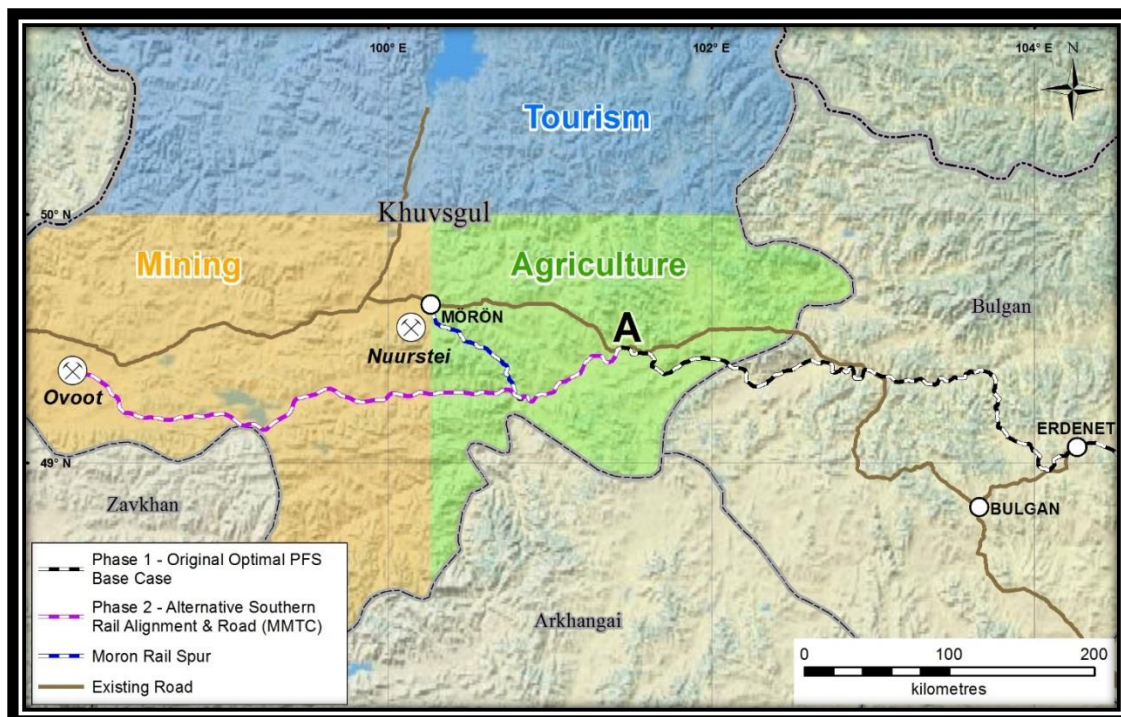


Нортерн Рэйлвэйс ХХК

Нортерн Рэйлвэйс ХХК (“Нортерн Рэйлвэйс”) нь Монгол улсад бүртгэлтэй төмөр замын дэд бүтцийн чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг (бүртгэлийн № 5465141, гэрчилгээний № 9019049134) компани юм. 2011 онд анх байгуулагдсанаас хойш тус компанийн зорилго нь Монгол улсын хойд бүсийн аймгуудад олон хэрэглэгч ашиглах төмөр зам барьж, улмаар Транс Монголын төмөр замыг Эрдэнэт хот дахь өнөөгийн терминалаас баруун аймгууд руу өргөтгөх техник эдийн засгийн үндэслэлийг судлах явдал байсан билээ.

2012 оны 2 сард Оптимал Прожект ХХК (“Оптимал”) 628 км-н урттай, Эрдэнэт-Мөрөн-Цэцэрлэг гэсэн чиглэл бүхий урьдчилсан ТЭЗҮ⁶-г боловсруулсан. Дараа нь 2013 оны 3 сард уг урьдчилсан ТЭЗҮ-г Сноу Маунтэйн Инженеринг Корпораци (“СМИК”) дахин хянаж Эрдэнэт хотоос Цэцэрлэг сумын газар нутагт байрлалтай Овоотын коксжих нүүрсний орд руу шууд чиглэлтэй байх өөрчлөлтийг оруулсан (“Хойд бүсийн төмөр зам”) (Зураг 1-г үзнэ үү) болно. Энэхүү дахин шинэчилсэн чиглэл нь төмөр замын нийт уртыг 595 км болгон богиносгож Мөрөн хотын урд талаар ойролцоогоор 50 км орчим тэгш газраар тавигдах боломжийг олгож байгаа юм. Санал болгож байгаа уг төмөр замыг Мөрөн хоттой нэмэлт салаа төмөр замаар, эсвэл авто замаар холбох бүрэн боломжтой.



Зураг 1. Эрдэнэт хотоос Цэцэрлэг сумд байрлах Овоотын коксжих нүүрсний орд руу шууд тавих төмөр зам. 2013 оны 3 сар

Хөвсгөл аймгийн захиргаа нь эдийн засгийн хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөнийхөө дагуу аймгийнхаа нутаг дэвсгэрийг хэд хэдэн бүсэд хуваасан байдаг. (Зураг 1-ийг үз)¹. Өргөрөгийн 50-аас хойшхи нутаг дэвсгэрийг (хөх өнгө) аялал жуулчлалын бүс нутаг болгожээ. Мөрөн хотоос баруун тийш байрлах нутаг дэвсгэрийг хөдөө аж ахуйн бүс (ногооноор) гэж ангилсан бол зүүн талын нутаг дэвсгэрийг уул уурхай хөгжүүлэх боломжтой бүс (шараар) гэж ангилсан байна. Аж үйлдвэр, ялангуяа уул уурхайн хөгжлийг хурдасгахын тулд төмөр замын сүлжээнд холбож өгөх нь хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлалын салбарын тогтвортой хөгжлийг дэмжихэд тал бүрийн ашиг тустай байх бөгөөд Орхон аймгийн хувьд мөн ижил талаар энэхүү баримт бичигт дор авч үзнэ.

Хойд бүсийн төмөр зам нь Орхон, Булган, Хөвсгөл, Завхан гэсэн дөрвөн аймгийн нутаг дэвсгэрээр дайран өнгөрөх бөгөөд Хөвсгөл аймгийн хувьд энэхүү төмөр зам нь аялал жуулчлалын бүсээс¹ 120 км, мөн Хөвсгөл нуураас 220 км урдуур өнгөрнө. Уг төмөр зам нь өргөн царигтай (1520 мм) байх ба Транс Монголын төмөр замтай шууд холбогдох боломжтой. Уг төмөр замаар хөдөө аж ахуйн баялаг нөөц бүхий хойд аймгуудаас жилд 22 сая тонн бараа таваар, хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн, ердийн ачаа, хүн тээвэр, төмрийн хүдэр, нүүрс, мах, малын гаралтай бүтээгдэхүүн, сүү сүүн бүтээгдэхүүн, хүнсний ногоо, төмс, үр тариа, өндөг, ноос ноолуур, тоосго зэргийг тээвэрлэх боломжтой.

Нортерн Рэйлвэйс компани Эрдэнэт хотоос Овоот хүртлэх төмөр замын төслийг бүхэлд нь дахин оновчтой болгон боловсруулах түншээр СМИК компанийг сонгосон ба уг компанийн хийх ажлын хүрээнд ажлын талбарт биечлэн ажиллах, эрсдэл болон саад бэрхшээлийн дүн шинжилгээ хийх, шийдвэр, төмөр замын концесс гэх мэт засгийн газраас авах зөвшөөрөл, инженерчлэл, загвар дизайны талаарх асуудлууд багтаж байгаа юм. Эдгээр ажлыг гүйцэтгэснээр *Инженерчлэл, Хангамж, Барилга* –н тендэрт оролцох мөн хөрөнгө оруулалт авч болохуйц ТЭЗҮ-г бэлэн болгох зэрэг төмөр замын бүтээн байгуулалтын дараагийн шатуудад орох боломжийг бүрдүүлнэ. Хойд бүсийн төмөр зам 2016 онд баригдаж ашиглалтанд орно гэж төлөвлөж байна.

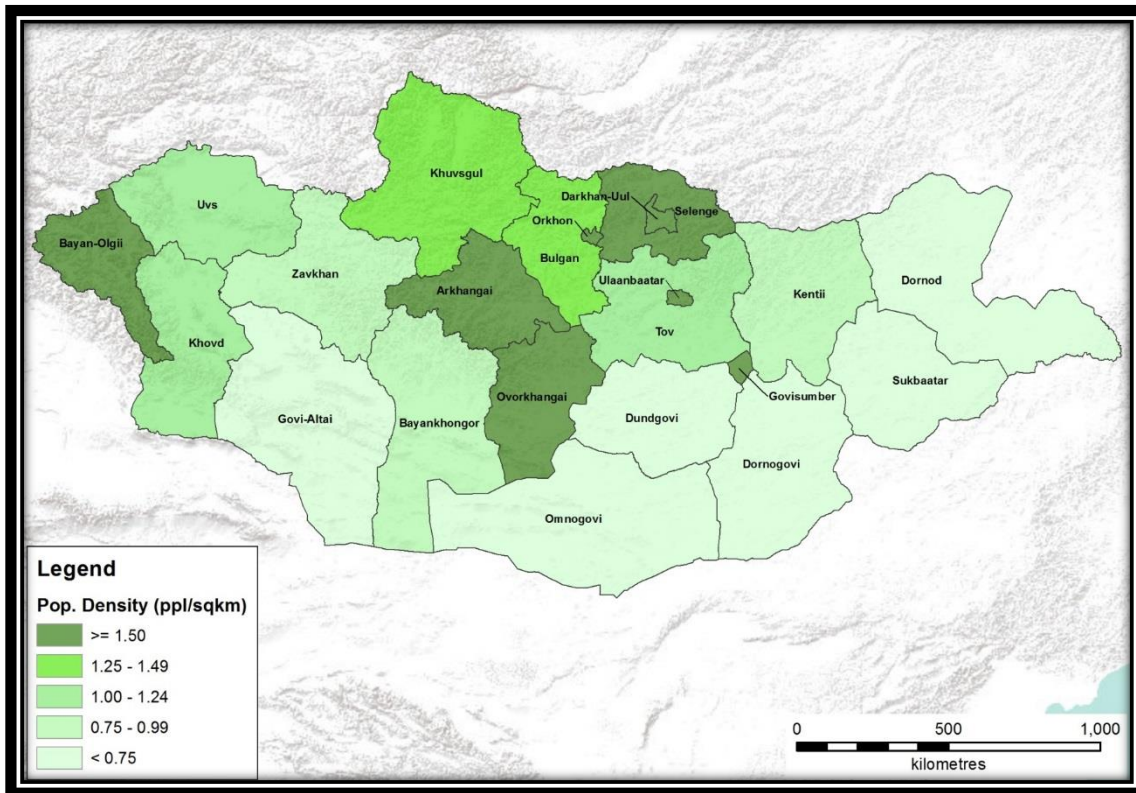
Монгол улсын хойд бүсийн аймгууд

Монгол улсын хойд бүсийн аймгууд нь тус улсын хүн ам хамгийн ихээр суурьшсан аймгууд юм (Зураг 2). Гэхдээ одоогийн байдлаар эдгээр аймагт дэд бүтцийн хөгжилд илүү анхаарал тавих шаардлагатай байгаа нь тус бүс нутгийн хүн амын шилжилт хөдөлгөөнд мэдэгдэхүйцээр нөлөөлж буйг 2 ба 3-р зурагт харуулав. Тухайлбал Хөвсгөл болон Булган аймгийн хүн амын нягтрал 2010, 2012 онуудад буурсан байна.

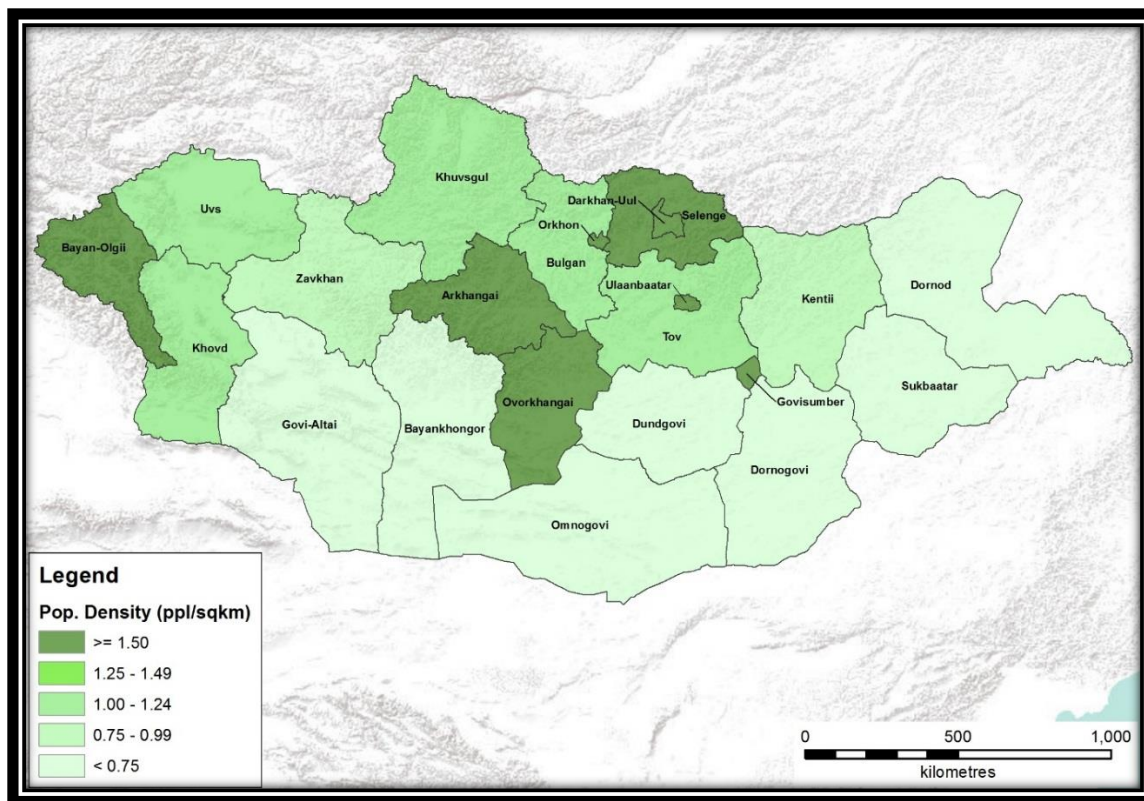
Булган, Орхон болон Хөвсгөл аймгийн төлөөлөгчидтэй хийсэн ярилцлагаас үзэхэд² тухайн бүс нутагт ажлын байрны боломжуудыг бий болгох, бараа таваар болон үйлчилгээний тээвэр ложистикийг сайжруулах, бүс нутаг руу хүн амын шилжилт хөдөлгөөнийг чиглүүлэх болон аялал жуулчлалын урсгалыг нэмэгдүүлэх зэргээр эдийн засгийг эрчимжүүлэн хөгжүүлэхэд төмөр замын дэмжлэг мэдэгдэхүйц сайнаар нөлөөлнө хэмээн үзэж төмөр замын төслийг дэмжиж байгаа юм.

Транс Монголын төмөр замыг хойд аймгууд руу тавих нь жижиг бизнесийг хөгжүүлэх, хөдөө аж ахуйг өргөжүүлэх, ашиг орлогыг сайжруулах зэрэг боломжийг дараах байдлаар нээж өгнө. Үүнд:

- Хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн болон ердийн бараа таваарын тээврийг хямд, түргэн шуурхай бөгөөд байгальд ээлтэй байдлаар гүйцэтгэх нэгэн сонголтыг бий болгох
- Оросоор дамжуулан далайн чанад дахь зах зээлд нэвтрэх боломжийг нээх замаар экспортыг тэнцвэржүүлэх
- Овоотын уурхай болон Хойд бүсийн төмөр замын шугам барьж байгуулах, ашиглалтыг явцад ажлын байрны боломжуудыг бий болгох
- Монголын хойд бүс нутаг руу чиглэсэн шилжилт суурьшилтыг дэмжих
- Мах, ноос ноолуур гэх мэт түүхий эдийг боловсруулах хоёрдогч үйлдвэрлэлийн салбарын хөгжлийг дэмжих, мөн түүнчлэн
- Орон нутаг аймгийн хөгжлийг дэмжих нөөц ашигласны төлбөр бий болгох



Зураг 2: 2010 оны хүн амын нягтралыг аймгаар харуулсан зураг ашигласан материал 8



Зураг 3. 2012 оны хүн амын нягтралын аймгаар харуулсан зураг ашигласан материал 10

Хөвсгөл аймаг

Хөвсгөл бол Монгол улсын хамгийн их хүн амтай аймаг. Хөдөө аж ахуй, ялангуяа мал аж ахуй, нь тус аймгийн ДНБ-ний 70%-ийг (2012 оны байдлаар) үйлдвэрлэдэг гол салбар юм.

Монголын хойд аймгуудын нэг болох Хөвсгөл аймаг нь жил бүр олон тооны жуулчин хүлээн авдаг бөгөөд жуулчдыг татдаг хамгийн алдартай газруудын нэг нь Орос улсын хилийн ойролцоо орших Хөвсгөл нуур юм. Жуулчдын сонирхолыг ихээхэн татдаг бас нэг зүйл бол тайгын цаачид юм. Эдгээрийг үзэж сонирхсоны дараа жуулчид ихэвчлэн Архангай зэрэг ойролцоо аймгууд руу үргэлжлүүлэн аялдаг ба Тэрхийн цагаан нуурыг үзэж халуун рашаантай амралтын газруудаар зочилдог.

Гэхдээ 2012 оны статистик мэдээнээс үзэхэд Хөвсгөл аймгийн хөгжлийг тодорхой эрчимжүүлэх шаардлагатай нь харагдаж байгаа юм. Энэ нь гол төлөв тухайн аймгийн эдийн засаг байгаль орчноос хамааралтай байгаатай болон тус бүс нутгаас ажил эрхлэх зорилгоор хүн ам их хэмжээгээр шилжин явж байгаа, орон нутгийн үйлдвэрлэлийг өргөтгөх боломжит бүхий дэд бүтцийн таатай нөхцөл хараахан бүрэлдээгүй байгаа зэрэгтэй холбоотой. Үйлдвэрлэл, уул уурхай/карьер, цахилгаан эрчим хүч болон усан хангамж зэргийг хамарсан Хөвсгөл аймгийн аж үйлдвэрлэл нь нийт үндэстэний аж үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүнүүдий борлуулалтын дөнгөж 0.1% -ийг эзлэж байна¹⁰. Төмөр замд холбогдсоноор хүнс, ундаа, даавуу, хувцас, цаас, барилгын материал, модон бүтээгдэхүүн зэргийг үйлдвэрлэх аж

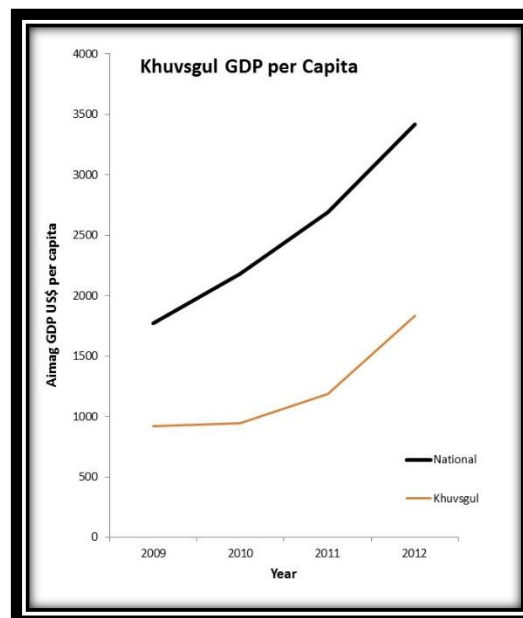
үйлдвэрийн салбарын хөгжилд дэмжлэг үзүүлэх ба улмаар Хөвсгөл аймгийн аж үйлдвэрийн салбарын хөгжилд ихээхэн өсөлт авч ирэх юм.

Хүний хөгжил, дундаж наслалт ба боловсролын индексүүд, ажилгүйдлийн түвшин, нэг хүнд ноогдох ДНБ зэрэг нийгмийн халамжийн гол үзүүлэлтүүд нь улсын дундажаас доогуур байгаа бөгөөд үндэсний хэмжээний үзүүлэлтүүд 2010-2011 онуудад өссөн байхад Хөвсгөл аймгийн ихэнх үзүүлэлтүүд буурсан байна. Харин 2012 оны хувьд Хөвсгөл аймгийн эдгээр үзүүлэлтүүд дээшилсэн боловч ажилгүйдлийн түвшин 9.1 хувиас 15.2 хувь болж өссөн байна ашигласан материал10.

Нийгмийн халамжийн үзүүлэлтүүд		
	Үндэсний хэмжээнд	Хөвсгөл аймагт
Хүний хөгжлийн индекс	0.778	0.709
Дундаж наслалт	0.728	0.651
Боловсрол	0.940	0.914
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /ам.доллараар/ Нэг хүнд ноогдох ДНБ /төгрөгөөр/	\$3,417 4,862,516	\$1,843 2,610,756
Ажилгүйдэл	8.2%	15.2%

Хүснэгт 1: 2012 оны Хөвсгөл аймгийн нийгмийн

халамжийн гол үзүүлэлтүүд ашигласан материал10



Зураг 4: Хөвсгөл аймаг болон үндэсний нэг хүнд ноогдох ДНБ-ний харьцуулалтын диаграм

Хойд бүсийн төмөр замыг барихтай холбоотой урьдчилсан санал асуулга, судалгааны ² явц, Арвин АГ ХХК компаний 2012 онд явуулсан судалгааны дүн зэргээс үзэхэд Тариалан, Их уул сумын ард иргэд улаан буудай, гурил, бусад хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүнийг Эрдэнэт рүү тээвэрлэх хүсэлтэй байгаа бол Цэцэрлэг сумын олон нийт малын арчилгаа маллагаа болон онд мэнд оруулах асуудлыг хэрхэн сайжруулах талаар санаа зовж байгаагаа илэрхийлсэн байна.

Ард иргэдийн төлөөлөл Хөвсгөл нуурын ашиглалт хамгаалалтын асуудлыг баталгаажуулах нь чухал хэмээн онцолсон боловч ихэнх нь ажлын байрыг илүү ихээр бий болгох шаардлагатай байгаа талаар дурдаж байсан юм.

Төмөр замтай болсноор хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн болон малын өвс тэжээл зэргийг баруун ба зүүн талаас Эрдэнэт, Цэцэрлэг хотын боловсруулах үйлдвэрүүдэд тээвэрлэн хүргэх боломжтой болно⁴. Жилийн аль ч улиралд найдвартай тээвэрлэлт хийх боломжтой төмөр замтай болсноор малын өвс тэжээлийн олдоцыг ялангуяа өвлийн

хүйтэн улиралд сайжруулах боломж олгоно. Өвс, үр тариа, бусад малын тэжээлийг олдоц сайжирч, авто замыг бодвол илүү түргэн, хямд төсөр зардлаар хүргэх боломжтой. Хойд бүсийн төмөр замын шугамын ойр орчмын хот тосгодод малыг зарж борлуулах боломжтой болох юм.

Булган аймаг

Булган аймаг зарим талаар Хөвсгөл аймагтай төстэй. Тус аймгийн хөдөө аж ахуйн салбар 2012 оны байдлаар ДНБ-ний 77.1%-ийг эзлэж буй аж үйлдвэрийн гол салбар¹⁰ юм. Булган аймаг нь Монгол улсын хэмжээнд эхний 3-т ордог үр тариа үйлдвэрлэгч аймаг бөгөөд 2012 онд 45,917 тонн үр тариа¹⁰ үйлдвэрлэжээ. Мөн үхэр, адуу, хонины тоо толгойгоор улсад эхний тавд ордог. Уран Тогоо хэмээх галт уулыг үзэх жуулчид Булган аймгийг зорьдог.

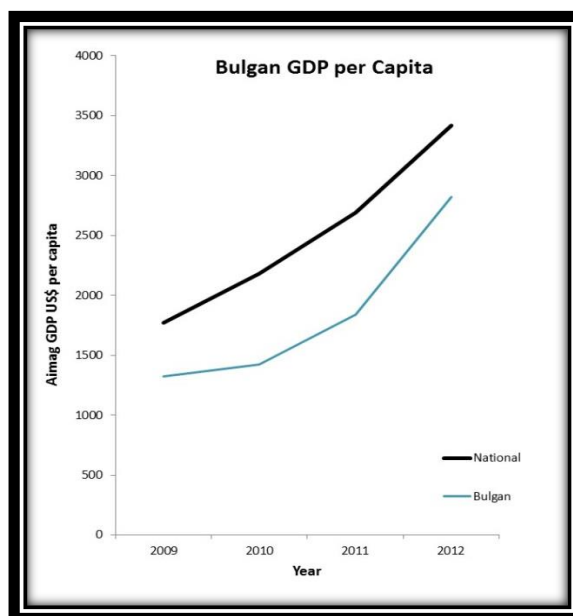
Дундаж наслалтаас бусдаар нийгмийн халамжийн гол үзүүлэлтүүд нь хүснэгт 2-д харуулсанчлан үндэсний үзүүлэлтүүдээс доогуур байна.

Булган аймгийн хувьд анхаарал татаж буй гол асуудал бол ажилгүйдлийн түвшин өндөр байгаа явдал юм. Булган аймгийн ард иргэдийн төлөөллөөс авсан мэдээллээс үзэхэд төмөр замыг барьж байгуулах нь аялал жуулчлалыг нэмэгдүүлж, улмаар эдийн засгийн хөгжлийг дэмжих магадлалтай хэмээн уг ажлыг дэмжиж буй юм².

Төмөр замтай болох нь Булган аймгийн аж үйлдвэр хөгжин дэвшихэд маш чухал нөлөөтэй түүхий эд боловсруулах үйлдвэр, мөн барилгын материал үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх боломжийг бий болгоно гэж үзэж байгаа юм⁶. Булган аймгийн аж үйлдвэрлэл 2012 онд Монгол улсын нийт аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний борлуулалтын 0.16%-г эзлэжээ¹⁰.

Нийгмийн халамжийн үзүүлэлтүүд		
	Улсын дундаж	Булган аймаг
Хүний хөгжлийн индекс	0.778	0.770
Дундаж наслалт	0.728	0.771
Боловсрол	0.940	0.905
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /ам.доллараар/	\$3417	\$2822
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /төгрөгөөр/	4,862,516	4,016,697
Ажилгүйдэл	8.2%	9.1%

Хүснэгт 2: 2012 оны Булган аймгийн нийгмийн халамжийн гол үзүүлэлтүүд ¹⁰



Зураг 5: Булган аймаг болон үндэсний нэг хүнд ноогдох ДНБ-ний харьцуулалтын диаграм

Завхан аймаг

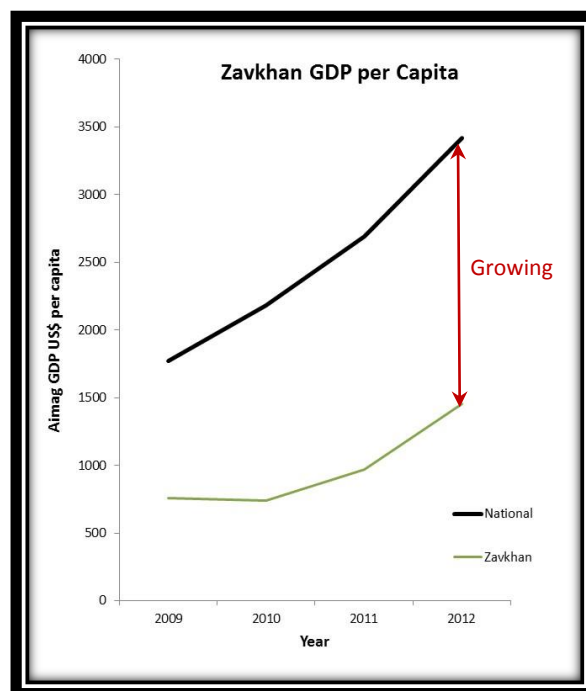
Хойд бүсийн төмөр зам нь Завхан аймгийн хамгийн хойд цэгийг дайран өнгөрч байгаа бөгөөд нилээд хэдэн сумдад төмөр зам ашиглах боломж бий болгоно.

2012 оны байдлаар тус аймгийн хөдөө аж ахуй нь ДНБ-ний 52.5%-г үйлдвэрлэдэг гол салбар бөгөөд үлдэх хэсгийг үйлчилгээний салбар эзлэнэ¹⁰. Хөвсгөл аймгийн нэг адил Завхан аймгийн иргэдийн аж амьдрал байгаль орчноос ихээхэн хамааралтай байдаг бөгөөд 2009, 2010 онд малын тоо толгой ихээхэн хорогджээ. Мөн энэ хугацаанд ажилгүйдэл 230 хувиар асар их нэмэгдсэн байна (Зураг 4). 2012 онд ажилгүйдлийн хэмжээ улсын дунджаас доогуур буюу 6.4%-д хүрэхээс өмнө 2011 онд Завхан аймгийн ажилгүйдлийн хэмжээ улсын хэмжээнд хамгийн өндөр буюу 18.2%-тай байсан байна (Хүснэгт 3).

Завхан аймгийн нэг хүнд ногдох ДНБ нь хүн амын дундаж наслалт, хүний хөгжлийн индексүүдийн нэгэн адил улсын дунджаас ихээхэн доогуур байгаа нь тус бүс нутгийн ядуурлыг харуулж байгаа хэрэг юм.

Нийгмийн халамжийн үзүүлэлтүүд			
	Улсын дундаж	Завхан аймаг	
Хүний хөгжлийн индекс	0.778	0.731	
Дундаж наслалт	0.728	0.720	
Боловсрол	0.940	0.949	
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /ам.доллараар/	\$3417	\$1452	
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /төгрөгөөр/	4,862,516	2,035,900	
Хүний хөгжлийн индекс	8.2%	6.4%	

Хүснэгт 3: 2012 оны Завхан аймгийн нийгмийн халамжийн гол үзүүлэлтүүд¹⁰



Зураг 6: Завхан аймаг болон үндэсний нэг хүнд ноогдох ДНБ-ний харьцуулалтын диаграм

Орхон аймаг

Орхон аймгийн эдийн засаг нь хөрш аймгуудтай харьцуулбал цэцэглэн хөгжиж байгаа билээ. Аж үйлдвэр, барилгын салбар ДНБ-ний 90.4%-г эзэлж (2012 оны байдлаар) байгаа нь Орос Монголын хамтарсан уулын баяжуулах Эрдэнэт үйлдвэрийн шууд нөлөө гэж үзэж болно⁶. Уулын баяжуулах Эрдэнэт үйлдвэр нь баяжуулах үйлдвэрээсээ жилд ойролцоогоор 530,000 тонн зэсийн баяжмал,

3,000 тонн молибдений баяжмал гарган авдаг. Тус аймаг нь хивс, хүнс, ундаа зэрэг бүтээгдэхүүний үйлдвэрүүдтэй. Орхон аймаг нь Монгол улсын аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний борлуулалтын 20.8%-г гаргадаг¹⁰.

Орхон аймгийн аялал жуулчлалын гол газар нь Амарбаясгалант хийд бөгөөд Монголын түүхийн бүхий л хугацааны туршид усталгүй үлдсэн цөөн хийдүүдийн нэг юм.

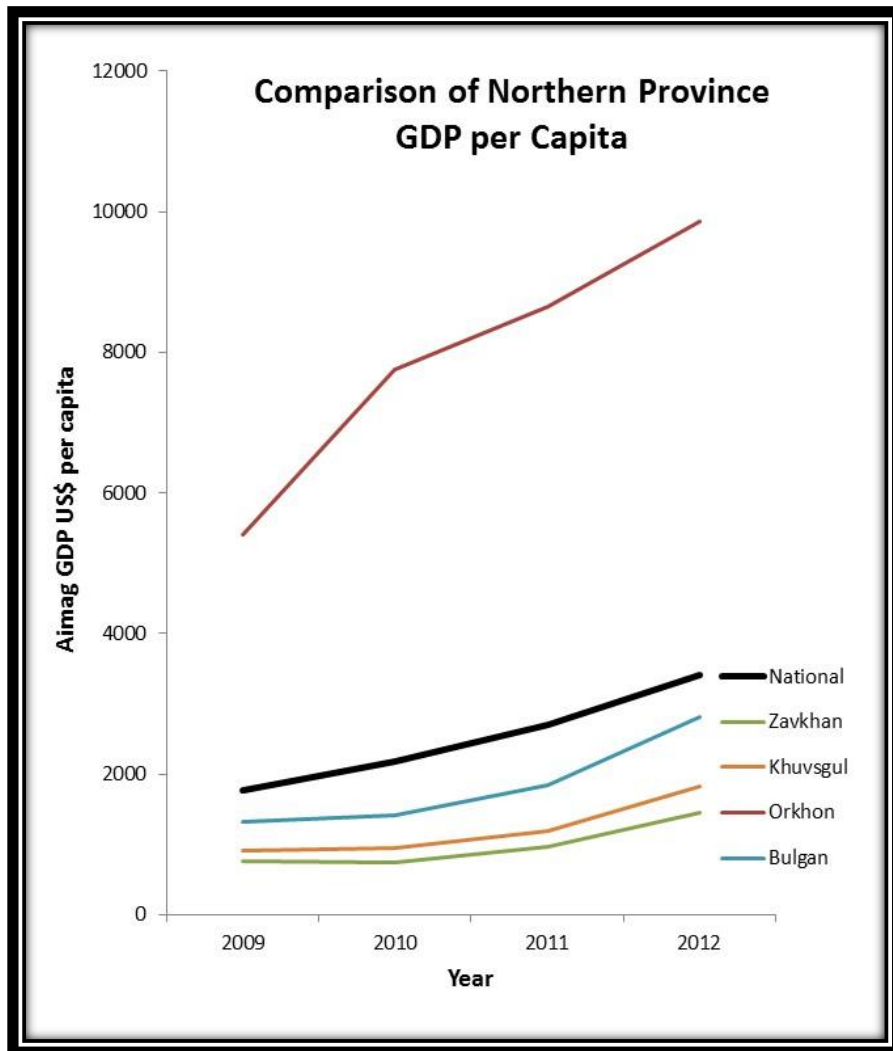
Хэдийгээр тус аймгийн нийгмийн халамжийн үзүүлэлтүүд нь улсын дундажаас голчлон дээгүүр байдаг боловч энэ аймагт ажилгүйдлийн түвшин өндөр хэвээр байна. Өнөөгийн байгаа Транс Монголын төмөр зам орон нутгийн бизнесүүдэд авчирдаг үр өгөөжийг сайтар мэддэг тул Орхон аймаг Хойд бүсийн төмөр замыг бүрэн дэмжиж байгаа юм². Тус аймагт анхаарал татаж буй асуудал нь ажилгүйдэл, түүнийг бууруулах бөгөөд Хойд бүсийн төмөр замыг барьж байгуулах, ашиглах нь залуучуудад ажлын байр гаргаж өгөхийн зэрэгцээ улмаар шилжин явсан иргэдийг нутагтаа эргэн ирэх боломж бүрдүүлнэ.

Орхон аймгийн ДНБ-ний 8.1%-г¹⁰ бүрдүүлж байгаа үйлчилгээний салбарын үйл ажиллагаа улам бүр эрчимжиж, хүн амын шилжилт хөдөлгөөнийг энэ аймаг руу чиглүүлэхэд хувь нэмрээ оруулна.

Нийгмийн халамжийн үзүүлэлтүүд					
	Улсын дундаж	Орхон	Хөвсгөл	Завхан	Булган
Хүний хөгжлийн индекс	0.778	0.853	0.709	0.731	0.770
Дундаж наслалт	0.728	0.747	0.651	0.720	0.771
Боловсрол	0.940	0.969	0.914	0.949	0.905
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /ам.доллараар/	\$3417	\$9900	\$1843	\$1452	\$2822
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /төгрөгөөр/	4,862,516	14,037,920	2,610,756	2,035,900	4,016,697
Хүний хөгжлийн индекс	8.2%	14.2%	15.2%	6.4%	9.1%

Хүснэгт 4: Улсын дундажтай харьцуулсан хойд аймгуудын нийгмийн халамжийн гол үзүүлэлтүүд 2012¹⁰. Тайлбар: улаан өнгийн тоонууд нь улсын дундажаас доогуур, ногоон өнгийн үзүүлэлтүүд нь улсын дундажаас дээгүүр үзүүлэлтүүд болно.

Ашигт малтмалын олборлолт, төмөр зам нь Эрдэнэт хот, Орхон аймагт эдийн засгийн ихээхэн өгөөжийг авч ирсэн. Цахилгаан эрчим хүч, ус, авто зам зэрэг дэд бүтцийг хөгжүүлсэн явдал нь Эрдэнэтэд ноолуур угаах болон хөнгөн үйлдвэрлэл хөгжүүлэх боломжийг бий болгосон. Мөрөн хот дараагийн Эрдэнэт болж чадах уу?



Зураг 7: Хойд аймгууд болон үндэсний нэг хүнд ноогдох ДНБ-ний харьцуулалтын диаграм

Өмнөговь аймаг

Өмнөговь аймаг нь Монгол улсын өмнөд хэсэгт байрладаг бөгөөд 2009 онд дэлхийн уул уурхайн тэргүүлэгч компани болох Рио Тинто Монголын засгийн газартай тохиролцон бүрэн ашиглалтанд оруулснаар цэс, алт, мөнгө ба молибиден үйлдвэрлэх Оюу Толгой төслийг хэрэгжүүлэх болсноос хойш тус аймагт ихээхэн хэмжээний хөрөнгө оруулалт орж ирэх болсон. 2009 оноос хойш орон нутгийн дэд бүтэц тухайлбал авто зам, онгоц буух зурвас, цахилгаан усан хангамж зэрэгт хөрөнгө оруулалт хийгдсээр байна. Оюу Толгойн орд болон Оюу Толгойн төсөлд ашиглагдаж байгаа орон нутгийн аж үйлдвэрт

туслах зорилгоор шаардлагатай дэд бүтцийг барьж байгуулах төслүүд нь шууд ажлын байрыг олноор бий болгож байна.

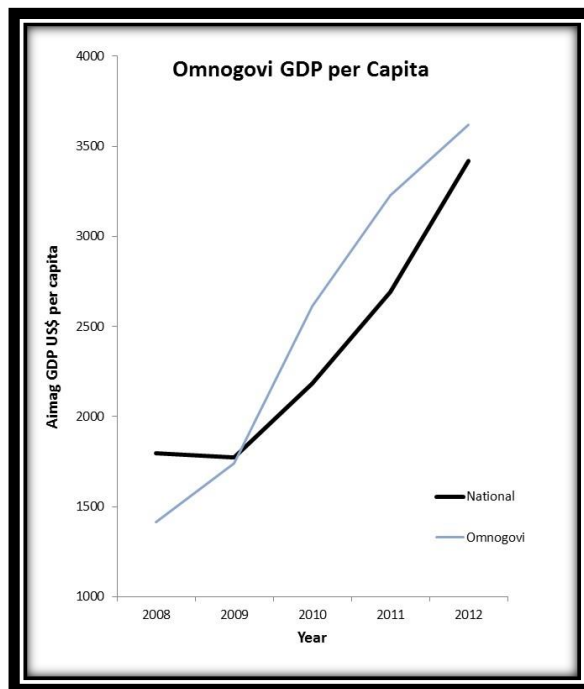
Тус аймгийн хувьд Оюу Толгойн орд дахь олборлолтын үйл ажиллагааг 2013 оны хагасаас эхлүүлэхээр 2009 оноос хойш ихээхэн хэмжээний бэлтгэл ажил явагдаж байна. Өмнөговь аймагт хэрэгжиж байгаа бусад уул уурхайн төслүүдэд 2010 оноос нүүрс олборлолтоо эхэлсэн Монголын уул уурхайн корпорацийн Ухаа Худагийн уурхай, 2011 онд Хятад руу нүүрс экспортлож эхэлсэн засгийн газрын өмчит Таван Толгой төсөл зэрэг багтаж байна.

Зураг 8-д харуулсанчлан 2009 оноос 2010 оны хооронд нэг хүнд ноогдох ДНБ-ний хэмжээ огцом буюу 50.2%-иар өссөн. Энэхүү өсөлтийн ихэнх нь аж үйлдвэр, үйлдвэр болон барилгын салбарын хөгжлөөс үүдэлтэй бөгөөд 2008 онд ДНБ-ний 26%-с 47.6%-ийг эзэлж өссөн бол 2012 онд ДНБ-ний 60.1% болж өссөн. Үйлдвэрлэл, уул уурхай/ карьер, цахилгаан ба усан хангамжийн үйлдвэрлэсэн аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний борлуулалт 2009 оноос (175,124 сая төгрөг) хойш 2011 он (514,566 сая төгрөг) хүртэл бараг гурав дахин өссөн⁷.

Дэд бүтцийг хөгжүүлсний ачаар бий болсон дээрх эерэг үзүүлэлт нь Өмнөговь аймгийн хэмжээнд тоосго үйлдвэрлэл, дулаан хангамж, бөс бараа, бэлэн хувцасны оёдол, хүнс хөнгөн үйлдвэр, мод модон бүтээгдэхүүн, бусад бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийн өсөлтийг бий болгоход ихээхэн нөлөө үзүүлсэн.

Нийгмийн халамжийн үзүүлэлтүүд		
	Улсын дундаж	Өмнөговь
Хүний хөгжлийн индекс	0.778	0.786
Дундаж наслалт	0.728	0.757
Боловсрол	0.940	0.924
Нэг хүнд ноогдох ДНБ /ам.доллараар/ Нэг хүнд ноогдох ДНБ /төгрөгөөр/	\$3417 4,862,516	\$3630 5,147,630
Ажилгүйдэл	8.2%	6.5%

Хүснэгт 5: 2012 оны Өмнөговь аймгийн нийгмийн халамжийн гол үзүүлэлтүүд¹⁰



Зураг 8: Хөрөнгө оруулалтын дараах Өмнөговь аймгийн нэг хүнд ноогдох ДНБ-ний хэмжээ

Хойд бүсийн төмөр зам нь Монгол улсын үндэсний зам-тээврийн бодлогын нэг хэсэг болох нь

Одоогийн байдлаар хойд бүсийн төмөр зам нь Төмөр замын талаарх төрийн бодлогын хүрээнд Монгол улсын төмөр замын салбарын хөгжлийн нэг хэсэг болж ороогүй байгаа⁹ (Зураг 8). Ирээдүйн төмөр замын хөгжлийн төлөвлөгөө нь Монгол улсын төмөр замын дэд бүтцэд оруулах хөрөнгө оруулалтын янз бүрийн үе шатуудаас бүрдэж байна. Үүнд:

- Үе шат 1: Таван Толгойн төмөр замыг барих
- Үе шат 2: өнөөгийн хойноос урагш чиглэсэн Транс Монголын төмөр замыг шинэчлэх, мөн
- Үе шат 3: Монголын баруун болон говийн бүсийг холбох.

Санал болгож байгаа Хойд бүсийн төмөр зам нь гуравдугаар үе шаттай илүү нийцэхээр байгаа бөгөөд баруун Монголын төмөр замтай холбон өргөтгөж болохоор байгаа.

Хойноос урагш чиглэсэн Транс Монголын төмөр замын хөрөнгө оруулалтын 2 -р үе шат дууссанаар ирээдүйн ачаа тээврийн хүчин чадлыг ихээр нэмэгдүүлэх юм. Бодлогын хувьд тодорхой, мөн судалгаанд суурилсан ложистик шийдэл нь Монголын хойд бүсийн нэлээд олон уул уурхайн төслийн хөгжлийг хөгжүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх болно. Төмөр замын дэд бүтцэд холбогдох нь бараа материалыг эцсийн хэрэглэгчдэд хүргэх замыг тодорхой болгох бөгөөд энэ нь тухайн дэд бүтцийн орчим дахь ашигт малтмалын хайгуул, олборлолтын ашиг сонирхолыг улам бүр нэмэгдүүлж өгдөг. Гадаадын хөрөнгө оруулагчдын хувьд аваад үзвэл ийм тээврийн эрсдэл маш бага байх ба уул уурхайн тухайн төсөл илүү бодит болж харагддаг.

Эрдэнэт хотын төмөр замын салаа замд холбогдох боломжтой зайнд байрлаж байгаа Орхон аймаг нь тус аймгийн эдийн засагт төмөр замын дэд бүтэц хэрхэн сайнаар нөлөөлж байгааг харуулах сайн жишээ юм. Тус аймгийн нэг хүнд ноогдох ДНБ нь хөрш аймгуудынхаас хавьгүй өндөр (Хүснэгт 6). Төмөр замд хүрэх зай хол, Эрдэнэт, Дархан Улаанбаатар мэтийн том худалдааны төвүүд рүү бараагаа хүргэх зардал өндөр учраас хойд аймгуудын малчид болон бусад бизнес эрхлэгчид бусад аймгуудынхтай адилхан үнээр бүтээгдэхүүнүүдээ борлуулж чадахгүй байгаа юм. Одоогоор ихэнх малчид нь бүтээгдэхүүнээ ченжүүдэд зараад тэдгээр ченжүүд нь бүтээгдэхүүнийг нь томоохон хотуудад илүү өндөр үнээр борлуулж байна.

Жишээлбэл, Хөвсгөл аймгийн малчдын үхрийн ширний зарж байгаа зах зээлийн үнэ нь Орхон Архангай аймгийн малчдынхаас 1000-аас 2000 төгрөгөөр бага байгаа^{Ашигласан материал⁵}. Булганы малчид 500-1000 төгрөгөөр бага үнээр борлуулдаг⁵. Хүснэгт 6-д 2009 оны 9-р сар, 2010 оны 8 сар болон 2010 оны 9 сард борлуулсан дундаж үнийг харуулсан

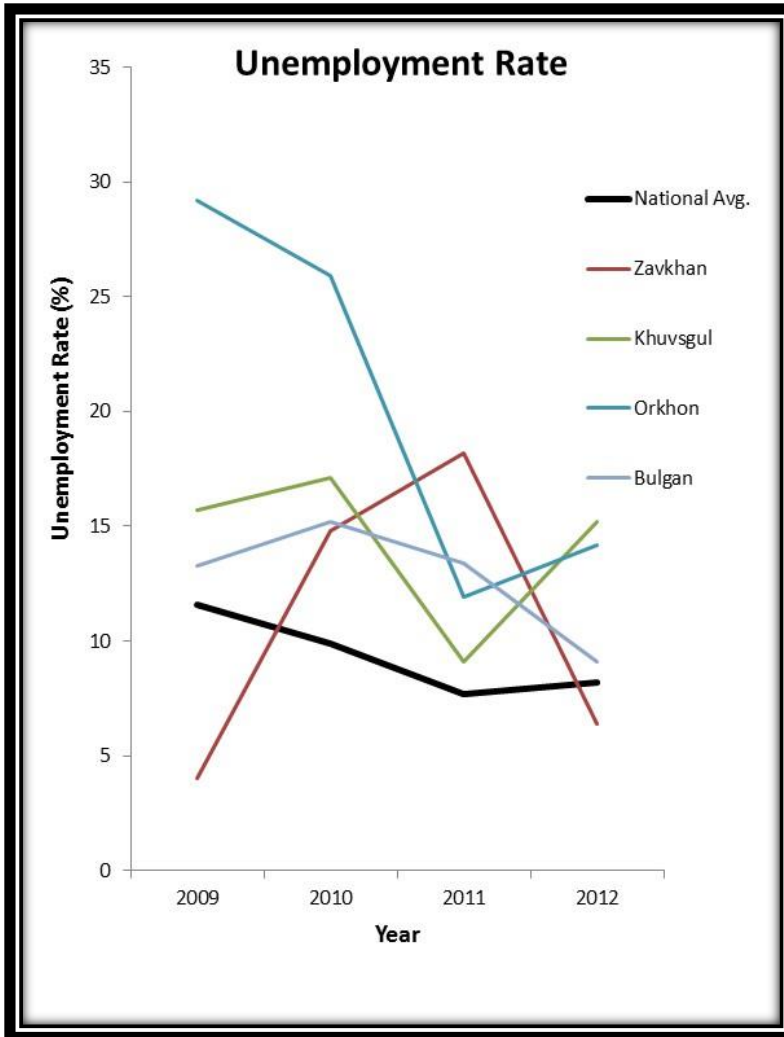
бөгөөд төмөр замаас холдох тутам малчид арьс ширээ хямд зарж байгаа нь харагдаж байна.

Үхрийн шир	Урт нь 2м-ээс бага ширний үнэ төгрөгөөр	Урт нь 2м-ээс их ширний үнэ төгрөгөөр
Орхон	9,000	16,000
Булган	8,000	13,600
Хөвсгөл	6,000	10,500

Хүснэгт 6. Үхрийн ширний дундаж үнэ³

Үүний нэгэн адил ноолуурыг хойд аймгуудаас төмөр замаар тээвэрлэх нь илүү хямд байх бөгөөд малчдын орлого нэмэгдэж ноолууран бүтээгдэхүүний чанарыг сайжруулахад илүү их хөрөнгө оруулалт хийх боломж олгох болно. Монгол улсын ноолуурын үйлдвэрлэлийн өртөг зардлын бүтцийг бууруулах нь уг салбарыг илүү тогтвортой болгоход хүргэнэ.

Үүнээс гадна, төмөр замын барилга, үйл ажиллагааны үе шатанд тээврийн салбар, хувцас, оёдол үйлдвэрлэл, барилгын материалын бэлтгэл, хоол хүнс зэрэг үйлдвэрлэл, үйлчилгээний салбарууд, түүнчлэн аялал жуулчлалын салбарт урт хугацааны, тогтвортой олон тооны ажлын байрыг шинээр бий болгосноор ашигт малтмалын салбар нь одоогийн хэт хэлбэлзлэлтэй байгаа ажилгүйдлийн түвшинг арилгаж, тогтвортой байдлыг бий болгоно.



Зураг 10. Монгол орны хойд бүсийн аймгууд дахь ажил эрхлэлт маш тогтворгүй байна

Транс Монголын төмөр зам нь Орос болон Хятадтай холбогддог. УБТЗ-аас авсан мэдээллээр бол Транс Монголын төмөр зам одоогоор хойд чиглэл рүү жилд 10 сая тонн урд чиглэл рүү 3-4 сая тонн ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай юм байна. Урагш чиглэсэн ачаа тээврийн хүчин чадлыг жилд 18-аас 28 сая тонн хүргэх төлөвлөгөөтэй байгаа бөгөөд ийнхүү хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх хөрөнгө оруулалт хийсний дараа ачаа тээврин хүчин чадал жилд 13 сая тонноор нэмэгдэх юм. Оросын төмөр замтай саяхан хийсэн зөвшилцлөөс үзэхэд транс Монголын төмөр замын хүчин чадлыг жилд 80 сая тонн хүргэж түүнийг Орос Хятадын хоорондын худалдааны гол урсгал болгох төлөвлөгөөтэй байгаа ажээ.

Хойд бүсийн төмөр замыг Эрдэнэт-тэй холбосноор хоёр чиглэлд тээвэрлэлт хийх боломжтой болох бөгөөд ийнхүү төмөр замын хүчин чадлыг нэмэгдүүлснээр хойд аймгуудыг үндэсний эдийн засгийн өсөлт, хөгжил цэцэглэлтэнд мөр зэрэгцэн оролцоход тус дөхөм болох болно.

1. *“Хөвсгөл аймгийг 2008-аас 2015 он хүртэл хөгжүүлэх нийгэм эдийн засгийн хөгжлийн хөтөлбөр”*, Хөвсгөл аймгийн ИТХ-ын 1-р тогтоолын хавсралт
2. *“Сонирхогч талыг оролцуулах судалгаа”*, 2012 оны 7-8 сар, Тогтвортой хөгжлийн судалгааны баг
3. *“Хөвсгөл аймгийн Мөрөн, Бүрэнтогтох, Цагаан Уул, Цэцэрлэг сумдын нийгэм эдийн засгийн өнөөгийн байдал”*, 2011 оны 3 сарын 10. МУИС
4. *“Тогтвортой хөгжлийн хөтөлбөр”*, 2012 оны 8 сар, Арвин AG ХХК-ий Кэйт Вилсон
5. *“Овоотын тусгай зөвшөөрлийн талбай болон түүний байгаль орчин, нийгэм эдийн засгийн өнөөгийн байдал”*, 2011, Экотрэйд ХХК
6. *“Эрдэнэтээс Овоот хүртэлх төмөр замын урьдчилсан ТЭЗҮ”*, 2012 оны 2 сар, Оптимал Прожект ХХК
7. *“2011 оны Монголын статистик - жилийн тайлан”*, 2012, Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо
8. *“2010 оны Монголын статистик - жилийн тайлан”*, 2011, Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо
9. *“Төмөр замын талаар төрөөс баримтлах бодлого”*, танилцуулга, 2011, ЗТБХБЯ
10. *“2012 оны Монголын статистик - жилийн тайлан”*, 2013, Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо

Энэхүү баримт бичгийг боловсруулсан:

НОРТЕРН РЭЙЛВЭЙС ХХК

Улаанбаатар хот, Сүхбаатар дүүрэг, 1 хороо, Чингисийн өргөн чөлөө 8, Алтай цамхаг, 3 давхар, 312 тоот

Огноо: 2013 оны 3 сар

Утас: +976-7011 6828

Факс: +976-7011 6826

Имэйл: info@northernrailways.mn Вэбсайт: www.northernrailways.mn