

Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн бодлого боловсруулахад “Монгол-Орос-Хятад”-ын эдийн засгийн коридорын дагуух хүн амын нутагшилт, суурьшлийн гео-орон зайн анализ

Geo-spatial analysis on Human Resources and Settlement with along Economic Corridor of "China-Mongolia-Russia" for Regional Development Issues of Mongolia

М.Алтанбагана^{1,2}, Д.Баттогтох³, Б.Хэрлэнбаяр⁴, Г.Урантамир⁴

¹ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнгийн Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбарын дарга

²Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын судалгааны төв

³ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнгийн захирал

⁴ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнгийн Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбарын ЭША

Email: altanbagana44@gmail.com

Key words: Geo-spatial analysis, Economic corridor, Regional development, Population, Human settlement, Migration, Population destiny, Demographic burden and Poverty

Abstract

The major economic initiatives and mega projects at the international and regional level are actively initiated to develop a regional economic integration and infrastructure developments as such Russian “Eurasian Economic Union”, China’s “Belt and Road” initiative and “China-Mongolia-Russia” economic program so on. The follow up national policies such as "Regional Development Concepts of Mongolia", "State Policy on Population Settlement and Residential system of Mongolia" and "Integrated Industrial Planning and Mapping of Mongolia" are needs to fit those international initiatives concepts based on Geo-spatial multilayer analysis.

The geo-spatial development planning is major tool to develop a national and regional level comprehensive policies based on cross sectoral multidisciplinary analysis. The main aim of this research is to give a scientific role for the formulation of above policies on identification of social, economic, infrastructure resources and do analysis on existing and expected challenges undertaking the Regional Integration and Corridors using geospatial analysis.

1. Оршил

2016 онд Ташкент хотноо “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийг баталгаажуулсан. Уг хөтөлбөрийн зорилго нь Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүнийг өрсөлдөх чадвараар хангах, хил дамнасан тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд хамтарсан 32 төсөл, хөтөлбөрүүд хэрэгжүүлэхээр тусгагдсан.

2000 оны эхэн үед УИХ-аас Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал¹, Монгол Улсын бүсүүдийн хөгжлийн дунд хугацааны стратеги², Бүсийн тулгуур төв хот тогтоох тухай УИХ-ийн тогтоол³ зэрэг бодлогын баримт бичгүүдийг, мөн Засгийн газраас Монгол Улсын Зүүн, Баруун, Төвийн, Хангайн бүсийн Хөгжлийн хөтөлбөр (2006-

¹ Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал. УИХ-ын 2001 оны 57 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.

² Монгол Улсын бүсүүдийн хөгжлийн дунд хугацааны стратеги. УИХ-ын 2003 оны 24 дүгээр тогтоол. Улаанбаатар.

³ Бүсийн тулгуур төв хот тогтоох тухай. УИХ-ын 2003 оны 01 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.

2015)⁴, Улаанбаатар бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015)⁵ зэрэг бүсчилсэн хөгжлийн асуудалтай холбоотой бодлого, хөтөлбөрүүдийг батлан гаргасан. Эдгээр бүсчилсэн хөгжилтэй холбоотой баримт бичгүүдийн хэрэгжилтийн хугацаа 2015 оноор тасалбар болон дууссан.

2016 онд УИХ-аар Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тухай хууль⁶ батлагдаж уг хуульд “Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого” нь Монгол Улсын хөгжлийн үзэл баримтлалд суурилсан, бүс нутаг, хот байгуулалтын уялдаа, байгаль орчны тогтвортой байдлыг хангах замаар орон нутгийн эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийг дэмжих зорилго, зорилт, хэрэгжүүлэх арга замыг тодорхойлсон баримт бичиг болохыг тодорхойлж өгсөн. Мөн хуулийн 13.1-д Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого нь байгалийн баялаг, хөдөө аж ахуйн гаралтай түүхий эдийн нөөцийг оновчтой ашиглах үндсэн дээр хүн амын шилжих хөдөлгөөнийг зохицуулах, төвлөрлийг сааруулах, аймаг, бүс нутаг хоорондын хөгжлийн түвшинг ойртуулах, Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийг түргэтгэхэд чиглэнэ гэж заасан.

Энэ цаг үед Үндэсний хөгжлийн газар нь “Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого”-ыг боловсруулах ажлыг эхлүүлээд байгаа билээ.

2. Зорилго, зорилт

Том газар нутагтай, хүн ам цөөн, ашигт малтмалын болон хөдөө аж ахуйн нөөц ихтэй, газарзүйн байршлийн давуу талтай Монгол Улсын хувьд нийгэм, эдийн засгийг бүсчлэн хөгжүүлэх нэн хэрэгцээ шаардлага байна. Нөгөө талаас сүүлийн 20 гаруй жилийн хугацаанд Улаанбаатар хотод нийгэм, эдийн засгийн хэт төвлөрлийг задлан, сааруулахад, хот-хөдөөгийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангахад, хөдөө орон нутгаас Нийслэл рүү чиглэсэн шилжилт хөдөлгөөний бүүрүүлэхэд Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого нь чухал үүрэгтэй бөгөөд үүнийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй боловсруулж, хэрэгжүүлэх нь Монгол Улсын өмнө хүлээгдэж буй томоохон сорилт юм.

Нээлттэй, чөлөөт зах зээл бүхий эдийн засагтай Монгол Улсын хувьд Бүсчилсэн хөгжлийн тухайд баримтлах бодлогыг “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-тэй, цаашлаад ОХУ-ын Засгийн газрын “Евразийн эдийн засгийн холбоо”-ны хүрээнд хэрэгжүүлж байгаа зам тээвэр, эрчим хүч, дэд бүтцийн төслүүдтэй, БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилгатай уялдуулан боловсруулах шаардлагатай.

Иймд энэхүү судалгааны зорилго нь өмнө батлагдсан бүсчилсэн хөгжлийн бодлогын асуудал болон 3 улсын эдийн засгийн коридор, маршрутын дагуух бүс нутаг, аймаг, сум, хот, тосгоны хүн ам зүй, нийгэм, эдийн засгийн зарим үзүүлэлтүүдээр орон зайн анализ, дүн шинжилгээ хийж, үр дүнд тулгуурлан шинээр боловсруулах Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогод зөвлөмж өгөхөд оршино.

⁴ Зүүн, Баруун, Төвийн, Хангайн бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015). Засгийн газрын 2005 оны 202 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.

⁵ Улаанбаатар бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015). Засгийн газрын 2005 оны 45 дугаар тогтоол

⁶ Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тухай хууль. УИХ-ын 2015 оны 11 дүгээр сарын 26-ны өдрийн шийдвэр. Улаанбаатар.

3. Судалгааны аргачлал

Судалгаанд 22 аймгийн төв, нийслэл, 309 сум, суурийнгийн хүн амын тооны 1990-2017 оны мэдээг ашигласан. Хүн амын тоог орон зайн байршлаар нь 1996, 2006, 2017 онуудаар харьцуулсан бол хүн амын өөрчлөлтийг 1990-2000, 2000-2010, 2010-2017 онуудын хоорондох хүн амын жилийн дундаж өсөлтөөр нь хүн амын өсөлт, бууралтыг улсын дундажтай харьцуулан үнэллээ. Хүн амын жилийн дундаж өсөлтийг дараахь тэгшитгэлээр тооцно:

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

ΔP – Хүн амын жилийн дундаж өсөлт

P_T – Тайлант оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо

P_C – Суурь оны жилийн эцсийн нийт хүн амын тоо

T_T – Тайлант он

T_C – Суурь он

Судалгааны зорилгын дагуу гео-орон зайн анализ хийх үүднээс дээрх 3 улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгагдан хамтран хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн төмөр зам, авто замтай холбоотой, бүтээн байгуулалтын шинжтэй 9 төсөл (коридор)-ийн эхлэл болон төгсгөлийн цэгийн хотын нэр, маршрутын агуулга нэр, түүний дайран өнгөрч буй тухайн улсын бүс, хот, тосгон, хилийн болон далайн боомтыг тухайн хөтөлбөрт тусгагдсан нэршилээр нь Газарзүйн мэдээллийн систем (GIS)-д **зураглал** хийн оруулсан болно (**Зураг 2**). Ингэж GIS-д бэлтгэн оруулснаар тухайн коридорын дагуух бүс нутаг, аймаг, хот, сум, тосгодын нийгэм, эдийн засгийн хүчин зүйлсийг эдийн засгийн коридортой уялдуулан орон зайн анализ хийж, дүгнэлт өгөхөд оршино.

Орон зайн анализийг баруун, зүүн, төв, хангайн эдийн засгийн 4 бүс болон автозам, төмөр замын нийт 9 коридор тус бүрт хичнээн аймгийн төв, сумыг хамарч байгаагаар нь хүн амын тоо, хүн амын өөрчлөлтийг дээр дурьдсан хугацааны ангиллаар харьцуулсан. Төмөр замын 6 коридорын маршрут тус бүр дээр 10 км, автозамын 3 коридорын маршрут тус бүр дээр 30 км буфер бүс (buffer zone) татан, буфер бүстэй давхцсан аймгийн төв, сумын газар нутгийг тухайн коридор дайран өнгөрсөн гэж үзэн тухайн коридорын дайран өнгөрч байгаа аймгийн төв, суманд оруулж харьцуулсан үнэлгээг хийсэн.

4. Өнөөгийн нөхцөл байдлын орон зайн анализ, дүн шинжилгээ

4.1. Бүсчилсэн хөгжлийн асуудал

Монгол Улс Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хувьд Нийслэл Улаанбаатар хот, 21 аймагт, Нийслэл нь нийт 9 дүүрэгт, аймаг нь нийт 330 сумын нутаг дэвсгэрт хуваагддаг.

2001 онд УИХ-аар батлагдсан Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалд Монгол Улсын нутаг дэвсгэр эдийн засгийн 5 бүсэд хуваагдахаар тогтоосон бөгөөд энэ нь эдийн засгийн хувьд бүсчилж өгсөн хил хязгаар болно. Хэдийгээр эдийн засгийн бүс нь Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн хатуу хил хязгаар биш боловч өөртөө нутаг дэвсгэрийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангах зорилгоор үндэсний хэмжээнд, бүс нутгийн хөгжлийг

түргэтгэх, тодорхой нутгийн түвшинд эдийн засгийг төрөөс зохицуулах нийтлэг болон ялгавартай бодлого явуулах шаардлагыг харгалзан тогтоосон нутаг дэвсгэр, зааг хүрээг хүрээг агуулна.

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын гол үзэл санаа нь Монгол Улсад эдийн засгийн бүсчлэл тогтоож, түүгээр дамжуулан бүс нутаг, хот, хөдөөгийн хөгжлийн нэгдмэл болон харьцангуй бие даасан тогтолцоонд суурилсан бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн цогцолборуудыг бүрдүүлэх явдал юм.

Монгол Улсад эдийн засгийн Баруун, Хангайн, Төвийн, Зүүн гэсэн дөрвөн бүсийг тогтоож, Улаанбаатар хотыг бие даасан бүсийн жишгээр хөгжүүлэхээр заасан. Эдийн засгийн бүс бүрд хамаарах аймгуудын ерөнхий хуваарийг дараахь байдлаар тогтоож, хөгжлийн тухайн үеийн нөхцөл байдалтай үялдуулан уг хуваарийг уян хатан өөрчилж байхаар тогтоосон. Эдгээр эдийн засгийн бүс бүрт тухайн бүсийн нийгэм, эдийн засгийн томоохон төвлөрөл бий болгох тулгуур төв тус бүр 2 хот, нийт 8 хот байхаар заасан.



Хүснэгт 1. Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн тогтолцоо, хамрах аймаг, тулгуур төв хот^{7,8}

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

⁷ Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал. УИХ-ын 2001 оны 57 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.

⁸ Бүсийн тулгуур төв хот тогтоох тухай. УИХ-ын 2003 оны 01 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.

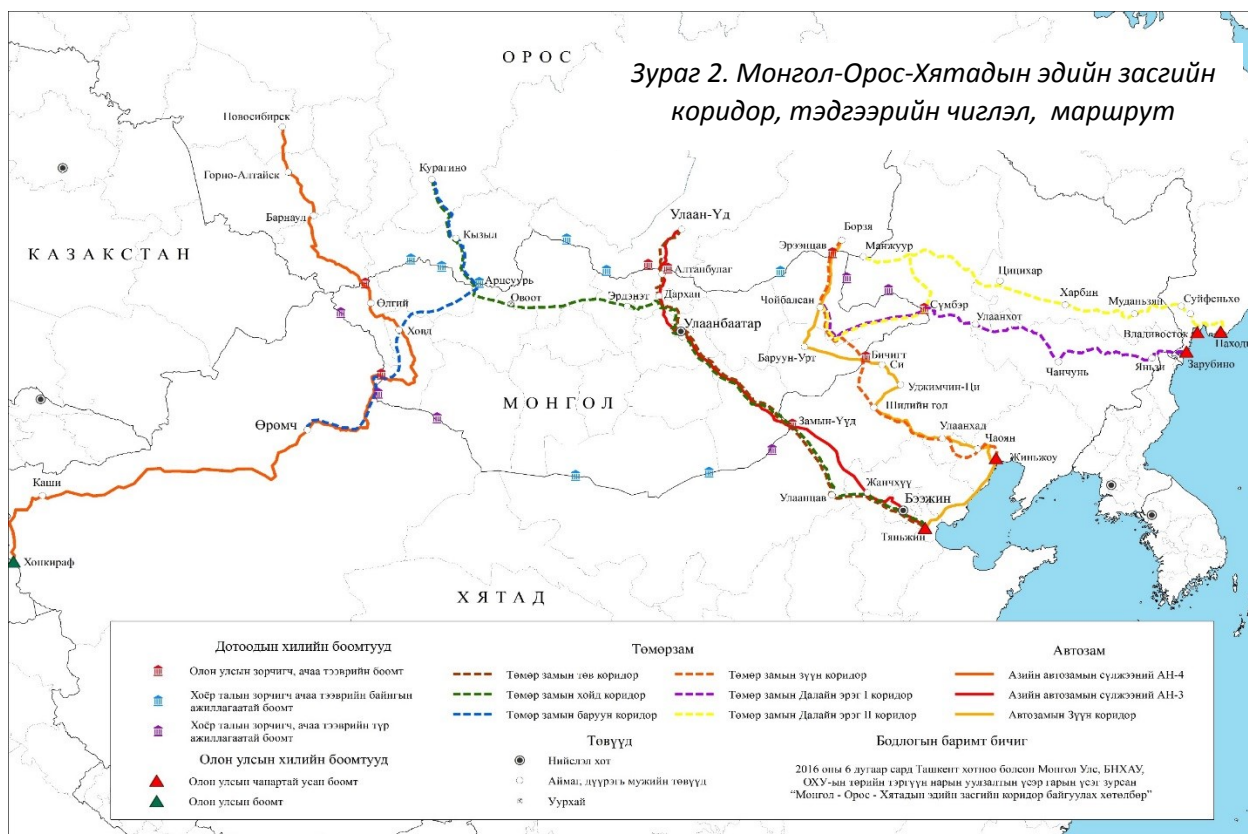
2000 оны эхэн үед УИХ, Засгийн газраас батлагдсан гарсан Бүсчилсэн хөгжлийн асуудалтай холбоотой бодлого, хөтөлбөрүүдийн хэрэгжилтийг хугацаа 2015 оноор тасалбар болон дууссан. Эдгээр бодлогын баримт бичгийн хэрэгжилтэд үнэлэлт, дүгнэлт өгч, улмаар хэрэгжилт хангалтгүй байсан учир шалтгааныг тодорхойлох шаардлага байна.

Нөгөө талаас шинээр боловсруулах Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, гадаад болон дотоод хүчин зүйлсийн уялдаа холбоог ханган боловсруулах хэрэгцээ, шаардлага байна. Тухайлбал, Олон улсын болон бүс нутгийн түвшинд идэвхитэй яригдаж, бүтээн байгуулалтын ажил эхэлсэн байгаа “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”, Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграци, Төв-Азийн Эдийн засгийн интеграцитай хэрхэн уялдуулах, үндсэн маршрут, гол зангилаа бүсийн дагуу нийгэм, эдийн засаг, байгаль орчны орон зайн анализ, судалгаа хийх шаардлага байна.

4.2. Гурван улсын эдийн засгийн коридор

“Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийн зорилго нь Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүнийг өрсөлдөх чадвараар хангах, хил дамнасан тээврийг хөнгөвчлөх, дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд хамтарсан төсөл, хөтөлбөрүүд хэрэгжүүлэхээр тусгагдсан. Эдгээр хамтарсан төсөл, хөтөлбөрүүдийг салбаруудаар авч үзвэл Тээврийн дэд бүтцийн салбарт 13 (төмөр зам 6, авто зам 4), Аж үйлдвэрийн салбарт 2, Хилийн боомтыг шинэчлэхэд 1, Эрчим хүчний салбарт 1, Худалдаа, гааль, мэргэжлийн хяналт, хорой цээртэй холбоотой 4, Хүрээлэн буй орчны салбар 3, Шинжлэх ухаан, технологийн салбарт 3, Хүмүүнлэгийн салбарт 3, Хөдөө аж ахуйн салбарт 1, Анагаах ухаан, эрүүл мэндийг хамгаалах чиглэлд 1 төсөл, нийт 32 төслийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн⁹.

⁹ “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”. 2016. Ташкент хот.



Хүснэгт 2. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт хэрэгжүүлэхээр тусгасан төмөр зам, авто замын төсөл (коридор)

№	Төсөл арга хэмжээ	Маршрут эхлэл, төгсгөл болон дайран өнгөрөх бүс	Төлөвлөлтийн анхдагч нөхцөл байдал (3 талт гэрээнд зааснаар)
1	Төмөр замын төв коридор	Улаан-Үд→Наушки→Сүхбаатар→Улаанбаатар→Замын-Үүд→Эрээн→Улаанцав→Жанчхүү→Бээжин→Тяньжин	Иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх, хос зам барих, цахилгаанжуулах эдийн засгийн үндэслэлийг судлах
2	Төмөр замын хойд коридор	Курагино→Кызыл→Цагаан толгой→Арц суурь→Овоот→Эрдэнэт→Салхит→Замын-Үүд→Эрээн→Улаанцав→Жанчхүү→Бээжин→Тяньжин	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
3	Төмөр замын баруун коридор	Курагино→Кызыл→Цагаан толгой→Арц суурь→Ховд→Такашикэн→Хами муж→Цонжийн хотон үндэсний өөртөө засах тойрог→Өрөмч	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
4	Төмөр замын зүүн коридор	Борзя→Соловьевск→Эрээнцав→Чойбалсан→Хөөт→Бичигт→Шилийн гол (Зүүн хатавч)→Улаанхад→Чаоян→Жиньжоу/Паньзиль	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
5	Түмэн голын тээврийн коридор (Далайн эрэг-2)	Чойбалсан→Сүмбэр→Рашаант→Улаанхот→Чанчунь→Яньзи→Хуньцунь→Зарубино	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлнэ
6	Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг-1 коридор	Чойбалсан→Сүмбэр→Рашаант→Манжуур→Цицихар→Харбин→Муданьзан→Суйфэньхө→Владивосток→Находка	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх
7	Азийн авто замын сүлжээ АН-3	Улаан-Үд→Хиагт/Алтанбулаг→Дархан→Улаанбаатар Сайншанд→Замын-Үүд/Эрээн→Бээжингийн гаднах тойрог→Тяньжин	Чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах, түс чиглэлд хурдны автозам

				барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах
8	Азийн авто замын АН-4	Новосибирск→Барнаул→Горно Алтайск → Ташанта/Улаанбайшинт→Ховд→Ярант/ Такашикэн→Өрөмч→Каши→Хонкираф		Чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах
9	Авто замын зүүн коридор	Борзя→Соловьевск→Эрэнцав→Чойлбалсан→ Баруун урт→Бичигт→Зүүнхатавч→ Си- Уджимчин-Ци→Улаанхад/Шилийн хот→Чаоян /Чэндэ→Жиньжоу/Паньзинь/Тяньжин		Төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх

Хүснэгт 2-оос харахад гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгагдсан авто зам, төмөр замын төсөл (коридор)-үүдийн чиглэл, маршрут, тэдгээрийн Монголын газар нутгаар дайран өнгөрч байгааг орон зайн байршил (Зураг 2) талаас нь авч үзвэл урт хугацаандаа Монгол Улсын Тогтвортой хөгжилд бодитой хувь нэмэр оруулахуйц, цаашлаад эдийн засгийн аюулгүй байдлыг хангахуйц, гадаад харилцаа, хамтын ажиллагааны олон боломжуудыг нээж өгөх чухал бүтээн байгуулалт болохоор харагдаж байна.

Нөгөө талаас Монгол Улсын Засгийн газраас боловсруулж байгаа Хүн амын нутагшилт, суурьшлийн хөгжлийн ерөнхий төсөл¹⁰ болон Бүсчилсэн хөгжлийн бодлогыг¹¹ боловсруулж, хэрэгжүүлэхдээ Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгасан төмөр зам, авто замын төсөл (коридор)-үүдтэй уялдуулах шаардлагатай.

Гэтэл гадаад болон дотоод талдаа коридорын бүтээн байгуулалтын хувьд зогсонги байдалд орох эрсдэлт нөхцөл байж болзошгүйг анхаар ч, цаашдын хөгжлийн төлөвлөлтөд сайжруулах, уялдуулан төлөвлөх шаардлагатай байна. Үүнд,

1. **Дотоод хүчин зүйл.** Судалгаагаар 1990-2001 онд Монгол Улсын хүн ам нутагшилт, суурьшлийн хувьд харьцангуй тогтвортой байсан бол 2001 оноос хойш төв рүү чиглэсэн шилжилт хөдөлгөөн эрс нэмэгдэж нийт 254 сумын хүн ам буурсан¹², 1995-2014 оны хооронд хөдөө орон нутгаас нийт 480 гаруй мянган иргэн Улаанбаатар хотод шилжин ирсэн^{13,14}, 2016 оны байдлаар нийт хүн амын 46% нь Улаанбаатар хотод суурьшиж байгаа бол энэ хандлагаар цааш явбал 2040 он гэхэд 62% нь суурьших төлөвтэй¹⁵ бөгөөд энэ нь зөвхөн ганц цэг (Нийслэл) дээр нийгэм, эдийн засгийн хэт төвлөрлийг бий болгож улмаар бүс

¹⁰ Хот байгуулалтын тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.1 дахь заалт

¹¹ Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тухай хуулийн 4.1.3, 13 дахь заалт

¹² M.Altanbagana et al. 2016. Consulting on “National Report of Urban Development of Mongolia for UN HABITAT III” and “Current Assessment for Regional and Human Settlements Development in Mongolia”. Funding by Ministry of Construction and Urban Development and UNDP and Introduced to the *United Nations* Conference on Housing and Sustainable Urban Development in Quito, Ecuador, from 17-20 October, 2016.

¹³ M.Altanbagana. 2018.03.10. “Sustainable Development Vision 2030 and Challenges in Mongolia: Zud Impact on Social-Economic Issues”. Symposium on “Changing Environment and People's live of Mongolia” in Tottori University. Japan

¹⁴ М.Алтанбагана, Б.Хэрлэнбаяр. 2015. “Экологийн эмзэг байдал шилжилт хөдөлгөөн, ядууралд нөлөөлөх нь”. Нийгэм эдийн засгийн хөгжилд байгалийн нөхцөл, нутаг дэсвгэрийн онцлогийг харгалзан үзэх нь сэдэвт олон улсын эрдэм шинжилгээний 3-р бага хурал. Улаанбаатар

¹⁵ B.Enkhbaigali, D.Tumurpurev, M.Altanbagana et al. 2016. Research report on “Sustainable Development Concept of Mongolia 2040”. Endorsed by decree No. 19 of 2016 issued by the Parliament of Mongolia. The National Development Institute of Mongolia. Ulaanbaatar.

нутгийн түвшинд хүн ам эзгүйрэх, бүтээн байгуулалт, дэд бүтцийн ашиглалтын хувьд эдийн засгийн ашигтай байх боломжит нөхцлийг хангахуйц хүн ам суурьшиж чадахгүй нөхцөл байдал үүсч байна. Өөрөөр хэлбэл, Хүн амаа бүс нутгийн түвшинд тогтвортой нутагшуулж, суурьшуулж байж нийгэм, эдийн засаг хувьд үр ашигтай байх, бүс нутгийн түвшинд тавьсан хөгжлийн тодорхой зорилтуудаа хангахуйц үйлдвэрлэл, бизнес, худалдаа, үйлчилгээ хөгжих жамтай.

2. **Гадаад хүчин зүйл.** Гадаад хүчин зүйл нь дотоод хүчин зүйлээс шууд хамаарна. Монгол Улсын баруун болон зүүн бүс нутагт хүн ам эрс цөөрч байгаа энэ үед бүсчлэн хөгжүүлэх, эдийн засагт нэн ач холбогдолтой, газарзүйн байршлийн давуу талаа ашиглан баруун талдаа Төв-Азийн эдийн засгийн интеграцид, зүүн талдаа Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграцид **нэгдэх** боломжийг бий болгох гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгагдсан Төмөр замын хойд коридор, Төмөр замын баруун коридор, Төмөр замын зүүн коридор, Түмэн голын тээврийн Далайн эрэг-2 коридор, Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг-1 коридор, Авто замын зүүн коридор тус бүрийн бүтээн байгуулалтыг **“судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх”** гэж гэрээнд тусгасан (**хүснэгт 2**). Өөрөөр хэлбэл, хэрэв эдгээр коридор нь эдийн засгийн хувьд **“ашиггүй”** гэж үзвэл хөрөнгө оруулалт, бүтээн байгуулалтын хувьд зогсонги байдалд орох нөхцлийг бий болгох талтай. Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөрт¹⁶ “бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх”, мөн “далайд гарцгүй байдлаас үүдэлтэй үр дагаврыг саармагжуулах, дэд бүтцийг хөгжүүлэх” гэсэн зорилтыг дэвшүүлсэн байдаг.

Иймд бид хөгжлийн системтэй бодлого, төлөвлөлтгүй явж ирсэн алдаагаа давтахгүйгээр, Үндэсний хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөө шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, гадна болон дотоод хүчин зүйлсийг сайтар тооцон, хамгийн гол нь Үндэсний хөгжлийн **“язгуур эрх ашиг”**-т нийцүүлэн боловсруулж, тогтвортой-тасралтгүй хэрэгжүүлэх замаар **“хөгжлийн тогтвортой зам”**-даа идэвхитэй, оролцоотой орох хэрэгцээ байна.

5. Гео-орон зайн анализ, судалгааны үр дүн

5.1. Хот тосгон, сум суурин ба Эдийн засгийн коридор

Өмнөх хэсэгт Монгол Улс Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгжийн хувьд аймаг, Нийслэл, сум, дүүрэгт хуваагддаг тухай дурьдсан. Монгол Улс хүн амын нутагшилт, суурьшлийн хувьд өвөрмөгц онцлогтой бөгөөд Үндэсний статистикийн тооллогын тогтолцоогоор хүн амыг суурьшлийн хувьд хот ба хөдөө гэж ангилдаг. Хотын хүн амын ангилалд Нийслэл хот, 21 аймгийн төв хот болон томоохон суурин газар болох тосгон, харин хөдөөгийн хүн амын ангилалд сумын төв болон хөдөө нутагт нүүдлийн мал аж эрхлэн амьдардаг хүмүүсийг хамруулдаг.

¹⁶ Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөр. Засгийн газрын 2015 оны 474 дүгээр тогтоол. Улаанбаатар.

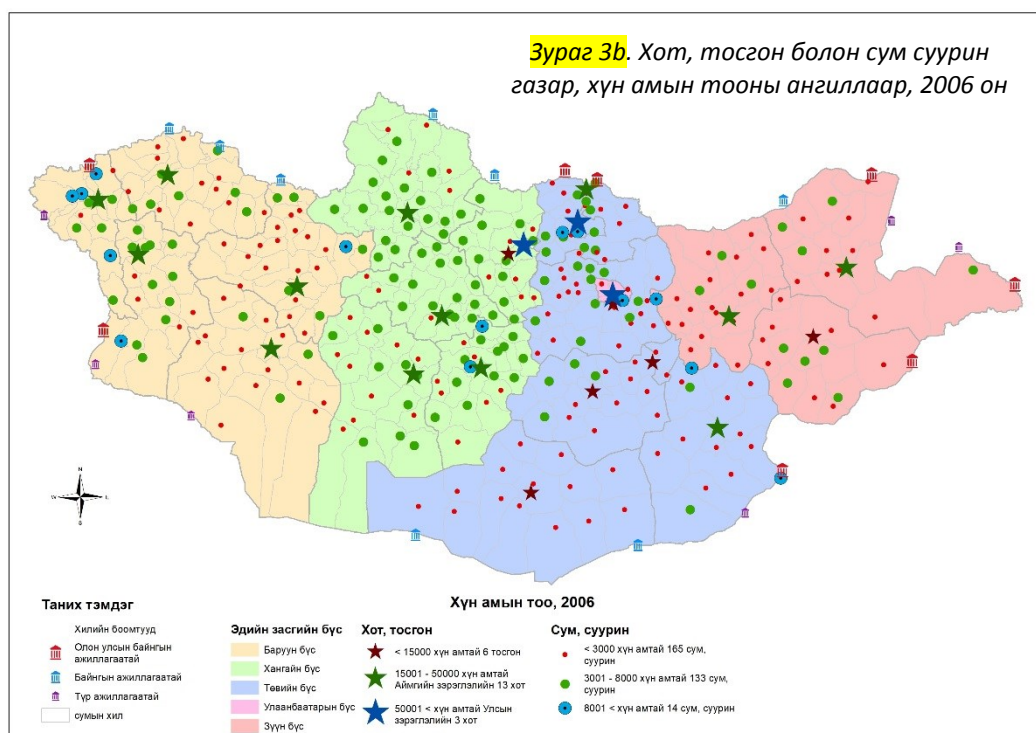
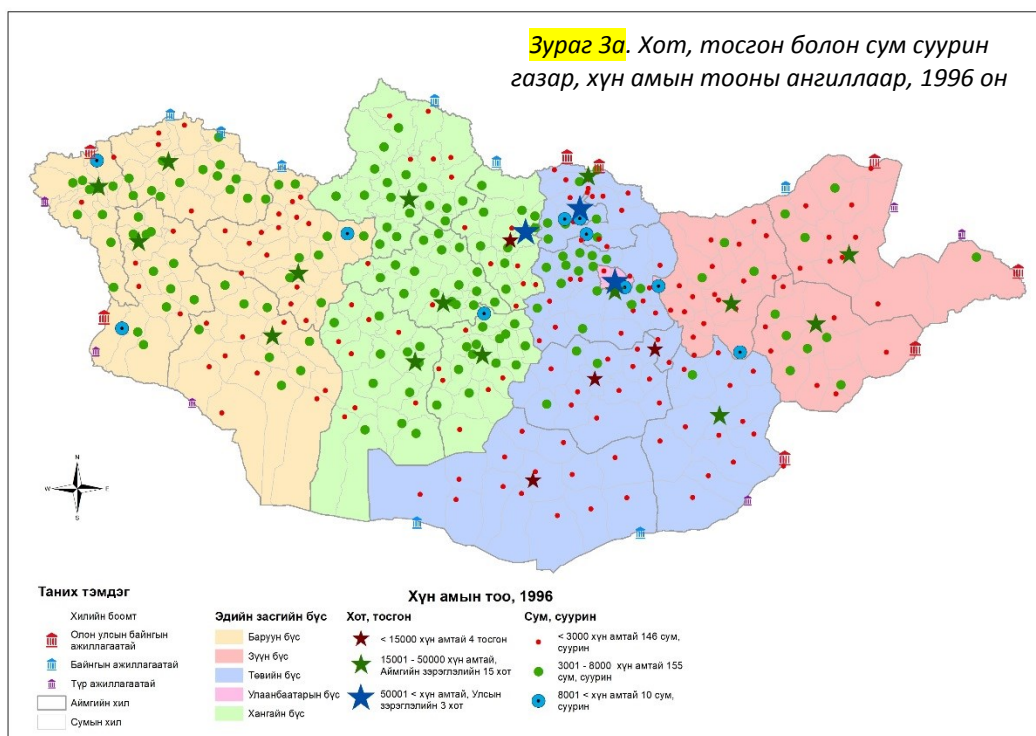
Мөн Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуулийн¹⁷ 3 дугаар болон 4 дүгээр зүйлээр Хот, тосгоныг ангилан, зэрэглэл тогтоож өгсөн. Үүнд,

- **Тосгон** (Village) → 500-15000 оршин суугчтай, хөдөө аж ахуй, үйлдвэрлэл, аялал жуулчлал, амралт, сувилал, тээвэр, худалдаа зэрэг салбарын аль нэг хөгжсөн, өөрийн удирдлага бүхий суурин газар
- **Аймгийн зэрэглэлтэй хот** (Province ranking city) → 15000-аас доошгүй оршин суугчтай, тэдгээрийн дийлэнх хувь нь голлон үйлдвэр, үйлчилгээний салбарт ажилладаг, хот бүрдүүлэгч дэд бүтэц хөгжсөн, өөрийн удирдлага бүхий төвлөрсөн суурин газар
- **Улсын зэрэглэлтэй хот** (State ranking city) → 50000-аас дээш (шаардлагатай гэж үзвэл 50000 хүртэл) оршин суугчтай хотод улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гүйцэтгэж байгаа үүрэг, хотжилт, хот бүрдүүлэгч дэд бүтцийн хөгжлийн түвшинг харгалзан улсын зэрэглэл тогтоож болно

Хэдийгээр Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуулиар хотын эрхзүйн байдлыг тодорхой түвшинд тогтоож өгсөн боловч Засгийн газар, УИХ-аас томоохон хот, суурин газарт албан ёсоор Аймгийн болон Улсын зэрэглэл олголгүй өнөөг хүрсэн бөгөөд орон нутгийн түвшинд зөвхөн аймаг, сумын засаг, захиргаа, нутаг дэвсгэрийн зохион байгуулалтаар явж ирсэн нь өнөөгийн 21-р зуунд хотжилтын үйл явц эрчимтэй явагдаж, бүс, орон нутгийн түвшинд хөгжлийн томоохон үүрэг, роль бүхий хотуудыг байгуулж, улмаар хөрөнгө оруулалт, удирдлага, зохион байгуулалт, эдийн засгийн бие даасан байдлыг хангаж өгөх замаар хөгжилд хүрэх хэрэгцээ шаардлагад сөрөг нөлөө үзүүлж байна.

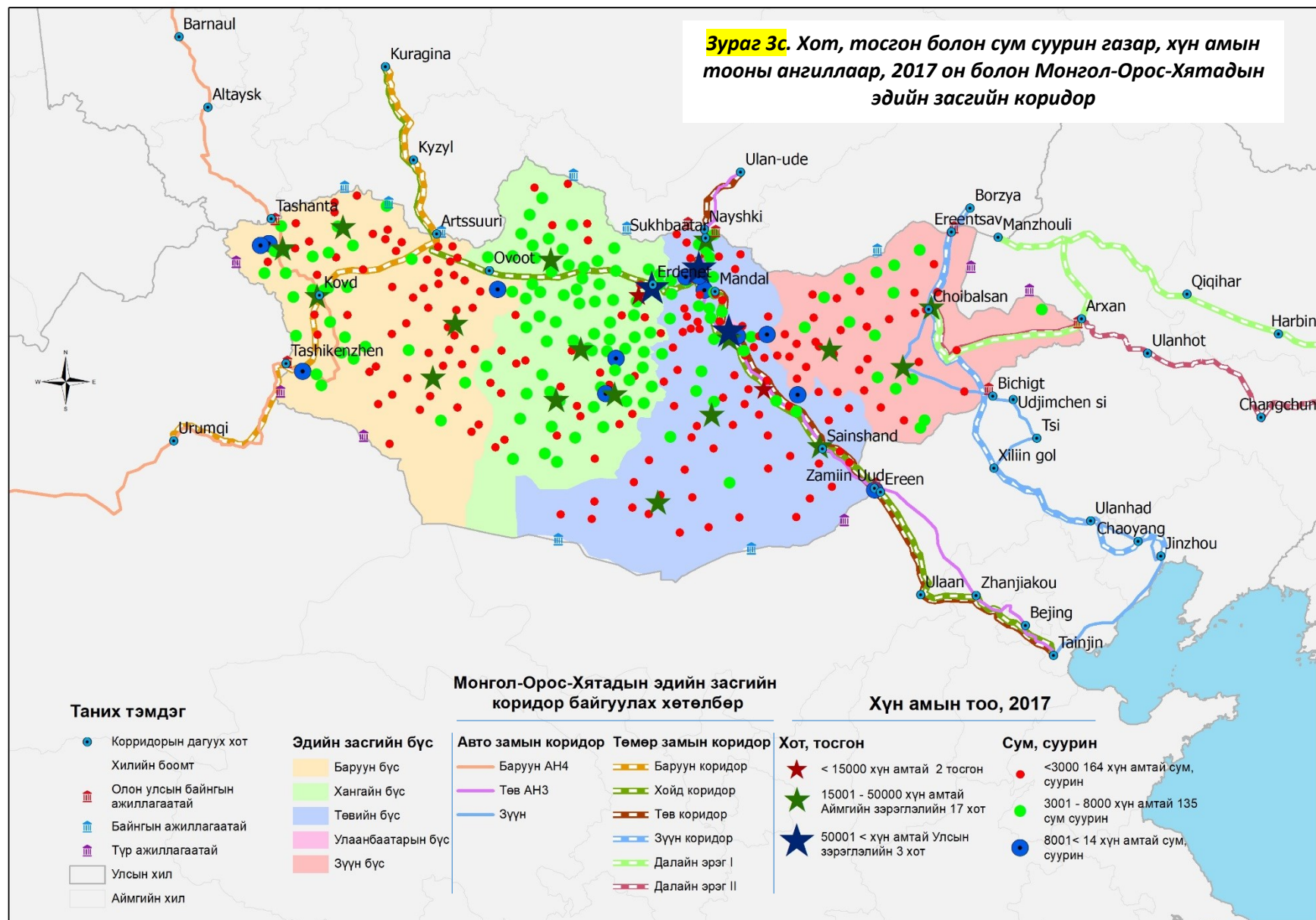
Дараахь **зураг-3-д** хүн амын нутагшилт, суурьшлийг хот ба хөдөөгөөр ангилан, хотыг дотор нь Тосгон, Аймгийн зэрэглэлтэй хот, Улсын зэрэглэлтэй хот; хөдөөг дотор нь 3000-аас доош хүн амтай сум суурин, 3000-8000 хүн амтай сум, суурин, 8000-аас дээш хүн амтай сум, суурин гэж ангилан 1996, 2006, 2017 онуудаар харууллаа.

¹⁷ Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хууль. УИХ-ийн 1993 оны 12 дугаар сарын 20-ны өдрийн шийдвэр. Улаанбаатар.



Хүн амын нутагшилт, суурьшлийн гео-орон зайн анализ хийхдээ 2017 оны зураг дээр Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгагдсан төмөр зам, авто замтай холбоотой төсөл (коридор)-үүдийг нэмж, уг коридорын маршрутын дагуух бүс нутаг, хот, аймгийн төв, сум, суурин газрын хүн ам хэрхэн өөрчлөгдөж, суурьшиж байгаад орон зайн шинжилгээ хийж, харуулсан болно (Зураг 3c).

Зураг 3с. Хот, тосгон болон сум суурин газар, хүн амын тооны ангиллаар, 2017 он болон Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор



**Хүснэгт 2. Монгол Улсын эдийн засгийн бүсүүдэд хамрагдах хот, тосгон болон сум, суурин газар,
хүн амын тооны ангилал болон 1996, 2006, 2017 оноор**

№	Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлийн өнөөгийн байдал: Хот, тосгон болон сум, суурин газрын ангилалаар	Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал (2001)ийн хүрээнд тогтоосон эдийн засгийн бүсүүдээр											
		Баруун бүс			Хангайн бүс			Төвийн бүс			Зүүн бүс		
		1996	2006	2017	1996	2006	2017	1996	2006	2017	1996	2006	2017
	Хот, тосгон, нийт	5	5	5	6	6	6	7	7	7	3	3	3
	• <15000 буюу Тосгон	0	0	0	1	1	1	3	4	3	0	1	1
	• 15000÷50000 буюу Аймгийн зэрэглэлтэй хот	5	5	5	4	4	4	3	2	3	3	2	2
	• 50000< буюу Улсын зэрэглэлтэй хот	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0
	Сум, суурин, нийт	86	86	86	93	93	93	88	88	88	42	42	42
	• <3000 хүн амтай	33	48	54	26	27	25	62	63	60	25	27	25
	• 3000÷8000 хүн амтай	50	32	28	66	64	66	23	22	24	16	14	16
	• 8000< хүн амтай	3	6	4	1	2	2	3	3	4	1	1	1

**Хүснэгт 3. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хот, тосгон, болон сум суурин газрын хүн амын
нутагшилт, суурьшлийн гео-орон зайн анализ, шинжилгээ, 2017 оны байдлаар**

№	Гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн төмөр зам, автозамтай холбоотой коридор		Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал	Гурван улсын эдийн засгийн коридорын хамарч байгаа нийт бүс нутаг		Үүнээс, Гурван улсын эдийн засгийн коридорын хамарч байгаа бүс нутгийг хот, тосгоны болон сум, суурин газрын хүн амын ангиллаар нь харуулбал					
	Төсөл арга хэмжээ	Төлөвлөлтийн анхдагч нөхцөл байдал (3 талт гэрээнд зааснаар)	Эдийн засгийн бүс	Хот, тосгон, тоо	Сум, суурин, тоо	Хот, тосгонны ангилал, хүн амын тоогоор, 2017		Сум, суурины ангилал, хүн амын тоогоор, 2017			
						<15000 буюу Тосгон	15000÷50000 буюу Аймгийн зэрэглэлийн хот	50000< буюу Улсын зэрэглэлийн хот	<3000 хүн амтай	3000÷8000 хүн амтай	8000< хүн амтай
1	Төмөр замын төв коридор	Иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх, хос зам барих, цахилгаанжуулах эдийн засгийн үндэслэлийг судлах	Төвийн бүс	6	34	1	3	2	19	12	3
2	Төмөр замын	Судалж, эдийн засгийн	Төв, Хангай	2	57	0	0	2	25	28	4

	хойд коридор	үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	бүс								
3	Төмөр замын баруун коридор	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Баруун бүс	1	18	0	0	1	9	8	1
4	Төмөр замын Зүүн коридор	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Зүүн бүс	1	10	0	1	0	2	7	1
5	Түмэн голын тээврийн коридор (Далайн эрэг-2)	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлнэ	Зүүн бүс	1	6	0	1	0	5	1	0
6	Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг-1 коридор	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Зүүн бүс	1	6	0	1	0	5	1	0
7	Азийн авто замын сүлжээ АН-3	Чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах, тус чиглэлд хурдны автозам барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах	Төвийн бүс	6	41	1	3	2	23	15	3
8	Азийн авто замын АН-4	Чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах	Баруун бүс	2	23	0	2	0	6	16	1
9	Авто замын зүүн коридор	Төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Зүүн бүс	2	12	0	2	0	11	1	0

Тайлбар: Гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд хэрэгжүүлэх төмөр зам, авто замын маршрут Монголын газар нутгаар дайран өнгөрөхдөө зарим хэсэгт давхцаж байгаа. Тухайлбал, Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг 1 болон 2, мөн Төмөр замын хойд болон төв коридор Дархан хотоос Замын –Үүд хүртэл давхцаж байгаа. Иймд дайран өнгөрөх хот, тосгоныг давхцуулж тоолцсон болно.

Монгол Улсын эдийн засгийн бүсчлэлийн хувьд **Төвийн бүсээр** дайран өнгөрч буй Төмөр замын төв коридор болон Азийн авто замын сүлжээ АН-3 чиглэлийн дагуу нийт 6 хот, тосгон байгаа бөгөөд үүнээс 15000-аас доош хүн амтай 1 тосгон, 15000÷50000 хооронд хүн амтай Аймгийн зэрэглэлийн 3 хот, харин 50000-аас дээшх хүн амтай Улсын зэрэглэлийн Дархан, Улаанбаатар гэсэн 2 хот байна.

Эдийн засгийн **Баруун бүсээр** төлөвлөсөн Төмөр замын баруун коридорын дагуу 1 хот буюу баруун бүсийн тулгуур төв Ховд хотоор, мөн нийт 18 сум, суурингаар дайран өнгөрөхөөр харагдаж байна. Харин Азийн авто замын АН-4 буюу баруун чиглэлийн авто замын хувьд Өлгий, Ховд гэсэн 2 хотоор, мөн нийт 23 сум суурингаар дайран өнгөрөхөөр харагдаж байна.

Эдийн засгийн **Зүүн бүсээр** төлөвлөсөн Төмөр замын зүүн коридорын дагуу 1 хот буюу зүүн бүсийн тулгуур төв Чойбалсан хотоор, мөн нийт 10 сум, суурингаар дайран өнгөрөхөөр харагдаж байна. Мөн Түмэн голын тээврийн коридор Далайн эрэг-2, Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг-1 коридорууд Чойбалсан хотоор, нийт 6 сум суурингаар дайрахаар байна. Харин Авто замын зүүн коридорын хувьд Чойбалсан, Баруун-Урт гэсэн 2 хотоор, мөн нийт 12 сум суурингаар дайран өнгөрөхөөр харагдаж байна.

Гурван улсын төмөр зам, авто замын коридорууд нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дайран өнгөрөхдөө хүн амын хувьд харилцан адилгүй ямар хот, тосгод болон сум, суурингаар дайран өнгөрөхөөр байгаа тухай бусад мэдээллийг **Зураг 3с, Хүснэгт 3**-аас харж болно.

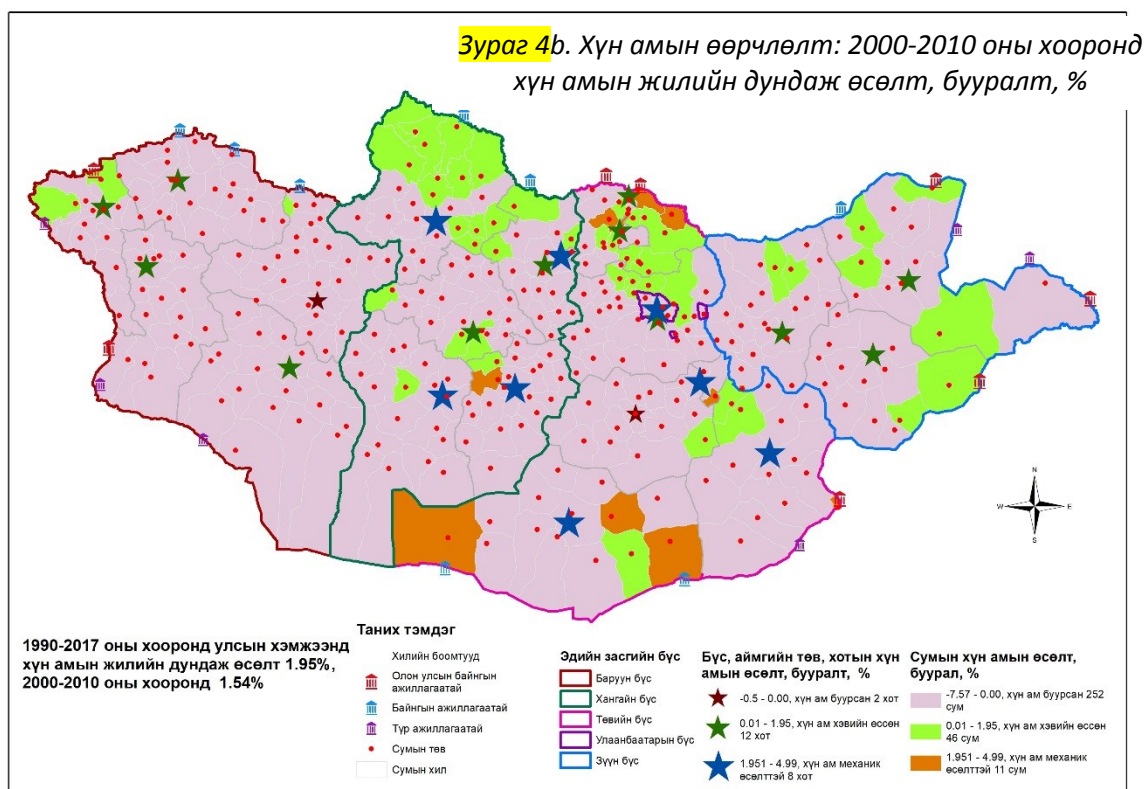
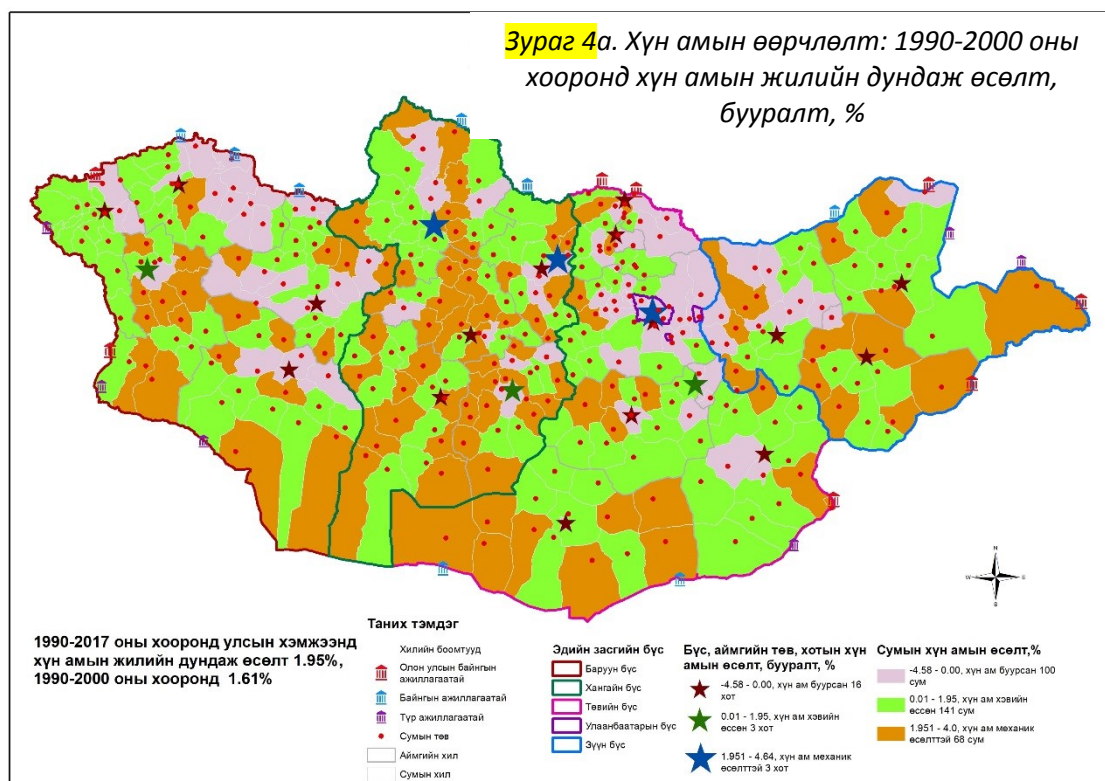
5.2. Хүн амын өөрчлөлт ба Эдийн засгийн коридор

Улсын нийслэл, бүсийн болон аймгийн төв 22 хот болон 309 сумдын түвшинд хүн амын өөрчлөлтийг “Хүн амын жилийн дундаж өсөлт, бууралт” тооцох аргачлалаар¹⁸ 1990-2000, 2000-2010, 2010-2017 гэсэн гурван арван жилээр тооцоолж **зураг-4**-д харууллаа.

Аймгийн төв болон сумдын хүн амын өөрчлөлтийг тухайн аймгийн төв болон сум бүр дээр тооцоолж, улмаар нийт хугацаанд буюу 1990-2017 оны хооронд Улсын хэмжээнд хүн амын жилийн дундаж өсөлт 1.95% байжээ. Тухайн аймгийн төв болон сумдын хүн ам “буурсан”, “хэвийн өссөн”, “механик өсөлттэй” гэсэн үндсэн 3 нөхцөл дараахь утгыг илэрхийлнэ. Үүнд,

- Хэрэв, < 0 **буюу** хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувь нь сөрөг утгатай **бол** тухайн хугацаанд, тухайн аймгийн төв болон суманд хүн ам өсөөгүй **буюу** “буурсан”
- Хэрэв, $0 \div 1.95\%$ **буюу** хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувь нь тэгээс 1990-2017 оны хооронд Улсын хэмжээнд тооцсон өсөлтийн хувь (1.95%)-ийн хооронд **бол** тухайн хугацаанд, тухайн аймгийн төв болон суманд хүн ам өссөн **буюу** “хэвийн өссөн”
- Хэрэв, $1.95\% <$ **буюу** хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувь нь 1990-2017 оны хооронд Улсын хэмжээнд тооцсон өсөлтийн хувь (1.95%)-иас их **бол** тухайн хугацаанд, тухайн аймгийн төв болон суманд хүн ам илүү өссөн **буюу** “механик өсөлттэй” гэж түс түс үзнэ.

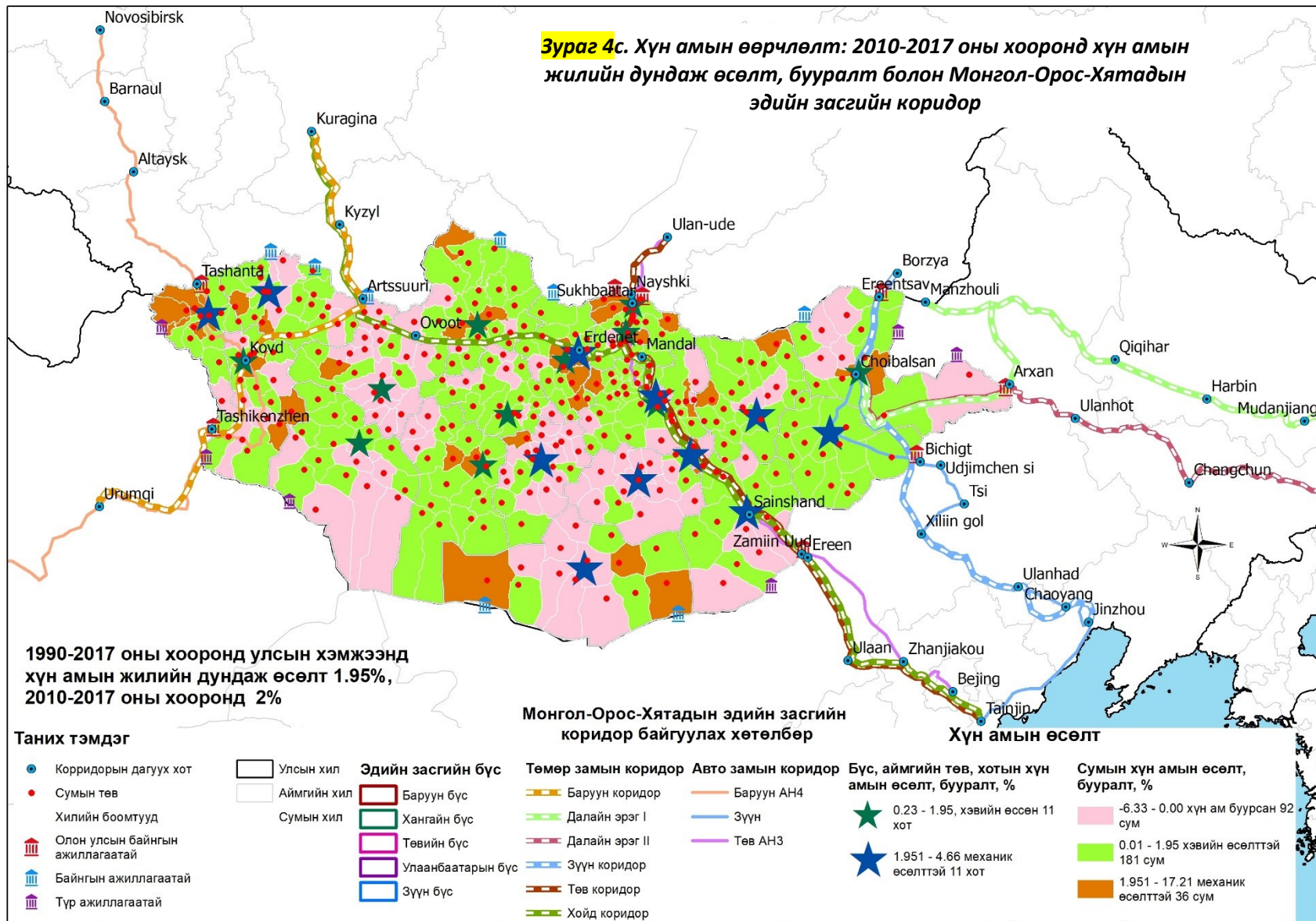
¹⁸ Үндэсний статистикийн хороо. Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлт тооцох аргачлал. Үндэсний статистикийн хорооны даргын 2009 оны 01/152 тоот тушаалын хавсралт. Улаанбаатар.



2010-2017 оны хооронд тооцоолсон хүн амын өөрчлөлттийн гео-орон зайн анализ зураг дээр Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт тусгагдсан төмөр зам, авто замтай холбоотой төсөл (коридор)-үүдийг нэмж, уг коридорын маршрутын дагуух бүс нутаг, хот, аймгийн төв, сум, суурин газрын хүн амын

жилийн дундаж өсөлт, бууралтыг орон зайн шинжилгээ хийж, харуулсан болно (Зураг 4с).

Зураг 4с. Хүн амын өөрчлөлт: 2010-2017 оны хооронд хүн амын жилийн дундаж өсөлт, бууралт болон Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор



Хүснэгт 4. Хүн амын өөрчлөлт, хүн ам нь өссөн болон буурсан аймгийн төв, сумдын тоо

№	Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, суурьшлийн өнөөгийн байдал: Бүсийн болон аймгийн төв, сумдын хүн амын өөрчлөлт	Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал (2001)ийн хүрээнд тогтоосон эдийн засгийн бүсүүдээр											
		Баруун бүс			Хангайн бүс			Төвийн бүс			Зүүн бүс		
		1990-2000	2001-2010	2011-2017	1990-2000	2001-2010	2011-2017	1990-2000	2001-2010	2011-2017	1990-2000	2001-2010	2011-2017
Хүн амын өөрчлөлт, Бүсийн болон аймгийн төв													
	• Буурсан	4	1	0	3	0	0	6	1	0	3	0	0
	• Хэвийн өссөн	1	4	3	1	2	4	1	3	3	0	3	1
	• Механик өсөлттэй	0	0	2	2	4	2	0	3	4	0	0	2
Хүн амын өөрчлөлт, сумдаар													
	• Буурсан	23	83	31	11	73	25	26	63	29	8	33	7
	• Хэвийн өссөн	42	3	45	37	19	57	42	16	59	21	9	32
	• Механик өсөлттэй	21	0	10	45	1	11	20	9	0	13	0	3

Хүснэгт 5. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух аймгийн төв болон сумын төвийн хүн амын өөрчлөлт, 2017 оны байдлаар

№	Гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн төмөр зам, автозамтай холбоотой коридор		Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал	Хүн ам нь өссөн, буурсан аймгийн төвийн тоо, эдийн засгийн коридорын дагуух			Хүн ам нь өссөн, буурсан сумдын тоо, эдийн засгийн коридорын дагуух		
			Эдийн засгийн бүс	Буурсан	Хэвийн өссөн	Механик өсөлттэй	Буурсан	Хэвийн өссөн	Механик өсөлттэй
1	Төмөр замын төв коридор	Иж бүрэн шинэчлэн хөгжүүлэх, хос зам барих, цахилгаанжуулах эдийн засгийн үндэслэлийг судлах	Төвийн бүс	0	3	3	4	28	2
2	Төмөр замын хойд коридор	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Төв, Хангай бүс	0	0	2	13	38	6
3	Төмөр замын баруун коридор	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Баруун бүс	0	1	0	8	9	1
4	Төмөр замын Зүүн коридор	Судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Зүүн бүс	0	1	0	2	7	1
5	Түмэн голын	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн	Зүүн бүс	0	1	0	1	4	1

	тээврийн коридор (Далайн эрэг-2)	засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлнэ							
6	Төмөр замын тээврийн Далайн эрэг-1 коридор	Өргөжүүлэх төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Зүүн бүс	0	1	0	1	4	1
7	Азийн авто замын сүлжээ АН-3	Чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах, тус чиглэлд хурдны автозам барих эдийн засгийн үндэслэлийг судлах	Төвийн бүс	0	3	3	7	29	5
8	Азийн авто замын АН-4	Чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхитэй ашиглах	Баруун бүс	0	1	1	5	14	4
9	Авто замын зүүн коридор	Төслийг судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх	Зүүн бүс	0	1	1	1	10	1

Эдийн засгийн **Баруун бүсээр** төлөвлөсөн Төмөр замын баруун коридорын дагуух Ховд хотын хүн ам хэвийн өссөн, мөн нийт 18 сум суурингаас 8 сум суурингийн хүн ам буурсан, 9 нь өссөн, 1 сум суурин механик өсөлттэй байна. Харин Азийн авто замын АН-4 буюу баруун чиглэлийн авто замын хувьд Өлгий хот механик өсөлттэй, Ховд хот хэвийн өсөлттэй бол дайран өнгөрөх нийт 23 сум суурингаас 5 сум суурингийн хүн ам буурсан, 14 нь хэвийн өссөн, 4 нь механик өсөлттэй байна.

Монгол Улсын эдийн засгийн бүсчлэлийн хувьд **Төвийн бүсээр** дайран өнгөрч буй Төмөр замын төв коридор болон Азийн авто замын сүлжээ АН-3 чиглэлийн дагуу нийт 6 хот, тосгон байгаа бөгөөд үүнээс 3 хот тосгоны хүн ам хэвийн өссөн, 3 хот тосгоны хүн ам механик өсөлттэй байна. Харин төмөр замын коридорын дагуух 34 сум суурингаас 4 сум суурингийн хүн ам буурсан, 28 сум суурингийн хүн ам хэвийн өссөн, 2 сум суурингийн хүн ам механик өсөлттэй байна. АН-3 Азийн автозамын сүлжээний дагуух 41 сум суурингаас 5 сум суурингийн хүн ам буурсан, 29 сум суурингийн хүн ам хэвийн өссөн, 5 сум суурингийн хүн ам механик өсөлттэй байна.

Эдийн засгийн **Зүүн бүсээр** төлөвлөсөн Төмөр замын зүүн коридорын дагуу 1 хот буюу зүүн бүсийн тулгуур төв Чойбалсан хотын хүн ам хэвийн өсөлттэй, 10 сум суурингийн 2 сум суурингийн хүн ам буурсан, 7 сум суурингийн хүн ам хэвийн өссөн, 1 сум суурингийн хүн ам механик өсөлттэй байна. Харин Авто замын зүүн коридорын хувьд Чойбалсан хот хэвийн өссөн, Баруун-Урт хот механик өсөлттэй бол дайран өнгөрөх 12 сум суурингаас 1 сум суурингийн хүн ам буурсан, 10 сум суурингийн хүн ам хэвийн өссөн, 1 сум суурингийн хүн ам механик өсөлттэй байна.

6. Дүгнэлт, бодлогын зөвлөмж

Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын хүрээнд тодорхойлсон Баруун болон Зүүн бүсийн тулгуур төв хот болон бусад аймгийн төв хотуудаар Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт туссан төмөр зам, авто замын коридорууд дайран өнгөрч байна. Энэ нь Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалтай нийцэж байгаа бөгөөд бүсийн түвшинд нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэхэд Төр, засгаас бодлогын түвшинд гурван улсын төмөр зам, авто замын төслүүдийн бүтээн байгуулалтыг цааш явуулахад түлхүү анхаарах шаардлагатай. Учир нь бүлэг 4.2-д дурьдсанчлан дотоод хүчин зүйлээс улбаатай сөрөг нөлөөлийн улмаас гадаад хүчин зүйлсийг нөхцөлдүүлж, улмаар хөрөнгө оруулалт зогсонги байдал орох эсрдэлтэй юм. Нөгөө талаас Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт төмөр замын баруун болон зүүн коридорыг *“судалж, эдийн засгийн үндэслэлтэй тохиолдолд хэрэгжүүлж эхлэх”* гэж тусгасан.

Бүсийн тулгуур 8 төв хотыг, одоогийн Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хуулиар 21 аймгийн төв Улсын зэрэглэлтэй хот байгаа бөгөөд 21 хотыг зэрэг хөгжүүлэх эдийн засгийн боломж хомс юм. Иймд эхний ээлжинд нийгэм, эдийн засаг, соёлын үйлчилгээгээр Улаанбаатар хоттой тэнцэхүйц буюу өрсөлдөхүйц 3-4 томоохон хотыг байршлын хувьд аль болох зангилаа цэг, нөгөө талаас гурван эдийн засгийн коридорын дагуу оновчтой сонгож, улмаар Улсын зэрэглэлтэй хот болгон түлхүү хөгжүүлэх шаардлагатай байна. Ингэснээр бүс нутгийн түвшинд гадаад болон дотоодод өрсөлдөх чадавхийг нэмэгдүүлнэ. Ингэхдээ эрхзүйн болон эдийн засагийн дараахь арга хэрэгслэлүүдийг ашиглах нь зүйтэй. Үүнд,

- *Санхүүгийн дэмжлэг үзүүлэх.* Тухайлбал, Төрөөс бодлогын түвшинд сонгосон 3-4 томоохон хотод Улсын хөрөнгө оруулалтыг түлхүү хийх, татварын хөнгөлөлт үзүүлэх, ажлын байр шинээр бий болгосны урамшуулал, хөнгөлөлт үзүүлэх, тээврийн хөнгөлөлт үзүүлэх г.м.
- *Бизнесийн орчинг сайжруулах.* Тухайлбал, Гадаадын хөрөнгө оруулалттай болон дотоодын аж ахуйн нэгж, байгууллага дээрх 3-4 томоохон хотод төв ажлын байраа байгуулж, ажлын байр нэмэгдүүлсэн тохиодолд хөнгөлөлт, урамшуулал үзүүлэх.
- *Удирдлага, зохион байгуулалтын бүтцийг сайжруулах.* Удирдлага, зохион байгуулалтын хувьд хуулиар олгогдох эрхзүйн хэм хэмжээг нэмэгдүүлэх, Улаанбаатар хоттой ижил эрхзүйн хэм хэмжээтэй болгох.
- *Дэд бүтцийн үйлчилгээг сайжруулах.* Интернэт, эрчим хүч, зам тээвэр, агаарын тээвэр, олон улсын шууд нислэг зэрэг дэд бүтцийн үйлчилгээг түлхүү хөгжүүлэх.

Монгол Улс газарзүйн байршлийн давуу талаа ашиглан олон улсын түвшинд бүс нутгийн эдийн засгийн интеграци, санаачлагад идэвхитэй нэгдэх шаардлагатай байна. Тодруулбал, Монголын баруун болон төвийн бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хувьд

харилцан ашигтай, идэвхитэй харилцааг бий болгох бололцоотой Төв Азийн эдийн засгийн интеграци (11 улс, CAREC), мөн Монголын зүүн болон төвийн бүс нутгийн харилцан ашигтай идэвхитэй харилцааг бий болгох бололцоотой Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграци (6 улс)-д нэгдэхэд “Монгол-Орос-Хятад”-ын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээг хөшүүрэг болгож, одоо боловсруулж байгаа Хүн амын нутагшилт, суурьшлийн ерөнхий төсөл болон Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, тэдгээрийн үзэл санаатай нягт уялдуулах шаарлагатай байна.

Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөрт Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх зорилт тавьсан боловч бодит байдал дээр дотоодын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтийн хувьд, хүн амын нутагшилт, суурьшлийн хувьд, аль бүс нутаг ямар аж үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх замаар нэгдэх зэрэг стратеги тодорхой бүс байгааг судалж, шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр тодорхойлох шаардлагатай байна.

Ашигласан материал

1. Монгол Улсын Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал. УИХ-ын 2001 оны 57 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.
2. Монгол Улсын бүсүүдийн хөгжлийн дунд хугацааны стратеги. УИХ-ын 2003 оны 24 дүгээр тогтоол. Улаанбаатар.
3. Монгол Улсын эдийн засгийн гадаад харилцааны хөтөлбөр. Засгийн газрын 2015 оны 474 дүгээр тогтоол. Улаанбаатар.
4. Бүсийн тулгуур төв хот тогтоох тухай. УИХ-ын 2003 оны 01 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.
5. Зүүн, Баруун, Төвийн, Хангайн бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015). Засгийн газрын 2005 оны 202 дугаар тогтоол. Улаанбаатар.
6. Улаанбаатар бүсийн хөгжлийн хөтөлбөр (2006-2015). Засгийн газрын 2005 оны 45 дугаар тогтоол.
7. Үндэсний статистикийн хороо. Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлт тооцох аргачлал. Үндэсний статистикийн хорооны даргын 2009 оны 01/152 тоот тушаалын хавсралт. Улаанбаатар.
8. Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тухай хууль. УИХ-ын 2015 оны 11 дүгээр сарын 26-ны өдрийн шийдвэр. Улаанбаатар.
9. Хот, тосгоны эрхзүйн байдлын тухай хууль. УИХ-ийн 1993 оны 12 дугаар сарын 20-ны өдрийн шийдвэр. Улаанбаатар.
10. Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тухай хуулийн 4.1.3, 13 дахь заалт
11. “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”. 2016. Ташкент хот.
12. Хот байгуулалтын тухай хуулийн 11 дүгээр зүйлийн 11.1 дахь заалт
13. M.Altanbagana et al. 2016. Consulting on “National Report of Urban Development of Mongolia for UN HABITAT III” and “Current Assessment for Regional and Human Settlements Development in Mongolia”. Funding by Ministry of Construction and Urban Development and UNDP and Introduced to the *United Nations* Conference on Housing and Sustainable Urban Development in Quito, Ecuador, from 17-20 October, 2016.

14. M.Altanbagana. 2018.03.10. "Sustainable Development Vision 2030 and Challenges in Mongolia: Zud Impact on Social-Economic Issues". Symposium on "Changing Environment and People's live of Mongolia" in Tottori University. Japan
15. М.Алтанбагана, Б.Хэрлэнбаяр. 2015. "Экологийн эмзэг байдал шилжилт хөдөлгөөн, ядууралд нөлөөлөх нь". Нийгэм эдийн засгийн хөгжилд байгалийн нөхцөл, нутаг дэсвгэрийн онцлогийг харгалзан үзэх нь сэдэвт олон улсын эрдэм шинжилгээний 3-р бага хурал. Улаанбаатар
16. B.Enkhbaigali, D.Tumurpurev, M.Altanbagana et al. 2016. Research report on "Sustainable Development Concept of Mongolia 2040". Endorsed by decree No. 19 of 2016 issued by the Parliament of Mongolia. The National Development Institute of Mongolia. Ulaanbaatar.