

ТЭЭВРИЙН СҮЛЖЭЭ НИЙГЭМ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ТЭНХЛЭГИЙН ТУЛГУУР БОЛОХ НЬ

Д.Базаргүр(ScD)*, Д.Хишигдорж*, Б.Цогбадрах**, Э.Баатарсүрэн*

* Нийгэм эдийн засгийн газарзүйн салбар, Газарзүй-Геоэкологийн хүрээлэн, ШУА

** Оюу Толгой ХХК

davaakhuu.khishigdorj@gmail.com

Хураангуй

В статье рассматриваются теория и понятие о каркасе, и его влияние на расселение и размещение населения, а также на социально-экономическое развитие Монголии. Причем рассмотрены два вида каркаса-опорный и отраслевой. Исследованы транспортная сеть и плотность населенных пунктов, которые являются основной опорой концепции экономического развития с помощью каркаса, и их различие в развитии вдоль вышеуказанных каркасов. Исследование проведено по материалом полевого исследования по тематической работы "Пространственная закономерность расселения и размещения населения".

Целью данной работы является выявление реального формирования концепции социально-экономического развития с помощью каркаса на территории Монголии.

Результатом исследования была показана в дальнейшем тенденция к росту выполняющей роли в развитии нашей страны и преимущества опорного каркаса.

Түлхүүр үг

Тэнхлэг, тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал

Оршил

Манай улсын байгалийн нөхцөл нөөц, нийгэм эдийн засгийн чадавхи нь орон зайд жигд бус хуваарилагдсан тул төр засгаас нутаг дэвсгэрээ жигд хөгжүүлэхийн тулд Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг 2001 онд Улсын Их Хурлын тогтоолоор баталжээ (М.Баянтөр,

В.Батцэнгэл, бусад. 2012). Гэвч хөдөө орон нутагт ажлын байр хомс болсноор нийгэм эдийн засгийн хөгжлийг даган хөдөөнөөс хот суурин руу чиглэсэн шилжих хөдөлгөөний нөлөөгөөр цөөн хэдэн суурин газарт хүн амын төвлөрөл үүсч, тэнцвэрт бус буюу нэг төвт тогтолцоог бий болгож байна. Энэхүү шилжилтийн үед хотжих үзэгдэл, хотжилтын үйл явц хурдацтай явагдаж буй мэт харагдавч засаг захиргааны нэг нэгжид ногдох хүн амын тоо өөрчлөгдөж, алслагдсан хөдөө орон нутгийн олон сум эзгүйрч байна. Тухайлбал бүх сумдын 52.7 хувь (174 сум)-ийг 3 000 хүрэхгүй хүн амтай сумд эзлэх болжээ.

Өргөн уудам нутаг дэвсгэрт цөөн хүн ам нь сийрэг суурьшсан, дэд бүтцийн хөгжил муу, хотжилт сул манай улсад нийгэм эдийн засгийн хөгжил авчрахад туйлын хэцүү юм. Иймд бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалыг хөгжлийн ерөнхий хандлага болгож, үүнийг хэрэгжүүлэх эхний алхам нь үндсэн тэнхлэгүүдийг байгуулах явдал юм. Бүсчилсэн хөгжил болон тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал нь нэг нэгнээ нөхөж нутаг дэвсгэрийг хөгжүүлдэг. Хөгжлийн өндөр түвшинд хүрсэн болон хөгжиж буй орнууд өөрсдийн нийгэм эдийн засаг, нутаг дэвсгэрээ "Тэнхлэг"-ийн үзэл баримтлалаар хөгжүүлж байна. Тэнхлэгийг зөв зохистой байгуулснаар хүн амын нутагшилтын тулгуур төвүүдийн тоог нэмэгдүүлэх, ажиллах хүчийг зохистой байршуулах, хүн амын шилжих хөдөлгөөний урсгалыг зөв гольдролд оруулах, ачаа эргэлт, мэдээлэл солилцоо, харилцаа холбоог хөгжүүлэх нөхцөлийг

бүрдүүлнэ (А.А.Литвинов, С.В.Кутявин 2009).

ШУА-ийн Газарзүйн хүрээлэн (хуучин нэрээр)-ийн хэсэг судлаачид “Монгол улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал” нь улсын нийгэм эдийн засгийн хөгжлийн стратеги төлөвлөлтийг боловсруулахад “суурь” үзүүлэлт болно гэж үзжээ.

Монгол улсыг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлалын нийгэм-эдийн засгийн газарзүйн үндэслэлийг судалснаар нутаг дэвсгэр - үйлдвэрлэлийн цогцолборыг зөв зохион байгуулах, байршуулах үндэс болж, цаашид төр засгийн бодлогын залгамж чанарын шинжлэх ухааны үндэслэл болно. Энэхүү судалгаа нь “Хүн амын нутагшилт, суурьшлын орон зайн зүй тогтол” сэдэвт ажлын хээрийн судалгааны материалд үндэслэн нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал манай орны нутаг дэвсгэр дээр хэрхэн бодитойгоор бүрэлдэн бий болж байгааг илрүүлэхэд оршино.

Тэнхлэгээр хөгжүүлэх онолын үндэслэл

Орон зай, эдийн засаг хоорондын уялдаа холбоог судлах явцад Францын эрдэмтэд анх тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлалын үндэслэлийг дэвшүүлжээ. Тэнхлэг гэдэг нь томоохон эдийн засгийн төвүүдийн хооронд үүссэн олон төрлийн дэд бүтцийн нэгэн чиглэлт урсгал бөгөөд тодорхой шугаман дээрх хот суурин газруудын гинжин хэлхээ (J.P.Rodrigue, C.Comtois, B.Slack 2006) гэж тодорхойлжээ. Энгийнээр тайлбарлавал улсын ба бүс нутгийн үндсэн эрчим хүч, харилцаа холбоо, худалдаа, үйлдвэржилтийн сүлжээ нь нийгэм эдийн засгийн гол ач холбогдол

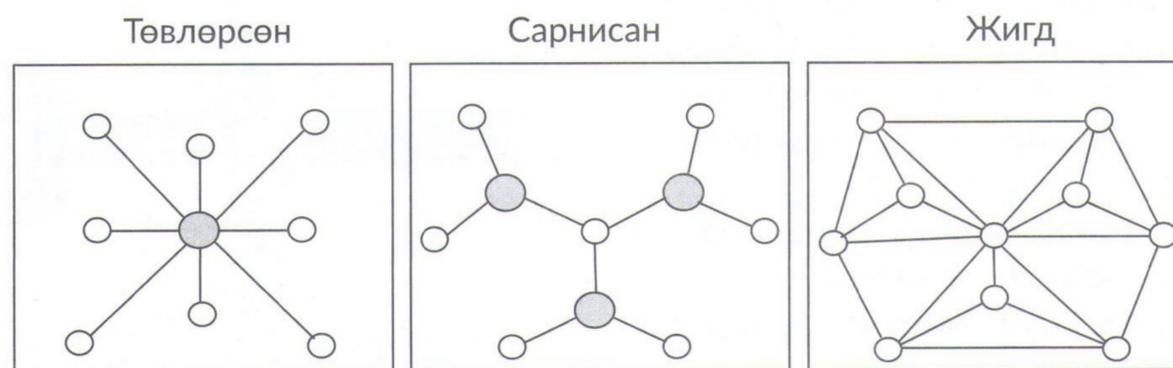
бүхий зам харилцаан дээр суурилж хөгжсөн нутаг дэвсгэрийн шугаман хөгжил юм (С.Шийрэв-Адъяа, бусад. 2012).

Тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлалын гол тулгуур нь зам харилцаа (Д.Базаргүр, бусад. 2000), хот, суурин газар (А.А.Литвинов, С.В.Кутявин 2009) бөгөөд замын байдлаас тэнхлэгийн хөгжил шалтгаалах бол хот суурин нь тэнхлэг үүсэх суурь болно. Иймд хот, суурин газрын үүрэг, хот орчмын бүс, түүний татах хүрээ, нөлөөлөл буюу тэнхлэг дээр байршилтай хот суурингуудын гинжин холбоо нь тэнхлэгийн хөгжлийг илтгэх нэг чухал хүчин зүйл (Н.Н.Баранский 1956) болно.

Тэнхлэгийг улс орны эдийн засгийн харилцаанд гүйцэтгэх үүрэг, ач холбогдол, түүнийг дагасан босоо хөгжлийн чадавхи, өөртөө татагдсан эрэлт нийлүүлэлтийн бүс үүсгэх хүрээ, эрчим хүч, зам, харилцаа холбоо зэрэг нөхцөлөөр нь үндсэн ба салбар тэнхлэг гэж хуваах бөгөөд голлох үүрэг бүхий суурин газруудыг хооронд нь эсвэл гадаад улс орнуудтай холбож буй тэнхлэгийг үндсэн, бусад суурин газруудыг үндсэн тэнхлэгтэй холбож буй тэнхлэгийг салбар тэнхлэг гэнэ (Д.Базаргүр, бусад. 2000).

Тээврийн сүлжээний зохион байгуулалт

Тухайн улсад тээврийн сүлжээ бүрэлдэн тогтоход газрын гадарга, байгалийн нөхцөл нөөц, эдийн засгийн хөгжил, үйлдвэржсэн суурингууд болон эдийн засгийн төвүүд, хүн амын нутагшилт зэрэг хүчин зүйлүүд нөлөөлөх боловч дэлхийн улс орнуудын тээврийн сүлжээг төвлөрсөн, сарнисан, жигд гэсэн гурван загварт хуваана (J.P.Rodrigue, C.Comtois, B.Slack 2006) (Зураг 1).



Зураг 1. Тээврийн сүлжээний загвар. Эх сурвалж: (The geography transport system, 2006)

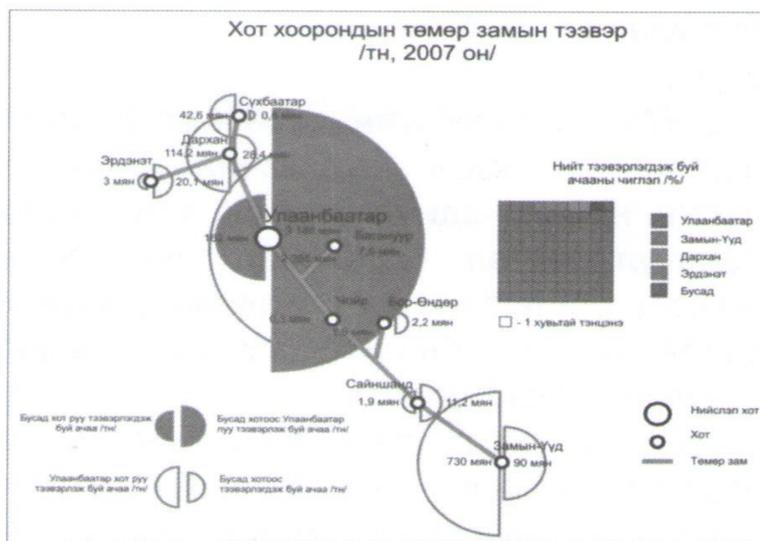
Төвлөрсөн тээврийн сүлжээний нэг цэг нь эдийн засаг, үйлдвэр, худалдаанд голлох үүрэг гүйцэтгэж, бусад цэгүүд түүнд татагдана. Сарнисан тээврийн сүлжээнд бусад цэгүүдийг (жижиг суурингуудыг) өөртөө татсан эдийн засаг, үйлдвэржилтийн хэд хэдэн том цэгүүд байршина. Харин жигд хуваарилагдсан тээврийн сүлжээнд тодорхой нэг үйлдвэрлэл, үйлчилгээгээр дагнасан цэгүүд байршдаг ба аль цэг нь бусдаасаа давуу үүрэг гүйцэтгэж чаддаггүй, бүгд бие биедээ жигд татагддаг онцлогтой байна.

Манай орны тээврийн сүлжээ төвлөрсөн загвартай (Зураг 2). Улсын чанартай авто замын чиглэлүүд нь шууд Улаанбаатар руу тэмүүлсэн ба баруун-зүүн, хойд-урд чиглэлийн замууд бүгд энэ цэгт огтлолцоно.



Зураг 2. Монгол орны авто тээврийн сүлжээ

Улаанбаатар нь ачаа тээврийн гол зангилаа цэг бөгөөд ачаа тээврийн хуваарилалтад бөөгнөрүүлэх, буцааж хуваарилах үүргийг гүйцэтгэдэг. Манайд дотоодын үйлдвэрлэл сул хөгжсөнтэй холбоотой хэрэглээний барааны ихэнх хувийг гадаадаас импортоор, тэр дундаа төмөр замаар тээвэрлэх ба нийт тээвэрлэсэн ачааны 93.4 хувийг нийслэл хотод төвлөрүүлнэ (ҮСХ 2013). Эндээс төмөр зам болон авто замаар бусад аймгийн төв, суурин газарт хуваарилдаг (Зураг 3) тул Улаанбаатарт бүх зүйл төвлөрч, улс орны нийгэм эдийн засагт гүйцэтгэх үүргийг нь нэмэгдүүлдэг бол түүнд татагдаж буй жижиг төвүүдийн үүрэг эсрэгээрээ суларч байна.



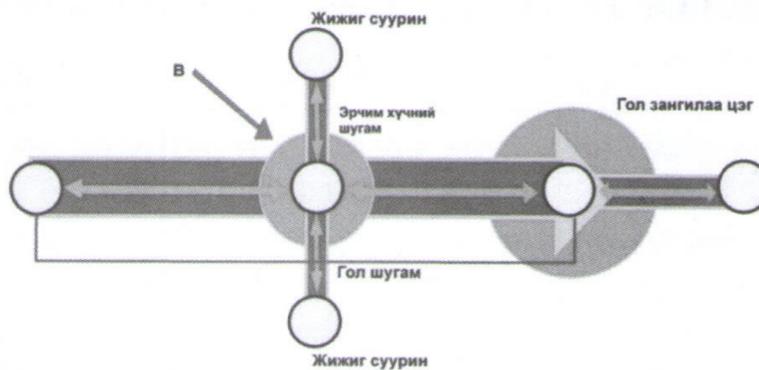
Зураг 3. Хот хоорондын төмөр замын тээвэр, Эх сурвалж: (ҮСХ 2013)

Бүх аймгийн төв, томоохон суурин газруудыг Улаанбаатартай улсын чанартай авто замаар холбосон боловч гүйцэтгэх үүрэг, ач холбогдлын хувьд харилцан адилгүй. Манай орны тээврийн сүлжээ нь юүлүүр хэлбэрийн бүтэцтэй бөгөөд уг сүлжээнд голлох үүрэг бүхий нэг цэгээс (А) гадна бусад цэгүүдийн (С) хөдөлгөөнийг бөөгнөрүүлж, гол цэгтэй (А) холбох үүрэг бүхий цэгүүд (В) болон авто замууд маш чухал үүрэг гүйцэтгэдэг (Зураг 4).



Зураг 4. Манай улсын автотээврийн сүлжээний загвар

Гол замыг бусад замуудтай холбох цэг (В цэг) нь ачаа тээврийн хуваарилалтад маш чухал үүрэг гүйцэтгэх ба хөндлөн чиглэлд дээрхи төрлийн авто зам (А-В-ийн хооронд) тод илэрнэ (Зураг 5).



Зураг 5. Тээврийн сүлжээний загвар

Тухайлбал Улаанбаатарыг баруун аймгуудтай холбосон хатуу хучилттай авто замын дагуух Булган аймгийн Рашаант сум (Элсэн тасархай) хүртэлх үйлчилгээний цэг бүхий хүн амын бөөгнөрөл нь үүнийг нотлох юм.

Тэнхлэгийн бүтэц: Замын ачаалал, суурин газруудын нягтшил, тэнхлэгийн суурь нөхцөл, дэд бүтцийн хангамж зэрэг нийгэм эдийн засгийн хүчин зүйлүүдийг ашиглан дараах тэнхлэгүүдийг тодорхойллоо.

Үндсэн тэнхлэг. Тэнхлэгийн үндсэн суурь нөхцөл нь төмөр зам болон улсын чанартай авто зам юм. Манайд төмөр зам болон улсын чанартай авто зам давхцдаг ганц чиглэл нь Алтанбулаг – Улаанбаатар – Замын-Үүдийг холбосон чиглэл юм.

Тус чиглэл нь нийт ачаа эргэлтийн дийлэнх хувийг гүйцэтгэж байгаагаас гадна хөдөө орон нутгийн хөндлөн чиглэлийн замуудыг өөртөө татаж, тус замын дагуух бүс нутаг нь зах хязгаар нутгаас шилжин ирэгсдийг хүлээн авч, хүн амын нутагшилт, суурьшилд нөлөөлөх нэг чухал хүчин зүйл болж байна.

Энэхүү тэнхлэг дээр орших үйлдвэр, худалдааны томоохон төвүүд болох Орхон, Дархан-Уул аймгууд зэс, молибдений баяжмал, төмрийн бэлдэц зэргийг үйлдвэрлэн тээвэрлэж, олон улс болон дотоодын зах зээлд бүтээгдэхүүнээ борлуулж, ачаа урсгалын ихээхэн хөдөлгөөнийг бий болгодог.

Тус тэнхлэгийн авто зам дээр 73.9 км тутамд 1 сумын төв, 266 км тутам 1 томоохон хот, аймгийн төв байршина. Үүнийг “Мянганы зам”-тай харьцуулбал суурин газар (хот, аймгийн төв, сумын төв)-ын нягтшил 2.5 дахин, аймгийн төв, томоохон хотын нягтшил 3.4 дахин өндөр байна.

Тэнхлэгийн дагуу эрчим хүч, харилцаа холбооны сүлжээний хангамж сайн, ямарваа нэгэн уул уурхай, үйлдвэрлэлийн үйл ажиллагаа явуулах үндсэн нөхцөлүүд бүрдсэн төдийгүй төмөр зам, авто замаар түүхий эд татах, бараа бүтээгдэхүүнийг зах зээлтэй холбох бүрэн боломжтой тул Оюутолгой, Тавантолгой, Цагаан суварга зэрэг стратегийн ач холбогдол бүхий

уул уурхайн үйлдвэрлэл уг чиглэлтэй холбогдохоор төлөвлөгдөж байгаа нь ихээхэн ач холбогдолтой юм. Ийнхүү Алтанбулаг – Улаанбаатар – Замын-Үүдийг холбосон чиглэл нь гадаад улс орны зах зээлтэй холбосон, дэд бүтцийн хангамж сайн, өөртөө татагдсан эрэлт, нийлүүлэлтийн бүс үүсгэж үндсэн тэнхлэгийн үүрэг гүйцэтгэж байна.

Тэнхлэгийн ачаалал байгалийн нөхцөл нөөц болон авто замын чанараас хамааран дотроо ихээхэн ялгаатай. Улаанбаатараас Сүхбаатар (Сэлэнгэ) чиглэлийн авто замын дагуу газрын үржил шим сайн, газар тариаланэрхлэхболомжөндөр, бэлчээрийн гарц сайн тул шилжин суурьшсан малчид олон, байгалийн үзэсгэлэнт газар ихтэй тул зуслан болон жилийн дөрвөн улиралд суурьших зорилготой 1-2 давхар хувийн байшин болон амралт зугаалгын газар ихээр байршдаг.

Уг чиглэлд авто замын ачаалал өндөр ялангуяа суудлын тэрэгний хөдөлгөөн их, энд тодорхой цэгт хийсэн судалгаагаар жирийн өдөр, өдрийн цагт дунджаар 30 минутад 61 суудлын тэрэг, 6 бага оврын ачааны автомашин, 2 автобус, 8 микро автобус дайран өнгөрч байна. Төмөр замын сүлжээтэй давхцдаг тул ачаа тээврийн том оврын автомашины хөдөлгөөн төдийлэн өндөр ажиглагдаагүй. Улаанбаатар – Замын-Үүдийн чиглэлийн дагуу эсрэгээрээ хөдөө аж ахуй эрхлэх байгалийн нөхцөл боломж бага, мал маллагаанд зайлшгүй шаардлагатай усны хангамж, бэлчээрийн гарц муу, хүн амын нягтшил маш бага зэрэг нь нөлөөлж, хойд чиглэлийн авто замын ачааллаас хэд дахин бага буюу 30 минутад 26 суудлын тэрэг, 4 бага оврын ачааны тэрэг, 2 цистерн дайран өнгөрч байгааг хээрийн судалгааны явцад ажиглалт хийн тогтоосон.

Салбар тэнхлэг: Үндсэн тэнхлэгээс гадна хөндлөн буюу баруун, зүүн чиглэлд дотоодын эдийн засгийн томоохон төвүүд үүсч бүрдээгүй, мөн гадаад улс орны төвүүдтэй холбогдож чадаагүй тул хөндлөн чиглэлийн авто зам нь зөвхөн хөдөө орон нутгийг үндсэн тэнхлэгтэй холбох үүргийг гүйцэтгэж байна. Хэдийгээр зохих

хэмжээнд авто замын сүлжээ бий болсон, дийлэнх хувь нь хатуу болон хайрган хучилттай авто зам эзэлдэг хэдий ч бусад дэд бүтцийн салбар үндсэн тэнхлэгтэй харьцуулахад муу хөгжсөн байна.

Бусад сумдыг бодвол хатуу хучилттай авто зам төвөөр болон нутгаар нь дайрсан сумдад эрчим хүч, харилцаа холбооны хангамж харьцангуй сайн, тэнхлэг бүрэлдэх үндсэн нөхцөл бүрдэж байгаа хэдий ч хөндлөн чиглэлийн үндсэн тэнхлэг нь бүрэн бүрэлдээгүй. Хэдийгээр салбар тэнхлэг нь орон нутгийн чанартай тээврийн үйл ажиллагаа явуулдаг ч хөдөө орон нутагт чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Авто зам даган эрчим хүч, харилцаа холбооны хангамж сайжирч байгаа нь хөрөнгө оруулагчид, худалдаа үйлчилгээ, жижиг дунд үйлдвэрлэл эрхлэгчдэд таатай нөхцөлийг бүрдүүлж байна.

Өмнөх хэсэгт гарч байсан байгалийн нөхцөл, нөөцөөс шалтгаалан авто замын ачааллын ялгавартай байдал хөндлөн чиглэлд ч гэсэн ихээхэн тод илэрдэг. Хөндлөн чиглэлд төмөр зам хөгжөөгүй тул ачаа эргэлтэнд авто зам, ачааны автомашин чухал үүргийг гүйцэтгэдэг. Улаанбаатараас баруун чиглэлийн гол замын салаа Лүн – Рашаант чиглэлийн авто замын тодорхой цэгээр 30 минутад дайран өнгөрөх автомашины 23 хувь нь том оврын автомашин байгаагаас 37.5 хувь нь чиргүүлтэй ачааны автомашин байна. Үүнээс үзвэл уг чиглэлийн авто зам нь баруун аймгуудыг Улаанбаатартай холбодог ачаа эргэлтийн гол зам болох нь харагдаж байна. 30 минутад 17 суудлын тэрэг, 5 жижиг оврын автомашин, 2 цистерн, 1 автобус, 2 микро автобус дайран өнгөрсөн. Лүн-Дашинчилэн чиглэлийн автозам дээр тогтоосон нэг цэг дээр 30 минутад 23 суудлын автомашин, 3 том оврын ачааны автомашин, 4 жижиг оврын автомашин, 2 автобус, 3 микро автобус дайран өнгөрсөн. Энэ нь “Мянганы зам”-ын чиглэлийн авто зам боловч, зам бүрэн бүрэлдэн тогтоогүй улмаас бүрэн ашиглагдаж чадахгүй байна. Нутгийн иргэдийн дунд явуулсан санал асуулгаар уг чиглэлийн авто зам нь байгалийн

үзэсгэлэнт газар, аялал жуулчлал, амралт зугаалгын бүс нутагт очих хялбар дөт зам тул амрагчдын аялан зугаалах гол зам гэж тодорхойлсон болно.

Цаашдын чиг хандлага: 2011 онд Улсын Их Хурлаас баталсан, төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогод стратегийн ач холбогдол бүхий ашигт малтмалын орд, боловсруулах үйлдвэрийн ачаа тээвэрлэлтийн эрэлт хэрэгцээг хангах, ашигт малтмалыг эрэлт ихтэй зах зээлд хүргэх, нэг зах зээлээс хамааралгүй байх нөхцөлийг хангах зорилгоор төмөр зам тавих 2 чиглэл тусгасан байна (Зураг 6).



Зураг 6. Дэд бүтэц хөгжүүлэх чиглэл
Эх сурвалж: “Уул уурхайн төслийн санхүүжүүлэх үндсэн зарчим” хурлын эмхэтгэл

Хүн амын нутагшилт: Хот суурин, замын сүлжээ нэгдэж, газарзүйн байрлалаа сайжруулснаар орчныхоо нутгийг өөртөө татаж (М.Баянтөр 1970) хөгждөг тул тээврийн сүлжээгээр холбогдсон хот суурингууд хөгжих нөхцөлөөр бусдаас илүү байдаг (Б.Батбуян, бусад. 2007).

Хатуу хучилттай авто зам төвөөр нь дайрсан сумдад хүн амын олонх нь суурин газарт төвлөрч байхад замаас алслагдах тусам энэ үзүүлэлт буурч байна (Хүснэгт 1). Нийт хүн амд суурин газрын оршин суугчдын эзлэх хувиар хотжилтын түвшинг тодорхойлох тул авто зам төвөөр нь дайрах сумд хотжилтын түвшингээр бусдаас өндөр байна. Өөр нэг тоон үзүүлэлт нь нэг суурин газарт ногдох хүний тоо бөгөөд авто зам дээр орших суурин газрууд бусдаасаа хэмжээний хувьд том байна. Өөрөөр хэлбэл авто замаас алслагдах тутам нэг суурин газарт ногдох хүн амын тоо буурч, суурин газрууд жижгэрнэ. Авто зам

дээр орших нэг суурин газарт дунджаар (аймгийн төвийг оруулалгүй тооцвол) 2.4 мянган хүн ногдож байхад алслагдах тутам буурсаар 2-р эрэмбийн хөрш сумын

(замаас хол) суурин газарт дунджаар 0.7 мянган хүн (Хүснэгт 1) ногдож байна.

Хүснэгт 1. Авто замын алслалтаас хамаарсан хүн амын тооны өөрчлөлт

Авто замаас хамаарсан суурин газрын байрлал	Суурин газрын тоо	Нэг суурин газарт ногдох дундаж хүн амын тоо (мян.хүн)	Сумын нийт хүн амд сумын төвийн хүн амын эзлэх хувь	Хүн амын тооны өөрчлөлт 2015 оныг 2006 онтой харьцуулсан хувиар		
				Нийт	Суурин газар	Хөдөө
Авто зам дээр, аймгийн төв	13	32.1	98.5	15.7	17.6	-45
Авто зам дээр, бусад	43	2.4	54.7	10.8	13.5	7.7
Нутгаар дайрсан	33	1.2	41.3	1.4	14.7	-6.3
Хөрш зэргэлдээ (I)	83	1.5	43.1	1.2	8.6	-3.8
Авто замаас хол (II)	22	0.7	22.3	-3.7	1.9	-5.2
Бүгд	194	3.6	65.9	7.9	14.9	-3.4

Эх сурвалж: Аймгуудын статистикийн эмхэтгэл, 2006, 2015

Авто замаас алслагдах тутам суурин газрын хүн амын өсөлтийн хувь буурч (Хүснэгт 1) байна. Тухайлбал тайлант онд суурин газрын хүн ам авто зам дээр орших сумдад 13.5 хувь, нутгаар нь дайран өнгөрч байгаа сумдад 17.7 хувь, төв болон нутгаар нь огт дайраагүй сумдад 7.8 хувиар тус тус өсчээ. Эндээс хүн амын тооны өсөлтөнд авто зам чухал үүрэгтэй болохыг харж болно.

Авто зам суурин газрыг дайрахад тухайн суурингийн үүрэг нэмэгдэнэ. Тухайлбал малчид хүнс, өргөн хэрэглээний бараагаа хаанаас худалдан авч буйг тодруулах асуулгад авто зам дээр орших сумдын малчдын дийлэнх нь өөрийн сумаас худалдан авдаг гэсэн хариултыг өгсөн (Хүснэгт 2).

Хүснэгт 2. Авто замын алслалтаас хамаарсан малчдын худалдан авалтын хуваарилалт

Авто замаас хамаарсан суурин газрын байрлал	Асуулга авсан өрхийн тоо	Сумын төв	Эзлэх хувь	Аймгийн төв	Эзлэх хувь	Бусад	Эзлэх хувь
Авто зам дээр	127	91	71.7	6	4.7	30	23.6
Нутгаар дайрсан	57	20	35.1	25	43.9	12	21
Дайрсан сумтай хөрш	63	27	42.9	1	1.6	35	55.5
Бүгд	247	138	55.8	32	13	77	31.2

Эх сурвалж: Хээрийн судалгааны материал, 2014-2015

Мөнбид сургуулийн насны хүүхэдтэй 134 малчин өрхийн асуулгад дүн шинжилгээ хийхэд авто зам төвөөр нь дайран өнгөрч буй сумдын асуулгад хамрагдсан малчдын 90.7 хувь нь хүүхдээ сумын сургуульдаа сургаж байна (Хүснэгт 3).

Хүснэгт 3. Ерөнхий боловсролын сургуульд суралцагсадын хуваарилалт

Авто замаас хамаарсан суурин газрын байрлал	Асуулга авсан өрхийн тоо	Сумын төв	Эзлэх хувь	Аймгийн төв	Эзлэх хувь	Бусад	Эзлэх хувь
Авто зам дээр	75	68	90.7	3	4	4	5.3
Нутгаар дайрсан	24	9	37.5	11	45.8	4	16.7
Дайрсан сумтай хөрш	35	22	62.9	1	2.9	12	34.2
Бүгд	134	99	73.9	15	11.2	20	14.9

Эх сурвалж: Хээрийн судалгааны материал, 2014-2015

Авто зам дээр орших сумдын нийт өрхийн 36.9 хувь малчин өрх байгаа бол замаас алслагдах тутам энэ үзүүлэлт нэмэгдэж байна (Хүснэгт 4). Энэ нь авто зам дээр орших сумын өрхүүд мал аж

ахуйгаас өөр аж ахуй эрхлэх боломж нөхцөл илүү бүрдсэнийг илтгэнэ. Харин малын тоо толгойн тооны өсөлт авто замаас алслагдах тутам буурч байна.

Хүснэгт 4. Замын алслалтаас хамаарсан хөдөө аж ахуйн үзүүлэлт

Авто замаас хамаарсан суурин газрын байрлал	Нийт өрхөд малчин өрхийн эзлэх хувь (2015 он)	Малын тооны өөрчлөлт, 2015 оныг 2006 онтой харьцуулсан хувиар*
Авто зам дээр, аймгийн төв	4	60.2
Авто зам дээр, бусад	36.9	82.1
Нутгаар дайрсан	53.2	81.3
Хөрш зэргэлдээ	48.6	73.4
Тэнхлэгээс хол	58	69.6
Бүгд	30.1	75.4

*-Хонин толгойд шилжүүлсэн коэффициентийг Монгол Улсын Үндэсний Атласаас ашиглав.

Эх сурвалж: Аймгуудын статистикийн эмхэтгэл 2006, 2015

Авто зам дээр орших хот, суурин газрын оршин суугчдын тоо өсч, ойр орчмын сумдын хүн ам бүх үйлчилгээгээ эдгээр хот суурингаас авч байгаа нь хүн ам авто замаар дамжин тухайн хот сууринд татагдаж буйг илтгэж байна. Одоогоор эдгээр хотуудад ойр орчмын сумуудаас хүн ам шилжин ирснээр төвлөрөл бий болж, Улаанбаатарт ирэх шилжилтийг сааруулахад зохих үүрэг гүйцэтгэж байна. Авто зам дээр орших суурин газрууд хөгжин хүн амын төвлөрөл нэмэгдэхийн хирээр нүүдлийн мал аж ахуйн эрсдэл багасч, хот орчмын эрчимжсэн мал аж ахуй эрхлэх нь илүүтэй болж байна.

Дүгнэлт

Томоохон уул уурхай, аж үйлдвэрийн төвүүдийн олонх нь үндсэн тэнхлэгээр дамжин гадаад, дотоодын зах зээлд

бараа бүтээгдэхүүн борлуулдаг төдийгүй удахгүй ашиглалтанд орох томоохон уул уурхайн төслүүд бүгд үндсэн тэнхлэгт холбогдохоор зэхэж байгаа нь цаашид үндсэн тэнхлэгийн хөгжлийн давуу байдал, улс оронд гүйцэтгэх үүрэг улам бүр нэмэгдэх болно. Авто замын чиглэлүүд нь дэд бүтцийн хангамж, чанар, аж ахуй эрхлэлт, хүн амын суурьшилт, байгалийн нөхцөл, нөөц зэргээс шалтгаалан харилцан адилгүй ачаа эргэлтийг үүсгэж, гүйцэтгэх үүрэг, ашиглах зориулалтын хувьд хоорондоо ялгарч байна.

Ном зүй

1. Базаргүр Д., Шольц Ф., Яанзен Е., Мюллер Ф.Ф., Шийрэв-Адъяа С., Батбуян Б., 2000. "Монгол улсын нийгэм эдийн засгийг тэнхлэгээр хөгжүүлэх үзэл баримтлал (асуудал дэвшүүлсэн бүтээл)",

- Улаанбаатар, хуу. 129
2. Баранский Н.Н., 1956. "Экономическая география: Экономическая картография", Москва, гос. изд-во геогр. лит-ры, хуу. 366
 3. Батбуян Б (сэдвийн удирдагч), Энх-Амгалан С., Баяртогтох Б., Ганболд Б., Чинбаатар С., Эрдэнэтуяа С., Хишигдорж Д., 2007. "Монгол орны хүн амын нутагшилт, хотжилтын орчин үеийн асуудал, төв тэнхлэгийн жишээн дээр(2005-2007)" сэдэвт ажлын тайлан, Улаанбаатар, хуу.161
 4. Баянтөр М., 1970. "БНМАУ-ын хот суурины хэвшлийн асуудалд"/ Монгол орны газарзүйн асуудал №10, Улаанбаатар, хуу.44
 5. Литвинов А.А., Кутявин С.В., 2009. "Территориальная концентрация и опорный каркас расселения в северо-западных районах Удмуртии"/Вестник Удмуртского университета. Серия 6: Биология. науки о земле, хуу. 83-90
 6. Шийрэв-Адъяа С., Батбуян Б., Оюунгэрэл Ж., Наранцацрал Ц., 2012. "Төв бүсийн засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хуваарийг шинэчлэх шаардлага, боломж" Төвийн бүсийн хөгжил, шинжлэх ухаан, технологи" эрдэм шинжилгээний бага хурлын илтгэлүүдийн эмхэтгэл, Улаанбаатар
 7. Jean-Paul Rodrigue., Claude Comtois., Brian Slack., 2006. "The geography Transport System" London and New York: Routledge, хуу. 296