүүдээр

Хэлбэр-1	Хэлбэр-2	Хэлбэр-3	Нийт
6	9	1	16
38%	56%	6%	100%

Хүснэгт 38. Тосгоны хүн ам, дунджаар

Хэлбэр-1	Хэлбэр-2	Хэлбэр-3
5,959	2,313	7,809

Хүснэгт 39. Тосгоны тоо, эдийн засгийн чиг үүргээр

Хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл	Уул уурхай	Аялал жуулчлал, зочлох үйлчилгээ	Тээвэр логистик	Худалдаа үйлчилгээ	Нийт
12	2	4	6	2	26
46%	8%	15%	23%	8%	100%

Хүснэгт 40. Тосгоны хэлбэр, тэдгээрийн эдийн засгийн чиг үүргийн харьцуулалт

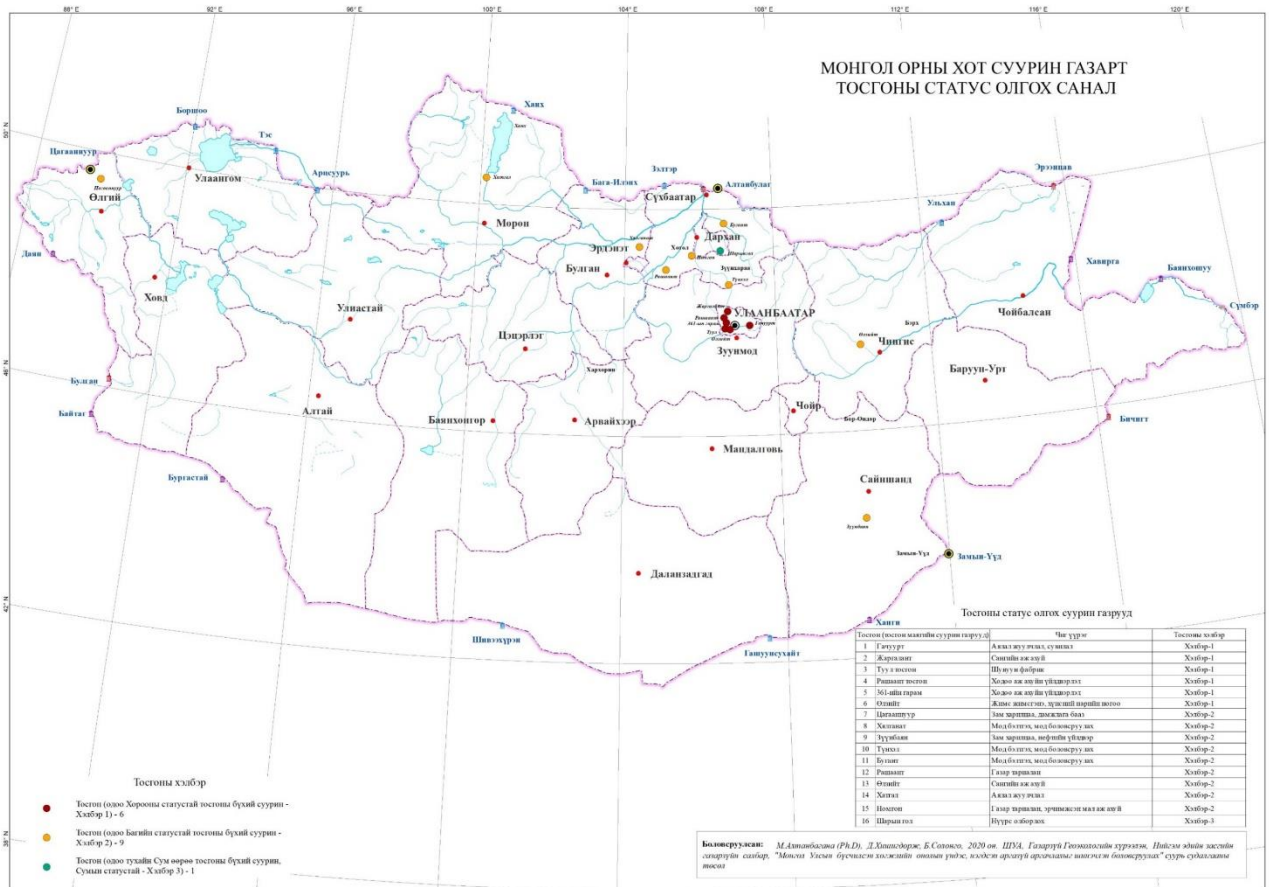
Тосгоны хэлбэр	Хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл	Уул уурхай	Аялал жуулчлал, зочлох үйлчилгээ	Тээвэр логистик	Худалдаа үйлчилгээ
Хэлбэр-1	5	-	2	-	2
Хэлбэр-2	7	6	2	1	-
Хэлбэр-3	-	-	-	1	-
Нийт	12	6	4	2	2

Хүн амын хэмжээний хувьд Хэлбэр-3 төрлийн тосгод хамгийн их хүн амтай (дунджаар 7,809), дараа нь Хэлбэр-1 (дунджаар 5,959), Хэлбэр-2 тосгод хамгийн бага (дунджаар 2,313) хүн амтай байна. Гурван өөр хэлбэрийн тосгоны хүн амын хэмжээний ялгаа нь байршил, дэд бүтэц, чиг үүрэг, нийгмийн үйлчилгээ зэрэг бусад олон хүчин зүйлээс хамаарч байна. Тухайлбал, нэгдүгээр хэлбэрийн тосгод нь томоохон хотуудтай ойрхон байрладаг, дэд бүтэц, нийгмийн болон үйлдвэр үйлчилгээний олон хэлбэр хөгжсөн байна.

Эдийн засгийн чиг үүргийг төрлөөр нь (1) хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл, (2) тээвэр лоуистик, (3) аялал жуулчлал, зочлох үйлчилгээ, (4) уул уурхай, (5) худалдаа гэж ангилсан. 3.5-р хүснэгтэд Монгол улсын нутаг дэвсгэрт үйл ажиллагаа явуулж буй тосгодыг эдийн засгийн чиг үүргийнх нь хувьд ангилж харуулав. Тосгодын дийлэнх нь буюу 46 хувь нь хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл бүхий чиг үүрэгтэй байна. Үүнд, сүү, сүүн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэл, шувууны аж ахуй, хүнсний ногоо, үр тариа, мод бэлтгэл зэрэг багтана.

3.6-р хүснэгтэд тосгоны эдийн засгийн чиг үүргийг хэлбэрүүдээр ялгаж харуулав. Хот суурин газарт ойрхон, харьцангуй олон хүн амтай нэгдүгээр хэлбэрийн тосгодод хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл, зочлох үйлчилгээний салбар зонхилж байна. Хоёрдугаар хэлбэрийн тосгодод төмөр зам, авто замын сүлжээ сайн хөгжсөн, хилийн боомтуудын байршил зэргийг ашиглан худалдаа, ложистик илүү хөгжсөн байна. Гуравдугаар хэлбэрийн тосгодын эдийн засгийн чиг үүрэг нь байгалийн нөөц (нүүрс, газрын тос) дээр суурилсан байна.

Судалгааны үр дүнгээс харахад одоогоор баг, сумын статустай байгаа 16 сууринд (1) хотын захад байрлах тосгон, (2) багийн төвд байрлах тосгон, (3) сумын төвд байрлах тосгон гэсэн гурван хэлбэрийн тосгоны статус олгох боломжтой байна. Үүнийг багтаасан шинэ засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хуваарийн дагуу нийт 329 сум, 1630 баг, 168 хороо, 16 тосгон байх боломжтойг 26-р зурагт үзүүлэв.



Зураг 26. Монгол орны суурин газарт тосгоны статус тодорхойлох үнэлгээ

Хүснэгт 41. Санал болгож буй тосгон, хүн амын тоо, одоогийн харьяалал, чиг үүрэг, тосгоны хэлбэрээр

Тосгон (тосгон маягийн суурин газрууд)		Хүн амын тоо	Засаг захиргаа нутаг дэвсгэрийн нэгжийн одоогийн харьяалал		Засаг захиргааны статус өөрчилсөн тогтоол шийдвэр	Чиг үүрэг	Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэр болон газарзүйн байршлын хэлбэр, хэв шинж	Тосгоны хэлбэр
1	Гачуурт	7,296	Нийслэл хот Баянзүрх дүүрэг 20-р хороо	Хорооны статустай	Хуучин Төв аймгийн хороо (тосгон) байсан. Монгол Улсын Засгийн газрын 1995 оны 2-р сарын 14-ний өдрийн 23 тоот тогтоолоор байгуулагдсан.	Аялал жуулчлал, сувилал	-Тухайн тосгон нь аль нэг хот дагасан, хотын дүүргийн хорооны статустай -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-1
2	Жаргалант	6,531	Нийслэл хот Сонгино хайрхан дүүрэг 21-р хороо	Хорооны статустай	Хуучин Төв аймгийн хороо (тосгон) байсан. Монгол Улсын Засгийн газрын 1995 оны 2-р сарын 14-ны өдрийн 23 тоот тогтоолоор байгуулагдсан.	Сангийн аж ахуй	-Тухайн тосгон нь аль нэг хот дагасан, хотын дүүргийн хорооны статустай -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-1
3	Туул тосгон	3,752	Нийслэл хот Хан-Уул дүүрэг 13-р хороо	Хорооны статустай	Монгол Улсын Засгийн газрын 1995 оны 2-р сарын 14-ны өдрийн 23 тоот тогтоолоор байгуулагдсан.	Шувуун фабрик	-Тухайн тосгон нь аль нэг хот дагасан, хотын дүүргийн хорооны статустай -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-1
4	Рашаант тосгон	6,351	Нийслэл хот Сонгино хайрхан дүүрэг 21-р хороо	Хорооны статустай	Захирамж, болон бусад баримт бичигт тосгон гэж явдаг боловч, тосгон болгосон тогтоол, шийдвэр олдоогүй болно.	Хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл	-Тухайн тосгон нь аль нэг хот дагасан, хотын дүүргийн хорооны статустай -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-1
5	361-ийн гарам	6,351	Нийслэл хот Сонгино хайрхан дүүрэг 21-р хороо	Хорооны статустай	Захирамж, болон бусад баримт бичигт тосгон гэж явдаг боловч, тосгон болгосон тогтоол, шийдвэр олдоогүй болно.	Хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл	-Тухайн тосгон нь аль нэг хот дагасан, хотын дүүргийн хорооны статустай -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-1
6	Өлзийт	5,473	Нийслэл хот Хан-Уул дүүрэг 14-р хороо	Хорооны статустай	Захирамж, болон бусад баримт бичигт тосгон гэж явдаг боловч, тосгон болгосон тогтоол, шийдвэр олдоогүй болно.	Жимс жимсгэнэ, хүсний нарийн ногоо	-Тухайн тосгон нь аль нэг хот дагасан, хотын дүүргийн хорооны статустай -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-1

7	Цагааннуур	1,638	Баян-Өлгий аймгийн Ногооннуур сумын 9-р баг	Багийн статустай	Хуучин Баян-Өлгий аймгийн хороо (тосгон) байсан. УИХ-ын 1994 оны 36 дугаар тогтоолоор Цагааннуур тосгоныг Ногооннуур сумын баг болгосон.	Зам харилцаа, дамжлага бааз	-Тухайн сумын харьяалалд, багийн статустай, уг баг нь тухайн сумын төвд биш -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
8	Хялганат	2,954	Булган аймгийн Хангал сумын 4-р баг	Багийн статустай	Хуучин Булган аймгийн хороо (тосгон) байсан. УИХ-ын 1994 оны 36 дугаар тогтоолоор Хялганат тосгоныг Хангал сумын баг болгосон	Мод бэлтгэх, мод боловсруулах	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
9	Зүүнбаян	1,953	Дорноговь аймгийн Сайншанд сумын 5-р баг	Багийн статустай	Хуучин Дорноговь аймгийн хороо (тосгон) байсан. УИХ-ын 1994 оны 36 дугаар тогтоолоор Зүүнбаян тосгоныг Сайншанд сумын баг болгосон.	Зам харилцаа, нефтийн үйлдвэр	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
10	Түнхэл	3,006	Сэлэнгэ аймгийн Мандал сумын 5-р баг	Багийн статустай	Хуучин Сэлэнгэ аймгийн хороо (тосгон) байсан. УИХ-ын 1994 оны 36 дугаар тогтоолоор Түнхэл тосгоныг Мандал сумын баг болгосон.	Мод бэлтгэх, мод боловсруулах	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
11	Бугант	3,099	Сэлэнгэ аймгийн Ерөө сумын 3-р баг	Багийн статустай	Засаг захиргаа нутаг дэвсгэрийн нэгжийн тухай хууль, Хот тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуулиар 1991 онд Ерөө сумын 3-р ба, Бугант тосгон болгосон.	Мод бэлтгэх, мод боловсруулах	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
12	Рашаант	1,793	Сэлэнгэ аймгийн Орхонтуул сумын Шар-Усны 1-р баг Буюу Рашаант тосгон	Багийн статустай	Сэлэнгэ аймгийн ИТХ-ын 2010.10-15-ны өдрийн 32 тогтоолоор багийг тосгоны статустай болгосон.	Газар тариалан	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2

13	Өлзийт	1,048	Хэнтий аймгийн Хэрлэн сумын 7-р баг	Багийн статустай	Засгийн газрын бүсчлэн хөгжүүлэх бодлогын хүрээнд 2000 онд Хэрлэн сумын 7-р багийг Өлзийт тосгон болгосон.	Сангийн аж ахуй	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
14	Хатгал	3,389	Хөвсгөл аймаг Алаг-Эрдэнэ сумын 7-р баг	Багийн статустай	Хуучин Хөвсгөл аймгийн хороо (тосгон) байсан. УИХ-ын 1994 оны 36 дугаар тогтоолоор Хатгал тосгоныг Алаг-Эрдэнэ сумын баг болгосон.	Аялал жуулчлал	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
15	Номгон	1,942	Сэлэнгэ аймгийн Сайхан сумын 3-р баг	Багийн статустай	Сэлэнгэ аймгийн ИТХ-ын 1999-оны өдрийн 22 тогтоолоор Сайхан сумын баг болгосон	Газар тариалан, эрчимжсэн мал аж ахуй	-Тухайн аймгийн харьяалалд, сумын статустай, сумын төвд байршилтай тосгон -Нутаг дэвсгэрийн хил заагийн хувьд суурьшил, үйлдвэрлэл үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-2
16	Шарын гол	7,809	Дархан-Уул аймгийн сум	Сумын статустай	1994 оны 5-р сарын 6-ны 32 тоот тогтоолоор Шарын гол хороог Дархан-Уул аймгийн Шарын гол сум болгосон.	Нүүрс олборлох	-Тухайн аймгийн харьяалалд сумын статустай -Нутаг дэвсгэрийн хил, заагийн хувьд тухайн сум (тосгон) нь зөвхөн суурьшил, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний барилгажсан талбайг хамардаг	Хэлбэр-3

Дүгнэлт, зөвлөмж

Энэхүү судалгаа нь жижиг суурингуудын эдийн засгийн чиг үүргийг төрөлжүүлэх нь хөдөө орон нутгийн хөгжилд чухал нөлөө үзүүлдэг гэх онолын үзэл баримтлалд тулгуурласан [77]. Хөдөөгийн суурин газруудын чиг үүрэг нь нэг талт чиг үүрэг бүхий үйл ажиллагаанаас (хөдөө аж ахуй) олон талт чиг үүрэг бүхий үйл ажиллагаа (хөдөөгийн аялал жуулчлал, хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл, рашаан сувилал, худалдаа, соёл боловсролын үйлчилгээ)-руу шилжих хандлага ажиглагдаж байна [82]. Иймд энэхүү судалгаа нь Монгол орны зарим суурин газруудад ямар хэлбэрийн тосгоны статусыг олгож болохыг, мөн тэдгээр суурин/тосгонд эдийн засгийн ямар чиг үүрэг давамгайлж байгааг судлах зорилготой юм. Мөн тосгоны хэлбэрүүдийг эдийн засгийн чиг үүргийнх нь хувьд харьцуулсан судалгааны үр дүнд Монгол орны тосгон бүхий суурингууд газарзүйн байршил, байгалийн болон эдийн засгийн нөөц, засаг захиргаа, дэд бүтэц, нийгмийн үйлчилгээ зэргээс шалтгаалаад эдийн засгийн янз бүрийн чиг үүрэгтэй болохыг олж илрүүлсэн.

Судалгааны үр дүнгээс харахад одоогоор баг, сумын статустай байгаа 16 сууринд (1) хотын захад байрлах тосгон, (2) багийн төвд байрлах тосгон, (3) сумын төвд байрлах тосгон гэсэн гурван хэлбэрийн тосгоны статус олгох боломжтой байна. Үүнийг багтаасан шинэ засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хуваарийн дагуу нийт 329 сум, 1630 баг, 168 хороо, 16 тосгон байх боломжтойг 26 зурагт үзүүлэв. Эдгээр нь засаг захиргааны үндсэн нэгжүүд юм. Гэсэн хэдий ч тэд эдийн засгийн чиг үүргээрээ ялгаатай гэдгийг тэмдэглэх нь зүйтэй. Учир нь сум, баг нь уламжлалт бэлчээрийн мал аж ахуй эрхэлдэг бол 16 тосгон нь хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, худалдаа, уул уурхай, зам тээвэр зэрэг эдийн засгийн чиг үүргийг гүйцэтгэдэг. Иймд засаг захиргааны анхан шатны нэгжүүдийн эдийн засгийн чиг үүргийг төрөлжүүлэх замаар хөдөөгийн эдийн засгийг солонгоруулах нь чухал юм.

Мөн тосгоны эдийн засгийн олон талт чиг үүргийг хөгжүүлэх нь хотын төвлөрлийг сааруулахад хувь нэмэр оруулна. Хөдөө орон нутгаас хот руу шилжин ирэгсэд илүү сайн нийгмийн үйлчилгээ, том зах зээл, ажлын байрыг эрэлхийлж ирдэг. Иймд дээрх 16 сууринг тосгоны статустайгаар хөгжүүлбэл илүү их ажлын байр бий болгож, үйлдвэрлэл, худалдаа, үйлчилгээний зах зээлийг тэлж, хөдөөгөөс хот руу чиглэсэн шилжих хөдөлгөөнийг сааруулах боломжтой.

Энэхүү судалгаанд хамруулсан 16 сууринд тосгоны статусыг 3 хэлбэрийн хүрээнд олгож, чиг үүргийг нь 5 төрөлд оновчтой тодорхойлж чадвал хөдөөгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг үйлдвэр, үйлчилгээ, дэд бүтэц хөгжсөн, хүн ам шигүү суурьшсан суурин болон хөгжих боломжтойг судалгааны үр дүн харуулж байна. Иймд одоо боловсруулж буй Монгол Улсын орон зайн хөгжлийн төлөвлөгөөнд эдгээр 16 суурингийн статус, эдийн засгийн чиг үүргийн ач холбогдлыг тусгах нь зүйтэй.

Хөдөөгийн хөгжилд тосгоны эдийн засгийн олон талт чиг үүргийг чухалчилж авч үзсэнээрээ энэхүү судалгаа нь бүс нутгийн хөгжлийн судалгаанд хувь нэмэр оруулахын зэрэгцээ бүс нутгийн хөгжлийн бодлого, орон зайн хөгжлийн төлөвлөлтөд чухал бодлогын зөвлөмжийг санал болгож байна.

ДӨРӨВ. БҮСИЙН ХӨГЖИЛД ҮҮРЭГ РОЛЬ БҮХИЙ ХОТ, ХОТ ХООРОНД, ХИЛ ДАМНАСАН КЛАСТЕР ХОТУУДЫГ ХӨГЖҮҮЛЭХ СУДАЛГАА

Судалгааны үндэслэл

Хотжилт ба хотын үүрэг: Дэлхийн хүн амын дунд хотжих үйл явц хурдацтай явагдаж байна[91]. 1979 оноос хойш манай улсын нийт хүн амд хотын хүн амын эзлэх хувь давамгайлах болж, 2020 оны байдлаар хотын хүн ам 69 хувьд хүрээд байна [92]. Үүнийгээ дагаад хот суурин газрын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг нэмэгдэж оршин сууж буй хүн ам, үйлдвэрлэл үйлчилгээний чиг үүрэг, хүртээмж, дэд бүтэц зэргээс хамааран тэдгээрийн нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл, таталцлын хүрээ эрс тэлж байна. Хот, суурин газар нь хүний хөгжлийг дэмжих таатай нөхцлийг бүрдүүлж чадах боловсрол, инноваци, улс төр, технологийн дэвшил, нийгмийн үйлчилгээ болон бизнес, санхүү, эдийн засаг, өмчлөх эрхийн бүхий л нөхцөлийг шийдвэрлэсэн цогцолбор төв байх [93] үүднээс хотжилтыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй төлөвлөх хэрэгцээ үүсэж байна. Хүн ам хот суурин газарт шилжин суурьших эсвэл хөдөө орон нутагт амьдарч байгаагаас үл хамааран иргэн бүрд хөгжил дэвшлийн үр шимийг тэгш хүртээмжтэй хүргэхийн тулд тогтвортой хөгжил бүхий хотжилтын асуудлыг анхааралдаа авч хөгжлийн оновчтой бодлогыг хэрэгжүүлэх нь зүйтэй гэж үздэг.

Өнгөрсөн 30 жилийн хугацаанд хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийхдээ нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хотын гүйцэтгэх үүргийг төдийлөн тооцохгүйгээр, асуудалд зөвхөн аймаг, сумдын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хил хязгаарт баригдаж ирсэн [94] нь төлөвлөлтийн нэг алдаа болжээ. Гэтэл томоохон хотын нөлөөлөл нь засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хязгаарт бус бүсийн түвшинд нөлөөлж байна. Сүүлийн 30 жилийн хугацаанд аймаг, орон нутгаас Улаанбаатар хотод нийтдээ 663.1 мян.хүн шилжин ирж, 197.2 мян.хүн шилжин явсан буюу нийт цэвэр шилжилт 483.9 мян.хүн байна. Дээрх хугацаанд шилжин ирэгсдийн хамгийн их хувь Төв /11.1 хувь/ аймаг байна [92]. Энэ бол томоохон хот нь өөрийн нөлөөлөл, таталцлын бүсэд орших бусад хот, суурин, сум, тосгодоод байнгын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл үзүүлж буйг харуулна. Энэ үйл явц зөвхөн нийслэл Улаанбаатар хотод тохиолдоогүй бөгөөд Дархан хот руу Дархан аймгийг тойрсон Сэлэнгэ аймгийн сумд, авто зам, төмөр зам дээр орших Чойр хот руу түүнийг тойрсон Дундговь болон Дорноговь аймгийн захын сумд, хөдөө нутгийн оршин суугчид ихээр татагдаж, тухайн хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийн бүсэд оршиж байна. Эдгээр том хот тойрсон, зэргэлдээ орших аймаг, сумд нь өөрийн орон нутгийн засаг захиргааны төв нэгж рүү бус, харин илүү том, олон чиг үүрэгтэй хот сууринд тэмүүлэх болсныг харж болно .

Гэтэл бид өнгөрсөн хугацаанд бүс, орон нутгийн хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтөд хотын гүйцэтгэх үүргийг тооцолгүй орхигдуулж, асуудалд бодитой бус засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хил хязгаарт баригдаж ирсэн. 2001 онд Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг [95] УИХ-аас батлан эдийн засгийн 5 бүс, бүсийн хөгжлийн тулгуур 8 хотыг баталсан ч 2020 онд уг бичиг баримтын хэрэгжилтийн хугацаа дуусгавар болсон юм. Дээрх бүсийн хөгжлийн тулгуур төв 8 хотууд нь орон зайн хувьд хэр үр ашигтай байршсан, нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллийн бүс болж чадах эсэхийг тогтоогоогүйн дээр тулгуур хот бүрд тохирсон хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийг бүсийн түвшинд авч үзэж ирээгүй.

2020 онд “Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль”-ийг [96] шинэчлэн найруулж баталсан бөгөөд, уг хуульд анх удаа “хотын хөгжлийн хөтөлбөр”-ийг нэг болон таван жилээр боловсруулах эрхзүйн үндэс бүрдсэн. Иймд томоохон хот, суурины хөгжлийн төлөвлөлтийн асуудлыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр орон зайн талаас судлан тогтоож, төлөвлөлтөд тусгах шаардлагатай байна.

Төвлөрлийг дагасан асуудлууд. Хүн амын хэт их төвлөрлийн үндсэн шалтгаан нь ажлын байр, нийгэм, соёлын үйлчилгээ, хөгжлийг даган хөдөөнөөс нийслэлийг зорих иргэдийн шилжилт хөдөлгөөнтэй холбоотой боловч нөгөө талаас тооцоогүй хэт их хүн ам, бөөгнөрөл нь үйлчилгээний чанар, стандарт, хүртээмж доголдох шалтгаан болж амьдрах орчны аюулгүй

байдалд хүндрэл учруулах болов. Хэдийгээр хотжилт эрчимжиж хотод амьдрах иргэдийн тоо, хүн амын нягтрал нэмэгдэхэд хотжилтын чанар, амьдралын стандарт түүнийг даган буурах ёсгүй [97] боловч манай орны хувьд огцом өсөн тэлэх хотжилт нь төлөвлөлтгүй суурьшлын бүсүүдийг бий болгож эсрэгээрээ хүн амын ая тухтай амьдрах, ажиллаж хөдөлмөрлөх боломжид сөргөөр нөлөөлж байна. Тухайлбал сүүлийн жилүүдэд хурцаар илрэх болсон Улаанбаатар хотын орчны бохирдлын асуудал /агаар, ус, хөрсний бохирдол/ нь зөвхөн хүрээлэн буй орчин төдийгүй хүн амын эрүүл мэндэд онц ноцтой аюул учруулж байна. Монгол улсын хэмжээнд амьсгалын тогтолцооны, хоол боловсруулах эрхтний, зүрх, судасны тогтолцооны, мэдрэлийн тогтолцооны өвчнүүд зонхилох болсноос түүний үр дүнг шууд харах боломжтой. Үүнээс гадна хэт төвлөрлийн нөлөөгөөр нэг хүнд ногдох ногоон байгууламжын хүрэлцээ муудах, гэр хорооллын айл өрхийн түлшний хэрэглээ өсөх, авто машины тоо олшрох, ахуйн болон үйлдвэрийн хог хаягдал ихэссэн зэрэгтэй холбоотой олон хүндрэлүүдийг дурдах боломжтой. Мөн зам тээвэр, барилга хот байгуулалт, цахилгаан эрчим хүч, дулаан хангамж, хог хаягдал, гамшгийн менежмент зэрэг салбар бүрт их бага хэмжээгээр нөлөөлөл мэдрэгдэх болоод байна.

Тэгш бүс хөгжил. Улаанбаатар хот дахь хэт төвлөрөл нь бусад хот, суурин газрын хөгжлийг зогсонги байдалд хүргэж улс орон даяар жигд тэнцвэртэйгээр хөгжих боломжийг хаах болсон. Монгол улсын төрөөс хүн амын хөгжлийн талаар баримтлах бодлогод хот хөдөөгийн хөгжлийн ялгааг багасган байгаль орчны даац түүний нөөцтэй уялдуулан хүн амын зохисгүй бөөгнөрлийг сааруулж, дагуул хот, бүсийн тулгуур төвүүд болон бүлэг сууринг түшиглэсэн орон нутагтаа суурин амьдрах хүн амын байршлыг дэмжинэ хэмээн заасан байдаг [98]. Хот, суурин газар нь хүний хөгжлийг дэмжих таатай нөхцлийг бүрдүүлж чадах боловсрол, инноваци, улс төр, технологийн дэвшил, нийгмийн үйлчилгээ болон санхүүгийн бүхий л нөхцлийг шийдвэрлэсэн цогц төв байх ёстой бөгөөд хотжилтыг сайн төлөвлөж чадвал улс орон бүхэлдээ үр ашгийг нь хүртэнэ. Хүн амын хот суурин газарт шилжин суурьших болон хөдөө орон нутагт амьдарч байгаагаас үл хамааран иргэн бүрт хөгжил дэвшлийн үр ашгийг тэгш хүртээмжтэй хүргэхийн тулд тогтвортой хөгжил бүхий хотжилтын асуудлыг анхааралдаа авч хөгжлийн зөв бодлогыг хэрэгжүүлэх [93] нь зүйтэй. НҮБ-аас санаачилсан Тогтвортой хөгжил -2030 хөтөлбөрийн хүрээнд ТХЗ-ын 17 зорилго, 169 зорилтыг баталж дэлхий нийтээр хэрэгжүүлж эхэлсэн бөгөөд манай орны хувьд ч энэ чиглэлийн ажлуудад анхаарал хандуулан бодлого төлөвлөлтийг уялдуулах болов. Иймд бид хот суурин газрын хөгжлийн асуудлыг онцлох зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд дэлхий нийтийн шинэ хандлага, арга туршлагаас суралцан үндэсний язгуур эрх ашигт нийцсэн, хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, хууль тогтоомжтой уялдсан хот суурин, бүс нутгийн шинэ төлөвлөлтийг Монгол орны хөрсөнд буулган хийх нь зүйтэй юм.

Дэлхийн олон улс хот бол бүс нутаг цаашлаад үндэстний хэмжээнд чухал байр суурьтай цогцолбор хэмээн үзэж хотын хөгжлийн төлөвлөлтийг оновчтой хийх аргуудыг дэвшүүлж байгаагийн нэг нь хотод суурилсан кластерын загвар юм. Хот, бүс нутгийн төлөвлөлтөд хотын кластерууд үүсэх нь тухайн хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллөөс бүрдэх хотын бүс /urban field/ гэсэн ойлголттой холбоотой байдаг [99]. Жон Фридманны тодорхойлсноор хотын бүс нь ихэвчлэн хотын төвөөс гадагшаа 100 км зайд үргэлжлэх хотын хэвийн үйл ажиллагаанд шаардлагатай нисэх онгоцны буудал, аж үйлдвэрийн бүс, ариутгах байгууламж, хотын захын дүүргүүд, цахилгаан станцууд, хүнд үйлдвэрүүд, жижиг хотууд зэрэг олон хэсгээс бүрддэг хэмээн тодорхойлсон. Хотод тулгуурласан кластерын загвар нь хүн ам, тэдгээрийн эрэлт, хэрэгцээг хангах нэгдсэн дэд бүтэц, үйлчилгээний цогцолбор бий болж хөрөнгө оруулалтыг өөртөө ихээр татан бүс нутгийн тэнцвэртэй, хүртээмжтэй хөгжлийг (хамтын оролцоо бүхий засаглал, байгаль орчинд ээлтэй хандлага) [100] бий болгодог ороо илүү шинэлэг, ач холбогдол өндөртэй судалгааны чиглэл юм.

Онолын үндэс

Хотын тухай онолууд нь хот үүсэх, хөгжихөд нөлөөлдөг эдийн засаг, улс төр, нийгмийн үйл явцуудыг тодорхойлдог. Судлаачид хотын хэв шинж, төлөвлөлт, хөгжлийн загварын талаар маш олон сонгодог онолууд дэвшүүлж ирсэн байдаг. Тухайлбал хот суурингийн хөгжлийн түүхэн хэв шинжийг үйлдвэржилтийн өмнөх үеийн хот, үйлдвэрлэлжилтийн үеийн хот болон үйлдвэржилтийн дараах үеийн хот гэж гурван үндсэн хэв шинжид ялган үздэг. Эдгээр үеүүдэд хамааралтай хотын дотоод бүтэц хэрхэн өөрчлөгдөж байсан талаар газарзүйч, эдийн засагч эрдэмтэд судалж, Социологич Эрнест Бургесс 1920-аад онд хотын концентр загвар (concentric zone model), Хомер Хойт аж үйлдвэржсэн хотуудын дотоод бүтэц дэх сектор маягийн зүй тогтлыг тусгасан сектор загвар (sector model), Америкийн газарзүйч Чонси Харрис, Эдвард Ульман нар олон төвт хотын загвар (Multiple nuclei model) зэрэг олон загваруудыг дэвшүүлж иржээ. Хот төлөвлөлтийн сонгодог онолуудын хувьд XIX зууны сүүл, XX зууны эхний хагаст боловсруулагдсан гэж үздэг ба 1883 онд Испаний архитектор Артуро Сориа-и-Мата “шугаман хот”-ын онолыг дэвшүүлсэн бол английн эрдэмтэн Эбенизер Ховард “нийгмийн хот”-ын загварыг дэвшүүлж байжээ. Үүнээс гадна хот суурингийн тогтолцооны онолын хамгийн сонгодог хэлбэр нь Германы эрдэмтэн Вальтер Кристаллерын 1933 онд “Өмнөд Герман дахь төв байршил” номондоо дэвшүүлсэн **төв байршлын онол** юм. Уг номондоо улсын болон бүс нутгийн хэмжээний хот суурин газруудын орон зайн байршил, тархалт нь ямар нэг зүй тогтолтой эсэхийг судлаад “төв байршлын онол”-ыг дэвшүүлэв. Гол агуулга нь “Хэрэв хүн амын нягтшилт, зам тээврийн нөхцөл, байгалийн нөөц, хүн амын худалдан авах чадвар зэрэг нь тодорхой нутаг дэвсгэр дээр жигд үзүүлэлттэй, өөрөөр хэлбэл ялгаа байхгүй байна хэмээн хийсвэрлэн авч үзвэл тийм нутагт байгаа суурин газрууд нь тодорхой зүй тогтлын дагуу байршсан байна гэж үздэг” [29]. Энэхүү онолын давуу тал нь ихэнх судлаач, эдийн засагчид үйлдвэрийн байршлын асуудалд анхаарал хандуулж байсан бол германы эрдэмтэн В. Кристаллер анх хүн амын суурьшилд анхаарал хандуулж улмаар орон зайн эдийн засгийн ухааны нэг чиглэл болох хотын эдийн засгийн загварын эхлэлийг тавьснаараа онцлог юм. Кристаллер “Төв байршлын онол” бүтээлдээ эдийн засгийн төвүүдийн шатлалын арга зүйн асуудлыг авч үзэн, бүхий л хүн амын суурьшмал газар ямар ямар бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэгдэх, шатлал бүрийн хүн амын суурьшмал газрын бүтээгдэхүүн борлуулалтын хүрээг тодорхойлох, нэг төвд дараагийн шатлалын хэдэн төв суурин ногдох зэрэг судалгааг хийсэн юм [101].

Нилээн хэдэн газарзүйч, эдийн засагч эрдэмтэд /Audretsch and Feldman 1996, Held 1996, Lindfield 1998, Porter 1990, Roberts 1998/ өрсөлдөх чадварыг бий болгоход тодорхой төрлийн салбарууд хэрхэн хоорондоо бөөгнөрөх хандлагатай байгааг шинжилсэн байдаг. Кластерын шинжилгээгээр зарим үйлдвэрүүд (автомашин угсрах үйлдвэр гэх мэт) орцоо нийлүүлдэг эсвэл бүтээгдэхүүнээ зах зээлд нийлүүлдэг бусад үйлдвэрүүдтэй босоо болон хэвтээ холбоос үүсгэдэг болохыг харуулсан. Гэсэн хэдий ч кластерын шинжилгээнд бага ойлгогдож байсан зүйл бол хотын дэд бүтэц, үйлчилгээг хэрхэн аж үйлдвэрийн кластертай холбож, хот суурин газарт бүтээмжтэй зангилаа бий болгох явдал байв (Robert Brain & Michael Lindfield, 2000). Хот бүс нутаг төлөвлөлтөд хотын кластерууд үүсэх нь тухайн хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөллөөс бүрдэх хотын бүс /urban field/ гэсэн ойлголттой холбоотой байдаг. Жон Фридманны тодорхойлсноор хотын бүс нь ихэвчлэн хотын төвөөс гадагшаа 100 км зайд үргэлжлэх хотын хэвийн үйл ажиллагаанд шаардлагатай нисэх онгоцны буудал, аж үйлдвэрийн бүс, ариутгах байгууламж, хотын захын дүүргүүд, цахилгаан станцууд, хүнд үйлдвэрүүд, жижиг хотууд зэрэг олон хэсгээс бүрддэг [99].

Мөн Т.Г.Макги Азийн орнуудын бөөгнөрлүүдийн өвөрмөц онцлогийг тэмдэглэн тэдний өсөлтийг тодорхойлохын тулд “десакотагийн хөгжил” гэсэн нэр томъёог бий болгосон байна. Деса бол тосгон, харин кота бол хот гэсэн утгыг илэрхийлэх бөгөөд үүгээр хот-хөдөөгийн холимог шинж чанарыг тодорхойлсон. Тэрээр эдгээр хот суурин газрууд нь тодорхой хил хязгааргүй, цар хүрээгүй орон зайн хэлбэрийг үүсгэдэг, заримдаа тэдний радиус 75-100 км хүртэл үргэлжилдэг гэж үзжээ. Төв хот, тээврийн коридорын бүтээн байгуулалт, дагуул хотууд

болон хотын захын хэсгүүдийг багтаасан газар нутаг нь эдийн засгийн хувьд нэгдсэн “мега-хотын бүс” буюу “өргөтгөсөн метрополитан бүс” болон хөгжиж байна.

Хотын хөгжлийг даяаршилтай холбосон Саскиа Сассен (1991) хотын тогтолцооны уламжлалт судалгаанд гол төлөв үндэстэн-улсыг шинжилгээний нэгж болгон авдаг болохыг ажиглаад Лондон, Нью-Йорк, Токио зэрэг маш том "дэлхийн хотууд" бий болж нийгэм, эдийн засгийн чухал ач холбогдолтой "дэлхий даяар сүлжээтэй хотын систем" бий болж байгааг тэмдэглэсэн. Эдгээр дэлхийн маш том хотууд нь хөрөнгө оруулалт, технологийн шинэчлэл, мэргэжлийн болон менежментийн туршлага, харилцаа холбооны томоохон төвүүд болж үйлчилдэг байна. Тэд мөн алс холын олон улсын зах зээлд үйл ажиллагаа явуулдаг гадаадын пүүсүүдийн төв болдог. Эдгээр томоохон хотуудын аж үйлдвэр, үйлчилгээний нөөц нь тэдгээрийн ойр орчмын бүсийн хүн амын суурьшлын бөөгнөрлийг бий болгож байдаг.

Азийн 14 мега хотыг харьцуулсан судалгааны үр дүнгээр эдгээр хотуудын хүн ам өмнөх шигээ хурдацтай өсөөгүй байгааг тэмдэглээд харин хүн ам том хотуудын захад хурдацтай нэмэгдэж, хот, тосгон болон бусад хөдөөгийн суурингуудыг эзлэн авч мега-хотын бүс нутгийг бүрдүүлж байна гэжээ [102]. Хотын хөгжил нь хурдны зам эсвэл транзит шугамуудын дагуу төв ба салаа /palm and fingers/ хэлбэрээр хөгжиж байжээ. Түүнчлэн зарим мега-хотын бүсүүд нь шугаман хэлбэрээр холбогдож, Токио болон Осака хоёрын хооронд үргэлжилдэг хотын коридорыг бий болгосон. Харин бусад нь Бангкок, Дели, Жакарта, Манила, Сөүл зэрэг мега хотууд давамгайлж байна [99].

Хотын кластер тухай ойлголт, хотын кластерын ач холбогдол

Аж үйлдвэрийн хувьсгал нь хотжилтын үйл явцыг эрчимжүүлж, хот суурингийн үсрэнгүй хөгжлийг нөхцөлдүүлсэн ч хотууд өсөж томрох тусам хот бүрт нийтлэг шинжтэй тулгамдсан асуудлууд үүсэх болсон. Үүнд хүрээлэн буй орчны бохирдол, эмх замбараагүй хотын тэлэлт, нийтийн тээврийн хяналтгүй байдал, орон сууц, нийгмийн дэд бүтцийн хангамжийн дутагдал, дагуул хот, тосгодын хөгжлийн хоцрогдол зэрэг багтана [103]. Иймд хот төлөвлөлт, хөгжлийн онол загварууд орчин үед илүүтэй тогтвортой хөгжил, ногоон хөгжил зэрэг байгаль орчинд ээлтэй, эдийн засгийн хэмнэлттэй ухаалаг байхыг шаарддаг болсноор *эко буюу ногоон хот, ухаалаг хот* гэсэн орчин үеийн хот төлөвлөлтийн үзэл баримтлал бий болж байна. Үүний бас нэгэн шинэ онолын хандлага нь хотын кластерын (urban cluster) тухай ойлголт бөгөөд хот суурин газрын томоохон бүсэд эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих хотуудын чадварыг сайжруулдаг хот суурин газрын хөгжлийн хандлага юм.

Орчин үед хотод суурилсан кластерыг хөгжүүлснээр хүн ам, хөдөлмөрийн нөөцийн эрэлт, хэрэгцээ, түүний оновчтой байршил, нэгдсэн дэд бүтэц, үйлчилгээний цогцолбор бий болж хөрөнгө оруулалтыг өөртөө ихээр татсан бүс нутгийн тэнцвэртэй хүртээмжтэй хөгжлийг (хамтын оролцоо бүхий засаглал, байгаль орчинд ээлтэй хандлага) [100] бий болгодог давуу талтай юм.

Хотын кластерын тухай дурдахын өмнө кластерын талаарх ойлголт, зарчмын талаар тайлбарлах нь зүйтэй. 1990-ээд оноос хойш кластерт тулгуурласан эдийн засгийн хөгжлийн хандлагыг өргөнөөр хүлээн зөвшөөрөх болж олон янзын тодорхойлолтыг гаргаж тавьсаар ирсэн ч бүгд нэг гол санааг агуулсан байдаг. Тодорхой газар зүйн байршилд пүүс компаниуд, үйлдвэрлэл төвлөрч, тэдний үйлчилж буй зах зээл, үйлдвэрлэж буй бүтээгдэхүүн, түүнчлэн тэдэнтэй харилцаа холбоотой байдаг ханган нийлүүлэгчид худалдааны холбоод болон боловсролын байгууллагаар дамжин хоорондоо холбогдохыг кластер гэж тодорхойлно хэмээн профессор Майкл Портер тодорхойлов [104]. Товчоор хэлвэл энэ бол бага зардлаар, өндөр үр ашиг гаргаж авах тухай ойлголт юм. Системийн хандлагын үүднээс авч үзвэл кластер нь нэгдсэн зохион байгуулалтад орсон тодорхой зорилготой үйл ажиллагаа явуулж байгаа харилцан хамаарал бүхий янз бүрийн салбарын субъектуудын цогц нэгдэл юм [104]. Харин эдийн засгийн шинжлэх ухаанд agglomeration буюу бөөгнөрөл хэмээх ойлголтыг илэрхийлнэ.

Кластерууд бүс нутгийн, бүс хоорондын, үндэсний зарим тохиолдолд үндэстэн хоорондын харилцан хамаарлыг тусгасан байдаг [103].

Кластерын аргыг ашигласнаар зах зээлд орох боломжийг нэмэгдүүлэх, мэдээлэл, харилцаа холбооны салбарыг дэмжих, технологийн түвшин, үр ашгийг дээшлүүлэх болон бусад туслах салбарыг эрчимтэй татан хөгжүүлдгээрээ давуу талтай. Мөн кластер үүсч буй газарт засгийн газрын оролцоо чухал бөгөөд хүрээлэн буй орчин, хөдөлмөр эрхлэлт цаашлаад тээвэр, эрчим хүч, харилцаа холбоо зэрэг салбарын эрх зүйн орчныг шийдвэрлэх хууль тогтоомж, дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд шаардлагатай хөрөнгө оруулалтыг бий болгох онцгой үүрэг гүйцэтгэнэ. Эдгээр хөрөнгө оруулалтыг кластерт дэмжих хөрөнгө оруулалт гэж үзэх ба татвар, экспортын орлого зэргээр зардлаа эргүүлэн нөхдөг.

Харин кластерын аргыг хот, бүс нутгийн төлөвлөлттэй уялдуулах нь зарчмын хувьд ерөнхийдөө ижил ч хотын кластерт төвлөрсөн хүн ам, тэдгээрийн эрэлт, хэрэгцээг хангах нэгдсэн дэд бүтэц, үйлчилгээний цогцолбор бий болж хөрөнгө оруулалтыг өөртөө ихээр татан бүс нутгийн тэнцвэртэй, хүртээмжтэй хөгжлийг (*хамтын оролцоо бүхий засаглал, байгаль орчинд ээлтэй хандлага*) [100] бий болгодгоороо илүү шинэлэг, ач холбогдол өндөртэй судалгааны чиглэл юм. Хотын кластерын чиглэлээр судалгаа хийдэг судлаачдын үзэж буйгаар дараах үндсэн таван давуу талуудыг [99] кластер үүсч буй бус нутагт бий болгож, хөгжлийг хурдасгана хэмээн тодорхойлдог байна. Үүнд:

1. Нэгдсэн хотын дэд бүтэц, үйлчилгээ. Эдийн засгийн өндөр хөгжилтэй нэг цөм бүсийг дэд бүтцээр хангах нь олон жижиг бие даасан хотуудыг хангахтай харьцуулахад санхүүгийн бэрхшээл, зардал багатай. Мөн их хэмжээний хөрөнгө мөнгө шаардагдах бүтээн байгуулалт, төслийн ажлуудыг (далан, цахилгаан станц, метро гэх мэт) бие даасан ганц нэг хот, тосгоноос илүүтэй хотын кластерт төлөвлөх нь зүйтэй.
2. Хувийн хэвшлийн сонирхол, хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх. Томоохон кластерын бүтээн байгуулалтыг бий болгохоор төлөвлөж буй орон нутгийн хувьд хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтыг илүү амжилттай татаж чадна. Учир нь хөрөнгө оруулагчид хүний нөөцийн хүртээмж, үр ашигтай дэд бүтцийн холболт болон бүсийн ижил төстэй үйлдвэрүүдэд илүү их итгэл өгдөг байна.
3. Хамтын болон оролцооны засаглал. Ихэнх оронд орон нутгийн засаг захиргааны удирдлага нь засгийн газраас хараат бөгөөд татварын бааз сул, төсвийн хуримтлал бага байдаг. Орон нутаг болгон хоорондоо өрсөлдсөн шинжтэй, олон талд бага хөрөнгө оруулалтыг бүрдүүлдэг бол харин кластераар хөгжүүлэх нь засгийн газарт татварын нэгдсэн хувь хэмжээ, нэгдсэн стандартыг баталж хөрөнгө босгох хамтын механизмыг бий болгох боломжийг олгодог. Ингэснээр санхүүгийн чадавх сайжирхаас гадна хот хоорондын хамтын ажиллагаа сайжирна.
4. Бүс нутгийн тэнцвэртэй, хүртээмжтэй хөгжил. Кластер нь тухайн бүс нутгийн эдийн засгийн чадавх, улмаар хөдөлмөр эрхлэх боломжийг нэмэгдүүлж, хүн амын олонх хэсэгт ашиг тусаа өгдөг. Өсөлт хөгжил нь дан ганц том хотод төвлөрдөггүй бөгөөд баячуудын болон ядуусын гэсэн ялгаатай суурингууд бий болохоос сэргийлж нутаг дэвсгэрийн хувьд илүү жигд хөгждөг.
5. Байгаль орчинд ээлтэй. Орон нутгийн төсөв бага гэдгээс шалтгаалан хүрээлэн буй орчны чиглэлээрх төсөл хөтөлбөрүүдэд маш бага хэмжээний мөнгө төсөвлөх хандлагатай байдгийн дээр экологийн хор хөнөөл, байгалийн баялгийг зүй бусаар ашиглах зэрэг асуудлыг хянах, зохицуулах механизм дутмаг, шийдвэрлэж чаддаггүй зэрэг хүндрэлүүдийг шийдвэрлэх боломжийг олгоно.

Судлагдсан байдал

Олон улсад хотын кластерын талаар хийгдсэн судалгааны ажил болон бодитоор бий болсон жишээ хотууд олон байгаа бөгөөд кластерын олон янз хэлбэрүүд хөгжиж байна. Түүнчлэн

кластерын аргыг дотоодын, бүс нутгийн, үндэсний болон гадаадын гэсэн олон түвшиний судалгаанд [105] ашиглаж байна.

Судлаачид хотын кластерын үндсэн дөрвөн хэлбэрийг боловсруулсан байна. Үүнд:

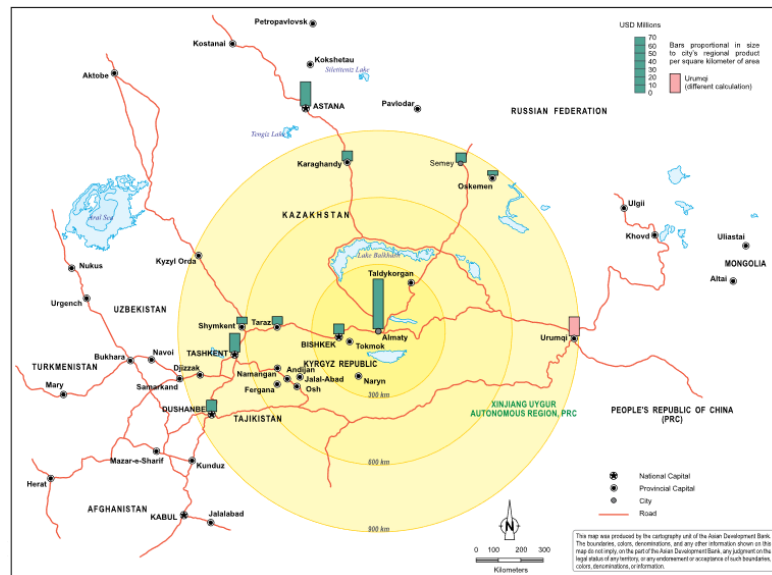
1. Хотын коридор /Urban corridors/ - шугаман хэлбэрээр үүсдэг хотын суурьшил
2. Мега хот давамгайлсан хотын кластер /Megacity dominated clusters/ - давамгайлсан том хотын тэлэлт нь эргэн тойрны газруудыг хамардаг
3. Бүс нутгийн кластерууд /Subnational regional clusters/ - тухайн хотын бүс нутгийн хөгжилд нэг ч хот давамгайлахгүй ижил тэнцүү оролцоотой хөгжих
4. Хил дамнасан кластер /Transborder cluster/ - ялгаатай улс оронд байршсан хөрш зэргэлдээ хотын суурьшил гэсэн хэлбэрүүд багтана.

Энэтхэгийн Мумбай болон Пун хотыг холбосон хөгжлийн коридор нь кластерын хотын коридорын /Urban corridors/ нэг хэлбэр болон хөгжиж байгаа юм [99]. Энэ хэлбэрийн кластерын гол тулгуур нь хурдны зам болон төмөр зам тэдгээрийн хослол бүхий дэд бүтцийн сүлжээ байдаг ба хоорондоо дэд бүтэц, үйлчилгээ, эдийн засаг зэргээр холбоотой хэд хэдэн томоохон хотууд болон метрополитан бүсээс бүрдэнэ. Корридорын хүрээнд цогц эдийн засгийн үйлдвэрлэл, бараа бүтээгдэхүүний түгээлт, санхүүгийн болон арилжааны үйл ажиллагаа явуулна. Мөн бас нэгэн хэлбэр нь бүс нутгийн хөгжилд нөлөөлхүйц том хот нь кластерын төв болж зэргэлдээх хот, тосгон суурин газруудыг өөртөө татах хэлбэр /Megacity-dominated cluster/ [99] бөгөөд үүний томоохон жишээ нь Индонезийн Жакарта төвтэй Боггор-Тангеранг-Бекасийн бүс юм. Харин эсрэгээрээ зөвхөн нэг хот толгойлдоггүй, кластерт хамаарах хотууд эдийн засаг, нийгмийн бие даасан шинжтэй кластерын хэлбэр /Subnational regional cluster/ [99] хөгжиж байгаа бөгөөд энэхүү кластерын жишээ нь сувдан голын эрэг дэх Гуанжоу-Шэньжэнь-Хонг Конг-Макао-н бүс билээ. Эдгээр кластерын загварууд нь дотоодын, бүс нутгийн шинжтэй бөгөөд энэ түвшинд орон нутгийн удирдлага, холбоод, засгийн газар зэрэг олон эвлэлүүд нийлж нэг бүс нутагт хүн амыг тогтвортой суурьшуулах, ажлын байрыг нэмэгдүүлэх, амьдралын чанар хүртээмжийг дээшлүүлэх, нийгмийн ялгарлыг [105] бууруулахад анхаарна. Орчин үед судлагдаад буй өөр нэгэн кластерын хэлбэр нь хил дамнасан хотуудын кластер /Transborder city cluster/ [99] бөгөөд хил дамнасан хотын кластерууд нь өөр өөр улс орны мужуудад байрладаг суурин газруудаас бүрдэх улс төр, хууль эрх зүйн ялгаатай тогтолцоо, дэглэм бүхий байдаг хэдий ч хөгжлийн нийтлэг санаачлагыг хэрэгжүүлдгээрээ ялгардаг. 1980-аад оны эхээр байгуулагдсан Сингапур-Жохор-Риау-н өсөлтийн гурвалжинг энэхүү кластерын нэг жишээ хэмээн үздэг бөгөөд сүүлийн үед Казакстаны Алмата болон Киргизстаны Бишкек хотууд [17] нь энэхүү кластерын хэлбэрийн томоохон жишээ болон хөгжиж байна. Энэ бол үндэсний, гадаад түвшиний шинжтэй кластер бөгөөд тухайн улсын газарзүйн байршлын давуу талыг (чөлөөт худалдааны бүс) ашиглан гадаад худалдааны эргэлт, гадаад харилцаа холбоо болон салбаруудын үндэстэн дамнасан хөгжлийг дэмжих [105] зорилготой байдаг. Зарим хотын кластерын загвараас жишээ дурдвал:

Алмата-Бишкек эдийн засгийн коридор

Алмата-Бишкек эдийн засгийн коридор (АВЕС) нь Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөрийн хүрээнд хэрэгжиж буй туршилтын коридор юм. Төв Азийн зүрхэнд орших Казахстаны нийслэл Алмата болон Киргизстан улсын нийслэл Бишкек хотууд ба тэдгээрийн эргэн тойрны бүсийг Төв азийн эдийн засгийн цөм болгох бололцоог хайж байна. Хоёр хот хоорондоо ердөө 240 км-ийн зайтай бөгөөд эдийн засгийн нягтрал бүхий үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, хөдөө аж ахуй төвлөрсөн бүсэд оршдог хотууд юм. Хоёр улс хоёулаа Евроазийн эдийн засгийн холбоо болон Дэлхийн худалдааны байгууллагад элссэнээс гадна CAREC-ийн коридорууд болон “Бүс ба зам” санаачлагын чиглэл нь Алмата-Бишкекийн эдийн засгийн коридорыг дайрдаг. Мөн түүхэн торгоны зам, уулархаг нутаг, Иссык-Ул нуур зэрэг томоохон аялал жуулчлалын нөөц бүхий бүс болж байна.

Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд Алмата-Бишкекийн эдийн засгийн корридор нь бүс нутгийн хамтын ажиллагааны чухал туршилт төв болж байгаа бөгөөд **2030 он гэхэд боловсрол, эрүүл мэнд, тээвэр логистикийн цөм төв** болохоор төлөвлөгдөж, одоогийн хөдөө аж ахуйн бараа бүтээгдэхүүн болон үйлчилгээний салбарын харьцангуй доогуур түвшинг дээшлүүлнэ хэмээн үзэж байна. Мөн эдгээр хоёр хөгжлийн төвийн эргэн тойрон дахь жижиг хот, хөдөөгийн сууринг дэд бүтэц, тээврийн үр ашигтай шийдлээр холбож олон улсын хэмжээний төв болгохоор зорьж байгаа юм [106].



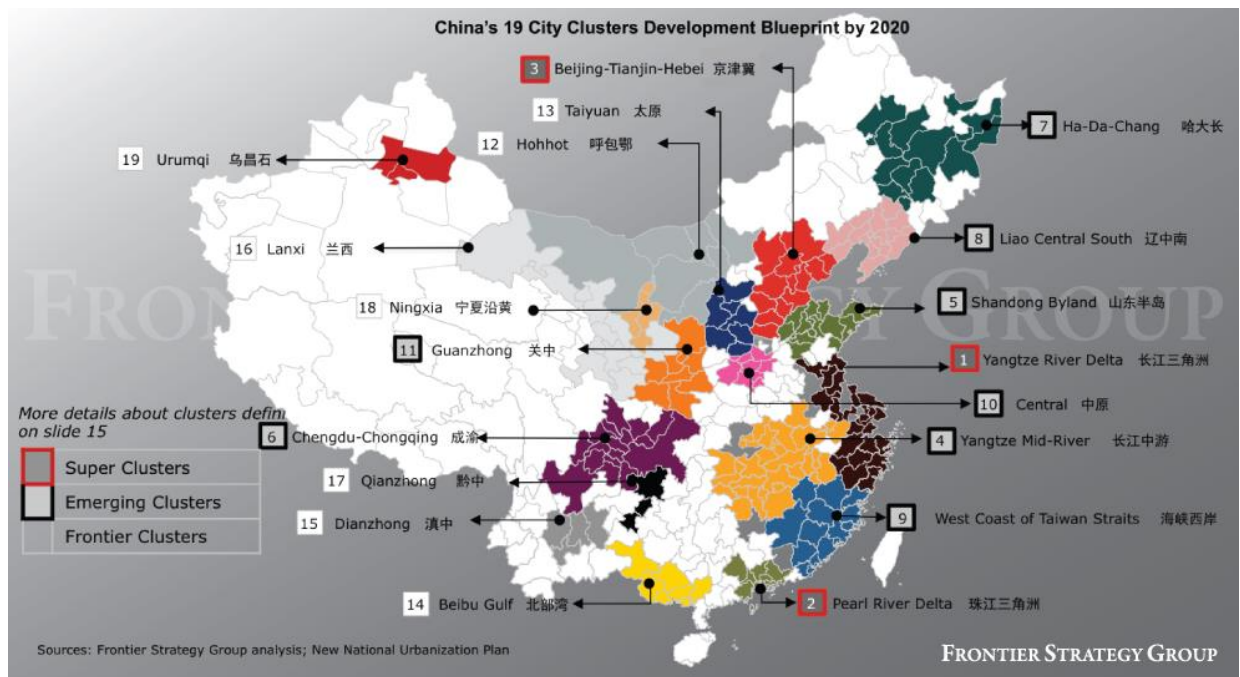
Зураг 27. Хил дамнасан хотын кластерын жишээ: Алмата – Бишкек хотууд

Эх сурвалж: CAREC 2030 *Connecting the region for shared and sustainable development*

Үүнээс гадна Хятад улс эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих, тээвэрлэлтийг бэхжүүлэх, хүн амын нутагшилт, суурьшлын оновчтой тогтолцоо, шилжилт хөдөлгөөнийхөө эрчмийг зохицуулах зорилгоор бүс нутгийн хэмжээнд хотын кластерыг хөгжүүлэхэд анхаарч 3 том, 16 дунд болон жижиг нийт 19 кластерыг хөгжүүлэх зорилт [107] тавин ажиллаж байна.

БНХАУ-ын кластер хотуудын төлөвлөлт

БНХАУ-ын засгийн газраас эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих, тээвэрлэлтийг бэхжүүлэх, шилжин ирэгсдийн тэнцвэртэй байдалд нөлөөлөх зорилгоор бүс нутгийн хэмжээний хотын кластеруудыг хөгжүүлэх санаачлага гарган ажиллаж байгаа бөгөөд 2020 он гэхэд 3 супер, 16 дунд болон жижиг нийт 19 кластертай болохоор төлөвлөсөн байна. БНХАУ-ын Засгийн газраас хотуудын засаг захиргааны хуваагдмал байдлыг арилгах, өргөн уудам нутагт нийгэм, эдийн засгийн үйл ажиллагааг нэгтгэх, хүмүүс хоорондын орон зайн алслалтыг багасгах, хүн амын шилжилт хөдөлгөөн, эдийн засгийн үйл ажиллагааг бүс нутгийн болон үндэсний түвшинд дэмжих зорилгоор төлөвлөлтийг хийж байна. Энэхүү 19 кластераас 3 супер кластерыг (Сувдан голын эрэг, Янзцэ голын эрэг болон Бээжин-Танжинг-Хэбэй) дэлхийн хэмжээний эдийн засгийн бүс болгохоор зорилт тавьсан [108].



Зураг 28. БНХАУ-ын хотын кластерын загвар

Эх сурвалж: Frontier Strategy group analysis, New National Urbanization Plan, 2020

Сувдан голын эргийн бүс нь Дэлхийн аж үйлдвэржилтийн төв гэгддэг бөгөөд санхүүгийн төв Хонг Конг, Хятадын цахиурын хөндий гэгддэг Шинжэн болон тээвэр логистикийн төв бүхий Гуанжоугаас бүрддэг. Харин үйлдвэрлэл, технологи, инновацийн чиглэлээр мэргэшсэн Янцэ голын эрэг нь амралт, аялал жуулчлалын чиглэлээр алдартай Макао, Жухай, Шанхай зэрэг том хотуудаас бүрддэг ба Ази, Номхон далайн зах зээлд гарах гарц байх давуу талтай юм. Бээжин-Тяньжин-Хэбэй бүсийг улс төр, боловсрол, соёл, шинжлэх ухаан, судалгааны төв гэж нэрлэдэг. Энэ бүс нутагт Хятадын хойд нутгийн логистикийн төв гэгддэг Тяньжин болон хүнд үйлдвэрүүд тэр дотроо ган үйлдвэрлэлийн салбар төвлөрсөн Хэбэй муж багтана. Энэхүү гурван супер кластераас бусад 16 кластер нь дунд эсвэл жижиг хэмжээтэй кластерууд бөгөөд дээр дурдсан дэлхийн хэмжээний кластеруудтай харьцуулахад дотоодын нийт бүтээгдэхүүний хэмжээ бага юм. Дунд хэмжээний кластерууд нь улсын ДНБ-ий 6-аас 9 хүртэлх хувийг эзлэх бөгөөд бүс нутгийн хөгжлийг хангах үүрэгтэй оролцох бол жижиг хэмжээтэй кластер нь улсын ДНБ-ий дөнгөж 2 хувийг эзэлж мужийн түвшинд нийгэм эдийн засгийн хөгжлийг хангах үүрэгтэй байна хэмээн төлөвлөгджээ. БНХАУ кластерын аргаар илүү хөгжсөн төв хотуудаа хөгжил бага захын хотуудтай нэгтгэн эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих бодлого баримталж, аж үйлдвэржилтийн эхний шатанд яваа жижиг хотууд руу том хотод ихээр төвлөрөөд буй үйлдвэрүүдийг тарааж хүрээлэн буй орчны бохирдлыг багасгах, сэргийлэх нэг арга зам болгож юм.

БНХАУ өөрсдийн болон кластер хотуудынхаа олон улсын түвшинд үзүүлэх нөлөөллийг нэмэгдүүлэхийн тулд хэвтээ коридор, босоо коридоруудын нэгийг Бүс ба Зам санаачлагатай холбохоор төлөвлөсөн байна [109].

Судалгааны арга зүй: Хотын кластерын үзэл баримтлал, шалгуур үзүүлэлт

Энэхүү судалгааны ажлын хүрээнд хотын кластерын тухай ойлголтыг монголын хот суурингийн хөгжилтэй уях нь зүйтэй хэмээн үзсэн бөгөөд монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хотын кластерын хэлбэрүүдийг дэвшүүлж тэдгээрийн гол үзэл баримтлалыг Хүн ам, Эдийн засаг, Дэд бүтэц, тээвэр, логистик, Газарзүй, орон зайн байршил болон Хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийн уялдаа холбоо гэсэн үндсэн таван бүлэгт хуваан тодорхойлов.

Хүснэгт 42. Монголын нөхцөлд хөгжүүлэх Кластер хотуудын хэлбэрийг тодорхойлсон гол үзэл санаа, тавигдах шаардлага

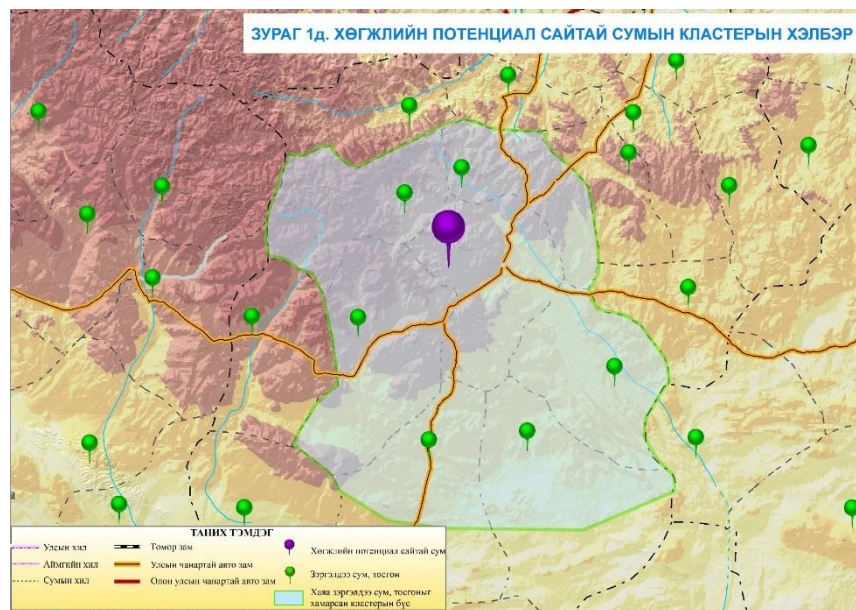
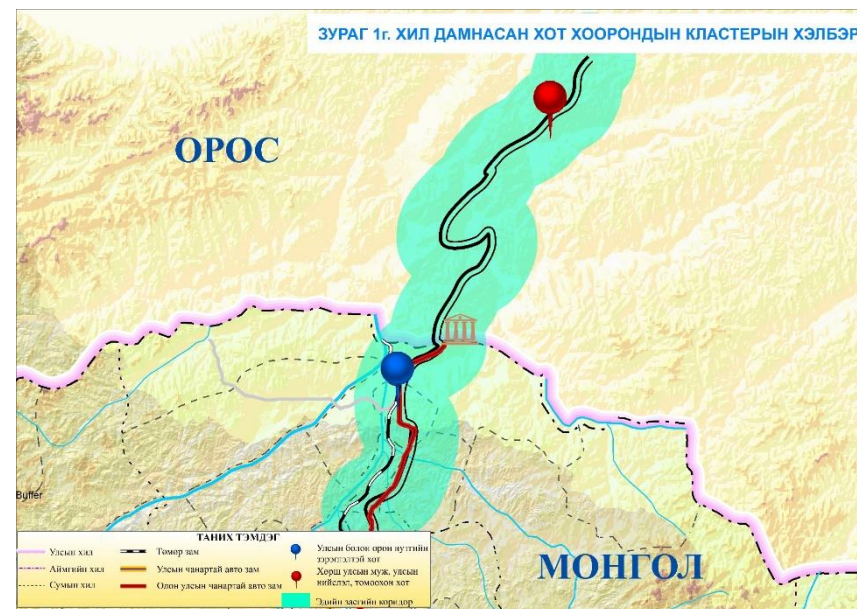
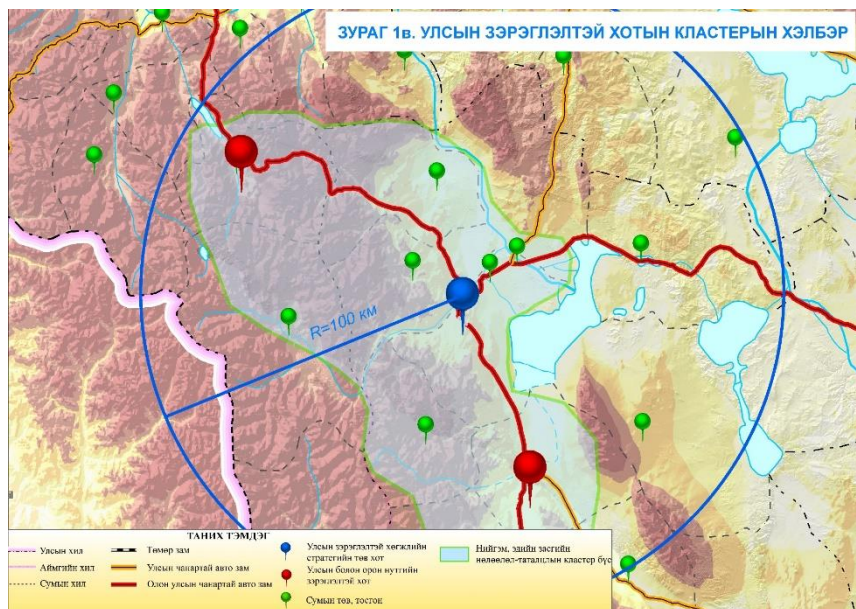
Кластер хотуудын хэлбэр, нэршил	Кластер хотуудын тайлбар	Кластер хотуудын хэлбэрийг тодорхойлсон гол үзэл санаа, тавигдах шаардлага				
		Хүн ам	Эдийн засаг	Дэд бүтэц, тээвэр, логистик	Газарзүй, орон зайн байршил	Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн уялдаа холбоо
Хот хоорондын кластер (зөвхөн хот хоорондын хэлбэр)	Хэлбэрийн хувьд хотууд хоорондын кластер бөгөөд Улсын болон аймгийн зэргэлэлтэй хотууд өөр хоорондоо кластер хотыг үүсгэж, уялдаа, холбоотой хөгжих тухай ойлголт. (Зураг 1а)	1) 50000-аас дээш (шаардлагатай гэвэл 50 мянга хүртэл) хүн амтай улсын болон аймгийн зэргэлэлтэй хотууд; 2) Хотын хүн амын нягтшил 300 хүн/км ² -аас багагүй; 3) Хотжилтын үйл явц эрчимтэй явагдаж байгаа хотуудыг хамруулна.	1) Бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй; 2) Аялал жуулчлал, ХАА-н болон боловсруулах үйлдвэр, хүнсний үйлдвэр, хүнд үйлдвэр, уул уурхайн олборлох үйлдвэрлэлийн аль нэг (эсвэл 2-оос дээш) давамгайлсан, хөгжлийн нөөц, боломж сайтай, эдгээр үйлдвэрлэлийн салбаруудаас тэргүүлэх чиглэлээ болгон хөгжих бололцоотой; 3) Хотуудын үнэлгээгээр бусад хотуудтай харьцуулахад хөгжлийн илүү потенциалтай; 4) Өөр хоорондоо (өрсөлдөхгүй) худалдаа, үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, тээвэр, ханган нийлүүлэлтээр хоршиж, төрөлжих замаар уялдаа холбоотой хөгжих хотуудыг хамруулна.	Кластерт хамрагдах хотууд нь Хүн амын нутагшилт, суурьшил болон Бүсчилсэн хөгжлийн үүднээс тодорхойлсон 1) Үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг (үүний цаана олон улсын болон улсын чанартай авто зам, төмөр зам болон эдийн засгийн коридорыг тооцсон)-ийн зангилаа, эсвэл дагуу байрлаж, өөр хоорондоо авто, төмөр замаар холбогдсон; 2) Бүсийн түвшний тээвэр, логистикийн төв; 3) Эрчим хүчний эх үүсвэртэй холбогдсон хотуудыг хамруулна.	Газарзүйн байршлын хувьд 1) Нийслэлээс алслагдсан; 2) Өөр хоорондоо 200 км хүртэл зайтай; 3) эдийн засгийн бүс доторх эсвэл дамнан байрласан хотуудыг хамруулна.	Хотууд нь өөрсдийн хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтөө тодорхойлохын зэрэгцээ Бүсийн түвшинд кластер болох хоттойгоо уялдаа холбоотойгоор хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийх шаардлага тавигдана.
Нийслэл хотын кластер (Нийслэл дагасан кластерын хэлбэр)	Томоохон метрополитан хотод (бөөгнөрөл) төвлөрсөн буюу Нийслэл хот нь хаяа, дагуул болон зэргэлдээх аймаг, сум, хот, тосгонтой кластер үүсгэж, уялдаа холбоотой хөгжих тухай ойлголт. (Зураг 1б)	1 саяаас дээш хүн амтай, Улсын нийслэл хотыг кластер хотын төв болгон авч үзнэ.	Үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн төв Нийслэл хотын нөлөөллийн бүсийн хүрээнд хаяа, дагуул болон зэргэлдээх аймаг, сум, хот, тосгонтой худалдаа, үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, тээвэр, ханган нийлүүлэлтээр хоршиж, төрөлжих замаар уялдаа холбоотойгоор хөгжих хотыг авч үзнэ.	Үндэсний хэмжээнд авто зам, төмөр зам, тээвэр, логистик, эрчим хүчний төв, гол зангилаа Нийслэл хотыг авч үзнэ.	Эдийн засаг, нийгмийн нөлөөллийн бүсийн хүрээнд Нийслэл хотоос 100 км хүртэлх радиус доторх аймаг, сум, хот, тосгоныг хамруулан авч үзнэ.	Нийслэл хот нь хаяа, дагуул болон зэргэлдээ аймаг, хот, сум, тосгонтой хоршиж, төрөлжих замаар уялдаа холбоотой хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийх шаардлага тавигдана.

<p>Улсын зэрэглэлтэй хотын кластер (Хот түүнийг тойрсон хөдөөгийн сум, тосгон хоорондын кластерын хэлбэр)</p>	<p>Бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг, рольтой Улсын зэрэглэлтэй хотууд нь хаяа, зэргэлдээх сум, тосгонтой кластер үүсгэж, уялдаа холбоотой хөгжих тухай ойлголт. (Зураг 1в)</p>	<p>1) 50000-аас дээш (шаардлагатай гэвэл 50 мянга хүртэл) хүн амтай Улсын зэрэглэлтэй ; 2) Хотжилт эрчимтэй явагдаж буй хотыг кластер хотын төв болгон авч үзнэ.</p>	<p>1) Бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй; 2) Аялал жуулчлал, ХАА-н болон боловсруулах үйлдвэр, хүнсний үйлдвэр, хүнд үйлдвэр, уул уурхайн олборлох үйлдвэрлэлийн аль нэг (эсвэл 2-оос дээш) давамгайлсан, хөгжлийн нөөц, боломж сайтай, эдгээр үйлдвэрлэлийн салбаруудаас тэргүүлэх чиглэлээ болгон хөгжих бололцоотой; 3) Хотуудын үнэлгээгээр бусад хотуудтай харьцуулахад хөгжлийн илүү потенциалтай Улсын зэрэглэлтэй хотыг кластер хотын төв болгон, түүний нөлөөллийн бүсийн хүрээний хаяа болон зэргэлдээх сум, тосгонтой худалдаа, үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, тээвэр, ханган нийлүүлэлтээр хоршиж, төрөлжих замаар уялдаа холбоотойгоор хөгжих хотыг авч үзнэ.</p>	<p>Кластерын төв болох хот нь Хүн амын нутагшилт, суурьшил болон Бүсчилсэн хөгжлийн үүднээс тодорхойлсон 1) Үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг (үүний цаана олон улсын болон улсын чанартай авто зам, төмөр зам болон эдийн засгийн коридорыг тооцсон)-ийн зангилаа, эсвэл дагуу байрласан, 2) Бүсийн түвшний тээвэр, логистикийн төв; 3) Эрчим хүчний эх үүсвэртэй холбогдсон хотыг хаяа, зэргэлдээх сум, тосгонтой хамруулан авч үзнэ.</p>	<p>Газарзүйн байршлын хувьд 1) Бүс нутгийн түвшинд төв байршлын онолд суурилсан, 2) Улсын зэрэглэлтэй хотоос 100 км хүртэлх радиус доторх сум, тосгоныг хамруулан авч үзнэ.</p>	<p>Бүс нутгийн түвшний Улсын зэрэглэлтэй хот нь хаяа, зэргэлдээ сум, тосгонтой хоршиж, төрөлжих замаар уялдаа холбоотой хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийх шаардлага тавигдана.</p>
<p>Хил дамнасан хот хоорондын кластер (Хил дамнасан хот хоорондын кластерын хэлбэр)</p>	<p>Улсын хил дагуу орших дотоодын болон хөрш орнуудын хотууд хоорондын хэлбэр бөгөөд өөр хоорондоо дэд бүтэц, худалдаа, үйлчилгээгээр холбогдон кластер бүс үүсгэж, уялдаа холбоотой хөгжих тухай ойлголт. (Зураг 1г)</p>	<p>1) 15000-аас дээш хүн амтай Улсын хил дагуух Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотыг авч үзнэ.</p>	<p>Гадаад худалдаа, экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний дамжин өнгөрүүлэх тээвэр, логистик, хөгжлийн гарц хил орчмын хотыг хөрш орны хил орчмын хоттой кластер үүсгэж, эдийн засгийн өсөлтийг тогтвортой хангах үүрэг бүхий хотыг хамруулна.</p>	<p>Кластерын хотууд нь Бүсчилсэн хөгжлийн үүднээс тодорхойлсон 1) Үндэсний босоо тэнхлэг (үүний цаана олон улсын болон улсын чанартай авто зам, төмөр зам болон эдийн засгийн коридорыг тооцсон)-ийн дагуу байрласан; 2) Тээвэр, логистик хөгжсөн; 3) Эдийн засгийн коридор, хөрш орнуудын болон дотоодын хөгжлийн гол зам, тэнхлэгийг дайрсан; 4) Эрчим хүчний эх үүсвэртэй холбогдсон хотыг хөрш орны хил орчмын хоттой авч үзнэ.</p>	<p>Газарзүйн байршлын хувьд 1) Улсын хилд ойр байршилтай; 2) ОУ-ын чанартай байнгын ажиллагаатай боомт, Эдийн засгийн чөлөөт бүстэй ойр байршилтай хотыг хөрш орны хил орчмын хоттой хамруулан авч үзнэ.</p>	<p>Хил орчмын хот хөрш орны хил орчмын хоттой худалдаа, экспорт, импорт, тээвэр, логистикийн хувьд харилцан бие биеэ дэмжих замаар уялдаа холбоотой хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийх шаардлага тавигдана.</p>

<p>Хөгжлийн потенциал сайтай сумын кластер (Орон нутгийн хөгжлийн потенциал сайтай сум, тосгон төвтэй кластерын хэлбэр)</p>	<p>Орон нутгийн түвшинд нийгэм, эдийн засгийн хувьд үүрэг, рольтой сум, тосгон (бүлэг суурингийн төв) нь хаяа, зэргэлдээх бусад сум, тосгонтой кластер үүсгэж, уялдаа холбоотой хөгжих тухай ойлголт. (Зураг 1д)</p>	<p>1) Орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг, рольтой, 5000-аас дээш хүн амтай; 2) Хүн амын суурьшлын хувьд тогтвортой, нэмэгдэх хандлагатай сум, тосгоныг кластер сум, тосгоны төв болгон авч үзнэ.</p>	<p>Үнэлгээгээр бусадтайгаа харьцуулахад хөгжлийн илүү потенциалтай сум, тосгоныг кластерийн төв болгон хаяа, зэргэлдээх сум сууринг хамруулан авч үзнэ.</p>	<p>Өөр хоорондоо улсын болон орон нутгийн чанартай авто замаар холбогдсон сум, суурин газар, тосгоныг хамруулан авч үзнэ.</p>	<p>Газарзүйн байршлын хувьд 1) Тойргийн сум, тосгоныг өөртөө хамруулсан төв байршилтай; 2) Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотоос алслагдсан сум, тосгоныг авч үзнэ.</p>	<p>Орон нутгийн түвшний кластерын төв сум, тосгон хаяа, зэргэлдээ сум, тосгонтой хоршиж, төрөлжих замаар уялдаа холбоотой хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийх шаардлага тавигдана.</p>
--	--	--	---	---	--	---

Боловсруулсан. М.Алтанбагана, П.Цэнханд, 2020 он





Боловсруулсан: М.Алтанбагана, П.Цэнханд. 2020 он.

Хүн ам

Эрт цагаас хот суурин газрын хөгжлийг илэрхийлэгч суурь үзүүлэлтийн нэг нь хүн амын тоо байв. Хотын хүн амын тоо нь энгийн хүрээнд тэдгээрийг хот гэж үзэх эсэхийг тодорхойлдог үндсэн үзүүлэлтийн нэг юм [77]. Нөгөө талаас хүн амын тоо гэдэг бол зүгээр л нэг хоёрдмол үзүүлэлт бус харин суурин газрын үүргийг тодорхойлох үзүүлэлт [110] гэж үздэг. Учир нь тухайн суурингийн нийт хүн амын тоо хэдийгээр олон боловч хүн амын дийлэнх нь хөдөө аж ахуйн салбарт ажиллагсад давамгайлах нь хөдөөгийн суурингийн хэлбэрийг илэрхийлдэг бол харин хот болох хүн амын тоо цөөн боловч тухайн суурингийн нийт хүн амын дийлэнх нь хөдөө аж ахуйн бус салбарт ажиллаж байвал тэдгээр суурин хот болох боломжтой [110] байдаг байна. Бид хотын кластерын гол үзэл баримтлалыг боловсруулахдаа тогтоож өгсөн хүн амын тоо нь “Хот тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хууль”-д заасан улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотын хүн ам тоог баримтлав.

Мөн хүн амын төвлөрөл, газарзүйн тархалтын жигд бус байдлыг илэрхийлдэг гол үзүүлэлт болсон хүн амын нягтшил гэсэн үзүүлэлтийг ашиглав. Учир нь хотын кластер нь АНУ-ын 2000 оны тооллогын товчооноос шинээр тогтоогдсон статистикийн газарзүйн объектын тодорхойлолтоор төв ба зэргэлдээ суурин гэсэн нутаг дэвсгэрээс бүрдэх ба хамтдаа 2500-аас 49999 хүнтэй, хүн амын нягтшил 1 милл квадрат тутамд 300-1000 байна гэж заажээ. Мөн хотын кластер нь тооллого болон бүлгийн нягтшил дээр суурилах бөгөөд албан ёсны хил хязгаартай давхцдаггүй. Мөн хүн амын тоо, нягтшил зэргээс хамааран хотын кластерын ангилал харилцан адилгүй байна [107] хүснэгт 4.

Хүснэгт 43. Кластерын ангилал, хүн амын тоо, нягтшилаар

			Кластер суурингийн хүн амын тоо		
			50000=<	5000-49999	500-4999
Нэгж квадрат талбайд ногдох хүн амын нягтшил	км	>=1500	Хотын төв	Шигүү хотын кластер	
		>=300		Хагас шигүү хотын кластер	Хөдөөгийн кластер
		>=50			

Монгол орны нөхцөлд тохиромжой хотын кластерын хүн амын бүлгийн шалгуурт хотжилтын үзүүлэлтийг давхар тооцов. Хотжилт гэдэг нь нийт хүн амд хотын хүн амын эзлэх хувиар илэрхийлэгдэх бөгөөд хотжилтын хувь хэр өндөр байгаагаас хотжилтын эрчим тухайн сууринд хэр хурдацтай явж буйг харж чадах юм. Өөрөөр хэлбэл хотжилт нь өнөө үеийн нийгэм эдийн засгийн чухал үзэгдлүүдийн нэг бөгөөд нийгмийн хөгжилд хот маягийн амьдралын хэв маяг тогтоож, гүйцэтгэх үүрэг нэмэгдэх үзэгдлийг хэлнэ [111].

Эдийн засаг

Хот суурин газарт ямар нэг хэмжээгээр хүн ам төвлөрөн суурьшиж, үйлдвэрлэл үйлчилгээ, барилгажилт, дэд бүтэц бөөгнөрөн, нийгэм эдийн засгийн бүхий л үйл явц явагдаж байдаг орон зай юм. Хот суурин газрын хөгжил нь тухайн улс орны эдийн засгийг дэмжих суурь орчин мөнөөсөө мөн билээ. Хот бүрэлдэн тогтох гол хүчин зүйлийн нэг нь аж үйлдвэр бөгөөд манай оронд үүсэн бүрэлдсэн хотуудын тархалтын өвөрмөц байдал гол төлөв аж үйлдвэрийн төрөлжилт, хир хэмжээ, далайцаас их шалтгаална [24]. Иймд үндэсний болон бүс нутгийн хэмжээнд нийгэм эдийн засгийн үүрэг өндөртэй хот суурин газруудыг түшиглэн бүс нутгийг хөгжүүлэх нь зүйтэй гэж үзэв. Судалгаандаа ШУА-ийн Газарзүй-Геоэкологийн хүрээлэнгийн тусгай захиалгат бүтээгдэхүүн болох “Аж үйлдвэрийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах” сэдэвт тайланг ашиглав. Энэхүү судалгааны ажлын гол зорилго нь Үйлдвэржилтийн хөгжил байршлын нэгдсэн төлөвлөлтийн судалгааг хийж үйлдвэржилтийн хөгжил байршлын орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, эдийн засгийн бүсүүдийн тэргүүлэх салбаруудыг тодорхойлох, улмаар үйлдвэрлэлийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлэх бүсийг зураглахад оршино. Түүхий эд, байгалийн баялгийн нөөц боломж,

Үйлдвэрлэлийн салбарын бүтэц, түүний цаашдын үр ашгийг орон зайд буулгасан тооцоо нь хот суурингийн хөгжилд зайлшгүй чухал юм. Энэхүү судалгаагаар Хүнсний үйлдвэр /сүүний үйлдвэр, махны үйлдвэр, гурилийн үйлдвэр/, Хүнд үйлдвэр /төмрийн хүдрийн үйлдвэр, зэсийн үйлдвэр, газрын тосны үйлдвэр/ болон Хөнгөн үйлдвэр /арьс ширний үйлдвэр, ноосны үйлдвэр, ноолуурын үйлдвэр/-ын тохиромжтой байршлын үнэлгээг хийж төгсгөлд нь аж үйлдвэрийн байршлын тохиромжтой байдлыг үнэлсэн [112] үнэлгээг өөрсдийн судалгаанд гол шалгуур үзүүлэлт болгон ашиглав. Тохиромжтой байдлыг нэн тохиромжтой, тохиромжтой болон тохиромжгүй гэсэн гурван ангилалд хуваан оноо өгөв.

Дэд бүтэц, тээвэр, логистик

Үйлдвэрлэх хүчин хөгжиж, улс ардын аж ахуйн салаа мөчир олширч, эдийн засгийн шинэ шинэ төвүүд үүсэж ирэхэд, тэдгээрийн холбоо улам өргөн, гүнзгий болж тээврийн ач холбогдол асар их болдог байна [23]. Хот суурин зам хоёр хоорондоо салшгүй хэлхээ холбоотой бие биенээ дэмжин тэтгэгч зүйл бөгөөд замын сүлжээг бий болгосноор орчныхоо нутгийг өөртөө татахаас [25] гадна гадаад улсуудтай холбоно. Өөрөөр тээврийн зорилго бол орон зайд хөдөлгөөний гол хязгаарлалт болдог зай, цаг хугацаа, хүний болон байгалийн хүчин зүйлсээс хамааралтай газрын бартаа саадыг төвөг багатай, хурдан шуурхай даван туулах явдал юм [103]. Хотын кластерын гол зарчим нь энэ болдог тул дэд бүтцийн хөгжил нь чухал үзүүлэлтийн нэг юм. Иймд тус бүлэгт одоо байгаа авто болон төмөр замын ангилал болон цаашид гадаад улс орон болон бүс нутгийн хэмжээнд голлох үүрэгтэй дэд бүтцийн салбарын төлөвлөлтүүдийг голлон суурь үзүүлэлт болгон авав. Монгол улсын Авто замын тухай хуульд орон нутгийн чанартай авто зам, улсын чанартай авто зам, олон улсын чанартай авто зам гэсэн үндсэн гурван ангиллыг тусгасан байна [113]. Бид судалгаандаа уг шалгуурыг ашиглан шалгуур үзүүлэлт болгон оруулав.

Мөн Монгол улсын нийгэм эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэх бүсүүдийн зам, тээврийн үндсэн босоо болон хэвтээ тэнхлэг, дэд тэнхлэг, тэдгээрийн үйлчлэлийн зохистой хүрээн дэх тээвэр логистикийн төвүүдийг оновчтой тодорхойлох судалгаа төлөвлөлтийн ажлын хүрээнд хийгдсэн үр дүнг ашиглан цаашид манай орны хөгжилд чухал үүрэгтэй үндсэн болон дэд тэнхлэгийн дагуу байршсан эсвэл зангилаан дээр байршсан эсэхээс хамааруулан шалгуур үзүүлэлтийг тооцов.

Түүнчлэн энэ бүлэгт хот, сум суурин газрын эрчим хүчний чадлыг 220 кВц ба түүнээс дээш сайн, 110 кВц дунд, 35 кВц ба түүнээс доош муу гэсэн гурван ангилалд тооцов.

Газарзүй, орон зайн байршил

Эрт дээр үеэс хот суурин газруудын үүсэл хөгжил томоохон голын сав, байгаль, ашигт малтмалын нөөц зэрэг нийгэм, эдийн засгийн суурь бүхий орчинд бүрэлдэн бий болж байжээ. Кластерыг хөгжүүлэхдээ хоосон газраас бус өнөөгийн байгаа үйлдвэр аж ахуйн агломераци буюу төвлөрөлд түлхүү анхаарах нь чухал гэдгийг судлаачид тэмдэглэсэн [77] байна. Монгол улсад шинээр үүсч байгуулагдсан хот суурин газрууд ч мөн ямар нэг хэмжээгээр хуучны суурин, газарзүйн байршлыг харгалзсаны зэрэгцээ шинэ тутам хөгжсөөр ирсэн улс төр, засаг захиргааны хуваарь, үйлдвэрлэх хүчний хөгжил байршил, хүн ам, угсаатны нутагшилт, ард түмний санал, байгаль экологийн нөхцөлийг даган байгуулагдаж иржээ [114]. Нийслэл, аймаг, эдийн засгийн мужийн төв хотууд нь хамгийн ашигтай газар зүйн байрлалыг эзэгнэн байгуулагдсан байх ёстой. Тэгж чадвал улсын нийслэл нь бүх улсынхаа хэмжээн дээр аймгийн төв нь өөрийнхөө аймгийн нутаг дэвсгэр дээр, улмаар нийслэл болон бусад хоттойгоо олон талын хэлхээ холбоог барьж цэцэглэн хөгжиж чадна. Тухайлбал 1940 оны сүүлчээр манай улс 15 аймагт хуваагдаж байсан боловч зарим аймгийн газар нутгийн хэмжээ хэтэрхий өргөн уудам учраас захын сумд нь төвөөс олон зуун км алслагдсан байв. Энэ бол газарзүйн байршлын тохиромжгүй хувиарлалт юм. Нөгөө талаас 1970-аад оны байдлаар хотжилтын түвшин Дорнод, Дорноговь, Сэлэнгэ аймгуудад 49-52 хувьтай буюу бусад хот, сууринтай харьцуулахад өндөр байсны гол шалтгаан нь газарзүйн байршлын оновчтой нөхцөл хэмээн

үздэг. Учир нь Сүхбаатар-Улаанбаатар-Замын-Үүд чиглэлийн өргөн төмөр зам Сэлэнгэ, Дорноговь аймгийг дайрах болсон нь байгалийн нөөц баялгийг ашиглах, төмөр замын тээвэрт үйлчлэх үүрэг бүхий суурин томорч оршин суугчдын тоо улам олон болсон [110] байдаг.

Иймд хотын кластерын судалгаанд тухайн хот суурин газрын нийслэлээс алслагдах зай болон кластерын төв болж буй хот суурингийн хөрш зэргэлдээ сум сууринг татах таталцлын зайг тусгаж өгөв. Тухайлбал баруун аймгуудын хувьд нийслэл хотоос алслагдсан тэндээс хөгжилд хүрэх боломж муу учир эдгээр төвүүдийн аль нэг төвийн үүргийг өндөржүүлж тодорхой нэг төвд татагдан хөгжих бүс болгох шаардлагатай [114]. Энэ нь нэг талаар нийслэлээс хараатаар бие даан хөгжих боломжийг олж авах байршлын давуу байдал юм.

Судалгаандаа Раллийн хуулийг ашиглан кластерын төв болох хот сууринг үнэлсэн юм. Улаанбаатар хот нь бусад хот, суурин, сумдыг өөртөө татах хамгийн том таталцлын бүс болдог. Ийм ч утгаар Улаанбаатар хотын таталцлын нөлөөллөөс хол орших хот, сум, суурин кластерын төв болж бие даан хөгжих боломжтой гэж үзлээ. Нийт улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот тус бүрийн Улаанбаатар хотоос алслагдах зайн алслалтыг тооцож гарсан үр дүнгийн дунджаар шалгуур үзүүлэлтийн босгийг тавив. Хэрэв кластерын төв болох хот нь Улаанбаатар хотоос 300 км хүртэлх зайд алс оршихгүй бол тодорхой хэмжээнд нийслэл хотын нөлөөнд автаж бие даан хөгжих боломжийг сааруулах юм [115]. Таталцлын зай 300 км дотогш байх тусам нийслэл хотын нөлөөлөлд автах магадлалтай харин 500 км-ээс дээш зайд алслагдсан аймгийн төвүүд нь бие даах бүрэн боломжтой гэж үзээд шалгуур үзүүлэлтийг боловсруулав.

Мөн экологийн саад бэрхшээл /ecological barriers/ гэдэгт цөл, уул нуруу, гол мөрөн зэрэг ялгаатай хоёр экосистемийн хоорондох байгалийн хилийг ойлгоно. Энэхүү байгалийн хил нь хот суурин газрыг төлөвлөх, бүсчлэх асуудалд чухал нөлөөтэй тул улсын зэрэглэлтэй хотын кластерын нийгэм, эдийн-засгийн таталцлын хүрээг тогтооход харгалзах нь зүйтэй хэмээн үзэж судалгааны ажилдаа ашиглав.

Хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийн уялдаа холбоо

Кластерын эрхзүйн байдал. 2019.06.06-ны өдрийн Жижиг, дунд үйлвэрлэл, үйлчилгээг дэмжих тухай хуульд [116] “Аж ахуйн нэгж нь үйлдвэрлэл, үйлчилгээний зорилго, төрөл, чиглэл, газарзүйн байршлын хувьд хорших (төрөлжсөн үйлдвэрийн бүтээгдэхүүнийг толгойлох үйлдвэрт нийлүүлэх), төрөлжих (олон үйлдвэрийн газрууд нэг төрлийн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх) хэлбэрээр харилцан уялдаатай хамтран ажиллахыг кластер” хэмээн үзнэ гэж зохицуулж өгсөн. Үүнээс өөр тодорхой байдлаар кластерын тухай тусгагдсан эрх зүйн бичиг баримт хомс байгаа нь шинэлэг нэр томъёо болохыг харуулна.

Монгол Улсын “Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль”-д заасны дагуу бүс нутгийг хөгжүүлэхдээ судалгаа шинжилгээнд үндэслэн, нөөц бололцоонд тулгуурлаж, нэгдмэл цогц харилцан уялдаатай, олон нийтийн оролцоог хангасан байна хэмээн заасан байх ба 2020.05.07-ны өдрийн шинэчилсэн найруулгаар аймаг, нийслэл, хотын тав болон нэг жилийн хөгжлийн үндсэн чиглэлийн тухай тусгагдсан [96] нь хот, хөдөөгийн хөгжлийн тэнцвэрт байдлыг хангасан бүс нутгийн хөгжлийг оновчтой тодорхойлох шаардлагатайг илтгэнэ.

Монгол Улсын төрөөс хүн амын хөгжлийн талаар баримтлах бодлогод хот хөдөөгийн хөгжлийн ялгааг багасган байгаль орчны даац түүний нөөцтэй уялдуулан хүн амын зохисгүй бөөгнөрлийг сааруулж, дагуул хот, бүсийн тулгуур төвүүд болон бүлэг сууринг түшиглэсэн орон нутагтаа суурин амьдрах хүн амын байршлыг дэмжинэ хэмээн заасан байдаг [98]. Хот, суурин газар нь хүний хөгжлийг дэмжих таатай нөхцлийг бүрдүүлж чадах боловсрол, инноваци, улс төр, технологийн дэвшил, нийгмийн үйлчилгээ болон санхүүгийн бүхий л нөхцлийг шийдвэрлэсэн цогц төв байх ёстой бөгөөд хотжилтыг сайн төлөвлөж чадвал улс орон бүхэлдээ үр ашгийг нь хүртэнэ. Хүн амын хот суурин газарт шилжин суурьших болон хөдөө орон нутагт амьдарч байгаагаас үл хамааран иргэн бүрт хөгжил дэвшлийн үр ашгийг тэгш

хүртээмжтэй хүргэхийн тулд тогтвортой хөгжил бүхий хотжилтын асуудлыг анхааралдаа авч хөгжлийн зөв бодлогыг хэрэгжүүлэх [93] нь зүйтэй гэж үздэг. НҮБ-аас санаачилсан **Тогтвортой хөгжил - 2030** хөтөлбөрийн хүрээнд ТХЗ-ын 17 зорилго, 169 зорилтыг баталж дэлхий нийтээр хэрэгжүүлж эхэлсэн бөгөөд манай орны хувьд ч энэ чиглэлийн ажлуудад анхаарал хандуулан бодлого төлөвлөлтийг уялдуулах болов. Тухайлбал хөтөлбөрийн хувьд:

- **Зорилго 8** *Тогтвортой, хүртээмжтэй эдийн засгийн өсөлт, бүрэн, бүтээмжтэй ажил эрхлэлт, зохистой хөдөлмөрийг хөхүүлэн дэмжих;*
- **Зорилго 9** *Уян хатан дэд бүтцийг байгуулж, хүртээмжтэй, тогтвортой аж үйлдвэржилтийг дэмжиж, инновацийг хөгжүүлэх;*
- **Зорилго 11** *Хот, хүн амын суурьшилыг бүх талын оролцоог хангасан, аюулгүй, эрсдлийг даван туулах чадвартай, тогтвортой болгох хүрээнд*
 - **Зорилт 11.а** Үндэсний болон бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөлтийг сайжруулах замаар хот, хагас суурин газар, хөдөө орон нутгийн хооронд эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчны үр дүнтэй уялдаа холбоо дэмжих;
 - **Зорилт 10.7** Төлөвлөлт, зохицуулалт сайтай шилжилт хөдөлгөөний бодлого хэрэгжүүлэх замаар хүмүүсийн зохион байгуулалттай, аюулгүй, байнгын, хариуцлагатай шилжилт хөдөлгөөнийг дэмжихээр заагдсан байна.

Манай улсын хувьд 2016 онд УИХ-аас “Монгол улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал 2030”-г батлан

- **Зорилт 5** Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоонд тулгуурлан хот байгуулалт, газрын харилцааны эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгоно.
- **Зорилт 6** Хот, суурин газрын бие даасан байдлыг хөгжүүлж, хот байгуулалтын томоохон төсөл, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэн зам харилцаа, инженерийн дэд бүтцийг барьж байгуулах, иргэдийн амьдрах эрүүл, аюулгүй, тохилог орчныг бүрдүүлэх, дэлхийн жишигт нийцсэн ногоон хөгжлийн чиг баримжаагаар хот байгуулалтыг тогтвортой хөгжүүлнэ гэсэн зорилтуудыг тусган ажиллаж байна.

Түүнээс гадна “Алсын хараа 2050” үндэсний урт хугацааны бодлогын баримт бичгийн 8-р зорилгод: Үндэсний соёлоо дээдэлсэн, хүн амын нутагшилт, суурьшлын тогтвортой тогтолцоотой, байгалийн унаган төрх, экосистемийн тэнцвэрт байдлыг хадгалан хойч үедээ өвлүүлсэн, эдийн засгийн төрөлжилт, дагналт, хоршилт бүхий ногоон үйлдвэрлэлийг хөгжүүлж, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад нэгдсэн, өрсөлдөх чадвартай, харьцангуй тэнцвэртэй бүсүүдийг хөгжүүлнэ хэмээн тусгасан байна.

Иймд бид хот суурин газрын хөгжлийн асуудлыг онцлох зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд дэлхий нийтийн шинэ хандлага, арга туршлагаас суралцан үндэсний язгуур эрх ашигт нийцсэн, хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, хууль тогтоомжтой уялдсан хот суурин, бүс нутгийн шинэ төлөвлөлтийг Монгол орны хөрсөнд буулгах хийх зүйтэй юм.

Монгол улсын бүс нутгийн хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийн гол бичиг баримт болох УИХ-ын 2001 оны 57 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал”-ын хүчинтэй хугацаа 2020 онд дуусгавар үүнтэй уялдуулан бүс нутаг, аймаг, сумдыг шинээр төлөвлөн хөгжүүлэх шинэ арга зам зайлшгүй шаардлагатай юм. Иймд дэвшүүлж буй хотын кластерын судалгааны шалгуур үзүүлэлт болон гарсан үр дүнг аймаг орон нутгийн болон Монгол улсын цаашлаад гадаад орчны бодлого, баримт бичгүүдтэй уялдуулан тооцох нь чухал байна.

Шалгуур үзүүлэлтийг тооцох аргачлал

Хүн ам: Тоон шалгуур үзүүлэлт болох хүн амын жилийн дундаж өөрчлөлтийг “Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтийг тооцох аргачлал” дахь дараах тэгшитгэлээр 1990-2000, 2000-2010, 2010-2019 онуудаар тооцсон ба улсын дундаж үзүүлэлттэй харьцуулж үнэлэв.

$$\Delta P = \frac{(P_T - P_C)}{P_C * (T_T - T_C)} * 100$$

ΔP – Хүн амын жилийн дундаж өсөлт

P_T – Тайлант оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо

P_C – Суурь оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо

T_T – Тайлант он

T_C – Суурь он

Зайн алслалт: Доорх Раллийн таталцлын хуулийг ашиглан хоёр хотын тэнцүү үйлчлэх зайг тооцно (Reilly's law of retail gravitation).

$$D_{ab} = \frac{d}{1 + \sqrt{P_b/P_a}}$$

D_{ab} – хоёр хотын тэнцүү үйлчлэх цэг

d - хоёр хотын хоорондын зай

P_b – b хотын хүн амын тоо

P_a – a хотын хүн амын тоо

Аналитик шатлалын процессын арга:

Олон хүчин зүйлүүдийг хооронд нь харьцуулахад нэг нь нөгөөгөөсөө илүү ач холбогдолтой байх ба эзлэх жингийн хувьд өндөр жин дарна. Шалгуур үзүүлэлтийг эрэмбэлэхдээ АНР (analytical hierarchy process) буюу шатлан эрэмбэлэх аналитик аргыг ашигладаг.

Хос харьцуулалтын матриц

	1	2	3	4	5	6
1		n1	n2	n3	n4	n5
2	1/n1		m2	m3	m4	m5
3	1/n2	1/m2		h3	h4	h5
4	1/n3	1/m3	1/h3		j4	j5
5	1/n4	1/m4	1/h4	1/j4		p5
6	1/n5	1/m5	1/h5	1/j5	1/p5	

Сонгон авсан хүчин зүйлүүдийн ач холбогдлоор нь эрэмбэлсэн шалгуур үзүүлэлтийн эрэмбэлэлтийн матрицыг ашиглан нийцлийн харьцааг дараах томъёогоор тооцдог.

$$CR = \frac{CI}{RI}$$

CR-Нийцлийн харьцаа

CI-Санамсаргүй байдлын индекс

RI-Нийцлийн индекс

Эндээс

$$CI = \frac{Y_{max} - n}{n - 1}$$

Y_{max} -матрицын хувийн утга

n -матрицын гишүүний тоо

- $CR > 0.1$ -ээс их бол жингийн харьцаа үнэмшил багатай учраас дахин эзлэх жингээ тооцох шаардлагатай

- CR > 0.1-ээс бага бол жингийн харьцаа зөв бөгөөд дүн шинжилгээний үйл явц цааш үргэлжлэх боломжтой

Ач холбогдол буюу эзлэх жингийн хувьд хүчин зүйлүүдийн эзлэх жингийн нийлбэр нэгтэй тэнцэх ёстой.

Үүний дараа нэгдсэн үнэлгээг гаргахдаа дараах томъёог ашиглана.

$$S = \sum_{i=1}^n W_i X_i$$

S-тухайн объект /хүчин зүйлийн / тохиромжтой байдал

W_i-I хүчин зүйлийн жигнэсэн дундаж

X_i-шалгуур хүчин зүйлийн тоо

Хүснэгт 44. Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хотын кластерын хэлбэрүүдийг тооцоход ашиглагдах шалгуур үзүүлэлтүүд

№	Шалгуур үзүүлэлт	Дэд шалгуур үзүүлэлт	Сайн (3)	Дунд (2)	Муу (1)	Мэдээллийн сурвалж
1	Хүн ам	Хүн амын тоо	50000 – аас дээш	15000 – 50000	15000 хүртэл	www.1212.mn
2		Хүн амын жилийн дундаж өөрчлөлт (1990-2000, 2000-2010, 2010-2019)	Улсын дунджаас их өсөлттэй	0-оос улсын дундаж өсөлт хүртэл	Хүн ам буурсан	
3		Хүн амын нягтшил	300<	100-300	100>	
4	Эдийн засаг	Аж үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүс нутаг	Нэн тохиромжтой	Тохиромжтой	Тохиромжгүй	“Аж үйлдвэрийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах” тусгай захиалгат бүтээгдэхүүн. ШУА-ийн ГГХ
5		Хөгжлийн ирээдүй сайтай хот, сумд	Сайн	Дунд	Муу	“Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах, 2019-2020” суурь судалгааны төслийн тайлан. ШУА-ийн ГГХ
6	Дэд бүтэц, тээвэр, логистик	Авто замын сүлжээ	Олон улсын чанартай авто зам	Улсын чанартай авто	Орон нутгийн чанартай болон авто зам дайраагүй	Авто замын тухай хууль, Зам тээвэр, хөгжлийн яам
7		Эдийн засгийн чөлөөт бүс, боомтуудын ангилал	Олон улсын, байнгын ажиллагаатай	Хоёр талын, байнгын ажиллагаатай	Хоёр талын, түр ажиллагаатай	Гаалийн ерөнхий газар
8		Үндэсний хэмжээний дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн зангилаан дээр	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн дагуу	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгээс алс	Монгол улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төсөл боловсруулах ажил

9		Замын хөдөлгөөний эрчим	Сайн	Дунд	Муу	“Зам тээврийн сүлжээ болон тээвэр логистикийн хэтийн төлөв (2021-2050)”
10		Эрчим хүчний чадал	220 кВц ба түүнээс дээш	110 кВц	35 кВц	ҮСХ, Эрчим хүчний хангамж
11	Газарзүй, орон зайн байршил	Авто замын ангилал, зэрэглэл	Олон улсын чанартай авто зам 100-120 км	Улсын чанартай авто зам 80-100 км	Орон нутгийн чанартай авто зам 60-80 км	Авто замын тухай хууль, Зам тээвэр, хөгжлийн яам
12		Кластер үүсгэх хоёр хотын хоорондын зайн алслалт	200±20 км-ээс бага	300 км хүртэл	300 км-ээс дээш	
13		Хилийн гаднах хотын зайн алслалт				
14		Авто замын бартаажилтын коэффициент				
15		Улаанбаатар хотоос алслагдсан зай	300 хүртэл км	300-500 км	500-аас дээш км	

Судалгааны үр дүн: Хотын кластерын хэлбэрүүд

1. Хил дамнасан хот хоорондын кластер

Хил дамнасан хот хоорондын кластер нь манай орны хилийн ойролцоо орших хотууд болон хилийн гадна орших хөрш хоёр орны томоохон хотууд хоорондоо тээвэр логистикийн сүлжээгээр холбогдон гадаад худалдаа, экспорт, импортыг тэтгэн хөгжүүлэх гүүр болон хөгжих кластерын хэлбэр юм.

БНХАУ-ын засаг захиргааны нэгж нь 1-р эрэмбэ буюу орон нутаг (provincial), 2-р эрэмбэ буюу тойрог (prefectural level), 3-р эрэмбэ буюу муж (county level), 4-р эрэмбэ буюу гацаа (township level), 5-р эрэмбэ буюу нэгдэл тосгон (basic level autonomy) гэсэн үндсэн хэсгээс бүрдэнэ. Эдгээр 5 эрэмбэ нь мөн дотроо олон төрлийн ангилалтай байна. Монгол орон нь зүүн, баруун болон урд хэсгээрээ Шинжаан Уйгарын өөртөө засах бүс нутаг болон Өвөр Монголын өөртөө засах оронтой хиллэдэг. ӨМӨЗО нь Хятадын нэгдүгээр эрэмбийн өөртөө засах орон бөгөөд 9 тойрог, 3 холбоод цаашлаад олон гацаадаас бүрддэг ба нийслэл нь Хөххот юм. Харин Шинжаан Уйгарын өөртөө засах бүс нутаг олон тойрог, мужуудаас бүрдэх бөгөөд нийслэл нь Өрөмч хот юм. Мөн БНХАУ-ын Ниншя Хуэй өөртөө засах мужийн нийслэл Юнчиун хот болон БНХАУ-ын мужийн түвшний хот Хөлөнбуйр нь мөн хил дамнасан хот хоорондын кластерын шалгуурт багтах боломжтой хотууд юм.

Оросын холбооны улс нь бүгд найрамдах улс, хязгаар нутаг, муж, холбооны шинжтэй /ач холбогдолтой/ хотууд, автономит муж болон автономит тойрог гэсэн 83 бүрэлдэхүүн хэсгээс бүрдэнэ. Судалгааны ажлын үндсэн шалгуур үзүүлэлтийг баримтлан эдгээр холбооны бүрэлдэхүүний нийслэл хотыг хил дамнасан хотын шалгуур үзүүлэлтэд хамруулахаар зорьсон. Алтайн бүгд найрамдах улс, Тувагийн бүгд найрамдах улс, Буриатын бүгд найрамдах улс болон Өвөр байгалийн хязгаар нь монгол улстай хиллэдэг томоохон холбооны бүрэлдэхүүн нэгж юм. Монгол орны хойд хилтэй хамгийн ойр орших хотууд нь Бүгд найрамдах Буриад улсын нийслэл Улаан-Үд, Алтайн Бүгд найрамдах улсын нийслэл хот Горно-Алтай, Тувагийн бүгд найрамдах улсын нийслэл Кызыл, Өвөр байгалийн хязгаарын нийслэл Чита хотууд юм.

Энэхүү хил дамнасан хотуудын кластерын хэлбэрийн үндсэн шалгуур нь засаг захиргааны шатлалын хувьд ижил, ойролцоо түвшний хотууд нэг нь нөгөөгөө захирах бус харилцан тэнцүү үйлчилж эдийн засаг, худалдаа үйлчилгээний эргэлтийг дэмжих юм. Иймд Монгол орны улс болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотуудтай харилцан кластер үүсгэх хотууд нь мөн тухайн улсын засаг захиргааны шатлалын хувьд том, нийгэм эдийн засгийн үүрэг өндөртэй хотууд байх нь зүйтэй. Бид хил дамнасан хот хоорондын кластерт ОХУ-тай хиллэсэн 4, БНХАУ-тай хиллэсэн 4 нийт 8 хувилбарыг дэвшүүлэв. Үүнд:

1. Чойбалсан /Дорнод/ - Хөлөнбуйр / БНХАУ-ын мужийн түвшний хот/
2. Даланзадгад /Өмнөговь/ - Инчуан / БНХАУ-ын Ниншя Хуэй өөртөө засах мужийн нийслэл/
3. Ховд /Ховд/ - Өрөмч / Шинжаан Уйгарын өөртөө засах орны нийслэл/
4. Сайншанд /Дорноговь/ - Хөххот /Өвөр Монголын өөртөө засах орны нийслэл/
5. Сүхбаатар /Сэлэнгэ/ -Улаан-Үд /Бүгд найрамдах Буриад улсын нийслэл/
6. Улиастай /Завхан/ - Кызыл /Тувагийн бүгд найрамдах улсын нийслэл /
7. Чойбалсан /Дорнод/- Чита /Өвөр байгалийн хязгаарын нийслэл/
8. Өлгий /Баян-Өлгий/ – Горно-Алтай /Алтайн Бүгд найрамдах улсын нийслэл/

Хил дамнасан хот хоорондын кластерын үнэлгээг хийхдээ нийт найман шалгуур үзүүлэлтийг харгалзан аналитик шатлалын процессын аргаар хувилбар тус бүрийг үнэлэн Монгол орны нөхцөлд хөгжүүлэх нэн шаардлага бүхий хотуудыг тогтоов (хүснэгт 4.5). Түүнчлэн шугаман хос хамаарлыг ашиглан шалгуур тус бүр дээр найман хувилбараараа матриц зохион хамгийн ач холбогдол өндөр бүхий хувилбарыг тогтоов. Үүний дараа шалгуур тус бүр дээр нийцлийг харьцааг шалгасан болно (хүснэгт 4.5). Хэрэв нийцлийн харьцаа 0.1-ээс их бол жингийн үнэмшил бага гэж үзэн ахин тооцох шаардлагатай юм.

Хүснэгт 45. Хил дамнасан хот хоорондын кластерын шалгуур үзүүлэлтийн нийцлийн харьцаа

Шалгуур үзүүлэлтүүд	max	CI	RI	CR
Хүн амын тоо	8.38	0.05	1.41	0.038
Хөгжлийн потенциалын үнэлгээ	8.46	0.07	1.41	0.047
Тэнхлэгийн зангилаан дээр	8.21	0.03	1.41	0.021
Эрчим хүчний чадал	8.00	0.00	1.41	0.000
Хилийн боомтын ангилал	8.42	0.06	1.41	0.042
Эдийн засгийн чөлөөт бүс	8.00	0.00	1.41	0.000
Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	8.41	0.06	1.41	0.041
Хоёр хотын зайн алслалт	8.23	0.03	1.41	0.023

Үүний дараа шалгуур үзүүлэлтүүдээ хооронд нь ач холбогдлынх нь хувьд жинлэсэн.

Хүснэгт 46. Шалгуур үзүүлэлт хоорондын ач холбогдлын жинэлсэн утга

Шалгуур үзүүлэлт	Авах жин	Харгалзах шалгуур үзүүлэлт	Авах жин	Тайлбар
Хүн амын тоо	1	Хөгжлийн потенциалын үнэлгээ	3	хөгжлийн потенциалын үүрэг чухал. Гэхдээ түүнээс дутуугүй хүн амын тоо хөгжлийн хөдөлгүүр болно. Иймд бага зэрэг давуу нөлөөтэй гэж үзэж 3 -аар жинлэв.
	1	Тэнхлэгийн зангилаан дээр	5	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа зангилаа бүсэд орших нь давуу тал болно. Иймд хүн амтай харьцуулахад чухал нөлөөтэй гэж үзэж 5 -аар жинлэв.
	1	Эрчим хүчний чадал	1	хоёр шалгуур үзүүлэлтийн үүрэг тэнцүү тул 1
	1	Хилийн боомтын ангилал	5	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа хилийн боомтын ач холбогдол илүүтэй тул 5-аар жинлэв.

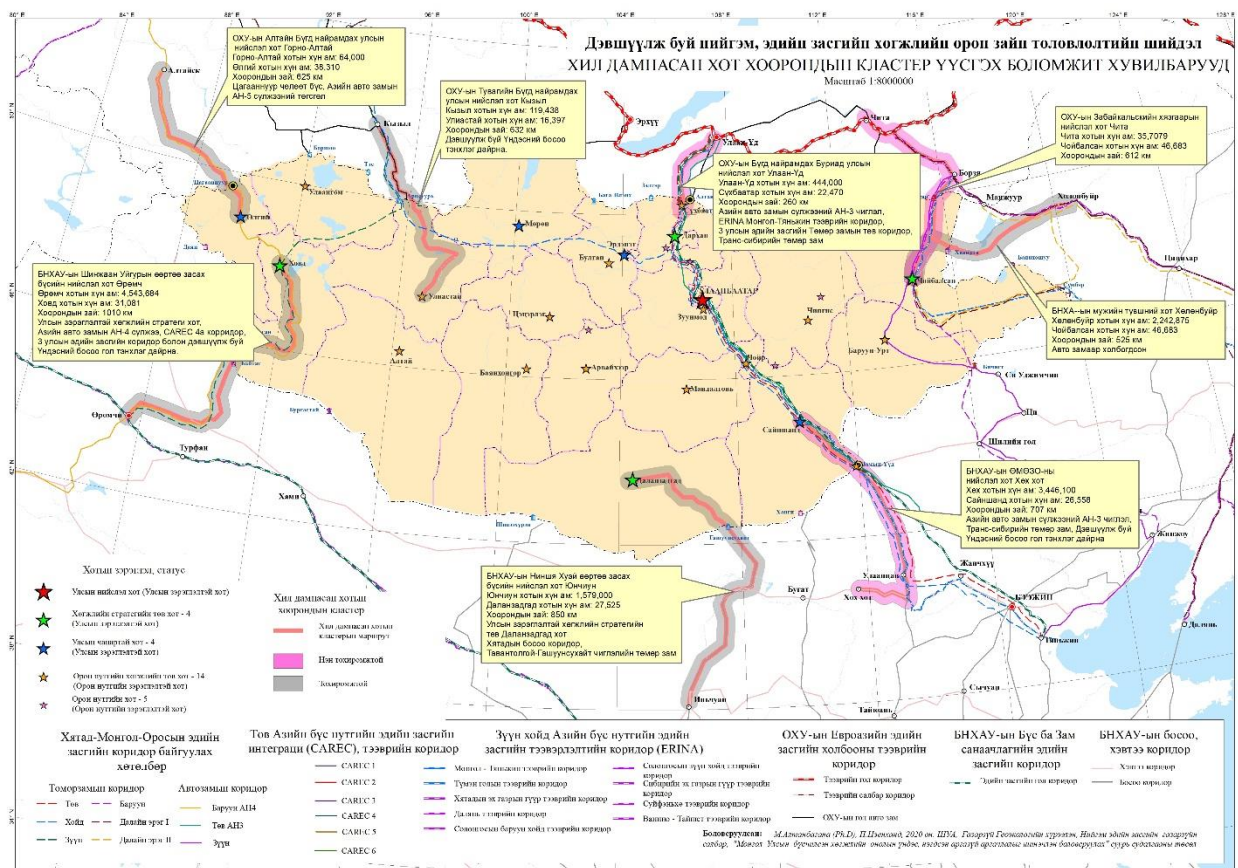
	1	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	5	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа эдийн засгийн чөлөөт бүстэй ойр буюу залгаа орших нь давуу тал болно. Иймд хүн амтай харьцуулахад чухал нөлөөтэй гэж үзэж 5-аар жинлэв.
	1	Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	5	Энэхүү кластерын хувьд байнгын оршин суугчдыг тогтвортой татахаас гадна энэхүү кластерыг түшиглэн бусад бүсээс ирэх зорчигч хөдөлгөөн их байх нь чухал бөгөөд боомтын үйл ажиллагаа зорчигч хүлээн авах хүчин чадал болон үйл ажиллагааны чиглэл чухал үүрэгтэй юм. Иймд 5-аар жинлэв.
	1	Хоёр хотын зайн алслалт	7	Хил дамнасан хотын кластерын хамгийн чухал шалгуур үзүүлэлт нь тухайн хоёр хотын хоорондын зайн алслалт бөгөөд тухайн зай хэдий чинээ бага байна зарцуулах хугацаа богино үр дүнтэй олон эргэлт хийх, зорчигчид мөнгө санхүү, цаг заваа хэмнэх боломжтой болох тул хүчтэй нөлөө бүхий шалгуур хэмээн үзэж 7-оор жинлэв.
Хөгжлийн потенциалын үнэлгээ	1	Тэнхлэгийн зангилаан дээр	3	зангилаан дээр орших нь ач холбогдлын хувьд илүү учир бага зэрэг ач холбогдолтой гэж үзэн 3-аар жинлэв.
	5	Эрчим хүчний чадал	1	хөгжлийн потенциал нь илүү ач холбогдолтой бөгөөд цаашид эрчим хүчний асуудлыг давхар шийдэх бүрэн боломжтой байршил чухал үүднээс 5-аар жинлэв.
	1	Хилийн боомтын ангилал	3	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа хилийн боомтын ач холбогдол илүүтэй гэж жинлэв.
	1	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	3	эдийн засгийн чөлөөт бүс зэрэг хөгжлийн ирээдүй сайтай нөөцийг түшиглэн орших нь ач холбогдол илүүтэй гэж үзэв.
	3	Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	1	хөгжлийн потенциал нь илүү ач холбогдолтой
	1	Хоёр хотын зайн алслалт	3	Хил дамнасан хотын кластерын хамгийн чухал шалгуур үзүүлэлт нь тухайн хоёр хотын хоорондын зайн алслалт бөгөөд тухайн зай хэдий чинээ бага байна зарцуулах хугацаа богино үр дүнтэй олон эргэлт хийх, зорчигчид мөнгө санхүү, цаг заваа хэмнэх боломжтой.
Тэнхлэгийн зангилаан дээр	5	Эрчим хүчний чадал	1	Байршлын асуудал нь илүү ач холбогдолтой бөгөөд цаашид эрчим хүчний асуудлыг давхар шийдэх бүрэн боломжтой байршил чухал үүднээс 5-аар жинлэв.
	1	Хилийн боомтын ангилал	2	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа хилийн боомтын ач холбогдол илүүтэй ч зангилаа бүс нь өөрөө давуу тал өндөр тул багахан ач холбогдол илүү гэж үзээд 2-оор жинлэв.
	1	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	2	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа эдийн засгийн чөлөөт бүс зэрэг хөгжлийн ирээдүй сайтай нөөцийг түшиглэн орших нь ач холбогдол илүүтэй ч зангилаа бүс нь өөрөө давуу тал өндөр тул багахан ач холбогдол илүү гэж үзээд 2-оор жинлэв.
	3	Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	1	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд бөгөөд зангилаан дээр орших нь бага зэрэг ач холбогдол ихтэй гэж үзэв.
	1	Хоёр хотын зайн алслалт	2	Хил дамнасан хотын кластерын хамгийн чухал шалгуур үзүүлэлт нь тухайн хоёр хотын хоорондын зайн алслалт бөгөөд тухайн зай хэдий чинээ бага байна зарцуулах хугацаа богино үр дүнтэй олон эргэлт хийх, зорчигчид мөнгө санхүү, цаг заваа хэмнэх боломжтой. Гэхдээ дэд бүтцийн зангилаан дээр байрших нь өөрөө давуу талтай тул сулхан ач холбогдол гэж үзэн 2-оор жинлэв.

Эрчим хүчний чадал	1	Хилийн боомтын ангилал	5	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа хилийн боомтын ач холбогдол илүүтэй тул 5-аар жинлэв.
	1	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	5	Газарзүйн байршлын хувьд дэд бүтэц зөв хөгжсөн байрлалд байх нь нэн тэргүүнд чухал бөгөөд ялангуяа эдийн засгийн чөлөөт бүс дээр орших нь ач холбогдол өндөр тул 5-аар жинлэв.
	1	Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	5	Тухайн хил дамнасан хот нь хоёр улсын хөгжлийн томоохон түшиц бүс болох учиртай тул түүгээр дамжих зорчигчид, тэдгээрийг хүлээн авах боомтын хүчин чадал хэдий чинээ сайн байна эрчимтэй урсгал явагдах нөхцөл бүрдэнэ.
	1	Хоёр хотын зайн алслалт	7	Хил дамнасан хотын кластерын хамгийн чухал шалгуур үзүүлэлт нь тухайн хоёр хотын хоорондын зайн алслалт бөгөөд тухайн зай хэдий чинээ бага байна зарцуулах хугацаа богино үр дүнтэй олон эргэлт хийх, зорчигчид мөнгө санхүү, цаг заваа хэмнэх боломжтой болох тул хүчтэй нөлөө бүхий шалгуур хэмээн үзэж 7-оор жинлэв.
Хилийн боомтын ангилал	1	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	1	хоёр шалгуур үзүүлэлтийн үүрэг тэнцүү тул 1
	3	Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	1	Хоёр шалгуурын үүрэг ойролцоо боловч байршил бага зэрэг давуу талтай учир 3-аар жинлэв.
	1	Хоёр хотын зайн алслалт	1	хоёр шалгуур үзүүлэлтийн үүрэг тэнцүү тул 1
Эдийн засгийн чөлөөт бүс	3	Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	1	Хоёр шалгуурын үүрэг ойролцоо боловч эдийн засгийн чөлөөт бүс, хилийн боомтын хөгжлийн үүрэг их байх нь бага зэрэг давуу талтай учир 3-аар жинлэв.
	1	Хилийн гаднах хотын зайн алслалт	1	хоёр шалгуур үзүүлэлтийн үүрэг тэнцүү тул 1
Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигчид	1	Хоёр хотын зайн алслалт	3	Хил дамнасан хотын кластерын хамгийн чухал шалгуур үзүүлэлт нь тухайн хоёр хотын хоорондын зайн алслалт бөгөөд тухайн зай хэдий чинээ бага байна зарцуулах хугацаа богино үр дүнтэй олон эргэлт хийх, зорчигчид мөнгө санхүү, цаг заваа хэмнэх боломжтой. Гэхдээ тухайн бүсээр зорчих зорчигчдын эрчим мөн адил чухал шалгуур тул ач холбогдол дундаж гэж үзэн 2-оор жинлэв.

Үүний дараа нэгдсэн үнэлгээг гаргахдаа шалгуур үзүүлэлт хоорондын жинлэсэн утга болон хувилбаруудын жинлэсэн утгыг хооронд нь харьцуулан үр дүнг гаргав. Доорх хүснэгтээс шалгуур үзүүлэлт тус бүрийн хувьд сонгож авсан хувилбарууд ямар үнэлгээ авч буйг баганын дагуу харж болохоос гадна хамгийн төгсгөлийн мөрөөс тухайн шалгуур үзүүлэлт бусад шалгуур үзүүлэлттэй харьцуулахад ямар жин эзэлж буйг мөн харах боломжтой юм. Тухайлбал бидний сонгон авсан 8 шалгуур үзүүлэлтээс хамгийн өндөр ач холбогдолтой үзүүлэлт нь хоёр хотын зайн алслалт бол эрчим хүчний чадал болон хүн амын тоо бага ач холбогдол эзэлж байна. Мөн хамгийн өндөр ач холбогдолтой хоёр хотын зайн алслалт шалгуурын хувьд Сүхбаатар-Улаан-Үд болон Чойбалсан- Хөлөнбуйр гэсэн хувилбарууд өндөр үнэлгээ авсан бол Даланзадгад – Инчуан болон Ховд – Өрөмч бага үнэлгээ авсан буюу хоёр хотын алслалт ихтэйг илтгэж байна. Энэ байдлаар нийт шалгуур тус бүрийг харах боломжтой юм. Харин нэгдсэн үнэлгээний хувьд бидний сонгон авсан 8 хувилбараас хамгийн өндөр үнэлгээ авсан хил дамнасан хот хоорондын кластер нь Сүхбаатар-Улаан-Үд кластер байсан бөгөөд түүний араас Ховд-Өрөмч, Сайншанд-Хөх хотын кластерууд удаалж байна. Харин Улиастай-Кызыл, Даланзадгад – Инчуан гэсэн хувилбарууд бага үнэлгээ авсан байна (хүснэгт 4.7).

Хүснэгт 47. Хил дамнасан хот хоорондын кластерын нэгдсэн үнэлгээ, хувилбараар, шалгуур үзүүлэлтээр

Шалгуур үзүүлэлт	Хүн амын тоо	Хөгжлийн потенциалын	Тэнхлэгийн зангилаа дээр	Эрчим хүчний чадал	Хилийн боомтын	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	Хилийн боомтоор нэвтрэсэн	Хоёр хотын зайн алслагд	Нэгдсэн үнэлгээ
Хувилбар									
Чойбалсан Хөлөнбуйр	-	0.004	0.010	0.038	0.002	0.003	0.010	0.004	0.133
Даланзадгад – Инчуан	0.004	0.010	0.005	0.009	0.007	0.010	0.027	0.006	0.078
Сайншанд-Хөх хот	0.009	0.010	0.005	0.002	0.037	0.010	0.018	0.013	0.144
Ховд-Өрөмч	0.009	0.040	0.038	0.002	0.037	0.010	0.009	0.006	0.149
Өлгий – Горно-Алтай	0.001	0.003	0.005	0.002	0.037	0.050	0.006	0.028	0.131
Улиастай-Кызыл	0.001	0.003	0.012	0.002	0.007	0.010	0.002	0.013	0.049
Чойбалсан - Чита	0.002	0.009	0.038	0.002	0.037	0.010	0.003	0.028	0.128
Сүхбаатар – Улаан-Үд	0.002	0.009	0.005	0.009	0.037	0.050	0.013	0.062	0.188
Шалгуур үзүүлэлт түс бүрийн эзлэх жин	0.030	0.095	0.145	0.029	0.202	0.202	0.081	0.217	1.000



Зураг 29. Хил дамнасан хот хоорондын кластерын хувилбарууд

2. Улсын зэрэглэлтэй хотын кластер

Дэвшүүлсэн гол үзэл санааны хүрээнд улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотуудыг улсын зэрэглэлтэй хотын кластерт дэвшүүлэн нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-талцлын хүрээг тодорхойлж өгөхдөө доорх гурван аргачлалыг ашиглав.

1. Авто замын ангилал, зэрэглэл

Хот суурин зам хоёр хоорондоо салшгүй хэлхээ холбоотой бие биенээ дэмжин тэтгэгч зүйл бөгөөд замын сүлжээг бий болгосноор орчныхоо нутгийг өөртөө татахаас [25] гадна гадаад улсуудтай холбоно. Иймээс нийгэм эдийн засгийн таталцлын хүрээг тогтоохдоо улсын зэрэглэлтэй хотоос бусад сум суурин руу явсан замын урт болон түүний зэрэглэл чухал юм. Монгол улсын Авто замын тухай хуульд орон нутгийн, улсын, олон улсын чанартай авто зам гэсэн үндсэн гурван ангиллыг тусгасан байна [113]. Бид судалгаандаа уг шалгуурыг ашиглан улсын зэрэглэлтэй хотоос алслагдах зайг тогтоов.

Хүснэгт 48. Улсын зэрэглэлтэй хотын кластер нийгэм, эдийн засгийн таталцлын хүрээ тогтооход ашигласан замын ангилал

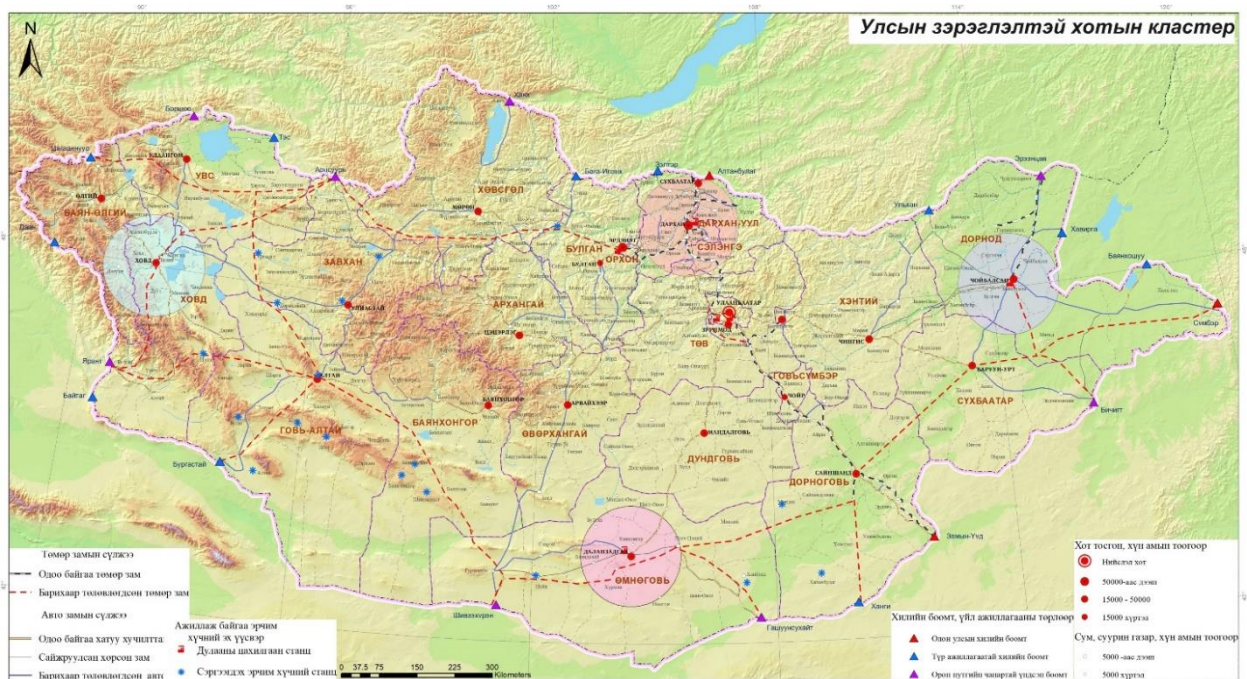
№	Замын зэрэглэл, ангилал	Улсын зэрэглэлтэй хотоос алслагдах зайн урт
1	Орон нутгийн чанартай авто зам	60-80 км
2	Улсын чанартай авто зам	80-100 км
3	Олон улсын чанартай авто зам	100-120 км

2. Нөлөөлөл-таталцлын хүрээ

Нийгэм эдийн засгийн таталцлын хүрээг тогтоохдоо шууд бүсчлэлийг үүсгэх нь алдаатай юм. Хотын судалгаанд Раллийн жижиглэнгийн таталцлын хуулиар [115] хүн амын тоо, хотуудын хоорондын зайг ашиглан хот орчмын хил хязгаарыг тогтоох боломжийг олгодог. Аливаа хот суурин газрын хүн амын тоо нь хүн амын өсөлтийн хурд, эдийн засаг, хот төлөвлөлт, үүргийн бүтцэд шууд нөлөөлдөг [117] бөгөөд хот томорч, оршин суугчдын тоо нэмэгдэх тутам түүний үүрэг нарийсч олон хэлбэртэй болно [23]. Хоёр хот нь төв цэгээс адил хүртээмжтэй байх боловч хүн амын тооны ялгаатай байдлаас хамааран энэ хүрээ өөрчлөгдөнө. Оршин суугчид үйлдвэрлэл үйлчилгээний төрөлжилт, хүртээмжтэй байдал, хөдөлмөрийн нөөц, эрэлт хэрэгцээнд татагдан хол зайд ч хамаагүй зорчих сонирхолтой байдаг байна.

3. Экологийн саад бэрхшээл

Экологийн саад бэрхшээл /ecological barriers/ гэдэгт цөл, уул нуруу, гол мөрөн зэрэг ялгаатай хоёр экосистемийн хоорондох байгалийн хилийг ойлгоно. Энэхүү байгалийн хил нь хот суурин газрыг төлөвлөх, бүсчлэх асуудалд чухал нөлөөтэй тул улсын зэрэглэлтэй хотын кластерын нийгэм, эдийн-засгийн таталцлын хүрээг тогтооход харгалзах нь зүйтэй.

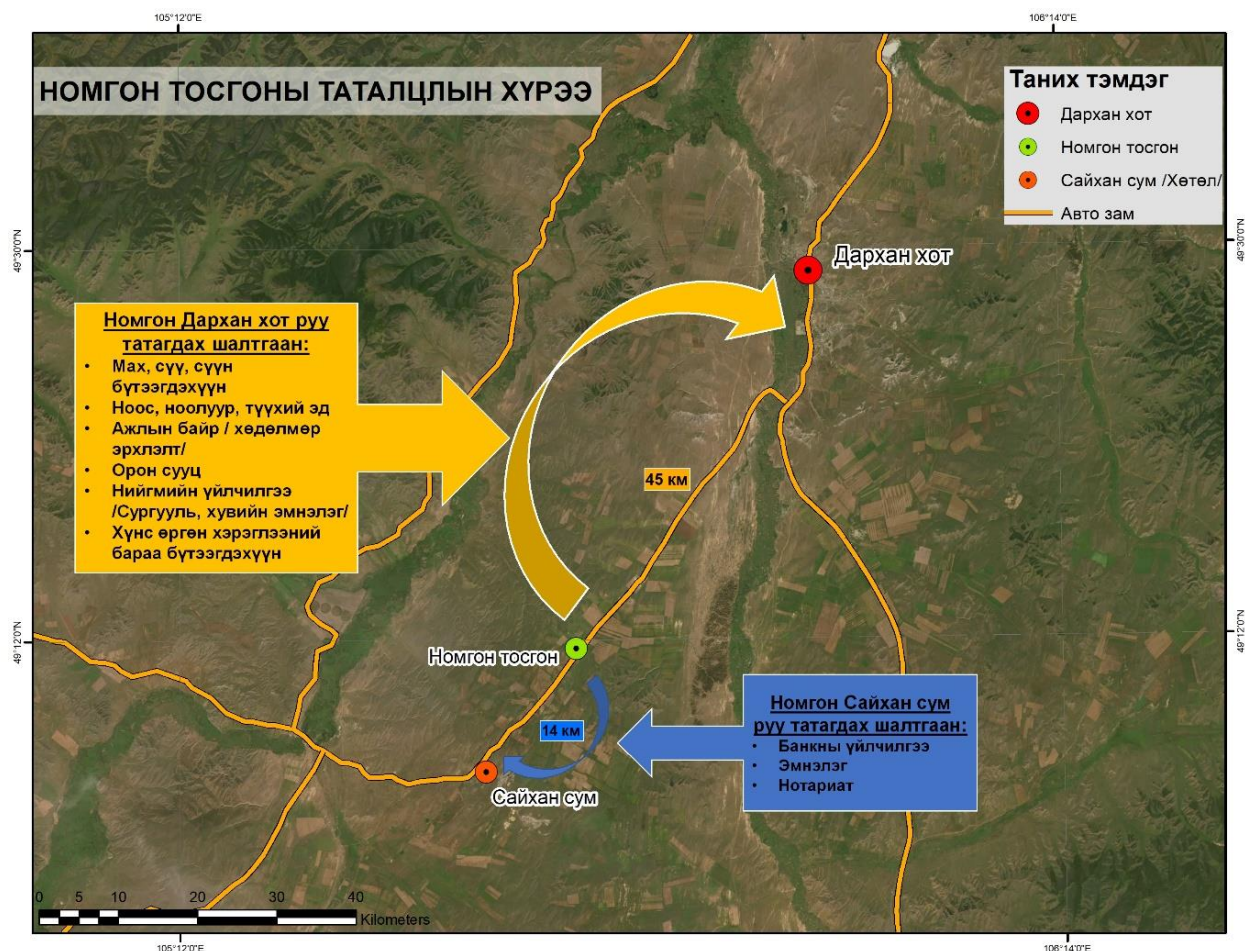


Зураг 30. Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой Улсын зэрэглэлтэй хотын кластерын байршил

Хотуудын зэрэглэл статусын судалгааны үр дүнгээр улсын зэрэглэлтэй хотын 3 статус (үүнд, Улсын нийслэл хот, хөгжлийн стратегийн төв хот, улсын чанартай хот), аймгийн зэрэглэлтэй хотын 2 статус (үүнд, орон нутгийн хөгжлийн төв хот, орон нутгийн хот), нийт хотын 5 статус эрэмбийг тодорхойлсон Энэхүү улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төвд Дархан, Ховд, Чойбалсан, Даланзадгад хотууд багтана (Зураг 30). Тус Хөгжлийн стратегийн төв хот нь газарзүйн оновчтой байршилд, Үндэсний хэмжээнд, бүс нутгийн түвшинд Нийслэл хоттой өрсөлдөхүйц хэмжээний нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн томоохон төвлөрөл байхын зэрэгцээ хүн амыг зах зээл, эрүүл мэнд, боловсролын үйлчилгээгээр нийслэл хоттой адил түвшинд хангах, эдийн засаг болон төрийн үйлчилгээг хэд хэдэн аймгуудыг хамран хүргэдэг олон чиг үүрэгтэй ба нийгэм, дэд бүтэц, эдийн засаг, гадаад харилцааны хувьд нийслэл хотын хөгжлийн эсрэг татах хүчийг бий болгоно.

Иймээс бүсийн нутгийн түвшний хот болон хөгжихөд кластерын бүсчлэл чухал үүргийг гүйцэтгэнэ. Орчин үед Монгол орны одоогийн засаг захиргааны хилийн үүрэг маш их өөрчлөгдсөнийг олон судалгааны үр дүнгээс харж болно. Манай орны олон сум, суурин, тосгон, өөрийн аймаг, сумын таталцалд хамаарахгүй хөгжлийн потенциал сайтай, дэд бүтцийн давуу хөгжилтэй зэргэлдээх хот суурин руу илүүтэй нийгмийн үйлчилгээ авах, өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүнийг татах зэргээр өдөр тутамдаа харилцаанд орж байна. Ийнхүү зарим сум суурин өөрийн үүргээ алдахаас гадна, өөрийн аймаг, суманд татагдах байдал суларч байгаа нь Монгол улсад кластерын бүсчлэл хэрэгтэйг харуулж байна.

Аливаа хот суурин газар нь өөрийн нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын хүрээтэй байдаг ба орчин үед хот суурин газрын хил нь засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжээр хязгаарлагдахаа больсныг Номгон тосгоны жишээнээс харах боломжтой юм. Номгон тосгон нь Сэлэнгэ аймгийн Сайхан сумын харьяа баг бөгөөд өөрийн сумаас 14 км, харин Дархан хотоос 45 км зайтай алслагдаж оршдог. Гэвч Номгон тосгоны нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцал Дархан хот руу илүүтэй чиглэдэг Тухайлбал Дархан хотод мах сүү сүүн бүтээгдэхүүн, ноос ноолуур түүхий эдээ худалдан борлуулах, байр орон сууц худалдан авах, ажлын байр хайх, сургууль, цэцэрлэг, эмнэлэг зэрэг нийгмийн үйлчилгээ авах болон өдөр тутмын хүнс, өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүнээ авах зэргээр очдог бол өөрийн сумын төв болох Сайханд зөвхөн нотариат, банкны үйлчилгээ авахаар очдог тухтай нутгийн иргэд хээрийн судалгааны үеэр ярьж байв.



Зураг 31. Номгон тосгоны таталцлын хүрээ

Иймд Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв болох дөрвөн хоттой байнгын харилцаанд орох боломжтой нийгэм эдийн засгийн нөлөөллийн бүсийг тогтоохын тулд хот тус бүрээс 100 км радиус татав.

1. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Дархан хот

Энэ хүрээнд гурван аймгийн 17 сумын, 69 баг хамаарна. Үүний дараа замын ангилал, зэрэглэлийн ялгаатай байдал дээр суурилан тухайн бүсэд хамаарах сумдын зайн алслалт болон зэргэлдээх улс болон аймгийн зэрэглэлтэй томоохон хотод татагдах байдлыг үнэлэв (хүснэгт 49).

Хүснэгт 49. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Дархан хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл

№	Аймгийн нэр	Сумын нэр	Дархан хотоос алслагдсан зайн алслалт /км/	Замын ангилал, зэрэглэл	Бусад томоохон аймаг сумдад татагдах байдал
1	Дархан-Уул	Дархан		Олон улсын чанартай авто зам	Өөрийн аймагт татагдана.
2		Орхон	49	Олон улсын чанартай авто зам	
3		Хонгор	21	Олон улсын чанартай авто зам	
4		Шарын гол	70	Орон нутгийн чанартай авто зам	
5	Сэлэнгэ	Шаамар	86	Олон улсын чанартай авто зам	Сүхбаатар хотын таталцлын хүрээнд багтана.
6		Цагааннуур	145	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	

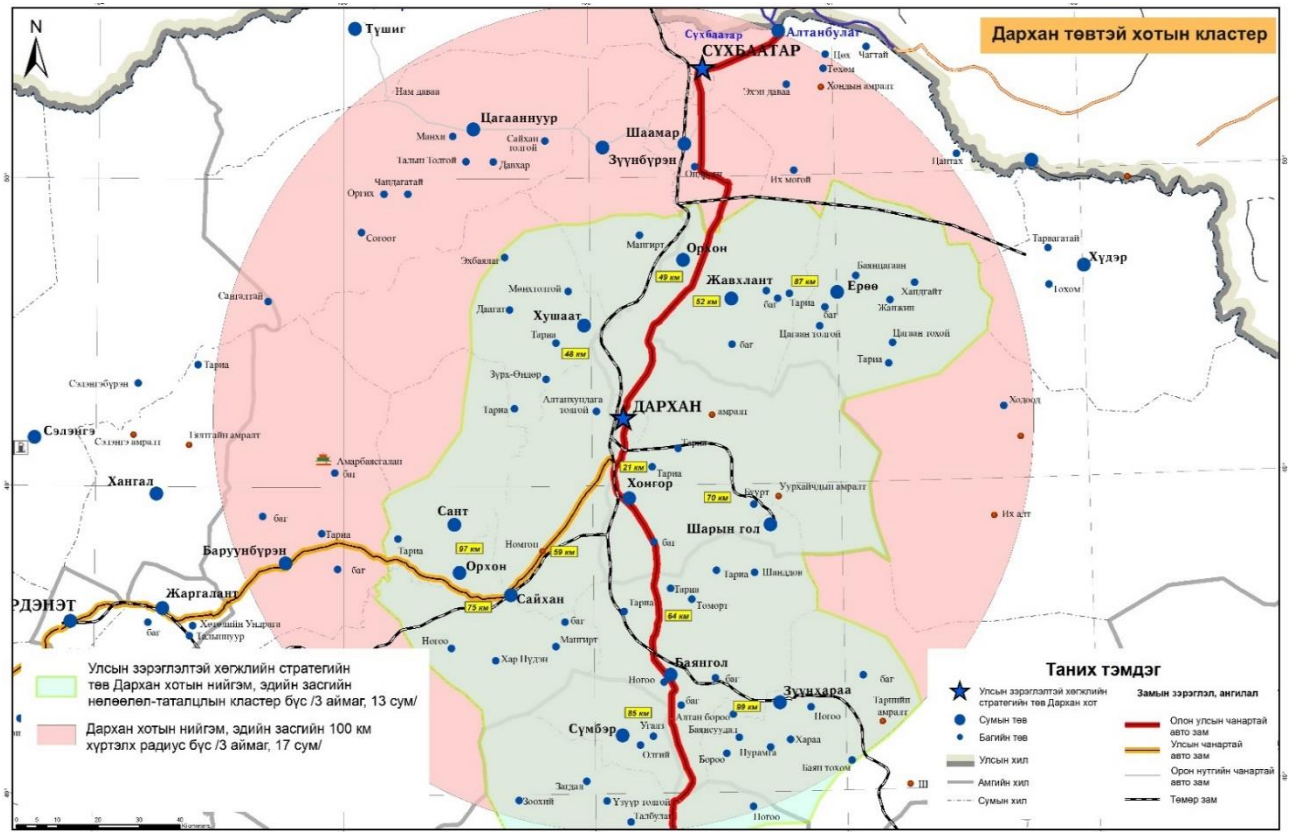
7		Баруунбүрэн	116	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	Дархан хотын таталцлын хүрээнд багтана.
8		Сант	97	Улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	
9		Орхон	75	Улсын чанартай авто зам	
10		Сайхан	59	Улсын чанартай авто зам	
11		Зүүнхараа	99	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	
12		Баянгол	64	Олон улсын чанартай авто зам	
13		Хушаат	48	Орон нутгийн чанартай авто зам	
14		Жавхлант	52	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	
15		Ерөө	87	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	
16		Зүүнбүрэн	113	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	
17	Төв	Сүмбэр	85	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	Дархан хотын таталцлын хүрээнд багтана.

Шалгуураар тогтоож өгсөн замын ангилал, зэрэглэлээс хамаарсан зайн алслалтын хувьд Цагааннуур болон Баруунбүрэн сумдын хувьд Дархан хотоос тус тус алслагдсан байгаа нь замын ангилал зэрэглэлээр тогтоосон зайн алслалтаас давсан тул нийгэм эдийн засгийн нөлөөллийн кластерын бүсэд хамаарахгүй байна.

Раллийн таталцлын хуулийн дагуу Дархан, Сэлэнгэ, Төв аймгуудын сумд нь Дархан хот болон зэргэлдээх томоохон хотуудын алины нөлөөлөлд хамаарч байгааг тооцов. Тухайлбал Сэлэнгэ аймгийн Шаамар сумыг энэхүү Раллийн хуулиар Дархан хот болон аймгийн төв Сүхбаатар хотуудтай таталцах тэнцүү үйлчлэх цэгийн хаана байрлаж буйг тооцов. Дархан хот болон Сүхбаатар хотын зайн алслалт 92 км, 2020 оны байдлаар Дархан хотын хүн ам 86547, Сүхбаатар хотын хүн ам 22470 байна [8].

$$61.3 = \frac{92}{1 + \sqrt{22470/86547}}$$

Үүнээс үзэхэд хоёр хотын тэнцүү үйлчлэх цэг нь Дархан хотоос 61.3 км зайд байх бол, Сүхбаатар хотын хувьд 30.7 км байна. Шаамар сум Дархан хотоос 86 км, Сүхбаатар хотоос 19 км алслагдсан тул Сүхбаатар хотын таталцлын нөлөөлөлд илүү татагдах учир улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратеги Дархан хотын кластерын бүсэд багтахгүй гэж үзэв (Зураг 32).



Зураг 32. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Дархан хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл

Үүнээс гадна Цагааннуур сум мөн өөрийн аймгийн төвийн үйлчлэх хүрээнд илүү татагдаж байсан тул Шаамар болон Цагааннуур сумд нь хотын кластерын бүсэд багтахгүй гэж үзлээ. Харин Төв аймгийн Сүмбэр сумын хувьд Дархан хот болон өөрийн аймгийн төв Зуунмод хотуудын алины таталцалд илүүтэйг тооцвол Дархан хот руу татагдах нөлөө өндөр байв. Учир нь Дархан хот болон Зуунмод хотын зайн алслалт 262 км, 2020 оны байдлаар Дархан хотын хүн ам 86547, Зуунмод хотын хүн ам 17017 [8] байгаа тул хоёр хотын тэнцүү үйлчлэх цэг нь Дархан хотоос 187.1 км зайд байх бол, Зуунмод хотын хувьд 74.9 км байна. Иймээс Дархан хотоос 85 км, Зуунмод хотоос 204 км алслагдсан Сүмбэр сумын хувьд Дархан хот руу татагдана (Зураг 32).

$$187.1 = \frac{262}{1 + \sqrt{17017/86547}}$$

Ийнхүү замын ангилал болон таталцлын хуулиар тооцож үзсэний дараа Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратеги Дархан хотын нийгэм эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд 3 аймгийн 13 сумын 51 баг багтаахаар байна (Хүснэгт 50).

Хүснэгт 50. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Дархан хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд

№	Аймгийн нэр	Сумдын нэр
1	Дархан	Дархан
2		Орхон
3		Хонгор
4		Шарын гол
5	Сэлэнгэ	Сант
6		Орхон
7		Сайхан

8		Зүүнхараа
9		Баянгол
10		Хушаат
11		Жавхлант
12		Ерөө
13	Төв	Сүмбэр

2. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хот

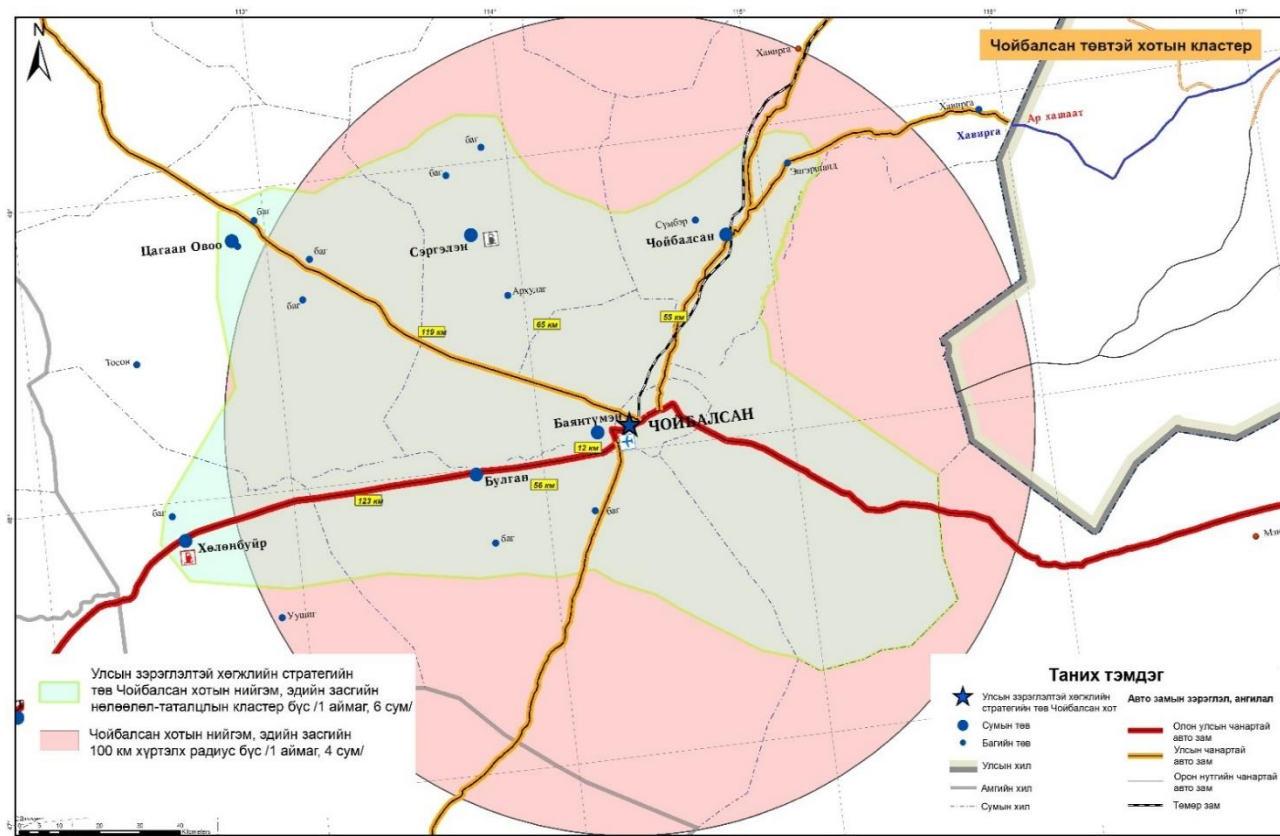
Улсын зэрэглэлтэй хотын кластерын хоёр дах том төв хот бол Чойбалсан хот бөгөөд манай орны зүүн бүсийн гол хөгжлийн тулгуур юм.

Хүснэгт 51. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл

№	Аймгийн нэр	Сумын нэр	Чойбалсан хотоос алслагдсан зайн алслалт /км/	Замын ангилал, зэрэглэл	Бусад томоохон аймаг сумдад татагдах байдал
1	Дорнод	Чойбалсан	55	Улсын чанартай авто зам	Чойбалсан хотын таталцлын хүрээнд багтана.
2		Булган	56	Олон улсын чанартай авто зам	
3		Баянтүмэн	12	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай авто зам	
4		Сэргэлэн	65	Орон нутгийн чанартай авто зам	
5		Хэрлэн		Олон улсын болон улсын чанартай авто зам	

Чойбалсан хотын нийгэм эдийн засгийн 100 км нөлөөллийн бүсэд Дорнод аймгийн 5 сумын 11 баг багтаж байна (зураг 33). Бид замын ангилал, зэрэглэлийн хувьд олон улсын чанартай авто замын алслалтыг кластерын төвөөс 100-120 км байхаар тогтоосон тул Дорнод аймгийн Хөлөнбуйр сум мөн уг кластерын бүсэд багтах боломжтой юм.

Мөн Цагаан-Овоо сумын хувьд кластерын төвөөс улсын чанартай авто замаар 119 км алслагдах боловч ирээдүйд гүйцэтгэх үүрэг Чойбалсан хотод татагдах байдлыг харгалзан оруулав.



Зураг 33. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл

Ингэснээр улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хотын нийгэм эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд тус аймгийн 7 сум багтаж байна (хүснэгт 52). Чойбалсан төвтэй кластерын бүс нь Чойбалсан Эрэнцавын хилийн боомттой холбогдсон төмөр зам болон Хавирга, Баянхошуу, Сүмбэрийн боомттой олон улсын болон улсын чанартай авто замаар холбогдсон зэрэг давуу талтай бөгөөд зүүн бүсийн худалдааны эргэлтийн цөм төв болж болох ирээдүйтэй бүс юм.

Хүснэгт 52. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд

№	Аймгийн нэр	Сумдын нэр
1	Дорнод	Чойбалсан
2		Булган
3		Баянтүмэн
4		Сэргэлэн
5		Хэрлэн
6		Хөлөнбуйр
7		Цагаан-Овоо

3. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хот

Баруун аймгуудын хувьд нийслэл хотоос алслагдсан тэндээс хөгжилд хүрэх боломж муу учир эдгээр аймгийн төвүүдийн аль нэг төвийн үүргийг өндөржүүлж тодорхой нэг төвд татагдан хөгжих бүс болгох шаардлагатай [114].

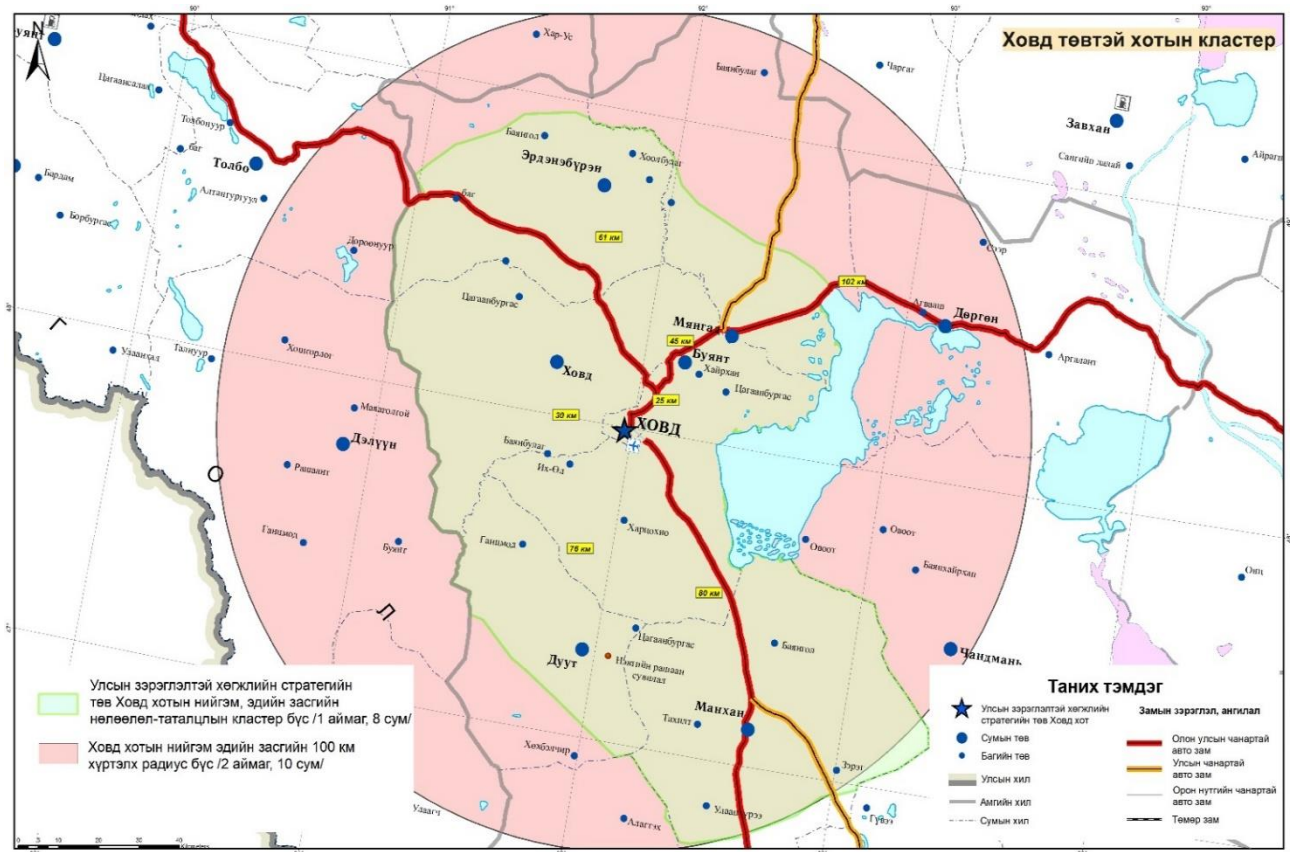
Улаанбаатар манай улсын өмнө зүгийн хотуудтай гол төлөв шулуун замаар харилцаж байхад баруун зүгийн зам хангайн нурууны ар, өврөөр нь тойрон нилээн мурийж тахиралдсан байдаг. Ховд хот баруун 5 аймгийн бараг төв хэсэгт, Улаанбаатар-Цагаан нуурыг холбосон зам дээр орших учраас Өлгий хотыг бодвол тал бүр тийш харьцах өргөн боломжтой түлш, түүхий эдийн хангамжаар давуутай юм [110]. Зөвхөн энэ байдлаас авч үзэхэд олон ахмад эрдэмтэд Ховд

хотын улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв болох боломжийг газарзүйн байршлын давуутай талаас олж илрүүлжээ. Ийм ч утгаар Ховд хот нь баруун бүсийн хөгжлийн стратегийн төв хот байхаас гадна хаяа, зэргэлдээ сум сууринг өөртөө татаж нийгэм эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсийг үүсгэн хөгжих боломжтой байна. Ховд хотын нийгэм эдийн засгийн нөлөөллийн 100 км радиус бүсэд 2 аймгийн 10 сумын 32 баг багтах бөгөөд дээрх гурван шалгуурын хүрээнд тооцоолол хийв (хүснэгт 53).

Хүснэгт 53. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл

№	Аймгийн нэр	Сумын нэр	Ховд хотоос алслагдсан зайн алслалт /км/	Замын ангилал, зэрэглэл	Бусад томоохон аймаг сумдад татагдах байдал
1	Ховд	Жаргалант		Олон улсын чанартай авто зам	Ховд хотын таталцлын хүрээнд багтана.
2		Ховд	30	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай зам	
3		Мянгад	45	Олон улсын чанартай авто зам	
4		Буянт	25	Олон улсын чанартай авто зам	
5		Эрдэнэбүрэн	61	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай зам	
6		Дуут	76	Орон нутгийн чанартай авто зам	
7		Манхан	80	Олон улсын чанартай авто зам	
8		Дөргөн	102	Олон улсын чанартай авто зам	
9		Чандмань	160	Орон нутгийн чанартай авто зам	
10	Баян-Өлгий	Дэлүүн	230	Олон улсын чанартай авто зам болон орон нутгийн чанартай зам	Өлгий хотын таталцлын хүрээнд багтана.

Үүнээс харахад Ховд аймгийн Чандмань сум нь орон нутгийн замаар төвөөс 160 км алслагдсан нь замын ангилал, зэрэглэлийн шалгуурт нийцэхгүй тул кластерын бүсэд орох боломжгүйгээс гадна Баян-Өлгий аймгийн Дэлүүн сум 100 км радиус бүсэд хамаарч буй боловч зайн алслалтын хувьд 230 км юм. Үүний шалтгаан нь Ховд болон Баян-Өлгий аймгийн заагаар Монгол Алтайн нурууны салбар уулс дайрч буй нь байгаль экологийн саад бэрхшээл тул туулах зам уртсах, саад бэрхшээл нэмэгдэж байна. иймд дээрх хоёр сумыг кластерын бүсэд хамааруулахгүйгээр бүс тогтоов. Түүнчлэн Ховд хотын зүүн талд байрлах Хар ус нуур нь зарим багийн туулах зайн алслалд нөлөөлж буй тул кластерын хүрээг баруун талаар татав. Гэсэн хэдий ч эдгээр байгаль экологийн биетүүд нь цаашид ховд хотын хөгжилд чухал үүрэгтэй аялал жуулчлалын нөөц тул кластерын бүсийг өргөжүүлэх боломжтой. Ховд төвтэй кластерын бүсийн хувьд түүх дурсгал, байгаль ландшафтын өвөрмөц тогтоц бүхий нөөц ихтэй бөгөөд үндэсний аялал жуулчлалын кластерын төв болох боломжтой байна.



Зураг 34. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл

Ийнхүү улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хотын нийгэм эдийн засгийн нөлөөлөл- таталцлын кластерын бүсэд Ховд аймгийн 8 сум 19 баг хамаарч байна (хүснэгт 54).

Хүснэгт 54. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд

№	Аймгийн нэр	Сумдын нэр
1	Ховд	Жаргалант
2		Ховд
3		Мянгад
4		Буянт
5		Эрдэнэбүрэн
6		Дуут
7		Манхан
8		Дөргөн

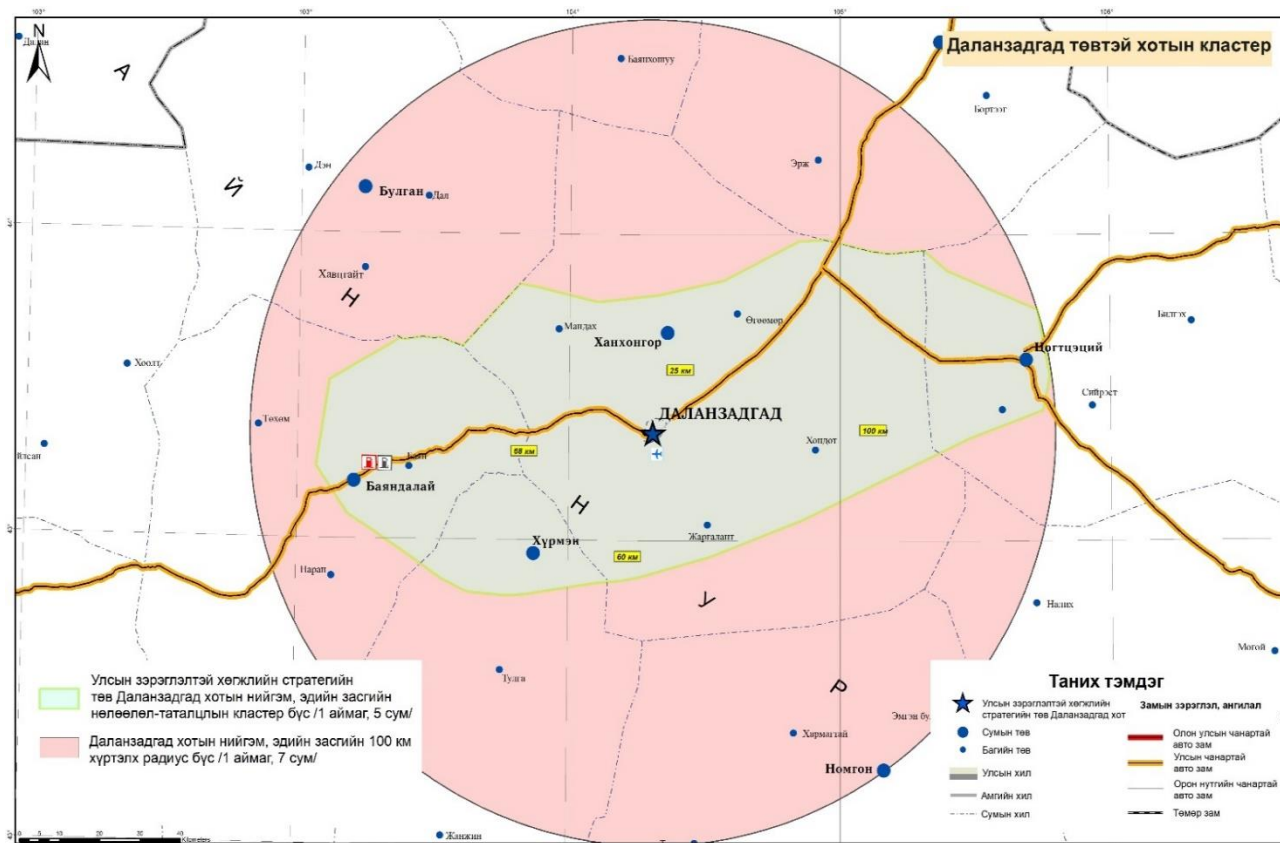
4. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хот

Манай орон газарзүйн байрлалын хувьд хэдийгээр баруунаас зүүн тийш өргөргийн дагуу сунаж тогтсон боловч нийслэл Улаанбаатар хот хойд хэсэгт байрладаг тул өмнө талын аймаг сумдаас алслагдах зай мөн адил хол юм. гэсэн хэдий ч сүүлийн жилүүдэд уул уурхай, олборлох үйлдвэрлэлийн хөгжлийг даган говийн аймгуудын хөгжил, тэдгээрт татагдан суурьших хүн амын шилжилт хөдөлгөөн ч бага багаар нэмэгдэж байна. иймээс тус бүсийн хөгжлийн стратегийн төв болсон Даланзадгад хотыг түүний зэргэлдээ сум тосгодтой хамтатган кластержуулан хөгжүүлэх нь чухал юм. говийн аймгуудын хувьд бусад ойт хээр, хээрийн сумдтай харьцуулахад сумын газар нутгийн хэмжээ том хоёр сум хоорондын зайн алслалт ихтэй байдаг онцлогтой. Энэ ч утгаар Даланзадгад хотоос нийгэм эдийн засгийн 100 км радиус татахад тус аймгийн 7 сумын 9 баг багтаж байна (хүснэгт 55).

Хүснэгт 55. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл

№	Аймгийн нэр	Сумын нэр	Даланзадгад хотоос алслагдсан зайн алслалт /км/	Замын ангилал, зэрэглэл	Бусад томоохон аймаг сумдад татагдах байдал
1	Өмнөговь	Даланзадгад		Улсын чанартай авто зам	Даланзадгад хотын таталцлын хүрээнд багтана.
2		Ханхонгор	25	Орон нутгийн чанартай авто зам	
3		Хүрмэн	60	Орон нутгийн чанартай авто зам	
4		Баяндалай	68	Улсын чанартай авто зам	
5		Номгон	106	Орон нутгийн чанартай авто зам	
6		Булган	98	Орон нутгийн чанартай авто зам	
7		Цогтцэций	100	Орон нутгийн чанартай авто зам	

Бусад хөгжлийн стратегийн төв хотуудтай харьцуулахад замын сүлжээний хувьд тааруу хэдий ч үйлдвэрлэл, үйлчилгээний нөөц бүхий байршлаараа давуутай юм. Булган болон Номгон сумдын хувьд замын ангилал зэрэглэлийн шалгуураар орон нутгийн чанартай авто зам 60-80 км гэсэн үзүүлэлтийг давсан тул кластерын бүсэд багтах болзлыг хангах боломжгүй байна.



Зураг 35. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл

Иймээс улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хотын нийгэм эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд Өмнөговь аймгийн 5 сумын 6 баг хамаарч байна.

Хүснэгт 56. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд

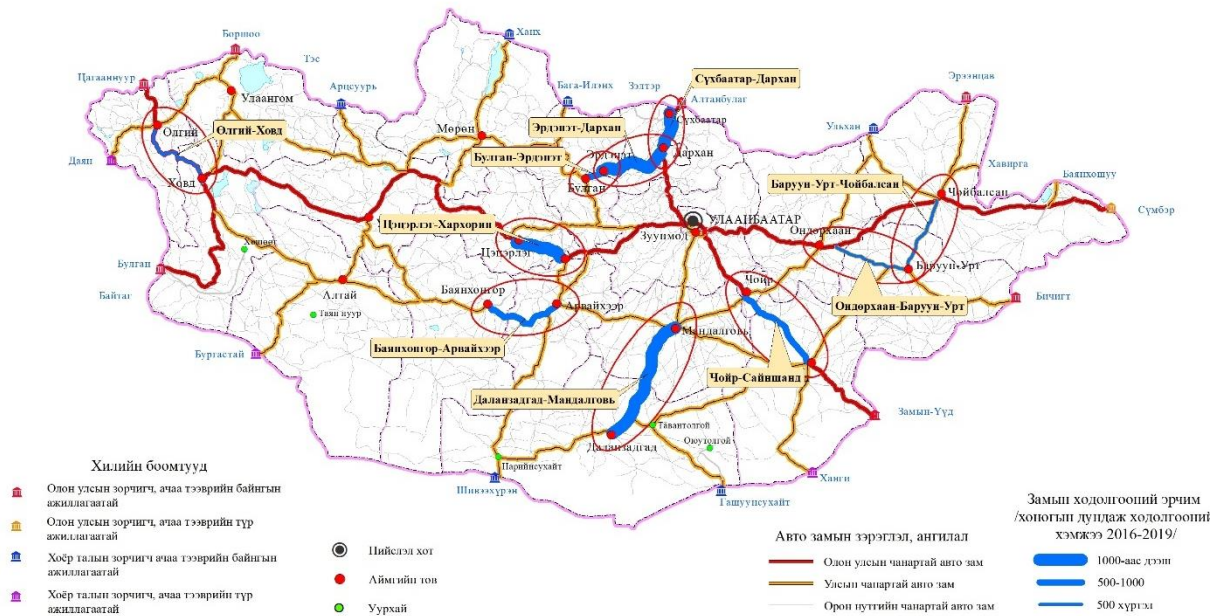
№	Аймгийн нэр	Сумын нэр
1	Даланзадгад	Даланзадгад
2		Ханхонгор
3		Хүрмэн

4		Баяндалай
5		Цогтцэций

3. Хот хоорондын кластер

Энэхүү хотын кластерын хэлбэр нь хотын коридор /urban corridor/ буюу аль нэг хот давамгайлахгүйгээр хөгждөг кластерын хэлбэр дээр суурилсан бөгөөд хоёр хотын туулах зайн алслалт болон хугацаа хамгийн богино байх тусам давуу талтай юм. Манай орны хувьд ихэвчлэн аймаг, сумдын хөгжлийн үзүүлэлтийг хооронд нь өрсөлдүүлэх байдалтайгаар явж ирсэн нь нэг алдаа бөгөөд энэхүү кластерын хэлбэр нь манай орны хотуудын хөгжлийг хооронд нь уях тэдгээр бүсэд хамаарч буй сум суурин газруудыг аажмаар татах хөгжлийн түлхэц гүүр байх учиртай. Бид уг судалгаагаар монгол орны нөхцөлд боломжит хот хоорондын кластерын 11 хувилбарыг /Өлгий-Ховд, Цэцэрлэг-Хархорин, Булган-Эрдэнэт, Эрдэнэт-Дархан, Сүхбаатар-Дархан, Баруун-Урт-Чойбалсан, Өндөрхаан-Баруун-Урт, Чойр-Сайншанд, Даланзадгад-Мандалговь, Баянхонгор-Арвайхээр, Уиаастай-Алтай/ дэвшүүлж нийт 11 шалгуур үзүүлэлтээр үнэлгээ хийв (зураг 36).

Хот хоорондын кластерт дэвшүүлж буй хувилбарууд



Зураг 36. Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хот хоорондын кластерт дэвшүүлж буй хувилбар

Шалгуур үзүүлэлтийн хувьд аргазүйн бүлэгт дурьдаж байсан аргачлалын дагуу тооцоолол хийсэн бөгөөд хувилбарт дэвшүүлсэн хоёр хотын дундаж үзүүлэлтүүдийг баллд шилжүүлэн нийлбэр баллын оноог нийт шалгуур үзүүлэлтийн тоонд хувааж эцсийн үр дүнг тооцсон юм (хүснэгт 57).

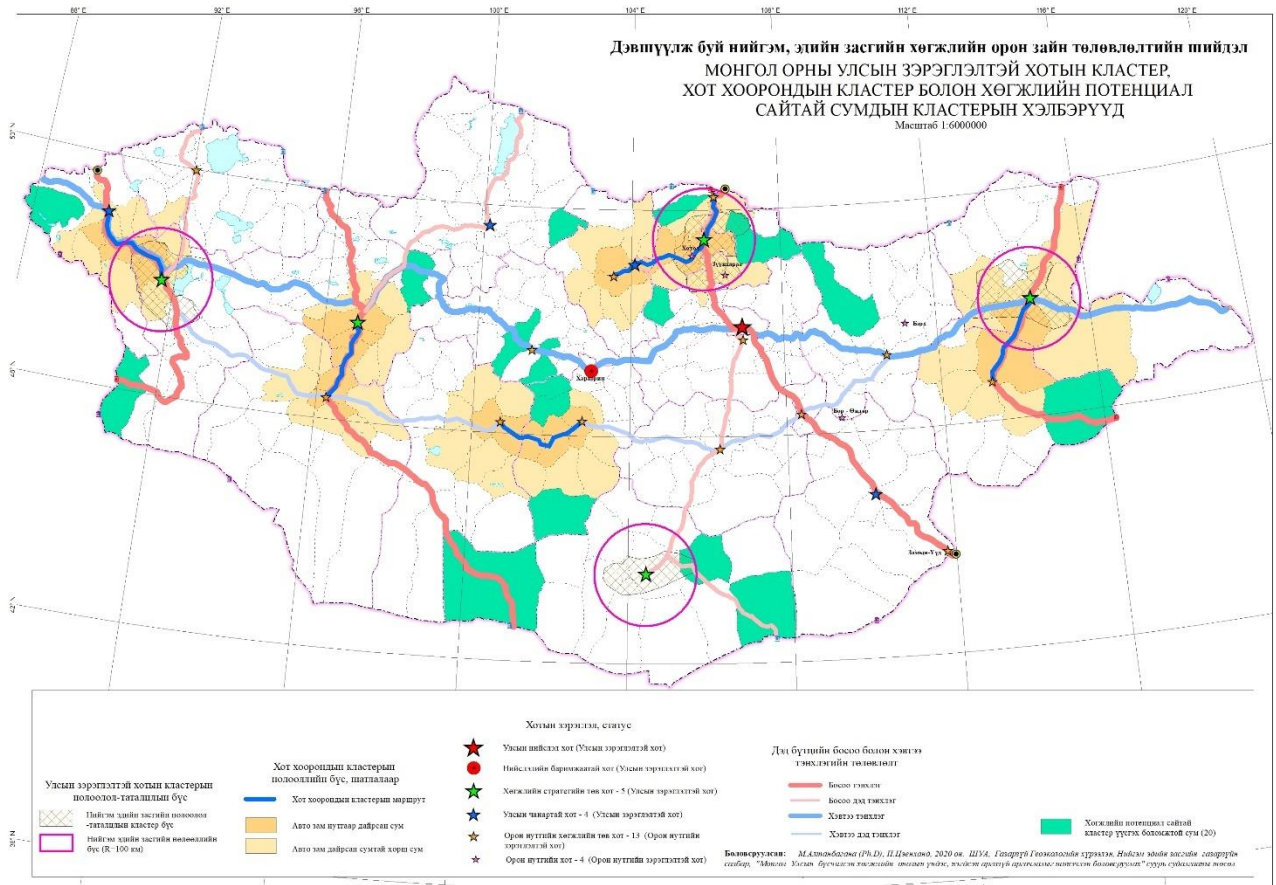
Хүснэгт 57. Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хот хоорондын кластерт дэвшүүлсэн хувилбаруудын үнэлгээ

№	Хот хоорондын кластерын хувилбарууд	Хүн амын тоо		Хотжилт	Нягтшил	АУ байршил	Потенциалын үнэлгээ	Эрчим хүч	Тэнхлэг дагуу	Нийслэлээ алслагдсан зай		Хоёр хотын хоорондын зайн алслагд		Замын хөдөлгөөний эрчим		Замын бартаажилтын коэффициент	Нэгдсэн үнэлгээ
1	Ховд-Өлгий	67668	2	2	3	2	2.5	2	3	1598	3	211	1	182	1	1	2.05
2	Баянхонгор-Арвайхээр	64013	2	3	2.5	1.5	1	2	3	535	3	200	2	727	2	1	2.09
3	Чойр-Сайншанд	38601	1	2.5	1	2.5	2	3	3	345	2	226	1	555	2	2	2.00
4	Өндөрхаан-Баруун-Урт	45253	1	2	2	2	2	2	2	497	2	229	1	334	1	3	1.82
5	Баруун-Урт-Чойбалсан	67934	2	1.5	2.5	2	2.5	2	3	613	3	191	2	158	1	3	2.23
6	Даланзадгад-Мандалговь	42102	1	2	1	1.5	2	3	2	425	2	293	1	1040	3	3	1.95
7	Булган-Эрдэнэт	113317	3	2	3	2.5	2	3	1	354	2	68	3	952	2	3	2.41
8	Эрдэнэт-Дархан	186073	3	2	3	3	3	3	2	296	1	180	2	2117	3	1	2.36
9	Дархан-Сүхбаатар	107571	3	1	3	2.5	2.5	3	3	270	1	92	3	1996	3	2	2.45
10	Цэцэрлэг-Хархорин	33619	1	1	1	1.5	2	2	3	421	2	120	2	1091	3	2	1.86
11	Улиастай-Алтай	34757	1	1	2	1	1.5	1.5	3	1030	3	195	2		2	2	1.82

Баллын үнэлгээгээр Дархан-Сүхбаатар, Булган-Эрдэнэт, Эрдэнэт-Дархан гэсэн хувилбарууд хамгийн өндөр оноо авсан байна. хэдийгээр кластер болж буй хувилбарууд нь нийслэл Улаанбаатар хотоос хол алслагдах тусам бие даан хөгжих боломжтой хэмээн шалгуур тогтоосон боловч бусад шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ жин даран уг хувилбарууд шалгаран гарч ирж байна. Нэг талаас Улаанбаатар хотын таталцлын бүсээс алслагдах тусам хот суурин бие даан хөгжих боломжтой /өөр ишлэл/ боловч нөгөө талаас улаанбаатар хотыг тойрон 300 км зайд орших төвүүд нь нийслэл рүү чиглэсэн их нүүдэл шилжих хөдөлгөөнийг барьж тогтоох бүхий үүрэгтэй учир энд хөгжлийг дэмжих үйлдвэржилт нийгмийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх шаардлагатай.

Нийслэлээс алслагдсан хувилбаруудын дотор Баруун-Урт-Чойбалсан, Баянхонгор-Арвайхээр, Ховд-Өлгий гэсэн хувилбарууд сайн оноо авсан байна. Иймд нийслэлээс алслагдсан болон нийслэлд ойрд 6 хувилбарыг нэн тэргүүнд шаардлагатай хот хоорондын кластер хэмээн үзэж хөгжүүлэх бүрэн боломж байна.

Хот хоорондын кластерын нь улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотуудыг авто замаар холбон хөгжих боломжийг олгож буй боловч тэдгээр хоёр хотын хооронд орших сум суурин газрууд давхар хөгжлийн боломжийг хүртэх юм. Иймээс хот хоорондын кластерын бүсийг тогтоохдоо авто зам нутгаар нь дайрсан, авто зам нутгаар нь дайрсан сумтай хөрш зэргэлдээ, авто замаас алслагдсан хэмээн ангилж бүсчлэлийг орон зайд буулгав. Хоёр хотын хооронд дамжин өнгөрөх авто зам нутгаар нь дайрсан сум суурингуудын хувьд тухайн кластерын нийгэм эдийн засгийн хөгжлийг хамгийн түрүүнд хүртэх боломжтой бүс нутгууд бөгөөд, уг сум суурингууд нь хөрш зэргэлдээ хөгжлийн нөлөө үзүүлэхүйц гүүр бүс нутаг байх болно.



Зураг 37. Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хот хоорондын кластерын бүс

Түүнчлэн урьд урьдын орон зай, засаг захиргааны нэгжийн болон бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөлт, судалгаанд орхигдож ирсэн хэсэг бол Алтай – Улиастай хоорондын бүс бөгөөд эдгээр хот сум суурин газрын хөгжлийг хот хоорондын кластерын загвараар дэмжих бүрэн

боломжтой хэмээн үзэж өмнөх 6 хувилбар дээр нэмэн нийт 7 хувилбарыг хот хоорондын кластерт санал болгож байна.

4. Хөгжлийн потенциал сайтай сумын кластер

Манай орны засаг захиргааны нэгжийн системд хамаарах сумын хөгжлийн түвшин харилцан адилгүй явж ирсэн. Тухайлбал манай орны дийлэнх сум суурин газар нь 1000 хүртэл хүн амтай жижиг суурин байна. Гэсэн хэдий ч хүн амын тооноос үл хамааран эдгээр сумд нь хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, санхүү хөрөнгө оруулалт ижил түвшинд явж ирсэн нь үр ашиггүй зарцуулалтын нэг хэлбэр юм. Хөгжлийн потенциал сайтай сумын кластер нь хийн манай орны хэмжээнд сум суурингийн түвшний кластерын төв болж хаяа зэргэлдээх сумдтайгаа хоршиж төрөлжин нийгэм эдийн засгийн нөлөө бүхий байдлаар хөгжих боломжтой сумдыг тооцоход чиглэсэн судалгаа болно. Нийт 6 шалгуур үзүүлэлтийг голлон авч үзсэн бөгөөд хүн амын тоо, хотжилтын түвшин, хөгжлийн потенциалын үнэлгээ, улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотоос алслагдсан зай, эрчим хүчний чадал, замын ангилал зэрэглэлийг харгалзав. Тайлангийн эхний бүлэгт хөгжлийн потенциал сайтай сум болон хотын үнэлгээний талаар дурьдсан бөгөөд уг судалгааны үр дүнг шууд авч ашигласан болно. Нийт уул уурхай, мал аж ахуй, газар тариалан, боловсруулах үйлдвэрлэл, тээвэр логистик, аялал жуулчлал гэсэн 6-н салбарын хүрээнд сумдын чадавхийг тооцож түүнээс гарсан үр дүнг сайн, дунд, муу гэсэн гурван шатлалаар ашиглав.

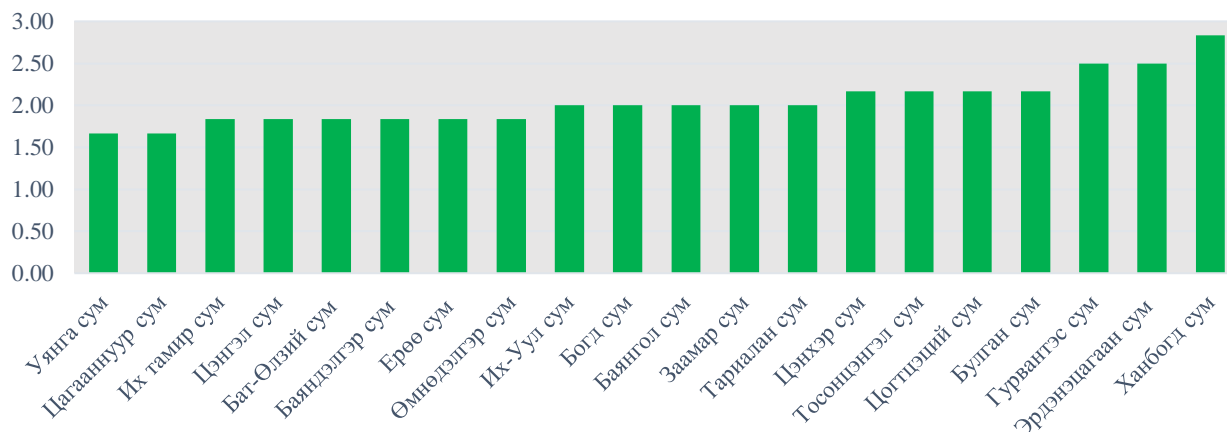
Хүснэгт 58. Хөгжлийн потенциал сайтай сумын кластер тооцох шалгуур үзүүлэлт

Шалгуур үзүүлэлт	Сайн	Дунд	Муу
Хүн амын тоо	5000-аас дээш	1000-5000	1000-аас цөөн
Хотжилт	Улсын дунджаас их өсөлттэй	0-оос улсын дундаж өсөлт хүртэл	Хүн ам буурсан
Хөгжлийн потенциалын үнэлгээ	Сайн	Дунд	Муу
Улс болон аймгийн зэрэглэлтэй хотоос алслагдсан зай	200 км-ээс хол	100-200 км	100 км хүртэл
Эрчим хүчний чадал	220 кВц ба түүнээс дээш	110 кВц	35 кВц
Замын ангилал, зэрэглэл	Олон улсын авто чанартай авто зам	Улсын чанартай авто зам	Орон нутгийн чанартай авто зам

Дээрх шалгуур үзүүлэлтийг ашиглан сумдын түвшинд тооцоолол хийхэд хамгийн өндөр баллын үнэлгээ авсан 20 сумыг кластерын төв болон хөгжих боломжтой сум хэмээн үзэв.

Диаграмм 21. Кластерын төв болох боломжтой сумдын үнэлгээ

Кластерын төв болон хөгжих боломжтой сумд, баллын үнэлгээгээр



Шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээгээр нийт сумдаас Өмнөговь аймгийн Ханбогд сум хамгийн өндөр үнэлгээг авч байна. Тус аймгийн нийт гурван сум /Ханбогд, Гурвантэс, Цогтцэций, /

кластерын төв болон хөгжих шалгуурыг хангаж байгаа нь орон зай, аж үйлдвэрлэлийн өргөн нөөц бүхий бүс нутгийг илэрхийлнэ. Хэдийгээр сумдын хувьд кластерын төв болон хөгжих боломж нөөц буй боловч тухайн сумын газар нутгийн хэмжээнээс шалтгаалан хаяа, зэргэлдээх сумыг татах таталцлын бүс харилцан адилгүй байна. Тухайлбал шалгуур үзүүлэлтээр өндөр үнэлгээ авсан Сүхбаатар аймгийн Эрдэнэцагаан сумын нутаг дэвсгэр 1698834 га бөгөөд сумын төвөөс 100 км хүртэлх радиус бүсэд багтах зэргэлдээ сумд байхгүй байгаа нь зайн алслалт ихтэйг илтгэнэ.

Диаграмм 22. Кластерын төв болон хөгжих боломжийн үнэлгээгээр өндөр оноо авсан сумд, шалгуур үзүүлэлтээр



Дүгнэлт

Хотын кластерын судалгаа нь өмнө хийгдэж байгаагүй шинэлэг бөгөөд дэлхийн улс орнуудын бүсчилсэн хөгжил, хот байгуулалтын судалгаанд өргөнөөр хэрэглэгдэж, хотыг эрчимтэй, үр ашигтай хөгжих боломжийг олгож байгаа нь давуу тал юм.

Монгол орны хувьд эдийн засгийн бүсүүд дэх /макро түвшин/ аймаг, хот сууринг жигд хөгжүүлэх эдийн засгийн нөөц, чадавх, боломж хомс байгаа, нөгөө талаас засаг захиргааны хэт жижиг нэгжид хуваагддаг сумуудын /микро түвшин/ нийгэм, эдийн засгийн хүрээ

тодорхойгүй байгаа энэ үед Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хотын кластерын хэлбэрүүдийг дэвшүүлэх нь мезо түвшинд хөгжлийн төлөвлөлтийг хийх нэгэн боломж юм. Уг судалгаагаар хотын кластерын тодорхойлолт, хэлбэр түүний гол үзэл санаа, тавигдах шаардлагыг нарийвчлан боловсруулж хил дамнасан хотын кластерын 3, улсын зэрэглэлтэй хотын кластерын 4, хот хоорондын кластерын 7, хөгжлийн потенциал сайтай сумын 20 буюу нийт давхардсан тоогоор 34 хувилбарыг үнэлгээгээр гарган орон зайд зураглав.

Аймгийн төв, хөгжлийн потенциал сайтай сумдыг эдийн засаг, нийгмийн таталцал бүхий өсөлтийн төв болгож, хаяа зэргэлдээ сум, сууринтай хамтран хөгжүүлэх нь Улаанбаатар хотын эсрэг татах хүчийг бий болгож, хүн амын төвлөрлийг сааруулах, шилжилт хөдөлгөөны зөв урсгалыг бий болгох нэг боломж юм.

Түүнчлэн тухайн хотын кластерууд нь кластерын төв болон хаяа, зэргэлдээ бүсийн тээвэр, логистикийн нэгдсэн сүлжээ, аж үйлдвэр, үйлчилгээ, аялал жуулчлал цаашлаад боловсрол, шинжлэх ухаан, технологи зэрэг олон салбарыг хөгжүүлэх гүүр болох боломжтой мезо түвшний бүс юм.

Мөн олон улсын түвшинд хил дамнасан хот хоорондын кластерыг хөгжүүлэх хил орчмын дэд бүтэц сул хөгжсөн, цөөн хэдэн боомт дээр зорчигч болон ачаа эргэлт төвлөрч буй энэ нөхцөлд хил орчмын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, импорт, экспорт тэнцвэржиж, гадаад худалдаа, аялал жуулчлал зэрэг олон салбарын өсөлт бий болох боломжийг бүрдүүлнэ.

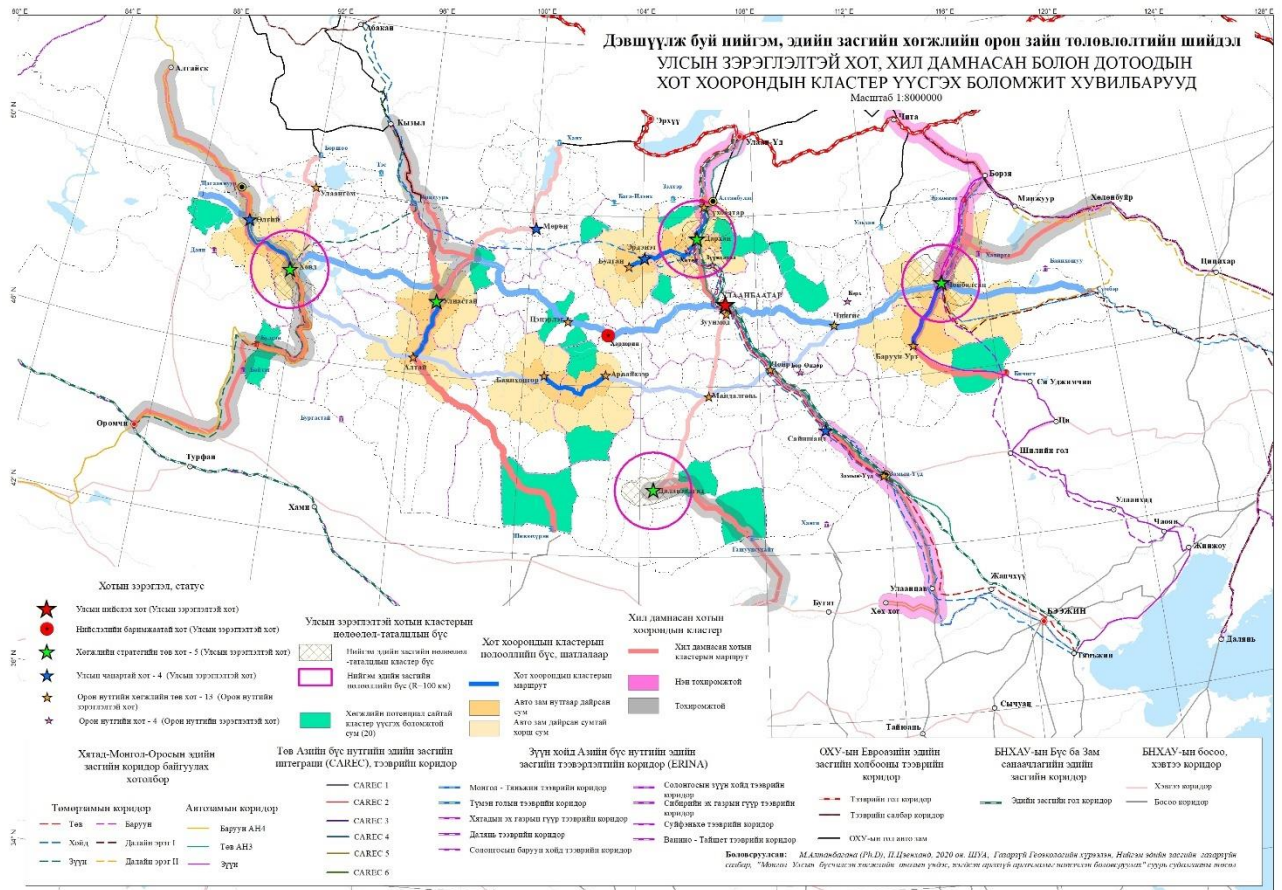
Энэхүү кластерын судалгаа нь “Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль”-д заасан хотын нэг болон таван жилийн хөгжлийн төлөвлөгөөг хийх гол онолын судалгааны суурь болох бүрэн боломжтой.

Хот, бүс нутагт суурилсан кластерын загвар нь нутаг дэвсгэрийн мезо түвшний бүсчлэл хийх боломжийг олгосноороо нөлөөлөл-таталцал ихтэй бүсүүдийг уялдаа холбоотой хөгжүүлэх нөгөө талаас нутаг дэвсгэрийн хувьд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлөөс орхигдож буй бүсүүдийг тогтоох зэрэг чухал үүрэгтэй судалгаа юм.

Хот суурин газрын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл нь тухайн хотын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хил хязгаарт харьяалагдахаа больж, улмаар үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, дэд бүтцийн таатай орчин, нөхцөлөөс хамаарч алсын зайд ч татагдах, нөлөөлөх болсныг ялангуяа томоохон хотуудын хөгжлийн төлөвлөлтөд анхаарах, тооцож үзэх, тусгах шаардлага үүссэн.

Энэхүү дэвшүүлж буй хот, хот хоорондын кластерын аргазүй, шийдэл нь ижил болон ялгаатай чиг үүрэг бүхий хот, сум сууринг хорших, төрөлжих замаар хөгжүүлэх Монгол орны нутаг дэвсгэрийн орон зайн зохион байгуулалтын хувьд мезо болон микро түвшний бүсүүд, тэдгээрийн нөлөөлөл-таталцлын бүсийг кластерын аргаар тодорхойлох боломжийг олгоно. Иймд энэхүү аргазүй, аргачлалыг бусад аймаг, сумдын түвшинд судалж, сайжруулах, орон нутгийн түвшинд бодлого тодорхойлоход үр дүнг ашиглах хэрэгцээ шаардлага байна.

Үндэсний хэмжээнд, нутаг дэвсгэрийн эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг нөхцөлдүүлэхэд чиглэсэн бүсчлэн хөгжүүлэх асуудал нь ихэнх орны төрийн бодлогын нэг чухал чиглэл бөгөөд аливаа улс орны бүсчилсэн хөгжлийн бодлого эрх зүй, удирдлага зохион байгуулалт, эдийн засгийн цогц арга хэмжээг агуулж байдаг ба хөгжлийн үйл явцыг орон зайн үүднээс удирдан чиглүүлэх үйл ажиллагааны хүрээ юм. Иймд нийгэм, эдийн засгийн чухал ач холбогдолтой цогцолбор бүхий хот, суурин газрыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судалгаа, түүнээс урган гарсан гол үзэл санаа, шалгуур үзүүлэлтээр төлөвлөх нь зүйтэй байна.



Зураг 38. Дэвшүүлж буй кластерын хэлбэрүүдийн нэгдсэн хувилбарууд

ТАВ. ҮНДЭСНИЙ ХЭМЖЭЭНИЙ ДЭД БҮТЦИЙН БОСОО БОЛОН ХЭВТЭЭ ЧИГЛЭЛИЙН ТЭНХЛЭГИЙГ ТОДОРХОЙЛОХ СУДАЛГАА

Судалгааны үндэслэл

Манай улсын тээврийн сүлжээний хөгжил нь сарнисан хэлбэртэй бөгөөд энэ нь цөөн хэдэн суурин газарт хүн амын төвлөрөл үүсч, тэнцвэрт бус буюу нэг төвт тогтолцоог бий болгож байна [118]. Хүн амын шилжилт хөдөлгөөнийг сааруулахын тулд орон нутгийн дэд бүтцийг [65] тэр дундаа зам тээврийн сүлжээг хөгжүүлэх нь чухал юм. Дэд бүтцийн хөгжлийн бүтээн байгуулалт, цаашдын төлөвлөлт нь хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн асуудалд нэг чухал хүчин зүйл юм [119].

Хүн ам цөөн, том газар нутагтай, хөдөө аж ахуй, байгалийн болон ашигт малтмалын нөөц ихтэй Монгол Улсын хувьд Бүсчилэн хөгжүүлэх арга хэрэгсэл нь чухал бөгөөд энэ агуулгаар үндэсний тээврийн сүлжээг тэнхлэгт тулгуурлан хөгжүүлэх нь хамгийн үр дүнтэй арга болохыг гадаад дотоодын олон эрдэмтэд тодорхойлжээ. Хөгжлийн өндөр түвшинд хүрсэн болон хөгжиж буй орнууд өөрсдийн нийгэм эдийн засаг нутаг дэвсгэрээ тэнхлэгээр хөгжүүлж ирсэн туршлага байна. Тэнхлэгийг орон зайн зохион байгуулалтын хувьд зохистой төлөвлөж, байршуулснаар хүн амын нутагшил, суурьшлын гол тулгуур бүс, төвүүдийг бий болгож, бодлогоор дэмжих, ажиллах хүчийг зохистой байршуулах, хүн амын шилжих хөдөлгөөний урсгалыг зохистой гольдролд оруулах зэрэг давуу талтай юм. Өнгөрсөн хугацаанд тэнхлэгийн олон хувилбарыг төр засаг болон судлаачид дэвшүүлсэн боловч орчин үеийн шинэ нөхцөлтэй бүрэн уялдахгүй, аль хувилбараар хөгжих нь тодорхойгүй маргаантай асуудал хэвээр байна.

Бүсчилсэн хөгжлийн удирдлага, зохицуулалтын тухай хуульд бүсчилсэн хөгжлийн төлөвлөлт хийхдээ “5.1.3.бүс нутаг хоорондоо болон дотоод, гадаад зах зээлтэй дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгээр холбогдсон байх” гэсэн шаардлагыг заасан. Мөн Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд “3.2.1.4. Дэд бүтцийн салбарын хөгжлийг үндэсний аюулгүй байдлын шаардлагад нийцүүлж, хөрөнгө оруулалтад эдийн засгийн үр ашгийг шалгуур болгоно. Төмөр замын сүлжээг байгуулахдаа Монгол Улсын үндэсний ашиг сонирхлыг эрхэмлэнэ.” гэж, Монгол Улсын Гадаад бодлогын үзэл баримтлалд “21.4.олон улс, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц болон дэд бүтцийн сүлжээнд нэгдэхийг эрмэлзэх, далайн боомт хүрэх, дамжин өнгөрөх зам, тээврийн таатай нөхцөл бүрдүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх;” гэж заасан.

“Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогод “1.Өрнө-Дорнын бүсийн орнуудыг холбох дэд бүтцийн хөндлөн гол тэнхлэгийн авто зам болон хойд, урд хөршийг холбох зарим бүсийн босоо тэнхлэгийн авто замыг барьж худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд оролцох суурь нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна.”; “2. Хөгжлийн ирээдүйтэй сууринг тодорхойлж, босоо, хөндлөн гол тэнхлэгийн авто замын сүлжээтэй үе шаттайгаар холбосон байна.”; “4. Олон улсын болон бүсийн тээвэр логистикийн нэгдсэн сүлжээг үе шаттайгаар байгуулж, хөрш орнуудын сүлжээтэй холбогдсон байна.” гэсэн зорилтуудыг дэвшүүлсэн.

Дээрх зорилтуудыг хэрэгжүүлэхийн тулд бүс нутгийн түвшин оновчтой байршилтай, зам тавигдах байгаль газарзүйн нөхцөл сайтай, бараа бүтээгдэхүүн, үйлдвэрлэл, хүн амын төвлөрөл бүхий томоохон эдийн засгийн гол бүс, төвүүдийг холбосон, тээвэр логистикийн сүлжээ бүхий босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг тодорхойлох асуудал чухлаар тавигдаж байна.

Монгол орны хэмжээнд босоо болон хэвтээ чиглэлийн тэнхлэгүүдийг тодорхойлсноор Үндэсний болон бүс нутгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт хийх, салбар хоорондын уялдаа холбоог хангах хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн болон бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын баримт бичгүүдийг оновчтой, шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тодорхойлох, төлөвлөлт хийхэд ач холбогдолтой юм. Мөн төрөөс авто болон төмөр замын талаар баримтлах бодлого, хөтөлбөрийг боловсруулах, хэрэгжүүлэхэд суурь үзүүлэлт болох юм.

Судалгааны зорилго, зорилт

Судалгааны зорилго

Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, хөрш орнуудын Монгол Улстай холбогдсон зам тээврийн тэнхлэг, логистикийн төв, нутаг дэвсгэрийн бүтэц, зохион байгуулалт, хот, тосгоны байршил, тэдгээрийн гүйцэтгэх үүрэг, нийгэм, эдийн засгийн таталцал, хүн амын өсөлт, хөдөлмөрийн нөөцийн хэтийн төлөв, аж үйлдвэр, зам тээвэр, хот байгуулалтын салбарт төлөвлөж буй мега төслүүд, үндсэн бүсүүд, бичил бүс болон салбарын хөгжлийн бодлого, хөтөлбөр, стратегитай уялдуулан дэд бүтцийн сүлжээний үйлчлэлийн зохистой хүрээнд Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэх бүсүүдийн зам, тээврийн үндсэн босоо болон хэвтээ тэнхлэг, дэд тэнхлэгүүдийг оновчтой тодорхойлох, тэдгээрийн үйлчлэлийн зохистой хүрээн дэх зам тээвэр, тээвэр логистикийн төвүүдийг тодорхойлоход оршино.

Судалгааны зорилт

- Өмнөх судлаачдын дэвшүүлсэн, зарим бодлого төлөвлөлтийн хүрээнд санал болгосон, мөн батлагдсан хувилбаруудад тулгуурлан боломжит босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийг тодорхойлж, үнэлгээ хийх
- Тэнхлэгүүдийг үнэлгээг бүс болон хөрш орнуудын тээврийн сүлжээ, эдийн засгийн бүс, засаг захиргаа нутаг дэвсгэрийн нэгжтэй харьцуулж бүс нутгийн болон улсын хэмжээнд чухал ач холбогдолтой босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийг тодорхойлох
- Босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдтэй уялдсан зам тээвэр, тээвэр логистикийн төлөвлөлтийн хувилбар дэвшүүлэх

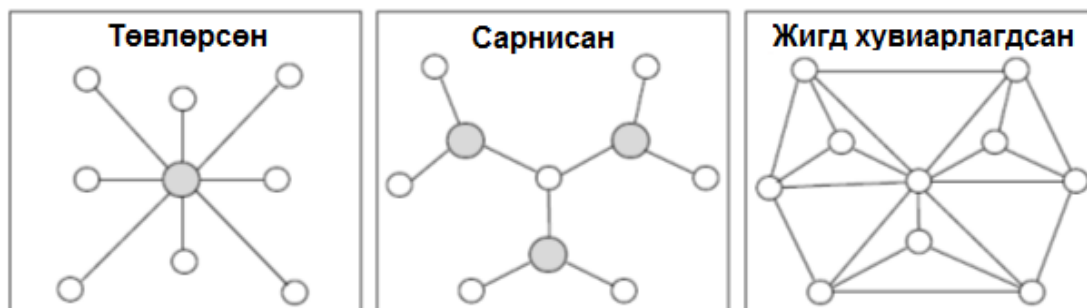
Судалгааны хамрах хүрээ

Монгол Улсын нийт нутаг дэвсгэрт:- Монгол Улсын болон бүс, аймаг, хот, сум суурин газруудаар зам тээврийн тэнхлэгүүдийн үйлчлэлийн зохистой хүрээг хамруулан төлөвлөнө.

Зам сүлжээний хөгжлийн хандлага

Тухайн улсын газарзүйн онцлог, эдийн засгийн хувиарлалтаас шалтгаалан тээврийн сүлжээний хэлбэр харилцан адилгүй хэлбэр хэмжээтэйгээр бүрэлдэн тогтсон байдаг хэдий ч төвлөрсөн, сарнисан болон жигд гэсэн ерөнхий гурван загварт (Диаграмм 23) хуваагддаг. Тээврийн сүлжээ бүрэлдэн тогтоход газрын гадарга, эдийн засгийн хөгжил, үйлдвэржсэн болон эдийн засгийн төвүүд, хүн амын нутагшилт, байгалийн нөхцөл нөөц чухал үүрэг гүйцэтгэдэг [120].

Диаграмм 23. Тээврийн сүлжээний хэлбэрүүд



Эх сурвалж: Jean-Paul Rodrigue, 2009

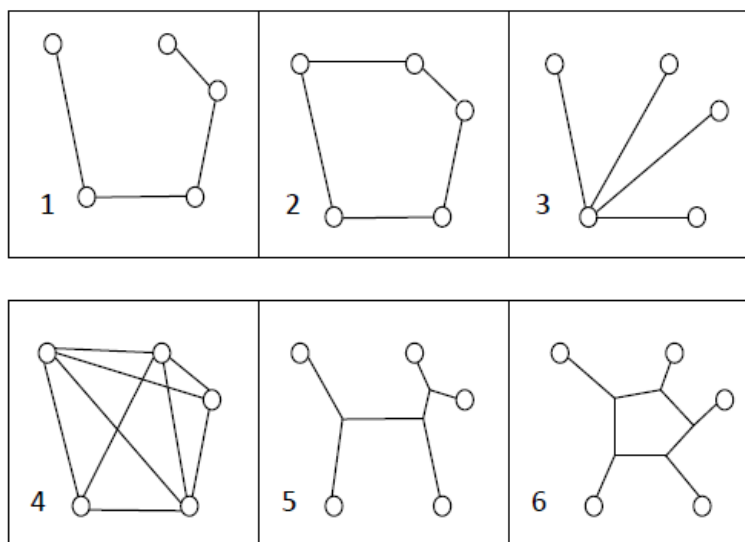
Төвлөрсөн тээврийн сүлжээ нь нэг цэг нь эдийн засаг, үйлдвэр, худалдаанд голлох үүрэг гүйцэтгэж, бусад цэгүүд нь түүнд татагддаг. Харин сарнисан тээврийн сүлжээ нь эдийн засаг, үйлдвэржилтийн хэд хэдэн том цэгүүдэд байршиж, харин бусад цэгүүдийг өөртөө татдаг. Жигд хувиарлагдсан тээврийн сүлжээ нь тодорхой нэг үйлдвэрлэл, үйлчилгээгээр дагнасан

цэгүүд байршдаг ба аль ч цэг нь бусдаасаа давуу үүрэг гүйцэтгэж чаддаггүй ба бүгд бие биендээ жигд татагдаж байдаг.

Судлаач Бунгегийн загварууд

1. 2 төвийн хоорондох суурин газруудыг дамжин буухиалсан зам тээврийн сүлжээ
2. Кольцо хэлбэрийн хамгийн ойрын суурингуудтайгаа холбогдсон зам тээврийн сүлжээ
3. Төвлөрсөн нэг төвөөс бусад суурин луу шулуунаар холбогдсон зам тээврийн сүлжээ
4. Нэг төвөөс бусад төвүүд рүүгээ шулуунаар холбогдсон зам тээврийн сүлжээ
5. Тэнхлэг үүсгэн түүнээс салбарласан зам тээврийн сүлжээ
6. Цагираг үүсгэж түүн дээрээ суурилсан зам тээврийн сүлжээ

Диаграмм 24. Бунгегийн загвар



Эх сурвалж: Никольский И.В 2009

Судлаач В.Бунге цэгүүдийг хооронд нь хэрхэн яаж холбох талаар судалгаа явуулсны эцэст өөр өөрийн гэсэн онцлог бүхий 6 төрлийн загварыг боловсруулсан (Диаграмм 24) бол судлаач П.Хаггет загварыг улам боловсронгуй болгож **хамгийн гол үр дүнтэй, хамгийн богино** зайгаар цэгүүдийг холбох зорилго тавьж ажилласан. Тэрбээр 3 тосгоныг сонгон авч судалгаа явуулсны үр дүнд цэгүүдийг 120° өнцөг бүхий шулуунаар холбох (А) нь үр ашиг өндөр гэдгийг тодорхойлж, цэгүүдийг гол шулуунаар буюу **тэнхлэг-дээр суурилсан** шулуунуудаар холбох (В) нь хамгийн үр дүнтэй арга [121] гэдгийг (диаграмм 25) тодорхойлсон.

Диаграмм 25. П.Хаггетийн загвар



Эх сурвалж: Никольский И.В 2009

Дээрх замын сүлжээний хандлагуудаас үзэхэд жигд хувиарлагдсан болон тэнхлэг үүсгэн хөгжүүлэх хувилбарууд нь хамгийн үр ашигтай бөгөөд нутаг дэвсгэрийн хөгжлийн ялгааг багасгах, жигд хөгжүүлэх давуу талтай байна.

Зам тээврийн сүлжээг хөгжүүлэх онолын хандлагуудыг авч үзвэл Монгол улсын хувьд хөрш орнуудын болон бүс нутгийн тээврийн дэд бүтэцтэй уялдуулан хөгжүүлэхэд улс орны нутаг

дэвсгэрийн хэлбэр, дүрс, газарзүйн байрлалын онцлогт тохируулан тэнхлэгт тулгуурлан хөгжүүлэх боломжтой байна.

Тэнхлэгийн тухай ойлголт

Тэнхлэг: Голлох үүрэг бүхий цэгүүдийг хооронд нь ба гадаад улсуудын үндсэн тэнхлэгтэй холбож буй замыг хэлнэ. Өөрөөр хэлбэл нийгэм эдийн засгийн газарзүйн ухаанд үйлдвэрлэл-технологийн, нийгмийн, экологийн ареалуудын давхцал, таталцал, огтлолцолын зохистой байрлалд үүсэх тулгуур цэгүүдийг хооронд нь холбож, эдгээр нь харилцан шүтэлцээтэй шүргэлцсэн байдлаар зохицож байгаа үйлдвэрлэл-нутаг дэвсгэрийн цогцолбор үүсгэгчийг агуулгаар тэнхлэг гэнэ [122].

Тээврийн тэнхлэг гэдэг нь олон төрлийн дэд бүтцийн нэгэн чиглэлт урсгал юм. Тээврийн тэнхлэг нь эдийн засгийн гол төвүүдийг хооронд нь холбож бараа бүтээгдэхүүн, зорчигчдын урсгалыг нэгтгэсэн томоохон нягтралыг үүсгэж үйлдвэрлэл, эдийн засаг болон технологийн процессудыг холбож байдаг. Үүнийг хотжилттой холбож үзвэл тэнхлэг дээр байршилтай хот суурингуудын гинжин холбоо үүсгэх ба янз бүрийн түвшиний хөдөлгөөн, урсгалыг зохицуулж, чиглүүлэгч болдог байна [120].

Улсын ба бүс нутгийн үндсэн эрчим хүч, харилцаа холбоо, худалдаа, үйлдвэржилтийн сүлжээ нь нийгэм эдийн засгийн гол ач холбогдол бүхий зам харилцаан дээр суурилж хөгжсөн нутаг дэвсгэрийн шугаман хөгжлийг тэнхлэг гэнэ [49].

Зөвлөлтийн эрдэмтэд Баранский [50] “концепция опорного каркас” буюу тэнхлэгээр хөгжих үзэл баримтлалыг томъёолохдоо хот сууринг замын сүлжээгээр холбогдсон эдийн засгийн бүс буюу тэнхлэгт татагдсан нутаг дэвсгэр үүсгэнэ гэж үзсэн байна. Энэ нь том болон дунд хэмжээний суурингийн хувьд чухал үүрэг [123] гүйцэтгэдэг. Тэд тэнхлэг бий болгох суурь болж өгдөг ба нутаг дэвсгэрийн тогтвортой байх үндсийг мөн бий болгодог гэж үздэг байна.

Төмөр замыг тэнхлэгийн шугаман байршилтын нэг элемент байж болно гэж үздэг боловч нийгэм эдийн засгийн хөгжлийн өнөө цагт энэ нь хүн амын суурьшилыг үүсгэх ач холбогдолоор бага болсон байна. Учир нь харьцангуй цөөн тооны хүмүүсийн тээврийн хэрэгсэл болон бага нутаг дэвсгэрийн хүрээнд нөлөөлдөг [123] болно.

Хөгжлийн өндөр түвшинд хүрсэн болон хөгжиж буй орнуудын туршлагаас үзвэл улс орныхоо нийгэм эдийн засгийн нутаг дэвсгэрийн хөгжлийг “Тэнхлэг”-ийн үзэл баримтлалаар хөгжүүлж ирсэн туршлага ажиглагдаж байна. Хүн амын нутагшилтын чиг хандлагад тэнхлэг чухал нөлөө үзүүлдэг зүй тогтол байдаг болно. Энэхүү тэнхлэгийг зөв зохистой байршуулан дэмжин байгуулснаар хүн амын нутагшилтын тулгуур төвүүдийн тоог нэмэгдүүлэх, ажиллах хүчийг зохистой байршуулах, хүн амын шилжих хөдөлгөөний урсгалыг зохистой гольдролд оруулах, ачаа эргэлт, мэдээлэл солилцоо, холбоог хөгжүүлэх зэрэг нөхцөлийг [123] бүрдүүлнэ.

Монгол орны хувьд үндсэн тэнхлэг нь хоёр их хөршийн үндсэн тэнхлэгүүдтэй холбогдсон, эдийн засгийн талаар харилцах гадаад харилцааны чухал объект [122] болно.

Энэхүү “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах” сэдэвт суурь судалгааны төслийн хүрээнд нийгэм, эдийн засгийн эрэлт хэрэгцээ, шинжлэх ухаан, технологийн хөгжлийн чиг хандлага, гадаад, дотоод нөхцөл байдалд тулгуурлан Монголын нөхцөлд тэнхлэгийн тухай ойлголтыг шинээр тодорхойлж байна.

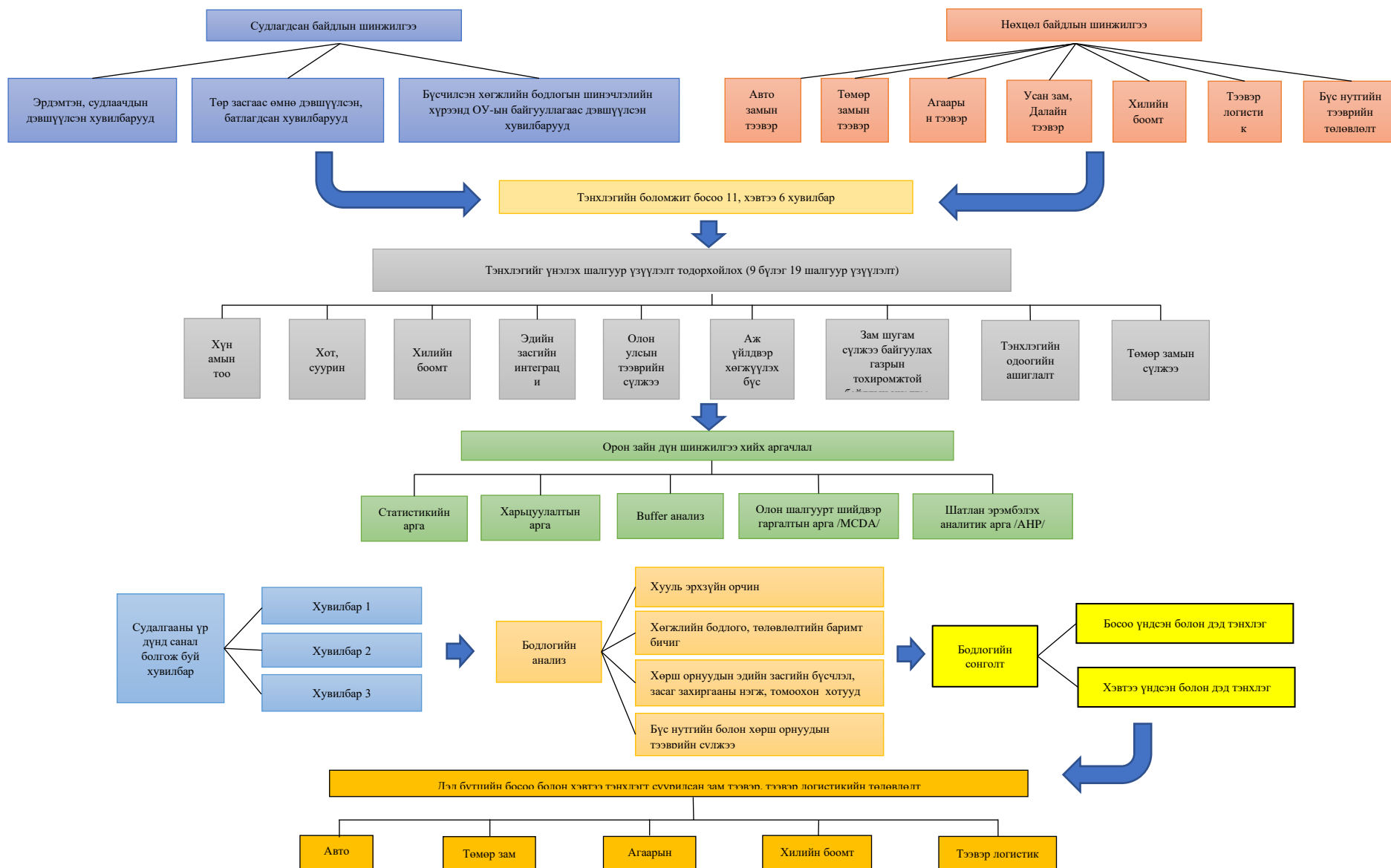
Үндэсний хэмжээнд босоо, хэвтээ тэнхлэг гэдэг нь нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн гол тулгуур төв, нутаг дэвсгэр, бүсүүдэд тулгуурлан улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотууд, бараа, бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, технологийн процессийг гадаад улсын үндсэн тэнхлэгтэй холбох замаар худалдаа, зорчигч, ачаа эргэлт, мэдээлэл солилцоог нэмэгдүүлэх, өөр хооронд нь холбож, харилцан уялдаа холбоотойгоор бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжил болон

хүн амын нутагшилт, суурьшлын орон зайн оновчтой бүтцийг тэтгэх “**эдийн засаг-дэд бүтцийн шугаман бүс**” юм.

Судалгааны аргазүй

Үндэсний хэмжээнд авто зам, төмөр замын дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг тодорхойлохдоо дараах схемийн дагуу (Диаграмм 26) хийж гүйцэтгэсэн.

Диagramм 26. Судалгаа явуулсан аргачлалын процессын схем



Нэгдүгээрт судлагдсан байдлын шинжилгээнд тулгуурлан өмнө нь бодлого, баримт бичгийн хүрээнд баталсан, мөн эрдэмтэн судлаачдын дэвшүүлсэн, санал болгосон босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийг судалж, хэвтээ болон босоо тэнхлэгийн боломжит хувилбаруудыг тодорхойлсон.

Хоёрдугаарт эдгээр боломжит тэнхлэгүүдийг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлсон. Ингэхдээ Монгол улсын зам тээврийн хөгжлийн ерөнхий хандлага, өмнөх судлаачдын авч үзсэн тэнхлэг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлтэд тулгуурлан, мөн орчин үеийн тээврийн төлөвлөлтийн шинэ нөхцөл, хандлагад тулгуурлан Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Зүүн хойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр зэрэг бодлого хөтөлбөр, тэдгээрийн дэвшүүлж буй тээврийн коридорууд, тэнхлэгийн дагуу орших хүн амын тоо, хотуудын зэрэглэл статус, хилийн боомтын зэрэглэл статус, хилээр нэвтэрч буй тээврийн хэрэгсэл болон зорчигчдын тоо, замын хөдөлгөөний эрчим, зам шугам сүлжээний газрын тохиромжтой байдлын үнэлгээ, аж үйлдвэр хөгжүүлэх бүс гэсэн шалгуур үзүүлэлтийг судалгаандаа ашигласан. Гуравдугаар дээрх шалгуур үзүүлэлтийг нэгтгэж, тэнхлэгийн нэгдсэн үнэлгээг гаргахдаа ГМС-д суурилсан олон хүчин зүйлийн шийдвэр гаргалтын аргыг ашиглалаа.

Олон шалгуурт шийдвэр гаргалт (Multi criteria decision analysis)-ын үед тухайн зургийн үзүүлэлт нэг бүрийн харьцуулсан ач холбогдлыг шийдвэр гаргагч жигнэж тогтооно. Нэгдсэн үнэлгээг гаргахдаа үзүүлэлт нэг бүрийг ач холбогдлын жигнэсэн оноогоор үржүүлж нэгдсэн оноог гаргана. Газрын тохиромжтой байдлын үнэлгээний олон шалгуурт шийдвэр гаргалтын арга (МСА) гэдэг нь чанарын эсвэл тоон олон шалгуур үзүүлэлтийг ашиглан шийдвэр гаргах хэрэгсэл юм. ГМС-ийг ашиглан тохиромжтой газрын байдлын үнэлгээг хийх арга нь (1) үнэлгээнд ашиглах хүчин зүйлүүд буюу факторуудаа сонгон тэдгээрийг үнэлэх шалгуур буюу критер тогтоох, (2) хүчин зүйлүүд буюу фактор, шалгуураа харьцуулах, (3) хүчин зүйл тус бүрийн үнэлгээг нэгтгэн тохиромжтой байдлын зураг боловсруулж, тохиромжтой байдлын үнэлгээг хийх, (4) эцсийн зургийн нарийвчлалын үнэлгээг хийх юм [124].

Энэ аргаар тохиромжтой байдлын харьцангуй жинг зургийн давхарга бүр дээр тогтоох улмаар жигнэсэн оноо тус бүрээр үржүүлэгдсэн зургийн давхаргуудыг жигнэсэн шугаман хамаарлын аргаар нэгтгэх боломжтой болно.

Олон хүчин зүйлүүдийг хооронд нь харьцуулахад нэг нь нөгөөгөөсөө илүү ач холбогдолтой ба эзлэх жингийн хувьд өндөр жин дарна. Шалгуур үзүүлэлтийг эрэмбэлэхдээ АНР (analytical hierarchy process) буюу шатлан эрэмбэлэх аналитик аргыг ашигласан [125], [126]. Шалгуур үзүүлэлтийг эрэмбэлэхдээ АНР жигнэсэн шугаман хос хамаарлын аргачлалыг (Хүснэгт 59) ашиглана.

Хүснэгт 59. Хос харьцуулалтын матриц

	1	2	3	4	5	6
1		n_1	n_2	n_3	n_4	n_5
2	$1/n_1$		m_2	m_3	m_4	m_5
3	$1/n_2$	$1/m_2$		h_3	h_4	h_5
4	$1/n_3$	$1/m_3$	$1/h_3$		j_4	j_5
5	$1/n_4$	$1/m_4$	$1/h_4$	$1/j_4$		p_4
6	$1/n_5$	$1/m_5$	$1/h_5$	$1/j_5$	$1/p_5$	

Сонгон авсан хүчин зүйлүүдийн ач холбогдлоор нь эрэмбэлсэн шалгуур үзүүлэлтийн эрэмбэлэлтийн матрицыг ашиглан нийцлийн харьцааг дараах томъёогоор тооцдог [125].

$$CR = \frac{CI}{RI} \quad (1)$$

CR-Нийцлийн харьцаа

CI-Санамсаргүй байдлын индекс

RI-Нийцлийн индекс

Эндээс

$$CI = \frac{Y_{max} - n}{n - 1}$$

Y_{max} = матрицын хувийн утга

n = Матрицын гишүүний тоо

- $CR > 0.1$ – ээс их бол жингийн харьцаа үнэмшил багатай учраас дахин эзлэх жингээ тооцох шаардлагатай
- $CR < 0.1$ – ээс бага бол жингийн харьцаа зөв бөгөөд дүн шинжилгээний үйл явц цааш үргэлжлэх боломжтой юм.

Ач холбогдол буюу эзлэх жингийн хувьд хүчин зүйлүүдийн эзлэх жингийн нийлбэр нэгтэй тэнцэх ёстой.

Үүний дараа нэгдсэн үнэлгээг гаргахдаа дараах томъёог ашиглана.

$$S = \sum_{i=1}^n W_i X_i \quad (2)$$

S = Тухайн объект (хүчин зүйлийн) тохиромжтой байдал

W_i = i хүчин зүйлийн жигнэсэн дундаж

X_i = Шалгуур хүчин зүйлийн оноо

Дөрөвдүгээрт тэнхлэгийн нэгдсэн үнэлгэнд бодлогын анализ хийлээ. Ингэхдээ МУ-ын хууль эрхзүйн орчин, Үндэсний аюулгүй байдал, Алсын хараа-2050, гадаад бодлого, бусад бодлогын суурь баримт бичиг, гадаад дотоод нөхцөл байдал, бүс нутгийн интеграци, эдийн засгийн коридор, хөрш орнуудын тээврийн сүлжээ, засаг захиргааны нэгж, эдийн бүс зэргийг харгалзан үзсэн.

Зам тээвэр, тэнхлэгийн талаар судлагдсан байдал

Манай улсын хэмжээнд зам, тээврийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн асуудлаар өмнө хэрэгжүүлсэн болон одоо хэрэгжиж байгаа бодлого, баримт бичгийн хүрээнд баталсан, мөн эрдэмтэн судлаачдын дэвшүүлсэн, санал болгосон дэд бүтцийн тэнхлэгийн хувилбаруудыг энд авч үзье.

Зам тээвэр, дэд бүтцийн тэнхлэгийн талаар эрдэмтэн, судлаачдын дэвшүүлсэн хувилбарууд

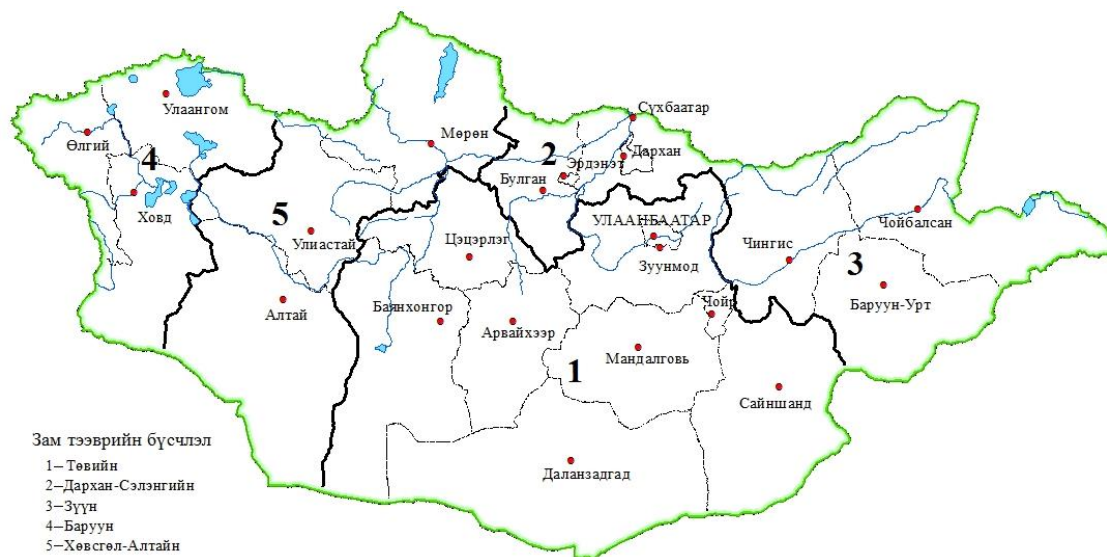
Б.Гунгаадаш, М.Бадамбазар, Л.Цэдэндамба, С.Ишбалжир нарын эрдэмтдийн дэвшүүлсэн зам тээврийн хөгжлийн бүсчлэл

Доктор М.Бадамбазар 1970-аад онд Монгол улсын тээврийн төрлүүдийн дотор тэргүүн улсын зам тээврийн хөгжлийг түүхэн үеүдээр авч үзэн авто тээврийн хөгжил, зам байгуулалтанд нөлөөлөх хүчин зүйлс, тээврийн тухайн үеийн хөгжлийн төлөвийг тодорхойлсон.

Монгол орны газрын гадарга нь авто машины бүтээмж, шатахуун зарцуулалтад хэрхэн нөлөөлж, нутаг дэвсгэрийн ямар ялгаа гарч байгааг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судлан тогтоох чухал ач холбогдолтой гэж үзжээ. Иймд авто машины бүтээмж, шатахуун зарцуулалтыг зөв тогтоосноор авто тээврийн хэрэгслийн ашиглалтыг сайжруулан үр ашгийг дээшлүүлэх зэрэг авто замын эдийн засгийн чухал асуудлыг шийдвэрлэхэд туслах юм гэж үзээд авто тээвэрт зориулан газрын гадаргыг үнэлэх талаар ЗХУ-ын туршлагыг авч ашиглажээ.

Энэ нь авто машин янз бүрийн гадаргын өндөрт (735м, 1500м, 2500м, 3900м) хөдөлгүүрийн хүчин чадал, хэмжээ буурч, шатахуун зарцуулалт нэмэгдэнэ гэж үзжээ. Гадарга өндөрсөх тутам авто машины бүтээмж буурдаг болохыг тогтоожээ. Авто тээвэрт зориулан газрын гадаргыг үнэлж, авто тээвэрт нэн тохиромжтой, тохиромжтой, тохиромж багатай, тохиромж муутай, тохиромжгүй гэсэн 5 ангилалыг гаргасан. Монгол орны гадаргын авто тээвэрт зориулан үнэлсэн үнэлгээнээс үзэхэд тус улсын нийт нутаг дэвсгэрийн гурваны хоёрын хувьд авто тээврийн бүтээмж 76-аас дээш баллтай шатахуун зарцуулалт 17- оос бага хувиар нэмэгдэж байна гэж [127] үзжээ.

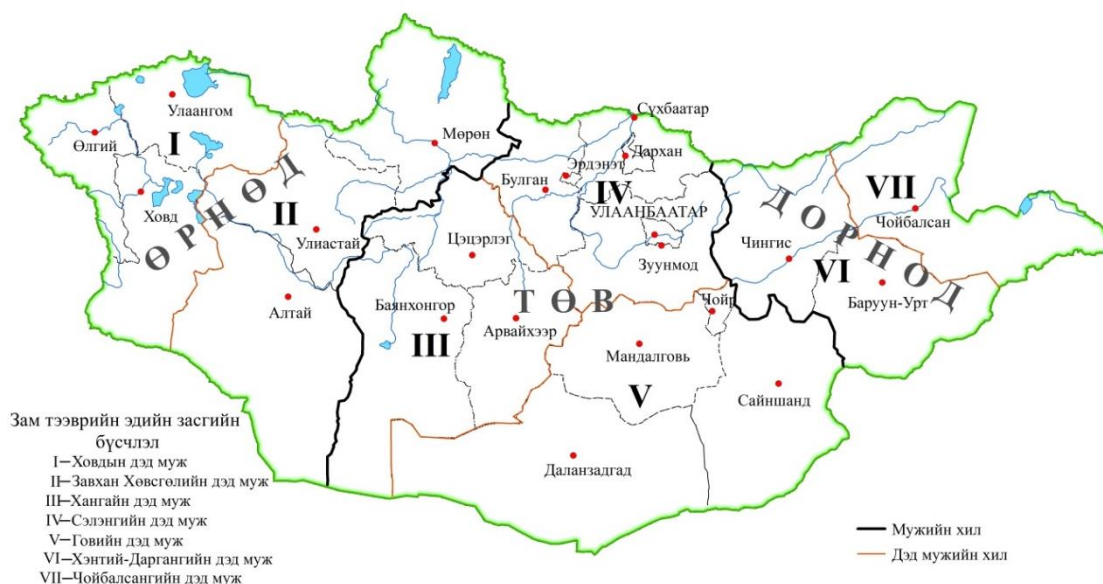
Энэхүү үнэлгээг хийснээр авто тээврийн үр ашигтай ашиглах, машин механизмын бүтээмжийг дээшлүүлэх, тээврийн зардлыг хямдруулах, бүх нормативыг сайжруулах үнлэслэл болохыг дурьджээ. Тэрээр дээрх үнэлгээндээ тулгуурлан зам тээврийн 5 бүсийг (Зураг 39) ялгасан.



Зураг 39. БНМАУ-ын зам тээврийн бүсчлэл

Эх сурвалж: БНМАУ-ын тээвэр-географийн райончлал, 1975.

Доктор Л.Цэдэндамба нь Зам тээврийн газарзүйн ерөнхий асуудлуудыг задлан шинжилжээ. Тэрээр “БНМАУ-ын зам тээврийн үндсэн асуудал” (1989 он) гэдэг бүтээлдээ зам тээврийн хөгжил, газар нутгийн зохион байгуулалтыг тодорхойлогч нийгэм-эдийн засгийн болон байгаль орчны хүчин зүйлсийг тодорхойлсны дотор хүн амын байршилт, хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэлийн хөгжил, газрын хотгор гүдгэр, усзүйн сүлжээг илүүтэй нөлөөлж байгааг онцлон тэмдэглэсэн. Монгол орны байгалийн нөхцөл, нөөцийн авто тээвэрт үзүүлэх нөлөөг иж бүрнээр үнэлсэн ба Монгол улсын зам тээврийн байдлыг судлан зам тээврийн 3 муж, 7 дэд муж (Зураг 40)-ийг [128] ялгасан.



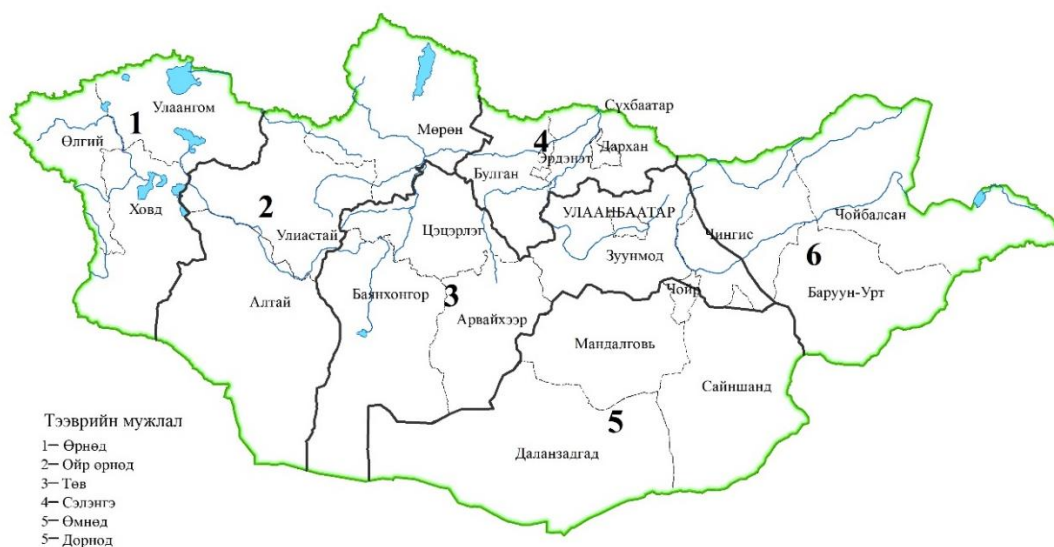
Зураг 40. БНМАУ-ын тээврийн газарзүйн эдийн засгийн бүсчлэл

Эх сурвалж: БНМАУ-ын зам тээврийн үндсэн асуудал, 1989.

Судлаач С.Ишбалжир 1960 оны эхээр Монгол орны тээврийн салбарын үүсэл хөгжилийг түүхэн үеүдэд авч үзэж, тухайн үеийн тээврийн салбарын хөгжил, улс орны болон хөрш орнуудын харьцааг судалж, тээврийн мужлалтыг дэвшүүлжээ.

Монгол улсын эдийн засаг хурдан хөгжиж байгаа одоо үед тээврийг өөрчлөн зохион байгуулах асуудал ээлжит зорилго болон тулгарч байгаа ба тээврийг төвлөрүүлэх, төрөлжүүлэх, тээврийн дундаж зайг багасгахад чиглэсэн байх ёстой гэж үзжээ. Тус улсын нутаг дэвсгэрийг аймгуудын бололцоо, тээврийн хангамж, захиргааны ба санхүүгийн удирдлагыг хялбар болгох, тээвэрлэлтийн дундаж зайг багасгах боломжийг харгалзан тээврийн Өрнөд, Ойр өрнөд, Төв, Сэлэнгэ, Өмнөд, Дорнод гэсэн 6 мужыг (Зураг 41) тодорхойлсон.

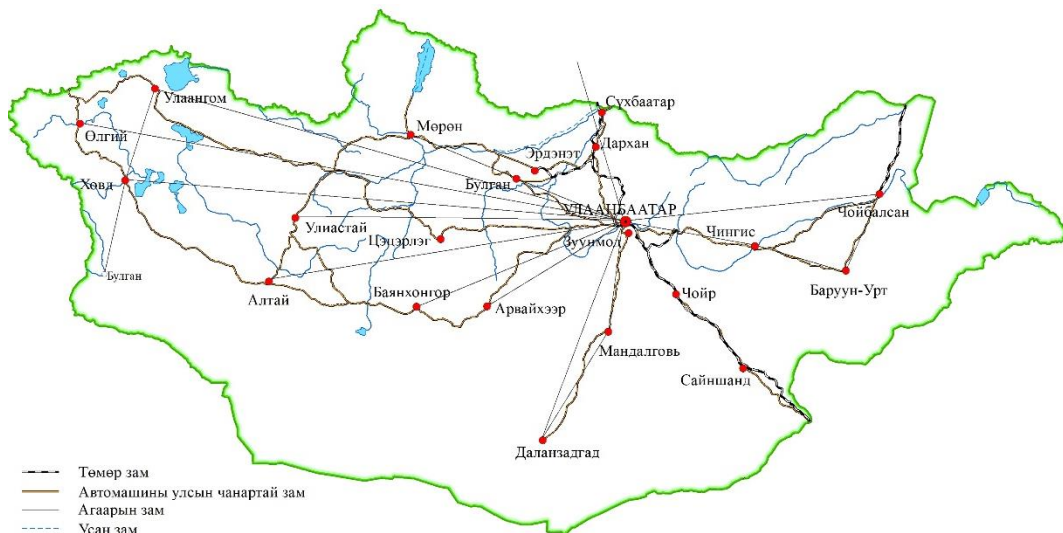
Мөн муж тус бүрийн хөдөө аж ахуй, үйлдвэр тээврийн байдлыг тодорхойлон гаргасан байна. Эдгээр тээврийн мужууд нь манай улсын эдийн засгийн муж болон хөгжих ёстой гэж [129] үзжээ.



Зураг 41. Тээврийн мужлал

Эх сурвалж: БНМАУ-ын тээврийн мужлалтын асуудалд, 1965.

ДоКтор Б.Гунгаадаш 1986 онд зам тээврийн хөгжлийг үйлдвэрлэлийн асуудалтай холбон судалжээ. Тээвэр бол нийгмийн хөдөлмөрийн нутаг дэвсгэрийн хуваарилалтыг хэрэгжүүлэх материал-техникийн бааз билээ. Ачааг хол ойр зөөх нь үйлдвэрлэх хүчний хөгжил байршилтаас шалтгаална. Тийм учраас тээврийн үйл ажиллагаа үйлдвэрлэх хүчний хөгжил байршлаас хамаарна. Энэ утгаараа эдийн засгийн муж бүрэлдэж хөгжихөд тус дөхөм үзүүлдэг эдийн засгийн муж үүсгэн бүрдүүлэгч гол хүчин зүйлийн нэг юм. Чухам тээврийн ачаар эдийн засгийн муж аж ахуйгаа иж бүрэн цогцолбор хөгжүүлэхийн хамт өөрийн нутаг дэвсгэрийн байгаль эдийн засгийн өвөрмөц байдалд хамгийн их үр ашиг өгч чадах хөдөө аж ахуй, аж үйлдвэрийн аль салбарыг сонгон авч төрөлжүүлдэг байна. Үйлдвэрлэх хүчний байршил, эдийн засгийн муж төвийн хоорондох тээвэр-эдийн засгийн хэлхээ холбоо оновчтой байж чадвал тээврийн зардлыг хэмнэж бэлэн бүтээгдэхүүний өртөг багасна гэсэн тодорхойлолтуудыг [60] өгчээ. Тээврийн сүлжээний орон зайн зохион байгуулалтыг дараах байдлаар төлөвлөсөн (Зураг 42) байна.

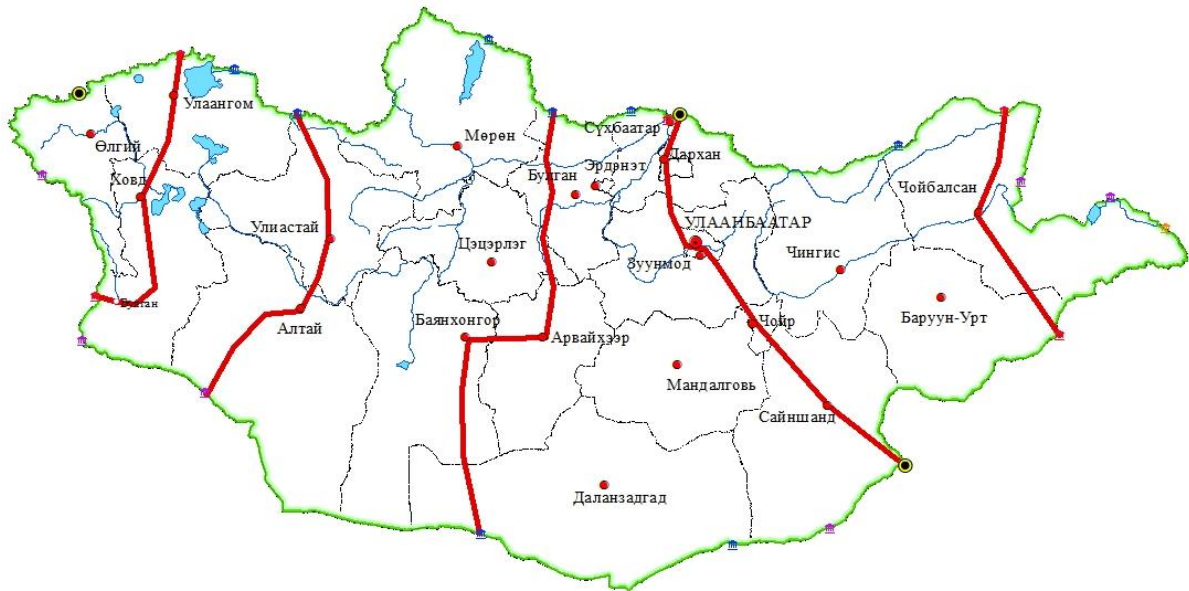


Зураг 42. Тээврийн сүлжээний орон зайн зохион байгуулалт, төлөвлөлт

Эх сурвалж: БНМАУ-ын нийгэм эдийн засгийн газарзүй, 1986.

3.Олонбаяр дэвшүүлсэн Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал

Судлаач З.Олонбаяр 1993 онд Засгийн газрын мэдээ сонинд “Таван төвтэй бүсийн тогтолцоонд шилжье” өгүүлэлийг нийтлүүлсэн бөгөөд уг өгүүлэлдээ тус улсын хэмжээнд эрчим хүчний болон авто, агаарын замын сүлжээг бүс нутгуудаар хэрхэн байршуулж байгуулах талаар нутаг дэвсгэрийн төлөвлөлтийн холбогдолтой зүйлсийг товч дурьдсаны зэрэгцээ 5 төвтэй 5 бүсийн схемийг боловсруулжээ [130], [131]. Хоёрдох үндсэн асуудал нь Монгол орныг бүс нутгийн зохион байгуулалтаар хөгжүүлэх асуудал бөгөөд Ховд, Улиастай, Арвайхээр, Улаанбаатар, Чойбалсан төвтэй 5 бүс нутгийн зохион байгуулалтаар хөгжүүлэх санал юм. Бүс нутгийг бүрдүүлэгч цөм нь дээр дурьдсан авто замын босоо тэнхлэгтэй (Хандгайт –Улаангом – Ховд – Ховдын Булган, Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Бургастай, Улсын хил – Хархорин – Баянхонгор – Улсын хил, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар- Мандалговь – Улсын хил, Эрэнцав – Чойбалсан –Улсын хил гэсэн уртрагын дагуух 5 босоо тэнхлэг (зураг 43) эрчим хүчний гол шугамууд давхцан ойр орчныхоо нутаг дэвсгэрийг (150-200км) өөртөө татан эрчимтэй хөгжүүлэх нөхцлийг харгалзсны дээр Монгол орны засаг захиргааны түүхэн уламжлал, ОХУ, Хятад хоёр хөрштэйгөө шууд харилцах боломж, газар нутгийн хэмжээ, хүн ам, малын тоо, эдэлбэр газар, эрдсийн түүхий эдийн хувьд харьцангуй жигд байх, эдийн засгийн чадамжийн хувьд бие дааж хөгжих бололцоо зэргийг харгалзан үзжээ. Мөн судлаач эдгээр асуудлыг шийдвэрлэсний дараа Монгол улсын засаг захиргаа нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарийг боловсронгуй болгох шаардлагатай гэж үзжээ.



Зураг 43. Таван төвд таван бүс гол тэнхлэгүүд

Д.Базаргүрийн дэвшүүлсэн Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал

Судлаач доктор Д.Базаргүр зах зээлийн эдийн засгийн шинэ нөхцөлд Монгол орны хувьд хөгжлийн үндсэн тэнхлэгүүдийг (авто ба төмөр зам) зөв байршуулах нь нийгэм эдийн засгийн нутаг дэвсгэрийн бүтэц зохион байгуулалтын тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэх нэгэн хүчин зүйл мөн гэж үзсэн. Дэд бүтцийн сүлжээг зөв байгуулснаар төв суурин газар шинээр үүсэх, тэлэгдэх явдлыг бодит зохицуулалттай болгохын дээр дуртай зүгтээ гаргасан машин замыг эмх цэгцэд оруулж, бэлчээр хамгаалахад төрийн зохицуулалтын бодит хэрэгсэл болох ёстой юм.

Д.Базаргүр, Фред Щольц, Еорг Яанзен, Франц Фолькер Мюллер, С.Шийрэв-Адъяа, Б.Батбуян судлаачид тэнхлэгийн суурь нөхцөл нь төмөр зам, улсын чанартай авто зам гэж үзээд замын ачаалал, суурин газруудын нягтшил, тэнхлэгийн суурь нөхцөл, дэд бүтэцийн хангамж, Монгол орны нутаг дэвсгэрийн хэлбэр дүрс, байгалийн нөхцөл нөөц, гадаргуугийн бартаажилт, бэлчээрийн мал аж ахуйг эрхлэх арга ажиллагаа, хоёр хөрш гүрний зах зээлийн багтаамж, эдгээр улсуудын үндсэн тэнхлэг, аймаг, сумдын нутаг, төвүүдийн байршилт, уламжлал, тэнхлэгийн одоогийн улбаа зэрэг нийгэм эдийн засгийн хүчин зүйлүүдийг ашиглан “Монгол улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал” (2000 он)–ыг дэвшүүлж, Төв тэнхлэг, Дорнод тэнхлэг, Дундад тэнхлэг, Өрнөд тэнхлэг гэсэн 4 үндсэн тэнхлэг байхыг санал (Зураг 44) болгосон. Эдгээр тэнхлэгүүд нь эдийн засгийн гол ач холбогдол бүхий зам харилцаан дээр суурилсан эрчим хүч, холбоо, аж үйлдвэржилт, хотжилт, хүн амын нутагшилт зэрэг элементийг багтаасан [122] байна.



Зураг 44. Нийгэм эдийн засгийн тэнхлэгийн суурь болох замуудын байршил

Эх сурвалж: Монгол улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал, 2000.

Монгол улсын нийгэм эдийн засгийг хөгжүүлэх дөрвөн үндсэн тэнхлэгийн дагуу (4100 км) хөрөнгө хүчийг төвлөрүүлснээр тус орны бүх нутаг (1565 мянган ам км)-ийг жигд хөгжүүлэх нөхцөл бүрдэх болно. Нүүдэлчид нь нийгмийн төвлөрсөн үйлчилгээний ба мал аж ахуйн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх (бусад жижиг үйлдвэр ч байж болно) хосолмол үүрэг бүхий тэнхлэгийн дагуу орших тосгон суурин (хоршоо)-д байнга, эсвэл жилийн ихэнх улиралд татагдан амьдарч хөдөлмөрлөснөөр илэрхийлэгдэх өргөн агуулгатай юм. Тэнхлэгийг байгуулснаар үүнийг түшиглэсэн малчдын тосгон үүсэж, тэнд малчид дундаа ашиглах цех, жижиг үйлдвэр бүхий “хоршоо” байгуулах замаар тэд зах зээлд мөнгөжиж, суурьших хандлага аяндаа гарах болно.

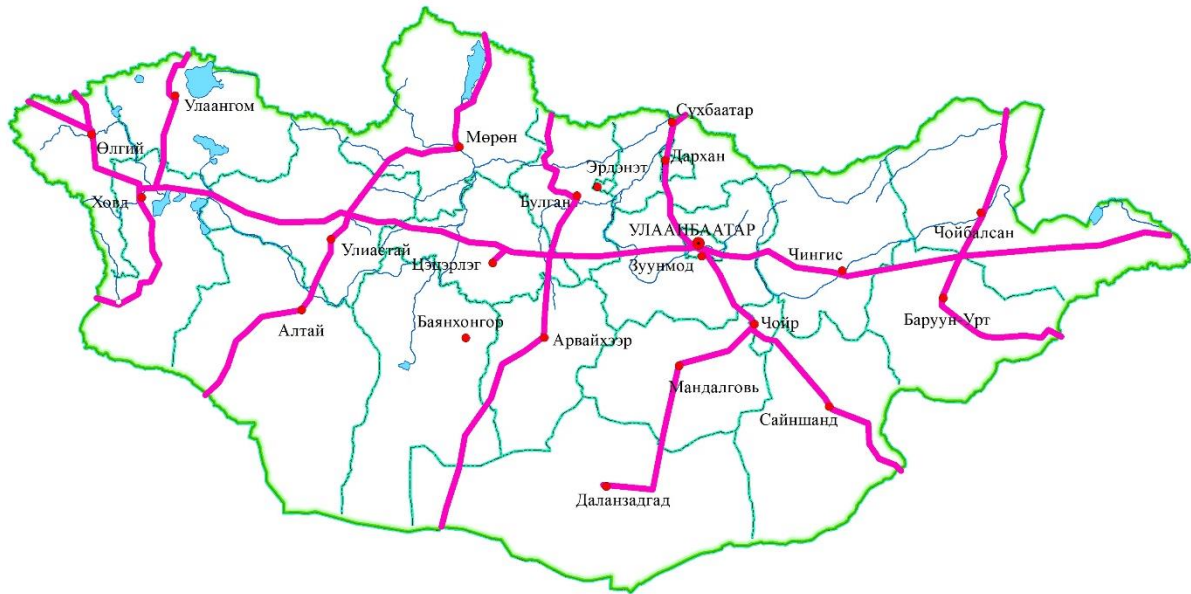
Н.Тогтох нарын дэвшүүлсэн дэд бүтцийн тэнхлэгийн хувилбар

Монгол улсын хурлын гишүүн асан Н.Тогтох нар “Монгол Улсын хот байгуулалт, барилгын салбарын хөгжлийн ерөнхий концепц” бүтээлдээ тэнхлэгийн асуудлыг судалжээ. Монгол Улсын дэд бүтцийг тэнхлэг дээр суурилуулан хөгжүүлэх бодлого баримтлах нь зүйтэй. “Их нүүдэл”-ийг саармагжуулах хүн амын шилжих хөдөлгөөнийг тогтворжуулахад алслагдсан нутгийн ард иргэдэд зах зээл, боловсрол, эрүүл мэндийн үйлчилгээг ойртуулах замаар дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгүүдээр Монгол улсын 21 аймгийн өөр хооронд нь болон Улаанбаатар хоттой холбож нутаг дэвсгэрийн аль ч хэсэгт тэдгээрийн үйлчилгээний хүрээнд хамрагдаж амьдарлын адил тэнцүү орчин бүрдүүлэхэд үйлчилэх болно үзээд тэнхлэгийг дэвшүүлэхдээ дараах зарчимуудыг [132] баримталжээ. Үүнд

- Хүн амын нутагшиж суурьшсан нягтралыг баримжаалж байршуулах
- Төв суурингуудын амьдрал хөгжлийн суурь байхын дээр тэдний байршил өсөлтийг зохицуулах
- Нийгэм экологийн баримжаатай эдийн засгийн суурь болох
- Нүүдэл, суурьшлын соёл иргэншлийн орон зайг зохистой хосолж бэлчээр хадгалж хамгаалах
- Хамгийн дөт бөгөөд саад багатай, үйлчилгээ сайтай байх
- Олон улсын болон тив хоорондын дэд бүтцийн сүлжээнд оновчтой холбогдох

- Нээлттэй бөгөөд дамжин өнгөрүүлэх (транзит) чадвар сайтай байх
- Гадаад далайд гарцтай болох

Дээрх зарчимуудад тулгуурлан улсын босоо тэнхлэгийг 2001 оны босоо тэнхлэгийн хувилбараар авч үзсэн бөгөөд 5 босоо тэнхлэг үүнд дээр Чойр – Мандалговь – Даланзадгад, Арвайхээрээс Баянхонгор гэсэн салбар чиглэлийнг (Зураг 45) нэмжээ.



Зураг 45. Дэд бүтэцийн босоо, хэвтээ тэнхлэг

Эх сурвалж: Монгол Улсын хот байгуулалт, барилгын салбарын хөгжлийн ерөнхий концепц, 2007.

Харин хэвтээ тэнхлэгийг Мянганы замын сүлжээг болно гэж үзжээ. Дээрх босоо 5 тэнхлэгээр голчоо хийсэн түүний үйлчилгээний сав нутгийг “Бүс нутаг” гэвэл Монгол оронд Баруун, Алтай-Хөвсгөлийн, Төвийн, Говь-Гурван голын, Зүүн гэсэн таван бүс нутаг үүснэ гэж тодорхойлжээ. Мөн Бүийн дэд бүтцийн босоо тэнхлэг, Улсын дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэгийн огтлолцолд хамгийн ойр төв нь “бүсийн тулгуур төв хот болно” гэж үзээд Их нууруудын хотгорт Ховд, Хангайн нурууны баруун талд Улиастай, Хангайн нурууны зүүн талд Хархорин, Хэнтий нурууны баруун талд Улаанбаатар, Дорнодын талд Чойбалсан хотыг бүсийн тулгуур төвд дэвшүүлжээ.

Дэд бүтцийн шугам сүлжээний эдийн засгийн үр ашиг зөвхөн дотоодын хэрэглээгээр хангагдахгүй, олон улсад дамжин өнгөрүүлэх буюу транзит үйлчилгээ үзүүлж, замынхаа үр ашгийг нэмэгдүүлж болно.

Дэд бүтцийн тэнхлэгийн асуудлаар Төр засгаас өмнө дэвшүүлсэн, батлагдсан хувилбарууд

Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө-1988

1986-1987 онд БНМАУ-ын Улсын Төлөвлөгөөний комиссын шийдвэрээр манай улсын “Улсын барилгын зургийн төв институт” (хуучнаар) нь ЗХУ-ын (хуучнаар) ГИПРОГОР институттэй хамтран “Генеральная схема расселения на территории МНР на период до 2005 года” буюу “БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дэх хүн амын нутагшилт, суурьшлын 2005 он хүртэлх ерөнхий схем” нэртэй хот байгуулалтын баримт бичгийг анхлан боловсруулж байсан бөгөөд тухайн үед тус баримт бичиг батлагдаагүй 20 юм. Уг баримт бичгийн хүрээнд академич Б.Гунгаадашийн дэвшүүлсэн 3 үндсэн бүсээр бүсчлэн хөгжүүлэх саналыг дэмжиж, төсөлдөө тусгасан (

Хүснэгт 60, Зураг 46) байсан.

Хүснэгт 60. Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө 1988-д дэвшүүлсэн бүсийн хувилбарууд

Бүсийн нэр	Баруун бүс	Төвийн бүс	Зүүн бүс
Дэд бүсийн нэр Хамрагдах аймгийн нэр	А. Ховд-Увсын дэд бүс Баян-Өлгий, Ховд, Увс	В. Ерөө-Туулын дэд бүс Сэлэнгэ, Төв, Дарханы үйлдвэрийн зангилаа, Улаанбаатрын үйлдвэрийн зангилаа	Хэнтий, Сүхбаатар, Чойбалсангийн үйлдвэрийн зангилаа
	Б. Завхан-Бэгэрийн дэд бүс Говь-Алтай, Завхан	Г. Хангай-Хөвсгөлийн дэд бүс Хөвсгөл, Архангай, Булган, Эрдэнэтийн үйлдвэрийн зангилаа	
		Д. Онги-Байдрагийн дэд бүс Баянхонгор, Өвөрхангай	
		Е. Говийн дэд бүс Дундговь, Өмнөговь, Дорноговь	



Зураг 46. Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө 1988-д дэвшүүлсэн бүсийн хувилбарууд

Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө-1996

1996 онд “Хүн амын нутагшилт суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төсөл”(ХАНСХЕТ) –ийн хүрээнд хүн амын нутагшилт, бүс нутгийн хөгжил, орон зайн төлөвлөлтийн асуудлыг цогцоор судалжээ. Энэхүү төслийн хүрээнд Монгол улсын хот суурин газар, зам тээврийн байдал, эрчим хүч, тусгай хамгаалалттай газар нутаг, газарын нэгдмэл сан, түүний ашиглалт, нутагшилтын тогтолцоо зэргийг судалж, эдийн засгийн 5 бүс (Зураг 47) дэвшүүлжээ.



Зураг 47. Хүн амын нутагшилт суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төслийн төлөвлөлт, 1996 он
Дээрх хүн амын нутагшилт суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төслийн төлөвлөлтийн хүрээнд:

1. Увс аймгийн Өндөрхангай, Зүүнхангай сумдаас бусад, Ховд, Баян-өлгий аймгийг хамарсан бүс
2. Говь-Алтай, Завхан, Хөвсгөл, Увс аймгийн Өндөрхангай, Зүүнхангай сумдыг хамарсан бүс
3. Баянхонгор, Архангай, Өвөрхангай, Булган, Орхон, Өмнөговь аймгийн баруун 3 сумдыг хамарсан бүс
4. Дархан-Уул, Сэлэнгэ, Төв, Дундговь, Дорноговь, Өмнөговь аймгийн баруун 3 сумдаас бусад сумдыг хамарсан бүс
5. Сүхбаатар, Дорнод, Хэнтий аймгуудыг хамарсан бүс

Хот, суурин, тосгодыг нарийвчлан судалж, их хот, том хот, дунд хот, бага хот, хоторхуу тосгон, хөдөөгийн тосгон гэж 6 ангилсан хувилбарыг 21 дэвшүүлжээ. Мөн хот, аймаг сумын төвүүдийг зэрэглэл тогтоож, улсын нийслэл, бүсийн нутгийн төв, аймгийн төв, бүлэг суурингийн төв гэж ангилжээ.

Тээврийн сүлжээний байршилт төлөвлөлттэй уялдуулан босоо 5 тэнхлэг, хэвтээ 1 тэнхлэгийг дэвшүүлжээ. Үүнд:

Босоо тэнхлэг

- Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган
- Ханх – Мөрөн – Улиастай – Алтай – Бургастай
- Бага-Илэнх – Булган – Хархорин – Арвайхээр – Баянхонгор – Шивээхүрэн
- Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд
- Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт

Хэвтээ тэнхлэг

Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Өндөрхаан – Чойбалсан - Тамсаг булаг – Сүмбэр

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын хүрээнд баталсан дэд бүтцийн хөндлөн болон босоо тэнхлэг-2001он

2001 онд УИХ-аас Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал [10], мөн уг үзэл баримтлалын хүрээнд Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн чиглэл батлах тухай тогтоолыг [133] баталсан.

Уг үзэл баримтлалын үндэслэл, эрхэм зорилго нь тус улсын газар, түүний баялаг, газар тариалан, мал аж ахуйн гаралтай түүхий эдийн нөөц, оюуны чадавхийг байгаль орчны даацад зохицуулан оновчтой ашиглах үндсэн дээр хүн ам, үйлдвэрлэлийн өнөөгийн зохисгүй бөөгнөрлийг задалж, хот, хөдөөгийн хөгжлийн ялгаа, аймаг, бүс нутаг хоорондын тэгш бус, тэнцвэргүй байдлыг багасгаж хөгжлийн түвшинг ойртуулах, үндэсний эдийн засаг, нийгмийн дэвшлийг түргэтгэх дотоод, гадаад таатай орчныг бүрдүүлэхэд оршино. Энэ хүрээнд,

2.3.1. төрийн байгуулалтын хүрээнд: бүс нутгийг тэнцвэртэй хөгжүүлэх үндэсний нийтлэг эрх ашгийг, аймаг, нийслэл, хот, тосгон, сум, аж ахуйн нэгж, байгууллагын хууль ёсны ашиг сонирхолтой хосолж, засаг захиргаа-нутаг дэвсгэрийн байгууламжийг цаашид боловсронгуй болгох эдийн засаг, зохион байгуулалт, нийгэм-сэтгэл зүйн орчныг бүрдүүлэх.

2.3.2. эдийн засгийн хүрээнд: тухайн бүс дотроо аймаг, сум бүр голлон эрхлэх аж ахуйн чиглэлээ зөв тогтоон, өөр хоорондоо хоршин хөгжих бизнесийн орчныг бүрдүүлэх, дотоод, гадаад зах зээлтэй зохистой холбоо тогтоож, аймаг, бүс нутаг хоорондын хөгжлийн тэнцвэргүй, тэгш бус байдлыг багасгах, эдийн засгийн өсөлт, үр ашгийг тогтвортой нэмэгдүүлэх нөхцөлийг хангах.

2.3.3. нийгэм, соёлын хүрээнд: хүн ам тухайн нутагтаа тогтвор, суурьшилтай ажиллаж, амьдрах, сурч боловсрох, эрүүл мэндийн үйлчилгээ хүртэх, мэдээлэл авах эрхээ чөлөөтэй эдлэх, аймаг, орон нутгийнхаа амьдралд идэвхтэй, эрх тэгш хамтран оролцох, улмаар хөдөөгийн хүн амын хөдөлмөр, нийгмийн хамгаалал, эрүүл мэнд, боловсрол, соёл, урлаг, мэдээлэл, ахуйн үйлчилгээний тогтолцоог бэхжүүлж, бүс нутгийн харьцангуй жигд хөгжлийг хангах нөхцөлийг бүрдүүлэх.

2.3.4. байгаль орчныг хамгаалах хүрээнд: бүс нутгийн хөгжлийг тэнцвэржүүлэх үүднээс тухайн бүсийнхээ байгалийн баялгийн нөөцийг ашигласны эцсийн үр өгөөжийг адил тэнцүү хүртэх, байгаль орчныг хамгаалах нийтлэг асуудлыг аймаг, сум, аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэдийн хамтын хүчээр шийдвэрлэж экологийн тэнцвэртэй байдлыг хангах нөхцөлийг бүрдүүлэх.

2.3.5. хүн амын нутагшилт, хот байгуулалтын хүрээнд: тухайн бүсийн хэмжээнд хот, тосгон, хөдөөгийн хүн амын нутагшилт, суурьшлын харилцан уялдсан тогтолцоог бүрдүүлж, нутаг дэвсгэрийн тэнцвэрт хөгжлийг тэтгэх чадвар бүхий бүс нутаг, хотжилтын нэгдмэл орчныг бий болгох.

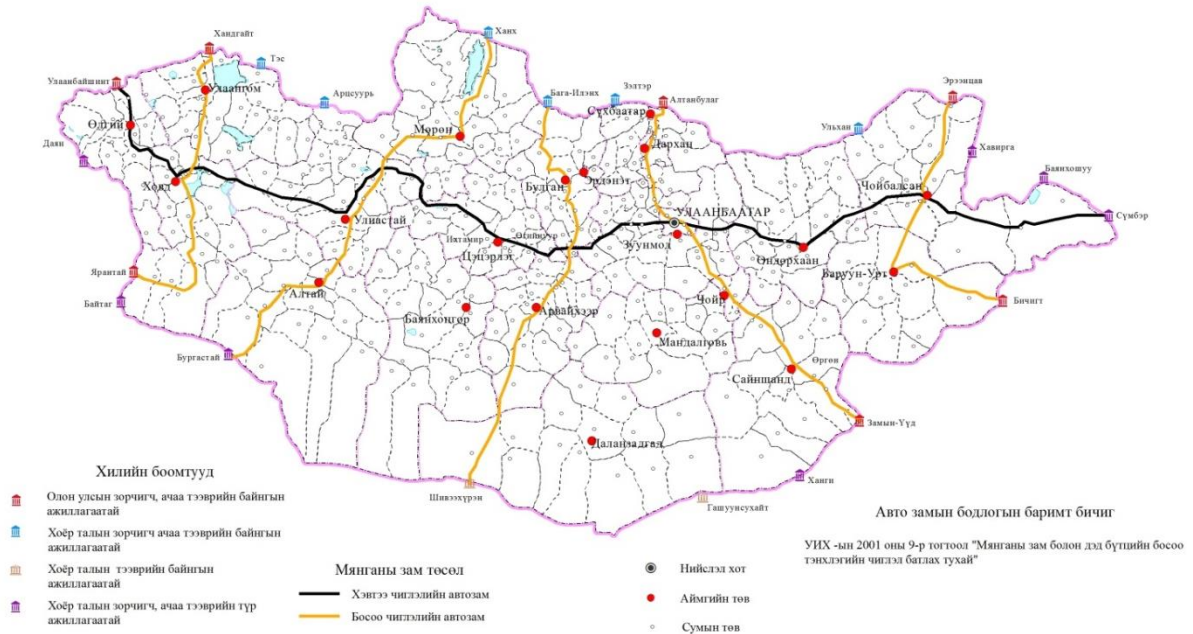
2.3.6. гадаад хамтын ажиллагааны хүрээнд: тус орны тээвэр-газар зүйн байрлалын дагуу бүс нутгуудыг олон улсын худалдаа-эдийн засгийн сүлжээнд зохистой холбож, орон нутгийн болон үндэсний хөгжлийг түргэтгэх гадаад харилцааны боломжийг бүрэн дүүрэн ашиглах нөхцөлийг хангах.

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд дэд бүтцийн хэвтээ, босоо тэнхлэгүүдийг нутаг дэвсгэрийн болон салбарын дараахь бүрдэл хэсгүүдтэй байхаар зохион байгуулахыг зохистой гэж үзнэ:

3.8.1. хэвтээ тэнхлэгийг аймаг, сум, нийслэл, дүүрэг, хот, тосгон, бүсийн төвүүд, худалдаа-эдийн засгийн чөлөөт бүсүүд, ашигт малтмал олборлолт, боловсруулалтын болон аялал жуулчлалын бүс нутгууд, түргэн хөгжих ирээдүйтэй бусад бүс нутаг, тэдгээрийг улс орны дотоод, гадаад зах зээлтэй холбосон эрчим хүч, зам харилцаа, орчин үеийн холбоо, мэдээлэл, бөөний худалдааны сүлжээг хамарсан нутаг дэвсгэрийн бүрдэл хэсгүүдтэй;

3.8.2. босоо тэнхлэгийг хувийн хэвшилд түшиглэн зах зээлд өрсөлдөн тогтвортой хөгжих чадвар бүхий аж ахуйн нэгж, байгууллагын тогтолцоо, тэдгээрийн дотоод, гадаад хүрээний үйлдвэрлэл, үйлчилгээний технологийн дагналт, хоршилт, банк санхүү, удирдлага, төлөвлөлт, зохион байгуулалт, бүртгэл, мэдээлэл, тооцооллын урсгал, хүрээлэн байгаа орчны зохицолдоог хамарсан салбарын бүрдэл хэсгүүдтэй.

Энэхүү үзэл санааны хүрээнд Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, гол үзэл санаатай уялдуулан дэд бүтцийн хөндлөн болон босоо тэнхлэгүүдийг тодорхойлж, УИХ-аар (Зураг 48) баталсан.



Зураг 48. Мянганы зам ба дэд бүтэцийн хөндлөн болон босоо тэнхлэг

Эх сурвалж: Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, 2001.

Монгол улсын үндсэн хуулийн 2-р дугаар зүйлийн “Монгол Улс төрийн байгууламжийн хувьд нэгдмэл байна” гэсэн заалтыг үйлдвэр аж ахуй болон эдийн засгийн нэгдмэл байдлаар ханган баталгаажуулах зайлшгүй шаардлагатай. Ийм учраас дэд бүтцийн битүү хүрээнүүд дээр суурилсан, харьцангуй биеэ даасан бүс нутгуудыг хэвтээ чиглэлд нэвт холбосон улсын дэд бүтцийн гол тэнхлэгийн татахдаа өмнөх дурьдсан зарчмыг үндэс болгохоос гадна олон улсын дэд бүтцийн сүлжээний шаардлагыг бас харгалзан үзжээ. Энэхүү хэвтээ чиглэл нь Улаанбайшинт – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Өндөрхаан – Чойбалсан – Тамсаг булаг – Сүмбэр маршруттай (Зураг 48).

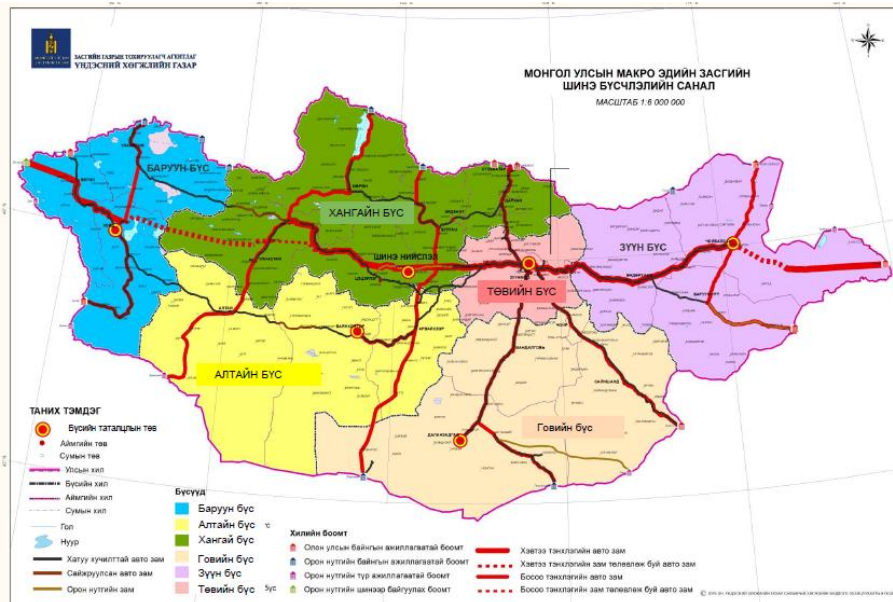
Дэд бүтцийн тэнхлэгүүдийг дээрх байрлалыг одоогийн байгаа шугамтай холбож үзэхэд баруун хязгаарт Өлгий-Улаангом-Ховдын дэд бүтцийн гурвалжин, зүүн хязгаарт Чойбалсан-Баруун-Урт-Өндөрхааны гурвалжин, төвийн хэсэгт Хангайн нурууг тойрсон Мөрөн-Булган-Хархорин-Арвайхээр-Баянхонгор-Алтай-Улиастай-Тосонцэнгэл-Мөрөнгийн дөрвөлжин сүлжээ алсдаа үүсэхээр байна. Дундговь, Өмнөговийн хувьд дэд бүтцийн гол тэнхлэгүүдэд хамаарагдахгүй үлдэж байгаа бөгөөд тавантолгойн коксжих нүүрсийг олборлох цагт тээвэр нь үйлдвэрлэх хүчний байршлыг дагаж хамгийн богино замаар нүүрсийг нь зөөнө гэдэг эдийн засгийн зарчмаар хөгжих боломжтой юм.

Дээр дурьдсан Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал нь 2020 онд хэрэгжилтийн хугацаа дуусаж байгаа тул нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн чиг хангдлага, хэрэгцээ, шаардлага, гадаад, дотоод нөхцөл байдалтай уялдуулан шинэчлэн тодорхойлох хэрэгцээ үүсэж байна.

Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын шинэчлэлийн хүрээнд Төр засаг, ОУ-ын байгууллагаас дэвшүүлсэн хувилбарууд

Үндэсний Хөгжлийн газраас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ийн хүрээнд дэвшүүлсэн Дэд бүтцийн хэвтээ болон босоо тэнхлэг

Үндэсний хөгжлийн газрын “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-д бүс нутаг гэдэг нь хөгжлийн зорилгоор нутаг дэвсгэрийг орон зайн үүднээс зохион байгуулах хэлбэр бөгөөд энэ агуулгаараа орон зайн төлөвлөлтийн нэг чухал хүчин зүйл нь коридорын хөгжил гэж үзжээ. Коридорын хувилбарыг дэвшүүлэхэдээ ОХУ-ын Сибирийн бүс, Хятадын баруун болон зүүн хойд бүсийн хөгжлийн төлөвлөлт, Монгол орны авто зам, төмөр замын өнөөгийн байдал, 2001 онд дэвшүүлсэн тэнхлэгийн хувилбар, дотоодын болон хөрш орнуудын хүн амын нягтшил, стратегийн ордуудын байршил, аж үйлдвэр хөгжүүлэх бүс, эрчим хүч, хөрш орнуудтай холбож буй тээврийн коридорын боломж зэргийг харгалзан босоо чиглэлийн 7, хэвтээ чиглэлийн 1 коридорыг [134] дэвшүүлжээ (Зураг 49).



Зураг 49. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг

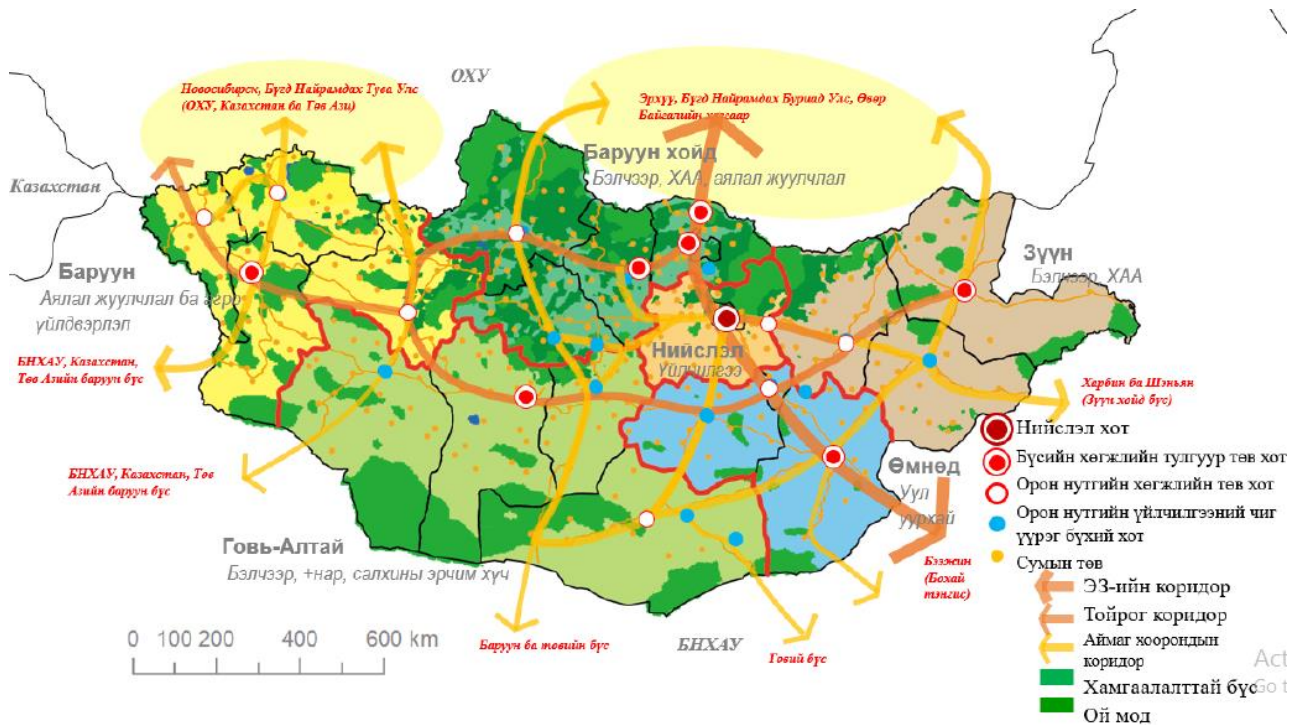
Эх сурвалж: УХГ “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”, 2019.

Дээрх тэнхлэгийн хувилбарыг нэг хүчин зүйл болгон Монгол орныг Баруун, Алтайн, Хангайн, Говийн, Зүүн, Төвийн гэсэн 6 бүс болгон хуваажээ. Эдгээр бүсүүдийн таталзлын төвийг Баруун бүсэд Ховд хот, Алтайн бүсэд Баянхонгор хот, Хангайн бүсэд Өгийнуур сум, Говийн бүсэд Даланзадгад хот, Зүүн бүсэд Чойбалсан хот, Төвийн бүсэд Улаанбаатар хот байхаар тогтоожээ.

ЖАЙКА байгууллагын “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний хүрээнд дэвшүүлсэн зам, тээврийн үндсэн сүлжээ

Жайка судалгааны баг хөрш орнуудын тээврийн сүлжээ, түүнийг хөгжүүлэх бодлого, Монгол улсын тээрийн сүлжээний хөгжилтэй уялдах байдал, авто зам, төмөр зам, агаарын замын зэрэг тээврийн дэд салбаруудын одоогийн байдал тулгамдаж буй асуудлуудыг судалжээ. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн орон зайг төлөвлөхдөө Улаанбаатар хотын чиг үүргийг сулруулахгүй, хэвээр байлгах нь зүйтэй бөгөөд энэ нь эдийн засгийн үйл ажиллагааны төвлөрөлд суурилсан дэлхийн эдийн засагтай холбогдоход зайлшгүй шаардлагатай. Баруун, Хангайн, Төвийн, Зүүн бүсийн хотуудыг үр дүнтэйгээр холбосон шинэ тойрог коридорыг байгуулах нь нутаг дэвсгэрийн орон зайн байгуулалтын төлөвлөлтийг илүү оновчтой болгон гэж үзжээ. Малайз, Тайланд, БНСУ, ХБНГУ-ын бүс нутгийн бодлого туршлага, ОХУ, БНХАУ, Казакстан улсны орон зайн төлөвлөлтийн чиг хандлага, Монгол Улс хөрш орнуудтай дэд бүтцээр холбогдох

коридорууд, манай орны стратегийн ач холбогдолтой орд газруудын байршилд тулгуурлан баруун бүсийг зүүн бүстэй холбосон коридорын хуулбарыг [66] дэвшүүлсэн.



Зураг 50. Шинэчилсэн орон зайн төлөвлөгөө

Эх сурвалж: Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө, 2020.

Ингэхдээ тэнхлэгүүдийн дайрах сумдын тоо, 20 км радиус дотор суурьшиж буй хүн амын тоо, 1кв/км талбайд ногдох хүний тоо, аялах хугацаа гэсэн үзүүлэлтийг авч үнэлгээ хийжээ. Ингэж үнэлснээр Баруун, Хангайн, Төвийн, Зүүн бүсийн хотуудыг үр дүнтэйгээр холбосон шулуун коридор, тойрог нэг коридорыг байгуулахаар санал болгож байна. Энэхүү тойрог коридорт Баруун бүсийн Улиастай хот, Хангайн бүсийн Мөрөн, Баянхонгор, Арвайхээр хотууд, Төвийн бүсийн Чойр, Дархан, Эрдэнэт хотууд, Зүүн бүсийн Өндөрхаан хот зэрэг томоохон хотууд тус тус холбогдоно.

Санал болгож буй тойрог коридор нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн тэнцвэртэй хөгжлийг тэтгэх дараах онцлогуудыг агуулсан. Үүнд:

1. Тойрог коридорын дотор орших нутаг дэвсгэр: 21 дүгээр зуунд Монгол Улсын хөгжлийг түүчээлэх гол бүс нутаг болон хөгжинө.
2. Улаанбаатар хотын зарим чиг үүрэг: тойрог коридорын дагуу орших хотууд руу шилжүүлэх, хуваалцах боломжтой.
3. Улиастай хотын чиг үүрэг: Баруун бүсийг нийслэл хоттой холбох холбоог бэхжүүлнэ.
4. Өндөрхаан хотын чиг үүрэг: Зүүн бүсийг нийслэл хоттой холбох холбоог бэхжүүлнэ.
5. Тойрог коридорын умард хэсэг: Худалдаа, аялал жуулчлалын хөгжлийг тэтгэх үүднээс нь ОХУ-тай хил залгаа орших аймаг, хотуудыг холбоно.
6. Тойрог коридорын өмнөд хэсэг: БНХАУ-тай хил залгаа орших аймгуудын умард бүс рүү нэвтрэх боломжийг сайжруулна.

Мөн хүн амын тоо, замын хөдөлгөөний ачаалал, бараа бүтээгдэхүүний экспортын хэмжээ, газар хөдлөлт, геологийн тогтоц, зуданд нэрвэгдсэн бүс нутаг, эдийн засгийн коридор, хөрш орнуудтай холбох босоо коридор, аймаг хоорондын замуудыг харгалзан босоо 7 коридорыг дэвшүүлжээ (Зураг 50.).

Тойрог коридорын умард хэсэг нь Хөвсгөл нуурын байгалийн үзэсгэлэнт газар, аялал жуулчлалын бүс, ой, бэлчээрийн газар, хөдөө аж ахуйн бүс нутгаар дайран өнгөрнө. Энэ нь байгалийн нөөц баялгийг ашиглах бус харин худалдаа, аялал жуулчлалын ногоон коридор болон хөгжинө. Тойрог коридорын өмнөд хэсэг нь бүсийн хөгжлийн тулгуур төв хотууд, орон нутгийн хөгжлийн төв хотуудыг холбох бөгөөд өмнө зүгийн аймгуудын дотоодын үйлдвэрлэлийн бараа бүтээгдэхүүний худалдаа эрхлэх, дээд зэрэглэлийн үйлчилгээ үзүүлэхэд дэмжлэг үзүүлнэ. Умард өмнөд чиглэлийн эдийн засгийн коридор нь ОХУ-тай хиллэх Сүхбаатар хилийн боомтыг Улаанбаатар хотоор дайран өнгөрч, БНХАУ-тай хиллэх Замын-Үүдийн хилийн боомттой холбоно. Тойрог коридорын умард өмнөд чиглэлийн тэнхлэгийг өргөжүүлэн, хөгжүүлж БНХАУ, ОХУ, Казахстан улстай холбоно. Бүсийн хөгжлийн тулгуур төв хотууд, орон нутгийн хөгжлийн төв хот, орон нутгийн чанартай үйлчилгээний чиг үүрэг бүхий хотууд нь хоёрдагч авто замууд буюу аймаг хоорондын авто замаар харилцан холбогдоно. Аймаг хоорондын авто зам нь аймгийн төвүүд болон томоохон хотуудыг хөрш орнуудтай холбогдоно.

Олон улсын зам, тээврийн сүлжээ, бус нутгийн эдийн засгийн интеграци

Азийн авто замын сүлжээ

Тэнхлэгийн олон улсын авто замын сүлжээтэй холбогдсон байдлыг харгалзан үзэхдээ нэгдүгээр Азийн авто замын сүлжээтэй уялдах байдал, хоёрдугаар тэнхлэг нь Монгол Улсын хилээс гараад ОХУ, БНХАУ-ын тээврийн үндсэн тэнхлэгүүдтэй хамгийн дөт байдлаар холбогдох байдлыг дэд шалгуур болгон авч үзсэн. Дээрх авто замын чиглэлүүдийг Arcgis программын тусламжтайгаар зураглаж, тэнхлэгийн маршруттай давхцуулах байдлаар харьцуулсан дүн шинжилгээ хийлээ.

Хуурай газраар хүрээлэгдсэн орны хувьд Монгол Улс хөрш зэргэлдээ болон бусад орнуудтай авто замын тээврээр найдвартай холбогдох, цаашид улс хоорондын тээврийг улам хөгжүүлэх шаардлагатай [135]. Манай улсын нутгаар олон улсын гэрээгээр улс хоорондын тээврийн хийх зөвшөөрөл бүхий Азийн авто замын сүлжээний АН3, АН4, А32 гэсэн коридор замууд дайран өнгөрнө.

Хуурай газраар хүрээлэгдсэн орны хувьд Монгол Улс хөрш зэргэлдээ болон бусад орнуудтай авто замын тээврээр найдвартай холбогдох, цаашид олон улсын дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэх, энэ үйл ажиллагаанд идэвхтэй оролцох шаардлагатай. Иймээс ч “Азийн авто зам” төслийг Монгол Улсын Засгийн газраас байнга дэмжиж, АНДЭЗНК-ийн хуурай замын тээврийн талаар хэрэгжүүлж буй арга хэмжээнд идэвхтэй оролцоор ирсэн.

2004 онд Засгийн газар хоорондын гэрээгээр Монгол Улс Азийн авто замын сүлжээний дараах чиглэлүүдэд холбогдохоор тогтсон. Үүнд

АН-3 чиглэл

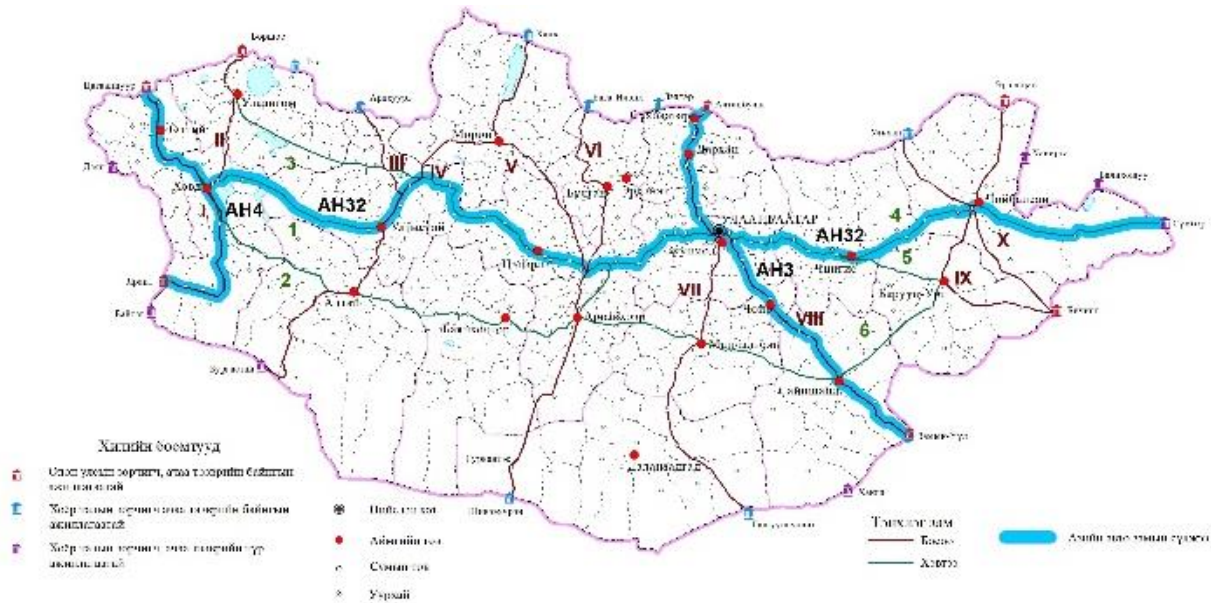
БНХАУ-ын Тянжин дахь Тангу далайн боомт – Бээжин – Улаанбаатар – ОХУ-ын Улаан-Үд хүртэлх зам. Монгол улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр ОХУ-ын хил – Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Сайншанд – Замын-Үүд – БНХАУ-ын хил хүртэл нийт 1041 км авто үргэлжилнэ.

АН-4 чиглэл

ОХУ-ын Новосибирскээс Монгол улсын Улаанбайшинт – Алгий – Ховд – Ярантайн боомтоор дамжин БНХАУ-ын Үрүмчи хүртэлх зам. Монгол улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр Улсын хил – Булган – Манхан/Ховд/ - Алтай/Ховд/ - Ховд – Өлгий – Цагааннуур – Улсын хил хүртэл 725 км үргэлжилнэ.

АН-32 чиглэл

Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Хархорин – Лүн – Улаанбаатар – Өндөрхаан – Чойбалсан – Сүмбэр/Дорнод/ чиглэлийн 2583 км (Зураг 51) үргэлжилнэ.



Зураг 51. Азийн авто замын сүлжээ

НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссын гишүүн орнуудын Тээврийн сайд нарын бага хурал Москва хотноо 2016 онд зохион байгуулагдаж, уг бага хурлын үеэр Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын хооронд байгуулах “Азийн авто замын сүлжээгээр автотээвэрлэлт гүйцэтгэх тухай хэлэлцээр”-т гарын үсэг зурсан.

ОХУ-ын “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны санаачлага

ОХУ-ын Засгийн газраас “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ноос зам тээвэр, эрчим хүч, дэд бүтцийн мега төслүүдийг санаачлан хэрэгжүүлж (Зураг 52) байна.

Транссибирийн төмөр зам нь орчин үеийн мэдээлэл, холбооны хэрэгслээр тоноглогдсон, хоёр давхар цахилгаанжуулсан гол төмөр зам болно. Энэ нь 10,000 км зам туулснаар дэлхийн хамгийн урт төмөр зам бөгөөд Олон улсын тээврийн коридор №2-ын байгалийн өргөтгөл юм.

Зүүн талаараа Транссибирь нь Хасан, Гродеково, Забайкальск, Наушки зэрэг улсын хилийн боомтоор дамжуулан Хойд Солонгос, Хятад, Монгол улсын төмөр замын сүлжээнд нэвтрэх боломжийг олгодог. Баруун талаараа ЗХУ-ын хуучин бүгд найрамдах улсуудтай Оросын боомт, хилийн боомтоор дамжуулан Европын орнуудад нэвтрэх боломжтой юм. Үндсэн коридор нь ОХУ-ын болон холбооны таван дүүргийн 20 субъектээр дамждаг. Эдгээр баялаг ихтэй бүс нутгууд нь үйлдвэрлэл, экспорт, импортын асар их нөөцтэй. Коридорын бүс нутгууд нь ОХУ-д үйлдвэрлэсэн нүүрсний 65 гаруй хувийг үйлдвэрлэдэг бөгөөд тус улсын газрын тос боловсруулах үйлдвэрлэлийн бараг 20 хувийг, худалдааны модны 25 хувийг эзэлдэг. ОХУ-ын үйлдвэрлэлийн боломж ба байгалийн үндсэн нөөцийн 80 гаруй хувь нь эдгээр бүс нутагт байрладаг бөгөөд үүнд газрын тос, хий, нүүрс, мод, хар, өнгөт металлын хүдэр болон бусад байгалийн баялагтай.

Транссибирийн дагуу 87 хот, тэдгээрийн дотор 14 нь ОХУ-ын харьяа субъектүүдийн төвүүд байдаг. Транссибирийн төмөр зам нь ОХУ-ын гадаад худалдаа, дамжин өнгөрөх ачааны 50 гаруй хувийг эзэлдэг.

Транссибирийн үндсэн шугамыг Европ, Азийн хоорондох тэргүүлэх чиглэл болгон олон улсын байгууллагуудын хамтарсан төслүүд багтах бөгөөд тухайлбал НҮБ-ын Европын эдийн

засгийн комисс (UNECE), НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комисс (UNESCAP) болон Төмөр замын хооронд хамтран ажиллах байгууллага (OSJD).

Далайн замтай харьцуулахад Транссибирийн чиглэлээр тээврийн хөгжлийн давуу талууд нь:

- ✓ *Ачаа тээвэрлэлтийн хугацааг 2 дахин багасгана.* Транссибирийн замаар Хятад улсаас Финлянд руу контейнер галт тэрэг 10 хүрэхгүй хоног, харин тэнгисээр аялах хугацаа 28 хоног байна.
- ✓ *Улс төрийн эрсдэл багатай.* Маршрутын 90 хүртэл хувь нь тогтвортой, ардчилсан засаглалын тогтолцоотой, тогтвортой улс төрийн уур амьсгалтай, тогтвортой өсөн нэмэгдэж буй эдийн засагтай муж улсын нутаг дэвсгэрээр дамждаг.
- ✓ *Ачаа тээвэрлэх тоог багасгах тул ачаа диспетчерийн зардлыг бууруулж, харьцах явцад бараа бүтээгдэхүүнийг санамсаргүйгээр гэмтэх эрсдлийг арилгана.*

Одоогийн байдлаар Зүүн - Баруун бүсийн ачаа тээврийн томоохон хэсэг нь тэнгисээр дамждаг. Энэ чиглэлд ачигч компаниудын монополь байдал давамгайлж байгаа нь ачаа диспетчерүүд тээврийн нийт зардалдаа ямар нэгэн бууралтыг хүлээх болно гэсэн үг юм. Үүний цаана төмөр замын тээвэр нь далайн тээврийн эдийн засгийн боломжийн хувилбар юм.

Энэхүү томоохон санаачлагад үр ашигтай, идэвхитэй нэгдэх, хамтран ажиллахын тулд өөрсдийн нөөц, боломж, хөгжлийн гарцыг судлах илрүүлэх шаардлагатай байна. Үүний тулд Үндэсний хөгжлийн орон зайн анализ, судалгаанууд хийгдэж эхлэх шаардлагатай байна. Магадгүй энэхүү суурь судалгааны төслийг амжилттай хэрэгжүүлбэл, цаашлаад Олон Улсын хамтарсан судалгааны төсөл болж өргөжих бүрэн бололцоотой. Цаашид бид өөрсдийн нөөц, боломж, онцлогт тулгуурлан бүс нутгийн түвшний, хил дамнасан орон зайн анализ, судалгааг өөрсдийн нөөц чадавхаар хийдэг болох, улмаар төр засагт шинжлэх ухааны үндэслэл бүхий бодитой бодлогын зөвлөмж, шийдлүүдийг *хүргүүлдэг болох хэрэгтэй байна.*



Зураг 52. ОХУ-ын Засгийн газраас “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны Транс-сибирийн газрын гүүр.

Source: Hisako Tsuji, Economic Research Institute for Northeast Asia (ERINA), 2009

БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга

БНХАУ-ын Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо (National Development and Reform Commission - NDRC) Торгоны замын эдийн засгийн бүс, 21-р зууны далайн торгоны замыг хамтран байгуулах “Бүс ба Зам” санаачлага бүхий стратегийн баримт бичгийг дэвшүүлсэн. БНХАУ-аас “Бүс ба Зам” санаачлага нь Ази-Европын 65 орчим улсыг хамарна. Уг санаачлагын хүрээнд олон улсын тээвэр, томоохон хот, боомтуудыг холбож харилцан үр ашиг, давуу талыг бий болгох олон улсын эдийн засгийн хамтын ажиллагааны 6 коридорыг хэрэгжүүлэхээр дэвшүүлсэн. Үүнд,

1. Шинэ Еврази ландбриж
2. Хятад-Монгол-ОХУ
3. Хятад-Төв Ази-Баруун Ази
4. Хятад-Хятадын хойг
5. Хятад-Пакистан
6. Бангладеш-Хятад-Энэтхэг-Мьянмарь

Эдгээр 6 коридорын нэг нь “Монгол-Хятад-Орос”-ын эдийн засгийн коридор бөгөөд Монголын газар нутгаар дайрч байгаа (Зураг 53) юм.

БНХАУ-аас “Бүс ба Зам” санаачлагын дэвшүүлж буй зорилт, ач холбогдол, хамрах хүрээ болон гол, түлхүүр асуудлуудыг товчхон авч үзвэл,

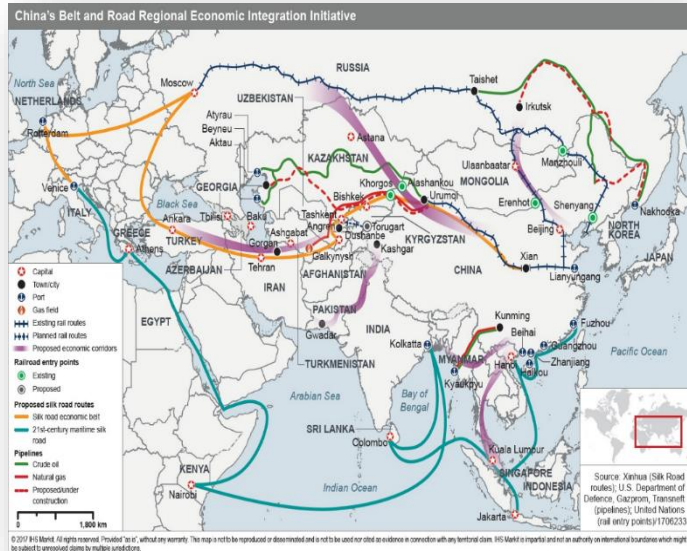
- Ази, Европ, Африк холбогдох болно
- Дэлхийн хуурай газрын бараг гуравны нэгийг эзэлсэн эдийн засгийн том бүс
- ТЗ-ын төсөлд төмөр зам, авто зам, тээвэр, эрчим хүч, шилэн утасны сүлжээ, газрын тос, байгалийн хийн хоолой татах
- Дэд бүтцийн төслүүдийн сүлжээ нь 4,4 тэрбум хүнийг хамарна
- Хятад анхны хөрөнгө оруулалтаа 47 тэрбум ам.доллар хэмээн зарласан
- “Торгоны зам” дайран өнгөрөх бүс нутаг, хот, боомтуудыг эрчимтэй эдийн засгийн өсөлт хүлээж байгаа юм.

Торгоны зам нь дорно, өрнө, өмнө, умард зүгийг холбосон худалдаа, элчин харилцаа, технологи, шинжлэх ухаан, соёл дамжих дэлхийн гол судас, гүүр болж байлаа.

БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачлагад харилцан үр ашигтай, хамтран ажиллахын тулд өөрсдийн нөөц, боломж, хөгжлийн гарцыг судлах илрүүлэх шаардлагатай байна. Үүний тулд хөгжлийн орон зайн анализ, судалгаанууд хийгдэж эхлэх шаардлагатай байна.

БНХАУ-ын тээврийн сүлжээг хөгжүүлэх хэвтээ 10, босоо 10 коридор

Үндэсний хөгжил, шинэтгэлийн хороо (NDRC)-ноос 2018 оны 12-р сарын 21 нд зам тээврийн 10 босоо, 10 хэвтээ коридорууд, хуурай, далайн боомт, агаарын тээврийн боомт хотууд, логистикийн төвүүдийг баталсан 26. Хэвтээ 10, босоо 10 тээврийн коридор нь хойноосоо урагш, зүүнээс баруун тийш хотуудыг "харилцан уялдаатай", "үр ашигтай" холбосон зохион байгуулалтын тогтолцоо (Зураг 54.) юм. Бүх төрлийн тээврийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалт эдгээр коридоруудын дагуу төвлөрнө.



Зураг 53. БНХАУ-ын “Бүс ба зам” санаачлага

Эдгээр босоо хэвтээ коридоруудаас босоо чиглэлийн Замын-Үүд – Эрээн – Гуандун мужийн Жанжиан, Ханги(мандал) – ӨМӨЗО-ны Бугат хотоос Гуйнши-Жуаны ӨЗО-ны Фэнчэнгуан хот, Гашуунсухайт/ганцмод - ӨМӨЗО-ны Баяннуур хотын линьхэгээс Юньнань мужийн Мохэн, Шивээ хүрэн/сэхэ - ӨМӨЗО-ны Алаша аймгийн Эзэнээ хошуунаас Гуанжоу хот, хэвтээ чиглэлийн Эрээн хотоос Жилин мужийн Хунчан хот хүртэл, Тианжин хотоос Хөххот – Линьхэ – Хами – Турпан – Алтай хүртэлх коридорууд нь манай улсын хувьд чухал ач холбогдолтой (зураг 54) байна.



Зураг 54. Хятадын хэвтээ 10, босоо 10 коридор

Эх сурвалж: ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, 2020

БНХАУ-ын засгийн газраас баталсан “Логистикийн салбарын зохицуулалт ба шинэчлэлт” нь 2009 онд Хятадын 37 стратегийн төв байршлыг сонгон уг байршилд авто болон төмөр замын дэд бүтцийн сүлжээг сайжруулахад чиглэсэн үйл ажиллагаа явуулж эхэлсэн. “Үндэсний логистикийн төв байршлын дунд хугацааны төлөвлөгөө (2015-2020)” –ний хүрээнд БНХАУ-ын засгийн газар логистикийн байршлыг 103 болгон цар хүрээг нэмэгдүүлж, тээврийн дэд бүтцийг өргөжүүлэх хөгжүүлэх төлөвлөгөө боловсруулсан. 2018 оны сүүлчээр “Үндэсний логистикийн төвийн байршлын бүтэц ба байгууламжийн дүрэм журам”-ыг БНХАУ-ын засгийн газраас батлан логистикийн төв байршлыг 212 болгон өргөжүүлж, логистикийн чиг үүргийн дагуу хуваарилахаар болсон. Мөн Хятадын хөгжил шимтгэлийн хорооноос Үндэсний баталсан логистикийн 212 төвийг задлаж үзвэл Хуурай боомт 41, Далайн боомт 30, Нисэх буудлын хот 23, Үйлдвэрлэлийн төв 47, Бизнес үйлгээний төв 55, Хилийн боомт 16 байна.

Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр (CAREC)

Монгол Улсын эдийн засгийн тогтвортой өсөлтийг ханган, эдийн засгийн аюулгүй байдлыг баталгаажуулах, хүн амын амьжиргааны түвшинг дээшлүүлэхэд гадаад таатай нөхцөл, боломжийг бүрдүүлэх зорилгоор Засгийн газар 2015 онд “Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөрийг [136] баталсан. Уг хөтөлбөрийн 3.1.3-д “**бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх;**” зорилтыг дэвшүүлсэн.

Төв Азийн бүсийн нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа (The Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Program)-ны хөтөлбөр нь Засгийн газар хоорондын хамтын ажиллагааны хөтөлбөр бөгөөд CAREC-ийн энэхүү хөтөлбөрт нийт **11 улс орон** (*Mongolia, China, Afghanistan, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Pakistan, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan*) нэгдэн орсон. Өнгөрсөн хугацаанд CAREC-иас 2008-2017 онд “Implementation Action Plan for the Transport and Trade Facilitation Strategy” гэсэн 10 жилийн Стратегийн баримт бичгийг [137] тодорхойлж, үүний хүрээнд нийт 21.1 сая доллар (Монголын ДНБ-аас 2 дахин их)-ын өртөг бүхий хөрөнгө оруулалтын 62 төсөл, техникийн туслалцааны 65 төслийг хэрэгжүүлсэн бөгөөд үүний хүрээнд эдийн засгийн 6 коридорын бүтээн байгуулалтын ажлыг гүйцэтгээд байна. Үүнд,

1. **CAREC Corridor 1** -> Countries: China, Kazakhstan, Kyrgyz. Regional connecting: Europe – East Asia.
2. **CAREC Corridor 2** -> Countries: Azerbaijan, China, Kazakhstan, Kyrgyz, Uzbekistan. Regional connecting: Mediterranean – East Asia
1. **CAREC Corridor 3** -> Countries: Afghanistan, Kazakhstan, Kyrgyz, Tajikistan, Uzbekistan. Regional connecting: Russian Federation – Middle East and South Asia
2. **CAREC Corridor 4a and 4b** -> Countries: Mongolia, China. Regional connecting: Russian Federation – East Asia
1. **CAREC Corridor 5** -> Countries: Afghanistan, China, Kyrgyz, Tajikistan. Regional connecting: East Asia – Middle East and South Asia
1. **CAREC Corridor 6** -> Countries: Afghanistan, Kazakhstan, Tajikistan, Uzbekistan. Regional connecting: Europe – Middle East and South Asia

Энэхүү 6 коридорууд нь CAREC-ийн улс орнуудыг дамнан орших, худалдааны эргэлт, ачаа тээврийг өргөжүүлэх, бүс нутгийн өрсөлдөх чадавхийг бэхжүүлэх, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд чиглэсэн авто зам, төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлууд юм. Үүний CAREC Corridor 4 коридор нь Монгол, Хятадын нутаг дэвсгэрийг хамрах бөгөөд “CAREC Corridor 4a” нь Монгол орны баруун бүсийн Ярант боомт-Ховд-Өлгий-Цагаан нуурын худалдааны чөлөөт бүсийг дайран өнгөрөх авто замын коридор, “CAREC Corridor 4b” нь Монгол орны төв хэсгээр дайран өнгөрөх авто болон төмөр замын коридор (Зураг 55) юм.



Зураг 55. Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны (CAREC) хөтөлбөрийн бүтээн байгуулалтыг хийгээд байгаа Эдийн засгийн коридорууд.

Source: www.carecprogram.org

2017 онд Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа (CAREC)-ны хүрээнд “**CAREC 2030 Connecting the Region for Shared and Sustainable Development**” гэсэн шинэ хөгжлийн урт хугацааны стратеги хөтөлбөр бүхий бодлогын баримт бичгийг CAREC-ийн улс орнууд хамтран тодохойлсон. Энэхүү CAREC 2030 хөтөлбөрийн бодлогын төлөвлөлт, түүний тавил, зорилт, хэрэгжүүлэх арга хэмжээ нь “**хөгжлийн кластер**” хандлагатай бөгөөд 2030 он хүртэл хэрэгжүүлэх 5 кластер бүхий бодлогыг хэрэгжүүлэхээр [17] дэвшүүлсэн. Үүнд,

- A. *Эдийн засаг, санхүүгийн тогтвортой байдлын кластер (Economic and Financial Stability Cluster)*
- B. *Худалдаа, аялал жуулчлал болон эдийн засгийн коридорын кластер (Trade, Tourism, and Economic Corridors Cluster)*
- C. *Дэд бүтэц болон эдийн засгийн холболтын кластер (Infrastructure and Economic Connectivity Cluster)*
- D. *Хөдөө аж ахуй, усны кластер (Agriculture and Water Cluster)*
- E. *Хүний хөгжлийн кластер (Human Development Cluster)*

Энэхүү CAREC 2030-ийн 5 кластертай харилцан холбогдох, том агуулгаараа Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид үр ашигтайгаар нэгдэхийн тулд Монгол Улс, ялангуяа Монголын баруун бүс нутгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн судалгаа, шинжилгээ хийх нь зайлшгүй юм. Энэ нь дэвшүүлж буй энэхүү суурь судалгааны төслийг хэрэгжүүлэх нэг үндэслэл болно.

Зүүн хойд Азийн эдийн засгийн интеграци (NEA)

Зүүн хойд Азийн (Northeast Asia) эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд Оросын Холбооны Улсын есөн муж, БНХАУ-ын дөрвөн аймаг, Монгол улс, Өмнөд Солонгос улс, Япон улс, БНАСАУ-ыг хамарсан Зүүн Азийн бүс нутаг хамаарах бөгөөд энэхүү бүс нутаг нь Хойд Америк, Баруун Европтой өрсөлдөхүйц дэлхийн эдийн засгийн томоохон төвүүдийн нэг юм.



Зураг 56. Зүүн хойд Азийн эдийн засгийн интеграци, тээврийн коридорууд.

Дата эх сурвалж: ERINA, ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, 2019

Зүүн хойд Азийн бүс нутгийн улс орнуудын худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүнийг өрсөлдөх чадвараар хангах, хил дамнасан тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг хөгжүүлэх замаар эдийн засгийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлэн хөгжүүлэх, бүс нутгийн өрсөлдөх чадавхийг бэхжүүлэх, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд чиглэсэн авто зам, төмөр замын дараах есөн коридоруудыг ERINA-аас санал болгосон (Зураг 56) байна [138].

- 1) Монгол-Тяньжин тээврийн коридор
- 2) Түмэн голын тээврийн коридор
- 3) Хятадын эх газрын гүүр тээврийн коридор
- 4) Далянь тээврийн коридор
- 5) Солонгосын баруун хойд тээврийн коридор
- 6) Солонгосын зүүн хойд тээврийн коридор
- 7) Сибирийн эх газрын гүүр тээврийн коридор
- 8) Суйфенхо тээврийн коридор
- 9) Ванино-Тайшет тээврийн коридор

Эдгээрээс Монгол-Тяньжин болон Түмэн голын тээврийн коридорууд нь Монголын нутгаар дайран өнгөрнө. Монгол-Тяньжин тээврийн коридор нь Монгол орны төв хэсгээр дайран өнгөрөх авто болон төмөр замын коридор бөгөөд Азийн автозамын АН-3, Төв Азийн эдийн засгийн интеграци (CAREC)-ийн “CAREC Corridor 4b”-тэй давхацдаг. Харин Түмэн голын тээврийн коридор нь Монгол орны зүүн бүсийн Эрэнцав-Чойбалсан-Хөөт-Сүмбэрийг дайран өнгөрөх коридор юм.

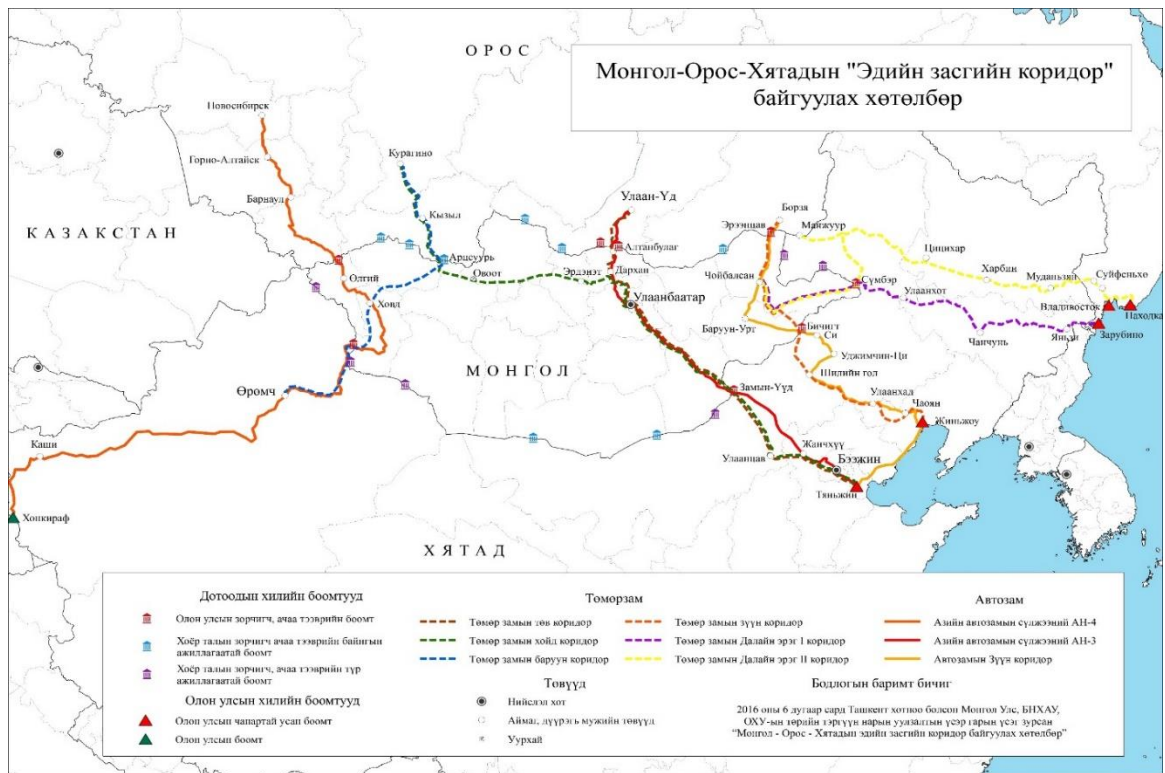
Тийм учраас дэлхийн эдийн засгийн томоохон төвүүдийн нэг, Монгол орны далайн боомтуудад хүрэх хамгийн дөт гарц болсон Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграци (NEAEI)-д Монгол Улс, ялангуяа эдийн засгийн Зүүн бүс нутаг ямар бодлого, стратегиар нэгдэх вэ?, хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөө хэрхэн хийх?, нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчны нөөц, боломж, давуу талаа хэрхэн ашиглах? гэх мэт бодлогын асуудлуудыг шийдвэрлэхэд чиглэсэн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн судалгааг хийх зайлшгүй шаардлага байна.

Монгол – Орос - Хятад эдийн засгийн коридор

2016 онд Ташкент хотноо гурван улсын Ерөнхийлөгч нарын уулзалтаар “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийг баталгаажуулсан. Уг хөтөлбөрийн зорилго нь Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүнийг өрсөлдөх чадвараар хангах, хил дамнасан худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн хамтарсан 32 төсөл, хөтөлбөрүүд хэрэгжүүлэхээр тусгагдсан.

Эдгээр хамтарсан төсөл, хөтөлбөрүүдийг салбаруудаар авч үзвэл Тээврийн дэд бүтцийн салбарт 13 (төмөр зам 6, авто зам (Хүснэгт 61), Аж үйлдвэрийн салбарт 2, Хилийн боомтыг шинэчлэхэд 1, Эрчим хүчний салбарт 1, Худалдаа, гааль, мэргэжлийн хяналт, хорио цээртэй холбоотой 4, Хүрээлэн буй орчны салбарт 3, Шинжлэх ухаан, технологийн салбарт 3, Хүмүүнлэгийн салбарт 3, Хөдөө аж ахуйн салбарт 1, Анагаах ухаан, эрүүл мэндийг хамгаалах чиглэлд 1 төсөл, нийт 32 төслийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн [139].

Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн автозам, төмөр замтай холбоотой коридорын төлөвлөлт, чиглэл-маршрут, эхлэл, төгсгөлийн болон дайран өнгөрөх цэг (хот, суурин)-ийн мэдээллийг Газарзүйн мэдээллийн систем (GIS)-д дижитайз хийн, зураглал болгон (Зураг 57) харууллаа.



Зураг 57. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн автозам, төмөр замтай коридорууд

Эх сурвалж: Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, 2019.

Хүснэгт 61. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт хэрэгжүүлэхээр тусгасан төмөр зам, авто замын төсөл (коридор)

№	Төсөл арга хэмжээ	Маршрут эхлэл, төгсгөл болон дайран өнгөрөх бүс	Төлөвлөлтийн анхдагч нөхцөл байдал (3 талт гэрээнд зааснаар)
1	Төмөр замын төв коридор	Улаан-Үд→Наушки→Сүхбаатар→Улаанбаатар→Замын-Үүд→Эрээн→Улаанцав→Жанчхүү→Бээжин→Тяньжин	Иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх, хос зам барих, цахилгаанжуулах эдийн засгийн үндэслэлийг судлах
2	Төмөр замын хойд коридор	Курагино→Кызыл→Цагаан толгой→Арц суурь→Овоот→Эрдэнэт→Салхит→Замын-Үүд→Эрээн→Улаанцав→Жанчхүү→Бээжин→Тяньжин	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
3	Төмөр замын баруун коридор	Курагино→Кызыл→Цагаан толгой→Арц суурь→Ховд→Такашикэн→Хами муж→Цонжийн хотон үндэсний өөртөө засах тойрог→Өрөмч	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
4	Төмөр замын зүүн коридор	Борзя→Соловьевск→Эрэнцав→Чойлбалсан→Хөөт→Бичигт→Шилийн гол (Зүүн хатавч)→Улаанхад→Чаоян→Жиньжоу/Панзиль	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
5	Түмэн голын тээврийн коридор (Далайн эрэг-2)	Чойлбалсан→Сүмбэр→Рашаант→Улаанхот→Чанчунь→Яньзи→Хуньцунь→Зарубино	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлнэ
6	Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг-1 коридор	Чойлбалсан→Сүмбэр→Рашаант→Манжуур→Цицихар→Харбин→Муданьзян→Суйфэньхө→Владивосток→Находка	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
7	Азийн авто замын сүлжээ АН-3	Улаан-Үд→Хиагт/Алтанбулаг→Дархан→Улаанбаатар Сайншанд→Замын-Үүд/Эрээн→Бээжингийн гаднах тойрог→Тяньжин	Чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах, тус чиглэлд хурдны

			автозам барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах
8	Азийн авто замын АН-4	Новосибирск→Барнаул→Горно Алтайск → Ташанта/Улаанбайшинт→Ховд→Ярант/Такашикэн→Өрөмч→Каши→Хонкираф	Чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах
9	Авто замын зүүн коридор	Борзя→Соловьевск→Эрэнцав→Чойлбалсан→ Баруун урт→Бичигт→Зүүнхатавч→ Си-Уджимчин-Ци→Улаанхад/Шилийн хот→Чаоян /Чэндэ→Жиньжоу/Паньзинь/Тяньжин	Төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх

Хүснэгтээс харахад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгагдсан авто зам, төмөр замын төсөл (коридор)-үүдийн чиглэл, маршрут, тэдгээрийн Монголын газар нутгаар дайран өнгөрч байгааг орон зайн байршил талаас нь авч үзвэл урт хугацаандаа Монгол Улсын Тогтвортой хөгжилд бодитой хувь нэмэр оруулахуйц, цаашлаад эдийн засгийн аюулгүй байдлыг хангахуйц, Баруун, Төв болон Зүүн бүсийн хувьд гадаад харилцаа, хамтын ажиллагааны олон боломжуудыг нээж өгөх чухал бүтээн байгуулалт болохоор харагдаж байна.

Нөгөө талаас Монгол Улсын Засгийн газраас боловсруулж байгаа Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төсөл болон Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг боловсруулж, хэрэгжүүлэхдээ Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгасан төмөр зам, авто замын төсөл (коридор)-үүдтэй уялдуулах шаардлагатай.

Гэтэл гадаад болон дотоод талдаа коридорын бүтээн байгуулалтын хувьд зогсонги байдалд орох эрсдэлт нөхцөл байж болзошгүйг анхаарч, цаашдын хөгжлийн төлөвлөлтөд сайжруулах, уялдуулан төлөвлөх шаардлагатай байна. Үүнд,

→ **Дотоод хүчин зүйл.** Судалгаагаар 1990-2001 онд Монгол Улсын хүн ам нутагшилт, суурьшлын хувьд харьцангуй тогтвортой байсан бол 2001 оноос хойш төв рүү чиглэсэн шилжилт хөдөлгөөн эрс нэмэгдэж нийт 254 сумын хүн ам буурсан², 1995-2014 оны хооронд хөдөө орон нутгаас нийт 480 гаруй мянган иргэн Улаанбаатар хотод шилжин ирсэн³², 2016 оны байдлаар нийт хүн амын 46% нь Улаанбаатар хотод суурьшиж байгаа бол энэ хандлагаар цааш явбал 2040 он гэхэд 62% нь суурьших төлөвтэй бөгөөд энэ нь зөвхөн ганц цэг (Нийслэл) дээр нийгэм, эдийн засгийн хэт төвлөрлийг бий болгож улмаар зүүн, баруун бүс нутгийн түвшинд хүн ам эзгүйрэх, бүтээн байгуулалт, дэд бүтцийн ашиглалтын хувьд эдийн засгийн ашигтай байх боломжит нөхцлийг хангахуйц хүн ам суурьшиж чадахгүй нөхцөл байдал үүсч болзошгүй байна. Өөрөөр хэлбэл, Хүн амаа бүс нутгийн түвшинд тогтвортой нутагшуулж, суурьшуулж байж нийгэм, эдийн засгийн хувьд үр ашигтай байх, бүс нутгийн түвшинд тавьсан хөгжлийн тодорхой зорилтуудаа хангахуйц үйлдвэрлэл, бизнес, худалдаа, үйлчилгээ хөгжих жамтай.

→ **Гадаад хүчин зүйл.** Гадаад хүчин зүйл нь дотоод хүчин зүйлээс шууд хамаарна. Монгол Улсын баруун болон зүүн бүс нутагт хүн ам эрс цөөрч байгаа энэ үед бүсчлэн хөгжүүлэх, эдийн засагт нэн ач холбогдолтой, газарзүйн байршлын давуу талаа ашиглан баруун талдаа Төв-Азийн эдийн засгийн интеграцид, зүүн талдаа Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх боломжийг бий болгох гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгагдсан Төмөр замын хойд коридор, Төмөр замын баруун коридор, Төмөр замын зүүн коридор, Түмэн голын тээврийн Далайн эрэг-2 коридор, Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг-1 коридор, Авто замын зүүн коридор тус бүрийн бүтээн байгуулалтыг “судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх” гэж гэрээнд тусгасан. Өөрөөр хэлбэл, хэрэв эдгээр коридор нь эдийн засгийн хувьд “ашиггүй” гэж үзвэл хөрөнгө оруулалт, бүтээн байгуулалтын хувьд зогсонги байдалд орох нөхцлийг бий болгох талтай.

Өнгөрсөн хугацаанд Монгол орны зам тээврийн сүлжээ, тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх талаар судлаачдын бүтээлүүдтэй танилцахад дараах дүгнэлтэд хүрч байна.

- 1990 оноос өмнөх жилүүдэд зам тээврийг хөгжүүлэхэд голлон тээврийн баазууд(одоогоор хэллэгээр логистикийн төв)-д ач холбогдол өгөн аймгийн төвүүдэд хөгжүүлж, зам тээврийн сүлжээг хөгжүүлэхдээ байгалийн нөхцөлийг харгалзан тээврийн баазуудыг холбоход гол төлөв анхаарч байжээ.
- 1990 оноос хойш Монгол улсын зам тээврийн сүлжээг төлөвлөн хөгжүүлэхэд нутаг дэвсгэрийн хэлбэр дүрс, газарзүйн байршлын онцлогыг харгалзан, хөрш орнуудын тээврийн сүлжээг уялдуулан тэнхлэгт тулгуурлан хөгжүүлэх хандлагыг авч үзэх болжээ.
- Тэнхлэгийн олон хувилбарыг төр засаг болон судлаачид дэвшүүлсэн боловч бодит байдал дээр хэрэгжиж чадаагүй, одоог хүртэл аль хувилбараар хөгжих нь тодорхойгүй маргаантай асуудал хэвээр байна.

Төв Ази болон Евро азийн бүс нутгийн хүрээнд олон тээврийн коридоруудыг төлөвлөн хөгжүүлж байгаа ба хамгийн дөт зам нь манай нутгаар дайрч байна. Энэ нь Монгол орны хувьд газарзүйн байрлалын давуу талыг үүсгэж байгаа ба энэхүү давуу талдаа тулгуурлан тээврийн сүлжээг бүс нутгийн интеграци, хөрш орнуудын тээврийн томоохон санаачлагуудтай уялдуулан төлөвлөх хөгжүүлэх чухал ач холбогдолтой төдийгүй, бүс нутгийн тээвэр, худалдааны сүлжээнд холбогдох давуу талыг үүсгэхээр байна.

Зам, тээврийн салбарын өнөөгийн байдлын шинжилгээ

Хүн ам цөөн, газар нутаг том, далайд гарцгүй, байгалийн болон хөдөө аж ахуйн арвин нөөцтэй Монгол Улсын хувьд газар зүйн байршлын давуу талаа ашиглан эдийн засгийг бүсчлэн хөгжүүлэх, улмаар эдийн засгийн ялгавартай бодлого явуулах суурь нөхцлийг бүрдүүлж, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх, хөрш орнуудын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны гүүр болох, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлүүдээ дэмжих, хурдацтай өсгөх бүрэн боломж бий.

Тээвэр нь тодорхой биет бүтээгдэхүүнийг үйлдвэрлэхгүй боловч үйлдвэрлэгч, хэрэглэгчдийг холбох, нийгмийн бүхий л хүрээнд үйлчилгээ үзүүлэх [111] гол хэрэгсэл, болж хөгжиж байна. Мөн тээврийн тусламжтай улс орон, бүс нутаг, аймаг сумдын хооронд болон гадаад орнуудтай худалдаа, эдийн засгийн харилцаа, бүтээгдэхүүн солицоо явагдаж байдаг [140].

Монгол улсын зам, тээврийн гол онцлог нь газар зүйн байршил байдаг. Энэ агуулгаар Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө болон Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг тодорхойлоход Зам, тээврийн салбарын хөгжлийн төлөвлөлттэй уялдуулах, Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг, дэд тэнхлэгүүд, мөн тээврийн логистикийн түвүүдийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тодорхойлох нь чухал байна.

Монгол орны эдийн засгийн өсөлтийн гол тулгуур нь зам, тээврийн салбар юм. Тээврийн салбар үүсч хөгжсөнөөс хойш Монгол Улсын тээврийн тогтолцоо, тээврийн төрлүүд

- Автотээврийн салбар
- Автозамын салбар
- Төмөр замын салбар
- Усан замын салбар
- Агаарын тээврийн салбар

бөгөөд эдгээр зам, тээвэртэй холбоотой салбарууд нь бие даан хөгжиж, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг тус тусад нь зохион байгуулж, эрх зүйн орчин, бодлогын бичиг баримт, стратегиудыг тодорхойлж ирсэн.

Монгол улс нь 1.56 сая хавтгай дөрвөлжин нутаг дэвсгэртэй, урд талаараа БНХАУ-тай 4.677 км, хойд талаараа ОХУ-тай 3543 км урттай тус тус хиллэдэг далайд гарцгүй эх газрын эрс тэс

уур амьсгалтай орон боловч зам тээврийн сүлжээ, газар зүйн байрлалын хувьд Зүүн хойд Азийн бус нутагт хүн ам олонтой, өргөн уудам газар нутагтай, НҮБ-ийн аюулгүй байдлын зөвлөлийн байнгын гишүүн, хүчирхэг эдийн засаг, байгалийн асар их нөөц баялаг, багтаамж бүхий зах зээлтэй, дэлхийн томоохон гүрнүүд болох ОХУ, БНХАУ-ын хооронд оршдог.

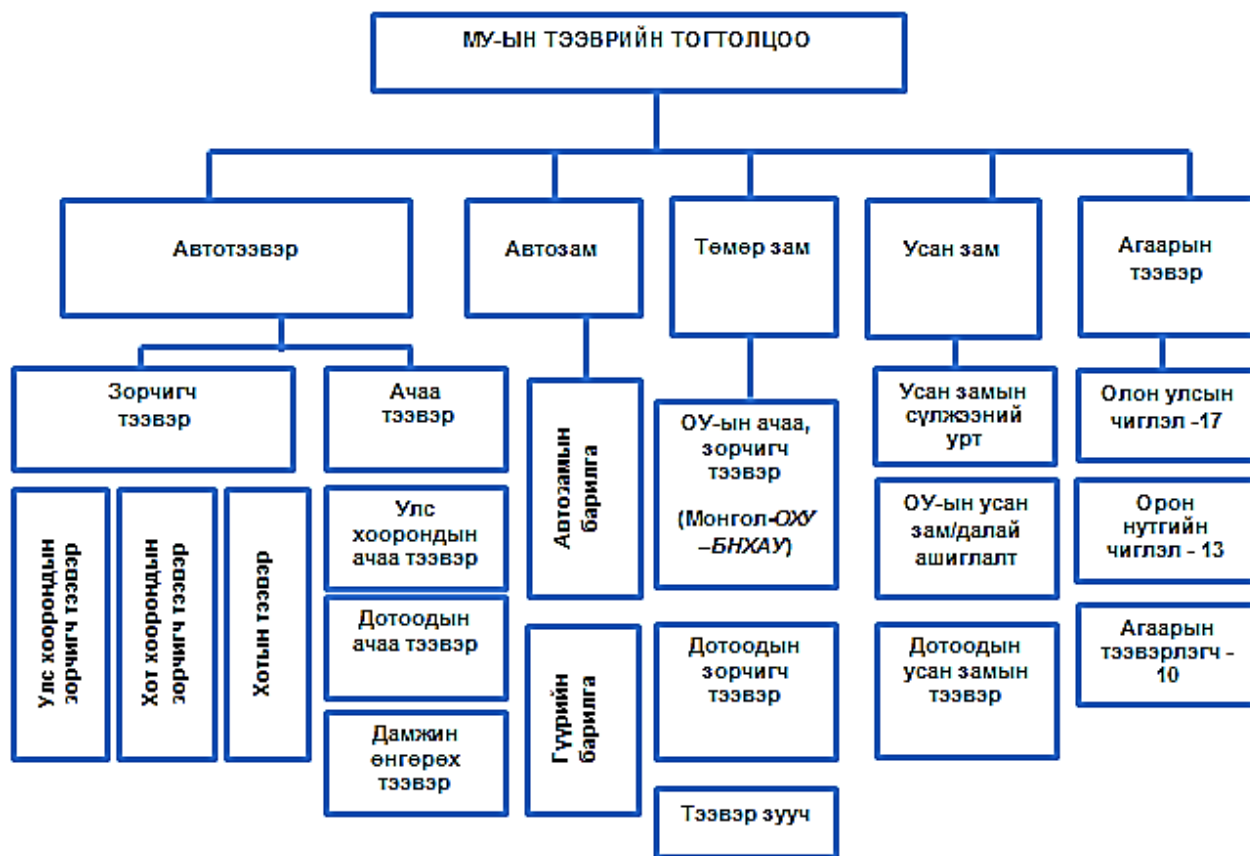
НҮБ-аас хүлээн зөвшөөрөгдсөн далайд гарцгүй буюу далайн боомт хүрэх шууд чөлөөт гарцгүй 30 орчим хөгжиж байгаа орны нэг юм. Монгол улс далайд гарахын тулд хуурай замаар ОХУ-ын нутгаар дамжин Владивосток усан боомт хүрэхэд 3800 км, БНХАУ-ын Тяньжин боомт хүрэхэд 1800 км зам туулна.

Монгол улс нь мөн Азийн худалдааны тээвэрлэлтийн дамжин өнгөрөх улс юм. Даяарчлалын үйл явцыг дагаад гадаад худалдаа, олон улсын тээвэрлэлт эрчимтэй хөгжиж байна. Үүний улмаас улс орнуудын эдийн засгийн бүтцэд ч өөрчлөлтүүд гарч улс орнуудын хувьд олон улсын тээвэрлэлт нь дотоодын эдийн засагт нөлөө бүхий байр суурь эзэлж байна.

Сүүлийн үед дэлхийн улс орнуудын хооронд даяаршлын үйл явц эрчимтэй явагдаж бие биенээсээ хамаарах хамаарал нь улам хүчтэй болж, энэхүү нөлөөлөл нь зам, тээврийн салбарт ч тусаж байна. Монгол улсад үйлдвэрлэх хүчний хөгжлийн явцад нутаг дэвсгэр-үйлдвэрлэлийн цогцолбор төвүүд, тээвэр-эдийн засгийн зангилаанууд үүсэн төлөвшсөн нь тээвэр-эдийн засгийн байнгын холбоо, ачаа урсгалыг бүрдүүлж байсан.

Монгол Улсын зам тээврийн салбарын тогтолцоог [135] дараах Диаграмм-д харууллаа.

Диаграмм 27. Монгол Улсын тээврийн төрлүүд



(Эх сурвалж: Ж.Сэрээтэр, 2018)

Монгол орны автозам сүлжээ нийт урт 2020 оны байдлаар 111916.7 км бөгөөд үүний 99.9 мян.км нь ердийн хөрсөн зам, сайжруулсан замын урт 11.9 мян.км ба үүнээс хатуу хучилттай замын нийт урт 10.2 мян.км, төмөр замын урт 1975.4 км, агаарын тээврийн замын тоо 62-д хүрээд байна. Тээврийн салбарын нийт орлого 2019 оны байдлаар 2003.2 тэрбум төгрөгт хүрсэн ба энэ дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 5.4 хувийг бүрдүүлж байна. Зам тээврийн

салбарт 2018 оны байдлаар 41616 хүн ажиллаж байгаа ба авто тээврийн салбарт 51 хувь, төмөр замын салбарт 39.7 хувь, агаарын тээврийн салбарт 9 хувь, усан замын тээврийн салбарт 0.3 хувь ногдож байна.

Тээврийн салбарын гүйцэтгэлээс харахад 2019 оны жилийн эцсийн байдлаар 68.9 сая тонн ачаа, давхардсан тоогоор 173 сая зорчигч тээвэрлэсэн нь өмнөх онтой харьцуулахад тээсэн ачаа 1.2 сая тонн буюу 1.8 хувиар өссөн, зорчигчийн тоо 24 сая хүн буюу 12.2 хувиар буурсан үзүүлэлттэй байна [141].

2019 оны ачаа тээврийн гүйцэтгэлээс харахад нийт 68.9 сая.тн ачаа тээвэрлэснээс авто замын тээвэрээр 40.8 сая.тн, төмөр замын тээвэрээр 28.1 сая.тн, агаар тээвэрээр 0.006 сая.тн ачаа тээвэрлэсэн байна. Энэ нь 2010 онтой харьцуулахад нийт ачаа тээвэр 39.6 сая.тн-оор буюу 134.5 хувиар, авто замаар тээсэн ачаа 24 сая.тн-оор буюу 143.1 хувиар, төмөр замын тээсэн ачаа 15.5 сая.тн-оор буюу 123.1 хувиар, агаарын тээвэрээр тээсэн ачаа 0.004 сая.тн-оор буюу 256.3 хувиар тус тус (Хүснэгт 62) өсчээ.

Хүснэгт 62. Тээвэрлэсэн ачаа, сая.тн

№	Тээврийн төрөл	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Авто замын тээвэр	16.80	18.45	20.45	21.32	23.51	16.68	20.41	31.20	42.03	40.85
2	Төмөр замын тээвэр	12.61	25.64	30.20	21.04	21.12	19.15	19.99	22.77	25.76	28.14
3	Агаарын тээвэр	0.002	0.003	0.004	0.004	0.003	0.003	0.003	0.003	0.006	0.006
4	Усан замын тээвэр	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нийт		29.42	44.09	50.64	42.36	44.64	35.84	40.40	53.92	67.80	68.90

Эх сурвалж: УСХ, 2019.

2019 оны байдлаар 23601.8 сая тн.км ачаа эргэлт хийгдсэн ба үүнээс авто замын тээвэрт 17384.1 сая тн.км, төмөр замын тээвэр 6203.8 сая тн.км, агаар тээвэрт 13.7 сая тн.км ногдож байна. Авто зам болон агаарын тээврийн ачаа эргэлт сүүлийн жилүүдэд тогтмол нэмэгдэж байгаа бол төмөр замын тээврийн ачаа эргэлтийн хэмжээ 2018, 2019 онуудад (Хүснэгт 63) буурчээ.

Хүснэгт 63. Ачаа эргэлт, сая тн.км

№	Тээврийн төрөл	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Төмөр замын тээвэр	1028 6.7	11418 .7	12142. 7	2555.8	4936.4	3139.9	3997.7	5661.3	15315. 3	17384. 1
2	Авто замын тээвэр	1833. 9	4910. 2	3503.8 8	12076. 5	12473. 7	11462. 6	12371	13493. 3	6640.6	6203.8
3	Агаарын тээвэр	4.17	7.69	9.7	9.6	9.4	7.7	8.1	7.8	13.6	13.9
4	Усан замын тээвэр	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Нийт	1464	17419	14610.	14641.	17419.	14610.	16376.	19162.	21969.	23601.
	1.9	.5	2	9	5	2	8	4	5	8

Эх сурвалж: УСХ, 2019.

2019 оны зорчигч тээврийн гүйцэтгэлээс харахад нийт 173 сая зорчигч тээвэрлэснээс авто замын тээвэрээр 168.4 сая зорчигч, төмөр замын тээвэрээр 2.9 сая зорчигч, агаар тээвэрээр 1.6 сая зорчигч, усан замын тээвэрээр 0.01 сая зорчигч тээвэрлэсэн байна. Энэ нь 2010 онтой харьцуулахад нийт зорчигч тээвэр 77.6 сая зорчигчоор буюу 30.9 хувиар, авто замын зорчигч тээвэрлэлт 78.3 саяар буюу 31.7 хувиар, төмөр замын зорчигч тээвэрлэлт 0.6 саяар буюу 16.2 хувиар буурсан бол агаарын тээврийн зорчигч тээвэрлэлт 1.2 саяар буюу 305 хувиар өсчээ. Харин усан замын зорчигч эргэлт 2010 онтой дүнтэй дүйцэхүйц хэмжээнд (Хүснэгт 64) байна.

Хүснэгт 64. Тээвэрлэсэн зорчигчдын тоо, сая.хүн

№	Тээврийн төрөл	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Авто замын тээвэр	246.74	291.76	313.16	303.4	340.1	256.5	260.7	215.7	193	168.44
2	Төмөр замын тээвэр	3.52	3.83	4	3.8	3.3	2.8	2.6	2.6	2.6	2.95
3	Агаарын тээвэр	0.4	0.57	0.77	0.8	0.7	0.6	0.7	0.8	1.4	1.62
4	Усан замын тээвэр	0.01	0.01	0.04	0.026	0.042	0.047	0.035	0.02	0.01	0.01
	Нийт	250.66	296.18	317.97	307.9	344.2	260	264	215.68	197.01	173.02

Эх сурвалж: УСХ, 2019.

2019 оны байдлаар 7146.2 сая хүн.км зорчигч эргэлт хийгдсэн ба үүнээс авто замын тээвэрт 2925.1 сая хүн.км, төмөр замын тээвэрт 1111.5 сая хүн.км, агаар тээвэрт 3109.4 сая хүн.км, усан замын тээвэрт 0.2 сая хүн.км ногдож байна. Авто зам болон агаарын тээврийн ачаа эргэлт сүүлийн жилүүдэд тогтмол нэмэгдэж байгаа бол төмөр замын тээврийн ачаа эргэлтийн хэмжээ 2018, 2019 онуудад (Хүснэгт 65) буурчээ.

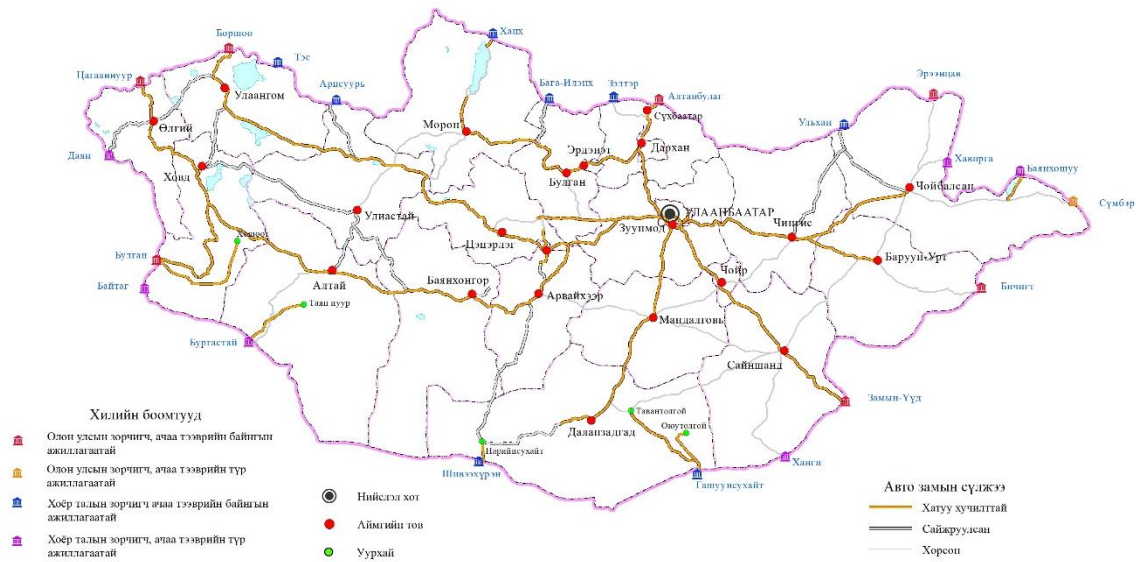
Хүснэгт 65. Зорчигч эргэлт сая хүн.км

№	Тээврийн төрөл	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
1	Авто замын тээвэр	1480.2	2321.6	2263.1	1897.5	2793	1940.5	1959.9	2040.9	2919.9	2925.1
2	Төмөр замын тээвэр	1220.0	1399.7	1485.4	1394.4	1194.5	996.7	955.5	973.2	993.7	1111.5
3	Агаарын тээвэр	907.2	973.9	1223.1	1311.8	1247.1	1123.1	1156.5	1363.2	2684.2	3109.4
4	Усан замын тээвэр	0.04	0.25	0.76	0.5	0.8	0.9	0.7	0.4	0.3	0.2
	Нийт	3607.5	4695.4	4972.4	4604.2	5235.4	4061.2	4072.6	4377.7	6598.1	7146.2

Эх сурвалж: УСХ, 2019.

Авто замын салбар

Автотээврийн салбарын чухал дэд бүтцийн нэг нь авто зам юм. Монгол Улсын авто замын нийт сүлжээний урт 112786.7км байна. Авто замын тухай хууль [142]-д зааснаар олон улс чанартай авто замд Монгол улсын олон улсын гэрээгээр улс хооронд автотээврийн хэрэгслээр зорчихыг зөвшөөрсөн авто замыг, улсын чанартай авто замд нийслэлийг аймгийн төвтэй, аймгийн төвийг хооронд нь болон хилийн боомттой холбосон авто замыг, орон нутгийн чанартай замд орон нутгийн чанартай авто зам” гэж аймгийн нутаг дэвсгэр дэх хот, сум, суурин газар, фермерийн аж ахуй, газар тариалангийн үйлдвэрлэлийн баазыг хооронд нь холбосон болон тэдгээрийн доторх авто замыг, тусгай зориулалтын замд тусгай зориулалтын тээврийн үйлчилгээнд зориулсан авто замыг харгалзан үзнэ гэж заажээ. Дээрх ангилалын дагуу замын уртыг авч үзвэл олон улсын болон улсын чанартай зам 14918.7 км, орон нутгийн чанартай зам 96125.3 км, тусгай зориулалтын буюу уул уурхайн зориулалттай зам 872.7 км, нийслэлийн авто зам 870 км² (Зураг 58) байна.



Зураг 58. Монголы Улсын авто замын сүлжээ

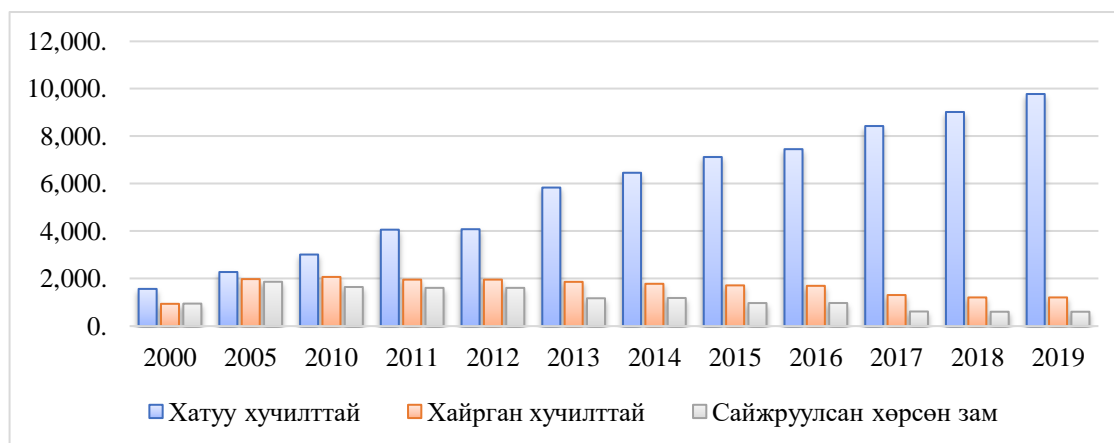
Эх сурвалж: ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, Зам, тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Авто замын салбарт зөвхөн 1991-2005 онд 102.49 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийж, нийтдээ хатуу хучилттай 940.9 км, хайрган хучилттай 423.3 км замыг шинээр барьж, 557 км замыг шинэчилсэн, мөн 4588.6 метр урт төмөр бетон гүүр, 949.1 метр урт модон гүүрийг барьж, 941.2 метр урт гүүрийн их засвар хийсэн байна. Авто замын салбарт сүүлийн жилүүдэд улсын төсөв, замын сан, гадаадын зээл тусламжаар хийгдэх хөрөнгө оруулалт жилээс жилд өсөж байна.

Авто замын салбарт 2019 онд нийт 757.6 км хатуу хучилттай авто замыг барьжээ. Улаанбаатар-Хөшигтийн хөндий чиглэлийн Монгол Улсын анхны хурдны 32 км замыг ашиглалтанд оруулсан.

Авто замын салбарын нэг гол үзүүлэлт нь сайжруулсан замын урт юм. Сайжруулсан авто замд хатуу хучилттай, хайрган хучилттай, сайжруулсан хөрсөн замыг хамруулдаг бөгөөд улсын хэмжээнд 2019 оны байдлаар сайжруулсан авто замын урт 11593.4км хүрээд байна. Үүний 84.4 хувь буюу 9780.6 км зам нь хатуу хучилттай, 10.4 хувь буюу 1207.9 км зам нь хайрган хучилттай, 5.2 хувь 604.9 км зам нь сайжруулсан хөрсөн зам (диаграмм 28) байна.

Диagramм 28. Авто замын урт. км



Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Сайжруулсан замын нийт урт 2005 оныхоос 189.2 хувиар, 2010 оныхоос 172.2 хувиар, өмнөх оныхоос 6.9 хувиар өссөн байна [141].

Авто замын сүлжээний өргөжилт

Дотоодын болон олон улсын хамтарсан төсөл хөтөлбөрийн хүрээнд Улаанбаатар хотоос аймгийн төвүүд хүртэл, баруун, төвийн босоо тэнхлэг, зарим уул уурхайн ордоос ойролцоох боомт хүртэл хатуу хучилттай авто замуудтай болсон байна. УИХ, Засгийн газраас дэд бүтцийн сүлжээг сайжруулах, нэмэгдүүлэх зорилгоор “Төрөөс авто замын салбарт баримтлах бодлого [142]”, “Талын зам үндэсний хөтөлбөр [143]”-ийг хэрэгжүүлж ажиллаж байна. Төрөөс авто замын салбарт баримтлах бодлого- д Монгол Улсад ойролцоогоор 2021 он гэхэд 6900 км, 2026 он гэхэд 7500 км улсын чанартай хатуу хучилттай замтай болох зорилтыг дэвшүүлжээ. Харин “Талын зам” үндэсний хөтөлбөрт олон улсын болон улсын чанартай авто замын сүлжээг хөгжүүлж, дамжин өнгөрөх авто тээврийн таатай орчинг бүрдүүлэх зорилтыг дэвшүүлсэн ба авто замын хөгжүүлэх 4 чиглэлийг тусгасан (Зураг 59) байна. Үүнд:

1. Авто замын коридорын хүрээнд:
 - Дархан-Улаанбаатар чиглэлийн 204 км хатуу хучилттай авто замын засвар, шинэчлэлийн ажлыг хийж гүйцэтгэх;
 - Эрээнцав-Чойбалсан, Баруун-Урт-Бичигт чиглэлийн 662 км хатуу хучилттай авто замын төслийг эхлүүлэх.
2. Мянганы замын хэвтээ тэнхлэгийн хүрээнд:
 - Өгийнуур-Батцэнгэл-Их тамир чиглэлийн 130.6 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Баянхонгор-Алтай чиглэлийн 126.7 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Тосонцэнгэлийн 4 замын уулзвар-Нөмрөг-Сонгино чиглэлийн 167 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Ховд-Улаангом чиглэлийн 163 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Алтай-Улиастай чиглэлийн 195 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Улиастай-Тосонцэнгэл чиглэлийн 181 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Дашинчилэн-Орхоны гүүр чиглэлийн замын төгсгөлөөс Мөрөн-Тариалан чиглэлийн замын төгсгөлийг холбох 120 км зам барих.
3. Аялал жуулчлалын авто замын хүрээнд:
 - Чингис хот-Норовлин-Дадал чиглэлийн 250 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Хатгал-Жанхай-Тойлогт чиглэлийн 32.4 км хатуу хучилттай авто замыг барих;
 - Хатгал-Ханх чиглэлийн 179.7 км хатуу хучилттай авто замын ажлыг эхлүүлэх.

4. Уул уурхайн авто замын хүрээнд:

- Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн 253.3 км хүнд даацын авто замыг барих;
- ”Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-ийн уурхайгаас Ухаахудаг-Гашуунсухайт чиглэлийн 18.3 км хатуу хучилттай авто замтай холбох хатуу хучилттай авто замыг барих.



Зураг 59. Авто замын сүлжээ ба төлөвлөлт

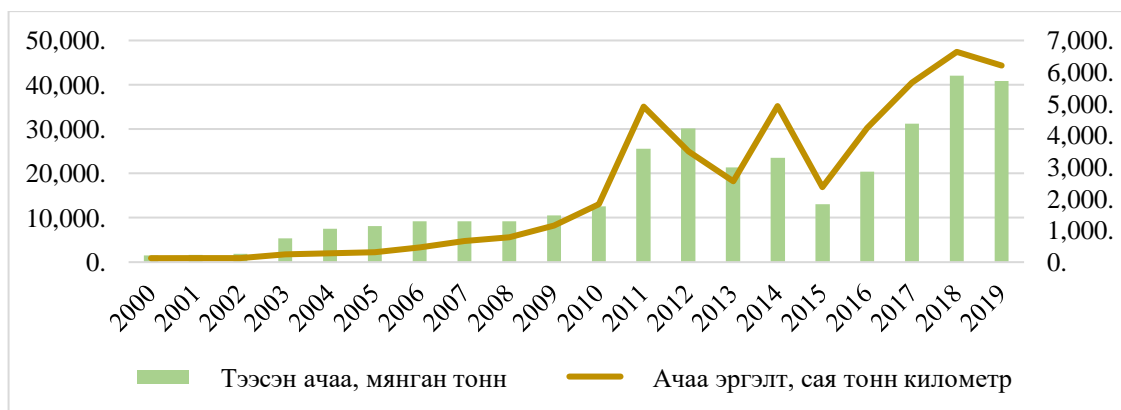
Эх сурвалж: ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, Зам, тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Автотээврийн салбар

Өндөр хөгжилтэй улс орнуудад авто замын дэд бүтэц сайн хөгжсөн тул автотээвэр өөрийн давуу талаа ашиглан эрчимтэй хөгжиж байна. Автотээврийн давуу тал нь маш уян хатан буюу хаалганаас хаалганд хүртэл тээвэрлэлт хийх чадвартай, олон талт үйлчилгээ үзүүлэх боломж болон ачиж буулгахад тусгай буудал боомтыг шаардаад байдаггүйд оршино.

Автомашин бүхий жижиг аж ахуйн нэгж, иргэдийн гүйцэтгэсэн ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн хэмжээг оруулж тооцвол автотээвэрт улсын хэмжээний ачаа тээвэрлэлтийн 59.2 хувь, зорчигч тээвэрлэлтийн 97 хувь нь ногдож байна [144]. Автотээвэрээр 2019 онд 40.8 сая.тонн ачаа тээвэрлэсэн нь 2000 онтой харьцуулахад 26 дахин, 2010 оноос бараг 2 дахин, өмнөх оноос тээсэн ачаа 2.4 сая.тонн буюу 9.2%-аар өссөн үзүүлэлттэй (Диаграмм 29) байна.

Диаграмм 29. Авто замын ачаа тээврийн үзүүлэлт

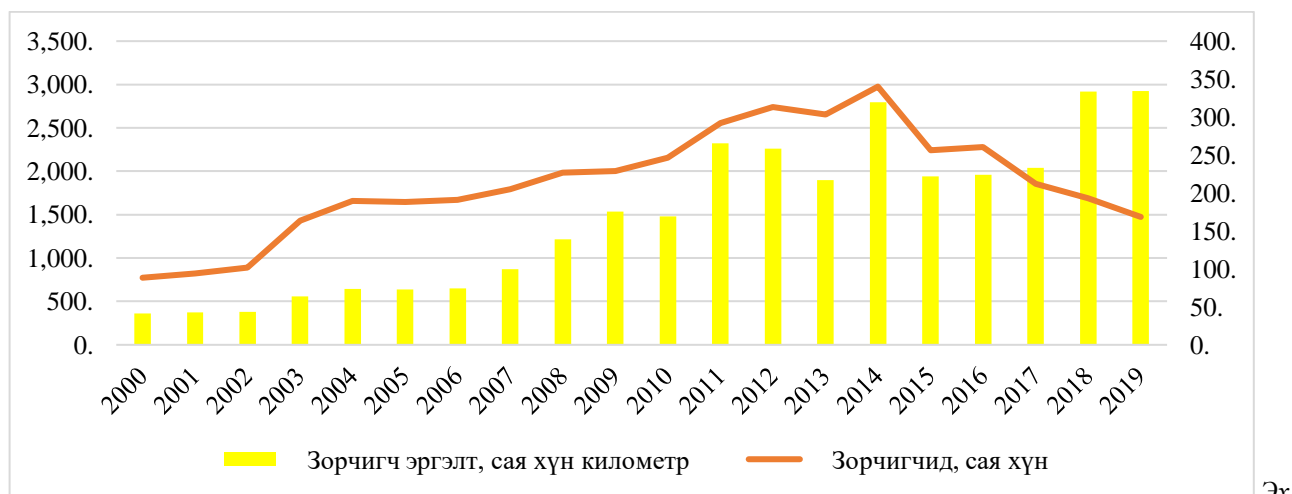


Эх сурвалж: ҮСХ, 2019.

Авто замын ачаа эргэлтийн хэмжээ 2019 оны байдлаар 6203.8 сая тн.км байгаа ба энэ нь 2000 онтой харьцуулахад 48 дахин, 2010 онтой харьцуулахад 2 дахин өссөн бол өмнөх оноос 2.8 хувиар буурсан байна.

Автотээвэрээр 2019 онд давхардсан тоогоор 168.4 сая хүн тээвэрлэсэн нь 2000 оныхоос 80 сая.хүн буюу 90.5 хувиар өссөн бол 2010 оныхоос 78.3 сая.хүн буюу 31.7 хувь, өмнөх оныхоос 24.6 сая.хүн буюу 12.7 хувиар буурсан (Диаграмм 30) байна.

Диаграмм 30. Авто замын зорчигч тээврийн үзүүлэлт



сурвалж: УСХ, 2019.

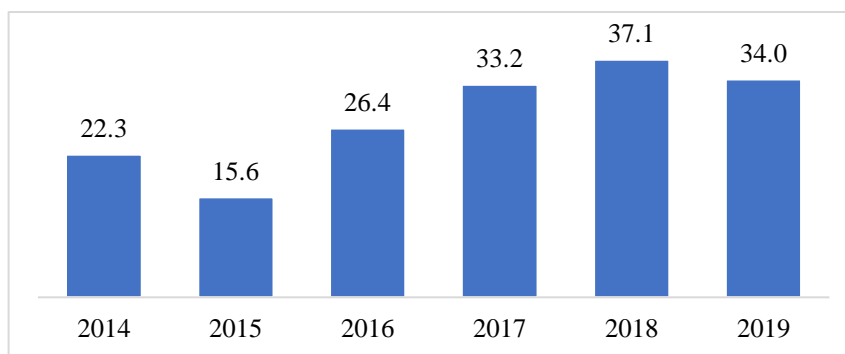
Авто замын ачаа эргэлтийн хэмжээ 2019 оны байдлаар 2925.1 сая хүн.км байгаа ба энэ 2000 онтой харьцуулахад 7 дахин, 2010 онтой харьцуулахад 97.6 хувиар, өмнөх оноос 0.2 хувиар өсчээ.

Автотээврийн тухай хууль38 -ийн 6 дугаар зүйлд тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд нийтлэг мөрдөх дүрэм, журам, норм, нормативыг батлах, тэдгээрийн биелэлтийг хангуулах, зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн жишиг тарифыг батлах, улс хоорондын зорчигч болон ачаа тээвэр, нийтийн тээвэр, шуудан, жуулчин тээвэрлэлтийн үйлчилгээг зохион байгуулах бүрэн эрхийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага хэрэгжүүлэхээр заасан байдаг.

Улс хоорондын ачаа тээвэрт зонхилох ачаа нь уул уурхай, ашигт малтмалын тээвэрлэлт бөгөөд тухайн тээвэрлэлт нь Монгол Улсын Дорнод аймгийн Баянхошуу боомтоор тоног төхөөрөмж, Сүхбаатар аймгийн Бичигтийн боомтоор газрын тос, нүүрс, Дорноговь аймгийн Замын-Үүд боомтоор бүх төрлийн барилгын материал, тоног төхөөрөмж, уул уурхай ашигт малтмалын тээвэрлэлт, Ханги боомтоор нүүрс, төмрийн хүдэр, Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт, Шивээхүрэнгийн боомтуудаар нүүрс, зэсийн баяжмал, тоног төхөөрөмж, Говь-Алтай аймгийн Бургастай боомтоор төмрийн хүдэр, Ховд аймгийн Булган сумын Ярантын боомтоор нүүрс тээвэрлэлт хийгдэж байна.

Улс хоорондын ачаа тээврийн үйлчилгээнд 337 аж ахуй нэгж 17713 хүнд даацын тээврийн хэрэгслээр 34 сая.тн ачаа тээвэрлэсэн бөгөөд өмнөх оноос 1 хувиар буурсан үзүүлэлтэй байна. Нийт улс хоорондын ачаа тээврийн 92.6 хувь буюу 31.5 сая.тн нь экспортын голлох бүтээгдэхүүн болох нүүрс тээвэрлэсэн нь өмнөх оны мөн үеэс 2%-иар39 өссөн үзүүлэлттэй (Диаграмм 31) байна.

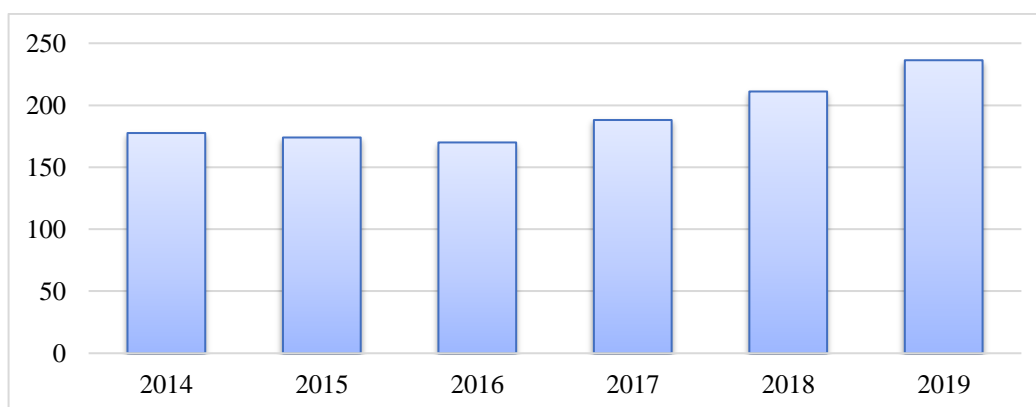
Диаграмм 31. Улс хоорондын ачаа тээврийн судалгаа, сая.тн



Эх сурвалж: Автотээврийн үндэсний төв, 2020.

Улс хоорондын зорчигч тээврийн үйлчилгээнд 2019 оны байдлаар 13 чиглэлд 17 аж ахуй нэгж, 133 тээврийн хэрэгслээр 236.3 мян.зорчигч тээвэрлэсэн бөгөөд өмнөх 11.9 хувиар өссөн үзүүлэлтэй (Диаграмм 32) байна.

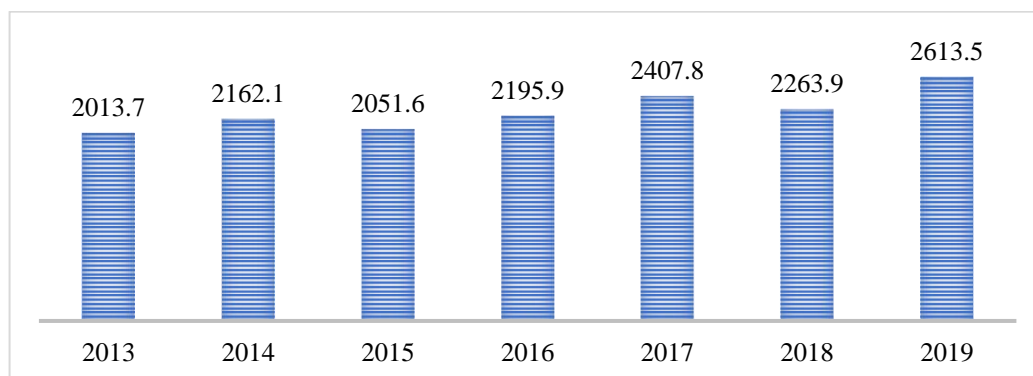
Диаграмм 32. Улс хоорондын зорчигч тээврийн судалгаа, сая.хүн



Эх сурвалж: Автотээврийн үндэсний төв, 2020.

Хотын хоорондын зорчигч тээврийн үйлчилгээнд 62 ААНБ-тай гэрээ байгуулан 63 чиглэлд 914 тээврийн хэрэгсэл, 1862 мэргэшсэн жолоочтойгоор тээвэрлэлтийг гүйцэтгүүлж байна. 2019 жилийн эцсийн байдлаар 2.6 сая.хүн тээвэрлэсэн ба өмнөх оноос 15.4 хувиар өссөн (Диаграмм 33) байна.

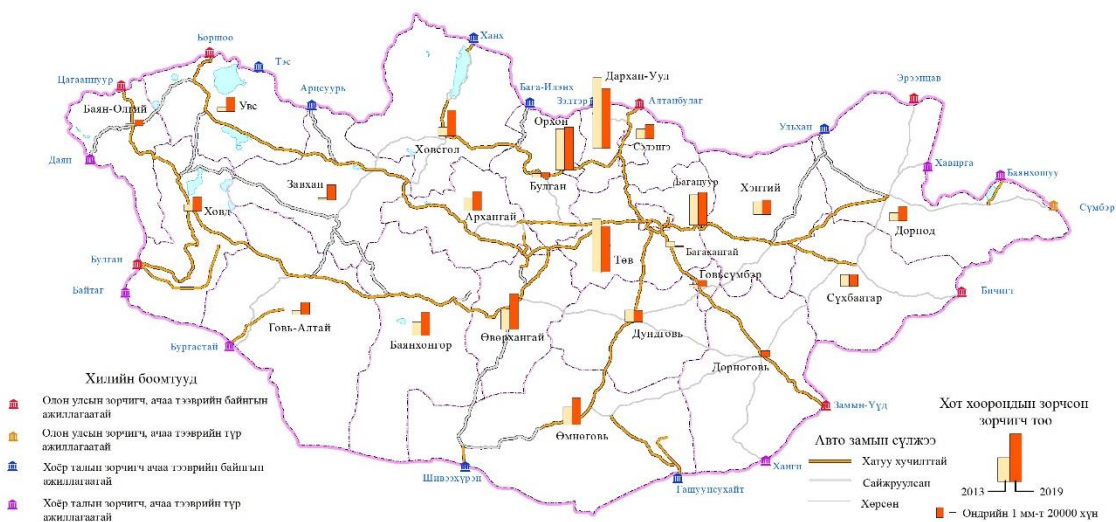
Диаграмм 33. Хот хоорондын зорчигч тээврийн судалгаа, мян.хүн



Эх сурвалж: Автотээврийн үндэсний төв, 2020.

Улаанбаатар хот болон аймгуудын хооронд зорчсон зорчигчдын тоог аймаг бүрээр авч үзвэл Төв, Орхон, Дархан аймгууд, Багануур дүүрэг хооронд хийгдсэн зорчигч тээвэрлэлт их байна. Эсрэгээрээ холын аймгууд болох баруун бүсийн 5 аймаг, зүүн бүсийн 3 аймаг, төмөр замын

магистрал шугамын дагуух Сэлэнгэ, Говьсүмбэр, Сайншанд аймгууд хот хоорондын зорчигч тээвэрлэлт багатай (Зураг 60) байна.



Зураг 60. Хот хооронд зорчсон зорчигчдын тоо

Эх сурвалж: Автотээврийн Үндэсний төв, 2020.

2019 онд Нийслэлийн Нийтийн тээврийн үйлчилгээний газраас Улаанбаатар хотын дотор болон хот орчимд 4.2 мянган км урттай, 135 чиглэлд нийтийн тээврийн үйлчилгээг зохион байгуулж, иргэдэд (Хүснэгт 66) хүргэжээ.

Хүснэгт 66. Нийтийн тээврийн чиглэл

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Бүгд	115	134	138	137	121	126	135
Үндсэн чиглэл	35	54	77	72	74	76	85
Туслах чиглэл	35	29	15	15	15	15	15
Буухиа чиглэл	27	24	28	33	17	17	17
Зуслангийн чиглэл	9	9	3	3	-	3	
Хот орчмын чиглэл	9	18	15	14	14	14	15
Шөнийн тээврийн чиглэл	-	-	-	-	1	1	3

Дата эх сурвалж: Нийслэлийн статистикийн газар, 2017-2020

Нийтийн тээврийн салбарын нийт хөдлөх бүрэлдэхүүн 2019 оны байдлаар 1710 байгаа бөгөөд 1109 нь их багтаамжийн, 41 нь дунд багаамжийн, 16 бага багтаамжийн автобус, 45 нь троллейбус, 18 нь угсраа автобус, 481 нь такси (Хүснэгт 67. Нийтийн тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний тоо) байна.

Хүснэгт 67. Нийтийн тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний тоо

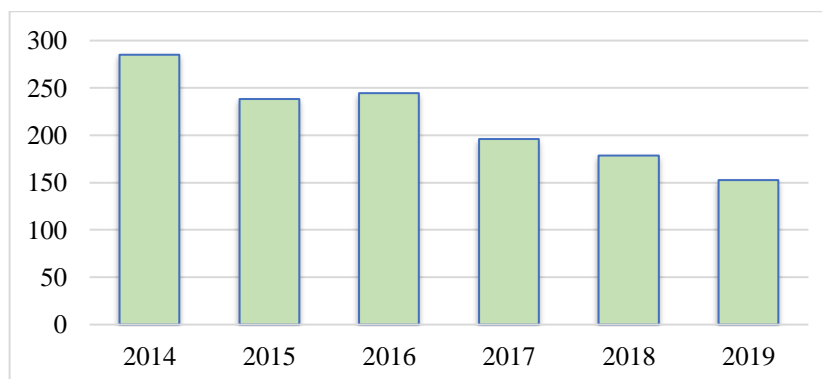
	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Бүгд	2921	5235	2741	2314	1850	1950	1737	1710
Төрийн өмч	288	240	250	320	312	270	269	271

Их багтаамжийн автобус	Хувийн өмч	445	372	643	993	891	877	769	838
Дунд багтаамжийн автобус	Төрийн өмч	-	-	-	-	-	30	30	29
	Хувийн өмч	-	-	-	-	-	9	23	12
Троллейбус	Төрийн	100	50	47	48	48	42	42	38
	Хувийн	-	-	-	8	8	8	8	7
Угсраа автобус		-	-	-	-	20	20	20	18
Бага багтаамжийн автобус (хувийн)	Туслах чиглэл				153	29	11	2	9
	Буухиа чиглэл	1800	2304	1235	199	13	93	8	7
Такси		288	2269	566	593	529	590	566	481

Эх сурвалж: Нийслэлийн статистикийн газар, 2017-2020

Хотын доторх нийтийн тээврийн үйлчилгээнд 2019 оны байдлаар 33 аж ахуйн нэгж, байгууллага 152.5 сая зорчигч тээвэрлэсэн байна⁴⁰. Энэ нь өмнөх оноос зорчигч эргэлтийн хэмжээ 89.1 (14.6%) сая хүн километрээр, зорчигчдын тоо 26.2 сая (14.6%) хүнээр буурсан байна. Нийт 62.6 тэрбум төгрөгийн орлого төвлөрүүлсэн (Диаграмм 34) байна.

Диаграмм 34. Нийтийн тээврийн зорчигчийн судалгаа, сая.хүн



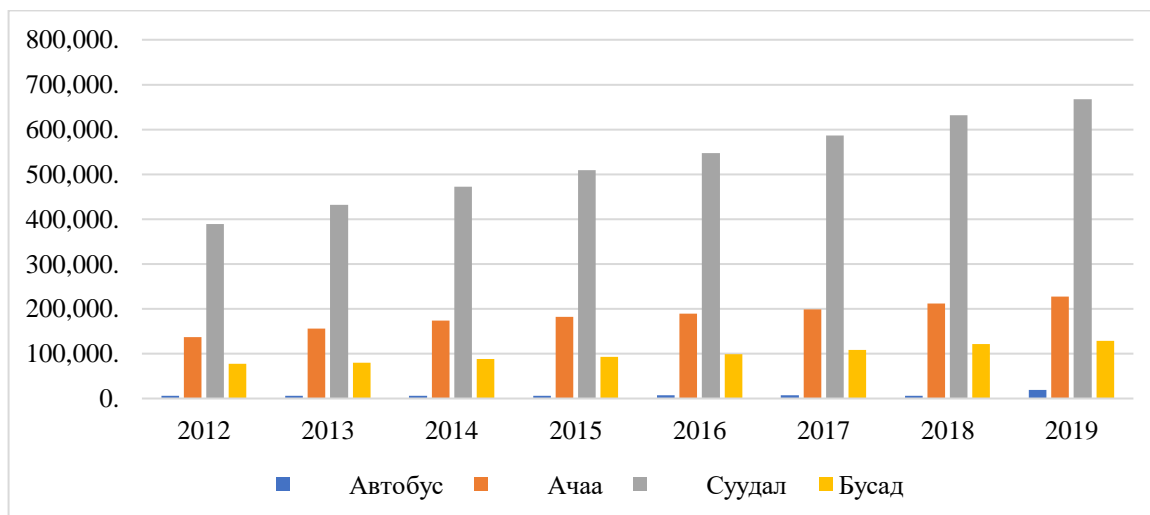
Эх сурвалж: Нийслэлийн статистикийн газар, 2017-2020

Автотээврийн тухай хуулийн дагуу автотээврийн салбарын хөгжлийн бодлогыг Зам тээврийн хөгжлийн яамнаас тодорхойлж, тээвэр зохион байгуулалт, зохицуулалтыг “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ улсын хэмжээнд хариуцан гүйцэтгэж байна. Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлийг үндэслэн Зам тээврийн хөгжлийн сайдын 2016 оны 76 дугаар тушаалаар Автотээврийн тухай хуульд заасан төрийн захиргааны төв байгууллагын зарим чиг үүргийг “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ-т гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлж байна. “Автотээврийн үндэсний төв” ТӨҮГ -ыг анх Засгийн газрын 2009 оны 213 дугаар тогтоолоор Автотээврийн тухай хууль [145]-ийн 17.1-д заасан үйл ажиллагааг эрхлэн явуулах чиг үүрэг бүхий ”Тээврийн хэрэгслийн оношлогоо, хяналт зохицуулалтын алба” улсын төсөвт үйлдвэрийн газар хэлбэрээр байгуулж, Засгийн газрын 2013 оны 27 дугаар тогтоол [146]-оор тус албыг “Автотээврийн үндэсний төв” УТҮГ болгон өөрчилж, 2013 оны 336 дугаар тогтоол [147]-оор аж ахуйн тооцоотой төрийн өмчит үйлдвэрийн газар болгон өөрчлөн зохион байгуулсан байна.

1929 онд Монгол Улсын хэмжээнд 20 автомашин замын хөдөлгөөнд оролцож байсан тэр үеэс өнөөг хүртэл 90 гаруй жил болсон байна. Тээврийн хэрэгслийн тоо тогтмол өсөж байгаа ба 2019 оны байдлаар бүртгэлтэй тээврийн тээврийн хэрэгслийн тоо 1043 мянга 35 болж өнгөрсөн оноос тээврийн хэрэгслийн тоо 7.4 хувиар өссөн байна. Нийт тээврийн хэрэгслийн 63.9 хувь

буюу 667375 нь суудлын, 21.8 хувь буюу 227525 нь ачааны, 1.9 хувь буюу 19535 автобус, 12.3 хувь буюу 128593 нь бусад (тусгай, механизм, чиргүүл, мотоцикл) тээврийн хэрэгсэл (Диаграмм 35) байна.

Диаграмм 35. Тээврийн хэрэгслийн тоо

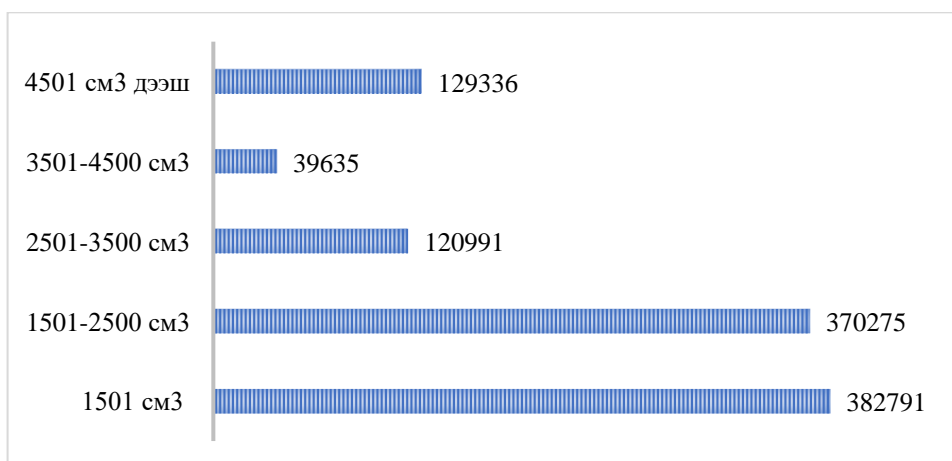


Эх сурвалж: Зам тээврийн хөгжлийн яам, 2020.

2019 оны жилийн эцсийн байдлаар нийт тээврийн хэрэгслийн 568866 буюу 54.5 хувь нь Улаанбаатар хотод, 474162 буюу 45.5 хувь орон нутагт бүртгэлтэй байна.

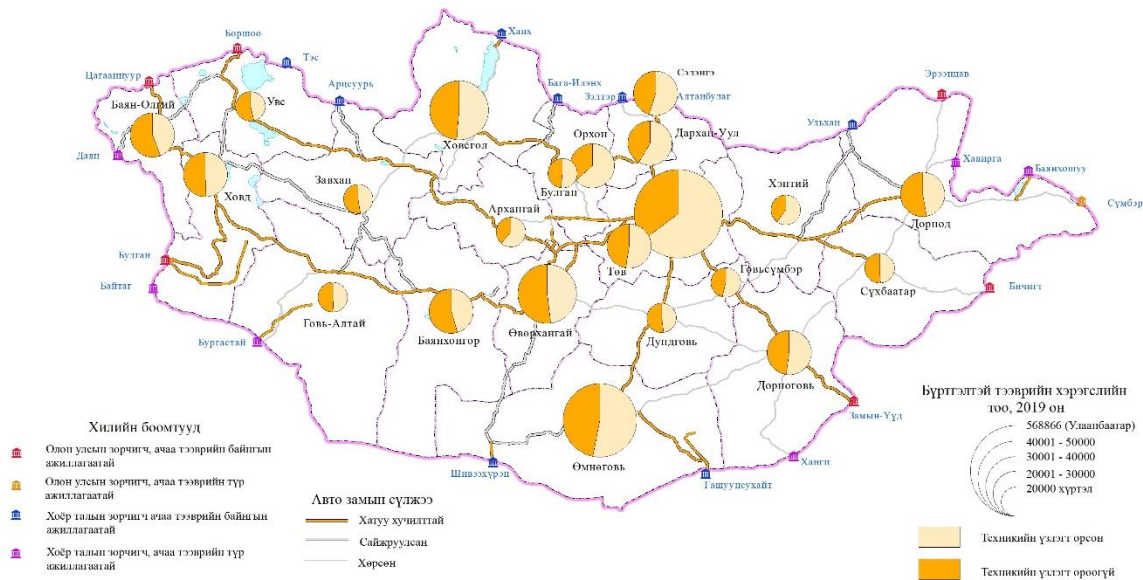
Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын байдлаас харахад 10-аас дээш насжилттай тээврийн хэрэгсэл 76.8 хувийг эзэлж байна. Баруун гар талдаа хүрдтэй тээврийн хэрэгсэл нийт тээврийн хэрэгслийн 55.7 хувийг эзэлж байна. Нийт тээврийн хэрэгслийн 36.7% буюу 382791 нь 1501 см³ хүртэл, 35.5% буюу 370275 нь 1501-2500 см³, 11.6% буюу 120991 нь 2501-3500 см³, 12.4% буюу 129336 нь 4501 см³ дээш, 3.8% буюу 39635 нь 3501-4500 см³ хөдөлгүүрийн багтаамжтай (Диаграмм 36) байна [141].

Диаграмм 36. Тээврийн хэрэгслийн тоо, хөдөлгүүрийн хүчин чадлаар



Эх сурвалж: Зам тээврийн хөгжлийн яам, 2016-2019 он

Нийт тээврийн 54.5 хувь буюу 568866 тээврийн хэрэгсэл Улаанбаатар хотод байна. Аймгуудаар авч үзвэл Өмнөговь аймагт 42 мянга, Өвөрхангай, Хөвсгөл аймгуудад 30-40 мянга, Баян-Өлгий, Ховд, Баянхонгор, Төв, Орхон, Дархан-Уул, Сэлэнгэ, Дорнод аймгуудад 20-30 мянга, бусад аймгуудад 20 орчим мянга тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн (Зураг 61) байна.



Зураг 61. Тээврийн хэрэгслийн нийт тоо, 2019 он

Эх сурвалж: Зам тээврийн хөгжлийн яам, 2020.

Нийт тээврийн хэрэгслийн тоонд техникийн хяналтийн үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгсэл 58.9 хувийг 35 эзлэж байна. Нийт тээврийн хэрэгсэлд техникийн үзлэгт хамрагдсан тээврийн хэрэгслийн эзлэх хувь Баян-Өлгий, Баянхонгор, Говь-Алтай, Дорнод, Дундговь, Завхан, Өвөрхангай, Сүхбаатар, Увс, Ховд аймгуудад 50-аас бага байна. Архангай, Хэнтий, Орхон аймгууд, Улаанбаатар хотод нийт тээврийн хэрэгслийн 60-аас дээш хувь нь техникийн үзлэгт хамрагдсан байна.

5.3.2. Замын хөдөлгөөний эрчимшлийн судалгаа

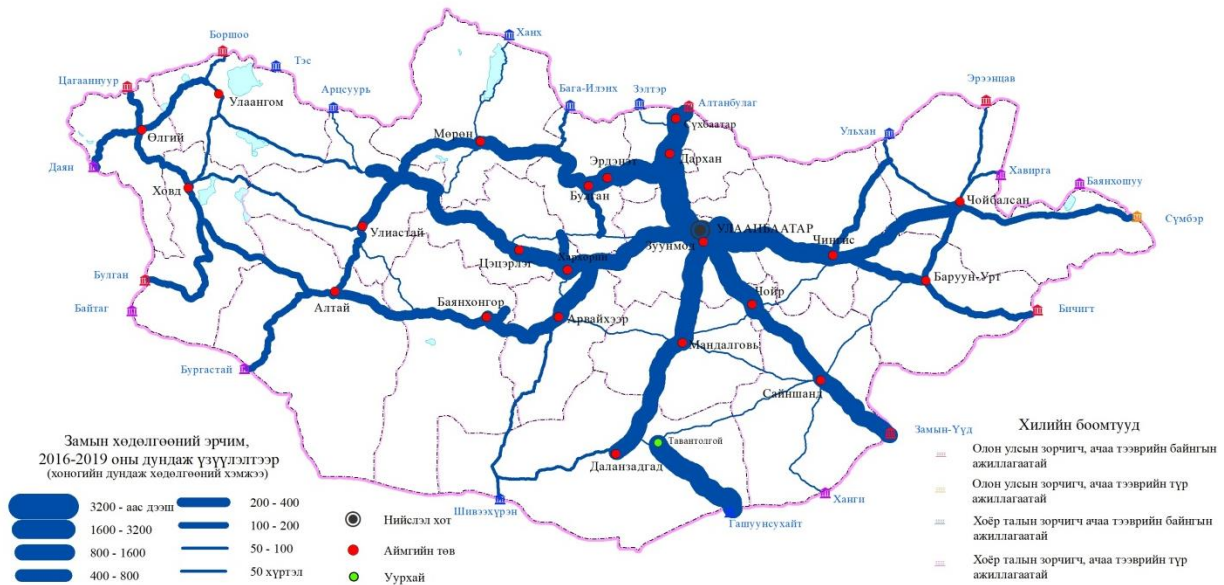
Хөдөлгөөний эрчим гэдэг нь авто замын тухайн нэг хөндлөн огтлолоор тодорхой хугацаанд нэвтрэн өнгөрсөн тээврийн хэрэгслийн тоогоор илэрхийлэгдэнэ [148].

Авто замын хөдөлгөөний эрчим, бүрэлдэхүүний бодит судалгаа хийх автомат тооллогыг явуулна. Жилийн дундаж хоногийн хөдөлгөөний эрчмийн судалгааг авто замын байгууллагын үйл ажиллагаа болон авто замын төлөвлөлт, замын барилга, ашиглалтын чиглэлээр шийдвэр гаргахад суурь мэдээлэл болгох зорилгоор явуулна. Үүнд:

- авто зам, замын байгууламжийн тээвэр-ашиглалтын үнэлгээг тогтоох;
- авто замын хучилтын бат бэхийг тооцох, төсөллөх;
- авто замын арчлалт, засвар, өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажлыг төлөвлөх;
- авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн зураг төсөл боловсруулах;
- хөдөлгөөний эрчим, бүрэлдэхүүний хэтийн төлөвийг тодорхойлох;
- авто замын сүлжээг шинэчлэн төлөвлөх;
- авто замын сүлжээ болон тодорхой нэг замд хөрөнгө оруулалт хийх техник-эдийн засгийн үндэслэл боловсруулах.

Монгол орны хэмжээнд жил бүр нийт хот хоорондын, хот хилийн боомт хоорондын 45 цэгт замын хөдөлгөөний эрчмийн тооллого хийгдэж байна. Дээрх замын хөдөлгөөний эрчмийн 2016-2019 оны мэдээнд тулгуурлан авто замаар хоногт өнгөрөх машины тоонд дүн шинжилгээ хийлээ. 2016-2019 оны тооллого [149]-ын дүнгийн дундажыг тооцож, замын чиглэл бүрээр хөдөлгөөнийг эрчмийг тодорхойллоо. Хөдөлгөөний эрчим Дархан – Улаанбаатарын чиглэлд хамгийн их 3200-аас олон тээврийн хэрэгсэл, Цогтцэций – Гашуунсухайт, Улаанбаатар – Мандалговь, Улаанбаатар – Чингис, Улаанбаатар – Чойр, Дархан –Эрдэнэт, Дархан – Сүхбаатар чиглэлд 1600-3200 тээврийн хэрэгсэл, Сайншанд – Замын-Үүд, Мандалговь – Даланзадгад, Элсэнтасархай – Хархорин, Хархорин – Цэцэрлэг, Эрдэнэт – Булган,

Улаанбаатар – Арвайхээр, Сүхбаатар – Алтанбулаг чиглэлд 800-1600 тээврийн хэрэгсэл, Чойр – Сайншанд, Арвайхээр – Баянхонгор, Чингис – Чойбалсан, Цэцэрлэг – Тосонцэнгэл, Булган – Мөрөн чиглэлд 400-800 тээврийн хэрэгсэл, Чингис – Баруун-Урт, Баянхонгор – Шаргалжуут, Хархорин – Өгийнуур, Мөрөн – Улиастай, Баянхонгор – Алтай чиглэлд 200-400 тээврийн хэрэгсэл, бусад чиглэлд 200 бага тээврийн хэрэгсэл хоногт явж (Зураг 62) байна.



Зураг 62. Замын хөдөлгөөний эрчим

Эх сурвалж: Зам тээврийн хөгжлийн яам, 2016-2019.

Иргэний нисэхийн салбар

Агаарын тээвэр нь хүн амын зорчих хөдөлгөөнд шуурхай үйлчлэх, түргэн гэмтдэг ачаа барааг холын зайд, богино хугацаанд тээвэрлэх [140] боломжийг олгодог давуу талтай. Эсрэгээрээ зориулалтын нислэгийн талбай (онгоц газардах, хөрөхөд ойролцоогоор 3300метр нисэх зурвас), цаг уурын нөхцөл (манан, агаарын урсгал), ашиглалтын зардал, түдшний зарцуулалат, хязгаарлагдмал даац зэрэг дутагдалтай талууд байдаг [103]. Том газар нутагтай, хүн ам цөөн бөгөөд тархан суурьшсан, газар нутгийн хэмжээ томтой манай улсын хувьд агаарын тээврийн үйлчилгээ маш чухал. Монгол Улсад агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ эзэмшдэг нийт 9 компани үйл ажиллагаа явуулдаг, “МИАТ” ХК нь олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн, “Аэро Монголиа” ХХК болон “Хүннү Эйр” ХХК нь олон улсын болон орон нутгийн зорчигч, ачаа тээврийн хуваарьт нислэг, бусад компаниуд нь орон нутгийн захиалгат нислэг үйлдэж байна.

Монгол Улс нь иргэний нисэхийн холбогдолтой 11 гэрээ, конвенци болон нэмэлт өөрчлөлт оруулсан 9 протоколд нэгдсэн байна. 2005 онд “Олон улсын агаарын тээврийг либералчлах тухай олон талт хэлэлцээр”, түүний “Зөвхөн агаараар ачаа тээвэрлэхэд хэрэглэх тухай нэмэлт, өөрчлөлт”-д нэгдэн орж, ачаа тээврийн олон улсын эрх зүйн зохицуулалт бүрдсэн.

Монгол Улсын Засгийн газар 1956-1958 онд ЗСБНХУ, БНХАУ-ын Засгийн газартай байгуулсан Агаарын харилцааны тухай хэлэлцээрийг олон улсын агаарын харилцааны чиг хандлагад нийцлэн ОХУ-ын Засгийн газартай 1997 онд, БНХАУ-ын Засгийн газартай 1989 онд шинэчлэн байгуулсан. 1990-2009 онд Монгол Улсын Засгийн газар 35 улсын Засгийн газартай Агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулснаас 5 улстай байгуулсан хэлэлцээрийг идэвхтэй хэрэгжүүлж байна.

Сүүлийн жилүүдэд “Агаарын харилцааны хэлэлцээр” байгуулах ажлын хүрээнд Мальт Улс, БНЧУ, Люксембургийн Их Вант Улс, Мьянмар болон Камбож зэрэг улстай Агаарын харилцааны тухай хэлэлцээрийг байгуулж, Тайландын Вант Улстай байгуулсан Агаарын харилцааны тухай хэлэлцээрт нэмэлт, өөрчлөлт оруулахаар тохиролцоонд хүрч байна.

Иргэний нисэхийн үйл ажиллагааг Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрт нийцлэн зохицуулах, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтыг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ИКАО)-ын стандарт, шаардлагыг тусгасан иргэний нисэхийн 62 багц дүрмийг мөрдөж байна.

Монгол Улсад 2019 онд бүртгэгдсэн тээврийн хөлөг 33 байгаа ба нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй агаарын хөлгийн тоо 16 ширхэг тоологдсон бөгөөд нийт том оврын агаарын хөлөг 3, дунд оврын агаарын хөлөг 6, бага оврын агаарын хөлөг 7 ширхэг (Хүснэгт 68) байна [150].

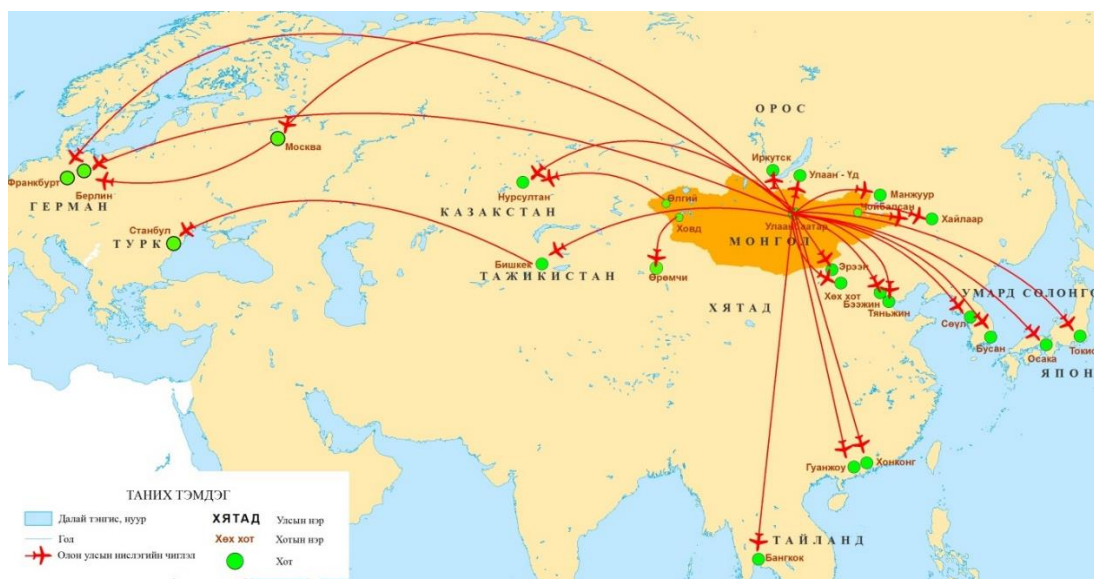
Хүснэгт 68. Монгол Улсад бүртгэлтэй, нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй агаарын хөлөг

№	Агаарын хөлгийн маяг	Бүртгэлийн дугаар	Үйлдвэрлэгч	Хүчинтэй хугацаа	Агаарын тээвэрлэгч
1	B737-800	JU-1015	Boeing	20.05.28	"МИАТ" ХК
2	B767-300ER	JU-1021	Boeing	20.11.28	
3	B737-800	JU-1088	Boeing	20.11.18	
4	EMB-145 LR	JU-1800	Embraer	20.05.29	"Аэро Монголиа" ХХК
5	EMB-145 LR	JU-1802	Embraer	20.07.05	
6	ATR 72-212A	JU-8801	ATR-CIE Avions De Transport Regional	20.06.18	"Хүннү Эйр" ХХК
7	ATR 72-212A	JU-8802	ATR-CIE Avions De Transport Regional	20.06.03	
8	ERJ190-100LR	JU8811	Embraer	20.05.21	
9	B737-300	JU8889	Boeing	20.07.17	"Монголиан Эйрвэйз Карго" ХХК
10	CESSNA 208B	JU-9991	CESSNA Aircraft Company	20.04.06	"Геосан" ХХК
11	CESSNA 208B	JU-9993	CESSNA Aircraft Company	20.04.15	
12	CESSNA 208B	JU-2114	CESSNA Aircraft com	20.07.09	"Блу Скай Авиэйшн" ХХК
13	Airtractor AT602	JU1918	Airtractor Inc	20.03.17	"Томас Эйр" ХХК
14	AH-2	JU-9069	PZL Mielec, Poland	20.02.20	"Велталь-Авиа Стар" ХХК
15	CESSNA 208B	JU-7777	CESSNA Aircraft Company	20.03.17	"Скай Жет" ХХК
16	CESSNA 208B	JU-9999	CESSNA Aircraft Company	20.01.30	"Тэнгэрийн Улаач Шинэ" ХХК

Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020

Манай улс ОХУ, БНХАУ-тай агаарын 15 хаалгаар холбогдож, нийт 62 агаарын замыг ашиглаж байна. Өнгөрсөн онд олон улсад 21 чиглэл, орон нутагт 12 чиглэлд тогтмол нислэг үйлдсэн бөгөөд дотоодын нислэгийн тоо 7.9 мянгад [150] хүрсэн бөгөөд дотоодын нислэгийн дүнд уул уурхайн салбарын хөгжлийг дагаад уул уурхайн зориулалттай нислэг тогтмол нэмэгдсээр байна. Олон улсын агаарын тээврийн хувьд 2019 онд дотоодын 4 агаарын тээвэрлэгч /"МИАТ" ХК, "Аэро" ХХК, "Хүннү Эйр" ХХК, "Изинис Эйрвэйз" ХХК/, гадаадын 8 агаарын тээвэрлэгч /Кореан Эйр, Эйр Чайна, Аэрофлот, Туркиш Эйрлайнс, Эйр Бусан, Ангара Эйрлайнс, Ашиана Эйрлайнс, СКАТ/ Бээжин, Сөүл, Токио, Хонконг, Москва, Берлин, Франкфурт, Бангкок, Бусан, Хөххот, Эрхүү, Улаан-Үд, Хайлаар, Манжуур, Эрээн, Бишкек, Стамбул, Гуанжоу, Нурсултан, Осака, Тяньжин зэрэг нийт 21 чиглэлд хуваарьт болон хуваарьт бус нислэг үйлдсэн байна.

Дотоодын агаарын тээвэрлэгч “Изинис Эйрвэйз” ХХК нь 2019 онд үйл ажиллагаагаа эхлүүлж, Хонконгийн чиглэлд хуваарьт нислэг, Муан, Чонжу болон На Транг зэрэг чиглэлд захиалгат нислэг гүйцэтгэсэн бол гадаадын агаарын тээвэрлэгч Ашиана Эйрлайнс компани Сөүлийн чиглэлд хуваарьт нислэг, СКАТ Эйрлайнс компани Нурсултан чиглэлд хуваарьт нислэг тус тус (Зураг 63) гүйцэтгэсэн.



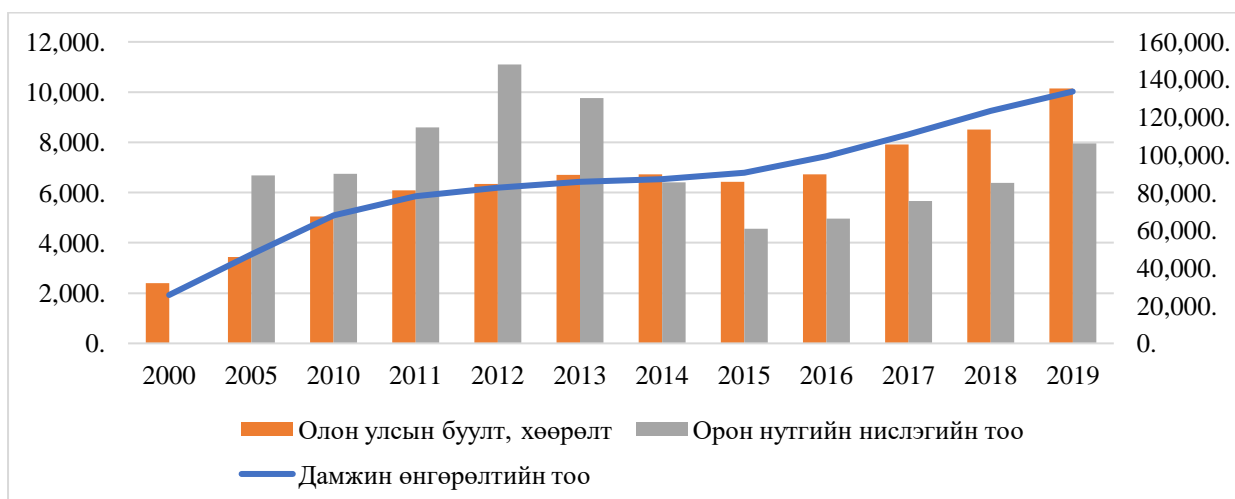
Зураг 63. Олон улсын агаарын зам

Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

Олон улсын өнгөрөлтийн нислэгийн тоог нэмэгдүүлэх зорилгоор Монгол Улсын агаарын зайн үзүүлэлтэд тулгуурласан навигаци бүхий зургаан замыг шинэчлэн тогтоож 2017 оны 03 дугаар сарын 30-ны өдрөөс ашиглаж эхэлсэн.

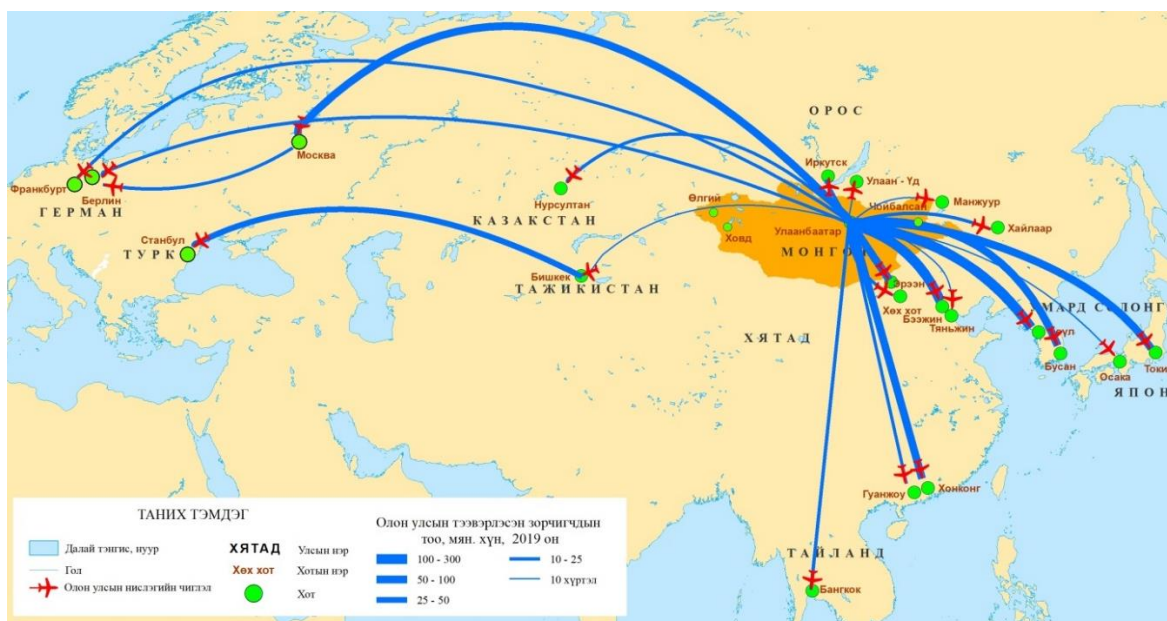
Үүний үр дүнд Монгол Улсын агаарын зайд дамжин өнгөрөх нислэг, олон улсын нислэгийн эрэлт сүүлийн жилүүдэд тасралтгүй өсөж байна. 2019 оны байдлаар олон улсын 143805 нислэгт үйлчилгээ үзүүлсэн нь өмнөх оны мөн үеийнхтэй (131801) харьцуулахад 12004 нислэгээр буюу 9.1%-аар өссөн дүнтэй байна. Манай улсын агаарын зайгаар 2019 онд дамжин өнгөрөлтийн нийт 133.6 мянган нислэг, 10.1 мянган олон улсын буулт, хөөрөлт, 7.9 мянган орон нутгийн буулт, хөөрөлт үйлдэгдсэн 47 ба өнгөрөлтийн нислэгийн тоо өмнөх оноос 8.4 хувь, олон улсын буулт, хөөрөлт 19.2 хувь, орон нутгийн буулт, хөөрөлт 24.6 хувиар тус тус өссөн үзүүлэлттэй (Диаграмм 37) байна.

Диаграмм 37. Иргэний нисэхийн дамжин өнгөрөлт, буулт хөөрөлт



Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

Монгол Улсын Иргэний агаарын тээврийн салбарын хэмжээнд олон улсын чиглэлд 1188204 зорчигч, орон нутгийн чиглэлд 433367 зорчигч буюу 2019 оны жилийн эцсийн байдлаар агаарын тээврээр нийт 1621571 зорчигч тээвэрлэсэн байна. Монгол улс Ази тивийн орнууд болон Европын зарим орнууд руу шууд нислэг үйлдэж байна. Тухайлбал 2019 онд Орос, Герман, Турк зэрэг Европын орнууд, Хятад, Япон, Өмнөд Солонгос, Тайланд, Казакстан, Тажигстан зэрэг Азийн тивийн орнууд руу зорчигч тээвэрлэсэн байна. Олон улсын чиглэлд 1.2 зорчигч тээвэрлэснээс хамгийн их буюу Улаанбаатар – Сөүл чиглэлд 387740, Улаанбаатар – Бээжин чиглэлд 214567 хүн, Улаанбаатар – Эрээн, Улаанбаатар – Москва, Улаанбаатар – Хонконг, Улаанбаатар – Токио, Улаанбаатар – Бусан чиглэлд 50-100 мянган хүн, Улаанбаатар – Стамбул чиглэлд 36.9 мянган хүн, Улаанбаатар – Берлин, Улаанбаатар – Хөххот, Улаанбаатар – Эрхүү, Улаанбаатар – Гуанжоу, Улаанбаатар – Хайлаар, Улаанбаатар – Франкфурт, Улаанбаатар – Бангкок, Улаанбаатар – Нурсултан, Москва – Берлин чиглэлд 10-25 мянган хүн, бусад чиглэлд 10 орчим мянган хүн тээвэрлэсэн (Зураг 64) байна.

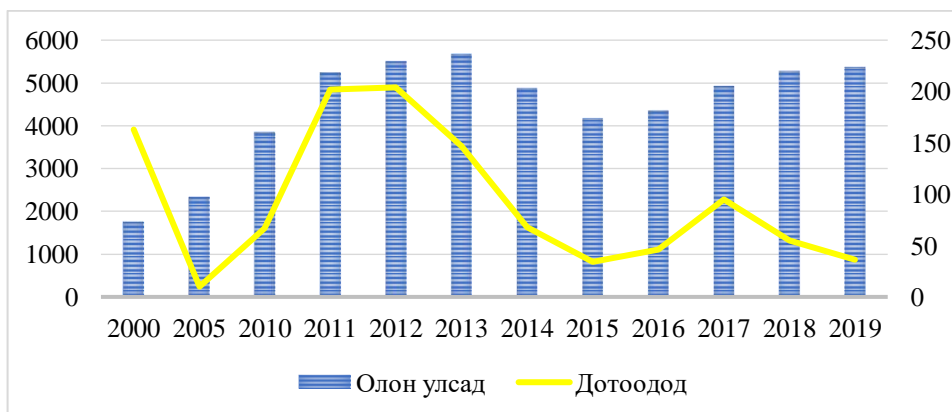


Зураг 64. Олон улсын агаарын тээврээр зорчсон зорчигчдын тоо, нислэгийн чиглэлээр

Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

Салбарын хэмжээнд тээвэрлэсэн нийт ачаа 5,407 тонн буюу өмнөх оноос 1 хувиар өссөн бол 2000 онтой харьцуулахад 180 хувиар, 2010 онтой харьцуулахад 38 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна⁴⁷. Нийт тээвэрлэсэн ачааны 99 хувийг олон улсын ачаа тээвэрлэлт, 1 хувийг орон нутгийн ачаа тээвэрлэлт эзэлж (Диаграмм 38) байна.

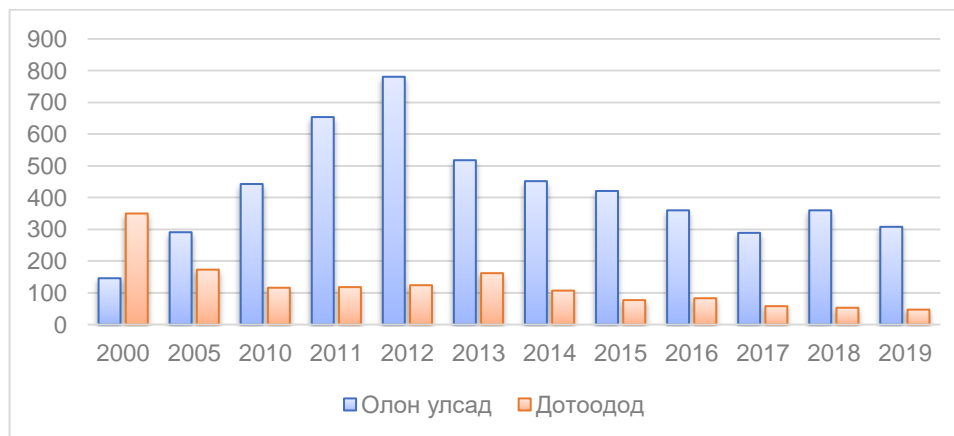
Диаграмм 38. Агаарын тээврээр тээвэрлэсэн ачаа, тонн



Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

Салбарын хэмжээнд нийт 354 тонн шуудан тээвэрлэсэн буюу өмнөх оноос 14 хувиар буурсан бол 2000 онтой харьцуулахад 28 хувиар, 2010 онтой харьцуулахад 36 хувиар буурсан үзүүлэлттэй байна. Тээвэрлэсэн шуудангийн хэмжээ сүүлийн буурах хандлагатай байна. Шуудан тээвэрлэлтийн 87 хувийг олон улсын шуудан тээвэрлэлт, 13 хувийг орон нутгийн шуудан тээвэрлэлт эзэлж (Диаграмм 39) байна.

Диаграмм 39. Агаарын тээврээр тээвэрлэсэн шуудан, тонн



Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

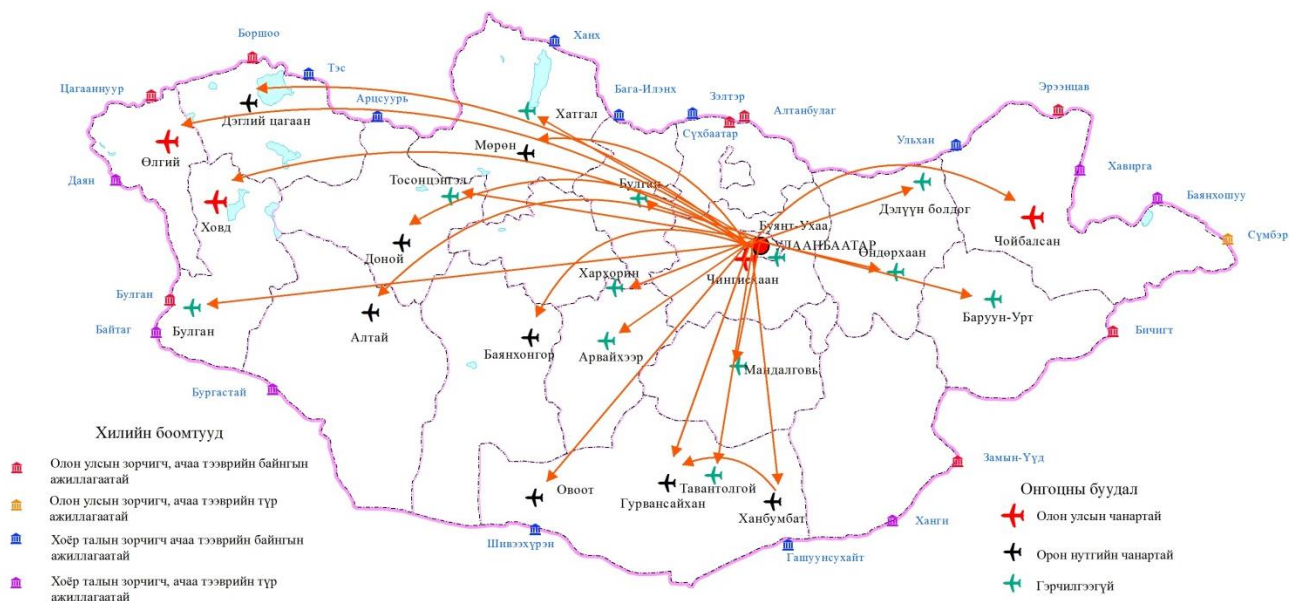
Монгол улсын иргэний нисэхийн салбарт нийт 25 нисэх буудал байгаагаас гэрчилгээтэй гэрчилгээтэй нисэх буудал 12, гэрчилгээгүй аэродромууд 13 байна. Эзэмшлийн хувьд ИНЕГ-ын харьяа 21, хувийн хэвшлийн 4 (Хүснэгт 69. Олон улсын болон орон нутгийн нисэх онгоцны буудлын байршил, зэрэглэл) байна [150]. Ерөнхий зориулалтын нисэхийн дэд бүтцийг алслагдсан аймаг, сумдад төрийн зайлшгүй үйлчилгээг хүргэх, аялал жуучлал, хөдөө аж ахуй, газар тариалан, уул уурхайн бүс нутаг дахь хэрэгцээнд үндэслэн хөгжүүлэх шаардлагатай байна. Олон улсын стандартад нийцсэн нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлыг хангасан эдийн засгийн үр ашигтай, өрсөлдөх чадвар бүхий иргэний нисэхийн үйлчилгээг бий болгож, улс орны эдийн засгийн болон нийгмийн хөгжлийн тэргүүлэх чиглэл болгон хөгжүүлэх зорилго бүхий “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого” [151]-ыг Улсын Их Хурлын 2013 оны 18 дугаар тогтоолоор батлуулсан.

Хүснэгт 69. Олон улсын болон орон нутгийн нисэх онгоцны буудлын байршил, зэрэглэл

№	Аймаг, сум	Нисэх буудал			Эзэмшигч	Аэродром		Хоорч буух зурвасын нөхцөл				Өргөрөг	Уртраг	Аэродромын зэрэглэл
		Нэр	Код	Улаанбаатараас /км/		код (ICAO)	Өндөр(м)	гадаргуу	урт(м)	өргөн(м)	Гэрэл дохиоллын систем			
Гэрчилгээтэй нисэх буудлууд														
1	Баян-Өлгий, Өлгий	Өлгий	ULG	1262	ИНЕГ	ZMUL	1754	бетон шороо	2850 2400	30 35		N 48 59 39	E 89 55 24	3C
2	Говь-Алтай, Есөнбулаг	Алтай	LTI	810	ИНЕГ	ZMAT	2218	асфальт шороо	2900 2300	30 35	тийм	N 46 22 37	E 96 13 02	3C
3	Завхан, Доной	Доной	ULZ	820	ИНЕГ	ZMDN	1766	асфальт	2859	30		N 47 42 37	E 96 31 26	3C
4	Увс, Түргэн	Дэглий цагаан	ULO	1121	ИНЕГ	ZMUG	935	бетон	2698	30	тийм	N 50 04 00	E 91 56 11	3C
5	Ховд, Жаргалант	Ховд	HVD	1201	ИНЕГ	ZMKD	1493	асфальт	2850	35	тийм	N 47 57 16	E 91 37 39	3C
6	Баянхонгор, Баянхонгор	Баянхонгор	BYN	497	ИНЕГ	ZMBH	1865	асфальт	2800	35	тийм	N 46 10 03	E 100 42 10	3C
7	Улаанбаатар, Хан-Уул	Чингис-Хаан /Буянт-Ухаа/	ULN	14.7	ИНЕГ	ZMUB	1330	асфальт	3100	45	тийм	N 47 50 33	E 106 46 03	4D
8	Хөвсгөл, Мөрөн	Мөрөн	MXV	521	ИНЕГ	ZMMN	1302	асфальт	2400	42	тийм	N 49 39 46	E 100 05 58	3C
9	Өмнөговь, Даланзадгал	Гурвансайхан	DLZ	506	ИНЕГ	ZMDZ	1458	асфальт	2200	30	тийм	N 43 36 30	E 104 21 58	3C
10	Өмнөговь, Гурвантэс	Овоот	OVT	690	Сауегоби Сэнде ХХК	ZMGT	1576	бетон	2220	30		N 43 00 46	E 101 20 00	3C
11	Өмнөговь, Ханбогд	Ханбумбат	OYU	539	Эй Си Эйч Сервис ХХК	ZMOT	1196	бетон	3250	45	тийм	N 43 08 37	E 106 50 38	4C
12	Дорнод, Хэрлэн	Чойбалсан	COQ	563	ИНЕГ	ZMCD	748	бетон	2597	40	тийм	N 48 08 06	E 114 38 47	3C
Гэрчилгээжээгүй аэродромууд														
13	Төв, Сэргэлэн	Чингис-Хаан	UBN	50	ИНЕГ	ZMCK	1366	бетон	3600	45	тийм	N 47°38' 48.9"	E 106°49'11.7"	4E
14	Өмнөговь, Цогтцэций	Тавантолгой		465	Тавантолгой нисэх буудал ХХК	ZMTT	1460	шороо	2350	30	тийм	N 43 46 25	E 105 34 43	3C
15	Сүхбаатар, Баруун-урт	Баруун-Урт	UUN	514	ИНЕГ	ZMBU	976	шороо	2210	50		N 46 39 37	E 113 17 07	3C
16	Өвөрхангай, Арвайхээр	Арвайхээр	AVK	347	ИНЕГ	ZMAN	1808	шороо	2500	50	тийм	N 46 15 00	E 102 48 06	3C
17	Хэнтий, Хэрлэн	Өндөрхаан	UNR	302	ИНЕГ	ZMUN	1039	шороо	1960	50	тийм	N 47 18 16	E 110 36 32	3C
18	Завхан, Тосонцэнгэл	Тосонцэнгэл	TNZ	638	ИНЕГ	ZMTL	1708	шороо	2400	30		N 48 44 19	E 98 17 37	3C
19	Ховд, Булган	Булган сум	HBU	1140	ИНЕГ	ZMBS	1194	шороо	1800	30		N 46 06 02	E 91 35 01	4C
20	Дундговь, Мандалговь	Мандалговь	MXW	239	ИНЕГ	ZMMG	1387	шороо	1200	30		N 45°44' 09"	E 106°16' 08"	2C
21	Булган, Булган	Булган	UGA	264	ИНЕГ	ZMBN	1315	шороо	1920	30		N 48 51 21	E 103 28 30	3C
22	Хэнтий, Дадал	Дэлүүн болдог		380	ИНЕГ	ZMDA	979	шороо	1700	40		N 49 00 44	E 111 30 34	2C
23	Хөвсгөл, хатгал	Хатгал	HTM	564	ИНЕГ	ZMHG	1691	шороо	2300	30		N 50 26 29	E 100 08 03	3C
24	Өвөрхангай, Хархорин	Хархорин	KHR	302	ИНЕГ	ZMHN	1454	шороо	1890	30		N 47 14 48	E 102 49 38	3C
25	Улаанбаатар, Налайх	Скай фрэнде		45	Тэнгэрийн найзууд ХХК	ZMSF	1472	шороо	804	15		N 47 46 23	E 107 26 16	1A

Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

Орон нутгийн зах зээлийн хувьд “МИАТ” ХК, “Аэро Монголиа” ХХК, “Хүннү Эйр” ХХК хуваарьт болон хуваарьт бус нислэг, “Блу Скай Авиэйшн” ХХК, “А-Жет Авиэйшн” ХХК, “Томас Эйр” ХХК, “Геосан” ХХК, “МАК” ХХК, “Скай Такси”, “Вельталь Авиа Стар” ХХК захиалгат нислэгийг нийт 12 чиглэлд (Зураг 65) үйлдсэн.

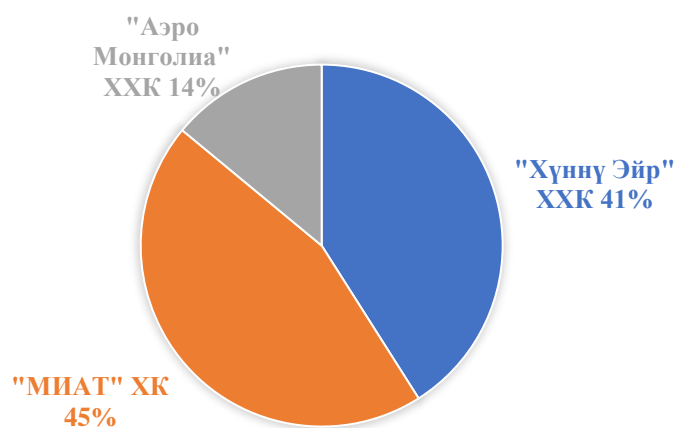


Зураг 65. Орон нутгийн онгоцны буудал, нислэгийн чиглэл

Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

2019 онд орон нутгийн чиглэлд хуваарьт болон хуваарьт бус нийт 7967 нислэг үйлдэж 433367 зорчигч тээвэрлэсэн бөгөөд нийт зорчигчдын 27 хувь буюу 115975 зорчигч хуваарьт нислэгээр, 73 хувь буюу 317392 зорчигч хуваарьт бус захиалгат нислэгээр тээвэрлэсэн байна. “Аэро Монголиа” ХХК болон Хүннү Эйр ХХК-ууд Ховд, Улаангом, Өлгий, Даланзадгад, Мөрөн, Чойбалсан, Улиастай, Алтай, Баянхонгор чиглэлд хуваарьт нислэгийг гүйцэтгэсэн бол Оюутолгой, Овоот, Оюутолгой-Даланзадгад чиглэлүүдэд “МИАТ” ХК, “Аэро Монголиа” ХХК, “Хүннү Эйр” ХХК-ууд хуваарьт бус захиалгат нислэгийг гүйцэтгэсэн байна. “МИАТ” ХК нь орон нутгийн нийт зорчигчийн 45 хувийг, “Аэро Монголиа” ХХК 14 хувийг, “Хүннү Эйр” ХХК 41 хувийг тус тус тээвэрлэсэн (Диаграмм 40) байна.

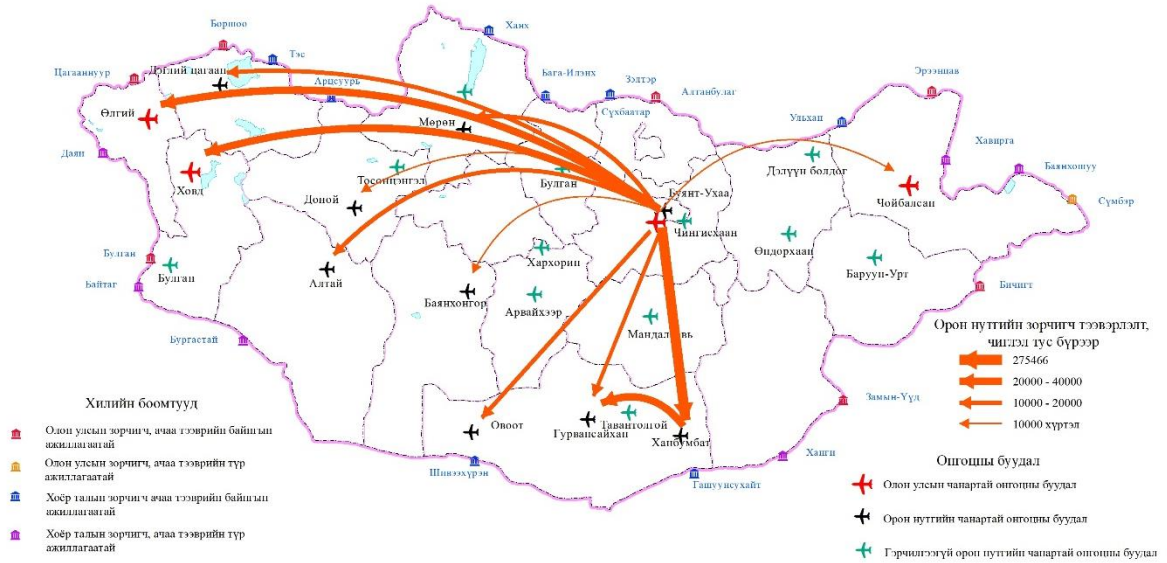
Диаграмм 40. Орон нутгийн агаарын тээврийн зах зээл



Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

Орон нутгийн зорчигчийн тоо сүүлийн 10 жилд дунджаар 17 хувиар өссөн. Харин 2019 онд орон нутгийн зорчигчийн тоо өмнөх оноос 8 хувиар буюу 31.8 мянган зорчигчоор өссөн

үзүүлэлттэй байна. Орон нутгийн агаарын тээврийн чиглэл бүрээр зорчигчдын тоог авч үзвэл Улаанбаатар - Ханбумбат(Оюутолгой) чиглэлд 275.4 мянга хүн, Улаанбаатар - Өлгий, Улаанбаатар - Ховд, Гурвансайхан(Даланзадгад) - Ханбумбат(Оюутолгой) чиглэлд 20-40 мянган хүн, Улаанбаатар – Дэглий цагаан(Увс), Улаанбаатар – Мөрөн, Улаанбаатар - Гурвансайхан(Даланзадгад), Улаанбаатар - Овоот(Гурвантэс) чиглэлд 10-20 мянган хүн, бусад чиглэлд 10 хүртэл мянган хүн тээвэрлэсэн (Зураг 66) байна.



Зураг 66. Орон нутгийн зорчигч тээвэр, нислэгийн чиглэлээр

Эх сурвалж: Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, 2020.

Төмөр замын салбар

Төмөр зам нь барьж байгуулахад анхны хөрөнгө оруулалт их шаарддаг боловч байгаль цаг уурын нөхцөлд бага автдаг, зорчигч ая тухтай зорчих боломжтой, механикжилтийн түвшин өндөртэй, автоматжуулалт, цахилгаанжуулалт нэвтрүүлж байгальд ээлтэй экологийн орчин бүрдүүлж үйл ажиллагаа явуулж болохоос гадна их хэмжээний ачаа, зорчигчидыг алсад тээвэрлэхэд нэн тохиромжтой байдаг онцлогтой [140]. Монгол улсад анх 1938 оны 7 дугаар сард Улаанбаатар-Налайхын хооронд 43 км урт нүүрс тээвэрлэх зориулалттай нарийн цариг /750 мм/-ийн төмөр зам баригдаж, ашиглалтанд орсоноор төмөр зам бий болсон түүхтэй.

Шинэ төмөр зам нь Комбинат, Амгалан, Налайх гэсэн 3 өртөө, мөн Сүхбаатар, Төмрийн завод, Консул, Баянзүрх, Давааны гэсэн 5 зөрлөг, 14 ширхэг уурын тэрэг, 16 ширхэг суудлын вагон, 70 ширхэг ачааны хагас ба битүү вагон, 10 ширхэг тавцант вагон болон 9 ширхэг усны цистерн зэрэг байгууламж, техниктэйгээр тээвэрлэлт явуулж, 1939 онд 112 мянга, 1946 онд 189.2 мянга, 1950 онд 270 мянган тонн нүүрс тус тус тээвэрлэн нийслэл Улаанбаатар хотыг түлшээр хангаж байв.

Эрээнцав-Баянтүмэнгийн 238 км өргөн царигтай төмөр зам, Баянтүмэн-Тамсагбулагийн 380.5 км нарийн царигтай төмөр зам зэрэг нь 1939 онд тус тус ЗХУ-ын хүч хөрөнгөөр байгуулагдсан.

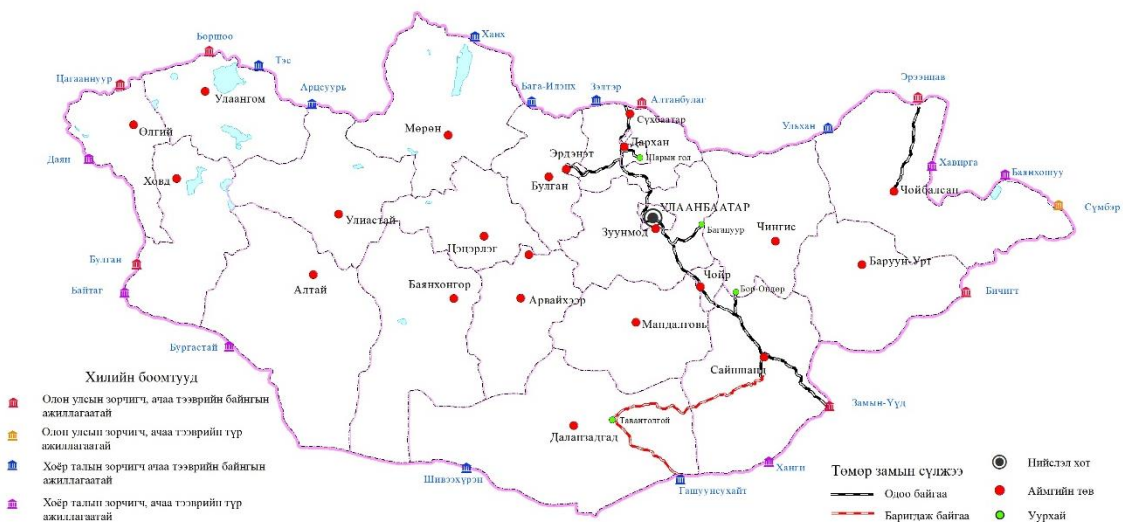
Наушки-Улаанбаатарын хооронд өргөн цариг бүхий төмөр зам тавих барилгын ажил 1947 оны 9 дүгээр сараас эхэлж, 2 жилийн дотор 400 км төмөр зам тавигдсан байна.

Монгол-Зөвлөлтийн ХНН “Улаанбаатар төмөр зам” байгуулах тухай БНМАУ, ЗСБНХУ-ын Засгийн газруудын хоорондох хэлэлцээр 1949 оны 6 дугаар сард байгуулагдаж, мөн оны 11 дүгээр сарын 7-ны өдөр Наушки, Улаанбаатарын хооронд төмөр замын хөдөлгөөнийг албан ёсоор нээсэн байна.

Улаанбаатар-Замын Үүдийн төмөр замын барилгын ажил 1953 онд эхэлж, 3 жилийн дараа буюу 1956 онд Монгол, Зөвлөлт, БНХАУ зэрэг гурван улсын хооронд төмөр замын тээврийн шууд харилцаа нээгджээ.

УБТЗ-ыг байгуулж ашиглах тухай Монгол-Зөвлөлтийн 1949 оны хэлэлцээрээр Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн хувьцааны эзэмших хувь 49:51 байсан бол 1953 оноос 50:50 харьцаатай болжээ. Монгол Улсын түүхэн хөгжлийн онцлогоос шалтгаалан хөрөнгө оруулалтыг тухайн үедээ улс ардын аж ахуйн салбарын чиглэлээр хуваарилж байснаас улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд тэргүүлэх үүрэг бүхий зам тээвэр, эрчим хүч, холбоо мэдээллийн нэгдсэн сүлжээний зохистой бүтэц, тогтолцоо хараахан бүрдээгүй байна.

Одоогийн байдлаар УБТЗ-ын гол шугамын урт 1110 км, мөн бусад салбар шугамууд болох Салхит-Эрдэнэт 164 км, Дархан-Шарын гол 63 км, Багахангай-Багануур 96 км, Толгойт-Сонгино 21 км, Хонхор-Налайх 13 км, Айраг-Бор өндөр 60 км, Сайншанд-Зүүнбаян 50 км, Эрээнцав-Баянтүмэн 238 км бөгөөд сүлжээний нийт урт 1815 км байна. Гол шугам нь 69 өртөө, зөрлөгтэй бөгөөд Баянтүмэн тасгийг оролцуулан тооцвол нийт 88 өртөө, зөрлөгтэй (Зураг 67), галт тэрэгний хөдөлгөөн зохион байгуулалтын хагас автомат хориглолын систем суурилагдаад байна.



Зураг 67. Төмөр замын сүлжээ

Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Төмөр замын салбарын бодлогыг тодорхойлох, хэрэгжүүлэх чиг үүргийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам болон “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН, “Монголын төмөр зам” ТӨХК, “Галт тэрэгний хөдөлгөөн зохицуулалтын алба” нь Монгол Улсын хууль тогтоомж, салбарын бодлого, дүрэм журам болон 140 гаруй стандарт, техникийн баримт бичгийн хүрээнд удирдан зохицуулж байна.

Монгол Улсын тээврийн нийт сүлжээний 2 хувь нь төмөр зам бөгөөд Монгол Улсын Булган, Орхон, Говь-Сүмбэр, Дархан-Уул, Дорноговь, Өмнөговь, Сэлэнгэ, Төв, Дорнод аймгуудын нутгаар дамжин өнгөрч байна.

Монгол-Оросын хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам” нийгэмлэг нь 1815 км суурь бүтцээр тээвэрлэлт хийж Монгол Улсын ачаа эргэлтийн 73.6%, зорчигч эргэлтийн 15.5%-ийг дангаар гүйцэтгэн ажиллаж байна.

2019 оны жилийн эцсийн байдлаар 28.1 сая тонн ачаа тээвэрлэсэн бөгөөд 2000 онтой харьцуулахад 205.4 хувиар, 2010 онтой харьцуулахад 122.8 хувиар, өмнөх оноос 9.1 хувиар өссөн дүнтэй байна. Ачаа эргэлтийн хэмжээ 17384.1 сая.тн.км болж, 2000 оноос 305.9 хувиар буюу 3 дахин, 2010 оноос 68.9 хувиар, өмнөх оноос 13.5 хувиар өссөн (диаграмм 41) байна.

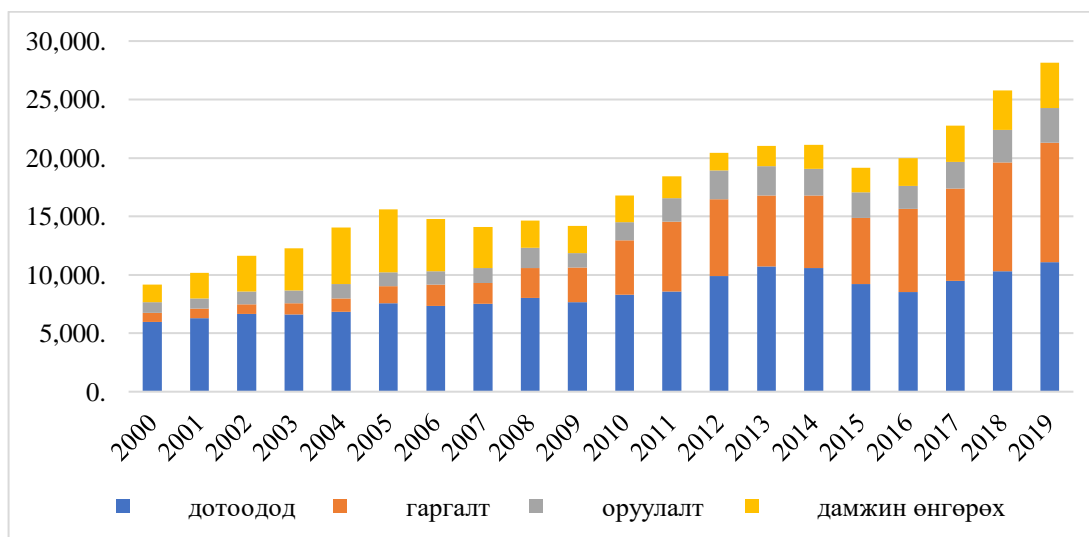
Диаграмм 41. Төмөр замын ачаа тээврийн судалгаа



Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Төмөр замын тээврийг дотоодын тээвэр, гадагшаа гаргалт, оруулалт, дамжин өнгөрөх гэж 4 ангилж үзнэ. 2019 оны байдлаар нийт тээсэн ачааны 39.4 хувь буюу 11.1 сая.тн-ыг гадаад руу болон дотоодод тээвэрлэсэн ачааны дотоодын, 36.3 хувь буюу 10.2 сая.тн-ыг гадагшаа гаргалт, 13.9 хувь буюу 3.9 сая.тн-ыг дамжин өнгөрүүлэх, 10.4 хувь буюу 2.9 сая.тн-ыг гаднаас оруулах тээврээр тээвэрлэсэн байна. Төмөр замын тээвэр уул уурхайн бүтээгдэхүүний тээвэр давамгайлж байна. Тухайлбал төмөр замын тээврээр дотоодод болог гадаадад 21.3 сая тн ачаа тээвэрлэсэн бөгөөд үүний 83.2 хувь буюу 17.7 сая тн нь уул уурхайн бүтээгдэхүүн, 9.9 хувь буюу 2.1 сая тн нь барилгын материал, 6.9 хувь буюу 1.5 сая тн нь бусад бүтээгдэхүүн эзлэж (диаграмм 42) байна.

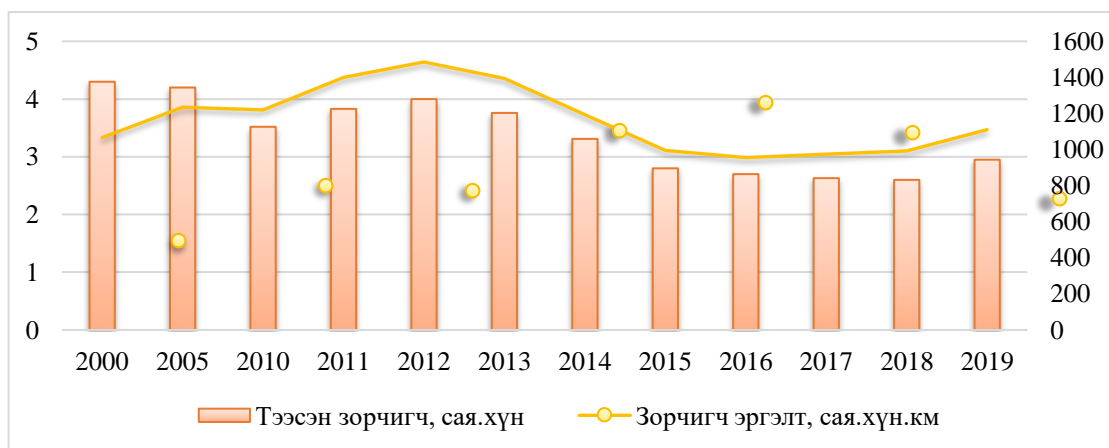
Диаграмм 42. Төмөр замын ачаа тээврийн судалгаа, төрлөөр



Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Төмөр замын зорчигч тээврийн хэмжээ буурч байна. Тухайлбал 2019 оны байдлаар төмөр замын тээврээр 3.0 сая зорчигч тээвэрлэсэн хийсэн ба энэ нь 2000 онтой харьцуулахад 30.2 хувиар, 2010 онтой харьцуулахад 14.8 хувиар буурсан бол өмнөх оноос 15.4 хувиар өсчээ. Харин зорчигч эргэлтийн хэмжээ 1111.5 сая.хүн.км болж 2000 оноос 4.2 хувиар, өмнөх оноос 11.9 хувиар өсчээ. Зорчигч эргэлт хэмжээ 2010 онтой харьцуулахад 8.9 хувиар буурсан (Диаграмм 43) байна.

Диаграмм 43. Төмөр замын зорчигч тээврийн судалгаа



Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Төмөр замын сүлжээний өргөжилт

Манай орны уул, уурхайн салбар эрчимтэй хөгжиж, түүнийгээ дагаад төмөр замын тээврийн эрэлт хэрэгцээ, ачаа тээврийн хөдөлгөөн жилээс жилд өргөжин тэлж байгаатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын 2010 оны 6 дугаар сарын 24-ний өдрийн 32 дугаар тогтоолоор “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого” [152]-ыг батлан гаргасан.

Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогод Төмөр замын сүлжээг өргөжүүлэхэд дараахь баримтлах хүчин зүйл тодорхойлж өгсөн. Үүнд,

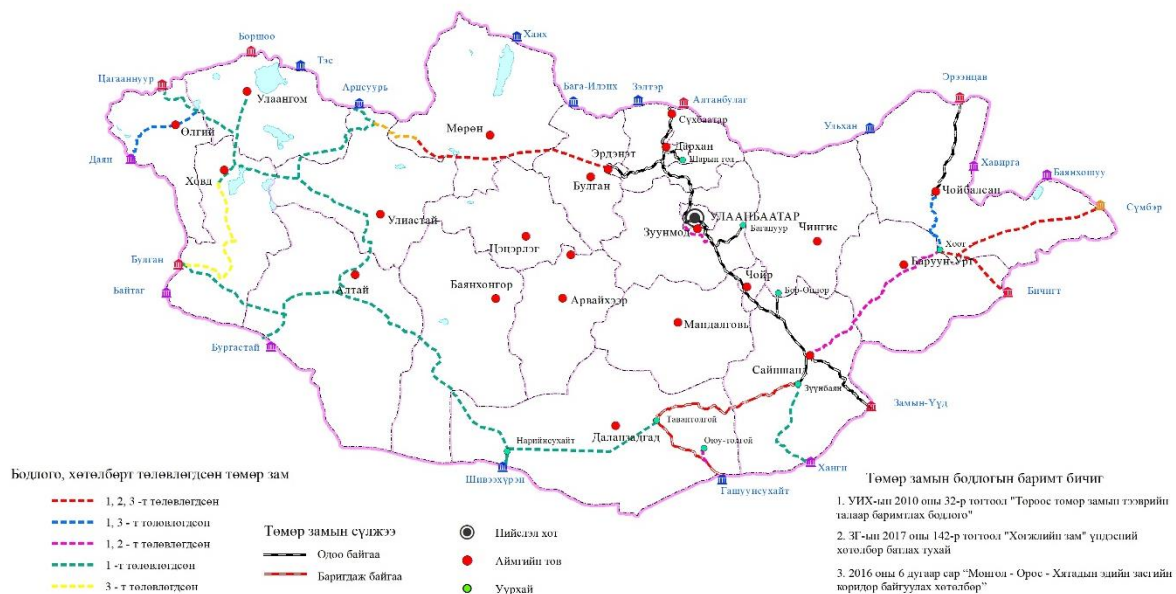
- 3.1.1. *Эдийн засгийн аюулгүй байдлын шаардлага:* төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь бодлогын хэрэгжилт, удирдлага, зохицуулалтын хувьд хараат бус байж, төмөр замын тээврийн өндөр үр ашигтай, алдагдалгүй нэгдсэн системийг бий болгон, эдийн засаг, дотоодын үйлдвэрлэгчдийг түүхий эдийн зах зээлийн үнийн хэлбэлзлээс хамгаалж, бие даан хөгжих үндэсний эрх ашгийг хангасан байх;
- 3.1.2. *Ашигт малтмалын ордуудын байршил, ачаа урсгалын чиглэл:* төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь үндэсний үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэн, ашигт малтмалын түүхий эд, нэмүү өртөг шингээн боловсруулсан бүтээгдэхүүний экспортыг дэмжиж, олон улсын зах зээлд өрсөлдөх чадварыг хангахад үйлчлэх;
- 3.1.3. *Хүн амын суурьшилтын тогтолцоо, хот суурины байршил, ирээдүйн хөгжлийн төлөв, хот төлөвлөлт, авто зам, эрчим хүч, холбоожуулалтын нэгдсэн систем зэрэг дэд бүтцийн онцлог, байгаль орчныг хамгаалах нийтлэг зарчим:* төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь дэд бүтцийн бусад байгууламж болон дагалдах хот суурин, жижиг, дунд үйлдвэрийн хөгжлийг дэмжиж, ан амьтны шилжилт хөдөлгөөнийг харгалзахын хамт цөлжилт, агаар, ус, хөрсний бохирдлоос сэргийлэх;
- 3.1.4. *Евро-Азийн бүс нутаг дахь өрсөлдөх чадвар:* төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь олон улсын тээвэрлэлтэд идэвхтэй оролцогч болохын хувьд төмөр замын шугамын тээх, нэвтрүүлэх чадварыг дээшлүүлэн, суурь бүтцийг олон тээвэрлэгчид нээлттэй болгож, өрсөлдөөнийг шударгаар зохицуулах тарифын бодлогыг баримтлан, уул уурхайн бүтээгдэхүүн, дамжин өнгөрөх ачааг тээвэрлэлтийн оновчтой зохион байгуулалт, хямд өртгөөр тээвэрлэн зах зээлд хүргэж байх;
- 3.1.5. *Бүс нутгийн хөгжлийн хандлага:* төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь төмөр замыг хөрш болон Ази, Номхон далайн бүс нутгийн улс орнуудын үсрэнгүй хөгжиж байгаа дэд бүтэцтэй харилцан уялдаатай хөгжүүлж, уул уурхай, тээвэр, худалдаа, аялал жуулчлалын чиглэлээр хамтран ажиллах боломжийг хангах;

3.1.6.Техник, технологийн шинэчлэл: эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлж олон улсын стандарт, дэвшилтэт техник, технологи, үүний дотор хүнд жинтэй галт тэрэг, хөдөлгөөний удирдлагын цахим систем зэргийг нэвтрүүлж, тээвэрлэлтийн үйлчилгээг найдвартай болгох.

Энэхүү баримт бичигт Монгол Улсад ойролцоогоор 5683.5 км төмөр замын суурь бүтцийг шинээр барьж байгуулах бөгөөд шинээр төмөр зам ашиглалтанд орсноор экспортоор гаргах бүтээгдэхүүний тоо жилд 50 сая тн болно гэж заасан байна.

Бодлогын баримт бичигт тусгагдсан төмөр замын сүлжээний бүрдэлт (Зураг 68) :

1. Эхний үе шатанд барьж эхлэх /нийт 1110 орчим км/
 Даланзадгад – Тавантолгой - Цагаан суварга – Зүүн баян - 400 км
 Сайншанд - Баруун-Урт – 350 км
 Баруун-Урт – Хөөт -140 км
 Хөөт – Чойбалсан – 150 км
2. Хоёрдахь үе шатанд барьж эхлэх /нийт 900 орчим км/
 Нарийнсухайт – Шивээ хүрэн – 45,5 км
 Ухаа худаг - Гашуун сухайт – 267 км
 Хөөт - Тамсагбулан - Нөмрөг – 380 км
 Хөөт - Бичигт 200 км
3. Гуравдахь үе шатанд барьж эхлэх /нийт 3600 орчим км/.



Зураг 68. 2019 онд Төмөр замын сүлжээ ба төлөвлөлт

Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Монгол Улсын Засгийн газар Төрөөс төмөр замын салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогын баримт бичигт туссан төмөр замын тээврийн салбарын төсөл, хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлэх чиглэлээр дараах ажлуудыг хэрэгжүүлж байна. Үүнд:

- “Монголын төмөр зам” ТӨХК, “Самсунг Си энд Ти” корпорац хооронд 2013 оны 05 дугаар сарын 06-ны өдөр “Төмөр замын дээд, доод бүтцийн зураг төсөл, худалдан авалт, барилга угсралтын ажлыг гүйцэтгэх гэрээ”-г байгуулж Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтэц барих 225 км төмөр замын дээд, доод бүтцийн барилгын ажлыг эхлүүлсэн боловч 2014 оны 11 сараас санхүүжилт бүрэн зогссон бөгөөд одоогийн байдлаар барилгын ажлын явц 51.84%-ийн гүйцэтгэлтэй байна.

- Нарийнсухайт-Шивээхүрэн чиглэлийн төмөр замын техник эдийн засгийн үндэслэл, зураг төслийг 2010 онд БНХАУ-ын зураг төслийн гуравдугаар хүрээлэн боловсруулж, 2017 онд “Мөнгөн зөрлөг” ХХК дахин шинэчлэн боловсруулж, төмөр замын чигийг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцүүлж батлуулсан байна.
- “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-т тусгагдсан төмөр замын Хойд коридор нэг хэсэг болох Эрдэнэт-Овоот чиглэлийн төмөр замын концессын гэрээг 2015 онд Засгийн газар “Нортерн рейлвейс” ХХК-тай байгуулсан бөгөөд концесс эзэмшигч нь төмөр замын ТЭЗҮ-ийг боловсруулж байна.
- Дорноговь аймгийн Замын-Үүд боомтын ачаа боловсруулах хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх зорилгоор Азийн хөгжлийн банкны зээлийн санхүүжилтээр Замын-Үүд суманд холимог тээврийн логистикийн төвийн бүтээн байгуулалтыг 2016 онд эхлүүлж, удахгүй уг төвийг хүлээн авахад бэлэн болно.
- Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр БНХАУ-ОХУ болон БНХАУ-Европын чиглэлд төмөр замын дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт сүүлийн жилүүдэд үлэмж нэмэгдсэнтэй холбогдон “УБТЗ” ХНН-ийн Замын-Үүд өртөөнд үүсэж буй галт тэрэгний бөөгнөрлийг багасгах, Монгол Улсын хойд бүст уул уурхайн олборлолт эрхэлж буй аж ахуйн нэгжүүдийн бүтээгдэхүүнийг БНХАУ-ын хэрэглэгч нарт дөт замаар хүргэх зорилгоор Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн төмөр замын төслийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байна. Зүүнбаян өртөөнөөс хилийн Ханги боомт хүртэл урьдчилсан байдлаар 275 км байхаар ерөнхий чигийн зургийг боловсруулан ажиллаж (зураг 68) байна.

Дамжин өнгөрөх тээвэр

Оросын Холбооны Улс, БНХАУ-ын дунд далайд гарцгүй байрладаг Монгол Улс тус хоёр улсыг газраар холбосон хуурай газрын гүүр бөгөөд эдгээр хоёр орны хоорондох бараа бүтээгдэхүүний тодорхой хэсэг нь Монголоор дамждаг. Бүтээгдэхүүний энэ урсгал Транссибирийн төмөр замын сүлжээний салбар болох Трансмонголын төмөр замаар тээвэрлэгдэж байна (Зураг 69).



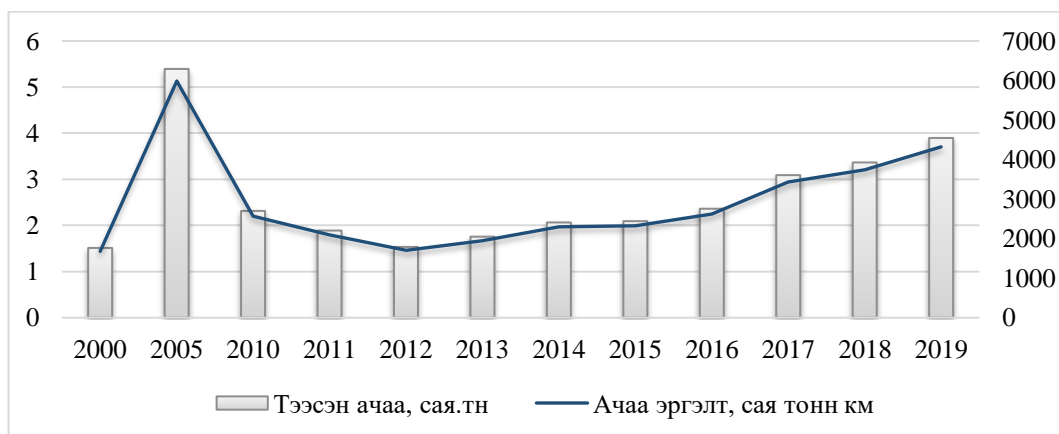
Зураг 69. Дамжин өнгөрүүлэх тээврийн сүлжээ

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк, 2018.

Монгол Улсаар дамжих ачаа тээврийн хувьд, төмөр замын тээвэрлэлтийн бүх урсгал Монгол Хятадын хил дээрх Замын-Үүд боомт, Монгол Оросын хил дээрх Сүхбаатар боомтоор нэвтэрч байна. БНХАУ, Европын хоорондох төмөр замын дамжин өнгөрөх тээврийн хэмжээ өсөх хандлагатай 50байна. Тухайлбал 2019 оны байдлаар төмөр замын тээврээр 3.9 сая.тн ачааг дамжин өнгөрүүлсэн ба энэ нь 2000 онтой харьцуулахад 157.9 хувиар, 2010 онтой харьцуулахад 68.5 хувиар, өмнөх оноос 15.9 хувиар өсчээ. Харин дамжин өнгөрүүлсэн ачаа

эргэлтийн хэмжээ 4324.1 сая.тн.км болж 2000 оноос 157.6 хувиар, 2010 оноос 68.3 хувиар, өмнөх оноос 15.7 хувиар (Диаграмм 44) өсчээ.

Диаграмм 44. Төмөр замын дамжин өнгөрөх ачаа тээврийн судалгаа



Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Хойд-урд чиглэлийн төмөр замын хүчин чадал хүрэлцэхгүй байгаа нь зохион байгуулалт болон бодит саад, хязгаарлалтаас шалтгаалж байна. Дотоодын тээвэрлэлт түүний дотор экспортын тээвэрлэлтэд байнга саатал гарах явдал ажиглагдаж байна. БНХАУ-аас импортоор нийслэл рүү ирэх ачааг Замын-Үүдэд шилжүүлэн ачдаг нь тээвэрлэлтийн хугацаа нэмэгдүүлэх сөрөг үр дагаврыг бий болгож байна. БНХАУ болон Европын хооронд дамжин өнгөрөх тээвэр хийж буй Казакстан улс төмөр замын гол шугамдаа хос замын сүлжээг ашигладаг бөгөөд манай улсаас 2 дахин илүү бүтээмжтэй байна. ОХУ-аас БНХАУ руу чиглэсэн тээврийн хэмжээ БНХАУ-аас ОХУ руу чиглэсэн тээврийн хэмжээ 5 дахин их байна. ОХУ-аас БНХАУ руу тээвэрлэж буй гол бараа нь мод (шууд дамжин өнгөрөх тээврийн 63%) болон химийн бодис (24%) байгаа юм. БНХАУ-аас ОХУ руу тээвэрлэдэг гол бараа нь машин/тоног төхөөрөмж (43%), төрөл бүрийн бараа (17%) ба нүүрс (13%) байна.

Усан замын тээвэр

Усан замын тээвэр нь байгалийн бэлэн зам ашиглажих хэмжээний ачааг зөөдөг, харьцангуй бага түлш хэрэглэдэгээс өөрийн өртөг хямд, сайн талтай боловч хөдөлгөөний хурд хязгаарлагдмал, цаг агаар, уур амьсгалын нөлөөлөлөөс хамаардаг зэрэг дутагдалтай [140]. Далайд гарцгүй хөгжиж буй Монгол Улс нь далайн эрэг бүхий улсуудын нэгэн адил олон улсын худалдааны сүлжээнээс эдийн засгийн үр ашгийг хүртэхийг эрмэлзэж хөрш улсуудаар дамжин өнгөрөх асуудлыг шийдвэрлэх, найдвартай далайн гарцтай болох, далайд тээвэр хийх, улмаар Монгол Улсын гадаад худалдааг саадгүй явуулах нөхцлийг бүрдүүлэхээр ажиллаж байна.

Дотоодын усан зам

Монгол Улсын усан замын тээвэр 1950-аад оноос 1980 оны сүүлч хүртэл эрчимтэй хөгжиж, 1 чирэгч, 3 чиргүүл онгоцоор ОХУ-аас импортолж буй өргөн хэрэглээний бараа, шатах тослох материал болон бусад ачаа Ханх, Хатгал боомтын хооронд Хөвсгөл тээвэрлэж баруун аймгуудыг хангаж байсан төдийгүй Сэлэнгэ мөрнөөр гол төлөв мод бэлтгэл, үр тарианы тээвэрлэлт хийгддэг байсан.

Улс орон зах зээлийн эдийн засгийн харилцаанд шилжсэн 1990-ээд оноос хойш ОХУ-аас импортлох барааны ачаа эргэлт үгүй болсон, өмч хувьчлагдсан, хөдлөх бүрэлдэхүүн хуучирсан, мөн байгаль орчны асуудлаас болж усан замын тээвэр 2000 оны дунд үе хүртэл зогсонги байдалд орсон.

Монгол Улсын “Усан замын тээврийн тухай” хууль нь 2003 онд батлагдсанаар түүнийг хэрэгжүүлэх ажлын хүрээнд “Усан замын тээврийн хэрэгсэлд техникийн болон экологийн

хяналтын үзлэг хийх, тоо бүртгэл хөтлөх, улсын дугаар олгох журам”, “Усан замын тээврийн хэрэгслийн техник ашиглалтын дүрэм”, “Усан замын тээврийн хэрэгслээр хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчинд аюул хохирол учруулж болзошгүй ачаа тээвэрлэх тухай журам” зэрэг дотоодын хууль эрх зүйн актыг батлуулан мөрдөж ажиллаж байна.

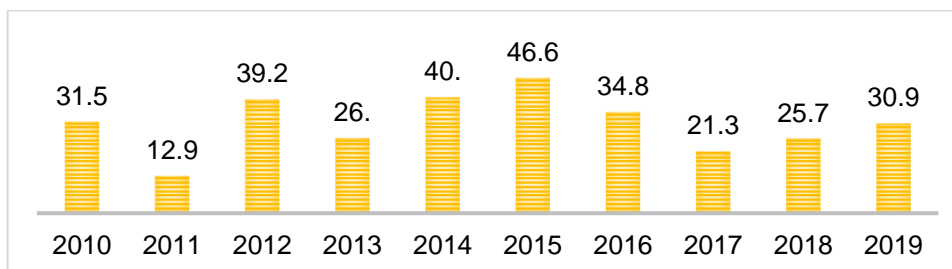
Мөн Европын холбооноос санаачлан гаргасан “Аврах хантаазны MNS ISO 12402-4:2014” олон улсын стандартыг үндэсний стандарт болгон батлуулснаар дотоодын усан замын тээврийн аюулгүй байдлыг ханган хяналт тавьж ажилладаг.

2019 онд зохион байгуулсан техникийн хяналтын үзлэгт 124 тээврийн хэрэгсэл хамрагдаж, тэнцсэн-96, тэнцээгүй-11, засвартай-17, хамрагдаагүй-32 тээврийн хэрэгсэл байна.

Нийт усан замын тээврийн хэрэгслийн 71,03 хувь буюу 103 тээврийн хэрэгсэл нь Хөвсгөл аймагт, Архангай 17, Улаанбаатар 7, Дархан-Уул 1, Орхон 2, Баян-Өлгий 2, Булган 4, Сэлэнгэ 2, Дорнод 2, Увс 4, Хэнтий аймагт 1 усан замын тээврийн хэрэгсэл тус тус улсын бүртгэлд бүртгэгдсэн байна

Мөн усан замын тээврийн хэрэгслээр аялал жуулчлалд хамрагдах гадаад, дотоодын иргэдийн тоо жилээс жилд өсөн нэмэгдэж байна. 2019 онд усан замын тээврээр 30954 хүн зорчиж, зорчигч эргэлт 0.6 сая хүн км болж, өмнөх оныхоос зорчигчийн тоо 5271 хүн буюу 20.5%-иар өссөн байна. Нийт зорчигчдийн 27354 дотоодын иргэд бол 3600 гадаадын иргэд (Диаграмм 45) байна. Зорчигч эргэлт 643168 хүн.км байна [141].

Диаграмм 45. Усан замын зорчигч тээврийн судалгаа



Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020

Усан замын тээврийн орлого 2019 онд 377.5 сая төг болж, өмнөх оныхоос 33%-иар буурсан үзүүлэлттэй байна.

Монгол улс нь нийт 580 км усан замтайгаас 125км зам нь Хөвсгөл нууранд, 270 км зам нь Сэлэнгэ мөрөнд, 175км зам нь Орхон голд байдаг ба өвөлдөө хөлдөх учир 5-9 сарын хооронд ашиглах бүрэн боломжтой [153] байна.

Далайн тээвэр






Монгол Улс “Далайн эрх зүйн байдлын тухай” НҮБ-ын конвенцид 1996 онд нэгдэн орсны дараа Монгол Улсын Засгийн газраас “Их далайг ашиглах талаар авах зарим арга хэмжээний тухай” 1996 оны 12 дугаар сарын 18-ны өдрийн 316 дугаар тогтоолыг баталсан. Уг тогтоолоор хөлөг онгоцны бүртгэл хийх эхлэлийг тавьж, Улаанбаатар хотыг бүртгэлийн боомт хот болгон зарласан бөгөөд энэ чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулахад шаардлагатай хууль эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, бодлогын баримт бичиг боловсруулахыг холбогдох яамдуудад даалгасан байдаг.

Улмаар 1999 оны 05 дугаар сарын 28-нд “Далай ашиглах тухай” хуулийг УИХ-аар баталсан бөгөөд 2001 оны 1 дүгээр сарын 31-ний өдрийн Засгийн газрын хуралдаанаар хөлөг онгоцны бүртгэлийг хэрэгжүүлэхийг Дэд бүтцийн сайдад, далайн баялаг ашиглах үйл ажиллагааг түр хугацаагаар хойшлуулан зөвхөн дотооддоо загас барих үйл ажиллагаа эрхлэхийг Хүнс, хөдөө аж ахуйн сайдад тус тус даалгаж, үүнтэй холбогдуулан 2001 онд тухайн үеийн Монгол Улсын Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Автотээврийн газар, Сингапур Улсын “Маритайм Чейн” компанитай хамтран компани байгуулах тухай хэлэлцээр хийж, “Монголын хөлөг онгоц

бүртгэл” хамтарсан компанийг байгуулан 2003 оноос эхлэн хөлөг онгоц бүртгэх үйл ажиллагааг эхлүүлсэн.

“Далай ашиглах тухай” хуулинд 2007 оны 11 дүгээр сард нэмэлт, өөрчлөлт оруулсантай холбогдуулан Монгол Улсын Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын сайдын “Далайн захиргаа байгуулах, түүний бүтэц, орон тоо, дүрэм, цалин батлах тухай” 2007 оны 11 дүгээр сарын 05-ны өдрийн 174 дүгээр тушаалаар Далайн захиргааг байгуулсан.

Монгол Улсын далайн салбарын бодлогыг тодорхойлох, хэрэгжүүлэх чиг үүргийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам болон түүний харьяа Монгол Улсын Далайн захиргаа хэрэгжүүлэн ажилладаг бөгөөд үйл ажиллагааг дараах үндсэн 4 хөгжүүлэхээр ажиллаж байна. Үүнд:

-  Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэл;
-  Далайн тээвэр;
-  Далайн боомт ашиглалт;
-  Дотоодын усан замын тээвэр;
-  Үндэсний боловсон хүчин бэлтгэх.

Үндэсний далайн тээврийн салбарыг хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд далайн эрэг бүхий улсуудын боомтуудыг хөнгөлөлттэй нөхцлөөр ашиглах талаар тохиролцох, далайн салбарын тэргүүлэгч улсуудтай хамтарч далайн тээврийн үйл ажиллагааг эрхлэх чиглэлээр гадаад улсуудтай хамтын ажиллагааг өрнүүлж ажиллаж байна.

Монгол Улсын Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын яам, БНСУ-ын газар, тээвэр, далайн хэргийн яам хооронд 2011 онд, Монгол Улсын Зам, тээврийн яам, БНСУ-ын Далайн хэрэг, загас агнуурын яам хооронд 2015 онд далайн тээвэр, логистикийн салбарт хамтран ажиллах тухай Санамж бичгийг байгуулсан.

Хоёр улсын далайн тээврийн салбарын асуудал хариуцсан яамд хооронд байгуулсан хамтын ажиллагааны баримт бичгийн хүрээнд 2011 онд МУ-ын Далайн захиргаа, БНСУ-ын “Саммок Шиппинг” ХХК хооронд МУ-ын уул уурхайн экспортын бүтээгдэхүүнийг ОХУ, БНХАУ, БНАСАУ-ын далайн боомтуудаас БНСУ, Япон зэрэг орнууд руу тээвэрлэх зорилгоор далайн тээврийн хамтарсан компанийг байгуулах тухай Харилцан ойлголцлын санамж бичгийг байгуулсан. Улмаар МУ-ын Засгийн газрын газрын хуралдаанаар хэлэлцэж шийдвэрлэсний дагуу 2015 онд “Монгол-Саммок Ложистик” ХХК-ийг БНСУ-д бүртгүүлээд байна. Тус компанийн хувь нийлүүлэгч Солонгосын талаас хөлөг онгоц түрээслэх замаар ажиллаж байна.

Сүүлийн жилүүдэд дэлхийн эдийн засгийн нөхцөл байдалд тохиож буй хямрал, олон улсын түүхий эдийн зах зээл дээрх уул уурхайн гаралтай бүтээгдэхүүн, түүний дотор нүүрс, төмрийн хүдрийн үнийн үргэлжилсэн уналтаас хамааран МУ-ын энэ төрлийн экспортын бүтээгдэхүүний өрсөлдөх чадвар буурсан нь далайн тээврийн хамтарсан компанийн үйл ажиллагааг эхлүүлэхэд бэрхшээл болж байна.

Далайн боомт ашиглалт

Монгол Улс нь бүс нутгийнхаа далайн эрэг бүхий улсуудын далайн боомтод саадгүй хүрэх, таатай нөхцлөөр ашиглах талаар яриа, хэлэлцээг тууштай өрнүүлж ирсэн бөгөөд олон талт хэлэлцээрт нэгдэж, хоёр талт Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрүүд байгуулан ажиллаж байна.

Тухайлбал, далайд гарцгүй орнуудын дамжин өнгөрөх эрхийг тунхагласан Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын “Далайн эрх зүйн тухай” 1982 оны конвенц, “Далайд гарцгүй орнуудын дамжин өнгөрөх худалдааны тухай” 1965 конвенц, Дэлхийн худалдааны байгууллагын “Худалдааг хөнгөвчлөх тухай” 2013 оны Балигийн хэлэлцээрт тус тус нэгдсэн.

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улстай “Монгол Улс, Хятад Улсын нутаг дэвсгэрээр далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг анх 1991 онд байгуулж, 2014 онд шинэчлэн байгуулсан. Уг хэлэлцээрийн дагуу Монгол Улс Хойд

болон Зүүн хойд Хятадын бүс нутгийн гадаад худалдаанд нээлттэй далайн боомтуудыг ашиглахаар тохиролцсон.

Мөн Монгол Улсын Далайн захиргаа БНХАУ-ын Лианонин мужийн Жинжоу далайн боомтын захиргаатай хамтын ажиллагааны хэлэлцээрийг 2016 онд байгуулж, Жинжоу далайн боомтыг МУ-ын идэвхитэй ашигладаг далайн гарцын нэг болгох хамтын ажиллагааны хүрээнд тус боомтод албан ёсны төлөөлөгчийн газраа нээн ажиллуулж байна.

Түүнчлэн 2009 онд БНХАУ-ын Тяньжин хотын Бинхай шинэ дүүргийн Дунзян эдийн засгийн чөлөөт бүсэд 50 жилийн хугацаатайгаар 10 га газарт тээвэр, логистикийн терминал барьж ашиглах талаар Хятадын талтай тохиролцсон бөгөөд төслийг “Монголын төмөр зам” ТӨХК нь 49 хувь, Хятадын тал 51 хувийн оролцоотойгоор Хятадын талтай хамтран хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтыг шийдвэрлэхээр ажиллаж байна.

Оросын Холбооны Улстай “Монгол Улс ОХУ-ын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх болон далайд гарах тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 1992 онд байгуулсан. Хэлэлцээрийн дагуу ОХУ-ын Алс Дорнодын далайн боомтуудаар далайд гарах нөхцлийг бүрдүүлсэн.

Бүгд Найрамдах Ардчилсан Солонгос Ард Улстай “Худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн 2007 онд байгуулсан. Хэлэлцээрийн дагуу БНАСАУ-ын далайн боомтуудад Монгол Улс нэн тааламжтай нөхцөл эдлэх, тус улсын эдийн засгийн нээлттэй бүсүүдийн далайн боомтыг ашиглах талаар тохиролцсон.

Монгол Улсын Далайн захиргаа Бүгд Найрамдах Итал Улсын Генуя боомтын захиргаатай 2011 онд Далайн тээвэр, ложистик, боомт ашиглалтын чиглэлээр хамтран ажиллах тухай харилцан ойлголцлын санамж бичгийг байгуулсан.

Итали Улсын Генуя боомтын захиргаа нь Монгол Улсын хувьд тээвэр, эдийн засгийн таатай нөхцөл байрлах БНХАУ-ын Тяньжин боомтын захиргаатай гаалийн бүрдүүлэлтийг харилцан зөвшилцөх тохиролцоо хийгдсэн нь манай улсад чухал ач холбогдолтой болсон.

БНИУ-ын Генуя боомтын захиргаа нь ойр орчмын бусад боомтыг нэгтгэн баруун Лигурийн тэнгисийн боомтын захиргаа нэртэйгээр шинэчлэн зохион байгуулагдаж үйл ажиллагаа эрхлэх болсонтой холбогдуулан талууд санамж бичгийг 2017 онд шинэчлэн байгуулахаар тохиролцсон байна.

Хилийн боомтууд тэдгээрийн зэрэглэл, ангилал

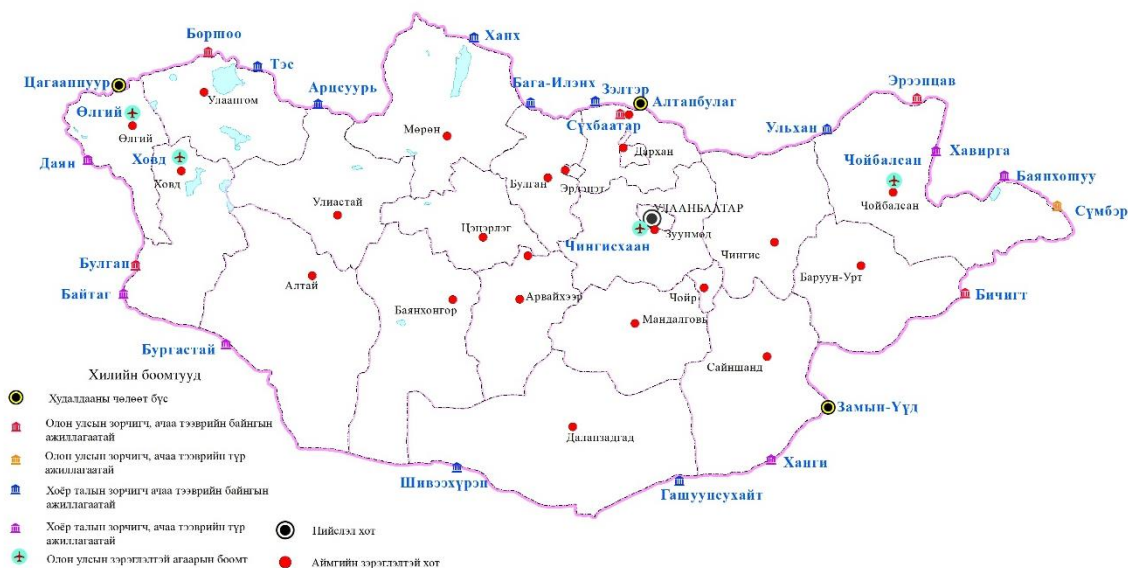
Манай улс нь хилийн боомтийн зэрэглэлийн хувьд олон улсын, хоёр талын, горимын хувьд байнгын болон түр, төрлийн хувьд авто замын, төмөр замын, агаарын замын гэж (Хүснэгт 70) ангилна. “Монгол Улс нь автозамын 39, төмөр замын 3, агаарын замын 4, бүгд 46 хилийн боомттой ба эдгээрийн 29 боомт нь Монгол-Оросын улсын хилийг нэвтрэх чиглэлд, 13 боомт нь Монгол-Хятадын улсын хилийг нэвтрэх чиглэлд, 4 боомт нь олон улсын чиглэлд нислэг хийх онгоцны буудалд байгуулагдсан байдаг.

Хүснэгт 70. Монгол Улсын хилийн боомтын ангилал, зэрэглэл, түүний горим

Боомтын чиглэл	Хилийн боомтын ангилал, зэрэглэл, түүний горим			Боомтын тоо, хиллэдэг улс
	Зэрэглэл	Горим	Төрөл	
Хилийн боомт (газрын)	Олон Улсын зорчигч, ачаа тээврийн	- Байнгын жиллагаатай	- Авто замын	- БНХАУ-тай хамтарсан 13 боомт

	Хоёр талын зорчигч, ачаа тээврийн	- Түр ажиллагаатай	- Төмөр замын	- ОХУ-тай хамтарсан 10 боомт
Агаарын замын хилийн боомт	Олон Улсын зорчигч, ачаа тээврийн	- Байнгын жиллагаатай	- Агаарын замын	- Чингис хаан -> 14 чиглэлд - Чойбалсан -> БНХАУ-ын Манжуур хот руу - Өлгий -> БНКУ-ын Астана хот руу - Ховд -> БНХАУ-ын Үрэмч хот руу

“Хилийн боомт болон Монгол-Орос улсын хилийг хялбарчилсан журмаар нэвтрэх тухай МУ-ын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын 1994 оны хэлэлцээр [154]”-ээр Монгол-Оросын хилийг нэвтрэх чиглэлд төмөр замын 2, автозамын 27 бүгд 29 хилийн боомт нээн ажиллуулахаар тохиролцсон байдаг. Гэвч автозамын 19 боомт 1990-ээд оноос нээгдэж ажиллаагүй болно. Учир нь монголын, эсхүл оросын талд боомтын дэд бүтцийг бий болгоогүй, хилийн хяналтын байгууллагуудын албан хаагчдын ажиллаж амьдрах нөхцөл хангагдаагүй, боомтоор зорчих хөдөлгөөн багассан, дэд бүтэц бүрдээгүйтэй холбоотойгоор заримыг нь огт нээн ажиллуулаагүй байна. Ийнхүү ажиллахгүй байгаа 19 боомтын 13-ыг нь бүрмөсөн хаах, 6-г нь цаашид тухайн орон нутаг болон бүс нутгийг хөгжүүлэх үйлдвэрлэл худалдааны салбарт оновчтой хөрөнгө оруулалт хийгдэх, боомтын дэд бүтцийг бий болгосон тохиолдолд нээн ажиллуулбал зохистой гэж үзжээ. Өнөөдрийн байдлаар Монгол, Оросын улсын хилийг нэвтрэх 10 боомт нь /төмөр замын 2, автозамын 8/ байнгын үйл ажиллагааны горимоор нээгдэн ажиллаж “Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай МУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2004 оны хэлэлцээр”-ээр Монгол-Хятадын хилийг нэвтрэх чиглэлд төмөр замын 1, автозамын 12 бүгд 13 хилийн боомт нээн ажиллуулахаар тохиролцсоны дагуу ажиллаж байна. Монгол улс нь Оросын холбооны улстай хиллэдэг 10, Бүгд найрамдах хятад ард улстай хиллэдэг 13 хуурай газрын боомт [155], 4 агаарын боомттой байна. Олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай, агаарын замын Чингис хаан, Өлгий, Чойбалсан, Ховд гэсэн 4 боомт байдаг бөгөөд Улаанбаатар хот, Баян-Өлгий, Дорнод, Ховд аймагт тус тус (Зураг 70) байрладаг.



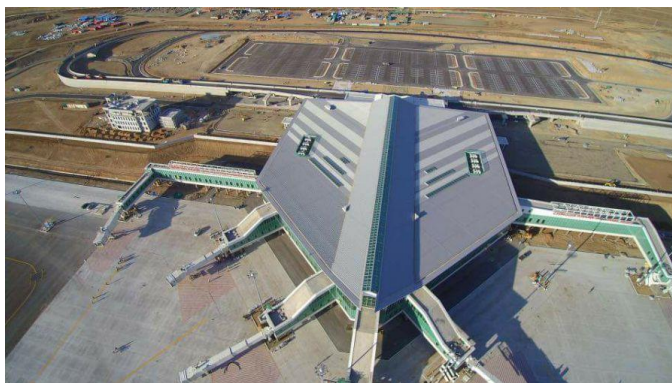
Зураг 70. Хилийн боомтын байршилт

Эх сурвалж: Монголын логистикийн холбоо, 2018.

Хилийн агаарын боомт

Хилийн Чингисхаан агаарын замын боомт

Монгол Улсын Засгийн газрын 2020 оны 5 дугаар сарын 20-ны өдрийн ээлжит хуралдаанаар “Агаарын замын боомтын талаар авах зарим арга хэмжээний тухай” тогтоолыг баталсан. Тогтоол ёсоор “Буянт-Ухаа” Олон улсын нисэх буудал дахь агаарын замын хилийн боомтыг 2020 оны 7 дугаар сарын 1-ний өдрөөс “Чингис хаан” Олон улсын нисэх буудалд (Зураг 71) шилжүүлсэн.



Зураг 71. Чингисхаан агаарын замын боомт

Хилийн Чойбалсан агаарын замын боомт

Хилийн Чойбалсан агаарын замын боомт нь 2010 оны 03 дугаар сарын 03-ны өдөр МУ-ын “Изинес эйрвиз” ХХК-ын СААБ-340 агаарын хөлгөөр анх удаа Чойбалсан-Хайлаар чиглэлд нислэг үйлдсэнээр үйл ажиллагаа эхэлсэн. Дорнод аймгийн Хэрлэн суманд байрладаг. Чойбалсан агаарын замын боомт 2017 оноос хойш олон улсын нислэггүй (Зураг 72) байна.



Зураг 72. Чойбалсан агаарын замын боомт

Хилийн Ховд агаарын замын боомт

Хилийн Ховд агаарын замын боомт нь 2009 оны 10 дугаар сарын 28-ны өдөр МУ-ын Аэро Монголиа ХХК-ний Фоккер-50 агаарын хөлгөөр Ховд-Үрүмчи чиглэлд анхны нислэг үйлдсэнээр үйл ажиллагаа эхэлсэн. Ховд аймгийн Жаргалант суманд байрладаг. Ховд агаарын замын боомт 2010 оноос хойш олон улсын нислэггүй (зураг 73) байна.



Зураг 73. Ховд агаарын замын боомт

Хилийн Өлгий агаарын замын боомт

Хилийн Өлгий агаарын замын боомт нь 1992 оны 12 дугаар сарын 12-ны өдөр БНКазахстан Улсын АН-30 агаарын хөлгөөр анхны техникийн нислэг үйлдсэнээр үйл ажиллагаа эхэлсэн. Баян-Өлгий аймгийн Өлгий суманд байрладаг. Өлгий агаарын замын боомт 2016 оноос хойш олон улсын нислэггүй (зураг 74) байна.



Зураг 74. Өлгий агаарын замын боомт

Харин хуурай замын боомтыг Монгол улсын хилийн боомтын тухай 54хуульд зааснаар хилийн боомтын зэрэглэл, ангилалыг олон улсын байнгын ажилгаатай, хоёр талын байнгын ажиллагаатай, хоёр талын түр ажиллагаатай гэж 3 хувааж үзнэ. Олон улсын байнгын ажиллагаа бүхий 8 боомт (Цагааннуур, Боршоо, Сүхбаатар, Алтанбулаг, Эрэнцав, Бичигт, Булган, Замын-Үүд), хоёр талын байнгын ажиллагаатай 8 (Тэс, Арцсуурь, Ханх, Бага-Илэнх, Зэлтэр, Ульхан, Гашуунсухайт, Шивээхүрэн), хоёр талын түр ажиллагаатай 7 боомт (Даян, Байтаг, Хавирга, Баянхошуу, Сүмбэр, Ханги, Бургастай) байна.

Мөн хилийн боомтуудыг хөрш орнуудтай хиллэх байдлаар ОХУ, БНХАУ-тай гэж 2 ангилж үзлээ.

ОХУ-тай хиллэдэг хуурай газрын хилийн боомтууд

Хилийн цагааннуур авто замын боомт

Хилийн “Цагааннуур” боомт нь 1993 онд Баян-Өлгий аймгийн Цагааннуур тосгоны нутаг дэвсгэр “Ширэг” нэртэй газар анх байгуулагдсан. 2005 онд Баян-Өлгий аймгийн Ногооннуур сумын IX багийн нутаг Улаанбайшинт нэртэй газарт шилжин байрласан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу олон улсын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт юм.

Хилийн боршоо авто замын боомт

Хилийн “Боршоо” боомт нь 1975 оны 10 дугаар сарын 16-ны өдөр Увс аймгийн Давст сумын Хандгайт багийн нутагт орших “Хоо дэл”-ийн хөтөл нэртэй газар анх байгуулагдсан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт бөгөөд зөвхөн Монгол Улс, ОХУ-ын иргэд улсын хил нэвтэрнэ.

Хилийн тэс авто замын боомт

Хилийн “Тэс” авто замын боомт нь 1994 онд Увс аймгийн Тэс сумын 11 дүгээр багийн нутаг дэвсгэр “Шонт” нэртэй газар байгуулагдсан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт бөгөөд зөвхөн Монгол Улс, ОХУ-ын иргэд улсын хил нэвтэрнэ.

Хилийн арцсуурь авто замын боомт

Хилийн “Арцсуурь” боомт нь 1976 онд Завхан аймгийн Баянтэс сумын Арцсуурь нэртэй газар байгуулагдсан. 1992 онд Завхан аймгийн Тэс сумын Нисэг багийн нутагт шилжин байрласан.

ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт бөгөөд зөвхөн Монгол Улс, ОХУ-ын иргэд улсын хил нэвтэрнэ.

Хилийн ханх авто замын боомт

Хилийн “Ханх” боомт нь 1926 онд Хөвсгөл аймгийн Хатгал тосгонд байгуулагдсан. 1994 онд “Мөнгөт толгой” нэртэй газар шилжин байрласан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт бөгөөд зөвхөн Монгол Улс, ОХУ-ын иргэд улсын хил нэвтэрнэ.

Хилийн ульхан авто замын боомт

Хилийн “Ульхан” боомт нь 1976 оны 07 дугаар сарын 01-ний өдөр Дорнод аймгийн Баян-Уул сумын Эрээн багийн нутаг Ульхан майхан нэртэй газар байгуулагдсан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт бөгөөд зөвхөн Монгол Улс, ОХУ-ын иргэд улсын хил нэвтэрнэ.

Хилийн эрэнцав авто замын боомт

Хилийн “Эрэнцав” боомт нь 1928 онд Дорнод аймгийн Чулуунхороот сумын нутагт байгуулагдсан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу олон улсын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт юм.

Хилийн эрэнцав төмөр замын боомт

Хилийн “Эрэнцав” боомт нь Дорнод аймгийн Чулуунхороот сумын нутагт 1928 онд Эрэнцавын байцаан өнгөрүүлэх пункт нэртэйгээр байгуулагдсан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт юм.

Хилийн алтанбулаг авто замын боомт

Хилийн “Алтанбулаг” боомт нь 1933 онд Сэлэнгэ аймгийн Алтанбулаг суманд байгуулагдсан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу олон улсын шинжтэй, байнгын ажиллагаатай боомт юм.

Хилийн сүхбаатар төмөр замын боомт

Хилийн “Сүхбаатар” төмөр замын боомт нь 1949 онд Наушка-Улаанбаатарын өргөн төмөр зам ашиглалтад орж, зорчигч, тээврийн хөдөлгөөн ихэссэнтэй холбогдуулан Сэлэнгэ аймгийн Сүхбаатар суманд байгуулагдсан. ОХУ-тай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын ажиллагаатай төмөр замын боомт юм.

БНХАУ-тай хиллэдэг хуурай газрын хилийн боомтууд

Хилийн замын-үүд төмөр замын боомт

Хилийн Замын-Үүд төмөр замын боомт нь 1956 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдөр байгуулагдсан. Дорноговь аймгийн Замын-Үүд сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Шилийн гол аймгийн Баруун сөнөд хошуунд байрладаг Эрээн төмөр замын боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомт юм.

Хилийн замын-үүд авто замын боомт

Хилийн Замын-Үүд авто замын боомт нь 1992 оны 04 дүгээр сарын 01-ний өдөр байгуулагдсан. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Шилийн гол аймгийн Баруун сөнөд хошуунд байрладаг Эрээн авто замын боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомт юм.

Хилийн гашуунсухайт авто замын боомт

Хилийн Гашуунсухайт авто замын боомт нь 1992 оны 07 дугаар сарын 21-ний өдөр байгуулагдсан. Өмнөговь аймгийн Ханбогд сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Урдын дунд хошууны Баяннуур аймгийн Урдын дунд хошуунд байрладаг Ганцмод боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомт юм.

Хилийн булган авто замын боомт

Хилийн Булган авто замын боомт нь 1989 оны 04 дүгээр сарын 10-ны өдөр байгуулагдсан. Ховд аймгийн Булган сумын Хөх үзүүр багийн Ярант нэртэй газар байрладаг. БНХАУ-ын ШУӨЗО-ны Алтай аймгийн Чингэл хошуунд байрладаг Такашикэн боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомт юм.

Хилийн байтаг авто замын боомт

Хилийн Байтаг авто замын боомт нь 1992 оны 06 дугаар сарын 01-ний өдөр байгуулагдсан. Ховд аймгийн Булган сумын Байтаг багийн нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ШУӨЗО-ны Цонж аймгийн Читай хошуунд байрладаг Улиастай боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм.

Хилийн хавирга авто замын боомт

Хилийн Хавирга авто замын боомт нь 1992 оны 06 дугаар сарын 24-ний өдөр байгуулагдсан. Дорнод аймгийн Чойбалсан сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Хөлөн буйр аймгийн Шинэ барга баруун хошуунд байрладаг Архашаат боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм.

Хилийн бичигт авто замын боомт

Хилийн Бичигт авто замын боомт нь 1992 оны 07 дугаар сарын 01-ний өдөр байгуулагдсан. Сүхбаатар аймгийн Эрдэнэцагаан сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Шилийн гол аймгийн Зүүн үзэмчин хошуунд байрладаг Зүүнхатавч боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомт юм.

Хилийн шивээхүрэн авто замын боомт

Хилийн Шивээхүрэн авто замын боомт нь 1992 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдөр байгуулагдсан. Өмнөговь аймгийн Гурвантас сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Альша аймгийн Эзнээ хошуунд байрладаг Сэхээ боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомт юм.

Хилийн ханги авто замын боомт

Хилийн Ханги авто замын боомт нь 2002 оны 12 дугаар сарын 11-ний өдөр байгуулагдсан. Дорноговь аймгийн Хатанбулаг сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Бугат хотын Дархан муу мянганы холбоот хошуунд байрладаг Мандал боомттой хиллэдэг. Монгол,

Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм.

Хилийн бургастай авто замын боомт

Хилийн Бургастай авто замын боомт нь 1991 оны 11 дүгээр сарын 04-ний өдрийн байгуулагдсан. Говь-Алтай аймгийн Бугат сумын Ферм багийн Шинэ Бургастай гэдэг нэртэй газар байрладаг. БНХАУ-ын ШУӨЗО-ны Хами аймгийн Бархөл хошуунд байрладаг Лаомяо боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм.

Хилийн даян авто замын боомт

Хилийн Даян авто замын боомт нь 1991 оны 06 дугаар сарын 24-ний өдөр байгуулагдсан. Баян-Өлгий аймгийн Сагсай сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ШУӨЗО-ны Алтай аймгийн Хөхтохой хошуунд байрладаг Хуншаньзюй боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм.

Хилийн баянхошуу авто замын боомт

Хилийн Баянхошуу авто замын боомт нь 1991 оны 06 дугаар сарын 24-ний өдөр байгуулагдсан. Дорнод аймгийн Халхгол сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Хөлөн буйр аймгийн Шинэ барга зүүн хошуунд байрладаг Өвдөг боомттой хиллэдэг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм.

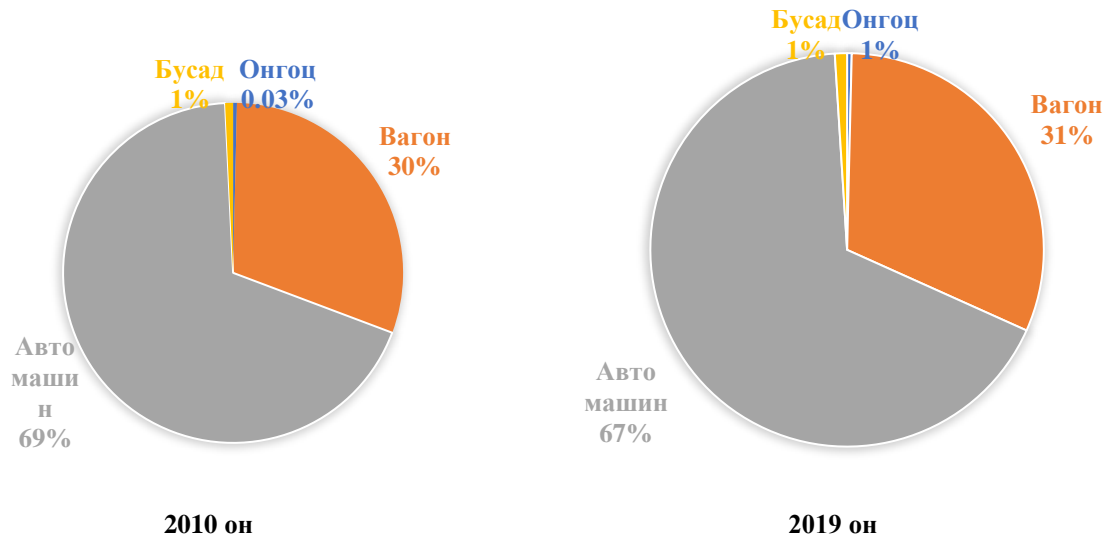
Хилийн сүмбэр авто замын боомт

Хилийн Сүмбэр авто замын боомт нь 2013 оны 07 дугаар сарын 15-ны өдөр байгуулагдсан. Дорнод аймгийн Халхгол сумын нутагт байрладаг. БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ны Хянган аймгийн Харчин баруун гарын хошуунд байрладаг Рашаан боомттой хиллэдэг. Жил бүрийн 04 дүгээр сарын 02-ны өдрөөс 11 дүгээр сарын 30-ны өдрүүдэд Даваа-Баасан гарагт 08:00-17.00 цаг /Цайны цаг: 12:00-14:00/-т ажилладаг. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу олон улсын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм.

Хилийн боомтуудын орсон, гарсан хөдөлгөөний судалгаа

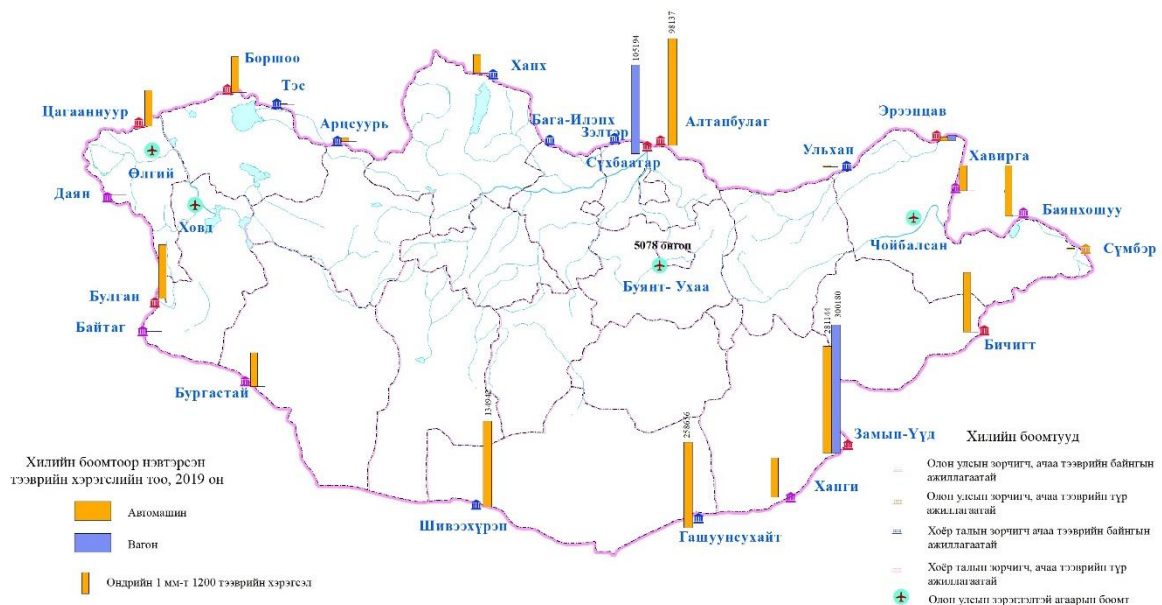
2019 оны байдлаар 2.7 сая тээврийн хэрэгсэл хилээр нэвтэрсэн ба орсон болон гарсан нийт тээврийн хэрэгслийг төрлөөр нь авч үзвэл нийт 10.1 мянган онгоц, 844.6 мянган вагон, 908.5 мянган автомашин, 13.7 мянган бусад (Механизм, Мотоцикл, Чиргүүл) эзэлж байна. 2019 оныг 2010 онтой харьцуулахад хилээр нэвтэрсэн нийт тээврийн хэрэгсэл 110.3 хувиар, онгоц 119.1 хувиар, вагон 117.1 хувиар, автомашин 106.5, бусад 179.2 хувиар тус тус (Диаграмм 4б) өсчээ.

Диаграмм 46. Хилээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгсэлийн судалгаа



Эх сурвалж: УСХ, 2019.

2019 оны байдлаар агаарын 3 боомтоор, төмөр замын 3 боомтоор, Авто замын 20 боомтоор экспорт болон импорт хийжээ. Буянт-Ухаа агаарын боомтоор 10.1 мянган онгоц, Чойбалсан агаарын боомтоор 16 онгоц, Ховд агаарын боомтоор 2 онгоц нэвтэрсэн байна. Төмөр замын Замын-Үүд боомтоор 300.2 мянган вагон, Сүхбаатар боомтоор 105.2 мянган вагон, Эрэнцав боомтоор 2.3 мянган вагон хилээр нэвтэрсэн байна. Харин авто тээврийн хувьд Замын-Үүд, Гашуунсухайт боомтуудаар 200 мянгаас дээш, Шивээхүрэн боомтоор 140 мянга, Алтанбулаг боомтоор 100 мянга орчим, Баянхошуу, Булган, Бичигт боомтууд 30 мянга орчим, Боршоо, Бургастай, Ханги, Цагааннуур боомтуудаар 20 мянга орчим, Хавирга, Ханх боомтуудаар 10 мянга орчим, бусад боомтоор 10 Мянгаас бага авто машин нэвтэрсэн (Зураг 75) байна.



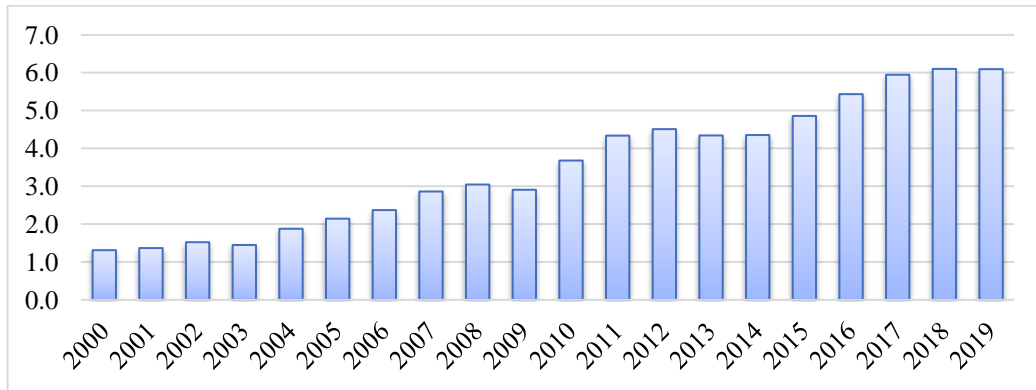
Зураг 75. Хилээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгсэлийн судалгаа

Эх сурвалж: УСХ, 2019.

Хилээр нэвтэрч буй тээврийн хэрэгслийн тоог сүүлийн 20 жилээр авч үзэхэд өсөх хандлагатай байна. Тухайлбал 2019 оны байдлаар 6.1 сая зорчигч хилээр нэвтэрсэн бөгөөд 2000

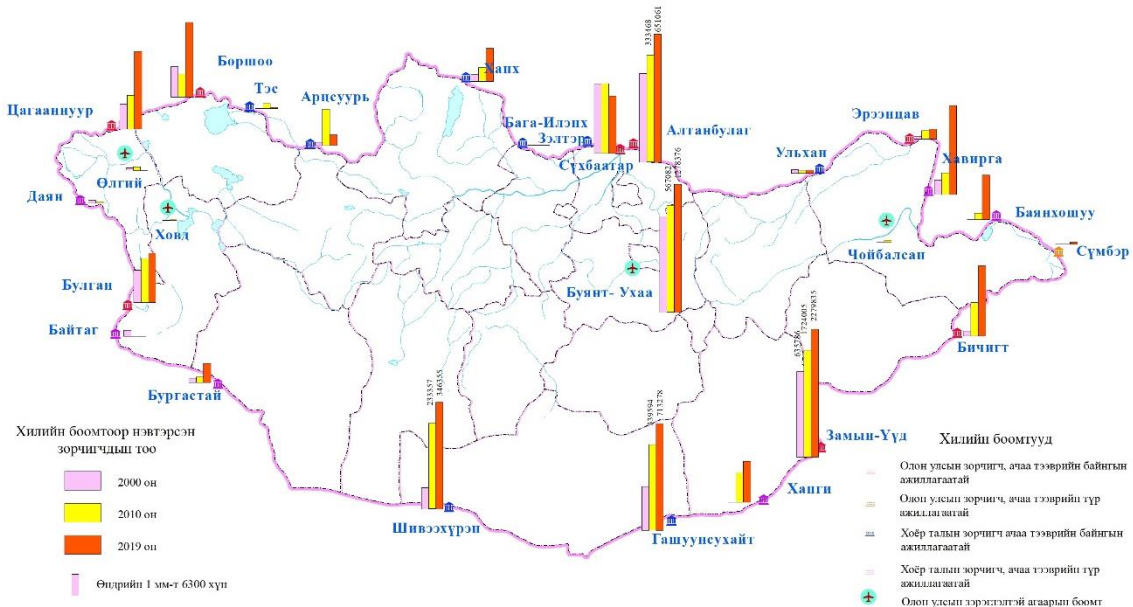
онтойхарьцуулахад 364.9 хувиар буюу бараг 4 дахин, 2010 оноос 65.7 хувиар өсжээ. Өмнөх онтой харьцуулахад 0.03 хувиар буурсан (Диаграмм 47) байна.

Диаграмм 47. Хилээр нэвтэрсэн зорчигчийн судалгаа



Эх сурвалж: Зам тээвэр хөгжлийн яам, 2020.

Боомт бүрээр нэвтэрч буй зорчигдын тоо нэмэгдэж байна. Тухайлбал 2019 оны байдлаар 4.8 сая-д хүрсэн бөгөөд 2000 онтой харьцуулахад 319.6 хувиар, 2010 онтой харьцуулахад 55.1 хувиар өссөн (Зураг 76) байна.



Зураг 76. Хилээр нэвтэрсэн зорчигчийн судалгаа

Эх сурвалж: УСХ, 2019.

2019 оны байдлаар Буянт-Ухаа агаарын боомтоор 1.3 сая зорчигч, Чойбалсан агаарын боомтоор 49 зорчигч, Ховд агаарын боомтоор 27 зорчигч нэвтэрсэн байна. Харин хуурай замын Замын-Үүд авто болон төмөр замын боомтоор 2.3 сая зорчигч, Гашуунсухайт боомтоор, 0.7 сая зорчигч, Алтанбулаг боомтоор 0.6 сая зорчигч, Шивээхүрэн боомтоор 346 мянган зорчигч, Хавирга боомтоор 126 мянган зорчигч, Боршоо, Ханх боомтоор 110 орчим мянган зорчигч, Бичигт, Сүхбаатар, Булган, Баянхошуу, Ханги боомтуудаар 50-100 мянган зорчигч, Эрээнцав боомтоор 2.3 мянган вагон хилээр нэвтэрсэн байна. Ханги боомтоор 46.9 мянган зорчигч, Бургастай боомтоор 27.4 мянган зорчигч, Арцсуурь, Эрээнцав боомтуудаар 10-20 мянган зорчигч, бусад боомтоор 5 мянгаас бага зорчигч нэвтэрсэн байна.

Манай улс нь 2019 оны байдлаар нийт 48.6 сая тн ачааг экспортонд гаржээ. Экспортонд гаргасан ачааг хилийн боомт бүрээр авч үзвэл Гашуунсухайт боомтоор хамгийн их буюу 21.4

сая тн ачаа, Шивээхүрэн боомтоор 12.4 сая тн ачаа, Замын-Үүд боомтоор 9.7 сая тн ачаа, Боршоо, Булган, Бургастай боомтоор 1-1.3 сая тн ачаа, Баянхошуу, Бичигт боомтоор хагас сая тн орчин ачаа, бусад боомтоор 100 мянган тн- оос бага ачааг экспортолсон (Хүснэгт 71) байна. Харин агаарын тээврийн Буянт Ухаа боомтоор 19.14 мян тн, Өлгий боомтоор 0.02 мян тн ачааг экспортолсон байна.

Хүснэгт 71. Экспортод гаргаж буй бүтээгдэхүүний хэмжээ, боомт тус бүрээр, 2019 он

Боомтын нэр	Экспортолсон бүтээгдэхүүн мян.тн
Алтанбулаг	24.07
Арцсуурь	0.15
Бага Илэнх	0.00
Байтаг	0.25
Баянхошуу	512.99
Бичигт	594.46
Боршоо	1290.93
Булган	1344.72
Бургастай	1176.73
Гашуун сухайт	21408.96
Даян	0.00
Замын-Үүд	9690.48
Сүмбэр	13.03
Сүхбаатар	70.16
Тэс	0.00
Ульхан	0.00
Хавирга	10.54
Ханги	0.00
Ханх	0.00
Цагааннуур	1.15
Шивээ хүрэн	12428.06
Эрэнцав	67.80
Зэлтэр	0.00
Буянт ухаа	19.14
Өлгий	0.02
Нийт	48653.66

Эх сурвалж: Гаалийн ерөнхий газар, 2019.

2019 оны байдлаар нийт 3.9 сая тн ачааг импортод гаржээ. Импортод гаргасан ачааг хилийн боомт бүрээр авч үзвэл Сүхбаатар боомтоор хамгийн их буюу 2.5 сая тн ачаа, Замын-Үүд боомтоор 0.8 сая тн ачаа, Гашуунсухайт боомтоор 182.9 мян тн ачаа, Алтанбулаг боомтоор 111.9 мян тн ачаа, Цагааннуур боомтоор 89 мян тн, Эрэнцав боомтоор 62.2 мян тн ачаа, бусад боомтоор 50 мян тн- оос бага ачааг импортолсон (Хүснэгт 72) байна. Харин агаарын тээврийн Буянт Ухаа боомтоор 3.7 мян тн, Өлгий боомтоор 0.13 мян тн ачааг импортолсон байна [156].

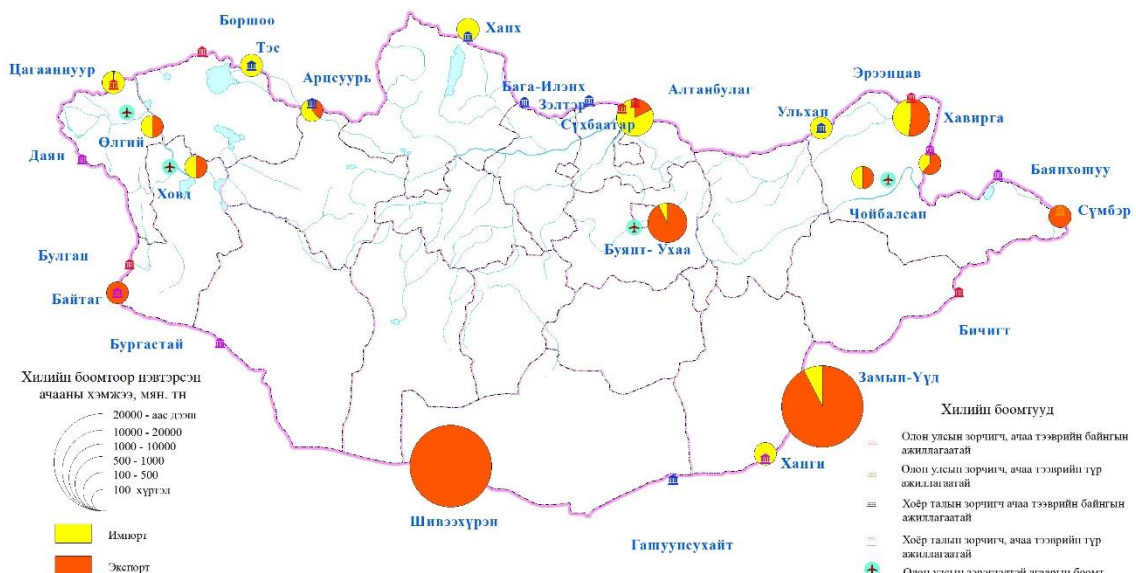
Хүснэгт 72. Импортод гаргаж буй бүтээгдэхүүний хэмжээ, боомт тус бүрээр, 2019 он

Боомтын нэр	Импортолсон бүтээгдэхүүн мян.тн
Алтанбулаг	111.99
Арцсуурь	0.24
Бага Илэнх	0.00

Байтаг	0.00
Баянхошуу	31.88
Бичигт	25.99
Боршоо	28.65
Булган	14.18
Бургастай	1.86
Гашуун сухайт	182.98
Даян	0.00
Замын-Үүд	794.47
Сүмбэр	0.04
Сүхбаатар	2459.35
Тэс	0.19
Ульхан	0.02
Хавирга	6.52
Ханги	13.10
Ханх	0.46
Цагааннуур	89.04
Шивээхүрэн	45.30
Эрэнцав	62.19
Зэлтэр	0.00
Буянт ухаа	3.75
Өлгий	0.13
Нийт	3872.32

Эх сурвалж: Гаалийн ерөнхий газар, 2019.

Хилээр нэвтэрсэн ачаанд гол төлөв экспортын бараа давамгайлж байна. Энэ нь нүүрсний экспортой юм. БНХАУ-тай хиллэж буй хилийн боомтуудад уул уурхайн тэр дундаа нүүрсний тээвэрлэлт давамгайлж байгаа бол Оросын холбооны улстай хиллэж буй хилийн боомтуудад импорт бүтээгдэхүүн давамгайлж (Зураг 77) байна.



Зураг 77. Экспорт, импорт, хилийн боомтоор

Эх сурвалж: Гаалийн ерөнхий газар, 2019.

Боомтын өргөтгөх хөгжүүлэх асуудал

Сүүлийн 15 жилд боомтоор нэвтрэх хөдөлгөөний ачаалал ихэссэн, тэнд ажиллах албан хаагчдын тоо нэмэгдсэн боловч амьдрах нөхцөл бүрдээгүй орон сууцны хангамж хүрэлцээгүй, нэн ялангуяа ундны усны эх үүсвэршийдвэрлэгдээгүй явж байна. Боомтуудын 80% нь ажлын 6 болон 7 өдрийн хуваарьтай, үдийн цайны цаггүй 4 боомт байна. Ихэнх боомт хяналт, шалгалтын зориулалт бүхий техник тоног төхөөрөмжөөр хангагдаагүй, зарим техник хэрэгслүүд нь хоцрогдож муудсан, хүрэлцээгүй, зарим боомтын цахилгаан эрчим хүчийг импортоор хөрш зэргэлдээ орших боомтоос авч хангаж байна. Зарим боомт усны хэрэглээг голын уснаас зөөвөрлөн хангаж байна. Хилийн хяналтын байгууллагууд нэгдсэн нэг сүлжээнд холбогдоогүй, зарим байгууллагын үйл ажиллагаа нь цахимжаагүй, гадаад худалдааны талаарх мэдээлэл солилцох үйл ажиллагаа бүрдээгүйгээс хилээр нэвтрэх зорчигч, бараа тээврийн хэрэгслийн хяналт шалгалтын үйл ажиллагаанд хэрэгжүүлж буй бүртгэл, мэдээлэл боловсруулалтад давхардсан шат дамжлага хэвээр байгаа болно [157].

Иймд боомтыг хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөнд суурьшлын бүсийн асуудлыг давхар тусгах, түүнийг барьж байгуулах, боомтыг хөгжүүлэх хөрөнгө мөнгийг олон улсын байгууллагын санхүүжилт, зээл тусламж, засгийн газрын хөрөнгө оруулалтаар шийдвэрлэхээр тодорхой төсөл хөтөлбөрүүд хэрэгжиж эхлээд байгаа. Тухайлбал, хилийн үйлчилгээг сайжруулах замаар бараа эргэлтийг нэмэгдүүлэхэд түлхэц үзүүлэх, гадаад худалдаа эрхлэхэд зарцуулж буй цаг хугацааг хэмнэх, зардлыг бууруулах зорилгоор Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр "Хилийн үйлчилгээг сайжруулах бүс нутгийн төсөл"-ийг хэрэгжүүлж эхлээд байна. Энэхүү төслийн хүрээнд дараах ажлууд хийгдэнэ. Үүнд:

- Алтанбулаг боомтын барилга байгууламжийг сайжруулах, өргөтгөх, шинэчлэх, 1.8 км хатуу хучилттай авто зам барих;
- Сүхбаатар боомтод Хилийн хяналтын байгууллагуудын Нэг цэгийн үйлчилгээний цогцолбор барих;
- Алтанбулаг, Бичигт, Замын-Үүд боомтуудын гаалийн хяналт шалгалтын тоног төхөөрөмжүүдийг шинэчлэх.
- Гаалийн автоматжуулсан мэдээллийн систем /КАИС/-ийг сайжруулах, Сүлжээний дэд бүтцийг өргөтгөх, тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх.
- Гадаад худалдааны цахим нэг цонхны үйлчилгээг нэвтрүүлэх бэлтгэл ажлыг хангах.

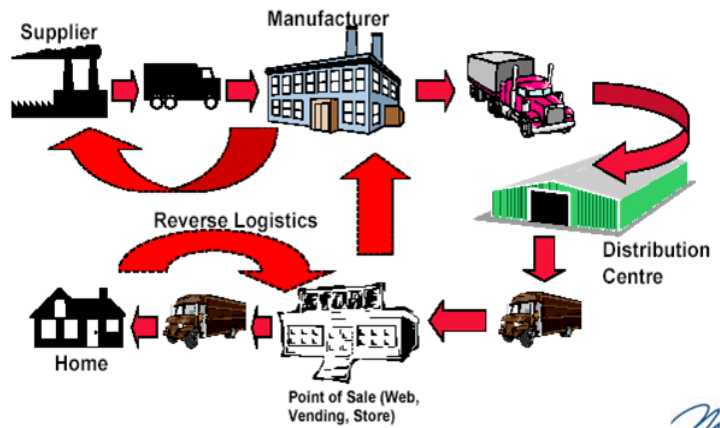
Түүнчлэн Засгийн газрын 2016 оны 12 дугаар сарын 21-ний өдрийн 196 дугаар тогтоол 57-оор хилийн боомтыг хөгжүүлэх цогц судалгаа, төлөвлөгөөг боловсруулах, хилийн боомтын шалган нэвтрүүлэх хэсгийн нарийвчилсан төлөвлөлт, зам барилгын ажлыг хийж гүйцэтгэх, инженерийн шугам сүлжээний одоогийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх, шинэчлэх зэрэг ажлыг оновчтой зохион байгуулж хэрэгжүүлэх нөхцлийг бүрдүүлэх зорилгоор “Хилийн боомт” дэд төслийг Сангийн яамны дэргэд байгуулагдсан “Хөгжлийн хөтөч-дэд бүтэц” төслийн хүрээнд хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн. Мөн хилийн боомтын нэвтрүүлэх чадварыг сайжруулах, хөгжүүлэх чиглэлээр төсөл хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхээр болсонтой холбогдуулан 7 хүний бүрэлдэхүүнтэй нэгж /Боомтын хөгжлийн хэлтэс/-ийг ГЕГ-ын 2017 оны бүтэц орон тоонд шинээр байгуулах шийдвэрийг СЯ-аас гаргасан.

БНХАУ-ын Засгийн газраас Монгол Улсын засгийн газарт өгөхөөр болсон буцалтгүй тусламж болон зээлийг Монгол-Хятадын хилийн дагуух боомтуудаа хөгжүүлэхэд авч хэрэгжүүлэх зорилгоор төсөл бичиж СЯ-аар дамжуулан БНХАУ-аас Монгол Улсад суугаа ЭСЯ-нд хүргүүлсэн. Үүний үр дүнд Гашуунсухайт, Замын-Үүд, Ханги, Булган, Даян зэрэг боомтын дэд бүтцийг өргөтгөх сайжруулахад БНХАУ-ын Засгийн газрын зүгээс дэмжиж туслахаар болж төсөл хөтөлбөр хэрэгжихтэй холбогдсон тооцоо судалгаа, гэрээ хэлэлцээрийг байгуулах ажил Сангийн яам дээр зангидан хийгдэж байна.56.”

Тээвэр логистик, терминал аж ахуйн зэрэглэл, ангилал, төлөвлөгдсөн байршил

Тээвэр логистикийн тухай ойлголт

Логистик (Logistics) гэж нэрлэгддэг үйлчилгээний салбарыг тээвэр гэсэн ойлголтоор төсөөлөн үзэж, асуудал нь дан ганц хөрөнгө мөнгөний асуудлаас шалтгаалдаг гэсэн хандлага манай оронд нийтлэг юм. Үнэн хэрэгтээ зах зээлийн нийгэмд логистикийн салбар нь маш өргөн цар хүрээг хамарсан, эдийн засгийн бүхий оролцогчдод хүрч үйлчилдэг амин чухал салбар байдаг. Товчхондоо бол логистик нь үйлдвэрээс нь үйлчлүүлэгч захиалагчдад шууд хүргэх, гараас гарт үйлчилгээ юм.



Диаграмм 48. Тээврийн логистикийн сүлжээ

Үйлчлүүлэгч-захиалагч захиалга хийж Логистикийн компаниуд холбогдох бүх үйл ажиллагааг өөрсдөө хийн үйлчлүүлэгчийнхээ үнэд шингээн үйлчлүүлэгчдэд хүлээлгэн өгдөг нийлмэл үйл ажиллагаа (Диаграмм 48) юм.

Логистик гэдэг нь хэрэгцээт барааг аль болох бага зардлаар бий болгон хэрэглэгчдэд хүргэх бүх үйл ажиллагааг хэлдэг. Нэг үгээр хэлбэл бараа бүтээгдэхүүний гарал үүслээс хэрэглээний цэг хүртэл үр ашигтай тээвэрлэлт, хадгалалт, төлөвлөлт, гүйцэтгэл, хяналтын нэгдмэл процессыг хэрэгжүүлэх үйл явц юм. Логистикийн гол зорилго нь хэрэглэгчийн шаардлагыг цаг тухайд нь, үр ашигтай өгөх хэлбэр бөгөөд, зах зээлийн нийгэмд логистикийн салбар нь маш өргөн цар хүрээг хамарсан, эдийн засгийн бүхий л оролцогчдод хүрч үйлчилдэг амин чухал салбар яах ч аргагүй мөн билээ.

Хэдийгээр логистик гэдэг үг нь барааны хадгалалттай холбоотойгоор 19 дүгээр зууны сүүл үеэс хэрэглэгдэж ирсэн үг боловч орчин үеийн бизнесийн орчинд “түүхий эд, материал, үйлчилгээ, мэдээлэл, санхүүгийн хөрөнгийн урсгалыг удирдахтай холбоотой бизнес төлөвлөлтийн цар хүрээ”-гээр тодорхойлогдож байна. Өөрөөр хэлбэл, логистикийн гол асуудал нь хэрэглэгчийн хэрэгцээ шаардлага, зорилтод нийцүүлэн аливаа түүхий эд, бараа, үйлчилгээ, мэдээлэл, санхүүгийн хөрөнгийг эхлэл цэгээс зорилтот цэг хүртэл хамгийн үр ашигтай шилжүүлэлт ба хадгалалтын төлөвлөлт, гүйцэтгэл, хяналтын нэгдмэл процесс юм.

Логистикийн талаарх олон тодорхойлолт байдаг бөгөөд хамгийн чухал гэж үздэг олон улсын нэр бүхий байгууллагуудын тодорхойлолтыг авч үзвэл,

1. International Institute Applied Systems Analyses (IIASA) 1986:

“Логистик гэдэг нь хэрэгцээт барааг аль болох бага зардлаар бий болгон хэрэглэгчдэд хүргэх бүх үйл ажиллагааны нийлбэр юм. Өөрөөр хэлбэл түүхий эд нийлүүлэлт, хадгалалтаас эхлээд үйлдвэрлэлийн технологийн үйлдлүүдийн хооронд явагдах хагас бэлэн бүтээгдэхүүнийг зөөвөрлөх, баглах боох, бэлэн бүтээгдэхүүн хадгалах, хэрэглэгчдэд хүргэх бүх үйл ажиллагаа” хэмээсэн байдаг.

2. European Logistics Association (ELA) 1991:

“Шинэ бүтээгдэхүүний төлөвлөлт, түүхий эд худалдан авахаас эхэлж хэрэглэгчийн захиалгад нийцүүлэн үйлдвэрлэн нийлүүлэх бүх үйл ажиллагааг хамгийн бага зардал, хөрөнгө гарган хэрэглэгчийн бүх шаардлагыг хангасан байхаар зохион байгуулах, төлөвлөн удирдахыг хэлнэ” гэсэн байдаг.

3. Institute of Logistics 1995 England:

“Логистик нь хүн хүч, материал, үйлдвэрийн хүчин чадал, мэдээллийг ашиглан хэрэгтэй үед нь хэрэгцээт хэмжээгээр үйлдвэрлэн, шаардлага хангасан чанартай бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг тохирсон үнэ хүргэн зохистой газарт нь борлуулахад оршино” хэмээжээ.

Сүүлийн үед логистикийн салбарын хөгжлийг тодорхойлж буй хүчин зүйл нь шинжлэх ухаан, техник технологийн хөгжлөөс гадна мэдээллийн технологийн хурдацтай хөгжил бөгөөд орчин үед логистикийн дэд бүтцийг бүхэл систем байдлаар зохион байгуулж, агуулахаас агуулахад шилжих эргэлтийг тоон аргаар оновчлох замаар үр ашигтай логистикийн сүлжээ үүсгэн ажиллаж байна.

Логистикийн хэрэглэгчдэд өгөх 6 алтан дүрэм байдаг. Үүнд:

- Хэрэгтэй барааг
- Хэрэгтэй газар
- Хэрэгтэй цагт
- Хамгийн бага зардлаар
- Шаардлагатай чанар
- Шаардлагатай хэмжээгээр

Логистик нь зөвхөн аж үйлдвэрлэлийн салбараар зогсохгүй Засгийн газар, түүний институциуд, эмнэлэг, сургууль, жижиглэн болон бөөний зах зээлүүд, банк, санхүүгийн байгууллагууд гэх мэт бүхий л төрлийн байгууллагуудын хэвийн үйл ажиллагааны үндсэн нөхцөл болж байдаг. бөгөөд Томоохон төслүүдийн худалдан авалтыг оновчтой ханган нийлүүлэх, зохион байгуулах замаар төслийн зардлыг дотоод эдийн засагт шингээх замаар гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтыг эдийн засагтаа үр ашигтайгаар шингээх хамгийн том салбар нь логистик юм. Нөгөө талаас уул уурхайн салбарын хурдацтай хөгжил нийт иргэдийн амжиргаанд төдийлөн нөлөө үзүүлэхгүй байгаагийн томоохон шалтгаан нь логистикийн салбарын сул хөгжил байдаг. Түүнчлэн үйлдвэрлэлд шаардлагатай түүхий эдийг бүрдүүлэхээс авахуулаад үйлдвэрлэл, хэрэглэгчид хүргэх түгээлтийн гэх мэт алхам бүрт логистикийн төлөвлөлт, хэрэгжүүлэлт, хяналтын үүрэг дагалдах бөгөөд логистикийн систем гарц нь өрсөлдөөний давуу тал, цаг хугацаа болон байршлын ханамж, үр ашигтай хөдөлгөөнийг бий болгохоос гадна логистикийн сайн тогтолцоо нь байгууллага болон улс оронд маш том хөрөнгөд тооцогддог. **Логистикийн үйл ажиллагаа нь эрт үеийн худалдаатай холбоотойгоор хэдэн мянган жилийн түүхтэй юм.** Тусгаар судлагдахуун болон хөгжих үндэс нь 1900-ээд оны үед хамаарах бөгөөд хөдөө аж ахуйн фирмийн бүтээгдэхүүнийг түгээх асуудалтай холбоотойгоор анхаарал татаж эхэлсэн байна. Тэр цагаас хойш логистикийн салбарын ач холбогдлыг тод томруулан, ихээхэн ахиц гаргасан салбар нь цэргийн логистик юм. Тухайлбал, 1990-1991 оны Персийн булангийн дайны АНУ-ын армийн амжилтын гол хүчин зүйл нь цэргийн хангамжийг үр ашигтай түгээлт, хадгалах чадамж байсан гэж дүгнэжээ. Харин 1960-аад оноос анхны логистикийн талаарх ном, зохиолууд бичигдэж эхэлсэн бөгөөд аливаа аж ахуйн нэгж, улс орны хувьд логистик нь үр ашгаа нэмэгдүүлэх, зардлаа багасгах, өрсөлдөх чадвараа нэмэгдүүлэх бодитой цөөхөн боломжуудын нэг гэж үзэж эхэлсэн. 1970, 80-аад оноос эхлэн тээврийн салбарын глобалчлал эрчимжсэн нь бизнесийн байгууллагуудад логистикийн илүү өргөн боломж олгох болсон бөгөөд энэ салбар дахь өрсөлдөөн тэр хэрээр өсөн нэмэгдэж эхэлсэн нь тээвэрлэлтийг илүү бүтээмжтэй, уян хатан, хэрэглэгчид хандсан, өрсөлдөөнт шинж чанартай болгосон байна. 1970-аад оны хүүгийн болон эрчим хүчний үнийн өсөлт нь логистикийг бизнесийн голлох зардал үүсгэгч болгосон нь түүний ач холбогдлыг өсгөж өгсөн. Аж үйлдвэрлэлийн глобалчилал нь нэгдүгээрт, дэлхийн өнцөг булан бүр дэх зорилтот зах зээлд бүтээгдэхүүнийг хүргэх, хоёрдугаарт олон улсад байршсан үйлдвэрлэлийн дамжлагууд хоорондох уялдааг үр ашигтай зохион байгуулах чиглэлээр логистикийн салбарын хөгжилд түлхэц үзүүлсэн байдаг. Сүүлийн үед логистикийн салбарын хөгжлийг тодорхойлж буй хүчин зүйл нь шинжлэх ухаан, техник технологийн хөгжлөөс гадна

мэдээллийн технологийн хурдацтай хөгжил бөгөөд орчин үед логистикийн дэд бүтцийг бүхэл систем байдлаар зохион байгуулж, агуулахаас агуулахад шилжих эргэлтийг тоон аргаар оновчлох замаар үр ашигтай логистикийн сүлжээ үүсгэн ажиллаж байна.

Логистик нь эдийн засагт хоёр үндсэн сувгаар голлох үүрэгтэй оролцдог. Үүнд:

- Нэгдүгээрт, Логистик нь бизнесийн бусад эдийн засгийн хүчин зүйлстэй харилцан уялдаатай оршдог голлох зардлуудын нэг юм.
- Хоёрдугаарт, логистик нь бүхий л эдийн засгийн гүйлгээний урсгал, шилжилтийг дэмжих үүрэгтэй байдаг. Өөрөөр хэлбэл, бүхий л бараа, үйлчилгээний худалдаанд чухал үйл ажиллагаа юм. Хэрвээ бараа цагтаа очихгүй, эсвэл зөв байршилдаа хүрэхгүй бол ямар ч худалдаа, арилжаа, эдийн засгийн хэлцэл хийгдэхгүй юм.

Логистикийн нэмүү өртөг бий болгодог гол суваг нь ханамж бий болгоход байдаг. Эдийн засгийн шинжлэх ухааны өнцгөөс аваад үзвэл ханамж нь хэрэгцээ шаардлагыг хангахуйц бараа, бүтээгдэхүүний үнэ цэнийг төлөөлдөг. Хэлбэрийн, өмчлөлийн, цаг хугацааны, байршлын гэсэн 4 төрлийн ханамж байх бөгөөд сүүлийн хоёр нь логистиктой холбоотой юм. Хэлбэрийн ханамж нь хэрэглэгчийн хэрэгцээг хангахуйц хэлбэрээ олох буюу үйлдвэрлэлийн процесстой түлхүү хамаардаг бол өмчлөлийн ханамж нь хэрэглэгч тухайн бүтээгдэхүүн үйлчилгээг өмчлөх боломжтой үед үүснэ. Харин хэрэгцээтэй үед бэлэн байснаар цаг хугацааны ханамж, хэрэгцээтэй газар бэлэн байснаар байршлын ханамж тус тус үүсдэг. Эдгээр ханамжийн аль нэгийг өгч чадахгүй тохиолдолд бүтээгдэхүүн үйлчилгээний үнэ цэнэ буурах бөгөөд өрсөлдөх чадвараа мөн хэмжээгээр алддаг. Үүнээс үндэслээд Э.Гросневор Плоумэн логистикийн таван зөвийг “зөв зүйлийг, зөв газарт нь, зөв цагт, зөв нөхцөлөөр, зөв зардлаар” гэж тодорхойлсон байдаг.

Дэлхийн банкнаас гааль, дэд бүтэц, олон улсын тээвэр, логистикийн үйлчилгээний чанар, тээвэрлэлтийн хяналт, цаг зарцуулалт зэрэг 6 үндсэн үзүүлэлтээр улс орнуудыг дүгнэн логистикийн гүйцэтгэлийн индексийг тооцдог. Уг үзүүлэлтээр Монгол улс 2007 онд 150 орноос 136 дугаарт орж байсан бол 2010 онд 141, 2016 оны байдлаар 108 дүгээр байранд жагсаад байна.

Тээврийн төрөл, ангилал

Шууд тээвэрлэлт - Энэ бол барааг нэг төрлийн тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэх явдал юм. Тээврийн үндсэн төрөл нь нэг төрлийн тээврийн хэрэгсэл юм.

Unimodal (нэг чиглэлийн) тээвэрлэлт нь тээвэрлэлт, тээвэрлэлт, тээвэрлэлт эхлэх, дуусах цэгийг агуулах, ачаа боловсруулах зуучлалгүйгээр зааж өгсөн тохиолдолд тээврийн нэг төрлөөр, жишээлбэл, авто замаар явагддаг. Ийм тээвэрлэлтийн тээврийн төрлийг сонгох шалгуур нь ихэвчлэн ачааны төрөл, хүргэх хэмжээ, бараа бүтээгдэхүүнийг хэрэглэгчдэд хүргэх хугацаа, тээврийн зардал зэрэг орно. Жишээлбэл, их хэмжээний ачаа, эцсийн хүргэх цэг дээр нэвтрэх замтай бол төмөр замын тээврийг ашиглахыг зөвлөж байна, бага зайнд бага оврын ачаатай автомашинууд.

Холимог ачаа (хосолсон тээвэр) - бараа, зорчигч ба ачаа тээврийг хоёр төрлийн тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэх. Холимог тээвэрлэлтэд ачаа хүргэлтийг тээврийн нэг төрлөөс нөгөөд (төмөр зам, голын зам, далайн төмөр зам гэх мэт) тээвэрлэлтээс ачаа тээвэрлэх цэгээр дамжуулж хэд хэдэн тээврийн хэрэгслээр дараалан явуулдаг. Энэ тохиолдолд ачаа нь анхны тээвэрлэлтийн замаар ачаа тээвэрлэлт гэж нэрлэгдэх цэг эсвэл ачааны терминалгүйгээр агуулахгүйгээр эсвэл богино хугацааны агуулах замаар хүргэгдэж дараа нь өөр тээврийн хэрэгсэлд шилжүүлэгдэнэ. Мультимодаль тээврийн ердийн жишээ бол төмөр замын станцууд эсвэл тээврийн төвийн тэнгис (гол) боомтын авто замын компаниудын засвар үйлчилгээ юм.

Холимог тусдаа тээвэрлэлтийн шинж тэмдэг нь тээврийн хэд хэдэн баримт бичиг, ачаа тээврийн нэг тарифын хувь хэмжээ байхгүй, тээврийн үйл явцад оролцогчдын харилцан

үйлчлэлийн тууштай схем юм. Шууд мультимодаль тээвэрлэлтийн үед ачаа эзэмшигч нь анхны тээвэрлэгчтэй гэрээ байгуулдаг бөгөөд энэ нь өөрөө болон өөр тээврийн хэрэгслийг төлөөлдөг дараагийн тээвэрлэгчийн өмнөөс үүрэг гүйцэтгэнэ. Үүнээс болоод ачаа эзэмшигч нь хоёулаа хоёулаа гэрээний харилцаатай байдаг бөгөөд тус бүр нь ачаа эзэмшигчтэй тохиролцож, зөвхөн тухайн замын холбогдох хэсэгт ачаа бүтээгдэхүүний аюулгүй байдлыг хангах үүрэгтэй.

Нийлмэл тээвэрлэлт (хосолсон тээвэрлэлт) нь холимог тээвэрлэлтээс хоёроос илүү төрлийн тээврийн хэрэгслийн оролцоотойгоор ялгаатай байдаг. Тээврийн холимог (хосолсон) хэлбэрийг ашиглах нь түгээх сувгийн бүтэц (эсвэл ложистик хангамжийн сувгууд) -тай холбоотой байдаг, жишээлбэл, бэлэн бүтээгдэхүүний их хэмжээний хэсгийг үйлдвэрлэгчээс бөөний бааз руу төмөр замаар (зардлыг багасгах зорилгоор), бөөний худалдаагаар тээвэрлэхэд хүргэдэг. Худалдааны цэгүүд дэх суурийг авто замаар хийдэг.

Мультимодаль тээвэрлэлт нь multimodal, intermodal, тусдаа (ердийн) гэж хуваагддаг.

Мультимодаль тээвэрлэлт (мультимодаль тээвэрлэлт) гэдэг нь олон улс орны тээврийн гэрээний үндсэн дээр бараа бүтээгдэхүүнийг олон улсын тээврийн операторын үүрэг хариуцлагаас бусад оронд томилогдсон хүргэх газарт хүргэх, хоёр буюу түүнээс дээш төрлийн тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэдэг. Үүний зэрэгцээ тээвэрлэлтийг зохион байгуулдаг multimodal тээврийн оператор нь бүхэл бүтэн тээврийн хэрэгслийг хариуцах ба multimodal тээврийн баримт бичгийг гаргаж өгдөг.

Мультимодаль тээврийн гэрээ гэдэг нь олон улсын тээврийн дамжуулж буй тээврийн хэрэгслийг ачаа тээврийн төлбөр төлөх төлбөрийн үүргийг гүйцэтгэдэг Multimodal тээврийн операторын үүргийг хүлээн авах гэрээ юм. Мультимодаль тээврийн оператор хариуцаж байгаа бараагаа хүлээн авахдаа олон тээврийн тээврийн баримт бичгийг гаргаж өгөх ёстой. Мультимодаль системийн үндсэн зарчим нь дараах байдалтай байна.

- Арилжааны хууль эрх зүйн нэгдсэн тогтолцоо;
- Системийн үйл ажиллагааны санхүүгийн болон эдийн засгийн асуудлыг цогц шийдэл;
- Бараа бүтээгдэхүүний хөдөлгөөн, мэдээлэл дамжуулах, харилцаа холбоог хянах цахим өгөгдөл солилцох системийг ашиглах;
- Тээврийн гинжин хэлхээний бүх холбоосыг зохион байгуулалт, технологийн хувьд нэгтгэх, тээврийн нэгтгэлийн нэг хэлбэр, тээврийн нэгдмэл байдлыг хангах нэг хэлбэр юм.
- Тээврийн системийн бүх оролцогчдын хамтын ажиллагаа;
- Төрөл бүрийн хэлбэрийн тээврийн дэд бүтцийг цогцоор нь хөгжүүлэх.

Арилжааны болон хууль эрх зүйн дэглэмийн нэгдмэл байх зарчим нь бүх төрлийн тээврийн хэрэгслээр олон улсын тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэх журмыг харилцан уялдаатай болгох, гаалийн журмыг хялбаршуулах; олон улсын стандартад нийцсэн тээврийн шинэ нэгдсэн баримт бичгийг боловсруулж хэрэгжүүлэх.

Мультимодаль системийн үйл ажиллагааны урьдчилсан нөхцөл бол захиалгыг (тээврийн гэрээ) гүйцэтгэсэн мэдээллийн систем, өөрөөр хэлбэл мэдээлэл хүргэх үйл явцыг тэргүүлэх, дагалдах, дуусгах замаар ачаа хүргэх бүх үйл явцыг төлөвлөх, удирдах, хянах явдал юм.

Одоогийн байдлаар дэлхийн практикт янз бүрийн цахим мэдээлэл солилцох системийг өргөн ашиглаж байгаа бөгөөд тэдгээрийн ашиглалтын түвшин нь дэлхийн тээврийн үйлчилгээний зах зээл дэх янз бүрийн ложистикийн тээврийн системийн өрсөлдөх чадварын түвшинг тодорхойлдог.

Харилцааны шинэ хэлбэрийг нэвтрүүлэх зарчим нь олон систем бүхий тээврийн системийн үйл ажиллагаанд чухал ач холбогдолтой тул ийм системийн үр ашиг нь түүний зохион байгуулалтаас ихээхэн хамаардаг.

Хоорондын хүргэлт (интермодаль тээвэрлэлт) - тээврийн хэрэгслийн төрлийг өөрчлөх үед ачааг хэт ачаалалгүйгээр нэг ачаа тээврийн хэрэгсэлд эсвэл хэд хэдэн тээврийн хэрэгслээр тээврийн хэрэгслээр дараалан тээвэрлэх. Интермодаль тээвэрлэлт хийх явцад ачаа эзэмшигч нь бүх чиглэлд нэг хүн (оператор) -той гэрээ байгуулдаг. Жишээлбэл, тээврийн хэрэгслийг бүхэлд нь тээврийн замаар тээвэрлэх замаар ачаа тээврийн хэрэгслийн эздийг бусад тээврийн аж ахуйн нэгжүүдтэй гэрээ байгуулах харилцаанаас чөлөөлдөг экспедитор компани байж болно. Интермодаль (мультимодаль) тээврийн шинж тэмдэг нь дараахь зүйлүүд юм.

- логистикийн гинжин хэлхээний (сувгийн) эхлэлээс эцсийн цэг хүртэл хүргэх операторын оролцоо;
- нэг төгсгөлд хүрэх ачаа тээврийн хэмжээ;
- тээврийн нэг баримт;
- ачаа, тээврийн гэрээний биелэлтийг хариуцах ганц үүрэг.

Энэ чиглэлд анхных нь 1930 онд АНУ-д гарч ирсэн чиргүүлийн тээвэр юм.

Худалдааг хөгжүүлэх нь дотооддоо болон гадаадад бараа хүргэлтийг хурдасгах арга замыг хайхыг шаарддаг. Үүний тулд янз бүрийн тээврийн хэрэгслийг ашигладаг. Харамсалтай нь одоогийн байдлаар дотоодын тээврийн салбар хөгжлөөсөө тодорхой хэмжээгээр хоцорч байна. Гэсэн хэдий ч тээвэрлэлт нэлээд хурдан хийгддэг.

Тээвэр, логистикийн төвийн зэрэглэл, ангилал, төрөл

Үндэсний хэмжээнд тээвэр, логистикийн зэрэглэл, ангилал, түүний тогтолцооны тухай тодорхойлсон ямар нэгэн эрхзүйн акт болон бодлого, хөтөлбөр байхгүй байна. Гэсэн хэдий ч салбарын болон мэргэжлийн байгууллагуудаас Үндэсний тээвэр логистикийн сүлжээтэй холбоотой санал, судалгааны үр дүнг дэвшүүлэн тавьсан байдаг [158].

Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө боловсруулах ажлын хүрээнд тээвэр логистикийн сүлжээ, түүний ангилал, зэрэглэлийг өмнө судалсан зарим судлаачдын материал, зарим бодлого хөтөлбөрт тээвэр логистикийн төв байгуулахтай холбоотой дэвшүүлсэн бодлогын зорилтуудад үндэслэн “Үндэсний хэмжээнд тээвэр, логистикийн зэрэглэл, ангилал, төрөл”-ийг дараахь байдлаар тодорхойлж (Хүснэгт 73) байна.

Хүснэгт 73. Тээвэр логистикийн зэрэглэл, төрөл, терминалын аж ахуйн чиглэл

№	Тээвэр логистикийн төвийн зэрэглэл	Тээвэр логистикийн төвийн ангилал	Тээвэр логистикийн төвийн төрөл (терминалын аж ахуйн)
1	Олон Улсын тээвэр логистикийн төв (транзит)	1. Холимог* тээвэр логистикийн төв	a. Ачаа тээврийн терминал
2	Бүсийн тээвэр логистикийн төв	2. Авто замын тээвэр логистикийн төв	b. Зорчигч үйлчилгээний цогцолбор терминал
3	Орон нутгийн тээвэр, логистикийн төв	3. Төмөр замын тээвэр логистикийн төв	c. Үр тариа хадгалах элеваторын
		4. Нисэх буудлын тээвэр логистикийн төв	d. Барилгын материалын терминал
			e. Уул уурхайн терминал
			f. Хүсний ногооны зоорь
			g. Ноос, ноолуур, арьс ширний агуулах
			h. Махны хөргөлттэй агуулах

* Холимог тээвэр логистикийн төв гэдэг нь ангилалын хувьд авто зам, төмөр зам, нисэх буудлын 2-3 хэлбэр хосолсон терминал аж ахуйг ойлгоно.

Дээрх хүснэгтэд харуулсан “Үндэсний хэмжээнд тээвэр, логистикийн зэрэглэл, ангилал, төрөл”-ийн дагуу Олон Улсын тээвэр логистикийн төв, Бүсийн тээвэр логистикийн төв, Орон нутгийн тээвэр, логистикийн төв гэсэн зэрэглэлээр тээвэр логистикийн хэтийн төлөвийг тодорхойлсон болно.

Монгол Улс бол нэг хавтгай дөрвөлжин километр газар нутагт нь 1.76 хүн ногддог хүн амын нягтрал багатай орон юм. Гэхдээ, нийслэл Улаанбаатар хотод нийт хүн амын 46 хувь нь оршин сууж байна. Улмаар, дотоод гадаадын худалдааны тээвэр, логистикийн үйл ажиллагаа Улаанбаатар хотод төвлөрч, удирдлага хяналт нь явагддаг. Тус улсын томоохон авто зам, Трансмонголын төмөр зам бүгд Улаанбаатар хотоор дайрдаг тул Монгол Улсын газар нутгаар явах бүх эд зүйлийн урсгал хөдөлгөөн Улаанбаатар хотоор шууд болон шууд бусаар дамжин өнгөрч байна. Улаанбаатар хотоос гадна харьцангуй хүн ам нягтрал ихтэй суурин газарт Эрдэнэт, Дархан хотуудыг дурдаж болно. Эдгээр нь Трансмонголын төмөр зам дагуу байрладаг бөгөөд тус хотууд руу чиглэсэн импортын тээвэрлэлтийн дийлэнх нь төмөр замаар хийгдэж байна. Нөгөө талаас, Монголын уурхайнууд нийт газар нутгаар тархан байршсан бөгөөд төмөр замын олон салаа сүлжээ байхгүй тул эрдэс баялгийн экспортын тээвэрлэлтийг авто замаар гүйцэтгэж байна.

Бараа бүтээгдэхүүний дотоодын урсгал хөдөлгөөн төмөр зам, авто замын аль алианаар нь явж байна. Үр тариа, мах, сүү, хүнсний ногоо зэрэг хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэл хот суурин газраас алслагдмал тул ихэнх тохиолдолд зөвхөн авто замаар тээвэрлэх боломжтой байдаг. Дотоодын ачаа тээвэрлэлтийн ихээхэн хэсгийг бүрдүүлдэг гол нэрийн түүхий эд бол Улаанбаатар хотын цахилгаан станцуудын хэрэглэдэг нүүрс юм.

Монгол улсын төр засгаас логистик, терминал төвүүдийг байгуулах талаар хэрэгжүүлж буй бодлогын зорилтууд

“Алсын хараа 2050” -ийн наймдугаар зорилгын зорилт 8.1- д

Зарим аймгуудын нисэх буудлыг 4С зэрэглэл бүхий агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолбор олон улсын нисэх буудалтай болгож, аялал жуулчлал, гадаад худалдааг дэмжинэ.

Олон улсын нисэх онгоцны буудлыг түшиглэн худалдаа, эдийн засгийн чөлөөт бүс, карго логистикийн төв байгуулсан байна.

“Талын зам” Үндэсний хөтөлбөрийн тээвэр, логистикийн төвийн хүрээнд хэрэгжүүлэх зорилтод

3.2.15. Замын-Үүдийн холимог тээврийн логистикийн төв байгуулах төслийг хэрэгжүүлэх;

3.2.16. Хөшигийн хөндийн холимог тээврийн логистикийн төв байгуулах төслийг хэрэгжүүлэх.

Зорилт 3. Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны стандартад нийцсэн олон улсын нөөц нисэх буудлыг байгуулах, зарим нисэх буудлыг өргөжүүлэн хөгжүүлж, агаарын зайн багтаамж болон иргэний нисэхийн салбарын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлнэ.

3.3.1. Өмнөговь аймгийн Даланзадгад сумын нисэх буудлыг олон улсын нөөц нисэх буудал болгох;

3.3.2. Дорнод аймгийн Чойбалсан хотын нисэх буудлыг өргөтгөн шинэчлэх;

3.3.3. Ховд аймгийн Ховд хотын нисэх буудлыг өргөтгөн шинэчлэх;

3.3.4. агаарын навигацийн үйлчилгээг өргөжүүлэн хөгжүүлэх;

3.3.5. агаарын хаалга шинээр нээх.

Зорилт 4. Чөлөөт бүс, хилийн боомтуудад хот байгуулалтын бодлогыг хэрэгжүүлж, хил орчмын бүс нутгуудыг хөгжүүлэн хот, суурин газруудыг шинээр байгуулна.

3.4.1. “Алтанбулаг” чөлөөт бүсийг хөгжүүлэх төсөл хэрэгжүүлэх;

3.4.2. “Замын-Үүд” чөлөөт бүсийг хөгжүүлэх төсөл хэрэгжүүлэх;

3.4.3. “Цагааннуур” чөлөөт бүсийг хөгжүүлэх төсөл хэрэгжүүлэх;

3.4.4. ”Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны буудал орчмын нээлттэй эдийн засгийн бүс” хот байгуулалтын төсөл хэрэгжүүлэх;

3.4.5. “Бичигт” боомт хангамж, тээвэр логистикийн цогцолбор байгуулах;

“Төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлого”-ын 2.3.2.4. Улаанбаатар хот, Дорноговь аймгийн Замын-Үүд, Сайншанд, Дорнод аймгийн Чойбалсан, Сэлэнгэ аймгийн Алтанбулагийн олон улсын хуурай боомт, Баян-Өлгий аймгийн Цагааннуурын чөлөөт бүсийг түшиглэн олон улсын чанартай тээвэр, логистикийн төв байгуулах;

2.3.4.2. тээвэрлэлтийн тусгай горим шаарддаг хүнсний бүтээгдэхүүн, түүхий эдийг тээвэрлэх сүлжээг бий болгож, энэ чиглэлийн тээвэр, логистикийн төвийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд байгуулж, хөгжүүлэх;

2.3.4.3. газар тариаланд түшиглэсэн орон нутгийн тээвэр, логистикийн төвийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд байгуулж, хөгжүүлэх;

2.3.4.4. барилгын материалын үйлдвэрлэлд түшиглэсэн орон нутгийн тээвэр, логистикийн төвийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд байгуулж, хөгжүүлэх;

2.3.4.5. Улаанбаатар хотод ачаа тээврийн төрөлжсөн тээвэр, логистикийн төвүүдийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд байгуулж, хөгжүүлэх;

“Транзит Монгол” Үндэсний хөтөлбөр

5.2. Худалдаа, тээвэр, логистикийн үйлчилгээг хөнгөвчлөх, дэмжин хөгжүүлэх зорилтын хүрээнд:

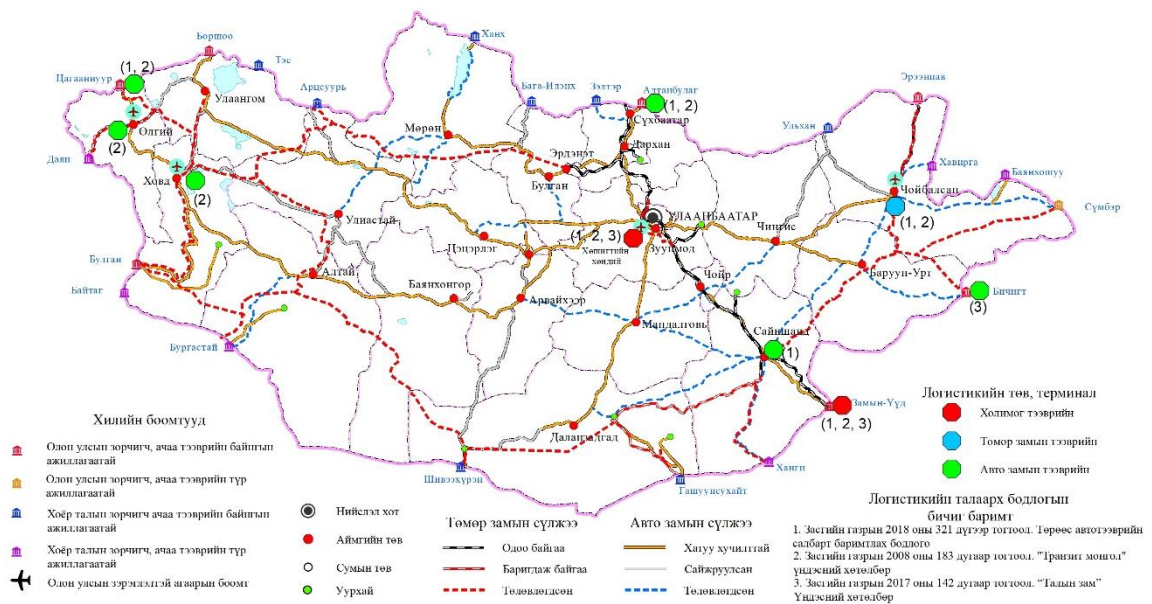
5.2.4. Улаанбаатар хот орчимд улсын хэмжээний жишиг ачааны төрөлжсөн терминал аж ахуй, логистик төвүүд байгуулж, хотын хүн амыг эрүүл ахуйн шаардлага хангасан хүнс, өргөн хэрэглээний бараагаар хангах сүлжээг бий болгох;

5.2.5. Замын-Үүд, Улаанбаатарт дээд зэрэглэлийн логистик төв, терминал аж ахуйн бүсийн төвүүд болон бусад газарт В-С зэрэглэлийн логистик төв, терминал аж ахуйг байгуулж үндэсний нэгдсэн сүлжээ бий болгох;

5.2.6. Алтанбулаг, Цагааннуурын худалдааны чөлөөт бүс, Замын-Үүдийн эдийн засгийн чөлөөт бүсийн үйл ажиллагааг худалдаа, тээврийн логистик төв, терминал аж ахуйн үйл ажиллагаатай уялдуулах;

5.2.7. Улаанбаатар хотод баригдах олон улсын шинэ нисэх онгоцны буудлыг түшиглэн төмөр зам, авто зам, агаарын тээврийн олон улсын сүлжээний HUB байгуулах;

Дээрх бодлогын зорилтуудад дэвшүүлсэн логистикийн төлөвлөлтийг Зурагт харуулав.



Зураг 78. Логистик төвийн төлөвлөлт

Монгол улсын зам тээвэр, тээвэр логистикийн байдалд дүн шинжилгээ хийхэд дараах дүгнэлтэд хүрч байна.

- Сайжруулсан авто замын сүлжээ жилээс жилд нэмэгдэн сүлжээний хүртээмж сайжирч байгаа хэдий ч зам ашиглалт, эрчимжилтийн түвшин муу байсан хэвээр байна. Энэ нэг талаар хэт төвлөрөлтэй буюу нэг төвт тогтолцооноос хамаарч байгаа бол нөгөө талдаа авто замын сүлжээг зөв төлөвлөн хөгжүүлж чадахгүй байгааг илтгэн харуулж байна.
- Төмөр замын сүлжээ ачаа тээврийн гол салбар бөгөөд тээх ачааны хэмжээ жил бүр нэмэгдэж байгаа хэдий ч замын суурь бүтэц хуучирсан, хил боомтын нэвтрүүлэх чадамж сул, шугамын нэвтрүүлэх чадамж хэтэрсэн зэрэг сөрөг үр дагаврууд үүсээд байна. Тийм учраас одоогийн гол төмөр замтай өрсөлдөхүйц дараагийн босоо коридорыг үүсгэх, төмөр замын сүлжээг нэмэгдүүлэх хэрэгцээтэй байгааг харуулж байна.
- Улс хоорондын агаарын тээвэр нь нэг төвөөс хамааралттай, орон нутгийн нислэг нь нийслэл хот болон аймгийн төвийн хооронд нислэг хийх төдийгөөр хязгаарлагдаж байна. Энэ зорчигч эргэлттэй холбоотой бөгөөд хөдөө орон нутагт аялал жуулчлалд тулгуурлан агаарын тээврийн зорчигч эргэлтийн нэмэгдүүлэн хөгжүүлэх боломж харагдаж байна.
- Хилийн боомтуудын ачаа болон зорчигч эргэлт нэмэгдэж байгаа хэдий ч тэдгээрийн нэвтрүүлэх чадамж сул, хоёр талын хязгаарлалтууд байсаар байна. Тийм учраас эхний ээлжинд бүх хилийн боомтуудыг бус тодорхой ач холбогдолтой боомтуудыг чухалчилан үзэж олон улсын түвшинд хүргэх шаардлагатай байна.
- Монгол улсын хувьд тээвэр логистикийн төв шинээр байгуулж хөгжүүлж эхэлж байна. Үүнтэй ижил олон улсын болон бүс нутгийн чанартай тээвэр логистикийн төвүүдийг шинээр байгуулах нь тээвэрлэлт, дамжин өнгөрүүлэх чадамжийг нэмэгдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой байна.

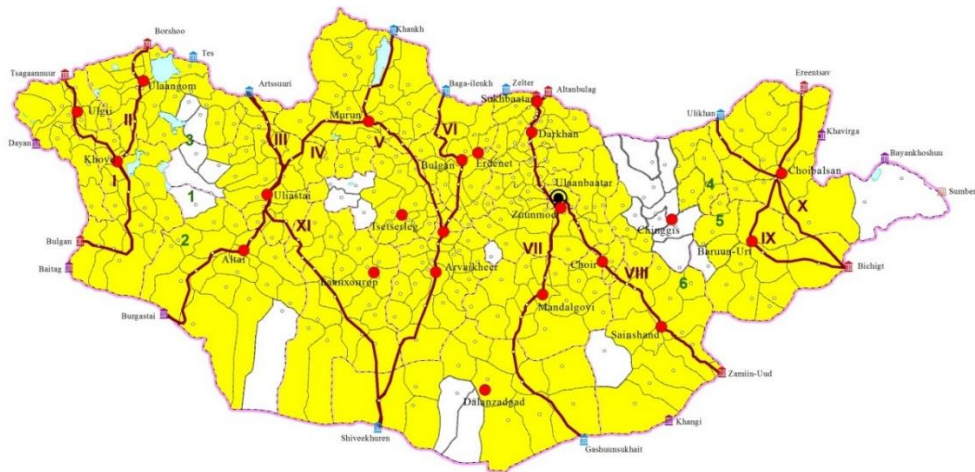
Монгол улсын тээврийн сүлжээг хөгжүүлэхэд дээр дурьдсан бүх тээврийн сүлжээ, тээвэр логистикийн төв, хилийн боомтын асуудлыг цогцоор авч үзэн төлөвлөх нь чухал байна.

Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн үндсэн, дэд тэнхлэгийг тодорхойлох үнэлгээний үр дүн
Босоо болон хэвтээ чиглэлийн тэнхлэгийн боломжит хувилбаруудыг тодорхойлох

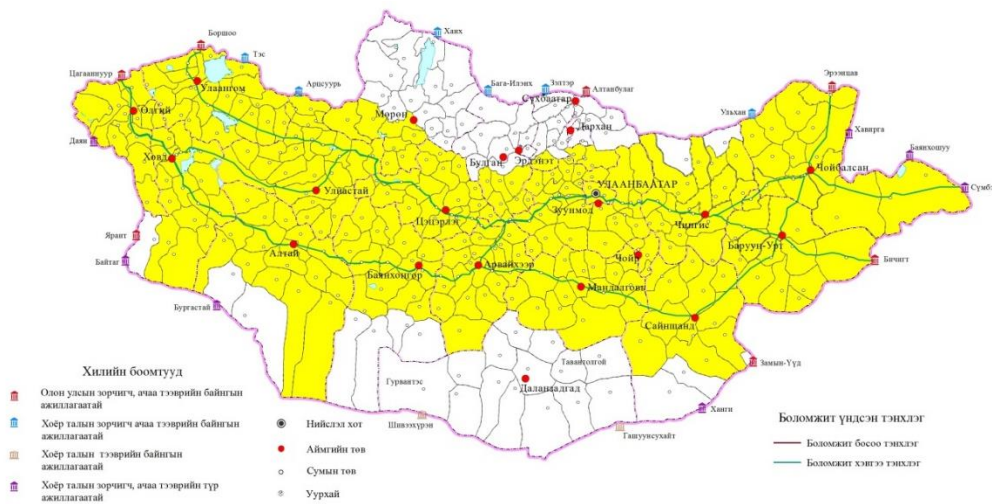
Дээрх тэнхлэгийн талаарх тодорхойлолтууд, дэвшүүлсэн хувилбарууд, авто болон төмөр замын сүлжээний өнөөгийн байдлыг үндэслэн боломжит тэнхлэгүүдийн чиглэлүүдийг сонгохдоо дараах зарчмыг баримталсан

1. Өмнөх судалгааны үр дүнгээр дэвшүүлсэн хэвтээ болон босоо тэнхлэгийн чиглэлүүдийг харгалзах
2. Одоо байгаа болон төлөвлөгдсөн авто зам болон төмөр замын сүлжээтэй уялдуулах
3. Чөлөөт бүсийг хилийн боомттой, хилийн боомтыг хилийн боомттой, хилийн боомтыг томоохон хотуудтай эсвэл олон улсын томоохон коридор замуудтай холбосон байх
4. Улсын зэрэглэлтэй болон аймгийн зэрэглэлтэй хот, аялал жуулчлал болон уул уурхай суурин, томоохон суурин газруудын холбосон тээвэр, худалдаа үйлчилгээний урсгал бүхий сүлжээ байх

Дээрх зарчмуудыг харгалзан дараах боломжит тэнхлэгийн чиглэлүүдийг (Зураг 79, Зураг 80) томъёолов.



Зураг 79. Боломжит босоо тэнхлэгийн чиглэлүүд



Зураг 80. Боломжит хэвтээ тэнхлэгийн чиглэлүүд

Дээрх бидний тодорхойлсон боломжит тэнхлэгийн чиглэлийн дагуух дайран өнгөрч буй хот, хилийн боомтын мэдээлэл, тэнхлэгийн урт, өмнө дэвшүүлсэн бодлогын хувилбар зэрэг мэдээллийг хүснэгт 74-д харууллаа.

Хүснэгт 74. Боломжит босоо ба хэвтээ тэнхлэгүүд

№	Тэнхлэгийн хэлбэр	Үндсэн тэнхлэг	Замын урт, км	Хилийн боомтын төрөл	Өнгөрсөн хугацаанд босоо болон хэвтээ тэнхлэгтэй холбоотой батлагдсан, дэвшүүлсэн, санал болгосон хувилбар, баримт бичиг
1	Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	710	Цагааннуур Булган	1) Азийн авто замын сүлжээний АН4 коридор, 2) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар [134] давхцаж байгаа.
2	Босоо	Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	810	Булган Боршоо	1) Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал [95] (2001)-ийн хүрээнд “Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг” батлах тогтоол [133]; 2) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар; 3) 2019 онд Японы ЖАЙКА багийн “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний саналаар [67]; 4) Доктор Д.Базаргүр нарын (2000) “Монгол Улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал” хүрээнд уг босоо тэнхлэг дэвшүүлэгдсэн.
3	Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	940	Арцсуурь Бургастай	1) 2019 онд Японы ЖАЙКА багийн “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний саналаар
4	Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	1230	Бургастай Ханх	1) Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал (2001)-ийн хүрээнд “Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг” батлах тогтоол; 2) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар;
5	Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	1360	Ханх Шивээхүрэн	1) 2019 онд Японы ЖАЙКА багийн “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний саналаар
6	Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	1150	Бага-Илэнх Шивээхүрэн	1) Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал (2001)-ийн хүрээнд “Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг” батлах тогтоол; 2) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар;
7	Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	1130	Алтанбулаг Гашуунсухайт	1) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар; 2) 2019 онд Японы ЖАЙКА багийн “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний саналаар
8	Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр	1005	Алтанбулаг Замын-Үүд	1) Азийн авто замын сүлжээний АН3 коридор, 2) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын

		– Сайншанд – Замын-Үүд			дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар; 3) 2019 онд Японы ЖАЙКА багийн “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний саналаар
9	Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун- Урт – Бичигт	715	Эрэнцав Бичигт	1) Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал (2001)-ийн хүрээнд “Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг” батлах тогтоол; 2) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар; 3) 2019 онд Японы ЖАЙКА багийн “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний саналаар
10	Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	580	Бичигт Ульхан	Аль нэг баримт бичигт дэвшүүлээгүй
11	Босоо	Арцсуурь – Улиастай - Шивээхүрэн	1030	Арцсуурь Шивээхүрэн	2019 онд Барилгын хөгжлийн төвийн Монгол улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төслийн дундын тайланд тусгасан саналаар
1	Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	1790	Цагааннуур	1) Азийн авто замын сүлжээний АН32; 2) Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал (2001)-ийн хүрээнд “Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг” батлах тогтоол; 3) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар;
2	Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	1810	Цагааннуур	1) Доктор Д.Базаргүр нарын (2000) “Монгол Улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал” хүрээнд уг босоо тэнхлэг дэвшүүлэгдсэн.
3	Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	1645	Боршоо	Аль нэг баримт бичигт дэвшүүлээгүй. Хатуу хучилттай замаар бүрэн холбогдсон
4	Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	1050	Сүмбэр	1) Азийн авто замын сүлжээний АН32; 2) Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал (2001)-ийн хүрээнд “Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг” батлах тогтоол; 3) 2019 онд ҮХГ-аас “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ын дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн саналаар;
5	Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	845	Бичигт	1) 2019 онд Японы ЖАЙКА багийн “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө”-ний саналаар
6	Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-	2861	Цагааннуур Эрэнцав	1) Доктор Д.Базаргүр нарын (2000) “Монгол Улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал” хүрээнд уг босоо тэнхлэг дэвшүүлэгдсэн.

		Урт – Чойбалсан – Эрэнцав			
--	--	------------------------------	--	--	--

Босоо болон хэвтээ чиглэлийн тэнхлэгийн тодорхойлох шалгуур үзүүлэлт ба тэдгээрийн үнэлгээ

Боломжит тэнхлэгүүдэд орон зайн харьцуулсан анализ хийхдээ хүн ам, улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, хөгжлийн ирээдүй сайтай сум суурин, бүс нутгийн интеграци, эдийн засгийн коридор, олон улсын тээврийн сүлжээтэй холбогдсон байдал, авто болон төмөр замын зориулалтаар ашиглаж болох газрын үнэлгээ, мөн улсын эдийн засаг хөгжүүлэх зорилт буюу аж үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй уялдах байдал, одоогийн ашиглалтыг илтгэсэн тээсэн ачааны хэмжээ, зорчигчдын тоо, хөдөлгөөний эрчим зэргийг нийт 9 бүлгийн 19 шалгуур үзүүлэлт болгон авч потенциалын (хүснэгт 75) үнэллээ.

Хүснэгт 75. Үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлт, тэдгээрийн үндэслэл, томъёолол, хамрах хүрээ

№	Шалгуур үзүүлэлт	Дэд шалгуур үзүүлэлт	Гол концепци	Үндэслэл, тайлбар, хамрах хүрээ	Аргачлал
1	Тэнхлэгт татагдсан хүн амын тоо		Бүс нутгийн түвшинд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэх босоо болон хэвтээ тэнхлэг нь тээвэр, ачаа эргэлт, экспорт, импорт, гадаад, дотоод худалдааны үндсэн дэд бүтэц бөгөөд тухайн бүс нутгийн хот, суурин газар, тэдгээрийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэх нэг гол дэд бүтэц болно. Энэ агуулгаар тухайн тэнхлэгийн хувьд тухайн бүс нутгийн тэнхлэгт татагдах хүн амын тоог шалгуур болгон авсан.	Үндэслэл: Тэнхлэгийн босоо хөгжил ба түүнд татагдсан нүүдэлчдийн эрэлт нийлүүлэлтийн шаардлагаар “хэвтээ хөгжил” буюу тэнхлэг орчмын бүс нутаг үүснэ[122]. Эрдэмтдийн судалгаанаас үзэхэд авто замын нөлөөллийн бүсийг 100км-ээр тогтоожээ. Хамрах хүрээ: Тухайн тэнхлэг замаас 100 км зайд хамаарагдаж буй аймгийн төв, сумдын хүн амыг хамруулна. 2019 оны хүн амын статистик мэдээллийг ашиглана.	Хүн амын бодит тоонд тулгуурлан баллын аргаар үнэлнэ.
2	Тэнхлэгт дагуу болон зангилаан дээр байрлах хотууд, тэдгээрийн хүн ам, нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн өнөөгийн байдал	Тэнхлэг дагуу болон зангилаан дээр байрлах улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот	Үндэсний хэмжээнд 1970 онд 44% нь, 1990 онд 57% нь, 2019 оны байдлаар нийт хүн амын 70 орчим хувь нь хот, суурин газарт суурьшиж байна. Бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хотуудын эзлэх байр суурь эрс нэмэгдсэн. Нөгөө талаас тэнхлэг нь тухайн бүс нутгийн томоохон хөгжлийн стратегийн төв-хот, хөгжлийн ирээдүй сайтай сум, суурин газруудыг дайран өнгөрч, тэдгээрийн хөгжлийг тэтгэх дэд бүтэц юм. Энэ утгаараа тэнхлэг нь томоохон хот, суурин газруудын хөгжлийн суурь байхын дээр тэдний байршил, хөгжлийг зохицуулна[159]. Мөн тэнхлэг нь хотуудын гинжин холбоог үүсгэдэг. Энэ агуулгаар тухайн тэнхлэг дагуу, дэд бүтцийн зангилаан дээр ямар томоохон хот, суурин газар оршиж байгаа нь тухайн тэнхлэгийн нийгэм,	Үндэслэл: Том болон дунд хэмжээний суурингууд нь тэнхлэг бий болгох суурь нөхцөл ба нутаг дэвсгэрийн тогтвортой байх үндсийг бий болгоно[123]. Хамрах хүрээ: Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуульд хотын зэрэглэл, статусийн хувьд 500-15000 оршин суугчтай бол тосгон, 15000-аас доошгүй оршин суугчтай бол улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот, 50000-аас дээш (шаардлагатай гэж үзвэл 50000 хүртэл) оршин суугчтай хотод Улсын зэрэглэл тогтоож болохоор зохицуулж өгсөн[56]. Мэдээллийн эх сурвалжийн хувьд хот, суурин газар, тэдгээрийн хүн ам, нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн дата мэдээлэл ашиглана.	Тэнхлэг замуудын огтлолцол үүсэх зангилаа төвийн тоо, зэрэглэлд тулгуурлан баллын аргаар үнэлнэ.
		Тэнхлэг дагуух улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотуудын хүн амын өсөлт			Тэнхлэг дагуух улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотууд, тэдгээрийн хүн амын өсөлт, бууралтад тулгуурлан баллын аргаар үнэлнэ.

			эдийн засгийн ач холбогдлыг тодорхойлох нэг шалгуур болно.		
3	Тэнхлэгийн эхлэл, төгсгөл боомтуудын зэрэглэл, ангилал		Тэнхлэг нь тухайн бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг дэмжихээс гадна гадаад худалдаа, экспорт, импортыг дэмжихэд оршино. Өөрөөр хэлбэл, тухайн тэнхлэг нь гадагшаа гарцтай байх тухай ойлголт юм. Энэ агуулгаар тухайн тэнхлэгийн эхлэл, төгсгөлийн цэг дээр орших хилийн боомтын ангилал, зэрэглэл, хүчин чадлыг нэг шалгуур үзүүлэлт болгон авсан. Хилийн боомт гэдэг нь тухайн улсыг гадаад улсуудтай холбож буй цэгийг ойлгоно.	<p>Үндэслэл: Тэнхлэг замын гадагшаа гарц болох Орос, Хятад хоёр хөрштэй хиллэх хот сууринд “улс хоорондын үндсэн чөлөөт бүс”, хоёр хөршийн хязгаар нутгуудын ард түмнүүдийн хоорондоо харилцах боомтуудад “улс хоорондын орон нутгийн чөлөөт бүс” тус тус үүснэб.</p> <p>Хамрах хүрээ: Чөлөөт бүс, Хилийн боомтыг ангилал, зэрэглэл, хүчин чадлаар нь авч үзнэ. Байнгын болон түр үйл ажиллагаа явуулж буй 21 боомтыг хамруулна. Чөлөөт бүс гэдэг нь гаалийн татвар болон бусад татварын хувьд гаалийн нутаг дэвсгэрийн гадна оршиж байгаад тооцогдох, аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай дэглэм бүхий Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн хэсгийг 54 хэлэх бөгөөд чөлөөт бүсийг эдийн засгийн, худалдааны гэж 2 ангилна. Боомтыг зэрэглэл, хүчин чадлаар нь олон улсын байнгын ажиллагаатай, 2 талын байнгын ажиллагаатай, 2 талын (улирлын) түр ажиллагаатай гэж ангилна [160].</p>	Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл дээрх оомт, чөлөөт бүсийн төрөл, ангилал, зэрэглэлийн мэдээлэлд тулгуурлан баллын аргаар үнэлнэ.
4	Тэнхлэгүүдийн гадаад хөтөлбөр, бодлоготой уялдах байдал (Бүс нутгийн интеграци, эдийн засгийн коридортой холбогдох, уялдах байдал)	Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци Зүүн хойд азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци	Монгол Улс газарзүйн байршлийн давуу талаа ашиглан Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци (CAREC), Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграци (NEA)-д харилцан үр ашигтайгаар нэгдэх хэрэгцээ бий. 2015 онд Монгол Улсын Засгийн газраас “Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөр”-ийг баталсан бөгөөд уг хөтөлбөрийн 3.1.3-д бүс	<p>Үндэслэл: БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга, ОХУ-ын Засгийн газраас “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны хүрээнд хэрэгжүүлж байгаа зам тээврийн төслүүдтэй Монгол Улсад хэрэгжүүлэх төсөл, хөтөлбөрүүдийг уялдуулан хөгжүүлэх нь “Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц”-д нэгдэх Засгийн газрын зорилго, зорилтуудтай бүрэн нийцэх юм [143].</p>	Авто зам, төмөр замын орон зайн давхцалд тулгуурлан шинжилгээ хийж, баллын аргаар үнэлнэ.

		<p>нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх; 3.1.4-д далайд гарцгүй байдлаас үүдэлтэй үр дагаврыг саармагжуулах, дэд бүтцийг хөгжүүлэх гэсэн зорилтуудыг дэвшүүлсэн байдаг [136]. Энэ агуулгаар Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци (CAREC), Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграци (NEA)-д Монгол Улс нэгдэхийн тулд босоо болон хэвтээ дэд бүтцийн тэнхлэгийг хэрхэн төлөвлөхөөс шалтгаалах бөгөөд уг тэнхлэг нь тухайн бүс нутгийн интеграцид нэгдэх боломжийг түлхүү олгож байх ёстой.</p>	<p>Хамрах хүрээ: Тухайн дэвшүүлж буй босоо болон хэвтээ тэнхлэг нь CAREC-ийн хүрээнд дэвшүүлсэн эдийн засгийн (CAREC) 4a,b,c коридор [17], Зүүнхойд азийн эдийн засгийн интеграцийг идэвхижүүлэх тээвэрлэлтийн Монгол-Таньжин, Түмэн гол коридор, Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийн тээврийн дэд бүтцийн салбарт хэрэгжүүлэх төмөр зам 6, авто зам 3 чиглэл, маршруттай уялдах, холбогдох байдалд тулгуурлан орон зайн анализ хийнэ.</p>	
	<p>Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын авто зам, төмөр замын чиглэлтэй уялдаж буй байдал</p>	<p>БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга, ОХУ-ын Засгийн газраас “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны хүрээнд зам тээвэр, эрчим хүч, дэд бүтцийн мега төслүүдийг санаачлан хэрэгжүүлж байна. Эдгээр санаачлага, мега төслүүдтэй уялдуулан 2016 онд Ташкент хотноо гурван улсын Ерөнхийлөгч нарын уулзалтаар “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийг баталгаажуулж, уг хөтөлбөрийн хүрээнд тээврийн дэд бүтцийн салбарт 13 (төмөр зам 6, авто зам 4, бусад 3) хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн. Энэ агуулгаар тухайн тэнхлэг нь гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн авто зам, төмөр замын чиглэл, маршруттай хэрхэн давхцаж, нийцэж байгаагаар нэг шалгуур үзүүлэлт болгон авлаа.</p>		<p>Гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах авто зам, төмөр замын чиглэл, маршрутын орон зайн давхцалд тулгуурлан шинжилгээ хийж, баллын аргаар үнэлнэ.</p>

5	Тэнхлэгийн олон улсын авто замын тээврийн сүлжээтэй холбогдох байдал	Азийн авто замын сүлжээ	Тухайн тэнхлэг нь Олон улсын авто замын тээврийн сүлжээтэй давхцах, холбогдох байдал, мөн Монгол Улсын хилээс гараад хамгийн бага зайд явж ОХУ, БНХАУ-ын тээврийн үндсэн тэнхлэгүүдтэй холбох байдал нь тухайн тэнхлэгийн ач холбогдлыг үнэлэх нэг шалгуур болно.	<p>Үндэслэл: Тэнхлэг нь аль болох “<i>олон аймаг, сумын төв</i>” тэдгээрийн нутаг дэвсгэрээр дайран “<i>шулуун дөт зай</i>”-г сонгон олж, үндсэн тэнхлэгийн төгсгөлүүд нь хоёр хөршийн хөгжил бүхий “үндсэн тэнхлэг”-тэй холбогдох зүй тогтолтой үүснэ [122]</p> <p>Хамрах хүрээ: Олон улсын гэрээгээр батлагдсан [161] АН3, АН4, АН32 сүлжээ, БНХАУ-ын хэвтээ болон босоо 10 тээврийн коридор, ОХУ-ын тээврийн коридоруудыг хамруулж үзнэ.</p>	Бүс нутгийн түвшинд орон зайн давхцалд тулгуурлан баллын аргаар үнэлнэ.
6	Тэнхлэгийн дагуух аж үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүс, байршил	Хөнгөн үйлдвэр	Монгол Улсын газарзүйн байршил, байгаль экологи, ашигт малтмалын түүхий эд, нөөцийн байршил, тэдгээрийн онцлогоос шалтгаалан хөнгөн, хүнд болон хүнсний үйлдвэрлэл хөгжүүлэх бүс нутаг, байршил харилцан адилгүй юм. Нөгөө талаас, тухайн тэнхлэг нь аж үйлдвэрлэл хөгжүүлэх стратеги, төлөвлөлтөө дэмжсэн байх ёстой. Өөрөөр хэлбэл, Тэнхлэгийг үйлдвэр хөгжүүлэх бүс нутагтай уялдуулан төлөвлөх ёстой. Мөн Авто замын тээврийн салбарт төрөөс баримтлах бодлого [142]-д авто замын сүлжээ төлөвлөлтийг тээврийн урсгалын ирээдүйн таамаглал, хүн амын нутагшил, аялал жуулчлалын бүс, үйлдвэржилтийн төлөвлөлттэй уялдуулан төлөвлөнө гэж тодорхойлжээ. Энэ агуулгаар үйлдвэр хөгжүүлэх боломжит бүс нутгийг дайрч байвал тухайн тэнхлэгийн ач холбогдол нэмэгдэнэ.	<p>Үндэслэл: “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030” [162] -ын 2.1 дэх хэсэгт “Хөдөө аж ахуй, аж үйлдвэр, түүний дотор хүнд, хөнгөн, хүнс, аялал жуулчлал, уул уурхайн олборлох салбарын хөгжилд тэргүүлэх ач холбогдол өгч, эрчим хүч, дэд бүтцийн салбарыг түрүүлж хөгжүүлнэ” гэсэн тусгажээ. Тус хүрээлэнгээс “Аж үйлдвэрлэлийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах [112]” ажлыг 2018 онд хийж гүйцэтгэсэн бөгөөд хүнд, хөнгөн, хүнсний үйлдвэрийг хөгжүүлэх бүс, тохиромжтой байршлыг тодорхойлсон.</p> <p>Хамрах хүрээ: Хөнгөн үйлдвэрт арьс шир, ноос, ноолуурыг үйлдвэр, хүнсний үйлдвэрт сүү сүүн бүтээгдэхүүн, гурил гурилан бүтээгдэхүүн, мах махан бүтээгдэхүүний үйлдвэр, хүнд үйлдвэрт зэс, нефть, төмрийн үйлдвэрийг барьж байгуулах боломжит нутгуудыг хамруулна.</p>	Үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийн зурагтай давхацуулж, давхцах байдалд тулгуурлан баллаар үнэлнэ.

7	Тэнхлэгийн дагуух нутгийн зам шугам сүлжээ байгуулах газрын тохиромжтой байдлын үнэлгээ	<p>Монгол орны байгалийн нөхцөл нь зүүнээсээ баруун тийш гадаргын өндөр нэмэгддэг, Алтай, Хангай, Хэнтий зэрэг томоохон нуруудтай, үүнээсээ хамаарч гадаргын бартаажилт харьцангуй нутгийн баруун хэсгээрээ ихтэй байдаг онцлогтой.</p> <p>Зам тээврийн сүлжээний хөгжүүлэхэд гадаргын өндөр, бартаажилтын байдал шууд нөлөөлнө. Тухайлбал гадаргын өндөр нэмэгдэх тусам хөдөлгүүрийн хүчин чадал, хэмжээ буурч, шатахуун зарцуулалт нэмэгддэг [127] бол гадаргын бартаажилт ихтэй нутгуудад зам хагарах, өвлийн улиралд цасанд боогдох, халтиргаа үүсэх зэрэг эдийн засгийн хувьд сөрөг нөлөөг үүсгэнэ [122].</p> <p>Энэ агуулгаар нь зам шугам сүлжээг барьж байгуулах газрын тохиромжтой байдлын үнэлгээг нэг шалгуур үзүүлэлт болгон авлаа.</p> <p>Тэнхлэг замын маршрут нь зам барихад тохиромжтой нутгаар дайрч байвал ач холбогдол нэмэгдэнэ.</p>	<p>Үндэслэл: Замын сүлжээний хөгжилд газрын хотгор гүдгэр, өндөршил, ус зүйн сүлжээ зэрэг байгалийн нөхцөл нөлөөлнө [163]. Байгалийн саад ихтэй байх тусам замыг барих өртөг өндөр, эдийн засгийн талаас үр ашиг багатай бол байгалийн саад бэрхшээл багатай байх нь эсрэгээрээ эдийн засгийн хувьд үр ашигтай юм [164].</p> <p>Хамрах хүрээ: ИНЖГЕОТЕК ХХК - аас Зам шугам сүлжээг барьж байгуулахад тохиромжтой газрыг газрын гадаргуу, инженер геологийн үнэлгээ, газар ашиглалтын суурь нөхцлийн үнэлгээг илтгэсэн нийт 13 үзүүлэлтийг ашиглан тодорхойлсон бөгөөд Монгол орны нутаг дэвсгэрийг зам шугам сүлжээг барьж байгуулахад хэвийн, хүндрэлтэй, нэн хүндрэлтэй гэж 3 ялгаж үзсэн [165]</p> <p>Тухайн дэвшүүлж буй босоо болон хэвтээ тэнхлэг нь зам шугам сүлжээг барьж байгуулахад хэвийн, хүндрэлтэй, нэн хүндрэлтэй газруудыг дайрч буй байдал тулгуурлан дүн шинжилгээ хийнэ.</p>	Давхцалд тулгуурлан баллын аргаар үнэлнэ.	
8	Тэнхлэгийн одоогийн ашиглалт	Ачаа тээврийн хэмжээ, (Хилээр нэвтэрсэн ачааны машины тоо, Эсвэл хилийн нэвтэрсэн ачааны хэмжээгээр)	Тэнхлэг нь тээвэр, ачаа эргэлт, экспорт, импорт, гадаад, дотоод худалдааны үндсэн дэд бүтэц юм. Тухайн замын гадаргын нөхцлөөс үл хамааран улс хооронд тогтвортой тээвэрлэлт хийгддэг байх нь давуу	<p>Үндэслэл: Тэнхлэг зам нэг талаас улс орныг орон зайн хувьд жигд хөгжүүлэх, нөгөө талаас улс хоорондын худалдааг нэмэгдүүлэхэд оршино. Тийм учраас тээвэрлэлт олон улсад болон дотоодын тогтвортой явагдаж буй тээврийн</p>	Ачаа тээврийн тоон үзүүлэлтэд тулгуурлан баллаар үнэлнэ.

		<p>Зорчигчдын тоо, (Хилээр нэвтэрсэн зорчигчдын тоо)</p>	<p>талыг үүсгэнэ. Өөрөөр хэлбэл, тэнхлэгт дэвшүүлж буй зам нь янз бүрийн тээврийн зориулалтаар тогтвортой ашиглагддаг байх тухай асуудал юм. Энэ агуулгаар нь зам ашиглалтын нөхцлийг тэнхлэгийг тодорхойлох нэг үзүүлэлт болгон авлаа. Зам ашиглалтыг байдлыг тээсэн ачаа, тээсэн зорчигч, хөдөлгөөний эрчим гэсэн 3 дэд шалгуур үзүүлэлтийг ашиглан тооцооллоо.</p> <p>Тээсэн ачаа гэдэг нь тодорхой хугацаанд, тодорхой зайд тээвэрлэсэн нийт ачааг илэрхийлнэ. Тээсэн зорчигч гэдэг нь авто тээврийн хэрэгслээр зорчиж байгаа бүх зорчигчийг хэлнэ [166]. Хөдөлгөөний эрчим гэдэг нь авто замын тухайн нэг хөндлөн огтлолоор тодорхой хугацаанд нэвтрэн өнгөрсөн тээврийн хэрэгслийн тоог [148] Тухайн тэнхлэгийн дагуу ачаа болон зорчигч тээвэр, хөдөлгөөний эрчим их байх тусам тухайн тэнхлэгийн ач холбогдол нэмэгдэнэ.</p>	<p>сүлжээг тэнхлэг болгон хөгжүүлэх нь чухал юм. Хамрах хүрээ: Хилийн боомтоор нэвтэрч буй зорчигч болон ачааны хэмжээнд тулгуурлана. Тэнхлэг замын эхлэл төгсгөл болж буй боомтуудын 2019 оны статистик мэдээг ашиглана. Авто замын чиглэл бүрээр хийгдсэн авто замын эрчмийн тооллогын 2016-2019 оны мэдээг ашиглана.</p>	<p>Зорчигч тээврийн тоон үзүүлэлтэд тулгуурлан баллаар үнэлнэ.</p>
9	Төмөр замын сүлжээтэй уялдах байдал		<p>Үндэслэл: Тэнхлэгийн суурь нөхцөл нь төмөр зам, улсын чанартай авто зам сүлжээбюм. Хуурайн газраар их хэмжээний ачааг бүс нутаг, улс хооронд тээвэрлэхэд төмөр замын сүлжээг дэлхийн ихэнх орнууд ашиглаж байна. Тиймээс тэнхлэг нь төмөр замын сүлжээнд тулгуурлах нь чухал ач холбогдолтой юм. Хамрах хүрээ: Тус улс нь 1815 км төмөр замын сүлжээтэй ба тус сүлжээний орон зайн мэдээнд тулгуурлана.</p>	<p>Төмөр замын сүлжээг боломжит тэнхлэгийн чиглэлүүдтэй харьцуулах замаар баллын аргаар үнэлнэ.</p>	

Тэнхлэг замыг сонгохдоо шалгуур үзүүлэлт бүрийг сайн, дунд, муу гэсэн 3 шатлалт ангиллаар үнэлгээний арга зүйг боловсруулж баллаар үнэлж нэгдсэн үнэлгээг (Хүснэгт 76) гаргасан.

Хүснэгт 76. Шалгуурын үзүүлэлтийн үнэлгээ

№	Шалгуур үзүүлэлт	Дэд шалгуур үзүүлэлт	Шалгуур үзүүлэлтийн үнэлгээ		
			Сайн (3)	Дунд (2)	Муу (1)
1		Тэнхлэгт татагдсан хүн амын тоо, мян.хүн	300 – аас дээш	150 – 300	150 хүртэл
2	Тэнхлэгт дайрч буй хотууд (хотын сүлжээ)	Зангилаа хотын тоо	2 ба түүнээс олон зангилаа хотыг дайрсан	Зангилаа хотыг дайрсан	Зангилаа хот дайраагүй
3		Зангилаа хотын зэрэглэл, статус	Улсын нийслэл хот эсвэл 2 ба түүнээс дээш бүсийн тулгуур төв	Бүсийн хөгжлийн тулгуур хот	Аймгийн зэрэглэлтэй хот
4		Тэнхлэг дагуу орших хотын тоо	3 ба түүнээс олон хот	2 хот	1 хот
5		Хотжилт (хотын хүн амын өсөлт)	Механик өссөн	Хэвийн	Буурсан
6		Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл цэгийн төрөл(боомт)	Чөлөөт бүсийг Чөлөөт бүстэй, чөлөөт бүсийг олон улсын боомттой, олон улсын боомт олон улсын боомт холбосон	2 талын байнгын ажиллагаатай боомтыг 2 талын байнгын ажиллагаатай боомт холбосон	2 талын байнгын ажиллагаатай боомтыг түр ажиллагаатай боомттой, түр ажиллагаатай боомтыг түр ажиллагаатай боомттой холбосон
7	Бүс нутгийн интеграци, коридортой холбогдох байдал	Төв азийн эдийн засгийн интеграцитай нэгдэх байдал	Шууд холбогдоно	Боломжтой	Боломжгүй
8		Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграцитай нэгдэх байдал	Шууд холбогдоно	Боломжтой	Боломжгүй
9		Монгол-Орос-Хятад 3 улсын эдийн засгийн коридор	Давхацсан	Зарим хэсэг нь давхацсан	Давхацаагүй
10	Олон улсын авто зам тээврийн сүлжээтэй холбогдсон байдал	Азийн авто замын сүлжээ (АНЗ, АН4, АН32)	Давхацсан	Зарим хэсэг нь давхацсан	Давхацаагүй
11		Тухайн тэнхлэг нь бүс нутгийн түвшинд тухайн тээврийн коридорын дагуух хөрш орнуудын хамгийн ойр байгаа томоохон хот, түүнд хүртэлх зай	2 талдаа 400 км хүртэл	2 талдаа 400-800 км	2 талдаа 800 км-ээс дээш
12	Аж үйлдвэр хөгжүүлэх бүс	Хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх бүс	3-аас дээш тохиромжтой бүсийг дайрсан	2-3 тохиромжтой бүсийг дайрсан	1 тохиромжтой бүсийг дайрсан эсвэл дайраагүй
13		Хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүс	3-аас дээш тохиромжтой бүсийг дайрсан	2-3 тохиромжтой бүсийг дайрсан	1 тохиромжтой бүсийг дайрсан эсвэл дайраагүй
14		Хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх бүс	3-аас дээш тохиромжтой бүсийг дайрсан	2-3 тохиромжтой бүсийг дайрсан	1 тохиромжтой бүсийг дайрсан эсвэл дайраагүй
15		Авто болон төмөр замын зориулалтаар ашиглаж болох газрын үнэлгээ /хэвийн нөхцөлтэй нутгийн эзлэх хувь/	75 – аас дээш	50 – 75	50 хүртэл

16		Тэнхлэг замаар зорчиж буй машины тоо, мян.ш (тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл цэгийн боомт тус бүрээр нэвтэрсэн машины тоо)	20-аас дээш	10-20	10 хүртэл
17	Тэнхлэгийн одоогийн ашиглалт	Зорчигчдын тоо, мян.хүн (тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл цэгийн боомт тус бүрээр нэвтэрсэн зорчигчын тоо)	300 – аас дээш	40 – 100	40 хүртэл
18		Хөдөлгөөний эрчимшилт, хоног өнгөрөх машины тоо (жилийн дундаж)	151-аас дээш	101-150	100 хүртэл
19	Төмөр замын сүлжээтэй уялдах байдал		Төмөр замын сүлжээтэй	Зарим хэсэг нь сүлжээтэй	Сүлжээгүй

Үндэсний дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг тодорхойлох орон зайн анализ, дүн шинжилгээ

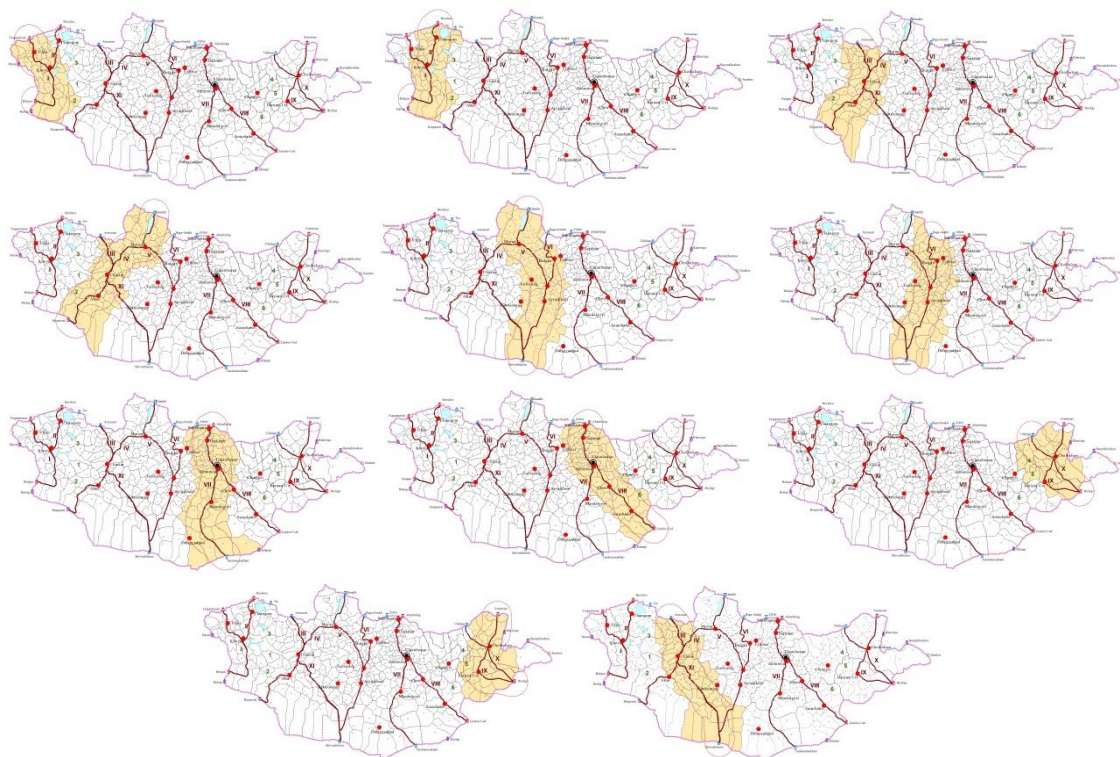
Тэнхлэгт татагдсан хүн амын тоо

Тэнхлэг тодорхой орон зайд үйлчлэх ба энэ зайг судлаачид олон янзаар авч судалгаа явуулсан байна. Тухайбал:

- Замын сүлжээний бүтцээс хамааруулж авто тээврийн нөлөөллийн хүрээг тодорхойлсон ба ингэхдээ тээврийн сүлжээ нэг өдөр туулах боломжтой замыг тооцон нөлөөллийн бүсийг тооцон үзжээ [77].
- “Монгол орны хүн амын нутагшилт, хотжилтын орчин үеийн асуудал”71 Сэдэвт ажлын хүрээнд замаас 100 хүртэл км байрлах сумдын нийгэм эдийн засгийн иж бүрэн судалгааг явуулж, тухайн замын нөлөөллийн хүрээ болгон авч үзжээ.
- “Аж үйлдвэрлэлийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах”65 ажлын хүрээнд замын нөлөөллийн бүсийг татахдаа төмөр замаас 120 км, авто замаас 100 км- ээр тооцож тодорхойлж үзжээ.
- Дэд бүтцийн шугамууд нь тэнхлэгээсээ хоёр тийш 150-200 км зайд үйлчилдэг тул нийтдээ 300-400км өргөнтэй зурвас газар нь дэд бүтцийн үйлчилгээний сав нутаг болно 60 гэж тодорхойлсон байна.

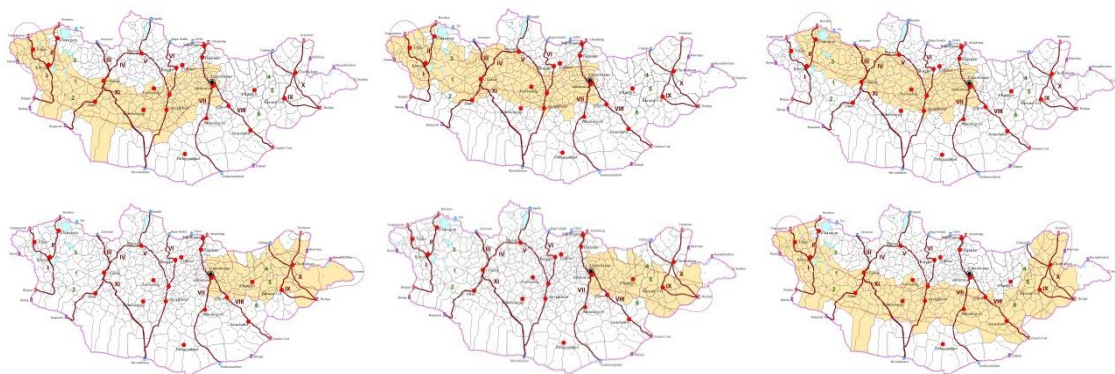
Дээрх эрдэмтэдийн дэвшүүлсэн зайг харгалзан үзэж бид судалгаандаа 100 км нөлөөллийн бүсийг авч үзсэн. Тухайн тодорхойлсон тэнхлэг замуудаас 100 км нөлөөллийн бүсийг татаж, түүнд хамрагдаж байгаа бүс нутгийг тодорхойллоо. Бүс нутаг хамаарагдах аймгийн төв, сумын хүн амын бодит тоонд тулгуурлан тухайн тэнхлэгт татагдаж буй хүн амын тооцоолов.

Босоо тэнхлэгийн нөлөөллийн бүсэд улсын зэрэглэлтэй 3 хот, аймгийн зэрэглэлтэй 17 хот, 274 сум (Зураг 81) орших ба нийт 3032521 хүн ам хамаарагдаж байна.



Зураг 81. Босоо тэнхлэгт татагдсан бүс нутаг

Харин хэвтээ тэнхлэгийн нөлөөллийн бүсэд улсын зэрэглэлтэй 1 хот, аймгийн зэрэглэлтэй 15 хот, 245 сум (Зураг 82) орших ба нийт 2658271 хүн ам хамаарагдаж байна.



Зураг 82. Хэвтээ тэнхлэгт татагдсан бүс нутаг

Тэнхлэгийн боломжит хувилбар бүрээр нөлөөллийн бүс дэх хүн амын тоог харьцуулан үзэхэд босоо чиглэлийн Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрээнцав чиглэлийн тэнхлэгүүд нь 300 мянгаас дээш хүн амыг өөртөө татах боломжтой (хүснэгт 77) байна.

Хүснэгт 77. Босоо болон хэвтээ тэнхлэгт татагдсан хүн амын тоонд тулгуурласан потенциалын үнэлгээ

Тэнхлэгийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Нөлөөлийн бүсэд орших		Хүн амын тоо	Балл
		Хотын тоо	Сумын тоо		
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	2	34	208180	2
Босоо	Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган	2	37	191569	2
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	2	41	138771	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	3	57	256073	2
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	4	76	412743	3
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	4	69	428833	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	6	67	415892	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	6	67	412149	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	2	22	112352	1
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	1	21	133718	1
Босоо	Арцсуурь – Улиастай – Шивээхүрэн	1	52	160461	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	6	128	631588	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	6	127	636022	3
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	6	110	519842	3
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	5	43	277097	2
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	4	40	222107	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	10	146	740414	3

Тэнхлэг дайрч буй хотууд

Тэнхлэг дагуу хичнээн хот, дэд бүтцийн зангилаан дээр ямар томоохон хот, суурин газар оршиж байгаа нь тухайн тэнхлэгийн нийгэм, эдийн засгийн ач холбогдлыг тодорхойлно. Иймээс тэнхлэгийн дагуу үүсч буй зангилаа хот, түүний зэрэглэл статус, тэнхлэгийн дайрч буй хотууд, тэдгээр хотуудын хүн амын жилийн дундаж өсөлт гэсэн 4 дэд үзүүлэлтийг ашиглан үнэлгээ хийлээ.

Ингэхдээ нэгдүгээрт тэнхлэгийн маршрутын дагуу хичнээн зангилаа хот (хэвтээ болон босоо тэнхлэгүүдийн огтлолцолд орших хот)-ыг дайран өнгөрч байгааг харгалзан тоон утгаар, хоёрдугаар тэдгээрийн зэрэглэл, статусыг харгалзан үзсэн бөгөөд Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, Хот тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хууль [56]-д заасан хотын ангилалыг гол болгон авлаа. Тухайлбал нийслэл хот, улсын зэрэглэлтэй хот, бүсийн тулгуур төв, аймгийн зэрэглэлтэй хот гэсэн ангиллаар зангилаа хотуудыг ангилж, зэрэглэл тус бүр ялгаатай байдлаар үнэлгээ өгсөн.

Гуравдугаарт тэнхлэгийн маршрутын дайран өнгөрч буй хот (нийслэл хот, аймгийн төв хот, зангилаа хотыг оруулан тооцсон)-ын тоон утгаар, дөрөвдүгээрт тэнхлэг дайран өнгөрч буй хотуудын хүн амын жилийн дундаж өсөлтийг харгалзан үзлээ. Хүн амын жилийн дундаж өсөлтийг дараах томъёогоор тооцлоо.

$$ЖДӨХ = \frac{ХА_M - ХА_C}{Х * ХА_C} * 100$$

ЖДӨХ - Хүн амын жилийн дундаж өсөлт

ХА_м - Тайлант оны хүн амын тоо

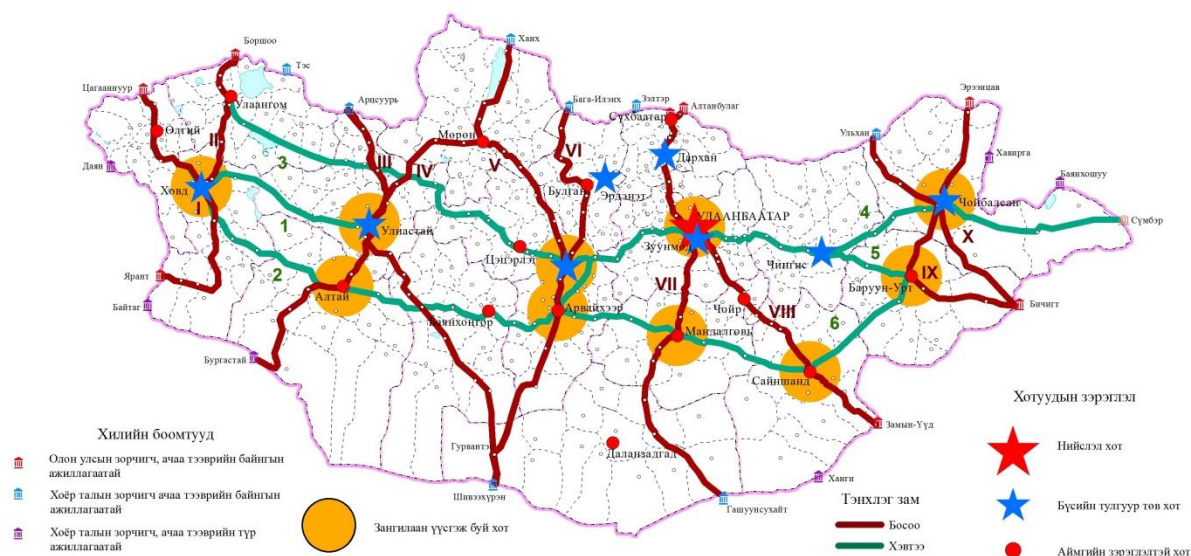
ХА_с - Суурь оны хүн амын тоо

Х - Суурь болон тайлант оны хоорондох хугацаа

Монгол улсын хэмжээнд хүн амын тоо 2008-2018 оны хооронд жилд дундажаар 2.04 хувиар өсч байна. Дээрх улсын хүн амын жилийн дундаж өсөлтийг жишиг үзүүлэлт болгон аймгийн төв болон сумдын хүн амыг 1.“буурсан”, 2.“хэвийн өссөн”, 3. “механик өсөлттэй” гэсэн 3 түвшинд [167] ялгасан. Дээрх 3 нөхцөл нь дараах утгыг илэрхийлнэ.

- **“буурсан”** - хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувь нь сөрөг утгатай буюу тухайн хугацаанд аймгийн төв болон суманд хүн ам буурсан.
- **“хэвийн өссөн”** - хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувь нь 0 – 2.04% (2008-2018 оны хооронд Улсын хэмжээнд тооцсон өсөлтийн хувь)-ийн хооронд аймгийн төв болон суманд хүн ам өссөн.
- **“механик өсөлттэй”** - хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувь нь 2.04% (2008-2018 оны хооронд Улсын хэмжээнд тооцсон өсөлтийн хувь)-иас ихээр аймгийн төв болон суманд хүн ам өссөн.

Боломжит тэнхлэг зам тэдгээрийн огтлолцол дээр орших зангилаа хотын тоо, зэрэглэлийг авч үзье. Судалгаа явуулж буй босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн огтлолцол дээр нийт 10 зангилаа хот орших байна. Эдгээр хотуудыг зэрэглэлээр авч үзвэл 1 улсын зэрэглэлтэй хот, 4 бүсийн тулгуур төв хот, 5 аймгийн зэрэглэлтэй хот (Зураг 83) байна.



Зураг 83. Тэнхлэгийн дагуу болон зангилаа үүсгэж буй хотууд, тэдгээрийн зэрэглэл, статус

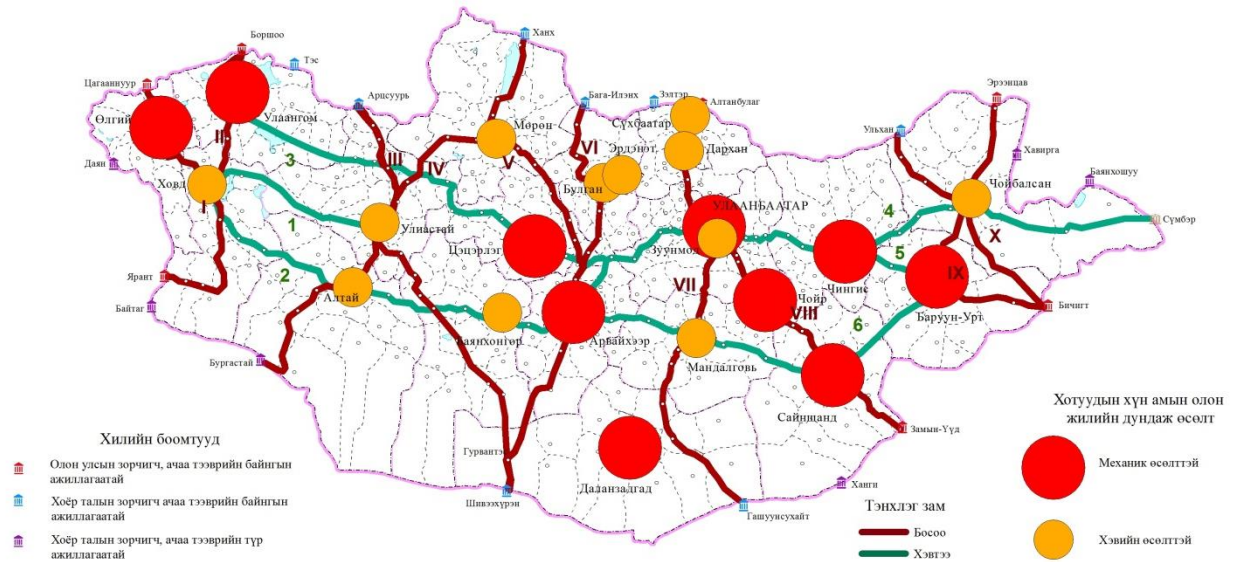
Босоо болон хэвтээ тэнхлэг бүрийн зангилаа хотын тоо, зэрэглэл статуст тулгуурлан үнэлэхэд бүх тэнхлэгүүд нь бүсийн тулгуур төвийг дайрч байгаа боловч Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн зангилаа хот нийслэл хот, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрээнцав чиглэлийн тэнхлэгүүд нь тус бүр 2 бүсийн тулгуур хот нь зангилаа хот болж байна. Харин Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган, Ульхан – Чойбалсан – Бичигт, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар чиглэлийн тэнхлэгүүд тус бүр 1 зангилаа хот үүсгэж (Хүснэгт 78) байна.

Хүснэгт 78. Босоо болон хэвтээ боломжит тэнхлэгүүдийн дагуу үүсэх зангилаа хот, түүний зэрэглэл, статуст тулгуурласан потенциалын үнэлгээ

Тэнхлэгийн хэлбэр	Тэнхлэгийн дугаар	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэгт дагуу орших		Балл
			Зангилаа хотуудын тоо	Зангилаа хотуудын зэрэглэл статус	
Босоо	I	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	1	Бүсийн тулгуур төв хот	2
Босоо	II	Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган	1	Бүсийн тулгуур төв хот	2
Босоо	III	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	2	Бүсийн тулгуур төв хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Босоо	IV	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	2	Бүсийн тулгуур төв хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Босоо	V	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	2	Бүсийн тулгуур төв Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Босоо	VI	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	2	Бүсийн тулгуур төв Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Босоо	VII	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	2	Улсын нийслэл хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Босоо	VIII	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	2	Улсын нийслэл хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Босоо	IX	Эрээнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	2	Бүсийн тулгуур төв хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Босоо	X	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	1	Бүсийн тулгуур төв хот	2
Босоо	XI	Арцсуурь – Улиастай – Шивээхүрэн	1	Бүсийн тулгуур төв хот	2
Хэвтээ	1	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	3	Бүсийн тулгуур төв 2 хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Хэвтээ	2	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	3	Бүсийн тулгуур төв хот Аймгийн зэрэглэлтэй 2 хот	3
Хэвтээ	3	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	1	Бүсийн тулгуур төв хот	2
Хэвтээ	4	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	2	Бүсийн тулгуур төв хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Хэвтээ	5	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	2	Бүсийн тулгуур төв хот Аймгийн зэрэглэлтэй хот	3
Хэвтээ	6	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр –	7	Бүсийн тулгуур төв 2 хот	3

	Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Аймгийн зэрэглэлтэй 5 хот
--	--	------------------------------

Боломжит тэнхлэг дайран өнгөрч буй хотуудын тоо болон хүн амын өсөлтийг авч үзье. Манай улсын хүн ам 2008-2018 оны хооронд жилд 2.04 хувиар өсчээ. Улсын хэмжээнд Улсын зэрэглэлтэй 3 хот аймгийн зэрэглэлтэй 19 хот байна. Эдгээрийн хүн амын олон жилийн дундаж өсөлтийг тооцож улсын дундаж утгатай харьцуулан үзэхэд Өлгий, Улаангом, Цэцэрлэг, Арвайхээр, Улаанбаатар, Чойр, Чингис, Сайншанд, Баруун-Урт хотын хүн амын механикаар өсч, бусад хотуудын хүн ам хэвийн өсөлттэй (Зураг 84) байна.



Зураг 84. Хотуудын хүн амын олон жилийн дундаж өсөлт

Боломжит тэнхлэг тус бүрээр дайрч буй хотуудын хүн амын нийлбэр утгад тулгуурлан хүн амын жилийн дундаж өсөлтийг тооцоолоход хотын хүн ам Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав чиглэлийн дагуу механикаар өсч, бусад чиглэлийн дагуу хэвийн өсөлттэй (Хүснэгт 79) байна.

Хүснэгт 79. Босоо болон хэвтээ боломжит тэнхлэг дайрч буй хот, тэдгээрийн хүн амын олон жилийн дундаж өсөлттэй харьцуулсан үнэлгээ

Тэнхлэг-ийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэг дайрч буй хотуудын тоо	Хотуудын хүн ам			Балл
			2008 он	2018 он	Олон жилийн дундаж өсөлт	
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	2	55569	67266	2.10	3
Босоо	Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	2	51242	61949	2.09	3
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	2	31987	35627	1.14	2
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай –Алтай – Бургастай	3	67908	76137	1.21	2
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	2	61543	72857	1.84	2
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	2	37945	44929	1.84	2

Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	5	1161212	1553699	3.38	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	5	1162193	1558705	3.41	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	2	56807	68260	2.02	2
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	1	41258	46710	1.32	2
Босоо	Арцсуурь – Улиастай – Шивээхүрэн	1	16198	16696	1.32	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	5	102690	118599	1.55	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	5	124419	150229	2.07	3
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	4	55092	66250	2.03	2
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	2	58412	70381	2.05	3
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	2	32703	45221	3.83	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	9	204310	247024	2.09	3
Улсын дүн			2645525	3186347	2.04	

Дээрх үзүүлэлтүүдэд тулгуурлан боломжит тэнхлэгүүдийг үнэлэхэд босоо чиглэлийн Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав чиглэлийн тэнхлэгүүдийн дагуу улсын болон бүсийн чанартай хот суурин олноор төвлөрч, хотжилт нэмэгдэж байна.

Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл боомтын зэрэглэл, ангилал

Хилийн боомт гэдэг нь тухайн улсыг гадаад улсуудтай холбож буй цэгийг ойлгоно. Хилийн боомтыг зэрэглэлээр нь олон улсын байнгын ажиллагаатай, 2 талын байнгын ажиллагаатай, 2 талын түр ажиллагаатай гэж 3 ангилна [168]. Манай улс нь Оросын холбооны улстай хиллэдэг 9, БНХАУ-тай хиллэдэг 12 боомттой байна. Үүнээс Алтанбулаг, Цагааннуурын боомтыг худалдааны, Замын-Үүдийн боомтыг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгон зарласан. Олон улсын боомт 3, хоёр талын байнгын ажиллагаатай боомт 8, түр ажиллагаатай боомт 7 байна.

Тэнхлэг замуудын эхлэл төгсгөл цэг болж байгаа боомт зэрэглэл, ангилал нь тэнхлэгийн хөрш орнууд болон олон улстай харицахад чухал ач холбогдолтой байна. Тийм учраас боломжит тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл болох боомтуудын зэрэглэл, ангилалыг авч үзье.

Судалгааны хүрээнд дэвшүүлсэн босоо чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр

– Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрэнцав зэрэг тэнхлэгүүдийн эхлэл төгсгөл боомт нь чөлөөт бүс болон олон улсны боомт (Хүснэгт 80) байна.

Хүснэгт 80. Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн эхлэл, төгсгөл боомтын зэрэглэл, ангилалд тулгуурласан потенциалын үнэлгээ

Тэнхлэг-ийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэгийн эхлэл боомт		Тэнхлэгийн төгсгөл боомт		Балл
		Боомтын нэр	Боомтын ангилал, зэрэглэл	Боомтын нэр	Боомтын ангилал, зэрэглэл	
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Цагааннуур	Худалдааны чөлөөт бүс	Булган	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	3
Босоо	Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	Боршоо	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	Булган	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	3
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Арцсуурь	2 талын түр ажиллагаатай боомт	Бургастай	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Ханх	2 талын түр ажиллагаатай боомт	Бургастай	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Ханх	2 талын түр ажиллагаатай боомт	Шивээхүрэн	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	2
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Бага-Илэнх	2 талын түр ажиллагаатай боомт	Шивээхүрэн	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	2
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Алтанбулаг	Худалдааны чөлөөт бүс	Гашуунсухайт	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Алтанбулаг	Худалдааны чөлөөт бүс	Замын-Үүд	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Эрэнцав	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	Бичигт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	3
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Ульхан	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	Бичигт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	3
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Арцсуурь	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	Шивээхүрэн	2 талын байнгын ажиллагаатай боомт	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Цагааннуур	Худалдааны чөлөөт бүс	УБ	Нийслэл хот	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Цагааннуур	Худалдааны чөлөөт бүс	УБ	Нийслэл хот	3
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Боршоо	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	УБ	Нийслэл хот	3
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Сүмбэр	Олон улсын түр ажиллагаатай боомт	УБ	Нийслэл хот	2
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Бичигт	Олон улсын байнгын	УБ	Нийслэл хот	3

			ажиллагаатай боомт			
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Цагааннуур	Худалдааны чөлөөт бүс	Эрэнцав	Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт	3

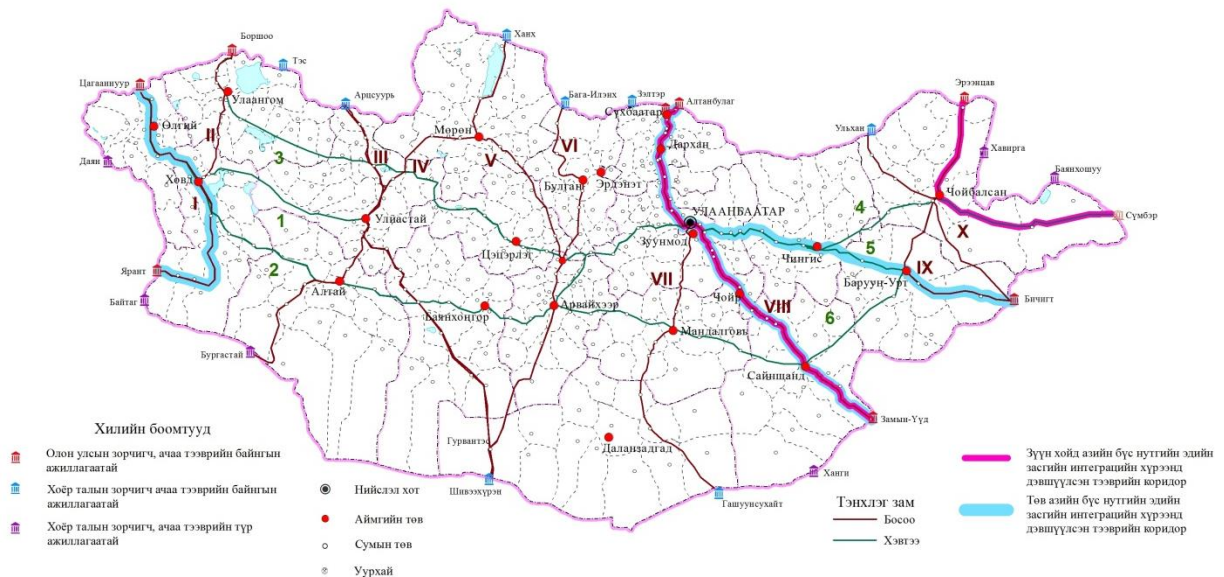
Тэнхлэгүүдийн гадаад бодлого, хөтөлбөртэй уялдах байдал (Бүс нутгийн интеграци, коридортой холбогдох байдал)

Тэнхлэгүүд нь гадаад бодлого хөтөлбөртэй уялдах байдлыг харгалзан үзэхдээ нэгдүгээрт Бүс нутгийн эдийн засгийн интераци, хоёрдугаарт Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийг харгалзан үзсэн. Дээрх коридорын чиглэлүүдийг Arcgis программын тусламжтайгаар зураглаж, тэнхлэгийн маршруттай давхцуулах байдлаар харьцуулсан дүн шинжилгээ хийж, коридор болон тэнхлэг замуудын орон зайн давхцалд тулгуурлан шинжилгээ хийлээ.

Манай улс нь Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Зүүн Хойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэн хамтран ажиллаж байна.

Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци хамтын ажиллагааны хөтөлбөрийн хүрээнд 6 коридорыг батлан хэрэгжүүлж байгаа ба үүнээс манай орны нутгаар CAREC 4 коридор нь дайрах ба дотроо 4а, 4b, 4с гэсэн 3 дэд коридор дайран өнгөрнө.

Зүүн хойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци хамтын ажиллагааны хөтөлбөрийн хүрээнд 9 коридорыг батлан хэрэгжүүлж байгаа ба манай улсын нутгаар Монгол – Таньжин, Түмэн гол гэсэн 2 коридор дайран (Зураг 85) өнгөрнө.



Зураг 85. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай холбогдох боломж

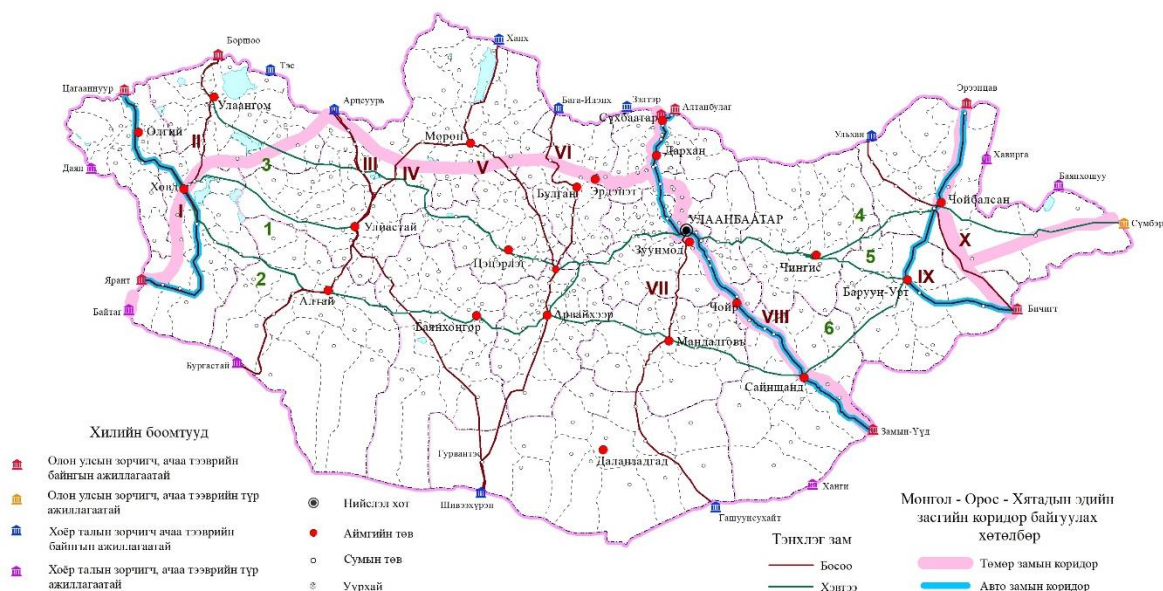
Харьцуулсан судалгааны үр дүнд босоо чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд тэнхлэгүүд, хэвтээ чиглэлийн Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар тэнхлэг нь шууд холбогдож байгаа бол босоо чиглэлийн Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт тэнхлэгүүд, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд –

Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрэнцав тэнхлэгүүд нь Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай холбогдох боломжтой байна. Харин хэвтээ чиглэлд Зүүн хойд азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай босоо чиглэлийн Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд тэнхлэг нь бүрэн, Ульхан – Чойбалсан – Бичигт чиглэлийн тэнхлэг нь зарим хэсгээрээ, хэвтээ чиглэлийн Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрэнцав тэнхлэгүүд нь холбогдох боломжтой (Хүснэгт 81) байна.

Хүснэгт 81. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай холбогдох боломжийн үнэлгээ

Тэнхлэг-ийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх боломж	Балл	Зүүн хойд азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх боломж	Балл
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Шууд холбогдоно	3	Боломжгүй	1
Босоо	Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай –Алтай – Бургастай	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Шууд холбогдоно	2	Боломжтой	2
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Боломжтой	3	Шууд холбогдоно	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Боломжгүй	2	Боломжтой	2
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Боломжтой	2	Боломжгүй	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Боломжтой	2	Боломжгүй	1
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Боломжгүй	1	Боломжтой	2
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Боломжтой	3	Боломжгүй	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрэнцав	Боломжгүй	1	Боломжгүй	1

“Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд тээврийн дэд бүтцийн салбарт 13 төсөл (үүнээс дэд бүтэцийн бүтээн байгуулалтай холбоотой төмөр зам 6, авто зам 3)- ийг хэрэгжүүлэхээр (Зураг 86) төлөвлөсөн.



Зураг 86. Босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийн Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридортой уялдах байдал

Тухайн тэнхлэг нь гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн авто зам, төмөр замын чиглэл, маршруттай давхцаж, уялдаж байх чухал юм. Тэнхлэг замуудыг Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын хүрээнд дэвшүүлсэн коридоруудтай харьцуулахад босоо чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, Эрээнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт тэнхлэгүүд нь бүрэн, Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Ульхан – Чойбалсан – Бичигт тэнхлэгүүд нь зарим хэсгээрээ, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрээнцав тэнхлэгүүд нь зарим хэсгээрээ давхцаж (Хүснэгт 82) байна.

Хүснэгт 82. Босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийн Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридортой уялдах байдлын үнэлгээ

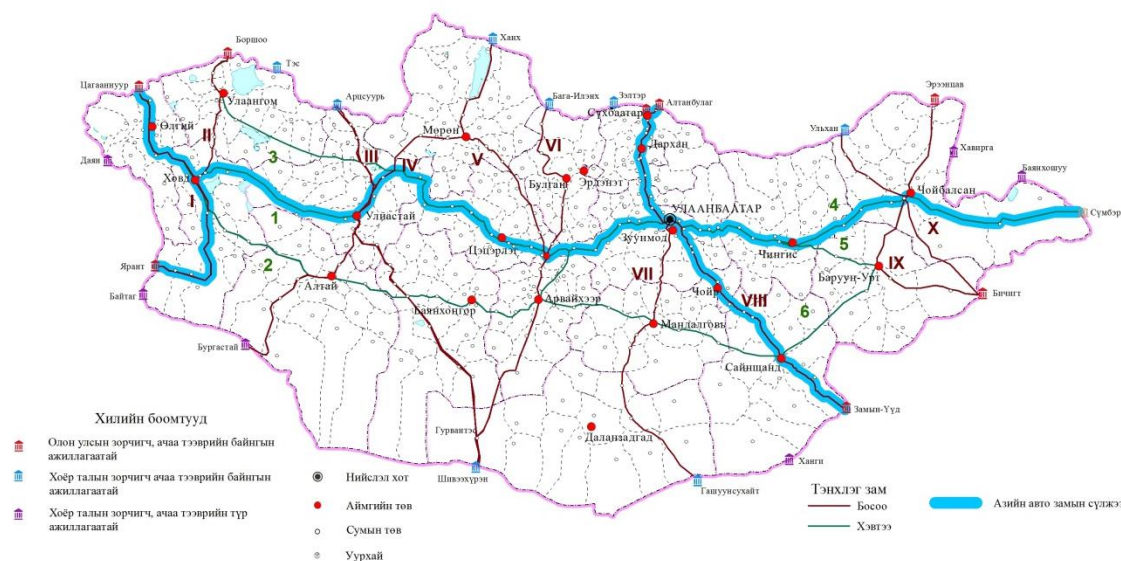
Тэнхлэг-ийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэг нь Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридортой давхцах байдал	Балл
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Давхацсан	3
Босоо	Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Давхцаагүй	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Давхцаагүй	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Давхцаагүй	1
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Давхцаагүй	1
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Давхацсан	3

Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Давхацсан	3
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Давхцаагүй	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Давхцаагүй	1
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Зарим хэсэг нь давхацсан	2

Тэнхлэгийн олон улсын авто замын сүлжээтэй холбогдсон байдал

Тэнхлэгийн олон улсын авто замын сүлжээтэй холбогдсон байдлыг харгалзан үзэхдээ нэгдүгээр Азийн авто замын сүлжээтэй уялдах байдал, хоёрдугаар тэнхлэг нь Монгол Улсын хилээс гараад ОХУ, БНХАУ-ын тээврийн үндсэн тэнхлэгүүдтэй хамгийн дөт байдлаар холбогдох байдлыг дэд шалгуур болгон авч үзсэн. Дээрх авто замын чиглэлүүдийг Arcgis программын тусламжтайгаар зураглаж, тэнхлэгийн маршруттай давхцуулах байдлаар харьцуулсан дүн шинжилгээ хийлээ.

Хуурай газраар хүрээлэгдсэн орны хувьд Монгол Улс хөрш зэргэлдээ болон бусад орнуудтай авто замын тээврээр найдвартай холбогдох, цаашид улс хоорондын тээврийг улам хөгжүүлэх шаардлагатай [135]. Манай улсын нутгаар олон улсын гэрээгээр улс хоорондын тээврийн хийх зөвшөөрөл бүхий Азийн авто замын сүлжээний АН3, АН4, А32 гэсэн коридор замууд дайран (Зураг 87) өнгөрнө [161].



Зураг 87. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын Азийн авто замын сүлжээтэй уялдах байдал

Тэнхлэг замуудыг Азийн авто замын коридор замуудтай харьцуулахад босоо чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд тэнхлэгүүд, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар тэнхлэгүүд нь бүрэн, босоо

чиглэлийн Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган, Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай, Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай –Алтай – Бургастай, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт тэнхлэгүүд, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрэнцав тэнхлэгүүд нь зарим хэсгээрээ давхцаж (Хүснэгт 83) байна.

Хүснэгт 83. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын Азийн авто замын сүлжээтэй уялдах байдлын үнэлгээ

Тэнхлэг-ийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэг нь Азийн авто замын сүлжээтэй давхцах байдал	Балл
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Давхацсан	3
Босоо	Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Давхцаагүй	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Давхцаагүй	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Давхцаагүй	1
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Давхцаагүй	1
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Давхацсан	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Давхцаагүй	1
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Давхцаагүй	1
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Давхцаагүй	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Давхцаагүй	1
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Давхацсан	2
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Зарим хэсэг нь давхацсан	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Зарим хэсэг нь давхацсан	2

Тэнхлэг замууд нь Монгол улс хилээс гараад хамгийн ойр орших бүс нутгийн чанартай тэнхлэг/коридор дээр орших томоохон (бүсийн төв) хотуудтай холбогдож улс хоорондын худалдаа, тээвэрлэлт хийнэ. Тиймээс хөрш орнуудын бүс нутгийн тэнхлэг/коридорын дагуу байрлах хамгийн ойр орших бүсийн чанартай томоохон хотуудыг тодорхойлсон бөгөөд улсын хилээс тэдгээр хотууд хүртэлх зайг тодорхойлж харьцуулсан дүн шинжилгээ хийлээ.

Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл боомтоос хамгийн ойр орших хөрш орнуудын тээврийн тэнхлэг замын дагуух хот хүртэлх зайг харгалзан үзэхэд босоо чиглэлийн Боршоо– Улаангом – Ховд

– Булган, Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай тэнхлэгүүд, хэвтээ чиглэлийн Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар тэнхлэг нь хамгийн дөт байдлаар холбогдож байгаа бол босоо чиглэлийн Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай, Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт, Ульхан – Чойбалсан – Бичигт тэнхлэгүүд, хэвтээ чиглэлийн Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар тэнхлэг нь хамгийн хол зайгаар алслагдсан (Хүснэгт 84) байна.

Хүснэгт 84. Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөлөөс бүс нутгийн түвшиний тээврийн коридорын дагуух хөрш орнуудын хамгийн ойр байгаа томоохон хот, түүнд хүртэлх зайнд тулгуурласан

ҮНЭЛГЭЭ

Тэнхлэгийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөлөөс бүс нутгийн түвшиний тээврийн коридорын дагуух хөрш орнуудын хамгийн ойр байгаа томоохон хот, түүнд хүртэлх зай				Балл
		Эхлэл боомтоос		Төгсгөл боомтоос		
		Хот	Зай	Хот	Зай	
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Барнаул	700	Өрөмч	400	2
Босоо	Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган	Абакан	350	Өрөмч	400	2
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Абакан	850	Өрөмч	700	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Эрхүү	250	Үрүмчи	400	3
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Эрхүү	170	Ланжоу	900	1
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Улаан-Үд	400	Ланжоу	900	1
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Улаан-Үд	185	Хөх хот	500	2
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Улаан-Үд	185	Бээжин	550	2
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Чита	300	Чанчун	950	1
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Чита	300	Чанчун	950	1
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Абакан	500	Ланжоу	900	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Барнаул	700	Улаанбаатар	0	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Барнаул	700	Улаанбаатар	0	2
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Абакан	350	Улаанбаатар	0	3
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Чанчун	700	Улаанбаатар	0	2
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Чанчун	950	Улаанбаатар	0	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Барнаул	700	Чита	300	2

Тэнхлэгийн дагуух аж үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүс, байршил

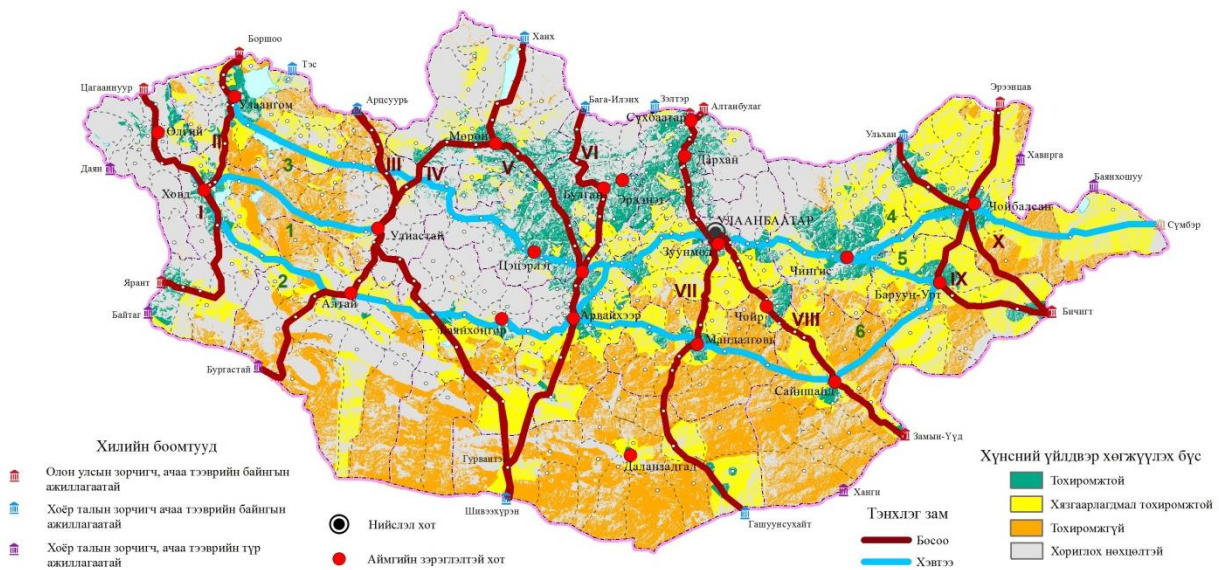
Тус хүрээлэнгээс “Аж үйлдвэрлэлийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах [112]” ажлыг 2018 онд хийж гүйцэтгэсэн бөгөөд хүнд үйлдвэрийг төмөр, зэс, газрын тосны үйлдвэрээр, хөнгөн үйлдвэрийг ноос, ноолуур, арьс ширний үйлдвэрээр, хүнсний үйлдвэрийг мах, сүү, гурилан бүтээгдэхүүний үйлдвэрээр төлөөллүүлэн зураглалын ажлыг хийж гүйцэтгэсэн ба уг үр дүнг судалгаандаа авч ашигласан.

Төлөөлөл болгон авсан үйлдвэрүүдийг ижил жингийн аргаар нэгтгэж, хүнд, хөнгөн, хүнсний үйлдвэрийг хөгжүүлэх бүсийг тодорхойллоо.

Хүнд, хөнгөн, хүнсний, үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийн орон зайн зургийг тээврийн тэнхлэгүүдтэй давхцуулах замаар харьцуулан үзлээ. Ингэхдээ үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсийг дайрч буй байдалд тулгуурлан дүн шинжилгээ хийлээ.

1. Тэнхлэгүүдийг хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулан үзье.

Маж, сүү, гурилан бүтээгдэхүүний үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийн зураглалыг ижил жингийн аргаар нэгтгэн хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийг тодорхойлоход аймгийн төв хотын орчим, зарим хилийн боомтын орчим, хангайн нурууны зүүн хойд хэсгийн сумд нь тохиромжтой үнэлгээг авч (Зураг 88) байна.



Зураг 88. Хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүс

Дээрх хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүдийг тэнхлэгүүдтэй харьцуулан үзэхэд хэвтээ босоо чиглэлийн Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, хэвтээ чиглэлийн Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрээнцав тэнхлэгүүд нь хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой нутгуудаар дайран өнгөрч (Хүснэгт 85) байна.

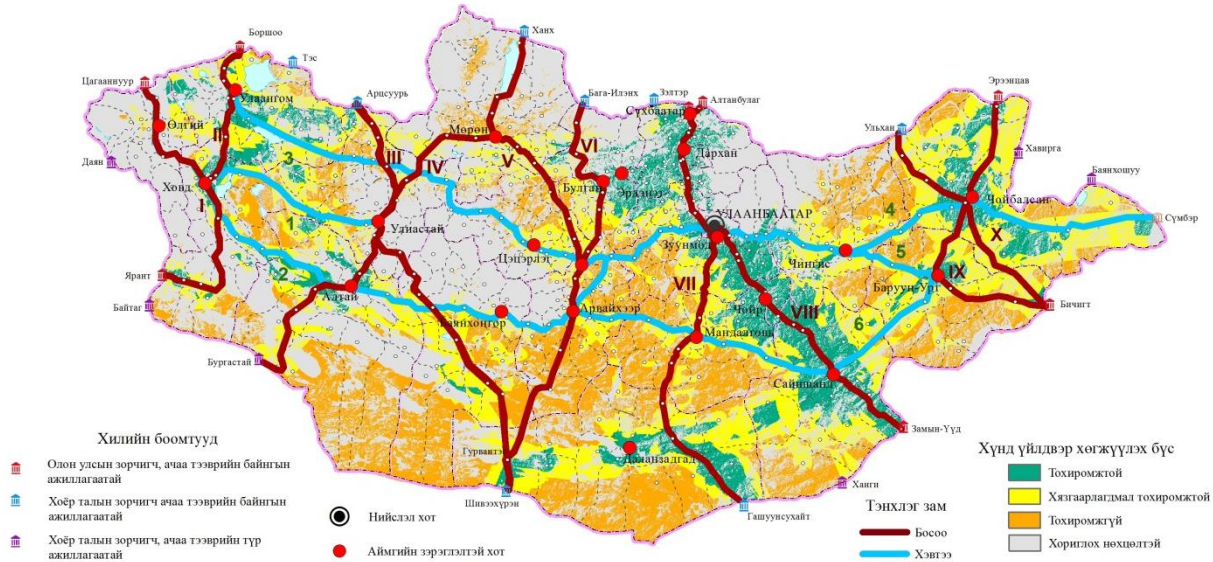
Хүснэгт 85. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын дагуух хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулсан үнэлгээ

Тэнхлэгийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэгийн дагуух хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсийн байршил			Балл
		Тохиромжтой	Хязгаарлагдмал тохиромжтой	Тохиромжгүй	

Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Өлгий, Ховд хот, Булган сум орчмын бүс	Үенч орчмын бүс	Бусад	3
Босоо	Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	Улаангом, Ховд хот, Булган сум орчмын бүс	Үенч орчмын бүс	Бусад	3
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай		Алтай орчмын бүс	бусад	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Мөрөн, орчмын бүс	Алтай орчмын бүс	бусад	2
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Мөрөн, Архангань хойд хэсгийн сумдын, Арвайхээр орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Эрдэнэт, Булган, Арвайхээр орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Дархан, Сүхбаатар, Улаанбаатар, Мандалговь орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Дархан, Сүхбаатар, Улаанбаатар, Чойр, Сайншанд орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Чойбалсан орчмын бүс	Халхгол, Баяндун, Дашбалбар, Чулуунхороот орчмын бүс	бусад	3
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Чойбалсан, Баян-Уул орчмын бүс	Баяндун, Дашбалбар орчмын бүс	бусад	3
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн		Хүрээ марал, Бууцагаан, Гурвантэс орчмын бүс	бусад	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Өлгий, Ховд, Улиастай, Тосонцэнгэл(ЗА), Цэцэрлэг(АХ) орчмын бүс		бусад	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Өлгий, Ховд, Улиастай, Арвайхээр орчмын бүс	Баянхонгор, Алтай орчмын бүс	бусад	3
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Улаангом, Тосонцэнгэл(ЗА), Цэцэрлэг(АХ) орчмын бүс		бусад	3
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Багануур, Чингис, Чойбалсан орчмын бүс	Халх гол орчмын бүс	бусад	3
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Багануур, Чингис, Баруун-Урт, Бичигт орчмын бүс		бусад	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Өлгий, Ховд, Арвайхээр, Мандалговь, Сайншанд, Баруун-Урт, Чойбалсан орчмын бүс	Алтай, Баянхонгор орчмын бүс	бусад	3

2. Тэнхлэгүүдийг хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулан үзье.

Төмөр, зэс, газрын тосны үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийн зураглалыг ижил жингийн аргаар нэгтгэн хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийг тодорхойлоход төмөр замын сүлжээтэй, зарим аймгийн төв болон хилийн боомтын орчимд тохиромжтой үнэлгээг авч (Зураг 89) байна.



Зураг 89. Хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх бүс

Хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүдийг тэнхлэгүүдтэй харьцуулан үзэхэд босоо чиглэлийн Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, хэвтээ чиглэлийн Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрэнцав тэнхлэгүүд нь хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой нутгуудаар дайран өнгөрч (Хүснэгт 86) байна.

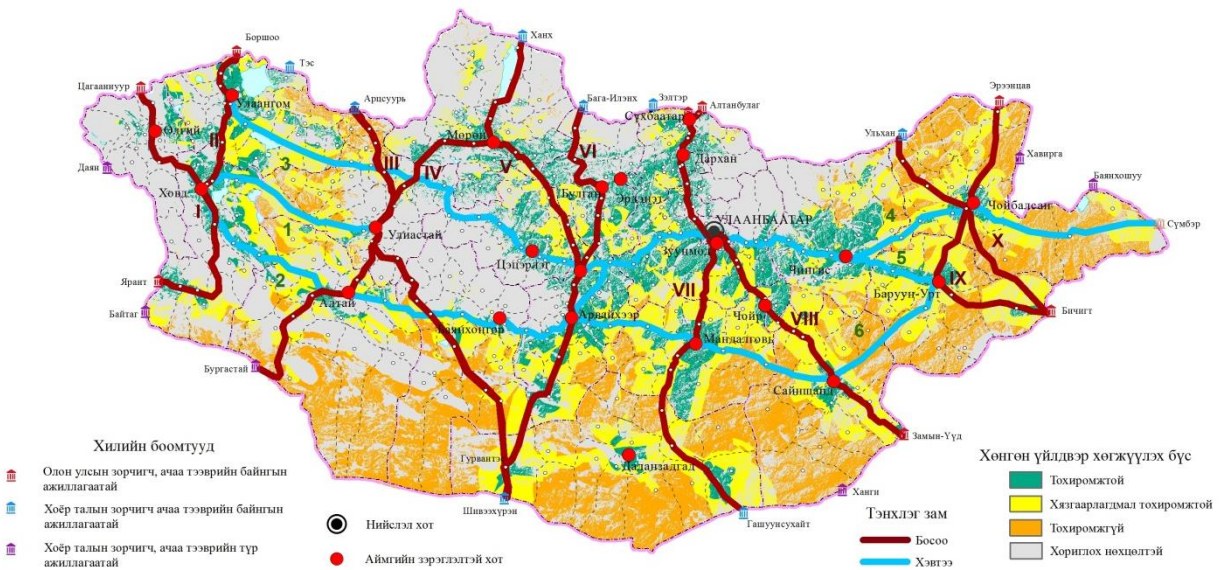
Хүснэгт 86. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын дагуух хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулсан үнэлгээ

Тэнхлэгийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэгийн дагуух хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсийн байршил			Балл
		Тохиромжтой	Хязгаарлагдмал тохиромжтой	Тохиромжгүй	
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган		Өлгий, Ховд орчмын бүс	бусад	1
Босоо	Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган		Улаангом, Ховд орчмын бүс	бусад	1
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Улиастай орчмын бүс	Алтай орчмын бүс	бусад	2
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Мөрөн, Цэцэрлэг, Улиастай орчмын бүс	Алтай орчмын бүс	бусад	3
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Мөрөн, Арвайхээр, Гурван тэс орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Эрдэнэт, Арвайхээр, Гурван тэс орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Дархан, Сүхбаатар, Багахангай, Мандалговь, Цогтцэций орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Дархан, Сүхбаатар, Багахангай, Чойр, Бор-Өндөр, Сайншанд орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Чойбалсан, Баруун-Урт орчмын бүс	Баяндун, Дашбалбар,	бусад	3

			Чулуунхороот орчмын бүс		
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Чойбалсан орчмын бүс	Баяндун, Дашбалбар, Чулуунхороот орчмын бүс	бусад	2
Босоо	Арцуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Гурван тэс орчмын бүс	Хүрээ марал, Бууцагаан орчмын бүс	бусад	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Улиастай орчмын бүс	Өлгий, Ховд орчмын бүс	бусад	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Баянхонгор, Арвайхээр орчмын бүс	Өлгий, Ховд, Алтай орчмын бүс	бусад	3
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар		Улаангом, Тосонцэнгэл(ЗА), Цэцэрлэг(ХӨ) орчмын бүс	бусад	1
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Багануур, Чингис, Чойбалсан орчмын бүс		бусад	3
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Багануур, Чингис, Баруун-Урт орчмын бүс		бусад	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан –Эрэнцав	Баянхонгор, Арвайхээр,Мандалговь, Сайншанд, Баруун-Урт, Чойбалсан орчмын бүс	Өлгий, Ховд, Алтай орчмын бүс	бусад	3

3. Тэнхлэгүүдийг хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулан үзье.

Ноос, ноолуур, арьс ширний үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийн зураглалыг ижил жингийн аргаар нэгтгэн хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх бүсийг тодорхойлоход аймгийн төв хот, зарим хилийн боомтын орчимд тохиромжтой үнэлгээг авч (Зураг 90) байна.



Зураг 90. Хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх бүс

Дээрх хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүдийг тэнхлэгүүдтэй харьцуулан үзэхэд босоо чиглэлийн Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үү, хэвтээ

чиглэлийн Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав тэнхлэгүүд нь хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой нутгуудаар дайран өнгөрч (Хүснэгт 87) байна.

Хүснэгт 87. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын дагуух хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулсан үнэлгээ

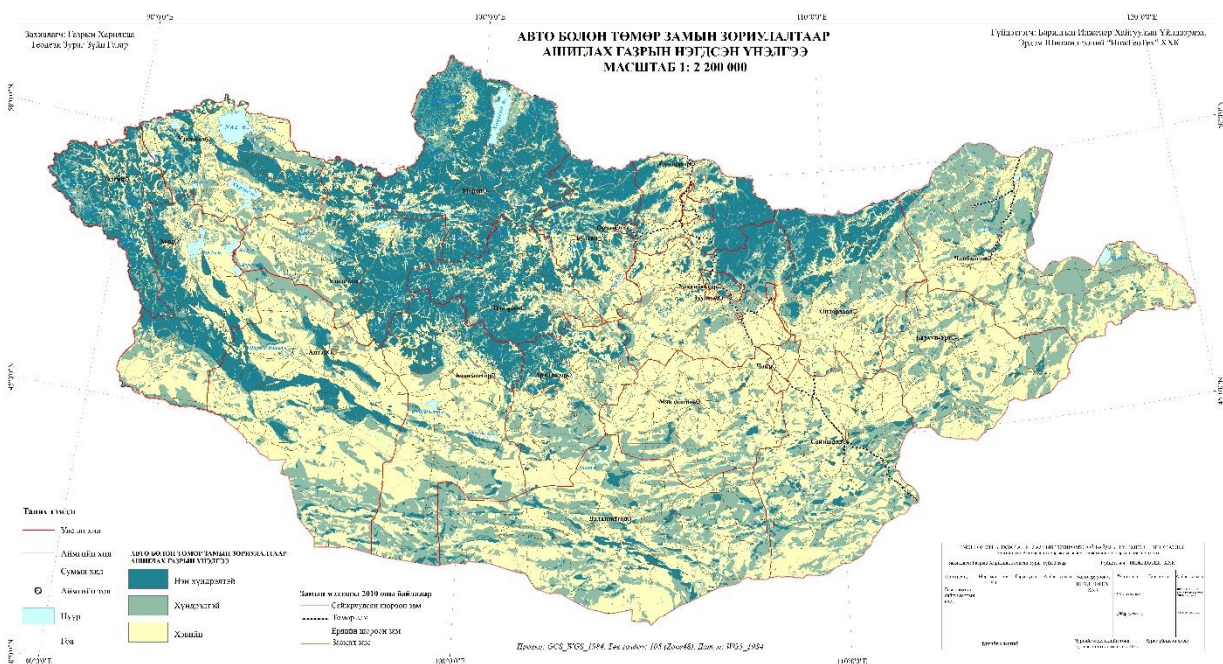
Тэнхлэгийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Тэнхлэгийн дагуух хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсийн байршил			Балл
		Тохиромжтой	Хязгаарлагдмал тохиромжтой	Тохиромжгүй	
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган		Өлгий, Ховд орчмын бүс	бусад	1
Босоо	Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган	Улаангом орчмын бүс	Ховд орчмын бүс	бусад	2
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Улиастай орчмын бүс	Алтай орчмын бүс	бусад	2
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Мөрөн, Тосонцэнгэл, Улиастай орчмын бүс	Алтай орчмын бүс	бусад	3
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Мөрөн, Арханганй хойд хэсгийн сумдын, Арвайхээр орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Эрдэнэт, Арвайхээр орчмын бүс		бусад	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Дархан, Улаанбаатар орчмын бүс	Мандалговь орчмын бүс	бусад	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Дархан, Улаанбаатар, Чойр орчмын бүс	Сайншанд орчмын бүс	бусад	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Баруун-Урт орчмын бүс	Чойбалсан орчмын бүс	бусад	2
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт		Чойбалсан орчмын бүс	бусад	1
Босоо	Арцсуурь – Улиастай – Шивээхүрэн		Гурван тэс орчмын бүс	бусад	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Улиастай, Тосонцэнгэл(ЗА), Цэцэрлэг(АХ) орчмын бүс	Өлгий, Ховд, Хархорин(ӨХ)орчмын бүс	бусад	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Арвайхээр орчмын бүс	Баянхонгор, Өлгий, Ховд, Алтай орчмын бүс	бусад	2
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Улаангом, Тосонцэнгэл(ЗА), Цэцэрлэг(АХ) орчмын бүс		бусад	3
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Багануур, Чингис орчмын бүс	Чойбалсан орчмын бүс	бусад	3

Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Багануур, Чингис, Баруун-Урт орчмын бүс		бусад	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Арвайхээр, Баруун-Урт, орчмын бүс	Өлгий, Ховд, Алтай, Баянхонгор, Мандалговь, Сайншанд, Чойбалсан орчмын бүс	бусад	3

Судалгаа явуулсан тэнхлэгүүдээс босоо чиглэлийн Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав тэнхлэгүүд нь аж үйлдвэрийн хөгжилтэй уялдан хөгжих боломжтой байна.

Тэнхлэгийн дагуух нутгийн зам шугам сүлжээ байгуулах газрын тохиромжтой байдлын үнэлгээ

Орон зайн физик чанарууд нь тээврийн төрөл, тухайн төрөлд ашиглагдаж болох үйлчилгээний цар хүрээ, түүний өртөг, хүчин чадал, найдвартай байдал зэрэгт хязгаарлалт үүсгэдэг. Хуурай газрын орон зайн орон зайн хувьд үндсэн газрын гадаргуу, ус зүй, уур амьсгал гэсэн үндсэн гурван хязгаарлалт байна [103]. дээрх нөхцлүүдийг харгалзан үзсний үндсэн дээр ИНЖГЕОТЕК ХХК-ын судалгааны баг “Монгол орны газар ашиглалтын тохиромжтой байдлын үнэлгээ”-г боловсруулсан. Энэхүү үнэлгээг боловсруулахад зам шугам сүлжээг барьж байгуулахад тохиромжтой газрыг газрын гадаргуу, инженер геологийн үнэлгээ, газар ашиглалтын суурь нөхцлийн үнэлгээг илтгэсэн нийт 13 үзүүлэлтийг ашиглан тодорхойлсон [165]. Монгол орны нийт нутаг дэвсгэрийн 18.7% нь авто болон төмөр замын зориулалтаар ашиглахад нэн хүндрэлтэй, 26.7% хүндрэлтэй, 54.5% нь хэвийн гэж (Зураг 91) тооцоолжээ.



Зураг 91. Авто болон төмөр замын замын зориулалтаар ашиглах газрын нэгдсэн үнэлгээ

Эндээс бид судалгаандаа хэвийн нөхцөлтэй талбай тэнхлэгийн маршрут дагуух зурвас нутгийн хэдэн хувийг эзэлж байгаа болон одоогийн замын хучилтын нөхцлийг харгалзан үзлээ. Дээрх тохиромжтой байдлын орон зайн зургийг Arcgis программын тусламжтайгаар тэнхлэгийн маршруттай давхцуулах байдлаар харьцуулсан дүн шинжилгээ хийж, орон зайн давхцалд тулгуурлан шинжилгээ хийлээ.

Дээрх үзүүлэлтэд тулгуурлан тэнхлэгийг үнэлэхэд босоо чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт, Ульхан – Чойбалсан – Бичигт, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар тэнхлэгүүд нь газрын гадаргын бартаажилт багатай, зам тавих суурь нөхцөл сайтай (Хүснэгт 88) байна.

Хүснэгт 88. Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн зам шугам сүлжээний газарт тохиромжтой байдлын ангилалтай харьцуулсан үнэлгээ

Тэнхлэгийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэг	Замын гадаргын хучилтын хэлбэр (давамгайлах хэлбэрийн эзлэх хувь)	Замын нийт урт	Тэнхлэгийн дагуух нутгийн зам шугам сүлжээ байгуулах газрын тохиромжтой байдлын үнэлгээ, ангилал, эзлэх хувь			Балл
				Хэвийн	Хүндрэлтэй	Нэн хүндрэлтэй	
Босоо	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Хатуу хучилттай, 100%	710	45	15	40	3
Босоо	Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган	Хатуу хучилттай, 80%	810	52.6	12.1	35.3	3
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Шороон, 100%	940	63	16.5	20.5	2
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Шороон, 92%	1230	36.8	28.1	35.1	1
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Шороон, 85%	1360	49.7	43.8	6.5	1
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Шороон, 95%	1150	50.4	24.3	25.3	2
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Хатуу хучилттай, 100%	1130	75	20	5	3
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Хатуу хучилттай, 100%	1005	75	20	5	3
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Шороон, 100%	715	77	20	3	3

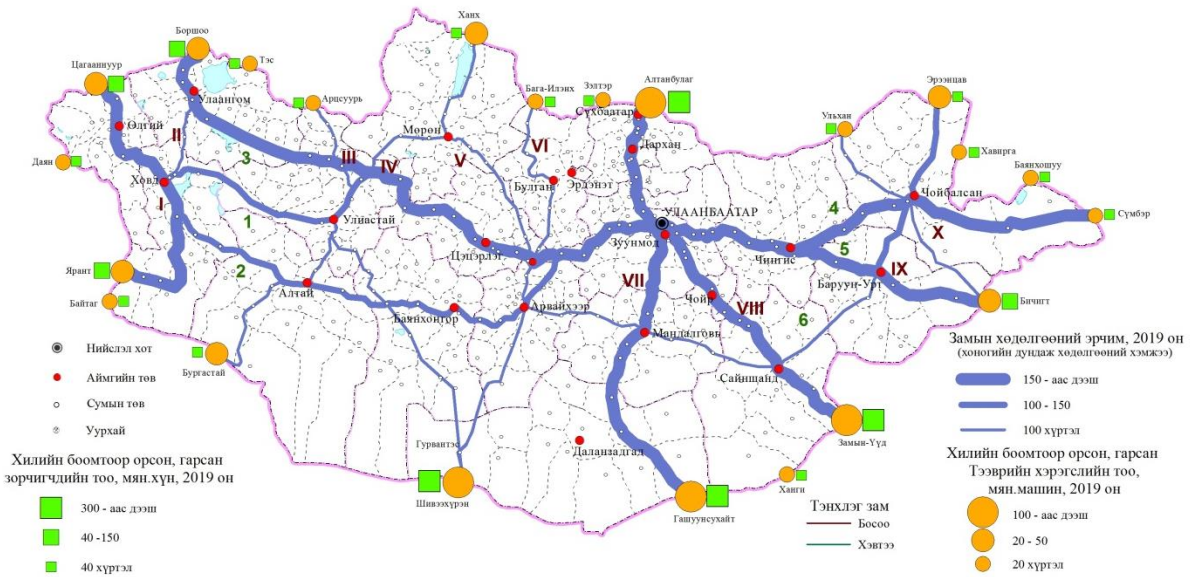
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Шороон, 100%	580	77	20	3	3
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Шороон, 100%	1030	50.4	24.3	25.3	1
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Хатуу хучилттай, 70%	1790	46.5	13.5	40	2
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Хатуу хучилттай, 94%	1810	60.6	14.7	24.7	3
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Хатуу хучилттай, 100%	1645	55	10	35	3
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Хатуу хучилттай, 61%	1050	62.2	34.8	3	3
Хэвтээ	Бичигт – Баруун- Урт – Чингис – Улаанбаатар	Хатуу хучилттай, 67%	845	76.7	18.3	5	3
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Шороон, 63%	2861	71.9	15	13.1	2

Тэнхлэгийн одоогийн ашиглалт

Тэнхлэгийг одоогийн ашиглалтын байдалд тулгуурлан үнэлэхдээ ачаа эргэлт, зорчигч эргэлт, замын хөдөлгөөний эрчим гэсэн гурван дэд үзүүлэлтийг ашигласан.

Ачаа эргэлт, зорчигч эргэлтийн статистик мэдээлэл манай орны хувьд замын чиглэл бүрээр бүртгэлжээгүй байдаг учраас тодорхойлох боломжгүй учир тухайн тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл боомтын хилээр орсон болон гарсан тээврийн хэрэгслийн тоо, зорчигчийн тоог судалгаандаа орлуулан ашигласан. Ингэхдээ тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл боомтын аль аль нь жигд ашиглагдаж байх нөхцлийг харгалзан хилээр нэвтэрсэн машин, зорчигчийн бодит тоон утгад тулгуурлан үнэлгээ хийлээ.

Монгол орны хэмжээнд жил бүр нийт хот хоорондын, хот хилийн боомт хоорондын 45 цэгт замын хөдөлгөөний эрчмийн тооллогыг хийгдэж байна. Дээрх замын хөдөлгөөний эрчмийн 2016-2019 оны мэдээнд тулгуурлан тэнхлэг замаар хоногт өнгөрөх машины тоонд дүн шинжилгээ (зураг 92) хийлээ.



Зураг 92. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын одоогийн ашиглалтын байдал

Хилээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн тоонд тулгуурлан тэнхлэгүүдийг үнэлэхэд Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл боомтоор нэвтэрч буй тээврийн хэрэгслийн тоо босоо чиглэлийн Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд тэнхлэгүүдэд 100 мянгаас дээш, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган, Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай, Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, Эрээнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрээнцав тэнхлэгүүдэд 20-50 мянга байна.

Хилээр нэвтэрсэн зорчигчдын тоонд тулгуурлан тэнхлэгүүдийг үнэлэхэд Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөл боомтоор нэвтэрч буй зорчигчдын тоо босоо чиглэлийн Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд тэнхлэгүүдэд 300 мянгаас дээш, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган, Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, хэвтээ тэнхлэгийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар, Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар тэнхдэгүүдэд 40-150 мянга (Хүснэгт 89) байна.

Хүснэгт 89. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын эхлэл төгсгөл боомтоор нэвтэрч буй тээврийн хэрэгсэл, зорчигчийн тоотой харьцуулсан үнэлгээ

№	Үндсэн тэнхлэгүүд	Боомтын нэр	Хилээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн тоо	Балл	Хилээр нэвтэрсэн зорчигчдын тоо	Балл
1	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	Цагааннуур	28938	3	109926	2
		Булган	42820		70407	
2	Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	Боршоо	28165	3	106279	2
		Ярант	42820		70407	
3		Арцсуурь	3361	1	15283	1

	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	Бургастай	26961		27428	
4	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	Ханх	14934	2	46960	1
		Бургастай	26961		27428	
5	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Ханх	14934	2	46960	2
		Шивээхүрэн	269774		346355	
6	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	Бага илэнх	дата байхгүй	1	дата байхгүй	1
		Шивээхүрэн	269774		346355	
7	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	Алтанбулаг	196690	3	651061	3
		Гашуунсухайт	518303		713278	
8	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	Алтанбулаг	196690	3	651061	3
		Замын-Үүд	564314		2279835	
9	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	Эрэнцав	3102	3	14065	1
		Бичигт	47339		99359	
10	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	Ульхан	1008	1	4400	1
		Бичигт	47339		99359	
11	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	Арцсуурь	3361	1	15283	1
		Шивээхүрэн	269774		346355	
1	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Цагааннуур	28938	3	109926	2
2	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	Цагааннуур	28938	3	109926	2
3	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	Боршоо	28165	3	106279	2
4	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	Сүмбэр	1378	1	2978	1
5	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	Бичигт	47339	3	99359	2
6	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	Цагааннуур	28938	3	109926	1
		Эрэнцав	3102		14065	

Замын хөдөлгөөний эрчмийн 2016-2019 оны мэдээнд тулгуурлан тэнхлэг замаар хоногт өнгөрөх машины тоонд дүн шинжилгээ хийхэд босоо чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, хэвтээ чиглэлийн Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар тэнхлэгүүдэд 150-аас дээш, босоо чиглэлийн Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар тэнхлэгүүдэд 100-150 машин хоногт дайран өнгөрч (Хүснэгт 90) байна.

Хүснэгт 90. Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын хөдөлгөөний эрчимтэй харьцуулсан үнэлгээ

Тэнхлэг замын хөдөлгөөний эрчим, дэд чиглэлээр	Тэнхлэг замын хөдөлгөөний эрчим	Балл
Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	165	3
Боршоо– Улаангом – Ховд – Булган	87	1
Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	79	1
Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	98	1
Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	50	1
Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	46	1
Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	2698	3
Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	2232	3
Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	113	2
Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	90	1
Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	79	1
Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	441	2
Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	402	2
Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	512	3
Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	727	3
Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	789	3
Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	185	1

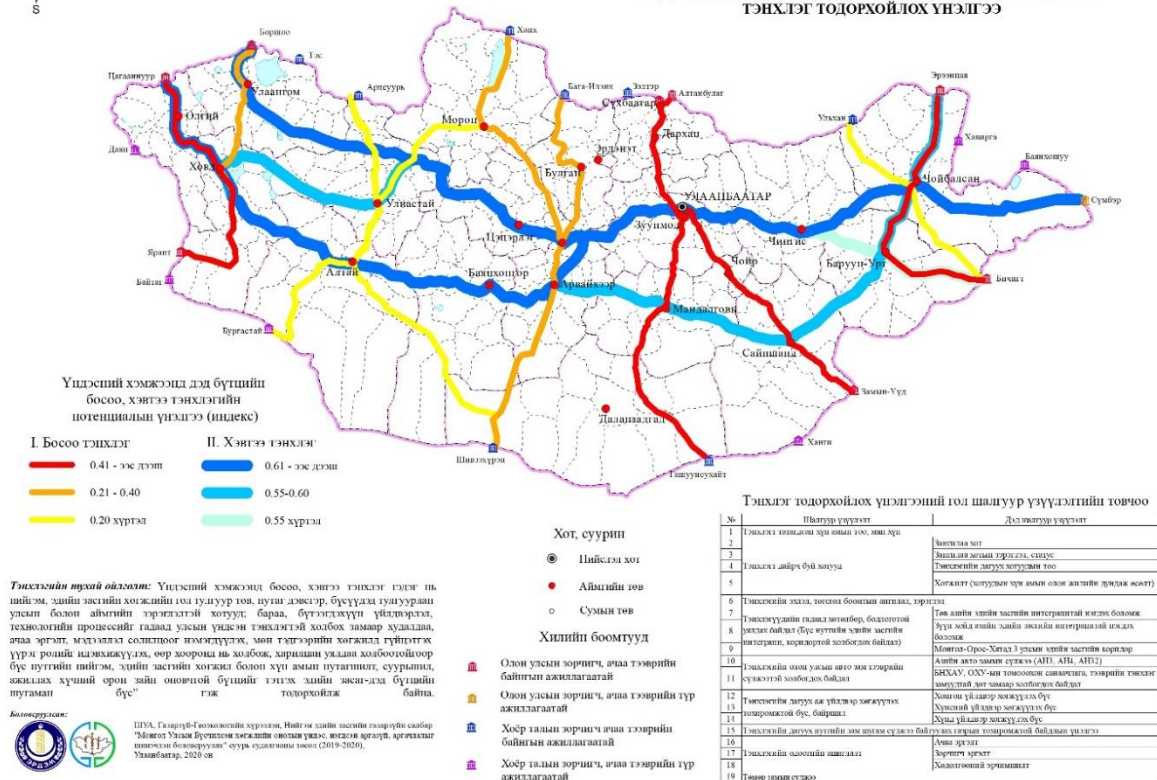
Дээрх 3 шалгуур үзүүлэлтэнд нэгтгэн тэнхлэгүүдийн ашиглалтын байдлыг үнэлэхэд босоо чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, хэвтээ чиглэлийн Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар тэнхдэгүүд нь замын хөдөлгөөний эрчим ихтэй, харьцангуй зорчиж буй зорчигчдын тоо болон тээврийн хэрэгслийн тоо өндөр байна.

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн

Дэд бүтцийн үндсэн босоо болон хэвтээ тэнхлэг, дэд тэнхлийг тодорхойлох үнэлгээний нэгдсэн үр дүнг дараахь зурагт харууллаа. Энэхүү үнэлгээ нь өмнөх бүлгүүдэд дурьдсаны дагуу дэд бүтцийн босоо тэнхлэг байж болох боломжит 11, хэвтээ 3 тэнхлэгтийн хувилбар дээр тэнхлэгт татагдах хүн ам, тухайн тэнхлэгийн нийгэм, эдийн засгийн таталцал байрлах хот, суурин газар, түүний хүн амын өсөлт, бууралтын хандлага, аж үйлдвэр (хүнд үйлдвэр, хөнгөн үйлдвэр, хүнсний үйлдвэр)-ийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн тэнхлэгтэй уялдах байдал, тухайн тэнхлэгийн эхлэл, төгсгөлийн цэг дээрх (ОХУ, БНХАУ-ын холбогдох хилийн боомт) хилийн боомтын хүчин чадал, тэдгээрийн статистик болон орон зайн анализ, тухайн тэнхлэг нь бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, хөрш орнуудын санаачилж, хэрэгжүүлж буй томоохон төсөл, хөтөлбөртэй уялдах байдал, Азийн авто замын сүлжээ (АН3, АН4, АН32) болон хөрс орнуудын авто зам, төмөр замын үндсэн чиглэл, маршрут, тухайн тэнхлэгийн ачаа эргэлт, зоригч тээвэр, хөдөлгөөний эрчим, байгалийн саад зэрэг нийт 9 чиглэлийн 17 шалгуур үзүүлэлтээр индексжүүлэн орон зайн үнэлгээ хийсэн.



Монгол Улсын Хүн амын нутагшилт сууринд, бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын үүднээс Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох үнэлгээ



Зураг 93. Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээ

Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийн потенциалыг нийт 9 бүлгийн 19 үзүүлэлтийг ашиглан үнэлгээ хийхэд босоо чиглэлийн Цагаануур – Өлгий – Ховд – Булган, Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд, Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар – Мандалговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт, Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт тэнхлэгүүд, хэвтээ чиглэлийн Цагаануур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан – Сүмбэр тэнхлэгүүд нь сайн үнэлгээ авч байгаа бол босоо чиглэлийн Боршоо – Улаангом – Ховд – Булган, Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай, Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн, хэвтээ чиглэлийн Цагаануур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар, Цагаануур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав тэнхлэгүүд нь дунд гэсэн үнэлгээг авч (Зураг 93) байна.

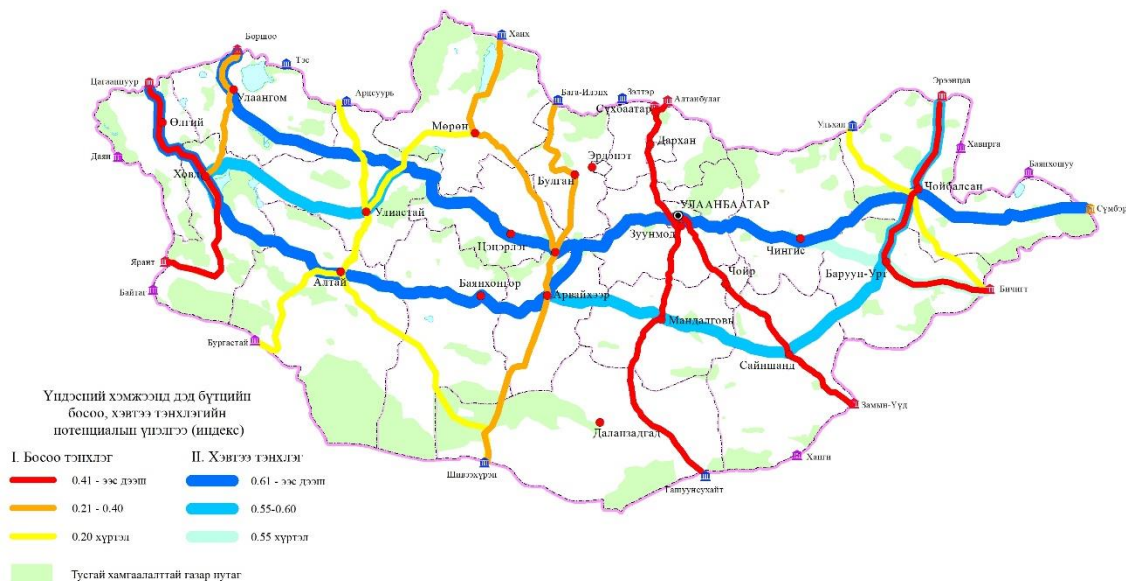
Дээрх зурагт босоо тэнхлэгийн улаан өнгө (0.41-ээс дээш)-өөр харуулсан нь потенциалын үнэлгээгээр хамгийн өндөр, улбар шар (0.21-0.40)-аар харуулсан нь дунд, хамгийн бага үнэлгээ авсан нь шар өнгө (0.21 хүртэл)-өөр харууллаа (Хүснэгт 91). Эдгээр орон зайн үнэлгээний үр дүнд тулгуурлан дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ үндсэн тэнхлэг, дэд тэнхлэгийн боломжит хувилбаруудыг сонгох боломжтой юм. Өөрөөр хэлбэл, уг үнэлгээний дүнд тулгуурлан тухайн бүсэд авто зам, төмөр замын аль нэг, эсвэл хосолсон хувилбаруудыг сонгон төлөвлөх, улмаар тээвэр логистикийн олон улсын, бүсийн болон орон нутгийн төвүүдийг төлөвлөх боломж бүрдэж байна.

Хүснэгт 91. Босоо хэвтээ тэнхлэгүүдийн нэгдсэн үнэлгээ

Тэнхлэгийн хэлбэр	Боломжит тэнхлэгүүд	Нэгдсэн үнэлгээ, индекс
Босоо	Цагаануур – Өлгий – Ховд – Ярант	0.59

Босоо	Боршоо– Улаангом – Ховд – Ярант	0.34
Босоо	Арцсуурь – Түдэвтэй – Улиастай – Алтай – Бургастай	0.10
Босоо	Ханх – Мөрөн – Тосонцэнгэл – Улиастай – Алтай – Бургастай	0.18
Босоо	Ханх – Мөрөн – Хархорин – Арвайхээр – Шивээхүрэн	0.34
Босоо	Бага-Илэнх – Булган – Арвайхээр – Шивээхүрэн	0.34
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Дундговь – Цогтцэций – Гашуунсухайт	0.84
Босоо	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	1.00
Босоо	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	0.53
Босоо	Ульхан – Чойбалсан – Бичигт	0.19
Босоо	Арцсуурь - Улиастай - Шивээхүрэн	0.00
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	0.65
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар	0.56
Хэвтээ	Боршоо – Улаангом – Тосонцэнгэл – Цэцэрлэг – Улаанбаатар	0.63
Хэвтээ	Сүмбэр – Чойбалсан – Чингис – Улаанбаатар	0.65
Хэвтээ	Бичигт – Баруун-Урт – Чингис – Улаанбаатар	0.56
Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Сайншанд – Баруун-Урт – Чойбалсан – Эрэнцав	0.54

Дээрх дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгуудын байршилтай харьцуулж үзэхэд судалгаагаар сайн үнэлгээ авсан тэнхлэгүүдээс Арцсуурь – Шивээхүрэн гэсэн босоо тэнхлэг улсын тусгай хамгаалалттай газар нутаг дээгүүр дайрч (Зураг 94) байна.



Зураг 94. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг ба Дархан цаазат газруудын байршил

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээнд хийсэн бодлогын дүн шинжилгээ

ОУ-ын болон хөрш орнуудын зам тээврийн сүлжээтэй уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ

Монгол Улсын зам тээврийн сүлжээ болон тээвэр логистикийн хэтийн төлөвлөлтийг тодорхойлох үүднээс дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын орон зайн үнэлгээний үр дүнг ОХУ, БНХАУ-ийн зам тээврийн үндсэн сүлжээтэй уялдуулж, дүн шинжилгээ хийлээ.

Ингэхдээ эхлээд ОХУ, БНХАУ-ийн зам тээврийн үндсэн сүлжээг Монгол Улсын өнөөгийн зам тээврийн сүлжээтэй уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээг, дараа нь дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг ОХУ, БНХАУ-ийн зам тээврийн үндсэн сүлжээтэй уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээг Зурагт тус тус харууллаа. ОХУ тээврийн сүлжээтэй уялдах нь цаашлаад Европ тивийн улс орнуудтай, БНХАУ-ын тээврийн сүлжээтэй уялдах нь Ази тивийн бусад орнуудтай худалдаа, тээвэрлэлт явуулахад чухал ач холбогдолтой юм.



Зураг 95. Бүс нутгийн тээврийн сүлжээ ба Монгол улсын тээврийн сүлжээ

Монгол Улсын одоогийн авто болон төмөр замын сүлжээг ОХУ-ын Транссибирийн гол коридор болон авто зам, төмөр замын маршрут, БНХАУ-ын “Бүс ба Зам”-ын авто болон төмөр замын гол коридор, мөн улсын дэвшүүлэн хөгжүүлж буй авто болон төмөр замын босоо, хэвтээ коридорууд болон бусад авто замын сүлжээтэй харьцуулан дүн шинжилгээ (Зураг 96) хийлээ.

Дээрх орон зайн дүн шинжилгээг ОХУ талаас авч үзвэл, **Алтанбулаг** худалдааны чөлөөт бүс (боомт)-ээр Транссибирийн гол коридороос салбарласан авто болон төмөр зам, **Эрэнцав** боомтоор мөн Транссибирийн гол коридороос салбарласан авто болон төмөр зам, **Арцсуурь** боомтоор ОХУ-ын Кызыл хотоор дайрсан авто зам, харин **Цагааннуур** худалдааны чөлөөт бүс

(боомт)-ээр мөн улсын Новосибирск, Барнаул, Горно-Алтайск хотуудаар дайрсан авто зам тус тус Монгол руу буюу манай авто зам, төмөр замын гол сүлжээтэй холбогдож байна.

Харин **БНХАУ** талаас авч үзвэл, **Замын-Үүд** худалдааны чөлөөт бүс (боомт)-ээр “Бүс ба Зам” санаачлагын эдийн засгийн 6 коридорын нэг болон Монгол – Тяньжин коридор (авто болон төмөр зам хосолсон), **Бичигт** боомтоор Хятадын дэд бүтцийн хэвтээ коридор (авто болон төмөр зам хосолсон), **Ханги, Гашуунсухайт, Шивээхүрэн** боомтоор мөн Хятадын босоо коридор (авто болон төмөр зам хосолсон), харин Булган, Сүмбэр боомтоор Хятадын гол авто замын сүлжээтэй тус тус холбогдож байна.

Иймд дээрх боомтоор Монголтой холбогдож буй авто болон төмөр замын гол чиглэл, маршрут нь дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох бодлогын дүн шинжилгээ хийхэд давуу байдлыг нөхцөлдүүлнэ.

Судалгааны хүрээнд тодорхойлсон дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг ОХУ, БНХАУ-ийн зам тээврийн үндсэн сүлжээтэй уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ хийе.



Зураг 96. Бүс нутгийн тээврийн сүлжээ ба Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээ

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох үнэлгээгээр харьцангуй өндөр үнэлгээ (улаан болон хөх өнгө) авсан Цагаануур-Булган боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг, Алтанбулаг – Замын-Үүдыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг, Алтанбулаг-Гашуунсухайтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг, Эрэнцав-Бичигт боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг, Цагааннуур – Улаанбаатар – Сүмбэрийг холбосон дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэг, Боршоо – Улаанбаатар – Сүмбэрийг холбосон дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэг тус бүр нь ОХУ болон БНХАУ-ын тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээ, гол маршруттай холбогдож (Зураг 96) байна.

Тухайлбал Цагаануур-Булган боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Горно-Алтайск, Барнаул хотоор дайран Транссибирийн тээврийн сүлжээнд холбогдож байгаа бол нөгөө талдаа БНХАУ-ын Өрөмчи хоттой шууд холбогдож улмаар Бүс ба замын тээврийн сүлжээтэй холбогдож байна. Алтанбулаг-Гашуунсухайтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Улаан-Үд хоттой шууд холбогдож улмаар Транссибирийн тээврийн сүлжээнд холбогдож байгаа бол нөгөө талдаа БНХАУ-ын Бугат хотын орчим БНХАУ-ын хэвтээ коридортой холбогдон Тяньжин боомт хүрнэ. Алтанбулаг – Замын-Үүдыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь мөн адил ОХУ-ын Улаан-Үд хотоор Транссибирийн тээврийн сүлжээнд холбогдож байгаа бол нөгөө талдаа бүс ба зам санаачлагийн үндсэн коридор болдог онцлогтой. Эрээнцав-Бичигт боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Чита хоттой шууд холбогдон улмаар Транссибирийн тээврийн сүлжээнд холбогдож байгаа бол нөгөө талдаа БНХАУ-ын хэвтээ коридороор дамжин Чанчунь хотыг дайрч ОХУ-ын Зарубино далайн боомт хүрч байна. Харин Цагаануур – Улаанбаатар – Сүмбэрийг холбосон дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэг нь ОХУ-тай Цагаануур-Булган гэсэн босоо тэнхлэгтэй уялдан Транссибирийн тээврийн сүлжээнд холбогдож байгаа бол нөгөө талдаа БНХАУ-ын Чанчунь хоттой шууд холбогдож улмаар ОХУ-ын Зарубино далайн боомт хүрч байна. Боршоо – Улаанбаатар - Сүмбэрийг холбосон дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэг нь ОХУ-ын Новокузнецк хотоор дайрч Кемерово хоттой холбогдож улмаар Транссибирийн тээврийн сүлжээнд холбогдож байгаа бол нөгөө талдаа дээрх хэвтээ тэнхлэгтэй мөн адил БНХАУ-ын Чанчунь хоттой шууд холбогдож улмаар ОХУ-ын Зарубино далайн боомт хүрч байна.

Мөн үнэлгээний хувьд харьцангуй бага үнэлгээ авсан Арцсуурь – Шивээхүрэнг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Кызыл хотоор дайрч Абакан хоттой холбогдож Транссибирийн тээврийн сүлжээнд холбогдож байгаа бол нөгөө талдаа БНХАУ-ын Хар хотоор дайрч Ланьжоу хот холбогдож улмаар Бүс ба замын тээврийн сүлжээтэй холбогдож байна. Энэ нь Транссибирийн тээврийн сүлжээг Бүс ба замын тээврийн сүлжээтэй холбох, цаашлаад Европ тивийн орнуудыг БНХАУ-тай холбох хоёрдох дөт зам зам байж ыолохоор харагдаж байна.

Дээр дурьдсан тэнхлэгүүдийн зарим нь Азийн авто замын сүлжээ болон бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн хүрээд дэвшүүлсэн коридоруудтай уялдана. Тухайлбал Цагаануур-Булган холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь Азийн авто замын сүлжээний АН4-ийн болон төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн (CAREC) хүрээнд дэвшүүлсэн эдийн засгийн 6 коридорын CAREC 4a-ийн чиглэл маршруттай, Алтанбулаг-Замын-Үүдыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь Азийн авто замын сүлжээний АН3-ийн болон CAREC 4b-ийн чиглэл, Зүүн хойд азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн хүрээнд дэвшүүлсэн Монгол – Тяньжин коридортой тус тус давхцаж байна. Харин дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэгийн хувьд Азийн авто замын сүлжээний АН32-ийн чиглэл маршруттай давхцаж байна.

Иймд дээрх өндөр үнэлгээ авсан, мөн хөрш орнуудын тээврийн гол сүлжээ, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай уялдаж, холбогдож буй байдал нь дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох бодлогын анализ хийхэд давуу байдлыг нөхцөлдүүлнэ.

Хөрш орнуудын эдийн засгийн бүсчлэл, гол хотуудтай уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ

Зам тээврийн сүлжээ болон тээвэр логистикийн хэтийн төлөвлөлт, түүний хүрээнд дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийг бодлогын сонголт хийхдээ хөрш орнуудын эдийн засгийн бүсчлэл, томоохон хотуудын байршилтай уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ хийх шаардлагатай.

ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, бүсийн төв хотуудтай байршлыг авч үзье.



Зураг 97. Оросын Холбооны Улсын эдийн засгийн бүс, гол хотууд

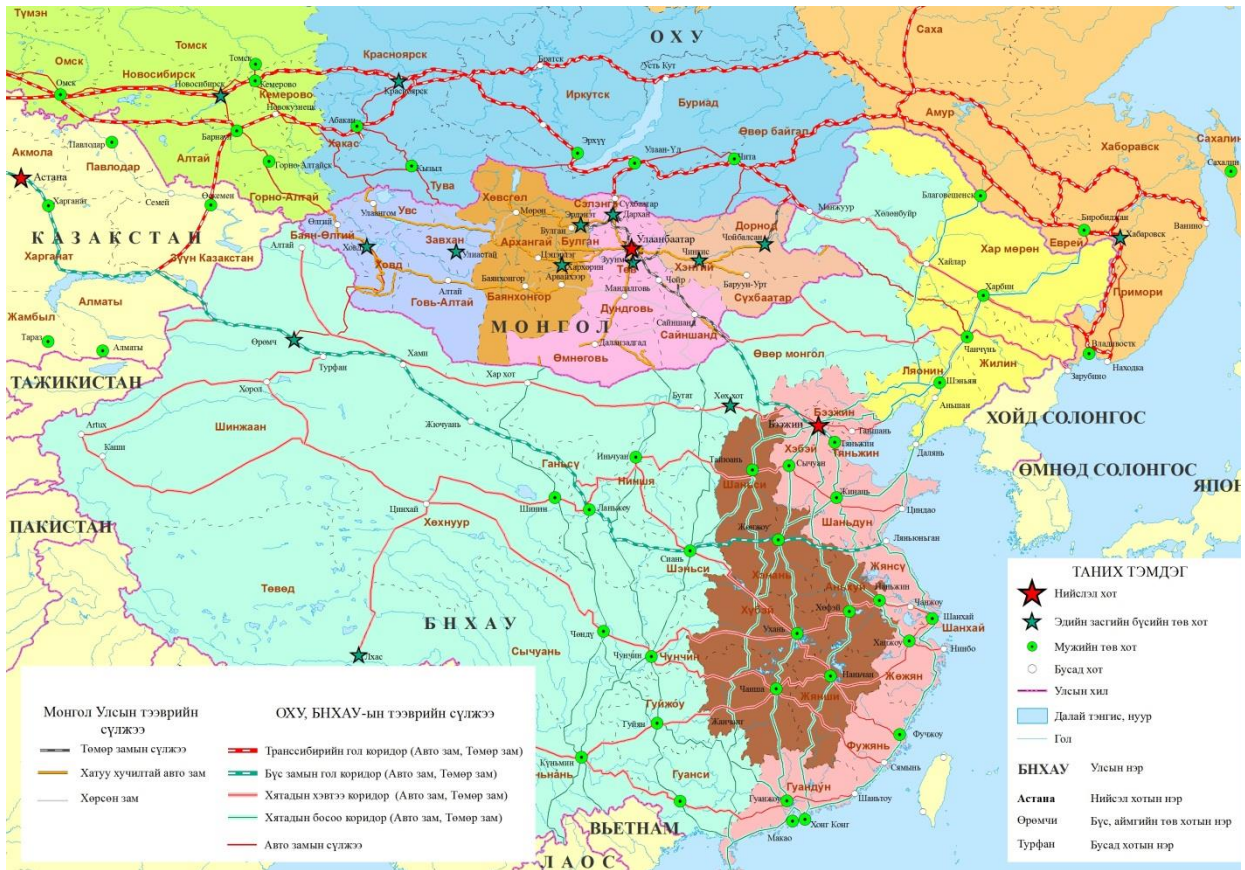
ОХУ нь эдийн засгийн 11 бүстэй, бүсийн 10 тулгуур төв хотын байршлийг Зурагт харууллаа. Эндээс ОХУ-ийн Зүүн сибир болон Баруун сибирин бүс нь Монгол Улстай хиллэдэг бөгөөд Новосибирск, Красноярск хотууд нь тухайн бүсүүдийн тулгуур төв хотууд (Зураг 97) юм.



Зураг 98. БНХАУ-ын эдийн засгийн бүс, гол хотууд

БНХАУ нь эдийн засгийн 4 бүстэй бөгөөд бүсийн эдийн засгийн хөгжилд үүрэг рольтой гол хотуудыг Зурагт харууллаа. Эдгээрээс БНХАУ-ийн эдийн засгийн баруун бүс нь Монгол Улстай хиллэх бөгөөд Төвийн бүс, Зүүн бүс, Зүүн хойд бүс нь Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграци агуулгаараа Монгол Улсын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлттэй холбоотой авч үзэх шаардлагатай юм.

Монгол Улсын эдийн засгийн бүсчлэл, бүсийн тулгуур төв хотуудын байршлыг хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, гол хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээтэй уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ хийж үзье.

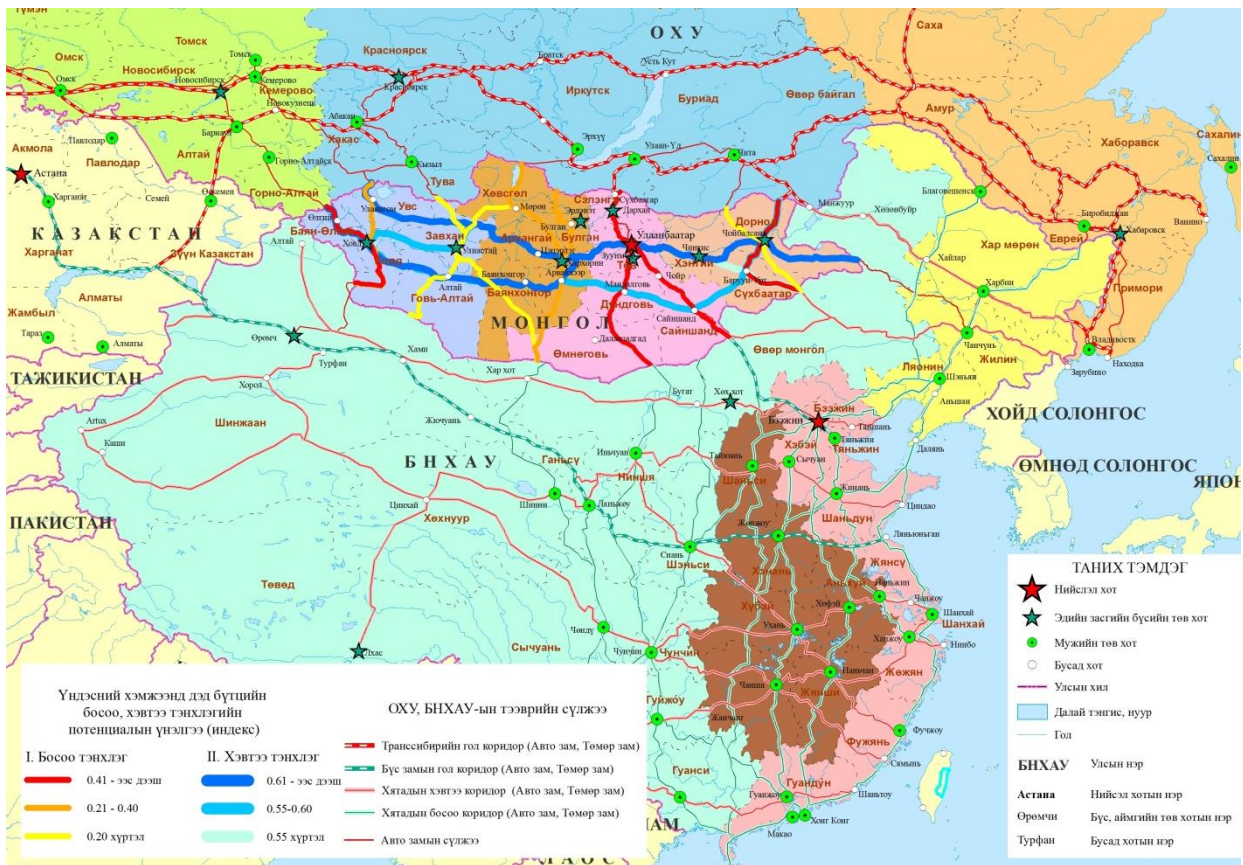


Зураг 99. ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, гол хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээний уялдаа

Монгол Улсын эдийн засгийн баруун бүс нь ОХУ-ын Баруун сибирийн бүс, Зүүн сибирийн бүстэй хиллэж, тээврийн дэд бүтцийн сүлжээгээр Новосибирск, Красноярск хотууд холбогдож байна. Харин МУ-ын эдийн засгийн Төв, Хангайн бүс нь ОХУ-ын Зүүн сибирийн бүстэй хиллэж, тээврийн дэд бүтцийн сүлжээгээр ОХУ-ын Эрхүү, Улаан-Үд хотуудтай холбогдож байна. МУ-ын эдийн засгийн Зүүн бүс нь ОХУ-ын Зүүн сибирийн бүс, БНХАУ-ийн Баруун бүстэй хиллэж, тээврийн дэд бүтцийн сүлжээгээр ОХУ-ын Чита хот, БНХАУ-ийн Манжуур, Хөлөнбуйр хотуудтай холбогдож, цаашлаад тээврийн дэд бүтцийн сүлжээгээр БНХАУ-ийн эдийн засгийн бусад 3 бүс, ОХУ-ын Алс дорнодын бүс, тэдгээрийн гол хотуудтай холбогдох боломж (Зураг 99) байна.

Эдгээр орон зайн нөхцөл байдал нь зам тээврийн сүлжээ болон тээвэр логистикийн хэтийн төлөвлөлт, түүний хүрээнд дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийг бодлогын сонголт хийхэд голлон нөлөө үзүүлнэ.

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, гол хотуудтай уялдуулан авч үзье.



Зураг 100. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, гол хотуудын уялдаа

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох үнэлгээгээр харьцангуй өндөр үнэлгээ (улаан болон хөх өнгө) авсан **Цагааннуур-Булган** боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн хувилбар нь ОХУ-ын Баруун сибирийн бүс нутаг руу, түүний Новосибирск, Барнаул, Горно-Алтайск хот гэсэн том хотуудтай холбогдож, харин БНХАУ тал руу эдийн засгийн Баруун бүс, Шинжиан Уйгарын Өрөмч хоттой холбогдож байна. Харин **Алтанбулаг-Замын-Үүд**г холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Зүүн сибирийн бүс, түүний Эрхүү, Улаан-Үд хотуудтай, БНХАУ-ын Баруун бүс, түүний гол Хөх хот, цаашлаад Хятадын эдийн засгийн Төв, Зүүн бүс, түүний гол гол хотуудтай холбогдож байна. **Эрэнцав-Бичигт** боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Зүүн сибирийн бүс, түүний Чита хот, БНХАУ-ын Баруун бүс, цаашлаад эдийн засгийн Зүүнхойд бүс, тэдгээрийн гол гол хотууд, далайн боомттой холбогдохоор (Зураг 100) байна.

Хөрш орнуудын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, гол хотуудтай уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ

Зам тээврийн сүлжээ болон тээвэр логикийн хэтийн төлөвлөлт, түүний хүрээнд дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийг бодлогын сонголт хийхдээ хөрш орнуудын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, мужийн төв хотуудын орон зайн байршилтай уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ хийх шаардлагатай.

Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, аймгийн төв хотуудын байршлыг хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, мужийн төв хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээтэй уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ (зураг 101) хийлээ.



Зураг 101. ОХУ, БНХАУ-ийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, мужийн төв хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээтэй уялдсан байдал

Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хувьд Монгол Улс нь ОХУ-ын Новосибирск муж (төв нь Новосибирск хот), Алтайн хязгаар (төв нь Барнаул хот), Алтайн БНУ (төв нь Горно-Алтайск хот), Хакас БНУ (төв нь Абакан хот), Красноярскийн хязгаар (төв нь Красноярск хот), Тува БНУ (төв нь Кызыл хот), Иркутск муж (төв нь Эрхүү хот), Буриад БНУ (төв нь Улаан-Үд хот), Өвөр Байгалын хязгаар (төв нь Чита хот)-тай тус тус хиллэж, мөн орон зайн хувьд ойр байршилтай бөгөөд тэдгээртэй тээврийн дэд бүтцээр холбогдож байна.

Харин БНХАУ-ын хувьд, Шинжиан Уйгарын өөртөө засах орон (төв нь Өрөмч хот), Ганьсү муж (төв нь Ланьжоу хот), Хөх нуур муж (төв нь Шинин хот), Ниншя муж (төв нь Иньчуан хот), Шэньси муж (төв нь Сиань хот), Шаньси муж (төв нь Тайюань хот), Өвөр Монголын өөртөө засах орон (төв нь Хөх хот), Хэбэй муж (төв нь Сычуан хот), Ляонин муж (төв нь Шэньян хот), Жилин муж (төв нь Чанчүн хот), Хар мөрөн муж (төв нь Харбин хот)-тай тус тус хиллэж, мөн орон зайн хувьд ойр байршилтай бөгөөд тэдгээртэй тээврийн дэд бүтцээр холбогдож (Зураг 101) байна.

Иймд ОХУ, БНХАУ-ын дээрх засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, тэдгээрийн төв хотуудтай Монгол Улсын дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг уялдуулан авч үзэх нь бодлогын сонголт хийхэд давуу байдлыг нөхцөлдүүлнэ.

Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, аймгийн төв хотуудын байршил болон дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, мужийн төв хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээтэй уялдуулсан орон зайн дүн шинжилгээ (Зураг 102) хийлээ.



Зураг 102. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээний уялдаа

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох үнэлгээгээр харьцангуй өндөр үнэлгээ (улаан болон хөх өнгө) авсан **Цагаануур-Булган боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь** ОХУ-ын Новосибирск муж (төв нь Новосибирск хот), Алтайн хязгаар (төв нь Барнаул хот), Алтайн БНУ (төв нь Горно-Алтайск хот) руу, БНХАУ-ын Шинжиан Уйгарын өөртөө засах орон (төв нь Өрөмч хот)-той тус тус холбогдож байна. **Алтанбулаг-Замын-Үүдыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь** ОХУ-ын Иркутск муж (төв нь Эрхүү хот), Буриад БНУ (төв нь Улаан-Үд хот)-тай, БНХАУ-ын Нинся муж (төв нь Иньчуан хот), Шэньси муж (төв нь Сиань хот), Шаньси муж (төв нь Тайюань хот)-тай тус тус холбогдохоор байна. **Эрээнцав-Бичигт боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь** ОХУ-ын Өвөр Байгалын хязгаар (төв нь Чита хот)-тай, БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орноор дайран Ляонин муж (төв нь Шэньян хот), Жилин муж (төв нь Чанчунь хот), Хар мөрөн муж (төв нь Харбин хот)-тай тус тус холбогдохоор байна.

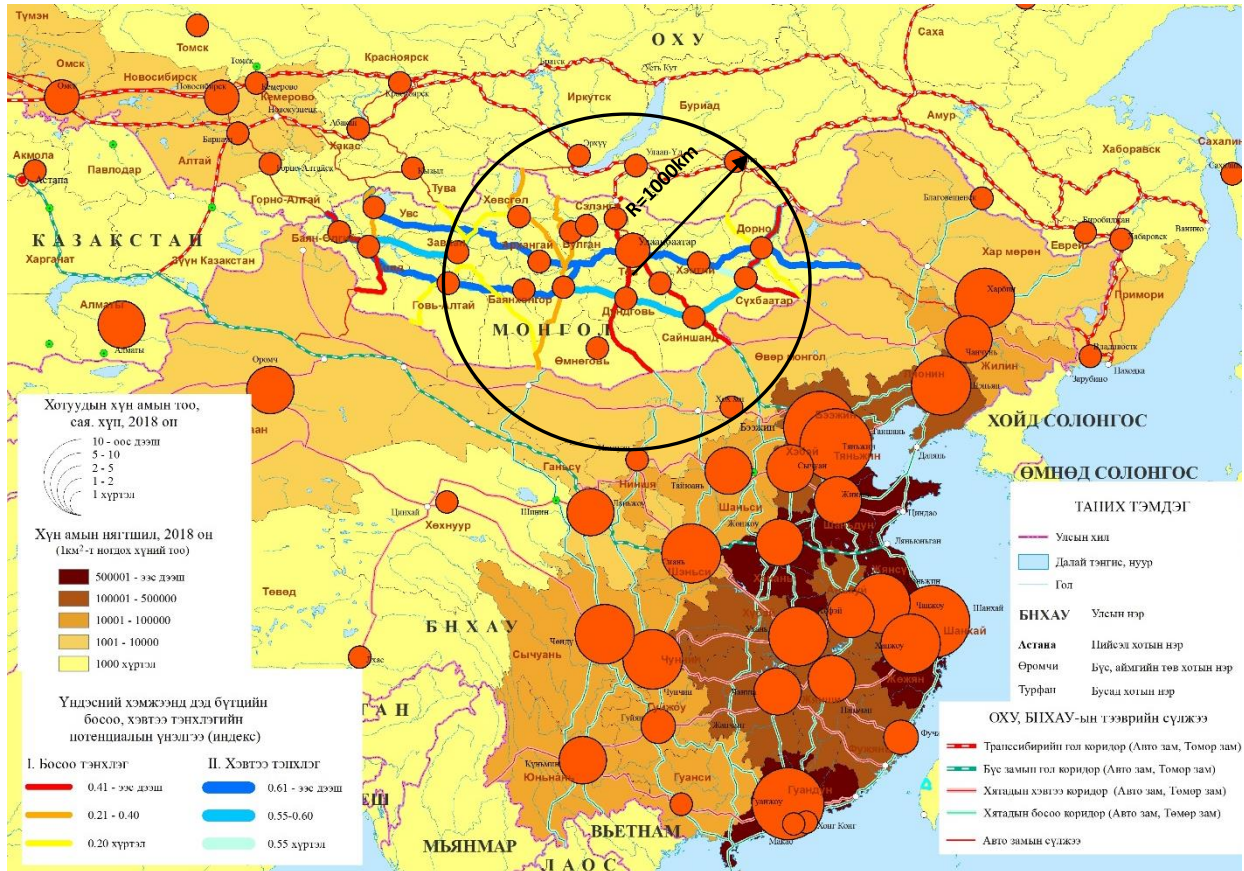
Цагаануур - Сүмбэр боомтыг холбосон дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэг нь ОХУ-ын Новосибирск муж (төв нь Новосибирск хот), Алтайн хязгаар (төв нь Барнаул хот), Алтайн БНУ (төв нь Горно-Алтайск хот) руу, БНХАУ-ын Жилин мужийн (төв нь Чанчунь хот)-той тус тус холбогдож байна. **Боршоо - Сүмбэр боомтыг холбосон дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэг нь** ОХУ-ын Кемерово муж (төв нь Красноярск хот) руу, БНХАУ-ын Жилин мужийн (төв нь Чанчунь хот)-той тус тус холбогдож байна.

Иймд Монгол Улсын дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн бодлогын хувилбарыг сонгохдоо ОХУ, БНХАУ-ын дээрх засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, тэдгээрийн төв хотуудтай уялдуулан авч үзэх нь давуу байдлыг нөхцөлдүүлнэ.

Мөн **Боршоо-Булган боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн хувилбар нь** ОХУ-ын Хакасын БНУ (төв нь Абакан хот), Красноярскын хязгаар (төв нь Красноярск хот)-тай,

БНХАУ-ын Шинжиан Уйгарын өөртөө засах орон (төв нь Өрөмч хот)-той тус тус холбогдож байна. Арцсуурь-Шивээхүрэнгийн боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн хувилбар нь ОХУ-ын Тува БНУ (төв нь Кызыл хот), Хакас БНУ (төв нь Абакан хот), Красноярскын хязгаар (төв нь Красноярск хот)-тай, БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орны Хар хотоор дайран Ганьсү муж (төв нь Ланьжоу хот), Хөх нуур муж (төв нь Шинин хот), цаашлаад Хятадын төв хэсийн мужуудтай тус тус холбогдохоор байна.

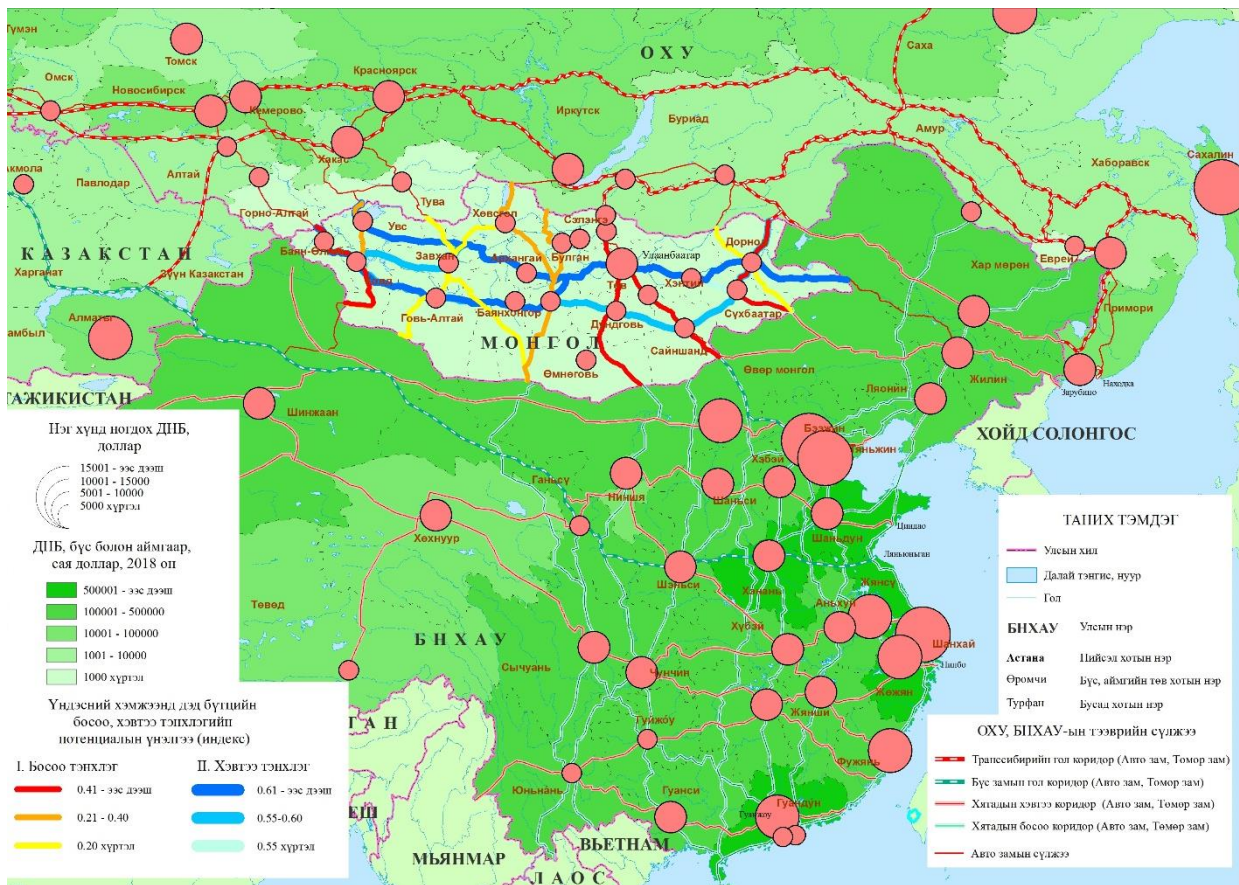
Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг ОХУ, БНХАУ-ын мужууд болон хотуудын хүн амын тоотой уялдуулан зураг 103-т харууллаа.



Зураг 103. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон ОХУ, БНХАУ-ын мужууд болон хотуудын хүн амын тооны уялдаа

Зургаас харахад, Улаанбаатар хотоос 1000 км-ийн радиустай тойрог татахад уг тойрогт 1 саяас дээш хүн амтай хот алга байна. Энэ нь бүс нутгийн түвшинд авч үзвэл Монгол Улсын хувьд давуу тал юм. Нөгөө талаас Монголын дотоод орон зайн төлөвлөлтийн хувьд авч үзвэл Төв Азиас Зүүнхойд Ази хүртэл сунаж тогтсон газарзүйн байршил, хэлбэртэй Монгол Улсын хувьд Улаанбаатар хотоос 800-1000км-ийн цаана алслагдсан, нийгэм, эдийн засгийн хувьд томоохон таталцалыг бий болгож, бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг рольтой, Улаанбаатар хоттой өрсөлдөхүйц томоохон хотыг өнгөрсөн 30 жилийн хугацаанд байгуулаагүй байна. Үүний сөрөг үр дагавар нь өнөөгийн Улаанбаатар хотын хэт төвлөрөл, орчны бохирдлыг нөхцөлдүүлж байна.

Дараах зурагт дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүнг ОХУ, БНХАУ-ын мужуудын эдийн засагтай уялдуулан харууллаа.



Зураг 104. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон ОХУ, БНХАУ-ын мужуудын эдийн засагтай уялдах байдал

Зургаас харахад ОХУ-ын Баруун сибирийн зарим хотууд, БНХАУ-ын Өрөмч, Хөх хот болон бусад хотуудын нэг хүнд ногдох ДНБ харьцангуй өндөр байна. Иймд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн хүрээнд бодлогын сонголт хийхдээ эдгээр эдийн засгийн чадавхитай муж, хотуудтай аль болох холбох нь чухал (Зураг 104) байна.

Нэгдсэн үр дүн: Зам тээвэр, логистикийн төвийн хэтийн төлөвлөлтийн санал

Тус судалгаагаар төр засгаас баталсан, олон улсын судалгааны байгууллага, хувь судлаачдын дэвшүүлж санал болгосон босоо болон хэвтээ боломжит тэнхлэгийн хувилбаруудад нийт 9 бүлгийн 19 үзүүлэлтийг ашиглан үнэлгээний үр дүн болон ОУ-ын бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, хөрш ОХУ, БНХАУ-ын томоохон төсөл, санаачлага болон ОУ-ын болон хөрш ОХУ, БНХАУ-ын тээврийн сүлжээ, эдийн засгийн бүсчлэл, засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, гол хотуудын байршил, дотоод хэлэлцүүлсэн хэлэлцүүлэгийн зарим саналуудыг харгалзан задалсан болон зангидсан дүн шинжилгээ хийсний үндсэн дээр босоо болон хэвтээ үндсэн болон дэд тэнхлэгүүдийг тодорхойллоо. Үүнд,

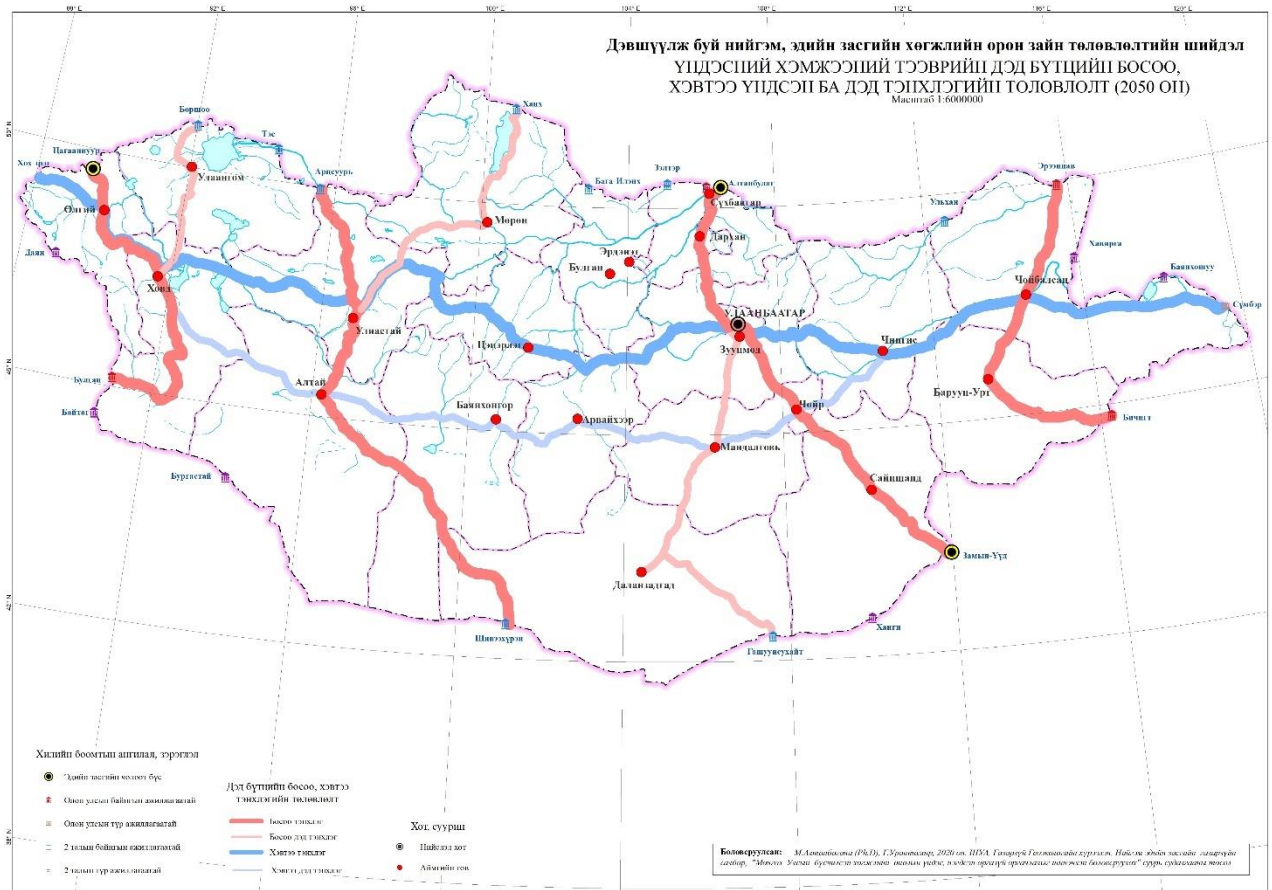
Дэд бүтцийн босоо үндсэн болон дэд тэнхлэг

1. Цагааннуур-Булган үндсэн чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Боршоо-Булган чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг
2. Арцсуурь-Шивээхүрэн чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Ханх – Улиастай чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг
3. Алтанбулаг-Замын-Үүд чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Алтанбулаг-Гашуунсухайт чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг
4. Эрээнцав-Бичигт чиглэлийн босоо үндсэн тэнхлэг,

Дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэг

1. Сүмбэр-Улаанбаатар-Хөх эрэг чиглэлийн үндсэн хэвтээ тэнхлэг

2. Манхан(ХО) – Арвайхээр – Чингис чиглэлийн хэвтээ дэд (Зураг 105) тэнхлэг



Зураг 105. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ үндсэн тэнхлэг, дэд тэнхлэгийн хэтийн төлөвлөлт

Дээрх дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээ, татагдаж буй хүн амын тоо, хөрш орны эдийн засгийн бүсчлэлтэй уялдах байдал, бүс нутгийн интеграцид нэгдэх боломж, аж үйлдвэр хөгжүүлж болох салбар, хөрш орнуудын томоохон хотуудтай холбох байдлыг Хүснэгт-д харууллаа.

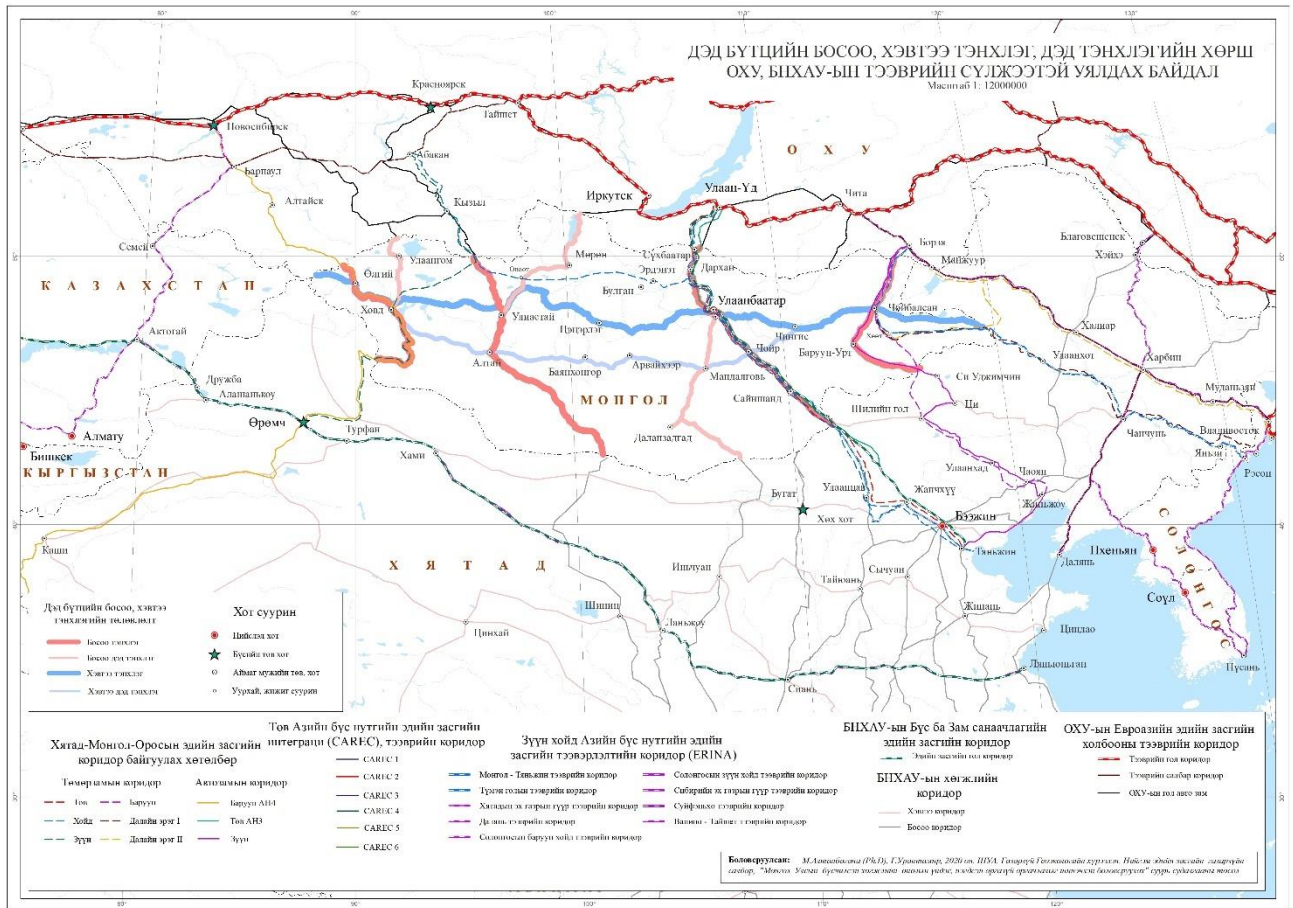
Хүснэгт 92. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн тодорхойлолт

№	Дэд бүтцийн тэнхлэг	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн маршрут	Судалгаа, төлөвлөлтийн хүрээнд					
			Потенциалын үнэлгээ (индекс)	Тэнхлэгт татагдах хүн ам, мян	Аж үйлдвэр	Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци	Хөрш орны эдийн засгийн бүсчлэл	Хөрш орны томоохон хоттой холбогдох байдал
1	Босоо	Цагааннуур-Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн босоо тэнхлэг	0.59	208180	Хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Өлгий, Ховд хот орчмын бүс	CAREC 4a коридортой давхацна	ОХУ-ын Баруун Сибирийн бүс, БНХАУ-ын Баруун бүстэй холбогдоно	Новосибирск (ОХУ-ын Баруун Сибирийн бүсийн төв хот), Өрөмчи (БНХАУ-ын Баруун бүсийн томоохон хот)
		Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	0.34	191569	Хүнсний болон хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Улаангом хот орчмын бүс	CAREC 4a коридороос салбарлана.		Новокуцнецк (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот)
2	Босоо	Арцсуурь-Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн чиглэлийн босоо тэнхлэг	0	160461	Хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Гурвантэс сум орчмын бүс	Холбогдох боломжгүй	ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүс, БНХАУ-ын Баруун бүстэй холбогдоно	Красноярск (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн төв хот), Шинин (БНХАУ-ын Баруун бүсийн томоохон хот)
		Ханх – Мөрөн – Улиастай чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	0.28	412743	Хүнс, хөнгөн болон хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Мөрөн хот орчмын бүс	Холбогдох боломжгүй		Эрхүү (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот)
3	Босоо	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар-Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн босоо тэнхлэг	1	415892	Хүнс, хөнгөн болон хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Мандалговь хот орчмын бүс, хүнд үйлдвэрлэл хөгжүүлэх Цогтцэций сум орчмын бүс	CAREC 4б, Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграцийн Монгол-Таньжин коридортой давхацна.	ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүс, БНХАУ-ын Зүүн бүстэй холбогдоно	Улаан-Үд (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот), Бээжин (БНХАУ-ын нийслэл хот)

Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргагүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах

		Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	0.84	412149	Хүнс, хөнгөн болон хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Дархан, Улаанбаатар, Чойр хот орчмын бүс, хүнд болон хүнсний үйлдвэрлэл хөгжүүлэх Сайншанд хот орчмын бүс	CAREC 4б, Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграцийн Монгол-Таньжин коридороос салбарлана.		Хөх хот (БНХАУ-ын Баруун бүсийн томоохон хот)
4	Босоо	Эрэнцав-Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг	0.53	112352	Хүнс, хөнгөн болон хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Чойбалсан хот орчмын бүс, хүнд болон хөнгөн үйлдвэрлэл хөгжүүлэх Баруун-Урт орчмын бүс	Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграцийн Түмэнголын коридортой давхацна.	ОХУ-ын Алс Дорнодын бүс, БНХАУ-ын Зүүн хойд бүстэй холбогдоно	Чита (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот), Чанчунь (БНХАУ-ын Зүүн хойд бүсийн томоохон хот)
5	Хэвтээ	Хөх эрэг – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан - Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	0.65	796939	Хүнс, хөнгөн болон хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Багануур, Чингис, Чойбалсан хот орчмын бүс, хүнсний үйлдвэрлэл хөгжүүлэх Цэцэрлэг, Өлгий, Ховд хот орчмын бүс	CAREC 4а, 4б, Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграцийн Монгол-Таньжин, Түмэнгол коридоруудыг холбоно	ОХУ-ын Баруун Сибирын бүс, БНХАУ-ын Зүүн хойд бүстэй холбогдоно	ОХУ-ын Баруун Сибирын бүсээр дайрч Казакстаны хотуудтай, Харбин (БНХАУ-ын Зүүн хойд бүсийн томоохон хот)
6	Хэвтээ	Манхан (Хо) – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь - Чойр Чингис чиглэлийн хэвтээ дэд тэнхлэг	0.65	913119	Хүнс, хөнгөн болон хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх боломжтой Арвайхээр, Чингис хот орчмын бүс	Үндсэн хэвтээ тэнхлэгээс салбарлаж босоо тэнхлэгүүдийг хооронд нь холбох		

Судалгааны үр дүнд сонгож буй дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн зам тээврийн сүлжээтэй хэрхэн уялдаж байгааг 106-р зурагт харууллаа.



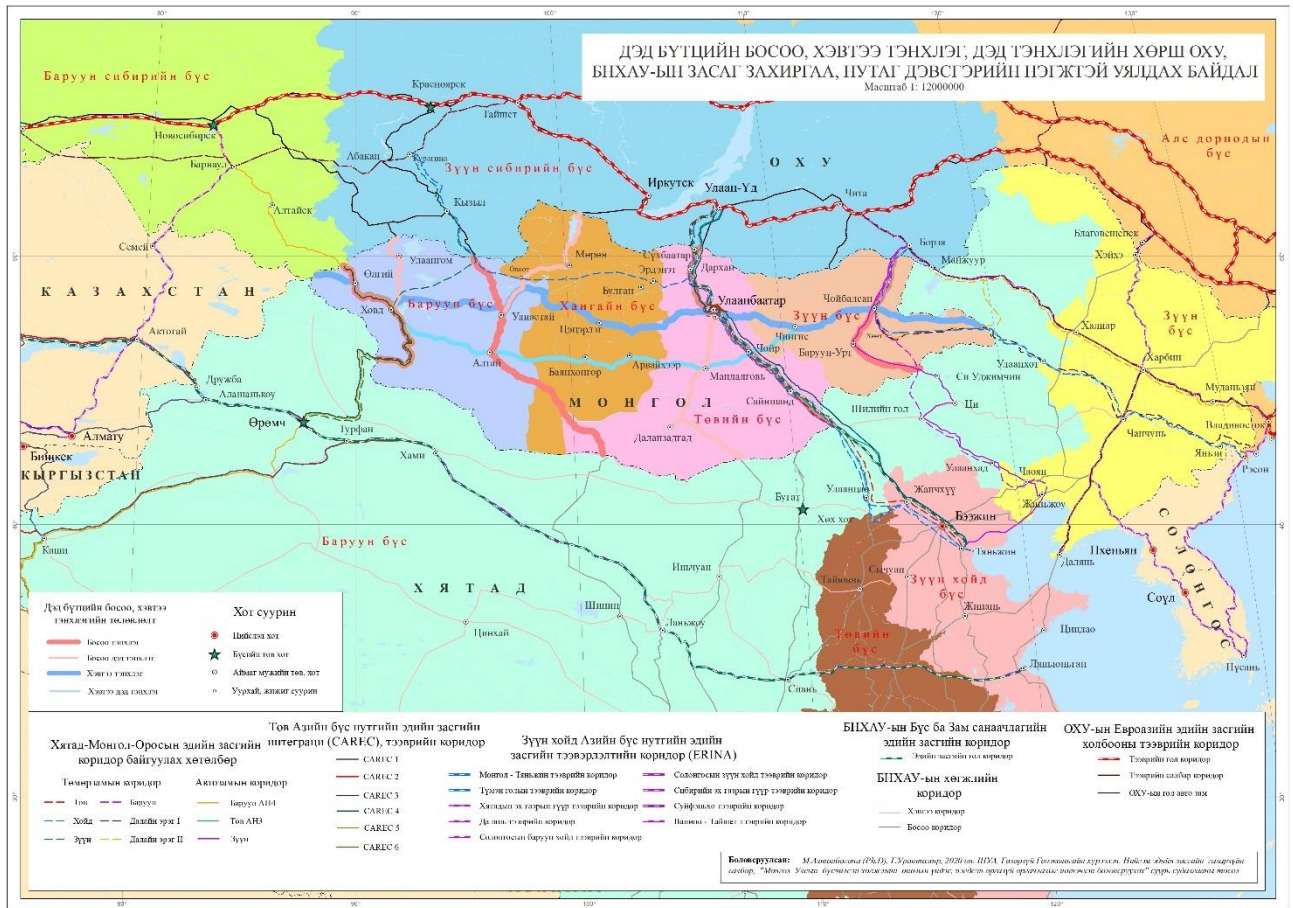
Зураг 106. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн хөрш ОХУ, БНХАУ-ын тээврийн сүлжээтэй уялдах байдал

Судалгааны үр дүнд сонгосон (улаан өнгө) Цагаануур-Булган боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо тэнхлэг түүнээс салбарласан Ховд- Боршоо боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо дэд тэнхлэг нь Новокуцнецк, Арцеуурь-Шивээхүрэн боомттой холбосон (авто зам) босоо дэд тэнхлэг нь Кызыл, түүнээс салбарласан Улиастай-Ханх боомттой холбосон (авто зам) босоо дэд тэнхлэг, Алтанбулаг-Замын-Үүдыг холбосон дэд бүтцийн (авто болон төмөр зам хосолсон) босоо тэнхлэг, түүнээс салбарласан Улаанбаатар-Гашуунсухайтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам, хагас төмөр зам хосолсон) босоо тэнхлэг, Эрээнцав-Бичигт боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам, хагас төмөр зам хосолсон) босоо тэнхлэг, түүнээс салбарласан Чойбалсан-Сүмбэр боомттой холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо дэд тэнхлэгүүд хойд талдаа ОХУ Трансибирийн коридортой очиж нийлэх ба урд талдаа БНХАУ-ын Бүс ба Зам санаачлагын төв коридор, хэвтээ босоо коридорын гол маршруттай холбогдож байна.

ОУ-ын авто замын сүлжээ, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай уялдах байдлын хувьд, (улаан өнгө) Цагаануур-Булган боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо тэнхлэг нь Азийн авто замын сүлжээний АН4-ийн болон CAREC-ийн эдийн засгийн 6 коридорын CAREC 4a-ийн чиглэл маршруттай, Алтанбулаг-Замын үүдыг холбосон дэд бүтцийн (авто болон төмөр зам хосолсон) босоо тэнхлэг нь Азийн авто замын сүлжээний АН3-ийн болон CAREC-ийн эдийн засгийн 6 коридорын CAREC 4b-ийн чиглэл маршруттай тус тус давхцаж байна. Харин Эрээнцав- Бичигт боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг нь зүүн хойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн Түмэнголын коридортой давхцаж байна.

Харин дэд бүтцийн хэвтээ тэнхлэгийн хувьд Азийн авто замын сүлжээний АН32-ийн чиглэл маршруттай уялдаж байна.

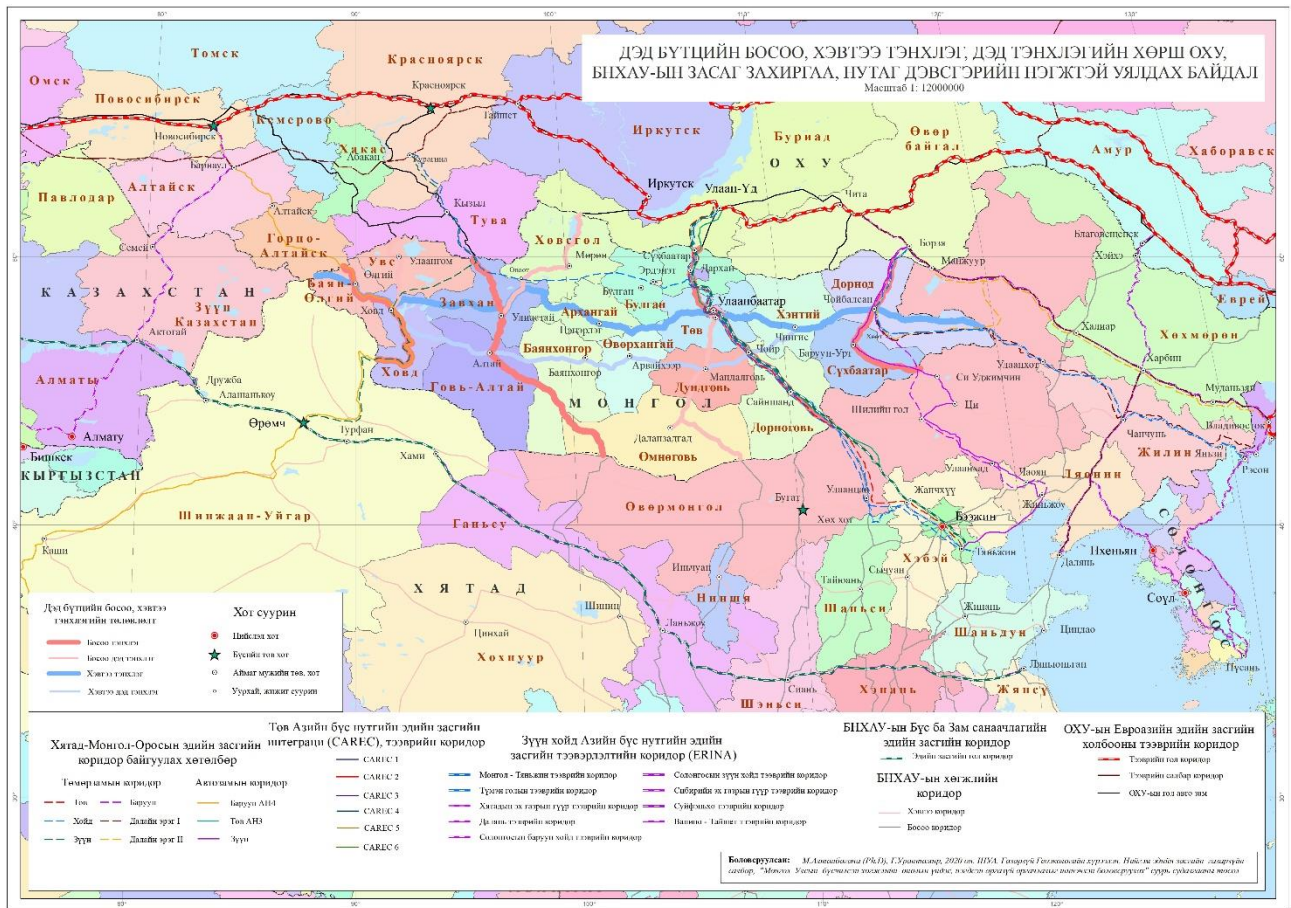
Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, тэдгээрийн гол хотуудтай хэрхэн уялдаж байгааг 107-р зурагт харууллаа.



Зураг 107. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн хөрш ОХУ, БНХАУ-ын эдийн засгийн бүсчлэлтэй уялдаж байдал

Дэд бүтцийн босоо тэнхлэг (улаан өнгө)-ээр сонгосон **Цагааннуур-Булган** боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг (авто зам) нь ОХУ-ын Баруун сибирийн бүс нутаг руу, түүний Новосибирск, Барнаул, Горно-Алтайск хот гэсэн том хотуудтай холбогдож, харин БНХАУ тал руу эдийн засгийн Баруун бүс, Шинжиан Уйгарын Өрөмч хоттой холбогдож байна. Харин Арцсуурь-Шивээхүрэн боомтыг холбосон дэд бүтцийн тэнхлэг (авто зам) нь ОХУ-ын Зүүн сибирийн бүс нутаг руу, түүний Кызыл, Абакан, Красноярск хотуудтай холбогдож, БНХАУ тал руу эдийн засгийн Баруун бүс, Гансу мужийн Шинин, Ланжоу хотуудтай холбогдож байна. **Алтанбулаг-Замын Үүд**г холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг (авто болон төмөр зам хосолсон) нь ОХУ-ын Зүүн сибирийн бүс, түүний Эрхүү, Улаан-Үүд хотуудтай, БНХАУ-ын Баруун бүс, түүний гол Хөх хот, цаашлаад Хятадын эдийн засгийн Төв, Зүүн бүс, түүний гол хотуудтай холбогдож байна. **Эрэнцав-Бичигт** боомтыг холбосон дэд бүтцийн босоо тэнхлэг (авто болон төмөр зам хосолсон) нь ОХУ-ын Зүүн сибирийн бүс, түүний Чита хот, БНХАУ-ын Баруун бүс, цаашлаад эдийн засгийн Зүүнхойд бүс, тэдгээрийн гол хотууд, далайн боомттой холбогдохоор байна.

Судалгааны үр дүнд сонгосон дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийг хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн засаг захиргааны нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, мужийн төв хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээтэй хэрхэн уялдаж байгааг 108-р зурагт харууллаа.



Зураг 108. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн хөрш ОХУ, БНХАУ-ын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарь, хотуудтай уялдах байдал

Дэд бүтцийн босоо (улаан өнгө) **Цагаануур-Булган боомтыг холбосон дэд бүтцийн тэнхлэг (авто зам) нь** ОХУ-ын Новосибирск муж (төв нь Новосибирск хот), Алтайн хязгаар(төв нь Барнаул хот), Алтай БНУ (төв нь Горно-Алтайск хот) руу, БНХАУ-ын Шинжиан Уйгарын өөртөө засах орон (төв нь Өрөмч хот)-той тус тус холбогдож байна. Харин **Ховд – Боршоо боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо дэд тэнхлэгийн хувилбар нь** ОХУ-ын Хакас БНУ (төв нь Абакан хот), Красноярскын хязгаар (төв нь Красноярск хот)-тай холбогдож байна. **Арцсуурь-Шивээхүрэнгийн боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо тэнхлэгийн хувилбар нь** ОХУ-ын Тува БНУ (төв нь Кызыл хот), Хакас БНУ (төв нь Абакан хот), Красноярскын хязгаар (төв нь Красноярск хот)-тай, БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орны Хар хотоор дайран Ганьсү муж (төв нь Ланьжоу хот), Хөх нуур муж (төв нь Шинин хот), цаашлаад Хятадын төв хэсийн мужуудтай тус тус холбогдохоор байна. Харин **Улиастай – Ханх боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо дэд тэнхлэгийн хувилбар нь** ОХУ-ын Иркутск муж (төв нь Ирхүү хот), Красноярскын хязгаар (төв нь Красноярск хот)-тай холбогдож байна. **Алтанбулаг-Замын үүдыг холбосон дэд бүтцийн (авто болон төмөр зам хосолсон) босоо тэнхлэг нь** ОХУ-ын Иркутск муж (төв нь Эрхүү хот), Буриад БНУ (төв нь Улаан-Үд хот)-тай, БНХАУ-ын Нийслэл хот Бээжин, Таньжин муж (төв нь Тяньжин хот), Шаньси муж (төв нь Тайюань хот)-тай тус тус холбогдож байна. Түүнээс салбарласан **Улаанбаатар - Гашуунсухайт боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо дэд тэнхлэгийн хувилбар нь** БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орны Хар хотоор дайран Нинся муж (төв нь Иньчуан хот), Шэньси муж (төв нь Сиань хот)-тай холбогдохоор байна. Зүүн талдаа **Эрэнцав-Бичигт боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто болон төмөр зам хосолсон) босоо тэнхлэг нь** ОХУ-ын Өвөр Байгалын хязгаар (төв нь Чита хот)-тай, БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орноор дайран Ляонин муж (төв нь Шэньян хот), Жилин муж (төв нь Чанчунь хот), Хар мөрөн муж (төв нь Харбин хот)-тай тус тус холбогдож байна. Түүнээс салбарласан **Чойбалсан – Сүмбэр боомтыг холбосон дэд бүтцийн (авто зам) босоо**

дэд тэнхлэгийн хувилбар нь БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орноор дайран Жилин муж (төв нь Чанчүнь хот), Хар мөрөн муж (төв нь Харбин хот)-тай холбогдож байна.

Харин дэд бүтцийн хэвтээ (хөх өнгө) Хөх эрэг – Улаанбаатар – Сүмбэр боомтыг холбосон тэнхлэг нь ОХУ-ын Баруун сибирийн бүс Алтайн БНУ-аас дамжин Казакстаны хотууд руу, БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орноор дайран Жилин муж (төв нь Чанчүнь хот), Хар мөрөн муж (төв нь Харбин хот)-тай холбогдож байна.

Санал болгож буй тэнхлэг, түүнд суурилсан Зам тээвэр, тээвэр логистикийн төвийн хэтийн төлөвлөлт

Авто замын хэтийн төлөвлөлт

Судалгааны үр дүнд сонгосон тэнхлэгүүдэд суурилан авто замын төлөвлөлтийг Зурагт харууллаа. Тэнхлэгт тулгуурласан тээврийн сүлжээний төлөвлөлт хийсэн маршрутын хүрээнд 9525км авто замын сүлжээг бий болох бөгөөд одоогийн байдлаар дээрх авто замын сүлжээний 56.5 хувь нь буюу 5380 км хатуу хучилттай, 43.5 хувь нь 4145км зам нь шороон буюу шинээр барихаар байна.



Зураг 109. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан авто замын төлөвлөлт

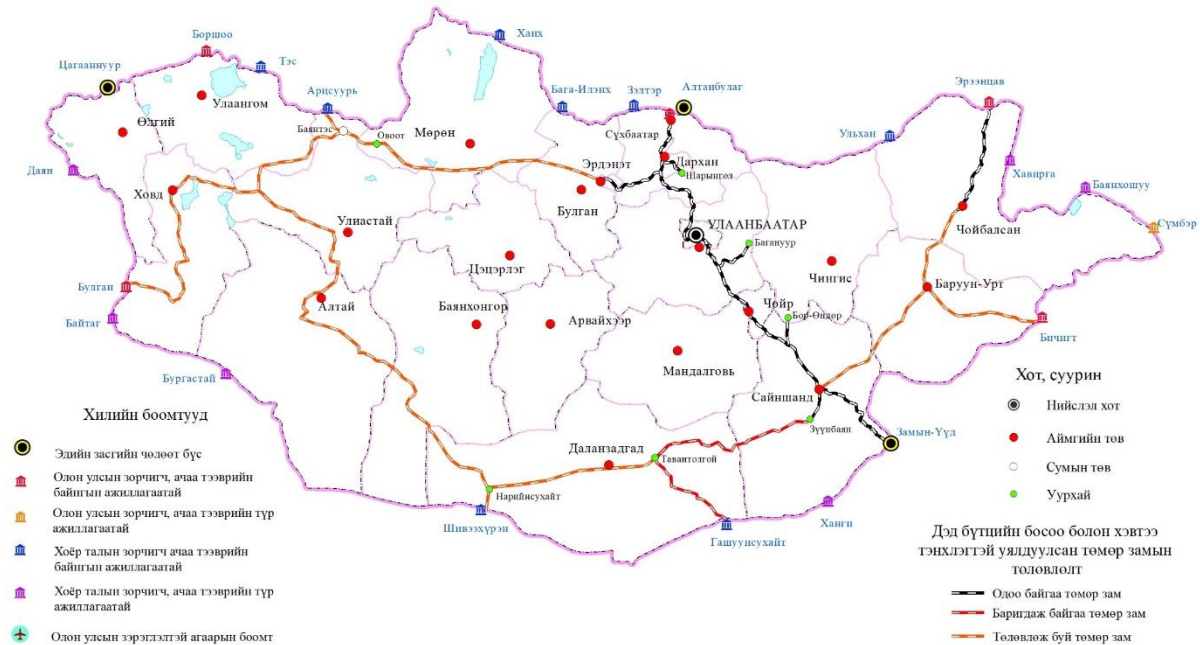
Босоо чиглэлийн Цагааннуур – Булган боомт, Алтанбулаг – Замын-Үүд боомт, хэвтээ чиглэлийн Боршоо – Улаанбаатар, Ховд – Улаанбаатар, Улаанбаатар – Чойбалсан чиглэлүүд бүрэн, босоо чиглэлийн Улаанбаатар – Гашуунсухайт боомт, Улиастай – Ханх боомт гэсэн замуудын зарим хэсэг нь хатуу хучилттай замтай байна. Ховд – Улаангом, Арцсуурь – Шивээхүрэн, Мөрөн – Улиастай, Хатгал – Ханх, Цогт-Овоо – Цогтцэций, Эрээнцав – Бичигт, Чойбалсан – Сүмбэр, Арвайхээр – Мандалговь - Даланжаргалан чиглэлийн замууд нь хөрсөн замтай байна.

Хүснэгт 93. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан авто замын төлөвлөлт

№	Тэнхлэгийн маршрут	Тэнхлэгт тулгуурласан авто замын төлөвлөсөн чиглэл	Төлөвлөсөн авто замын нийт урт, км	Үүнээс	
				Шороон замтай хэсэг	Урт, км
Босоо тэнхлэг					
1	Цагааннуур-Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн босоо тэнхлэг	Цагааннуур-Өлгий – Ховд – Булган	710	Төлөвлөлт хийгээгүй	-
2	Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Боршоо – Улаангом – Ховд	320	Ховд - Улаангом	190
3	Арцсуурь- Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн чиглэлийн босоо тэнхлэг	Арцсуурь- Улиастай - Шивээхүрэн	1030	Арцсуурь- Улиастай - Шивээхүрэн	1030
4	Ханх – Мөрөн – Улиастай чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Ханх – Мөрөн – Улиастай	520	Ханх-Хатгал	150
				Мөрөн - Арцсуурь Улиастайн зам	270
5	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар- Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн босоо тэнхлэг	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар- Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	1005	Төлөвлөлт хийгээгүй	-
6	Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт	720	Цогц-овоо - Цогтцэций	86
7	Эрэнцав- Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг	Эрэнцав- Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт	715	Эрэнцав- Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт	715
Хэвтээ тэнхлэг					
9	Хөх эрэг – Ховд – Улиастай – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан - Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	Хөх эрэг – Ховд – Улиастай – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан - Сүмбэр	2660	Чойбалсан – Сүмбэр	940
10	Манхан(ХО) – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Чойр - Чингис чиглэлийн хэвтээ дэд тэнхлэг	Манхан(ХО) – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Чойр - Чингис	1645	Чойбалсан – Сүмбэр	745

Төмөр замын хэтийн төлөвлөлт

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдэд уялдуулсан төмөр замын төлөвлөлтийг Зурагт харууллаа. Монгол улс нь ОХУ болон БНХАУ-ыг холбосон үндсэн гол төмөр замын сүлжээтэй бөгөөд хоёрдох болон гуравдахь сүлжээгээр холбох хэрэгцээ шаардлага үүсээд байгаа билээ. Төлөвлөлт хийсэн маршрутын хүрээнд 5515км төмөр замын сүлжээг бий болох бөгөөд одоогийн байдлаар дээрх замын сүлжээний 25.4 хувь нь буюу 1400км төмөр замтай, 74.6 хувь нь буюу 4115 км төмөр замыг шинээр барихаар байна.



Зураг 110. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт уялдуулсан төмөр замын төлөвлөлт

Нийт төлөвлөлт хийсэн төмөр замын чиглэлүүдээс, Сүхбаатар – Замын-Үүд боомт, Эрдэнэт – Салхит өртөө, Чойбалсан – Эрэнцав боомт гэсэн чиглэлүүд төмөр замтай, Тавантолгой – Гашуунсухайт боомт, Зүүнбаян – Тавантолгой чиглэлүүдийн төмөр замыг барьж байгаа ба Арцсуурь – Булган, Баянтэс – Шивээхүрэн, Арцёуурь - Эрдэнэт, Тавантолгой – Нарийнсухайт, Сайншанд – Баруун-Урт, Чойбалсан – Бичигт чиглэлүүд шинээр тамар зам барихаар байна..

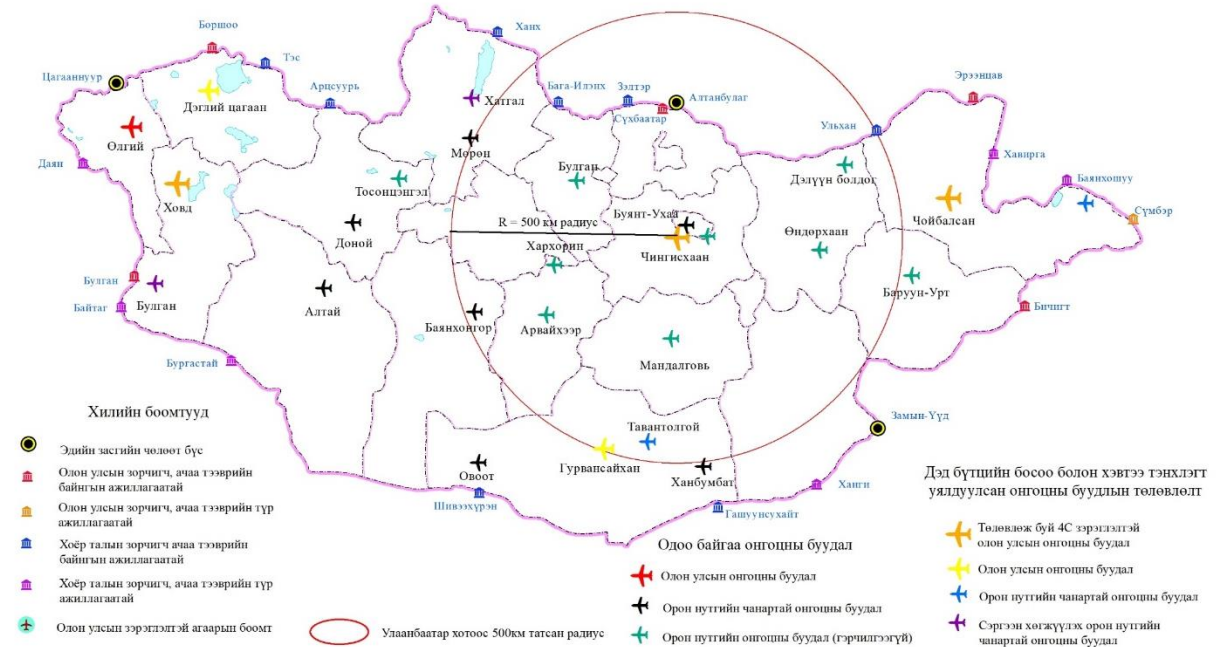
Дээрх төлөвлөлт хийсэн төмөр замын урт, бүс нутгийн тээврийн бодлого хөтөлбөртэй уялдах байдал, хөрш орнуудын томоохон хотуудтай холбох байдал, төмөр замтай эсэх, бүтээн байгуулалт хийх төмөр замын урт, төмөр зам барих хугацаа хүснэгт 94-д харууллаа.

Хүснэгт 94. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт уялдуулсан төмөр замын төлөвлөлт

№	Төмөр замын чиглэл	Замын урт, км	Бүс нутгийн тээврийн бодлого хөтөлбөр	Хөрш орны томоохон хоттой холбогдох байдал	Төлөвлөж буй төмөр замын чиглэл	Бүтээн байгуулалт хийх төмөр замын урт, км	Төлөвлөлт хийх хугацаа		
							2030	2040	2050
1	Арцсуурь – Шивээхүрэнгийн төмөр замаас - Ховд - Булган	670	Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридортой давхцана.	Кызыл (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот), Өрөмчи (БНХАУ-ын Баруун бүсийн томоохон хот)	Арцсуурь – Шивээхүрэнгийн төмөр замаас - Ховд - Булган	670			
2	Баянтэс- Улиастай – Нарийнсухайт	920	Уялдаагүй	Кызыл (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот), Шинин (БНХАУ-ын Баруун бүсийн томоохон хот)	Баянтэс- Улиастай – Нарийнсухайт	920			
3	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар- Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд	1005	Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор, CAREC 46, Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграцийн Монгол-Таньжин коридортой давхцана.	Улаан-Үд (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот), Бээжин (БНХАУ-ын нийслэл хот)	Төлөвлөлт хийгээгүй				
4	Эрэнцав-Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт	730	Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор, Зүүн хойд азийн эдийн засгийн интеграцийн Түмэнголын коридортой давхцана.	Чита (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот), Чанчунь (БНХАУ-ын Зүүн хойд бүсийн томоохон хот)	Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт	500			
5	Арцсуурь – Эрдэнэт- салхит	815	Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридортой давхцана.	Кызыл (ОХУ-ын Зүүн Сибирийн бүсийн томоохон хот),	Арцсуурь - Эрдэнэт	650			
6	Шивээхүрэн-Зүүнбаян	830	уялдаагүй	Дотоодын чиглэл	Шивээхүрэн-Зүүнбаян	830			
7	Сайншанд - Баруун-Урт	320	уялдаагүй	Дотоодын чиглэл	Сайншанд - Баруун-Урт	320			
8	Тавантолгой - Гашуунсухайт	225	уялдаагүй	Бугат (БНХАУ-ын Баруун бүс, Өвөрмонголын томоохон хот)	Тавантолгой - Гашуунсухайт	225			

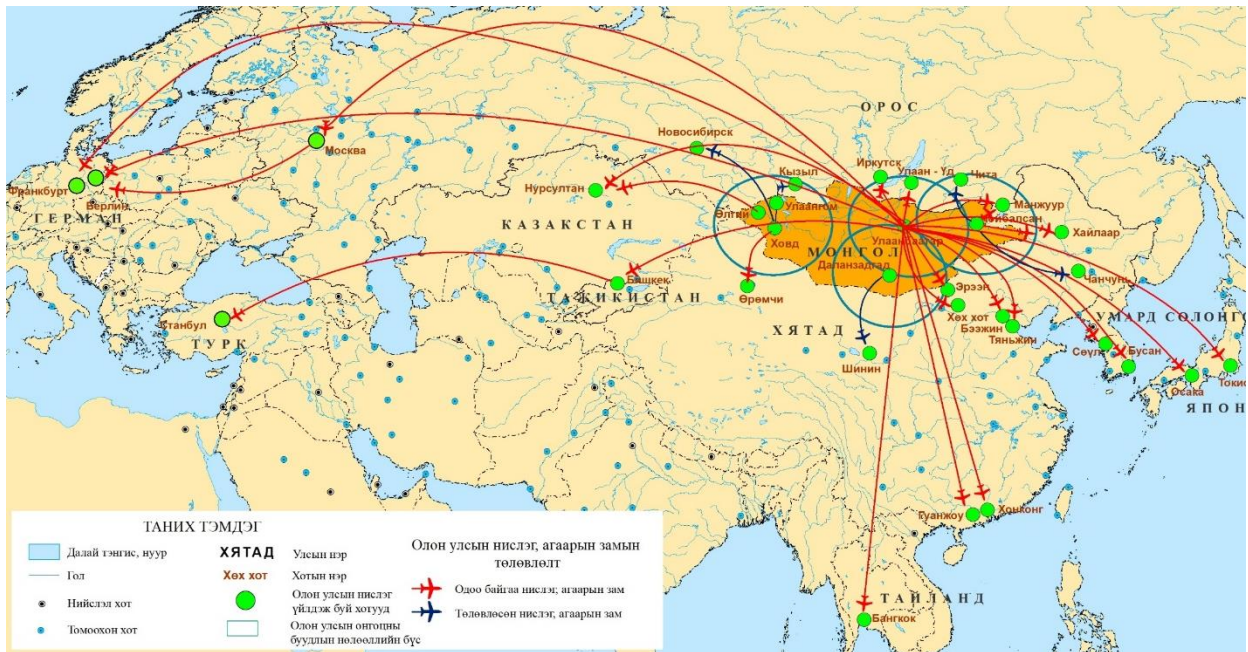
Агаарын зам, онгоцны буудлын хэтийн төлөвлөлт

Судалгааны үр дүнд сонгосон тэнхлэгүүдэд уялдуулсан онгоцны буудлын төлөвлөлтийг Зураг 111-т агаарын замын төлөвлөлтийг харууллаа. Чингис хаан олон улсын онгоцны буудлыг 2030 он гэхэд 4С зэрэглэлтэй олон улсын онгоцны буудал болгох бөгөөд түүнээс 500км-н радиуст дахин олон улсын онгоцны буудлыг төлөвлөх нь эдийн засгийн үр ашиг муутай гэж үзэн, 2040 он гэхэд Ховд онгоцны буудлыг 4С зэрэглэлтэй олон улсын онгоцны буудал болгох, 2050 он гэхэд Чойбалсан онгоцны буудлыг 4С зэрэглэлтэй олон улсын онгоцны буудал болгохоор төлөвлөж байна. Мөн 2040 он гэхэд Улаангом (Дэглий цагаан), Даланзадгад (Гурвансайхан)-ын онгоцны буудлыг олон улсын зэрэглэлтэй болгох, Тавантолгой, Халхголд орон нутгийн чанартай онгоцны буудал байгуулах, Булган, Хатгал гэсэн орон нутгийн онгоцны буудлыг сэргээн ашиглахаар төлөвлөж байна.



Зураг 111. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт уялдуулсан онгоцны буудлын төлөвлөлт

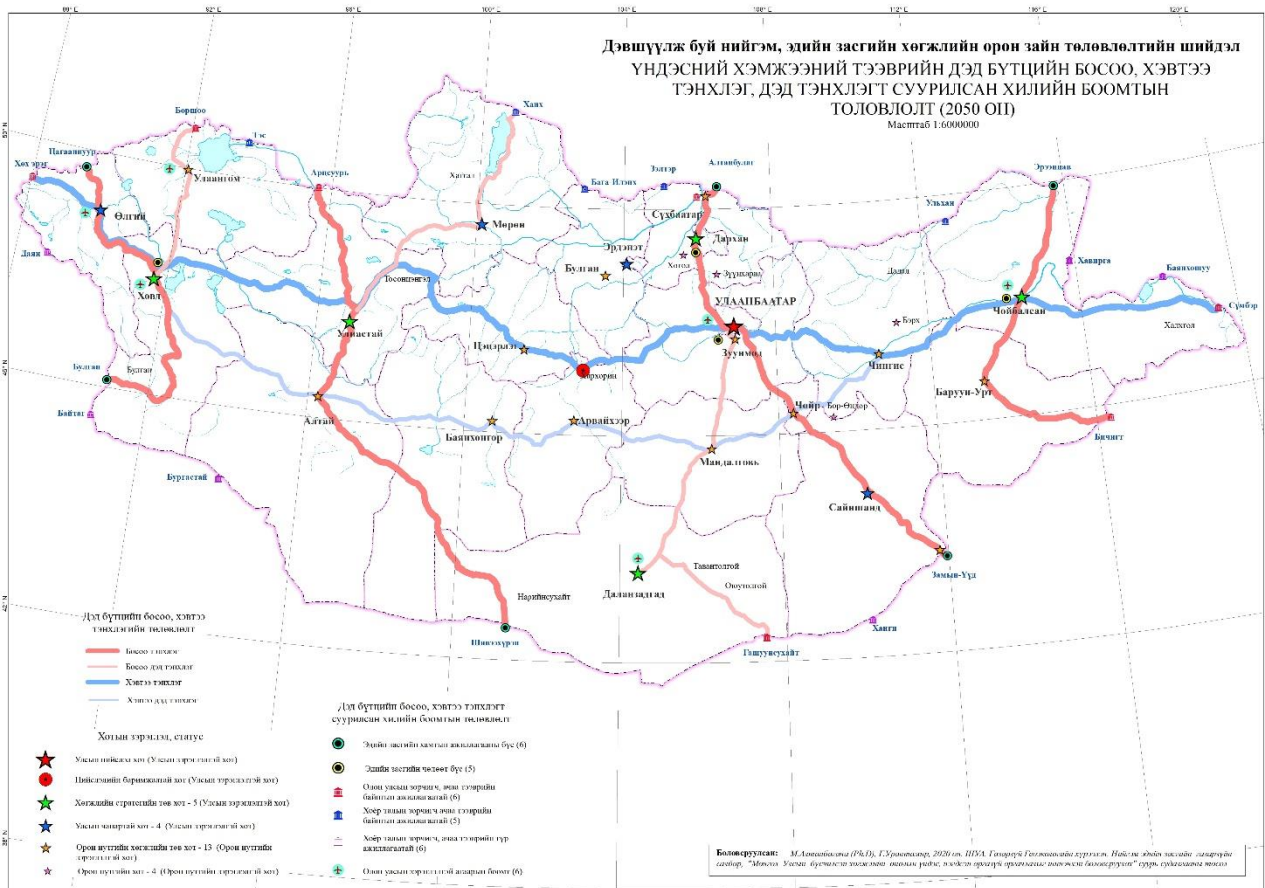
Агаарын тээврийн гол онцлог хол зайд богино хугацаанд тээвэрлэлт хийхэд бусад тээврийн төрлөөр давуу талтай бөгөөд 500 км- ээс ойр зайд тээвэрлэлт хийх нь эдийн засгийн хувьд ашиггүй юм. Иймд олон улсын агаарын замын зайн алслалт нь 500км-ээс хол зайд нислэг үйлдэх нь зүйтэй гэж үзлээ. Тийм учраас олон улсын нисэх онгоцны буудлуудаас 500 км радиуст татаж, түүний гадна орших хотууд руу агаарын замуудыг дэвшүүллээ. Үүнд: Ховд олон улсын онгоцны буудлаас ОХУ-ын Новосибирск, Ховд онгоцны буудал Улаангом хотын Дэглий цагаан онгоцны буудлаар дамжин ОХУ-ын Тува улсын нийслэл Кызыл хот гэсэн нислэгийн чиглэл (агаарын зам), Чойбалсан олон улсын онгоцны буудлаас ОХУ-ын Чита хот, БНХАУ-ын Чанчунь хотын чиглэл, Даланзадгад хотын онгоцны буудлаас БНХАУ-ын Хөхнуур аймгийн Шинин хотын чиглэлд тус тус шинээр агаарын замтай болохоор төлөвлөж (Зураг 112) байна.



Зураг 112. Олон улсын нислэг, агаарын замын төлөвлөлт

Хилийн боомтын хэтийн төлөвлөлт

Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдэд уялдуулсан хилийн боомтын төлөвлөлтийг 113-р зурагт харууллаа. Тус сонгосон тэнхлэгүүдийн эхлэл төгсгөл болж байгаа нийт 16 боомт байгаа ба үүнээс төлөвлөлтийн хүрээнд эдийн засгийн хил дамнасан чөлөөт бүс 3, эдийн засгийн чөлөөт бүс 6, Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт 3 болгон зэрэглэл дээшлүүлэх, олон улсын агаарын боомт 2 барихаар төлөвлөж байна.



Зураг 113. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан хилийн боомтын төлөвлөлт

Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүсэд Цагааннуур, Алтанбулаг, Булган, Шивээхүрэн, Эрэнцав, Замын-Үүдийг, эдийн засгийн чөлөөт бүсэд, Чойбалсан, Улаанбаатар (Чингис хаан агаарын боомтыг), Дархан, Ховдыг, Олон улсын чанартай байнгын ажиллагаатай боомтод Арцсуурь, Гашуунсухайт, Хөх эрэг, Сүмбэрийг тус тус дэвшүүлж төлөвлөж байна. Харин Өмнөговь аймгийн Даланзадгад хотод байрлах Гурван сайхан, Увс аймгийн Улаангом хотод байрлах Дэглий цагаан онгоцны буудлын олон улсын зэрэглэлтэй болгож, агаарын хилийн боомт болгохоор төлөвлөлөө.

Дээрх боомтуудын одоогийн зэрэглэл статус, хамрагдах тэнхлэг, дэвшүүлж буй зэрэглэл статус, бүтээн байгуулалт хийх хугацааг 37-р хүснэгтэд харууллаа. 2030 он гэхэд Цагааннуур, Алтанбулаг, Замын-Үүдын эдийн засгийн чөлөөт бүсийг эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс, Улаанбаатар (Чингис хаан агаарын боомтыг)-ыг эдийн засгийн чөлөөт бүс, Сүмбэр боомтыг олон улсын байнгын ажиллагаатай болгох, 2040 он гэхэд Ховдыг эдийн засгийн чөлөөт бүс, Эрэнцав, Булган, Шивээхүрэн боомтуудыг эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс, Гашуунсухайт хоёр талын байнгын ажиллагаатай боомтыг Олон улсын байнгын ажиллагаатай болгох, 2050 он гэхэд Арцсуурь хоёр талын байнгын ажиллагаатай боомтыг олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт, Чойбалсан хотыг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгохоор төлөвлөж (хүснэгт 95) байна.

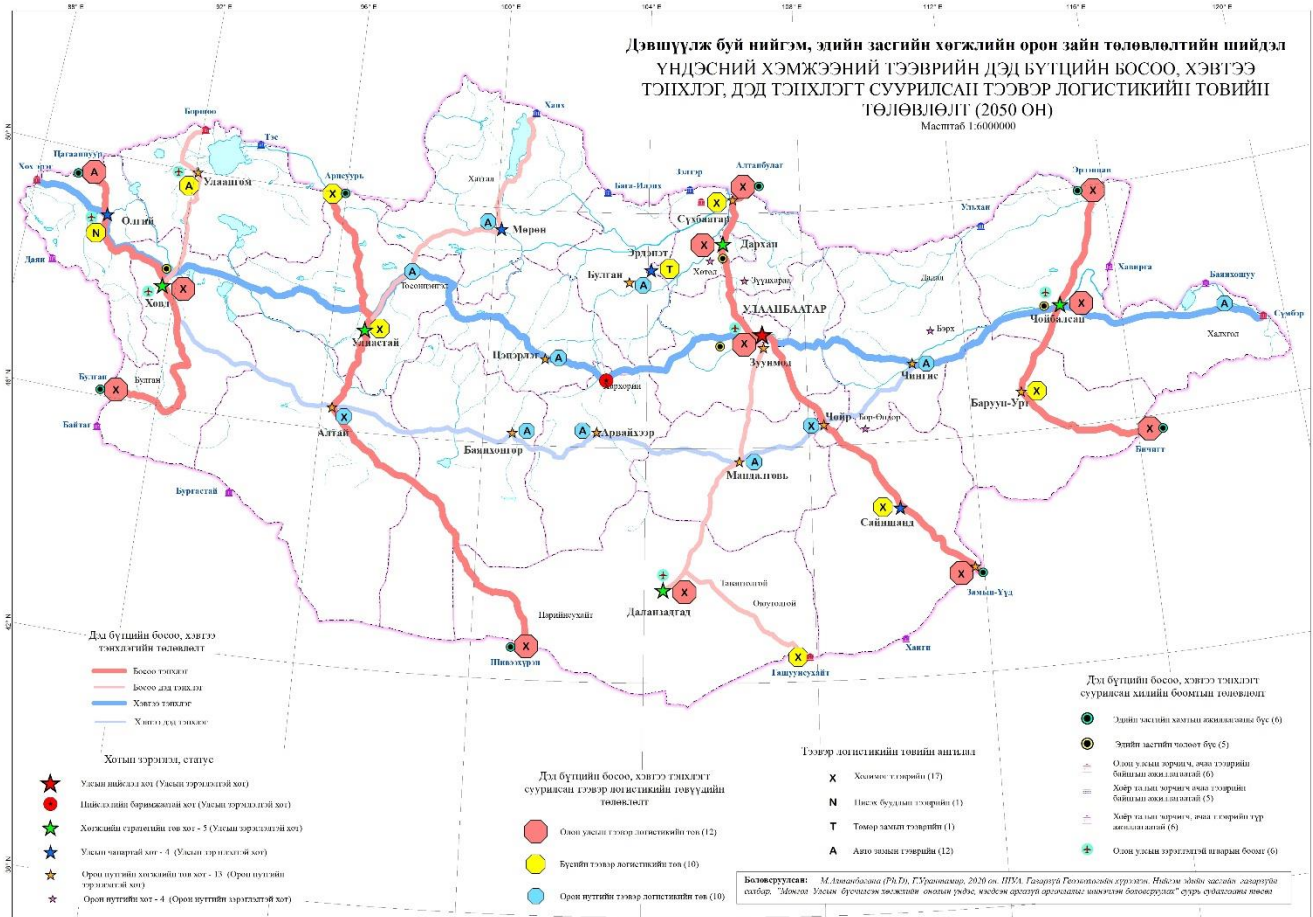
Хүснэгт 95. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан хилийн боомтын төлөвлөлт

№	Хилийн боомтын нэр	Хилийн боомтын одоогийн зэрэглэл статус	Хамаарагдах дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг	Төлөвлөж буй хилийн боомтын буй зэрэглэл статус	Төлөвлөлт хийх хугацаа		
					2030	2040	2050
Газрын (хуурай замын) хилийн боомт							
1	Цагааннуур	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	Цагааннуур-Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн босоо тэнхлэг	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс			
2	Боршоо	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай	Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Төлөвлөлт хийгээгүй			
3	Арцсуурь	Хоёр талын байнгын ажиллагаатай	Арцсуурь- Улиастай – Шивээхүрэн чиглэлийн босоо тэнхлэг	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай			
4	Ханх	Хоёр талын байнгын ажиллагаатай	Ханх – Мөрөн – Улиастай чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Төлөвлөлт хийгээгүй			
5	Алтанбулаг	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар-Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс			
6	Эрэнцав	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай	Эрэнцав- Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс			
7	Сүмбэр	Олон улсын зэрэглэлтэй түр ажиллагаатай	Хөх эрэг – Ховд – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай			
8	Бичигт	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай	Эрэнцав- Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг	Төлөвлөлт хийгээгүй			
9	Замын-Үүд	Эдийн засгийн чөлөөт бүс	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар-Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн босоо тэнхлэг	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс			
10	Гашуунсухайт	Хоёр талын байнгын ажиллагаатай	Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай			
11	Шивээхүрэн	Хоёр талын байнгын ажиллагаатай	Арцсуурь- Улиастай - Шивээхүрэн чиглэлийн босоо тэнхлэг	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс			

12	Булган	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай	Цагааннуур-Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн босоо тэнхлэг	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс			
13	Хөх эрэг	-	Хөх эрэг – Ховд – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	Олон улсын зэрэглэлтэй байнгын ажиллагаатай			
Агаарын замын хилийн боомт							
13	Ховд	Олон улсын байнгын ажиллагаатай агаарын боомт	Цагааннуур-Өлгий – Ховд – Булган, Цагааннуур – Өлгий –Ховд – Алтай –Баянхонгор- Арвайхээр- Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	Эдийн засгийн чөлөөт бүс			
14	Чингис хаан	Олон улсын байнгын ажиллагаатай агаарын боомт	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар- Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн босоо тэнхлэг	Эдийн засгийн чөлөөт бүс			
15	Чойбалсан	Олон улсын байнгын ажиллагаатай агаарын боомт	Эрэнцав- Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг, Боршоо –Улаангом – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан - Сүмбэр, Цагааннуур – Өлгий –Ховд – Алтай – Баянхонгор- Арвайхээр- Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан - Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	Эдийн засгийн чөлөөт бүс			
16	Гурвансайхан	Боомт байхгүй	Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Олон улсын байнгын ажиллагаатай агаарын боомт			
17	Дэглий цагаан	Боомт байхгүй	Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Олон улсын байнгын ажиллагаатай агаарын боомт			

Тээвэр логистикийн хэтийн төлөвлөлт

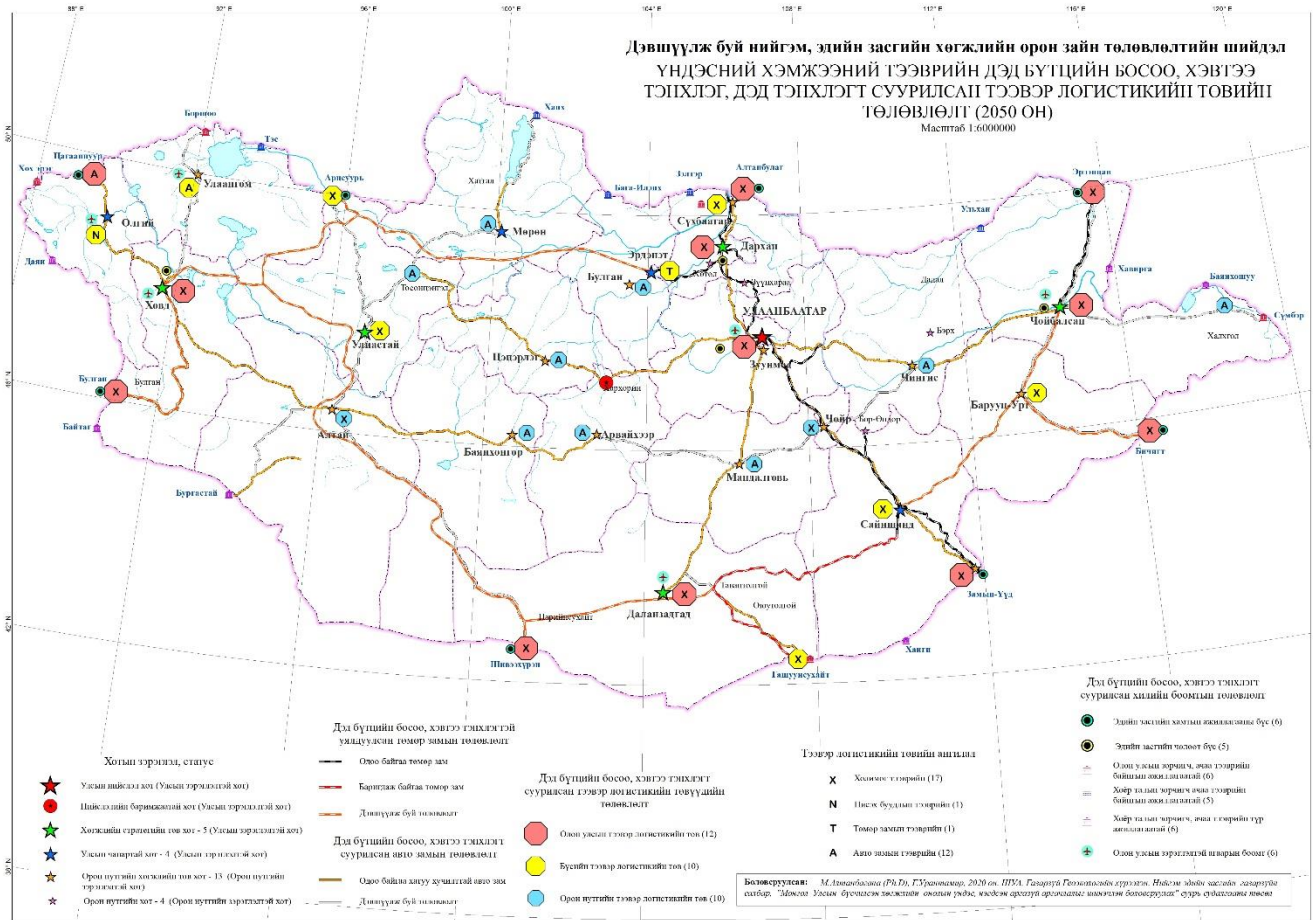
Судалгааны үр дүнд сонгосон тэнхлэгүүдэд суурилсан тээвэр логистикийн төвийн төлөвлөлтийг Зурагт харууллаа. Тус сонгосон тэнхлэгүүдийн дагуу болон эхлэл төгсгөл боомтуудыг хамруулан гурван зэрэглэлтэйгээр төлөвлөлтийг хийсэн. Төлөвлөлтийн хүрээнд Олон улсын тээвэр логистикийн төв 12, бүсийн тээвэр логистикийн төв 9, Орон нутгийн тээвэр логистикийн төв 11-ыг тус тус дэвшүүлж байна.



Зураг 114. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан тээвэр логистикийн төвийн төлөвлөлт

Олон улсын тээвэр логистикийн төвд Цагааннуур, Булган, Алтанбулаг, Замын-Үүд, Эрэнцав, Бичигт, Шивээхүрэн боомт, Ховд, Улаанбаатар, Чойбалсан, Даланзадгад, Дархан хотуудыг дэвшүүлж байна. Бүсийн тээвэр логистикийн төвд хилийн боомт түшиглэсэн Арцсуурь Гашуунсухайт боомт, томоохон хот суурин түшиглэсэн Өлгий, Улаангом, Улиастай, Эрдэнэт, Сүхбаатар, Сайншанд, Баруун-Урт хотуудыг дэвшүүлж байна. Орон нутгийн тээвэр логистикийн төвд томоохон хот суурин түшиглэсэн Алтай, Баянхонгор, Арвайхээр, Цэцэрлэг, Мөрөн, Мандалговь, Чойр, Чингис хот, Тосонцэнгэл, Халхгол гэсэн сууринг дэвшүүлж байна

Тээвэр логистикийн төвүүдийг зэрэглэлээр нь гурав ангилал хийхээс гадна тээврийн салбарын хөгжлөөс хамааруулан ангилал хийнэ. Тээвэр логистикийн төвийн төлөвлөлтийг Зурагт харууллаа. Тээвэр логистикийн төвийг холимог тээврийн, Авто болон төмөр замын тээврийн, нисэх буудал болон авто замын тээврийн, төмөр замын тээврийн болон Авто замын тээврийн гэж ангилж үзлээ.



Зураг 115. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан тээвэр логистикийн төвийн төлөвлөлт, ангилал

Холимог тээврийн логистик төвд Ховд, Улаанбаатар, Чойбалсан, Сүхбаатар, Дархан, Чойр, Сайншанд, Баруун-Урт, Улиастай, Даланзадгад, Алтай хотууд, Замын-Үүд, Гашуунсухайт, Эрэнцав, Бичигт, Булган, Арцсуурь боомтыг, нисэх буудал түшиглэсэн тээврийн логистикийн төвд Өлгий хотыг, төмөр замын тээврийн логистикийн төвд Эрдэнэт хотыг, авто замын тээврийн логистик төвд Улаангом, Баянхонгор, Мөрөн, Булган, Цэцэрлэг, Арвайхээр, Мандалговь, Чингис хотууд, Тосонцэнгэл, Халхгол сумын төвийг хамруулж байна.

Хүснэгт 96. Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ үндсэн тэнхлэг, дэд тэнхлэгт суурилсан тээврийн сүлжээ болон тээвэр логистикийн нэгдсэн төлөвлөлт

№	Дэд бүтцийн тэнхлэг	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг, түүний маршрут (хотуудаар)	Хэтийн төлөвлөлт	Хэтийн төлөвлөлтийн хугацаа, он
1	Босоо	Цагааннуур-Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн босоо тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Бүрэн хатуу хучилттай замтай	2050
			<u>Төмөр замын хувьд:</u> Арцсуурь-Булган чиглэлд барих	
			<u>Боомтын хувьд:</u> Цагааннуур боомтыг эдийн засгийн хил дамнасан чөлөөт бүс, Булган	

2	Босоо	Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	боомтыг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох, Ховд хотыг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох, <u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Ховд хот, Цагааннуур, Булган боомтуудыг Олон улсын тээвэр логистикийн төв, Өлгий бүс нутгийн тээвэр логистикийн төв болгох	2030
			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Ховд хотын онгоцны буудлыг 4С зэрэглэлтэй онгоцны буудал болгох, Ховд буудлаас ОХУ-ын Новосибирск хотын чиглэлд, Ховд – Улаангом – Кызыл чиглэлд олон улсын агаарын замтай болох	2040
		Арцсуурь- Улиастай – Шивээхүрэн чиглэлийн босоо тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Ховд - Улаангом чиглэлийн зам барих	2030
			<u>Төмөр замын хувьд:</u> төлөвлөлт хийгээгүй	
			<u>Боомтын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй	
			<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Улаангом хотыг бүс нутгийн тээвэр логистикийн төв болгох	2040
			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Улаангом Дэглийцагаан, олон улсын онгоцны буудалд түшиглэн байнгын ажиллагаатай агаарын боомттой болгох	2030
			<u>Авто замын хувьд:</u> Арцсуурь-Шивээхүрэн чиглэлийн зам барих	2050
		Ханх – Мөрөн – Улиастай чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	<u>Төмөр замын хувьд:</u> Арцсуурь-Эрдэнэт, Баянтэс-Шивээхүрэн чиглэлийн төмөр зам барих	2040
			<u>Боомтын хувьд:</u> Арцсуурь боомтыг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох, Шивээхүрэн боомтыг олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт болгох	2030, 2040
<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Улиастай, Эрдэнэт, Алтай хот, Арцсуурь боомтыг бүс нутгийн тээвэр логистикийн төв, Булган хотыг орон нутгийн тээвэр логистикийн төв болгох	2040			
<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй				
<u>Авто замын хувьд:</u> Улиастай- Мөрөн, Хатгал-Ханх чиглэлийн зам барих	2040			
<u>Төмөр замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй				
3	Босоо	Алтанбулаг – Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар- Чойр – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн босоо тэнхлэг	<u>Боомтын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй	
			<u>Төмөр замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй	
			<u>Боомтын хувьд:</u> Алтанбулаг, Замын-Үүд боомтуудыг эдийн засгийн хил дамнасан чөлөөт бүс болгох	2030
			<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Улаанбаатар хот, Алтанбулаг, Сүхбаатар, Замын-Үүд боомтуудыг олон улсын тээвэр логистикийн төв болгох	2030

			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Чингис хаан (Улаанбаатар) онгоцны буудлыг 4С зэрэглэлтэй олон улсын онгоцны буудал болгох,	2030
		Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Цогт-Овоо - Цогтцэций чиглэлд зам барих	2030
			<u>Төмөр замын хувьд:</u> Тавантолгой - Гашуунсухайт, Зүүнбаян-Нарийнсухайт чиглэлийн төмөр замыг барих	2030
			<u>Боомтын хувьд:</u> Гашуунсухайт боомтыг Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт болгох	2040
			<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Даланзадгад хотыг бүсийн тээвэр логистикийн төв, Мандалговь хот, Гашуунсухайт боомтыг орон нутгийн тээвэр логистикийн төв болгох	2040
			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Даланзадгад хотын Гурван сайхан олон улсын онгоцны буудалд түшиглэн байнгын ажиллагаатай агаарын боомттой болгох, Даланзадгад – Шинин чиглэлд олон улсын агаарын замтай болох	2050
4	Босоо	Эрэнцав- Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Эрэнцав - Бичигт чиглэлд зам барих	2030
			Төмөр замын хувьд: Чойбалсан - Бичигт, Сайншанд - Баруун-Урт чиглэлийн төмөр замыг барих	2030, 2050
			<u>Боомтын хувьд:</u> Чойбалсан хот, Эрэнцав боомтыг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох	2040
			<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Чойбалсан хот, Эрэнцав, Бичигт боомтыг Олон улсын тээвэр логистикийн төв болгох, Баруун-Урт хотыг бүсийн тээвэр логистикийн төв болгох	2040
			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Чойбалсан хотын онгоцны буудлыг 4С зэрэглэлтэй онгоцны буудал болгох, Чойбалсан буудлаас ОХУ-ын Чита, БНХАУ-ын Чанчунь чиглэлд олон улсын агаарын замтай болох	2050
	Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Чойбалсан - Сүмбэр чиглэлд зам барих	2030	
		<u>Төмөр замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй		
		<u>Боомтын хувьд:</u> Сүмбэр боомтыг олон улсын байнгын ажиллагаатай болгох	2030	
		<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Халхгол бүсийн тээвэр логистикийн төв болгох	2050	
		<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй		
5	Хэвтээ	Боршоо –Улаангом – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Чойбалсан - Сүмбэр чиглэлд зам барих	2030
			<u>Төмөр замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй	2030
			<u>Боомтын хувьд:</u> Улаанбаатар, Чойбалсан хотыг эдийн засгийн чөлөөт бүс, Сүмбэр боомтыг олон улсын байнгын ажиллагаатай болгох	2030
			<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Улаанбаатар, Чойбалсан хотыг олон улсын тээвэр логистикийн төв, Улаангом хотыг бүсийн тээвэр логистикийн	2040

			төв, Цэцэрлэг, Чингис хот, Тосонцэнгэл сумыг орон нутгийн тээвэр логистикийн төв болгох	
			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Улаанбаатар(Чингис хаан), Чойбалсан хотын онгоцны буудлыг 4С зэрэглэлтэй онгоцны буудал болгох, Чойбалсан буудлаас ОХУ-ын Чита, БНХАУ-ын Чанчунь чиглэлд олон улсын агаарын замтай болох	2040, 2050
6	Хэвтээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор- Арвайхээр- Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн хэвтээ тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Чойбалсан - Сүмбэр чиглэлд зам барих	2030
			<u>Төмөр замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй	
			<u>Боомтын хувьд:</u> Цагааннуур боомтыг эдийн засгийн хил дамнасан чөлөөт бүс, Ховд, Улаанбаатар, Чойбалсан хотыг эдийн засгийн чөлөөт бүс, Сүмбэр боомтыг олон улсын байнгын ажиллагаатай болгох	2030
			<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Ховд, Улаанбаатар, Чойбалсан хотууд, Цагааннуур боомтыг олон улсын тээвэр логистикийн төв, Өлгий хотыг бүсийн тээвэр логистикийн төв, Алтай, Баянхонгор, Арвайхээр, Чингис хотыг орон нутгийн тээвэр логистикийн төв болгох	2030
			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Ховд, Улаанбаатар(Чингис хаан), Чойбалсан хотын онгоцны буудлыг 4С зэрэглэлтэй онгоцны буудал болгох, Ховд буудлаас ОХУ-ын Новосибирск хотын чиглэлд, Чойбалсан боомтоос ОХУ-ын Чита, БНХАУ-ын Чанчунь чиглэлд олон улсын агаарын замтай болох	2030, 2040
7	Хэвтээ	Арвайхээр- Мандалговь – Даланжаргалан чиглэлийн хэвтээ дэд тэнхлэг	<u>Авто замын хувьд:</u> Арвайхээр- Мандалговь – Даланжаргалан чиглэлд зам барих	2030
			<u>Төмөр замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй	
			<u>Боомтын хувьд:</u> Хилийн боомт дайрахгүй	
			<u>Тээвэр логистикийн төвийн хувьд:</u> Арвайхээр, Мандалговь хотыг орон нутгийн тээвэр логистикийн төв болгох	2030
			<u>Нисэх буудал, Агаарын замын хувьд:</u> Төлөвлөлт хийгээгүй	

Дэд бүтцийн босоо хэвтээ тэнхлэгүүд

Дэд бүтцийн Цагааннуур – Ховд – Булган чиглэлийн босоо тэнхлэг

Тэнхлэгийн үндсэн суурь бүтэц нь Цагааннуур – Ховд – Булган чиглэлийн авто зам. Салбар тэнхлэг нь Ховд – Улаангом – Боршоо чиглэлийн авто зам юм.

Тус тэнхлэг нь ОХУ-ын Евроазийн тээвэр эдийн засгийн холбооноос дэвшүүлсэн тээврийн төслүүд болон БНХАУ-ын Бүс ба зам санаачлагаар дэвшүүлэн хөгжүүлж буй тээврийн коридоруудыг хооронд холбох нэг холбоос болох юм. Өөрөөр хэлбэл тус тэнхлэг нь хойд талдаа Транссибирийн төмөр зам дагуу орших ОХУ-ын Горно-Алтайск, Новосибирск хотуудтай холбогдож ОХУ болон Европын улс орнуудадтай, урд талдаа Бүс ба замын санаачлагын үндсэн коридорын дагуу орших Өрөмчи хоттой холбогдож, улмаар БНХАУ-ын болон төв азийн орнуудтай худалдаа хийх гол чиглэл болон хөгжих боломжтой юм. Хятадаас Европ руу чиглэсэн

ачааг Монголын нутгаар дамжуулан тээвэрлэх нөхцөлд Бүс ба зам санаачлагын үндсэн коридор болон Транссибирийн төмөр замын ачаалал нэмэгдэж, харьцангуй тээврийн өртөг багасах зэрэг давуу талтай юм [169].

Судалгааны нэгдсэн үнэлгээгээр уг тэнхлэг нь 0.59 коэффициентыг авсан бөгөөд энэ бусад тэнхлэгүүдтэй харьцуулахад өндөр үнэлгээтэй байна.

Энэхүү тэнхлэгийн хүрээнд баруун бүсийн зам харгуй сайжрахын сацуу хил орчмын нутгийн аж ахуй эргэлтийг эрчимжүүлэх тул үндэсний хэмжээнд эдийн засгийн хөгжлийг жигдрүүлэхэд ахиц өгөх юм [170]. Энэ нь үндэсний аюулгүй байдал талаас Нийслэлээс алслагдмал, дэд бүтцийн болон аж үйлдвэрийн хөгжлөөр сул баруун бүс нутгийн аймгууд нь харьцангуй бие даан хөгжих нөхцөл бүрдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой [122]. Цаашлаад Баруун аймгуудын хөдөөгийн хөгжлийг тэтгэх, ингэснээр хүн амын механик шилжилтийг орон нутагт нь хязгаарлах боломжийг хангах чухал нөлөө үзүүлнэ.

Мөн тус тэнхлэг нь Азийн авто замын сүлжээний АН4 сүлжээтэй давхцах ба Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн хүрээнд дэвшүүлсэн CAREC 4а коридортой мөн давхцан оршдоогоороо онцлог юм.

ОХУ-ын Евроазийн эдийн засгийн холбооны хэрэгжүүлж буй төслүүд, БНХАУ-н Бүс ба зам санаачлагын хүрээнд хэрэгжүүлж буй тээврийн коридоруудын хоорондын уялдааг сайжруулах зорилгоор хийгдсэн ОХУ-Монгол-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд дэвшүүлсэн Авто болон төмөр замын баруун коридортой бүрэн уялдаж байна.

Ази Европыг холбосон тээврийн сүлжээг монголын нутгаар дайруулах өнгөрүүлэх нь хамгийн дөт юм [169]. Нөгөө талаас ОХУ болон БНХАУ-н хувьд гуравдагч орны нутгаар харьцангуй богино тээвэрлэлт хийх, тээвэрлэлтийн зардлыг багасгахад голлон анхаарч байна. Тийм учраас ОХУ болон БНХАУ-ын хооронд худалдаа тээвэрлэлт нь ОХУ нутгаар транссибирийн коридороор дамжин Монголын баруун нутгаар 710 км дайрч БНХАУ-ын Бүс ба замын үндсэн коридортой нийлсэн зам хамгийн дөт бөгөөд хамгийн бага зайг гуравдагч орны нутгийн дайрч байгаагаараа онцлог юм [170].

Засгийн газрын 2020 оны 23-р тогтоолоор баталсан “Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэлийн Зорилт 4.4.1-д Монгол Улс, Оросын Холбооны Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс хоорондын эдийн засгийн коридорыг хөгжүүлж, гадаад худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх зорилтыг хэрэгжүүлэхэд чухал ач холбогдолтой.

Нөгөө талаар монгол улсын дотоод хавьгүй тогтвортой тайван, терроризм маш бага, хөрөнгө оруулалтын орчин тайван юм [169].

Тэнхлэгийг дагаж дэд бүтцийн бусад салбаруудыг хөгжүүлэх. Одоогоор дэд бүтэц, аж үйлдвэр сул хөгжсөн нь түүнийг нутаг дэвсгэрээр хөгжүүлэхдээ анхнаас нь тэнхлэгийг дагуулан бий болгох боломжтой. Тухайлбал баруун бүс нутгийн хувьд хөнгөн болон хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүд Өлгий, Ховд, Улаангом хотууд, Булган сум орчимд илэрч байгаа бөгөөд хөрш орнууд руу хөдөө аж ахуйн гаралтай бүтээгдэхүүн импортлох бүрэн боломжтой байна.

Тэнхлэгийн хүрээнд нийт 1030 км авто зам, 1100 орчим км төмөр зам, Олон улсын онгоцны буудал 3, олон улсын агаарын боомт 3, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс 2, эдийн засгийн чөлөөт бүс 1, Олон улсын тээвэр логистикийн төв 3, бүс нутгийн тээвэр логистикийн төв 2 байхаар санал болгож байна.

Хүснэгт 97. Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн дэд тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логикийн төлөвлөлт

№	Тэнхлэгийн нэр	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Хэмжээ, зэрэглэл	Төлөвлөлт хийсэн байдал	Хэрэгжүүлэх он
1		Авто замын сүлжээ	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган	710 км	Одоо байгаа	-
			Боршоо – Улаангом – Ховд	320 км (190км шороон)	Төлөвлөж буй	2030
2		Төмөр замын сүлжээ	Арцуурь – Ховд – Булган	1100 км	Төлөвлөж буй	2050
3	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн босоо тэнхлэг, Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Агаарын тээвэр	Өлгий онгоцны буудал	Олон улсын	Одоо байгаа	-
			Ховд онгоцны буудал	Олон улсын	Одоо байгаа	-
			Улаангом онгоцны буудал	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2040
			Булган онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
4		Хилийн боомт	Цагааннуур эдийн чөлөөт бүс	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс	Төлөвлөж буй	2030
			Булган эдийн чөлөөт бүс	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс	Төлөвлөж буй	2030
			Ховд агаарын боомт	эдийн чөлөөт бүс	Төлөвлөж буй	2030
			Улаангом агаарын боомт	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
			Боршоо хилийн боомт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай	Одоо байгаа	-
5		Тээвэр логистик	Цагааннуур тээвэр логикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
			Булган тээвэр логикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
			Ховд тээвэр логикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
			Өлгий тээвэр логикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2030
			Улаангом тээвэр логикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2040

Дэд бүтцийн Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн чиглэлийн босоо тэнхлэг

Тэнхлэгийн үндсэн суурь бүтэц нь Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн чиглэлийн төмөр болон авто зам. Салбар тэнхлэг нь Улиастай – Мөрөн – Ханх чиглэлийн авто зам юм. Судалгааны нэгдсэн үнэлгээгээр уг тэнхлэг нь 0.2 коэффициентийг буюу харьцангуй бага үнэлгээтэй байна. Тус тэнхлэг нь ОХУ-ын Евроазийн тээвэр эдийн засгийн холбооноос дэвшүүлсэн тээврийн төслүүд болон БНХАУ-ын Бүс ба зам санаачлагаар дэвшүүлэн хөгжүүлж буй тээврийн коридоруудыг хооронд холбох нэг холбоос болох юм. Өөрөөр хэлбэл тус тэнхлэг нь хойд талдаа Транссибирийн төмөр зам дагуу орших ОХУ-ын Кызыл, Абакан, Красноярск хотуудтай холбогдож ОХУ болон Европын улс орнуудадтай, урд талдаа Бүс ба замын санаачлагын хурдны төмөр зам болон үндсэн коридорт холбогдож, мөн цаашлаад БНХАУ-ын босоо коридортой уялдан хүн ам ихээр сууршсан төв Хятадын мужуудтай худалдаа хийх гол чиглэл болон хөгжих боломжтой юм. Хятадаас Европ руу эргээд Европоос Хятад руу чиглэсэн ачааг Монголын нутгаар дамжуулан транзит тээврээр тээвэрлэх нөхцөлд Бүс ба зам санаачлагын үндсэн коридор болон Транссибирийн төмөр замын ачаалал нэмэгдэж, харьцангуй транзит тээврийн өртөг багасах, харьцангуй дөт байдлаар тээвэрлэх зэрэг давуу талтай юм. Тухайлбал Шар тэнгисээс Ектернбург хүртэл Казакстнаар 6500км, Манжуураар 6700км, төв босоо тэнхлэгээр 6000 км, тус тэнхлэгээр 6050 км орчим байна.

Монгол улсын одоо байгаа төмөр замын жилд нэвтрүүлэх боломжит ачааны хэмжээ нь 23.9 сая тн бөгөөд сүүлийн 3 жилийн хугацаанд нэвтрүүлэх боломжит ачааны хэмжээнээс хэтэрсэн ачааг нэвтрүүлж байна. Тухайлбал 2020 оны байдлаар нэвтрүүлж буй ачааны хэмжээ 29.8 сая.тн болж нэвтрүүлэх боломжит ачааны хэмжээнээс 24.7 хувиар буюу 6 сая.тн-оор хэтэрсэн байна. Энэ нь одоо байгаа сүлжээтэй өрсөлдөхүйц дараагийн төмөр замын сүлжээг хөгжүүлэх зайлшгүй шаардлагыг нөхцөлдүүлж байгаа бөгөөд тус тэнхлэгийн хүрээнд төлөвлөсөн төмөр зам нь Монгол улсыг ОХУ болон Хятад улстай холбосон хоёрдох гарц болох төдийгүй Монгол улсын нутгаар дайран өнгөрөх транзит тээврийн гол чиглэл болон хөгжих боломжтой байна.

Дэд бүтцийн болон аж үйлдвэрийн хөгжлөөр сул Завхан, Говь-Алтай аймгууд нь тус тэнхлэгийн нөлөөгөөр бие даан хөгжих нөхцөл бүрдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой.

Нөгөө талаар монгол улсын дотоод хавьгүй тогтвортой тайван, терроризм маш бага, хөрөнгө оруулалтын орчин тайван юм.

Тэнхлэгийг дагаж дэд бүтцийн бусад салбаруудыг хөгжүүлэх боломжтой юм. Тэнхлэгт тулгуурлан нутаг дэвсгэрээр хөгжүүлэхдээ анхнаас нь тэнхлэгийг дагуулан төлөвлөн хөгжүүлэх боломжтой. Тухайлбал хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүд нь Таяннуур, Нарийн сухайт, Овоотын уурхайд түшиглэсэн Алтай хот болон Гурвантэс сумын орчимд, Хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүс нь Алтай хот орчимд илэрч байгаа бөгөөд хөрш орнууд руу хөдөө аж ахуйн гаралтай бүтээгдэхүүн болон нүүрс, төмрийн хүдэр импортлох бүрэн боломжтой байна.

ОХУ-Монгол-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр, “Талын зам” үндэсний хөтөлбөр, “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогуудтай уялдаж хөгжих боломжтой байна. Тухайлбал Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогод Баруун чиглэлийн төмөр замыг ирээдүйд ашиглах ордууд болон байгалийн тогтцыг нь бүс нутгийн хөгжлийн бодлого, хүн амын суурьшилтай уялдуулан авч үзэж нэн даруй төлөвлөх гэж тусгасан бөгөөд энэхүү зорилттой бүрэн уялдаж байна. Тэнхлэгийн хүрээнд нийт 1550 км авто зам, 920 орчим км төмөр зам, орон нутгийн онгоцны буудал 5, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс 1, хоёр талын түр ажиллагаатай хилийн боомт 1, Олон улсын тээвэр логистикийн төв 1, бүс нутгийн тээвэр логистикийн төв 2, орон нутгийн тээвэр логистикийн төв 3-ыг тус тус 2050 он хүртэл ээлж дараалалтайгаар хэрэгжүүлэхээр (хүснэгт 98) төлөвлөсөн.

Хүснэгт 98. Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Улиастай – Мөрөн – Ханх чиглэлийн дэд тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логикийн төлөвлөлт

№	Тэнхлэгийн нэр	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Хэмжээ, зэрэглэл	Төлөвлөлт хийсэн байдал	Хэрэгжүүлэх он
1		Авто замын сүлжээ	Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн	1030 км	Төлөвлөж буй	2050
			Улиастай – Мөрөн	520 км (420км шороон)	Төлөвлөж буй	2030
2		Төмөр замын сүлжээ	Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн	920 км	Төлөвлөж буй	2050
3	Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн чиглэлийн босоо тэнхлэг,	Агаарын тээвэр	Улиастай онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Алтай онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Мөрөн онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Тосонцэнгэл онгоцны буудал	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2030
			Хатгал онгоцны буудал	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2030
4	Улиастай – Мөрөн – Ханх чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Хилийн боомт	Арцсуурь хилийн боомт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай	Төлөвлөж буй	2030
			Шивээхүрэн хилийн боомт	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс	Төлөвлөж буй	2040
			Ханх хилийн боомт	2 талын байнгын ажиллагаатай	Одоо байгаа	-
5		Тээвэр логистик	Шивээхүрэн логикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2040
			Улиастай тээвэр логикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2040
			Алтай тээвэр логикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2040
			Эрдэнэт тээвэр логикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2040

Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах

		Арцсуурь тээвэр логистикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2040
		Булган тээвэр логистикийн төв	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2040
		Мөрөн тээвэр логистикийн төв	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2030
		Тосонцэнгэл тээвэр логистикийн төв	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2040

Дэд бүтцийн Алтанбулаг – Улаанбаатар – Замын-Үүд чиглэлийн босоо тэнхлэг

Тэнхлэгийн үндсэн суурь бүтэц нь Алтанбулаг – Улаанбаатар – Замын-Үүд чиглэлийн авто зам, Сүхбаатар – Улаанбаатар – Замын-Үүд төмөр зам. Салбар тэнхлэг нь Улаанбаатар – Даланзадгад – Гашуунсухайт чиглэлийн авто зам юм. Судалгааны нэгдсэн үнэлгээгээр уг тэнхлэг нь 1.0 коэффициентийг буюу хамгийн өндөр үнэлгээтэй байна.

Тус тэнхлэг нь ОХУ-ын Евроазийн тээвэр эдийн засгийн холбооноос дэвшүүлсэн тээврийн төслүүд болон БНХАУ-ын Бүс ба зам санаачлагаар дэвшүүлэн хөгжүүлж буй тээврийн коридоруудыг хооронд холбох хамгийн дөт замаар холбох холбоос болон хөгжих боломжтой юм. Өөрөөр хэлбэл тус тэнхлэг нь хойд талдаа Транссибирийн төмөр зам дагуу орших ОХУ-ын Улаан-Үд, Эрхүү хотуудтай холбогдож ОХУ болон Европын улс орнуудадтай, урд талдаа Бүс ба замын санаачлагын хурдны төмөр зам болон үндсэн коридорт холбогдож, мөн цаашлаад БНХАУ-ын нийслэл Бээжин хот, Таньжин далайн боомт хүрч, Ази Европыг холбох гол чиглэл болон хөгжих боломжтой юм. Тухайлбал Хятадаас Европ руу ачааг уг тэнхлэгээр тээвэрлэхэд Казакстаны нутгаар тээвэрлэснээс 500км, Манжуураар тээвэрлэснээс 700км богино байна.

Тус тэнхлэгийн нэг гол давуу тал нь төмөр зам авто замын сүлжээ бүрэлдэн бий болсон тул нэмж хөрөнгө оруулалтын хэмжээ харьцангуй бага байх боломжтой [169]. Мөн олон улсын болон орон нутгийн түвшинд ачаа болон зорчигч тээвэрлэлт тогтмол явуулдагаараа бөгөөд дэд бүтцийн болон аж үйлдвэрийн хөгжил сайн, нийслэл хотыг дайрч өнгөрдөг зэрэг давуу талтай байна.

Уг тэнхлэг нь дэд бүтцийн болон аж үйлдвэрийн хөгжил сайн, нийслэл хотыг дайрч өнгөрдөг зэрэг давуу тал нь нөхцөл бүрдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой.

Зүүн хойд Азийн эдийн засаг хурдастай өсөж, түүний цаашдын өсөлт тэлэлт нь шинэ зах зээлгүйгээр, эрчим хүч, суурь түүхий эдийн нөөц, баталгаатай хангамжгүйгээр төсөөлөх аргагүй болж байна. Энэ эрэлтийг хангахад аль болохоор түлхүү оролцох нь манай хөгжлийн нэг тулгуур байх боломжтой бөгөөд энэ нөхцлийг бүрдүүлэхэд тус тэнхлэг чухал үүрэг гүйцэтгэнэ [170].

Тэнхлэгийг даган эдийн засгийн салбарууд нь хөгжиж ирсэн нь хөгжиж ирсэн бөгөөд цаашид түүхий эдийг боловсруулах үйлдвэржилттэй уялдуулж хөгжлийг хурдасгах боломжтой юм. Тухайлбал хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүд нь Шарын гол, Эрдэнэт, Багануур, Шивээ-овоо, Тавантолгой, Оюутолгой, Цагаансуварга, Зүүнбаян, Төмөртэй, Бороогоалд, Тэвшийн говь зэрэг уурхайд түшиглэсэн Эрдэнэт, Дархан, Мандалговь, Чойр, Сайншанд, Даланзадгад хотууд болон Цогтцэций, Ханбогд сумын орчимд, Хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүс нь Эрдэнэт, Дархан, Улаанбаатар, Сайншанд, Чойр, Даланзадгад хот болон Цогтцэций, Ханбогд сумын орчимд, хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүс нь ХҮн амын төвлөрөл бүхий Эрдэнэт, Дархан, Улаанбаатар, Мандалговь, Чойр хот орчимд илэрч байгаа бөгөөд хөрш орнууд руу хөдөө аж ахуйн гаралтай бүтээгдэхүүн болон Хүнд үйлдвэрлэлийн анхан шатны боловсруулсан бүтээгдэхүүнийг импортлох бүрэн боломжтой байна.

Мөн тус тэнхлэг нь Азийн авто замын сүлжээний АНЗ сүлжээтэй давхцах ба Төв азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн хүрээнд дэвшүүлсэн CAREC 4в коридортой мөн давхцан оршдоогоороо онцлог юм. ОХУ-Монгол-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр, “Талын зам” үндэсний хөтөлбөр, “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”, Төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлогуудтай уялдаж хөгжих боломжтой байна. Тухайлбал ОХУ-Монгол-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн авто замын төв коридор, төмөр замын төв коридортой тус тэнхлэг маршрутын хувьд давхцаж байгаа ба хойд коридортой уялдан хөгжих боломжтой байна. Нөгөө талаар монгол улсын дотоод хавьгүй тогтвортой тайван, терроризм маш бага, хөрөнгө оруулалтын орчин тайван юм.

Тэнхлэгийн хүрээнд нийт 1727 км авто зам, 2060 орчим км төмөр зам, олон улсын онгоцны буудал 2, орон нутгийн онгоцны буудал 4, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс 2, эдийн засгийн чөлөөт бүс 2, олон улсын байнгын ажиллагаатай агаарын боомт 2, олон улсын байнгын ажиллагаатай хилийн боомт 2, олон улсын тээвэр логистикийн төв 5, Бүс нутгийн тээвэр логистикийн төв 3, орон нутгийн тээвэр логистикийн төв 2 байхаар санал болгож (Хүснэгт 99) байна.

Хүснэгт 99. Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн дэд тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логистикийн төлөвлөлт

№	Тэнхлэгийн нэр	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Хэмжээ, зэрэглэл	Төлөвлөлт хийсэн байдал	Хэрэгжүүлэх он
1		Авто замын сүлжээ	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Сайншанд – Замын-Үүд	1005 км	Одоо байгаа	-
			Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт	720 км (86км шороон)	Төлөвлөж буй	2030
2	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн босоо тэнхлэг, Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн босоо дэд тэнхлэг	Төмөр замын сүлжээ	Сүхбаатар – Дархан – Улаанбаатар – Сайншанд – Замын-Үүд	1005	Одоо байгаа	-
			Шивээхүрэн- Зүүнбаян	830 км	Төлөвлөж буй	2030
			Тавантолгой - Гашуунсухайт	225 км	Төлөвлөж буй	2030
3		Агаарын тээвэр	Улаанбаатар онгоцны буудал	Олон улсын	Одоо байгаа	-
			Даланзадгад онгоцны буудал	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2050
			Мандалговь онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Цогтцэций онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Ханбогд онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Налайх онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
4		Хилийн боомт	Алтанбулаг хилийн боомт	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс	Төлөвлөж буй	2030
			Замын-Үүд хилийн боомт	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс	Төлөвлөж буй	2030
			Сүхбаатар хилийн боомт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай	Одоо байгаа	-

Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах

5	Тээвэр логистик	Гашуунсухайт хилийн боомт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай	Төлөвлөж буй	2040
		Улаанбаатар агаарын боомт	Эдийн чөлөөт бүс	Төлөвлөж буй	2040
		Даланзадгад агаарын боомт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай	Төлөвлөж буй	2050
		Улаанбаатар тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
		Алтанбулаг тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
		Дархан тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
		Замын-Үүд тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2030
		Даланзадгад тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2040
		Гашуунсухайт тээвэр логистикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2040
		Сүхбаатар тээвэр логистикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2030
Мандалговь тээвэр логистикийн төв	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2040		
Чойр тээвэр логистикийн төв	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2040		

Дэд бүтцийн Эрэнцав – Чойбалсан – Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг

Тэнхлэгийн үндсэн суурь бүтэц нь Эрэнцав – Чойбалсан – Бичигт чиглэлийн авто зам, Эрэнцав – Чойбалсан төмөр зам.

Судалгааны нэгдсэн үнэлгээгээр уг тэнхлэг нь 0.59 коэффициентыг авсан бөгөөд энэ бусад тэнхлэгүүдтэй харьцуулахад өндөр үнэлгээтэй байна.

Тус тэнхлэг нь ОХУ-ын Евроазийн тээвэр эдийн засгийн холбооноос дэвшүүлсэн тээврийн төслүүд болон БНХАУ-ын Бүс ба зам санаачлагаар дэвшүүлэн хөгжүүлж буй тээврийн коридоруудыг хооронд холбох нэг холбоос болох юм. Өөрөөр хэлбэл тус тэнхлэг нь хойд талдаа Транссибирийн төмөр зам дагуу орших ОХУ-ын Өвөр байгалийн хязгаарын Чита хоттой холбогдож ОХУ болон Европын улс орнуудадтай, урд талдаа БНХАУ-ын аж үйлдвэр гол бүс болох эдийн засгийн зүүн бүстэй холбогдон хөгжих боломжтой юм.

Энэхүү тэнхлэгийн хүрээнд Зүүн бүсийн зам харгуй сайжрахын сацуу хил орчмын нутгийн аж ахуй эргэлтийг эрчимжүүлэх тул үндэсний хэмжээнд эдийн засгийн хөгжлийг жигдрүүлэхэд ахиц өгөх юм⁷⁵. Энэ нь үндэсний аюулгүй байдал талаас Нийслэлээс алслагдмал, дэд бүтцийн болон аж үйлдвэрийн хөгжлөөр сул Зүүн бүс нутгийн аймгууд нь харьцангуй бие даан хөгжих нөхцөл бүрдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой [122]. Цаашлаад Зүүн аймгуудын хөдөөгийн хөгжлийг тэтгэх, ингэснээр хүн амын механик шилжилтийг орон нутагт нь хязгаарлах боломжийг хангах чухал нөлөө үзүүлнэ.

Мөн тус тэнхлэг нь Зүүн хойд азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн хүрээнд дэвшүүлсэн Түмэн гол коридортой, ОХУ-ын Евроазийн эдийн засгийн холбооны хэрэгжүүлж буй төслүүд, БНХАУ-н Бүс ба зам санаачлагын хүрээнд хэрэгжүүлж буй тээврийн коридоруудын хоорондын уялдааг сайжруулах зорилгоор хийгдсэн ОХУ-Монгол-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд дэвшүүлсэн Авто замын зүүн коридортой давхцдаг оршидоогоороо онцлог юм. Мөн тус хөтөлбөрийн хүрээнд дэвшүүлсэн төмөр замын зүүн болон далайн эрэг 1, 2 коридортой уялдуулан хөгжүүлж болохоор байна.

Засгийн газрын 2020 оны 23-р тогтоолоор баталсан “Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэлийн Зорилт 4.4.1-д Монгол Улс, Оросын Холбооны Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс хоорондын эдийн засгийн коридорыг хөгжүүлж, гадаад худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх зорилтыг хэрэгжүүлэхэд чухал ач холбогдолтой.

Нөгөө талаар монгол улсын дотоод хавьгүй тогтвортой тайван, терроризм маш бага, хөрөнгө оруулалтын орчин тайван юм.

Тэнхлэгийг дагаж дэд бүтцийн бусад салбаруудыг хөгжүүлэх. Одоогоор дэд бүтэц, аж үйлдвэр сул хөгжсөн нь түүнийг нутаг дэвсгэрээр хөгжүүлэхдээ анхнаас нь тэнхлэгийг дагуулан бий болгох боломжтой. Тухайлбал Зүүн бүс нутгийн хувьд хөнгөн болон хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүд Чойбалсан, Баруун-Урт хотууд, Баян-Уул сум орчимд илэрч байгаа бөгөөд хөрш орнууд руу хөдөө аж ахуйн гаралтай бүтээгдэхүүн импортлох бүрэн боломжтой байна. Мөн хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх тохиромжтой бүсүүд Чойбалсан, Тамсагбулаг, Хөөт уурхай орчимд илэрч байгаа ба газрын тос, нүүрс, уран зэрэг бүтээгдэхүүнийг хөрш орнууд луу импортлох боломжтой байна.

Тэнхлэгийн хүрээнд нийт 1145 км авто зам, 1050 орчим км төмөр зам, Олон улсын онгоцны буудал 1, орон нутгийн онгоцны буудал 4, олон улсын агаарын боомт 1, Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс 1, эдийн засгийн чөлөөт бүс 1, Олон улсын тээвэр логистикийн төв 3, бүс нутгийн тээвэр логистикийн төв 1 байхаар санал болгож (Хүснэгт 100) байна.

Хүснэгт 100. Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логистикийн төлөвлөлт

№	Тэнхлэгийн нэр	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Тэнхлэгт суурилсан тээврийн дэд бүтцийн төлөвлөлтийн төрөл	Хэмжээ, зэрэглэл	Төлөвлөлт хийсэн байдал	Хэрэгжүүлэх он
1	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн босоо тэнхлэг	Авто замын сүлжээ	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт	715 км	Төлөвлөж буй	2040
			Чойбалсан – Сүмбэр	430 км	Төлөвлөж буй	2030
2		Төмөр замын сүлжээ	Арцсуурь – Ховд – Булган	1050 км (820км шороон)	Төлөвлөж буй	2030
3		Агаарын тээвэр	Чойбалсан онгоцны буудал	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2050
			Баруун-Урт онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Халхгол онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
			Дадал онгоцны буудал	Орон нутгийн	Одоо байгаа	-
4		Хилийн боомт	Эрэнцав боомт	Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс	Төлөвлөж буй	2040
			Чойбалсан хот	Эдийн чөлөөт бүс	Төлөвлөж буй	2040
			Сүмбэр боомт	Олон улсын байнгын ажиллагаатай	Төлөвлөж буй	2030
	Бичигт боомт		Олон улсын байнгын ажиллагаатай	Одоо байгаа	-	
5	Тээвэр логистик	Эрэнцав тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2040	
		Чойбалсан тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2040	
		Бичигт тээвэр логистикийн төв	Олон улсын	Төлөвлөж буй	2040	
		Баруун-Урт тээвэр логистикийн төв	Бүс нутгийн	Төлөвлөж буй	2040	
		Халхгол тээвэр логистикийн төв	Орон нутгийн	Төлөвлөж буй	2050	

**Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Улаанбаатар –
Чингис – Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн үндсэн хэвтээ тэнхлэг**

Тэнхлэгийн үндсэн суурь бүтэц нь Хөх эрэг – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан – Бичигт чиглэлийн авто зам. Манхан – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Чойр – Чингис чиглэлийн авто зам.

Судалгааны нэгдсэн үнэлгээгээр уг тэнхлэг нь 0.65 коэффициентыг авсан бөгөөд энэ бусад тэнхлэгүүдтэй харьцуулахад өндөр үнэлгээтэй байна.

Тус тэнхлэг Монгол орны нутаг дэвсгэрийн хэлбэр дүрс нь баруунаас зүүн тийш өргөрөгийн дагуу сунаж тогтсон бөгөөд энэхүү онцлогт тулгуурласан нутгийн баруун хэсэг болон зүүн хэсэгтэй мөн босоо тэнхдэгүүдийг хооронд нь холбосон цаашлаад Европыг Ази тивтэй холбох нэг гарц болон хөгжих боломжтой байна.

Тус үндсэн тэнхлэгийн тулгуур 2660 км замын 1720 орчим, дэд тэнхлэгийн 1650 км замын 900км нь бүтээн байгуулалтын ажил бүрэн хийгдсэн учир хөгжүүлэхэд харьцангуй бага хөрөнгө зарцуулах боломжтой байна. Мөн орон нутгийн түвшинд ачаа болон зорчигч тээвэрлэлт тогтмол явуулдаг нь тэнхлэгийн анхдагч нөхцлүүд үүссэнийг харуулна.

Монгол улсын нутаг дэвсгэрийн бүрэн бүтэн байдлыг хангах нөхцөл бий болгох, алслагдсан нутгуудын нийгэм эдийн засгийг тэтгэх чухал ач холбогдолтой.

Уг тэнхлэгийг дагуу аж үйлдвэрийн хөгжил харьцангуй сул хэдий ч энэ тэнхлэгийг түшиглэн аж үйлдвэр, түлш эрчим хүчний зангилаа төвүүд үүсч орчныхоо хөгжилд нөлөөлөх боломжтой. Энэхүү тэнхлэг нь босоо тэнхлэгүүдтэйгээ уялдсан 4 зангилаа төвүүдийг дайрч, тус зангилаа төвүүдийг улсын нийслэлтэй холбож хөгжилд татах үүрэг гүйцэтгэнэ.

Мөн тус тэнхлэгийн суурь нь олон улсын чанартай авто зам байх бөгөөд байгалийн өвөрмөц бүс бүслүүр, түүх соёлын дурсгалт газруудыг дайрах учраас олон улсын жуулчид, авто аялагчдын урсгалыг дагалдсан аялал жуулчлалын жижиг суурингууд байгуулагдаж энэ нь тус тэнхлэгийн бүтцэд аж үйлдвэрээс илүү хувийг эзлэх боломжтой.

Дүгнэлт

Монгол улсын тээврийн сүлжээний одоогийн хөгжил нь нийслэл хотоос аймгийн төвүүд рүү чиглэсэн сарнисан хэлбэрээр хөгжиж байна. Энэ харьцангуй үр ашиг багатай сүлжээний хөгжил бөгөөд зам тээврийн салбарын хөгжлийг удаашруулж байна.

Гадаад, дотоодын эрдэмтдийн тодорхойлж үзснээр тээврийн сүлжээг тэнхлэгт тулгуурлан хөгжүүлэх хамгийн үр дүнтэй хэлбэр бөгөөд хөгжиж буй Монгол улсын хувьд эдийн засгийн болон нутаг дэвсгэрийн онцлогт тохирсон хамгийн тохиромжтой хэлбэр юм.

Төв Ази болон Евро азийн бүс нутгийн хүрээнд олон тээврийн коридоруудыг төлөвлөн хөгжүүлж байгаа ба хамгийн дөт зам нь манай нутгаар дайрч байна. Энэ нь Монгол орны хувьд газарзүйн байрлалын давуу талыг үүсгэж байгаа ба энэхүү давуу талдаа тулгуурлан тээврийн сүлжээг бүс нутгийн интеграци, хөрш орнуудын тээврийн томоохон санаачлагуудтай уялдуулан төлөвлөх хөгжүүлэх чухал ач холбогдолтой төдийгүй, бүс нутгийн тээвэр, худалдааны сүлжээнд холбогдох давуу талыг үүсгэхээр байна.

Тиймээс бид энэхүү судалгаагаар бид тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийг үнэллэх, орчин үеийн аргазүй аргачлалд суурилсан нэгдсэн аргазүйг дэвшүүлж, дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгүүдийг тодорхойллоо. Үүнд: Монгол улсын нийгэм эдийн засгийн хөгжүүлэх тээврийн дэд бүтцийн босоо 4, хэвтээ 1 тэнхлэг, тус тэнхлэгүүдээс салбарласан босоо 3, хэвтээ 1 дэд тэнхлэгүүдийг тодорхойллоо. Үүнд: Монгол орны баруун хэсэгт нь Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган, түүний Ховд - Боршоо дэд тэнхлэг, төв хэсэгт Алтанбулаг – Улаанбаатар – Сайншанд – Замын-Үүд, түүний Улаанбаатар – Даланзадгад - Гашуунсухайт дэд тэнхлэг, Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн, түүний Улиастай – Ханх дэд тэнхлэг, зүүн хэсэгт Эрээнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт тэдгээрийн дэд босоо тэнхлэгүүдтэй байх ба Сүмбэр – Улаанбаатар – Хөх эрэг чиглэл, түүний дэд Манхан(ХО) – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Чойр - Чингис чиглэлийн хэвтээ тэнхлэгүүд байна.

Энэхүү дэвшүүлж буй тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг нь дараах газарзүйн холболтуудыг нөхцөлдүүлж, хангана. Үүнд,

- o Азийн автозамын сүлжээ (АНЗ, АН4, АН32), Төв Азийн болон Зүүнхойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа (CAREC, NEAI, GTI)-ны хөтөлбөр, тээврийн коридоруудтай нийцэж, улмаар ОХУ-ын болон БНХАУ-ын тээврийн дэд бүтцийн үндсэн тэнхлэг, гол маршрут руу очиж холбогдоно.
- o Эдийн засгийн бүсчлэлийн хувьд хөрш ОХУ-ын болон БНХАУ-ын эдийн засгийн бүсчлэлийг харгалзан үзэж, тухайн бүсийн хөгжлийн тулгуур гол хотууд руу холбогдоно. Тухайлбал, Тээврийн дэд бүтцийн баруун босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Эдийн засгийн Баруун Сибирийн бүс, бүсийн төв Новосибирск хот, БНХАУ-ын эдийн засгийн Баруун бүс, бүсийн төв Өрөмч хот руу очиж холбогдоно.
- o Засаг захиргааны хувьд муж, аймаг хувьд хөрш ОХУ-ын болон БНХАУ-ын засаг захиргааны хувьд бие даасан муж, аймгууд, тэдгээрийн төв хотууд руу очиж холбогдоно. Тухайлбал, Тээврийн дэд бүтцийн баруун босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Алтайн Бүгд найрамдах улсын Горно-Алтайск хот, Барнаул хотоор дамжин эдийн засгийн Баруун Сибирийн бүсийн төв Новосибирск хот, Транссибирийн төмөр замтай холбогдоно. Мөн Хятадын Шинжиан Уйгарын аймаг, төв Өрөмч хотруу холбогдож, цаашлаад CAREC-ийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэнэ.

Судалгааны үр дүнд дэвшүүлж буй тэнхлэгүүд нь Монгол улсын хот суурин, аж үйлдвэрийн хөгжилтэй уялдан бүс нутгийн болон хөрш орнуудтай худалдаа, тээврийг эрчимжүүлэн хөгжүүлэх, улсын болон бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэх, эдийн засгийн өсөлтийг бий болгох гол чиглэл болон хөгжих бүрэн боломжтой юм.

Аливаа зам тээвэр, тээвэр логистикийн төлөвлөлтийг хийхдээ газарзүйн байршлын онцлог, бүс нутгийн тээврийн төлөвлөлтүүд, нийгэм эдийн засгийн хөгжилд үзүүлэх нөлөөг судалж, цогц байдлаар авч үзэх шаардлагатай байгаа нь судалгааны үр дүнд харагдаж байна.

ЗУРГАА. АЯЛАЛ ЖУУЛЧЛАЛЫН БҮСЧЛЭЛИЙГ КЛАСТЕРЫН АРГААР ТОГТООХ СУДАЛГАА

Судалгааны ажлын үндэслэл

Монгол Улсын Засгийн газрын 2015 оны 324 дүгээр тогтоолоор аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх Үндэсний хөтөлбөрийг баталсан [47]. Тухайн хөтөлбөрийн зорилт 2-д аялал жуулчлалыг бүсчлэн хөгжүүлж, нутгийн иргэд болон тусгай хамгаалалттай газар нутагт түшиглэсэн аялал жуулчлалын бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг хөгжүүлэх гэж заасан байна. Мөн “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын 8.2-д Эдийн засгийн тэргүүлэх салбарууд болон байршлын давуу талд тулгуурлан бүс, орон нутагт аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх зорилтыг дэвшүүлсэн [171]. Аялал жуулчлалыг бүсчлэн хөгжүүлэх нь орон зайн хувьд оновчтой төлөвлөлт хийх, хөрөнгө оруулалтыг эрэмбэлэх зэрэг бодлого тодорхойлох, хэрэгжүүлэхэд ач холбогдолтой. Тиймээс дээрх бодлогын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд шинжлэх ухаан талаас нь дэмжлэг үзүүлэх хэрэгцээ, шаардлага байна.

Судалгааны ажлын зорилго

Энэхүү судалгааны зорилго нь аялал жуулчлал хөгжүүлэх бүсчлэлийг түүх, өв соёлын аяллын нөөц, байгаль экологийн нөхцөл, жуулчны үйлчилгээний байгууллага, тээврийн дэд бүтэц, логистик, эдийн засгийн коридор, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, суурин газар, тэдгээрийн газарзүйн байршилтай уялдуулан орон зайн дүн шинжилгээ хийсний үндсэн дээр кластерын аргаар бүсчлэлийг тодорхойлох судалгаа хийж, санал дэвшүүлэхэд оршино.

Судлагдсан байдлын судалгаа

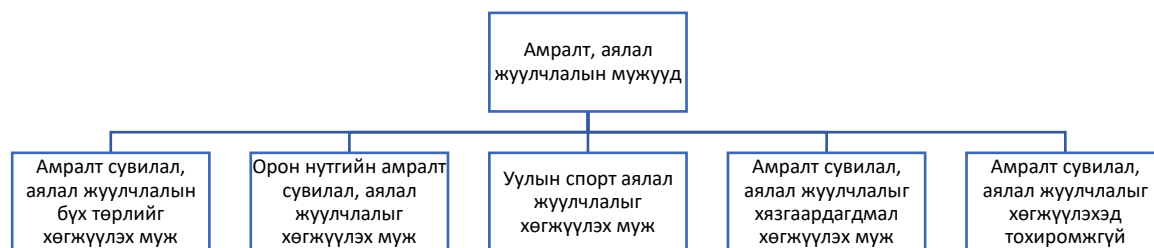
Монголын аялал жуулчлалын төлөвлөлтийн асуудлыг дэлхийн аялал жуулчлалын байгууллагаас (WTO) 1994 онд зохих түвшинд судлан шинжилж үндэсний болон бүс нутгийн аялал жуулчлалын төлөвлөлт хэмээх номондоо хөндөн тавьжээ. Энэ номонд Монгол улсын аялал жуулчлалын төлөвлөлтийн үндсэн зорилго нь 1990-1995 онд хэрэгжүүлэх хөгжлийн хөтөлбөр төслүүдийг боловсруулахад чиглэсэн бодлого, 2005 он хүртэл хөгжүүлэх стратегийг дэвшүүлэн тавихад оршино хэмээн үзжээ. Өөрөөр хэлбэл аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд чиглэсэн судалгааны зорилтуудыг дэвшүүлэн доорх байдлаар тодорхойлсон байна [172].

1. Монголын онцлогыг тусгасан олон улсын зах зээлийн боломж бүхий аялал жуулчлалын концепцийг тодорхойлох
2. Жуулчны сонголтыг өргөжүүлэхийн тулд хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэн аялал жуулчлалын онцлог ялгаа бүхий төвүүдийг хөгжүүлэх. Энэ нь жуулчны улирлын хугацааг уртасгах, гадаад валютын гадагш урсах урсгалыг багасгахад чиглэгдэнэ.
3. Аялал жуулчлалын салбар дахь үр ашигтай хөрөнгө оруулалтыг бий болгохын тулд эрхзүйн болон бизнесийн таатай орчныг бүрдүүлэх.
4. Аялал жуулчлалын өнөөгийн үйлчилгээний нөхцлийг сайжруулж улмаар зах зээлийн нөхцөлд нийцүүлэн ирээдүйн стандартыг тогтоох.
5. Эдийн засгийн шинэ боломжуудыг жижиг үйлдвэрлэл, хоршооллыг бий болгон хөгжүүлэхэд үр ашигтайгаар ашиглах.
6. Хүрээлэн буй орчны болон нийгэм соёлын хортой нөлөөллийг багасгах.

Монголд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхдээ юуны өмнө суурь судалгаануудыг хийхийн чухлыг дурдаад газарзүйн судалгаа, эдийн засгийн ерөнхий байдлын талаарх үнэлгээ дүгнэлт, дэд бүтэц ялангуяа тээврийн бүтэц, хүчин чадлын үнэлгээ өгөх зэрэг олон талт судалгааг үе шаттайгаар хийж аялал жуулчлалын өнөөгийн статусыг тодорхойлох шаардлагатайг онцлон тэмдэглэжээ.

Монгол оронд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх нөөцийг тогтоох, үнэлэх, бүсчлэх анхны судалгааг Дэд бүтцийн хөгжлийн яамны “Хүн амын нутагшилт, хот байгуулалтын товчоонд” (хуучны нэрээр), 1991-1993 оны хооронд Украйны Киев хотын Барилга хот байгуулалтын хүрээлэнтэй хамтран “Монголд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх, нөөцийг тогтоох, мужлах төсөл”-ийн хүрээнд хийгдсэн ажил бөгөөд Монголын амралт, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх ерөнхий 5 мужийг [173] ялгаж өгчээ. (диаграмм 49)

Диаграмм 49. Амралт, аялал жуулчлалын муж. 1993 он



Эх сурвалж: Н.Жамсансүрэн. Хот орчмын аялал жуулчлал хөдөөгийн хүн амын тогтвортой хөгжлийн тулгуур мөн. Газарзүйн асуудлууд. МУИС. УБ. 2003.№3. 24-р тал

Энэхүү мужлал нь аялал жуулчлалыг бүс нутгаар ялгаатай хөгжүүлэх нөхцөл, нөөцийг ерөнхийд нь тодорхойлсон байна. 1995 онд Монгол улсын засгийн газрын 167-р тогтоолоор “Монгол оронд аялал жуулчлалыг 1995-2005 он хүртэл хөгжүүлэхэд баримтлах үндсэн чиглэл”-ийг баталсан нь аялал жуулчлалыг нөөцөд нь тулгуурлан нутаг дэвсгэрийн ялгаатайгаар хөгжүүлэх, аялал жуулчлалын үйлчилгээний байгууллагуудыг орчин үеийн шаардлагын түвшинд байгуулах дэд бүтцийн тогтолцоог бий болгох зорилтуудыг дэвшүүлэн тавьж нэн түрүүнд хөгжүүлэх аялал жуулчлалын 7 бүсийг ялгасан байна. (диаграмм 50)

Диаграмм 50. Амралт, аялал жуулчлалын муж. 1995 он

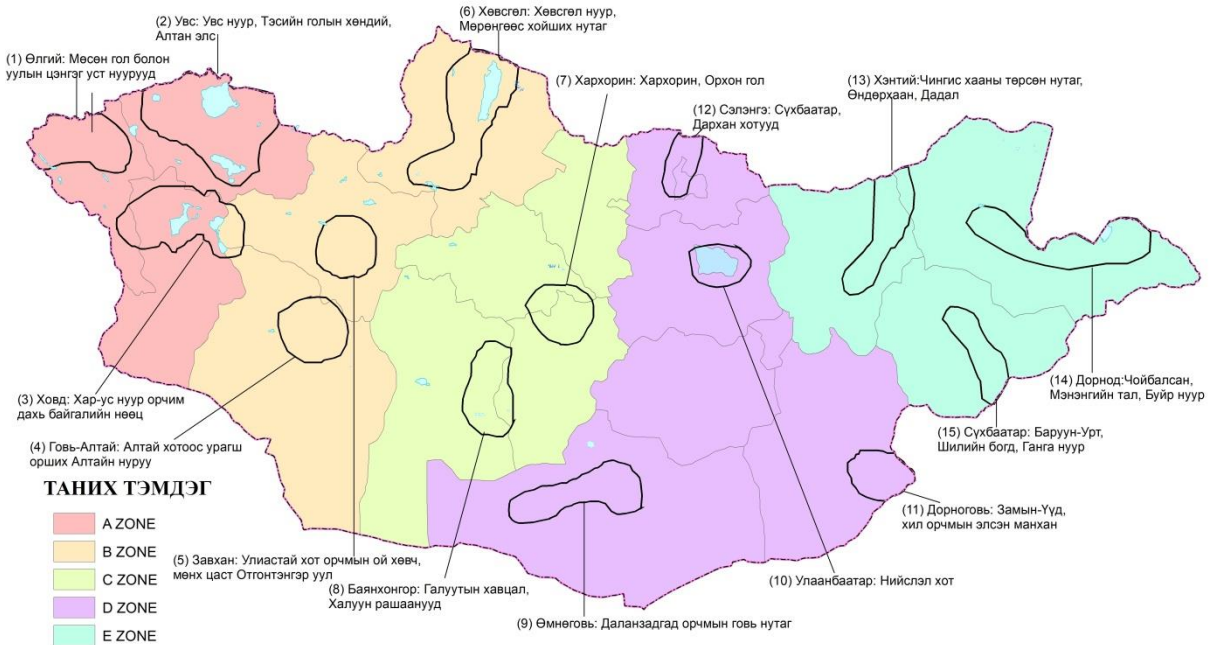


Эх сурвалж: Монгол улсад аялал жуулчлалыг 1995-2005 он хүртэл хөгжүүлэхэд баримтлах үндсэн чиглэл. ЗГ-ын 167-р тогтоол., 1995

Японы олон улсын ЛСА байгууллага Монгол улсын Засгийн газартай хамтран Монгол улсад аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх мастер төлөвлөгөө боловсруулсан юм. Энэ судалгаагаар аялал жуулчлалын чиглэлүүдийг харьцуулсны үндсэн дээр Монгол улсад олон улсын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх гол чиглэл хандлагуудыг тогтоосон байна. Энэхүү мастер төлөвлөгөөнд Монголын аялал жуулчлалыг бүс нутгаар хөгжүүлэх хэтийн чиглэлийг дараах байдлаар тодорхойлсон байна [174].

МОНГОЛЫН АЯЛАЛ ЖУУЛЧЛАЛЫН ГОЛ БҮС НУТГУУД

"Монгол Улсад аялал жуулчлал хөгжүүлэх мастер төлөвлөгөө" 1999 он



Зураг 116. Монголын аялал жуулчлалын гол бүс нутгууд. 1999

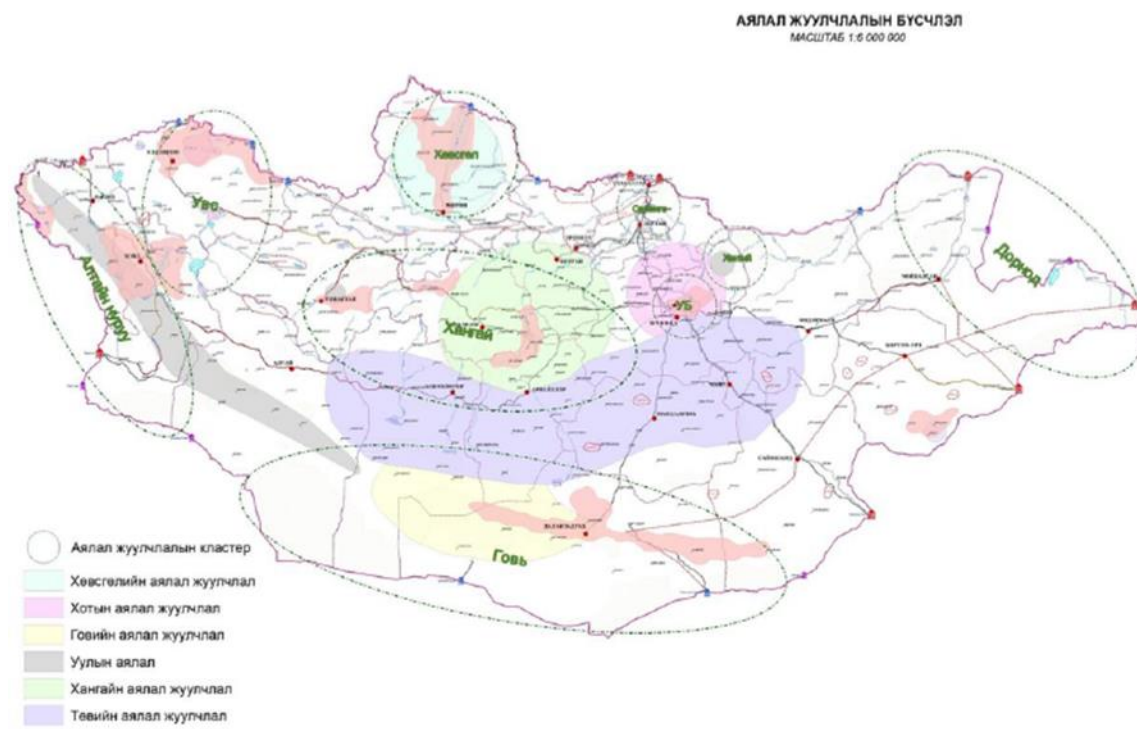
Эх сурвалж: *Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө боловсруулах төслийн*

Газар тариалан, Мал аж ахуй, Уул уурхай, Аж үйлдвэр, Аялал жуулчлалын салбарын тайлан. 2020. ЖАЙКА, БХБЯ, ҮХГ

Сүүлийн үед хийгдсэн томоохон судалгааны нэг нь УИХ-ын Эдийн засгийн байнгын хорооны захиалгаар 2003 онд “Бүс нутгийн хөгжлийн нөөц түүнийг зохистой ашиглах арга зам” төслийн хүрээнд хийгдсэн судалгаа юм. Уг судалгаа нь бүс нутгуудын хөгжлийн нөөц боломж, чадавхыг нийтэд нь болон салбаруудаар илрүүлж оновчтой ашиглах арга замыг тодорхойлсон. Эдгээр судалгаа нь аялал жуулчлалын нөөцийг ерөнхийд нь тодорхойлж, бүс нутгаар хөгжүүлэх улсын бодлогыг боловсруулахад харгалзах судалгааны материал болж өгсөн давуу талтай ч аялал-рекреацийн ач холбогдлоороо ижил түвшний нөөц бүхий газруудыг өөр өөр мужид хамруулсан, үзмэрийг голлож бүсчилсэн зэрэг сул талтай байна. 2007 оноос Барилга, хот байгуулалтын яам, Нийслэлийн Хот төлөвлөлт, Эрдэм шинжилгээ, зураг, төслийн хүрээлэнд гүйцэтгэж буй “Хархорин, Эрдэнэзуу орчмыг хот төлөвлөлтийн орчин үеийн аргачлалаар жуулчдын төв хот болгон хөгжүүлэх хөтөлбөр” боловсруулах ажлын хүрээнд Өвөрхангай, Архангай аймгийн зургаан сумыг хамарсан, аялал жуулчлалыг цогцолбороор хөгжүүлэх хот байгуулалт, төлөвлөлтийн асуудлыг тусгасан судалгаа хийгдэж байна. Энэ судалгаа нь Хархорин хотыг аялал жуулчлалын төв хот болгон хөгжүүлэх хот төлөвлөлтийн асуудлыг нарийвчлан хийсэн сайн талтай ч байгалийн нөхцөл, нөөцийг аялал-рекреацийн үйл ажиллагаанд зориулан иж бүрэн үнэлээгүй сул талтай байна.

Монгол оронд болон ОХУ-д зохион байгуулагдсан олон улсын болон улсын чанартай эрдэм шинжилгээний бага хурлуудад тавигдсан илтгэлүүд, хэвлэгдсэн эрдэм шинжилгээний өгүүлэл, судалгааны материалд бүс нутгийн аялал жуулчлал, рекреацийн судалгааны өнөөгийн чиг хандлага илүүтэй тусгагдсан байна. Тэгэхдээ ихэвчлэн шинэ арга зүйг эрж хайхад бус харин аялал рекреацийн бүс нутгуудыг энгийн аргаар тодорхойлж, үнэлгээ өгсөн хандлага ажиглагдаж буйг онцлон тэмдэглэж байна. Тухайлбал 2005 онд Улаан-Үд хотод болсон “Аялал жуулчлалын тогтвортой хөгжил. Чиглэл, Хандлага, технологи”, 2007 онд Улаан-Үд хотод болсон “Аялал жуулчлалын тогтвортой хөгжил, Туршлага, инноваци” сэдэвт олон улсын эрдэм шинжилгээний бага хуралд аялал жуулчлалын асуудлыг тусгайлан авч хэлэлцсэн байна [175].

2019 онд Үндэсний хөгжлийн газраас аялал жуулчлалын нөөцөд тулгуурлан аялал жуулчлалын 9 кластер бүсчлэлийг гаргасан байна [176] (зураг 117).



Зураг 117. Монголын аялал жуулчлалын гол бүс нутгууд. 2019

Эх сурвалж: Аялал жуулчлалын хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа. ҮХГ

Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх үндэсний хөтөлбөр

Хөтөлбөрийн зорилгыг хэрэгжүүлэхийн тулд дараах зорилтыг дэвшүүлсэн бөгөөд хот байгуулалтын салбартай холбоотой

1. Аялал жуулчлалын салбарын дэд бүтцийг сайжруулж, жуулчин хүлээн авах хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх;
2. Аялал жуулчлалыг бүсчлэн хөгжүүлж, нутгийн иргэд болон тусгай хамгаалалттай газар нутагт түшиглэсэн аялал жуулчлалын бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг хөгжүүлэх;

Хөтөлбөрийг 2016-2025 оны хооронд 2 үе шаттайгаар хэрэгжүүлнэ:

I үе шат - эрчимтэй хөгжлийн үе 2016-2020 он

II үе шат - тогтвортой хөгжлийн үе 2021-2025 он

Аялал жуулчлалын гол чиглэлийн зам дагуу түр буудаллах болон боловсон ариун цэврийн байгууламж, хогийн цэгүүдийг төр, хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагааны хүрээнд нийт 50 байршилд байгуулах, Монгол Улсад ирэх жуулчдын тоог 2 саяд хүргэх, хил дамнасан аялал жуулчлалын шинэ бүтээгдэхүүн, замналыг бий болгох, дотоод, гадаадын жуулчдад зориулсан нийт 6 төрлийн мэдээллийн төвүүдийг байгуулсан байхаар хүрэх үр дүнгээ тодорхойлсон [47].

Төрөөс аялал жуулчлалын талаар баримтлах бодлого

Засгийн газрын 2019 оны 8 дугаар сарын 21-ны хурлаар БОАЖЯ-аас Төрөөс аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх чиглэлээр баримтлах бодлогыг боловсруулж батлуулсан. Үүнд хот байгуулалттай холбоотой зорилтууд тусгагдсан.

Монгол Улсын Засгийн газар “Түүхэн болон төрөлжсөн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх” зорилт дэвшүүлж, 2020 он гэхэд Монголд аялах гадаадын жуулчдын тоог 1 саяд хүргэх, салбарын

орлогыг 1,4 тэрбум ам.доллар буюу 2,8 их наяд төгрөгт хүргэхээр. 2020-2040 онд жил тутам 1 сая жуулчин хүлээж авахаар тооцож томоохон төслүүдийг эхлүүлсэн [176].

Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх эрхзүйн баримт бичгүүд

Аялал жуулчлалын тухай хуулийн 8.2. “Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хувь нэмэр оруулах, байгаль орчинд сөрөг нөлөөгүй, хүн амын эрүүл мэнд, уламжлалт зан заншилд харшлахгүй аялал жуулчлалын хэлбэрийг хөгжүүлнэ” гэж заасан байна. Засгийн газрын 2008 оны 83 дугаар тогтоолоор аялал жуулчлалын салбарыг тэргүүлэх салбар болгон тодорхойлсон байдаг. Мөн Их хурлаас 2008 онд баталсан Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан Үндэсний хөгжлийн цогц бодлогод аялал жуулчлалыг 2007-2021 он хүртэл хөгжүүлэх бодлогыг томъёолсон байдаг. Энэ бодлогын хүрээнд 2015 хүртэл Монголд ирэх жуулчдын тоог хүн амын тоотой тэнцэхүйц болгох зорилтыг дэвшүүлсэн.

Аялал жуулчлалын салбар нь монгол улсын хөгжлийн тэргүүлэх 4 чиглэлийн нэгээр тооцогддог бөгөөд өнөөгийн байдлаар эдийн засгийн бие даасан салбар болон хөгжих Төрөөс аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх чиглэлээр баримтлах бодлого, томоохон төсөл, төлөвлөгөө боловсруулах ажлууд хийгдэж улсын хэмжээнд инженерийн болон нийгмийн дэд бүтцийн томоохон төслүүд хэрэгжих боломж бүрдээд байна [176].

Олон улсын онолын чиг хандлага

Байршлын болон бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжлийн онол болон газарзүйн онолын хөгжлийн хандлагаас үзэхэд ихэвчлэн хот байгуулалт болон аж үйлдвэрийн хөгжилд тулгуурласан байдаг. А.Веберийн бүсчилсэн хөгжлийн онолоос харахад хэрэглээний орон зайд буюу нөөцөд суурилан байрших, Б.Кристаллер бүсүүдийн таталцал, нөлөөллийн бүсийн талаар мөн зах зээлийн орон зайн зөв бүтэц болон хүн амын шилжилтийн маршрутыг тодорхойлсон байдаг. У.Айзард бүтээгдэхүүний тээвэрлэх зай, тээвэрлэлтийн хэмжээ зэргээс хамаарч бүтээгдэхүүний аль нь орон нутгийн, бүсийн, үндэсний түвшний болох нь тодорхойлогдоно гэсэн байна. Ф.Перру, Д.Дарвенг нар хөгжлийн хандлагаар нь үйлдвэрлэлийн салбарыг ангилсан бөгөөд үүнд, хөгжлийн их хурдтай бөгөөд бусад салбарын өсөлт хөгжлийг өдөөж өгдөг төрлийг тодорхойлсон байна. Аялал жуулчлалын салбар нь энэхүү төрөлд хамрагдах бөгөөд бусад үйлчилгээний салбарын өсөлтийг дэмжихээс гадна бусад салбартай уялдуулан хөгжүүлэх боломж өндөр, бусад аж үйлдвэрийн салбартай харьцуулахад байгаль экологи, нийгэм соёлд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл бага байдаг [176].

Судалгааны аргазүй

Аялал жуулчлал хөгжүүлэх бүсчлэлийг тогтоохын тулд, түүх, өв соёлын аялал жуулчлалын нөөц, байгаль экологийн нөхцөл, тээврийн дэд бүтэц, логистик, эдийн засгийн коридор, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, суурин газар гэх мэт 8 бүлгийн 52 шалгуур үзүүлэлтүүд (диаграмм 51)- ийг тодорхойлж, тэдгээрийн газарзүйн байршилтай уялдуулан орон зайн дүн шинжилгээ хийсэн. Аялал жуулчлалын бүсчлэлийг эдийн засгийн бусад салбарууд дахь хөгжлийн төлөвлөлттэй уялдуулах, тээврийн дэд бүтэц, эдийн засгийн коридор, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, суурин газар, хилийн боомт, нисэх буудал, тэдгээрийн газарзүйн байршилтай уялдуулсан 1:6000000 масштабтай 7 сэдэвчилсэн зургийг ArcGis программ ашиглан зурагласан.

Кластер шинжилгээг хийхдээ SPSS программ ашиглан өгөгдлийн зайны матрицад “Ward”-ийн аргыг ашиглаж кластерт хувааж бүлэглэсэн. Энэ шинжилгээний гол үр дүн нь Dendrogram буюу модны диаграммаар илэрхийлэгдэж гарсан.

Ward алгоритмын хувьд кластеруудын хоорондох ялгаа буюу тэдгээрийн хоорондох зайг объект хоорондын зайнаас тооцож гаргадаг. Иймд энэ нь холболт дээр тулгуурласан загвар юм. Ward алгоритмаар байгуулагдах кластеруудын онцлог бол их кластер ба дэд кластер гэсэн агуулгын харьцаа юм. Өөрөөр хэлбэл тус алгоритм нь модны салаа мөчир мэт харагдах

салбарласан ангилал гаргадаг. Нэгтгэсний дараа дотоод ялгаа нь хэт иссэхгүй байх бүлгүүдийг олж нэгтгэх зарчимтай алгоритмт юм.

Бүлгийн дотоод ялгаа дараах томъёогоор илэрхийлэгдэнэ.

$$D_R = \frac{1}{n_R} \sum_{i=1}^{n_R} d^2(x_i, \bar{x}_R)$$

Энд \bar{x} бүлгийн төв юм.

Евклидийн зай ашигласан үед бүлгийн төв нь дундаж, бүлгийн дотоод ялгаа нь дисперс зэрэг статистикуудтай давхцна. Хоёр бүлэг нэгдэхэд гарах дотоод ялгааны өөрчлөлт дараах томъёогоор илэрхийлэгдэнэ.

$$\Delta(P, Q) = (D_p + D_q) - D_p + Q = \frac{n_p n_q}{n_p + n_q} d^2(P, Q)$$

SPSS программ дээр дээрх томъёоны дагуу зайны матрицад “Ward”-ийн аргыг ашиглаж кластерт хувааж бүлэглэн аялал жуулчлалын кластерыг байгуулсан.

Аялал жуулчлалын бүсчилсэн хөгжлийн төлөвлөлт

Аялал жуулчлалын бүсчилсэн хөгжлийн шаардлагыг нэгтгэн авч үзвэл аялал жуулчлалын нөөц, аялал жуулчлалын зах зээл, аялал жуулчлалын дэд бүтэц, аялал жуулчлалын бүтээгдэхүүн үйлчилгээ, аялал жуулчлалын удирдлага, зохион байгуулалтын асуудлуудыг шинжлэх ухааны үндэстэй судлан шинжилж, цаашдын хөгжлийн стратеги, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх төлөвлөлтийн арга механизмуудыг тодорхойлоход бүсчилсэн хөгжлийн төлөвлөлтийг хийхэд чиглэгдэнэ [172].

Монголын аялал жуулчлалын бүс нутгийг тогтоохын тулд юуны өмнө бүс нутгийг тодорхойлогч хамгийн гол элемент болох аялал жуулчлалын нөөцийг байгалийн, өв соёлын, түүхийн, тусгай сонирхлын нөөц тус бүрийн байршлаар цуврал зураг хийж, аялал жуулчлалын дэмжих хүчин зүйлээр тээврийн дэд бүтэц, логистик, эдийн засгийн коридор, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, суурин газар зэрэг нийт 8 бүлгийн 52 шалгуур үзүүлэлтүүдийг тодорхойлж (диаграмм 51), давхцуулан тавих замаар аялал жуулчлалын голомт нутгуудыг тогоосон.

Диаграмм 51. Аялал жуулчлалын бүсчлэлийг тогтоох шалгуур үзүүлэлтүүд.

Mind mapping: Аялал жуулчлалын бүсчлэл тогтооход харгалзан үзэх хүчин зүйлс (хамрах хүрээ)



Байгалийн аялал жуулчлалын нөөц

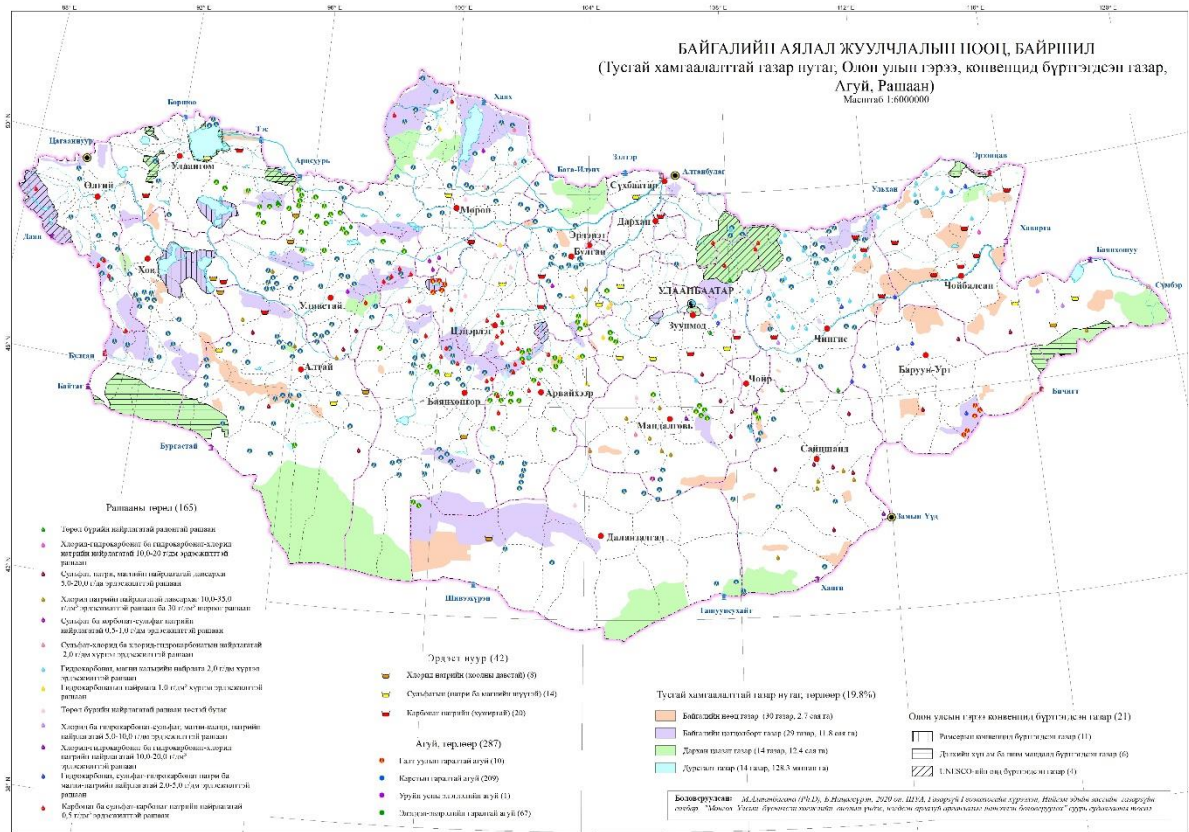
Монгол Улсын Ерөнхийлөгчийн 2013 оны 142 дугаар зарлигаар 2013-2017 онд хэрэгжүүлэх бодлого, үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн 4.12.1-д “Монгол орны дахин давтагдашгүй, онгон дагшин байгаль, эмзэг экосистем, соёл бүхий газруудад экологийн эмзэг байдлын судалгаа хийхийг дэмжин, байгалийн нөөцийн үндэсний парк байгуулах зарлигийн хэрэгжилтийг хангана” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн байна⁸.

Газар нутгийг уламжлалт ёс заншил, хууль эрхзүй болон олон улсын гэрээ, конвенцийн дараах хэлбэрээр хамгаалалтад авч байна. Үүнд:

1. Монгол Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай хуулийн дагуу нэдүгээрт Дархан цаазат, хоёрдугаарт Байгалийн цогцолбор, гуравдугаарт Байгалийн нөөц, дөрөвдүгээрт Байгалийн дурсгалт гэсэн 4 ангиллаар газар нутгийг Улсын тусгай хамгаалалтад авах.
1. Монгол Улсын Ерөнхийлөгчийн зарлигаар (1995 оноос) Монголчуудын эртнээс уламжлагдан ирсэн уул овоогоо тахин шүтэж, аргадан биширч, хайрлан хамгаалж, төрийн болон орон нутгийн хэмжээнд тахилгын ёслолыг үйлдэж ирсэн түүхэн уламжлал, ёс заншилтай холбогдуулан Төрийн тахилгатай уул овоонд бүртгэх.
2. ЮНЕСКО-гийн (1972) Байгаль ба Соёлын өвийг хамгаалах тухай конвенцийн хүрээнд хүн төрөлхтний хосгүй гайхамшигт үнэ цэнэ бүхий байгалийн болон соёлын өв газрыг хамгаалж, таниулан сурталчлах, хойч үедээ үлдээх зорилгоор газар нутгийг бүртгэх.
3. ЮНЕСКО-гийн (1971) “Хүн ба шим мандал” хөтөлбөрийн хүрээнд байгаль орчинд үзүүлэх хүний хүчин зүйлийн олон талт нөлөөг судлах, байгалийн нөөц, баялгийг шинжлэх ухаан, судалгаанд тулгуурлан урт удаан хугацаанд хадгалан хамгаалж үлдээх, баялгийг зүй зохистой ашиглах газруудын бүртгэх.
4. Рамсарын конвенцийн (1971) хүрээнд Олон улсын ач холбогдол бүхий ус, намгархаг газар, ялангуяа усны шувууд олноор амьдардаг орчныг бүртгэж, хамгаалах.

Онгон дагшин байгаль, өвөрмөц экосистем, сав-шим мандал, соёл бүхий газруудыг Улсын хамгаалалтад авах шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлоход дөхөм болгон энэхүү лавлагаа мэдээллийг бүрдүүлэв. Үүнд:

1. Монгол Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай хууль, Төрийн тахилгат уул овооны зарлиг, ЮНЕСКО-гийн Байгаль, Соёлын өв болон Хүн ба шим мандал хөтөлбөр, Рамсарын конвенциор газар нутгийг тусгай хамгаалалтад авах шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлох.
2. Монгол Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн тухай хууль, Төрийн тахилгат уул овоо, ЮНЕСКО-гийн Байгаль, Соёлын өв болон Хүн ба шим мандал хөтөлбөр, Рамсарын конвенциор хамгаалалтад авсан болон бүртгэгдсэн газар нутгийн орон зайн байршил, хэмжээ, бусад холбогдох мэдээллийг тодорхойлох.
3. Газар нутгаа тусгай хамгаалалтад авч буй бусад орны туршлага, хандлагыг тодорхойлох.



Зураг 118. Байгалийн аялал жуулчлалын нөөц, байршил

Эх сурвалж: Байгаль орчны мэдээллийн төв. Байгаль орчин аялал жуулчлалын яам. Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн.

Монгол Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутагт өнөөг хүртэл улсын хэмжээнд 19 аймаг, нийслэлийн 166 сумын нутгийг хамарсан 30.7 сая га талбай бүхий 87 газар нутгийг 99 байршилд авч, улсын нийт газар нутгийн 19.8 хувийг хамран, 32 хамгаалалтын захиргаа хариуцан ажиллаж байна [174].

Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн дархан цаазат газрын ангилалд 1957 оноос өнөөг хүртэл 14 газар, 20 байршилд, 15.4 сая га талбайг хамран Монгол Улсын нийт нутаг дэвсгэрийн 7.93 хувийг эзлэн хамрагдаж байна.

Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн байгалийн цогцолборт газрын ангилалд 1965 оноос өнөөг хүртэл 29 газар, 33 байршилд, 11.8 сая.га талбайг хамран Монгол Улсын нийт нутаг дэвсгэрийн 7.6 хувийг эзлэн хамрагдаж байна.

Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн байгалийн нөөц газрын ангилалд 1957 оноос өнөөг хүртэл 30 газар, 32 байршилд, 2.7 сая га талбайг хамран Монгол Улсын нийт нутаг дэвсгэрийн 1.77 хувийг эзлэн хамрагдаж байна.

Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн байгалийн дурсгалт газрын ангилалд 1965 оноос өнөөг хүртэл 14 газар, 14 байршилд, 128.3 мян га талбайг хамран Монгол Улсын нийт нутаг дэвсгэрийн 0.08 хувийг эзлэн бүртгэгдсэн байна.

Монгол Улс 1990 онд ЮНЕСКО-гийн Дэлхийн Өвийн Конвенцид нэгдэн орсон. Одоогийн байдлаар Монгол Улс Дэлхийн өвийн жагсаалтад байгалийн өвийн ангиллаар Увс нуурын ай сав; соёлын өвийн ангиллаар Орхоны хөндийн соёлын дурсгалт газар, Монгол Алтайн нурууны хадны зургийн цогцолбор, Бурхан халдун уул, түүнийг хүрээлсэн тахилгат газар нутгийг тус тус бүртгүүлсэн байна. Эдгээр газрууд нь бүгд Монгол Улсын тусгай хамгаалалттай газар нутгийн сүлжээнд хамрагдсан байдаг.

Монгол орны баруун бүсэд унаган төрхөөрөө байгаа онгон дагшин уулс, хангай, говь цөл хосолсон үзэсгэлэнт сүрлэг байгаль, олон үндэстэн ястны өвөрмөц ахуй, зан үйл, түүх, соёлын эртний дурсгалууд зэрэг дотоод, гадаадын зочид жуулчдыг татах ихээхэн нөөц байна. 1996 онд ЮНЕСКО-гоос Ховд хотын дэргэдэх Ямаат-Улаан гэдэг нүцгэн улаан буурал уул, Манхан сумын нутаг дахь Хойд Цэнхэрийн агуй, мөн дархан цаазат Отгонтэнгэр уулыг “Дэлхийн гайхамшигт үнэт зүйл болох нь” зэрэглэлээр дэлхийн соёлын өвд бүртгэж авсан байна. Мөн 1997 онд Увс нуурын ай савын Дархан цаазтай газрыг дэлхийн шим мандлын нөөц газрын сүлжээнд хамруулан авчээ. Улаангом хотын дэргэдэх Чандмань Улаан уулын археологийн олдвор нь эртний түүх, соёлын нандин өвд зүй ёсоор тооцогддог. Увс нуур, Хар ус нуурын өмнөд эргээр завиар аялан, ховор жигүүртэн шувууд болон усны амьтдыг үзэх, загасчлах зэрэг аяллын төрлүүдийн нөөц байна. Мөн Баян-Өлгий, Ховд, Увс аймгийн Алтай Таван богд, Цамбагарав, Цэнгэл хайрхан, Мөнх хайрхан, Цагаан дэглий, Цагаан шувуут, Түргэний нуруу, Хархираа зэрэг өндөр уулсад уулын спорт, Тэс Түргэн, Хархираа, Хангилцаг зэрэг түргэн урсгалт голуудаар, мөн Ховд аймгийн Хар ус нуурын хойд эргээр усан спорт нөөц байна.

Агуй

118-р зурагт 287 агуйн байршлыг харуулсан бөгөөд үүнээс төрлөөр нь авч үзвэл карстын гаралтай агуй 209 буюу 72.8 хувь, элэгдэл-эвдрэлын гаралтай агуй 67 буюу 23.4 хувь, галт уулын гаралтай агуй 10 буюу 3.5 хувь, уруйн усны элэгдэлийн агуй 1 буюу 0.3 хувь байна.

Агуй судлаач Э.Авирмэд доктор аялал жуулчлалд тохиромжтой 20 агуйг онцолжээ [177] (хүснэгт 101).

Хүснэгт 101. Аялал жуулчлалд тохиромжтой агуй

АЯЛАЛ ЖУУЧЛАЛД ТОХИРОМЖТОЙ АГУЙНУУД							
Д/Д	Агуйн нэр	Оршдог аймаг, сум	Газарзүйн байрлал	Агуйн урт М	Агуйн талбай М ²	Агуйн эзэлхүүн М ³	Агуйн хэв шинж
1	Цагаан Дэл	Дорноговь, Хар-Айраг	З.У 109° 06' 18 " Х.Ө 45° 39' 22 "	607.5	3584.2	34050.0	Хэвтээ
2	Сөөгт	Хэнтий, Дадал	З.У 110° 58' 40 " Х.Ө 49° 10' 18 "	72.0	320.0	1424.0	Босоо
3	Бага агуй	Завхан, Эрдэнэхайрхан	З.У 95° 00' 45 " Х.Ө 47° 57' 15 "	374.5	853.8	1161.1	Хэвтээ
4	Даяндээрхи	Хөвсгөл, Эрдэнэбулган	З.У 101° 58' 53 " Х.Ө 50° 22' 55 "	224.0	739.5	3077.0	Хосолмол
5	Хойд Цэнхэр	Ховд, Манхан	З.У 91° 55' 00 " Х.Ө 47° 10' 15 "	220.0	880.0	2640.0	Хэвтээ

6	Шар Ханан	Дундговь, Өндөршил	З.У 108° 19' 14 " Х.Ө 45° 35' 00 "	172.8	716.0	2298.2	Хосолмол
7	Их агуй	Завхан, Эрдэнэхайрхан	З.У 95° 00' 30 " Х.Ө 47° 57' 23 "	159.5	350.9	842.1	Хэвтээ
8	Эхийн агуй	Завхан, Эрдэнэхайрхан	З.У 95° 03' 20 " Х.Ө 47° 53' 11 "	137.0	165.8	381.3	Хэвтээ
9	Гурван Зээрд	Өмнөговь, Ханбогд	З.У 107° 21' 26 " Х.Ө 42° 32' 15 "	61.4	2000.0	6084.0	Хосолмол
10	Сэндэрт	Баянхонгор, Заг	З.У 99° 25' 20 " Х.Ө 46° 45' 10 "	56.0	280.0	1456.0	Хэвтээ
11	Ловончомбо	Өмнөговь, Ханбогд	З.У 107° 49' 34 " Х.Ө 42° 35' 20 "	49.9	379.3	1308.5	Хэвтээ
12	Цагаан агуй	Баянхонгор, Баянлиг	З.У 101° 15' 13 " Х.Ө 44° 35' 18 "	41.4	182.4	826.6	Хэвтээ
13	Газар агуй	Говь-Алтай, Жаргалан	З.У 96° 13' 40 " Х.Ө 46° 46' 00 "	26.5	62.8	82.9	Хэвтээ
14	Хэцүү Тээг	Дорноговь, Хатанбулаг	З.У 108° 45' 12 " Х.Ө 45° 20' 51 "	21.4	109.2	1068.8	Босоо
15	Тал агуй	Сүхбаатар, Дарьганга	З.У 114° 35' 10 " Х.Ө 45° 30' 00 "	200	1700.0	12000.0	Хэвтээ
16	Босгын Тогоо	Архангай, Тариат	З.У 102° 15' 15 " Х.Ө 47° 02' 13 "	72.0	252.0	756.0	Хэвтээ
17	Баян Дулаан	Сүхбаатар, Наран	З.У 114° 04' 30 " Х.Ө 45° 03' 05 "	54.5	43.6	65.6	Хэвтээ
18	Тоонот	Дорноговь, Гурвансайхан	З.У 107° 15' 00 " Х.Ө 45° 46' 02 "	27.0	67.5	94.5	Хэвтээ
19	Хэвтээ Босоо	Дундговь, Өлзийт	З.У 106° 57' 12 " Х.Ө 44° 30' 08 "	102.0	204.0	346.8	Хэвтээ
20	Агартаг	Увс, Зүүнхангай	З.У 94° 54' 55 " Х.Ө 49° 12' 03 "	30.5	61.0	152.5	Хэвтээ

Эх сурвалж: Монгол орны агуй. 2008 он

Рашаан

1930-аад оны үед олон улсын эрдэмтэдтэй хамтарсан судалгаагаар Монгол орны рашаан 220 гаруй бүртгэгджээ. Үүнээс рашааны үнэлэмж хангахуйц 90 гаруй ордтойгоос халуун рашааны орд 40, хүйтэн рашааны орд 52, байгалийн халуун уур бүхий орд нэг, рашааны төст булаг 108, эмчилгээний лаг, наанги шавартай 40 гаруй нуур, шаврын орд газар судлагдсан байна. 2008 оны тооллогоор рашааны үнэлэмж хангаж болохуйц рашаан, рашаан төст булаг 473 тоологдсоноос 369 нь устай рашаан байсан аж.

Одоогоор улсын хэмжээнд ашиглагдаж байгаа 9, бүс нутгийн хэмжээнд ашиглаж байгаа 3, аймгийн хэмжээнд ашиглаж байгаа буюу цаашид ашиглах 18, сумын хэмжээнд 15, ашиглах боломжтой эмчилгээний нуур болон шаврын орд 12, савлаж ашиглах боломжтой рашаан 11 тус тус тогтоогджээ. Судалгааны дүнгээр үнэлэмж хангахуйц 265 рашааныг усны мэдээллийн санд бүртгэсэн байна [176].

Хүснэгт 102. Рашаан сувиллын аялал рекреацийн нөөц бүхий газрууд

№	Аймгийн нэр	Сумын нэр	Рашааны нэр	Х			У			Төрөл
				Град	мин	сек	Град	мин	сек	
1	Архангай	Цэнхэр	Цагаан сүм	102	4	59.2	47	0	16.4	Халуун рашаан
2	Архангай	Цэнхэр	Бор тал	101	37	37.9	47	6	12.0	Халуун рашаан
3	Архангай	Булган	Гялгар	101	29	9.5	47	13	40.8	Халуун рашаан
4	Архангай	Булган	Цэнхэр	101	37	1.2	47	19	53.6	Халуун рашаан
5	Архангай	Батцэнгэл	Шивэрт	101	29	7.2	47	37	35.0	Халуун рашаан
6	Архангай	Их тамир	Хүйтэн	101	10	51.8	47	31	12.0	Халуун рашаан
7	Архангай	Чулуут	Чулуут	100	9	58.8	47	41	22.8	Халуун рашаан

Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах

8	Архангай	Хангай	Ноён хангай	98	57	52.2	47	47	58.6	Халуун рашаан
9	Баян-Өлгий	Булган	Индэртийн рашаан	91	22	33.0	46	35	43.0	Халуун рашаан
10	Баян-Өлгий	Дулүүн	Чихэртэйн бүлээн рашаан	90	25	25.0	47	46	21.0	Халуун рашаан
11	Баян-Өлгий	Дэлүүн	Ганц модны халуун рашаан	90	27	17.0	47	35	50.0	Халуун рашаан
12	Баян-Өлгий	Цэнгэл	Цагаан ус	88	14	56.0	48	55	48.0	Халуун рашаан
13	Баян-Өлгий	Дэлүүн	Шаварт	90	19	47.0	47	43	26.7	Халуун рашаан
14	Баянхонгор	Богд	Шаргалжуут	101	13	37.5	46	19	56.2	Халуун рашаан
15	Баянхонгор	Галуут	Өргөөгийн рашаан	100	6	19.0	47	1	58.0	Халуун рашаан
16	Баянхонгор	Галуут	Тээлийн рашаан	100	6	58.0	46	51	43.0	Халуун рашаан
17	Баянхонгор	Галуут	Өхөг рашаан	100	25	52.0	46	47	60.0	Халуун рашаан
18	Баянхонгор	Жаргалант	Цохиотын рашаан	99	35	3.0	47	13	5.3	Халуун рашаан
19	Баянхонгор	Богд	Бага шаргалжуут	101	12	2.5	46	14	56.8	Халуун рашаан
20	Булган	Могод	Хульжийн рашаан	102	58	1.9	48	15	39.9	Халуун рашаан
21	Дорнод	Чойбалсан	Утаат минчүүр-халуун уур	115	19	42.9	48	48	54.9	Халуун уур
22	Завхан	Их уул	Цэцүүх	98	57	27.0	48	18	22.4	Халуун рашаан
23	Завхан	Их уул	Зарт	98	37	59.3	48	22	14.6	Халуун рашаан
24	Завхан	Тосонцэнгэл	Халуун ус	98	24	27.5	48	14	37.1	Халуун рашаан
25	Завхан	Тосонцэнгэл	Хожуул	98	11	55.5	48	7	54.4	Халуун рашаан
26	Завхан	Отгон	Отгонтэнгэр	97	45	20.3	47	42	10.7	Халуун рашаан
27	Завхан	Алдархаан	Улаан хаалга	97	13	30.2	47	52	55.4	Халуун рашаан
28	Өвөрхангай	Тарагт	Эмт	102	41	51.5	46	21	12.7	Халуун рашаан
29	Өвөрхангай	Тарагт	Хүрэмт	102	25	59.8	46	12	57.8	Халуун рашаан
30	Өвөрхангай	Нарийнтээл	Шарга	101	37	44.4	45	46	13.1	Халуун рашаан
31	Өвөрхангай	Нарийнтээл	Таац	101	35	33.4	46	5	29.5	Халуун рашаан
32	Өвөрхангай	Уянга	Гятруун	101	59	3.2	46	33	13.5	Халуун рашаан
33	Өвөрхангай	Бат-Өлзий	Хамар	102	2	7.0	46	42	26.7	Халуун рашаан
34	Өвөрхангай	Бат-Өлзий	Могойт	102	14	15.0	46	45	2.1	Халуун рашаан
35	Өвөрхангай	Хужирт	Хужирт	102	55	34.2	46	54	31.2	Халуун рашаан
36	Сэлэнгэ	Ерөө	Ерөө	107	35	23.9	49	2	52.5	Халуун рашаан
37	Төв	Эрдэнэ	Естий	107	53	56.0	48	36	44.0	Халуун рашаан
38	Хөвсгөл	Жаргалант	Цувраа	99	33	49.0	48	25	49.2	Халуун рашаан
39	Хөвсгөл	Галт	Салбарт	99	43	42.1	48	39	59.7	Халуун рашаан
40	Хөвсгөл	Жаргалант	Хөнжил	99	27	42.9	48	35	43.5	Халуун рашаан
41	Хөвсгөл	Чандмань-Өндөр	Булнай	100	48	47.9	50	44	59.8	Халуун рашаан
42	Хөвсгөл	Ринченлхүмбэ	Уртраг	99	48	21.0	51	37	34.9	Халуун рашаан
43	Хөвсгөл	Улаан-Уул	Жалга	98	3	30.8	51	17	21.9	Халуун рашаан
44	Хэнтий	Өмнөдэлгэр	Бага онон	108	49	18.4	48	53	57.9	Халуун рашаан
45	Хэнтий	Өмнөдэлгэр	Их онон	108	54	37.0	49	30	35.4	Халуун рашаан
46	Өмнөговь	Гурвантэс	Нэмэгт	101	9	60.0	43	40	0.0	Хүйтэн рашаан
47	Сүхбаатар	Түвшинширээ	Цавчир гурван булаг	111	17	30.0	46	19	0.0	Хүйтэн рашаан
48	Төв	Эрдэнэсант	Дэвсэнбулаг	104	30	12.0	47	10	0.0	Хүйтэн рашаан
49	Хэнтий	Норовлин	Замт	111	36	1.0	48	40	0.0	Хүйтэн рашаан
50	Хэнтий	Батширээт	Өвөр арангат	110	12	0.0	48	46	60.0	Хүйтэн рашаан

51	Баян-Өлгий	Улаанхус	Теркет	89	27	58.1	49	6	59.9	Хүйтэн рашаан
52	Архангай	Чулуут	Улаан эрэг	100	23	1.8	47	25	0.8	Хүйтэн рашаан
53	Дундговь	Хулд	Тугалын бүлээн	105	23	6.9	45	28	3.6	Хүйтэн рашаан
54	Дорнод	Дашбалбар	Дунд эмт	113	54	0.9	50	4	45.7	Хүйтэн рашаан
55	Говь-Алтай	Халиун	Уст чацран	96	35	54.4	45	48	48.5	Хүйтэн рашаан
56	Өвөрхангай	Хужирт	Үүртийн тохой	102	30	6.2	46	54	14.8	Хүйтэн рашаан
57	Булган	Тэшиг	Шувууны үүр	102	53	29.1	50	17	15.6	Хүйтэн рашаан
58	Увс	Малчин	Хар тэрмис	93	12	29.7	49	21	60.0	Хүйтэн рашаан
59	Сүхбаатар	Сүхбаатар	Тал булаг	112	58	0.0	46	54	30.0	Хүйтэн рашаан
60	Дорнод	Дашбалбар	Цагаан хөндий	114	27	0.1	49	42	20.0	Хүйтэн рашаан
61	Говь-Алтай	Жаргалан	Хүнхэр	95	58	60.0	46	47	30.0	Хүйтэн рашаан
62	Булган	Баян-Агт	Хануй	102	7	10.9	48	53	51.3	Хүйтэн рашаан
63	Өмнөговь	Баяндалай	Энгэр бүлээн	103	56	30.0	43	35	20.0	Хүйтэн рашаан
64	Завхан	Нөмрөг	Баянзүрх	97	6	60.0	49	10	30.0	Хүйтэн рашаан
65	Ховд	Дуут	Нэвт	91	38	53.1	47	34	10.7	Хүйтэн рашаан
66	Төв	Баянжаргалан	Бөөрөлжүүт	108	0	12.9	47	16	53.7	Хүйтэн рашаан
67	Дорноговь	Даланжаргалан	Далантүрүүн	109	21	55.5	46	9	21.9	Хүйтэн рашаан
68	Сүхбаатар	Эрдэнэцагаан	Эрэн толгой	115	11	6.2	46	30	13.0	Хүйтэн рашаан
69	Дундговь	Адаацаг	Сүм хөх бүрд	105	46	53.1	46	9	37.2	Хүйтэн рашаан
70	Дорноговь	Даланжаргалан	Халзан уул	108	34	30.0	45	49	0.0	Хүйтэн рашаан
71	Хэнтий	Дэлгэрхаан	Аварга тосон	109	10	60.0	47	7	0.0	Хүйтэн рашаан
72	Улаанбаатар	Улаанбаатар	Оргил	106	55	45.0	47	54	20.0	Хүйтэн рашаан
73	Төв	Эрдэнэ	Ар жанчивлан	107	31	38.9	47	42	5.8	Хүйтэн рашаан
74	Төв	Эрдэнэ	Өвөр жанчивлан	107	33	11.1	47	35	11.1	Хүйтэн рашаан
75	Говь-Алтай	Бигэр	Бигэрийн элс	97	25	4.1	45	42	40.0	Эмчилгээний элс
76	Дундговь	Өлзийт	Өөшийн элс	107	4	42.9	44	42	9.5	Эмчилгээний элс
77	Орхон	Жаргалан	Ховор	104	10	0.0	48	58	0.0	Шаварын орд
78	Булган	Сайхан	Хунт	102	31	60.0	48	28	0.0	Шаварын орд
79	Сэлэнгэ	Алтанбулаг	Хяраан	106	41	16.3	50	10	21.9	Шаварын орд
80	Хөвсгөл	Алан-Эрдэнэ	Эрхэл нуур	99	54	0.0	49	54	57.3	Шаварын орд
81	Төв	Баянцагаан	Өлзийт нуур	106	51	24.8	46	57	34.1	Шаварын орд
82	Ховд	Чандмань	Хар ус нуур	92	30	35.5	47	55	35.0	Шаварын орд
83	Хэнтий	Дадал	Гурваннуур	111	43	29.7	49	1	11.3	Шаварын орд
84	Төв	Баян	Их цайдам	107	42	24.1	47	3	1.0	Шаварын орд
85	Төв	Бүрэн	Их төхөм	104	49	0.0	46	54	30.0	Шаварын орд
86	Баянхонгор	Баян-Овоо	Үүдийн нуур	100	20	4.7	46	22	56.0	Шаварын орд

Эх сурвалж: БОАЖЯ, Аялал жуулчлалын мэдээллийн төв.

Өв соёлын аялал жуулчлал

Дэлхий нийтээр даяарчилагдаж байгаа өнөө үед хүн төрөлхтөн өөр өөрсдийнхөө өвөрмөц соёлыг харилцан сонирхож, судлах нь ихэссэн. Ер нь аялал жуулчлалын үйлдвэрлэлийн онцлог нь соёлд тод илэрлээ олсон байдаг. Аялал жуулчлалын сонирхлыг татаж байгаа тодорхой нэг зүйл нь соёл байдаг ба соёл нь ард түмнүүдийн мэндэлэх хүндлэх ёсноос эхлээд тэдгээрийн эдэлж хэрэглэж буй эд юмс, бүтээл тууривал, итгэл үнэмшлийг хүртэл өөртөө агуулсан байдаг. Соёлын аялал жуулчлалын талаар эрдэмтдийн гаргасан хэд хэдэн тодорхойлолтоос дурдвал:

1. Соёлын аялал жуулчлал гэдэг бол хүмүүс өөр хоорондынхоо амьдралын бүхий л хэв маягаа суралцах шинж чанарыг агуулсан аялал юм.
2. Соёлын аялал жуулчлал нь маш өргөн нийтлэг мөртлөө өөр хоорондоо ялгаатай ба хүмүүс түүнээс суралцаж бардаггүй.

Энэ аяллын онцлог нь бусад аяллуудтай хавсарч явагддаг оршино. Эко аялал жуулчлалын дараа орох аялал жуулчлалын томоохон төрөлд тооцогддог бөгөөд үүний гол шалтгаан нь жуулчдыг татаж буй зүйлс нь (соёл) өргөн хүрээтэй байдаг оршино. Соёлын аялал жуулчлалд жуулчдыг ихээр уриалан дууддаг соёлын олон элементүүд байдаг. Жишээ нь: дуу хөгжим, хувцас, түүхийн дурсгалт зүйлс, ард түмний амьдралын хэв маяг, өдөр тутмын амьдрал гэх мэт. Эдгээрээс шалгаалаад соёлын аялал жуулчлалыг дараах төрлүүдэд хуваана.

1. Үйл явдлын аялал жуулчлал
2. Урлаг соёлын аялал жуулчлал
3. Угсаатны зүйн аялал жуулчлал
4. Өдөр тутмын амьдрал
5. Соёлын өв сонирхох
6. Шашны аялал
7. Музейн аялал
8. Хотын аялал жуулчлал
9. Хөдөө аж ахуйн аялал жуулчлал

Төв Азийн өндөрлөгт нүүдлийн өвөрмөц соёлыг олон мянган жилийн өмнөөс бий болгон амьдарч байгаа Монголчууд, Монгол угсаатан, түүнтэй адилтгах улс орнуудын хувьд өвлөн уламжлагдан ирсэн соёлын биет болон биет бус өвөө дэлхийн бусад үндэстэн угсаатны адил хамгаалах, сурталчилах, судлах асуудал чухлаар тавигдаж байна. Аливаа улс, үндэстэн бүр өөрийн соёл, соёлын өвийг хамгаалах, цаашид талаар тохирсон бодлого боловсруулан, үйл ажиллагааг хөгжүүлдэг. Сүүлийн үеийн дэлхийн нийтийн хандлага өөрийн соёлын өвийг судлах, түүний онцлог, дахин давтагдашгүй байдлыг сурталчлах, түүнд тулгуурласан эдийн засгийн эрэлтийг бий болгох зэрэгт илүүтэй анхаарах болжээ.

Монгол улсын Соёлын өвийг хамгаалах тухай хуульд “соёлын өвийн дурсгалт газар” гэж соёлын биет болон биет бус өв нь байгаль орчин, уламжлалт ахуйтайгаа харилцан шүтэлцсэн соёлын орон зай, газар нутгийг хэлнэ хэмээн хуульчилсан байдаг.

Манай улсын хувьд ч дээрхийн нэгэн адил хязгаарлагдмал нөөцөд биш, нөхөн сэргээгддэг нөөцтэй салбарт түшиглэж байгаа бөгөөд үүний нэг нь аялал жуулчлалын салбар зүй ёсоор орно.

Монгол улсын засгийн газраас 2015 онд баталсан “Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх үндэсний хөтөлбөр”-д

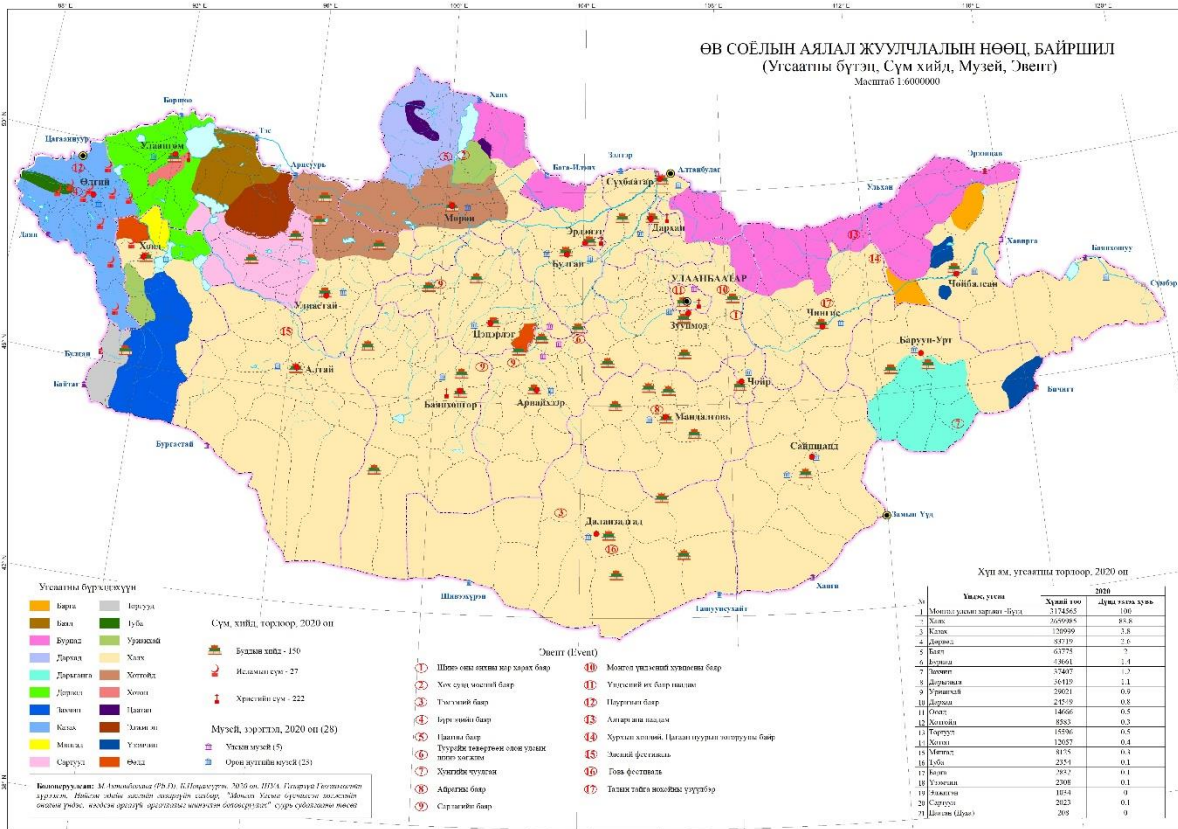
4.2.1. аялал жуулчлалыг Монгол орны байгаль, түүх соёлын үнэт өв, нүүдэлчин ахуй, уламжлалт зан заншлыг тусгасан өөр өөрийн онцлог бүхий бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний ялгаатайгаар бүсчлэн хөгжүүлэх;

4.2.3. соёлын өв, түүх, соёлын дурсгалт газарт суурилан соёлын аялал жуулчлалын шинэ үйлчилгээ, үйлдвэрлэлийг бий болгоход дэмжлэг үзүүлэх;

4.6.2. тусгай хамгаалалттай болон соёлын өвийн бүс нутгуудад аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх хэмээн заасан байдаг нь дээрхийн баталгаа болно [47].

Манай улс бол эх газрын эрс тэс уур амьсгалтай, Алтай, Хангай, Хөвсгөл, Хэнтийн өндөр уулын бүсээс, тал, хээр, говь цөлийн бүсийг багтаасан байгаль-газарзүйн өвөрмөц тогтоцтой, олон угсаатны, зан заншил болон нүүдлийн ахуй, соёл иргэншил, түүний үүсэл хөгжлийг гэрчлэх дурсгалыг багтаасан байгаль-соёлын өвөрмөц ертөнц гэж хэлж болно. Үүнд түшиглэсэн соёлын бүтээлч үйлдвэрлэл бий болгох, соёлыг эдийн засагжуулах чиглэл рүү

олон төрлийн үйл ажиллагаа зохион байгуулах боломж, эдийн засгийн нөөцийг салбар хоорондын хамтын үйл ажиллагаагаар бий болгож, Улс орны эдийн засагт зохих хувь нэмэр оруулахаас гадна байгаль, соёлын өвийг хадгалж хамгаалах, удамжлуулах бодит боломж хэмээн харж болно [177].



Зураг 119. Өв соёлын аялал жуулчлалын нөөц, байршил

Эх сурвалж: БОАЖЯ, УСХ, ГГХ

Угсаатны бүрэлдэхүүн

Дэлхий нийтээр даяарчилагдаж байгаа өнөө үед хүн төрөлхтөн өөр өөрсдийнхөө өвөрмөц соёлыг харилцан сонирхож, судлах нь ихэссэн. Аялал жуулчлалын үйлдвэрлэлийн онцлог нь соёлд тод илэрлээ олсон ба аливаа ард түмэн, улс үндэстэн бүр өөрсдийн өвөрмөц соёлыг бий болгож хөгжүүлсээр ирсэн. Иймээс аялал жуулчлалын үйл ажиллагаа нь өөр өөрийн өвөрмөц соёлтой, үндэстнүүдийн хэв маяг, зан заншил, хүмүүсийн харилцаан дээр тулгуурлан явагддаг [178].

Угсаатан гэдэг нь: Нийгмийн түүхэн хөгжлийн тодорхой нөхцөл, явцад үүсэн бүрэлдэж тогтсон, хэсэг бүлэг ард түмний нэгдлийг угсаатны зүйн ухаанд томъёолох ухагдахуун юм. Угсаатан нь нутаг дэвсгэр, эрхлэх аж ахуй, хэл, соёлын нийтлэг чанартай гарал угсаагаар нэгэн овгоос улбаалсан гол шинжтэй байдаг. Угсаатны аяллыг хөгжүүлэхийн ач холбогдол нь:

1. Өөрийн орны үндэстэн ястаны аж амьдрал, хэв маяг ёс заншлыг түгээн дэлгэрүүлж уламжлагдан хадгалахад чухал нөлөөтэй.
2. Ирсэн жуулчид маань Монгол угсаатны соёлыг сонирхож байгаа нь дэлхий дахинд үнэгүй сурталчилах таатай боломж болдог.
3. Өөр бусад аяллыг хийж байх явцдаа уг аяллыг давхар хийх боломжтой.
4. Нэг дор олон үндэстэн ястан, тэдний аж амьдрал, соёлтой танилцаж байгаа болохоор судлаач аялагч нар харьцуулж судалгаа хийхэд их тохиромжтой.

5. Аялсан бүх хүнд өндөр сэтгэл ханамж өгдөг.

Монгол улсын хүн ам нь Монгол болон Түрэг үндэстнээс бүрддэг. Монгол Үндэстэн нь 30 ястнаас бүрдэх бөгөөд хамгийн их нь халх ястан юм. Түрэг үндэстэн Казах, Узбек (Чантуу) гэсэн 2 ястнаас бүрддэг [179].

2020 оны байдлаар Халхчууд Монгол Улсын харьяат суурин хүн амын 83.8 хувийг эзэлж, Казахуудын нийт хүн амд эзлэх хувийн жин 3.8 хувь байгаа нь Халхчуудын дараа орж байна. Харин Дөрвөд, Баяд, Буриад угсаатнуудын нийт хүн амд эзлэх хувь 2010 оноос буурсан байна.

Монгол улсын албан ёсны хэл нь Монгол хэл бөгөөд бичгийн систем нь Халх аялгуунд тохируулсан кирилл цагаан толгой юм. Мөн уламжлалт бичиг болох Монгол бичгийг хэрэглэдэг. Нийт хүн амын 96.1 хувь нь халх аялгаар ярьдаг ба монгол хэлний бусад аялгуунд Буриад, Ойрад зэрэг аялга ордог. Баян-Өлгий аймгийн Казах ба Тува нар казах, тува хэлээр ярьдаг.

Хүснэгт 103. Хүн амын тоо, үндэс, угсаа, дүнд эзлэх хувиар, 2010, 2020 он.

Үндэс, угсаа	2010		2020	
	Хүний тоо	Дүнд эзлэх хувь	Хүний тоо	Дүнд эзлэх хувь
Монгол улсын харьяат -Бүгд	2631117	100	3174565	100
Халх	2168141	82.4	2659985	83.8
Казах	101526	3.9	120999	3.8
Дөрвөд	72403	2.8	83719	2.6
Баяд	56573	2.2	63775	2.0
Буриад	45087	1.7	43661	1.4
Захчин	32845	1.2	37407	1.2
Дарьганга	27412	1.0	36419	1.1
Урианхай	26654	1.0	29021	0.9
Дархад	21558	0.8	24549	0.8
Өөлд	15520	0.6	14666	0.5
Хотгойд	15460	0.6	8583	0.3
Торгууд	14176	0.5	15596	0.5
Хотон	11304	0.4	12057	0.4
Мянгад	6592	0.3	8125	0.3
Туба	5169	0.2	2354	0.1
Барга	2989	0.1	2832	0.1
Үзэмчин	2577	0.1	2308	0.1
Элжигэн	1340	0.1	1034	0.0
Сартуул	1286	0.0	2023	0.1
Цаатан (Духа)	282	0.0	208	0.0

Эх сурвалж: Хүн ам, орон сууцны 2020 оны улсын ээлжит тооллогын нэгдсэн дүн. Үндэсний статистикийн хороо. 2020 он.

Хотгойд, Тува, Цаатан (Духа), Хошуудын дунд 0-14 настай хүүхдийн эзлэх хувийн жин 60 хувиас өндөр байгаа нь тэдний дунд төрөлт өндөр байгаатай холбоотой юм. Харин Буриад, Дарьганга, Үзэмчин, Сартуул, Хамниган, Харчинуудын дунд 45 ба түүнээс дээш настай хүний эзлэх хувийн жин 25 хувиас илүү байгаа нь насжилтыг илэрхийлж байна [179].

Шашин

Монгол улсын түүх, соёл, монголын ард түмний амьдрал ахуй, зан заншил, олон зууныг элээсэн замнал, ёс суртахуун, хүмүүжилд бурханы шашин салшгүй холбоотой байж, онцгой үүрэг, нөлөө үзүүлж ирсэн байна.

Шашин нь шашны мөргөл үйлдэх болон шашин түүнтэй холбогдсон соёл зан үйлийн талаар тодорхой мэдлэг олж аван оюуны хэрэгцээгээ ханган аялж буй хүний танин мэдэхүйн үйл ажиллагааны нэг хэлбэр юм. Шашны аялал жуулчлалыг зорилгоор нь

1. Мөргөл

2. Танин мэдэх
3. Шинжлэх ухааны

Шашны аялал жуулчлалын үзэх зүйлс

1. Шашны үйл явдлууд
2. Сүм хийд барилга
3. Шашны бүтээлүүд
4. Одоо ашиглагдаж буй нөөцүүд гэж ангилдаг [180].

Монгол Улсад нийгэм, эдийн засгийн өөрчлөлт явагдаж, шинэ тогтолцоонд шилжсэнээр анх удаа 1993 онд Төр, сүм хийдийн харилцааны тухай хуулийг баталж, 2000 оноос эхлэн сүм, хийд, шашны статистик мэдээллийг улсын хэмжээнд нэгтгэн гаргаж эхэлсэн байна.

Монгол Улсад 2020 оны байдлаар нийт 410 сүм, хийд үйл ажиллагаа явуулж байгаа бөгөөд өмнөх оноос 43 (9.5 хувь)-аар буурсан байна.

Монгол Улсад үйл ажиллагаа явуулж байгаа нийт сүм, хийдийн 54.1 хувь нь христийн сүм байгаа хэдий ч ажиллагчдын тооны хувьд буддын хийдэд ажиллагчид, нийт ажиллагчдын 65.9 хувийг эзэлж байна. Нийт сүм хийдийн 49.5 хувь нь Улаанбаатар хотод байна.

Хүснэгт 104. Сүм хийд, шашны төрлөөр, бүс, аймаг, нийслэлээр. 2020 он

Аймаг, нийслэл	Сүм, хийд-бүгд	Үүнээс: Шашны төрлөөр		
		Будда	Хрис	Ислам
Бүгд	410	150	222	27
Баруун бүс	54	19	9	26
Баян-Өлгий	25	1	-	24
Говь-Алтай	3	2	1	-
Завхан	6	6	-	-
Увс	9	6	2	1
Ховд	11	4	6	1
Хангайн бүс	65	36	28	-
Архангай	6	3	3	-
Баянхонгор	8	6	2	-
Булган	8	4	4	-
Орхон	19	6	13	-
Өвөрхангай	13	11	2	-
Хөвсгөл	11	6	4	-
Төвийн бүс	71	27	43	-
Говьсүмбэр	3	0	2	-
Дархан-Уул	25	5	20	-
Дорнодговь	7	3	4	-
Дундговь	9	7	2	-
Өмнөговь	2	1	1	-
Сэлэнгэ	16	4	12	-
Төв	9	7	2	-
Зүүн бүс	17	15	2	-
Дорнод	2	2	-	-
Сүхбаатар	12	11	1	-
Хэнтий	3	2	1	-
Улаанбаатар	203	53	140	1

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо. 2020 он

Монголд хэт олон буюу 25-аас дээш сүм хийдтэй аймагт Дархан-Уул, Баян-Өлгий Улаанбаатар байдаг ба дараа нь Орхон, Сэлэнгэ, Сүхбаатар, Өвөрхангай орж байна. Эдгээр аймгуудад шашны аялал жуулчлалыг түлхүү хөгжүүлэх нөөц бололцоо байна.

Музей

Монгол улсын музейн дүрэмд зааснаар “музей нь Монгол нутаг дахь хүний амьдралын түүх, соёл урлаг, ёс заншил, байгаль орчны тухай бодит, баримтат материалуудыг цуглуулан

хадгалж, судлан шинжлэх, дэглэн үзүүлэх, сурталчилах, таниулах үйл ажиллагааг байнга явуулах үүрэг бүхий ашгийн төлөө бус соёлын болон төрийн үйлчилгээний байгууллага юм” гэсэн байдаг.

Музейн үндсэн зорилго. Монгол улсын музейн дүрэмд зааснаар музейн зорилго нь соёлын өвийг хадгалж хамгаалан, хойч үедээ уламжлуулж, иргэдийн оюуны тодорхой эрэлт хэрэгцээг хангах, улмаар нийгмийн хөгжилд үр нөлөө үзүүлэхэд оршино [177].

Музей нь соёлын аялал жуулчлалын нэг үндсэн нөөц болохын хувьд музейн үйлчилгээг аялал жуулчлалын байгууллагын хамтын ажиллагааг сайжруулж ажлын уялдаа холбоог нэмэгдүүлэх, шинэ түвшинд гаргах нийгмийн эрэлт хэрэгцээ байна.

Соёлын өвийн улсын нэгдсэн бүртгэл мэдээллийн санд бүртгэгдсэн соёлын биет бус өв болон түүх, соёлын үл хөдлөх дурсгал, байгаль орчинтой уялдсан музейн жагсаалт [177].

1. Улаанбаатар хотод түүхэн хүн, Монголын сүүлчийн эзэн хаан, түүний амьдрал ахуйтай холбоотой Богд хааны ордон музей, Чойжин ламын сүм музей ажиллаж байна. Улаанбаатар хотод түүхэн дурсгалт уран барилга болох Анхны өндөр хоршоо байшинг Дүрслэх урлагийн музей, Улаанбаатар хотын музей ашиглан ажиллуулж байна.
2. Архангай аймгийн Хашаат сумын нутагт орших “Хөшөө цайдмын музей” нь Турк улстай хамтран байгуулсан бөгөөд Монгол нутагт оршиж байсан 6-7 дугаар зууны үеийн Түрэг улсын түүхийг харуулсан ил музей байна. Энэ газар нь Дэлхийн өв-Орхоны хөндийн соёлын дурсгалт газар байрладаг.
3. Увс аймгийн “Эко музей” нь хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтаар ОХУ-ын Кымеров мужтай хамтран байгалийн үзэсгэлэнт газар, түүх, соёлын дурсгал, баруун Монгол угсаатны ёс заншилд түшиглэсэн байгаль, соёлын аялал жуулчлалын чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж эхлээд байна.
4. Өмнөговь аймгийн музей нь Говийн дархан цаазат газар болох Ёлын аманд байгалийн музейг ажиллуулж байна.
5. Өвөрхангай аймгийн Хархорин суманд Эрдэнэ зуу хийдийн сүм дуганыг ашиглан Эрдэнэ зуу музей ажиллаж байна.
6. Төв аймгийн музей нь Богд хан уулын Дархан цаазат газар байрлах Манзуширын хийдийн туурьд түшиглэн нээлттэй музей ажиллуулж байна.
7. Архангай аймгийн музей нь Зая гэгээний хийдэд түшиглэн үйл ажиллагаа явуулж байна.
8. Хэнтий аймгийн угсаатны зүйн музей нь Цэцэн ханы ордны барилгад түшиглэн үйл ажиллагаа явуулж байна.
9. Дорнод аймгийн музей нь 1939 оны Халх голын дайнтай холбоотой ил музейг аймгийн төв болон Халх голын сумын орчимд ажиллуулж байна.
10. Өвөрхангай аймгийн Хархорум музей нь Герман улстай хамтран эртний Хархорин хотын туурин дээр “Ил музей” байгуулан ажиллах

Улсын хэмжээнд 1991 онд 38 музей үйл ажиллагаа явуулж, жилдээ 509.2 мянган хүнд (нийт үйлчлүүлэгчдийн 16.6 хувь) үйлчилдэг байжээ. Сүүлийн 10 жилийн статистик үзүүлэлтээс харахад музейн үзмэрийн тоо тогтмол нэмэгдсээр байгаа бол музейн үзэгчдийн тоо 2013 онд огцом өссөн байна. Харин музейн үзмэрийн тоо 2014 оноос хойш эргэн буурсаар 2019 онд 244918 мянга болж 2018 онтой харьцуулахад 44.7 (15.4%) мянгаар буурсан байна.

2019 оны байдлаар Монгол Улсад захиргааны хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулах боломжтой нийт 38 музей үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас аймаг, орон нутагт 26 (68.4%), Улаанбаатар хотод 12 (31.6%) музей үйл ажиллагаа явуулж байна. Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж

буй 38 музейд 244.9 мянган ширхэг үзмэр хадгалагдаж, жилдээ 689.6 мянган хүн үйлчлүүлсэн байна. Музейн үзмэрийн тоо өмнөх оноос 44.7 (15.4%) мянгаар, үзэгчдийн тоо өмнөх оноос 91.8 (11.7%) мянган хүнээр тус тус буурчээ. Музейн байгууллагаар үйлчлүүлсэн нийт иргэдийн 689.6 (88.2 %) мянга нь музейн үйлчилгээгээр үйлчлүүлсэн үзэгчид, 92.5 (11.8%) мянга нь бусад үйлчилгээгээр үйлчлүүлэгчид байна. Нийт үйлчлүүлэгчдийн 170.6 (21.8 %) мянга нь гадаадын үзэгчид, 197.9 (25.3%) мянга нь хүүхэд байсан бол үлдсэн 584.2 (74.7 %) мянга нь насанд хүрсэн иргэд байв. 2019 онд нийтдээ 1.2 мянган үзмэр шинээр нэмж бүртгүүлсэн байна.

2019 оны эцэст бүртгэгдсэн музейн үзмэрийн тоог бүсээр харахад хамгийн олон буюу 145.8 (59.5 %) мянга нь Улаанбаатар хотод, хамгийн бага нь 8.8 мянга буюу (3.6 %) нь Зүүн бүсэд байна. Харин музейн үзэгчдийн тоогоор Улаанбаатар хот 364.4 (52.8%) мянгаар тэргүүлж, Хангайн бүс 149.0 (21.6%) мянгаар хоёрт орж байна [181].

Аялал жуулчлалын эвент үйл ажиллагаа

Хүснэгт 105. Монгол Улсад зохион байгуулагддаг аялал жуулчлалын эвент

№	Эвент	Зохион байгуулах хугацаа	Зохион байгуулах газар
1	Шинэ оны анхны нар харах	Жил бүрийн шинийн нэгний өглөө	Төв аймгийн Эрдэнэ сум, Цонжинболдог толгой, Алтан ташуур цогцолбор
2	Хөх сувд мөсний баяр	3-р сарын эхний өдрүүд	Хатгал тосгоны Хүй толгой
3	Тэмээний баяр	Жил бүрийн 3-р сарын 5,6,7-нд	Өмнөговь аймаг, Булган сум
4	Бүргэдийн баяр	10-р сарын эхний 7 долоо хоногт	Баян-Өлгий аймагт
5	Цаатны баяр	Жил бүр 7-р сарын эхний 10 хоногт	Хөвсгөл аймаг, Хатгал тосгон, Далай гур-жуулчны бааз
6	Туурайн төвөргөөн олон улсын шинэ хөгжим	6-р сарын 18-30-ны хооронд	Өвөрхангай аймагт
7	Хунгийн чуулган	Жил бүрийн намар	Сүхбаатар аймгийн Дарьганга суманд
8	Айрагны баяр	Жил бүрийн 8-р сард	Дундговь аймагт
9	Сарлагийн баяр	7-р сарын сүүлийн 10 хоногт	Өвөрхангай аймгийн Бат-Өлзий сум, Баянхонгор аймгийн Шаргалжуут суманл
10	Монгол үндэсний хувцасны баяр	Жил бүрийн 7-р сарын 10-нд	Улаанбаатар хот, Сүхбаатарын талбай
11	Үндэсний их баяр наадам	Жил бүрийн 7-р сарын 11, 12, 13-нд	Улаанбаатар хот
12	Науризын баяр	Жил бүрийн 3-р сарын 21-23	Баян-Өлгий аймаг
13	Алтаргана наадам	Жилд 2 удаа	Хэнтий аймаг Дадал сум
14	Хурхын хөндий, Цагаан нуурын тогорууны баяр	Жил бүрийн 6-р сарын сүүлээр	Хэнтий аймгийн Биндэр сум, Хурхын хөндий - Цагаан нуур
15	Элсний фестиваль	7-р сарын 3 дахь долоо хоногт	Говь-Алтай аймгийн Жаргалан сум, Эрэн нуур жуулчны бааз
16	Говь фестиваль	Жил бүрийн 9-р сарын сүүлээр	Өмнөговь аймагт
17	Талын тайга нохойны үзүүлбэр	Жил бүрийн 8-р сард	Хэнтий аймагт

Эх сурвалж: БОАЖЯ, Аялал жуулчлалын мэдээллийн төв.

Түүхийн аялал жуулчлал

Түүхэн тодорхой орон зай, цаг үеийг төлөөлж чадах түүх, соёл, шинжлэх ухааны ач холбогдол бүхий дараах эд өлгийн зүйлийг өмчийн хэлбэр харгалзахгүйгээр түүх, соёлын дурсгалт зүйлд хамруулна [177].

Соёлын өвийг биет ба биет бус гэж ангилна. Соёлын биет өвийг түүх, соёлын үл хөдлөх дурсгал болон хөдлөх дурсгалт зүйл гэж ангилна. Түүх, соёлын үл хөдлөх дурсгал нь дангаар болон цогцолбор байдлаар оршино.

Түүх, соёлын үл хөдлөх дурсгал: Дараах соёлын биет өвийг өмчийн хэлбэр харгалзахгүйгээр түүх, соёлын үл хөдлөх дурсгалд хамааруулна:

1. Эртний ургамал, амьтны чулуужсан олдворт газар;
2. Эртний хүний оршин сууж байсан ул мөрийг хадгалсан соёлт давхарга;
3. Чулуун зэвсгийн олдворт газар;
4. Хадны зураг, бичээс;
5. Булш, хиргисүүр, оршуулга, тахил, тайлгын байгууламж;
6. Эртний хот суурин, сүм хийдийн үлдэгдэл, архитектурын дурсгал;
7. Хөшөө дурсгал;
8. Эрт цагт ашигт малтмал олборлож, боловсруулж үйлдвэрлэл, газар тариалан эрхэлж байсан газар, түүнд холбогдох чулуун дурсгал;
9. Тахилгат газар;
10. Түүхэн үйл явдал болсон дурсгалт газар;
11. Бусад түүх, соёлын үл хөдлөх дурсгал.

Түүхийн аялал жуулчлалын нөөцийг байршлаар 120-р зурагт харууллаа.

Соёлын өвийн дурсгалт газар (байгаль соёлын өвийн хосолмол):

1. Рашаан хад, Үзүүрийн цохионы цогцолбор дурсгалт газар. Хэнтий аймгийн Батширээт сумын нутагт байрлах энэ газарт чулуун зэвсэг, булш, хадны зураг, бичээс, тамга буган чулуун хөшөө, эртний хотын туйр, бэхлэлт шивээ зэрэг түүхийн олон цаг үед хамаарах, олон төрлийн дурсгал нэг дор байрладаг.
2. Чандмань уулын дурсгал. Увс аймгийн Улаангом хотын дэргэд байрлах энэхүү дурсгал газар нь төмөр зэвсгийн үед холбогдох бөгөөд “Чандманы соёл” гэсэн нэрээр археологийн шинжлэх ухаанд алдаршсан, олон бүлэг тоотой булш, тахил тайлгын байгууламж юм.
3. Хөргийн хөндийн дурсгалт газар. Сүхбаатар аймгийн Дарьганга сумын нутагт орших энэхүү дурсгалт газар нь Монголын эзэнт гүрний үе буюу 13-14 зууны үед холбогдох хүн чулуун дурсгалт өлгий нутаг юм.
4. Тайхар чулуу, Цацын эргийн дурсгал. Архангай аймгийн Ихтамир сумын нутагт, Тамирын голын урд эрэг, хөндий талд байрлах энэхүү дурсгал нь байгалийн өвөрмөц тогтоц бүхий хад чулуун дээр бичигдсэн эртний бичээс, зурлага бүхий дурсгалт газар юм. Цацын эрэг нь Тайхар чулуунаас зүүн хойд зүгт 4-5 км-т байрлах буган чулуун хөшөөний цогцолбор дурсгал юм. Хаданд байх хамгийн эртний зурлага нь чулуун зэвсгийн үеэс эхлэлтэй бөгөөд 6 дугаар зууны үеийн “руни” бичээс, уйгаржин Монгол, Хятад, Төвд зэрэг 20 гаруй түүх, шинжлэх ухааны ач холбогдолтой мэдээ баримт бүхий дурсгалд орно.
5. Монгол Алтайн хадны зургийн дурсгал. Баян-Өлгий аймгийн Цэнгэл, Улаанхус, Сагсай сумдын нутагт байрлах 3 хэсэг газар. 2011 онд дэлхийн өвд бүртгэгдсэн.

Төрийн тахилгат уул, овоо

Монголчууд эртнээс уул ус, газар нутгаа үе дамжин тахин шүтэж, аргадан биширч, хайрлан хамгаалах зорилгоор төрийн болон орон нутгийн хэмжээнд тахилгын ёслолыг үйлдэж ирсэн түүхэн уламжлал, ёс заншилтай [182].

Энэхүү уламжлалыг сэргээн 1995 онд Монгол улсын ерөнхийлөгч П.Очирбат Богдхан уул, Бурхан халдун уул, Отгонтэнгэр уулыг төрийн тахилгатай уул болгох зарлигийг анхлан

9.	Бурхан халдун уул	Хэнтий, Өмнөдэлгэр сум	1995 оны 110 дугаар шийдвэр	2015, 2020, 2025, 2030	нь хадгалан үлдээж хамгаалан өвлүүлэх 4. Уул ус, газар нутгаа үе дамжин шүтэж, хайрлан хамгаалж ирсэн төрт ёс, ард түмнийхээ язгуурын уламжлал, өвөрмөц соёлыг дээдлэх 5. Монгол Улсын Үндсэн хуулийн 34 дүгээр зүйлийн 1 дэх заалтыг үндэслэх
10.	Богдхан хайрхан уул	Улаанбаатар	1995 оны 110 дугаар шийдвэр	2015, 2020, 2025, 2030	
11.	Отгонтэнгэр уул	Завхан, Алдархаан сум	1995 оны 110 дугаар шийдвэр	2016, 2021, 2026, 2031	
12.	Сутай хайрхан уул	Говь-алтай, Тонхил сум	2007 оны 183 дугаар зарлиг	2016, 2021, 2026, 2031	
13.	Алтан овоо	Сүхбаатар, Дарьганга сум	2004 оны 57 дугаар зарлиг	2017, 2022, 2027, 2032	
14.	Хан Хөхий уул	Увс, Өндөрхангай сум	2007 оны 183 дугаар зарлиг	2017, 2022, 2027, 2032	
15.	Их Богд Хайрхан уул	Баянхонгор аймгийн Богд сум	2020 оны 131 дүгээр зарлиг	2010, 2012	

Эх сурвалж: Эрхзүйн мэдээллийн нэгдсэн систем. www.legalinfo.mn

Тусгай сонирхлын аялал жуулчлал

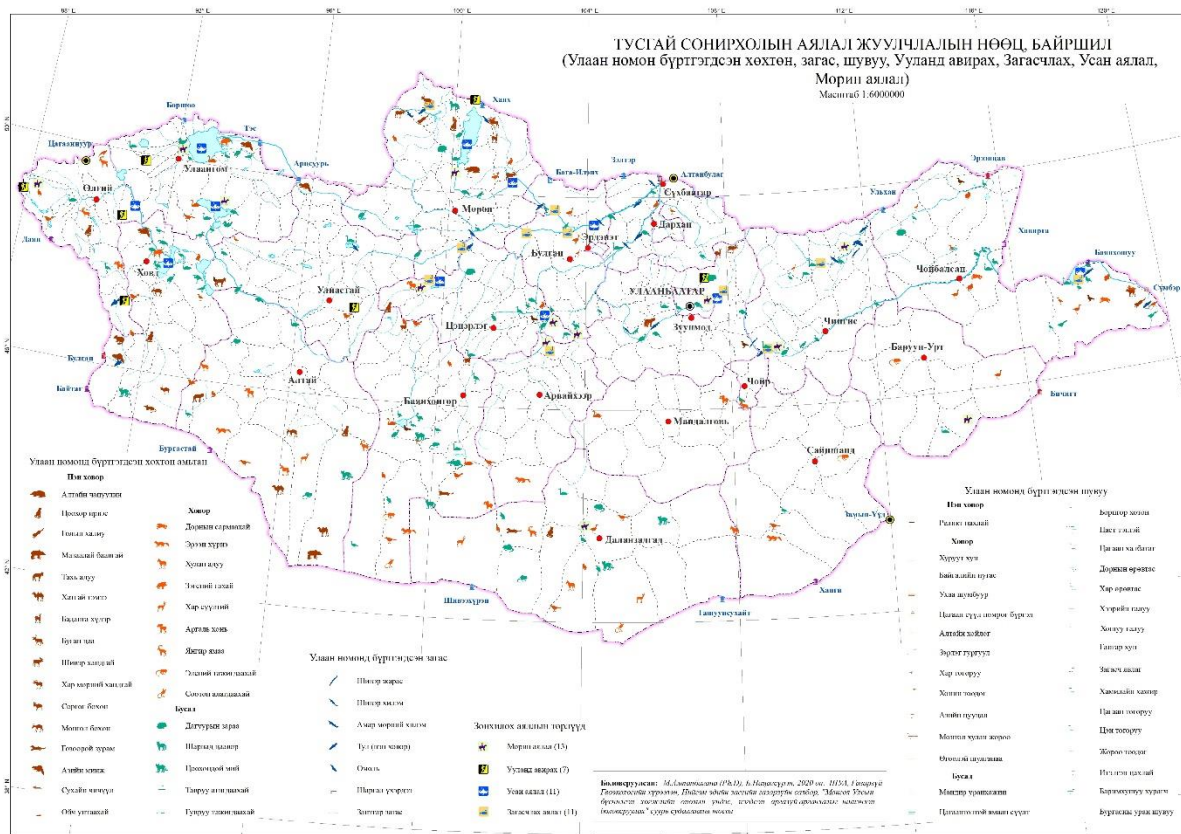
Тусгай сонирхлын аялал гэдэг нь тухайн аялалд оролцогчдын хүсэл сонирхолд тулгуурлан зохион байгуулагдаж байдаг аялал юм. Энэхүү аялал нь цөөн тооны оролцогчтой, олон зорих газрыг багтаасан, олон төрлийн чанартай үйлчилгээ бүхий цогц хэлбэрийн аялал юм [183].

Нэн ховор, ховор амьтан ажиглах аялал

Ан амьтан ажиглах аялал гэдэг нь байгалийн баялаг болох ан амьтад, жигүүртэн шувууд, шавьж, хоёр нутагтан, загас зэрэг амьтдын амьдралын онцлог, үйл хөдлөл зэргийг мэргэжлийн болон хувийн сонирхолдоо тулгуурлан ямар нэгэн сөрөг нөлөөгүйгээр аяллын үзмэр болгон ашиглаж, судлахыг хэлдэг [184].

Монгол Улсын амьтаны тухай хуулийн 4.1.3-т "нэн ховор амьтан" гэж тархац нутагтаа бүхэлдээ, эсхүл ихэнх хэсэгт тоо толгой эрс цөөрсөн, ашиглах нөөцгүй, устах аюулд орсон амьтныг; 4.1.4-т "ховор амьтан" гэж тархац нутагтаа тоо толгой цөөрсөн, нөөц багатай, устаж болзошгүй амьтныг хэлнэ гэж заасан байна. 121-р зурагт Монголын Улаан номонд орсон 30 төрөл зүйлийн ховор хөхтөн амьтны тархацыг харуулсан бөгөөд үүнээс 16 нь нэн ховор хөхтөн, 9 нь ховор амьтаны ангилалд багтаж байна. Мөн Монголын улаан номонд орсон ховор 7 төрөл зүйлийн загасны тархацыг харуулснаас нэг загас нэн ховор амьтаны ангилалд, 28 төрөл зүйлийн ховор шувууны тархацыг харуулснаас нэн ховор ангилалд 1, ховор ангилалд 11 шувуу багтсан байна.

Монгол Улсад 2000 он гарснаас хойш гадны жуулчдын аяллын баг дотор нэн ховор, ховор ан амьтад, шувуудыг ажиглагчид олширсон бөгөөд энэ нь аялал жуулчлалын тур операторууд өөрсдийн ан амьтан ажиглах маршрут болон хөтөлбөртэй болох нөхцлийг бүрдүүлсэн.



Зураг 121. Тусгай сонирхлын аялал жуулчлалын нөөц, байршлаар.

Эх сурвалж: Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн. Монголын улаан ном.

Морин аялал

Морин аялал нь гадаад дотоодын жуулчдын ихээхэн сонирхлыг татдаг аялал жуулчлалын нэг төрөл юм. Байгалийн үзсэгэлэнт газар, түүх соёлын дурсгалтай танилцахад жуулчдад өргөн боломж олгодог төдийгүй хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөлөл багатай. Морин аяллыг тодорхой зам маршрутын дагуу нутгийн иргэд, малчдын нөхөрлөлд түшиглэн зохион байгуулах боломжтой. Горхи тэрэлж байгалийн цогцолборт газар, Хустайн нуруу байгалийн цолцолборт газар, Хөвсгөл нуурын байгалийн цолцолборт газар, Хөгнө тарна байгалийн цогцолборт газар, Түргэний дархан цаазат газар, Алтай таван богдын байгалийн цогцолборт газруудад морин аяллын хувьд хамгийн тохиромжтой.

Усан аялал

Тусгай сонирхлын аялал жуулчлалын нэг төрөл болох усан аялал нь дэлхийн улс орнуудад маш хурдацтай хөгжиж байгаатай уялдан тодорхой ойлголтууд үүсэж завины шинж чанараас хамааран хэд хэдэн ангилалд хуваагддаг болсон байна. Мөн дэлхийн улс орнууд усан аялал, усан спортыг хөгжүүлэхдээ гол мөрөн, нуурыг хүртэл хэд хэдэн зэрэглэлд хуваасан ба урсгалын байдал, бартаа, боргио, эргүүлэг зэргийг харгалзан зэрэглэлийг тогтоожээ. Түүний нэгэн адил Монгол орны гол мөрний усыг судалж усан аяллын зэрэглэлийг 5 төрлөөр ангилсан байдаг [185].

Дөлгөөн урсгалтай, тогтуун гол буюу Хэрлэн, Сэлэнгэ, Орхон, Туул голуудын дунд ба адаг хэсэг, Завхан голын адаг хэсэг зэрэг дөлгөөн тогтуун зөөлөн урсгал бүхий I ба II зэрэглэлд багтаадаг. I ба II зэрэглэлийн гол мөрнөөр дотоодын аялагчид, гадаадын жуулчид, усан аялал сонирхогчид, эхлэн суралцагчид мэргэжлийн хүмүүсийн удирдлага дор аялахад тохирно.

Чулуулаг, эргүүлэг тойруулга ихтэй, уулын ширүүн урсгалтай, харгиа боргио ихтэй Идэр, Эг, Хараа, Ерөө, Дэлгэр бүхий гол мөрнүүд, давалгаатай нуурууд, том том хад чулуутай Богд,

Суман, Ховд, Булган гол, завины залах ур чадвар шаарддаг Онги, Байдраг, Эгийн голын дунд хэсгүүд, давалгаа ихтэй нуурын адаг хэсгүүдийг III ба IV зэрэглэлд багтаадаг. Энэ зэрэглэлийн гол, мөрнөөр спорт аяллынхан, мэргэжлийн тамирчид аялна.

Харин V зэрэглэлд Хөвсгөл нуурын хүчтэй урсгал, үертэй, догшин урсгалтай Чулуут, Ховд, Орхон, Туул, Завхан голуудын эхэн хэсгүүд, харгиа боргио ихтэй Увсын Түргэн, Үенч, Бодонч голууд, бартаа бүхий уулын гол мөрнүүдийн хэсгийг оруулдаг.

Нууруудын аялал жуулчлалын ач холбогдлыг тогтоохдоо нуурын гарал үүсэл буюу тектоникийн, галт уулын, мөстлөг, цэвдэг гэх мэт байдлын үндсэн дээр тогтоодог. Хөвсгөл, Увс, Ачит, Дархадын цагаан нуур, Тэрхийн цагаан, Найман нуур, Ганга, Ширээ, Хотон, Хоргон, Даян, Толбо зэрэг байгалийн үзэсгэлэнтэй өвөрмөц тогтоцтой нууранд спорт агнуур, усан аялал зохион байгуулах боломжтой. Галт уулын тогтоцоор үүссэн өвөрмөц бүтэцтэй нууруудад спорт агнуур, эмчилгээ сувиллын аяллуудыг зохион байгуулахад тохиромжтой бөгөөд үүнд Бөөн цагаан, Орог, Улаан, Өгий, Хар нуур, Буйр, Хөх, Жугнай, Ойгон, Сангийн далай, Бүст нуурууд байж болно хэмээн үздэг.

Ууланд авирах

Уулын аялал буюу ууланд авирах аялал нь адал явдалт аялалын төрөлд багтдаг ба энэ аяллыг зохион байгуулахад нас хүйсэнд хязгаар тавьдаг [183]. Уулын аялал нь адал явдалтай, эрсдэлтэй, хүч тамир авхаалж самбаа шаардсан аялал учир хэт өндөр настай хүмүүс, хүүхдүүд, зүрх судасны өвчтэй, даралт ихтэй хүмүүст тохиромжгүй аялал юм. Уулын аялалд хэт олон хүн оролцдоггүй ба байгаль орчныг сүйтгэх талаар гайгүй ч, байгалийн бүс бүслүүрийн онцлог шинж, унаган төрхөө хадгалсан байдал зэргийг нь харгалзан үзэж улсын тусгай хамгаалалтанд авдаг байна.

Алтай таван богд, Алтан хөхий, Хан хөхий, Отгонтэнгэр, Их Богд, Бага Богд, Богд, Бурхан халдун зэрэг ууланд уулын аялал жуулчлалыг явуулахад тохиромжтой.

Загасчлах аялал

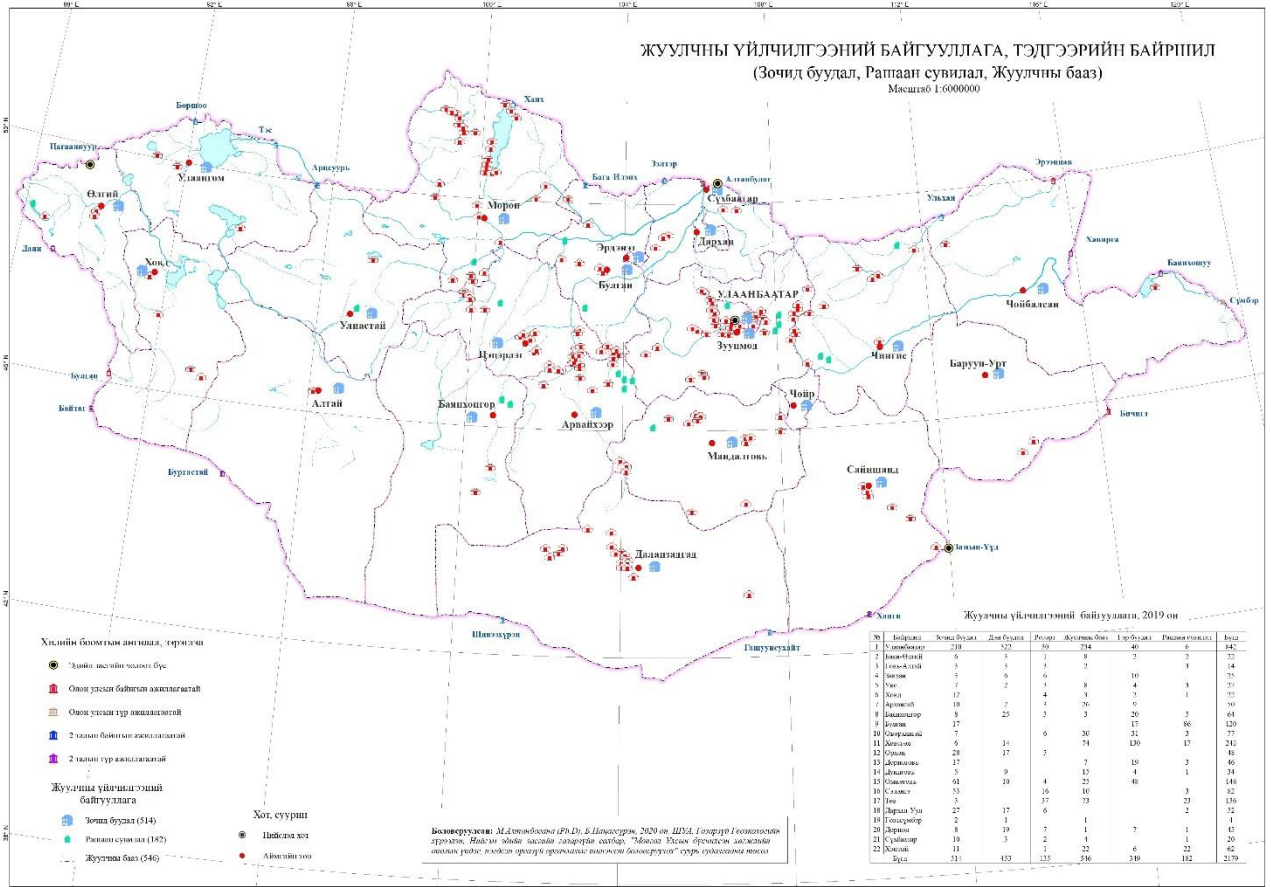
Манай орны Хөвсгөл, Буйр, Өгий, Дархадын хотгорын ба Тэрхийн цагаан нуур, Сэлэнгэ, Туул, Онон, Хэрлэн, Булган, Ховд зэрэг мөрөн голд хилэм, тул, зэвэг, хадран, цурхай, дархадын цагаан, бух заа, алтайн сугас, цагаан амар, булуу цагаан, цулбуурт, гутаарь зэрэг агнуурын ач холбогдолтой олон загас тархсан. Манай оронд 11 овгийн 36 төрлийн 70 гаруй зүйлийн загас бий. Тэдгээрийн 30- аад нь агнуурын загас бөгөөд хойд мөсөн далай, номхон далай болон төв азийн гадагш урсгалгүй ай саваар тархжээ.

Жуулчны үйлчилгээний байгууллага

Аялал жуулчлалын тухай хуульд “жуулчны үйлчилгээний байгууллага” гэж зочид буудал, жуулчны бааз, амралт сувилал, тээвэр, холбоо, үзвэрийн зэрэг үйлчилгээг жуулчинд үзүүлж байгаа байгууллага хэмээн томъёолсон байна [186].

Дэлхийн аялал жуулчлалын байгууллагаас (ДАЖБ) гаргасан тодорхойлолтоор “тогтоосон тооны зочны өрөөтэй, эдгээр нь нэгдсэн удирдлагаар хангагддаг, цагаан хэрэглэл солих, зочны болон ариун цэврийн өрөөг цэвэр байлгах хамгийн анхан шатны шаардлагыг хангахаас эхлээд олон нэр төрлийн иж бүрэн үйлчилгээ үзүүлдэг, үйлчилгээний нэр төрөл, чанар, тавилга хэрэгсэл, тоноглолын түвшингээс хамаарч тодорхой ангилал зэрэглэлд хамрагддаг газрыг зочид буудал гэнэ” [176].

Манай орны хувьд дугаараар зэрэглэх систем хэрэглэгдэж байснаа 1998 оноос шинэ стандарт батлагдсанаар “Од” системээр зэрэглэх болсон. Дэлхийн улс орнуудад зочид буудлыг үйлчилгээний түвшингийн үзүүлэлтээр ангилахдаа зэрэглэлийн системийг ашигладаг. Зочид буудлын зэрэглэл тогтоох олон шалгуур үзүүлэлт байдаг боловч эдгээрээс хамгийн гол нь зочны тав тухтай байдлыг хангах үзүүлэлтийн түвшин юм .



Зураг 122. Жуулчны үйлчилгээний байгууллага, байршлаар.

Эх сурвалж: Үндэсний хөгжлийн газар. Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэн

Хүснэгт 107. Монгол улсын зочид буудал, жуулчны баазын тоо. 2019

№	Аймаг	Зочид буудал	Дэн буудал	Амралтын газар	Рашаан сувилал	Жуулчны бааз	Гэр буудал	Нийт
	Улаанбаатар хот	210	322	30	6	234	40	842
1	Чингэлтэй	38	22	6				66
2	Хан-Уул	26	9	7	3	6		51
3	Сонгинохайрхан	15	69	10				94
4	Баянзүрх	29	86					115
5	Баянгол	62	91					153
6	Сүхбаатар	37	45	7		89		178
7	Налайх	3			3	139	40	185
8	Багахангай							0
9	Багануур	0			0	0	0	0
	Баруун бүс	31	14	17	9	21	18	110
1	Баян-Өлгий	6	3	1	2	8	2	22
2	Говь-Алтай	3	3	3	3	2		14
3	Завхан	3	6	6			10	25
4	Увс	7	2	3	3	8	4	27
5	Ховд	12		4	1	3	2	22
	Хангайн бүс	76	58	15	111	133	207	600
6	Архангай	10	2	3		26	9	50
7	Баянхонгор	8	25	3	5	3	20	64

8	Булган	17			86		17	120
9	Өвөрхангай	7		6	3	30	31	77
10	Хөвсгөл	6	14		17	74	130	241
11	Орхон	28	17	3				48
	Төвийн бүс	168	37	63	32	131	71	502
12	Дорноговь	17			3	7	19	46
13	Дундговь	5	9		1	15	4	34
14	Өмнөговь	61	10	4		25	48	148
15	Сэлэнгэ	53		16	3	10		82
16	Төв	3		37	23	73		136
17	Дархан-Уул	27	17	6	2			52
18	Говьсүмбэр	2	1			1		4
	Зүүн бүс	29	22	10	24	27	13	125
19	Дорнод	8	19	7	1	1	7	43
20	Сүхбаатар	10	3	2	1	4		20
21	Хэнтий	11		1	22	22	6	62
	Нийт	514	453	135	182	546	349	2179

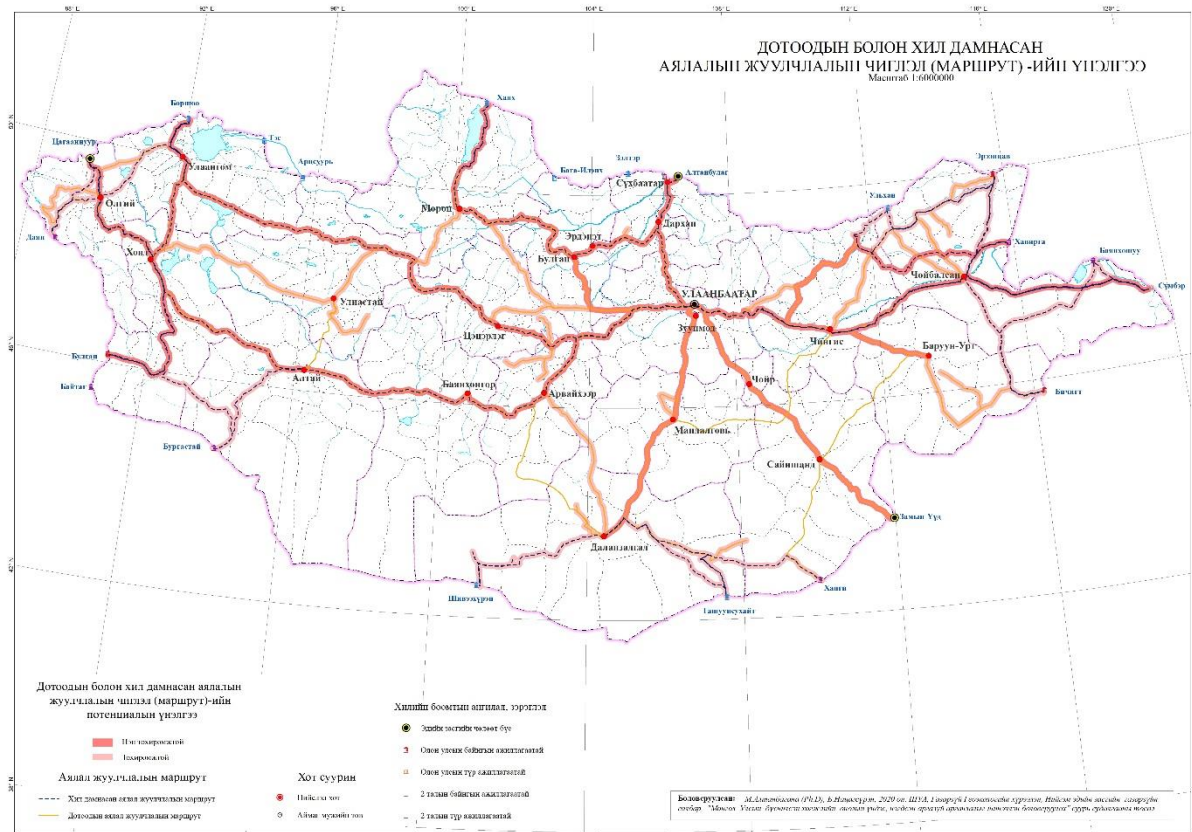
Эх сурвалж: Үндэсний хөгжлийн газар. 2019

Хил дагуух, хил дамнасан аялал жуулчлал

“АЯЛАЛ ЖУУЛЧЛАЛЫН ГОЛ ЧИГЛЭЛ БАТЛАХ ТУХАЙ” Монгол улсын Засгийн газрын 2018 оны 171-р тогтоолоор Монгол улсын аялал жуулчлалын 38 гол чиглэл, хил орчмын болон хил дамнасан аялал жуулчлалын 17 чиглэлийг баталсан [187]. Эдгээр чиглэлийг тогтоохдоо идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулдаг 20 гаруй аялал жуулчлалын компани, мэргэжлийн холбоод, орон нутгийн удирдлагуудаас санал авч хэлэлцүүлэн шийдсэн байна. Тухайн чиглэлүүд батлагдсанаар аялал жуулчлалд оруулах хөрөнгө оруулалт, урт богино хугацаанд тухайн бүс нутагт аялал жуулчлал хөгжих боломж бий болж, ажлын байр нэмэгдэх боломжийг Монгол улсын засгийн газар албан ёсоор баталгаажуулж байна.

Дотоодын аялал жуулчлалын нийт 38 гол чиглэлүүдээс давхцал, чиглэлийн урт, хамрах хүрээ зэргийг харгалзан үзэж 12 чиглэлийг сонгон потенциалын үнэлгээ хийсэн (зураг 123).

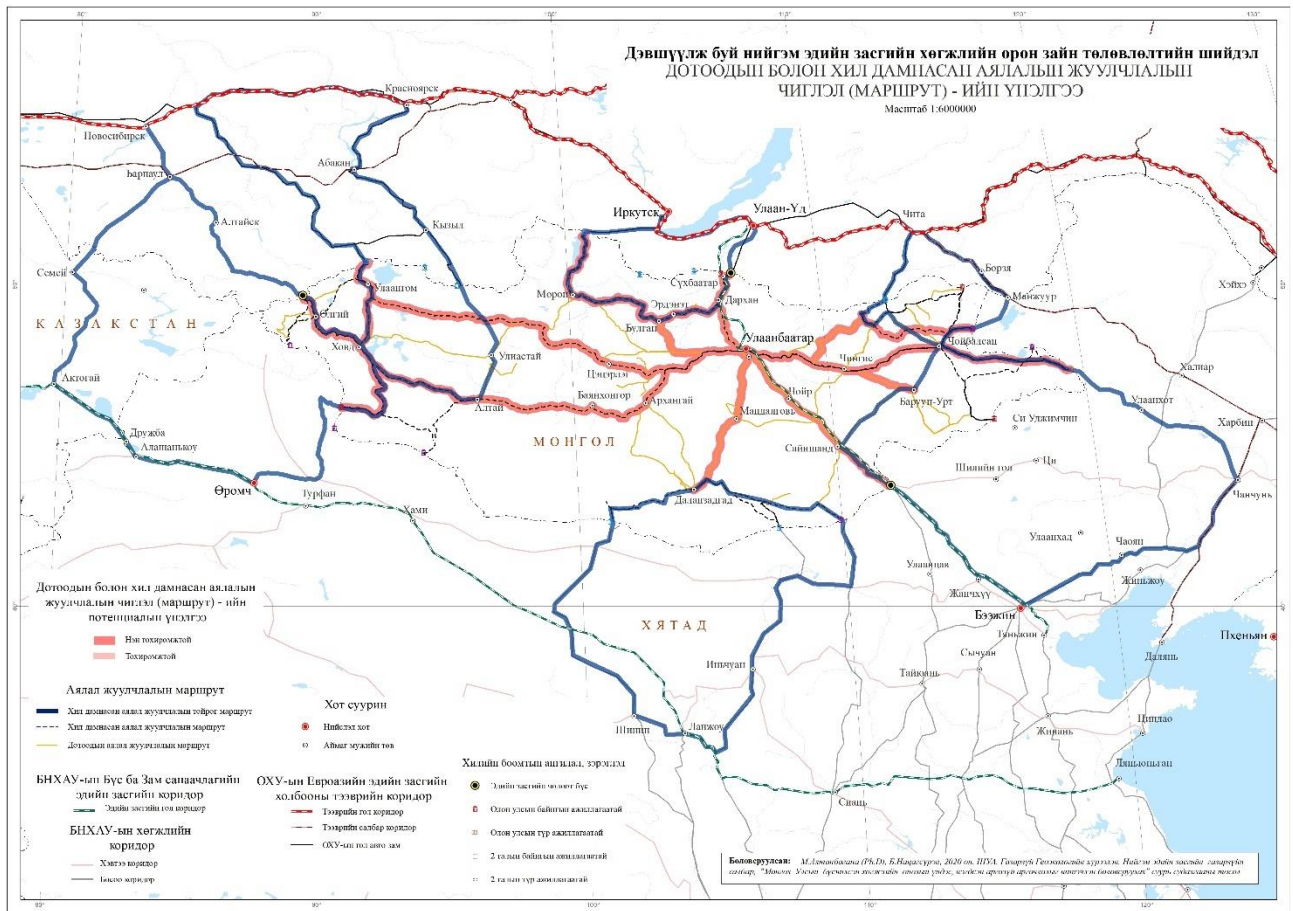
Сонгосон чиглэлүүдийн потенциалын үнэлгээг харахад 8.3 хувь нь сул, 25 хувь нь дунд зэрэг, 66.7 хувь нь сайн байна. Монгол орны төвийн бүсийг дайрсан аялал жуулчлалын гол чиглэлүүдийн потенциалын үнэлгээ сайн, зүүн бүсийг дайрсан аялал жуулчлалын гол чиглэлүүдийн потенциалын үнэлгээ дунд зэрэг, өмнөд хэсгийг дайрсан аялал жуулчлалын гол чиглэлийн потенциалын үнэлгээ сул байна. Хил орчмын болон хил дамнасан аялал жуулчлалын чиглэлүүдээс потенциалын үнэлгээ сул гарахад олон улсын чанартай авто зам давхцах эсэх, UNESCO болон бусад ОУ-ын гэрээ, конвенцид бүртгэгдсэн газар нутгаар дайрах эсэх, Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотоор дайрах эсэх, аялал жуулчлалын маршрутын дагуух хүн амын тоо, зэрэг шалгуур үзүүлэлтүүд нөлөөлж байна.



Зураг 123. Дотоодын болон хил дамнасан аялал жуулчлалын чиглэл (маршрут)-ийн үнэлгээ

Эх сурвалж: Эх сурвалж. Эрхзүйн мэдээллийн нэгдсэн систем. www.legalinfo.mn

Хил орчмын болон хил дамнасан аялал жуулчлалын 17 чиглэлүүдээс 9 чиглэлийг сонгон авч потенциалын үнэлгээ хийлээ (зураг 123). Сонгосон чиглэлүүдийн потенциалын үнэлгээг харахад 11.2 хувь нь сул, 44.4 хувь нь дунд зэрэг, 44.4 хувь нь сайн байна. Монгол орны төвийн бүсийг дайрсан аялал жуулчлалын гол чиглэлүүдийн потенциалын үнэлгээ сайн, баруун болон зүүн бүсийг дайрсан аялал жуулчлалын гол чиглэлүүдийн потенциалын үнэлгээ дунд зэрэг, өмнөд хэсгийг дайрсан аялал жуулчлалын гол чиглэлийн потенциалын үнэлгээ сул байна. Хил орчмын болон хил дамнасан аялал жуулчлалын чиглэлүүдээс потенциалын үнэлгээ сул гарахад олон улсын чанартай авто зам давхцах эсэх, UNESCO болон бусад ОУ-ын гэрээ, конвенцид бүртгэгдсэн газар нутгаар дайрах эсэх, Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотоор дайрах эсэх, аялал жуулчлалын маршрутын дагуух хүн амын тоо, эдийн засгийн CAREC-тай давхцах эсэх, эдийн засгийн интеграцитай давхцах эсэх зэрэг шалгуур үзүүлэлтүүд нөлөөлж байна.



Зураг 124. Дотоодын болон хил дамнансан аялал жуулчлалын чиглэл (маршрут)-ийн үнэлгээнд хийсэн төлөвлөлтийн шийдэл

Эх сурвалж: Эх сурвалж. Эрхзүйн мэдээллийн нэгдсэн систем. www.legalinfo.mn

Хил орчмын аялал жуулчлалын чиглэл баруун болон зүүн бүсэд дунд зэрэг байгаа бөгөөд эдгээр чиглэлийг анхаарч хөгжүүлэх хэрэгцээ шаардлага байна. Эдгээр чиглэлийг хөгжүүлснээр баруун бүсэд Их Алтайг тойрсон гурван улсыг дайрсан аялал жуулчлалын маршрут, Зүүн бүсэд Алтан гурвалжин буюу Чита, Борзв, Хайлаар, Чойбалсан гэсэн хотуудыг дайрсан аялал жуулчлалын маршрут, хойд хэсгээр Хөвсгөл-Байгал нуурын аялал жуулчлалын тойрог хэлбэрийн аялал жуулчлалын маршрут, Даланзадгад, Иньчуан, Ланжоу, Шинин гэсэн хотуудыг дайрсан аялал жуулчлалын маршрут, Сайншанд, Баруун-Урт, Чойбалсан, Улаанхот, Чанчунь, Чаоян, Бээжин, Жанчхүү зэрэг хотуудыг дайрсан тойрог аялал жуулчлалын маршрут, Улиастай, Алтай, Ховд, Улаангом, Кызыл, Абакан, Красноярск зэрэг хотуудыг дайрсан тойрог хэлбэрийн хил орчмын аялал жуулчлалын маршрут гарах бүрэн боломж харагдаж байна (зураг 124).

Судалгааны үр дүн

Аялал жуулчлал хөгжүүлэх бүсчлэлийг өв соёлын аялал жуулчлалын нөөц, байгалийн аялал жуулчлалын нөөц, түүхийн аялал жуулчлалын нөөц, тусгай сонирхлын аялал жуулчлалын нөөц тэдгээрийн газарзүйн байршилтай уялдуулан орон зайн дүн шинжилгээ хийж 13 аялал жуулчлалын кластерын бүсийг гаргаж ирсэн. 13 аялал жуулчлалын кластерийн бүсүүдийг ward –ын аргыг ашиглан тээврийн дэд бүтэц, логистик, эдийн засгийн коридор, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, суурин газар зэргийг харгалзан 5 аялал жуулчлалын бүсчлэлийг гаргаж ирсэн (зураг 125).

аялан, ховор жигүүртэн шувууд болон усны амьтдыг үзэх, загасчлах чиглэлээр Увс нуур, мөн Хар-ус нуурын өмнөд эргээр аялал жуулчлалын бааз байгуулах нөөц байна. Баян-Өлгий, Ховд, Увс аймгийн Алтай Таван богд, Цамбагарав, Цэнгэл хайрхан, Мөнх хайрхан, Цагаан дэглий, Цагаан шувуут, Түргэний нуруу, Хархираа зэрэг өндөр уулсад уулын аялал, Тэс Түргэн, Хархираа, Хангилцаг зэрэг түргэн урсгалт голуудаар, мөн Ховд аймгийн Хар-ус нуурын хойд эргээр усан аялал хөгжүүлэх боломжтой.

2. 2-р бүсчлэл: Тусгай сонирхлын болон байгалийн үзэсгэлэнт газрууддаа түшиглэн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх маш тохиромжтой нутаг юм. Отгонтэнгэр, Булнай, Хангайн нурууны өндөр уулс, Их Монголын элсэн манхан, Завхан, Идэр, Тэсийн түргэн урсгалт голууд, Отгон, Тэлмэн, Түдэвтэй сумын үзэсгэлэнт газрууд болон нууруудыг түшиглэн аялал жуулчлалын бааз, отгууд байгуулах; Хөвсгөл аймагт усан аялал, цаатаны амьдрал ахуй, шашны аялал, морин аялал, загасчлах аялал хөгжүүлэх боломжтой.
3. 3-р бүсчлэл: Орхон, Булган аймагт бизнес, амралт сувилал, спортын болон морин аялал, Архангай, Өвөрхангай аймагт түүх, соёл иргэншил, байгалийн, амралт сувилал, морин аяллын, Өмнөговь, Баянхонгор аймагт рашаан, сувилал, спорт аяллыг түлхүү хөгжүүлэх боломжтой байна.
4. 4-р бүсчлэл: Байгалийн болон Түүх, соёлын болон тусгай сонирхлын аялал жуулчлал хөгжих нөөц боломж байна.. Чингис, Их хаадын түүх, үйл амьдралтай холбоотой газар нутаг, морин аялал, усан аялал, загасчлах аялал, ууланд авирах, шувуу ажиглах аялал хөгжих боломжтой.
5. 5-р бүсчлэл: Дарьгангын байгалийн цогцолбор газар, Халх голын түүхэн дурсгалт газруудад байгалийн болон түүхийн аялал жуулчлал хөгжих нөөц боломж байна.

ДОЛОО. ДЭЭД БОЛОВСРОЛЫН СУРГАЛТЫН БАЙГУУЛЛАГЫГ НИЙГЭМ, ЭДИЙН ЗАСГИЙН ХӨГЖЛИЙН ОРОН ЗАЙН ТӨЛӨВЛӨЛТТЭЙ УЯЛДУУЛАН ШИЛЖҮҮЛЭХ СУДАЛГАА

Судалгааны үндэслэл

Монгол Улсын боловсролын тогтолцоо нь албан ба албан бус боловсролын нэгдэл байх бөгөөд сургуулийн өмнөх болон бага, дунд, мэргэжлийн, дээд боловсролоос бүрдэнэ [188]. Дээд боловсролын зорилго нь төрөөс боловсролын талаар баримтлах бодлогод тулгуурлан боловсролын үндсэн зарчим, олон улсын нийтлэг жишиг, хандлагад нийцүүлэн иргэнд дээд боловсрол олгоход оршино [189].

Хүн ам цөөн, газар нутаг том, байгалийн болон хөдөө аж ахуй, ашиг малтмалын нөөц ихтэй Монгол улсын хувьд хүн амын нутагшилт, суурьшилд чухал нөлөөтэй боловсролын, ялангуяа дээд боловсролын салбарыг бүсчлэн хөгжүүлэх нь чухал асуудал юм [190]. 2019-2020 оны хичээлийн жилийн байдлаар Монгол Улсын дээд боловсролын салбарт 95 дээд боловсролын байгууллага үйл ажиллагаа явуулж, түүнд 11.3 мянган хүн ажиллаж, 148.4 мянган хүн суралцаж [191] байгаа нь Монгол Улсын нийт хүн амын 5.0 орчим хувийг эзлэх үзүүлэлт юм. Энэхүү үзүүлэлтийг Улаанбаатар хотын дүнгээр авч үзвэл 2019-2020 онд дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын 91.8 хувь нь буюу 136.4 мянган хүн Улаанбаатар хотод суралцаж байгаа нь тус хотын нийт хүн амын 9.0 хувийг бүрдүүлж байна. Өөрөөр хэлбэл Монгол Улсын нийт хүн амын 46.7 хувь нь амьдарч байгаа Улаанбаатар хотын 10 хүн тутмын нэг нь дээд боловсролын байгууллагын суралцагч байна.

Дээд боловсролын салбарыг Бүсчилсэн хөгжилтэй уялдуулан хөгжүүлэх асуудал нь Монгол Улсын хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн үндсэн зорилтуудын нэг байсаар ирсэн. Тухайлбал: Монгол Улсын Их хурлын 2001 оны 57-р тогтоолоор батлагдсан “Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал”-ын 4.7.4 а-д “Бүсүүдэд их сургууль, коллежийн салбар, судалгаа мэдээллийн болон сургалтын төвүүд байгуулахыг дэмжиж тухайн бүс нутгийн хөгжлийн чиглэлтэй уялдсан боловсрол, шинжлэх ухааны шинэ хэв шинж бүхий тогтолцоог бүрдүүлэх” гэж заасан. Түүнчлэн “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн баримт бичигт “Дээд боловсролын сургалтын байгууллагуудыг олон улсын шаардлагад нийцүүлэн хөгжүүлэх, төгсөгчдийн ажил эрхлэлт болон ажил олгогчийн сэтгэл ханамжийн судалгаа хийж, хөтөлбөр сайжруулах, хамтын ажиллагааг бэхжүүлэх, хичээлийн 20-оос доошгүй багц цагийг дадлагын хөтөлбөрт шилжүүлэх бөгөөд орон нутаг дахь бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлтэй уялдуулан хөгжүүлнэ” гэжээ.

Тийм учраас Монгол Улсын дээд боловсролын салбарын өнөөгийн байдалд дүн шинжилгээ хийж, ирээдүйн төлөвийг тодорхойлон, бодлогын баримт бичигтэй нийцүүлэн бүсчилэн хөгжүүлэх зөвлөмж боловсруулах судалгааны ажил чухал шаардлагатай байна.

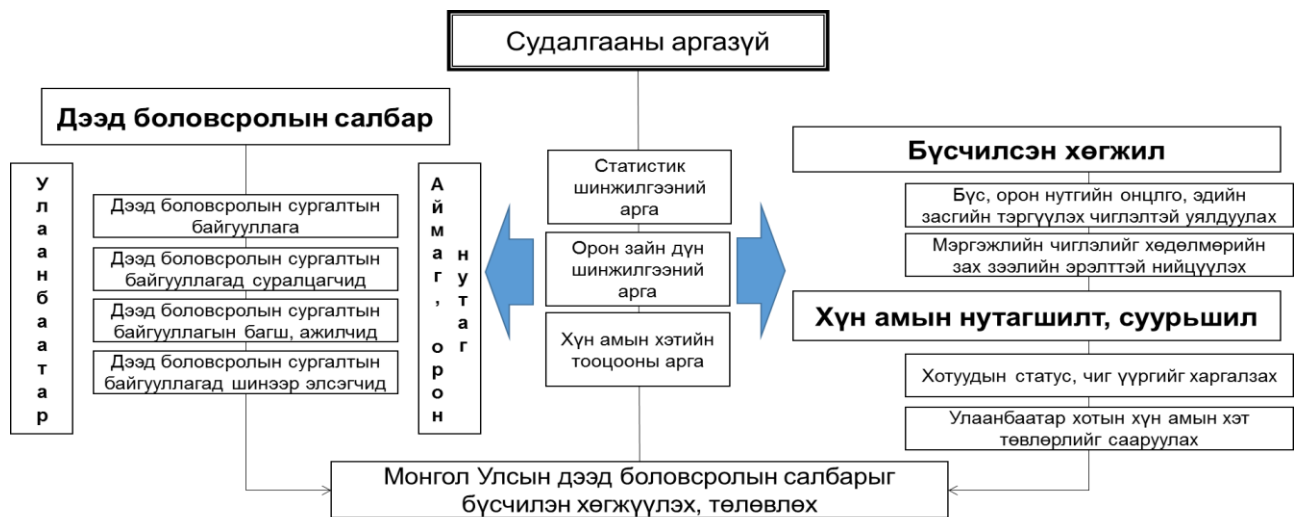
Судалгааны зорилго, аргазүй

Энэхүү судалгааны ажлын зорилго нь дээд боловсролын салбарыг бүсчилсэн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшлын асуудалтай уялдуулан хөгжүүлэх зөвлөмж боловсруулах бөгөөд дараах зорилтуудыг дэвшүүлсэн. Үүнд:

- Дээд боловсролын салбарын үндсэн үзүүлэлтүүдэд байршлаар дүн шинжилгээ хийх
- Дээд боловсролын хөгжилд аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын салбарын оруулж байгаа хувь нэмрийг тодорхойлох
- Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хөтөлбөрийн чиглэлийг улс, аймгийн зэрэглэлтэй хотуудын чиг үүрэгтэй уялдуулах
- Дээд боловсролын салбарыг бүсчилэн хөгжүүлэх замаар хүн амын хэт төвлөрлийг бууруулах хувилбарыг дэвшүүлэх

Дээд боловсролын салбарын статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг Боловсрол, шинжлэх ухааны яам нэгтгэн гаргадаг бөгөөд түүнийг нь ҮСХ олон улсын аргазүйн дагуу боловсруулан, тархаадаг нь бодлого боловсруулах, шийдвэр гаргах болон судалгаа, шинжилгээний ажилд шаардлагатай мэдээллийн эх сурвалж болдог. Дэвшүүлсэн зорилго, зорилтдоо хүрэхийн тулд дээд боловсролын салбарын үндсэн үзүүлэлтүүд болох их, дээд сургууль, суралцагчид, үндсэн багш, шинээр элсэгчид, ерөнхий боловсролын сургууль төгсөгчид зэрэг үзүүлэлтүүдийг 1990-2019 оны дүнгээр цуглуулж, “Боловсролын салбарын статистик үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлал”-ыг [192] ашиглан анхан шатны статистик боловсруулалтуудыг Microsoft Excel программ дээр хийсэн. Түүнчлэн эдгээр үзүүлэлтүүдийг байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жилийн дүнгээр цуглуулан боловсруулж, ArcGIS программ дээр сэдэвчилсэн зургууд зохиосон. Статистикийн болон орон зайн дүн шинжилгээний үр дүндээ үндэслэн, гадаад, дотоодын эрдэмтдийн бүтээл болон бодлогын баримт бичгүүдийг харьцуулсны үндсэн дээр бодлогын зөвлөмжүүдийг дэвшүүллээ (диаграмм 52).

Диаграмм 52. Судалгааны аргазүйн схем



Энэхүү судалгааны үндсэн зорилтуудын нэг нь дээд боловсролын салбарыг бүсчилэн хөгжүүлэх замаар Улаанбаатар хотын хүн амын хэт төвлөрлийг бууруулах зөвлөмж боловсруулах бөгөөд салбарын бусад судлаачдын үр дүнтэй уялдуулан дээд боловсролын салбарыг бүсчилэн хөгжүүлэх төлөвлөлтийн шийдлийг дэвшүүллээ. Ингэхдээ хүн амын хэтийн тооцоог ҮСХ-ноос 2015 онд хэвлэсэн “Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо”-ны аймаг тус бүрээр, хүн амын нэг насаар тооцсон мэдээллийг ашиглан дээд боловсролын сургалтын байгууллагад элсэх хүн амын тоог 2021-2030 онуудаар, аймаг бүрээр дараах томъёогоор тооцлоо. Үүнд:

$$P_n = (P_{(n-1)} * S(ave)) / 100$$

$P(n)$ – Тухайн онд дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн тоо

$P(n-1)$ – Өмнөх онд дээд боловсролын байгууллагад элсэх насны хүн амын тоо

$S(ave)$ – Шинээр элсэгчдийн хамран сургалтын дундаж хувь (2016-2018 оны хичээлийн жилээр)

2021-2030 он хүртэлх тооцоондоо А хувилбар-одоогийн хандлагаар (нийт элсэгчдийн 90 хувь нь Улаанбаатарт, 10 хувь нь аймаг, орон нутагт), Б хувилбар-бүсчилсэн хандлагаар (Улаанбаатарт элсэгчдийн тоог 2021 оноос жил бүр дунджаар 5 хувь бууруулан 2030 онд нийт элсэгчдийн 40 хувь нь Улаанбаатарт, 60 хувь нь аймаг, орон нутагт) ашигласан.

Манай оронд дээд боловсролын салбарыг бүсчилсэн хөгжлийн бодлоготой уялдуулан хөгжүүлэх талаар явуулсан судалгааны материал хомс бөгөөд энэхүү судалгааны ач холбогдол нь Монгол Улсын дээд боловсролын салбарын өнөөгийн байдалд дүн шинжилгээ хийж,

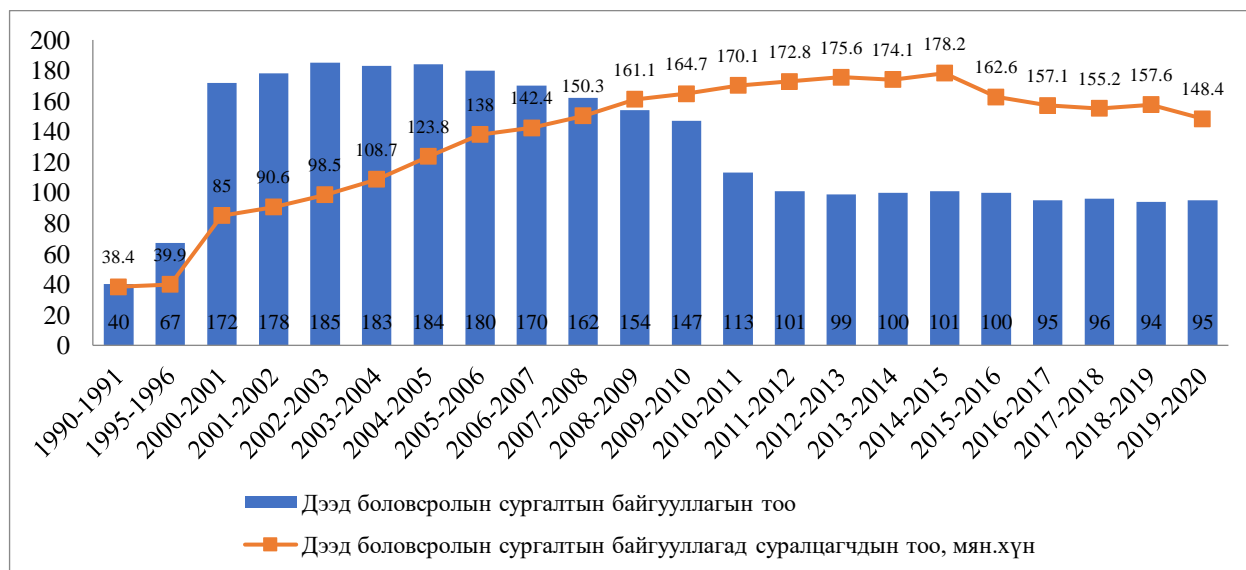
Улаанбаатар хотод хэт төвлөрсөн байдлыг багасгах, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагуудын бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, оролцоог сайжруулах, бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэл болон улс, аймгийн зэрэглэлтэй хотуудын статус, чиг үүргийг харгалзан их, дээд сургуулийн салбарыг байгуулах зэрэг асуудлуудыг судлан, дээд боловсролын салбарыг бүсчилэн хөгжүүлэх санал, зөвлөмжүүдийг дэвшүүлсэн явдал юм.

Судалгааны үр дүн

1. Дээд боловсролын салбарын хөгжил, тулгамдсан асуудал

Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллага нь их сургууль, дээд сургууль, коллеж гэсэн ангилалтай [189] байх бөгөөд дээд боловсролын сургалтын байгууллагын тоо 1990-2005 он хүртэл нэмэгдэх, 2005-2020 он хүртэл буурах хандлагатай байна. Тухайлбал: Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын тоо 1990-1991 оны хичээлийн жилийн байдлаар 40 байснаа тогтвортой өссөөр 2004-2005 оны хичээлийн жилд 184 болж өссөн байна. Харин түүнээс хойш тогтмол буурч 2019-2020 оны хичээлийн жилийн байдлаар 95 болжээ (диаграмм 53). Ийнхүү буурсан нь Монгол Улсын Засгийн газраас Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын шалгуурыг өндөрсгөж, чанаржуулсантай холбоотой.

Диаграмм 53. Дээд боловсролын сургалтын байгууллага болон суралцагчдын тооны өөрчлөлт, 1990-2020



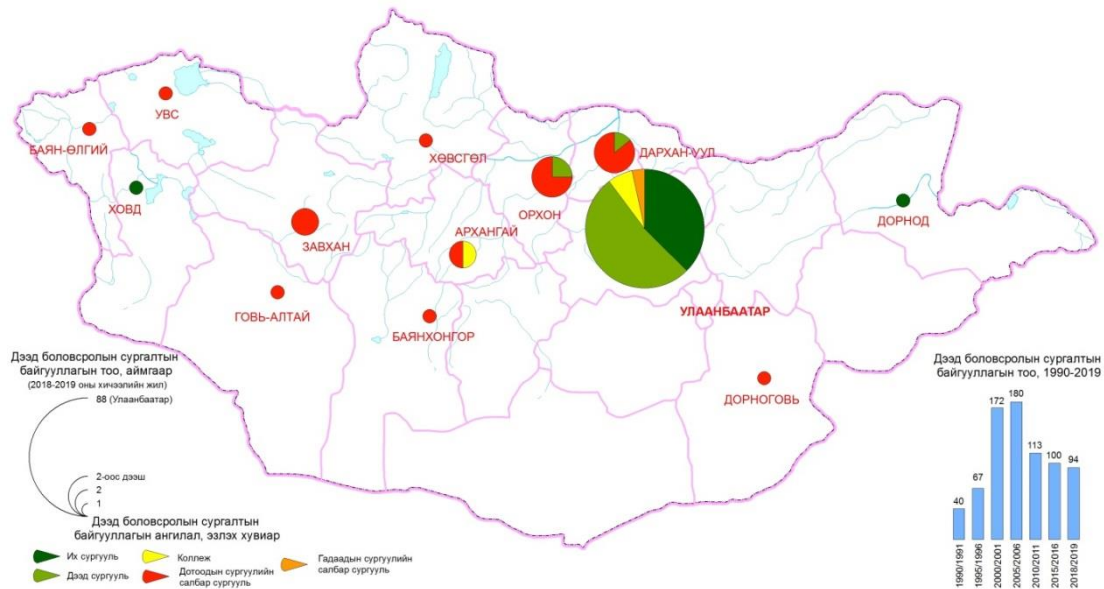
Эх сурвалж: БСШУСЯ “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистикийн мэдээллийн танилцуулга” 2020 он

Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын тоо 1990-2015 онуудад тогтмол өсөх, 2015-2020 онуудад буурах хандлагатай байна. Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын тоо 1990-1991 оны хичээлийн жилд 38.4 мян.хүн байснаа 139.8 мян.хүн буюу 364.0 хувиар өсч 2014-2015 оны хичээлийн жилд 178.2 мян.хүн болж нэмэгдсэн байна. 2014-2015 оны хичээлийн жилээс хойш 29.8 мян.хүн буюу 16.7 хувиар буурч 2019-2020 оны хичээлийн жилийн байдлаар 148.4 мян.хүн болжээ.

Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллага болон суралцагчдын тоонд буурах хандлага ажиглагдаж байгаа боловч дээд боловсролын салбарын голлох үзүүлэлтүүдийг байршлаар авч үзэхэд зөвхөн Улаанбаатар хотод төвлөрсөн нь анхаарал хандуулах шаардлагатай асуудал юм. Тухайлбал: Монгол улсад 2018-2019 хичээлийн жилийн дүнгээр 94 их, дээд сургууль, коллеж үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас 87 буюу 92.5 хувь нь Улаанбаатар хотод, 7 нь буюу 7.5 хувь нь аймаг, орон нутагт байрлаж байна. Аймаг, орон нутагт 7 бие даасан байгууллага үйл ажиллагаа явуулахаас гадна төрийн өмчийн АШУИС-ийн салбар 3,

МУИС-ийн салбар 2, ШУТИС-ийн салбар 2, МУБИС-ийн салбар 1, СУИС-ийн салбар 1, Ховд их сургуулийн салбар 1, ХҮИС-ийн салбар 1, төрийн бус өмчийн Мандах их сургуулийн салбар-1, Хүмүүнлэгийн ухааны их сургуулийн салбар-1, Этүгэн их сургуулийн салбар-1, Хөдөлмөр, нийгмийн харилцааны дээд сургуулийн салбар-1 зэрэг нийт 15 салбар сургууль байна (зураг 126).

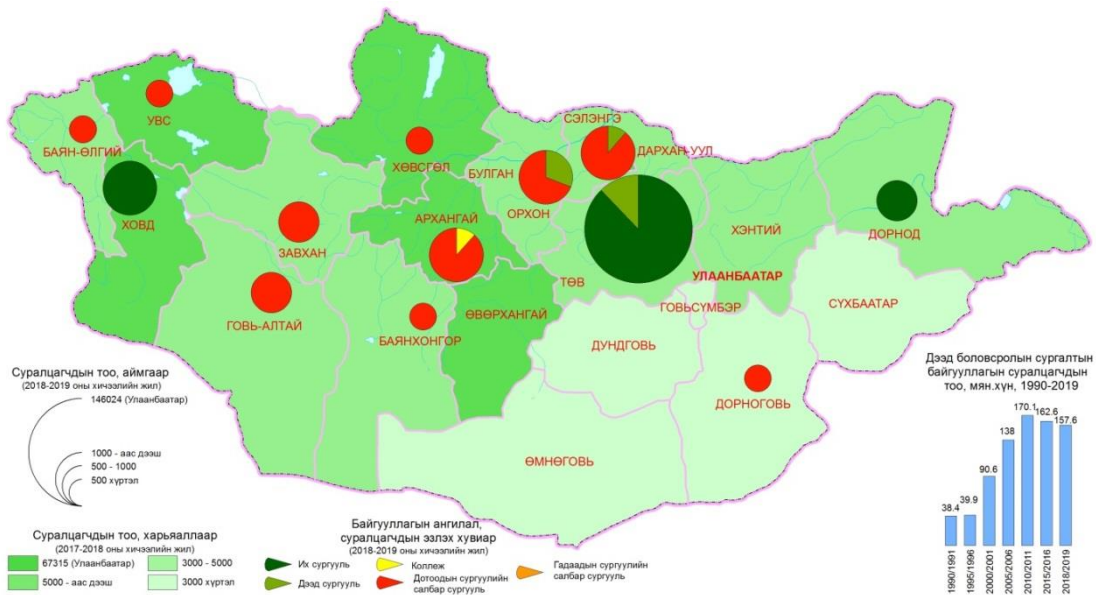
Үйл ажиллагаа явуулж байгаа их, дээд сургууль, коллежийн тоог өмчийн хэлбэрээр авч үзвэл 2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар 77.7 хувийг төрийн бус өмчийн, 19.1 хувийг төрийн өмчийн, 3.2 хувийг гадаадын их сургуулийн салбар сургууль эзлэх бөгөөд нийт дээд боловсролын байгууллагын 37.2 хувь нь их сургууль, 52.1 хувь нь дээд сургууль, 7.4 хувь нь коллежийн ангилалд багтаж, 3.2 хувь нь гадаадын сургуулийн салбар байна [193].



Зураг 126. Дээд боловсролын сургалтын байгууллага, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил

Эх сурвалж: БСШУСЯ “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистикийн мэдээллийн танилцуулга” 2020 он

Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллагад 2018-2019 оны хичээлийн жилийн дүнгээр 157.6 мян.хүн суралцаж байгаагаас 146.0 мян.хүн буюу 92.6 хувь нь Улаанбаатар хотод, 11.6 мян.хүн буюу 7.4 хувь нь аймаг, орон нутагт (салбар сургуулиуд ороод) суралцаж байна. Харин суралцагчдын тоог орон нутгийн харьяаллаар нь авч үзвэл нийт суралцагчдын 42.7 хувь нь Улаанбаатар хотын, 57.3 хувь нь аймаг, орон нутгийн харьяалалтай байна (зураг 127).

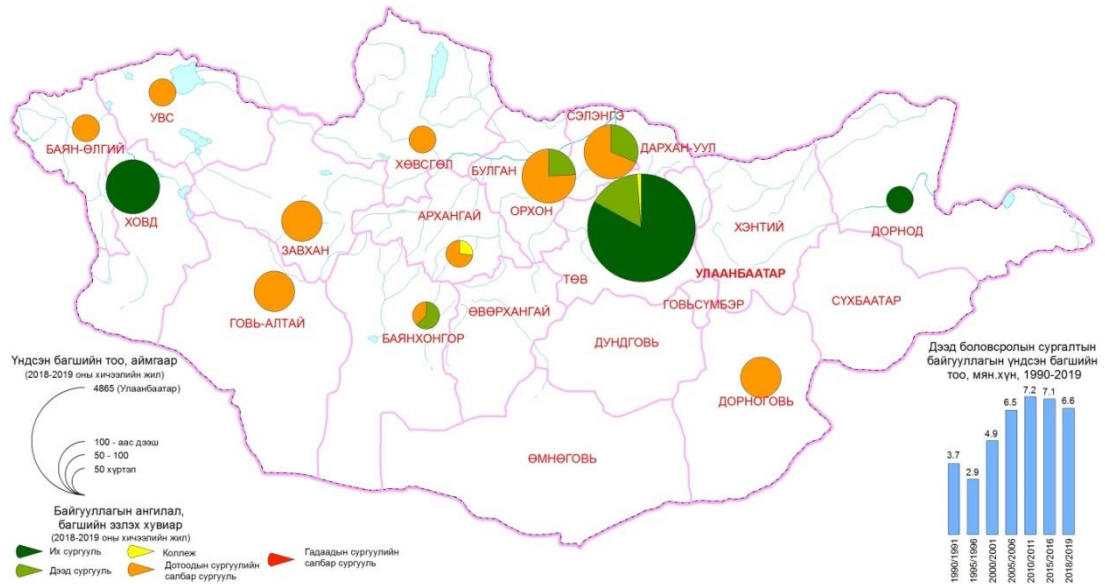


Зураг 127. Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын суралцагчид, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил

Эх сурвалж: БСШУСЯ “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистикийн мэдээллийн танилцуулга” 2020 он

Нийт суралцагчдын тоог дээд боловсролын зэргээр авч үзвэл 2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар 0.2 хувь нь дипломын, 82.8 хувь нь бакалаврын, 14.3 хувь нь магистрын, 2.7 хувь нь докторын хөтөлбөрт хамрагдаж байгаа бөгөөд 87.2 хувь нь их сургуульд, 12.3 хувь нь дээд сургуульд, 0.3 хувь нь коллежид, 0.2 хувь нь гадаадын салбар сургуульд суралцаж байна [193].

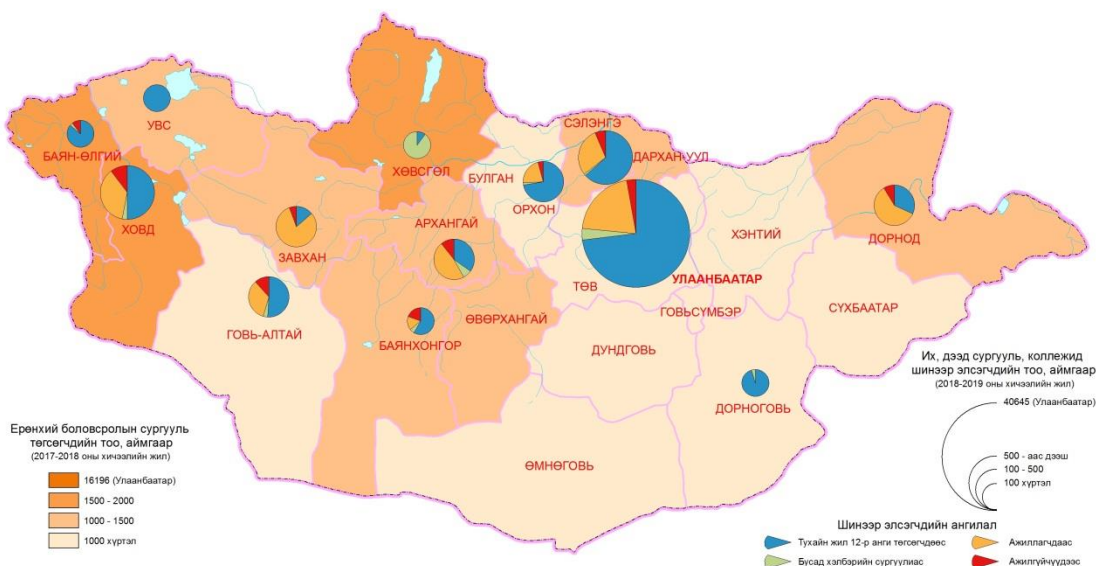
2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар дээд боловсролын сургалтын байгууллагад нийт 12.6 мян.хүн ажиллаж байгаагийн 6.6 мян.хүн буюу 52.7 хувь нь үндсэн багш байна. Үндсэн багшийн тоог албан тушаалын зэргээр авч үзвэл 2.8 мянга буюу 41.9 хувь нь багш, 1.9 мянга буюу 29.0 хувь нь ахлах багш, 0.6 мянга буюу 9.6 хувь нь профессор байгаа бөгөөд ажилласан жилээр авч үзвэл 18.1 хувь нь 1-5 жил, 22.4 хувь нь 6-10 жил, 19.1 хувь нь 11-15 жил, 14.7 хувь нь 16-20 жил, 11.0 хувь нь 21-25 жил, 14.7 хувь нь 25 ба түүнээс дээш жил ажилласан багш нар байна. Харин дээд боловсролын сургалтын байгууллагын үндсэн багшийг байршлаар авч үзвэл 72.9 хувь нь буюу 4.8 мян.багш нь Улаанбаатар хотод, 3.4 хувь нь буюу 226 нь Дархан-Уул аймагт, 1.9 хувь нь 129 нь Ховд аймагт, 1.8 хувь буюу 120 нь Орхон-Уул аймагт, үлдсэн 20.0 хувь нь бусад аймгуудад ноогдож байна (зураг 128).



Зураг 128. Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын үндсэн багш, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил

Эх сурвалж: БСШУСЯ “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистикийн мэдээллийн танилцуулга” 2020 он

2017-2018 оны хичээлийн жилийн байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд 40.5 мянган сурагч ерөнхий боловсролын сургуулийг төгссөн бөгөөд нийт төгсөгчдийн 24.3 мянга буюу 60.1 хувь нь аймаг, орон нутагт, 16.1 мянга буюу 39.9 хувь нь Улаанбаатар хотод хамаарагдаж байна. Харин 2018-2019 оны хичээлийн жилд дээд боловсролын сургалтын байгууллагад 44.1 суралцагч шинээр элссэн бөгөөд нийт шинээр элсэгчдийн 71.6 хувь нь тухайн жилд ерөнхий боловсролын сургуулийн 12 дугаар ангийг төгсөж бүрэн дунд боловсрол эзэмшигчид, 3.4 хувийг бусад хэлбэрийн сургуулиас, 21.8 хувийг ажиллагчдаас, 3.2 хувийг ажилгүй иргэдээс элсэгчид эзэлж байна [193]. Өөрөөр хэлбэл 2017-2018 онд ерөнхий боловсролын сургуулийг төгсөгчдийн 77.7 хувь нь 2018-2019 оны хичээлийн жилд дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсчээ. Түнчлэн дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчдийг байршлаар авч үзвэл нийт шинээр элсэгчдийн 3.4 мянга буюу 7.8 хувь нь аймаг, орон нутагт, 40.6 мянга буюу 92.2 хувь нь Улаанбаатар хотын дээд боловсролын байгууллагуудад шинээр элсэж байна. Харин засаг захиргааны харьяаллаар авч үзвэл нийт шинээр элсэгчдийн 42.7 хувь нь Улаанбаатарын, 57.3 хувь нь аймаг, орон нутгийн харьяалалтай байна (зураг 129).



Зураг 129. Ерөнхий боловсролын сургууль төгсөгчид ба дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчдийн тоо, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил

Эх сурвалж: БШУЯ “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистикийн мэдээллийн танилцуулга” 2020 он

Хүснэгт 108. Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад зарим үзүүлэлт, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил

№	Дээд боловсролын зарим үзүүлэлт	Улаанбаатарт		Аймаг, орон нутагт		Улсын дүн	
		Тоо, мян.хүн	Эзлэх хувь	Тоо, мян.хүн	Эзлэх хувь	Тоо, мян.хүн	Эзлэх хувь
1	Дээд боловсролын сургалтын байгууллага	87	92.5	7	7.5	94	100
2	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын ажиллагчид	11.2	88.9	1.4	11.1	12.6	100
3	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчид	146	92.6	11.6	7.4	157.6	100
4	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчид	40.6	92.2	3.4	7.8	44	100

Эх сурвалж: УСГ, Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл, 2019

Монгол Улсын дээд боловсролын салбарын үндсэн үзүүлэлтэд дүн шинжилгээ хийж үзэхэд дээд боловсролын салбар зөвхөн Улаанбаатар хотод төвлөрсөн байгаа нь харагдаж байна. Тухайлбал: Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын 92.5 хувь нь, ажиллагчдын 88.9 хувь нь, суралцагчдын 92.6 хувь нь, их, дээд сургууль, коллежид шинээр элсэгчдийн 92.2 хувь нь тус тус зөвхөн Улаанбаатар хотод байрлаж байна (хүснэгт 108). Ингэж дээд боловсролын салбар зөвхөн Улаанбаатар хотод төвлөрсөн байгаа нь аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагын хөгжлийг сааруулаад зогсохгүй Монгол улсын бүсчилсэн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшлын тогтолцоонд сөргөөр нөлөөлж байна.

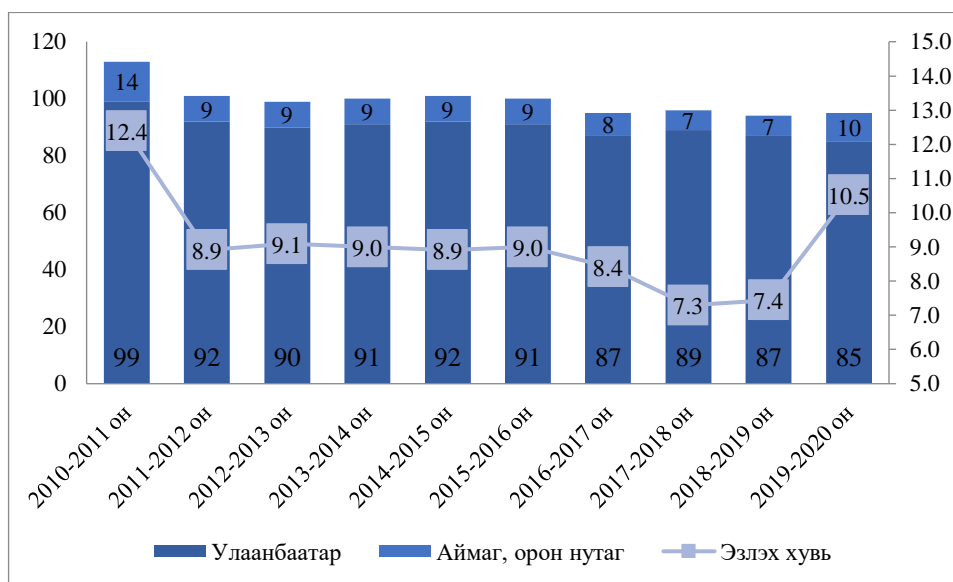
2. Дээд боловсролын хөгжилд аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын салбарын оруулж буй хувь нэмэр

Аймаг, орон нутагт дээд боловсролын салбарыг дэмжин хөгжүүлэх нь улс орны бүс нутгийн хөгжилд чухал ач холбогдолтой бөгөөд дээд боловсролын салбар нь зөвхөн нийслэл хотдоо хэт төвлөрсөн Монгол Улсад аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагуудыг дэмжин

хөгжүүлэх нь дээд боловсролын салбарыг хөгжүүлээд зогсохгүй Бүсчилсэн хөгжил, Хүн амын нутагшилт, суурьшлын асуудалд чухал үүрэг гүйцэтгэх юм [190].

Сүүлийн жилүүдэд тоо нь буурах хандлагатай байгаа Монгол Улсын дээд боловсролын салбарт үйл ажиллагаа явуулж байгаа байгууллагуудыг байршлаар авч үзвэл Улаанбаатар хотын үзүүлэлт 2010-2011 оны хичээлийн жилд 99 байснаа тогтмол буурсаар 2019-2020 оны хичээлийн жилд 85 болж, 14-өөр буурсан бол аймаг, орон нутгийн үзүүлэлт 2010-2011 оны хичээлийн жилд 14 байснаа тогтмол буурсаар 2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар 7 болж, 2 дахин буурчээ. Харин 2019-2020 оны хичээлийн жилийн байдлаар буцаж өсөн 10 болсон байна. Нийт дээд боловсролын сургалтын байгууллагуудын тоонд аймаг, орон нутгийн эзлэх хувийг сүүлийн арван жилээр авч үзэхэд бас л буурах хандлагатай байгаа бөгөөд 2010-2011 оны хичээлийн жилд 12.4 хувь байснаа 2018-2019 оны хичээлийн жилд 7.4 болж, 5 пунктээр буурсан бол 2019-2020 оны хичээлийн жилд бага зэрэг өсч 10.5 хувь болсон байна (диаграмм 54).

Диаграмм 54. Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын тоо, байршлаар, 2010-2019 он



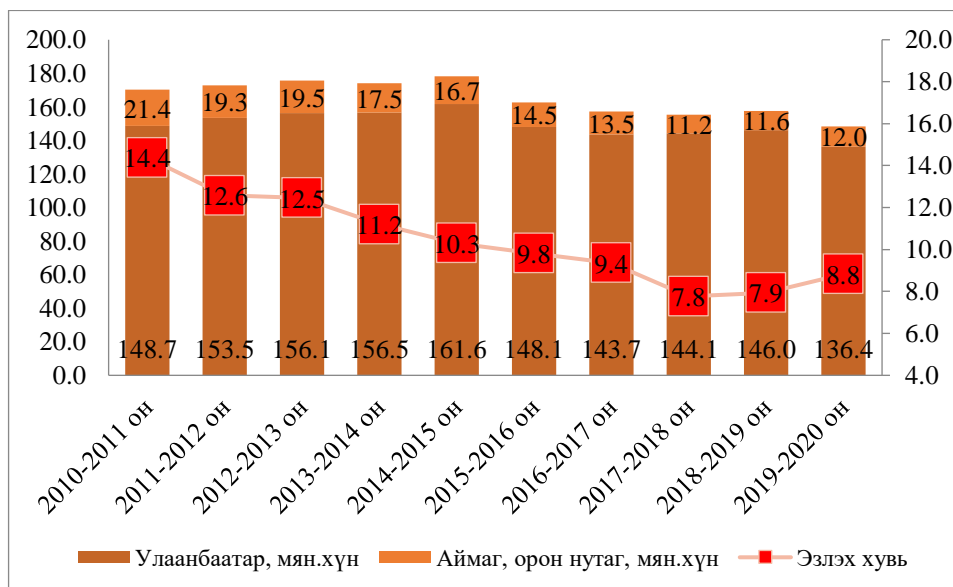
Эх сурвалж: YCX, www.1212.mn

2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар аймаг, орон нутагт Ховд их сургууль (Ховд), Дорнод их сургууль (Дорнод), Дархан дээд сургууль (Дархан-Уул), Маргад дээд сургууль (Орхон), Далай ван дээд сургууль (Хөвсгөл), Худалдааны үндэсний дээд сургууль (Баянхонгор), Гурвантамир коллеж (Архангай) зэрэг бие даасан 7 дээд боловсролын сургалтын байгууллага үйл ажиллагаа явуулж байна. Аймаг, орон нутаг дахь дээд боловсролын сургалтын байгууллагуудыг суралцагчдын тоо Улаанбаатар хотынхоос харьцангуй бага, цөөрөх хандлагатай байгаа бөгөөд 2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар Ховд их сургууль (2340), Дорнод их сургууль (718), Маргад дээд сургууль (502), Дархан дээд сургууль (405), Далай ван дээд сургууль (152), Худалдааны үндэсний дээд сургууль (85), Гурвантамир коллеж (121) суралцагчтай байна.

Аймаг, орон нутаг дахь их, дээд сургуулийн тоо буурч байгаатай адил тэдгээрт суралцагчдын тоо ч мөн буурах хандлагатай байна. Тухайлбал: Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын тоог байршлаар, сүүлийн арван жилийн дүнгээр авч үзвэл Улаанбаатар хотод 2010-2011 оны хичээлийн жилд 148.7 мян.хүн суралцаж байсан бол бага зэрэг буурч 2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар 146.0 мян.хүн болсон бол аймаг, орон нутагт энэ үзүүлэлт 2010-2011 оны хичээлийн жилд 21.4 мян.хүн суралцаж байсан бол тогтмол буурсаар 2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар 11.6 мян.хүн болж, бараг 2 дахин багасчээ. Монгол Улсын нийт дээд боловсролын байгууллагад суралцагчдын тоонд аймаг, орон нутагт сурч байгаа

суралцагчдын эзлэх хувийг сүүлийн арван жилээр авч үзвэл 2010-2011 оны хичээлийн жилд 14.4 хувь байснаа тогтмол буурсаар 2018-2019 оны хичээлийн жилд 7.9 болж, 6.5 пунктээр буурсан байна (диаграмм 55).

Диаграмм 55. Дээд боловсролын байгууллагад суралцагчдын тоо, байршлаар, 2010-2019 он



Эх сурвалж: YCX, www.1212.mn

Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын тоо нь ерөнхий боловсролын сургуулийг төгсөгчид болон их, дээд сургуульд шинээр элсэгчдийн тооноос шууд хамааралтай байдаг бөгөөд аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчдийн тоо буурах хандлагатай байна.

Ийнхүү Монгол Улсын дээд боловсролын салбарын хөгжилд аймаг, орон нутгийн их, дээд сургуулийн оруулж байгаа хувь нэмэр буурч байгаа нь аймаг, орон нутагт ерөнхий боловсролын сургууль төгсөгчдийн дийлэнх нь ирээдүйн ажлын байрны баталгаа, сургалтын чанарыг харгалзалгүй Улаанбаатар хотод дээд боловсрол эзэмших сонголт хийж, сургуулиа төгсөөд ихэнх нь үргэлжлүүлэн сурах, ажиллаж амьдрахаар үлддэг нь бүс нутагт соёл, эдийн засгийн хөгжил, хөдөлмөрийн зах зээл, ажлын байр, хүн амын амьжиргааны түвшин нийслэлээс доогуур байдагтай холбоотой. Нөгөө талаас залуучуудын хот руу тэмүүлсэн хүсэл, төрийн бодлогын хэрэгжилт хангалтгүй байгаагаас дээд боловсролын салбар бизнес болоод байгааг дурдах хэрэгтэй. Манай улсын их, дээд сургуулиуд орлогынхоо 80-95 хувийг сургалтын болон оюутны байрны төлбөр гэх мэт оюутанд үзүүлэх үйлчилгээний төлбөрөөс бүрдүүлж байгаа учир оюутны тооны хойноос хэт хөөцөлдөх үзэгдэл газар авч, дээд боловсрол бараг бүх нийтийн шинжтэй болоод байна [194]. Нөгөө талаас “Элсэгчдийн тоог боловсролын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас тогтоосон шаардлага, дээд боловсролын сургалтын орчны болон холбогдох бусад стандартад нийцүүлэн дээд боловсролын сургалтын байгууллагын удирдах зөвлөл тогтооно” гэж Дээд боловсролын тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.2-т заасан байдгаас шалтгаалан Улаанбаатар хот дахь сургуулиуд, аймаг, орон нутгийн төгсөгчдөөс аль болох олон оюутан элсүүлэн, Улаанбаатар хотод авчран сургах болсон зэргээс шалтгаалан дээд боловсролын салбар зөвхөн Улаанбаатар хотод төвлөрч, аймаг, орон нутгийн их, дээд сургууль хөгжих боломжгүй болж байна.

Тийм учраас Улаанбаатар хотын дээд боловсролын байгууллагад аймаг, орон нутгаас шинээр элсэх оюутны тоог хязгаарлаж, бүс нутгийн их, дээд сургуульд элсэх боломжийг дэмжих замаар аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагуудыг бодлогоор дэмжин хөгжүүлэх шаардлагатай байна. Ийм нөөц бололцоо байгаа нь 2017-2018 оны хичээлийн жилийн дүнгээр ерөнхий боловсролын сургууль төгсөгчдийн 60.1 хувь буюу 24.3 мянган төгсөгч, 2018-2019

оны хичээлийн жилийн дүнгээр дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчдийн 57.3 хувь буюу 25.2 мянган шинээр элсэгч, дээд боловсролын байгууллагад суралцагчдын 55.9 хувь буюу 88.1 мянган суралцагчид нь аймаг, орон нутгийн харьяалалтай байгаагаас харагдаж байна (хүснэгт 109).

Хүснэгт 109. Дээд боловсролын зарим үзүүлэлт, орон нутгийн харьяаллаар, 2018-2019 он

№	Дээд боловсролын зарим үзүүлэлт	Улаанбаатарт		Аймаг, орон нутагт		Улсын дүн	
		Тоо, мян.хүн	Эзлэх хувь	Тоо, мян.хүн	Эзлэх хувь	Тоо, мян.хүн	Эзлэх хувь
1	Ерөнхий боловсролын сургуулийн 12 дугаар анги төгсөгчид	16.1	39.9	24.3	60.1	40.5	100
2	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчид	18.8	42.7	25.2	57.3	44	100
3	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчид	69.5	44.1	88.1	55.9	157.6	100

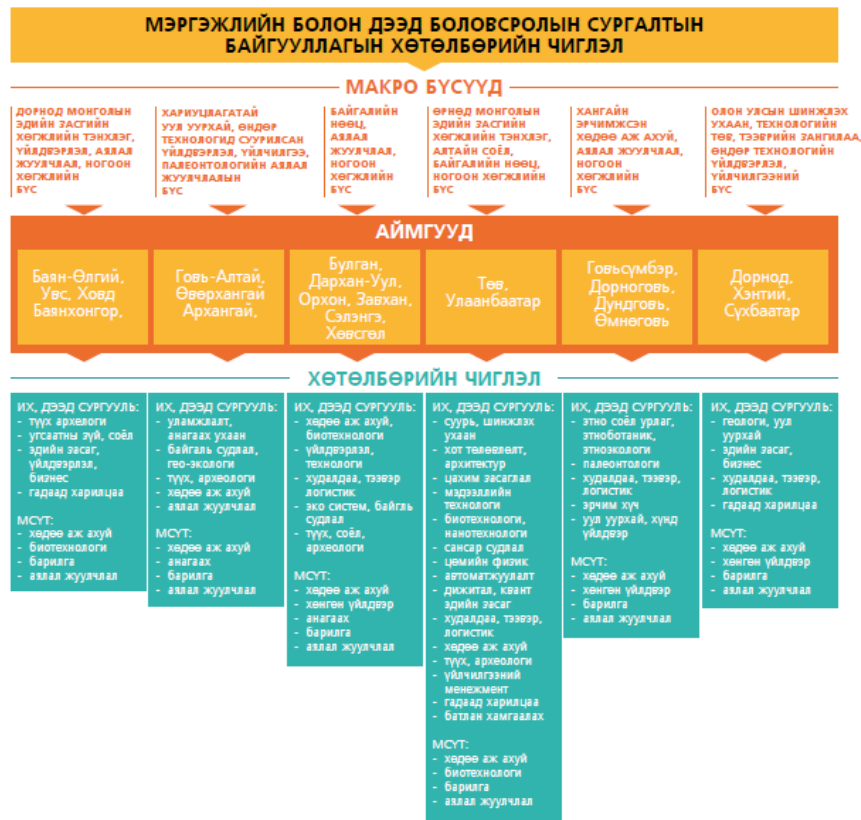
Эх сурвалж: БШУЯ “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистикийн мэдээллийн танилцуулга” 2020 он

Монгол Улсын дээд боловсролын салбарыг бүсчилэн хөгжүүлэхийн тулд бүсийн тулгуур төв, улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотуудад их, дээд сургууль, тэдгээрийн салбарыг түлхүү байгуулах, шилжүүлж, орон нутгийн ерөнхий боловсролын сургууль төгсөгчдийг шинээр элсүүлэх замаар аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагуудыг дэмжин хөгжүүлэх шаардлагатай байна.

3. Дээд боловсролын байгууллагын хөтөлбөрийн чиглэлийг бүс нутгийн болон улс, аймгийн зэрэглэлтэй хотуудын чиг үүрэгтэй уялдуулах нь

“Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичигт “Их, дээд сургууль, МСҮТ, ЕБС-ийг тухайн орон нутаг, бүс нутгийн хүний хөгжлийн төв болгон хөгжүүлэх бөгөөд мэргэжлийн болон дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хөтөлбөрийн чиглэлийг орон нутаг дахь бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлтэй уялдуулан хөгжүүлнэ” гэжээ. Тухайлбал: Баян-Өлгий, Увс, Ховд, Говь-Алтай аймгууд бүхий Өрнөд Монголын эдийн засгийн хөгжлийн тэнхлэг, Алтайн соёл, байгалийн нөөц, ногоон хөгжлийн бүсэд түүх археологи, угсаатны зүй, эдийн засаг, үйлдвэрлэл, бизнес, гадаад харилцааны, Говь-Алтай, Өвөрхангай, Архангай аймгууд бүхий Байгалийн нөөц, аялал жуулчлал, ногоон хөгжлийн бүсэд уламжлалт анагаах ухаан, байгаль судлал, гео-экологи, түүх археологи, хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлалын, Говьсүмбэр, Дорноговь, Дундговь, Өмнөговь аймгууд бүхий Хариуцлагатай уул уурхай, өндөр технологид суурилсан үйлдвэрлэл үйлчилгээ, палеонтологийн аялал жуулчлалын бүсэд этно соёл урлаг, этноботаник, этноэкологи, палеонтологи, худалдаа, тээвэр, логистик, эрчим хүч, уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн, Дорнод, Хэнтий, Сүхбаатар аймгууд бүхий Дорнод Монголын эдийн засгийн хөгжлийн тэнхлэг, үйлдвэрлэл, аялал жуулчлал, ногоон хөгжлийн бүсэд геологи, уул уурхай, эдийн засаг, бизнес, худалдаа, тээвэр, логистик, гадаад харилцааны Сэлэнгэ, Дархан-Уул, Орхон, Булган, Архангай, Хөвсгөл, Завхан аймгууд бүхий Хангайн эрчимжсэн хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлал, ногоон хөгжлийн бүсэд хөдөө аж ахуй, биотехнологи, үйлдвэрлэл, худалдаа, тээвэр логистик, экосистем, байгаль судлал, түүх, соёл, археологийн, Төв аймаг болон Улаанбаатар хотыг хамарсан Олон улсын шинжлэх ухаан, технологийн төв, тээврийн зангилаа, өндөр технологийн үйлдвэрлэл, үйлчилгээний бүсэд суурь шинжлэх ухаан, хот төлөвлөлт, архитектур, цахим засаглал, мэдээллийн технологи, био болон нанотехнологи, сансар судлал, цөмийн физик, автоматжуулалт, дижитал, квант эдийн засаг, худалдаа, тээвэр логистик, хөдөө аж ахуй, түүх археологи, үйлчилгээний менежмент, гадаад харилцаа, батлан хамгаалах хөтөлбөрийн чиглэлүүдтэй дээд боловсролын сургалтын байгууллагуудыг дэмжин хөгжүүлэхээр заажээ [171] (диаграмм 56).

Диаграмм 56. Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын мэргэжлийн чиглэл болон эдийн засгийн макро бүсүүд



Эх сурвалж: *Алсын хараа-2050 Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн баримт бичиг*

Түүнчлэн төрөөс боловсролын талаар баримтлах бодлогын баримт бичгүүдэд дээд боловсролын салбарт их сургуулийг бүсчлэн хөгжүүлж [95], судалгааны их сургууль байгуулахыг төрөөс дэмжих бөгөөд [195] бүс нутгийн хөгжлийн бодлогод тухайн бүсийн их, дээд сургуулийн оролцоо, замлайлал, үүрэг хариуцлагыг баталгаажуулан, багшлах хүний нөөцийн чадавхыг бэхжүүлэх замаар орон нутгийн дээд боловсролын сургалтын байгууллагыг дэмжин хөгжүүлж [196], Дорнод, Ховд, Дархан, Багануурт их сургуулийн хотхоны бүтээн байгуулалтын ажлыг үе шаттай хийх зорилтыг дэвшүүлжээ. Түүнчлэн үндэсний шинжлэх ухаан, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэл, хөдөлмөрийн зах зээлийн эрэлт болон үндэсний мэргэшлийн хүрээтэй нийцсэн сургалтын хөтөлбөрийн шинэчлэлийг эрчимжүүлэхээр тусгасан байна [197]. Мөн орон нутагт төрийн өмчийн их, дээд сургуулийн үйл ажиллагааг “Сургалт-эрдэм шинжилгээ-үйлдвэрлэлийн цогцолбор” болгон хөгжүүлж, Дархан-Уул аймагт Хөдөө аж ахуйн их сургуулийн харьяа Ургамал, газар тариалангийн хүрээлэн болон Агро-Экологи, бизнесийн сургуулийг хөдөө аж ахуй, газар тариалангийн чиглэлээр, Өмнөговь аймагт эрчим хүч, геологи, уул уурхай, барилга, мэдээллийн технологийн чиглэлээр Шинжлэх ухаан, технологийн их сургуулийн харьяа сургуулийг шинээр байгуулах, Орхон аймаг дахь Шинжлэх ухаан, технологийн их сургуулийн харьяа “Эрдэнэт цогцолбор” дээд сургуулийг уул уурхай, технологийн чиглэлээр хөгжүүлэхээр тусгажээ [198].

Ийнхүү Монгол Улсын хөгжлийн урт болон дунд хугацааны хөгжлийн баримт бичгүүдэд дээд боловсролын салбарыг бүсчлэн хөгжүүлж, аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагуудыг бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлтэй уялдуулан хөгжүүлэх, дээд боловсролын сургалтын байгууллагын мэргэжлийн чиглэлийг хөдөлмөрийн зах зээлийн эрэлттэй нийцүүлэн шинэчлэх зорилтуудыг дэвшүүлсэн хэдий ч Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, Бүсчилсэн хөгжил, Хүн амын нутагшилт, суурьшлын асуудалтай уялдуулан шийдвэрлэх шаардлагатай нь бидний туулж

ирсэн туршлагаас харагдаж байна. Түүнчлэн дээд боловсролын салбар нь Улаанбаатар хотод хүн амын хэт төвлөрөл үүсэх нэг үндсэн хүчин зүйл болж байгаа учраас түүнийг сааруулах, төвлөрлийг бууруулах, хот хөдөөгийн ялгааг багасгах, бүс нутгийн хөгжлийг тэнцвэржүүлэхэд орон нутгийн дээд боловсролын салбарын хөгжил чухал үүрэгтэй юм. Тийм учраас дээд боловсролын салбарыг бүсчилэн хөгжүүлэхдээ нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлттэй уялдуулан бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэл болон улс, аймгийн зэрэглэлтэй хотуудын статус, чиг үүргийг харгалзах шаардлагатай байна.

Боловсрол, шинжлэх ухааны сайдын 2014 оны А/78 тоот тушаалаар Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад мөрдөх бакалаврын мэргэжлийн чиглэл /хөтөлбөр/, индексийг шинэчлэн баталсан бөгөөд түүнд дараах арван ерөнхий чиглэлийн, төрөлжсөн чиглэлийн 27, нарийвчилсан чиглэлийн 82, нийт 188 мэргэжлийн чиглэл /хөтөлбөр/-ийг баталсан байдаг [199]. 2018-2019 оны хичээлийн жилийн дүнгээр дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдыг суралцаж буй мэргэжлийн чиглэлээр ангилж үзвэл нийт суралцагчдын 14.8 хувь нь боловсрол, 8.7 хувь нь урлаг ба хүмүүнлэг, 4.5 хувь нь нийгмийн шинжлэх ухаан, мэдээлэл, сэтгүүл зүй, 27.5 хувь нь бизнес, удирдлага, эрх зүй, 2.7 хувь нь байгалийн шинжлэх ухаан, математик, статистик, 3.2 хувь нь мэдээлэл, харилцаа холбооны технологи, 14.5 хувь нь инженерчилэл, үйлдвэрлэл, зохион бүтээлт, 2.2 хувь нь хөдөө аж ахуй, ой, загасны аж ахуй, мал эмнэл зүй, 14.2 хувь нь эрүүл мэнд, нийгмийн хамгаалал, 4.0 хувь нь үйлчилгээ, 3.6 хувь нь бусад чиглэл (дээрх салбаруудад одоогоор хамааруулах боломжгүй)-ээр тус тус суралцаж байна. Нийт суралцагчдад тухайн мэргэжлийн чиглэлийн эзлэх хувийн жинг 2018-2019 оны хичээлийн жилийг 2014-2015 оны хичээлийн жилтэй харьцуулахад эрүүл мэнд, нийгмийн хамгаалал 2.6, боловсрол 2.1, урлаг, хүмүүнлэг 1.6, бизнес, удирдлага, эрхзүй 1.4, бусад 1.0, мэдээлэл, харилцаа, холбооны технологи 0.4 пунктээр өссөн бол инженерчилэл, үйлдвэрлэл, зохион бүтээлт 4.1, нийгмийн шинжлэх ухаан, мэдээлэл, сэтгүүлзүй 2.5, байгалийн шинжлэх ухаан, математик, статистик 1.9, хөдөө аж ахуй, ой, загасны аж ахуй, мал эмнэл зүй 0.7 пунктээр тус тус буурсан байна (хүснэгт 110).

Хүснэгт 110. Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын мэргэжлийн чиглэлийн эзлэх хувь (сүүлийн 5 жилээр)

Мэргэжлийн чиглэл(хөтөлбөр)-ийн нэр	Нийт суралцагчдад тухайн мэргэжлийн чиглэлийн эзлэх хувь (%)					Өөрчлөлт 2018-2019/2014-2015
	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	
01.Боловсрол	12.7	13.6	14.0	13.2	14.8	2.1
02.Урлаг, хүмүүнлэг	7.1	7.1	7.5	8.2	8.7	1.6
03. Нийгмийн шинжлэх ухаан, мэдээлэл, сэтгүүл зүй	7.0	6.3	5.2	5.8	4.5	-2.5
04. Бизнес, удирдлага, эрх зүй	26.1	26.7	26.7	26.0	27.5	1.4
05. Байгалийн шинжлэх ухаан, математик, статистик	4.6	4.1	3.6	3.9	2.7	-1.9
06. Мэдээлэл, харилцаа холбооны технологи	2.8	2.7	2.7	2.3	3.2	0.4
07. Инженерчилэл, үйлдвэрлэл, зохион бүтээлт	18.6	19.0	17.3	16.5	14.5	-4.1
08. Хөдөө аж ахуй, ой, загасны аж ахуй, мал эмнэл зүй	2.9	2.7	2.6	2.2	2.2	-0.7
09. Эрүүл мэнд, нийгмийн хамгаалал	11.6	11.8	11.8	13.3	14.2	2.6
10. Үйлчилгээ	4.0	4.0	4.0	3.6	4.0	0
11. Бусад	2.6	1.9	4.6	4.7	3.6	1.0
Нийт дүн	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0

Эх сурвалж: БШУЯ “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистикийн мэдээллийн танилцуулга” 2020 он

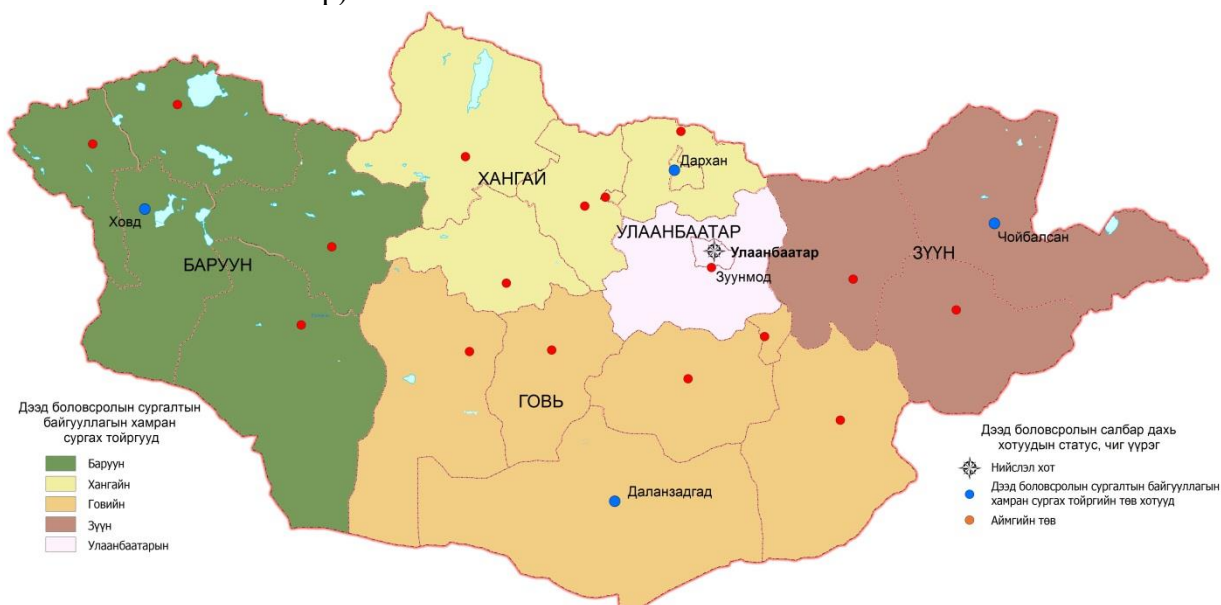
“Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах” суурь судалгааны хүрээнд “Хот, суурин газарт зэрэглэл, статус тогтоох, тэдгээрийн чиг үүргийг тодорхойлох” судалгааны хүрээнд Дархан-Уул, Ховд, Чойбалсан, Даланзадгад хотуудыг Улаанбаатар хоттой өрсөлдөхүйц Хөгжлийн стратегийн төв хотууд болгон хөгжүүлэх нь Монгол Улсыг бүсчилэн хөгжүүлэх, хүн амын төвлөрлийг сааруулах, хот хөдөөгийн ялгааг багасгахад чухал ач холбогдолтой. Тийм учраас эхний ээлжинд хөдөө, орон нутгийн дээд боловсролын салбарын хөгжилд түшиглэн эдгээр хотуудад биеэ даасан болон төрийн өмчийн их сургуулиудын салбаруудыг байгуулан, дээд боловсролын салбарыг дэмжин хөгжүүлэх шаардлагатай байна. Тухайлбал: 2018-2019 оны хичээлийн жилийн байдлаар Дархан хотод биеэ даасан хувийн өмчийн Дархан дээд сургууль болон төрийн өмчийн ХААИС-ийн харьяа Ургамал, газар тариалангийн сургалт, эрдэм шинжилгээний хүрээлэн, ХУИС-ын харьяа Хүмүүнлэгийн дээд сургууль, АШУҮИС-ийн харьяа Анагаах ухааны сургууль, ШУТИС-ийн харьяа Технологийн дээд сургууль, хувийн өмчийн Мандах их сургуулийн харьяа салбар сургууль, Этүгэн их сургуулийн харьяа салбар сургууль зэрэг дээд боловсролын байгууллагууд үйл ажиллагаа явуулж байна. Эдгээр сургуулиудад нийтдээ 3573 суралцагчтай (Дархан ДС (405), ХААИС-ийн харьяа Ургамал, газар тариалангийн сургалт, эрдэм шинжилгээний хүрээлэн (610), ХУИС-ын харьяа Хүмүүнлэгийн ДС (536), АШУҮИС-ийн харьяа Анагаах ухааны ДС (475), ШУТИС-ийн харьяа Технологийн ДС (1316), Мандах их сургуулийн СС (224), Этүгэн их сургуулийн СС (7) байна. Ховд аймагт Ховд их сургууль үйл ажиллагаа явуулж түүнд 2340 оюутан суралцаж байна. Дорнод аймагт Дорнод их сургууль үйл ажиллагаа явуулж түүнд 718 оюутан суралцаж байна. Харин Өмнөговь аймгийн төв Даланзадгад хотод дээд боловсролын байгууллага байхгүй байна. Тийм учраас Монгол Улсын хөгжлийн урт хугацааны Алсын хараа-2050, Төрөөс боловсролын талаар баримтлах бодлого 2014-2024, Боловсролын салбарын дунд хугацааны төлөвлөгөө 2021-2030, Судалгааны их сургууль байгуулах үндэсний хөтөлбөр, Их, дээд сургуулийг “Сургалт-эрдэм шинжилгээ-үйлдвэрлэлийн цогцолбор” болгон орон нутагт хөгжүүлэх засгийн газрын тогтоол зэрэг бодлогын урт, дунд, богино хугацааны баримт бичгүүдтэй уялдуулан бүс нутгийн хөгжлийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэл болон хот, суурин газруудын зэрэглэл, статус, чиг үүргийг харгалзан Дархан хотод ХААИС-ын хөдөө аж ахуйн чиглэлийн салбар сургуулийг, Даланзадгад хотод ШУТИС-ын геологи, уул уурхай, технологийн чиглэлийн салбар сургуулийг байгуулах, Ховд болон Дорнод их сургуулиудыг дэмжин хөгжүүлэх шаардлагатай байна.

4. Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшилд дээд боловсролын салбарын оролцоо, хэтийн тооцоо

Аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын салбарыг хөгжүүлэх, хувь нэмрийг дээшлүүлэх асуудал нь дээд боловсролын салбарын Улаанбаатар хотод хэт төвлөрсөн байдлыг бууруулахаас гадна Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжил, Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоог бүрдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой, онцгойлон анхаарах шаардлагатай хүчин зүйлсийн нэг юм. Тийм учраас дээд боловсролын сургалтын байгууллагыг бүсчилсэн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшлын асуудалтай уялдуулан хөгжүүлэхийн тулд дээд боловсролын хамран сургах тойргийн дараах хувилбарыг санал, болгож байна (зураг 130). Үүнд:

1. Баруун (Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хамран сургах тойргийн төв нь Ховд хот)
2. Хангайн (Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хамран сургах тойргийн төв нь Дархан хот)
3. Говийн (Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хамран сургах тойргийн төв нь Даланзадгад хот)
4. Зүүн (Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хамран сургах тойргийн төв нь Чойбалсан хот)

5. Улаанбаатарын (Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хамран сургах тойргийн төв нь Улаанбаатар)

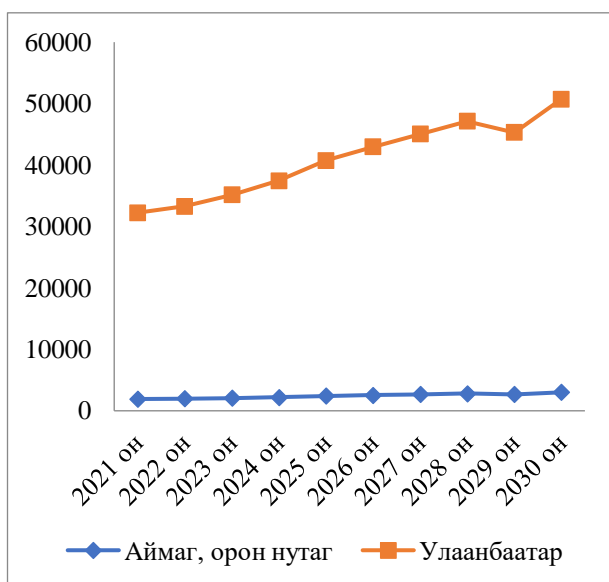


Зураг 130. Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллагыг бүсчилсэн хөгжил, Хүн амын нутагшилт, суурьшилтай уялдуулан хөгжүүлэх хувилбар

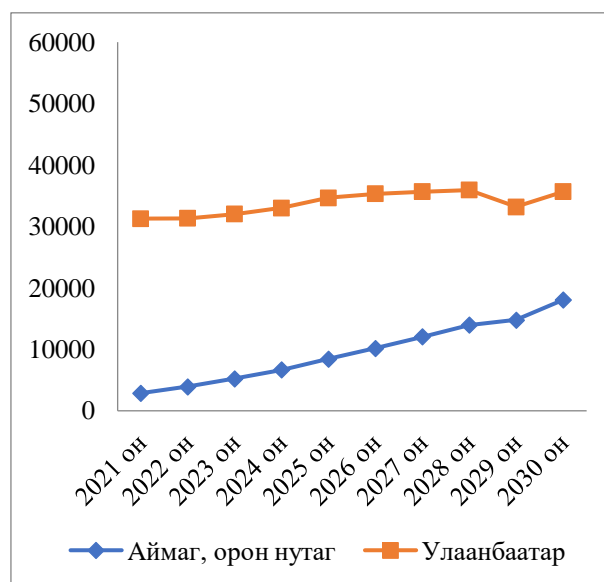
Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжил болон хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоог бүрдүүлэхэд дээд боловсролын салбарын оролцоо нь хүн амын хэт төвлөрлийг бууруулах юм. Манай улсад жил бүр 30-40 мянган хүн дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсдэг бөгөөд үүний 90 орчим хувь нь Улаанбаатар хотод оногдож, тэр хэмжээгээр жил бүр хотын хүн амыг нэмэгдүүлж байдаг. Тийм учраас үүнийг бууруулахын тулд 2021-2030 он хүртэлх хэтийн тооцоог Улаанбаатар болон Ховд, Дархан, Даланзадгад, Чойбалсан хотууд дээр одоогийн хандлагаар болон бүсчилсэн хандлагаар харьцуулан тооцож үзлээ.

Тооцооллыг хийхдээ ҮСХ-ноос 2015 онд хэвлэсэн “Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо”-нд суурилсан бөгөөд 2016-2018 онд дээд боловсрол эзэмших насны хүн амын тоонд дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцаж буй оюутны тоонд нь харьцуулан тооцсон хамран сургалтын бохир жингийн дунджаар үржүүлэн 2021-2030 онд дээд боловсролын сургалтын байгууллагад элсэх боломжтой суралцагчдын тоог аймгуудаар тооцоолон гаргасан. Тооцоондоо А хувилбар-одоогийн хандлагаар (нийт элсэгчдийн 90 хувь нь Улаанбаатарт, 10 хувь нь аймаг, орон нутагт), Б хувилбар-бүсчилсэн хандлагаар (Улаанбаатарт элсэгчдийн тоог 2021 оноос жил бүр дунджаар 5 хувь бууруулан 2030 онд нийт элсэгчдийн 40 хувь нь Улаанбаатарт, 60 хувь нь аймаг, орон нутагт) ашигласан.

Диаграмм 57. Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хот, хөдөөгөөр, 2021-2030 он



А хувилбар. Одоогийн хандлагаар



Б хувилбар. Бүсчилсэн хандлагаар

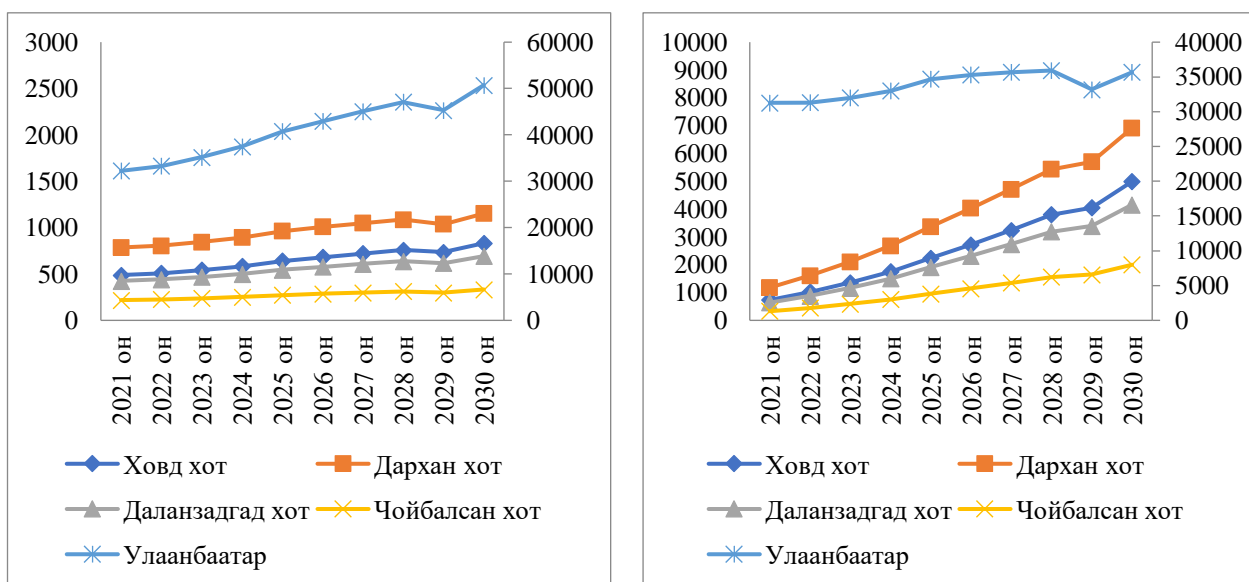
Ингэж тооцоход 2021-2030 он хүртэлх арван жилийн хугацаанд одоогийн хандлагаар үргэлжилбэл 434.4 мян.хүн дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэх бөгөөд тэдгээрийн 94.4 хувь нь буюу 410.0 мян.хүн Улаанбаатар хотод, үлдсэн 5.6 хувь буюу 24.3 мян.хүн нь аймаг, орон нутгийн сургуулиудад элсэхээр байна. Харин Б хувилбар болох бүсчилсэн хандлагаар тооцоход мөн дээрх хугацаанд нийт элсэгчдийн 77.8 хувь нь буюу 338.1 мян.хүн Улаанбаатар хотод, 22.2 хувь нь буюу 96.3 мян.хүн аймаг, орон нутагт элсэхээр байна. Үүнээс үзэхэд 2030 он хүртэл арван жилийн хугацаанд одоогийн хандлагаар бол Улаанбаатар хотын хүн амын тоо 410 мян.хүнээр нэмэгдэх бол бүсчилсэн хандлагаар 338.1 мян.хүнээр нэмэгдэх тооцоолол гарч байна (хүснэгт 111, диаграмм 57).

Хүснэгт 111. Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хот, хөдөөгөөр, 2021-2030 он,

Бүс нутаг	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он	2025 он	2026 он	2027 он	2028 он	2029 он	2030 он	Нийт
Одоогийн хандлагаар											
Аймаг, орон нутаг	1919	1981	2091	2228	2421	2552	2676	2797	2687	3010	24363
Улаанбаатар	32241	33299	35158	37467	40734	42964	45057	47112	45289	50734	410056
Бүсчилсэн хандлагаар											
Аймаг, орон нутаг	2879	3963	5228	6683	8473	10210	12042	13985	14781	18057	96300
Улаанбаатар	31281	31318	32021	33012	34682	35306	35692	35925	33196	35686	338119
Зөрүү											
Аймаг, орон нутаг	960	1981	3137	4455	6052	7657	9366	11188	12094	15048	71937
Улаанбаатар	-960	-1981	-3137	-4455	-6052	-7657	-9366	-11188	-12094	-15048	-71937

Эх сурвалж: Зохиогчид

Диagramм 58. Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хотуудаар, 2021-2030 он



Хүснэгт 112. Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хотуудаар, 2021-2030 он

Үзүүлэлт	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он	2025 он	2026 он	2027 он	2028 он	2029 он	2030 он	Нийт
Одоогийн хандлагаар											
Ховд хот	489	509	543	583	640	681	720	760	736	832	6493
Дархан хот	786	806	844	892	963	1007	1048	1087	1037	1152	9622
Даланзадгад хот	426	442	468	500	546	578	608	639	616	693	5515
Чойбалсан хот	219	225	237	251	272	286	299	312	299	333	2733
Улаанбаатар	32241	33299	35158	37467	40734	42964	45057	47112	45289	50734	410056
Бүсчилсэн хандлагаар											
Ховд хот	733	1019	1356	1750	2239	2723	3241	3798	4049	4991	25900
Дархан хот	1179	1611	2110	2677	3369	4029	4716	5436	5702	6912	37742
Даланзадгад хот	639	883	1169	1501	1911	2312	2738	3193	3388	4156	21890
Чойбалсан хот	328	450	592	754	953	1145	1346	1558	1642	1999	10768
Улаанбаатар	31281	31318	32021	33012	34682	35306	35692	35925	33196	35686	338119
Зөрүү											
Ховд хот	244	509	814	1167	1600	2042	2521	3038	3313	4159	19408
Дархан хот	393	806	1266	1785	2407	3022	3668	4349	4665	5760	28120
Даланзадгад хот	213	442	702	1001	1365	1734	2130	2554	2772	3463	16375
Чойбалсан хот	109	225	355	503	681	859	1047	1247	1343	1666	8035
Улаанбаатар	-960	-1981	-3137	-4455	-6052	-7657	-9366	-11188	-12094	-15048	-71937

Эх сурвалж: Зохиогчид

Энэхүү тооцооллыг дээрх 4 хотоор 2021-2030 он хүртэлх арван жилийн хугацаанд авч үзэхэд Ховд хот 6.5 мян.хүн, Дархан хот 9.6 мян.хүн, Даланзадгад хот 5.5 мян.хүн, Чойбалсан хот 2.7 мян.хүнээр нэмэгдэх бол бүсчилсэн хандлагаар хөгжүүлвэл Ховд хот 25.9 мян.хүн, Дархан хот

37.7 мян.хүн, Даланзадгад хот 21.8 мян.хүн, Чойбалсан хот 10.7 мян.хүнээр тус тус өсөх боломжтой байна (хүснэгт 112, диаграм 58).

Дүгнэлт

Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллага нь их сургууль, дээд сургууль, коллеж гэсэн ангилалтай байх бөгөөд дээд боловсролын сургалтын байгууллагын тоо 1990-2005 он хүртэл нэмэгдэх, 2005-2020 он хүртэл буурах хандлагатай байгаа бол дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын тоо 1990-2015 онуудад тогтмол өсөх, 2015-2020 онуудад буурах хандлагатай байна. 2019-2020 оны хичээлийн жилийн дүнгээр Монгол Улсад 95 дээд боловсролын байгууллага үйл ажиллагаа явуулж, тэдгээрт 148.4 мянган оюутан суралцаж байна.

Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллага болон суралцагчдын тоо буурах хандлага ажиглагдаж байгаа боловч дээд боловсролын салбарын голлох үзүүлэлтүүдийг байршлаар авч үзэхэд зөвхөн Улаанбаатар хотод төвлөрсөн нь анхаарал хандуулах шаардлагатай асуудал юм. Тухайлбал: Монгол улсад 2018-2019 хичээлийн жилийн дүнгээр 94 их, дээд сургууль, коллеж үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас 87 буюу 92.5 хувь нь Улаанбаатар хотод, 7 нь буюу 7.5 хувь нь аймаг, орон нутагт, 157.6 мян.хүн суралцаж байгаагаас 146.0 мян.хүн буюу 92.6 хувь нь Улаанбаатар хотод, 11.6 мян.хүн буюу 7.4 хувь нь аймаг, орон нутагт (салбар сургуулиуд ороод) суралцаж байна.

2017-2018 оны хичээлийн жилийн байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд 40.5 мянган сурагч ерөнхий боловсролын сургуулийг төгссөн бөгөөд нийт төгсөгчдийн 24.3 мянга буюу 60.1 хувь нь аймаг, орон нутагт, 16.1 мянга буюу 39.9 хувь нь Улаанбаатар хотод хамаарагдаж байна. Харин 2018-2019 оны хичээлийн жилд дээд боловсролын сургалтын байгууллагад 44.1 суралцагч шинээр элссэн бөгөөд нийт шинээр элсэгчдийн 71.6 хувь нь тухайн жилд ерөнхий боловсролын сургуулийн 12 дугаар ангийг төгсөж бүрэн дунд боловсрол эзэмшигчид байна. Өөрөөр хэлбэл 2017-2018 онд ерөнхий боловсролын сургуулийг төгсөгчдийн 77.7 хувь нь 2018-2019 оны хичээлийн жилд дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсчээ. Түүнчлэн дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчдийг байршлаар авч үзвэл нийт шинээр элсэгчдийн 3.4 мянга буюу 7.8 хувь нь аймаг, орон нутагт, 40.6 мянга буюу 92.2 хувь нь Улаанбаатар хотын дээд боловсролын байгууллагуудад шинээр элсэж байна. Харин засаг захиргааны харьяаллаар авч үзвэл нийт шинээр элсэгчдийн 42.7 хувь нь Улаанбаатарын, 57.3 хувь нь аймаг, орон нутгийн харьяалалтай байна.

Дээд боловсролын салбарт аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагуудын оруулж буй хувь нэмэр буурсаар байна. Тухайлбал: сүүлийн арван жилийн дүнгээр авч үзэхэд хөдөө, орон нутагт үйл ажиллагаа явуулдаг дээд боловсролын байгууллагын тоо 14-өөс 10 болж буурсан бол тэдгээрт суралцагчид 21.4 мянгаас 12.0 мянга болж буурчээ.

Бодлогын зөвлөмж

Аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын салбарыг хөгжүүлэх, хувь нэмрийг дээшлүүлэх асуудал нь дээд боловсролын салбарын Улаанбаатар хотод хэт төвлөрсөн байдлыг бууруулахаас гадна Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжил, Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоог бүрдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой. Үүний үндсэн шийдэл нь дээд боловсролын сургалтын байгууллагын хөтөлбөрийн чиглэлийг бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэл болон улс, орон нутгийн зэрэглэлтэй хотуудын чиг үүрэгтэй уялдуулан хөгжүүлэх асуудал юм.

Улаанбаатар хотод байрлах их, дээд сургуулиудын аймаг, орон нутгийн ерөнхий боловсролын сургууль төгсөгчдийг хамран элсүүлэх үйл ажиллагааг хязгаарлаж, элсэгчдийн тоог боловсролын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас нэгдсэн бодлогоор тогтоодог болох шаардлагатай.

Их дээд сургуулиуд, ялангуяа төрийн өмчийн сургуулиуд аймаг, орон нутагт, улсын зэрэглэлтэй, бүсийн тулгуур төв хотуудад салбар сургуулиа байгуулж, тухайн бүс нутгийн их, дээд сургуульд шинээр элсэгчдийг Улаанбаатар хотод биш тухайн бүс нутагт нь дээд боловсрол эзэмшүүлэн, ажиллаж амьдрах нөхцөлийг бий болгох хэрэгтэй.

Монгол Улсын хөгжлийн урт болон дунд хугацааны хөгжлийн баримт бичгүүдэд дээд боловсролын салбарыг бүсчлэн хөгжүүлж, аймаг, орон нутгийн дээд боловсролын байгууллагуудыг бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлтэй уялдуулан хөгжүүлэх, дээд боловсролын сургалтын байгууллагын мэргэжлийн чиглэлийг хөдөлмөрийн зах зээлийн эрэлттэй нийцүүлэн шинэчлэх зорилтуудыг дэвшүүлсэн. Түүнчлэн дээд боловсролын салбар нь Улаанбаатар хотод хүн амын хэт төвлөрөл үүсэх нэг үндсэн хүчин зүйл болж байгаа учраас түүнийг сааруулах, төвлөрлийг бууруулах, хот хөдөөгийн ялгааг багасгах, бүс нутгийн хөгжлийг тэнцвэржүүлэхэд орон нутгийн дээд боловсролын салбарын хөгжил чухал үүрэгтэй юм. Тийм учраас дээд боловсролын салбарыг бүсчилэн хөгжүүлэхдээ нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлттэй уялдуулан бүс нутгийн онцлог, эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэл болон улс, орон нутгийн зэрэглэлтэй хотуудын статус, чиг үүргийг харгалзах шаардлагатай байна.

НАЙМ. ТӨЛӨВЛӨЛТ, ЗОХИЦУУЛАЛТТАЙГААР ХҮН АМЫГ УЛСЫН ЗЭРЭГЛЭЛТЭЙ ХӨГЖЛИЙН СТРАТЕГИЙН ТӨВ ХОТУУДАД ТҮЛХҮҮ СУУРЬШУУЛАХ ХЭТИЙН ТООЦОО

Үндэслэл

Нэгдсэн үндэстний байгууллагын (НҮБ) Тогтвортой хөгжлийн 17 зорилгын 11-д “Хот, хүн амын суурьшлыг бүх талын оролцоог хангасан, аюулгүй, эрсдлийг даван туулах чадвартай, тогтвортой болгох” зорилгын хүрээнд 11.6) 2030 он гэхэд бүх улс орнуудад хамтын оролцооны, нэгдсэн, тогтвортой хүн амын суурьшлын төлөвлөлт, менежментийн чадавх, бүх талын оролцоог хангасан, тогтвортой хот байгуулалтыг сайжруулах, мөн 11.a) Үндэсний болон бүс нутгийн хөгжлийн төлөвлөлтийг сайжруулах замаар хот, хагас суурин газар, хөдөө орон нутгийн хооронд эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчны үр дүнтэй уялдаа холбоо дэмжих, 11.b) 2020 он гэхэд бүх талын оролцоог хангах, хөрөнгө баялгийг үр ашигтай ашиглах, уур амьсгалын өөрчлөлтийг бууруулах, дасан зохицох, гамшгийг даван туулах чадварыг бэхжүүлэхэд чиглэсэн нэгдсэн бодлого, төлөвлөгөө батлан хэрэгжүүлдэг хот, хүн амын суурьшлын тоог нэмэгдүүлэх зорилтуудыг дэвшүүлжээ [200].

Монгол Улсад хотжилт эрчимтэй явагдаж байгаа [65] бөгөөд 2020 оны байдлаар нийт хүн амын 68 хувь нь хот, суурин газарт, үүнээс 47.6 хувь нь зөвхөн Улаанбаатар хотод суурьшиж байна. 1990 онд Улаанбаатар хотын хүн ам Монгол Улсын нийт хүн амын 27.2 (586.2 мянган хүн) хувийг эзэлж байсан бол 2020 онд 47.6 (1,396.3 мянган хүн) хувь болтол тасралтгүй өссөн. Хүн амын шинэчилсэн хэтийн тооцоогоор дээрх хандлага хадгалагдсаар 2045 онд нийт хүн амын 57.3 хувь нь Улаанбаатар хотод суурьшина [201]. Энэ нь Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо алдагдсаныг харуулж байна. Цаашид Үндэсний болоод бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн бодлого, орон зайн төлөвлөлтөд хотын гүйцэтгэх үүргийг тооцох, бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэгтэй оролцох томоохон хотуудыг тодорхойлж, түлхүү хөгжүүлэх хэрэгцээ шаардлага үүссэн гэдгийг харуулж байна.

Хоттой холбоотой эрхзүйн шинэтгэлийн хүрээнд Монгол Улсын Үндсэн хуулийн 57.2. дахь заалтад “Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж дэх улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот; тосгоны өөрийн удирдлага, зохион байгуулалтын эрх зүйн үндсийг хуулиар тогтооно. Хот, тосгонд засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын зарим чиг үүргийг шилжүүлэх асуудлыг Засгийн газрын өргөн мэдүүлснээр Улсын Их Хурал шийдвэрлэнэ” гэсэн нэмэлт өөрчлөлтийг 2019.11.14-ны өдөр УИХ-аар баталж оруулсан. Улмаар шинэчлэн найруулж, 2022.01.01-ний өдрөөс мөрдөгдөх Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулиар засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн удирдлагын зарим чиг үүргийг хот, тосгонд шилжүүлэх эрхзүйн орчин бүрдсэн [202].

Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн судлагдахууны хүрээнд Монгол Улсын хотын зэрэглэл, статусын тогтолцооны хэлбэр, Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотын статус, эрэмбийг хаана, аль хотод олгох асуудлаар хүн ам, эдийн засаг, дэд бүтэц, үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг, нийгмийн үйлчилгээ, газарзүйн байршлын бүлэг шалгуур үзүүлэлтээр орон зайн дүн шинжилгээ хийсэн [22]. Уг судалгааны үр дүнд Улсын зэрэглэлтэй “Хөгжлийн стратегийн төв хот” статусыг Дархан, Ховд, Даланзадгад, Чойбалсан гэсэн 4 хотод олгох саналыг дэвшүүлсэн.

Энэхүү судалгааны зорилго нь 2045 он хүртэл Улаанбаатар хотын хүн амыг тогтвортой барих, улмаар Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудад түлхүү суурьшуулах бодлогын хувилбаруудыг дэвшүүлэн хүн амын хэтийн тооцоо хийх, хүн амын өсөлт эдийн засгийн өсөлтийн хамаарлыг судлахад оршино.

2045 он хүртэлх Улаанбаатар хотын хүн амыг тогтвортой барих, улмаар Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн 4 хотод түлхүү суурьшуулах хүн амын хэтийн тооцоог дараах бодлогын 2 хувилбараар дэвшүүллээ.

Хувилбар А1: ҮСХ-ны 2Б хувилбар болох 2045 онд нийт хүн ам 5.01 сая болох хэтийн тооцоонд суурилан нийт хүн амд эзлэх Улаанбаатар хотын хүн амыг 2045 он гэхэд 2025 оны түвшин 51.5 хувиас хэтрүүлэхгүй байх, улмаар хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн үр дүнд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 4 хотод хүн ам түлхүү суурьших хувилбар.

Хувилбар А2: ҮСХ-ны 2Б хувилбар болох 2045 онд нийт хүн ам 5.01 сая болох хэтийн тооцоонд суурилан нийт хүн амд эзлэх Улаанбаатар хотын хүн амыг 2030 он гэхэд 40.0 хувь хүртэл бууруулж, улмаар хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн үр дүнд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 4 хотод хүн ам түлхүү суурьших хувилбар.

Судалгааны үр дүнд Улаанбаатар хотын хүн ам А1 хувилбараар 2.6 сая, А2 хувилбараар 2.0 сая, Ховд хотын хүн ам А1 хувилбараар 150.9 мянга, А2 хувилбараар 335.8 мянга, Дархан хотын хүн ам А1 хувилбараар 187.2 мянга, А2 хувилбараар 346.7 мянга, Даланзадгад хотын хүн ам А1 хувилбараар 92.7 мянга, А2 хувилбараар 203.0 мянга, Чойбалсан хотын хүн ам А1 хувилбараар 235.6 мянга, А2 хувилбараар 114.9 мянга болно.

Хүн амын өсөлт болон эдийн засгийн өсөлтийн хамаарлыг шууд харуулсан онолын тайлбар хомс байгаа ба сүүлийн үед эмпирик ажлууд хийгдсэн байна. Баримт бичгийн судалгаагаар онолын хандлагын хувьд Мальтус, Кермер, Солоугийн өсөлтийн загвараар тайлбарлагдаж сөрөг хамаарал байна гэж хэлж байгаа бол эмпирик судалгаагаар эконометрик загвар ашиглан хугацааны цуваан шинжилгээ хийж эерэг хамаарал байна гэж үзсэн.

Судалгааны аргазүй

Хүн амын хэтийн тооцоо: Хүн амын хэтийн тооцоо гэдэг нь хүн амын тооллогын мэдээллийг ашиглан ирээдүйн хүн амын тооцоо хийх арга техник юм [203]. Хэтийн тооцоог НҮБ-аас гаргасан математик загварчлал буюу экстраполяци (шугаман, экспоненциал, засварлагдсан экспоненциал), бүрэлдэхүүн, харьцааны гэсэн аргуудаар хийж болдог. Арга тус бүрийн тухай авч үзвэл:

1. Экстраполяцийн арга: Сүүлийн 15-20 жилийн тоо мэдээлэлд үндэслэн хандлагын шинжилгээ хийдэг. Тиймээс зөвхөн хүн амын тоо, түүний чиг хандлагыг харуулж байгаагаас хүн ам зүйн үндсэн үзүүлэлт, төрөлт, нас баралтыг тооцдоггүйгээрээ сул талтай [203].
2. Бүрэлдэхүүний арга: Хүн амын өсөлт, өөрчлөлтийн бүрэлдэхүүн хэсгүүд болох төрөлт, нас баралт, шилжих хөдөлгөөний талаар таамаглал дэвшүүлж тооцоолол хийдэг. Энэ арга нь хамгийн боловсронгуй аргад тооцогддог бөгөөд хамгийн бодитой үр дүнг гаргадаг [203].
3. Харьцааны арга: Нийт хүн амд эзлэх бүс, орон нутгийн хүн амын хувийн жинд үндэслэн тооцоолол хийдэг. Хүн амын тоо цөөн, бүс, орон нутгийн хүн ам эсвэл хот, хөдөөгийн хүн амыг тооцоолоход илүү тохиромжтой [204]. Энэ арга нь дараах 5 үе шаттай.
 - Тухайн өгөгдсөн хүн амын хувьд бүс нутаг тус бүрийн нийт хүн амын тоонд эзлэх хувийн жинг олох
 - Хувийн жингийн өөрчлөлтийг тооцоолох
 - Хэтийн тооцооны үеүдээр хувийн жинг олох
 - Хэтийн тооцооны үеүд дэх хүн амын тоог тооцох
 - Хэтийн тооцооны үеүдээр тооцогдсон хувийн жинг ашиглан бүс нутаг тус бүрийн хүн амын тоо хэмжээг олох

Үндэсний статистикийн хорооны (ҮСХ) хэтийн тооцоо нь төрийн захиргааны байгууллагуудын төлөвлөлтүүдэд ашиглагддаг албан ёсны статустай тул нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн төлөвлөлтийг боловсруулахад ашигладаг байна [67]. ҮСХ нь 2017 онд 2015 оны завсарын хүн амын тооллогын мэдээлэлд суурилсан Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо хийж, Монгол Улсын хүн ам 2045 онд 1Б хувилбараар 4.9 сая, 2Б хувилбараар 5.01 сая болно гэсэн тооцоог гаргасан. Үүнийг хийхдээ бүрэлдэхүүний аргаар Монгол улсын

хүн амыг, харьцааны аргаар аймгуудын хүн амыг тооцоолсон ба сумын хүн амыг тооцоолоогүй байна [201].

Улаанбаатар хот, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хоттой 4 аймгийн хэтийн тооцоонд хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцооны үр дүнг ашигласан. 4 хотын (сумын) хүн амын хэтийн тооцоог хийхдээ ҮСХ-ны шинэчилсэн 2015-2045 оны хэтийн тооцооны үр дүнгээс аймгийн хүн амын тоонд суурилан тухайн аймгийн нийт хүн амд эзлэх сумын хувийн жингийн 10 жилийн өөрчлөлтөд үндэслэн харьцааны аргаар 2025-2045 оны хэтийн тооцоог хийсэн.

Улаанбаатар хотын хүн амыг тогтмол түвшинд барих бодлогын хувилбарыг дараах байдлаар дэвшүүлж байна.

Хувилбар А1: ҮСХ-ны 2Б хувилбар болох 2045 онд нийт хүн ам 5.01 сая болох хэтийн тооцоонд суурилан нийт хүн амд эзлэх Улаанбаатар хотын хүн амыг 2045 он гэхэд 2025 оны түвшин 51.5 хувиас хэтрүүлэхгүй байх, улмаар хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн үр дүнд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 4 хотод хүн ам түлхүү суурьших хувилбар.

Хувилбар А2: ҮСХ-ны 2Б хувилбар болох 2045 онд нийт хүн ам 5.01 сая болох хэтийн тооцоонд суурилан нийт хүн амд эзлэх Улаанбаатар хотын хүн амыг 2030 он гэхэд 40.0 хувь хүртэл бууруулж, улмаар хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн үр дүнд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 4 хотод хүн ам түлхүү суурьших хувилбар.

Хүн амын өсөлт ба эдийн засгийн өсөлт: Хүн амын өсөлт болон эдийн засгийн өсөлтийн хамаарлыг тайлбарлахын тулд онолын хандлага, орчин үеийн судалгаа гэх мэт байдлаар баримт бичгийн судалгаа хийсэн. Онолын хандлага гэдэгт Мальтусын онол, Кремерийн онол, эдийн засгийн өсөлтийн Солоугийн загвараар тайлбарлаж болохоор байна. Орчин үеийн судалгаа гэдэгт олон улсад хийгдэж байгаа эконометрикийн арга техникүүдийг ашиглан эмпирик судалгааны үр дүнгээс тусгасан болно.

Судлагдсан байдал

Алсын хараа 2050 баримт бичигт хүн амын хэтийн төлөвийг авч үзэхдээ ҮСХ-оос 2017 онд гаргасан Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцооны үр дүнг авч ашигласан. ҮСХ-ноос 2015 онд хийгдсэн хэтийн тооцоогоор, Монгол Улсын хүн амын тоо 2050 он гэхэд 5.4 саяд хүрэх бөгөөд хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хурд 1.8 хувь орчимд байна гэж үзжээ [171].

Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлын ерөнхий төлөвлөгөө боловсруулах төслөөр 21 аймаг, 330 сум, 9 дүүргийн хүн амын хэтийн тооцоог 2040 он хүртэл хийжээ. Нийт 330 сумын 260 нь хүн амын өсөлттэй, 70 нь хүн амын бууралттай, 1 нь хүн амын өсөлтгүй байна гэсэн үр дүн гарсан байна. Улаанбаатар хотын хүн ам 2011-2019 онд жилд дунджаар 2.68 хувиар өссөн ба энэхүү өсөлтийн 33.17 хувийг механик (шилжих хөдөлгөөнөөс шалтгаалсан) өсөлт бүрдүүлж байна [66].

Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө боловсруулах төслийн эцсийн тайланд Монгол улсын хүн амын хэтийн тооцоог 2030, 2040 гэсэн онуудаар гаргасан. Үүнийг хийхдээ Spectrum программ ашиглан хийсэн төдийгүй ҮСХ, НҮБ-ын үр дүнтэй харьцуулсан. ҮСХ-ны хэтийн тооцоогоор 2030 онд хүн амын тоо 3.86 сая, НҮБ-ын тооцоогоор 3.64 саяас 3.79 сая (их, дунд, бага гэсэн хувилбараар ялгаатай), төслийн багийн тооцоогоор 3.74 сая болно гэж тус тус тооцоолсон. Төрөлтийн нийлбэр коэффициентийг (ТНК) 2.9-д цаашид хадгалагдана гэсэн таамаглал дэвшүүлэн тооцоолсон. Төслийн багийн хэтийн тооцооны үр дүн НҮБ-ын дунд хувилбартай ойролцоо, ҮСХ-ны тооцооны үр дүнгээс доогуур үр дүн гаржээ [67].

2017 онд Үндэсний статистикийн хороо 2015 оны хүн амын завсарын тооллогод үндэслэн хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо хийсэн. Хүн амын хэтийн тооцоог хийхдээ НҮБ-ын аргуудаас бүрэлдэхүүний (Улс, бүсийн түвшинд) болон харьцааны аргуудын нэг

болох үелзэл харьцаа болон дифференциал өсөлтийн (Аймгийн түвшинд) аргыг ашигласан байна. Монгол Улсын хүн ам 2Б хувилбараар 2025 онд 3.66 сая, 2030 онд 3.95 сая, 2035 онд 4.25 сая, 2040 онд 4.59 сая, 2045 онд 5.01 саяд болно. Улаанбаатар хотын хүн ам нийт хүн амын 51.5, 53.6, 55.2, 56.4, 57.3 хувийг тус тус бүрдүүлнэ. Голч нас 2045 онд 27.3 болж хүн ам насжих хандлага ажиглагдана. Хүн ам зүйн ачаалал 64.9 хувьд хүрэх ба хүүхдийн ачаалал эрс нэмэгдэнэ. Дундаж наслалт Монгол Улсад 2025 онд 70.2 болох ба 2045 онд 73.5 болж 3.3 жилээр нэмэгдэх ба хүйсийн ялгаатай (Эмэгтэй дундаж наснаас эрэгтэйн дундаж насыг хассан) байдал 7.2-аас 6.4 болж 0.8 жилээр буурна [201].

НҮБ-ын 2019 онд хийсэн Дэлхийн хүн амын хэтийн төлөв-2019 судалгааны ажилд 1950-2020 оны (2020 оны прогноз ашигласан) мэдээлэлд үндэслэн 2100 хүртэлх оны хүн амын хэтийн тооцоог бүрэлдэхүүний аргаар дэлхий болоод улс орнуудын хүрээнд хийжээ. Тус тооцооны дундаж хувилбараар Монгол улсын хүн ам 2030 онд 3.72 сая, 2050 онд 4.45 сая, 2075 онд 5.04 сая, 2100 онд 5.39 сая болно гэсэн үр дүн гарсан. Голч нас 29.2-оос 42.0 болж нэмэгдэх ба энэ нь Монгол Улсын хүн амд насжилт явагдахыг харуулж байна. Дундаж наслалт 2025-2030 онд 71.5 байх ба 2095-2100 онд 82.8 болж нэмэгдэнэ. Дундаж наслалт дахь хүйсийн ялгаатай (Эмэгтэй дундаж наснаас эрэгтэйн дундаж насыг хассан) байдал 8.3-аас 4.5 болж 3.8 жилээр буурна [205].

Дээрх баримт бичиг болон судалгааны ажлуудад ҮСХ-ны 2017 онд хийсэн хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцооны үр дүнг голчлон ашигласан байна. Баримт бичиг, судалгааны зориулалтаас хамаарч Монгол улс, аймаг, сумын хүн амыг тооцоолжээ. Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөөг боловсруулах төслийн хувьд хэтийн тооцоо хийсэн хэдий ч өөрсдийн хийсэн судалгааны үр дүнг салбаруудын төлөвлөлтөд ашиглаагүй. Салбаруудын төлөвлөлтийг хийхдээ ҮСХ-ны хэтийн тооцоог ашигласан.

НҮБ, ҮСХ, Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө боловсруулах төслийн хүрээнд хийсэн хэтийн тооцооны үр дүнгүүд ялгаатай байгаа нь ТНК-ийн таамаглалыг хэрхэн (ТНК өснө, ТНК буурна, ТНК тогтмол хадгалагдана) дэвшүүлсэнтэй холбоотой. ҮСХ хэтийн тооцоондоо ТНК-ийг өсөхөөр, НҮБ-ын тооцоонд ТНК нь хүн амын хэтийн тоо их, дунд, бага байх тохиолдлуудад харилцан адилгүй байдлаар буурсан, ЖАЙКА-гийн Төслийн баг ТНК-ийг 2018 оны түвшинд буюу 2.9-д ирээдүйд хадгалагдана гэсэн таамаглал дэвшүүлэн тооцоолжээ.

Судалгааны үр дүн:

Улаанбаатар болон Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын хүн амын хэтийн тооцоо

Улаанбаатар хотын ерөнхий төлөвлөгөөг түүхэндээ 20-25 жилийн хугацаатай 6 удаа хийсэн. Улаанбаатар хотын хүн амыг 1954 оны анхдугаар ерөнхий төлөвлөгөөнд 130 мянга, 1961 оны хоёрдугаар ерөнхий төлөвлөгөөнд 230-250 мянга, 1986 оны дөрөвдүгээр ерөнхий төлөвлөгөөнд дагуул хотуудыг оруулаад 850 мянга, төвийн районд 750 мянга [206] болно гэж тооцоолжээ. 2021 оны Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөнд Улаанбаатар хотын хүн амыг 3 хувилбаараа тооцоолсон. Энэхүү тооцоогоор 2040 онд Улаанбаатар хотын хүн ам бодлогын нөлөөтэй 2.0 сая, бодлогын нөлөөгүй 2.3 сая, шилжих хөдөлгөөнгүй 2.1 сая болно [207].

“Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо”-ны үр дүнд үндэслэн харьцааны аргыг ашиглан 2045 оны Улаанбаатар хот болон Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын хүн амыг 2 хувилбараар тооцоолоход 2.21-р хүснэгт дэх үр дүн гарсан. Үүнд:

A1 хувилбараар 2045 онд Улаанбаатар хотын хүн ам 2.5 саяд, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хоттой 4 аймгуудын хүн ам 0.7 саяд, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 4 хотын хүн ам 0.5 саяд хүрнэ. Энэ нь Монгол Улсын нийт хүн амын 51.5 хувь, 14.5 хувь, 10.9 хувийг тус тус бүрдүүлнэ.

А2 хувилбараар 2045 онд Улаанбаатар хотын хүн ам 2.0 саяд, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хоттой 4 аймгуудын хүн ам 1.3 саяд, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 4 хотын хүн ам 1.1 саяд хүрнэ. Энэ нь Монгол Улсын нийт хүн амын 40.0 хувь, 26.0 хувь, 22.4 хувийг тус тус бүрдүүлнэ.

Хүснэгт 113. Хүн амын хэтийн тооцооны нэгдсэн үр дүн: Нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн оновчтой төлөвлөлтийн үр дүнд суурилсан бодлогын хувилбаруудаар

Бодлогын хувилбар	Хүн амын хэтийн тооцоо: Улаанбаатар хот, бодит тоо, Улсын дүнд эзлэх хувь					
	Хэмжих нэгж	2025	2030	2035	2040	2045
Хэтийн тооцоогоор	Хувь	51.5	53.6	55.2	56.4	57.3
	Мянган.хүн	1,885.4	2,115.4	2,342.6	2,591.8	2,868.7
А1 хувилбар	Хувь	51.5	51.5	51.5	51.5	51.5
	Мянган.хүн	1,885.4	2,033.6	2,186.1	2,366.4	2,579.5
А2 хувилбар	Хувь	51.5	40.0	40.0	40.0	40.0
	Мянган.хүн	1,885.4	1,580.0	1,698.5	1,838.6	2,004.1
Хүн амын хэтийн тооцоо: Дархан-Уул, Ховд, Өмнөговь, Дорнод аймаг, бодит тоо, Улсын дүнд эзлэх хувь						
Хэтийн тооцоогоор	Хувь	9.6	9.2	9.0	8.8	8.7
	Мянган.хүн	350.6	364.9	381.8	404.9	436.3
А1 хувилбар	Хувь	9.6	11.3	12.7	13.7	14.5
	Мянган.хүн	350.6	446.7	538.4	630.3	725.6
А2 хувилбар	Хувь	9.6	22.8	24	25.2	26.0
	Мянган.хүн	350.6	900.3	1,025.9	1,158.2	1,300.9
Хүн амын хэтийн тооцоо: Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Дархан, Ховд, Даланзадгад, Чойбалсан хот, бодит тоо, Улсын дүнд эзлэх хувь						
Хэтийн тооцоогоор	Хувь	5.4	5.3	5.2	5.1	5.1
	Мянган.хүн	197.2	207.5	219.5	235.4	256.5
А1 хувилбар	Хувь	5.4	7.3	8.9	10	10.9
	Мянган.хүн	197.2	289.3	376	460.8	545.8
А2 хувилбар	Хувь	5.4	18.8	20.3	21.5	22.4
	Мянган.хүн	197.2	742.9	863.6	988.6	1,121.1

Дата эх сурвалж: 1) УСХ, Нэгдсэн мэдээллийн сангийн 1990-2020 оны хүн ам, 2) УСХ, 2017. Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо. Улаанбаатар. 3) United Nations. 1974. Methods for projections of urban and rural population. Manual III. New York.

Санал болгож буй 2 бодлогын хувилбарын дагуу хүн амыг нэмэгдүүлэхийн тулд хүн амын механик өсөлтийг (хүн амын шилжих хөдөлгөөнөөс шалгаалсан өсөлт) бий болгох хэрэгтэй. Шилжих хөдөлгөөний онол, загваруудыг авч үзвэл:

Шилжих хөдөлгөөний татах, түлхэх хүчин зүйлийн онолын дагуу техник, технологийн дэвшил, шинэ үйлдвэржилттэй холбогдох ажил эрхлэх өргөн боломж, соёл, боловсролын өндөр хангамж, байгаль, цаг уурын тааламжтай байдал нөлөөлдөг байна [203]. Монгол улсад хот суурингаас хот орчмын бүс нутаг руу, хөдөө рүү чиглэлтэй шилжих хөдөлгөөн өсөх хандлагатай байгаа ба уугуул нутгаасаа илүүтэй төв тэнхлэгийн дагуу зах зээлд ойрхон байршилтай хотуудын бүс нутгийг сонгож байна. Улаанбаатар хотод амьдрах нөхцөл, амьжиргааны өртөг өндөр, өвөл утаа их, ажил эрхлэх боломж муу, байр орон сууцанд ороход хүндрэлтэй, түрээсийн төлбөр өндөр байдаг гэх шалтгаанууд шилжих хөдөлгөөнд оролцоход гол нөлөө үзүүлдэг гэжээ [208]. Аймгуудын хувьд аймгийн төвөөс 40 хүртэл км-т орших, аймгийн төв, том сууринг тойрсон сумын төвийн дагуул суурин болж, сумын төвийн нийгмийн үйлчилгээний үүрэг нь аймгийн төвдөө шилжиж байна. Эдгээр дагуул төвүүдийг хөдөө аж ахуйн бичил бүсийн төв болоход шаардлагатай жижиг дунд үйлдвэр, боловсрол, соёлын төвийг байгуулж олон талын үүргээр төрөлжүүлэн хөгжүүлэх шаардлагатай. Аймгийн төвөөс хэт алслагдсан зарим сумууд зэргэлдээ орших томоохон суурин газарт татагдаж байна [209].

Тодэрагийн шилжих хөдөлгөөний хөдөө-хот загвараар шилжих хөдөлгөөн нь үр ашиг, үнэ ялангуяа санхүүтэй холбоотой эдийн засгийн зүй зохистой бодлого, мөн түүнчлэн хүмүүсийн сэтгэл зүйгээр өдөөгддөг. Шилжих хөдөлгөөнд орох шийдвэр нь хот хөдөө дэх бодит цалингийн зөрүүнээс илүүтэй ирээдүйн хүлээгдэж буй цалингийн зөрүүнээс хамаардаг байна. Мөн орчин үеийн салбарын ажил эрхлэлтийн түвшингээс хамааралтай [203]. Хот суурин газар шилжин ирэх болсон гол шалтгаанууд нь ажлын байр хайх, сурч боловсрох, зах зээлд ойртох, бизнес эрхлэх боломжтой болох зорилгоор ирэгсэд зохилж байна [208].

Эверут Лийгийн онолоор шилжих хөдөлгөөнд оролцох шийдвэр нь тухайн хүний өөрийн шийдвэр байдаггүй. Тухайлбал, хүүхдүүд, ихэвчлэн эцэг, эхээ даган шилждэг, энхэрүүд нөхрөөсөө хараат байж тэднийг дагаад шилждэг байна [203].

Рейвенштэйны хуулиар шилжигчид эдийн засгийн тааламжтай бус бүсээс эдийн засгийн өндөр боломжит бүсрүү шилждэг [203]. Хөдөөнөөс хотруу шилжих урсгал бүр хотоос хөдөөд шилжих урсгалыг бий болгож түүнд нөлөөлж байдаг.

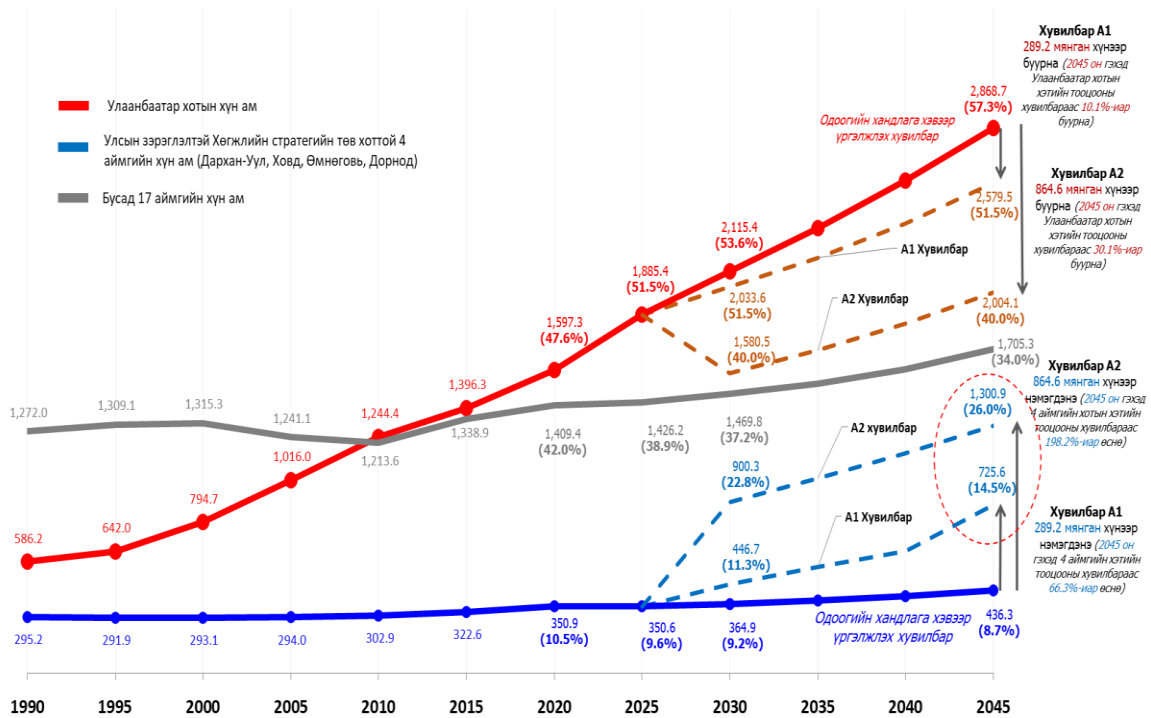
Улаанбаатар хотоос гадагш шилжих хөдөлгөөн ажиглагдаж эхэлсэн төдийгүй орчны бохирдол, утаа, түгжрэл гэх мэт шалтгаануудаас үүдэлтэй шилжих хөдөлгөөний түлхэх хүчин зүйл үүссэн байна. Иймд Хөгжлийн стратегийн 4 төв хотод түлхүү суурьшуулахын тулд хотуудын тус тусын онцлогуудыг хамарсан эдийн засгийн өргөн боломжуудыг буюу хүнд, хөнгөн, хүнсний болон боловсруулах аж үйлдвэрүүдийг төлөвлөж байгуулах, ажлын байр, бизнес эрхлэх таатай орчин нөхцөл, төсөв хөрөнгө оруулалтыг эрс нэмэгдүүлэх, амьдрах орчин сайжруулах, нийгмийн суурь үйлчилгээний чанар хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, дэд бүтэц, усан хангамж, эрчим хүч, харилцаа холбоог сайжруулах хэрэгтэй байна. Хувь хүнийг татах зорилгоор өндөр цалин, ажлын байр, өндөр боловсрол эзэмших боломж, хүүхдүүдэд ээлтэй, аюулгүй, таатай орчин бий болгох, чанартай боловсрол эзэмших боломжийг бий болгох хэрэгтэй.

Улаанбаатар хотын хүн амын тооцоолол

Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоогоор Улаанбаатар хотын хүн ам 2045 онд 2.9 саяд хүрч нийт хүн амын 57.3 хувийг бүрдүүлнэ (ҮСХ, 2017). Одоогийн хандлага хэвээр үргэлжилснээр 2025 онд Монгол Улсын хүн амын 51.5 хувь нь Улаанбаатар хотод төвлөрч эхлэх ба 2045 онд гэхэд 5.8 пунктээр өснө (ҮСХ, 2017). Өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй манай улсын хувьд орон зайн төлөвлөлт хангалтгүй явагдаж байгааг харуулж байна.

2.1-р диаграммд харуулсанчлан А1 хувилбараар Улаанбаатар хотын хүн ам 289.2 мянган хүнээр буурч 2.6 сая, А2 хувилбараар 864.6 мянган хүнээр буурч 2.0 саяд хүрнэ. Энэ нь хэтийн тооцооны хүн амаас 10.1 хувиар, 30.1 хувиар тус тус буурч байна. Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хоттой 4 аймгийн хүн ам А1 хувилбараар 725.6 мянга, А2 хувилбараас 1.3 саяд хүрнэ. Энэ нь хэтийн тооцооны хүн амаас 66.3 хувиар, 198.2 хувиар тус тус өснө.

Диаграмм 59. Хөгжлийн орон зайн оновчтой төлөвлөлтөд тулгуурласан Хүн амын хэтийн тооцоо



Эх сурвалж: 1) ҮСХ, Нэгдсэн мэдээллийн сангийн 1990-2020 оны хүн ам, 2) Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо

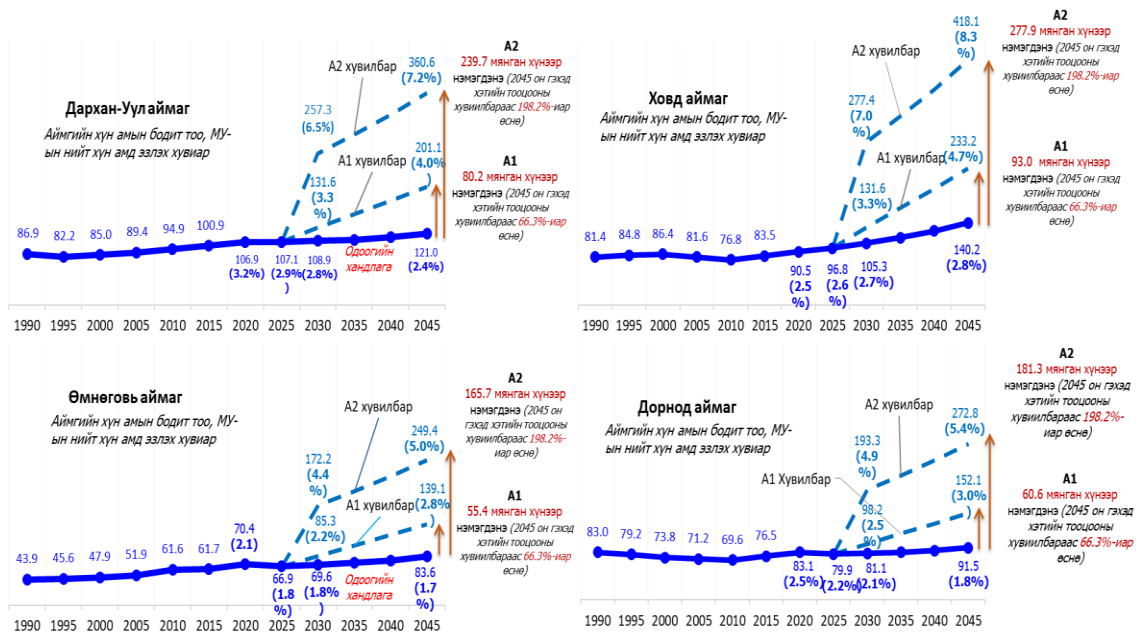
Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хоттой аймгуудын хүн амын тооцоолол

Улсын зэрэглэлтэй Стратегийн төв хоттой 4 аймгийн хүн ам ҮСХ-ны хэтийн тооцоогоор 436.3 мянга, А1 хувилбараар 725.6 мянга, А2 хувилбараар 1.3 саяд хүрнэ. Энэ нь Монгол улсын нийт хүн амын 8.7 хувь, 14.5 хувь, 26.0 хувийг тус тус бүрдүүлнэ (ҮСХ, 2017). Дээрх 4 аймгаас Дархан-Уул болон Ховд аймаг хамгийн их хүн амтай бөгөөд эдгээр аймгуудад бусад 2 аймгаас хүн амын төвлөрөл харьцангуй их байна гэж таамагласан.

2.2-р диаграммд Улсын зэрэглэлтэй Стратегийн төв хоттой 4 аймгийн хүн ам ҮСХ-ны хэтийн тооцооноос А1 хувилбараар 66.3 хувиар өсч 0.7 саяд, А2 хувилбараар 198.2 хувиар өсч 1.3 сая болно гэж үзжээ. 2045 оны хүн амын тоог аймаг тус бүрээр авч үзвэл:

1. Ховд аймгийн хүн ам А1 хувилбараар 233.2 мянга, А2 418.1 мянга болно.
2. Дархан-Уул аймгийн хүн ам А1 хувилбараар 201.1 мянга, А2 хувилбараар 360.6 мянга болно.
3. Дорнод аймгийн хүн ам А1 хувилбараар 152.1 мянга, А2 хувилбараар 272.5 болно.
4. Өмнөговь аймгийн хүн ам А1 хувилбараар 139.1 мянга, А2 хувилбараар 249.4 мянга болно.

Диаграмм 60. Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хоттой 4 аймгийн хүн амын хэтийн тооцоо, аймаг тус бүрээр



Эх сурвалж: 1) ҮСХ, Нэгдсэн мэдээллийн сангийн 1990-2020 оны хүн ам, 2) Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо

Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын хүн амын тооцоолол

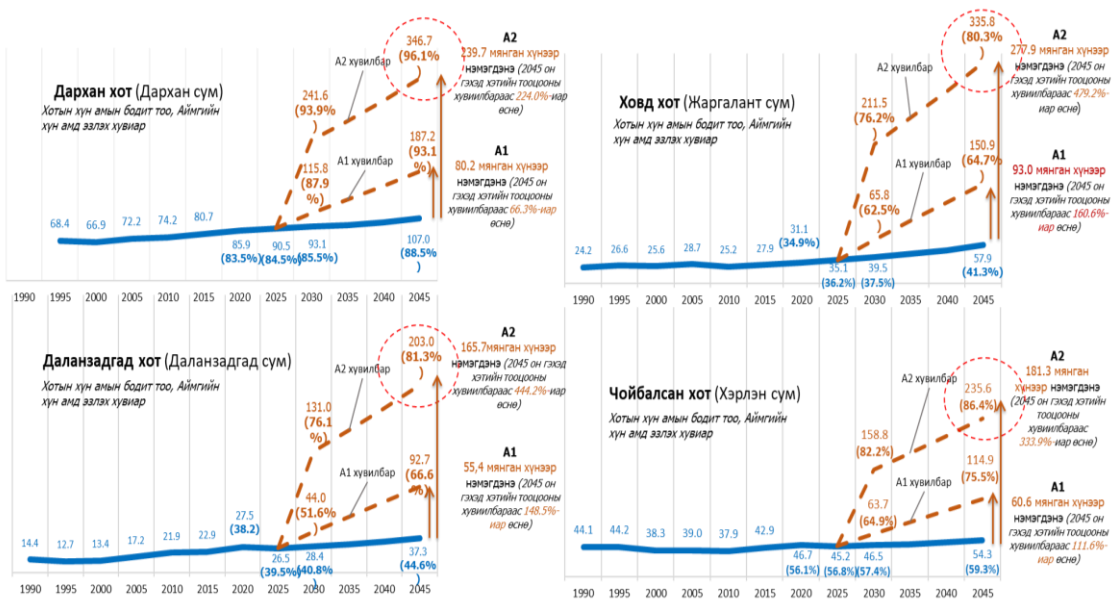
Хотуудын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгагдсан хүн амын тоог авч үзвэл 2019 онд хийсэн Дархан хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөгөөр Дархан хотын хүн ам 2035 онд 130 мянга [210], 2004 онд хийсэн Чойбалсан хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөгөөр Чойбалсан хотын хүн ам 2020 онд 76.0 мянга [211], 2004 онд хийсэн Баруун бүсийн тулгуур төв Ховд хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөгөөр Ховдын хүн ам 108.1 мянга болно гэж үзжээ [212].

2.21-р хүснэгтэд харуулсанчлан Улсын зэрэглэлтэй Стратегийн төв 4 хотын хүн ам хэтийн тооцоогоор 5.1 хувийг, А1 хувилбараар 10.9 хувийг, А2 хувилбараар 24.4 хувийг тус тус бүрдүүлнэ.

ҮСХ-ны хэтийн тооцоонд сумдын хүн амын хэтийн тооцоог хийдэггүй учир аймгуудын хэтийн тооцоонд үндэслэн харьцааны аргаар хотын (сумын) хүн амын хэтийн тооцоог хийлээ. 2020 оны байдлаар Дархан хот (Дархан сум) нь Дархан-Уул аймгийн нийт хүн амын 83.5 хувийг, Ховд хот (Жаргалант сум) нь Ховд аймгийн нийт хүн амын 34.9 хувийг, Даланзадгад хот (Даланзадгад сум) Өмнөговь аймгийн нийт хүн амын 38.2 хувийг, Чойбалсан хот (Хэрлэн сум) Дорнод аймгийн нийт хүн амын 56.1 хувийг эзэлдэг (ҮСХ, 2021). Дээрх 4 хотын хүн ам хэтийн тооцооноос А1 хувилбараар 66.3-аас 160.6 хувиар, А2 хувилбараар 224.0-өөс 479.2 хувиар өсч байна (диаграмм 61). 2045 оны хүн амын тоо, түүний өсөлтийг хот тус бүрээр авч үзвэл:

1. Ховд хотын хүн ам А1 хувилбараар 150.9 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 160.6 хувиар, А2 хувилбараар 335.8 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 479.2 хувиар өснө.
2. Дархан хотын хүн ам А1 хувилбараар 187.2 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 66.3 хувиар, А2 хувилбараар 346.7 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 224.0 хувиар өснө.
3. Даланзадгад хотын хүн ам А1 хувилбараар 92.7 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 148.5 хувиар, А2 хувилбараар 203.0 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 444.2 хувиар өснө.
4. Чойбалсан хотын хүн ам А1 хувилбараар 114.9 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 111.6 хувиар, А2 хувилбараар 235.6 мянга болж хэтийн тооцооны хүн амаас 333.9 хувиар өснө.

Диаграмм 61. Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын хүн амын хэтийн тооцоо



Эх сурвалж: 1) УСХ, Нэгдсэн мэдээллийн сангийн 1990-2020 оны хүн ам, 2) Хүн амын 2015-2045 оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо

Хүн амын өсөлт болон эдийн засгийн өсөлтийн хамаарал

Хүн амын өсөлт гэдэг нь тодорхой хугацаан дахь хүн амын тооны эерэг өөрчлөлтийг хэлнэ (УСХ, 2013). Эдийн засгийн өсөлт гэдэг нь эдийн засаг дахь бараа, үйлчилгээг үйлдвэрлэх хүчин чадал нэмэгдэх (буурах) явдлыг хэлнэ.

Хүн амын өсөлт ба эдийн засгийн өсөлтийн хамаарлыг Мальтусын онол, Кремерийн онол, Солоугийн өсөлтийн загвараар тайлбарлаж болно. 1798 онд Томас Мальтус "Хүн амын үндсэн зарчмууд" эссэндээ онолоо дэвшүүлжээ. Тодорхой хугацаанд хүн ам геометр прогрессоор, хоол хүнс арифметик прогрессоор өсч [213], хүн амын өсөлт нь өрхийн амьжиргааг бууруулна [214] гэж үздэг. Ажилчдын тоо нь зах зээл дээрх ажлын хэмжээнээс давж байгаа тул хөдөлмөрийн үнэ буурна, нөөцийн үнэ өснө [203] гэж таамагладаг. Хүн амын тэнцвэрт байдлыг хожуу гэрлэлт, цэвэр ариун байдал, ёс суртахууны хязгаарлалт, дайн байлдаан, байгалийн гамшиг, өвчин тахал, өлсгөлөнгөөр бий болгоно гэж үзжээ [215].

Кремерийн онол нь хүн амын өсөлт нь эдийн засгийн өсөлтийг хөдөлгөгч хүч гэж үздэг байна. Хүн ам өсөх нь инновац, технологийн дэвшилд хувь нэмрээ оруулах эрдэмтэд, зохион бүтээгч, инженерүүдтэй болох үндэс болно гэж үзсэн. Олон хүнтэй байх нь технологийн дэвшлийг бий болгодог гэсэн таамаглалтай нийцсэн байна [214].

Солоугийн өсөлтийн загвараар хүн амын өсөлт нь ногдох гарц, капиталын хэмжээг бууруулдаг байна [216]. Дэлхийн ихэнх хэсэгт ажиглагдаж буй эдийн засгийн тогтвортой өсөлтийг тайлбарлахын тулд бид эдийн засгийн өсөлтийн хоёр эх үүсвэр болох хүн амын өсөлт ба технологийн дэвшлийг нэгтгэхийн тулд Солоугийн загварыг хүн амын өсөлтөөр өргөжүүлдэг. Хүн амын өсөлт нь Солоугийн үндсэн загварыг дараах байдлаар өөрчилдөг. Нэгдүгээрт, эдийн засгийн тогтвортой өсөлтийг тайлбарлахад ойртуулдаг. Хүн амын өсөлт тогтвортой байгаа нөхцөлд нэг ажилчинд ногдох капитал, нэг ажилчинд ногдох бүтээгдэхүүн тогтмол байна. Ажилчдын тоо n хурдаар өсөхөд нийт капитал болон нийт бүтээгдэхүүн нь мөн n хурдаар өсөх ёстой. Иймээс хүн амын өсөлт нь амьжиргааны түвшний тогтвортой өсөлтийг тайлбарлаж чадахгүй ч (учир нь нэг ажилчинд ногдох гарц тогтвортой байдалд тогтмол байдаг) нийт үйлдвэрлэлийн тогтвортой өсөлтийг тайлбарлахад тустай [214].

Сүүлийн үед эдийн засгийн болон хүн амын өсөлтийн хамаарлыг эконометрикийн арга аргачлан хугацааны цуваан шилжилгээ (Дээрх өгүүлүүдэд Phillips-Perron unit root test, Bound Co-integration test, ARDL, long run and short run coefficient, Toda-Yamamoto granger-causality test, Error correction model from the ARDL, Impulse response function and variance decompositions) хийж үр дүнг тайлбарлаж байгаа өгүүлүүд цөөнгүй байна.

Урт болон богино хугацаанд хүн амын өсөлт нь эдийн засгийн өсөлтөд ач холбогдол бүхий эерэг хамааралтай. Урт хугацаанд Этиоп улсын хүн ам нэг хувиар өсөхөд эдийн засгийн өсөлт 1.13 хувиар, Богино хугацаанд бодит дотоодын нийт бүтээгдэхүүнийг дунджаар 0.55 хувиар нэмэгдүүлдэг байна [217]. Эдийн засгийн өсөлтөд хүн ам байнгын нөлөөтэй. Toda-Yamamoto granger-causality тестээр эдийн засгийн өсөлтөд хүн ам өсөлт, хүн амын өсөлтөд эдийн засгийн өсөлт шалтгаан болно. Судалгааны хугацаанд Этиоп улсад хүн ам ба эдийн засаг өсөлтийн хооронд хүчтэй, эерэг харилцан хамаарал байна [217]. Хүн ам, эдийн засгийн өсөлт хоёрын хооронд урт хугацааны хамаарал байгаа ба хүн амын өсөлт нь эдийн засгийн өсөлттэй эерэг хамааралтайг хүлээн зөвшөөрсөн [218]. Дотоодын нийт бүтээгдэхүүний өсөлт нь хүн амын өсөлтөд урт болон богино хугацаанд ач холбогдол бүхий эерэг нөлөөтэй [219] гэжээ.

Хүн амын өсөлт нь эдийн засгийн өсөлтийг бий болгох эсвэл эдийн засгийн өсөлт хүн амын өсөлтийг бий болгох боломжтой байна. Этиоп болон дэлхийн хамгийн их хүн амтай 30 улсын жишээн дээр эконометрик арга аргачлал ашиглан хийсэн судалгааны үр дүнгээс харахад хүн амын өсөлт эдийн засгийн өсөлт хооронд нэг чиглэлийн урт болон богино хугацааны хамаарал байна гэсэн үр дүн гарсан.

Тухайлбал, Улаанбаатар хотод хүн ам шилжих хөдөлгөөнөөр эрс нэмэгдэж нийгмийн үйлчилгээнүүд төвлөрсөн. Дээрх 4 хотод бодлого, орон зайн оновчтой төлөвлөлт хийж хүн амыг түлхүү суурьшуулна гэж үзэж байгаа учраас Улаанбаатар хотын хүн амын өсөлттэй ижил байна гэж таамаглаж байна. Иймээс Улаанбаатар хотын хүн амын өсөлт эдийн засгийн өсөлтийн шинжилгээ хийснээр Улсын зэрэглэлтэй стратегийн төв 4 хотын хүн амын өсөлт эдийн засгийн өсөлтийн хамаарлыг тайлбарлах боломжтой.

Дүгнэлт, бодлогын санал, зөвлөмж

Өнгөрсөн 20 гаруй жилийн хугацаанд Монгол улсын 21 аймгийн төв хот, бүсийн хөгжлийн тулгуур төв 8 хотыг жигд хөгжүүлэх эдийн засгийн чадавх, дотоод нөөц, боломж хомс байгааг харж болно. Иймд Улсын зэрэглэлтэй хотуудыг тэргүүн ээлжинд хөгжүүлэх замаар үе шаттайгаар бусад хот, суурин газрыг хөгжүүлэх бодлого баримтлах хэрэгтэй.

Улаанбаатар хотоос гадагш шилжих хөдөлгөөн нэмэгдэж байгаа төдийгүй түлхэх хүчин зүйлс их байгаа талаар өмнө нь хийгдэж байсан судалгаануудаас, хүн амын өсөлт эдийн засгийн өсөлт эерэг хамааралтай нь олон улсын эмпирик судалгааны үр дүнгээс ажиглагдлаа. Иймд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын хүн амын татах хүчин зүйлийг нэмэгдүүлэх буюу хөрөнгө оруулалтыг эрс нэмэгдүүлж, дэд бүтэц, тээвэр, логистикийн төв болгох, аж үйлдвэрлэл, хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-татацлын кластерын бүсийг өргөжүүлэх, амьдрах орчин, орон сууцны нөхцөл, хүртээмжийг сайжруулах, боловсрол, соёл, эрүүл мэндийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, татвар, хөнгөлөлт, урамшууллын механизм зэрэг бодлогын олон арга хэмжээний үр дүнд эдгээр хотуудад хүн ам түлхүү суурьших, шилжин ирэх, бизнесийн томоохон төвлөрөл үүсгэх боломжтой. Үүний үр дүнд Улаанбаатар хотын хүн амын гадагш шилжих хөдөлгөөний хурд нэмэгдэж дээрх 4 хотод түлхүү суурьшиж хүн амын тоо нь эрс нэмэгдсэнээр эдийн засгийн өсөлтийг бий болгоно гэж үзэж байна.

Үүнийг хэрэгжүүлэхийн тулд Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотод суурилсан эдийн засгийн нийтлэг болон ялгавартай дараах бодлогын арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай.

1. Төсөв, хөрөнгө оруулалтын хэмжээг эрс нэмэгдүүлэх.

2. Дээрх 4 хотын чиг үүргийг тодорхойлж түүнийг дэмжих үйл ажиллагаанд татварын хөнгөлөлт үзүүлэх, татаас олгох.
3. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөлтаталцлын бүсэд хүнд, хөнгөн, хүнсний болон боловсруулах аж үйлдвэрүүдийг төлөвлөх.
4. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотод бизнес эрхлэхэд татвар, хөнгөлөлт, урамшууллын таатай эрхзүйн орчин бүрдүүлэх. Үүнд: хөнгөлөлттэй зээл, буцалтгүй тусламж, татварын хөнгөлөлт, урамшуулал олгох гэх мэт. Тухайлбал, тухайн хотод бизнес регистрын бүртгэл хийлгэж, оффисоо нээж, ажлыг байрыг нэмэгдүүлбэл татвараас хөнгөлөх, урамшуулах гэх мэт
5. Нийгмийн суурь үйлчилгээг чанартай хүртэх боломжийг олгох. Үүнд: цэцэрлэг, ЕБС-ын тоог нэмэгдүүлэх, багш нарын ажиллах нөхцлийг сайжруулах, тухайн хотод Улаанбаатар хоттой ижил түвшний эрүүл мэндийн үйлчилгээ авдаг байх, зарим мэргэжлийн их, дээд сургуулийг шилжүүлэх, оюутан багшийн амьдрах суралцах боломжийг хангах
6. Шинжлэх ухаан, технологи, үйлдвэрлэлийн ХАБ-уудыг байгуулах. Тухайлбал, Шинжлэх ухаан, технологи дамжуулах парк, Үйлдвэрлэл-технологийн парк гэх мэт
7. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотод Үндэсний хэмжээний босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн зангилааг төлөвлөх, Олон улсын тээвэр, логистикийн төвийг төлөвлөх.
8. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотод олон улсын зэрэглэлтэй агаарын хилийн боомт, 4С зэрэглэлийн нисэх буудал, хил дамнасан агаарын гарцыг төлөвлөх
9. Хотын дэд бүтэц, усан хангамж, эрчим хүч, харилцаа холбоог сайжруулах.
10. Орон сууцжуулах. Улаанбаатар хотоос илүү хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр зээл авах боломж олгох, үнийн хувьд Улаанбаатар хотоос хямд байх.

ЕС. МОНГОЛ УЛСЫН НИЙГЭМ, ЭДИЙН ЗАСГИЙН ХӨГЖЛИЙН ОРОН ЗАЙН ТӨЛӨВЛӨЛТ-ШИЙДЛИЙН НЭГДСЭН ЗУРАГЛАЛ, СУУРЬ КОНЦЕПЦИ

Хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн ач холбогдол

Хэдийгээр эдийн засгийн зарим салбаруудад Олон гэрээ, санаачлагад нэгдэж, холбогдох хамтын ажиллагааны гэрээ хийгдэж, дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, цаашдын салбаруудын төлөвлөлтүүд хийгдсэн ч энэ нь хөгжлийн хүрэлцээтэй нөхцөл биш! юм. Учир нь хүлээгдэж буй төлөвлөлтийн шийдэл, бодлогын асуудал олон байна. Учир нь Үндэсний хэмжээнд иж бүрэн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн хэрэгцээ, шаардлага үгүйлэгдэж байна. Тодруулбал, аль хот, бүс нутагт хүнээ түлхүү суурьшуулж, байгалийн болон ХАА-н нөөц, боломж дээрээ тулгуурлан ямар үйлдлэрлэл, кластерийг хаана хөгжүүлэх бэ?, улмаар бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид ямар бүтээгдэхүүн, үйлдвэрлэлээр нэгдэх бэ?, түүнийг дэмжижх дэд бүтцийн тээврийн тэнхлэг, ложистикийн сүлжээ, түүний зангилаа бүс, цэгийг хаана төлөвлөх бэ? эдгээр нь газарзүйн байршил, орон зайн хувьд өөр хоорондоо хэрхэн холбогдох бие биеэ нөхөх бэ? гэсэн асуултууд урган гарна. Эдгээр асуудлууд нь нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн судлагдахуунтай холбогдох бөгөөд гагцхүү хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн “хэвтээ” баримт бичгийн хүрээнд тодорхойлно.

Энэхүү суурь судалгааны төлийн үндэслэл хэсэгт 1990 оноос өмнө улс ардын аж ахуйг хөгжүүлэх нэгдсэн төлөвлөгөө боловсруулах, салбар хоорондын уялдааг хангах, зохицуулах, хэрэгжүүлэх, хяналт тавих чиг үүрэгтэй Улсын төлөвлөгөөний комисс (1945 оноос) ажиллаж ирсэн тухай дурдсан. Тодруулбал, БНМАУ-ын үйлдвэрлэх хүчний хөгжил, байршлын ерөнхий схем, БНМАУ-ын хөнгөн, хүнсний аж үйлдвэр, байршлыг тодорхойлж, түүнд суурилсан салбар дундын төсөвлөлтийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй нэгтгэн зангидаж хийдэг байсан. Харин 1990 оноос хойш төлөвлөлтийн “хэвтээ” тогтолцоо буюу газарзүйн байршил, нутаг дэвсгэрийн онцлог, нөөц, боломжид суурилсан орон зайн төлөвлөлт үндсэндээ орхигдсон. Ийнхүү төрөөс авч хэрэгжүүлэх хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн “тодорхой бус” байдал нь өнөөгийн Улаанбаатар хотын хэт төвлөрөл бөгөөд төвлөрийг дагасан нийгэм, эдийн засаг, экологийн олон асуудлуудыг нөхцөлдүүлсэн. Мөн Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, Бүсийн хөгжлийн 5 хөтөлбөрүүдийг баталсан хэдий ч хэрэгжүүлээгүй, улмаар Үндэсний хэмжээд хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо алдагдсан байна.

Мөн Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалд “эдийн засгийн бие даасан байдлаа хангаж хөгжих нь эдийн засгийн аюулгүй байдлыг хангах үндсэн нөхцөл мөн” гэж тодорхойлсон хэдий ч эдийн засгийн бие даасан байдлаа хангаж хөгжих суурь нөхцөл бүрдээгүй байна. Энэхүү эдийн засгийн аюулгүй байдлын суурь нөхцөлийг нөхцөлдүүлэх нэг гол хүчин зүйл бол хөгжлийн орон зайн “хэвтээ” төлөвлөлт юм.

Хөгжлийн бодлого нь нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг сайжруулах, хангах үндсэн зорилготой. Энэхүү зорилгыг хэрэгжүүлэхэд төлөвлөлтийн “босоо” зорилт, арга хэмжээг нутаг дэвсгэр, орон зайн хувьд уялдуулан зохицуулж, хоорондын хамаарал, холбоог хангасан “хэвтээ” төлөвлөлт зайлшгүй шаардлагатай. Ялангуяа, **стратегийн хувьд, хэвтээ төлөвлөлт** нь өнөөгийн нийгэм, эдийн засгийн хэрэгцээ, нөхцөлд фокус өгөх нь чухал ч, түүнээс илүүтэй нутаг дэвсгэрийн тэнцвэртэй хөгжлийг хангах үүднээс стратегийн хувьд чухал гэж үзсэн бүс нутаг, орон зай, байршилд түлхүү анхаарч, тэнд ирээдүйд бий болгох нийгэм, эдийн засгийн үр өгөөжид анхаардаг. Учир нь төлөвлөлтийн 5W1H (What, Where, When, Why, Who, How) зарчим гэж бий. Хамгийн гол нь төлөвлөлт ирээдүйд чиглэдэг бөгөөд “ирээдүйд хэзээ?”, “орон зайн хувьд хаана?”, хэрхэн хэрэгжүүлэх? гэсэн асуултуудад цогцолбор байдлаар хариулах шаардлага үүсдэг.

Энэхүү суурь судалгааны хүрээнд Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн зураглал, концепцийн хувьд хөдөлгөж, өөрчлөөд байдаггүй, арга хэмжээний шинжтэй бус суурь хүчин зүйлсийг нутаг дэвсгэр, орон зайн газарзүйн байршлыг тодорхойлж өгч байгаа. Ийнхүү, Үндэсний хэмжээний нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн

төлөвлөлтийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тодорхойлж, улмаар хэрэгжүүлэх нь **ач холбогдлын** дараах агуулгатай. Үүнд,

- *Эдийн засгийн нийтлэг болон ялгавартай бодлого тодорхойлох, хэрэгжүүлэх нөхцөл бүрдэх агуулгатай.* Үүнийг ахмад эрдэмтэн Б.Гунгаадаш (1986) нийгмийн хөгжлийн “нутаг дэвсгэр”-ийн ялгааг багасгахын тулд эдийн засгийн газарзүйн дотоод “**ялгарал**”-ыг бий болгох шаардлагатай гэснийг онцлон тэмдэглэхийг хүсэж байна. 1990 оноос хойш Монголын төр, засгаас нийт нутаг дэвсгэрт эдийн засгийн ялгавартай бодлого бараг хэрэгжүүлээгүй бөгөөд нийтлэг бодлого явуулсаар өдийг хүрчээ.
- *Татах-түлхэх хүчин зүйлсийн тэнцвэрийг бүрдүүлэх агуулгатай.* Хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт нь бүс нутаг, нийслэл хот, томоохон хот, сум, хөдөө нутаг хоорондын татах-түлхэх хүчин зүйлсийг тэнцвэрийг нөхцөлдүүлдэг. Өнөөгийн байдлаар нийгэм, эдийн засгийн татах-түлхэх хүчин зүйлсийг УБ хот, аймгийн төв хот, сум, хөдөөд орон зайгаар буулгавал бүх татах хүч УБ хотод төвлөрч, харин УБ хотын эсрэг татах хүч маш ховор, харин хөдөөд хүн амыг татах гэхээсээ илүүтэй “түлхэх” хүчин үйлс нь илүү болжээ.
- *Хөгжлийн нөөц, боломжийг цаг хугацаа, орон зайн хувьд оновчтой зохион байгуулах, удирдах агуулгатай.* Нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт нь байгаа нөөц, боломжуудыг орон зайн хувьд оновчтой зохион байгуулахад оршдог. Ингэж орон зайн оновчтой зохион байгуулалтыг хийснээр нөөцийг цаг хугацааны хувьд удирдах боломж бүрддэг.
- *Хязгаарлагдмал эдийн засгийн нөөц, чадавх, хөрөнгө оруулалтыг оновчлох, үр өгөөж нэмэгдүүлэх агуулгатай.* Монгол Улс нь хөгжиж буй орон бөгөөд эдийн засгийн нөөц, чадавх хязгаарлагдмал тул байгаа эдийн засгийн нөөц, хөрөнгө оруулалтаа орон зайн хувьд оновчлох, улмаар түүний бүсийн түвшний үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх нь чухал байна.
- *Бүсчилсэн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо бүрдүүлэх агуулгатай.* Үндэсний хэмжээнд, нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтийн хүрээнд судалж, тодруулан гаргаж ирж, бүсийн түвшинд эрэмбэлэн газарзүйн байршлыг тодорхойлж буй хүн ам, хот, тээврийн дэд бүтэц, зам харилцаа, эдийн засгийн чөлөөт бүс, боомт, тээвэр-логистик зэрэг суурь хүчин Бүсчилсэн хөгжлийн болон Хүн амын нутагшилт, суурьшлын тухайд төрөөс баримтлах бодлогыг тодорхойлох суурь хүчин зүйлс юм.
- *Хот, сум суурин газруудын функциональ чиг үүргийг тодорхойлох.* Хотууд болон сум суурин газрын функциональ чиг үүргийг тодорхойлох нь цаашид тухайн бүс нутаг, хотын хөгжлийн төлөвлөлт хийх үндэс болдог. Энэхүү судалгааны хүрээнд хотууд болон сум суурин газруудын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ хийж, улмаар аль хотод ямар зэрэглэлийн статус, чиг үүрэг өгөх тухай төлөвлөлт-шийдлийн хувилбарыг дэвшүүлсэн байгаа. Энэ нь эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг бий болгох, төрөөс эдийн засгийн ялгаатай бодлого хэрэгжүүлэх үндэс болно.

Цаашид, Монгол Улсын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь үзэл санаа ямар байх бэ?

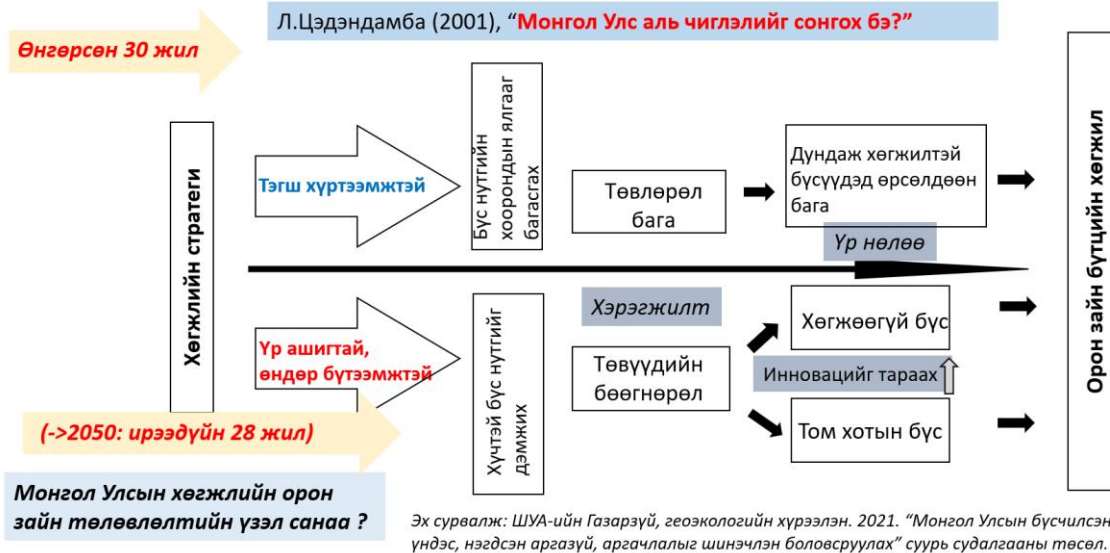
Аливаа улс орнууд Үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, Бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлогоо тодорхойлохдоо шинжлэх ухааны үндэслэлтэй хандаж, онол, үзэл баримтлалын хувьд харилцан адилгүй сонголтуудыг хийж байна. Тодруулбал, тухай орны газарзүйн байршил, түүний хэлбэр, хэв шинж, байгаль экологийн нөхцөл, нийгэм, эдийн засгийн онцлог, амьдралын хэв шинж, эдийн засгийн чадавхдаа тулгуурлан, Үндэсний хөгжлийн болон аюулгүй байдлын язгуур эрх ашиг, гадаад бодлогын үзэл санаандаа нийцүүлэн, Дэлхийн, хөрш зэргэлдээ болон бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцийн нөхцөл, боломжуудтай уялдуулан, давуу болон сул талаа харгалзан Бүсчлэн хөгжүүлэх болон нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь онолын хандлага, үзэл баримтлалаа тодорхойлж байна.

Энэ тухай, энэхүү бүтээлийн “бүсчилсэн хөгжлийн онол, үзэл баримтлал” дэд хэсэгт тодорхой дурдаж оруулсан. Тодруулбал, Дэлхийн болон аливаа улс орны дотоод бүсийн түвшинд бүсчилсэн хөгжлийн онолын өөр хоорондоо зарчмын ялгаатай үндсэн хоёр онолын хандлагад суурилж байгаа тухай, мөн Л.Цэдэндамба (2001) Бүсчилсэн хөгжлийн орон зай, нутаг дэвсгэрийн хүрээг оновчтой тодорхойлох шаардлагын үүднээс энэхүү онолын хандлагуудыг дурдаад, улмаар Монгол Улсын эдийн засгийн бүсчлэлийн схем, мөн 2001 онд баталсан “Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал”-ийн төслийн шинжлэх ухааны үндэслэлийг тодорхойлохдоо “Монгол Улс аль чиглэлийг сонгох бэ?” гэсэн асуудлыг дэвшүүлсэн байдаг. Улмаар Монгол Улсын хувьд эхний чиглэл буюу “улс орныхоо бүх бүс нутгуудад ямар нэгэн хэмжээгээр жигд хөгжүүлэх” онолын үзэл баримтлалд суурилж Бүсчлэн хөгжүүлэх тухайд баримтлах бодлогоо тодорхойлсон байдаг. Энэхүү онолын хандлага, үзэл баримтлалаар 2001 оноос хойш 20 гаруй жил, 1990 оноос хойш 30 гаруй жил явжээ.

УИХ-аар 2020 онд батлагдсан “Алсын хараа 2050” Монгол Улсын хөгжлийн урт хугацааны бодлогод Үндэсний нэгдмэл үнэт зүйл, Хүний хөгжил, Амьдралын чанар ба дундаж давхарга, Эдийн засаг, Засаглал, Ногоон хөгжил, Амар тайван, аюулгүй нийгэм, Бүс, орон нутгийн хөгжил, Улаанбаатар ба дагуул хот гэсэн 9 бүлэг, 47 зорилтыг 10 жилийн үечлэлээр буюу 2020-2030 он, 2031-2040 он, 2041-2050 он гэсэн 3 үе шаттай хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн. Улмаар уг бодлогын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд нийт 73 шалгуур үзүүлэлт, хүрэх түвшинг 2025, 2030, 2050 онуудаар тодорхойлж өгсөн байдаг. Энэхүү урт хугацааны хөгжлийн бодлого Монгол Улсын тусгаар тогтнол, бүрэн эрхт байдлыг бататган бэхжүүлэх, дэлхий нийтийн хөгжлийн түгээмэл хандлагыг өөрийн орны онцлогт тохируулан тусгасан, байгаль орчны тэнцвэрт байдлыг хадгалах, хүний хөгжлийг хангах, эдийн засаг, нийгэм, засаглалын хөгжлийг ахисан түвшинд хүргэхэд чиглэсэн урт хугацааны зорилго, зорилт, хүрэх үр дүн, үйл ажиллагаа, шалгуур үзүүлэлтийг тусгасан баримт бичиг бөгөөд хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн “босоо” чиг баримжааг заасан баримт бичиг юм.

Тэгвэл, Монгол Улсын хөгжлийн урт хугацааны бодлогыг “хэвтээ” чиглэлд хэрэгжүүлэх орон зайн төлөвлөлтийн нэгдсэн зураглал, суурь концепци ямар байх бэ? гэдэг асуулт урган гарна.. Энэ агуулгаар, цаашид 2050 он хүртэл 30 орчим жилийн хугацаанд Монгол орны нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтийн суурь концепци-зураглал, шинээр боловсруулах Бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлогын суурь үзэл санаа, онолын хандлага нь ямар байхыг нийгэм, эдийн засгийн онцлог, нөхцөл байдал, гадаад дотоод хүчин зүйлс зэргийг харгалзан шинжлэх ухааны үндэслэлтэй тодорхойлох, бодох шаардлага үүссэн. Нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, Бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой олон онолын хандлага, үзэл баримтлалыг дээр дурдсан бөгөөд ерөнхийд нь багцалж үзвэл үндсэн 2 хэсэгт хуваагдаж байна.

Онолын хандлага: Орон зайн хувьд бүсчлэн хөгжүүлэхэд бүс нутгуудыг 1). ижил, тэгш эсвэл 2) үр ашигтай, өндөр бүтээмжтэй байдалд анхааран хөгжлийн ямар стратеги хэрэгжүүлэх үү? гэдэгт гол бодлогын сонголт оршино.



Энэ нь орон зайн хувьд бүсчлэн хөгжүүлэхэд бүс нутгуудыг 1). ижил, тэгш хөгжүүлэх, 2). үр ашигтай, өндөр бүтээмжтэй байдалд анхааран хөгжлийн ямар стратеги хэрэгжүүлэх үү? гэдэгт гол бодлогын сонголт хийж, түүнд суурилан Үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, суурь зураглалыг ёстой байна.

Бидний зүгээс, “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах (2019-2021)” суурь судалгааны төслийн хүрээнд нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн судлагдахууны хүрээд бүлэг асуудлуудаар задалсан, зангидсан анализ хийсний үндсэн дээр, мөн бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой гадаад, дотоодын онол, үзэл баримтлал, аргазүй, бусад орны бүсчилсэн хөгжлийн туршлага, Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой өмнө батлагдсан бодлогын баримт бичгүүд болон тэдгээрийг боловсруулахад хэрэглэсэн онол, аргазүй, аргачлалуудыг судалж, бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой бодлого, хөтөлбөрт үнэлэлт, дүгнэлт өгч; эдийн засгийн газарзүйн судлагдахууны үүднээс бүс нутгийн онцлогт тохирсон хөдөө аж ахуй, уул уурхай, аж үйлдвэр, аялал жуулчлал, тээврийн дэд бүтэц, мөн нийгмийн газарзүйн судлагдахууны үүднээс хүн амзүй, хүн амын нутагшилт, суурьшил, шилжилт хөдөлгөөн, хот, хөдөө, нийгмийн үйлчилгээний орон зайн дүн шинжилгээ хийж, Улаанбаатар хотын таталцал, төвлөрөл; хот, сум суурины хөгжлийн потенциалыг тодорхойлох үнэлгээ, хот, суурин газарт зэрэглэл, статус тогтоох, тэдгээрийн чиг үүргийн судалгаа, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын асуудлаар орон зайн анализ, Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох үнэлгээ, аялал жуулчлалын бүсчлэлийг кластерын аргаар тодорхойлох судалгаа, бүс нутгийн түвшинд хот, хот хоорондын кластер хөгжүүлэх боломж, тэдгээрийн хэлбэрийг тодорхойлох судалгаа хийсний үндсэн дээр хоёр дахь онолын хандлага болох “үр ашигтай, өндөр бүтээмжтэй” онолын хандлага, үзэл баримтлал суурилах саналыг дэвшүүлж байна.

Энэ нь дараах байдлаар тодорхойлогдоно. Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь үзэл санаа, концепцийг ерөнхийлөн илэрхийлбэл,

- ⇒ эдийн засгийн төрөлжилт, тэлэлт, өсөлтийг хангахад гол нөлөөтэй, хөгжлийн ирээдүй **САЙТАЙ**,
- ⇒ аж үйлдвэр, дэд бүтэц, тээвэр, худалдаа, аялал жуулчлал, боловсрол, соёл, шинжлэх ухаан, технологи, эрүүл мэнд болон үйлчилгээний **ТӨВ**

- ⇒ бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, нийлүүлэлтийн төрөлжилт, хоршилт бүхий **КЛАСТЕРЫН ТӨВ**
- ⇒ дэд бүтэц, тээвэр (авто, төмөр, агаар)-ийн тэнхлэг, логиСТИКИЙН **БҮСИЙН ЗАНГИЛАА**
- ⇒ бүс нутгийн түвшинд өөр өөр бүтэц, чиг үүрэг бүхий голлох хүчин зүйлс (*тэнхлэг, хот, аж үйлдвэр, эдийн засгийн чөлөөт бүс, тээвэр-логистик г.м*)-үүдийг өөр хооронд нь нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалт, орон зайн оновчтой байршлаар **ТАТАЛЦУУЛАН-ХОЛБОСОН** (*Geographical Infrastructure and Economic Connectivity Cluster*)
- ⇒ хүмүүний болон нийгмийн хөгжлийн “нутаг дэвсгэр”-ийн ялгааг багасгах эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг **НӨХЦӨЛДҮҮЛЖ**,
- ⇒ нутаг дэвсгэр-орон зайн оновчтой **ТӨВ БАЙРШИЛТАЙ**
- ⇒ бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд **ТЭРГҮҮЛЭХ ЧИГ ҮҮРЭГТЭЙ**
- ⇒ өндөр бүтээмж, үр ашигтай, **ОЛОН ЧИГ ҮҮРЭГТЭЙ**

бүхий Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн 5 “хот”-ыг тэргүүн ээлжид сонгон хөгжүүлж, түүний нөлөөллийн бүсэд нийгэм, эдийн засаг, дэд бүтэц, хөрөнгө оруулалтын салбар дундын уялдуулсан төлөвлөлт хийж, ойр байгаа бусад нутгийг татан оролцуулах нь хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн гол үзэл санаа байх зүйтэй гэсэн саналыг дэвшүүлж байна.

Хөгжлийн (орон зайн) төлөвлөлтийн тухай ойлголт, ач холбогдол

<- 1990: Улсын төлөвлөгөөний комисс (1945),

Удирдлага, байршлын хүрээлэн

- Бодлого, төлөвлөлт, салбар хоорондын уялдаа, зохицуулалт, хяналт
- Улс ардын аж ахуйг хөгжүүлэх төлөвлөгөө боловсруулах, хэрэгжүүлэх, хянах
 - БНМАУ-ын үйлдвэрлэх хүчний хөгжил байршлын ерөнхий схем
 - БНМАУ-ын хөнгөн, хүнсний аж үйлдвэр, байршил

- **Хөгжлийн бодлого** нь нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг сайжруулах **үндсэн зорилготой**.
 - **Төлөвлөлт нь өнөөгийн** эдийн засгийн нөхцөлд фокус өгөхөөс илүүтэй **ирээдүйн** бий болгох нийгэм, эдийн засгийн үр өгөөжид анхаардаг.
 - ирээдүйд хэзээ?, орон зайн хувьд **хаана?, хэрхэн?** (5W1H: What, Where, When, Why, Who, How)
 - Өнгөрснөөс сургамж авч -> Ирээдүйд чиглэнэ
 - Урт, дунд, богино
 - Тодорхой бус -> Тодорхой байдал
- ✓ **Эдийн засгийн бие даасан байдлаа хангаж хөгжих -> нь эдийн засгийн аюулгүй байдлыг хангах үндсэн нөхцөл мөн. МУҮАБҮБ, 2010**

1990 -> Хэвтээ буюу **орон зайн төлөвлөлтийн**

тогтолцоо орхигдсон. Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, Бүсийн хөгжлийн 5 хөтөлбөрийг **хэрэгжүүлээгүй.** Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо **алдагдсан.**

Нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн ач холбогдол

- Эдийн засгийн **нийтлэг** болон **ялгавартай** бодлого тодорхойлох, хэрэгжүүлэх -> **Б.Гунгаадаш** (1986). Эдийн засгийн газарзүйн дотоод **“ялгарал”**-ыг бий болгох -> нийгмийн хөгжлийн “нутаг дэвсгэр”-ийн ялгааг багасгадаг.
- Татах-түлхэх хүчин зүйлсийн тэнцвэрийг бүрдүүлэх
- Хөгжлийн нөөц, боломжийг цаг хугацаа, **орон зайн хувьд** оновчтой зохион байгуулах, удирдах
- Хязгаарлагдмал эдийн засгийн нөөц, чадавх, хөрөнгө оруулалтыг **оновчлох, үр ашгийг** нэмэгдүүлэх
- Бүсчилсэн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо бүрдүүлэх
- Хот, сүм суурин газруудын **функциональ чиг үүргийг** тодорхойлох. Энэ нь цаашид тухайн бүс нутаг, хотын хөгжлийн төлөвлөлт хийх үндэс болно (*салбар, тэргүүлэх чиглэл?*).

Эх сурвалж: 1) Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль, 2020

2) Сангийн яам. 2015. Төлөвлөлт, хяналт-шинжилгээ, үнэлгээний гарын авлага. Улаанбаатар

3) Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал, 2010. УИХ-ын 48 дугаар тогтоол



Монгол Улсын гадаад бодлогын үзэл баримтлал
Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөр,

- олон улс, бүс нутгийн эдийн засгийн **интеграци** болон **дэд бүтцийн сүлжээнд нэгдэх**
- бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх суурь нөхцөлийг бүрдүүлнэ
- 3.1.3. бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид **нэгдэх**;

Ямар стратегиар, хэрхэн нэгдэх?

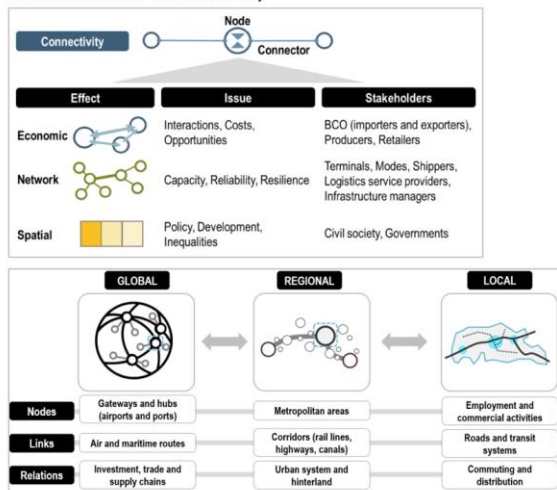
- Хэдийгээр гэрээ хийгдэж, санаачилгад нэгдэж, замын дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, цаашдын төлөвлөлтүүд хийгдсэн ч энэ нь хөгжлийн хүрэлцээтэй нөхцөл **биш!**

Хүлээгдэж буй төлөвлөлтийн шийдэл, бодлогын асуудал

- Иж бүрэн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт хийх ёстой. Өнгөрсөн хугацаанд **аль** хот, бүс нутагт хүнээ түлхүү суурьшуулж, байгалийн болон ХАА-н нөөц, боломж дээрээ тулгуурлан **ямар** үйлдвэрлэл, кластерыг **хаана** хөгжүүлэх, бүс нутгийн интеграцид **ямар** бүтээгдэхүүн, үйлдвэрлэлээр **нэгдэх** бэ? Тээвэр, логистикийн зангилаа бүс, цэгийг **хаана** төлөвлөх бэ? эдгээр нь өөр хоорондоо хэрхэн холбогдох?
- Гишүүн орны хувьд өөрсдийн давуу эрх, боломжийг **хэрхэн** ашиглах бэ?

Geographical Connectivity Theory

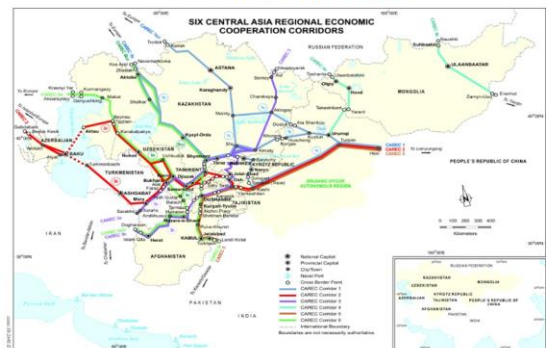
The Relevance Connectivity



Эх сурвалж: Jean-Paul Rodrigue (2020)

Эх сурвалж:
<https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/transportation-spatial-organization-scale/>
<https://transportgeography.org/contents/chapter2/transport-and-spatial-organization/relevance-connectivity/>

Case in the CAREC 2030



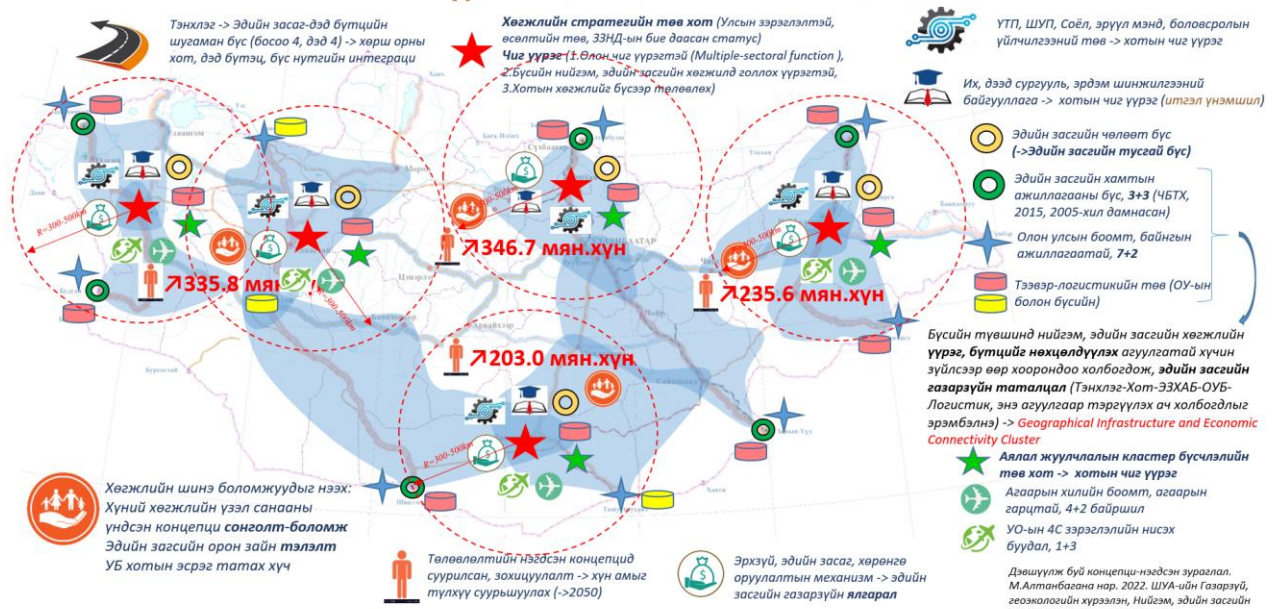
CAREC 2030 prioritizes five operational clusters



- Economic and Financial Stability Cluster**
- Trade, Tourism, and Economic Corridors Cluster**
- Infrastructure and Economic Connectivity Cluster**
- Agriculture and Water Cluster**
- Human Development Cluster**

Эх сурвалж: www.carecprogram.org

Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт-зураглал (Салбар дамнансан, ->2050)



Алсын хараа 2050

Шалгуур үзүүлэлт, хүрэх түвшин (73)

(Хүрэх түвшинг орон зайн агуулгатайгаар төлөвлөх ёстой)

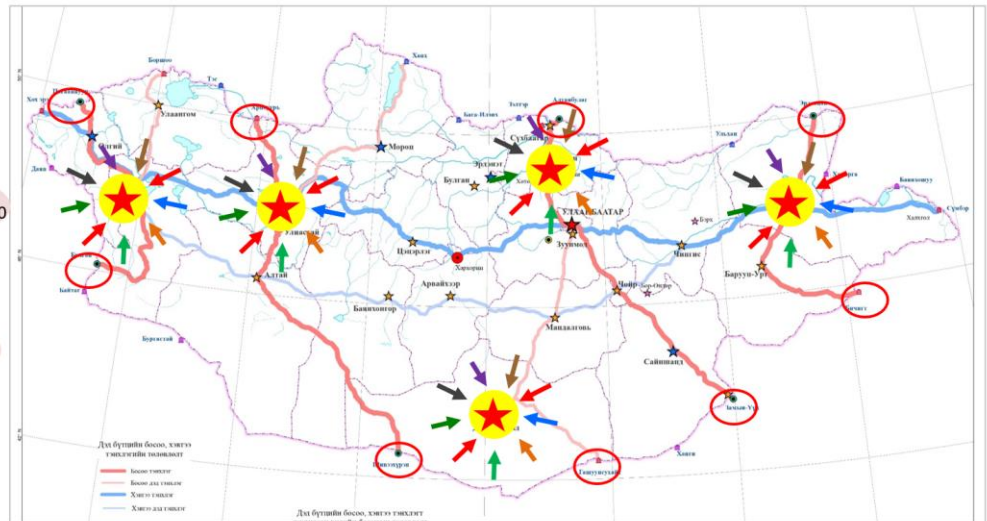
Экспорт, сая USD (7011.8) ->
2030 онд 29'660, 2050 онд 139'870

Гадаад жуулчдын тоо (0.6) ->
2030 онд 2 сая, 2050 онд 6 сая

 **Хөгжлийн гарц**

ДНБ-нд Тээвэр агуулахын салбар (4.6)
-> 2030 онд 4.8%, 2050 онд 11.6%

ДНБ-нд Боловсруулах аж үйлдвэрийн салбар (10.9) -> 2030 онд 14.6%, 2050 онд 27.4%



Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн зураглал, төлөвлөлт-шийдлийг дэмжих эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизм зайлшгүй шаардлагатай.

Үндэсний хэмжээнд бүс нутгуудын нийгмийн хөгжлийн тэнцвэрийг хадгалах, төвлөрлийг сааруулах, бүс нутгийн хөгжлийн дэмжихэд төрөөс үзүүлэх санхүүгийн тусламж, хөнгөлөлттэй зээл, урамшуулал, тээвэр, татварын хөнгөлөлт, ажлын байрны татаас зэрэг эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмуудыг хэрэгжүүлж болдог. Үүнийг бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх арга хэрэгсэл гэж хэлдэг. Зах зээлийн эдийн засагт суурилсан ардчилсан тогтолцоотой өндөр хөгжилтэй орнуудад бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлж, сул хөгжилтэй бүс нутгуудын хөгжлийг дэмжихдээ санхүүгийн дэмжлэг үзүүлэх, бизнесийн орчныг сайжруулах, төлөвлөлт, удирдлагын бүтэц, механизмыг амжилттай хэрэгжүүлж ирсэн туршлага бий.

Өнөөгийн байдлаа, Монгол оронд эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг нөхцөлдүүлэхэд чиглэсэн эрхзүйн орчин, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын ялгавартай бодлого, механизм байхгүй байна. Энэ нь өмнө батлагдсан Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг хэрэгжээгүйн нэг учир шалтгаан, улмаар УБ хотын өнөөгийн төвлөрлийг нөхцөлдүүлэх шалтгаан-үр дагаврын холбоос юм. Тодруулбал, 2001 онд батлагдсан Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд бүсийн хөгжлийг төсөв, татвар, хөрөнгө оруулалт, мөнгө зээлийн бодлогоор дэмжих; бүс нутагт банк, санхүү, даатгалын тогтолцоог бүрдүүлэх; бүс нутгийн хөгжлийг дэмжих үйл ажиллагаанд аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэд, гадаадын хөрөнгө оруулагчдын оролцоог дэмжин урамшуулах; алслагдсан болон говь нутагт ажиллаж байгаа төрийн албан хаагч, багш, эмч нарт цалин хөлсний нэмэгдэл урамшуулал олгох; амьдралын нөхцөлийг нь сайжруулах, тогтвор суурьшилтай аж төрөхөд нь дэмжлэг үзүүлэх; хүн амын хүнсний хэрэглээний нормыг тогтоож, хүнсний хангамжийг сайжруулах, аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээг бүс нутгийн бодлогод тусган хэрэгжүүлэх зэргээр бүсчилсэн хөгжлийг төрөөс дэмжих эрхзүй, эдийн засгийн чухал ач холбогдолтой механизмуудыг тусгаж өгсөн боловч хэрэгжүүлээгүй юм.

Р.Ринчинбазар, Д.Эрдэнэбаяр (2019) [77], Л.Цэдэндамба (2001) [3], Т.Энэбиш (2010) [220], [221] бүсчлэн хөгжүүлэхэд хөгжлийн түвшингөөр хоцронгүй бүс нутгийн хөгжлийг түргэтгэх арга зам, улс орны нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэх, түргэтгэх арга хэрэгслүүдийг

тодорхойлж, дэвшүүлж байсан. Бүс нутгийн хөгжлийг дэмжих нийтлэг арга хэрэгслийг нэгтгэн дүгнэвэл,

- бүс нутагт томоохон төсөл хэрэгжүүлэх, аж үйлдвэрийн цогцолбор байгуулах үйл ажиллагааг төрөөс шууд санхүүжүүлэх,
- бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх тусгайлсан арга хэмжээ хэрэгжүүлэх,
- бүс нутагт үйлдвэрлэлийг байршуулах тааламжтай нөхцөл бүрдүүлэх зорилгоор санхүүгийн болон бусад дэмжлэг үзүүлэх,
- хэт төвлөрөл үүссэн томоохон хотуудад хөрөнгө оруулалтыг хянах, хязгаарлах, нэмэлт татвар бий болгох явдал юм.

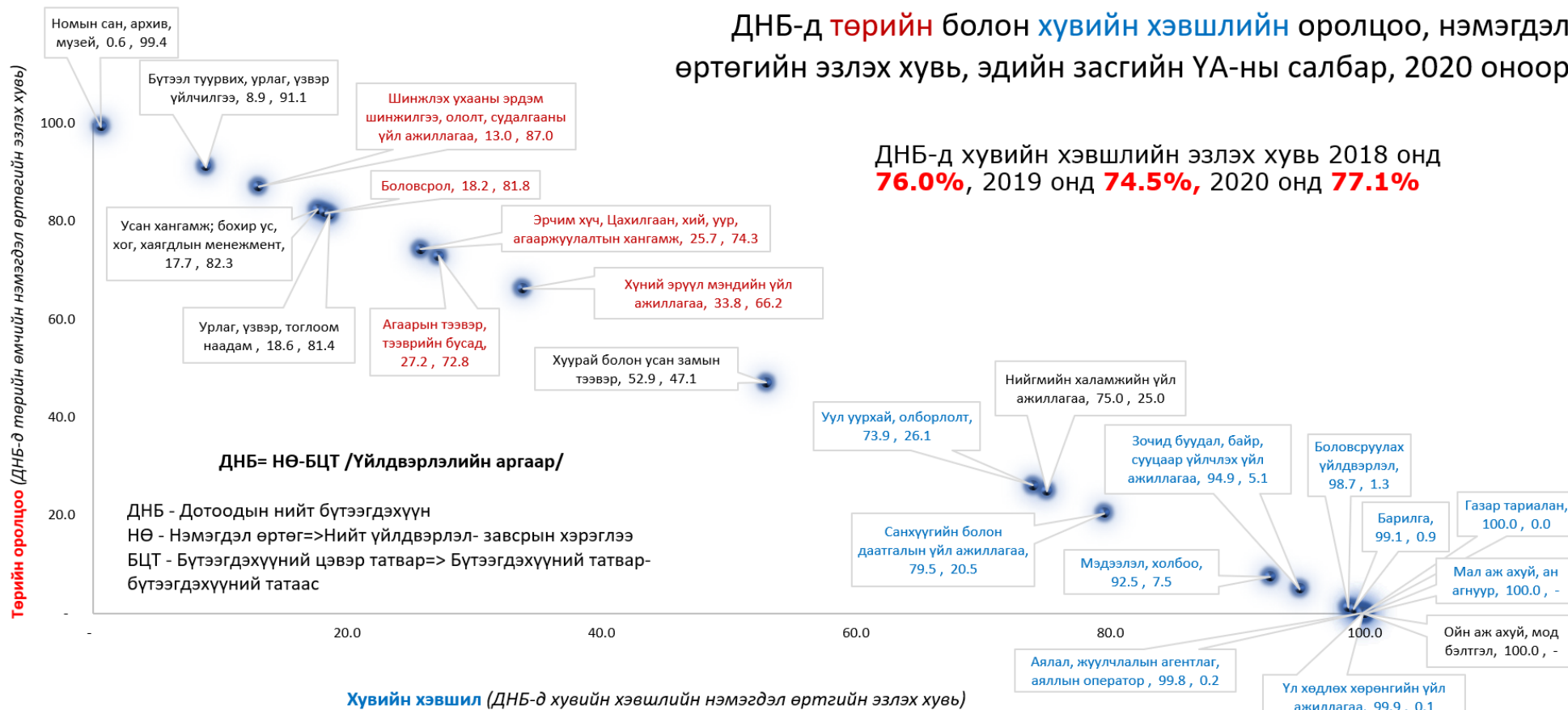
Хамгийн гол нь эдгээр арга хэрэгслүүд нь Б.Гунгаадаш (1986)-ийн тодорхойлсон эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг бий болгох, төрөөс бүсчилсэн хөгжил, орон зайн хөгжлийн төлөвлөлтөөс дэмжих, хэрэгжүүлэхэд чиглэсэн эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын ялгаатай бодлого авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай. *Энгийнээр тайлбарлавал*, Үндэсний хэмжээнд хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь концепци, зураглалаа тодорхойлоогүй байж, мөн иргэн, аж ахуйн нэгж, хөрөнгө оруулагчдын хувьд УБ хотоос өөр сонголт-боломж бараг байхгүй байгаа өнөөгийн нөхцөлд “УБ хотод төвлөрөөд байна гээд” татвар нэмэх, эдийн засгийг хязгаарлах, хумих зэрэг захиргааны аргаар зохицуулах гэж оролдох нь явцгүй бөгөөд энэ нь өөрөө хүний хөгжлийн суурь үзэл санаа, концепцитай харшилна.

1990 оноос өмнөх төвлөрсөн төлөвлөгөөт эдийн засгийн үед улсын салбарууд дахь бүх өмч төрийн мэдэлд байж, орон зайн хөгжлийн төлөвлөлтийг төрөөс шууд зохицуулж ирсэн. Харин одоо нөхцөл байдал өөр болсон ч хэдий төрөөс хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөө дэмжихэд тодорхой түвшинд зохицуулалт үгүйлэгдэж байна. Бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэлд хувийн хэвшлийн оролцоог нэмэгдсэн бөгөөд ДНБ-д хувийн хэвшлийн эзлэх хувь 2018 онд 76.0 хувь, 2019 онд 74.5 хувь, 2020 онд 77.1 хувь байна. Дараах График 8-д 2020 оны байдлаар эдийн засгийн үйл ажиллагааны салбаруудын ДНБ-д төрийн болон хувийн хэвшлийн оролцоо, нэмэгдэл өртгийн эзлэх хувийг харуулсан. Уг зургаас харвал, бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, ажлын байр, улсын төсвийн орлогыг нэмэгдүүлэх боловсруулах үйлдвэр, уул уурхай, мал аж ахуй, газар тариалан, аялал жуулчлал, үл хөдлөх хөрөнгө, санхүү, даатгал, мэдээлэл холбоо зэрэг салбаруудын бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэлд хувийн хэвшлийн оролцоо өндөр байна. Ийм эдийн засгийн бүтэц, суурин дээр байгаа иргэд, аж ахуйн нэгж, хөрөнгө оруулагчид бүс, орон нутагт бизнесийн үйл ажиллагаа эрхлэх, шилжин нүүхэд **1)** төрөөс баталсан Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн зураглал, концепци ямар байх, **2)** уг нэгдсэн зураглал, концепци дээр хаана, ямар төрлийн эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын ямар механизмыг авч хэрэгжүүлэх нь замаар бизнесийн таатай орчныг хэрхэн бүрдүүлэх нь чухал юм.

ДНБ-д төрийн болон хувийн хэвшлийн оролцоо, нэмэгдэл өртөгийн эзлэх хувь, эдийн засгийн ҮА-ны салбар, 2020 оноор

ДНБ-д төрийн болон хувийн хэвшлийн оролцоо, нэмэгдэл өртөгийн эзлэх хувь, эдийн засгийн ҮА-ны салбар, 2020 оноор

ДНБ-д хувийн хэвшлийн эзлэх хувь 2018 онд **76.0%**, 2019 онд **74.5%**, 2020 онд **77.1%**



Ойлголт:

ДНБ нь тухайн улс орны нутаг дэвсгэр дээр тодорхой хугацаанд үйлдвэрлэж бий болгосон эцсийн бараа, үйлчилгээний зах зээлийн үнэлгээний нийт мөнгөн дүн. Зах зээлийн үнээр тооцсон нийт бараа, үйлчилгээ, үйлдвэрлэлийг **нийт үйлдвэрлэл** гэнэ. Үйлдвэрлэл, үйлчилгээ явуулахын тулд зарцуулсан материалын зардал болон үйлчилгээний төлбөрийг **завсрын хэрэглээний зардал** гэж үзнэ

Боловсруулсан: М.Алтанбагана, М.Баяржаргал, 2021.

Дата эх сурвалж: ҮСХ, Нэгдсэн мэдээллийн сангийн ДНБ-ний мэдээлэлд үндэслэв.

Мэдээлэл шинэчлэгдсэн: 2021.08.20

Энэхүү суурь судалгааны хүрээнд дэвшүүлсэн “Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглал”-ийг хэрэгжүүлэх, дэмжих дараах эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмуудын төрөөс авч хэрэгжүүлэхийг санал болгож байна. Энэхүү санал болгож буй эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмуудыг нь хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь үзэл санаа бүхий “**үр ашигтай, өндөр бүтээмжтэй**” Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэхийг зөвлөж байна. Учир нь нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хотын гүйцэтгэх үүрэг эрс нэмэгдсэн, хотжилт эрчимтэй явагдаж байна. Ингэснээр, хотуудад зэрэглэл, статусыг тогтоож, Үндэсний хэмжээнд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн нэгдсэн зураглал, концепци нь бүс нутгийн түвшинд эдийн засгийн нийтлэг бус, харин **ялгавартай** бодлого явуулах суурь нөхцөл, боломж бүрдэнэ.

2020 оны байдлаар нийт хүн амын 47.6% нь Нийслэл хотод суурьшиж, цаашид 2025 онд 53.6%, 2045 онд 57.3% болж өсөх хандлагатай байна. Өнөөгийн Улаанбаатар хотын хүн амын 45% нь өнгөрсөн 30 жилийн хугацаанд хөдөө, орон нутгаас шилжин ирсэн хүн ам эзэлж байна. Энэхүү төвлөрөл нь Монгол Улсын өмнө нэн тулгамдсан солилт бөгөөд цаашид энэхүү сорилтыг даван туулахад УБ хотын төвлөрлийг хэрэн бууруулах, УБ хотын эсрэг татах хүчийг аймаг, орон нутагт хэрхэн бий болгох, аймаг, орон нутагт иргэн, аж ахуйн нэгжүүдийг тогтвортой хэрхэн суурьшуулах, орон нутагт үйлдвэрлэл, үйлчилгээний бизнесийн таатай орчныг хэрхэн бүрдүүлэх оршино. Нөгөө талаас, 2020 оны байдлаар нийт хүн амын 35 орчим хувийг 15-34 насны залуучууд эзэлж, цаашид 2030, 2040 он гэхэд залуучуудын эзлэх хувь өсөх хандлагатай бөгөөд манай улсад 2025 он хүртэл Хүн ам зүйн цонхны үе буюу хүн амд эзлэх хөдөлмөрийн насны хүн ам, залуучууд хамгийн их байх тааламжтай үе тохиож байгаа бөгөөд энэ үеийг үр дүнтэйгээр ашиглах оновчтой бодлого боловсруулах, хэрэгжүүлэх хэрэгтэй юм. Залуучууд хамгийн хамгийн их хотжих үйл явцад оролцож байгаа бөгөөд тэдэнд чанартай боловсрол эзэмших, соёл, эрүүл мэнд, технологи, инновац, үйлдвэрлэл үйлчилгээний таатай, эрүүл ногоон, тав тухтай амьдрах орчин, хотыг хүсэмжилж байна.

Үүний тулд төр засгаас асуудлыг сууриар нь харж, даацтай, бодитой, иргэн, аж ахуйн нэгжүүд дээрээ буусан, тэдний сонирхлыг татахуйц төлөвлөлт, шийдвэр хэрэгтэй. Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөл, зураглал дээрээ үндэслэн нэн тэргүүнд УБ хоттой өрсөлдөхүйц бүсийн түвшний хөгжлийн стратегийн хотуудыг босгож ирэх, уг хотуудыг бизнесийн үйл ажиллагааг дэмжсэн эрхзүй, эдийн засгийн таатай орчин нөхцөлийг бүрдүүлж, улмаар иргэн, аж ахуйн нэгжүүдийн шилжин ирэх сонирхлыг татах замаар УБ хотын төвлөрлийн асуудлыг шийдэхээр өөр гарцгүй.

Ингээд, нэн тэргүүнд Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотод хүн ам шилжин ирж суурьших үйл явцыг дэмжих, иргэд, аж ахуйн нэгж, хөрөнгө оруулагчдад үйлдвэрлэл үйлчилгээ эрхлэх бизнесийн нэн таатай орчны бүрдүүлэх дараах эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмыг санал болгож байна.

Зээлийн хөнгөлөлттэй нөхцөл

Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод оршин суугаа, УБ хотоос шилжин ирсэн иргэн, аж ахуйн нэгжид дараах 5 төрлийн зээлд хугацаа, хүү, тавигдах шаардлага, урьдчилгаа төлбөрийн хувьд хөнгөлөлт үзүүлж дэмжих. Мөн томоохон бизнесийн, хөрөнгө оруулалт, төслийн зээлд Засгийн газраас баталгаа гаргаж дэмжих.

- **Орон сууцны зээл.** Монгол банк болон арилжааны банкнуудын хамтран хэрэгжүүлж буй Орон сууцны ипотекийн зээлийн хөтөлбөрийн хөнгөлөлттэй нөхцөлийг бүрдүүлэх. Тодруулбал, зээлийн дээд хэмжээг нэмэгдүүлэх (одоо 160 сая төгрөг хүртэл байгаа), зээлийн хугацаа нэмэгдүүлэх (одоо 360 сар хүртэл байгаа), урьдчилгаа төлбөрийг бууруулах (одоо 30% байгаа), зээлийн хүүг /жил/ бууруулах (одоо 6.00% байгаа), зээл олголтын шимтгэлийг бууруулах (одоо зээлийн дүнгийн 1% байгаа) зэрэг арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж, зээл авахад тавигдах шаардлагыг уян хатан нөхцөлтэй болгох.

- *Цалин, тэтгэврийн зээл.* Энэ нь арилжааны банкаар дамжуулан ажилтан тогтмол орлогоо барьцаалан, өндөр насны тэтгэвэр авагчдад зориулсан тэтгэврийн орлогыг барьцаалан олгох зээлийн бүтээгдэхүүн юм. Тэтгэврийн зээлийн хувьд зээлийн хугацаа нэмэгдүүлэх (одоо 6 сар хүртэл байгаа), зээлийн хүүг /жил/ бууруулах (одоо 15.60% байгаа) зэрэг арга хэмжээг авч хэрэгжүүлж, зээл авахад тавигдах шаардлагыг уян хатан нөхцөлтэй болгох.
- *Хөрөнгө оруулалт, бизнес, төслийн зээл.* Бизнесийн зээл нь олон хэлбэртэй бөгөөд Төслийн зээл, Ажлын байрыг дэмжих зээл, Эргэлтийн хөрөнгийн зээл, Хөрөнгө оруулалтын зээл, Худалдаа, үйлчилгээний зээл, Гэрээний орлого барьцаалсан зээл, “Оюу-Толгой” ХХК зэрэг томоохон байгууллагад бэлтгэн нийлүүлэгчид зориулсан бизнесийн зээл, Тоног төхөөрөмжийн зээл, Үйлдвэрлэлийн зээл төрлүүд байна. Эдгээр зээлүүдийг Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод оршин суугаа, бүртгэлтэй иргэн, аж ахуйн нэгжид хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр олгохыг дэмжих хэрэгтэй.
- *Оюутны зээл, төлбөр.* Улаанбаатар хотын төвлөрлийн нэг шалтгаан нь их, дээд сургууль бөгөөд УБ хотын 10 хүн тутмын 1 нь оюутан байна. Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалтай уялдуулан, мөн Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотын чиг үүрэгтэй уялдуулан дээд боловсролын байгууллагыг 4 хот руу түлхүү шилжүүлэх, улмаар оюутан элсүүлэлтийг бүсчлэн авахыг өмнөх бүлэгт санал болгон билээ. Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод байршилтай их, дээд сургууль тухайн оюутан элсвэл УБ хоттой харьцуулахад оюутны зээлийн хамгийн хөнгөлөлттэй нөхцөлийг бүрдүүлэх, магадгүй энэ 4 хотод сурч буй оюутны сургалтын төлбөрийн тодорхой (50%) хувийг төрөөс олгох зэрэг хөнгөлөлт, урамшууллын механизмыг авч хэрэгжүүлэх.

Газарзүйн бүртгэлд суурилсан татвар, төлбөр, хураамжийн хөнгөлөлттэй нөхцөл

Татвар, шимтгэл нь бүсчлэн хөгжүүлэх бодлого, нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтийг дэмжих нэг том арга хэрэгсэл юм. Татвар бий болгох, тогтоох, ногдуулах, тайлагнах, төлөх, хяналт шалгалт хийх, хураах, **хөнгөлөх, чөлөөлөх** үйл ажиллагаанд зайлшгүй байх, тодорхой байх, шударга байх, үр ашигтай байх гэсэн 4 зарчмыг баримталдаг. Эдгээрээс үр ашигтай байх зарчим нь татвар, шимтгэл, төлбөр, хураамжийг орон зайн хувьд ялгавартай тогтоож, улмаар бүсчлэн хөгжүүлэх, хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжих, хэрэгжүүлэхтэй холбоотой юм. Монгол Улсад нийт 30 төрлийн татвар, төлбөр, хураамж байна. Эдгээрээс Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй, тус хотуудад, хот орчмын бүсэд үйл ажиллагаа тогтмол явуулдаг иргэн, аж ахуйн нэгжид дараах 10 гаруй татвар, хураамж, төлбөрийн хөнгөлөлтийг үзүүлэх саналыг дэвшүүлж байна. Энэ нь бүс, орон нутаг, хотын түвшинд эдийн засгийн ялгавартай бодлого хэрэгжүүлэхэд голлох үүрэгтэй байж болох татвар, төлбөрийн төрлүүд юм.

- *Үл хөдлөх хөрөнгийн татвар.* Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй иргэн, аж ахуйн нэгж шинээр үл хөдлөх хөрөнгө худалдан авах, мөн үл хөдлөх хөрөнгийн татварыг тодорхой хугацаанд (5 жил) хөнгөлөх, татварын буцаан олголтоор дэмжих саналыг дэвшүүлж байна.
- *Татвар (ХАОАТ, ААНОАТ, НӨАТ).* ХАОАТатварын тухай хуулийн 23.10-д “... Улаанбаатар хотоос 500 км-ээс хол алслагдсан аймаг, суманд 50 хувиар, 1000 км-ээс хол алслагдсан аймаг, суманд 90 хувиар хөнгөлнө” гэсэн зохицуулалтыг 2019 онд оруулсан. Гэхдээ энэ нь “төвөөс алслалт”-ыг гол шалгуур болгон оруулсан зохицуулалт бөгөөд харин бүсчлэн хөгжүүлэх концепцийг дэмжсэн агуулга, шалгуур биш юм. Иймд Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжиж Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй иргэн, аж ахуйн нэгжид ХАОАТ, ААНОАТ, НӨАТ-ыг тодорхой түвшинд, 5 жилийн хугацаанд хөнгөлөлт үзүүлэх, татварын буцаан

олголтоор дэмжих саналыг дэвшүүлж байна. Мөн энэ хотод бүртгэлтэй, өөрийн оффисоо байгуулж, тухайн хот болон түүний орчмын бүсэд тогтмол үйл ажиллагаа явуулдаг иргэн, аж ахуйн нэгжид ажлын байр нэмэгдүүлсний татварын хөнгөлөлт үзүүлж болно.

- *Ус, ой, рашаан, байгалийн нөөц ашигласны төлбөр.* Төлбөр гэдэг төрийн өмчийн газар, газрын хэвлий, байгалийн баялаг, ой, ургамал, рашаан, ашигт малтмал, газрын тосны нөөц, агаар, ус, хөрс ашигласны, бохирдуулсны, ан амьтан агнасны төлөө аливаа этгээдээс авч төсөвт төвлөрүүлж байгаа мөнгөн хөрөнгийг хэлнэ¹. Эдийн засаг, үйлдвэрлэл, аж ахуйн ямарч үйл ажиллагаа нь байгалийн аливаа нэг нөөцийг ашигладаг. Иймд Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжиж Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй иргэн, аж ахуйн нэгжид ус, ой, рашаан, байгалийн нөөц ашигласны төлбөрийн хэмжээг бууруулах, хөнгөлөх саналыг дэвшүүлж байна.
- *Газрын төлбөр, газар олголтын хөнгөлөлттэй нөхцөл.* Газрын тухай хуулийн дагуу газар эзэмшиж, ашиглаж байгаа иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага Газрын төлбөрийн тухай хуулийн дагуу газрын төлбөр төлдөг². Аливаа иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллага тогтвортой үйл ажиллагаа явуулахад эзэмшиж, ашиглах газрын хүртээмж, түүний үнэ, төлбөр чухал. Иймд Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжиж Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй иргэн, аж ахуйн нэгжид ажлын байрыг нэмэгдүүлэх, шилжин ирэхийг дэмжсэн, тухайн хотын чиг үүрэгт нийцсэн үйлдвэрлэл, үйлчилгээг хөгжүүлэхэд газар олголтын уян хатан механизмаар дэмжих, улмаар газрын төлбөрийн хувь, хэмжээг тодорхой хугацаанд бууруулах саналыг дэвшүүлж байна. Тухайлбал, одоо УБ хотод бизнесийн үйл ажиллагаа явуулахад анхдагч хэрэгцээ болох эзэмшиж, ашиглах газрын хүртээмж бага, үүнийг дагаад газрын үнэ маш өндөр, ерөнхийд нь хэлбэл бизнесийн үйл ажиллагаа явуулах “орон зай” маш хумигдмал байна.
- *Автобензин, дизелийн түлшний албан татвар.* Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод бодлогоор, улсын татаасаар үнийг зөрүүг төлөх байдлаар автобензин, дизелийн түлшний албан татварыг бууруулж, улмаар автобензин, дизелийн үнийг бага, тогтвортой барих нь уг хотуудад бизнес эрхлэх, УБ хотоос шилжин суурьших үйл явцыг дэмжих нэг том хөшүүрэг болно гэж үзэж байна.
- *Улсын тэмдэгтийн хураамж.* Хураамж гэдэг нь төрийн байгууллагаас аливаа этгээдэд хууль тогтоомжийн дагуу үйлчилгээ үзүүлсний төлөө тэднээс тухай бүр авч төсөвт төвлөрүүлж байгаа мөнгөн хөрөнгийг хэлдэг³. Төр иргэн, хуулийн этгээдэд үйлчилгээ үзүүлсний төлөө нийт 54 төрлийн үйлчилгээний хураамжийг авч байна. Эдгээрээс Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжиж Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод хувийн хэвшлийн бизнесийн үйл ажиллагааг дэмжих, тухайн хотуудын татах нэг хүчийг бий болгох үүднээс 13 төрлийн хураамжийг хэмжээг 50%-иар бууруулах, магадгүй 5 жилийн хугацаанд “0”-лэх саналыг дэвшүүлж байна. Үүнд, Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 5.1.9, 5.1.11, 5.1.17, 5.1.24, 5.1.28, 5.1.35, 5.1.38, 5.1.40, 5.1.41, 5.1.46, 5.1.50, 5.1.51, 5.1.53-д тус тус заасан хураамжийн төрлүүд юм. Энэ нь Улаанбаатар хотын эсрэг татах хүчийг бий болгох, төвлөрлийг сааруулах нэг механизм болно.

¹ Татварын ерөнхий хууль. <https://legalinfo.mn/mn/detail/14403>

² Газрын төлбөрийн тухай хууль. <https://legalinfo.mn/mn/detail/217>

³ Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хууль. <https://legalinfo.mn/mn/detail/515>

- *Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татвар.* Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгсэлд албан татварыг бүх төрлийн ачааны автомашин, автобус, суудлын автомашин, мотоцикл, трактор, авто чиргүүлд ногдуулдаг. Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд⁴ жилд ногдуулах албан татварын дээд, доод хязгаарыг тухайн тээврийн хэрэгслийн моторын багтаамж, даац, зориулалт зэргээс хамаарч Улаанбаатар хот, Дархан-Уул, Орхон аймгийн төвийн сумд харьцангуй өндөр, харин бусад сумдад багаар тогтоож, үндсэн 2 ангилалтай зохицуулж өгсөн. Энэхүү албан татварын хот, хөдөөгийн ангиллыг нэмэгдүүлж, Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй авто тээврийн хэрэгсэлд ногдуулах татварын хэмжээг бууруулах саналыг дэвшүүлж байна.
- *Шугамын ус, дулаан, цахилгааны хөнгөлөлт.* Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 4 хотод газарзүйн бүртгэлтэй иргэн, аж ахуйн нэгжүүд бизнес эрхлэх, үйл ажиллагаагаа тогтвортой явуулах, УБ хотоос шилжин ирэхийг дэмжихэд суурь зардал болох ус, дулаан, цахилгааны үнийг 5 жилийн хугацаанд тогтвортой 50%-иар хөнгөлөх саналыг дэвшүүлж байна.

Газарзүйн бүртгэлд суурилсан Тусгай зөвшөөрөл олгох таатай нөхцөл

Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрөл гэдэг нь тодорхой төрлийн аж ахуйн үйл ажиллагааг тогтоосон хугацаа, нөхцөл, шаардлагын дагуу эрхлэн явуулах эрхийг иргэн, ашгийн ба ашгийн бус хуулийн этгээдэд эрх бүхий байгууллагаас олгосон албан ёсны баримт бичиг юм. Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд⁵ нийт 122 төрлийн үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх зохицуулалттай байна. Тусгай зөвшөөрөл нь иргэн, хуулийн этгээд бизнес эрхлэх нэг том хөшүүрэг бөгөөд үүнийг хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжих, УБ хотын төвлөрлийг сааруулах, Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод УБ хотын эсрэг татах хүчийг бий болгох эрхзүйн нэг механизм болгох саналыг дэвшүүлж байна. Иймд Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй, хот болон хотын таталцал-нөлөөллийн кластерын бүсэд үйл ажиллагаа явуулах иргэн, хуулийн этгээдэд тусгай зөвшөөри йг түлхүү олгох бодлого барих, тусгай зөвшөөрөл олгох журам, тавигдах шаардлагыг хөнгөвчлөх, зөвшөөрлийн хугацаа 5 жил (хуульд 3 жилээс доошгүй гэж байгаа ч 3 жилээр олгож, сунгалт хийдэг)-ээр олгох саналыг дэвшүүлж байна.

Засгийн газрын тусгай сангийн санхүүжилт, зээл

Засгийн газрын тусгай сангийн хуулийн дагуу Тусгай сангууд нь Засгийн газрын тодорхой чиг үүрэг, зорилтыг санхүүжүүлэх зорилготой. Тусгай сангийн зээл, санхүүжилт нь "эргэн төлөгдөх зээл" буюу тодорхой хугацааны дараа төсөвт буцаан төвлөрүүлэх нөхцөлтэйгөөр олгож байгаа улсын төсвийн шилжүүлэг, мөн "эргэн төлөгдөх нөхцөлгүй олгосон эх үүсвэр" буюу урсгал зардал, хөрөнгийн зардлыг санхүүжүүлэх зориулалттай улсын төсвийн шилжүүлэг юм. 2022 оны байдлаар нийт 22 тусгай сан үйл ажиллагаа явуулж байгаа бөгөөд эдгээрээс бүсчлэн хөгжүүлэх асуудал, Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлж ажиллах бололцоотой, эдийн засгийн ялгавартай бодлого хэрэгжүүлэхэд голлох үүрэгтэй байж болох 10 санг дор харууллаа. Одоогоор Засгийн газрын тусгай сангууд нь төр засгийн тодорхой чиг үүрэг, зорилтыг санхүүжүүлэх зээл олгохдоо газарзүйн байршил, орон зайн агуулгыг авч үзэхгүй байгаа юм. Иймд эдгээр сангууд нь 1) Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод бүртгэлтэй (газарзүйн бүртгэлд суурилсан), уг хот, түүний орчмын бүсэд бизнес, төслийн үйл ажиллагаа явуулах иргэн, аж ахуйн нэгжид зээл, санхүүжилтыг түлхүү олгодог болох, зээлийн шалгуур үзүүлэлтэд газарзүйн бүртгэл, байршлыг тусгаж өгөх, 2) энэ 4 хотод төсөл хэрэгжүүлэх иргэн, аж ахуйн нэгжид зээлийн санхүүжилтийг хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр олгох бизнесийн таатай

⁴ Автотээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хууль. <https://legalinfo.mn/mn/detail/333>

⁵ Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хууль. <https://legalinfo.mn/mn/detail/34>

орчныг бий болгох шаардлагатай. Энэ нь хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжих, УБ хотын төвлөрлийг бууруулах, УБ хотын эсрэг татах хүчийг бий болгох, бүс, орон нутгийн түвшинд үйлдвэрлэл, үйлчилгээний шинэ орчин нөхцөлийг бүрдүүлэхэд нэг том дэмжлэг болно.

- Жижиг, дунд үйлдвэрийг хөгжүүлэх сан
- Хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмжих сан
- Хөдөө аж ахуйг дэмжих сан
- Шинжлэх ухаан, технологийн сан
- Соёл, урлагийг дэмжих сан
- Боловсролын зээлийн сан
- Улсын авто замын сан
- Мэргэжлийн боловсрол, сургалтыг дэмжих сан
- Ирээдүй өв сан
- Байгаль орчин, уур амьсгалын сан

Хөрөнгө оруулалт

Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод газарзүйн бүртгэлтэй, хот болон хотын таталцал-нөлөөллийн кластерын бүсэд үйл ажиллагаа явуулах гадаадын болон дотоодын хөрөнгө оруулагч нарт бизнесийн таатай орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай. Хөрөнгө оруулалт гэдэг нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт ашгийн төлөө үйл ажиллагаа явуулах этгээдийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгөд оруулсан, санхүүгийн тайланд туссан биет болон биет бус хөрөнгийг ойлгоно⁶. Мөн Улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтыг энэ 4 хотод түлхүү тавих шаардлагатай.

- *Үйлдвэр технологийн парк (ҮТП), Шинжлэх ухааны парк (ШУП)*. Үйлдвэрлэл, технологийн парк гэдэг нь үйлдвэрлэл, технологийн хөгжлийн тодорхой зорилтыг хэрэгжүүлэх тусгайлсан нутаг дэвсгэр, бизнесийн таатай орчин, дэд бүтцийн хангамж бүхий, тодорхой салбарт үйл ажиллагаагаар харилцан уялдсан үйлдвэрлэл, технологи, үйлчилгээний цогцолборыг хэлдэг⁷. 2022 оны байдлаар ҮТП-ын зөвшөөрөл авсан 9 төсөл арга хэмжээ байна. Эдгээрээс Дархан үйлдвэрлэл, технологийн парк, Ховд үйлдвэрлэл, технологийн парк хөнгөн үйлдвэрийн чиглэлээр үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл авчээ. Шинжлэх ухааны парк гэдэг нь өндөр технологи, инновацын бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх зорилгоор энэ хуулиар тогтоосон чиг үүргийг хэрэгжүүлэх тусгайлсан газар нутагтай, үйлдвэрлэл, үйлчилгээ, нийгмийн дэд бүтэц бүхий цогцолборыг хэлдэг⁸. ШУП нь шинжлэх ухаан, технологийн ололтыг эдийн засгийн өсөлтийг эрчимжүүлэх, өндөр технологийн болон өрсөлдөх чадвартай бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх, экспортлох, өндөр үр ашигтай үйлчилгээний төрөл, хэлбэрийг бий болгоход чиглүүлэх, инновацын үйл ажиллагааны чадавх, нөөцийг оновчтой байршуулах, төрийн дэмжлэгийн үр ашгийг нэмэгдүүлэхэд оршдог. ҮТП, ШУП-ын эрхзүйн зохицуулалтад “тусгайлсан нутаг дэвсгэр” гэсэн зохицуулалттай бөгөөд энэхүү нутаг дэвсгэрийн байршлыг Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон МУ-ын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалд үндэслэн Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн 5 хотод тэргүүн ээлжид байгуулах, бодлогоор дэмжих саналыг дэвшүүлж байна.
- *Гадаадын болон хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалт татах, таатай нөхцөлийг бүрдүүлэх*. Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөл, зураглалд үндэслэн Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод гадаадын болон хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалт татах, бизнесийн орчны таатай нөхцөлийг бүрдүүлэх шаардлагатай.

⁶ Хөрөнгө оруулалтын тухай хууль. <https://legalinfo.mn/mn/detail/9491>

⁷ Үйлдвэрлэл, технологийн паркийн эрх зүйн байдлын тухай. <https://legalinfo.mn/mn/detail/44>

⁸ Инновацийн тухай хууль. <https://legalinfo.mn/mn/detail/8668>

- *Орон сууцжуулах.* Хүн амын суурьшлыг тогтвортой хадгалах, УБ хотоос хүн амыг шилжих суурьших үйл явцыг дэмжих нэг механизм бол орон сууцжуулах арга хэмжээ юм. Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн⁹ 3.7.8-д “Үндэсний орон сууцны нэгдсэн корпорац байгуулж, орон сууцжуулах хөтөлбөрийг бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд нийцүүлэн шинэ зохион байгуулалтаар өргөжүүлэн хэрэгжүүлнэ”, “3.7.9.Хуримтлалын нэгдсэн санг байгуулан төр, хувийн хэвшлийн түншлэлд тулгуурлан 150 мянган өрх, айлыг орон сууцтай болоход дэмжлэг үзүүлж, орон сууцны хорооллыг барих ажлыг бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд тулгуурлан үе шаттай эхлүүлнэ”, мөн “3.7.10.Нийгмийн даатгал төлдөг бага, дунд орлоготой иргэдийг анх удаа орон сууц худалдан авахад нь урьдчилгаа төлбөргүй, жилийн 4-6 хувийн хүүтэй орон сууцны хөнгөлөлттэй зээлд хамруулна.” гэсэн зорилтуудыг дэвшүүлсэн. Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон МУ-ын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалд үндэслэн Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн 5 хотод тэргүүн ээлжид хэрэгжүүлэх саналыг дэвшүүлж байна.
- *Боловсрол, шинжлэх ухаан, эрүүл мэнд, соёлын гол төв байгууллага.* Энэхүү суурь судалгааны хүрээнд Монгол орны хотуудад улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотын статус олгох, тэдгээрийн чиг үүргийг тодорхойлж, улмаар Үндэсний хэмжээнд Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалыг дэвшүүлж байгаа. Энэ хүрээнд Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн 5 хотын чиг үүрэг¹⁰ нь Нийслэлээс бусад хотуудтай харьцуулахад илүү салбар дундын, нийгэм, эдийн засгийн бүсийн түвшний агуулгатай үүргийг түлхүү тодорхойлон өгч, улмаар эдгээр хотуудын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл нь 500км-ын радиустай байх юм. Иймд эдгээр хотуудад боловсрол, шинжлэх ухаан, эрүүл мэнд, соёлын бүсийн түвшний төв байгууллагуудыг байгуулах, УБ хотоос шилжүүлэх, хөрөнгө оруулалтыг дэмжих саналыг дэвшүүлж байна. Тухайлбал, 2001 онд батлагдсан Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд “4.7.4.а. бүсүүдэд их сургууль, коллежийн салбар, судалгаа, мэдээллийн болон сургалтын төвүүд байгуулахыг дэмжиж тухайн бүс нутгийн хөгжлийн чиглэлтэй уялдсан боловсрол, шинжлэх ухааны шинэ хэв шинж бүхий тогтолцоо бүрдүүлэх;” зорилтыг дэвшүүлсэн хэдий ч өнөөг хүртэл 1990 оноос хойших 30 жилийн хугацаанд аль ч аймгийн төв хотыг боловсрол, шинжлэх ухаан, эрүүл мэнд, соёлын хувьд бүсийн түвшинд, УБ хоттой өрсөлдөхүйц болгож хөгжүүлээгүй байна.
- *Хот төлөвлөлт, хотын дэд бүтэц.* Бидний хийсэн тооцооллоор УБ хотын хүн ам 2050 онд нийт хүн амын 57.3 хувьд хүрч эрчимтэй өсөж, нөгөө талд аймаг орон нутгийн түвшинд бүх аймгийн төв хотуудын хүн ам өсөлтгүй байх хандлагатай байгаа. Хэрэв төр засгаас Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон МУ-ын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалд үндэслэн, уг төлөвлөлтөд суурилсан эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтыг механизмуудыг бодлого, төлөвлөлт, зохицуулалттайгаар авч хэрэгжүүлэх А1, А2 гэсэн нөхцөлтэйгөөр хүн амын хэтийн тооцоог хийж үзсэн. Үүнд, “нийт хүн амд эзлэх Улаанбаатар хотын хүн амыг 2045 он гэхэд 2025 оны түвшин 51.5 хувиас хэтрүүлэхгүй байх, улмаар хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн үр дүнд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод хүн ам түлхүү суурьших **А1 хувилбар**”-аар, мөн илүү хүчтэй зохицуулалт бүхий “нийт хүн амд эзлэх Улаанбаатар хотын хүн амыг 2030-2045 онд 40.0 хувь хүртэл бууруулж, улмаар хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн үр дүнд Улсын зэрэглэлтэй

⁹ Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр. УИХ-ын 2020 оны 24 дүгээр тогтоол. Улаанбаатар.

¹⁰ Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотын чиг үүрэг: Засаг захиргааны бие даасан чиг үүрэг бүхий бүсийн эдийн засаг, аж үйлдвэр, аялал жуулчлалын кластер төв, соёл, боловсрол, шинжлэх ухаан, эрүүл мэнд, тээвэр логистик, үйлчилгээний олон үүрэгтэй хот (бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий зангилаа хот). ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн. 2022. Улаанбаатар.

Хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод хүн ам түлхүү суурьших **A2 хувилбар**” тус бүрээр хүн амын тооцооллыг хийж үзэхэд Ховд, Чойбалсан, Дархан, Даланзадгад хотуудын хүн ам эрс нэмэгдэх, магадгүй дунджаар эдгээр хотуудын хүн ам 200.0 мянгад хүрэх боломж бий. **Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн мөн чанар үүнд оршдог.** Иймд эдгээр 4 хотын хотын багтаамж, даацыг эрс нэмэгдүүлэх, инженер геологи болон бусад судалгааны ажлуудыг эрт эхлүүлэх, хот төлөвлөлтийг том зургаар харж төлөвлөх саналыг дэвшүүлж байна. Хот төлөвлөлтийн асуудал нь бизнесийн таатай орчныг бүрдүүлэх, хүн ам шилжин ирэхэд “чөдөр тушаа” байж болохгүй юм.

- **“Тэр бум” мод санаачилга.** Монгол Улсын Ерөнхийлөгч уур амьсгалын өөрчлөлтийн нөлөө, цөлжилтийг эсрэг “Тэрбум мод” үндэсний хөдөлгөөнийг санаачилсан. Тэр бум модыг орон зайн хувьд хаана тарих асуудал чухал бөгөөд Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон МУ-ын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалтай уялдуулах шаардлагатай. Тэр бум модыг орон зайн төлөвлөлтийг цөлжилтөд илүү өртөж буй газар нутаг, гол, усны сав газарт төлөвлөх нь зүйн хэрэг боловч түүнээс илүү нийгэм, эдийн засгийн төлөвлөлтэй уялдуулах нь илүү чухал. Тодруулбал, хөдөлмөрийн нөөцтэй уялдуулах, хүн ам түлхүү суурьшсан хөгжлийн стратегийн төв 5 хотод тарих, хотын эрүүл, таатай орчныг бүрдүүлэх, эдгээр хотуудад модноос авах үр өгөөж, бизнесийн үйл ажиллагааг дэмжих, Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон тээврийн дэд бүтэц тэнхлэг, төмөр зам, авто замын дагуу тариалах нь саналыг дэвшүүлж байна.

НЭГДСЭН ДҮГНЭЛТ & САНАЛ, БОДЛОГЫН ЗӨВЛӨМЖ

ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнгээс “Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдлийн зураглал, суурь концепци”-ийн саналыг дэвшүүлж байна.

Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон, Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдлийн зураглал, суурь концепци нь **1)** Хот, сум суурины хөгжлийн потенциал (хөгжлийн ирээдүй сайтай)-ын үнэлгээ, үр дүнд тулгуурласан төлөвлөлт, шийдлийн санал; **2)** Хот, суурин газарт хотын зэрэглэл, статус олгох, тэдгээрийн чиг үүрэг, газарзүйн байршлын үнэлгээ, үр дүнд тулгуурласан төлөвлөлт, шийдлийн санал; **3)** Зарим суурин газарт тосгоны статус олгох судалгаа, үр дүнд тулгуурласан төлөвлөлт-шийдэл; **4)** Үндэсний хэмжээнд тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэг тодорхойлсон үнэлгээ, үр дүнд тулгуурласан төлөвлөлт, шийдлийн санал; **5)** Бүсийн хөгжилд үүрэг роль бүхий Хот, Хот хоорондын болон Хил дамнасан хот хоорондын кластер хөгжүүлэх судалгаа, үр дүнд тулгуурласан төлөвлөлт, шийдлийн санал; **6)** Аялал жуулчлалын кластер бүсчлэл, Хил дамнасан аялал жуулчлалын коридор, цикл маршрутын үнэлгээ, үр дүнд тулгуурласан төлөвлөлт, шийдлийн санал; **7)** Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүрэг, Хотын кластер, Тээврийн дэд бүтцийн хэвтээ, босоо тэнхлэгт, Аялал жуулчлалын бүсчлэл, хил дамнасан маршрутын төлөвлөлтийн шийдэлд суурилж, тулгуурласан Тээвэр-логистикийн ОУ-ын болон бүсийн төв, Агаарын болон хуурай газрын хилийн боомт, Эдийн засгийн чөлөөт бүс, Агаарын нислэгийн гарц, нисэх буудлын газарзүйн байршлын төлөвлөлт, шийдлийн санал; **8)** Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлттэй уялдуулан шилжүүлэх санал; **9)** Нийслэл хотын төвлөрлийг бууруулж, улмаар Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотуудад түлхүү суурьшуулах хүн амын хэтийн тооцоо; **10)** Бүсийн түвшинд нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий Хотуудад, тухайн хотын нөлөөлөлт-таталцлын кластер бүсэд хүн ам шилжин ирэх, суурьшлыг дэмжих эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмын санал гэсэн хэсгүүдээс бүрдэнэ.

Эдгээр нь дэвшүүлж буй төлөвлөлт, шийдлийн саналууд нь Үндэсний хэмжээд хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт хийх, орон зайн агуулгатай Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, хүн амын нутагшилт суурьшлын төлөвлөгөө боловсруулахад “суурь” хүчин зүйлс болохыг онцлог тэмдэглэж байна. Суурь шинжтэй гэдэг нь хугацааны хувьд тэр болгон хөдөлгөөд, өөрчлөөд байдаггүй хатуу дэд бүтэц, орон зайн төлөвлөлтийн үндэс, газарзүйн холболтын зангилаа болж, нутаг дэвсгэрийн оновчтой, тэнцвэртэй зохион байгуулалтыг нөхцөлдүүлдэг “**физик**” хүчин зүйлс юм.

Бидний зүгээс, “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах (2019-2021)” суурь судалгааны төслийн хүрээнд гол суурь хүчин зүйлсээр задалсан, зангидсан анализ хийсний үндсэн дээр, мөн бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой онол, үзэл баримтлал, аргазүй, бусад орны бүсчилсэн хөгжлийн туршлага, Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой өмнө батлагдсан бодлогын баримт бичгүүд болон тэдгээрийг боловсруулахад баримталсан онол, аргазүй, аргачлалуудыг судалж, бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой бодлого, хөтөлбөрт үнэлэлт, дүгнэлт өглөө.

Мөн нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн судлагдахууны үүднээс бүс нутаг, нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалт, хөдөө аж ахуй, уул уурхай, аж үйлдвэр, аялал жуулчлал, тээврийн газарзүй, мөн хүн ам, нийгмийн газарзүй, хүн амын нутагшилт, суурьшил, шилжилт хөдөлгөөн, хот, хөдөө, нийгмийн үйлчилгээний орон зайн дүн шинжилгээ хийж, судалгаа хийсний үндсэн дээр Бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлого, Монгол Улсын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт хийхдээ 2050 он хүртэл “тэгш хүртээмжтэй өсөлтийн хандлага”-аар биш, харин байгаа нөөц, чадавхаа үр ашигтай хуваарилах, зохион байгуулах “**үр ашигтай, өндөр бүтээмжтэй**” онолын хандлага, үзэл баримтлалд суурилан төлөвлөж, хөгжих саналыг дэвшүүлж байна.

Хөгжлийн ирээдүй сайтай хот, сум суурины үнэлгээ, төлөвлөлт, шийдлийн санал

- 21 хот, 309 сум суурин газруудаас хөгжлийн ирээдүй сайтай хот, сум сууриныг тодорхойлох Хөгжлийн потенциалын үнэлгээг хот, сум суурин газарт ялгаатай шалгуур үзүүлэлт, аргазүй, аргачлалаар үнэлгээ хийлээ. Хотын хөгжлийн потенциалыг үнэлэхдээ тогтвортой хөгжлийн үзэл санаанд тулгуурлан байгаль, нийгэм, эдийн засгийн асуудалд ижил жин, ач холбогдол өгч, нийгмийн 7 шалгуур үзүүлэлт, эдийн засгийн 3, дэд бүтцийн 3, хүрээлэн буй орчны 6 шалгуур үзүүлэлт нийт 19 шалгуур үзүүлэлтээр тооцлоо. Харин сум суурин газрын хөгжлийн потенциалыг үнэлэхдээ байгаль, нийгэм, эдийн засгийн өнөөгийн нөөц, мөн тухайн сумын эдийн засгийн чадавх аль салбарт байгаа, орон зайн ялгаатай байдал хэрхэн илэрч байгааг тодорхойлох агуулгатайгаар эдийн засгийн 6 салбарын 25 шалгуур үзүүлэлтээр, дэд бүтэц, газарзүйн байршлын давуу талыг илэрхийлэх 8 шалгуур үзүүлэлтээр, хууль эрх зүйн хязгаарлах зохицуулалттай 3 шалгуур, нийт 36 шалгуур үзүүлэлтээр тооцсон.
- Хөгжлийн потенциал сайтай хотоор Дархан, Эрдэнэт, Улаанбаатар, Өлгий, Чойбалсан, Сүхбаатар, Сайншанд хотууд (0.56-0.76) хамгийн өндөр үнэлгээтэй гарсан. Баруун, Зүүн бүсийн хувьд Ховд, Чойбалсан хотууд газарзүйн тохиромжтой байршил дээр байна. Иймд хотын зэрэглэл, статус тодорхойлох, эдийн засгийн орон зайн ялгаатай бодлого явуулахад энэхүү үнэлгээний үр дүнд суурилсан төлөвлөлт хийх шаардлагатай.
- Сум, суурин газрын хөгжлийн потенциалын үнэлгээгээр нийт 72 сумыг хөгжлийн ирээдүй сайтай, үүнээс эдийн засгийн 2 салбарт потенциалтай 49 сум, эдийн засгийн 3-5 салбарт потенциалтай 30 сумыг онцлон тодорхойлж байна. Эдийн засгийн салбарын хувьд уул уурхайн салбар 44 суманд, мал аж ахуйн салбар 67 суманд, газар тариалан 34 суманд, боловсруулах үйлдвэрлэл 54 суманд, тээвэр логистик 30 суманд, аялал жуулчлал 47 суманд хөгжих потенциал өндөр байна.
- Эдгээр хөгжлийн потенциал сайтай сумд нь нутаг дэвсгэрийн эдийн засгийн газарзүйн ялгарлыг нөхцөлдүүлэх бөгөөд тухайн нөөц, чадавхыг нь дэмжсэн бодлого хэрэгжүүлэх, орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг ролийг улам нэмэгдүүлэх замаар микро түвшинд таталцлыг бий болгох сум, суурин тодорхойлоход энэхүү үр дүнг ашиглахыг Засгийн газар, ЭЗХЯ, БХБЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Хот, сум суурин газрын хөгжлийн потенциалыг нутаг дэвсгэрийн хувьд орон зайн ялгаатай байдлаар үнэлснээр хөгжлийн нөөц, боломжийг цаг хугацаа, орон зайн хувьд оновчтой зохион байгуулах, удирдах; Хязгаарлагдмал эдийн засгийн нөөц, чадавх, хөрөнгө оруулалтыг оновчлох, үр ашгийг нэмэгдүүлэх; Хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоо бүрдүүлэх, Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, нутаг дэвсгэрийн орон зайн оновчтой бүтэц тодорхойлох; Хотуудын зэрэглэл, статус тодорхойлох, төр засгаас тогтоох; Хот, суурин газруудын функциональ чиг үүргийг тодорхойлох; улмаар хөгжлийн потенциал сайтай хот сум суурины хөгжлийг дэмжих нь нийгэм, эдийн засгийн бүтээмж, үр өгөөжийг нэмэгдүүлэхэд ач холбогдолтой юм.
- Хөгжлийн ирээдүй сайтай 79 суманд нийгмийн суурь үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг эрс нэмэгдүүлж орон нутгийн түвшинд хүн амыг татах, тогтвортой суурьшуулах бодлого баримтлах. Тодруулбал, эдгээр сумдад бусад сумтай харьцуулахад суурь үйлчилгээ илүү, чанартай хүргэх Ерөнхий боловсролын төрөлжсөн, лаборатори, ОУ-ын хөтөлбөртэй сургуулиуд, мөн эрүүл мэнд, соёлын илүү хүчин чадалтай, төрөлжсөн төвүүдийг түлхүү байгуулахыг Засгийн газар, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Хот, сум суурин газрын хөгжлийн потенциалын үнэлгээний үр дүнд тулгуурлан Алсын хараа-2050, Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэлд тусгагдсан “Хөгжлийн ирээдүйтэй сууриныг тодорхойлон..”, мөн “3.6.6-д хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоонд тулгуурлан бүсчилсэн хөгжлийн

бодлого, бүс нутгийн оновчтой бүтэц, хөгжлийн ирээдүйтэй сууриныг тодорхойлж, орон зайн төлөвлөлтийг хийнэ” гэсэн бодлогын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд шинжлэх ухааны үндэслэл болгон ашиглахыг Засгийн газар, ЭЗХЯ, БХБЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.

Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүргийн тогтолцоо, төлөвлөлт, шийдлийн санал

- Үндэсний болон бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хот, суурин газрын гүйцэтгэх үүрэг эрс нэмэгдсэн бөгөөд УБ хотыг эс тооцвол хөгжлийн аливаа төлөвлөлтөд хотын асуудлыг орхигдуулж ирсэн. Монгол Улсын Үндсэн хууль, Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хууль (Шинэчилсэн найруулга)-ийн дагуу хот, суурин газарт Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, мөн тосгоны статус олгох эрхзүйн орчин бүрдсэн.
- Үндэсний хэмжээнд Монгол Улсын “Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүрэг”-ийн тогтолцоог дэвшүүлж байна. Энэхүү тогтолцоо нь Үндсэн хуулийн ангилалд нийцүүлэн 5 эрэмбэ, статус бүхий түвшний хотуудыг тодорхойлж байна. Улсын зэрэглэлтэй хотын 3 статус (үүнд, Улсын нийслэл хот, Хөгжлийн стратегийн төв хот, Улсын чанартай хот), орон нутгийн зэрэглэлтэй хотын 2 статус (үүнд, Орон нутгийн хөгжлийн төв хот, Орон нутгийн хот), нийт хотын 5 эрэмбэ, статусыг тодорхойлж, Засгийн газар, БХБЯ, ЗГХЭГ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Хотын зэрэглэл, статусын түвшин бүрт тохирсон хотын “чиг үүрэг”-ийн шинжлэх ухааны үндэслэл, гол үзэл санааг тодорхойлж өгсөн (*хуудас 32, хүснэгт 4-өөс харна уу*). Энэхүү чиг үүрэг нь тухайн зэрэглэл, түвшний хотын бүсийн болон орон нутгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, хөгжлийн төлөвлөлт, төсөвлөлт хийх, хамгийн гол нутаг дэвсгэрийн орон зайн зохион байгуулалтын хувьд эдийн засгийн ялгаатай нь суурь нөхцөлийг бүрдүүлдэг. Тодруулбал, Үндэсний хотын тогтолцоонд түвшин бүрийн хотын “чиг үүрэг”-ийг ялгаатай тодорхойлж өгснөөр тухайн хот өөрөө бүсийн эсвэл орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд ямар үүрэг, оролцоотой хот байх, мөн тухай хотын хөгжлийн төлөвлөлт хийх үндэс болохын зэрэгцээ эдийн засаг, нийгмийн аль салбарт, тухайн бүс, хотод ямар төрлийн гадаадын болон төсвийн хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, улмаар санхүү, эдийн засгийн боломжийг хэрхэн бүрдүүлэх үндэслэл болдог.
- Цаашид, Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн дагуу хотуудад засаг захиргааны бие даасан чиг үүрэг олгох асуудал хөндөгдөх нь зайлшгүй бөгөөд энэхүү судалгаагаар тодорхойлж, дэвшүүлж буй “Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүрэг”-ийн тогтолцоо, хотуудын ялгаатай чиг үүргийн үзэл санаа, концепцид нийцүүлэн удирдлага, зохион байгуулалтын ялгаатай бүтцийг тодорхойлж өгөх хэрэгтэйг Засгийн газар, ЗГХЭГ-т санал болгож, зөвлөж байна.
- Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуульд Хотын зэрэглэлийг (хуулийн 4 дүгээр зүйл) зөвхөн хүн амын тооноос хамааруулан зохицуулсан нь учир дутагдалтай юм. Улсын хэмжээнд, нийт хүн амын 70 орчим хувь нь хот, суурин газарт суурьшиж, Үндэсний болон бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хотын гүйцэтгэх үүрэг роль эрс нэмэгдсэн. Нөгөө талаас Тогтвортой хөгжлийн зорилгод хот, бүс нутгийн зорилго, зорилтууд дэвшүүлэгдсэн, НҮБ-ийн ХАБИТАТ-аас Шинэ хотжилтын хөтөлбөр батлагдсан. Иймд Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуулийн нэмэлт, өөрчлөлтийн төсөлд Хотын зэрэглэлийн эрхзүйн ойлголт, зохицуулалтыг улам баяжуулж, хүн ам, эдийн засаг, дэд бүтэц, үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг, нийгмийн үйлчилгээ, газарзүйн байршил зэрэг шалгуурыг оруулж өгөхийг Засгийн газар, БХБЯ, ЗГХЭГ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.

Улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотын, мөн тосгоны статус олгох газарзүйн байршил, төлөвлөлт, шийдлийн санал

- Дэвшүүлсэн Үндэсний хэмжээнд Монгол Улсын “Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүрэг”-ийн тогтолцоо, түүний гол үзэл санаа, концепцид тулгуурлан, 5 эрэмбэ, статус бүрт харгалзах хүн ам, эдийн засаг, дэд бүтэц, нийгмийн үйлчилгээ болон газарзүйн байршил зэрэг 5 бүлэгт 18 шалгуур үзүүлэлт тодорхойлж, уг шалгуураар нийт 28 хот (Улсын нийслэл, 21 аймгийн төвүүд, Зүүнхараа, Хархорин, Хөтөл, Бор-Өндөр, Бэрх болон Замын-үүд)-д статистик болон орон зайн анализ хийлээ.
- Ховд, Дархан, Даланзадгад, Чойбалсан, Улиастай хотуудад Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотын статус олгох, Өлгий, Сайншанд, Эрдэнэт, Мөрөн хотуудад Улсын зэрэглэлтэй Улсын чанартай хотын статус олгох, Улаангом, Алтай, Баянхонгор, Цэцэрлэг, Арвайхээр, Булган, Зуунмод, Мандалговь, Чойр, Сүхбаатар, Чингис, Баруун-Урт, Замын-Үүд хотуудад Орон нутгийн зэрэглэлтэй Орон нутгийн хөгжлийн төв хотын статус олгох, Бэрх, Бор-Өндөр, Зүүнхараа, Хөтөл хотуудад Орон нутгийн зэрэглэлтэй Орон нутгийн хотын статус олгохыг Засгийн газар, БХБЯ, ЗГХЭГ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв 5 хотыг тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх хэрэгтэй.
- Ийнхүү хотуудад зэрэглэл, статус, чиг үүргийн ялгаатай үүрэг, зохицуулалтыг олгосноор бүс, орон нутгийн түвшинд эдийн засгийн нийтлэг бус (*өнгөрсөн 30 жил газарзүй, орон зайн хувьд нийтлэг бодлого явуулж ирсэн*), харин хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, эдийн засгийн зохицуулалтын хувьд ялгавартай бодлого явуулах суурь нөхцөл бүрдэнэ. Өнөөгийн Монголын 21 аймгийн төв хот, бүсийн хөгжлийн тулгуур төв 8 хот хөгжлийн болон чиг үүргийн ямар нэгэн ялгарал байхгүй, мөн нэгэн зэрэг жигд хөгжүүлэх эдийн засгийн чадавх нөөц, боломж хомс.
- Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Ховд, Дархан, Даланзадгад, Чойбалсан, Улиастай хотуудын чиг үүргийг “*Засаг захиргааны бие даасан чиг үүрэг бүхий бүсийн эдийн засаг, аж үйлдвэр, аялал жуулчлалын кластер төв, соёл, боловсрол, шинжлэх ухаан, эрүүл мэнд, тээвэр логистик, үйлчилгээний олон үүрэгтэй хот (бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий зангилаа хот)*” гэж тодорхойлсон. Өөрөөр хэлбэл, эдгээр хотуудын статус, чиг үүргийн хувьд бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй, стратегийн ач холбогдолтой хотууд юм. Иймд эдгээр хотуудад дээр дурдсанчлан Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн дагуу засаг захиргааны бие даасан чиг үүрэг олгохыг Засгийн газар, ЗГХЭГ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Шинэ сэргэлтийн бодлогод “*4.3.Аймгийн төвүүдийг бие даасан хот болгон хөгжүүлж, орон нутаг төсвийн орлогоо бие даан бүрдүүлэх санхүү, эдийн засгийн боломжийг бүрдүүлнэ.*” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн бөгөөд энэхүү бодлогын хэрэгжилтийг тэргүүн ээлжид Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Ховд, Дархан, Даланзадгад, Чойбалсан, Улиастай хотуудад хэрэгжүүлэхийг Засгийн газар, ЗГХЭГ, СЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын **Хөгжлийн дунд, богино хугацааны төлөвлөлтийг** зөвхөн тухайн хотын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хилээр бус, харин Бүс нутгийн түвшинд хаяа, зэргэлдээ сум, тосгонтой хоршиж, төрөлжих замаар уялдаа холбоотойгоор Хотын кластер үүсгэн төлөвлөх хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийх шаардлага, цаг үеийн хэрэгцээ нэгэнт үүссэн. Иймд Хөгжлийн стратегийн төв Ховд, Дархан, Даланзадгад, Чойбалсан, Улиастай хотуудын дунд, богино хугацааны хөгжлийн төлөвлөлтийг чиг үүргийнх нь дагуу бүсийн түвшинд хот, хот хоорондын кластерын хандлагад тулгуурлан авч үзэхийг Засгийн газар, ЗГХЭГ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. Улмаар Улаанбаатар хотын эсрэг татах хүчийг бий болгож, Үндэсний болоод бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд эдгээр хотуудыг гүйцэтгэх үүргийг эрс нэмэгдүүлэх шаардлагатай.

- Газарзүйн байршлын давуу талаа ашиглан Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци (Төв азийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр (CAREC), Их түмэн санаачилга, GTI)-д нэгдэхэд, мөн Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр, БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга, ОХУ-ын Засгийн газраас “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны хүрээнд хэрэгжүүлж байгаа зам тээвэр, эрчим хүч, дэд бүтцийн төслүүдтэй “**бүсийн түвшний газарзүйн холболт**” хийхэд Үндэсний хэмжээнд Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, шийдлийн нэгдсэн зураглал, суурь концепцид суурилсан Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотууд түлхүү үүрэг гүйцэтгэж, хариуцлага хүлээж оролцох бүхий л нөхцөлийг бүрдүүлэх ёстой. *Тодруулбал*, Монгол Улс Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид харилцан үр ашигтай, идэвх санаачилгатайгаар нэгдэхэд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Ховд хот, харин Зүүнхойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэхэд мөн Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хот, ОХУ-ын Сибирийн бүс нутагтай холбогдоход Хөгжлийн стратегийн төв Дархан, Улиастай хотууд, БНХАУ, түүний дундад бүс нутагтай холбогдоход Хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хотууд нь Үндэсний хөгжилд үүрэг гүйцэтгэж, бүсийн гол тулгуур, түшиц, бүсийн түвшний газарзүйн зангилаа, холбоос бүхий хотууд байх ёстой. ОУ-ын болон хөрш орнуудын санаачилга, бүсийн төлөвлөлттэй уялдуулах дотоодын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийг концепцийн хувьд энэхүү агуулгаар хандахыг Засгийн газар, ГХЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Концепцийн хувьд, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Ховд, Дархан, Даланзадгад, Чойбалсан, Улиастай хотуудын чиг үүргийнх нь дагуу бүсийн түвшний эрүүл мэнд, боловсрол, шинжлэх ухаан, технологийн байгууллагууд, тэдгээрийн салбарыг түлхүү байгуулах, шилжүүлэх бодлого баримтлахыг Засгийн газар, ЭМЯ, БШУЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. Бүсийн түвшинд соёл, боловсрол, эрүүл мэнд зэрэг нийгмийн үйлчилгээ үзүүлдэг байгууллага нь тухайн хотын татах хүчийг бий болгож, хөгжлийн чадавхыг нөхцөлдүүлэх нэг хүчин зүйл болдог бөгөөд энэ нь бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн шийдэл, зураглал, суурь концепцид суурилсан, түүнээс ургасан төлөвлөлт юм. *Тодруулбал*, Бүсийн эрүүл мэндийн төв, Соёлын бүсийн төв, Их, дээд сургууль, коллеж, Шинжлэх ухааны парк, Үйлдвэр технологийн парк, Эрдэм шинжилгээний хүрээлэн, төвүүдийг бүсчлэн, орон зайн онилгоотой байгуулах шаардлагатай. Эдгээр нь УБ хотын төвлөрлийг сааруулах, УБ хотын эсрэг татах нэг том хүч болно.
- Монгол Улсын Үндсэн хуулийн 2019 оны нэмэлт өөрчлөлт, 2020 онд шинэчлэн найруулж баталсан Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулиар зарим суурин газарт **Тосгоны статус**, засаг захиргааны чиг үүрэг олгох эрхзүйн орчин бүрдсэн. Тосгон нь бэлчээрийн мал аж ахуй болон газар тариалан аж ахуйн давамгайлсан бусад сумдтай харьцуулахад амьдралын хэв шинж, хөдөлмөр эрхлэлтийн нөхцөл нь өөр, ялгаатай бөгөөд дийлэнх хүн ам тухайн тосгондоо суурьшиж үйлдвэрлэл, аялал жуулчлал, амралт зугаалга, тээвэр, худалдаа эрхэлдэг юм. Энэ агуулгаар тосгоны чиг үүрэг нь хөдөөгийн сум, багийн чиг үүргээс тэс өөр юм. Гэтэл одоогийн хүчин төгөлдөр эрхзүй акт, хуулиар тосгон бүхий суурин газрууд нь аль нэг сумын “багийн статус”-тай байгаа. Тосгон өөрөө чиг үүргийнхээ дагуу орон нутгийн түвшинд нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг, рольтой оролцогч юм. Иймд, зарим суурин газарт Тосгоны статусыг олгох цаг үеийн шаардлага бий болсныг Засгийн газар, ЗГХЭГ, БХБЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Энэхүү судалгаагаар нийт 27 тосгон бүхий суурин газрыг сонгон авч тухайн суурин газрын хүн ам, эдийн засгийн бүтэц, нийгмийн үйлчилгээ, дэд бүтэц, газарзүйн байршил зэрэг 5 бүлгийн 12 шалгуур үзүүлэлтээр судалсны үндсэн дээр **16** суурин

газарт Тосгоны статус олгохыг Засгийн газар, ЗГХЭГ, БХБЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.

Бүсийн хөгжилд үүрэг роль бүхий хот, хот хоорондын болон хил дамнасан кластер хотын үнэлгээ, төлөвлөлт, шийдлийн санал

- Аливаа бодлогын төлөвлөлт нь нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэхэд оршдог. Өнгөрсөн 30 жилийн хугацаанд хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт хийхдээ нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хотын гүйцэтгэх үүргийг төдийлөн тооцохгүйгээр, асуудалд зөвхөн аймаг, сумдын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хил хязгаарт баригдаж ирсэн нь төлөвлөлтийн нэг алдаа болжээ. Гэтэл томоохон хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл, таталцлын хүрээ нь засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хилийн хязгаарыг давж бусад сум, аймаг, бүсийн түвшинд нөлөөлж байна. Үүнийг төлөвлөлтөд тооцох нэг арга зам бол энэхүү судалгаагаар дэвшүүлж буй Хот, Хот хоорондын болон Хил дамнасан кластер хотуудыг хөгжүүлэхэд оршино.
- Олон улсад бүсийн түвшинд үүрэг рольтой хотуудыг кластерын хандлагаар хөгжүүлж байна. *Тодруулбал*, хотууд хооронд коридор үүсгэж Кластерын хотууд /Urban corridors/-ыг бий болгох хотын кластерын нэг хэлбэр (жишээ нь, Энэтхэгийн Мумбай болон Пун хотууд), Бүс нутгийн хөгжилд нөлөөлөхүйц том хот нь кластерын төв /Megacity-dominated cluster/ болж зэргэлдээх хот, тосгон суурин газруудыг өөртөө татах хотын кластерын нэг хэлбэр (жишээ нь Индонезийн Жакарта төвтэй Боггор-Тангеранг-Бекасийн бүс), Өөр хоорондоо хурдны зам, төмөр зам, эдийн засгийн коридороор холбогдсон хоёр өөр улсын хил дамнасан хотуудын кластер /Transborder city cluster/-ын нэг хэлбэр (жишээ нь, Казакстаны Алмата хот -Киргизстаны Бишкек хотууд) нь хөгжиж байна. Ийнхүү Кластер хотуудын хэлбэр, хэв шинж, хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэх Үндэсний хэмжээнд бүсийн болон хотуудын хөгжлийн төлөвлөлтийг зохион байгуулах цаг нь болсон.
- Монгол орны нөхцөлд тохирсон, хөгжүүлэх боломжтой Хотын кластерын 5 хэв шинж, хэлбэрийг тодорхойлон дэвшүүлж, тэдгээрийн гол үзэл санаа, концепцийг хүн ам, эдийн засаг, дэд бүтэц, тээвэр, логистик, газарзүйн байршил болон Хөгжлийн бодлого төлөвлөлтийн уялдаа холбоо гэсэн үндсэн таван бүлэгт хуваан шинжлэх ухааны үндэслэлийг тодорхойлов. Үүнд, зэргэлдээ болон ойр орших бусад жижиг хот, сум, суурин газар, хөдөө нутагт нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын бүсийг үүсгэх Нийслэл хотын болон Улсын зэрэглэлтэй хотын кластер хөгжүүлэх хэлбэр, өөр хоорондоо ОУ-ын болон улсын чанартай автозам, төмөр замаар холбогдсон эсвэл эдийн засгийн коридорын дагуу байрлалтай хотууд Хот хоорондын болон Хил дамнасан хотын кластер хөгжүүлэх хэлбэрүүдийг дэвшүүлж, тэдгээрийн гол үзэл санаа, шинжлэх ухааны үндэслэл, түүнд суурилсан үнэлгээний шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлов. Эдгээр, Монголд хөгжүүлэх боломжтой кластер хотын 5 хэв шинж, хэлбэрийг бүс, аймаг, хотын хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтөд анхааран авч үзэхийг Засгийн газар, ЭЗХЯ, ГХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Манай орны хувьд хотын кластерыг хөгжүүлэх замаар улс орны, бүс нутгийн нийгэм эдийн засгийн хөгжилд нөлөө бүхий хот, сум суурин, тосгоныг түшиглэн суурин амьдрах хүн амыг тогтоох, нэг бус олон хэсэгт хотжилтыг дэмжин хот хөдөөгийн хөгжлийн ялгааг арилгах, бөөгнөрлийг сааруулах боломж бүрдэнэ. Монгол орны зүүн болон баруун, хойд болон өмнө хязгаар нутаг, бусад улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хот, хөгжлийн потенциал сайтай сумдыг түшиглэн хотын кластерын хэд хэдэн төрлийг бий болгох шаардлагатай.
- Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан, Дархан, Ховд, Даланзадгад хотууд нь бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй хотуудын болохын зэрэгцээ зэргэлдээ, ойр сум, суурин, хөдөө нутаг нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластер бүсийг үүсгэнэ. Хотын нөлөөлөл-таталцлын кластер бүсийг авто

замын ангилал зэрэглэл, экологийн саад бэрхшээлээс хамааруулан Раллийн таталцлын хуулиар 4 хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсийг тодорхойлов. Энэхүү нөлөөлөл-таталцлын кластер бүс нь тухайн хотын шууд, хүчтэй нөлөөллийн бүс, түүнээс цаашир нь бүсийн түвшинд хамааруулан, уялдуулан авч үзэх энгийн нөлөөллийн бүс юм. **Иймд,**

- *Нэгдүгээрт*, хамгийн багадаа энэхүү судалгаагаар тодорхойлсон нөлөөлөл-таталцлын бүсээр тухай хотын хөгжлийн бодлого, төлөвлөлийг авч үзэхийг
- *Хоёрдугаарт*, энэхүү нөлөөлөл-таталцлын бүсэд тухайн хотын хүн ам, үйлдвэрлэлийн эрэлт, хэрэгцээг хангах, түүхий эд нийлүүлэх, бэлтгэх, аж үйлдвэрлэлийн кластер бүс үүсгэх байдлаар төлөвлөн зохион байгуулдаг болохыг Засгийн газар, ЭЗХЯ, ХХААХҮЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Монгол орны нөхцөлд Хот хоорондын кластер хөгжүүлэх 11 боломжит хувилбар сонгон авч, хот хоорондын кластер хөгжүүлэх гол үзэл санаа, шинжлэх ухааны үндэслэл, түүнд суурилсан тодорхойлсон үнэлгээний шалгуур үзүүлэлтүүдээр анализ, үнэлгээ хийсний үндсэн дээр Дархан-Сүхбаатар, Булган-Эрдэнэт, Эрдэнэт-Дархан, Өлгий-Ховд, Чойбалсан-Өндөрхаан, Баянхонгор-Арвайхээр, Алтай – Улиастай хот хоорондын кластер хөгжүүлэх хамгийн боломжит 7 хувилбарыг дэвшүүлж байна.
- Хил дамнасан хот хоорондын кластер хөгжүүлэх гол үзэл санаа, шинжлэх ухааны үндэслэл, түүнд суурилсан тодорхойлсон үнэлгээний шалгуур үзүүлэлтүүдээр анализ, үнэлгээ хийсний үндсэн дээр ОХУ-тай хиллэсэн 4, БНХАУ-тай хиллэсэн 4, нийт 8 хил дамнасан хот хоорондын кластер хөгжүүлэх хувилбарыг дэвшүүлж байна.
- Дэвшүүлж буй Хот хоорондын кластерын 7 хувилбар, Хил дамнасан хот хоорондын кластерын 8 хувилбарыг Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого тодорхойлох, Төв болон Зүүнхойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, бүс нутгийн интеграцид нэгдэх, хөрш ОХУ, БНХАУ-тай харилцан бүсийн нутгийн түвшинд хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, идэвхжүүлэхэд анхаарч авч үзэхийг Засгийн газар, ЭЗХЯ, ГХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Ийнхүү Улсын зэрэглэлтэй хотын, Хот хоорондын болон Хил дамнасан хот хоорондын кластерыг хөгжүүлэх нь **Өрсөлдөх бус Хамтрах** үндсэн концепцийг агуулдаг бөгөөд тэр нь Бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, худалдан авалт, нийлүүлэлтээр хоршилт, төрөлжилтийг бий болгох; Аялал жуулчлал, худалдаа, үйлчилгээг нэгдэл, кластерын хэлбэрээр зохион байгуулах; Зах зээл, бизнесийн орчин нь уялдаа холбоотой, нэгдмэл, бие биеэ нөхсөн шинжтэй; Ажлын байр, хөдөлмөр эрхлэлтийн солилцоотой; Тээврийн дэд бүтэц, логистикийн хувьд өөр хоорондоо газарзүйн холболт бүхий нэгдсэн сүлжээг, урсгалын нэмэгдүүлэх агуулга, ач холбогдолтой болохыг анхаарч авч үзэхийг хүсье.

Тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийн үнэлгээ, төлөвлөлт, шийдлийн санал

- Хүн ам цөөн, том газар нутагтай, хөдөө аж ахуй, байгалийн болон ашигт малтмалын нөөц ихтэй Монгол Улсын хувьд Бүсчлэн хөгжүүлэх нэг арга хэрэгсэл нь босоо, хэвтээ тэнхлэг бөгөөд энэ агуулгаар үндэсний тээврийн сүлжээг тэнхлэгт тулгуурлан төлөвлөж, хөгжүүлэх нь хамгийн үр дүнтэй болохыг тэмдэглэж байна.
- 2001 онд батлагдсан Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын хэрэгжилтийн хугацаа 2020 оноос дуусгавар болсон, нөгөө талаас гадаад нөхцөлд бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, хөрш орнуудын санаачилга, дотоодын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн хэрэгцээ шаардлага, шинэ нөхцөл байдлаас шалтгаалан тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгийг шинэчлэн тодорхойлох цаг үеийн хэрэгцээ үүссэн.
- **Үндэсний хэмжээнд тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэг гэдэг** нь “нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн гол тулгуур төв, нутаг дэвсгэр, бүсүүдэд тулгуурлан улсын болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотууд; бараа, бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэл, технологийн процессыг гадаад улсын үндсэн тэнхлэгтэй холбох замаар худалдаа, зорчигч, ачаа эргэлт, мэдээллийн урсгал, солилцоог нэмэгдүүлэх; тэдгээрийн бүсийн хөгжилд

гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлж, өөр хооронд нь холбож, харилцан уялдаа холбоотойгоор бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшлын орон зайн оновчтой бүтцийг тэтгэх эдийн засаг-дэд бүтцийн шугаман бүс” гэж тодорхойлж байна. Улмаар тэнхлэгийн онолын үндэс, гол үзэл санаа, концепци, шинжлэх ухаан тодорхойлолтод нийлүүлэн үнэлгээний 9 бүлгийн 19 шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлов.

- Өмнө нь бодлогын баримт бичгийн хүрээнд баталсан, мөн салбарын болон төлөвлөлийн байгууллага, эрдэм шинжилгээний хүрээлэн, эрдэмтэн судлаачдын зүгээс дэвшүүлсэн, санал болгосон бүх боломжит босоо 11, хэвтээ 6 тэнхлэгийг сонгон авч, улмаар тэнхлэгийн тодорхойлолт гол үзэл санаа, концепцид тулгуурлан тодорхойлсон 9 бүлгийн 19 үзүүлэлтээр статистик болон орон зайн анализ хийсний үндсэн дээр Үндэсний хэмжээнд тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэгийг дэвшүүлж байна. Үүнд,
 - Цагааннуур – Ховд – Булган босоо тэнхлэг, түүний Ховд - Боршоо дэд тэнхлэг
 - Арцсуурь – Улиастай - Шивээхүрэн босоо тэнхлэг, түүний Улиастай – Ханх дэд тэнхлэг
 - Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Замын-Үүд босоо тэнхлэг, түүний Улаанбаатар – Даланзадгад - Гашуунсухайт дэд тэнхлэг
 - Эрээнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт босоо тэнхлэг
 - Өрнө-дорныг холбосон Хөх эрэг – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Хархорин– Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан - Сүмбэр хэвтээ тэнхлэг, түүний Манхан(ХО) – Алтай – Баянхонгор – Арвайхээр – Мандалговь – Чойр - Чингис дэд тэнхлэг
- Үндэсний хэмжээнд тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын “1.Өрнө-Дорнын бүсийн орнуудыг холбох дэд бүтцийн хөндлөн гол тэнхлэгийн авто зам болон хойд, урд хөршиг холбох зарим бүсийн босоо тэнхлэгийн авто замыг барьж худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд оролцох суурь нөхцөлийг бүрдүүлсэн байна.”, мөн “2. Хөгжлийн ирээдүйтэй сууриныг тодорхойлж, босоо, хөндлөн гол тэнхлэгийн авто замын сүлжээтэй үе шаттайгаар холбосон байна.” гэсэн бодлогын суурь зорилтуудыг дэвшүүлсэн бөгөөд энэхүү бодлогын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд шинжлэх ухааны үндэслэл болгож, тооцоо, судалгаатай тодорхойлон дэвшүүлсэн тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэгийг саналыг төлөвлөлтийн шийдэл болгон ашиглахыг Засгийн газар, ЭЗХЯ, ЗТХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Бүс нутгийн түвшинд эдийн засгийн газарзүйн холболтууд (Geographical Infrastructure and Economic Connectivity Cluster) маш чухал бөгөөд энэхүү дэвшүүлж буй тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг нь дараах газарзүйн холболтуудыг нөхцөлдүүлж, хангана. Үүнд,
 - Азийн автозамын сүлжээ (АНЗ, АН4, АН32), Төв Азийн болон Зүүнхойд Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа (CAREC, NEAI, GTI)-ны хөтөлбөр, тээврийн коридоруудтай нийцэж, улмаар ОХУ-ын болон БНХАУ-ын тээврийн дэд бүтцийн үндсэн тэнхлэг, гол маршрут руу очиж холбогдоно.
 - Эдийн засгийн бүсчлэлийн хувьд хөрш ОХУ-ын болон БНХАУ-ын эдийн засгийн бүсчлэлийг харгалзан үзэж, тухайн бүсийн хөгжлийн тулгуур гол хотууд руу холбогдоно. Тухайлбал, Тээврийн дэд бүтцийн баруун босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Эдийн засгийн Баруун Сибирийн бүс, бүсийн төв Новосибирск хот, БНХАУ-ын эдийн засгийн Баруун бүс, бүсийн төв Өрөмч хот руу очиж холбогдоно.
 - Засаг захиргааны хувьд муж, аймаг хувьд хөрш ОХУ-ын болон БНХАУ-ын засаг захиргааны хувьд бие даасан муж, аймгууд, тэдгээрийн төв хотууд руу очиж

холбогдоно. *Тухайлбал*, Тээврийн дэд бүтцийн баруун босоо тэнхлэг нь ОХУ-ын Алтайн Бүгд найрамдах улсын Горно-Алтайск хот, Барнаул хотоор дамжин эдийн засгийн Баруун Сибирийн бүсийн төв Новосибирск хот, Транссибирийн төмөр замтай холбогдоно. Мөн Хятадын Шинжиан Уйгарын аймаг, төв Өрөмч хотруу холбогдож, цаашлаад CAREC-ийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэнэ.

- Энэхүү дэвшүүлж буй тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг нь Монгол Улсын Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлалын “3.2.1.4. Дэд бүтцийн салбарын хөгжлийг үндэсний аюулгүй байдлын шаардлагад нийцүүлж, хөрөнгө оруулалтад эдийн засгийн үр ашгийг шалгуур болгоно. Төмөр замын сүлжээг байгуулахдаа Монгол Улсын үндэсний ашиг сонирхлыг эрхэмлэнэ.”, мөн “3.2.5.4.Бүс нутгийн болон олон улсын интеграцид нэгдэх, чөлөөт худалдааны хэлэлцээр байгуулах асуудлыг эдийн засгийн аюулгүй байдал, хөгжлийн шаардлагыг харгалзан, судалгаа, тооцоонд тулгуурлан, шат дараатай, сонголттойгоор хэрэгжүүлнэ.” гэсэн үзэл баримтлалтай бүрэн нийцэж, хүрэлцээтэй нөхцөлөөр хангаж, “Эдийн засгийн аюулгүй байдлыг хангах үндсэн нөхцөл нь эдийн засгийн бие даасан байдлаа хангаж хөгжих” үзэл санаа, концепцид нийцүүлэн дэвшүүлсэн болохыг онцлон тэмдэглэж байна.
- Энэхүү дэвшүүлж буй тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг нь Монгол Улсын Гадаад бодлогын үзэл баримтлалын “21.4. Олон улс, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци болон дэд бүтцийн сүлжээнд нэгдэхийг эрмэлзэх, далайн боомт хүрэх, дамжин өнгөрөх зам, тээврийн таатай нөхцөл бүрдүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх;”, мөн “14.1.ОХУ, БНХАУ-тай найрсаг харилцаатай байх нь Монгол Улсын гадаад харилцааны бодлогын эн тэргүүний зорилт мөн бөгөөд тэдгээр улстай бүхэлдээ тэнцвэртэй харилцаж, сайн хөршийн ёсоор өргөн хүрээтэй хамтын ажиллагаа хөгжүүлнэ.” гэсэн үзэл баримтлалтай бүрэн нийцэж, хүрэлцээтэй нөхцөлөөр хангахыг онцлон тэмдэглэж байна.

Аялал жуулчлалын кластер бүсчлэл, Хил дамнасан аялал жуулчлалын коридор, цикл маршрут, төлөвлөлт, шийдлийн санал

- Аялал жуулчлалын салбар нь Монгол Улсын эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудын нэг болохын хувьд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх орон зайн төлөвлөлт, нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалтыг хийхдээ нөөц, байршилд тулгуурлан зөвхөн “бүс” тогтоох нь учир дутагдалтай бөгөөд харин эдийн засгийн агуулгаар “бүсчлэл” болгон хуваарилах, түүнд суурилсан салбарын болон салбар дундын төлөвлөлт хийх нь чухал байна.
- Аялал жуулчлал хөгжүүлэх бүсчлэлийг тогтоохдоо байгаль, түүх, өв соёлын аялал жуулчлалын нөөц, эвент, тусгай сонирхлын аялал жуулчлалын төрөл, тэдгээрийн байршил, эдийн засгийн коридор, бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хот, суурин, тээврийн дэд бүтэц, тэнхлэг, логистик, хилийн боомт, чөлөөт бүс, онгоцны буудал зэргийг аялал жуулчлалд бүсчлэл тогтоох суурь болон дэмжигч шалгуур болгон авч, улмаар нөөц, байршлыг үндэсний хэмжээнд орон зайн мэдээллийн системд оруулан, статистик болон орон зайн дүн шинжилгээ хийсний үндсэн дээр Аялал жуулчлалын 6 кластер бүсчлэл, Хил дамнасан аялал жуулчлалын 7 коридор, цикл маршрутыг Засгийн газар, БОАЖЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын “Зорилт 8.2.Эдийн засгийн тэргүүлэх салбарууд болон байршилын давуу талд тулгуурлан бүс, орон нутагт аялал жуулчлалыг хөгжүүлнэ. 1.Байгаль экологи, археологи, палеонтологи, нүүдлийн өв, түүх, соёл, рекреацийн нөөц, нутгийн иргэдэд түшиглэсэн аялал жуулчлалыг бүсчлэн хөгжүүлнэ.”, мөн “4.2. Эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлж, экспортын баримжаатай эдийн засгийг бий болгоно. 3.Үндэсний онцлог бүхий аялал жуулчлалыг хөгжүүлж, олон улсын аялал жуулчлалын

зах зээлд өрсөлдөх чадвар дээшилсэн байна” гэсэн бодлогын суурь зорилтыг, Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх Үндэсний хөтөлбөрт “4.2.6. **хил дамнасан аялал жуулчлалын бүтээгдэхүүн, аяллын замналыг хөрш орнуудтай хамтран бий болгоход дэмжлэг үзүүлэх**” гэсэн бодлогын зорилт дэвшүүлсэн бөгөөд энэхүү бодлогын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд шинжлэх ухааны үндэслэл болгож, тооцоо, судалгаатай тодорхойлон дэвшүүлсэн Аялал жуулчлалын кластер бүсчлэл, Хил дамнасан аялал жуулчлалын коридор, цикл маршрутын саналыг төлөвлөлтийн шийдэл болгон ашиглахыг **Засгийн газар, БОАЖЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.**

- Шинэ сэргэлтийн бодлогод “1.4.2. *Зарим боомтыг түшиглэн хил орчмын аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх*” зорилтын хүрээнд “6 боомтыг аялал жуулчлалын боомт болгон хөгжүүлж, боомтын зэрэглэлийг нэмэгдүүлсэн байна.” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн бөгөөд уг бодлогын хэрэгжилтийг дэвшүүлж буй Хил дамнасан аялал жуулчлалын 7 коридор, цикл маршрутад суурилан Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Ховд, Даланзадгад, Чойбалсан, Дархан, Улиастай хотуудын чиг үүрэгтэй уялдуулан төлөвлөхийг Засгийн газар, ЗТХЯ, ЭЗХЯ, БОАЖЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын нэг чухал чиг үүрэг бол аялал жуулчлал бөгөөд уг чиг үүргийнх нь дагуу Чойбалсан, Дархан, Ховд, Даланзадгад хотуудыг, мөн Улсын чанартай Мөрөн хотуудыг Аялал жуулчлалын кластер бүсчлэлийн болон Хил дамнасан аялал жуулчлалын коридор, цикл маршрутын тулгуур хот болгон зарлахыг Засгийн газар, ЭЗХЯ, БОАЖЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.

Тээвэр-логистик, боомт, чөлөөт бүс, агаарын гарц, онгоцны буудлын төлөвлөлт, шийдлийн санал

- Концепцийн хувьд тээвэр-логистик, боомт, чөлөөт бүс, агаарын гарц, онгоцны буудлын чиг үүргийн ялгаа, газарзүйн байршлын төлөвлөлт нь Хотын зэрэглэл, статус, чиг үүрэг, Хотын болон хот хоорондын кластер, Тээврийн дэд бүтцийн хэвтээ, босоо тэнхлэг, Аж үйлдвэрийн тохиромжтой байдлын бүс, Аялал жуулчлалын бүсчлэл, Хил дамнасан аялал жуулчлалын коридор, цикл маршрутын төлөвлөлтийн шийдэлд суурилж, тулгуурласан байдлаар хамгийн гол нь бүс нутгийн түвшинд эдийн засаг, дэд бүтцийн газарзүйн кластер холболт (*Geographical Infrastructure and Economic Connectivity Cluster*), зангилаануудыг үүсгэх салбар дундын төлөвлөлтийн агуулгатай юм. Энэ үзэл санаад тулгуурлан тээвэр-логистик, боомт, чөлөөт бүс, агаарын гарц, 4С онгоцны буудлын газарзүйн байршлыг төлөвлөж, дэвшүүлж байна.
- Боомт, Эдийн засгийн чөлөөт бүс. Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын чиг үүргийн дагуу, мөн тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг, тэдгээрийн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх **үүргийг идэвхжүүлэх**, нөгөө талаас эдгээр хотууд нь босоо, хэвтээ тэнхлэгийн **зангилаа** болохын хувьд тухайн хотуудад **Эдийн засгийн тусгай бүс (одоогийн хуулиар Чөлөөт бүс)** байгуулах, тэнхлэг нь эдийн засаг-дэд бүтцийн шугаман бүс болохын хувьд түүний хөдөлгөөний эрчим, худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх агуулгаар тухайн тэнхлэгийн хөрш орнуудтай холбогдсон боомт, чөлөөт бүсийн зэрэглэл, үүргийг нэмэгдүүлсэн төлөвлөлтийн саналыг дэвшүүлж байна. Үүнийг анхаарч авч үзэхийг Засгийн газар, СЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. Үүнд
 - Цагааннуур – Ховд – Булган босоо тэнхлэгийн Цагааннуур худалдааны чөлөөт бүс, Булган боомтын статусыг “Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс” болгон нэмэгдүүлэх
 - Арцсуурь – Улиастай - Шивээхүрэн босоо тэнхлэгийн Арцсуурь боомтын статусыг бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий “*Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт*”, Шивээхүрэн боомтын статусыг “Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс” болгон нэмэгдүүлэх

- Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Замын-Үүд босоо тэнхлэгийн Замын-Үүд, Алтанбулаг худалдааны чөлөөт бүсийн статусыг “Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс” болгон нэмэгдүүлэх, түүний дэд тэнхлэгийн БНХАУ-тай хиллэдэг Гашуунсухайт боомтыг бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий “Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт” болгон зэрэглэлийг нэмэгдүүлэх
- Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт босоо тэнхлэгийн Эрэнцав боомтын статусыг “Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс” болгон нэмэгдүүлэх
- Өрнө-дорныг холбосон Хөх эрэг – Өлгий – Ховд – Улиастай – Цэцэрлэг – Хархорин– Улаанбаатар – Чингис – Чойбалсан - Сүмбэр хэвтээ тэнхлэгийн Хөх эрэг болон Сүмбэр боомтын статусыг бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий “Олон улсын байнгын ажиллагаатай боомт” болгон нэмэгдүүлэх
- Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан, Дархан, Ховд, Даланзадгад хотуудын бүсийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлэх, УБ хотын төвлөрлийг эсрэг татах нэг хүчийг бий болгох, эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын таатай орчныг бүрдүүлэх үүднээс эдгээр хотод “Эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах”, үүнийг Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуулиар зохицуулж өгөх саналыг дэвшүүлж байна. Төлөвлөлтийн стратегийн хувьд УБ хотын төвлөрлийг сааруулж, эсрэг татах хүчийг бий болгох бүхий л боломжийг тодорхой хэдэн стратегийн ач холбогдол бүхий газарзүйн байршилд нөхцөлдүүлэх шаардлагатай байна.
- Шинэ сэргэлтийн бодлогод “1.4.1. Хилийн зарим боомтыг нэмж чөлөөт бүс болгон хөгжүүлэх асуудлыг судалж, шийдвэрлүүлэх, Чөлөөт бүс шинээр нэмж байгуулсан байна.” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн бөгөөд уг бодлогын хэрэгжилтийг энэхүү судалгаагаар дэвшүүлж буй Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, зураглалын хүрээнд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотууд, мөн Тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг, тэдгээрийн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг идэвхжүүлэх зорилгоор стратегийн ач холбогдолтой газарзүйн байршлуудад суурилсан боомт, чөлөөт бүсийг уялдуулан төлөвлөхийг Засгийн газар, СЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Цаашид, Эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс, Чөлөөт бүс, Агаарын болон Хилийн боомтуудыг судалсны үндсэн дээр бүсийн болон орон нутгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, ролийг тодорхой болгон албан ёсоор үүрэгжүүлэн, газарзүйн хувьд ямар чиг үүргийн боомт, чөлөөт бүсийг хаана байршуулахыг чиг үүргийнх нь дагуу тодорхойлдог болох шаардлагатай. Энэ талаар бүсчилсэн хөгжил, хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт дээрээ суурилсан тусдаа нарийвчилсан судалгаа хийх шаардлагатай.
- Тээвэр-логистик. Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын чиг үүргийн дагуу, мөн тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг, тэдгээрийн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх **үүргийг идэвхжүүлэх**, нөгөө талаас эдгээр хотууд нь босоо, хэвтээ тэнхлэгийн **зангилаа** болохын хувд тухайн хотуудад, дээр нь тэнхлэг нь эдийн засаг-дэд бүтцийн шугаман бүс болохын хувьд түүний хөдөлгөөний эрчим, худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх агуулгаар тухайн тэнхлэгийн хөрш орнуудтай холбогдсон боомтын дэргэд **Олон Улсын болон Бүсийн түвшний тээвэр-логистикийн төвүүдийг** байгуулах замаар бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлсэн төлөвлөлтийн саналыг дэвшүүлж байна. Үүнийг анхаарч авч үзэхийг Засгийн газар, ЗТХЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. *Үүнд*

- Цагааннуур – Ховд – Булган босоо тэнхлэгийн Цагааннуурын чөлөөт бүс, Булган боомтуудад бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий “ОУ-ын түвшний тээвэр-логистикийн төв” байгуулах
- Арцсуурь – Улиастай - Шивээхүрэн босоо тэнхлэгийн Арцсуурь, Шивээхүрэн боомтуудад бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий “ОУ-ын болон Бүсийн түвшний тээвэр-логистикийн төв” байгуулах
- Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Замын-Үүд босоо тэнхлэгийн Замын-Үүд, Алтанбулаг боомт, түүний дэд тэнхлэгийн БНХАУ-тай хиллэдэг Гашуунсухайт боомтуудад бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий “ОУ-ын болон Бүсийн түвшний тээвэр-логистикийн төв” байгуулах
- Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт – Бичигт босоо тэнхлэгийн Эрэнцав, Бичигт боомтуудад бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд үүрэг роль бүхий “ОУ-ын түвшний тээвэр-логистикийн төв” байгуулах
- Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан, Дархан, Ховд, Даланзадгад, Улиастай хотуудын бүсийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлэх, худалдаа, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын таатай орчныг бүрдүүлэх үүднээс эдгээр хотод “ОУ-ын болон Бүсийн түвшний тээвэр-логистикийн төв”, бусад улсын зэрэглэлтэй болон орон нутгийн зэрэглэлтэй хотуудад “Бүсийн болон орон нутгийн түвшний тээвэр-логистикийн төв” байгуулах. Төлөвлөлтийн стратегийн хувьд УБ хотын төвлөрлийг сааруулж, эсрэг татах хүчийг бий болгох бүхий л боломжийг тодорхой хэдэн стратегийн ач холбогдол бүхий газарзүйн байршилд нөхцөлдүүлэх шаардлагатай байна.
- “Алсын хараа 2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын “4. Олон улсын болон бүсийн тээвэр логистикийн нэгдсэн сүлжээг үе шаттайгаар байгуулж, хөрш орнуудын сүлжээтэй холбогдсон байна.” мөн Шинэ сэргэлтийн бодлогод “1.2.3. Ази-Европыг холбосон бүс нутгийн логистикийн төв байгуулж, дамжин өнгөрөх ачаа тээврийг нэмэгдүүлэх” зорилтыг дэвшүүлсэн бөгөөд уг бодлогын хэрэгжилтийг энэхүү судалгаагаар дэвшүүлж буй Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, зураглалын хүрээнд Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотууд, мөн Тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг, тэдгээрийн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг идэвхжүүлэх зорилгоор стратегийн ач холбогдолтой газарзүйн байршлуудад байгуулж, төлөвлөхийг Засгийн газар, ЗТХЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Агаарын хилийн боомт, Агаарын нислэгийн гарц, 4С онгоцны буудал. Аялал жуулчлалын 6 кластер бүсчлэл, Хил дамнасан аялал жуулчлалын 7 коридор, цикл маршрутын төлөвлөлтийн санал, мөн тээврийн дэд бүтцийн Босоо 4, түүний дэд 3 тэнхлэг, Хэвтээ 1, түүний дэд 1 тэнхлэг, тэдгээрийн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг идэвхжүүлэх, нөгөө талаас Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын чиг үүргийн дагуу, мөн эдгээр хотууд нь босоо, хэвтээ тэнхлэгийн **зангилаа** болохын хувьд тухайн хотуудад **Агаарын хилийн боомт, Агаарын нислэгийн гарц, 4С онгоцны буудал** байгуулах замаар бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлсэн төлөвлөлтийн саналыг дэвшүүлж байна. Үүнийг анхаарч авч үзэхийг Засгийн газар, ЗТХЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. *Үүнд*
 - Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан, Ховд, Даланзадгад хотуудад Олон Улсын зэрэглэлтэй агаарын хилийн боомт байгуулах;
 - Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан, Ховд, Даланзадгад хотуудад одоогийн онгоцны буудлуудыг тэргүүн ээлжид хөгжүүлж 4С зэрэглэлтэй болгох;
 - Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хотоос БНХАУ-ын Чанчунь, Халиар, ОХУ-ын Чита зэрэг хот руу агаарын нислэлийг гарц гаргах, Ховд хотоос БНХАУ-ын Өрөмчи, ОХУ-ын Новосибирск, Кызыл зэрэг хот руу

агаарын нийслэлийг гарц гаргах, Даланзадгад хотоос БНХАУ-ын Шинин хот руу агаарын нийслэлийг гарц гаргах төлөвлөлтийн шийдлийг санал болгож байна.

- Шинэ сэргэлтийн бодлогод “1.3.1. Агаарын замын байнгын ажиллагаатай олон улсын боомтын тоог нэмэгдүүлж, карго тээвэр, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх” зорилтыг дэвшүүлж энэ хүрээнд “Орон нутгийн нисэх буудлын хүчин чадлыг сайжруулж, 6 нисэх буудлыг зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны хилийн олон улсын боомт болгосон байна.” гэсэн хүрэх үр дүнг дэвшүүлсэн бөгөөд уг бодлогын хэрэгжилтийг энэхүү судалгаагаар дэвшүүлж буй "Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, зураглалын дагуу Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудад, мөн Аялал жуулчлалын 6 кластер бүсчлэл, Хил дамнасан аялал жуулчлалын 7 коридор, цикл маршруттай уялдуулан төлөвлөхийг Засгийн газар, ЗТХЯ, БОАЖЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна.
- Ийнхүү нутаг дэвсгэрийн газарзүйн байршил, орон зайн хувьд салбар дундын уялдааг ханган төлөвлөх нь тэдгээр өөр өөр чиг үүрэг бүхий хүчин зүйлс (хот, тэнхлэг, боомт, чөлөөт бүс, онгоцны буудал, логистик)-ийн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийг идэвхжүүлэх, харилцан бие биеэ нөхөж бүсийн түвшинд газарзүйн холболтуудыг нөхцөлдүүлнэ.

Дээд боловсролын сургалтын байгууллагыг Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлттэй уялдуулан шилжүүлэх санал

- 2019-2020 оны хичээлийн жилийн дүнгээр Монгол Улсад 95 их, дээд сургууль, коллеж үйл ажиллагаа явуулж байгаагаас 85 буюу 89.5 хувь нь, нийт 148.4 мянган оюутан суралцаж байгаагаас 136.4 мянга буюу 91.9 хувь нь зөвхөн Улаанбаатар хотод төвлөрч байна. Үүний улмаас өнөөгийн Улаанбаатар хотын хүн амын төвлөрлийн нэг үндсэн шалтгаан нь Монгол Улсын дээд боловсролын салбар болоод байгаа юм. Улаанбаатар хотын нийт хүн амын тоонд дээд боловсролын салбарт суралцагчдын тооны эзлэх хувийг 2010-2020 оны дунджаар авч үзэхэд 11.2 хувьтай байна. Энэ нь ойролцоогоор хотын 10 хүн тутмын нэг нь их, дээд сургуульд суралцаж буй оюутан байна гэдгийг харуулж байна.
- Улаанбаатар хотын хүн амын төвлөрлийг задлах, сааруулах, Бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлогоо дэмжих, хэрэгжүүлэхэд нэг том механизм нь дээд боловсролын салбар юм. Манай улсад жил бүр 30-40 мянган хүн дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсдэг бөгөөд үүний 90 орчим хувь нь Улаанбаатар хотод оногдож, тэр хэмжээгээр жил бүр хотын хүн амыг нэмэгдүүлж байдаг. Гэвч шинээр элсэгчдийн тоог байршлаар авч үзэхэд Улаанбаатар хотод 92.2 хувь нь ногдож байхад харьяаллаар авч үзэхэд аймаг, орон нутагт 57.3 хувь нь ногддог. Иймд, Монгол Улсын их, дээд сургуулиудыг нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлттэй уялдуулан төлөвлөх, нүүлгэн шилжүүлэх шаардлагатай байна.
- Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв Ховд, Дархан, Даланзадгад, Чойбалсан, Улиастай хотуудад тухайн хотын чиг үүргийнх нь дагуу их, дээд сургуулиудыг нүүлгэн шилжүүлэх, элсэлтийг тухай хотуудад бүсчлэн элсүүлэхийг Засгийн газар, БШУЯ, ЭЗХЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. Их, дээд сургууль шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоог 2 хувилбараар тооцвол:
 - **А хувилбар:** ямар нэгэн бодлого, төлөвлөлтийн зохицуулалтгүй одоогийн хандлагаар явбал 2021-2030 онд УБ хотод их, дээд сургуульд шинээр элсэгчдийн тоо 32.2 мянгаас 50.7 мянга хүртэл өсч, улмаар УБ хотын хүн ам 410.0 мянган хүнээр нэмэгдэж, төвлөрлийг улам нөхцөлдүүлэх төлөвтэй байна.
 - **Б хувилбар:** Үндэсний хэмжээнд, хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь концепци, зураглалд суурилсан бодлого, төлөвлөлтийн зохицуулалттай, бүсчилсэн хандлагаар явбал УБ хотод их, дээд сургуульд элсэгчдийн тоо 31.2

мянгаас 35.7 мянгад тогтвортой хадгалагдаж, УБ хотод шилжин ирэх 71.9 мянган хүнийг Хөгжлийн стратегийн төв хотуудад татах, тогтоон барих, улмаар төвлөрлийг тодорхой түвшинд бууруулах боломж харагдаж байна.

Нийслэл хотын төвлөрлийг бууруулж, Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотуудад түлхүү суурьшуулах хүн амын хэтийн тооцоо

- Төр засгаас хөдөлмөрийн тухайд баримтлах бодлогын **онилгоо** нь “**хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмжихэд чиглэх үү?**” эсвэл Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, суурь концепци-зураглалд суурилан эдийн засгийн гол салбарууд болон нутаг дэвсгэрийн орон зайн зохион байгуулалтыг тооцсон “**хөдөлмөрийн нөөцөө удирдлага, зохион байгуулалтаар хангаж, чиглүүлэх үү?**” гэдэг дээр бодлогын сонголт хийх, 2050 он хүртэлх ирээдүйн 30 жилд том зураглалаар асуудалд хандаж, төлөвлөлт хийх цаг үеийн шаардлага, хэрэгцээ бий болсон байна.
- 1990 оноос хойш Улаанбаатар хотод хэт төвлөрч, хөдөлмөрийн нөөцийн зохистой хуваарилалт, хөдөлмөрийн нөөцийг төлөвлөлттэйгөөр удирдан чиглүүлэх бодлогын тогтолцоо алдагдсан. Өнөөгийн байдлаар, нийт хүн амын 47.6 хувь нь Нийслэл хотод суурьшиж, цаашид 2025 онд 53.6 хувь, 2045 онд **57.3 хувь** болж өсөх хандлагатай байна.
- Иймд, дэвшүүлж буй Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт, зураглалд тулгуурлан, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудад чиг үүргийнх дагуу эрх зүйн орчинг нь бүрдүүлж, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмуудын бодлого, зохицуулалт хийснээр Улаанбаатар хотын хүн амын төвлөрлийг бууруулж, улмаар Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотуудын хүн амыг түлхүү суурьшуулах, шилжүүлэх А1, А2 хувилбаруудаар хүн хэтийн тооцоог хийлээ. Үүнд,
 - 1) **А1 хувилбараар**, Төр засгаас Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөд үндэслэн, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудад эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмуудыг **бодлого, төлөвлөлт, зохицуулалттайгаар авч хэрэгжүүлбэл** 2045 онд Улаанбаатар хотын хүн амыг 2.6 сая буюу нийт хүн амын **51.5** хувьд тогтвортой барих, харин Ховд хотын хүн ам 150.9 мянга, Дархан хотын хүн ам 187.2 мянга, Даланзадгад хотын хүн ам 92,7 мянга, Чойбалсан хотын хүн ам 235,6 мянга хүртэл тус тус өсгөх боломж, нөөц байна.
 - 2) **А2 хувилбараар**, Төр засгаас Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөд үндэслэн, Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудад эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмуудыг **бодлого, төлөвлөлт, зохицуулалтыг илүү хүчтэй авч хэрэгжүүлбэл** 2045 онд Улаанбаатар хотын хүн амыг 2.0 сая буюу нийт хүн амын **40.0%** хүртэл бууруулж, тогтвортой хадгалах, харин Ховд хотын хүн ам 335.8 мянга, Дархан хотын хүн ам 346,7 мянга, Даланзадгад хотын хүн ам 203,0 мянга, Чойбалсан хотын хүн ам 114,9 мянга хүртэл тус тус өсгөх боломж, нөөц байна.

Хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь концепцид суурилсан Эрхүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмын санал

- Үндэсний хэмжээнд тодорхойлсон Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн хүрээнд дэвшүүлж буй төлөвлөлтийн шийдлүүдийг хэрэгжүүлэхэд эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизм, зөөлөн бодлогын дэмжлэг зайлшгүй шаардлагатай. Энэ нь бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлого, хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөө хэрэгжүүлэх чухал арга хэрэгсэл болдог.

- 1990 оноос өмнөх төвлөрсөн төлөвлөгөөт эдийн засгийн үед улсын салбарууд дахь бүх өмч төрийн мэдэлд байж, орон зайн хөгжлийн төлөвлөлтийг төрөөс шууд зохицуулж ирсэн. Харин одоо нөхцөл байдал өөр болсон ч хэдий төрөөс нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн суурь концепци, төлөвлөлтөө хэрэгжүүлэх, дэмжихэд эрхзүй, эдийн засгийн тодорхой зохицуулалт, механизм үгүйлэгдэж байна. Энэ нь орон зайн ялгаатай бодлогын үр нөлөөгөөр эдийн засгийн газарзүйн дотоод ялгарлыг нөхцөлдүүлж, улмаар нутаг дэвсгэрийн нийгмийн хөгжлийн тэнцвэртэй байдлыг бий болгодог.
- Иргэд, аж ахуйн нэгж, хөрөнгө оруулагчид бүс, орон нутагт бизнесийн үйл ажиллагаа **эрхлэх, шилжин нүүхэд 1)** төрөөс батлан, тодорхойлсон Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн зураглал, концепци ямар байх?, **2)** уг нэгдсэн зураглал, концепци дээр хаана, ямар төрлийн эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмыг авч хэрэгжүүлэх ёстойг тодорхойлох замаар бизнесийн таатай орчныг хэрхэн бүрдүүлэх нь чухал юм.
- “Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглал”-ийг хэрэгжүүлэх, дэмжих дараах эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын **5** багц механизмыг төрөөс авч хэрэгжүүлэхийг Засгийн газар, ЭЗХЯ, СЯ-нд санал болгож, зөвлөж байна. Үүнд,
 - Зээлийн хөнгөлөлттэй нөхцөл. Орон сууцны зээл, Цалин, тэтгэврийн зээл, Хөрөнгө оруулалт, бизнес, төслийн зээл, Оюутны зээл гэсэн **5** төрлийн зээлд хугацаа, хүү, тавигдах шаардлага, урьдчилгаа төлбөрийн хувьд хөнгөлөлт үзүүлж, мөн томоохон бизнесийн, хөрөнгө оруулалт, төслийн зээлд Засгийн газраас баталгаа гаргаж дэмжих.
 - Газарзүйн бүртгэлд суурилсан татвар, төлбөр, хураамжийн хөнгөлөлттэй нөхцөл. Монгол Улсад нийт **30** төрлийн татвар, төлбөр, хураамж байгаагаас Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв **5** хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластер бүсэд газарзүйн бүртгэлтэй, тус хот бүсэд үйл ажиллагаа тогтмол явуулдаг иргэн, аж ахуйн нэгжид **10** орчим төрлийн татвар, хураамж, төлбөрийн хөнгөлөлтийг үзүүлэх саналыг дэвшүүлж байна.
 - Газарзүйн бүртгэлд суурилсан Тусгай зөвшөөрөл олгох таатай нөхцөл. Нийт **122** төрлийн үйл ажиллагааг тусгай зөвшөөрөлтэйгөөр эрхлэх зохицуулалттай бөгөөд тусгай зөвшөөрөл нь иргэн, хуулийн этгээд бизнес эрхлэх нэг том хөшүүрэг тул үүнийг хөгжлийн орон зайн нэгдсэн төлөвлөлтөө дэмжих, УБ хотын төвлөрлийг сааруулах, Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв хотын УБ хотын эсрэг татах хүчийг бий болгох эрхзүйн нэг механизм болгох саналыг дэвшүүлж байна. Иймд Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв **5** хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластер бүсэд газарзүйн бүртгэлтэй, үйл ажиллагаа явуулах иргэн, хуулийн этгээдэд тусгай зөвшөөрлийг түлхүү олгох бодлого барих, тусгай зөвшөөрөл олгох журам, тавигдах шаардлагыг орон зайн агуулгатай болгон хөнгөвчлөх, зөвшөөрлийн хугацаа **5** жил (хуульд **3** жилээс доошгүй гэж байгаа ч **3** жилээр олгож, сунгалт хийдэг)-ээр олгох саналыг дэвшүүлж байна.
 - Засгийн газрын тусгай сангийн санхүүжилт, зээл. Засгийн газрын тусгай сангийн хуулийн дагуу Тусгай сангууд нь Засгийн газрын тодорхой чиг үүрэг, зорилтыг санхүүжүүлэх зорилготой бөгөөд аливаа төсөл, хөтөлбөр санхүүжүүлэхдээ орон зайн агуулгагүйгээр олгож байна. 2022 оны байдлаар нийт **22** тусгай сан үйл ажиллагаа явуулж байгаа бөгөөд эдгээрээс бүсчлэн хөгжүүлэх асуудал, Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлж ажиллах бололцоотой, эдийн засгийн ялгавартай бодлого хэрэгжүүлэхэд голлох үүрэгтэй байж болох **10** санг тодорхойлон дэвшүүлж байна.

- *Хөрөнгө оруулалт.* Гадаадын, хувийн хэвшлийн болон Улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтыг Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хот, түүний таталцал-нөлөөллийн кластерын бүсэд Үйлдвэр технологийн парк (ҮТП), Шинжлэх ухааны парк (ШУП), Хот төлөвлөлт, хотын дэд бүтэц, Орон сууцжуулах, Боловсрол, шинжлэх ухаан, эрүүл мэнд, соёлын гол төв байгууллага, “Тэр бум” мод санаачилгыг дэмжихэд түлхүү чиглүүлж, гадаадын болон дотоодын хөрөнгө оруулагч, бизнес эрхлэгч нарт бизнесийн таатай орчныг бүрдүүлэх.
- Энэхүү санал болгож буй эрхзүй, эдийн засаг, хөрөнгө оруулалтын механизмуудыг нь хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн суурь үзэл санаа бүхий **“үр ашигтай, өндөр бүтээмжтэй”** Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв 5 хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластер бүсэд тэргүүнд хэрэгжүүлэхийг зөвлөж байна.

АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

- [1] Т. А. I. Artobolovsky S.S., “Regional Development and State Policy in Western and Eastern Europe,” *Res. Pap.*, vol. 12, 1992.
- [2] Колосовский Н.Н, *Основы экономического районирования*. Москва, 1958.
- [3] Л.Цэдэндамба, “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн шинжлэх ухааны үндэслэл,” УБ, 2001.
- [4] Р. Ринчинбазар and Д. Эрдэнэбаяр, “Бүс нутгийн шинжлэх ухааны үндэс,” Улаанбаатар, 2019.
- [5] Л.Цэдэндамба, О.Батхишиг, and Х.Маам, *Монгол орны Өрнөд бүс*. УБ, 1999.
- [6] Үндэсний хөгжлийн хүрээлэн, “Мянганы хөгжлийн зорилгод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлогын хэрэгжилтийн үнэлгээ,” УБ, 2014.
- [7] УИХ, *Монгол улсын бүсүүдийн хөгжлийн дунд хугацааны стратеги*. 2003.
- [8] ҮСХ, “Хүн амын тоо,” *Үндэсний статистикийн хороо*, 2020. 1212.mn
- [9] B. Jerzy, “Dilemmas for regional development in the concepts seeking to develop Poland’s spatial structure,” *Reg. Stud.*, vol. 44, no. 5, pp. 535–549, 2010, [Online]. Available: <https://doi.org/10.1080/00343400902926375>
- [10] У.-ын 57-р тогтоол, *Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал*. 2001.
- [11] E. Commission, (n.d.). Official web site of Eurostat. [Online]. Available: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/sdi/context>
- [12] F. Ratzel, “Die Gesetze des raumlichen Wachstums der Staaten,” *Petermanns Mitteilungen*, vol. 42, p. 103, 1896.
- [13] J. Friedmann, “A general theory of polarized development,” *Int. Geogr. Lit. Rev.*, vol. 1, pp. 18–33, 1974.
- [14] A. Klimczuk and M. Klimczuk-Kochańska, “Core-Periphery Model,” *Palgrave Encycl. Glob. Secur. Stud.*, pp. 1–8, 2019, [Online]. Available: https://doi.org/10.1007/978-3-319-74336-3_320-1
- [15] F. Perroux, “Note sur la notion de ‘po^ le de croissance.’ *Economie Applique’e*,” vol. 8, pp. 307–320, 1955.
- [16] E. M. Dobrescu and E. M. Dobre, “Theories Regarding the Role of the Growth Poles in the Economic Integration,” *Procedia Econ. Financ.*, vol. 8, no. 14, pp. 262–267, 2014, [Online]. Available: [https://doi.org/10.1016/s2212-5671\(14\)00089-6](https://doi.org/10.1016/s2212-5671(14)00089-6)
- [17] A. D. Bank, “CAREC 2030: Connecting the Region for Shared and Sustainable Development,” Central Asia Regional Economic Cooperation., 2017.
- [18] Ministry of Finance of Norway, “Sustainable Development Policy and Guide for the EEA Financial Mechanism and The Norwegian Financial Mechanism,” 2014. [Online]. Available: www.eeagrants.org/gloria/asset/341/1/341_1.pdf
- [19] УИХ, *Бүсийн тулгуур төв хот тогтоох тухай*. 2003.
- [20] Засгийн газар, *Зүүн, Баруун, Төвийн, Хангайн бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015)*. 2005.
- [21] Засгийн газар, *Улаанбаатар бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015)*. 2005.
- [22] Д. Хишигдорж and М. Алтанбагана, “Хотуудад зэрэглэл, статус тогтоох судалгаа,” *Монгол орны Газарзүй-Геоэкологийн асуудал*, vol. 41, pp. 27–35, 2020.
- [23] Б.Гунгаадаш, *БНМАУ-ын нийгэм эдийн засгийн газарзүй*. УБ, 1986.
- [24] М.Баянтөр, Б.Гунгаадаш, Ч.Нямбуу, and О.Сүхбаатар, *БНМАУ-ын Хүн амын газарзүйн зарим асуудлууд*. УБ: Улсын хэвлэлийн газар, 1971.
- [25] М.Баянтөр, “БНМАУ-ын хот суурины хэвшлийн асуудалд,” *Монгол орны газарзүйн асуудлууд*, vol. 10, pp. 44–53, 1970.
- [26] Д. Сайн-Эр, “Монголыг хөгжүүлэх шинэ төсөл,” *Монголын барилга сэтгүүл*, vol. 1, 1999.
- [27] Д.Дандарбаатар, “Улсын хөгжлийн уламжлал шинэчлэлийн гурван асуудал,” *Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжил, хот байгуулалтын асуудал*, pp. 39–56, 2001.
- [28] Д.Цэдэндамба, Л.Ринчинбазар, and Р.Гансэлэм, “Эдийн засгийн бүсүүдийн хөгжлийн

- тулгуур төвүүдийг илрүүлэн тогтоох арга зүйн асуудалд,” *Монгол Улсын хөгжлийн судалгаа*, vol. 1, 2002.
- [29] Л.Цэдэндамба, “Монгол улсын эдийн засгийн бүсүүдийн төв (хот, суурин газар)-ийн хөгжлийг төрөөс дэмжих онолын үндэслэл, арга зам,” УБ, 2005.
- [30] United nations, “World urbanization prospects 2018,” 2018. <https://population.un.org/wup/Maps/>
- [31] “Хүн амын тоо,” *Монгол улсын Үндэсний статистикийн хороо*, 2019. www.1212.mn
- [32] Рио+20, “Бидний хүсч буй ирээдүй,” 2013.
- [33] Department of Economic and Social Affairs, “THE UNITED NATIONS. Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies.”
- [34] L. Mengi, “No Title,” *Sustain. Dev.*, vol. 21, 2012.
- [35] T. U. C. Initiative, “The China Urban Sustainability Index 2013,” *April*, pp. 1–36, 2014, [Online]. Available: <http://www.mckinseychina.com/wp-content/uploads/2014/04/china-urban-sustainability-index-2013.pdf>
- [36] J. M. Klopp and D. L. Petretta, “The urban sustainable development goal: Indicators, complexity and the politics of measuring cities,” *Cities*, vol. 63, pp. 92–97, 2017, [Online]. Available: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.12.019>
- [37] F. I. Ibrahim, D. Omar, and N. H. N. Mohamad, “Theoretical Review on Sustainable City Indicators in Malaysia,” *Procedia - Soc. Behav. Sci.*, vol. 202, no. 2014, pp. 322–329, Dec. 2015, [Online]. Available: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.08.236>
- [38] “Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлал,” *Монгол улсын Үндэсний статистикийн хороо*, 2013.
- [39] ШУА, *No Title*. Монголын Эдийн Засгийн Дэлгэрэнгүй Тайлбар Толь, 2021.
- [40] D. . Pearce, “Economics, equity and sustainable development.,” *Futur. 20*, pp. 598–605, 1988.
- [41] C. Goldin, “Human Capital,” *Handb. Cliometrics*, ed. Claude Diebolt Michael Haupt, . Heidelberg, Ger. Springer Verlag, pp. 55–86, 2016.
- [42] J. G. Norman, *No Title*. The Management of The Japanese Urban System: Regional Development And Regional Planning In Postwar Japan, 1977.
- [43] Т.Норжмаа, *БНМАУ-ын аж үйлдвэрийн газарзүй*. УБ: Шинжлэх ухааны академийн хэвлэл, 1973.
- [44] Монгол улсын их хурал, “Төрөөс Аж Үйлдвэрийн Талаар Баримтлах Бодлого,” Монгол, 2015.
- [45] Монгол улсын их хурал, “Төрөөс Хүнс, Хөдөө Аж Ахуйн Талаар Баримтлах Бодлого,” Монгол, 2015.
- [46] D. Bulgamaa, S. Sumjidmaa, B. Bestelmeyer, and B. Ulambayar, “National report on the rangeland health of Mongolia: second assessment,” *II*, vol. 66, 2018, [Online]. Available: http://greenmongolia.mn/upload/news_files/5946e6e365eb3b52d748af9db89dcc30.pdf
- [47] МУ-ын Засгийн газар, “Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх үндэсний хөтөлбөр,” 2015.
- [48] Д. Банк, “Аялал жуулчлалын салбарын бодлого Аялал жуулчлалыг өргөжүүлэх, эдийн засгийн цаашдын хөгжлийг хангахын тулд байгалийн болон соёлын өв хөрөнгийн менежментийг бэхжүүлэх,” 2011.
- [49] С. Шийрэв-Адъяа, *Хангайн бүсийн хөгжил - Шинжлэх ухаан технологи*. 2011.
- [50] Н. Н. Баранский, *Экономическая география*. Москва: Экономическая картография, 1956.
- [51] ГГХ-ийн НЭЗГС, “Монгол орны хүн амын нутагшилт, хотжилтын орчин үеийн асуудал, төв тэнхлэгийн жишээн дээр,” УБ, 2008.
- [52] *Зарим тосгоныг хотод тооцох тухай*. 1994. [Online]. Available: www.legalinfo.mn/law/details/6065?lawid=6065
- [53] Л.Жаргал, “Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хуваарь, түүний өөрчлөлт 1911-2017,” р. 138, 2018.
- [54] *Аймаг, сум байгуулах тухай*. 1994. [Online]. Available: www.legalinfo.mn/law/details/5799?lawid=5799
- [55] *Зарим хот, хороодыг сумдад нэгтгэх тухай*. 1994. [Online]. Available:

- www.legalinfo.mn/law/details/6063?lawid=6063
- [56] “Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хууль,” *Монгол улсын засгийн газар*, 1993. <https://www.legalinfo.mn/law/details/532>
- [57] Засгийн газар, *Шинээр байгуулагдсан аймаг, сумын засаг даргын тамгын газар, хот, тосгодын захирагчийн ажлын албаны тухай*. 1994. [Online]. Available: <https://www.legalinfo.mn/law/details/5584?lawid=5584>
- [58] “Бүсчилсэн хөгжлийн удирдлага, зохицуулалтын тухай хууль,” *Монгол улсын засгийн газар*, 2003. <https://www.legalinfo.mn/law/details/126>
- [59] Б.Гунгаадаш, “БНМАУ-ын суурин газрын ангилалт,” *Монгол Орны Газарзүйн Асуудлууд*, vol. 4, pp. 89–99, 1965.
- [60] Б. Гунгаадаш, *БНМАУ-ын Нийгэм эдийн засгийн газарзүй*. Улаанбаатар, 1986.
- [61] М.Баянтөр and А.Бүдрагчаа, ““Суурин газрын үүргийн ялгаа” БНМАУ-ын Үндэсний Атлас,” УБ, 1990.
- [62] Х.Цэдэнсодном, *Хүн ам ба хүрээлэн буй орчин*. УБ, 2003.
- [63] Монгол улсын дэд бүтцийн яам, “Хот, тосгоны төлөвлөлт, барилгажилтын норм ба дүрэм (БНБД 30-01-04),” 2004
- [64] М.Баянтөр and Н.Одхүү, ““Монгол Улсын Үндэсний Атлас” Хот, тосгоны ангилал,” Seoul, 2009.
- [65] М. Алтанбагана, С. Давааням, Д. Түвшинбат, and Б. Хэрлэнбаяр, “Монгол Улсын хот байгуулалтын тайлан (НАВИТАТ III).” 2016.
- [66] Б. хөгжлийн төв, “Монгол улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төсөл”, дундын тайлан,” Улаанбаатар, 2019.
- [67] хот байгуулалтын яам. Барилга Үндэсний хөгжлийн газар, Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага (ЖАЙКА, “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө,” Улаанбаатар, 2019.
- [68] үндэсний хөгжлийн газар, “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын судалгаа,” 2017. [Online]. Available: <http://www.cabinet.gov.mn/userfiles/file/8067eac0149729df8bd0c1b49796dcba.pdf>
- [69] Fan Jie, *How Chinese human geographers influence decision makers and society*. Beijing, 2006.
- [70] Ж.Гомбо, *Хотжихуйн онол ба амьдрах орчин*. УБ, 2014.
- [71] *Хот байгуулалтын тухай хууль*. [Online]. Available: <https://www.legalinfo.mn/law/details/530>
- [72] З. Баярмаа, М. Баянтөр, П. Онон, and И. Цэрэннямаа, *Газарзүй IX*. Улаанбаатар: Боловсрол, Соёл, Шинжлэх ухаан, Спортын яам, 2019.
- [73] Ş.Akkoyunlu, “The Potential Role of Rural-Urban Linkages for Sustainable Development and Trade,” *Int. J. Sustain. Dev. World Policy*, vol. 4, no. 2, pp. 20–40, 2015.
- [74] H. Z. Xijia and C. X. Qing, “Rural Tourism: An Accelerator to the Coordinated Development of Urban and Rural Areas,” *J. Chem. Pharm. Res.*, vol. 6, no. 7, pp. 530–534, 2014.
- [75] National Statistics Office of Mongolia, “Annual Statistical Bulletin,” Ulaanbaatar, 2019.
- [76] A. of S. Institute of Geography and Permafrost Research, “Settlement Issues of the People’s Republic of Mongolia,” *Geogr. Issues Mong.*, vol. 4, 1970.
- [77] Р.Ринчинбазар and Д.Эрдэнэбаяр, *Бүс нутгийн шинжлэх ухааны үндэс*. УБ : Мөнхийн үсэг ХХК, 2019.
- [78] E. J. Johnson, *The Organization of Space in Developing Countries*. Cambridge: Harvard University Press, 1970.
- [79] M. Douglass, “A Regional Network Strategy for Regional Reciprocal Rural-Urban Linkages: An Agenda for Policy Research with Reference to Indonesia,” *Third World Plann. Rev.*, vol. 20, no. 1, pp. 125–154, 1998.
- [80] G. Stevenson, “What Is a Village, Exploring British Villages,” *BBC, Engl.*, 2006.
- [81] S. Abedindarkoush, *Introduction to Urban Economy*, 2nd ed. Tehran: Nashr-e-Daneshgahi, 1993.

- [82] and I. B. P. Mitković, L. Vasilevska, “Functional and Size Typology of the Village Settlements in the City of Nis Territory,” *Archit. Civ. Eng.*, vol. 2, no. 4, pp. 231–249, 2002.
- [83] ҮСХ, “No Title,” *Монгол Улсын Статистикийн Эмхэтгэл* -, vol. 2019, 2020.
- [84] and A. E. P. M. Kalinka, S. Geipele, “Indicators for the Smart Development of Villages and Neighbourhoods in Baltic Sea Coastal Areas,” *Sustainability*, vol. 12, no. 13, pp. 1–13, 2020.
- [85] ESPON, “KITCASP. Key Indicators of Territorial Cohesion and Spatial Planning,” 2020. [Online]. Available: www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_TargetedAnalyses/kitcasp.html
- [86] and Y. S. I. Ebrahimzadeh, N. Tayyebi, “Functional Analysis of Small Towns Economic Role in Rural Development, Case Study: Zahedshahr, Iran,” *J. Serv. Sci. Manag.*, vol. 5, pp. 269–279, 2012.
- [87] D. A. Rondinelli, “Towns and Small Cities in Development Countries,” *Geogr. Rev.*, vol. 73, no. 4, pp. 379–395, 1983.
- [88] and H. R. M. Nooripoor, M. Khosrowjerdi, “The Role of Tourism in Rural Development: Evidence from Iran,” *GeoJournal*, 2020.
- [89] The National Statistics Office of Mongolia, “Classification of All Types of Economic Activities,” Ulaanbaatar, 2019.
- [90] and D. A. G. U. di Matteo, P. M. Pezzimenti, “Methodological Proposal for Optimal Location of Emergency Operation Centers Through Multi-Criteria Approach,” *Sustainability*, vol. 8, no. 1, 2016.
- [91] Д.Энхчимэг, Б.Мөнхжаргал, and М.Индрабүд, “Хотжилт эдийн засагт нөлөөлөх нь,” in *Шинэ нөхцөл байдал: үр нөлөө, сургамж, гарц*, 2021, pp. 88–95.
- [92] ҮСХ, “Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл-2020.” [Online]. Available: https://1212.mn/BookLibraryDownload.ashx?url=Yearbook2020.all_link..pdf&ln=Mn
- [93] UNDP, “Хотын тогтвортой хөгжлийг бий болгох нь,” УБ, 2014.
- [94] М. Алтанбагана ба бусад, “Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах нь: дунд шатны тайлан,” 2020.
- [95] УИХ, *Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал*. 2001.
- [96] Монгол улсын их хурал, *Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль*. Монгол улс, 2020.
- [97] өрсөлдөх чадварын судалгааны төв Эдийн засгийн бодлого, “Улаанбаатар хот, дүүргүүдийн өрсөлдөх чадварын тайлан,” 2019.
- [98] “Монгол Улсын Төрөөс хүн амын хөгжлийн талаар баримтлах бодлого,” *Монгол улсын засгийн газар*, 2004. <https://www.legalinfo.mn/annex/details/3160?lawid=6278>
- [99] K. Choe and A. Laquian, *City cluster Development*, vol. 53, no. 9. 2008.
- [100] K. Choe and B. Roberts, *Competitive Cities in the 21st Century*. 2011.
- [101] Г.Баттүвшин, “Монгол улсыг бүсчилж хөгжүүлэх аргазүйн асуудалд,” УБ, 2012.
- [102] Laquian Aprodicio, *Beyond Metropolis: The Planning and Governance of Asia’s Mega-Urban Regions*. Washington, DC: Woodrow Wilson Center Press, 2005.
- [103] В.Батцэнгэл and ба бусад, *Хүмүүний газарзүй*, Нэгдүгээр хэвлэл. УБ: МУИС хэвлэлийн газар, 2021.
- [104] M. E. Porter, *On Competition*. Boston: Harvard Business School Press, 1998.
- [105] J. Knauseder, ““Business clusters as drivers of sustainable regional development?” An analysis of cluster potentials for delivering sustainable development in regions- with a case study of the Mexican automotive cluster Saltillo – Ramos Arizpe,” 2009.
- [106] Asian Development Bank, “Growing Together: Almaty–Bishkek Corridor Initiative Investment Framework,” 2016.
- [107] Z. Chen, H. Li, Q. Xu, and S. L. Sun, “The Disaster-Oriented Assessment of Urban Clusters for Locating Production Systems in China,” *Encyclopedia of Decision Making and Decision Support Technologies*. pp. 253–271, 2008. doi: 10.4018/978-1-59904-843-7.ch030.
- [108] Mark Preen, “China’s mega city clusters: Jing-Jin-Ji, Yangzte River delta, Pearl River delta,” *China Briefing news*, 2018. <https://www.china-briefing.com/news/chinas-mega-city-clusters->

- jing-jin-ji-yangzte-river-delta-pearl-river-delta/
- [109] M. Preen, “China’s city clusters: the plan to develop 19 super- regions,” *China Briefing news*, 2018. <https://www.china-briefing.com/news/chinas-city-clusters-plan-to-transform-into-19-super-regions/>
- [110] М.Баянтөр, “БНМАУ-ын хот, суурингийн газарзүй,” 1973.
- [111] Е.Батчулуун and Х.Цогбадрал, *Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн үндэс*. УБ: Адмон принтинг, 2021.
- [112] Д. Баттогтох, М. Алтанбагана, Б. Сайнбуян, and Б. Бусад, “Аж үйлдвэрийн байршлын нэгдсэн төлөвлөлт, зураглалын аргачлал боловсруулах,” Улаанбаатар, 2018.
- [113] “Авто замын тухай хууль,” *Монгол улсын засгийн газар*, 2017. <https://www.legalinfo.mn/law/details/12656>
- [114] С.Очирбат, “Монгол улсын хот суурингуудын экологи газарзүйн хүичн зүйлийн үнэлгээ, бүсчлэл,” 1999.
- [115] Reilly William, *The Law of Retial Gravitation*. New York: Knickerbocker Press, 1931.
- [116] “Жижиг, дунд үйлвэрлэл, үйлчилгээг дэмжих тухай хууль,” *Монгол улсын засгийн газар*, 2019. <https://www.legalinfo.mn/law/details/14525>
- [117] НҮБ; Хабитат III хэрэг эрхлэх газар, “Хотжилтын шинэ хөтөлбөр,” УБ, 2017.
- [118] Д. Базаргүр, Д. Хишигдорж, Б. Цогбадрах, and Э. Баатарсүрэн, “Тээврийн сүлжээ нийгэм эдийн засгийн тэнхлэгийн тулгуур болох нь,” 2017.
- [119] М. Алтанбагана, С. Давааням, Б. Хэрлэнбаяр, and Д. Түвшинбат, “Хүн амын нутагшилт, суурьшил, Бүсчилсэн хөгжлийн өнөөгийн байдал, хөгжлийн чиг хандлага” сэдэвт судалгааны тайлан.” 2016.
- [120] J.-P. Rodrigue, C. Comtois, and B. Slack, *The geography of transport systems*. New york, 2009.
- [121] И. В. Никольский, *Избранные труды*. Смоленск, 2009.
- [122] Д. Базаргүр, Ф. Щольц, Е. Яанзен, Ф. Ф. Мюллер, С. Шийрэв-Адъяа, and Б. Батбуян, *Монгол улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал*. 2000.
- [123] А. А. Литвинов and С. В. Кутявин, *Территориальная концентрация и опорный каркас расселения в северо-западных районах удмуртии*. Москва: Биология науки о земле, 2009.
- [124] П. Мягмарцэрэн, И. Мягмаржав, and Д. Ганпүрэв, “Хөв цөөрөм байгуулах газрын тохиромжтой байдлын үнэлгээний асуудалд,” р. X. 86-102, 2018.
- [125] T. Saaty, “A scaling method for priorities in hierarchical structures,” pp. 234–281, 1977.
- [126] S. A. Brandt, “АНР v. 2.0. Analytic hierarchy process software,” 2006, [Online]. Available: <http://sab.geovega.se/lattjo.html>
- [127] М. Бадамбазар, *БНМАУ-ыг авто тээврийн хөгжилтэй холбогдуулан тээврийн газарзүйн талаар мужлах*. Улаанбаатар, 1975.
- [128] Л. Цэдэндамба, *БНМАУ-ын зам тээврийн үндсэн асуудал*. Улаанбаатар, 1986.
- [129] С. Ишбалжир, “БНМАУ-ын тээврийн мужлалтын асуудалд,” vol. №4, 1965.
- [130] З. Олонбаяр, “Таван төвтэй бүсийн тогтоолонд шилжье,” *Засгийн газрын мэдээ*, pp. 23–26, 1993.
- [131] Л. Цэдэндамба, О. Батхишиг, and Х. Маам, *БНМАУ-ын өрнөд бүс*. Улаанбаатар, 2000.
- [132] Н. Тогтох and М. Алтанбагана, “Монгол Улсын хот байгуулалт, барилгын салбарын хөгжлийн ерөнхий концепц.” Барилга, хот байгуулалтын яам, 2007.
- [133] У.-ын 9-р тогтоол, *Мянганы зам болон дэд бүтцийн босоо тэнхлэгийн чиглэл батлах тухай*. 2001.
- [134] Үндэсний хөгжлийн газар, “Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого,” Улаанбаатар, 2019.
- [135] Ж. Сэрээтэр, “Зам тээвэр, логистикийн хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа,” Улаанбаатар, 2018.
- [136] З. газрын 474-р тогтоол, *Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөр*. 2015.
- [137] C. A. R. E. Cooperation, “Implementation Action Plan for the Transport and Trade Facilitation Strategy. Endorsed by the Seventh Ministerial Conference On Central Asia Regional

- Economic Cooperation.” 2008.
- [138] Н. Tsuji, “Key Transportation Corridors in Northeast Asia: Overcoming Physical and Regulatory Impediments.” 2014.
- [139] Б. Монгол Улс ОХУ-ын төрийн тэргүүн нарын уулзалт, *Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр*. 2016.
- [140] Авхинсүх Ж, Содномваанчиг Г, and А. Амгалан, “Монгол улсын нийгэм эдийн засгийн газарзүй,” Улаанбаатар, 2009.
- [141] хөгжлийн яам Зам тээвэр, “Зам тээврийн салбарын статистикийн мэдээлэл 2020.” 2021.
- [142] З. газрын 321-р тогтоол, *Төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлого*. 2018.
- [143] З. газрын 142-р тогтоол, *Талын зам үндэсний хөтөлбөр*. 2017.
- [144] “Авто замын үндсэн үзүүлэлт,” *Монгол улсын Үндэсний статистикийн хороо*, 2019. www.1212.mn
- [145] УИХ, *Автотээврийн тухай хууль*. 1999.
- [146] З. газрын 27-р тогтоол, *Улсын төсөвт үйлдвэрийн газрыг өөрчлөн байгуулах тухай*. 2013.
- [147] З. газрын 336-р тогтоол, *Төрийн өмчит үйлдвэрийн газрыг өөрчлөн байгуулах тухай*. 2013.
- [148] Стандарчлалын үндэсний зөвлөл, “Автомат багажаар авто замын хөдөлгөөний эрчмийн тооллого зохион байгуулах стандарт.” 2016.
- [149] хөгжлийн яам Зам тээвэр, “Замын хөдөлгөөний эрчмийн тооллого 2016-2019.” 2020.
- [150] И. нисэхийн ерөнхий газар, “Статистикийн эмхтгэл-2019.” 2020.
- [151] З. газрын 18-р тогтоол, *Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого*. 2013.
- [152] У.-ын 32-р тогтоол, *Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого*. 2010.
- [153] Д. Энхбаяр and Г. Урантамир, “Монгол орны гол мөрний усан замын тээвэр нь тээврийн газарзүйн чухал салбар мөн,” 2018.
- [154] О. улсын гэрээ, *МУ-ын засгийн газар, ОХУ-ын засгийн газар хоорондын хэлэлцээр*. 1994.
- [155] М. логистикийн холбоо, “Үндэсний тээвэр логистикийн сүлжээ байгуулах бодлогын судалгааны хүрээнд хийгдсэн хилийн боомтын судалгаа,” Улаанбаатар, 2018.
- [156] Г. ерөнхий газар, “Экспорт, Импортоор гаргаж буй бүтээгдэхүүний төрөл, хэмжээ.” 2019.
- [157] П. Бямбахорол and Ч. Анар, “Гадаад харилцаа, худалдаа, эдийн засгийн судалгаа,” Улаанбаатар, 2018.
- [158] тээврийн хөгжлийн яам Зам Монголын логистикийн холбоо, “Үндэсний тээвэр логистикийн сүлжээ байгуулах бодлогын судалгааны тайлан,” Улаанбаатар, 2018.
- [159] М. хөгжлийг судлалыг дэмжих төв, “Мянганы зам.” 2001.
- [160] УИХ, *Монгол улсын хилийн тухай хууль (шинэчилсэн найруулга)*,. 2016.
- [161] О. улсын гэрээ, *Азийн авто замын сүлжээний тухай засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг соёрхон батлах тухай*. 2005.
- [162] “МОНГОЛ УЛСЫН ТОГТВОРТОЙ ХӨГЖЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ 2030,” *Монгол улсын их хурал*, 2016. http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilo-beijing/documents/publication/wcms_542890.pdf
- [163] М. Бадамбазар, “БНМАУ-ыг авто тээвэрт зориулан Монгол орны гадаргыг үнэлэх асуудалд,” vol. №18, 1979.
- [164] Д. Базаргүр and Г. Урантамир, “Тээврийн урьдач нөхцлийг судлах газарзүйн асуудалд,” vol. тусгай дуг, 2017.
- [165] И. ХХК, “Монгол орны газар ашиглалтын тохиромжтой байдлын үнэлгээ гэрээт ажлын гүйцэтгэлийн тайлан, Шугаман байгууламжийн зориулалтаар ашиглах газрын үнэлгээ,” Улаанбаатар, 2016.
- [166] ҮСХ, “Тээврийн статистикийн аргачлал.” 2008.
- [167] М. Altanbagana, D. Battogtoh, B. Kherlenbayar, and A. Urantamir, “Geo-spatial analysis on Human Settlement with along Economic Corridor of ‘China-Mongolia-Russia’ for Regional

- development Issues of Mongolia,” pp. 380–395, 2018.
- [168] “Чөлөөт бүсийн тухай хууль,” *Монгол улсын засгийн газар*, 2015. <https://www.legalinfo.mn/law/details/10930>
- [169] Ж. Гөлгөө and Б. Индра, “Монгол, Орос, Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах ОХУ, БНХАУ-ын сонирхол,” vol. №1, 2017.
- [170] Б. судалгааны төслийн баг, “Гурван улсын эдийн засгийн коридорыг Монгол улсын гео-эдийн засгийн сонирхолтой уялдуулах нь,” Улаанбаатар, 2017.
- [171] “Алсын хараа 2050: Монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого,” Улаанбаатар, 2019.
- [172] Г.Болормаа, *Аялал жуулчлалын бүс нутгийн төлөвлөлт*. УБ, 2002.
- [173] Г.Жамсансүрэн, “Хот орчмын аялал жуулчлал хөдөөгийн хүн амын тогтвортой хөгжлийн тулгуур мөн,” *Газарзүйн асуудлууд*, 2003.
- [174] Японы Олон Улсын хамтын ажиллагааны байгууллага (ЖАЙЯКА), “Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө боловсруулах төслийн Газар тариалан, Мал аж ахуй, Уул уурхай, Аж үйлдвэр, Аялал жуулчлалын салбарын тайлан,” УБ, 2020.
- [175] Л.Баясгалан, *Рекреацийн газарзүй*. УБ, 2016.
- [176] Г.Энхжаргал, “Эдийн засгийг бүсчлэн хөгжүүлэх, төвлөрлийг сааруулах бодлого-ын хүрээнд хийгдэж буй аялал жуулчлалын хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа,” УБ, 2019.
- [177] Г.Энхбат, “Монголын соёлын өв ба аялал жуулчлал,” *Аялал Жуулчлал Судлал IV*, 2019.
- [178] “Монголд Цахаруудын соёлын аялал жуулчлал хөгжүүлэх боломж,” *Аялал Жуулчлал Судлал IV*, 2019.
- [179] Үндэсний статистикийн хороо, “Хүн ам, орон сууцны 2020 оны улсын ээлжит тооллогын нэгдсэн дүн,” 2020.
- [180] *Шашны аялал жуулчлалыг Монголд хөгжүүлэх боломж*. УБ, 2018.
- [181] Үндэсний статистикийн хороо, “Соёл урлагийн салбарын танилцуулга-2019.”
- [182] бусад М.Алтанбагана, “Монгол орны тусгай хамгаалалттай газар нутаг, төрийн тахилгат уул овоо, олон улсын гэрээ, конвенцид бүртгэгдсэн газрын өнөөгийн байдал, шалгуур үзүүлэлт,” УБ, 2015.
- [183] Д.Гантөмөр, *Аялал жуулчлалын үндэс*. 2003.
- [184] Н.Энхмагнай, “Ан амьтан ажиглах аяллыг хөгжүүлэх боломж,” *Аялал Жуулчлал Судлал IV*, 2019.
- [185] “Аялал жуулчлалын мэдээллийн төв,” *Байгаль Орчин Аялал жуулчлалын яам*.
- [186] *Монгол Улсын Аялал жуулчлалын тухай хууль*. 2000.
- [187] Монгол Улсын Засгийн газар, *Аялал жуулчлалын гол чиглэл батлах тухай*. 2018.
- [188] УИХ, *Боловсролын тухай хууль*. 2002. [Online]. Available: <https://legalinfo.mn/mn/detail/9020>
- [189] УИХ, *Дээд боловсролын тухай хууль*. 2002. [Online]. Available: <https://legalinfo.mn/mn/detail/251>
- [190] T.-I. Otgonkhuu and M. Altanbagana, “Issues to develop tertiary education in line with regional development,” *Proc. Mong. Acad. Sci.*, pp. 50–57, 2021, doi: 10.5564/pmas.v61i01.1561.
- [191] БШУЯ, “Дээд боловсролын салбарын 2019-2020 оны хичээлийн жилийн статистик мэдээллийн танилцуулга.” 2020. [Online]. Available: <https://www.meds.gov.mn/post/64604>
- [192] ҮСХ, “Боловсролын салбарын статистик үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлал.” 2009. [Online]. Available: https://metadata.1212.mn/uploads/files/d861a-21_Bolovsrol.pdf
- [193] БШУЯ, “Дээд боловсролын салбарын 2018-2019 оны хичээлийн жилийн статистик мэдээний танилцуулга.” 2019. [Online]. Available: https://cdn.greensoft.mn/uploads/users/2649/files/Statistics/HE/Overview_HE_2018-2019.pdf
- [194] Р.Нямцэрэн and Р.Нурбек, “Орон нутаг дахь их, дээд сургуулиудын өнөөгийн байдал, хөгжих хэрэгцээ,” [Online]. Available: <http://unimis.stda.edu.mn/wp->

- content/uploads/2019/11/5-БХ-Нямцэрэн-Нурбек.pdf
- [195] З. газар, *Судалгаанд суурилсан их сургуулийг хөгжүүлэх тухай*. 2018. [Online]. Available: <https://legalinfo.mn/mn/detail/13653>
- [196] УИХ, *Төрөөс боловсролын талаар баримтлах бодлого 2014-2024*. [Online]. Available: <https://legalinfo.mn/mn/detail/10935>
- [197] БШУЯ, “Боловсролын салбарын хөгжлийн дунд хугацааны төлөвлөгөө 2021-2030.” [Online]. Available: [https://cdn.greensoft.mn/uploads/users/2649/files/PDF/files/Development plan 2030 Mon.pdf](https://cdn.greensoft.mn/uploads/users/2649/files/PDF/files/Development%20plan%202030%20Mon.pdf)
- [198] З. газар, *ИХ, ДЭЭД СУРГУУЛИЙГ “СУРГАЛТ-ЭРДЭМ ШИНЖИЛГЭЭ-ҮЙЛДВЭРЛЭЛИЙН ЦОГЦОЛБОР” БОЛГОН ОРОН НУТАГТ ХӨГЖҮҮЛЭХ*. 2021. [Online]. Available: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16231300800051&swor>
- [199] БШУЯ, “Мэргэжлийн чиглэл, индекс шинэчлэн батлах тухай.” [Online]. Available: <https://www.meds.gov.mn/post/64648>
- [200] “Тогтвортой хөгжлийн зорилго,” *Монгол улсын Үндэсний статистикийн хороо*. www.1212.mn
- [201] ҮСХ, *Хүн Амын 2015-2045 Оны шинэчилсэн хэтийн тооцоо*. Монгол улсын Үндэсний Статистикийн хороо, 2017.
- [202] *Монгол Улсын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай*. Эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн сан, 2006. [Online]. Available: <https://legalinfo.mn/mn/detail/343>
- [203] Хүн амын сургалт судалгааны төв, *Хүн ам зүйн үндсэн асуудлууд*. УБ, 2006.
- [204] United nations, *Method for projections of urban and rural population*. New york: United Nations, 1974.
- [205] P. D. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, “World population prospects 2019,” 2019. [Online]. Available: <https://population.un.org/wpp/>
- [206] “Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөний тодотгол, 2030 он хүртэлх хөгжлийн чиг хандлага,” *Монгол улсын их хурал*, 2013. <https://www.legalinfo.mn/law/details/9196>
- [207] хот байгуулалтын яам Барилга, “Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө,” УБ, 2021.
- [208] НЭЗГС, “Монгол орны хүн амын нутагшилт, хотжилтын орчин үеийн асуудал” сэдэвт ажлын тайлан (2005-2007),” Улаанбаатар, 2008.
- [209] Г.-ийн нийгэм эдийн засгийн газар зүйн салбар ШУА, “Хүн амын нутагшилт, суурьшлын орон зайн зүй тогтол,” УБ, 2017.
- [210] хот байгуулалтын яам Барилга, “Дархан хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө (Төлөвлөлтийн шийдэл),” УБ, 2019.
- [211] Дэд бүтцийн яам, “Зүүн бүсийн тулгуур төв-Чойбалсан хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө,” УБ, 2004.
- [212] зураг төслийн хүрээлэн Нийслэлийн хот төлөвлөлт, эрдэм шинжилгээ, “Баруун бүсийн тулгуур төв Ховд хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө,” УБ, 2004.
- [213] Батчулуун Е and Цогбадрал Х, “Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн үндэс,” Улаанбаатар, 2021.
- [214] Grefory Mankiw N, *Macroeconomics*. New york: Worth Publishers, 2009.
- [215] Батцэнгэл В, Ринчинбазар Р, and Б. Чинбат, “Хүмүүний газарзүй,” Улаанбаатар, 2021.
- [216] Ш.Жигжид, “Ахисан түвшний макро эдийн засгийн онол,” 2011, [Online]. Available: <http://www.sbh.edu.mn/mn/files/medleg/b8cecd13e663486565ae6676f75c88f9.pdf>
- [217] A. Kidane, “The impact of Population growth on Economic growth: Evidence from Ethiopia using ARDL approach,” *J. Econ. Sustain. Dev*, vol. 11, no. 3, pp. 19–33, 2020.
- [218] J. Peguo, S. C. Chiatchoua, and Noel Megne, “NoThe Long Run Relationship between Population Growth and Economic Growth: a Panel Data Analysis of 30 of the most Populated Countries of the World,” *Análisis Económico*, vol. 31, no. 77, pp. 205–218, 2016.
- [219] Degu Adisu and Abebaw, “The nexus between population and economic growth in Ethiopia: An empirical inquiry,” *Int. J. Bus. Econ. Sci. Appl. Res*, vol. 12, no. 3, pp. 43–50, 2019.

- [220] Т.Энэбиш, “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онол, аргазүйн асуудал (лавлах-1),” УБ, 2010.
- [221] Т.Энэбиш, “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онол-практик (лавлах-2),” УБ, 2011.

ЗУРГИЙН ЖАГСААЛТ

Зураг 1	Их дээд сургууль, коллжегийн тоо, аймгаар
Зураг 2	Өсөлтийн туйл болон өсөлтийн төвийг хооронд нь харьцуулсан жишээ
Зураг 3	Польш улсын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөд баримталж байсан бодлого, туршлага
Зураг 4	Польш улсын 2030 он хүртэлх хөгжлийн орон зайн төлөвлөгөө
Зураг 5	Япон улсын 1960-аад оны хөгжлийн орон зайн ялгаа
Зураг 6	Япон улсын хэрэгжүүлсэн Үндэсний хөгжлийн цогц төлөвлөгөө, тэдгээрийн зорилго, хэрэгжүүлсэн арга зам, тухайн үед тулгамдаж байсан асуудлууд
Зураг 7	Монгол Улсын хүн ам байршлаар
Зураг 8	Хөгжлийн потенциал сайтай хотын үнэлгээ.
Зураг 9	Хөгжлийн потенциал сайтай хотын үнэлгээ ба гурван улсын эдийн засгийн коридор
Зураг 10	Сумдын уул уурхайн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 11	Сумдын мал аж ахуйн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 12	Сумдын газар тариалангийн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ.
Зураг 13	Сумдын боловсруулах үйлдвэрлэлийн салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 14	Сумдын аялал жуулчлалын салбарын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 15	Сумдын тээвэр логистик хөгжлийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 16	Сумдын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 17	Сумдын эдийн засгийн салбаруудын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ.
Зураг 18	Хотын үүргийн ялгаа (1983)
Зураг 19	Хотын ангилал (2007)
Зураг 20	Хот, хөдөөгийн хүн амын суурьшил (1990)
Зураг 21	Хот, хөдөөгийн хүн амын суурьшил (2019)
Зураг 22	Зорилтот хотуудын байршил
Зураг 23	Монгол Улсын хүн амын нутагшилтын тогтолцоо, мужлал, хот суурины төвлөрөл (2017)
Зураг 24	Монгол Улсын хотуудын зэрэглэл, статусыг тодорхойлох үнэлгээ
Зураг 25	Тосгоны хэлбэрүүд
Зураг 26	Монгол орны суурин газарт тосгоны статус тодорхойлох үнэлгээ
Зураг 27	Хил дамнасан хотын кластерын жишээ: Алмата – Бишкек хотууд
Зураг 28	БНХАУ-ын хотын кластерын загвар
Зураг 29	Хил дамнасан хот хоорондын кластерын хувилбарууд
Зураг 30	Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой Улсын зэрэглэлтэй хотын кластерын байршил
Зураг 31	Номгон тосгоны таталцлын хүрээ
Зураг 32	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Дархан хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл
Зураг 33	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл
Зураг 34	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл
Зураг 35	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хот, түүний нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсчлэл
Зураг 36	Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хот хоорондын кластерт дэвшүүлж буй хувилбар
Зураг 37	Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хот хоорондын кластерын бүс
Зураг 38	Дэвшүүлж буй кластерын хэлбэрүүдийн нэгдсэн хувилбарууд
Зураг 39	БНМАУ-ын зам тээврийн бүсчлэл
Зураг 40	БНМАУ-ын тээврийн газарзүйн эдийн засгийн бүсчлэл
Зураг 41	Тээврийн мужлал
Зураг 42	Тээврийн сүлжээний орон зайн зохион байгуулалт, төлөвлөлт
Зураг 43	Таван төвд таван бүс гол тэнхлэгүүд
Зураг 44	Нийгэм эдийн засгийн тэнхлэгийн суурь болох замуудын байршилт
Зураг 45	Дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэг
Зураг 46	Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө 1988-д дэвшүүлсэн бүсийн хувилбарууд
Зураг 47	Хүн амын нутагшилт суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төслийн төлөвлөлт, 1996 он

Зураг 48	Мянганы зам ба дэд бүтэцийн хөндлөн болон босоо тэнхлэг
Зураг 49	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг
Зураг 50	Шинэчилсэн орон зайн төлөвлөгөө
Зураг 51	Азийн авто замын сүлжээ
Зураг 52	ОХУ-ын Засгийн газраас “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны Транс-сибирийн газрын гүүр.
Зураг 53	БНХАУ-ын “Бүс ба зам” санаачлага
Зураг 54	Хятадын хэвтээ 10, босоо 10 коридор
Зураг 55	Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны (CAREC) хөтөлбөрийн бүтээн байгуулалтыг хийгээд байгаа Эдийн засгийн коридорууд.
Зураг 56	Зүүн хойд Азийн эдийн засгийн интеграци, тээврийн коридорууд.
Зураг 57	Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн автозам, төмөр замтай коридорууд
Зураг 58	Монголы Улсын авто замын сүлжээ
Зураг 59	Авто замын сүлжээ ба төлөвлөлт
Зураг 60	Хот хооронд зорчсон зорчигчдын тоо
Зураг 61	Тээврийн хэрэгслийн нийт тоо, 2019 он
Зураг 62	Замын хөдөлгөөний эрчим
Зураг 63	Олон улсын агаарын зам
Зураг 64	Олон улсын агаарын тээврээр зорчсон зорчигчдын тоо, нислэгийн чиглэлээр
Зураг 65	Орон нутгийн онгоцны буудал, нислэгийн чиглэл
Зураг 66	Орон нутгийн зорчигч тээвэр, нислэгийн чиглэлээр
Зураг 67	Төмөр замын сүлжээ
Зураг 68	2019 онд Төмөр замын сүлжээ ба төлөвлөлт
Зураг 69	Дамжин өнгөрүүлэх тээврийн сүлжээ
Зураг 70	Хилийн боомтын байршилт
Зураг 71	Чингисхаан агаарын замын боомт
Зураг 72	Чойбалсан агаарын замын боомт
Зураг 73	Ховд агаарын замын боомт
Зураг 74	Өлгий агаарын замын боомт
Зураг 75	Хилээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгсэлийн судалгаа
Зураг 76	Хилээр нэвтэрсэн зорчигчийн судалгаа
Зураг 77	Экспорт, импорт, хилийн боомтоор
Зураг 78	Логистик төвийн төлөвлөлт
Зураг 79	Боломжит босоо тэнхлэгийн чиглэлүүд
Зураг 80	Боломжит хэвтээ тэнхлэгийн чиглэлүүд
Зураг 81	Босоо тэнхлэгт татагдсан бүс нутаг
Зураг 82	Хэвтээ тэнхлэгт татагдсан бүс нутаг
Зураг 83	Тэнхлэгийн дагуу болон зангилаа үүсгэж буй хотууд, тэдгээрийн зэрэглэл, статус
Зураг 84	Хотуудын хүн амын олон жилийн дундаж өсөлт
Зураг 85	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай холбогдох боломж
Зураг 86	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийн Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридортой уялдах байдал
Зураг 87	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын Азийн авто замын сүлжээтэй уялдах байдал
Зураг 88	Хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүс
Зураг 89	Хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх бүс
Зураг 90	Хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх бүс
Зураг 91	Авто болон төмөр замын замын зориулалтаар ашиглах газрын нэгдсэн үнэлгээ
Зураг 92	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын одоогийн ашиглалтын байдал
Зураг 93	Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 94	дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн ба Дархан цаазат газруудын байршилт
Зураг 95	Бүс нутгийн тээврийн сүлжээ ба Монгол улсын тээврийн сүлжээ
Зураг 96	Бүс нутгийн тээврийн сүлжээ ба Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээ
Зураг 97	Оросын Холбооны Улсын эдийн засгийн бүс, гол хотууд
Зураг 98	БНХАУ-ын эдийн засгийн бүс, гол хотууд

Зураг 99	ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, гол хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээний уялдаа
Зураг 100	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон ОХУ, БНХАУ-ийн эдийн засгийн бүсчлэл, гол хотуудын уялдаа
Зураг 101	ОХУ, БНХАУ-ийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, мужийн төв хотууд, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээтэй уялдсан байдал
Зураг 102	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон хөрш ОХУ, БНХАУ-ийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарилалт, тээврийн дэд бүтцийн үндсэн сүлжээний уялдаа
Зураг 103	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон ОХУ, БНХАУ-ын мужууд болон хотуудын хүн амын тооны уялдаа
Зураг 104	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээний үр дүн болон ОХУ, БНХАУ-ын мужуудын эдийн засагтай уялдах байдал
Зураг 105	дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ үндсэн тэнхлэг, дэд тэнхлэгийн хэтийн төлөвлөлт
Зураг 106	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн хөрш ОХУ, БНХАУ-ын тээврийн сүлжээтэй уялдах байдал
Зураг 107	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн хөрш ОХУ, БНХАУ-ын эдийн засгийн бүсчлэлтэй уялдах байдал
Зураг 108	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн хөрш ОХУ, БНХАУ-ын засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарь, хотуудтай уялдах байдал
Зураг 109	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан авто замын төлөвлөлт
Зураг 110	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт уялдуулсан төмөр замын төлөвлөлт
Зураг 111	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт уялдуулсан онгоцны буудлын төлөвлөлт
Зураг 112	Олон улсын нислэг, агаарын замын төлөвлөлт
Зураг 113	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан хилийн боомтын төлөвлөлт
Зураг 114	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан тээвэр логистикийн төвийн төлөвлөлт
Зураг 115	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан тээвэр логистикийн төвийн төлөвлөлт, ангилал
Зураг 116	Монголын аялал жуулчлалын гол бүс нутгууд. 1999
Зураг 117	Монголын аялал жуулчлалын гол бүс нутгууд. 2019
Зураг 118	Байгалийн аялал жуулчлалын нөөц, байршил
Зураг 119	Өв соёлын аялал жуулчлалын нөөц, байршил
Зураг 120	Түүхэн аялал жуулчлалын нөөц, байршил.
Зураг 121	Тусгай сонирхлын аялал жуулчлалын нөөц, байршлаар.
Зураг 122	Жуулчны үйлчилгээний байгууллага, байршлаар.
Зураг 123	Дотоодын болон хил дамнансан аялал жуулчлалын чиглэл (маршрут)-ийн үнэлгээ
Зураг 124	Дотоодын болон хил дамнансан аялал жуулчлалын чиглэл (маршрут)-ийн үнэлгээнд хийсэн төлөвлөлтийн шийдэл
Зураг 125	Монгол орны аялал жуулчлалын бүсчлэлийг кластерын аргаар тодорхойлсон төлөвлөлт
Зураг 126	Дээд боловсролын сургалтын байгууллага, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил
Зураг 127	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын суралцагчид, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил
Зураг 128	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын үндсэн багш, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил
Зураг 129	Ерөнхий боловсролын сургууль төгсөгчид ба дээд боловсролын сургалтын байгууллагад шинээр элсэгчдийн тоо, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил
Зураг 130	Монгол Улсын дээд боловсролын сургалтын байгууллагыг бүсчилсэн хөгжилтэй уялдуулан хөгжүүлэх хувилбар

ХҮСНЭГТИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1	Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн тогтолцоо, Бүсийн тулгуур төв хотын байршил
Хүснэгт 2	Бүс нутгийн хэмжээнд бүх шатны боловсролын байгууллагын 2010-2018 оны өссөн, буурсан тоон үзүүлэлт
Хүснэгт 3	Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд зорилтуудын агуулгын хэв шинжээр системчилсэн байдал
Хүснэгт 4	Монгол Улсын ДНБ, эдийн засгийн бүсээр, 2000-2020 он
Хүснэгт 5	Орон нутгийн төсвийн нийт орлого, бүсээр, 2000-2019 он
Хүснэгт 6	БХҮБ-ын эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд зорилтуудын агуулгын хэв шинжээр системчилсэн байдал
Хүснэгт 7	Хотын тогтвортой хөгжлийг тодорхойлоход ашиглаж буй индикаторууд
Хүснэгт 8	Ижил жингээр аргаар тооцсон шалгуур үзүүлэлт тус бүрийн харгалзах жин
Хүснэгт 9	Шалгуур үзүүлэлтийн гол үзэл санаа, үндэслэл
Хүснэгт 10	Бодлогын баримт бичиг дэхь холбогдох заалт
Хүснэгт 11	Хөгжлийн потенциал сайтай хотыг тодорхойлох үзэл баримтлал, шалгуур үзүүлэлт, үндэслэл
Хүснэгт 12	Сумын хөгжлийн потенциалыг үнэлэх шалгуур үзүүлэлтийн жагсаалт
Хүснэгт 13	Эдийн засгийн тэргүүлэх салбарын хөгжлийн нөөцийг тооцох шалгуур үзүүлэлт
Хүснэгт 14	Сумдын хөгжлийн потенциалын үнэлгээний нэгдсэн дүн.
Хүснэгт 15	Хотыг тодорхойлох хүн амын тоо, бусад шалгуур үзүүлэлт
Хүснэгт 16	Хотын шалгуур, түүнийг ашигладаг улс орнуудын тоо
Хүснэгт 17	Дэлхийн хотуудын тоо, хүн амын суурьшил (1970, 1990, 2018, 2030)
Хүснэгт 18	БНХАУ-ын хотуудын шатлал
Хүснэгт 19	Хотын болзлыг хангасан суурин газруудыг хот болгосон төр, засгийн тогтоол шийдвэр
Хүснэгт 20	Хотоос түтгэлзүүлсэн төр, засгийн тогтоол шийдвэр
Хүснэгт 21	Хотуудын хүн амын тооны ангилал
Хүснэгт 22	Хотуудын чиг үүргийн ангилал
Хүснэгт 23	Хотын ангилал (М.Баянтөр, А.Бүдрагчаа)
Хүснэгт 24	Хотуудын газарзүйн байрлал
Хүснэгт 25	Хотуудын гарал үүсэл ба үүргийн ангилал
Хүснэгт 26	Хотын ангилал
Хүснэгт 27	Хотын ангилал (М.Баянтөр, Н.Одхүү)
Хүснэгт 28	Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуульд үндэслэсэн хотын зэрэглэл
Хүснэгт 29	Хотуудын санал болгож буй зэрэглэл, чиг үүрэг
Хүснэгт 30	Хотуудын түвшин, чиг үүрэг
Хүснэгт 31	Хотын зэрэглэл, хамрагдах хотууд
Хүснэгт 32	Санал болгож буй хотын зэрэглэл, түүний эрэмбэ, статус, чиг үүрэг
Хүснэгт 33	Улсын болон аймгийн зэрэглэлтэй хотын зэрэглэл, статусыг тодорхойлох үзэл баримтлал, шалгуур үзүүлэлт, үндэслэл
Хүснэгт 34	Шалгуурын үзүүлэлтийн үнэлгээ
Хүснэгт 35	Тосгоны хэлбэрүүдийг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлтүүд
Хүснэгт 36	Шалгуурын үзүүлэлтийн үнэлгээ
Хүснэгт 37	Тосгоны тоо болон эзлэх хувь, хэлбэрүүдээр
Хүснэгт 38	Тосгоны хүн ам, дунджаар
Хүснэгт 39	Тосгоны тоо, эдийн засгийн чиг үүргээр
Хүснэгт 40	Тосгоны хэлбэр, тэдгээрийн эдийн засгийн чиг үүргийн харьцуулалт
Хүснэгт 41	Санал болгож буй тосгон, хүн амын тоо, одоогийн харьяалал, чиг үүрэг, тосгоны хэлбэрээр
Хүснэгт 42	Монголын нөхцөлд хөгжүүлэх Кластер хотуудыг хэлбэрийг тодорхойлсон гол үзэл санаа, тавигдах шаардлага
Хүснэгт 43	Кластерын ангилал, хүн амын тоо, нягтшилаар
Хүснэгт 44	Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хотын кластерын хэлбэрүүдийг тооцоход ашиглагдах шалгуур үзүүлэлтүүд
Хүснэгт 45	Хил дамнасан хот хоорондын кластерын шалгуур үзүүлэлтийн нийцлийн харьцаа
Хүснэгт 46	Шалгуур үзүүлэлт хоорондын ач холбогдлын жинэлсэн утга
Хүснэгт 47	Хил дамнасан хот хоорондын кластерын нэгдсэн үнэлгээ, хувилбараар, шалгуур үзүүлэлтээр

Хүснэгт 48	Улсын зэрэглэлтэй хотын кластер нийгэм, эдийн засгийн таталцлын хүрээ тогтооход ашигласан замын ангилал
Хүснэгт 49	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Дархан хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл
Хүснэгт 50	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Дархан хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд
Хүснэгт 51	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл
Хүснэгт 52	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Чойбалсан хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд
Хүснэгт 53	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл
Хүснэгт 54	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Ховд хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд
Хүснэгт 55	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хотын 100 км радиуст орших аймаг, сумдын ерөнхий мэдээлэл
Хүснэгт 56	Улсын зэрэглэлтэй хөгжлийн стратегийн төв Даланзадгад хотын нөлөөлөл-таталцлын кластерын бүсэд багтах аймаг, сумд
Хүснэгт 57	Монгол орны нөхцөлд тохиромжтой хот хоорондын кластерт дэвшүүлсэн хувилбаруудын үнэлгээ
Хүснэгт 58	Хөгжлийн потенциал сайтай сумын кластер тооцох шалгуур үзүүлэлт
Хүснэгт 59	Хос харьцуулалтын матриц
Хүснэгт 60	Хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө 1988-д дэвшүүлсэн бүсийн хувилбарууд
Хүснэгт 61	Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт хэрэгжүүлэхээр тусгасан төмөр зам, авто замын төсөл (коридор)
Хүснэгт 62	Тээвэрлэсэн ачаа, сая.тн
Хүснэгт 63	Ачаа эргэлт, сая тн.км
Хүснэгт 64	Тээвэрлэсэн зорчигчдын тоо, сая.хүн
Хүснэгт 65	Зорчигч эргэлт сая хүн.км
Хүснэгт 66	Нийтийн тээврийн чиглэл
Хүснэгт 67	Нийтийн тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний тоо
Хүснэгт 68	Монгол Улсад бүртгэлтэй, нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй агаарын хөлөг
Хүснэгт 69	Олон улсын болон орон нутгийн нисэх онгоцны буудлын байршил, зэрэглэл
Хүснэгт 70	Монгол Улсын хилийн боомтын ангилал, зэрэглэл, түүний горим
Хүснэгт 71	Экспортод гаргаж буй бүтээгдэхүүний хэмжээ, боомт тус бүрээр, 2019 он
Хүснэгт 72	Импортод гаргаж буй бүтээгдэхүүний хэмжээ, боомт тус бүрээр, 2019 он
Хүснэгт 73	Тээвэр логистикийн зэрэглэл, төрөл, терминалын аж ахуйн чиглэл
Хүснэгт 74	Боломжит босоо ба хэвтээ тэнхлэгүүд
Хүснэгт 75	Үндэсний босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлт, тэдгээрийн үндэслэл, томъёолол, хамрах хүрээ
Хүснэгт 76	Шалгуурын үзүүлэлтийн үнэлгээ
Хүснэгт 77	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгт татагдсан хүн амын тоонд тулгуурласан потенциалын үнэлгээ
Хүснэгт 78	Босоо болон хэвтээ боломжит тэнхлэгүүдийн дагуу үүсэх зангилаа хот, түүний зэрэглэл, статуст тулгуурласан потенциалын үнэлгээ
Хүснэгт 79	Босоо болон хэвтээ боломжит тэнхлэг дайрч буй хот, тэдгээрийн хүн амын олон жилийн дундаж өсөлттэй харьцуулсан үнэлгээ
Хүснэгт 80	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн эхлэл, төгсгөл боомтын зэрэглэл, ангилалд тулгуурласан потенциалын үнэлгээ
Хүснэгт 81	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцитай холбогдох боломжийн үнэлгээ
Хүснэгт 82	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгүүдийн Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридортой уялдах байдлын үнэлгээ
Хүснэгт 83	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын Азийн авто замын сүлжээтэй уялдах байдлын үнэлгээ
Хүснэгт 84	Тэнхлэгийн эхлэл төгсгөлөөс бүс нутгийн түвшиний тээврийн коридорын дагуух хөрш орнуудын хамгийн ойр байгаа томоохон хот, түүнд хүртэлх зайнд тулгуурласан үнэлгээ
Хүснэгт 85	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын дагуух хүнсний үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулсан үнэлгээ

Хүснэгт 86	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын дагуух хүнд үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулсан үнэлгээ
Хүснэгт 87	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын дагуух хөнгөн үйлдвэр хөгжүүлэх бүстэй харьцуулсан үнэлгээ
Хүснэгт 88	Босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн зам шугам сүлжээний газарт тохиромжтой байдлын ангилалтай харьцуулсан үнэлгээ
Хүснэгт 89	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын эхлэл төгсгөл боомтоор нэвтэрч буй тээврийн хэрэгсэл, зорчигчийн тоотой харьцуулсан үнэлгээ
Хүснэгт 90	Босоо болон хэвтээ тэнхлэг замуудын хөдөлгөөний эрчимтэй харьцуулсан үнэлгээ
Хүснэгт 91	Босоо хэвтээ тэнхлэгүүдийн нэгдсэн үнэлгээ
Хүснэгт 92	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн тодорхойлолт
Хүснэгт 93	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан авто замын төлөвлөлт
Хүснэгт 94	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт уялдуулсан төмөр замын төлөвлөлт
Хүснэгт 95	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгт суурилсан хилийн боомтын төлөвлөлт
Хүснэгт 96	Дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ үндсэн тэнхлэг, дэд тэнхлэгт суурилсан тээврийн сүлжээ болон тээвэр логистикийн нэгдсэн төлөвлөлт
Хүснэгт 97	Цагааннуур – Өлгий – Ховд – Булган чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Боршоо – Улаангом – Ховд чиглэлийн дэд тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логистикийн төлөвлөлт
Хүснэгт 98	Арцсуурь – Улиастай – Алтай – Шивээхүрэн чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Улиастай – Мөрөн – Ханх чиглэлийн дэд тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логистикийн төлөвлөлт
Хүснэгт 99	Алтанбулаг – Дархан – Улаанбаатар – Сайншанд – Замын-Үүд чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Улаанбаатар – Мандалговь – Гашуунсухайт чиглэлийн дэд тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логистикийн төлөвлөлт
Хүснэгт 100	Эрэнцав – Чойбалсан – Баруун-Урт - Бичигт чиглэлийн үндсэн босоо тэнхлэг, Чойбалсан – Сүмбэр чиглэлийн дэд тэнхлэгт тулгуурласан зам тээвэр логистикийн төлөвлөлт
Хүснэгт 101	Аялал жуулчлалд тохиромжтой агуйнууд.
Хүснэгт 102	Рашаан сувиллын аялал рекреацийн нөөц бүхий газрууд
Хүснэгт 103	Хүн амын тоо, үндэс, угсаа, дүнд эзлэх хувиар, 2010, 2020 он.
Хүснэгт 104	Сүм хийд, шашны төрлөөр, бүс, аймаг, нийслэлээр. 2020 он
Хүснэгт 105	Монгол Улсад зохион байгуулагддаг аялал жуулчлалын эвэнт
Хүснэгт 106	Төрийн тахилгат уул, овооны мэдээлэл
Хүснэгт 107	Монгол улсын зочид буудал, жуулчны баазын тоо. 2019
Хүснэгт 108	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад зарим үзүүлэлт, байршлаар, 2018-2019 оны хичээлийн жил
Хүснэгт 109	Дээд боловсролын зарим үзүүлэлт, орон нутгийн харьяаллаар, 2018-2019 он
Хүснэгт 110	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагад суралцагчдын мэргэжлийн чиглэлийн эзлэх хувь (сүүлийн 5 жилээр)
Хүснэгт 111	Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хот, хөдөөгөөр, 2021-2030 он,
Хүснэгт 112	Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хотуудаар, 2021-2030 он
Хүснэгт 113	Хүн амын хэтийн тооцооны нэгдсэн үр дүн: Нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн оновчтой төлөвлөлтийн үр дүнд суурилсан бодлогын хувилбаруудаар

ДИАГРАММЫН ЖАГСААЛТ

Диаграмм 1	Бүсчилсэн хөгжлийн эрх зүйн байдал
Диаграмм 2	МУ-ын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын хэрэгжилтийн үнэлгээнд эх сурвалж болгон ашиглаж, харьцуулан шинжилсэн үзүүлэлтүүд
Диаграмм 3	Хэрэгжилтийг үнэлэх арга зүй, шалгуур үзүүлэлт
Диаграмм 4	Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг үнэлсэн ерөнхий схем
Диаграмм 5	БХҮБ-ийн нийгэм хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд 14 зорилтын хэрэгжилтийн байдал, хувь
Диаграмм 6	Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын агуулгын хэв шинж
Диаграмм 7	Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын зорилтын хэрэгжилт /агуулгын ангиллаар, зорилтын тоогоор/
Диаграмм 8	Нийгэм, хүн амын хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын хэрэгжилтийн үнэлгээ
Диаграмм 9	БХҮБ-ийн эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд 14 зорилтын хэрэгжилтийн байдал, хувь
Диаграмм 10	Эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын агуулгын хэв шинжийн эзлэх хувь
Диаграмм 11	Эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын зорилтын хэрэгжилт /агуулгын ангиллаар, зорилтын тоогоор/
Диаграмм 12	Эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын дэд зорилтын хэрэгжилтийн үнэлгээ, эзлэх хувиар
Диаграмм 13	Улс орны хөгжлийн хэрэгжлүүж буй стратегийн хөгжлийн орон зайн бүтцэд үзүүлэх байдал
Диаграмм 14	Тэнцвэрийн онол /theory of equilibrium/
Диаграмм 15	Хуримтлагдсан учир шалтгааны онол /theory of cumulative causality/
Диаграмм 16	Туйлширсан хөгжлийн онол
Диаграмм 17	Тогтвортой хөгжил
Диаграмм 18	Суурин газрын шатлал
Диаграмм 19	Хотуудын шатлан захирах систем
Диаграмм 20	Хотуудын чиг үүргийн бүтэц
Диаграмм 21	Кластерын төв болох боломжтой сумдын үнэлгээ
Диаграмм 22	Кластерын төв болон хөгжих боломжийн үнэлгээгээр өндөр оноо авсан сумд, шалгуур үзүүлэлтээр
Диаграмм 23	Тээврийн сүлжээний хэлбэрүүд
Диаграмм 24	Бунгегийн загвар
Диаграмм 25	П.Хаггетийн загвар
Диаграмм 26	Судалгаа явуулсан аргачлалын процессын схем
Диаграмм 27	Монгол Улсын тээврийн төрлүүд
Диаграмм 28	Авто замын урт. км
Диаграмм 29	Авто замын ачаа тээврийн үзүүлэлт
Диаграмм 30	Авто замын зорчигч тээврийн үзүүлэлт
Диаграмм 31	Улс хоорондын ачаа тээврийн судалгаа, сая.тн
Диаграмм 32	Улс хоорондын зорчигч тээврийн судалгаа, сая.хүн
Диаграмм 33	Хот хоорондын зорчигч тээврийн судалгаа, мян.хүн
Диаграмм 34	Нийтийн тээврийн зорчигчийн судалгаа, сая.хүн
Диаграмм 35	Тээврийн хэрэгслийн тоо
Диаграмм 36	Тээврийн хэрэгслийн тоо, хөдөлгүүрийн хүчин чадлаар
Диаграмм 37	Иргэний нисэхийн дамжин өнгөрөлт, буулт хөөрөлт
Диаграмм 38	Агаарын тээврээр тээвэрлэсэн ачаа, тонн
Диаграмм 39	Агаарын тээврээр тээвэрлэсэн шуудан, тонн
Диаграмм 40	Орон нутгийн агаарын тээврийн зах зээл
Диаграмм 41	Төмөр замын ачаа тээврийн судалгаа
Диаграмм 42	Төмөр замын ачаа тээврийн судалгаа, төрлөөр
Диаграмм 43	Төмөр замын зорчигч тээврийн судалгаа
Диаграмм 44	Төмөр замын дамжин өнгөрөх ачаа тээврийн судалгаа
Диаграмм 45	Усан замын зорчигч тээврийн судалгаа
Диаграмм 46	Хилээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн судалгаа
Диаграмм 47	Хилээр нэвтэрсэн зорчигчийн судалгаа

Диаграмм 48	Тээврийн логистикийн сүлжээ
Диаграмм 49	Амралт, аялал жуулчлалын муж. 1993 он
Диаграмм 50	Амралт, аялал жуулчлалын муж. 1995 он
Диаграмм 51	Аялал жуулчлалын бүсчлэлийг тогтоох шалгуур үзүүлэлтүүд.
Диаграмм 52	Судалгааны аргазүйн схем
Диаграмм 53	Дээд боловсролын сургалтын байгууллага болон суралцагчдын тооны өөрчлөлт, 1990-2020
Диаграмм 54	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын тоо, байршлаар, 2010-2019 он
Диаграмм 55	Дээд боловсролын байгууллагад суралцагчдын тоо, байршлаар, 2010-2019 он
Диаграмм 56	Дээд боловсролын сургалтын байгууллагын мэргэжлийн чиглэл болон эдийн засгийн макро бүсүүд
Диаграмм 57	Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хот, хөдөөгөөр, 2021-2030 он
Диаграмм 58	Дээд боловсролын байгууллагад шинээр элсэгчдийн хэтийн тооцоо, хотуудаар, 2021-2030 он
Диаграмм 59	Хөгжлийн орон зайн оновчтой төлөвлөлтөд тулгуурласан Хүн амын хэтийн тооцоо
Диаграмм 60	Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хоттой 4 аймгийн хүн амын хэтийн тооцоо, аймаг тус бүрээр
Диаграмм 61	Улсын зэрэглэлтэй Хөгжлийн стратегийн төв хотуудын хүн амын хэтийн тооцоо

ЭРДЭМ ШИНЖИЛГЭЭНИЙ БҮТЭЭЛИЙН ЖАГСААЛТ

2019-2021 оны байдлаар суурь судалгааны сэдэвт ажлын хүрээнд хэвлүүлсэн эрдэм шинжилгээний өгүүлэл - 23, хэлэлцүүлсэн илтгэл – 6 байна. Үүнд,

Гадаадад хэвлүүлсэн өгүүлэл

1. Altanbagana M., Kherlenbayar B., Urantamir G., Otgonkhuu Ts., Natsagsuren B. 2019. “The Determining Cities and Sums with Development Potential along the Economic Central Corridor”. Proceeding of Second international conference on Environmental Science and Technology 2019. 13-14 June 2019. Pp 59. Ulaanbaatar.
2. M.Altanbagana, B.Kherlenbayar, G.Urantamir. 2019. “Spatial integrated analysis on between cities and transportation infrastructure planning and China-Mongolia-Russian economic corridor”. Proceedings for China-Mongolia-Russian Forum on Economic Corridor. 22-25 Aug 2019. Pp 315-325. Huhhot, China.
3. Battogtokh Dorjgotov, Zolzaya Adiya, Altanbagana Myagmarsuren, Sainbuyan Bayarsaikhan, Tsogbadral Khurelbaatar, Bolormaa Tsooj. 2019. “State industrial policy of Mongolia: Special industry mapping in the Eastern region of Mongolia”. ERINA Report. Economic Research Institute for Northeast Asia. № 148. 2019 June. Pp 21-23. Niigata, Japan.
4. Kherlenbayar B, Altanbagana M. 2019. “Spatial analysis on Social Economic of Mongolian Eastern region and Development Resource”. ERINA Report. Economic Research Institute for Northeast Asia. № 148. 2019 June. Pp 15-21. Niigata, Japan.
5. Urantamir.G, Altanbagana.M., 2020. “Assess The Potential to Determine the Vertical and Horizontal Axes of National Infrastructure”. Proceedings of “XIII International Virtual Conference on Environment and Sustainable Development of the Mongolian Plateau and Surrounding Territories” (ICOMP 2020). Pp 282-289. Ulaanbaatar.
6. Natsagsuren.B, Altanbagana.M., 2020. “Assessment of The Development Routes Potential of Domestic and Cross-Border Tourism”. Proceedings of “XIII International Virtual Conference on Environment and Sustainable Development of the Mongolian Plateau and Surrounding Territories” (ICOMP 2020). Pp 335-338. Ulaanbaatar.
7. Solongo.B, Altanbagana.M., 2020. “Determining The Village Status and Its Function in Some Settlement Area of Mongolia”. Proceedings of “XIII International Virtual Conference on Environment and Sustainable Development of the Mongolian Plateau and Surrounding Territories” (ICOMP 2020). Pp 354-360. Ulaanbaatar.
8. Tseynkhand.P, Altanbagana.M., 2020. “Types of Urban Cluster, Criteria and Evaluation Based on Region and Cities”. Proceedings of “XIII International Virtual Conference on Environment and Sustainable Development of the Mongolian Plateau and Surrounding Territories” (ICOMP 2020). Pp 365-370. Ulaanbaatar.
9. Urantamir G., Altanbagana M., Bayartulga A.2021."Spatial analysis of road network in Mongolia", Journal of Atlantic press, Proceedings of the Environmental Science and Technology International Conference (ESTIC 2021), pp 146-151, <https://dx.doi.org/10.2991/aer.k.211029.026>
10. Tseyenkhand P., Altanbagana M. 2021 "Evaluating the Transborder urban cluster alternatives suitable for Regional Development concept of Mongolia". Journal of Atlantic press, Proceedings of the Environmental Science and Technology International Conference (ESTIC 2021), pp 76-80, <https://dx.doi.org/10.2991/aer.k.211029.014>

Дотоодод хэвлүүлсэн өгүүлэл

1. Хэрлэнбаяр Б., Алтанбагана М. Монголын зүүн бүсийн нийгэм эдийн засгийн орон зайн анализ ба хөгжлийн нөөц. “Management innovation” No.02(12). Улаанбаатар. 2019, х.170-176
2. Алтанбагана М., Хишигдорж Д, 2020 “Хотуудад зэрэглэл, статус тогтоох судалгаа” МОГЗА-2020 № 41

3. М.Алтанбагана, Ц.Отгонхүү, “Дээд боловсролын салбарыг бүсчилсэн хөгжил, хүн амын нутагшилт, суурьшлын бодлоготой уялдуулан хөгжүүлэх асуудалд” МОГЗА-2020 № 41
4. М.Алтанбагана, Г.Урантамир, 2020 “Үндэсний хэмжээний дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэгийн потенциалын үнэлгээ” МОГЗА-2020 № 41
5. М.Алтанбагана, Б.Хэрлэнбаяр, 2020 “Монголын хотуудын хөгжлийн потенциалын үнэлгээ” МОГЗА-2020 № 41
6. М.Алтанбагана, П.Цэенханд, 2020 “Бүс нутаг, хот суурин газарт тулгуурласан хотын кластерын хэлбэр, түүнд тавигдах шалгуур, үнэлгээ” МОГЗА-2020 № 41
7. Otgonkhuu, Ts. Altanbagana, M. (2021).”Issues to develop tertiary education in line with regional development” Proceedings of the Mongolian Academy of Sciences, 61(01), 50-57. <https://doi.org/10.5564/pmas.v61i01.1561>
8. Алтанбагана М., Цэенханд П., Хишигдорж Д. "Улсын зэрэглэлтэй хотын кластерт суурилсан Монгол орны бүсчилсэн хөгжлийн үнэлгээ: Дархан хотын жишээн дээр", Монгол орны Газарзүй-Геоэкологийн асуудал (МОГЗА-2021) эрдэм шинжилгээний бүтээл. № 42. Улаанбаатар
9. Алтанбагана М., Баяржаргал М. “Хот тосгоны зэрэглэл статус тогтоох, түүнд суурилсан хүн амын тооцоо”, Монгол орны Газарзүй-Геоэкологийн асуудал (МОГЗА-2021) эрдэм шинжилгээний бүтээл. № 42. Улаанбаатар
10. Баяржаргал М., Золжаргал Б. 2021. "Бүс нутгийн хүн ам, нийгмийн үндсэн үзүүлэлтүүдийн харьцуулсан судалгаа", Монгол орны Газарзүй-Геоэкологийн асуудал (МОГЗА-2021) эрдэм шинжилгээний бүтээл. № 42. Улаанбаатар
11. Отгонхүү Ц., Алтанбагана М. 2021. "Бага, дунд боловсролын сургалтын байгууллагын хэв шинж, байршлыг бүсчилсэн хөгжилтэй уялдуулан төлөвлөх асуудалд", Монгол орны Газарзүй-Геоэкологийн асуудал (МОГЗА-2021) эрдэм шинжилгээний бүтээл. № 42. Улаанбаатар
12. Урантамир Г., Алтанбагана М. 2021. “Монгол орны авто замын сүлжээний орон зайн дүн шинжилгээ”, Монгол орны Газарзүй-Геоэкологийн асуудал (МОГЗА-2021) эрдэм шинжилгээний бүтээл. № 42. Улаанбаатар
13. Золжаргал Б. “Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын эдийн засаг, гадаад хамтын ажиллагааны хөгжлийн бодлогын хэрэгжилтийн үнэлгээ” Хүрэлтогоот-2021 эрдэм шинжилгээний бага хурал

Эрдэм шинжилгээний илтгэл

1. Altanbagana M., Kherlenbayar B., Urantamir G., Otgonkhuu Ts., Natsagsuren B. “The Determining Cities and Sums with Development Potential along the Economic Central Corridor”, The second international conference “Environmental Science and Technology”, 2019, 14 June. Ulaanbaatar, Mongolia.
2. M.Altanbagana, B.Kherlenbayar, G.Urantamir, “Spatial integrated analysis on between cities and transportation infrastructure planning and China-Mongolia-Russian economic corridor”, China-Mongolia-Russian Forum on Economic Corridor, 22-25 August, Huhhot, China
3. Urantamir.G, Altanbagana.M., 2020. “Assess The Potential to Determine the Vertical and Horizontal Axes of National Infrastructure”. XIII International Virtual Conference on Environment and Sustainable Development of the Mongolian Plateau and Surrounding Territories (ICOMP 2020). Ulaanbaatar.
4. Natsagsuren.B, Altanbagana.M., 2020. “Assessment of The Development Routes Potential of Domestic and Cross-Border Tourism”. XIII International Virtual Conference on Environment and Sustainable Development of the Mongolian Plateau and Surrounding Territories (ICOMP 2020). Ulaanbaatar.
5. Kherlenbayar.B, Altanbagana.M., 2020. “Assessment of Mongolian Urban Development Potential”. XIII International Virtual Conference on Environment and Sustainable Development of the Mongolian Plateau and Surrounding Territories (ICOMP 2020). Ulaanbaatar.

6. Tseyenkhand P., Altanbagana M. 2021 "Evaluating the Transborder urban cluster alternatives suitable for Regional Development concept of Mongolia". "Environmental Science and Technology 2021" international conference, 23th Sep, Ulaanbaatar.

СУУРЬ СУДАЛГААНЫ ТӨСЛИЙН ҮР ДҮНГИЙН ТАЛААР ХЭЛЭЛЦҮҮЛСЭН ХУРАЛ, УУЛЗАЛТ, ЯРИЛЦЛАГА

- 1 Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана, ЭШДА П.Цэенханд нар, Шинжлэх Ухаан, Технологийн сан, 2022.02.15
- 2 Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга доктор, М.Алтанбагана, Г.Урантамир нар “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн санаачилгаар “Монгол Улсын төмөр замын салбарын хөгжлийн тулгамдсан асуудлууд” сэдэвт олон улсын эрдэм шинжилгээний бага хурал, 2022.02.25
- 3 ШУА-ийн ГГХ-ийн Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Шинжлэх ухааны Академийн тэргүүлэгчдийн газар, 2022.03.01
- 4 Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана, ЭШДА Г.Урантамир нар, Монголын эдийн засгийн форум-2022: Хот хөдөөгийн сэргэлт урьдчилсан хэлэлцүүлэг, 2022.03.25
- 5 “Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдлийн хувилбар” судалгааны үр дүнд тулгуурлан дэвшүүлж буй төлөвлөлтийн шийдлийн хувилбар танилцуулах эрдэмтэн судлаачдын дүнд зохион байгуулсан хурал, 2022.04.05
- 6 Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана, ЭШДА П.Цэенханд нар UBS телевиз “Судлагдахуун” шинжлэх ухаан, танин мэдэхүйн цуврал нэвтрүүлэг, 2022.04.11
- 7 Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана. “Өдрийн сонин” №093. "Эхлээд сумын статусыг хотынх болгох шаардлагатай". 2022 оны 05-р сарын 11-ны өдөр.
- 8 ШУА-ийн ГГХ-ийн Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Эдийн засаг, хөгжлийн яам, 2022.05.12
- 9 ШУА-ийн ГГХ-ийн Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Барилгын хөгжлийн төв, 2022.05.12
- 10 ШУА-ийн Геологи, Газарзүй, байгаль орчны салбарын Бага чуулган, 2022.04.13
- 11 Шинжлэх ухааны академийн Тэргүүлэгчдийн газар, "Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдэл" танилцуулах хурал, 2022.05.18
- 12 Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга доктор, М.Алтанбагана, Г.Урантамир нар, Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам, 2022.05.31

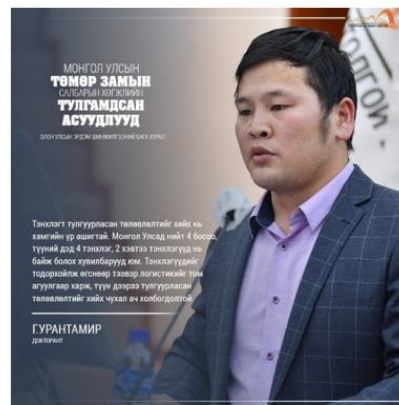
Судалгааны үр дүнг танилцуулсан байдал

1

Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга доктор, М.Алтанбагана, Г.Урантамир нар “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн санаачилгаар “Монгол Улсын төмөр замын салбарын хөгжлийн тулгамдсан асуудлууд” сэдэвт олон улсын эрдэм шинжилгээний бага хурал, 2022.02.25

2

Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана, ЭШЦА П.Цэенханд нар, Шинэслэх Ухаан, Технологийн сан, 2022.02.15



3

ШУА-ийн ГГХ-ийн Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Шинэслэх ухааны Академийн тэргүүлэгчдийн газар, 2022.03.01



Судалгааны үр дүнг танилцуулсан байдал

4

Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана, ЭШДА Г.Урантамир нар, Монголын эдийн засгийн форум-2022: Хот хөдөөгийн сэргэлт урьдчилсан хэлэлцүүлэг, 2022.03.25

5

Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана, ЭШДА П.Цэенханд нар UBS телевиз “Судлагдахуун” ийнжлэх ухаан, танин мэдэхүйн цуврал нэвтрүүлэг, 2022.04.11



6

Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга, доктор М.Алтанбагана. “Өдрийн сонин” №093. “Эхлээд сумын статусыг хотынх болгох шаардлагатай”. 2022 оны 05-р сарын 11-ны өдөр.

Судалгааны үр дүнг танилцуулсан байдал

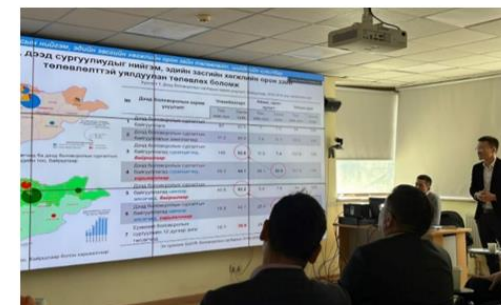
“Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдлийн хувилбар” судалгааны үр дүнд тулгуурлан дэвшүүлж буй төлөвлөлтийн шийдлийн хувилбар танилцуулах эрдэмтэн судлаачдын дунд зохион байгуулсан хурал, 2022.04.05

7



8

ШУА-ийн ГГХ-ийн Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Эдийн засаг, хөгжлийн яам, 2022.05.12



Судалгааны үр дүнг танилцуулсан байдал

9

ШУА-ийн ГГХ-ийн Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Барилгын хөгжлийн төв, 2022.05.12



ШУА-ийн Геологи, Газарзүй, байгаль орчны салбарын Бага чуулган, 2022.04.13

10



Судалгааны үр дүнг танилцуулсан байдал

11

Шинжлэх ухааны академийн Тэргүүлэгчдийн газар, "Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт-шийдэл" танилцуулах хурал, 2022.05.18

12

Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга доктор, М.Алтанбагана, Г.Урантамир нар, Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам, 2022.05.31



