

## ГОЛ МӨРНИЙ УСАН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ГАЗАРЗҮЙН ЧУХАЛ САЛБАР МӨН

Д.Энхбаяр<sup>1</sup>, Г.Урантамир<sup>1</sup>

ШУА-ийн Газарзүй-Геоэкологийн хүрээлэн,  
Э-шуудан: enkhbayardamba@yahoo.com, t\_boy1991@yahoo.com

### Резюме

Водный транспорт является важным географическим сектором. В Монголии водный транспорт был развит под категориям: озерный и речной транспорты. Монголия является одной из 30 стран без выхода к морю, вследствие чего успешно была развита только внутриводные транспорты используя местные озера и реки. В настоящей статье были представлены исторические материалы и данные по развитию в Монголии водных транспортов за последние 110 лет. В связи с преобразованием рыночных экономий в 1990-х годах местные промышленности и сельские хозяйства были не в состоянии выдержать производства, что привело к краху водного транспорта. Траспортировки продукции через реки полностью было остановлено в 2005 году. Но в настоящее время экономика страны стабилизировалась и укреплялась. Поэтому становится возможным восстановление “Речного водного транспорта”, имеющее важное значение для экономики страны.

**Түлхүүр үг:** гол мөрөн, тээвэр, газарзүй, усан зам

### Оршил

Тээврийн газарзүйн нэгэн судлагдахуун нь усан замын тээвэр бөгөөд түүний нэгэн чухал салбар болдог “Гол мөрний усан замын тээвэр” (цаашид ГМУЗТ) нь Монгол улсын Усан замын тээврийн тухай хуулиар (2003) зохицуулагдаж байдаг. Тээврийн газарзүйн судалгааг төмөр зам, агаарын зам, авто зам, усан зам гэж ангилан тээврийн төрлийн зонхилон үйлчлэх бүсийн хамрах хүрээнд авч үздэг. Гол мөрөн, нуурт усан замын тээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийг Усан замын тээвэр гэнэ гэж хуулинд (2003) заасан байдаг ч усан зам, усан замын тээврийн судалгаа орхигдох хандлага илэрч байна.

Тээврийн газарзүйн талаар бичсэн бүтээлүүдийг үзэхэд усан замын тээврийн хэрэгслийн тоо, зорчигч эргэлт, ачаа эргэлтийг судлаачид огт тусган хамруулаагүйгээс усан замын тээврийн талаар үнэлэлт дүгнэлт хийх боломж олгохгүй дутагдал ажиглагдаж байдаг.

ГМУЗТ түр зогссон учир шалтгаанд дүгнэлт хийж, цаашид хөгжүүлэх боломжийг судлах шаардлага тулгарч байна. Гол мөрний усан замыг ачаа тээвэр төдийгүй зорчигч тээврийн чиглэлээр судлан хөгжүүлэх шаардлагатай юм.

Сэлэнгийн сав нутагт байгаа тариалангийн бүтээгдэхүүн, ой мод, байгалийн баялгийн нөөцийг Орхон гол, Сэлэнгэ мөрний усан замаар дамжуулан төмөр замтай холбож өгсөнөөр гадаад, дотоодын зах зээлд нийлүүлэх ач холбогдолтой болно.

### Товч түүх

2015 онд Сэлэнгэ мөрөн, Орхон голоор хөлөг онгоц аялан тээвэр хийж эхэлснээс хойш 110 жилийн ой тохиож байгаа бол Сэлэнгийн усан замын тээврийн захиргаа байгуулагдаад 53 жил, “Гол мөрний усан замын тээвэр” зогсоод 10 жил өнгөрчээ.

### **Судлагдсан байдал**

Гол мөрнөөр хөлөг онгоц ашиглан тээвэр хийх боломжийг 1900 оноос Монгол орны хэмжээнд хайгуул судалгаа хийж байжээ. 1907-1909 онд Хаант Оросын судлаач инженер А.К.Старицкий Сэлэнгэ мөрөнд хилээс 40 км-т, Орхон голд 80 км-т судалгаа явуулж анх удаа Орхон, Ерөө голуудын усны зарлага, урсгалын хурдыг Сэлэнгийн дагуу хэд хэдэн цэгт хэмжсэн [4] байдаг. Мөн Эг, Ерөө, Хануй голуудад усан онгоц ашиглах боломжийн талаар Зөвлөлт Орос улсын усан замын инженер И.Ф.Молодыхоор удирдуулсан баг 1919 онд судалсан байдаг.

XX зууны эхээр Оросын дум Монголыг хойд далайн гарцтай болгох төслийг баталж, 6 жилийн дараа 1919 онд Лена-Байгалийн экспедиц ажиллаж Сэлэнгэ мөрний Монголын хэсгээр хил хүртэл усан тээвэр хийж болохыг судлан тогтоож, 1923 онд анхны туршилтын аялал хийжээ. Сэлэнгэ мөрнөөр дамжин Буриад улсын нутгаар шууд Номхон далайд гарах бүрэн бололцоотой төсөл 1908 онд боловсрогдож [8] байжээ.

1925 онд Монгол Улсын Засгийн газрын зөвшөөрлөөр техникч В.Д.Бусикаар удирдуулсан баг Сэлэнгэ мөрөн, Орхон голуудад хайгуулын болон нөхцөл байдлын судалгааны ажлыг хийжээ. 1923-1925 онуудад Сэлэнгэ, Орхон, Ерөө, Хараа голуудад хайгуул судалгааны ажил хийснээр Сэлэнгэ мөрөн, Орхон голуудад бага суулттай гол мөрний хөлөг онгоц ашиглаж болохыг тогтоожээ [7].

МАХН-ын XIV их хурлын (1961) шийдвэрт Сэлэнгэ, Орхон, Ерөө голыг тээвэрт ашиглах зорилгоор хайгуул, судалгаа шинжилгээ хийхийг чухалчлан заасан байдаг. Үүний учир 1960-аад оны эхээр хөлөг онгоц явуулах боломжийн судалгааг тодотгон хийж, голын гүнийг зарим хэсэгт засварлан цэвэрлэж нөхцөлийг сайжруулсан байдаг.

Тээврийн газарзүйн судалгааны гол арга болох газрын зургийн үзүүлэлтэд Сэлэнгэ мөрөн, Хөвсгөл нуурт усан замын тээврийн үйлчлэх бүс гэж тэмдэглэснээс тээвэрлэлтийн өөр үзүүлэлт [2] дурдаагүй байна.

Монгол улс нийт 580 км усан замтайгаас Хөвсгөл нууранд 125 км, Сэлэнгэ мөрөнд 270 км, Орхон голд 175 км замтай ба өвөлдөө хөлдөх учир 5-9 сарын хооронд ашиглах бүрэн боломжтой [15] хэмээн олон улсын судалгааны тоймд тэмдэглэгдсэн байдаг.

### **Усан замын тээврийн түүхэн хөгжил, өнөөгийн байдал**

Тээвэр нь улс орны эдийн засаг хөгжихөд тус дөхөм үзүүлдэг эдийн засгийн бүс нутаг үүсгэн бүрдүүлэгч гол хүчин зүйлийн нэг юм. Манай орны нутаг дэвсгэрт 1900 оноос өмнө усаар хөлөг онгоц аялуулж усан замаар тээвэр хийсэн түүх үгүй, харин гадаад далайд хөлөг онгоцтой байсан тухай түүхийн улбаа XIII-XIV зууны үеэс сураг чимээ гардаг.

Монгол орны гол мөрний бүс нутагт усан замын тээвэр үйлчилж эхэлсэн нэгэн үйл явдал бол 1905 онд Сэлэнгэ мөрнөөр хөлөг онгоц хөвж усан замын тээвэрт төдийгүй тээврийн салбарын хөгжилд нэгэн шинэ үе эхэлсэн байдаг. Усан замын тээврийг үндсэнд нь 1. Далайн 2. Нуурын 3. Гол мөрний гэж ангилан үздэг ч Монгол улсад Нуурын, Гол мөрний гэх хоёр төрлийг хөгжүүлж байжээ.

- 1) Монгол орон газарзүйн байршлын хувьд далайгаас хэдэн мянган км-ээр алслагдсан нутаг юм. Далай ашиглах асуудлыг 1999 онд хуульчилж өгсөний үр дүнд бусад орны усан замын тээврийн хэрэгслийг ашиглан тээвэр хийх болсон [9] төдийгүй, Улаанбаатар хотыг “далайн боомт хот”-оор дэлхийд зарласан [14] нь тээврийн хөгжлийн нэгэн түүх эхлэв.
- 2) Монгол оронд 3000 гаруй нууртай [13] боловч хөлөг онгоц хөвүүлэн тээвэр хийх боломжтой нь Хөвсгөл нуураас өөр үгүй. Орос улсын худалдаачид 1910

оноос 12 морины хүчин чадалтай модон хөлөг онгоц хөвүүлэн Орос улсаас бараа таваар оруулах, монголоос малын түүхий эд, ангийн үс тээвэрлэж байжээ.

- 3) Гол мөрний тээвэр нь 1905 оноос уурын хөдөлгүүрт *Добрыня* хөлөг онгоц Сэлэнгэ мөрөн, Орхон голоор анх аялан тээвэр хийснээр эхэлжээ.

Монгол улсын усан замаар гүйцэтгэсэн тээвэрлэлтийн хэмжээ 1965-1975 онуудад жил бүр өссөөр 1975 онд 48.5 мян.тн ачааг тээвэрлэж (хүснэгт 1) байжээ.

1-р хүснэгт: Ачаа тээвэрлэлт ба ачаа эргэлт

Тээврийн төрөл	Тээвэрлэсэн ачаа, сая.тн				Ачаа эргэлт, сая.тн/км			
	1965	1975	1995	2005	1965	1975	1995	2005
Авто тээвэр	8894.7	13995.7	1648.5	8081.7	422	952.6	152.9	311.0
Төмөр замын тээвэр	2375	6861.7	7298	15586.3	900.3	2150.2	2279.5	9947.7
Агаарын тээвэр	1.8	5.1	2.7	2.0	1.2	2.9	4.5	8.9
Дотоодын усан замын тээвэр	23.4	48.5	1.6	0.5	3.1	4.9	0.2	0.1
Үүнээс: Гол мөрний усан замын тээвэр	0.001	0.003	0.005	0.01	0.2	0.6	0.4	0.01
<b>Бүгд</b>	<b>11294.9</b>	<b>20911</b>	<b>8950.8</b>	<b>23670.5</b>	<b>1326.6</b>	<b>3110.6</b>	<b>2437.1</b>	<b>10267.7</b>

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн газрын зам тээврийн статистик мэдээ, гол мөрний усан замын тээврийн үзүүлэлтийг “Гол мөрний тээвэр” ХХК-ний мэдээгээр.

Хүснэгтээс үзвэл, усан замын тээвэр нь 1965-аас 1975 оны хооронд 107%-иар өсч, 1975-аас 2004 оны хооронд жилд дунджаар 3.3%-иар буурч зогсонги байдалд хүрсэн бол ГМУЗТ нь тогтвортой өссөн байна.

Монгол орны тээврийн газарзүйн нутаг дэвсгэрийн байршилт, бүс нутагт үйлчлэх цар хүрээ нь аж ахуйн байршил, төвлөрөлтэй шууд холбоотой төдийгүй байгалийн нөхцөл нөөцөөс хамааралтай байдаг. Усан онгоцоор тээвэр хийдэг хоёр төрөл нь хязгаарлагдмал орон зайд үйлчилдэг ч тээврийн салбарт зохих нөлөө үзүүлж байдаг.

#### “Гол мөрний усан замын тээвэр”-ийн хөгжил

Монгол орны хэмжээнд гол мөрнийг усан замд ашиглах газарзүйн нөхцөл нөөцөөр хомсхон ч Сэлэнгэ, Орхон, Ерөө, Хараа, Эг, Идэр зэрэг голуудын нөхцөл нөөцийг ашиглан хөгжүүлэх боломжтой.

Ер нь монгол улсын Гол мөрний тээврийн газарзүйн бүс нутаг бол Сэлэнгэ мөрний сав нутаг бөгөөд 1902 оноос Орхон, Сэлэнгэ мөрнөөр хөлөг онгоц явуулах боломжийг эрэлхийлж 1905 оноос 40 морины хүчин чадалтай “Добрыня” хөлөг онгоцоор Орос улсад малын гаралтай бүтээгдэхүүн гаргах, Орос улсаас бараа таваар оруулснаар монгол улсад “Гол мөрний усан замын тээвэр” хөгжих эхлэл болж гол мөрнөө тээвэрт ашигладаг дэлхийн улс гүрнүүдийн эгнээнд багтан гол мөрний флоттой болсон түүхтэй.

#### Гол мөрнөөр тээвэр хийж байсан чиглэлүүд

Усан замын тээврийн хөлөг онгоцоор Сэлэнгэ мөрөн, Орхон голоор Орос улсаас бараа таваар тээвэрлэн авчирч цааш түгээх үүргийг Цагаан-Эргийн дамжлага баазад

(одоогийн Сүхбаатар хот) төвлөрүүлж байлаа.

1923 оноос Сэлэнгэ аймгийн Орхонтуул, Хушаат суманд усан онгоцоор тээвэр хийж байжээ[12]. 1939 онд ЗХУ-аас Сэлэнгэ мөрнөөр тээвэрлэгдэж ирсэн бараа таваарыг Цагаан-Эрэгээс Улаанбаатар хот, баруун, зүүн аймгуудад түгээдэг байв. Сэлэнгийн усан замын тээврийнхэн Улан-Удэ-Кабанскийн чиглэлд нүүрс, Усть-Кяхта хүртэл боосон өвс тээвэрлэж байжээ. Орос улс одоо ч Монгол улсын хилээс Байгал нуур хүртэл байнгын ачаа тээвэрт Сэлэнгэ мөрнийг ашигладаг бөгөөд 28.IV-28.X сарын хоорондох хугацаанд Усть-Кяхта зогсоолоос Сэлэнгэ мөрний адагт Байгал нуурын эрэгт орших Харауз зогсоол хүртэл байнгын ачаа тээвэрлэлт [1] хийдэг.

Үүнээс үзэхэд Монголын гол мөрний хөлөг онгоцууд Орос улсын Улаан-үүд, Байгаль нуур хүрэх аялал зохион байгуулах боломж харагдаж байна. Гадаад гүрэнд усан замаар шууд холбогдох боломж Сэлэнгэ мөрнөөс өөр зам одоогоор үгүй билээ. Түүнээс цаашилбал Сэлэнгэ мөрөн-Байгаль нуур-Ангар мөрөн-Енисей мөрнөөр дамжин Хойд мөсөн далай хүрч улмаар дэлхийн аль ч далайгаар аялах боломж нээгдэнэ гэж үздэг ч хүмүүс бий.

#### **Гол мөрний тээврийн ажлын үр дүн:**

Орос улсаас Монгол улсад орж гарах бүхий л ачаа Орхон, Сэлэнгэ мөрнөөр зөвхөн хөвөлтийн хугацаанд Верхнеудинск (Улаан-Үүд)-ээс Усть-Кяхта боомт хүртэл усаар тээвэрлэгдээд тэндээсээ Хиагт (Алтанбулаг)-аар дамжуулан Өргөө хүртэл ердийн хөсгөөр тээвэрлэдэг байжээ. Орхон голоор тээвэр хийж Цагаан-эрэгт усан онгоцны зогсоол байгуулснаар байдал ашигтай болсон билээ. Тухайлбал, 1905-1914 онуудад энэ чиглэлээр 5668100 пуд буюу 92400 орчим тонн ачаа тээвэрлэгджээ [10].

Сэлэнгийн усан тээврийн захиргааг 1962 онд байгуулж, хөлөг онгоц явахад саадгүй болгох үүднээс усан тээврийн замыг шалгаж шаардлагатай хэсгийг гүнзгийрүүлэн засах, гол мөрний сав дагуу мод бэлтгэх хэрэгцээг тодорхойлох судалгаа явуулжээ.

1966 оноос Ерөө сумын нутаг Бугантайд бэлтгэсэн 200000 м<sup>3</sup> модыг Ерөө голоор урсгаж Дулаанхааны мод дамжуулах баазад төвлөрүүлэн тэндээс усан онгоцоор тээвэрлэж байлаа.

1965 оноос эхлэн Булган аймгийн Хялгантын мод бэлтгэлийн аж ахуйн бэлтгэсэн үйлдвэрийн хэрэгцээний гуалин модыг Сэлэнгэ мөрөн, Орхон голоор 220 км зайд тээвэрлэн авчирч, Сүхбаатар хотын Мод боловсруулах үйлдвэрт нийлүүлж (зураг 1) байжээ.



Зураг 1. Мод тээвэрлэлт



Зураг 2. Үр тариа тээвэрлэлт

Сэлэнгийн усан замын газар аж ахуйн тооцоон дээр ажиллаж, улсаас өгсөн үүрэг даалгаврыг амжилттай хэрэгжүүлж (Хүснэгт 2) байлаа.

2-р хүснэгт. Сэлэнгийн усан замын ачаа тээвэрлэлт

Үзүүлэлт	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1978
Тээсэн ачаа, мян.тн	0.8	0.9	0.96	1.0	1.2	1.25	1.3	1.4	1.8	2.0	2.5	3.1	3.6
Ачаа эргэлт, мян.тн/км	176.0	198.0	211.2	220.0	264.0	275.0	286.0	308.0	396.0	440.0	550.0	682.0	792.0

Эх сурвалж: “Усан замын тээвэр” УБ., 2010, х.32-33.

1978 оноос Сэлэнгийн усан замын тээврийн хамт олон Сүхбаатар хотын Мод боловсруулах үйлдвэрт фанерийн зориулалтын 10 мян.кубметр гуалин буюу 8.1 мян. тонн ачаа хөлөг онгоцоор тээвэрлэж 810.0 мян.тн/км гүйцэтгэн төлөвлөгөөт зорилтоо амжилттай биелүүлж байжээ. 1985 оноос Сэлэнгэ аймгийн Зэлтэрийн сангийн аж ахуйн Хар горхийн тасгийн үр тариаг Цагаан арлын зогсоолоос усан онгоцоор тээвэрлэн Сүхбаатар хотын Гурил тэжээлийн үйлдвэрт хүргэлт хийн нэг удаадаа 150 тонн будаа ачиж, харин намрын ургацын үед жилд 6000-7000 тонн будааг гурилын үйлдвэрт хүргэснээр (зураг 2) Сэлэнгийн усан замын тээврийн хамт олон 1988 оны ургац тээврийн улсын уралдаанд 3 дугаар байр эзлэж байжээ.

3-р хүснэгт. Гол мөрнөөр тээвэрлэсэн ачаа

Үзүүлэлт	1987	1988	1989	1990	1991
Тээсэн ачаа, мян.тн	28.0	30.1	38.9	45.3	46.6
Ачаа эргэлт, мян.тн/км	998.0	1098.0	1178.0	1432.0	1518.0

Эх сурвалж: “Усан замын тээвэр” УБ., 2010, х.35-36.

Хүснэгтээс үзвэл, 1992 он хүртэл гол мөрний тээвэр хэвийн ажиллаж үр дүнд хүрч байсныг (хүснэгт 3) илтгэж байна. Улс орон зах зээлийн харилцаанд шилжсэний дараа Сэлэнгийн усан замын тээврийн үйл ажиллагаа 1991-1992 оноос эрс багассан нь Сэлэнгийн мод боловсруулах комбинат, Шүдэнзний үйлдвэр зэрэг орон нутгийн томоохон үйлдвэрүүд бараг ажиллахаа больсон, Зэлтэрийн сангийн аж ахуйн үр тариа тариалалт эрс буурсан явдал гол нь нөлөөлжээ (хүснэгт 4). Өөрөөр хэлбэл Сэлэнгийн усан замаар тээвэрлэх ачаагүй болсонтой холбоотой. 1992 онд Өмч Хувьчлалын Комиссын 71 дугаар тогтоолоор “Гол мөрний тээвэр” ХХК болгож 153 гишүүний дундын хувийн өмч болгон өөрчилснөөр 1997 он хүртэл өөрсдийн ажлын арга барил, материаллаг бааз, боловсон хүчиндээ тулгуурлан эрч хүчтэй ажиллаж байлаа.

4-р хүснэгт: Тээвэрлэсэн ачааны үзүүлэлт

Үзүүлэлт	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Тээсэн ачаа, мян.тн	12.0	4.5	4.6	3.1	6.0	5.1	7.8	8.1	1.6	12.0	11.0	8.0
Ачаа эргэлт, мян.тн/км	144.0	337.0	345.0	201.5	360.0	331.5	78.0	97.2	28.8	4.8	6.6	9.6

Эх сурвалж: “Усан замын тээвэр” УБ., 2010, х.35-36.

1998-2004 онуудад хувийн хэвшлийн компаниудын бэлтгэсэн түлээ, боосон өвс, барилгын болон төмөр замын хамгаалалтын чулуу болон бусад ачаа тээвэрлэж байсан боловч улс орон зах зээлийн системд шилжсэнээр тариалалт буурсан, үйлдвэрүүд бүрэн зогссон, мөн хөвөгч хэрэгслүүдийг сэлбэх шинэчлэх боломжгүй болсон зэргээс шалтгаалан ГМУЗТ-ийн үйл ажиллагаа 2005 онд бүрэн зогсчээ.

#### **Гол мөрний усан замын тээвэр хөгжих байгалийн нөхцөл нөөц**

Монгол орны нутаг дэвсгэрийн газарзүйн байршил, бүс нутаг, аж ахуйн байршил зэрэг нь нутаг дэвсгэрийн цогцолборын хэмжээнд тээврийн хөгжлийн зүй тогтол, тээвэр, ачаа эргэлт, зорчигч тээвэр, түүний зүй тогтол онцлогийг судлахад нөлөөлдөг.

ГМУЗТ нь нутаг дэвсгэрийн хувьд хязгаарлагдмал, гол мөрний сав нутагт, түүн дотроо хөлөг онгоц хөвөх боломжийн газарт үйлчилдгээрээ онцлогтой. Усан онгоцоор тээвэр хийх нь газарзүйн тодорхой нөхцөл, нөөц шаарддаг, Орхон Сэлэнгэ мөрний үндсэн голдрилоор зорчдог ч усан замын гүний хэсэгт ямагт анхаарал тавих, засвар үйлчилгээ хийх болдог байна. Гэхдээ бусад тээврийн хэрэгслийн зорчих замын бүтээн байгуулалтанд зарцуулах зардлын өртгөөс хямд байдаг билээ.

Монгол орны хойд ба баруун хэсгийн уулархаг нутагт гол мөрний сүлжээний нягтшил ихтэй байдаг бөгөөд монгол орны хэмжээнд 67000 км урттай, 3811 гол горхи байдгаас [6] усан замын тээвэрт ашиглагдаж байсан нь Сэлэнгэ, Орхон, Ерөө, Туул голууд хамаарагддаг. Туул голыг сал урсгах зорилгоор идэвхтэй ашиглаж байжээ. Монгол орны гол мөрнүүдээс усан талбайн хэмжээгээр хамгийн томоохон мөн жилийнхээ урсацын хэмжээгээр хамгийн их устай нь Сэлэнгэ мөрөн юм.

Хөлөг онгоц ашиглах усан хангамж, усны гүний боломж муу, ус ховордон хайргадах зэргээс шалтгаалан бүс нутагт байх голуудаас цөөн нь шаардлагад тохирох төдий юм.

Монгол орны уур амьсгал, газар нутгийн онцлогоос хамааран гол мөрний мөсөн бүрхүүл тогтох, задрах хугацаа газар газар өөр байдаг ч том голуудын хувьд 10-р сарын сүүлээс 140-180 хоног мөсөн бүрхүүл тогтдог [11] тул гол мөрний тээвэрлэлтийг 6 сар эрчимтэй ашиглах боломжтой.

#### **Гол мөрнийг ашиглах, хамгаалах асуудал**

Дотоодын нуур, гол мөрнөөр ачаа тээвэрлэх, зорчих ажил үйлс эрхлэхийг дэмжсэн хууль (2003) гарч зохицуулалт хийж өгсөнөөр ГМУЗТ хөгжих таатай нөхцөл бүрдэж байгаа ч төр засаг, тээврийн удирдах байгууллагуудын дэмжлэг цаашдын хөгжилд чухал нөлөөтэй юм.

Байгалийн нөхцөл нөөцөд тулгуурлан голын усыг эртнээс ашиглаж байсан түүх бий. Гол мөрний усыг ашиглахдаа 1) сал урсгах, 2) ачаа, зорчигч зөөвөрлөхөд гатлага онгоц (бярвааз) хэрэглэж байжээ.

1. Монголчууд эрт дээр үеэс салыг амьдрал ахуйдаа ашиглаж байжээ. Хялга мөрнөөр цэргүүдийг сал уяж гэтлүүлж байсан тухай Нууц товчоо бүтээлд [5] тэмдэглэж үлдээснийг үзвэл Сэлэнгэ мөрөн дагуу нутаглах ардууд “сал” ашигладаг байжээ.

Хөвсгөл нуур, Сэлэнгэ мөрөнд хөлөг онгоц явуулах боломжтой, бусад гол ус багатай, зөвхөн цөөн хэдэн голоор богино хугацаанд сал урсгах бололцоотой [2] гэсэн судалгаа бий. 1940-өөд оны эхээр Туул голын усан замаар Улаанбаатар хотын их бүтээн байгуулалтад шаардлагатай модон материал, байгууллагуудын түлшний хэрэгцээг саллан хангаж байжээ.



2. Их мөрөн, томоохон голыг гатлахдаа завь хэрэглэхээс гадна ачаа, хөсгийг зөөвөрлөн гаргах гатлага онгоц (бярвааз) хэрэглэж байсан байдаг. Үүнийг одоо зарим гол дээр хэрэглэсээр байгаа билээ.

Тээврийн хэрэгсэл зорчих гол мөрний нөхцөл нөөцийг ашиглах, хамгаалахын тулд 1) усан онгоц аялах боломж, 2) голын дагуу болон түүний орчны байгалийн нөхцөл, нөөц, 3) гол мөрний дагууд аялал, жуулчлал хөгжүүлэх боломж гэсэн чиглэлээр судлах нь ГМУЗТ хөгжүүлэх, хамгаалахад ач холбогдолтой болно.

#### **Гол мөрний тээвэр Монгол улсын хот суурингийн хөгжилд нөлөөлсөн нь**

Монгол оронд усан замын тээврийн үйл ажиллагааг зохицуулах гол газрын нэг бол усан замын боомтууд байдаг. Тухайлбал,

1. Хөвсгөл нуурын тээврийн гол боомт Хатгал, Ханх байдаг.
2. Монгол улсын тээврийн сүлжээний нэгэн чухал зангилаа Ази-Европыг холбосон төмөр зам, засмал зам дээр байрлах Сүхбаатар хот нь мөн усан замын боомт газар билээ.
3. Улаанбаатар хотыг “далайн боомт хот” болгосон нь [14] гадаад далайд тээвэр хийх үйл ажиллагааг удирдан зохицуулах нэгэн чухал арга хэмжээ болжээ.

Тээврийн замд газарзүйн бүс нутгийн таталцал нөлөөлдөг хуулийн дагуу усан замын боомтууд хот суурин үүсэх үндэс болсноос гадна тээврийн хөгжилд түлхэц болсон ач холбогдолтой. Ерөө голоор урсган авчрах гуалин модыг дамжуулах газар байгуулан цааш усан онгоцоор тээвэрлэн хэрэгцээт газарт нийлүүлэх болсноор Дулаанхаан тосгоны үүсэл болжээ. Оросын худалдаачид 1902 оноос Цагаан-Эрэгт ноос угаалгын газар ажиллуулж эд бараагаа усан онгоцоор тээвэрлэж эхлэснээр Орхон голын хойд хөвөөнд Сүхбаатар хотын суурь тавигджээ.

Гол мөрний дагуух ашигт малтмал, түүхий эдийг усан замаар тээвэрлэн Сүхбаатар хотоос төмөр замаар дотоод, гадаадын хэрэгцээнд дамжуулах нь эдийн засгийн хувьд ашигтай болно.

#### **Хэлэлцүүлэг**

Гол мөрний усан замын тээврийг хөгжүүлэх боломжийг тээврийн техник эдийн засгийн үндэслэл болон тээврийн газарзүйн нөхцөл нөөцийн талаас нь мэргэжлийн эрдэмтэн судлаачдыг хамруулан асуудлыг шийдвэрлэн хэлэлцүүлэх шаардлагатай байна. Эдгээрт үндэслэн дараах санал дэвшүүлж тээврийн газарзүйн чиглэлээр судалгаа явуулах арга хэмжээ авах, тээврийн хөгжлийн үндсэн чиглэлд тусгах нь Монгол Улсын нийгэм-эдийн засгийн хөгжилд ач холбогдлоо өгөх нь зайлшгүй юм.

#### **Талархал**

Сэлэнгийн усан зам, гол мөрний тээврийн хамт олноо удирдан зохион байгуулж үр дүнд хүргэснээр “ГМУЗТ монгол оронд хөгжих бүрэн боломжтой”-г нотлон харуулсан капитан О.Жамц, Б.Гонгор нарт талархал илэрхийлж байна.



**Капитан Жамц** (1933-1978). Булган аймгийн Хангал сумын нутагт төржээ. Ленинград хотын Усан замын тээврийн инженерийн дээд сургууль төгссөн. “Сэлэнгэ мөрөн, Орхон голд онгоц ажиллуулах бэлтгэлийн тухай” БНМАУ-ын Сайд нарын зөвлөлийн 498 тоот тогтоолоор Сэлэнгийн усан замын тээврийн захиргааг байгуулж даргаар О.Жамцыг томилсон

байдаг. Жамц нь Сэлэнгийн усан замын тээврийг хөгжүүлэх боловсон хүчнийг бэлтгэх, техник хэрэгслээр хангах асуудлыг шийдэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэжээ.



**Капитан Гонгор.** 1945 онд Сэлэнгэ аймгийн Сүхбаатар хотод төрсөн. Дээд боловсролтой, нягтлан бодогч-эдийн засагч. Ленинград хотын Усан замын инженерийн дээд сургуулийн удирдлагын дээд дамжаа, Улаан-Үүд хотын сургууль комбинатад усны гүний ажиллагааны курс төгсөж, инспектор-водолаз, усан тээврийн удирдлагын менежер мэргэжил эзэмшсэн. Гол мөрний усан замын тээврийг хөгжүүлэх үйлсэд 37 жил, үүнээс 27 жилийг Усан Замын тээврийн байгууллагын дарга, “Гол мөрний тээвэр” ХХК-ний ерөнхий захиралаар ажиллажээ. 2013 онд Монгол Улсад “Гол мөрний тээврийг” хөгжүүлэхэд идэвхи зүтгэл гаргасны учир Алтан гадас одонгоор шагнажээ.

### Дүгнэлт

Гол мөрнөөр тээвэрлэх ачаа эргэлт зогссон ч хамгийн “хямд зам” гэгддэг голууд хэвээр байгаа тул улсын ба хувийн аж ахуйн секторууд өнөөдөр ч сэргээн эрхлэх бүрэн боломжтой.

Усан замаар экспортын болон импортын барааны тээвэр эрчимтэй хөгжиж байсан, хожим тариа будаа, гуалин мод тээвэрлэн эдийн засгийн хөгжилд түлхэц болж байсан сайн талууд нь Монгол оронд ГМУЗТ хөгжих үндэслэлтэйг нотлож байна. Усан замын нөөцийг зүй зохистой ашиглах нь монгол улсын эдийн засагт нэн ашигтай болно.

Усан замын тээвэр хөгжихийн хирээр голын эрэг дагуу түүний орчинд аялал жуулчлал, худалдаа арилжааны газар, байгалийн бүтээгдэхүүн олборлох, түүнийг тээвэрлэх цэгүүд бий болж аяндаа усан замд татагдсан бүс нутаг үүсэх боломжтойг тээврийн газарзүйн судалгааны үр дүн харуулж байна.

УИХ, Засгийн газар, тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагууд “Гол мөрний усан замын тээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлогыг” тусгайлан боловсруулан хэрэгжүүлэхэд анхаарал тавих нь чухал асуудал байх ёстой.

### Ашигласан ном

1. Атлас Забайкалья. Москва-Иркутск 1967. 134-135 талд;
2. БНМАУ-ын Үндэсний атлас, 1990, УБ. 59-р тал;
3. Гонгор Б. “Гол мөрний тээвэр” хувийн материал, гэрэл зургуудыг ашиглав;
4. Даш Д, Мандах Н. “Газарзүйн шинжлэх ухааны хөгжлийн түүх” УБ., 2011;
5. “Монголын Нууц Товчоо” УБ., 1990;
6. Монгол Улсын Биологийн баялаг (Үндэсний тайлан). УБ., 1998;
7. Солнышков С. 1926. К развитию судоходства в Монголии. «Хозяйство Монголии» сэтгүүл №1;
8. Түдэв Л. “Далайчин” «Дал» сонин, №60, 1999;
9. Усан замын тээврийн тухай Монгол Улсын хууль. УБ, 2003;
10. Усан замын тээвэр. УБ., 2010;
11. Уур амьсгалын өөрчлөлт. УБ., 2003;
12. «Хоймор нутгийн хийморь». УБ., 2011;
13. Цэрэнсодном Ж. “Монгол орны нуурын каталог”. УБ., 2000;
14. Монгол Улсын Засгийн газрын 1996 оны 316-р тогтоол;
15. (CIA World Factbook, 2010 он).