

© “Мөнгө, санхүү, баялаг” сэтгүүл 2020

МОНГОЛ УЛСЫН ТОГТВОРТОЙ ХӨГЖИЛ: “УБТЗ” ХНН-ИЙН ОРОЛЦОО

А.Анар¹

<i>JEL ангилал:</i> L92, L98, R41 <i>Түлхүүр үг:</i> Тогтвортой хөгжил, төмөр замын тээвэр, нийгэмлэг, ашгийн бус тээвэрлэлт,	<i>Хураангуй:</i> Энэхүү өгүүлэлд “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН-ийн манай орны тогтвортой хөгжилд оруулж буй хувь нэмэр, ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн ирээдүйн хэрэгцээг хангахад чиглэсэн дэд бүтцийн баазыг бэхжүүлэх, олон улсын тавцанд үндэсний тээврийн системийн өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх чиглэлээр хийж буй ажлыг товч дурдаад дамжин өнгөрөх болон экспортын ачаа тээвэрлэлтийн өнөөгийн байдлыг харуулжээ.
--	---

1. Удиртгал

Сүүлийн хорин жилийн хугацаанд Монгол Улс болон дэлхий дахины олон нийтийн харилцааны хууль тогтоомж, зохион байгуулалт, эдийн засгийн талбарт эрс өөрчлөлт бий болсоор байна. Аливаа улсын төрийн урт, дунд хугацааны эдийн засгийн бодлогын чухал нэг зорилт нь эдийн засгийн өсөлтийг өдөөх, түүний өсөлтийн хурдыг тогтвортой, оновчтой түвшинд хадгалахад оршиж байна.

Эдгээр үүссэн чиг хандлагатай холбоотойгоор, Монгол Улсын нийгэм, эдийн засгийн нэг гол тулгуур багана болохын хувьд “УБТЗ” ХНН²-ийн үйл ажиллагааны гол зорилго нь өнөөгийн болон хэтийн төлөвт үүсэх ачаа, зорчигчийн тээвэрлэлтийн хэрэгцээг хангахад чиглэсэн тээврийн дэд бүтцийн баазыг бэхжүүлэх, олон улсын тавцанд үндэсний тээврийн системийн өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх замаар Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийг дэмжихэд чиглэдэг.

¹ ОХУ-ын Эрхүүгийн зам харилцааны улсын их сургуулийн докторант.
Цахим шуудан: saranzaya.s@ubtz.mn

² Энэхүү нийтлэлд “Зөвлөлт-Монголын хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам” нийгэмлэг”, “УБТЗ” ХНН, “Улаанбаатар төмөр зам”, “Нийгэмлэг”, “бид” гэсэн үг, тэдгээрийн бусад хэлбэр нь Монгол-Оросын “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг гэсэн утгыг илэрхийлнэ.

Монгол-Оросын хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам” нийгэмлэг³ нь 1949 оны зургаадугаар сард БНМАУ-ын Засгийн газар, ЗСБНХУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу 2450 ажиллагсадтай, 0.3 сая тонн ачаа тээвэрлэх хүчин чадал бүхий ууган байгууллага болон байгуулагдсан юм.

Далан жилийн түүхтэй Улаанбаатар төмөр зам өнөөдөр 16 мянга орчим ажиллагсадтай, үндэсний хэмжээний томоохон ажил олгогч болсон төдийгүй, ачаа, зорчигчийн тээвэрлэлт, төмөр замын суурь бүтцийн барилга угсралт, арчилгаа, үйлчилгээ, хөдлөх бүрэлдэхүүний угсралт, засвар, төмөр зам, хиймэл төхөөрөмж, барилга байгууламжийн иж бүрэн зураг төслийн боловсруулалт зэрэг арав гаруй төрлийн үндсэн үйл ажиллагаа, бусад 60 гаруй нэр төрөл (барилга угсралтын бүтээц хийцийн үйлдвэрлэл, машин, механизм, тоног төхөөрөмж сэлбэгийн үйлдвэрлэл, тээвэр зууч, уулын үйлдвэрлэл, ашиглалт, онцгой байдал, сургуулийн өмнөх боловсрол, дээд боловсрол олгох, эрүүл мэндийн үйлчилгээ үзүүлэх зэрэг)-ийн ажил, үйлчилгээг эрхэлдэг томоохон байгууллага болж, өргөжин тэлсэн билээ.

Өөрөөр хэлбэл, тус нийгэмлэг нь улс орны уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт, эрчим хүч, дулаан үйлдвэрлэл, нефть, нефтийн бүтээгдэхүүн, хүнс, өргөн хэрэглээний бүтээгдэхүүн, барилгын материалын импортлох үйл явцад ихээхэн хувь нэмрийг оруулж, албан байгууллага, аж ахуй нэгж, айл өрх, иргэдийн өдөр тутмын төмөр замын тээвэрлэлтийн хэрэгцээг хангадаг болсон байна.

Өнөө үед “УБТЗ” ХНН нь улс орны ачаа эргэлтийн 73.6 хувь, зорчигч эргэлтийн 15.6 хувийг тус тус гүйцэтгэж байна.

Монгол Улсын ачаа эргэлт, зорчигч эргэлтэд эзэлж буй хувийн жин (хувь)

73.6 хувь

Монгол Улсын ачаа эргэлтэд эзэлж буй хувийн жин

15.6 хувь

Монгол Улсын зорчигч эргэлтэд эзэлж буй хувийн жин

Нийгэмлэгийн үндсэн үйл ажиллагаа болох ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээ сүүлийн гурван жилийн туршид огцом өсөлт (2016 оноос +41.2 хувь, +8.2 сая тонн)-тэй байна⁴.

2019 оны байдлаар, нийт ачаа тээвэрлэлтийн бүтцэд манай орны нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх ачааны тээвэрлэлт 14.0 хувь, орон нутгийн харилцааны тээвэрлэлт 38.9 хувь, экспортын ачааны тээвэрлэлт 36.7 хувь,

³ Бүгд Найрамдах Монгол Ард Улс ба Зөвлөлтийн Засагт Нийгэм Журамт Бүгд Найрамдах Холбоот Улсын хоорондох найрамдлын харилцааг бэхжүүлэн эдийн засгийн харилцааг цаашид хөгжүүлэх зорилгоор хоёр улсын Засгийн газар хоорондын Хэлэлцээрээр Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр төмөр замыг тавьж, ашиглахаар Зөвлөлт-Монголын хувь нийлүүлсэн “Улаанбаатар төмөр зам” нийгэмлэгийг байгуулсан бөгөөд нийгэмлэгийн 50 хувийг Монгол Улсын Засгийн газар, нөгөө 50 хувийг ОХУ-ын Засгийн газар эзэмшиж байна.

⁴ Улс орны тээврийн салбарын үндсэн гол төлөөлөгч гэдэг байр сууриа дахин бататгаж, 2019 онд 28.1 сая тонн ачаа, нийт 2.9 сая зорчигч тээвэрлэсэн байна.

импортын ачааны тээвэрлэлт 10.4 хувийг тус тус эзэлж байна. Харин зорчигч тээвэрлэлтийн 98.8 хувийг орон нутгийн чиглэлд, 0.2 хувийг олон улсын чиглэлд тус тус гүйцэтгэж байна.

2. “Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт” үндэсний брэндийн хөгжил

Улаанбаатар төмөр замын хувьд дамжин өнгөрөх тээвэр нь өөрийн өртөг бага, тарифын зай урттай, орлого нь шууд валютаар ордог хамгийн ашигтай тээврийн төрөл бөгөөд ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замыг холбодог, Сүхбаатар-Улаанбаатар-Замын-Үүд чиглэлийн 1110 км гол шугамаа ашиглан БНХАУ, ОХУ, Европ тив хоорондын худалдааны их урсгалаас Монгол Улсын хүртэх өгөөжийг нэмэгдүүлэх, олон улсын тээврийн зах зээлийн тавцанд улс орныхоо нэр хүндийг дээшлүүлэх, гадаад валютын урсгалыг татах, “Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт” үндэсний брэндийг хөгжүүлэх чиглэлээр зохион байгуулалтын шинжтэй арга хэмжээг⁵ авч хэрэгжүүлж байна.

Ази-Европ хоорондын төмөр замын тээврийн хэмжээ сүүлийн жилүүдэд ихээхэн нэмэгдэж байгаа шалтгаан нь БНХАУ-ын дэвшүүлсэн “Бүс ба зам” санаачлагатай холбоотой юм. “Бүс ба зам”-ын нэг зорилт нь төмөр замын тээврийн коридорыг хөгжүүлэх замаар бараа урсгалыг далайн тээврээс төмөр замын тээвэрт шилжүүлэн эргэлтийг нь хурдасгах⁶ бөгөөд олон улсын тээврийн байгууллагууд уг боломжийг ашиглан дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтээс ашиг олохын төлөөх өрсөлдөөн⁷ улам нэмэгдсээр байна. Улаанбаатар төмөр замын гол шугам нь “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор”-ын төмөр замын төв коридорын нэг хэсэг болохын хувьд⁸ бүс нутгийн худалдаа, эдийн засаг, тээвэр, ложистикийн салбар дахь энэхүү давуу талд тулгуурлан дамжин өнгөрөх тээврийн зах зээлийн өрсөлдөөнд идэвхтэй оролцож байна.

⁵ “УБТЗ” ХНН-ийн дотоод нөөц бололцоог бүрэн дүүрэн ашиглах, үүнд: удирдлага, менежментийн арга барилыг сайжруулах; бүх төрлийн тээвэрлэлт, зохион байгуулалтын арга хэмжээг авах, жил бүрийн хөрөнгө оруулалтын дийлэнх хувийг элэгдэл өндөр суурь бүтэц (гол замын гуравны нэг хэсэг нь их засварын хугацаа хэтэрсэн), хөдлөх бүрэлдэхүүн (47.2-69.2 хувь ашиглалтын хугацаа хэтэрсэн)-ийг шинэчлэхэд чиглүүлэх; өрсөлдөхүйц тарифын бодлогыг хэрэгжүүлэх гэх мэт.

⁶ БНХАУ-аас Европын чиглэлд 2013 онд чингэлэг тээврийн нийт ердөө 80 орчим галт тэрэг аялж байсан бол 2019 онд 8220 галт тэрэг аялж мянга гаруй дахин өсчээ. Уг арга хэмжээг хэрэгжүүлэх зорилгоор БНХАУ-ын Хөгжил шинэчлэлийн хороо 2016 онд “Хятад-Европ чингэлгийн галт тэргийг 2016-2020 онд хөгжүүлэх төлөвлөгөө”-г баталж байсан бөгөөд уг төлөвлөгөөнд Монгол Улсын нутгаар дамжин өнгөрөх коридорыг Хятад-Европ чингэлгийн буухиа галт тэрэгний төв коридороор тодорхойлсон байдаг юм.

⁷ Манай Улсын төмөр замын тээврийн олон улсын бүс нутгийн зах зээл дэх гол өрсөлдөгч нь Бүгд Найрамдах Казахстан Улс, ОХУ-ын төмөр зам бөгөөд БНХАУ-Европ хоорондын чингэлэг тээвэрлэлтийн 82.3 хувийг эзэлж байна. Эдгээр улс орон дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтээс авах ашгийг нэмэгдүүлэхийн тулд техникийн арга хэмжээ-хүчин чадлыг өргөсгөх, нэмэгдүүлэх замаар төмөр замын тээх нэвтрүүлэх чадварыг дээшлүүлэх асуудлыг шийдвэрлэж байна.

⁸ Монгол Улс нь газарзүйн байршлаа ашиглан хоёр хөршөө холбоод зогсохгүй Ази-Европыг холбох хамгийн дөт зам байх боломжтойн хувьд БНХАУ-ОХУ, БНХАУ-Европын өсөн нэмэгдэж буй худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг холбох Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийг дамнасан дэд бүтцийг үүсгэх “Хөгжлийн зам” санаачилгыг дэвшүүлж БНХАУ-ын “Бүс ба зам” санаачилга, ОХУ-ын тэргүүлэн байгуулж буй Евразийн эдийн засгийн холбоотой уялдуулан “Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөр”-ийг 2016 онд байгуулсан юм.

Эдгээр арга хэмжээний үр дүнд 2015 оны байдлаар тасраад байсан энэ төрлийн тээвэрлэлтийн хэмжээг хэд дахин нэмэгдүүлж, БНХАУ-Европыг холбосон төмөр замын тээврийн коридоруудын дунд гүйцэтгэсэн ажлын дүнгээр хоёрдугаар байранд байгаа нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх чингэлгийн галт тэрэгний тоо 2019 онд 1450 галт тэрэгт хүрч, 2015 оноос +1317 галт тэрэг (11 дахин их), 2016 оноос +1283 галт тэрэг (ес дахин их), 2017 оноос +894 галт тэрэг (гурав дахин их), 2018 оноос +595 галт тэрэг (1.7 дахин их)-ээр тус тус өссөнөөр харагдаж байна.

“Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт”
үндэсний брэнд (дамжин өнгөрөх чингэлэг тээвэрлэлт)

1450 галт тэрэг

2018 оноос + 595 галт тэрэг

+1317 галт тэрэг

2015 оноос

Өнөөдөр Нийгэмлэг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийн ашигтай ажиллагаа (2019 оны ашигт ажиллагаа +60.7 хувь)-наас орсон орлогыг нийгмийн ач холбогдол бүхий ачаа болон зорчигч тээвэрлэлтийг гүйцэтгэснээс үүсэж буй алдагдлыг нөхөн санхүүжүүлэхэд зарцуулж байна.

3. Уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг экспортод гаргах, гуравдагч зах зээл, далайн чандад хүргэхэд “УБТЗ” ХНН-ийн үүрэг оролцоо

Монгол Улсын эдийн засгийн ихэнх хувийг уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт бүрдүүлдэг.

Монгол Улсын экспортын ачаа тээвэрлэлтэд эзлэх хувийн жин

12.7 хувь

2019 он

+0.9 нэгж хувь

2018 оноос

Дархан, Сэлэнгийн бүс нутаг, Эрдэнэт үйлдвэр, Говьсүмбэр, Дорноговь аймгаас экспортод гардаг төмрийн хүдэр, зэс, нүүрс, жонш зэрэг уул уурхайн бүтээгдэхүүн нь Улаанбаатар төмөр замаар дамжин БНХАУ руу тээвэрлэгдэж байгаа нь Монгол Улсын нийт экспортын ачаа тээвэрлэлтийн 12.7 хувь юм. Далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг зөвхөн нэг зах зээлд нийлүүлэх бус, хоёр хөршийн нутгаар дамжуулан далайн боомтод хүргэж өрсөлдөхүйц зардлаар гуравдагч зах зээлд гаргах асуудал олон жилийн турш нэг чухал сэдэв байсаар ирсэн. Монгол Улсын Засгийн газар, холбогдох байгууллагууд энэ чиглэлээр удаан хугацааны яриа хэлэлцээ өрнүүлсний дүнд

БНХАУ-ын⁹ болон ОХУ-ын Засгийн газартай¹⁰ үндсэн суурь нөхцөлийг тохирсон хэлэлцээрийг байгуулсан байдаг.

Энэ хүрээнд “Хятадын төмөр зам” корпорацаас Улаанбаатар төмөр замын Замын-Үүд-Эрээний хилийн гарцаас БНХАУ-ын далайн боомтуудаар дамжин гуравдагч орон руу болон эсрэг чиглэлд тээвэрлэх 40 футын чингэлгийн тээврийн тарифыг Төмөр замуудын хамтын байгууллагын “Нэгдсэн нэвтрэх тариф”-ын мөрдлөгөөс 50 хувийн хөнгөлөлттэй тарифаар тээвэрлэж байгаа бөгөөд Монгол Улсын гуравдагч оронтой хийдэг гадаад худалдааны ачааны ихэнх хувь нь дамжин өнгөрдөг БНХАУ-ын Тэнжин боомт ч үүнд багтаж байгаа юм.

Мөн 2019 оны байдлаар “Оросын төмөр зам” НХНН Сүхбаатар-Наушки хилийн гарцаас ОХУ-ын Алс дорнодын боомтууд руу тээвэрлэх нүүрсэнд 58 хувь, ачаатай чингэлэгт 27 хувь, хоосон чингэлэгт долоон хувь, Европын чиглэл рүү дамжин өнгөрөх чингэлэгт 14 хувийн тарифын хөнгөлөлтийг тус тус үзүүлж байна.

Хөрш орнуудтай байгуулсан эдгээр гэрээ, хэлэлцээрийн хэрэгжилт нь Улаанбаатар төмөр замтай салшгүй холбоотой юм. Өнгөрсөн оноос эхлэн хэрэгжиж буй Тавантолгойн ордын нүүрсийг гуравдагч орны зах зээлд гаргахад чухал ач холбогдолтой Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын төслийн дээд бүтцийн гүйцэтгэгчээр “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН ажиллаж байна. Уг төмөр зам ашиглалтад орсноор Тавантолгойн ордын нүүрс хойд чиглэлд Сүхбаатар-Наушки, Эрэнцав-Соловьевск хилийн гарцаар дамжин ОХУ-ын Алс дорнодын боомт руу, урд чиглэлд Замын-Үүд-Эрэн хилийн гарцаар дамжин Хойд болон Зүүн хойд Хятадын далайн боомтуудад хүрэх боломжтой болно.

Эдгээр суурь нөхцөл нь цаашид тээвэр ложистикийн байгууллагуудын судлан хөгжүүлэх бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний чиглэл бөгөөд Монгол Улсын гадаад худалдаа, эдийн засгийн бодлогод бодитой нөлөөлөх хүчин зүйл юм.

4. Нийгмийн сайн сайхны төлөө ашгийн бус тээвэрлэлт

“УБТЗ” ХНН нийгмийн ач холбогдол бүхий (нийгмийн сайн сайхны төлөө ашгийн бус) тээвэрлэлтийг гүйцэтгэсээр ирсэн билээ.

⁹ “Монгол Улс БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийг 2014 онд байгуулснаар Монгол Улс нь Хойд болон Зүүн хойд Хятадын гадаад худалдаанд нээлттэй далайн боомтуудыг ашиглан далайд гарах, Монгол Улс руу болон Монгол Улсаас дамжин өнгөрөх тээвэр хийх, боомтуудад гаалийн хяналтын бүс болон гаалийн баталгаат агуулах ашиглах, гаалийн бүрдүүлэлтэд хөнгөлөлт эдлэх зэрэг эрх зүйн боломжтой болсон юм.

¹⁰ “Төмөр замаар дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрлэх нөхцөлийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр” 2018 онд байгуулагдсан нь ОХУ-аар дамжин өнгөрөх Монгол Улсын экспортын ачаанд ОХУ-аас жил бүр шинэчлэн тогтоодог төмөр замын тээвэрлэлтийн тарифын хөнгөлөлтийг 25 жилийн турш тогтвортой байлгах; тарифын хөнгөлөлтийн түвшинг урт хугацаанд бусад чиглэлтэй өрсөлдөхүйц байдлаар тогтоох; тээвэрлэж буй ачааны зах зээлийн үнэд огцом өөрчлөлт орвол тээвэрлэлтийн тарифт нэмж өөрчлөлт оруулах боломжийг бүрдүүлэх чухал ач холбогдолтой болсон билээ.

Өөрөөр хэлбэл, хүн амын амьжиргааны түвшинд өндөр нөлөөллийг үзүүлдэг цахилгаан, дулаан, өргөн хэрэглээний бүтээгдэхүүн (импортын хүнс, түлш, бензин шатахуун гэх мэт), барилгын материал, хот хоорондын зорчигч тээвэрлэлтийн үнийг тогтвортой түвшинд барих улсын бодлогыг дэмжин, тэдгээрийн өртөг дэх төмөр замын тээврийн зардал (*төмөр замын тээвэрлэлтийн тариф*)-ыг өсгөхгүй чиглэлийг баримталж, өртгөөс доогуур тогтоосон тарифаар Дулааны цахилгаан станцуудын хэрэглээний нүүрс, барилгын материал, хүнсний бүтээгдэхүүн, нефть, нефтийн бүтээгдэхүүн болон зорчигчийг тээвэрлэж байна.

Нийгмийн ач холбогдол бүхий тээвэрлэлтийн алдагдлыг өөрийн хөрөнгөөр нөхөн санхүүжүүлсэн арга хэмжээ

55.8 тэрбум төгрөг	27.4 тэрбум төгрөг	29.5 тэрбум төгрөг
2018 оноос +22.8 тэрбум ₮ (нийт дүнгээр)	Нүүрс, хүнсний бүтээгдэхүүн, барилгын материал, нефть, нефтийн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт	Зорчигч тээвэрлэлт

Жил ирэх тусам нийгмийн ач холбогдол бүхий тээвэрлэлтээс үүссэн алдагдлыг “УБТЗ” ХНН өөрийн хөрөнгөөр нөхөн санхүүжүүлэх хэмжээ өсөн нэмэгдэж, 2019 онд 55.8 тэрбум төгрөгт хүрсэн бөгөөд энэ нь 2017 оноос +22.8 тэрбум төгрөг, 2018 оноос +2.3 тэрбум төгрөгөөр тус тус өссөн ажээ¹¹.

6. Үндэсний хэмжээний томоохон ажил олгогч

“УБТЗ” ХНН нь үндэсний хэмжээний ажил олгогчийн нэг мөн. Нийгэмлэгт өнөөдөр 15646 хүн ажиллаж, тэдгээрийн 9902 ажилтан (63.2 хувь) нь тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд ажиллаж байна.

Нийгэмлэг нь Монгол Улсын хууль тогтоомжид заасан болон төмөр замын тээврийн ажлын шинж байдал, үйлдвэрлэл, технологийн үйл явцын онцлогтой холбоотойгоор ажилтнууд, ахмад настнуудад нийгмийн баталгаа, тэтгэмж, хөнгөлөлтийг олгодог.

МТЗ-чдын ҮЭ-ийн холбоотой байгуулсан 10 хэсэг бүхий үйл ажиллагааны чиглэлээр (цалин, хөлс, ажил эрхлэлт сургалт, ажил, амралтын цаг, нийгэм ахуйн хөнгөлөлт, хөдөлмөрийн аюулгүй ажиллагаа, эрүүл ахуйн нөхцөлийг сайжруулах ажлын байрны баталгааг хангах гэх мэт) 2018-2019 оны Хамтын гэрээний биелэлтийг хангаж 62 цогц арга хэмжээний хүрээнд 59.5 тэрбум төгрөг (2018 оноос +5.5 тэрбум төгрөг, 2017 оноос +17.1 тэрбум төгрөг нэмэгдсэн)-өөр санхүүжүүлсэн байна.

¹¹ Нийгмийн ач холбогдол бүхий тээвэрлэлтийн алдагдлыг нөхөн санхүүжүүлэх нь нөгөө талаас “УБТЗ” ХНН төмөр замын тээх, нэвтрүүлэх чадварыг дээшлүүлэхэд чиглэгдсэн техникийн шинэчлэлийг хийх боломжийг хязгаарлаж, олон улсын тавцанд үндэсний төмөр замын тээврийн сүлжээний өрсөлдөх чадварыг бууруулах гол хүчин зүйл болсоор байна.

Ажил, олгогч, хөдөлмөрийн хамт олны нийгмийн
түншлэл дээр тулгуурласан арга хэмжээ

62

цогц арга хэмжээ

59.5

тэрбум төгрөг

2018 оноос +5.5 тэрбум төгрөг

Зарцуулсан хөрөнгийн дүн

7. Улс орны хот, суурин газрын хөгжилд оруулах хувь нэмэр

Төмөр замын дагуух Монгол Улсын нийслэл, дүүрэг, аймгийн нутаг дэвсгэрийн харьяаллын иргэд, компани, байгууллага (цаашид “төмөр замын бус хэрэглэгч” гэх)-д цахилгаан түгээлтийг хийж, тэднийг дулаан, цэвэр усаар ханган ажиллаж байна. 2019 оны дүнгээр авч үзвэл:

- Төвийн эрчим хүчнээс 131.7 сая кВт/цаг цахилгаан эрчим хүчийг худалдан авч, 122.4 сая кВт/цаг түгээлт хийснээс 70.6 хувь нь төмөр замын бус хэрэглэгчдэд үйлчилсэн байна.
- Төвлөрсөн ус хангамжийн 22 эх үүсвэр болон шугам замын төвлөрсөн бус ус хангамжийн 53 эх үүсвэрийг ашиглан, долоон аймгийн 8 голын сав газраас нийт 106 гүний худгаас нийт 568.1 мянган тонн усны олборлолт хийж, 539.2 мянган тонн усыг борлуулснаас 79.6 хувийг нь төмөр замын бус хэрэглэгч эзэлж байна.
- “УБТЗ” ХНН-ийн харьяа 35 уурын зуух дулаан боловсруулах, төвлөрсөн дулааны шугам сүлжээнээс дахин дамжуулалт хийх замаар нийт 116 мянган Гкал, 1.8 сая м3 дулаан түгээлтийн үйл ажиллагаа эрхэлснээс 11.1 хувийг төмөр замын бус хэрэглэгч эзэлж байна.

Төмөр замын дагуух Монгол Улсын хот, дүүрэг, аймгийн нутаг дэвсгэрийн харьяаллын ард иргэд, компани байгууллагуудад цахилгаан түгээлт, дулаан, цэвэр усаар хангах үйлчилгээг үзүүлсэн байдал

(үйлчилгээ авсан объектын нийт дүнд эзлэх хувь)

70.6 хувь

Цахилгаан түгээлтэд
төмөр замын бус
хэрэглэгчийн эзлэх хувь

79.6 хувь

Цэвэр усаар хангах үйл
ажиллагаанд төмөр замын
бус хэрэглэгчийн эзлэх хувь

11.1 хувь

Дулаанаар хангах үйл
ажиллагаанд төмөр замын
бус хэрэглэгчийн эзлэх
хувь

8. Боловсрол олгох, эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ

Боловсрол (дээд, техникийн болон мэргэжлийн сургуулийн өмнөх боловсрол) олгох, эрүүл мэндийн тусламж, үйлчилгээг иргэдэд үзүүлэх ажлыг эрхлэн гүйцэтгэж байна.

- 2018-2019 оны хичээлийн жилийн дүнгээр “УБТЗ” ХНН-ийн 27 цэцэрлэгт 4790 орчим хүүхэд хамрагдсанаас, нийгэмлэгийн ажиллагсдын 2280 хүүхэд, харьяа нутаг дэвсгэрийн 2510 хүүхэд тус тус хамрагдсан байна (Татаасын дүн 6.3 тэрбум төгрөг);
- Эрүүл мэндийн үйлчилгээний хүрээнд 2019 онд давхардсан тоогоор 195.0 мянган хүнд үйлчилснээс, төмөр замын бус харьяаллын 46 мянган хүнд үйлчилсэн байна (Татаасын дүн 6.2 тэрбум төгрөг);
- Төмөр замын дээд сургууль, Төмөр замын политехникийн коллежид 2018-2019 оны хичээлийн жилд нийт 1622 хүнд боловсрол олгох үйлчилгээг үзүүлж байна (Татаасын дүн 0.9 тэрбум төгрөг).

Боловсрол олгох, эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ
үзүүлэх арга хэмжээ

2.5 мянган хүүхэд

СӨБ-ын үйлчилгээ үзүүлсэн харьяа
нутаг дэвсгэрийн хүүхдийн тоо

46 мянган хүн

Эрүүл, мэндийн тусламж, үйлчилгээ
авсан төмөр зам бус үйлчлүүлэгчийн тоо

Дээд, техникийн болон мэргэжлийн боловсрол олгох арга хэмжээ

778 суралцагсдын тоо

дээд боловсрол олгох

1066 суралцагсдын тоо

техникийн болон мэргэжлийн
боловсрол олгох

9. Монгол Улсын төмөр замын сүлжээний өргөтгөл: “УБТЗ” ХНН-ийн оролцоо

Монгол Улсын орчин үеийн тээврийн дэд бүтцийн хөгжил нь үндсэн хоёр чиг хандлагатай байна.

Тээврийн хөгжлийн эхний чиг хандлага нь ОХУ, БНХАУ-ын хооронд, мөн Европ тив, БНХАУ-ын хооронд ОХУ-аар дамжуулан хийх бараа эргэлтэд Монгол Улсын дамжин өнгөрөх тээврийн гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлэх талаар Засгийн газраас хэрэгжүүлэх бодлоготой холбогдож байгаа бөгөөд хоёрдугаар чиглэл нь ашигт малтмалын олборлолт, үйлдвэрлэлийн тээвэрлэлтийн эрэлтийг хангасан ач холбогдол бүхий суурь бүтцийг хөгжүүлэх явдал болж байна.

Эдгээр чиг хандлагад тулгуурлан төр засгийн түвшинд баталсан урт хугацааны бодлогын хүрээнд хийгдэж байгаа Монгол Улсын төмөр замын сүлжээний өргөтгөлийн ажилд “УБТЗ” ХНН-ийн оролцоо дараах байдлаар тодорхойлогдож байна. Үүнд:

- Дорноговь аймгийн Алтанширээ сумын нутаг дэвсгэрт баригдах газрын тос боловсруулах үйлдвэрийг Сайншанд хоттой холбох 26.6 км төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилд “УБТЗ” ХНН ерөнхий

- гүйцэтгэгчээр оролцлоо;
- Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын шугамын барилга угсралтад зориулж, Зүүнбаян өртөө дээр төмөр замын үе угсрах баазыг байгуулан ажиллаж байна;
 - Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэл болон ирээдүйд бусад чиглэл (Зүүнбаян-Ханги, Эрдэнэт-Овоот)-ээс ирэх нэмэлт ачааны урсгалыг “УБТЗ” ХНН-ийн төмөр замын шугамаар саадгүй нэвтрүүлэх зорилгоор “Нийгэмлэгийн 2030 он хүртэлх техникийн хөгжил, шинэчлэлийн хөтөлбөр”-ийг боловсруулаад байна.

“УБТЗ” ХНН-ийн Сүхбаатар-Улаанбаатар-Замын-Үүдийн чиглэлийн
төмөр замын гол шугамын тээх чадвар

25.0 сая тонн	41.7 сая тонн	56.7 сая тонн
2020 он	2025 он	2030 он

Уг хөтөлбөр хэрэгжсэнээр, Сүхбаатар-Улаанбаатар-Замын-Үүдийн чиглэлийн төмөр замын гол шугамын тээх чадвар 2030 он гэхэд 56.7 сая тоннд хүрч, 2.2 дахин нэмэгдэх хэрээр Монгол Улсын эдийн засгийн өсөлтийн шинэ хэмнэлд эерэг нөлөө үзүүлэх учиртай юм.