



**МОНГОЛЫН ТӨМӨР ЗАМ**

**ГАДААД ХАРИЛЦАА, БИЗНЕС ХӨГЖЛИЙН ГАЗАР**

**ОХУ-МОНГОЛ УЛСЫН ТӨМӨР ЗАМЫН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА, ХӨГЖЛИЙН  
БОДЛОГО, ХӨТӨЛБӨРҮҮДИЙН ХЭРЭГЖИЛТ, ҮР ДҮН**

**БИЗНЕС, ХӨГЖИЛ ТӨЛӨВЛӨЛТИЙН МЭРГЭЖИЛТЭН Д.ОТГОНЧИМЭГ**

**Улаанбаатар**

**2022.05.30**

## ХУРААНГУЙ

Энэхүү судалгааны ажлын зорилго нь Монгол-ОХУ хооронд төмөр замын хамтын ажиллагааны хэрэгжүүлж буй төсөл хөтөлбөрүүдийн хэрэгжилтийн явц, үр дүнг нэгтгэн харуулахад оршино. Судалгааны хүрээнд ОХУ-ын 2036 он хүртэлх нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн төсөөлөл, **Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030, Алсын хараа – 2050 Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого, Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого, “Монгол-Орос-Хятадын Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”, Шинэ сэргэлтийн бодлого** зэрэг бичиг баримтуудыг хамруулан гүйцэтгэсэн болно. Судалгааг хийхдээ баримтын аргаар мэдээлэл цуглуулж, чиг хандлагын агуулгын шинжилгээ хийж үр дүнг үнэлсэн. Энэ загварыг ретроспектив-проспектив тоон шинжилгээний загвар гэж болно. Энэхүү судалгаа нь хоёр улсын хоорондын төмөр замын хамтын ажиллагаа, харилцааг эрчимжүүлэх, үр дүнтэй өрнүүлэхэд тулгамдаж буй асуудлыг шийдвэрлэхэд чухал ач холбогдолтой.

### Судалгааны зорилт

1. ОХУ, Монгол улсын төмөр замын хөгжлийн түүхэн товчоо
2. ОХУ, Монгол улсын төмөр замын хөгжлийн төсөл хөтөлбөрүүд, тэдгээрийн хэрэгжилт
3. Чиг хандлагын шинжилгээ хийж төсөл хөтөлбөрүүдийн үр дүнг тооцох, дүгнэлт гаргах

**Судалгааны арга зүй:** Чиг хандлагын дүн шинжилгээ хийсэн. Энэ шинжилгээ нь эх олонлогийн бүлэгт өнгөрсөн үед юу болсон, одоо юу болж байна, ирээдүйд юу болох төлөвтэй байгааг олж мэдэх боломжийг олгодог. Энэ загвар нь өнгөрсөн үе дэх мэдээллийн ажиглалтын хэд хэдэн цэгийг өнөөдрийн эсвэл шинжилж байгаа юмс үзэгдлийн хувьд дөнгөж сая болж өнгөрсөн дүр зургийг сонгож, улмаар ирээдүйнх нь чиг хандлагын талаар тодорхой төсөөлийг гаргадаг.<sup>1</sup> Чиг хандлагын шинжилгээ нь одоо ба өнгөрсөн чиг хандлагыг шилжүүлэн урьдчилсан таамаг хийхэд хэрэгтэй бөгөөд, ингэснээр төлөвлөлтөд үнэтэй хувь нэмрийг оруулдаг. Шинжилж байгаа юмс үзэгдэлтэй холбоотой чиг хандлага нь шинжилгээний эх олонлогийн бусад шинж чанартай хамааралтай байж болно.

## УДИРТГАЛ

Төмөр замын салбар нь тухайн улс орны нийгэм, эдийн засагт чухал байр суурь эзлээд зогсохгүй хөрш зэргэлдээ орнууд болон бүсийн улс орнуудын дэд бүтэц, стратегийн асуудалд нөлөөлж байдаг. Монгол улсын газар зүйн байрлал нь Зүүн Азийг Европ тивтэй холбох гол байрлалд оршдог бөгөөд газар нутгаараа транзит тээвэр хийлгэвэл ихээхэн хөрөнгө хугацаа хэмнэх боломжийг хөрш орнууддаа олгох геополитикийн ач холбогдолтой. Төв азийн бүс нутагт үндсэн 6 замын чиглэл байдаг.

---

<sup>1</sup> Ranjit Kumar. Research methodology. 2014

Эдгээрийн нэг нь манай орны нутаг дэвсгэрийг босоо тэнхлэгээр дайран өнгөрч буй Транс-Монголын төмөр зам болон түүнийг дагасан авто зам юм.

### **Сэдвийн хүрээнд тулгамдаж буй асуудлууд:**

- Ковид -19 цар тахлын хямралын үе дэх улс орны эдийн засгийн аюулгүй байдлын асуудал: Хятад улс хилээ хаасантай холбоотой тээвэрлэлтийн асуудал тулгарч байна. Төмөр замын зөвхөн 3 гарц идэвхтэй байсан нь цар тахлын үед урд хөрш гарцаа хаасантай холбоотой бэрхшээл үүссэн. Тиймээс Автозамын гарцаас гадна Төмөр замын гарцуудыг олноор барьж байгуулах, ашиглалтанд оруулах 2 улсын хоорондох төмөр замын төсөл хөтөлбөрүүдийг эрчимжүүлэх зорилгоор “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-ыг Засгийн газраас хэрэгжүүлж байна.
- Төмөр замын гол шугамд шинэчлэл хийгдээгүй удааширнаас ачаа тээвэрлэлт саатах, вагон хомсдолд орох, нэвтрүүлэх хүчин чадал муу.<sup>2</sup> Үүнд: 1110 км-70 гаруй өртөө байдаг. ОХУ-БНХАУ чиглэлд транзит ачаа 5-8 хоног зарцуулдаг.Тээвэрлэлтийн зардал контейнэр (20тн) 2555-2710 ам.долл. Ачаалал дийлэхгүй байна.

## **1. ОХУ-МОНГОЛ УЛСУУДЫН ТӨМӨР ЗАМЫН ХАМТЫН АЖИЛЛАГААНЫ ТҮҮХ**

### **ОХУ-ын төмөр замын хөгжил**

ОХУ-ын төмөр замын түүх 1834 оноос эхэлдэг. Николай I хаанд Франц инженер өргөн уудам нутагтай улсад төмөр зам барих нь хурдан тээвэр ашиглаж холыг ойртуулах санаа өгч, 1836 онд Санкт-Петербург-Царскосельская хооронд анхны уурын галт тэрэг хөдөлжээ. 1945 онд өөрийн уурын зуухын хөдөлгүүрийг хийж эхэлсэн бөгөөд, 19-р зууны дунд үеэс төмөр зам хурдацтай хөгжиж эхэлсэн. 1857 оноос Транс-Сибирийн чиглэлийн төмөр замыг барьж эхэлсэн. Дэлхийн 2-р дайны үед ч төмөр замын бүтээн байгуулалт зогсоогүй юм. Одоо байгаа төмөр замын сүлжээний 80 хувь 1917 оноос өмнө баригдсан байдаг. ЗХУ-ын үеийн хамгийн том төмөр замын сүлжээ бол Сибирийн хөгжилд шинэ түлхэц өгсөн Байгаль-Амурын магистраль (1974-1984) юм.

Өнөөдөр ОХУ-ын төмөр замын суурь бүтцийн уртын хэмжээгээрээ дэлхийд 3-р байранд ордог. 1-р байрт АНУ 151,7 мянган км, 2-р байрт БНХАУ 124,0 мянган км төмөр замын уртаар тус тус ордог байна. Цахилгаанжсан төмөр замын уртаараа дэлхийд 1-р байрт ордог. 2019 оны байдлаар нийт 85 мужын 80 мужийг төмөр замтай холбосон. Оросын хамгийн том төмөр замын компани бол "Оросын төмөр зам" ХК (РЖД) юм. Оросын төмөр замын сүлжээнээс гадна зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийг бусад төмөр замууд - Крымын төмөр зам, Якутын төмөр зам, Норильскийн төмөр г.м замын компаниуд гүйцэтгэдэг.

ОХУ-ын төмөр замаар 34 төрлийн ачаа тээвэрлэдэг. Тухайлбал: 2019 онд нийт 1278.1 сая тонн ачаа тээвэрлэсний 372 сая тонн нь нүүрс байна. Төмөр замын гол

---

<sup>2</sup> ЭЗК судалгаа 47 хуудас

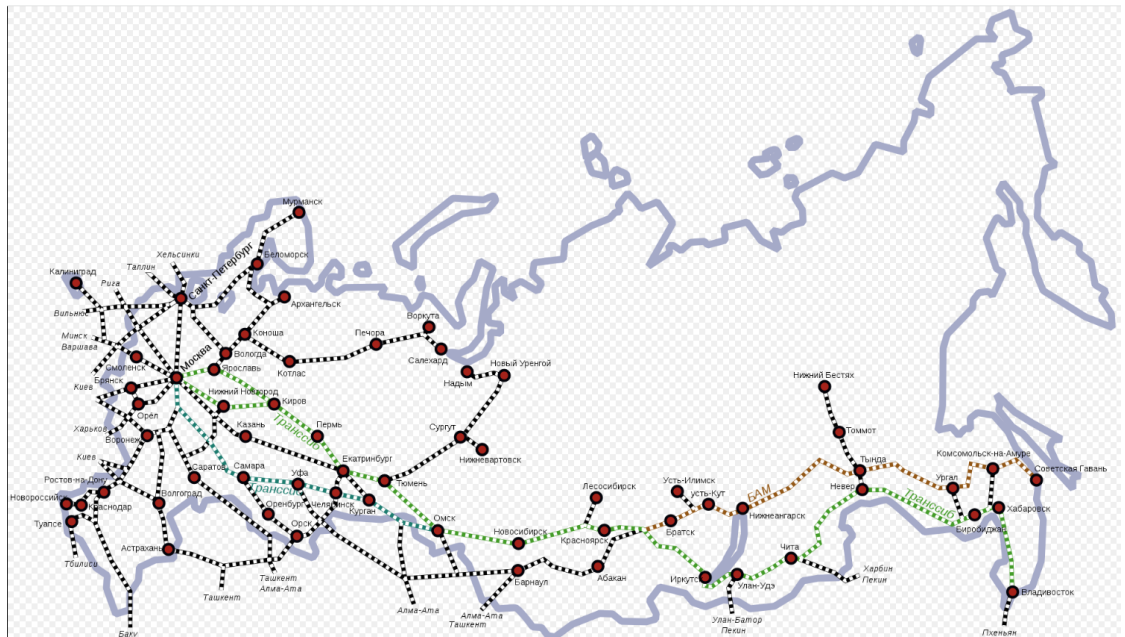
үйлчлүүлэгчид нь төмөрлөгийн үйлдвэрүүд, түлш эрчим хүчний цогцолборын үйлдвэрүүд, автомашины үйлдвэрүүд, төрөл бүрийн бэлэн бүтээгдэхүүн, тоног төхөөрөмж юм.

Зураг 1. ОХУ-ын анхны төмөр зам, уурын хөдөлгүүр 1836 он



Эх сурвалж: <http://rzd-epoch.ru/history/>

Зураг 2. ОХУ-ын төмөр замын өнөөгийн сүлжээ



Эх сурвалж: Wikipedia

2018 оны статистикаар ОХУ-ын 122,0 мянган км урт төмөр замтай. Үүнд нийтийн эзэмшлийн төмөр зам 86,6 мянган. км ба 44,1 мянган км замыг цахилгаанжуулсан.

### Монгол улсын төмөр замын хөгжлийн түүх

Монголын төмөр замын анх 1938 онд Улаанбаатар - Налайхын хооронд нарийн төмөр зам тавигдаж, түүн дээгүүр уурын галт тэрэг давхиж эхэлжээ. Улаанбаатар - Налайхын төмөр замын гол үүрэг нь нийслэлийн үйлдвэр аж ахуйн газрууд, байгууллага, хүн амыг нүүрсээр хангах явдал байсан юм. Улаанбаатар - Налайхын төмөр замын урт 43 км, нарийн царигийн (өргөн нь - 750 мм) төмөр зам байжээ.

Зураг 3. 1939 онд Улаанбаатар-Налайх өртөөнд анх аялсан төмөр замын уурын хөдөлгүүр



На фото — предположительно процесс погрузки угля на станции Налайх в конце 30-х годов

Эх оронд аюул нүүрлэсэн жилүүд болох өнгөрсөн зууны 30-аад оны сүүлчээр, тухайлбал 1938 - 39 онуудад манай улсын дорнод хязгаарт цэргийн зориулалттай төмөр зам баригдав. Энэ нь одоогийн Эрээнцав - Баянтүмэнгийн төмөр зам юм. Энэ төмөр зам Халх голын байлдааны үйл ажиллагаанд стратегийн чухал үүрэг гүйцэтгэсэн юм. Эрээнцав - Баянтүмэнгийн салбар замын одоогийн урт нь 268 гаруй км болно. 1946 онд БНМАУ болон ЗСБНХУ -ын хооронд байгуулсан хамтын ажиллагааны тухай гэрээний дагуу ЗХУ-ын Наушки өртөөнөөс БНМАУ-ын нийслэл Улаанбаатар хот хүртэл тавигдах төмөр замын барилгын ажил 1947 онд эхлэв. Цаг уурын эрс ширүүн нөхцөл, дайны дараахь хэцүү, юм юмаар тарчиг үед зөвлөлтийн мэргэжилтэн, ажилчид богино хугацаанд хайгуул зураг төслийн ажлыг гүйцэтгээд, барилгын ажилдаа оржээ. Төмөр замын барилгын ажил 1947 онд эхлээд хоёр жилийн хугацаанд Наушки - Улаанбаатарын 400 км урт шугамыг барьж дуусгажээ.

УБТЗ нь Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд бодитой хувь нэмэр оруулдаг тээврийн тэргүүлэгч байгууллага юм. УБТЗ ХНН-ийг ОХУ, Монгол Улсын Засгийн

газрууд хувь тэнцүү эзэмшдэг бөгөөд Монгол Улсын төмөр замын нийт сүлжээний 90 гаруй хувь нь УБТЗ-ын эзэмшилд байдаг. Мөн өөрийн зүтгүүр, вагоны парк, засвар үйлчилгээний төвүүдтэй. УБТЗ нь Монгол Улсын импорт, экспортын ачаа тээврийн 70 гаруй хувийг зөвхөн дангаараа гүйцэтгэдэг, дэлхийн томоохон зах зээл болох Ази, Европыг холбосон төмөр замын хамгийн дөт гүүр гэдгээрээ давуу талтай. Монголын төмөр замын нийт урт нь одоо 1922 км.

Хүснэгт 1. Монгол улсын төмөр замын салбарын түүхэн хөгжлийн товчоон

| ОН   | ҮЙЛ ЯВДЛУУД   |
|------|---|
| 1938 | Улаанбаатраас-Налайх өртөө хүртэл 43 км нарийн царигтай төмөр замыг анх ашиглалтад оруулсан. Налайхын уурхайгаас нүүрс Улаанбаатарт ДЦС-руу тээвэрлэх зорилготой.                 |
| 1939 | Эрээнцав – Баянтүмэнгийн чиглэлийн 268 км төмөр зам баригдав.   |
| 1949 | “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийг байгуулах тухай БНМАУ-СССР улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт гарын үсэг зурж, анхны галт тэрэг хөдөлгөх ёслол болсон. |
| 1952 | ЗСБНХУ, БНХАУ, БНМАУ-ын нутгаар дамжин өнгөрөх төмөр замын шууд харилцааг эхлүүлэх тухай гурван улсын Засгийн газар хоорондын гурван талт хэлэлцээрт гарын үсэг зурав.            |
| 1953 | Төмөр замын техникумыг барьж, ашиглалтанд оруулав.  |
| 1956 | БНХАУ, ОХУ, БНМАУ-ыг шууд холбосон төмөр зам нээгдэв.   |
| 1956 | Баянтүмэн чиглэлд төмөр замын шугам нээгдсэн.   |
| 1958 | Анхны төмөр замчдын сонин нийтлэгдсэн.  |
| 1975 | Улаанбаатар-Москва чиглэлд анхын төмөр замын зорчигч суудлын галт тэрэг явуулсан.   |
| 2010 | Төрөөс төмөр замын салбарт баримтлах бодлогыг баталсан.   |
| 2016 | ОХУ-БНХАЯ-МОНГОЛ улсын хооронд эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр баталсан. Баруун, Зүүн, Төв, Хойд бүсийн төмөр замыг хөгжүүлэх зорилтууд тодорхойлсон.                    |
| 2020 | Алсын хараа 2050 Монгол улсын хөгжлийн бодлого батласан.Төмөр замын салбарт хөгжүүлэх зорилтуудыг баталсан.   |

*Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулсан.*

- **1949 он** Наушки-Улаанбаатарын чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орж, Монгол-Зөвлөлтийн хоорондын төмөр замын тээвэрлэлтийг зохицуулах дүрмийг 1950 оны 5 дугаар сард ЗХУ-ын Чита хотод зохион байгуулагдсан хоёр орны төмөр замын төлөөлөгчдийн зөвлөгөөнөөр батлан хэрэгжүүлж эхэлснээр “Улаанбаатар төмөр зам” нийгэмлэгийн гадаад харилцаа, хамтын ажиллагааны үндэс суурь нь анх тавигджээ.
- **1953-1956** оны хооронд чухал ач холбогдол бүхий олон үйл явдал болсны дотор төмөр замын салбарын удирдах дээд байгууллага буюу тухайн үеийн БНМАУ-ын Тээвэр, холбооны яам өөрийн улсыг төлөөлөн БНПУ-ын Варшав хотноо төвтэй Төмөр замуудын хамтын ажиллагааны байгууллага (ОСЖД)-д элсэн орсноор Монголын төмөр зам олон улсын харилцаанд ачаа, зорчигч тээвэрлэх болж уг байгууллагын холбогдох олон улсын гэрээ, хэлэлцээрүүдийг (СМПС, СМГС, ЕТТ зэрэг) олон улсын харилцааны тээвэрт ашиглах болсон. Түүнчлэн Монгол-

Оросын ба Монгол-Хятадын хилийн төмөр замуудын хэлэлцээрүүд байгуулагдан мөрдөж эхэлснээр хилийн төмөр замуудын комиссын хамтарсан зөвлөгөөнийг жил бүр зохион байгуулан тухайн замууд хоорондын тээвэрлэлтийн явцыг дүгнэн хэлэлцэж, цаг үеийн тулгамдсан асуудлуудыг шийдвэрлэж ирсэн.

- **УИХ-ын 2010 оны 32 дугаар тогтоолоор** “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ыг баталсан. Төмөр замын нэгдсэн сүлжээг өргөжүүлэх, томоохон уул уурхайн ордуудыг ашиглах, тус ордуудаас бүтээгдэхүүн экспортлох зорилгоор ойролцоогоор 5600 км төмөр замын сүлжээг хэд хэдэн үе шаттайгаар бариж байгуулахаар шийдвэрлэсэн. Төмөр замын бодлогын зорилго Монголын уул уурхайн салбарыг дэд бүтцийн хөгжлийн үйл явцтай уялдуулан эдийн засгийн хувьд үр ашигтай, байгаль орчинд ээлтэй байдлаар дэмжих, төмөр замын хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд оршино. Монгол Улсын Засгийн газрын 2012 оны 121 дүгээр тогтоолоор Төмөр замын бодлогын 1 болон 2-р үе шатны төмөр замын суурь бүтцийг барих тусгай зөвшөөрлийг МТЗ-д олгосон. Мөн ЗГ-ын 2013 оны 28 дугаар тогтоолоор, дээр дурдсан төмөр замын суурь бүтцийг “барих-ашиглах-шилжүүлэх” концессыг “Монголын төмөр зам” ТӨХК-д олгосон байна.

Монгол Улс 2019 оны байдлаар нийт гадаад худалдааныхаа 77 хувийг хоёр хөрш улстай хийсэн. Үүнээс Хятадад 64 хувь, ОХУ-д 13 хувь ногддог.

Хүснэгт 2. Монгол Улсаас ОХУ, БНХАУ-тай хийсэн худалдааны хэмжээ /1000 ам.доллар/

| Улс   | 2016 он     | 2017 он     | 2018 он     | 2019 он     |
|-------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ОХУ   | 55,769      | 66,661.07   | 85,936      | 68,093.3    |
| БНХАУ | 3,901,619.6 | 5,307,431.8 | 6,542,824.8 | 6,789,765.2 |

Эх сурвалж: Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан

Монгол улс гадаад худалдааны нийт хэмжээ 2016-2019 онд 67 хувиар өссөн. Гадаад худалдааны эргэлт нэмэгдэж буй шалтгаан үндсэндээ Хятад улстай хийж буй худалдаа, нүүрсний экспорт 2016 онтой харьцуулахад 2019 онд 1,7 дахин нэмэгдсэнтэй холбоотой. Бусад төрлийн барааны экспорт нэмэгдэж байгаа, гэхдээ хэмжээ маш бага байна. ОХУ-та хийж буй худалдаа дорвитой нэмэгдээгүй байна.

## 2. МОНГОЛ УЛСЫН ТӨМӨР ЗАМЫН ХӨГЖЛИЙН ТӨСӨЛ ХӨТӨЛБӨРҮҮД

Монгол улсын эдийн засаг нийгмийн хөгжлийн төсөл хөтөлбөрүүд дээр дүн шинжилгээг дараах байдлаар хийлээ.

Хүснэгт 3. Монгол улсын төмөр замыг хөгжүүлэх хөгжлийн бодлого, хөтөлбөрүүд

| №  | Төрийн хөгжлийн бодлого, төсөл хөтөлбөрүүд | Төмөр замын төсөл хөтөлбөрүүд | Хэрэгжүүлэгч байгууллага |
|----|--|-------------------------------|--------------------------|
| 1. | Монгол-Орос-Хятадын Эдийн                  | Төмөр замын төв коридор       | УБТЗ ХНН                 |
|    |  | Төмөр замын хойд коридор      | УБТЗ ХНН                 |
|    |  | Төмөр замын зүүн коридор      | МТЗ ТӨХК                 |

|    |   |  |                                     |
|----|---|--|-------------------------------------|
|    | <i>засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр</i><br><br>(2016.6.23)  | Төмөр замын баруун коридор   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Төмөр замын далайн эрэг-1 БНХАУ Тяньжин боомт  | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Төмөр замын далайн эрэг-2 Хойд солонгос Ражин боомт  | УБТЗ ХНН                            |
|    |   | Москва-Бээжин чиглэлийн хурдны галт тэрэг  | Судалгааны шатанд                   |
| 2. | <i>Алсын хараа – 2050 Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого</i><br><br>(УИХ 2020 оны 52 дугаар тогтоол) | Тавантолгой-Гашуун сухайт 267км  | Тавантолгой төмөр зам ХХК           |
|    |   | Нарийнсухайт-Шивээхүрэн 45.5 км  | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Богдхан төмөр зам 144,9 км   | Боди интернэшнл ХХК                 |
|    |   | Эрдэнэт-Овоот 542 км   | УБТЗ ХНН                            |
|    |   | Хөөт-бичигт 234,1 км   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Зүүнбаян-Ханги 281 км  | Trans line ХХК                      |
| 3. | <i>Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030</i><br><br>(УИХ 2016 оны 19 дугаар тогтоол)           | Замын-Үүдийн логистикийн төв   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Ухаахудаг-Гашуун сухайт  | Тавантолгой төмөр зам ХХК           |
|    |   | Эрдэнэт-Овоот  |                                     |
|    |   | Богдхан төмөр зам  | Тавантолгой төмөр зам ХХК           |
|    |   | Бүсүүдийн төмөр зам барих  | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Замын-үүдийн логистикийн төв байгуулах   | Бүс нутгийн ложистикийн төв (ШАЦ-1) |
| 4. | <i>Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого</i><br><br>(УИХ 2010 оны 32 дугаар тогтоол)           | Төмөр замын сүлжээ, суурь бүтцийг өргөжүүлэх   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замын тээврийн сүлжээг ашиглан гуравдагч зах зээлд хүрэх (Коридорын төслүүд)   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээтэй болох;<br>(Даланзадгад-Тавантолгой; Сайншанд-Баруун урт-Хөөт)   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Төмөр замын салбарт бүтцийн шинэчлэлт хийж, төмөр замын тээврийн салбарын менежментийг боловсронгуй болгох;<br>(Төмөр замын зам, барилгын механикжсан анги” салбар байгуулан ажиллаж байна.) | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Ази-Европыг холбосон өрсөлдөх чадвартай дамжин өнгөрүүлэх тээврийн шинэ замнал /маршрут/ бий болгох;   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Ажлын байр бий болгох, нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийг дэмжих, худалдан авагч улсуудтай олон талт хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх.   | МТЗ ТӨХК                            |
|    |   | Сүхбаатар-Замын-Үүд чиглэлийн төмөр замын төв коридорыг шинэчлэн сайжруулах, хос замтай болгох төсөл   | УБТЗ ХНН                            |
| 5. |   | Эрэнцав-Баянтүмэн чиглэлийн 238 км төмөр замыг шинэчлэн, сайжруулах төсөл  | УБТЗ ХНН                            |



|  |  |                     |
|--|--|---------------------|
| <b>Шинэ сэргэлтийн бодлого</b><br><br>(УИХ 2021 оны 106 тогтоол) | Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн 226.9 км төмөр зам                  | Trans line ХХК      |
|  | Чойбалсан-Хөөт чиглэлийн 192 км төмөр зам                    | МТЗ ТӨХК            |
|  | Хөөт-Бичигт чиглэлийн 234.1 км төмөр зам                     | МТЗ ТӨХК            |
|  | Сайншанд-Баруун-Урт-Хөөт чиглэлийн 394 км төмөр зам          | МТЗ ТӨХК            |
|  | Арцсуурь-Нарийнсухайт-Шивээхүрэн чиглэлийн 1255 км төмөр зам | МТЗ ТӨХК            |
|  | Гашуунсухайт-Ганцмод хил холбох төсөл                        | Тавантолгой ХХК     |
|  | Тавантолгой-Цогтцэцийг төмөр замаар холбох төсөл             | Тавантолгой ХХК     |
|  | Богдхан 144.6 км төмөр замын төсөл                           | Боди интернэшнл ХХК |

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулсан.

### Монгол-Орос-Хятадын Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр

Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ гурван улс 2016 онд уг хөтөлбөрийг баталж, хөтөлбөрт тусгагдсан 32 төслөөс 7 нь төмөр замын тээврийн дэд бүтцийн чиглэлийг хамаарч байна.

Хүснэгт 4. Монгол-Орос-Хятадын Эдийн засгийн коридорын төмөр замын төслүүд

| № | Хэрэгжүүлэх төслүүд        | Төслийн явц   | Бүс нутаг  | Маштаб  |
|---|----------------------------|---|--|---------|
| 1 | Төмөр замын төв коридор    | План реконструкции и обновление железной дороги разработал "Мосгипротранс" холдинг.   | Улаан-Уд - Наушки-СБ-УБ-Замын-Үүд-Эрэн             | 1815 км |
| 2 | Төмөр замын хойд коридор   | Заключен договор концепсии с "Northern Railways" Co., Ltd.  | Эрдэнэт-Овоо                                       | 542 км  |
| 3 | Төмөр замын баруун коридор | В 2022 "МТЗ" государственные компании начнут строить. Идёт отбор инвестеров.  | Цагаантолгой-Арцсуурь-Нарийнсухайт-Шивээхүрэн-Сэхэ | 1255 км |
| 4 | Төмөр замын зүүн коридор   | В 2022 "МТЗ" начнут строить. Идёт отбор инвестеров. Исследование было проведено китайской компанией Baishin Railway Co., Ltd. | Эрэнцав-Чойбалсан-Хөөт-Бичигт                      | 625 км  |
| 5 | Тяньжин боомт              | На стадии исследования и инвестиционных переговоров. (развитие Транссибирский ж.д линии)                                      | Замын-Үд-Эрээн-Улаанчаб-Бээжин-Тяньжин             | 600 км  |
| 6 | Раджин боомт               | Проектирование терминала РЖД в порту Раджин началось в 2008 году с предварительной концепции-Угольного терминала.             | Туманган-Раджин                                    | 54 км   |

|   |   |                   |                  |         |
|---|---|-------------------|------------------|---------|
| 7 | Москва-Бээжин чиглэлийн хурдан галт тэрэг | Судалгааны шатанд | Москва-УБ-Бээжин | 4635 км |
|---|---|-------------------|------------------|---------|

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулсан.

**Төмөр замын төв коридор:** Төв коридор хамгийн өндөр эдийн засгийн ашиг өгөх тооцоотой гарсан. Одоогийн байдлаар төмөр замын төв коридорыг иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх ажил судалгааны шатанд явж байна. Тээврийн дэд бүтцийн ажлууд дотор төмөр замын төв коридорын шинэчлэлийн ажил хөрш хоёр улсын дэмжлэгийг авч байгаа. Коридорын Монголын нутаг дэвсгэр дэх хэсгийг шинэчлэн хөгжүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулж дуусгасан. Төмөр замын төв коридорыг иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх нь гурван улс тус бүрдээ өөр эерэг үр дүнг эдийн засагт авчирна хэмээн тооцоолж байна. Монгол Улсын хувьд төмөр замын төв коридорыг иж бүрэн шинэчлэх нь дамжин өнгөрөх ачаа тээврээс олох орлогыг нэмэгдүүлэхийн зэрэгцээ дотоодын эдийн засгийн нөхцөл байдлыг сайжруулахад чухал ач холбогдолтой.

**Төмөр замын Хойд коридор:** “Эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийн хүрээнд нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэх төслүүдийн жагсаалтад “Хойд” болон “Зүүн” коридорын төслүүдийг оруулах саналыг монголын талаас дэвшүүлж ирсэн. Хэрэв хойд коридор ашиглалтанд орвол төв коридорын ашиглалт нэмэгдэж, ашигт ажиллагаа сайжирна. Австралийн хөрөнгийн биржид бүртгэлтэй “Аспайр Майнинг” компанийн охин компани болох “Northern Railways” компани Эрдэнэт-Овоот чиглэлийг төмөр замын төслийг хэрэгжүүлэх 30 жилийн Концессийн гэрээг Үндэсний хөгжлийн газартай 2018 онд байгуулсан. Хойд коридорын ач холбогдол Сибирийн Холбооны Дүүрэг (Сибирский федеральный округ)-т хамгийн өндөр байна. Хойд коридор ашиглалтад орсноор Сибирийн бүс дэх хот, мужийн Монгол Улстай харилцах гадаад хамтын ажиллагаа идэвхжинэ. Төмөр замын зүүн коридорыг Монгол Улс эдийн засгийн ач холбогдлоороо Төвийн коридорын дараа орно гэж үзэж байгаа. Төмөр замын зүүн коридор одоо буй ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замын шугамаас 320 км дөт. Гэхдээ өрсөлдөх чадвартай байхын тулд ачаа бараанд тавьж буй хяналт, хил нэвтрэх хугацаа, нарийн цариг өргөн цариг хоорондын шилжилт, шилжүүлэн ачих дамжлага зэрэг хүчин зүйлсийг шийдэх шаардлагатай. Тиймээс бусад хүчин зүйлсийг сайжруулж байж зүүн коридорын өөрийн өрсөлдөх чадвар нэмэгдэнэ.

Зураг 4. Төмөр замын хойд коридор буюу ОХУ-н Сибирийн бүсэд байрлах нүүрсний уурхайн байршил



Эх сурвалж: <https://www.eastrussia.ru/material/trudnosti-koridora/>

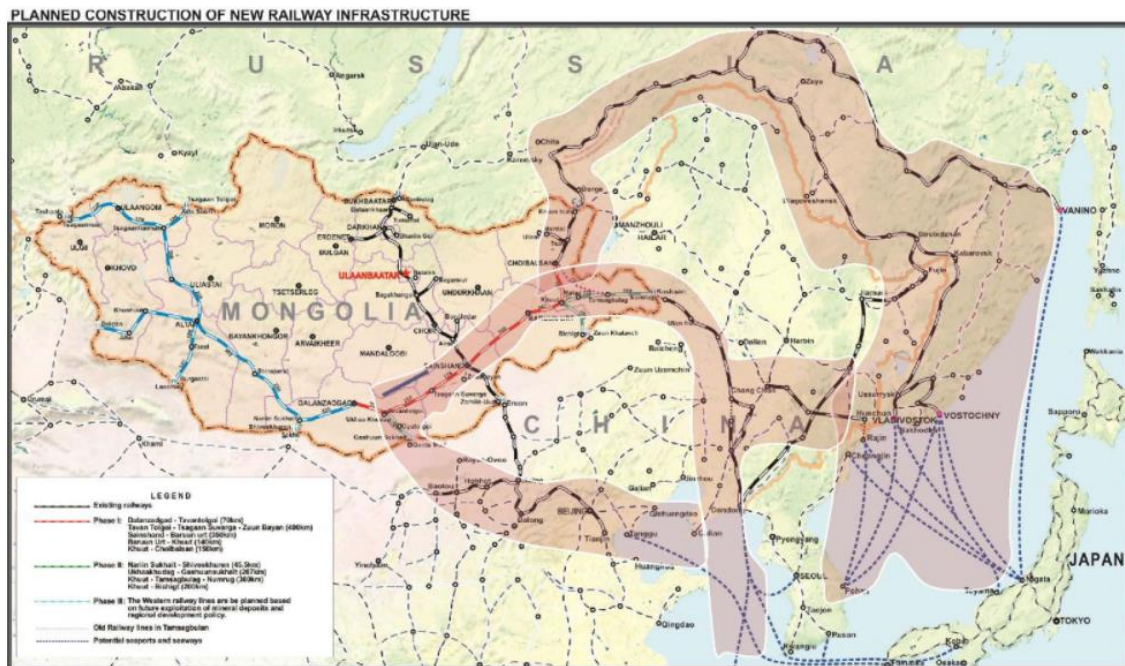
**Төмөр замын Зүүн коридор:** ОХУ-ын хувьд нэг талаас Сибирийн бүс болон тухайн газар нутаг дахь түүхий эдийг илүү дөт замаар БНХАУ-д нийлүүлэх сонирхолтой. Мөн ОХУ-д БНХАУ-аас гаралтай Европ руу чиглэсэн ачаа барааг дамжуулан тээвэрлэх сонирхол бий. БНХАУ-ын гол сонирхол бол ОХУ гэхээс илүү Европын Холбооны зах зээл юм. Дорнын салхинд туугдах нүүрсний цуваа: Оросын нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх тэргүүлэх чиглэл бол Ази, Номхон далайн бүс нутгийн орнууд юм. Оросын төмөр замууд нь эргээд БАМ болон Транссибирийн төмөр замыг шинэчлэх, хүнд даацын нүүрсний галт тэрэгний хөдөлгөөнийг хөгжүүлэх боломжийг олгодог технологиудыг нэвтрүүлэх арга хэмжээ авч байна. ОХУ-аас зүүн чиглэлд экспортлох нэмэлт хэмжээг нэмэгдүүлэхийн тулд зүүн туршилтын талбайг шинэчлэх, Монгол улсын хувьд Зүүн бүсийн босоо чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийг шинээр барих зорилтуудыг тавьсан. 2020 онд түүний БАМ болон транс сибирийн чиглэлийн даац 144 сая тонн, үүнээс нүүрс 122 сая тонн байна. Сэргээн босголтын дараа даац 180-190 сая тонн болж нэмэгдэнэ гэж ОХУ тооцоолж байна.

**Төмөр замын Баруун коридор:** Одоогийн байдлаар Баруун коридорын эдийн засгийн нарийвчилсан судалгааг хийгээгүй байгаа. Уг баруун коридорын эдийн засгийн ач холбогдлын асуудлыг Засгийн газар, УИХ дээр дахин ярилцаж, байр сууриа нэгтгэх шаардлагатай. Бидний зүгээс баруун коридор ашиглалтанд орсноор Монголд ирэх дотоод өгөөж бага гэж үзэж байна. Учир нь баруун коридор дайрч өнгөрөх нутагт хүн амын тоо цөөн, коридор нээгдснээр эдгээр хүн амын нэмүү өртгийн сүлжээг өргөтгөх чадавх буюу “know-how” бага, уг бүсэд одоо байгаа аж үйлдвэрлэл, уул уурхайн суурийг авч үзэхэд нэмүү өртгийн сүлжээг тэлэх хэмжээнд

хүрэхээр түвшинд байхгүй гэж үзэж байна. Мөн Баруун коридорын санхүүжилтийг шийдвэрлэхэд илүү хүндрэлтэй байж болох талтай.

**Төмөр замын бусад төслүүд:** Дээрх төслүүдээс гадна ЭЗК-ын хөтөлбөрт төмөр замын гурван төсөл бий. Нэгд, Төмөр замын тээврийн “Далайн эрэг-1” төсөл. Хоёрт, “Далайн эрэг-2” төсөл. Эдгээр төсөл судалгааны шатанд явж байна. Гуравт, Москва Бээжин чиглэлийн өндөр хурдны төмөр замын шугамыг Монгол улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан барих хэтийн боломжийг судлах төсөл бий. Энэхүү төсөл мөн адил судалгааны шатанд явж байгаа болно. Төслүүдийг урагшлуулах боломжит хувилбарууд, сорилтууд: “УБТЗ” ХНН-ийн 2030 он хүртэлх техникийн шинэчлэлийн хөтөлбөрийг Оросын “Мосгипротранс” ХНН-ээр хийлгэсэн тул Орос, Монголын талууд хүлээн авч болохуйц урьдчилсан ТЭЗҮ бэлэн болсон гэж үзэж болох талтай. Гагцхүү гурван талаар хамтарч хэрэгжүүлэхээр ярилцаж байгаа тул энэхүү хөтөлбөрийн агуулгыг Хятадын тал дэмжих эсэх, нийт коридорын Хятадын нутаг дэвсгэр дэх хэсгийн төлөвлөгөө, хөтөлбөртэй хэрхэн уялдуулах зэрэг талууд Хамтарсан ажлын хэсэг байгуулах замаар шийдэх асуудлууд хүлээгдэж байна.

Зураг 5. ОХУ-Хятад-Монгол улсын Төмөр замын бусад төслүүд

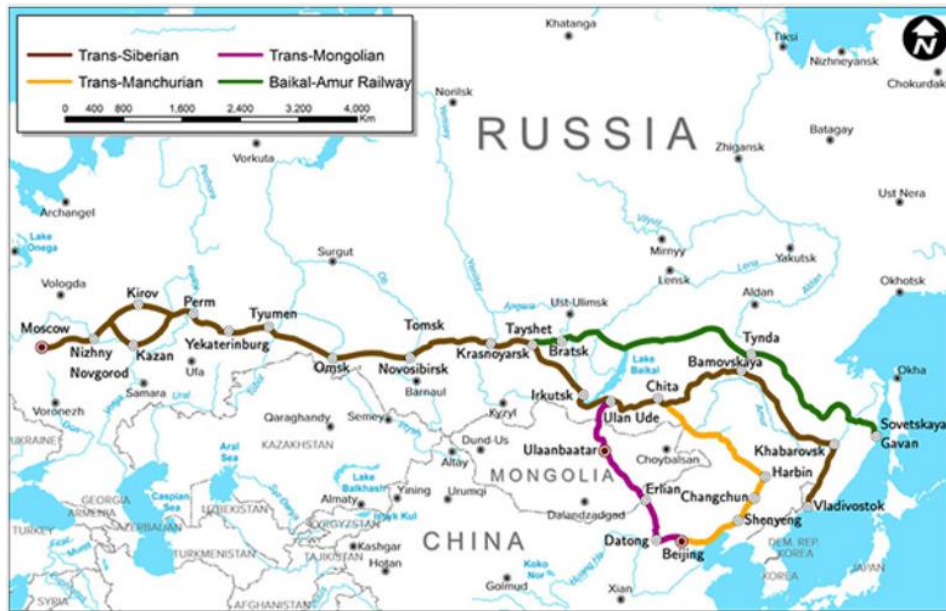


### ОХУ-ын 2036 он хүртэлх нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн төсөөлөл

ОХУ-ын экспортлогчдын ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээг нэмэгдүүлэхэд тулгарч буй гол бэрхшээл нь Байгаль-Амурын магистраль шугам (БАМ), Транссибирийн төмөр зам (TSR) -ын хязгаарлагдмал хүчин чадал, ОХУ, БНХАУ-ын хил дээрх төмөр замын түгжрэл юм. 2024 он хүртэл БАМ ба TSR-ийн хүчин чадлыг бүх төрлийн ачааг 180 сая тонн хүртэл өргөтгөх төлөвлөгөөтэй байгаа ч зүүн тийш нүүрсний тээврийн хэрэгцээг хангахад хангалттай биш юм.

Дэлхийн хамгийн урт төмөр замууд болох Хаант Оросын үед баригдсан Транс-Сибирийн төмөр зам болон Байгаль-Амар мөрний үндсэн зам нь баруун Оросыг Номхон Далайтай холбодог бөгөөд тэд сүүлд тус төмөр замуудыг өргөтгөхөөр 720 тэрбум рубль (9.8 тэрбум ам.доллар) зарцуулж байгаа нь 2024 он гэхэд 182 сая тонн нүүрс болон бусад бараа материал тээвэрлэх зорилготой байгаа юм. Төмөр замыг шинэчлэх 2013 онд эхэлсэн 520 тэрбум рублийн хөрөнгө оруулалтын ачаар тэд аль хэдийн үндсэн хүчин чадлаа хоёр дахин нэмэгдүүлж 144 сая тоннд хүргэсэн.

Зураг 6. Транс-сибирийн төмөр замын магистрал шугам



Эх сурвалж: РСМД. Евразийское обозрение

Хамгийн том нүүрсний орд газар нь Кемерово, Кузбассын бүс нутаг бөгөөд жилд 36.3 сая.тн хүчин чадалтай. 2020 оны байдлаар ОХУ-ын нүүрс экспортлох гол улсууд нь Япон, БНХАУ, Өмнөд Солонгос, Тайвань, Израйл, Нидерланд, Марокко, ХБНГУ, Польш улсууд бөгөөд Ванино Балк далайн усан боомт терминалаас 17.6 сая тонн, Мурманскийн далайн худалдааны боомтоос 9.5 сая тонн, Маалын боомтоос 2.5 сая тонн нүүрсийг дамжуулан экспортолсон байна. ОХУ нь Япон, Тайвань болон бусад орнуудад өндөр нийлүүлэлт хийх замаар Ази руу борлуулалтаа 3 сая тонноор нэмэгдүүлсэн. Буриад, Хабаровскийн уурхай, угаах үйлдвэрүүдэд өндөр чанартай бүтээгдэхүүний гарц нэмэгдсэн байна.

Зураг 6. ОХУ-ын байгалийн нөөцийн байршлийн тойм



ОХУ 2025 он хүртэл далайн нүүрс тээвэрлэлтийг 39.7 сая тн-с 56.3 сая тн хүртэл нэмэгдүүлэх, нүүрсний экспортыг Атлантын зах зээлд 17.4 сая тн-с 16.0 сая тн хүртэл бууруулах, харин Азийн зах зээлд 36.5 сая тн -с 42.5 сая тн хүртэл нэмэгдүүлж, 5-н жилийн хугацаанд Ази руу чиглэсэн экспортын хэмжээг 16%-иар нэмэгдүүлэхээр төлөвлөсөн байна. Экспортын нүүрс нь 100 хувь угааж, баяжуулсан нүүрс байна. ОХУ нь Ванино далайн боомт терминалын өргөтгөлийн 3-р үе шатыг эхлүүлсэн бөгөөд 2025 онд 40 сая тн, Маалын боомтыг 4.0 сая тн нүүрс ачилтын хүчин чадалтай болгоно.

Нүүрс тээвэрлэлтийн хэмжээ нэмэгдэж байгааг харгалзан ОХУ-ын төмөр замууд БАМ болон Транссибирийн төмөр замд хүчирхэг дизель зүтгүүрүүдийг үргэлжлүүлэн худалдаж авах. Оросын төмөр замууд нэмэлт 18 машин худалдаж авсан нь 7100 тонн жинтэй нүүрсний хүнд галт тэрэг татах боломжийг олгосон. Энэ бол үр дүнтэй арга хэмжээ, бид Зүүн сургуулилтын талбайд ачаалал ихтэй хөдөлгөөнийг үргэлжлүүлэн хөгжүүлэх хэрэгтэй.

Комсомольск-Ванино хэсэгт ачаалал маш идэвхтэй нэмэгдэж байна: 1-р сард өдөрт 10-11 галт тэрэг явж байсан бол 2-р сард 16-17 галт тэрэг явж байна. 7100 тонн жинтэй таван ийм галт тэрэг нэг галт тэрэг гаргадаг бөгөөд энэ нь 1.7-1.8 сая тонн нүүрс нэмж байгаа юм.

Хүнд даацын хөдөлгөөнийг галт тэрэгний вагоны тоог нэмэгдүүлэх, эсвэл шинэлэг вагоны тоог нэмэгдүүлэх замаар хоёр чиглэлд хөгжүүлэх боломжтой. Уралын уул уурхай, металлургийн компанийн боомт, төмөр замын төслийн хязгаарын боомтууд болон Оросын өмнөд хэсгийн боомтууд, ялангуяа Таман боомт руу нүүрс тээвэрлэх зорилготой. Якут улсад ачааны бааз байгуулах боломжтой.

Нүүрсний бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн хэмжээ нэмэгдэхийн хирээр зах зээлд хөдлөх бүрэлдэхүүний хомсдол үүсч болзошгүй. “Уралвагонзавод” компанийн маркетинг, стратеги төлөвлөлтийн тооцоолсноор гурван жилийн дотор 90 мянган шинэ инновацийн хагас вагоны нэмэлт эрэлт бий болно гэж тодорхойлжээ.

## Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого

Монгол Улсын Их Хурал 2010 онд 32 дугаар тогтоол гаргаж “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ыг баталсан. Уг бодлогод Монгол улсад шинээр баригдах төмөр замыг 3 үе шаттайгаар нийт 6600 гаруй км төмөр замыг барихаар заасан бөгөөд үүний эхний үе шатанд баригдах 1100 орчим км төмөр замын хэсэгт Тавантолгойгоос Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийг барьж байгуулахаар тусгасан байдаг. Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогын хүрээнд дараах зорилтуудыг тодорхойлжээ.

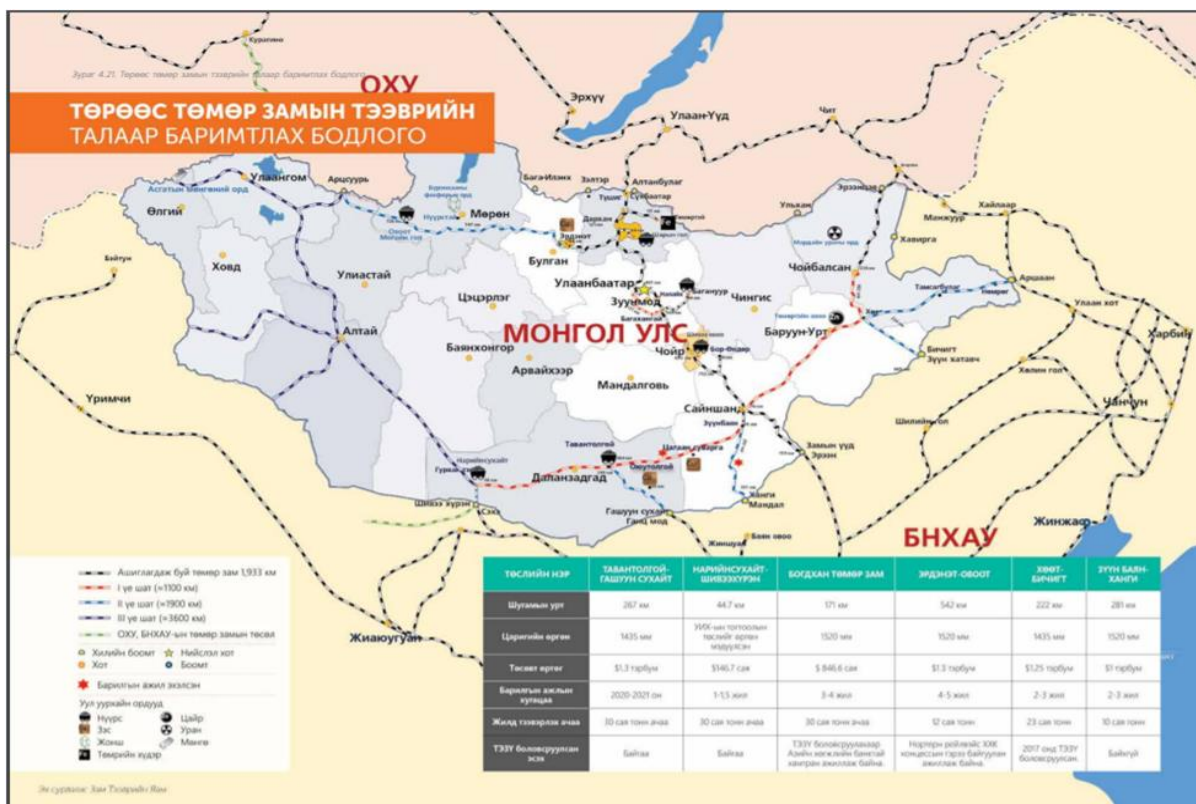
- Төмөр замын сүлжээ, суурь бүтцийг өргөжүүлэх
- ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замын тээврийн сүлжээг ашиглан гуравдагч зах зээлд хүрэх (Коридорын төслүүд)
- Төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээтэй болох;
- (Даланзадгад-Тавантолгой; Сайншанд-Баруун урт-Хөөт)
- Төмөр замын салбарт бүтцийн шинэчлэлт хийж, төмөр замын тээврийн салбарын менежментийг боловсронгуй болгох; (Төмөр замын зам, барилгын механикжсан анги” салбар байгуулан ажиллаж байна.)
- Ази-Европыг холбосон өрсөлдөх чадвартай дамжин өнгөрүүлэх тээврийн шинэ замнал /маршрут/ бий болгох;
- Ажлын байр бий болгох, нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийг дэмжих, худалдан авагч улсуудтай олон талт хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх. Дараах чиглэлд төмөр замын суурь бүтцийг барихаар төлөвлөсөн байна.

Хүснэгт 4. Төрөөс баримтлах бодлогын хүрээнд барих төмөр замын дотоод сүлжээ

| Үе шат            | Төмөр замын суурь бүтэц барих чиглэл        | Урт (км)     | Хэрэгжих хугацаа        |
|-------------------|---|--------------|-------------------------|
| I үе шат          | Таван Толгой-Цагаан Суврага-Зүүнбаян        | 400          | 2018-2022 он.           |
|                   | Сайншанд-Баруун урт                         | 350          | 2024-2027               |
|                   | Баруун урт-Хөөт                             | 290          | 2024-2027               |
|                   | Хөөт-Чойбалсан                              | 192          | 2022-2024               |
|                   | <b>I үе шатын үр дүн</b>                    | <b>1,190</b> |                         |
| II үе шат         | Нарийн сухайт-Шивээхүрэн                    | 46           | 2022 оноос эхэлж байна  |
|                   | Ухаахудаг-Гашуун сухайт                     | 267          | 2022 оны 7 сард дуусна. |
|                   | Хөөт-Тамсагбулаг-Нөмрөг                     | 380          | 2024-2027               |
|                   | Хөөт-Бичигт                                 | 234          | 2022-2024               |
|                   | <b>II үе шатын үр дүн</b>                   | <b>893</b>   |                         |
| III үе шат        | Баруун, зүүн бүсийн босоо тэнхлэгийн чиглэл | 3,600        | 2022-2026               |
| <b>Бүх үе шат</b> |   | <b>5,683</b> |                         |

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулсан.

Зураг 6. Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогын төмөр замын суурь бүтэц барих чиглэл



### Монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого -Алсын хараа-2050

Дэлхийн зах зээл дэх үнийн түвшин тогтвортой байх нөхцөл суурь хувилбараар хийсэн тооцооллоор манай улсын экспорт 2018-2030 онуудад жилд дунджаар 4.2-6.3%, импорт 4.0-6.8 хувиар өсөх хандлагатай байна. Томоохон төслүүдийг оруулсан тооцоогоор, тэдгээр төслийн нөлөөгөөр экспорт жилд 2.2-31.6 хувь, импорт 3.5-32.9 хувиар өсөж, дурдсан хугацааны туршид экспорт 2.56 дахин, импорт 2.62 дахин өсөх тооцоо гарч байна. Эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлж, экспортыг нэмэгдүүлэх нь энэхүү урт хугацааны бодлогын 9 бодлогын нэг хэсэг нь юм.

Эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлийн гуравдугаарт уул уурхай, боловсруулах үйлдвэрийн дараа тээвэр, логистикийн аж ахуйг тодорхойлсон. Үүнд төмөр замын салбарт дараах төслүүдийг зорилго болгон хэрэгжүүлэхээр оруулсан байна.

Хүснэгт 5. “Алсын хараа-2050” төмөр замын төслийн хэрэгжилт

| Төслүүд                 | Тавантолгой-<br>Гашуунсухайт | Нарийнсухайт-<br>Шивээхүрэн | Богдхан<br>төмөр<br>зам | Эрдэнэт<br>овоот | Хөөт-<br>Бичигт | Зүүнбая<br>н-Ханги |
|-------------------------|------------------------------|-----------------------------|-------------------------|------------------|-----------------|--------------------|
| Төмөр замын шугамны урт | 267 км                       | 447 км                      | 171 км                  | 542 км           | 222 км          | 281 км             |
| Царигын хэмжээ          | 1435 мм                      |                             | 1520 мм                 | 1520 мм          | 1435 мм         | 1520 мм            |



|                  |                   |                   |                    |                   |              |             |
|------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|-------------|
| Төсөв            | \$1,3 тэрбум      | \$146.7 сая       | \$846.6 мянга      | \$ 1.3 сая        | \$125 тэрбум | \$ 1 тэрбум |
| Барих хугацаа    | 2020-2021         | 1-1,5 жил         | 3-4 жил            | 4-5 жил           | 2-3 жил      | 2-3 жил     |
| ТЭЗҮ байгаа эсэх | ✓                 | ✓                 | Болов-ж бга        | Болов-ж бга       | ✓            | Х           |
| Хэрэгжилт        | Гүйцэтгэл 90 хувь | Гүйцэтгэл 90 хувь | 2022 оноос эхлэнэ. | Судалгааны шатанд | 2022 оноос   | 2022 оноос  |

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулсан

## Шинэ сэргэлтийн бодлого

Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 12 дугаар сарын 30-ны өдрийн 106 дугаар тогтоолоор “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-ыг баталж төмөр замын салбарт хэрэгжүүлэх дараах төслүүдийг баталсан байна.

- Хилийн боомтуудыг төмөр замаар үе шаттайгаар бүрэн холбон, тээвэр, логистикийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэн ачаа тээврийн урсгалыг сайжруулж, цаашид транзит улс болох суурь нөхцөлийг бүрдүүлнэ;
  - Баруун болон зүүн босоо тэнхлэгийн төмөр замын төслүүдийг эрчимжүүлнэ;
  - Шинээр дотоодын төмөр замын сүлжээг байгуулна гэж тус тус заасан. Боомтууды хатуу зөөлөн дэд бүтцийг хөгжүүлэн ачаа болон зорчигч нэвтрүүлэх хүчин чадлыг дээшлүүлэх, экспортыг нэмэгдүүлэх зорилгын хүрээнд шинээр 3358 км төмөр зам барьж ашиглалтад оруулан 13 аймагт төмөр замын дэд бүтэцтэй болно гэж зорилго тавьсан. Энэ зорилгоор 10 шинэ төсөл хэрэгжүүлнэ.
1. Сүхбаатар-Замын үүдийн чиглэлийн төмөр замыг шинэчлэн сайжруулах, хос замтай болгох 2022-2030 он
  2. Эрээнцав-Баянтүмэн 238 км төмөр замыг сэргээн сайжруулах 2023-2026 он
  3. Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн 226.9 км төмөр зам барих 2022-2023 он
  4. Чойбалсан -Хөөт чиглэлийн 192 км төмөр зам барих 2022-2024 он
  5. Хөөт-Бичигт чиглэлийн 234.1 км төмөр зам барих 2022-2024 он
  6. Сайншанд-Баруунурт-Хөөт чиглэлийн 394 км төмөр зам барих 2024-2027 он
  7. Арцсуурь-Нарийнсухайт-Шивээхүрэн чиглэлийн 1255 км төмөр зам барих 2022-2026 он
  8. Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн 415.9 км төмөр зам барих 2022 он
  9. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн 226.5 км төмөр зам барих 2022 он
  10. Богдхаан төмөр зам 144.6 км барих 2022-2024 онд барина.

Зүүн, баруун коридорын төслийн төмөр зам баригдснаар 230 ашигт малтмалын орд газрын 100 сая.тн ачааг тээвэрлэж, 5,6 тэрбум ам.долларын орлого олно. Энэхүү төслийн ажлууд ашиглалтад орсноор 13,0 мянган ажлын байр, 20-30 мянган түр ажлын байр бий болох юм. Эдгээр 10 төслийн 7 төслийн 2944 км төмөр замын суурь бүтэц барих төслийг Монголын төмөр зам ТӨХК нь 2030 он хэрэгжүүлэх юм.

## ДҮГНЭЛТ

Дэлхийн улс орнууд үндэсний төмөр замын сүлжээгээ бүс нутаг, олон улсын сүлжээтэй холбох болон олон улсын төмөр замын байгууллагын гишүүнчлэлд идэвхтэй оролцох бодлого, стратегийг эрчимжүүлэх боллоо.

Оросын хувьд төмөр замыг Дорнод Монгол хүртэл сунган тавьснаар Монгол дахь нөлөөгөө сулруулахгүй хэвээр хадгалах сонирхолтой. Түүнчлэн ОХУ “Төмөр замын тээврийг 2030 он хүртэл хөгжүүлэх стратеги”-ийг баталж, Транссибирийн төмөр замыг шинэчлэн барихаар төлөвлөж байгаа бөгөөд Оросын Евразийн нутгийг дамнасан транзит тээврийн маршрутыг тогтоож, Оросын Сибирь болон Алс Дорнодын бүс нутгийн төмөр замын тээвэрлэх чадварыг нэмэгдүүлэхийг зорьж байна. Монголын төмөр замын 50%-ийг эзэмшдэгийн хувьд “Оросын төмөр зам” ХНН төмөр замын үйл ажиллагаанд онцгой эрх үүрэгтэй оролцдог.<sup>3</sup>

Монголын Зам, тээврийн яам “Оросын төмөр зам” ХНН-тэй 2014 оны 2-р сараас эхлэн хэлэлцээ хийж, “Улаанбаатар төмөр замын шинэчлэл, хөгжлийн стратегийн түншлэлийн хэлэлцээр”-ийн төслийг бэлтгэн, 2014 оны 9 дүгээр сарын 3-нд ОХУ-ын хэрэгжүүлэх зорилгоор байгуулагдсан Монгол, Орос хоёр талын ажлын хэсгийн анхны хамтарсан хурал 2015 оны 12 дугаар сарын 7-нд Улаанбаатар хотноо зохион байгуулагдсан.

Монгол Улс төмөр зам барьж байгуулах асуудлыг зөвхөн дангаараа биш, хөрш орнуудын бодлого, хөгжлийн хандлага, нөхцөл байдалтай уялдуулах нь чухал юм. Өнгөрсөн 2014-2016 онуудад Монгол, Орос, Хятадын дээд хэмжээний уулзалтуудын хүрээнд Монголын санаачилгаар “Нэг бүс нэг зам”, “Евразийн эдийн засгийн холбоо”, “Талын зам” санаачлагыг нэгтгэн уялдуулах хэлбэрээр гурван улс эдийн засгийн коридорт хамтран ажиллах хөтөлбөр боловсруулсан. Улмаар 2016 оны 6 дугаар сард Узбекистан улсын нийслэл Ташкент хотноо болсон Төрийн тэргүүнүүдийн гурван талт уулзалтаар гурван улсыг холбосон “Эдийн засгийн коридор” байгуулах тохиролцоонд хүрч, хөтөлбөрийг баталсан.

Сүүлийн жилүүдэд Монгол Улсын эрдэс баялгийн салбар эрчимтэй хөгжиж, томоохон ордуудыг шинээр нээж илрүүлснээр эдгээр орд газруудын эрдэс баялгийг зөөх, тээвэрлэхэд төмөр замын сүлжээ байгуулах, шинэчлэх явдал төмөр замын эдийн засгийн нэвтрүүлэх чадварт нөлөөлөх чухал хүчин зүйл болж байна. Өнөөдөр Монголын төмөр зам дээд ачаалалдаа хүрсэн, төмөр зам өсөхгүй болохоор уул уурхай өсөхгүй. Тэгэхээр уул уурхайн өсөлтийн хязгаарлагч нь төмөр зам болж байгаа нь Монгол Улс уул уурхайгаас хараат биш төмөр замаас хараат болсон мэт харагдаж байна. Тухайлбал, Орос, Хятадтай холбосон төмөр замын шугаманд байгалийн болон техникийн осол гарах болон бусад хориг арга хэмжээ тавигдахад олон улсын чанартай тээвэр зогсож, бараа бүтээгдэхүүний хангамж доголдох, экспортын орлого буурах, дотоодын зах зээл дээр импортын бүтээгдэхүүний үнэ нэмэгдэх зэрэг олон эрсдэлийг ар араасаа дагуулах аюултай.

Нөгөөтэйгүүр дотоодын төмөр зам барих асуудал Оросоос хэт хамаардаг, мөн төмөр замын тээвэрт Хятадын нөлөө бий болсон, гуравдагч орны дэмжлэг авах боломж хомс тул хөрш их гүрнүүдийн нөлөөгөө тэлэх гэсэн өрсөлдөөний зэрэгцээ

---

<sup>3</sup> Монгол-Оросын улс төрийн харилцаа: Монголын эдийн засаг ба төмөр замын хөгжилд нөлөөлөх нь (Адъяагийн Нямдолжин Олон улс судлал,2020)

Орос улс төмөр зам дахь эрх мэдлийн тэнцвэртэй байдлаа ашиглан, Монгол Улсын эдийн засагт шууд болон шууд бус замаар нөлөөлөх ашиг сонирхлын улмаас төмөр замын шинэчлэл мухардмал байдалд ороход хүрсэн байна.

Шинэ сэргэлтийн бодлого нь Монгол Улсын эдийн засгийн хараат бус, бие даасан байдлыг бэхжүүлэх, коронавируст халдварын цар тахлын улмаас эдийн засагт үзүүлж байгаа сөрөг нөлөөллийг бууруулах, хөгжлийг хязгаарлагч хүчин зүйлсийг цаг алдалгүй шийдвэрлэж, “Алсын хараа-2050” урт хугацааны хөгжлийн бодлого хэрэгжүүлэх суурь нөхцөлийг бүрдүүлэх, эдийн засаг, дэд бүтэц болон төрийн бүтээмжийг сайжруулах дунд хугацааны зорилтод хөтөлбөр юм. (Сангийн яам.2021)

Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт тусгасан “Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замыг барьж дуусган, Сайншанд–Баруун-Урт–Хөөт, Хөөт–Бичигт, Хөөт–Чойбалсан, Зүүнбаян–Ханги чиглэлийн төмөр замын төслийг эхлүүлнэ” гэж заажээ.<sup>4</sup> Дотоодын эх үүсвэрт тулгуурлан Зүүнбаянгаас Таван толгой хүртэлх (ТТ-ЗБ) 416 км төмөр зам, мөн Таван толгойгоос Гашуунсухайт (ТТ-ГС) 240 км төмөр замыг эрчимтэй тавьж, 2022 оны 7 сард багтан ашиглалтанд орох төлөвлөлттэй хийгдэж байна.

## АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

1. Даш-Ёндон. (ScD) Философско-историческое обозрение монголо-российских отношений первой четверти XX В. Институт философии Монголии. Улан-Батор. 2019. 156 с
2. Актуальные вопросы истории Российско-Монгольских отношений первой четверти XX века. Иркутск, Изд. БГУЭП. 2013. 27 с
3. С.Лелеко. С чего начинались железные дороги Монголии. 2019
4. Национального статистического офиса Монголии .1212.mn. 2021
5. Nyamdorj Adiya. (PhD). Mongolian-Russian political relations: Its impact on Mongolian economy and railway development.2020
6. РСМД. Евразийское обозрение-Национальные и экономические интересы России в Монголии. 2019.
7. А.Нямдолжин.Монголын эдийн засаг ба төмөр замын хөгжилд нөлөөлөх нь. Олон улс судлал. 2020 он
8. Организационный комитет Экономический конференций Северо-Восточной Азии.Концепция транспортных коридоров Северо-Восточной Азии. 2014
9. Дорж.Т Академич, Б.Даваасүрэн (PhD).Гурван улсын эдийн засгийн коридорт Монгол улсын тээврийн дэд бүтцийн хөгжлийг уялдуулах шинэ хандлага. Мөнгө, санхүү, баялаг сэтгүүл.2020

---

<sup>4</sup> Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр (УИХ-ын 2020 оны 8 дугаар сарын 28-ны өдрийн 24 дүгээр тоот тогтоол . <https://www.legalinfo.mn/law/details/15586>

10. В.Г.Белеместнов (ScD), Лхамсурэн Наранхүү (PhD). Координизация экономического развития Монголии и приграничных регионов России. УДК 338.49
11. Н.Н.Бултатова (ScD), А.В.Алексеев канд, техн.наук.доц. Транспортно-инфраструктурное развитие Монголии в рамках проекта экономического коридора. <http://www.mongolnow.com/s-chego-nachinalis-zheleznye-dorogi-mongolii/>
12. А.П.Суходолов, д. э. н., профессор, ректор Байкальского государственного университета. Евразийское обозрение-Национальные и экономические интересы России в Монголии.
13. <https://www.eastrussia.ru/material/trudnosti-koridora/> Ю.В.Кузьмин, д.ист.н., профессор
14. <https://www.dissercat.com/content/istoriya-sotrudnichestva-rossii-i-mongolii-v-sfere-zheleznodorozhnogo-transporta-1890-e-1990/read>
- 15.