ХОТ ТӨЛӨВЛӨЛТ,
СУДАЛГААНЫ ИНСТИТУТ

УЛААНБААТАР ХОТОД ШИНЭЭР БАРИГДАХ ТУУЛЫН ХУРДНЫ ЗАМЫН ТЕХНИК ЭДИЙН ЗАСГИЙН ҮНДЭСЛЭЛ

НИЙГМИЙН СУДАЛГААНЫ ТАЙЛАН

УЛААНБААТАР 2025

ХОТ ТӨЛӨВЛӨЛТ,
СУДАЛГААНЫ ИНСТИТУТ

УЛААНБААТАР ХОТОД ШИНЭЭР БАРИГДАХ ТУУЛЫН ХУРДНЫ ЗАМЫН ТЕХНИК ЭДИЙН ЗАСГИЙН ҮНДЭСЛЭЛ

НИЙГМИЙН СУДАЛГААНЫ ТАЙЛАН

MONGOLIA
Baatar ERKHEMBAYAR
CONSULTING ENGINEER
95-36

ХОТ ТӨЛӨВЛӨЛТ, СУДАЛГААНЫ ИНСТИТУТ

ОНӨААТҮГ-Н ДАРГА Р.АМАРТҮВШИН

УЛС ТӨРИЙН ШИНЖЛЭХ УХААНЫ

ДОКТОР, ПРОФЕССОР Ж.ТӨРТОГТОХ

ТУУЛЫН ХУРДНЫ ЗАМЫН ТЕХНИК-ЭДИЙН ЗАСГИЙН ҮНДЭСЛЭЛИЙН БҮРЭЛДЭХҮҮН

№	БҮРЭЛДЭХҮҮН	БОТЬ
1	ИНЖЕНЕРИЙН СУДАЛГААНЫ ТАЙЛАН	БОТЬ - I
2	ЭДИЙН ЗАСГИЙН ШИНЖИЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН	БОТЬ - II
3	**НИЙГМИЙН СУДАЛГААНЫ ТАЙЛАН**	**БОТЬ - III**
4	БАЙГАЛЬ ОРЧНЫ ТӨЛӨВ БАЙДЛЫН ҮНЭЛГЭЭНИЙ ТАЙЛАН	БОТЬ - IY
5	УРЬДЧИЛСАН ЗУРАГ ТӨСӨЛ	БОТЬ - Y

АГУУЛГА

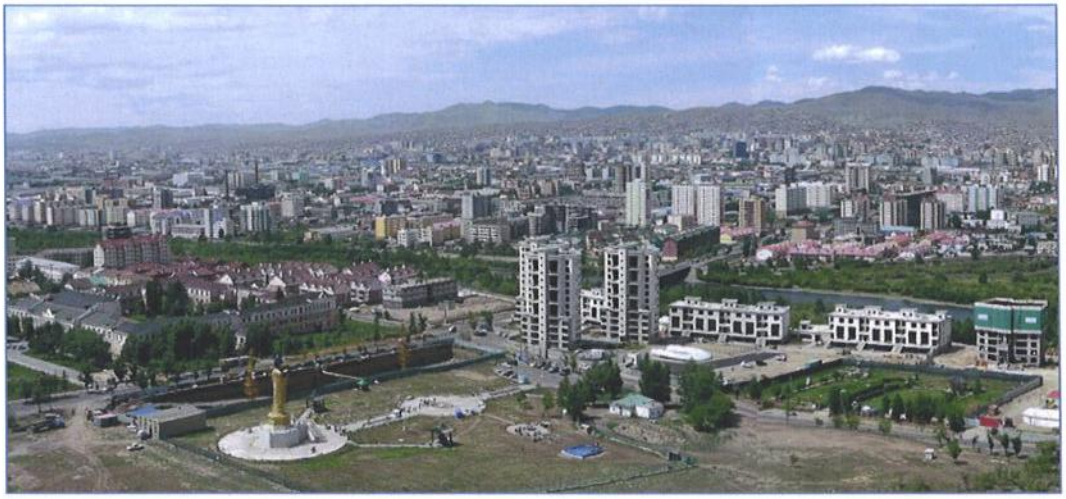
№	ГАРЧИГ	ХУУДАС
I.	УЛААНБААТАР ХОТЫН НИЙГЭМ, ХҮН АМЫН БАЙДАЛ.	3
1.1	Улаанбаатар хотын тухай товч	3
1.2	Нийгэм, хүн амын байдлын судалгааны арга зүй	4
1.3	Улаанбаатар хотын хүн амын байдал	5
1.4	Хотжих үйл явц ба хүн амын өсөлт	6
1.5	Хүн ам, өрх	7
1.6	Ажиллах хүч, хөдөлмөр эхлэлтийн төвшин, өрхийн орлого, зарлага	8
1.7	Амьжиргааны төвшин, ядуурал, ажилгүйдэл	10
1.8	Боловсрол, эрүүл мэнд	11
1.9	Нийтийн тээврийн үйлчилгээ	13
1.10	Автомашины бүтэц	14
1.11	Аялал жуулчлал	15
II.	АВТОЗАМЫН БАЙГУУЛАЛТЫН ХӨГЖИЛ БА НИЙГМИЙН ХӨГЖЛИЙН УЯЛДАА ХОЛБООНЫ ТАЛААРХ ОЛОН УЛСЫН СУДАЛГААНЫ ХАРЬЦУУЛАЛТ	16
2.1	Замын хөгжил ба ядуурлын бууралтын хамаарал	16
2.2	Хурдны замын хөгжил ба нийгмийн өөрчлөлт, үр нөлөө	18
III.	УБ ХОТЫН ХУРДНЫ ЗАМЫН ХӨГЖЛИЙН ТАЛААРХ НИЙГМИЙН ХАНДЛАГА, ОЛОН НИЙТИЙН САНАА БОДЛЫН ТАЛААРХ СУДАЛГАА	24
3.1	Судалгааны зорилго	24
3.2	Судалгааны арга зүй	24
3.3	Түүвэрлэлт	24
3.4	Судалгаанд оролцогчдын нийгэм, хүн ам зүйн байдал	25
3.5	Хурдны замын талаарх олон нийтийн дэмжлэг	28
3.6	Хурдны замын хөгжлийн нийгмийн үр нөлөө	30
IV.	ДҮГНЭЛТ	37
V.	АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ	40

НЭГ. УЛААНБААТАР ХОТЫН НИЙГЭМ, ХҮН АМЫН БАЙДАЛ

1.1 УЛААНБААТАР ХОТЫН ТУХАЙ ТОВЧ

Монгол улсын нийслэл Улаанбаатар нь Туул голын хөвөөнд дэлхийн анхны дархан цаазат газруудын нэг болох үзэсгэлэнт Богдхан уулын хаяанд оршдог. Далайн төвшнөөс дээш дунджаар 1,310 метр өндөрт өргөгдсөн бөгөөд жилийн дундаж тунадас уналтын хэмжээ 258.5 мм. Өвлийн агаарын дундаж хэм -44 градус, зун нь дунджаар +37 хэмтэй байдаг.

Зураг - 1.1 Улаанбаатар хот



Улаанбаатар хот нь одоогийн оршиж буй газраа байрлахаасаа өмнө бараг 100 шахам жилийн хугацаанд нийт 28 удаа байршлаа сольж байсан бөгөөд одоогийн байршилдаа 1778 онд байрлажээ. 1911 онд Монгол Улс өөрийн тусгаар тогтнолоо олох үед Нийслэл Хүрээ нэртэй байв. Энэ нэр нь Улсын Их Хурлын шийдвэрээр 1924 онд Улаанбаатар болж өөрчлөгдсөн байна. Ингээд 1924 оноос Улаанбаатар хот өөрийн засаг захиргааны нэгж болох "хорооны бүтэц"-тэй болсон бөгөөд энэхүү засаг захиргааны нэгжийн зохион байгуулалтын дагуу Ажилчин, Найрамдал, Амгалан, Зүүн Сэлбэ, Сүхбаатар, Хоршоолол, Чингэлтэй, Толгойт, Октябрь, Төмөр зам зэрэг 10 дэд хэсэгт хуваагдах болжээ. 1965 онд Улаанбаатар хот засаг захиргааны нэгжийн дахин хуваарилалт хийж Ажилчин, Найрамдал, Октябрь, Сүхбаатар гэсэн нийт дөрвөн дүүрэгт хуваагдах болсон байна.

1992 онд Монгол улс шинэ Үндсэн хуулиа баталж, засаг захиргааны шинэ хууль гаргасантай холбогдуулан Улаанбаатар хотын Сүхбаатар дүүрэг, Чингэлтэй, Сүхбаатар гэсэн хоёр дүүрэгт, Октябрь дүүрэг Баянгол, Сонгинохайрхан гэсэн хоёр дүүрэгт тус тус хуваагдах болжээ. Мөн шинээр Налайх, Багануур, Багахангай дүүргүүд байгуулагдсан (Улаанбаатар хотын төвөөс 45-110 км зайтай оршдог) байна. Ийнхүү 1992 оноос Улаанбаатар хот нийт 9 дүүрэг буюу Баянгол, Баянзүрх, Чингэлтэй, Сүхбаатар, Сонгинохайрхан, Хан-Уул, Налайх, Багануур, Багахангай гэсэн дүүргүүдтэй болжээ.

Нийгэм эдийн засгийн хөгжлийн шинэ хандлага нь Монгол улсын хөгжилд Улаанбаатар хотын үүрэг хариуцлагыг улам нэмэгдүүлж байна. Өнөөгийн нөхцөл байдлыг анхаарснаар Монгол Улсын Их Хурлаас 1994 оны 7 сарын 5-нд "Монгол улсын Нийслэлийн хууль эрх зүйн статусын тухай хууль"-ийг баталсан юм.

Улаанбаатар хотын гадаад хамтын ажиллагаа улам өргөжин тэлж байна. Одоогийн байдлаар Улаанбаатар хот нь Туркийн Истанбул, Шведийн Стокгольм, Филиппины Манила, Канадын Принц Жорж, Японы Кобэ, Асахикава, Хирошима, Нара, Киото, Канагава, Фукуока, БНСВУ-ын Хо Ши Мин, ОХУ-ын Новосибирск, Казань, Австрийн Грац, Австралийн Балларат, Голд Коуст, ХБНГУ-ын Байрет, Италийн Милан, БНСУ-ын Инчон, Энэтхэгийн Шинэ Дели зэрэг 34 хоттой харилцаат хотын статустайгаар хамтран ажиллаж байна. Түүнчлэн, БНХАУ-ын Бээжин, Ин Чуан, Тяньжин, Японы Мияаконожёо, Аомори, Токио, Саппоро, ХБНГУ-ын Берлин, Бонн, Энэтхэгийн Шинэ Дели, Унгарын Будапешт, БНСВУ-ын Ханой, БНСУ-ын Намьянжу, Пусан, Английн Лондон, Лийдс, Тайландын Бангкок, ОХУ-ын Улаан-Үд, Красноярск, Эстонийн Маарду, Бельгийн Брюссель зэрэг 27 хоттой найрамдалт харилцаатай, ОХУ-ын Москва, Эрхүү, БНХАУ-ын ӨМӨЗО-ы Хөх хот, АНУ-ын Денвер, БНСУ-ын Сөүл, АНУ-ын Оакланд, Туркийн Анкара, Газиентип, БНАСАУ-ын Пхьеньян, БНХАУ-ын Тайпэй, Кубын Гавана, ОХУ-ын Элстэй зэрэг 16 хоттой ах дүүгийн харилцаатай, нийт 77 хоттой хамтран ажиллаж байна.

Нийслэл Улаанбаатар хотыг 4 жил тутамд хотын иргэдээс сонгогддог Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал удирдах бөгөөд Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал нийслэлийн Засаг даргын нэрийг дэвшүүлж Монгол Улсын Ерөнхий сайдад өргөн барьдаг бөгөөд Ерөнхий сайд бүрэн эрхийн хүрээнд нийслэлийн засаг даргыг 4 жилийн хугацаатайгаар томилдог. Монгол улс ардчилсан нийгэмд шилжсэнээр Засгийн газар төвлөрлийг бууруулах зорилгоор орон нутгийн засаг захиргаанд тодорхой шийдвэр гаргах боломж, эрхийг олгосон. Үүний гол зорилго бол зах зээлийн эдийн засагт шилжсэн, засаг захиргааны үйл ажиллагааны ил тод, хариуцлагатай байдлыг бий болгох, нөөцийг үр ашигтай ашиглах явдал юм. Цаашид хотын иргэдийн оролцоог нэмэгдүүлэх, ялангуяа тэдний мэдээлэл хүртэх, ил тод байдал, хариуцлага, идэвхтэй байх явдлыг бий болгох олон ажлыг хийх хэрэгтэй байгаа билээ.

1.2 НИЙГЭМ, ХҮН АМЫН БАЙДЛЫН СУДАЛГААНЫ АРГА ЗҮЙ

Улаанбаатар хотын нийгэм, хүн амын байдлыг тоймлон авч үзэхдээ Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хорооноос эрхлэн гаргасан Хүн ам, орон сууцны 2020 оны улсын ээлжит тооллогын нийслэлийн нэгдсэн дүн, Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл, Улаанбаатар хотын болон Нийслэлийн Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын албан ёсны мэдээлэл, мөн Нийслэлийн статистикийн газрын эрхлэн гаргасан нийслэлийн нийгэм, эдийн засгийн байдал, статистик мэдээний жагсаалт зэрэг албан ёсны статистик тоо баримтыг авч ашиглав. Хүн амын болон нийгмийн салбарын зарим үзүүлэлтийн талаарх тэдгээр статистик мэдээллийг судалгааны арга зүйн хүрээнд дараах байдлаар авч үзсэн.

Үүнд:

1. Улаанбаатар хотын нийгмийн хөгжил, хүн амын байдлын талаарх нэгдсэн мэдээллийг хураангуйлан гаргах;
2. Олон нийтийн санаа бодлын судалгааны түүвэрлэлтийн цар хүрээ ба хэмжээг тооцоолох
3. Судалгаагаар авсан мэдээллийг нэгтгэн дүгнэхэд түүвэр олонлогоос эх олонлогт харьцуулсан дүгнэлт хийх, дэлгэрүүлэн авч үзэх зэрэгт арга зүйн үндэслэл болсон.

1.3 УЛААНБААТАР ХОТЫН ХҮН АМЫН БАЙДАЛ

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагаас гаргасан олон улсын зөвлөмжийн дагуу улс орнууд хүн амаа 10 жил тутамд хүн амын тооллогын нэгдсэн стандарт, арга зүйн дагуу тоолдог. Хүн ам, орон сууцны 2020 оны тооллогын дүнгээр Монгол Улсын хүн ам 3.296.866, өрхийн тоо 897.427 болжээ. 2010 оны улсын ээлжит тооллогоос хойш Монгол улсын хүн ам жилд дунджаар 2.2 хувиар өссөн байна. Жилийн дундаж өсөлт өмнөх тооллогоос 0.7 пунктээр нэмэгдсэн нь хүн амын цэвэр өсөлт сүүлчийн арван жилд их байсантай холбоотой юм.

Хүн ам, орон сууцны тооллого нь хүн амын тоо, нас хүйсийн бүтэц, угсаатны бүрэлдэхүүн, байршил, боловсрол, эдийн засгийн идэвх, орон сууцны төрөл, нөхцөл зэрэг нийгэм, эдийн засгийн дэлгэрэнгүй тоо баримтыг агуулдаг, энэхүү үр дүнг засаг захиргааны бүх төвшин, нэгжид гаргах боломжтой албан ёсны мэдээллийн эх үүсвэр болдгоороо тус нийгмийн судалгааны тайланд судалгааны мэдээлэл, арга зүйн хувьд онцгой ач холбогдолтой юм. Хүн ам, орон сууцны тооллогын үр дүн нь нийгмийн хөгжилд тулгамдаж буй хэрэгцээ шаардлагыг судлан гаргах, бодит үндэслэл бүхий судалгааны үнэлэлт дүгнэлт өгснөөр улс орны нийгмийн хөгжлийн зохистой хандлагыг тооцон гаргах үндэслэл болох учиртай.

Хүснэгт - 1.1. Монгол Улсын хүн ам, хүйс, хот, хөдөөгөөр

Үзүүлэлт	2020	2021	2022	2023
Хүн ам, хүйсээр				
Бүгд	3,357,500	3,409,900	3,457,500	3,504,700
Эрэгтэй	1,649,000	1,674,000	1,696,100	1,718,200
Эмэгтэй	1,708,500	1,735,900	1,761,400	1,786,500
Хот хөдөөгийн хүн ам				
Хот	2,316,500	2,367,600	2,424,800	2,479,900
Улаанбаатар	1,597,300	1,639,200	1,691,800	1,734,800
Хөдөө	1,041,000	1,042,300	1,032,800	1,024,800

Улсын тооллогын нэгдсэн дүнгээр Монгол Улсын хүн амын тоо 2023 оны байдлаар 3,504,700 болсон байна. Хүн амын 49.02 хувь нь эрэгтэйчүүд, 50.98 хувь нь эмэгтэйчүүд байна.

Улаанбаатар хотын хүн амын тоо 2023 оны байдлаар 1,734,800 байна. Энэ нь Монгол Улсын нийт хүн амын 49.5 хувь буюу бараг тэн хагас нь Улаанбаатар хотод төвлөрөх болжээ.

Монгол Улс 1.564.000 кв.км нутаг дэвсгэртэй. Монгол Улсын 1 км^2 нутаг дэвсгэрт 2023 оны байдлаар 2.2 хүн, харин Улаанбаатар хотод 369.1 хүн ногдож байна.

Хүн амын тоо нь цаашид өсөх хандлагатай байгаа бөгөөд үүнд төрөлт, шилжилт хөдөлгөөн, нас баралт зэрэг хүчин зүйлс нөлөөлдөг. Хүн амын өсөлт нь улс орны хөгжил, эдийн засаг, нийгмийн бодлогод чухал ач холбогдолтой юм.

1.4 ХОТЖИХ ҮЙЛ ЯВЦ БА ХҮН АМЫН ӨСӨЛТ

Улаанбаатар хотын суурин хүн амын хурдацтай өсөн нэмэгдэж буй байдал нь улс орны хүн амын амьжиргааны төвшингийн өөрчлөлт, үүнээс шалтгаалсан шилжилт хөдөлгөөн, хот руу тэмүүлэх нүүдэл зэрэг хүчин зүйлтэй холбоотой юм. Улаанбаатар хот нь улс төр, эдийн засаг, шинжлэх ухаан, техник технологи, үйлдвэр, үйлчилгээ, боловсрол, эрүүл мэнд зэрэг нийгмийн бараг бүхий л гол чухал салбарын хөгжлийн төв болж үүгээрээ хөдөө орон нутгаас эрс ялгарч байгаа нь хот руу шилжих шилжилтийг хурдацтай нэмэгдүүлж, нийт хүн амд хотын хүн амын эзлэх хувийн жинг өсгөж иржээ. Нийслэлийн хүн амын энэхүү өсөлт нь дан ганц эдийн засаг, байгаль орчинтой холбоотой олон асуудлыг нэмэгдүүлээд зогсохгүй, нийгмийн болон хүний хөгжилтэй холбогдох тулгамдсан асуудлын шалтгаан болж иржээ.

Улаанбаатар хот руу шилжих хөдөлгөөн буурдаггүй нь хот, суурин газарт ажлын байр ямар нэгэн байдлаар олддог, энэ нь хүмүүсийг ихээр татаж, хотжих үйл явцыг улам бүр өргөжүүлсээр байна.

Улаанбаатар хотын хүн ам 1956 онд улсын нийт хүн амын 14.0 хувийг эзэлж байсан бол 1969 онд 22.3 хувь, 2010 онд 43.6 хувь, 2020 оны байдлаар Монгол Улсын нийт хүн амын бараг тэн хагас буюу 49 хувь нь Улаанбаатар хотод амьдарч байна. Энэ нь хүн амын шилжилт хөдөлгөөн Улаанбаатар руу чиглэсэн хэвээр байгааг харуулж байна. Түүнчлэн энэ нь Улаанбаатар хотын нийгэм, эдийн засаг, дэд бүтцийн хөгжлийн асуудал улс орны хэмжээнд гол тодорхойлох байр суурь эзлэх болсныг харуулж байна.

Хүн амын энэхүү их шилжилт, нийслэлд төвлөрөл эрчимтэй явагдаж буй нь хотжилтыг дагалдан гардаг эдийн засгийн төдийгүй нийгмийн олон бэрхшээлтэй асуудлыг дагуулж, тэдгээрийг шийдвэрлэх шаардлагыг бий болгож байна. Ялангуяа хүн ба ачаа тээврийн хөдөлгөөн, давтамж эрс нэмэгдсэнээр автозамын хөдөлгөөн нэвтрүүлэх чадвар, хүртээмж багасаж, энэ нь нийгмийн хөдөлмөрийн бүтээмж буурах, нийгмийн хөгжлийн хурдцыг сааруулах, нийгэмд стресс нэмэгдсэнээр эдийн засгийн хөгжлийн үр өгөөж бүдэгрэх зэрэг олон асуудлуудыг үүсгэж байгаа юм. Ерөнхийдөө, дан ганц автозамын ачаалал, автомашины хөдөлгөөний удаашрал, саатал мэт хэлбэрээр илэрч буй боловч боловсролын тэгш хүртээмж, эрүүл мэндийн

түргэн шуурхай үйлчилгээ, нийгмийн сэтгэл зүй, стресс бухимдал, цаг алдсанаас үүдсэн хөдөлмөрийн бүтээмж буурах зэргээр илэрч буй нийгмийн олон бэрхшээлтэй асуудлууд нь бүхэлдээ нийгмийн хөгжлийн чанарт сөргөөр нөлөөлж байна.

Хүн ам, орон сууцны 2020 оны тооллогын товын үед нийслэлийн суурин хүн амын 64.6 хувь нь Улаанбаатар хотод төрөөд, төрснөөсөө хойш шилжих хөдөлгөөнд оролгүй нийслэл хотдоо амьдарч буй уугуул хүмүүс байна. Тэргээр нь төрснөөсөө хойш аймаг, нийслэл хоорондын шилжих хөдөлгөөнд оролцогч нийт суурин хүн амын 35.4 хувийг эзэлж байна.

Нийслэл хотод амьдрах иргэдийн нийт хүн амд эзлэх хувь жил ирэх тутамд нэмэгдэж байна. 2000 оноос хойш Улаанбаатар хотод нийт 665 мянган хүн орон нутгаас шилжин ирсэн. Жилд дунджаар 27.7 мянган хүн шилжин ирдэг бол 2016-2019 онд бууraад байсан шилжилт хөдөлгөөн 2020 оноос огцом нэмэгдэж, жилд ирэх хүний тоо 40 мянгад хүрчээ. 2023 онд Монгол Улсад нийт 56,152 шилжилт хөдөлгөөн бүртгэгдсэний 32,299 буюу 57.5 хувийг нийслэл Улаанбаатар хот руу чиглэсэн шилжилт хөдөлгөөн эзэлж байна.

Нийслэл хотод аймгаас шилжин ирэгсдийн болон шинээр тусгаарласан өрхийн орлогын төвшин, төвлөрсөн дэд бүтэцтэй орон сууцны үнэ өндөр зэргээс голчлон шалтгаалж Улаанбаатар хотын гэр хороолол тэлж байна. 2023 оны эцсийн байдлаар байшин хороололд амьдардаг өрхийн тоо 260,389 буюу нийслэлийн нийт өрхийн 56.0 хувь, гэр хороололд амьдардаг өрхийн тоо 204,670 буюу 44.0 хувь болсон байна.

1.5 ХҮН АМ, ӨРХ

Улаанбаатар хотод 2024 оны 1-р сарын 1-ний байдлаар 465,059 өрхийн 1,640,781 хүн оршин амьдарч байна. Үүнийг дараах хүснэгтэд дүүрэг тус бүрээр харьцуулан үзүүлбэл:

Хүснэгт - 1.2. Улаанбаатар хотын өрх, хүн амын тоо, дүүргээр, 2024 оны 01 сарын 01-ний байдлаар

Д/д	Дүүрэг	Нийт өрхийн тоо	Хүн амын тоо
1.	Багануур	8880	28926
2.	Багахангай	1298	4422
3.	Баянгол	69519	252979
4.	Баянзүрх	128009	436822
5.	Налайх	10838	40238
6.	Сонгинохайрхан	95895	341390
7.	Сүхбаатар	39984	141537
8.	Хан-Уул	72900	258187
9.	Чингэлтэй	37736	136280
10.	Улаанбаатар	465059	1640781

Үүнээс Баянзүрх дүүрэгт 128,009 өрхийн 436,822 хүн, Сонгинохайрхан дүүрэгт 95,895 өрхийн 341,390 хүн байгаа нь хамгийн олон байгаа бол Багахангай дүүрэгт 1,298 өрхийн 4,422 хүн, Багануур дүүрэгт 8,880 өрхийн 28,926 хүн байгаа нь хамгийн бага тоотой байна.

Нийслэл хотод оршин сууж буй нэг өрхийн дундаж ам бүлийн тоо 3.5 байна.

Хүснэгт - 1.3. Нийслэл хотын хүн амын насны бүтэц

	2020	2021	2022	2023
Нийт хүн ам	1,499,100	1,539,300	1,596,300	1,640,800
16 хүртэлх насны хүн ам	512,200	530,400	550,300	515,000
16-59 насны хүн ам	872,100	887,300	913,900	930,400
Өндөр настан (60+)	114,800	121,500	132,200	142,200

Хүн амын бүтцэд хүн амын насны байдал чухал байр суурь эзэлдэг бөгөөд эдгээр үзүүлэлтүүдийн өөрчлөлт, түүний шалтгаан зэрэг нь тухайн улс орон, бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн байдалтай нөхцөлдсөн байдаг байна. 2023 оны эцсийн байдлаар нийслэлийн хүн амын 31.4 хувь нь 16 хүртэлх насны, 56.7 хувь нь 16-59 насны, 8.7 хувь нь 60 ба түүнээс дээш насны хүмүүс байна. 16 хүртэлх насны хүн ам 2020 оноос хойш тасралтгүй өсөж ирсэн боловч 2022 оноос 2023 оны хооронд буурсан байгаа бол 16-59 насны болон 60-аас дээш насны хүн ам тасралтгүй өсөж ирсэн байна.

1.6 АЖИЛЛАХ ХҮЧ, ХӨДӨЛМӨР ЭРХЛЭЛТИЙН ТӨВШИН, ӨРХИЙН ОРЛОГО, ЗАРЛАГА

Хүснэгт - 1.4. Ажиллах хүч

	2020		2021		2022		2023	
	Бүгд	Эмэгтэй	Бүгд	Эмэгтэй	Бүгд	Эмэгтэй	Бүгд	Эмэгтэй
Бүгд	1,250,600	590,700	1,225,400	577,400	1,265,200	586,500	1,285,100	599,000
Улаанбаатар	552,100	254,800	516,900	241,200	566,700	258,500	577,200	262,900

Монгол Улсад ажиллах хүчний оролцооны төвшин 2019 онд 60.5 хувь байсан бол 2023 онд 57.6 хувь болж, 2.9 нэгж хувиар буурчээ. Хөдөлмөр эрхлэлтийн төвшин 2019 онд 54.4 хувь байсан бол 2023 онд 54.5 хувь болж, 0.1 нэгж хувиар өсжээ. Харин хөдөлмөрийн дутуу ашиглалтын нийлмэл төвшин 2019 онд 15.1 хувь байсан бол 2023 онд 8.8 хувь болж, 6.4 нэгж хувиар буурсан байна. Хөдөлмөрийн дутуу ашиглалт 2023 оны байдлаар 116.0 мянга байгаагийн 69.3 (59.7%) мянга нь ажилгүй хүн, 40.3 (34.8%) мянга нь боломжит ажиллах хүч, 6.4 (5.5%) мянга нь цаг хугацаанаас хамаарсан бүрэн бус хөдөлмөр эрхлэгчид байна.

Ажиллах хүчний 1144.2 (79.0%) мянга нь хот, суурин газарт, 304.2 (21.0%) мянга нь хөдөө орон нутагт амьдарч байгаа бол ажиллах хүчнээс гадуурх хүн амын 753.1 (88.6%) мянга нь хот, суурин газарт, 96.5 (11.4%) мянга нь хөдөө орон нутагт амьдарч байна. Ажиллах хүчнээс гадуурх хүн ам хөдөө орон нутагт бага байгаа нь ажиллах хүчний оролцооны төвшин өндөр гарахад нөлөөлжээ.

Аж ахуйн нэгж, байгууллагын ажиллагсдын сарын дундаж цалин 2023 онд 1.9 сая төгрөг болж, 2019 оноос 757.5 (67.4%) мянган төгрөгөөр, өмнөх оноос 378.0 (25.1%) мянган төгрөгөөр өссөн байна. Харин голч цалин 1.5 сая төгрөг байна. Нийгмийн даатгалын ерөнхий газрын нийгмийн даатгалын шимтгэл төлөлтийн тайланд 2023 онд хамрагдсан нийт ажиллагчдын 103.6 (11.2%) мянга нь 550.0 мянган төгрөг хүртэлх цалинтай, 141.7 (15.3%) мянга нь 550.0-900.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 163.4 (17.7%) мянга нь 900.0-1300.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 75.8 (8.2%) мянга нь 1300.0-1500.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 166.9 (18.0%) мянга нь 1500.0-2000.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 103.6 (11.2%) мянга нь 2000.0-2500.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 92.0 (9.9%) мянга нь 2500.0-3500.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 78.5 (8.5%) мянга нь 3500.0 мянган төгрөгөөс дээш цалинтай байна.

Хотжих үйл явц нь нийгмийн хөгжлийн дэвшилттэй үзэгдэл юм. Суурин газарт илүү өндөр бүтээмжтэй үйлдвэрлэл, үйлчилгээ эрхэлдэг тул тэнд оршин суугчдын тоо их байх нь үндэсний хэмжээний бүтээмж нэмэгдэж, орлого өсөх шалтгаан болдог.

Хүснэгт - 1.5. Хөдөлмөр эрхлэлтийн төвшин

	2020		2021		2022		2023	
	Бүгд	Эмэгтэй	Бүгд	Эмэгтэй	Бүгд	Эмэгтэй	Бүгд	Эмэгтэй
Бүгд	54.6	48.3	52.3	46.0	54.7	48.5	54.5	47.9
Улаанбаатар	50.7	42.5	46.8	40.6	51.7	44.8	49.4	41.7

Нийслэлийн нийт хөдөлмөрийн насны хүн амын хэдэн хувь нь хөдөлмөрийн зах зээл дээр оролцож цалин хөлс, орлого олж байгааг илэрхийлэх хөдөлмөр эрхлэлтийн төвшинг авч үзвэл, улсын хэмжээнд 2023 онд өмнөх оныхоос 0.2 нэгж хувиар буурсан байгаа бол Улаанбаатарт 2.3 нэгж хувиар буурсан байна. Эмэгтэйчүүдийн хөдөлмөр эрхлэлтийн төвшин улсын хэмжээнд 2023 онд өмнөх оныхоос 0.6 нэгж хувиар буурсан бол нийслэлд 3.1 нэгж хувиар буурсан байна.

Монгол Улсын хэмжээнд нэг өрхийн сарын дундаж нийт орлого 2019 онд 1.3 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.2 сая төгрөг болж, 818.9 мянган төгрөгөөр өсжээ. Өрхийн сарын дундаж мөнгөн орлого 2019 онд 1.2 сая төгрөг, 2022 онд 1.7 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.0 сая төгрөг болж өслөө. Харин нэг өрхийн сарын дундаж нийт зарлага 2019 онд 1.4 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.2 сая төгрөг болж, 780.0 мянган төгрөгөөр өсжээ. Өрхийн сарын дундаж мөнгөн зарлага 2019 онд 1.3 сая төгрөг, 2022 онд 1.7 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.1 сая төгрөг болж нэмэгдлээ.

Хотын хэмжээнд нэг өрхийн сарын дундаж орлого 2019 онд 1.4 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.3 сая төгрөг болж 871 мянган төгрөгөөр өсчээ. Өрхийн сарын дундаж мөнгөн орлого 2019 онд 1.3 сая төгрөг, 2022 онд 1.9 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.2 сая төгрөг болж өслөө. Харин нэг өрхийн сарын дундаж нийт зарлага 2019 онд 1.4 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.3 сая төгрөг болж, 837.0 мянган төгрөгөөр өсжээ. Өрхийн сарын дундаж мөнгөн зарлага 2019 онд 1.4 сая төгрөг, 2022 онд 1.8 сая төгрөг байсан бол 2023 онд 2.2 сая төгрөг болж нэмэгдлээ.

1.7 АМЬЖИРГААНЫ ТӨВШИН, ЯДУУРАЛ, АЖИЛГҮЙДЭЛ

Хүн амын амьжиргааны төвшний хувьд нэг хүнд сард ногдох доод төвшин Улаанбаатар хотод 2019 онд 217,900 төгрөг, 2022 онд 277,800 төгрөг байсан бол 2023 онд 313,400 төгрөг болжээ.

Ядуурлын үндсэн үзүүлэлтийн хувьд авч үзвэл, ядуурлын хамралтын хүрээ улсын дунджаар 2018 онд 28.4 хувь байсан бол 2022 онд 27.1 хувь болсон, харин Улаанбаатар хотод ядуурлын хамралтын хүрээ 2018 онд 25.9 хувь, 2022 онд 21.6 хувь болсон байна.

Улсын хэмжээнд ажилгүй хүн 2024 оны 3 дугаар улирлын байдлаар 88.1 мянга байгаагийн 52.3 (59.4%) мянга нь эрэгтэйчүүд, 35.7 (40.6%) мянга нь эмэгтэйчүүд байна. Ажилгүй хүн өмнөх оны мөн үеэс 14.2 (19.2%) мянгаар, өмнөх улирлаас 5.8 (7.0%) мянгаар өссөн байна. Ажилгүйдлийн төвшин улсын хэмжээнд 6.1 хувь, хүйсийн хувьд эрэгтэйчүүдийнх 6.6 хувь, эмэгтэйчүүдийнх 5.5 хувь байна. Хот, суурин газрын хүн амын ажилгүйдлийн төвшин 6.9 хувь буюу улсын дунджаас 0.8 нэгж хувиар дээгүүр, харин хөдөө, орон нутагт ажилгүйдлийн төвшин 3.2 хувь байгаа нь улсын дунджаас 2.9 нэгж хувиар доогуур байна. Ажилгүйдлийн төвшин Улаанбаатар хотод 0.7 нэгж хувиар улсын дунджаас дээгүүр байна.

Хүснэгт - 1.6. Ажилгүй иргэдийн тоо, ажилгүйдлийн төвшин

Бүс	Ажилгүй иргэдийн тоо			Ажилгүйдлийн төвшин %		
	Бүгд	Эрэгтэй	Эмэгтэй	Бүгд	Эрэгтэй	Эмэгтэй
	Тоо/ хувь	Тоо/ хувь	Тоо/ хувь			
Дүн	88064/ 100	52329/ 100	35735/ 100	6.1	6.6	5.5
Хот	78392/ 89.0	48146/ 92.0	30246/ 84.6	6.9	7.8	5.8
Хөдөө	9671/ 11.0	4183/ 8.0	5489/ 15.4	3.2	2.4	4.2
Улаанбаатар	45392/ 93.0	28277/ 90.2	17115/ 98.1	6.8	7.5	5.8

Улаанбаатарт байгаа нийт ажилгүй иргэдийн тоо улсын хэмжээний ажилгүй иргэдийн 93 хувийг, үүнээс эрэгтэй 90.2 хувь, эмэгтэй 98.1 хувийг эзэлж байна. Ажилгүйдлийн төвшин Монгол Улсын хэмжээнд 6.1 хувь байгаа бол Улаанбаатарт 6.8 хувь байна. Хөдөөтэй харьцуулахад Улаанбаатарын ажилгүйдлийн төвшин 2 дахин өндөр, эрэгтэйчүүдийн ажилгүйдлийн төвшин 3 дахин өндөр байна.

1.8 БОЛОВСРОЛ, ЭРҮҮЛ МЭНД

Хүснэгт - 1.7. Хүүхдийн цэцэрлэг, түүнд суралцдаг хүүхдийн тоо

Хүүхдийн цэцэрлэг	2020	2021	2022	2023
Төсвийн	251	266	289	300
Албан байгууллагын	10	10	0	10
Хувийн	423	398	360	349
Нийт	684	674	649	659
Цэцэрлэгийн хүүхдийн тоо	111572	85119	127278	132136

Нийслэлийн хэмжээнд хүүхдийн цэцэрлэгийн тоо 2020 онд 684 байсан бол 2023 онд 659 болж буурсан байна. Хэдийгээр төсвийн цэцэрлэгийн тоо энэ хугацаанд нэмэгдэж 300 болсон ч хувийн хэвшлийн цэцэрлэгийн тоо 2020 онд 423 байсан бол 2023 онд 349 болон буурчээ. Цэцэрлэгийн хүүхдийн тоо сүүлийн жилүүдэд өсөн нэмэгдэж байна.

Хүснэгт - 1.8. Нийслэлийн ерөнхий боловсролын нийт сургуулийн тоо

	2020	2021	2022	2023
Улаанбаатар	275	281	296	309
Баянгол	49	48	50	51
Баянзүрх	62	66	65	70
Багануур	4	4	4	4
Багахангай	1	1	1	1
Налайх	8	8	8	9
Хан-Уул	43	47	55	61
Сонгинохайрхан	32	34	35	34
Сүхбаатар	50	47	50	51
Чингэлтэй	26	26	28	28
Хувийн сургууль	127	129	0	0

Нийслэлийн ерөнхий боловсролын сургуулийн нийт тоо 2020 оноос бага багаар нэмэгдэж байна. 2020 онд 275 байсан бол 2021 онд 281, 2022 онд 296, 2023 онд 309 болж нэмэгджээ. Үүнийг нийслэлийн дүүргээр харьцуулан авч үзвэл, Хан-Уул дүүрэгт хамгийн их нэмэгджээ. Тус дүүрэгт ерөнхий боловсролын сургууль 2020 онд 43 байсан бол 2023 онд 61 болж 18 сургуулиар нэмэгдсэн байна. Баянзүрх дүүрэгт 2020 оныхоос 8-аар нэмэгдэж 2023 онд 70 болжээ. Багануур, Багахангай дүүргүүдэд ерөнхий боловсролын сургуулийн тоо нэмэгдээгүй бол Баянгол, Налайх, Сонгинохайрхан, Сүхбаатар, Чингэлтэй дүүргүүдэд нэг, хоёроор л нэмэгдсэн байна. Хүн ам хамгийн ихээр төвлөрч буй дүүргүүдэд ерөнхий боловсролын сургуулийн тоог нэмэх зайлшгүй хэрэгцээ шаардлага жил бүр өсөн нэмэгдэж байна.

Хүснэгт - 1.9. УБ хотын ЕБС, түүнд суралцагчид

	2020	2021	2022	2023
ЕБС	275	281	296	309
Сурагчдын тоо	318,000	340,100	364,400	381,800

Нийслэлийн ерөнхий боловсролын нийт 309 сургуульд 381,800 суралцагч суралцаж байна. Хүн амын тоо өсөн нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор ЕБС-д суралцагчдын тоо ийнхүү жил тутам нэмэгдсээр байгаа бөгөөд тэднийг суралцуулах сургуулийн тоо хүртээмжийг тогтмол нэмэх нийгмийн хэрэгцээ шаардлага их байна.

Хүснэгт - 1.10. Дээд сургууль коллежийн тоо

	2020	2021	2022	2023
Сургууль	79	77	64	59
Суралцагч	138237	139389	135993	145345

Нийслэлд үйл ажиллагаа явуулж буй дээд сургууль, коллеж 2023 оны байдлаар 59, түүнд суралцагчид 145,345 болсон байна. Дээд сургууль, коллежийн тоо 2020 оныхоос 20-иор буурсан боловч суралцагчдын тоо буурсангүй.

Хүснэгт - 1.11. Эрүүл мэндийн байгууллагад ажиллагсдын тоо

	2020	2021	2022	2023
Бүгд	31667	33248	37072	39336
Их эмч	7762	8239	9112	9856
Эм зүйч	1831	1973	2645	2867

Эрүүл мэндийн байгууллагад ажиллагсдын тоо 2020 оноос хойш тогтмол өсөж ирсэн. 2020 онд 31667 хүн, үүнээс их эмч 7762 байсан бол 2023 онд нийт 39336 хүн, үүнээс их эмч 9856 болж өсчээ. Эм зүйч 2020 онд 1831 байсан бол 2022 онд 2645, 2023 онд 2867 болж өссөн байна.

Хүснэгт - 1.12. Эмнэлгийн орны тоо

	2020	2021	2022	2023
Орны тоо	13780	15326	15846	15467
10000 хүнд ногдох ор	93	101	101	95.6
Нэг оронд ногдох хүний тоо	109	100	101	95

Нийслэл дэх эмнэлгийн орны тоо 2020 онд 13780 байсан бол 2023 онд 15467 болж, 11.2 хувиар нэмэгджээ. 10000 хүнд ногдох ор 2020 онд 93 байсан бол 2023 онд 95 болсон байна.

1.9 НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭ

1990 онд 553 нийтийн тээврийн хэрэгсэл байсны 355 нь улсын автобус, 148 троллейбус, 50 такси байжээ. Хувийн автобусууд 1996 оноос эхэлсэн ба 1996 онд 150 байсан хувийн автобусны тоо 2005 онд 2 дахин нэмэгдсэн байна. Сүүлийн жилүүдэд улсын автобус, троллейбусны тоо буурч, бага оврын автобус, таксины тоо нэмэгдсэн байна. 2005 онд нийт 5435 нийтийн тээврийн хэрэгсэл байсны 2304 бага оврын автобус, 2269 такси, 372 хувийн автобус, 240 улсын автобус, 50 троллейбус байжээ.

Хүснэгт - 1.13. Хотын доторх зорчигч тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүн

	2020	2021	2022	2023
Бүгд	1822	1664	1704	1653
Төрийн автобус	349	316	332	438
Хувийн автобус	799	874	870	855
Троллейбус	48	41	38	32
Бага оврын	59	49	48	44
Такси	503	366	388	256
Угсраа автобус	0	18	18	18
Давхар автобус	0	0	10	10

2023 оны байдлаар нийслэлийн доторх зорчигч тээврийн хөдлөх нийт бүрэлдэхүүнийг овор хэмжээгээр нь ангилахад хувийн автобус 51.7 хувийг эзэлж байна. Энэ нь нийслэлийн нийтийн тээврийн ачааллын тэн хагасыг хувийн хэвшлийн автобус хариуцаж байгааг илэрхийлж байна. Харин 15.5 хувийг такси, 2.7 хувийг бага оврын автобус тус тус эзэлж байна. Бага оврын автобусны тоо 2020 оноос хойш бараг 2 дахин буурсан байна. 2021 оноос угсраа автобус, 2022 оноос давхар автобус тус тус нийслэлийн зорчигч тээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүнд оролцож иржээ. Тэдгээрийн тоо 2023 онд өөрчлөгдөөгүй байна. 2020 онд 48 троллейбус байсан бол 2023 онд 32 болж буурсан байна. 2020 онд нийт хөдлөх бүрэлдэхүүний 19.1 хувийг төрийн автобус эзэлж байсан бол 2023 оны байдлаар 26.5 хувийг эзлэх болж нэмэгдсэн байна.

Хүснэгт - 1.14. Нийтийн зорчигч тээврийн үйлчилгээ эрхэлж буй аж ахуйн нэгж

	2020	2021	2022	2023
Бүгд	34	32	31	32
Төрийн автобус	2	2	2	2
Хувийн автобус	16	17	17	17
Троллейбус	1	1	1	
Бага оврын автобус	5	3	3	4
Такси	10	9	8	9

Зорчигч тээврийн үйлчилгээ эрхэлж буй аж ахуйн нэгжийн тоо 2020 онд 34 байсан бол 2023 онд 32 болсон.

Авто тээврээр улсын хэмжээнд 2011 онд тээвэрлэсэн нийт зорчигчдын 80.4 хувь, тээсэн нийт ачааны 12.0 хувь нь нийслэл хотод тус тус ногдож байв. Харин авто тээврээр тээвэрлэсэн зорчигчийн улсын дүнд нийслэл хотын эзлэх хувийн жин сүүлийн жилүүдэд дийлэнх хувийг эзлэх болжээ.

1.10 АВТОМАШИНЫ БҮТЭЦ

Хүснэгт - 1.15. Автомашины тоо, төрлөөр, оны эцэст

	2020	2021	2022	2023
Бүгд	383703	428182	435725	473673
Суудлын	309083	346810	356931	385576
Ачааны	61311	67754	65519	73842
Автобус	7929	7789	7702	8013
Тусгай зориулалтын	5380	5829	5573	6242

Сүүлийн жилүүдэд нийслэлийн автомашины тоо төрөл бүрээр эрчимтэй нэмэгдэж байна. 2020 онд нийт 383,703 байсан бол 2022 онд 435,725, 2023 оны эцсийн байдлаар 473,673 буюу бараг хагас сая автомашинтай болжээ. Үүнээс суудлын автомашин хамгийн их 385,576 буюу нийт автомашины 81.4 хувийг эзэлж байна. 2023 оны байдлаар ачааны автомашин нийт автомашины 15.6 хувийг, автобус 1.7 хувь, тусгай зориулалтын автомашин 1.3 хувийг тус тус эзэлж байна.

Хүснэгт - 1.16. Амины автомашины тоо, төрлөөр, оны эцэст

	2020	2021	2022	2023
Амины автомашин	258842	292874	294908	314248
Суудлын	220030	250377	254552	271689
Ачааны	33158	36801	34946	36650
Автобус	3737	3529	3308	3549
Тусгай зориулалтын	1917	2167	2102	2360

Амины автомашины тоо 2020 онд 258,842 байсан бол 2022 онд 294908, 2023 онд 314,248 болон нэмэгджээ. Үүнийг Улаанбаатар хотын нийт 465,059 өрхийн тоонд харьцуулж үзвэл 67.6 хувь нь автомашинтай байхаар дүр зураг харагдаж байна. 2023 оны байдлаар нийт амины автомашины 271,689 нь буюу 86.4 хувийг суудлын автомашин, 36,650 буюу 11.7 хувийг ачааны автомашин, 3549 буюу 1.1 хувийг автобус, 0,7 хувийг тусгай зориулалтын автомашин тус тус эзэлж байна.

Нийслэлийн 2011 оны техникийн хяналтын үзлэгийн дүнгээр нийт тээврийн хэрэгслийн 70.5 хувийг зөвхөн суудлын автомашин эзэлж байсан бол 2023 онд ийнхүү 81.4 хувь болон өсчээ. Өөрөөр хэлбэл, нийслэлийн арван автомашин тутмын найм нь суудлын автомашин болсон байна.

1.11 АЯЛАЛ ЖУУЛЧЛАЛ

Монгол улс Сибирийн хойд тайга, тал хээр, Төв Азийн говь хосолсон ургамал, амьтны аймгийн олон төрөл зүйлтэй. Эдгээрийн ихэнх нь дэлхийн улс орнуудад маш ховорт ордог ба дэлхийн хэмжээнд ховордож, устаж үгүй болж байгаа төрөл зүйлс юм. Түүнчлэн Монгол улсын газар нутгийн онгон байдал, ховор ургамал, амьтдын төрөл зүйл нь олон улсын анхаарлыг ихээхэн татдаг.

Монгол улс байгалийн үзэсгэлэнт газар, онгон байгаль, өргөн уудам нутаг дэвсгэр, түүхийн өв бүхий газар, нүүдлийн соёл иргэншилтэй орон. Иймд Монгол Улсын засгийн газраас аялал жуулчлалын салбарыг улсын нийгэм эдийн засгийн хөгжилд хувь нэмэр оруулах тэргүүлэх салбаруудын нэг гэдгийг хүлээн зөвшөөрсөн.

Хүснэгт - 1.17. Музейн үзэгчдийн тоо

	2020	2021	2022	2023
Үзэгчдийн тоо	499,100	124,600	475,200	713,800
Музейн үзмэрийн тоо	148,205	144,084	148,939	149,765

Нийслэлд үйл ажиллагаа явуулж буй музейн үзэгчдийн тоо 2020 оноос хойш 50 гаруй хувиар өссөн байна. 2020 онд нийт 499,100 үзэгч музей үзсэн бол 2023 онд 713,800 үзэгч үзжээ. Музейн үзмэрийн тоо 2020 онд 148,205 байсан бол 2023 онд 149,765 болон 1 хувиар нэмэгдсэн байна.

Хүснэгт - 1.18. Мэргэжлийн урлагийн байгууллагууд

	2020	2021	2022	2023
Тоглолтын тоо	767	677	1530	1380
Үзэгчдийн тоо	211,400	685,400	403,100	475,800

Улаанбаатар хотод мэргэжлийн урлагийн байгууллагуудын зохион байгуулсан тоглолтын тоо 2020 онд 767 байсан бол 2023 он гэхэд бараг 2 дахин нэмэгдсэн байна. Тэдгээрийг үзэгчдийн тоо 2023 онд 475,800 болжээ.

Монгол орныг зорьсон гадаадын аялагч, жуулчдын зайлшгүй бууж саатдаг, дайран өнгөрдөг, зорин ирдэг гол газар бол нийслэл хот юм. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээрх олон улсын агаарын тээвэр, төмөр замын болон автозамын сүлжээний гол зангилаа нь Улаанбаатар хот болдог тул нийслэлийн автозамын хөгжил нь улс орны хэмжээнд аялал жуулчлалын асуудлыг нийгмийн хөгжилтэй холбож авч үзэх гол нөхцөл мөн гэдэг нь тодорхой.

ХОЁР. АВТО ЗАМЫН БАЙГУУЛАЛТЫН ХӨГЖИЛ БА НИЙГМИЙН ХӨГЖЛИЙН УЯЛДАА ХОЛБООНЫ ТАЛААРХ ОЛОН УЛСЫН СУДАЛГААНЫ ХАРЬЦУУЛАЛТ

Автозамын байгуулалтын хөгжил ба нийгмийн хөгжлийн уялдаа холбооны асуудлыг олон улсын төвшинд хэрхэн судлан дүгнэснийг энэ хэсэгт тоймлон харуулав. Ингэхдээ арга зүйн хувьд Америк, Ази, Африкийн зарим орнууд дахь автозамын талаарх нийгмийн судалгаануудын дүгнэлтийг харьцуулан судлахдаа Африкийн Хөгжлийн Сангийн *Мозамбикийн Монтепю-Личингийн хоорондын замын байгаль орчны ба нийгмийн нөлөөллийн үнэлгээний судалгааны дүгнэлт (*African Development Fund. *Mozambique: Montepuez-Lichinga Road: Environmental and Social Impact Assessment Summary*), BBC Судалгааны Зөвлөх байгууллагын *Баруун Умард Колорадогийн Нийгэм-Эдийн засгийн шинжилгээ ба прогнозын талаарх судалгааны тайлан* (BBC Research & Consulting. *Northwest Colorado Socioeconomic Analysis and Forecasts: Final Report on Socioeconomic Forecasts, Fiscal Projections and Model Documentation.* April 2008.), EPC компанийн *Хо Ши Мин хот-Лонг Тан-Даугийн хурдны замын төслийн нийгмийн мониторингийн тайлан* (EPC Co., Ltd. *VIE: Ho Chi Minh City-Long Thanh-Dau Giay Expressway Project – Social Monitoring Report.* April 2009.), Азийн Хөгжлийн Банкны *Замын Хөгжлийн нийгэм эдийн засгийн үр өгөөж: Энэтхэгийн тээврийн салбарын үнэлгээ* (Narendra Singru. *Socioeconomic Effects of Road Improvements: From the 2007 Sector Assistance Program Evaluation for the Transport Sector in India – Focusing on Results*. Asian Development Bank, Operations Evaluations Department, August 2007.), Алабама Их Сургуулийн *Муж хоорондын болон Хот хоорондын Хурдны замын судалгааны тайлан* (Raymond A.Mohl. 2002. *The Interstates and the Cities: Highways, Housing, and the Freeway Revolt: Research Report*. University of Alabama at Birmingham.) зэрэг судалгааны бүтээлийг эх сурвалж болгов.

2.1 ЗАМЫН ХӨГЖИЛ БА ЯДУУРЛЫН БУУРАЛТЫН ХАМААРАЛ

Дэд бүтэц, зам байгуулалт ба ядуурлын хооронд шууд бус хамааралтай байдаг байна. Энэхүү шууд бус хамаарлыг зураглан авч үзвэл:

- Дэд бүтэц, зам байгуулалтын хөгжил нь:
    - ажил эрхлэлтийг нэмэгдүүлнэ
        - Ажил эрхлэлт нэмэгдсэнээр орлого нэмэгдэнэ
    - Боловсрол, эрүүл мэнд зэрэг нийгмийн үйлчилгээ хүртэх боломж, хүртээмж нэмэгдэнэ
    - Эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэнэ
- Дээрх өөрчлөлтүүд нь ядуурлыг бууруулна.

Дээрх зураглалаас үндсэн хоёр дүгнэлт хийж болно. Үүнд:

1. Дэд бүтэц, зам байгуулалтын салбар дахь хөрөнгө оруулалт ба үндсэн хөрөнгийн өсөлт нь эдийн засгийн хөгжилд эерэг нөлөө үзүүлдэг.
2. Хүн амын орлогын тэгш бус байдал нь дэд бүтэц, зам байгуулалтын тооны болон чанарын сайжралтаас шалтгаалан буурдаг.

Дэлхийн Банкнаас гаргасан Ядуурлыг Бууруулах Стратегийн баримт бичигт авч үзсэнээр зам тээвэр сайжрах нь ядуу хүмүүст нийгмийн үйлчилгээг нийгмийн бусад гишүүдтэй ижил тэгш хүртэх боломж олгодог бөгөөд сайн хөгжсөн тээвэр, замгүйгээр нийгмийн аль ч секторын хөгжил үр өгөөжтэй байж чаддаггүй байна.

Автозамын байгуулалтын хөгжил нь эдийн засаг, нийгмийн ач холбогдол өндөр төдийгүй ядуурлыг бууруулах чухал хүчин зүйл болдог байна. Ядуурлыг бууруулах талаар хийж буй нийгмийн олон янзын үйл ажиллагаа, хөрөнгө оруулалтын үр нөлөөг харьцуулан үзэхэд автозамын үр нөлөө чухал байр суурьтай байдаг. Жишээ болгож Азийн хэд хэдэн орны хувьд замын болон ядуурлын бууралтын хоорондын хамаарлыг харьцуулсан судалгааг авч үзье. Хүснэгт 2.1 -д БНХАУ, Энэтхэг, Тайланд, Вьетнам зэрэг Азийн голлох нийгмүүдэд ядуурлын бууралт нь нийгмийн олон янзын секторт оруулж буй хөрөнгө оруулалтаас хэр хамааралтайг харьцуулан үзүүлсэн байна.

Хүснэгт - 2.1. Нийгмийн хөрөнгө оруулалт ба Ядуурлын бууралт

Нийгмийн хөрөнгө оруулалтын салбарууд	Ядуурлын бууралтын төвшин			
	БНХАУ	Энэтхэг	Тайланд	Вьетнам
Хөдөө аж ахуйн судалгаа	2	2	2	3
Усжуулалт	6	7	5	4
Боловсрол	1	3	4	1
Зам	3	1	3	2
Холбоо харилцаа	5			
Цахилгаан	4	8	1	
Эрүүл мэнд		6		
Хөрс ба усны нөөц		5		
Ядуурлын эсрэг хөтөлбөрүүд	7	4		

Үүнээс харахад Энэтхэгт замын хөгжил ба ядуурлын бууралтын хамаарал хамгийн өндөр байдаг байна. БНХАУ-д боловсрол болон хөдөө аж ахуйн судалгаанд оруулсан хөрөнгө оруулалтын дараа замын хөрөнгө оруулалт ядуурлыг бууруулахад ач холбогдолтой байдаг бол Вьетнамд замын хөрөнгө оруулалт нь мөн боловсролын хөрөнгө оруулалтын дараа орох ядуурлыг бууруулах гол зүйл байдаг ажээ.

2.2 ХУРДНЫ ЗАМЫН ХӨГЖИЛ БА НИЙГМИЙН ӨӨРЧЛӨЛТ

Хурдны замын хөгжил эдийн засагт шууд бусаар нөлөөлдөг болохыг өмнө дурдсан. Азийн зарим орнуудын хувьд хурдны замыг барьж хөгжүүлснээр нийгэмд гарах өөрчлөлтийн судалгааг тоймлон авч үзье. Хурдны замын хөгжлийн нийгмийн үр нөлөөг дараах хэд хэдэн хэмжүүрээр авч үздэг байна.

Үүнд:

1. <u>Зорчих цаг хугацаа ба зардал</u>

- Хурдны замыг хөгжүүлснээр уг замаар зорчих цаг хугацаа эрс багасна. Энэ нь иргэдийн эрүүл мэндийн үйлчилгээ хүртэхээр явах, ажил эрхлэлтийн боломжуудын орон зайн цар хүрээ тэлэгдэх, илүү хямд төсөр үнэ өртөг бүхий бөөний худалдааны болон зах зээлийн газраар үйлчлүүлэх эрэлтийг нэмэгдүүлдэг байна. Ажилгүй иргэд ажил хайхдаа зөвхөн оршин сууж

- буй газрын ойр хүрээнд биш өргөн цар хүрээнд хайх, ажил эрхлэх боломж нэмэгддэг байна. Үүнээс үзэхэд замаар богино хугацаанд зорчиж зорьсон газартаа хүрэх нь ажил эрхлэлт, эрүүл мэндийн үйлчилгээ, худалдан авалт буюу иргэдийн зах зээлийн харилцаа чөлөөтэй өрнөх зэрэг нийгмийн шууд үр дагавартай байдаг ажээ.
- Зорчих цаг хугацаа багассанаар автомашины ашиглалтын зардал эрс багасдаг байна. Автомашины шатахуун зарцуулалтын нэгж километрт ногдох хэмжээ багасах, техникийн эдэлгээнд удаан явахаас үүдэлтэй элэгдэл, хорогдлын сөрөг нөлөө багасах зэрэг өөрчлөлт гардаг ажээ. Энэ нь ялангуяа тухайн хурдны автозамаар зорчих нийтийн тээврийн автобус, такси, ачаа зөөвөрлөх том оврын автомашины хувьд шууд үр нөлөө нь ажиглагддаг тул нийгэмд үйлчилж буй тэдгээр үйлчилгээ түргэн шуурхай болох, уг үйлчилгээнд нэмэгдэх зардлууд тодорхой хэмжээгээр буурах зэрэг өөрчлөлт гардаг ажээ. Түүнчлэн иргэдийн хувийн автомашины ашиглалтын байдалд хурдны автозамын байгуулалтын хөгжлийн үр нөлөө ажиглагддаг байна.

2. <u>Зам тээврийн үйлчилгээ</u>

- Хурдны замыг хөгжүүлснээр замын чиглэлийн дагуух том болон бага оврын автобус, ачааны болон зөөврийн автомашин, мотоцикл зэргээр үйлчлэх хувийн болон нийтийн үйлчилгээ хөгждөг байна. Учир нь эдгээр тээврийн хэрэгслийн нийтэд үйлчлэх үр өгөөж нь хурдны зам барьснаар илүү үр дүнтэй ажиглагддаг ажээ. Хурдны автозамын байгуулалтыг хөгжүүлснээр тухайн автозамын чиглэлийн дагуух том, дунд болон бага оврын автобус, ачаа болон зорчигч тээврийн автомашин, мотоцикл зэргээр нийгэмд үйлчлэх хувийн болон нийтийн үйлчилгээ хөгждөг, энэ төрлийн бизнес эрхлэх сонирхол

нэмэгддэг байна. Учир нь хурдны автозамын байгуулалтыг хөгжүүлснээр эдгээр тээврийн хэрэгслийн нийгэмд үйлчлэх үйлчилгээний цар хүрээ, чанар, хүртээмж нэмэгдэж, үр өгөөж нь дээшилдэг байна.

- Зорчигч тээврийн үйлчилгээний хувьд, тодорхой цаг хугацаанд илүү давтамжтайгаар нийтэд үйлчлэх боломж нэмэгддэг. Тухайлбал, нийтийн тээврийн үйлчилгээ хурдны автозамаар дамжин явагдаж байгаа тохиолдолд төмөр замаар зорчих хүн тээврээс хурдны автозамаар тээвэрлэж буй зорчигч тээвэрт илүү шилждэг нь олон улс оронд ажиглагдсан байна. Зорчигч тээврийн эргэлтийн хугацаа богиносох, өдөрт олон дахин тээвэрлэх боломж хурдны автозамын дагуу чиглэлд нэмэгддэг нь энэ төрлийн үйлчилгээ иргэдэд хүртээмжтэй болох нөхцөл болдог ажээ.
- Жижиг бизнес эрхлэгчид ачаа тээврийг хурдны замаар тээвэрлэснээр зах зээлд бараа бүтээгдэхүүнээ илүү хямд үнээр, богино хугацаанд, түргэн шуурхай борлуулах сонирхол нь нэмэгддэг байна. Гэхдээ энэ нь заавал жижиг бизнесийн хүрээгээр хязгаарлагдахгүй.
- Хэрэглэгч, худалдан авагчдад бараа бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг түргэн шуурхай түгээх, хүртээхэд хурдны автозамын хөгжлийн хүрсэн төвшин бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний үнэ өртөг буурах, урт хугацаандаа тогтвортой байхад нөлөөлдөг. Мөн тухайн бараа бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний чанарт бас эерэгээр нөлөөлдөг. Энэ нь иргэд, худалдан авагч, хэрэглэгчдийн сэтгэл ханамжид сайнаар нөлөөлдөг.

3. <u>Эрүүл мэндийн үйлчилгээ</u>

- Хурдны автозамын байгуулалтыг хөгжүүлснээр иргэд эрүүл мэндийн үйлчилгээг богино хугацаанд орон зайн саад багатайгаар хүртэх боломж сайжирдаг байна. Эрүүл мэндийн үйлчилгээ нь бага цаг хугацаанд эрсдэл өндөртэй нөхцөл байдалд явагддаг онцлогтой байдаг. Хурдны автозамын хөгжил нь эрүүл мэндийн үйлчилгээг иргэд илүү хүртээмжтэй авах боломжийг нэмэгдүүлдэг.

- Эрүүл мэндийн үйлчилгээнд тогтмол, давтамжтайгаар хамрагдах шаардлагатай хүн амын хэсгийн хэрэгцээ шаардлагыг хурдны автозам хангаж өгдөг. Ялангуяа, жирэмсний хугацаанд эмэгтэйчүүд эмнэлгийн үйлчилгээнд тогтмол хамрагдах нь нэмэгдэх, эхчүүд хяналтын үзлэгт цаг алдалгүй

тогтмол үзүүлэх, мөн эмнэлгээс гадуур төрөлт багасах зэрэг нийгмийн эерэг үр нөлөө гардаг ажээ. Жирэмсэн эмэгтэйчүүд эмнэлэгт хандаж үзүүлэх нь тогтмол болсноор эхийн болон ургийн эндэгдлийн эрсдэл эрс буурах эерэг үр нөлөө ажиглагддаг. Эрүүл эх, эрүүл ураг, эрүүл төрөлтийн үр нөлөө хүн амын өсөлтөд эерэг нөлөө үзүүлдэг. Иймээс хурдны автозамын байгуулалтын хөгжил нь нийгмийн эрүүл мэндийн байдалд шууд бусаар үр өгөөжөө үзүүлдэг байна.

4. <u>Хүн амын орлого ба ажил эрхлэлт</u>

- Хурдны автозамаар дамжин нийтэд түгээх худалдаа үйлчилгээний хүртээмж нэмэгдсэнээр бизнес эрхлэгчдийн орлого нэмэгдэх, худалдаа үйлчилгээ, жижиг бизнесийн салбар дахь ажлын байр нэмэгдэх, ажил эрхлэлтийн шинэ шинэ боломжууд гарч ирдэг байна.
- Хурдны автозамын байгуулалт болон хүн амын орлогын өөр нэгэн шууд холбоо нь хөдөө аж ахуйд оруулах хөрөнгө оруулалтаас гадна зорчигч ба ачаа тээврийн үйлчилгээ зэрэг хөдөө аж ахуйн бус жижиг бизнест оруулах хөрөнгө оруулалтын өсөлтөөр илэрдэг. Хөрөнгө оруулагчид хурдны автозамын дагуух болон хурдны автозамаар холбогдож буй суурин газруудын хооронд тээвэрлэх ачаа тээврийн үйлчилгээний салбар, мөн зорчигч тээврийн үйлчилгээний салбарт хөрөнгө оруулах сонирхол нэмэгддэг нь олон улсын судалгаанаас нийтлэг ажиглагддаг ажээ.
- Зам дагуух жижиг зочид буудлууд, шатахуун түгээх газрууд, өргөн хэрэглээний болон хүнсний бараа бүтээгдэхүүн худалдаалах цэг, дэлгүүр, эмийн сан, томоохон хэмжээний хоолны газар, цайны газар болон кафе, хүүхдэд зориулсан бага хэмжээний тоглож саатах газар, тоглоомын дэлгүүр зэрэг хурдны автозамаар зорчигчид түр амарч үдлэх газрууд олноор нэмэгддэг. Эдгээр салбарт хөрөнгө оруулалт нэмэгдсэнээр ажлын байр нэмэгддэг байна. Хурдны автозамын байгуулалтыг даган олон улсад хөгжиж ирсэн нийтлэг жишиг бол тэдгээр жижиг бизнесийн хөрөнгө оруулалтаас үүдэн бий болсон ажлын байрнууд юм.
- Боловсрол, мэргэжлийн хангалтгүй байдлаас шалтгаалан, түүнчлэн хөгжиж буй нийгэмд түгээмэл ажиглагддаг ажлын байранд тавигдах насны хязгаарлалт, хүйсийн хязгаарлалт зэрэг саад бэрхшээлээс шалтгаалан бий болсон ажил эрхлэх насны хүн амын дундах ажилгүйдлийн төвшин буурахад хурдны автозамын байгуулалтын дагуу шинээр бий болсон худалдаа, үйлчилгээний ажлын байрууд нь чухал нөлөө үзүүлдэг байна. Ажиллагсадын тоо олноор шаардах тэдгээр ажлын байр нь ажилгүйдлийг бууруулж, хүн амын тодорхой хэсгийн орлого нэмэгдэхэд эерэг үр нөлөөтэй байдаг ажээ.

5. Газрын үнэлгээ ба хөрөнгө оруулалт

- Хурдны автозамын байгуулалт баригдаж хөгжсөнөөр зам дагуух газар, үл хөдлөх хөрөнгийн үнэлгээ өсдөг байна. Гэхдээ энэ нь эдийн засгийн хувьд хурдны зам дагуух зочид буудлууд болон үйлчилгээний төв зэрэгт газраа зарж буй эсвэл тэдгээр бизнест хөрөнгө оруулж буй газар эзэмшигчдэд ашгаа өгдөг. Хурдны автозамын эдийн засгийн зориулалт нь их хотын автозамын ачаалал, замын хөдөлгөөний нягтралыг сийрэгжүүлэхэд давхар чиглэгдэж байгаа нөхцөлд хурдны автозам дагуух үл хөдлөх хөрөнгийн өсөлт, газрын үнэлгээний өсөлт нь хотын төвлөрсөн хэсэг дэх газрын үнэлгээний өсөлттэй зэрэгцээ явагддагаараа үл хөдлөх хөрөнгийн үнэлгээний өсөлт тогтворжиход үзүүлж буй нөлөө зарим тохиолдолд ажиглагддаг байна.

6. Боловсролын үйлчилгээ

- Хурдны автозамын байгуулалтын хөгжил нь боловсролын үйлчилгээний хүртээмж болон сургуульд хамрагдалт нэмэгдэх зэрэгтэй холбоо бүхий нийгмийн үр нөлөө шууд ажиглагдах нь бага байдаг. Энэ нь бидний хайгуул судалгаагаар давхар нотлогдсон. Гэвч хотын захын болон хотоос гадна, алслагдсан дүүрэгт оршин суудаг иргэд хүүхдээ хотод ойр болон хотын төвд байрлах илүү чанартай, илүү эрэлттэй нийтийн болон хувийн сургуульд оруулах сонирхол нь нэмэгддэг байна.

7. Замын аюулгүй байдал

- Хурдны замын хоёр зорчих хэсгийг тусгаарласнаар зам дээр автомашин хоорондоо мөргөлдөх нь багасдаг. Гэвч жолоочийн ур чадвар болон автомашины техникийн бүрэн бүтэн бус байдал зэрэг автозамтай шууд холбоогүй нөхцөл шалтгаанаас үүдэн хурдны автозам дээр зам тээврийн осол гарсан тохиолдолд нас барсан хүмүүсийн тоо нэмэгдэх тохиолдлууд ихэсдэг байна. Учир нь хурдны автозамын хөдөлгөөнийн урсгал өндөр хурдны тодорхой

төвшин шаарддаг. Хөдөлгөөнд өндөр хурдтайгаар оролцож буй тохиолдолд ослын улмаас амь нас эрсдэх эрсдлийн хэмжээ эрс нэмэгддэг ажээ.

- Иргэд нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх зорилгоор нийтийн тээврийн зогсоол дээр очих, мөн нийтэд үйлчлэх бусад үйлчилгээг авах зорилгоор хурдны автозамыг явганаар хөндлөн гарах шаардлагатай газруудад автозамын осол аваар илүүтэй гарах магадлалтай байдаг нь ажиглагддаг байна. Жишээлбэл, хүүхдүүд сургуульдаа ирж, очих зэрэгт зайлшгүй хурдны автозамыг хөндлөн гарах тохиолдолд энэ эрсдэл илүү нэмэгддэг байна.
- Хурдны автозам дээр ноцтой аваар осол гарах гол шалтгаанууд нь:
    - уулзвар дээр хүнд даацын автомашинууд болон машин, мотоцикл хоорондоо мөргөлдөх;
    - уулзварын өмнөх ба уулзвар дээрх мөн сургууль, эмнэлэг зэрэг газрын ойролцоох замын тэмдэг, тэмдэглэгээ, гэрэл дохио, гэрэлтүүлэг хангалтгүй байх;
    - хурдны автозамыг аюулгүй хөндлөн гарах газрууд дутмаг байх нь ялангуяа хүүхдүүд, ахмад настнууд болон хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд илүү эрсдэл учруулдаг байна.

8. <u>БЗХӨ/ ДОХ, хүний наймаа</u>

- Хурдны автозам нь хот суурин газар болон хөдөө орон нутгийг холбож буй нөхцөлд, өөрөөр хэлбэл хотоос орон нутаг руу гарах гарц болсон тохиолдолд БЗХӨ, ДОХ-ын эрсдэл нэмэгдэх, хүн худалдаалах гэмт хэрэг нэмэгдэх зэрэг нийгмийн эрсдэл дагуулдаг байна. Хүн амын орлого бага, ядуурал ихтэй бүс нутаг, орон нутгаас хот суурин газар, хүн ам олноор төвлөрсөн газарт ирж биеэ үнэлэх, мөн хүчээр биеийг нь үнэлүүлэх зорилгоор хүн хулгайлах, худалдаалах зэрэг үзэгдэл ажиглагддаг нь хурдны автозамын байгуулалтын нийгмийн эрсдлийг илэрхийлдэг байна. Гэхдээ энэ нь хурдны замын нийт урт болон хүн ам өмнө нь төвлөрч байсан суурин газруудыг хамрах байдал зэрэгтэй уялдаатай байдаг. Хурдны автозамаар дамжуулан хүн ам бага төвлөрсөн газраас их төвлөрсөн газартай холбогдох зэрэг тохиолдолд уг эрсдэл нэмэгддэг байна.

9. Ядуурал

- Ажлын байр нэмэгдэж, хүн амын орлого өсөх нь ядуурлыг бууруулахад шууд нөлөөтэй. Хурдны автозамын байгуулалттай холбоотой ажлын байрууд, мөн зам дагуух худалдаа, үйлчилгээний бизнесийн чиглэлээр нэмэгддэг шинэ, шинэ ажлын байрууд олноор гарч ирэх нь хүн амын эдийн засгийн байдалд эерэг нөлөөтэй юм. Хүн амын эдийн засгийн байдал сайжирч, орлого нэмэгдсэнээс шалтгаалан худалдан авах чадвар нэмэгдэх нь нийгмийн бусад салбарын хөгжил, хурдны автозамтай шууд холбоогүй суурин газрын эдийн засгийн байдалд хүртэл дам нөлөөлдөг. Хүн амын орлого нэмэгдэхийн хэрээр тэдний нийгмийн статус нэмэгддэг. Хүн амын орлого ихсэхийн хэрээр худалдан авалт тоо ба чанарын хувьд сайжирдаг.

- Хурдны автозамын байгуулалт хөгжсөнөөр түүний үр нөлөө нь ядуу иргэдийн нийгмийн үйлчилгээнд хамрагдах байдал нэмэгдэхэд хүртэл эерэг нөлөө үзүүлдэг байна. Хаана автозам тавигдана, тэр газар ядуурал аажим боловч тууштай буурдаг нь олон улсын судалгаануудад нийтлэг ажиглагдсан дүгнэлт юм.

ГУРАВ. УЛААНБААТАР ХОТЫН ХУРДНЫ ЗАМЫН ХӨГЖЛИЙН ТАЛААРХ НИЙГМИЙН ХАНДЛАГА, ОЛОН НИЙТИЙН САНАА БОДЛЫН ТАЛААРХ СУДАЛГАА

3.1 СУДАЛГААНЫ ЗОРИЛГО

Улаанбаатар хотын хөгжлийн тулгамдсан асуудлын нэг бол дэд бүтэц, ялангуяа замын байгуулалтын хөгжлийн асуудал болж байгаа билээ. Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам барих талаар олон нийтийн үзэл бодол, нийгмийн хандлагыг судлах, хурдны замын нийгмийн үр өгөөж, хэрэгцээ шаардлагыг тодруулан гаргахад энэхүү судалгаа нь чиглэгдэж байгаа юм. Судалгааны зорилго нь Улаанбаатар хотын хурдны замын хөгжлийн нийгмийн нөлөөг тодруулах явдал юм.

3.2 СУДАЛГААНЫ АРГА ЗҮЙ

Судалгааны зорилгын хүрээнд Улаанбаатар хотын 9 дүүрэгт оршин суугч хүн амын тоотой харилцан уялдаатай төлөөлөхүйц байхаар тооны санамсаргүй түүвэр судалгаа авсан. Түүвэр судалгааны эх олонлог нь судалгааны үндсэн объект болж буй Улаанбаатар хотын иргэд, оршин суугчид юм. Эх олонлогийн бүх гишүүдийг судалгаанд хамруулан дүгнэлт хийх нь цаг хугацаа асар их шаардах байсан тул тийм нилэнхүй судалгааны оронд тодорхой дэд олонлогт судалгаа хийж, гарсан дүгнэлтийг эх олонлогт дэлгэрүүлэн хэрэглэх түүвэр судалгааны аргыг ашигласан болно. Иймээс судалгаа хийсэн түүвэр олонлог нь Улаанбаатар хотын дүүргүүдийн хүн амын тоонд харилцан хувь тэнцүүлсэн буюу хувь ойролцоо байхаар сонгосон тооны төлөөлөл бүхий байхаар тооцсон.

Судалгааны эх олонлог болох Улаанбаатар хот нь Монгол Улсын нийслэл бөгөөд тус хотод 2024 оны эцсийн байдлаар 1.640.800 хүн байнга оршин сууж байна. Үүнийг нийслэлийн дүүргүүдээр авч үзвэл:

Багануур	28,900
Багахангай	4,400
Баянгол	253,000
Баянзүрх	436,800
Налайх	40,200
Сонгинохайрхан	341,400
Сүхбаатар	141,500
Хан-Уул	258,200
Чингэлтэй	136,300 байна.

3.3 ТҮҮВЭРЛЭЛТ

Судалгааны түүвэрлэлтэнд Улаанбаатар хотын 9 дүүрэгт оршин сууж буй иргэдийг хамааруулсан. Ингэхдээ төвийн болон алслагдмал дүүрэг, дүүрэг бүр дэх оршин суугчдын тоо зэргийг харгалзан төлөөллийг харилцан уялдаатай байхаар тогтоосон.

Түүврийн хэмжээг тогтоохдоо 4 хувийн алдаа бүхий, 95 хувийн итгэлтэй /магадлалтай/ байхаар тооцсон. Түүврийн нийт хэмжээ 499 болсон ба үүнийг дүүргүүдэд хүн амын тоотой харгалзан хуваарилсан.

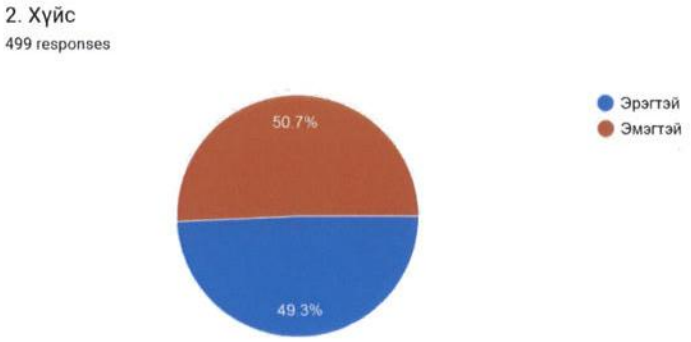
Багануур дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	9
Багахангай дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	5
Баянгол дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	68
Баянзүрх дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	120
Налайх дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	18
Сонгинохайрхан дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	100
Сүхбаатар дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	54
Хан-Уул дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	74
Чингэлтэй дүүргээс авсан түүврийн хэмжээ	51

График - 3.1 Судалгаанд оролцогчдын оршин суугаа дүүрэг

3.4 СУДАЛГААНД ОРОЛЦОГЧДЫН НИЙГЭМ, ХҮН АМ ЗҮЙН БАЙДАЛ

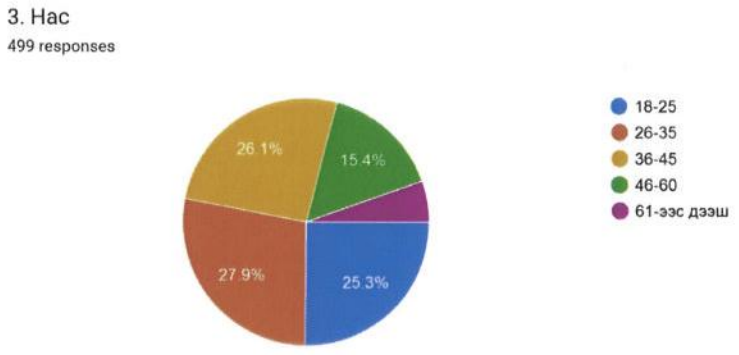
Судалгаанд оролцогчдын нийгэм, хүн ам зүйн байдлыг нас, хүйс, ажил эрхэлж буй салбар, хувьдаа машинтай эсэх гэсэн асуултуудаар тодруулсан.

График - 3.2 Судалгаанд оролцогчдын хүйс



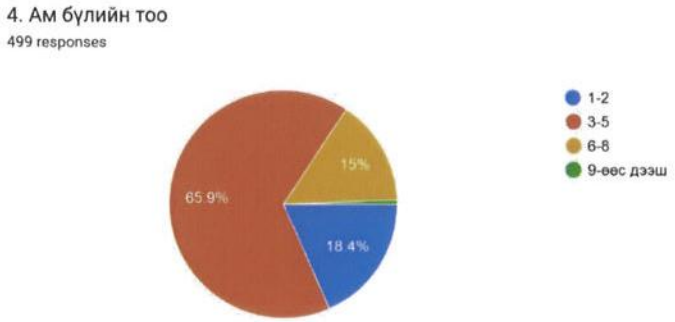
Судалгаанд оролцогчдыг хүйсийн хувьд авч үзвэл эмэгтэй 50.7 хувь, эрэгтэй 49.3 хувь байна

График - 3.3 Судалгаанд оролцогчдын нас



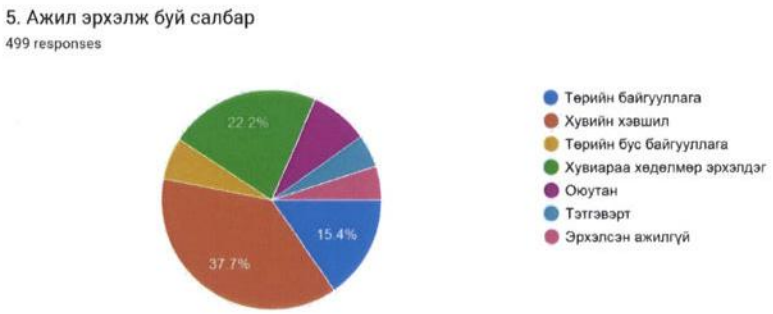
Судалгаанд оролцогчдын насны бүтцийг харвал 18-25 насны иргэд нийт оролцогчдын дөрөвний нэг, 26-35 насны иргэд 27.9 хувь, 36-45 насны иргэд 26.1 хувь, 46-60 насны иргэд 15.4 хувь байна. Мөн 61-ээс дээш насныхан 5.3% тус тус судалгаанд хамрагджээ.

График - 3.4 Судалгаанд оролцогчдын ам бүлийн тоо



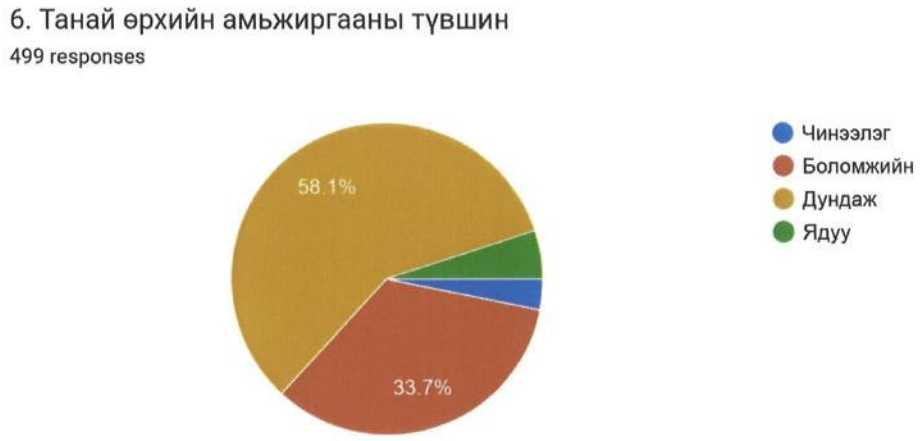
Судалгаанд оролцогчдын ам бүлийг авч үзвэл, нийт оролцогчдын 3 хүн тутмын 2 нь буюу 65.9 хувь нь 3-5 ам бүлтэй, 18.4 хувь нь 1-2 ам бүлтэй, 15 хувь нь 6-8 ам бүлтэй гэж хариулсан.

График - 3.5 Ажил эрхэлж буй салбар



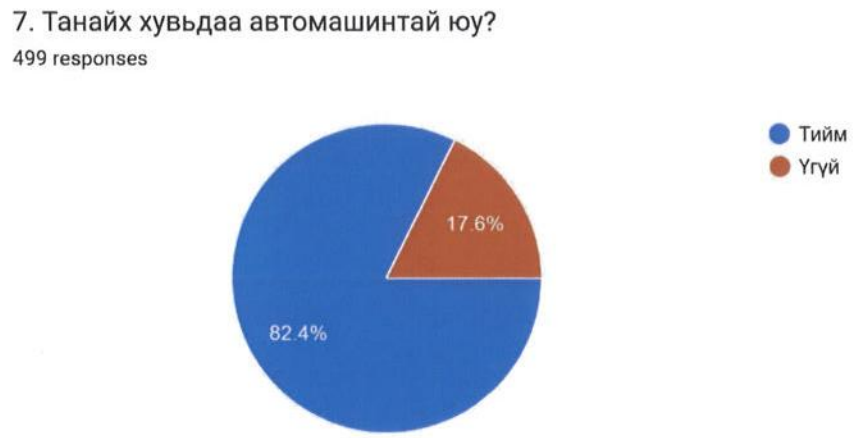
Ажил эрхэлж буй салбараар авч үзвэл судалгаанд оролцогчдын 37.7 хувь нь хувийн хэвшилд, 22.2 хувь нь хувиараа хөдөлмөр эрхэлдэг гэсэн байна. Мөн 15.4 хувь нь төрийн байгууллагад ажилладаг гэжээ.

График - 3.6 Өрхийн амьжиргааны төвшин



Өрхийн амьжиргааны төвшний хувьд судалгаанд оролцогчдын олонх нь буюу 58.1 хувь нь дундаж, 33.7 хувь нь боломжийн гэж хариулсан байна.

График - 3.7 Автомашин эзэмшдэг эсэх



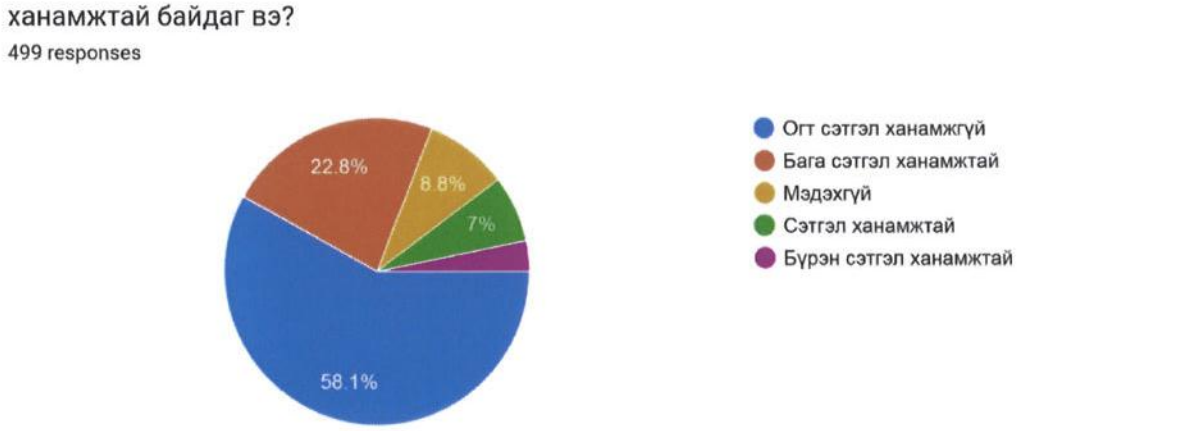
Судалгаанд оролцогчдын 82.4 хувь нь автомашинтай гэж хариулсан. 2014 оны судалгаанд энэ нь 52 хувь байсан бол 10 жилийн хугацаанд 30 пунктээр нэмэгдсэн нь автомашины хэрэгцээ, хэрэглээ хүмүүсийн амьдрал ахуйн салшгүй нэг хэсэг болсныг харуулж байна.

Өрхийн эдийн засгийн байдлыг бүх үзүүлэлтээр тандан судлах зорилго тавиагүй бөгөөд зөвхөн автомашины хэрэглээ, үүнд ялангуяа өрхийн бодит хэрэглээ ба боломжийг тандахын тулд хувьдаа автомашинтай эсэхийг асуусан. Өөрөөр хэлбэл автозамаас хамааралтай орлогын болон амьжиргааны бусад эх үүсвэрийн дэмжлэгийн зайлшгүй шаардлагыг нээн илрүүлэхийг зорьсон болно. Амьжиргааны эх үүсвэр гэдэг үүднээсээ автомашины хэрэглээгээр дамжуулан автозамын хөгжлийн явцад өрхийн орлого нэмэгдэх, ядуурал буурах зэрэг эерэг үр дагавар гарч ирэх бүрэн үндэстэй гэж таамаглаж байна.

3.5 ХУРДНЫ ЗАМЫН ТАЛААРХ ОЛОН НИЙТИЙН ДЭМЖЛЭГ

Түүвэр судалгаагаар Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон авто замын өнөөгийн нөхцөл байдлын талаарх иргэдийн сэтгэл ханамж, автозамын хөгжлийн нийгмийн ач холбогдол, хэрэгцээ шаардлага, олон нийтийн зүгээс дэмжих дэмжлэг, нийгмийн үр өгөөж, хөгжил дэвшлийн талаарх иргэдийн санаа бодол зэргийг судалсан.

График - 3.8 Автозамын өнөөгийн байдлын талаарх иргэдийн сэтгэл ханамж



Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон авто замын өнөөгийн нөхцөл байдалд хэр сэтгэл ханамжтай байдаг талаар судалгаанд оролцогчдоос асуухад тэдний 58.1 хувь нь огт сэтгэл ханамжгүй, 22.8 хувь нь бага сэтгэл ханамжтай гэж хариулсан нь нийт оролцогчдын 5 хүн тутмын 4 нь сэтгэл ханамжгүй байгааг харуулж байна. 7 хувь нь сэтгэл ханамжтай гэж хариулжээ.

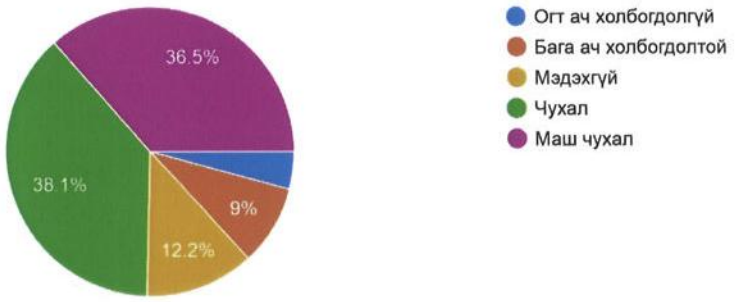
Улаанбаатар хотын хурдны замын нийгмийн ач холбогдол

Хурдны замын ач холбогдлыг судалгаанд оролцогчид гэр бүлийнхээ ажил, амьдралд болон Улаанбаатар хотын нийгэм, эдийн засагт хэр зэрэг ач холбогдолтой гэж үнэлж байгаагаар тодруулахыг зорьсон.

График - 3.9 Хурдны зам гэр бүлийн ажил, амьдралд ач холбогдолтой юу?

9. Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны авто зам баригдах нь таны болон танай гэр бүлийн ажил, амьдралд хэр зэрэг ач холбогдолтой вэ?

499 responses

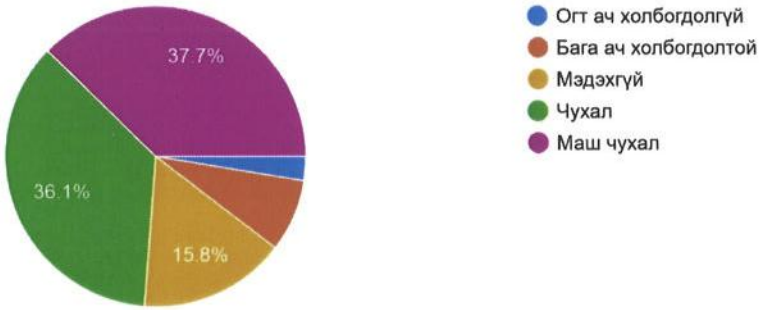


Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдах нь Таны болон танай гэр бүлийн ажил, амьдралд хэр зэрэг ач холбогдолтой вэ гэж судалгаанд оролцогчдоос асуухад тэдний 36.5 хувь нь маш чухал, 38.1 хувь нь чухал ач холбогдолтой гэж хариулсан нь нийт оролцогчдын 74.6 хувь нь ач холбогдолтой гэж үнэлсэн болохыг харуулж байна. 9 хувь нь тус хурдны замыг барих нь гэр бүлийнх нь ажил, амьдралд бага ач холбогдолтой гэж үзжээ. 12.2 хувь нь мэдэхгүй байна гэж хариулсан байна.

График - 3.10 Хурдны зам УБ хотын нийгэм, эдийн засагт ач холбогдолтой юу?

10. УБ хотын баруун зүүн захыг холбосон олон түвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдах нь УБ хотын нийгэм, э... хэр зэрэг ач холбогдолтой гэж үзэж байна вэ?

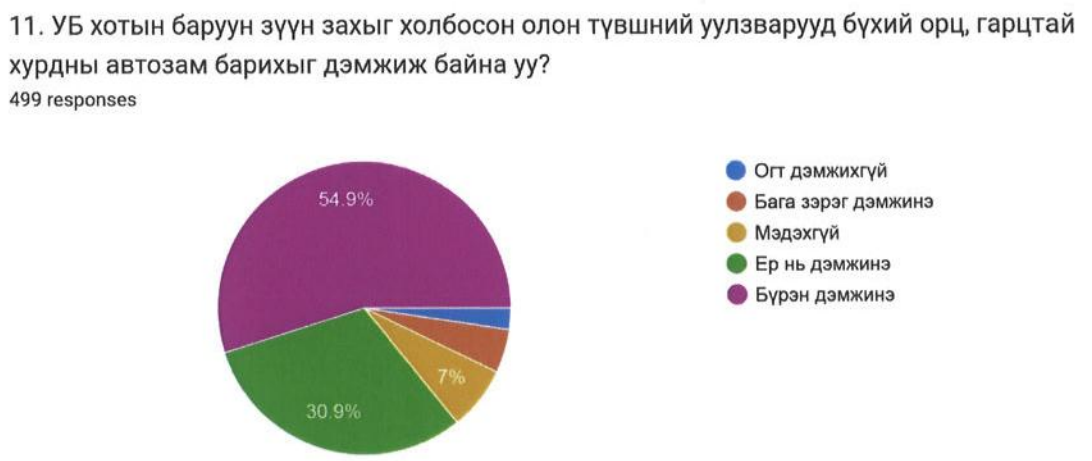
499 responses



Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдах нь Улаанбаатар хотын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд хэр зэрэг ач холбогдолтой вэ гэж судалгаанд оролцогчдоос асуухад тэдний 37.7 хувь нь маш чухал

ач холбогдолтой, 36.1 хувь нь чухал ач холбогдолтой гэж хариулсан. Энэ нь нийт оролцогчдын 73.8 хувь нь хурдны замыг Улаанбаатар хотын нийгэм, эдийн засагт ач холбогдолтой гэж үнэлсэн болохыг харуулж байна. 15.8 хувь нь мэдэхгүй байна.

График - 3.11 Хурдны зам барихыг дэмжиж байна уу?



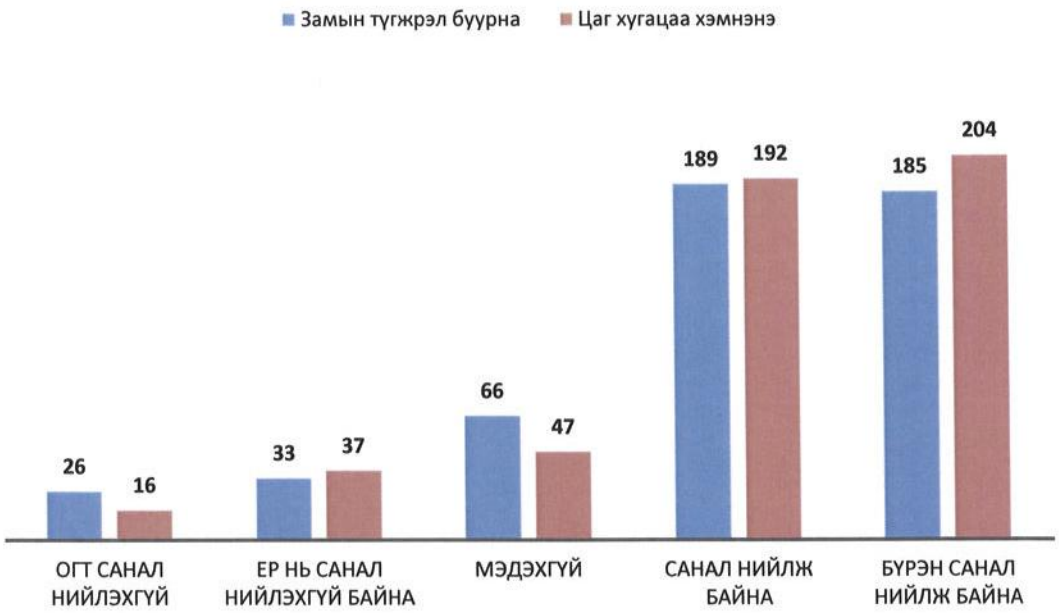
Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам барихыг судалгаанд оролцогчдын 54.9 хувь нь бүрэн дэмжинэ, 30.9 хувь нь дэмжинэ гэж хариулжээ. Энэ нь тэдний 85.8 хувь нь дэмжиж байгааг харуулж байна. 7 хувь нь дэмжих эсэхээ мэдэхгүй байна.

Дээрх хариултуудыг нэгтгэн дүгнэвэл Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам барих нь нийгмийн эрэлт хэрэгцээ болсон байгаа төдийгүй олон нийтийн дэмжлэгийг хүлээж, энэ нь зам байгуулалтын хөгжлийг нийгмийн хөгжилд шууд холбон авч үзэж өндөр ач холбогдол өгч буй хариултаар үндэслэгдэж байна.

3.6 ХУРДНЫ ЗАМЫН ХӨГЖЛИЙН НИЙГМИЙН ҮР НӨЛӨӨ

Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар нийгмийн ямар өөрчлөлт гарах, нийгмийн тулгамдсан зарим асуудлыг шийдвэрлэхэд үр нөлөөтэй байх талаар судалгаанд оролцогчдын санаа бодлыг судалсан. “Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар дараах асуудалд сайнаар нөлөөлнө гэдэгтэй Та хэр зэрэг санал нийлж байна вэ?” асуултад судалгаанд оролцогчид хэрхэн хариулсныг дэлгэрэнгүй авч үзье.

График - 3.12 Замын түгжрэл ба цаг хугацаа

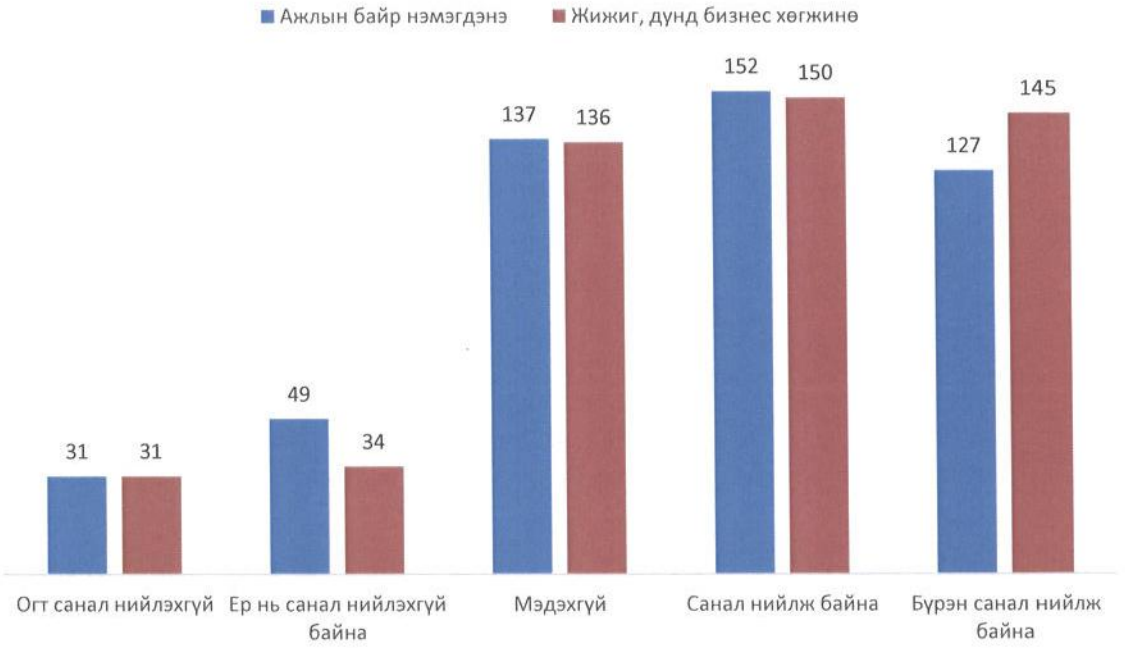


Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар замын түгжрэл буурна гэж судалгаанд оролцогчдын 37.1 хувь нь бүрэн санал нийлж, 37.9 хувь нь санал нийлж байна гэсэн бол цаг хугацаа хэмнэнэ гэж 40.1 хувь нь бүрэн санал нийлж, 38.5 хувь нь санал нийлж байна гэсэн. Өөрөөр хэлбэл судалгаанд оролцогчдын дөрөвний гурав нь замын түгжрэл буурна гэж үзсэн бол бараг тавны дөрөв нь цаг хугацаа хэмнэнэ гэж хариулжээ. Эндээс үзэхэд хурдны зам барьснаар хүмүүсийн цаг хугацаа хэмнэх, үүнийг дагаад цагийн ашиглалт, хөдөлмөрийн бүтээмж нэмэгдэх эерэг үр нөлөөтэй болно гэсэн үзэл бодол давамгайлж байна.

График - 3.13 Амьжиргааны төвшин ба ядуурал

Улаанбаатар хотын хурдны зам баригдсанаар амьжиргааны төвшин дээшилнэ гэж судалгаанд оролцогчдын 46.7 хувь нь үзэж байгаа бол, ядуурал буурахад нөлөөлнө гэж тэдний 42.9 хувь нь зсэн байна. Нийт оролцогчдын 34-36 хувь нь дээрх асуудалд ямар нөлөө үзүүлэхийг мэдэхгүй гэж хариулжээ. Ядуурал буурах, амьжиргааны төвшин дээшлэхэд үр нөлөөтэй гэж хурдны замын ач холбогдлыг судалгаанд оролцогчид ийнхүү үнэлж байгаа нь харагдав. 2014 оны нийгмийн судалгаанд оролцогчдын 52,69% нь амьжиргааны төвшин дээшилнэ гэж үзэж байсан байна.

График - 3.14 Ажлын байр ба жижиг дунд бизнес

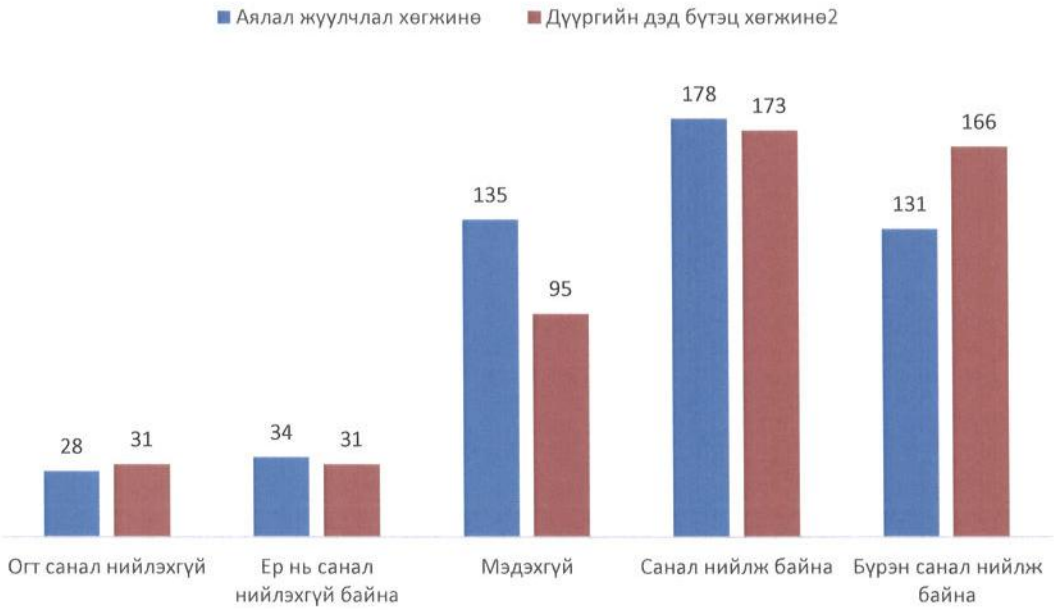


Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар ажлын байр нэмэгдэх, жижиг дунд бизнес хөгжихөд эерэгээр нөлөөлнө гэж судалгаанд оролцогчид үзэж байна. Тэдний талаас илүү нь буюу 56 хувь нь хурдны зам баригдсанаар ажлын бай нэмэгдэнэ гэдэгтэй санал нийлж байгаа бол 59.1 хувь нь жижиг дунд бизнес хөгжинө гэж үзэж байна. Олон улсын харьцуулсан судалгаанд ч нийтлэг ажиглагдсан зүйл бол хурдны автозамын байгуулалттай холбоотой, түүнчлэн хурдны зам дагуух шинээр бий болдог ажлын байрны нэмэгдэлт юм.

2014 оны судалгаанд хурдны зам баригдсанаар ажлын байр нэмэгдэнэ гэж судалгаанд оролцогчдын 58,64% нь үзэж байсан. Энэ хувь 10 жилийн хугацаанд төдийлөн өөрчлөгдөөгүй байна.

Хурдны автозамын байгуулалттай холбоотой шинээр гарах ажлын байр нь нийгэм дэх хүн амын ажил эрхлэлтийн байдалд төдийлөн нөлөө үзүүлэхгүй байж болно. Харин хурдны зам дагуух худалдаа үйлчилгээний салбарт оруулах хөрөнгө оруулалтын сонирхол нэмэгдсэнээр ажлын байрууд олноор бий болдог нь тийнхүү олон улсад ажиглагдсан нийгмийн гол үр нөлөө юм. Иргэдийн зүгээс хурдны замын байгуулалтыг дагалдан эсвэл түүний дараагаар гарч болох нийгмийн болон үйлчилгээний ажлын байруудын талаарх төсөөлөл, хүлээлт бага, энэ талаарх мэдээлэл дутмаг байгааг харуулж байна.

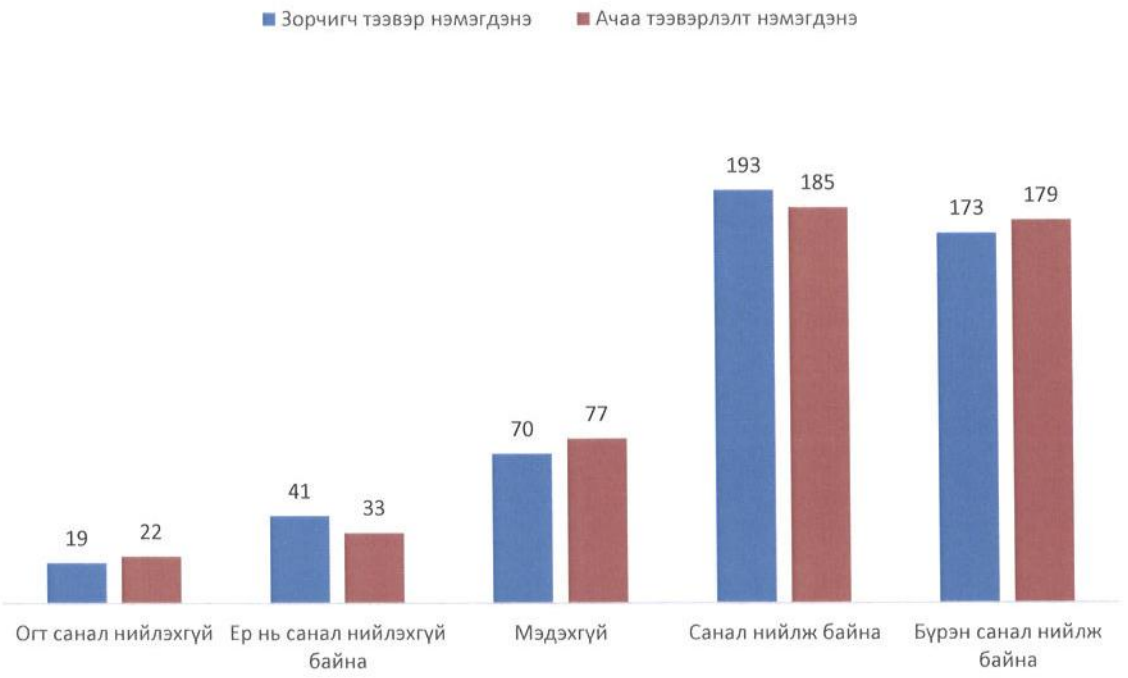
График - 3.15 Аялал жуулчлалын хөгжил, дүүргийн дэд бүтцийн хөгжил



Хурдны зам баригдсанаар аялал жуулчлал хөгжинө гэдэгтэй судалгаанд оролцогчдын 62 хувь нь санал нийлж байгаа бол 68 хувь нь дүүргийн дэд бүтэц хөгжинө гэдэгтэй санал нийлж байна. Оршин суугаа дүүргийнхээ дэд бүтцийн хөгжилд хурдны зам үр нөлөөтэй хэмээн ийнхүү судалгаанд оролцогчдын дийлэнх олох нь үзэж байгаа нь замын нийгмийн үр нөлөө ямар өндрөөр хүмүүст хүрдэг, үнэлэгддэг болохыг харуулж байгаа юм. 2014 оны нийгмийн судалгаанд оролцогчдын 57 хувь нь аялал жуулчлал хөгжинө гэдэгтэй санал нийлж байсан бол энэ хувь 5 нэгжээр өсчээ.

Хурдны замын хөгжил нийслэл хотын төдийгүй улс орны хөгжлийн нүүр царай болох нь тодорхой. Өдгөө аливаа орны эдийн засаг, нийгмийн хөгжил, мөн хотжилтын төвшинг хурдны замгүйгээр төсөөлөхгүй болсон байна. Аялал жуулчлалын зайлшгүй нөхцөл болсон жуулчдын тав тухтай байдал, саадгүй түргэн шуурхай зорчих, мөн тэдэнд түргэн шуурхай үйлчлэх зэрэг үйлчилгээний чанар, эдийн засгийн засгийн үр өгөөж хурдны замаас шууд ба шууд бусаар шалтгаалахыг харуулж байна.

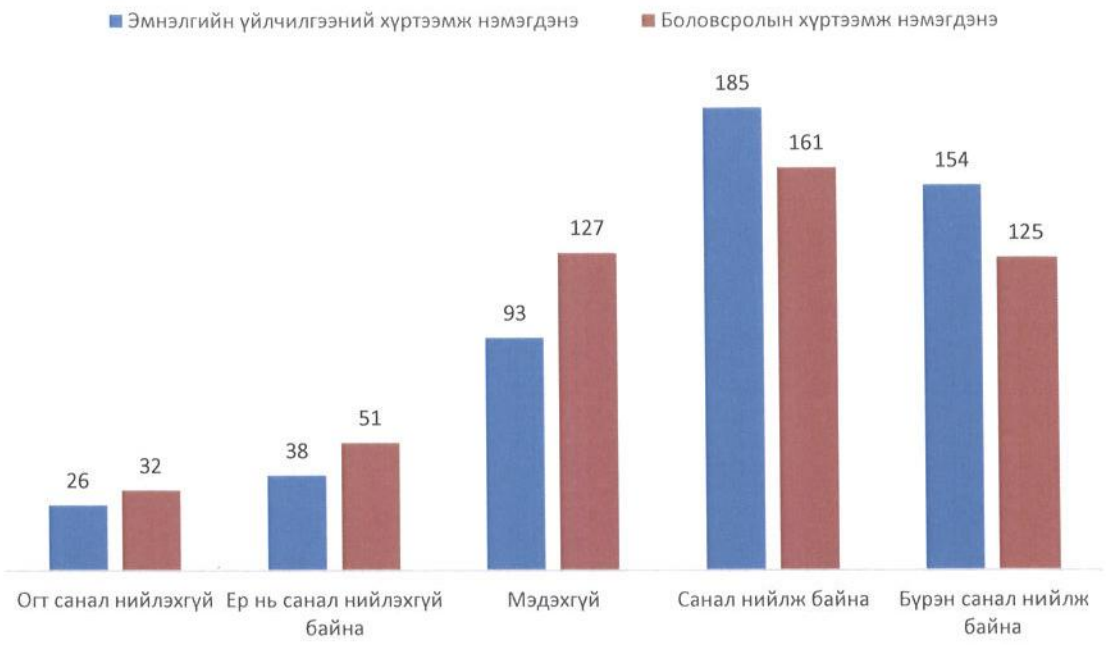
График - 3.16 Зорчигч тээвэр ба ачаа тээврийн хөгжил



Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар зорчигч тээвэр нэмэгдэнэ гэж судалгаанд оролцогчдын 73.3 хувь нь үзсэн бол ачаа тээвэрлэлт нэмэгдэнэ гэдэгтэй судалгаанд оролцогчдын 73 хувь нь санал нийлж байна.

Хурдны зам тавьснаар нийгмийн асуудлуудтай холбоотой гарах эерэг өөрчлөлтийг хүн ба ачаа тээврийн үйлчилгээтэй холбон үзэж буй нь тэдгээр асуудлууд замын хөгжил ялангуяа хурдны зам байгуулалттай шууд холбоотой эрэлт, хүлээлт нийгэмд их байдгийг харуулж байна. Зорчигч ба ачаа тээврийн улам бүр нэмэгдэж байгаа хэрэгцээ шаардлага, нийгмийн хүлээлтийг хангахад хурдны зам томоохон хувь нэмэр оруулна гэдэг нь эндээс харагдаж байна. Судалгаанд оролцогч 4 хүн тутмын 3 нь ийнхүү зорчигч тээвэр, ачаа тээвэр нэмэгдэнэ гэдэгтэй санал нийлж байгаа нь үүний том нотолгоо юм.

График - 3.17 Эрүүл мэнд ба боловсрол



Эрүүл мэнд, эмнэлгийн үйлчилгээ, боловсролын хүртээмж нэмэгдэхэд Улаанбаатар хотын хурдны замын байгуулалт эерэгээр нөлөөлнө гэдэгтэй судалгаанд оролцогчид санал нийлж байна. Тэдний 68 хувь нь эмнэлгийн үйлчилгээний хүртээмж нэмэгдэнэ гэж үзэж байгаа бол 57.3 хувь нь боловсролын хүртээмж нэмэгдэнэ гэдэгтэй санал нийлж байна. 2014 оны нийгмийн судалгаанд оролцогчдын 52,4 хувь нь боловсролын хүртээмж нэмэгдэнэ гэж үзэж байсан.

Эмнэлгийн тусламж, үйлчилгээ түргэн шуурхай байх нь хүн амын эрүүл мэндийн байдалд онцгой ач холбогдолтой байдаг.

Хурдны автозамын байгуулалтын хөгжил нь иргэд эмнэлгийн тусламж шуурхай авах боломжийг нэмэгдүүлэхээс гадна, эмнэлгийн үйлчилгээнд цаг тухайд нь тогтмол хамрагдах шаардлагатай хүн амын хэсэгт ч эерэгээр нөлөөлдөг нь олон улсын судалгааны харьцуулсан дүгнэлтээс ажиглагдсан. Энэ нь түүвэр судалгааны дүгнэлтээр ийнхүү давхар нотлогдож байна.

Мөн боловсролын үйлчилгээг илүү хүртээмжтэйгээр хүлээж авна гэсэн итгэл иргэдийн дунд өндөр байгаа нь судалгаанд оролцогчдын санаа бодлоос ажиглагдаж байна.

График - 3.18 Нийгмийн сэтгэл зүй

Судалгаанд оролцогчдын 63.1 хувь нь хурдны зам барьснаар хүмүүсийн сэтгэл зүйд эерэг өөрчлөлт гарна гэдэгтэй санал нийлж байна. Хурдны замаар саатахгүй, түгжрэхгүй, шулуун явах нь зорчиж байгаа хүний тархийг амрааж, стрессийг бууруулж, сэтгэл зүйг тайван болгодог онцлогтой. Замын түгжрэл, цаг хугацаа алдах зэрэг нөхцөлүүд нь нийгмийн уур бухимдал, стрессийг нэмэгдүүлж, улмаар ажил хөдөлмөрийн бүтээмж буурах, ажил, сургуулиас хоцрох, гэртээ цаг хугацаа бага зарцуулах зэрэг олон сөрөг үр дагавартай байдаг. Энэ бүхэн нь хүмүүсийн сэтгэл зүйг тавгүй болгох, улмаар сэтгэл зүйн өөрчлөлтөд ч хүргэх эрсдэлтэй юм. Иймээс хурдны замын бүтээн байгуулалтыг судалгаанд оролцогчид нийгмийн сэтгэл зүйд ч эерэг нөлөө үзүүлнэ гэсэн итгэл хүлээлттэй байгаа нь ийнхүү харагдаж байна.

ДӨРӨВ. ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсын хүн амын тоо 2023 оны байдлаар 3,504,700 болсон байна. Хүн амын 49.02 хувь нь эрэгтэйчүүд, 50.98 хувь нь эмэгтэйчүүд байна. Улаанбаатар хотын хүн амын тоо 2023 оны байдлаар 1,734,800 байна. Энэ нь Монгол Улсын нийт хүн амын 49.5 хувь буюу бараг тэн хагас нь Улаанбаатар хотод төвлөрөх болжээ. Монгол Улс 1.564.000 кв.км нутаг дэвсгэртэй. Монгол Улсын 1 км^2 нутаг дэвсгэрт 2023 оны байдлаар 2.2 хүн, харин Улаанбаатар хотод 369.1 хүн ногдож байна.

Эрүүл мэнд, сургууль, аж үйлдвэр, санхүүгийн үйл ажиллагаа, өндөр орлоготой хүмүүсийн төвлөрлөөс харахад Монгол Улсын нийгэм, эдийн засагт Улаанбаатар хотын гүйцэтгэх үүрэг асар их бөгөөд энэ нь улам бүр нэмэгдэж байна.

Хүн амын өсөлт нь улс орны хөгжил, эдийн засаг, нийгмийн бодлогод чухал ач холбогдолтой юм. Хот суурин газарт хүн амын дийлэнх хувь нь төвлөрч байгаа нь тухайн газар нутгийн хүн амын бүтээгдэхүүн үйлчилгээний эрэлт, хэрэгцээг нэмэгдүүлж, тэр хэрээр эдийн засгийн үйл ажиллагааг өргөжүүлэх боломжийг бий болгож байна.

Монгол улсын хувьд зөвхөн Улаанбаатар хотод хүн ам олноороо төвлөрч, нягтрал бий болж байна. Хүн амын хэт төвлөрөл, нийгмийн болон нийтийн үйлчилгээний хэт ачааллаас үүдэлтэй хөрсөн бүрхэвч, усан орчин, агаарын чанарын бохирдол, хог хаягдал зэрэг нь бидний амьдралын тав тухтай, таатай орчинд сөргөөр нөлөөлж улмаар хүний хөгжлийг хангах боломжийг хязгаарлагч хүчин зүйл болжээ. Хүн амын энэ төвлөрлөөс үүдэн гарах нийгэм, эдийн засгийн олон олон тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэхэд зайлшгүй шаардагдах чухал нөхцлийн нэг нь автозамын байгуулалтыг хөгжүүлэх, тэр тусмаа хурдны замын байгуулалтын хөгжил зайлшгүй чухал ач холбогдолтой болж байна.

Хурдны замын нийгмийн үр өгөөж, нөлөөллийн талаарх олон улсад хийгдсэн судалгааны тайлан, дүгнэлтийг харьцуулан үзэхэд гол нийтлэг зүйл нь нийгэмд оруулж буй олон янзын хөрөнгө оруулалтад замын хөгжилд ялангуяа хурдны замын байгуулалтын хөгжилд оруулах хувь нэмэр чухал ач холбогдолтой гэсэн үнэлгээ байна. Хурдны замын хөгжлөөс шалтгаалан гарах нийгмийн эерэг үр нөлөө нь эдийн засгийн хөгжлийн үр шимээс дутахгүй зарим талаар илүү байдаг талаар тэдгээр судалгаануудад нийтлэг дүгнэсэн байна.

Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон хурдны зам тавьж, дэд бүтцийг хөгжүүлэх талаарх олон нийтийн үзэл бодол, нийгмийн хандлагыг судлахын тулд түүвэр судалгаа хийсэн. Судалгааны түүвэрлэлтэд Улаанбаатар хотын 9 дүүрэгт оршин сууж буй иргэдийг хамааруулсан. Түүврийн хэмжээг тогтоохдоо 4 хувийн алдаа бүхий, 95 хувийн итгэлтэй /магадлалтай/ байхаар тооцсон. Түүврийн нийт хэмжээ 499 болсон ба үүнийг дүүргүүдэд хүн амын тоотой харгалзан хуваарилсан.

Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозамын нийгмийн үр өгөөж, ач холбогдол, хэрэгцээ шаардлагыг тодруулан гаргахад чиглэсэн түүвэр судалгааны үр дүн нэгтгэн дүгнэвэл:

Хурдны замын нийгмийн хэрэгцээ, замын хөгжлийн нийгмийн үр нөлөөний талаарх олон нийтийн хүлээлт өндөр байна. Судалгаанд оролцогчдын 82.4 хувь нь автомашинтай гэж хариулсан. Нийслэлийн автомашины тоо төрөл бүрээр сүүлийн жилүүдэд эрчимтэй нэмэгдэж байна. 2023 оны эцсийн байдлаар нийслэл хот 473,673 буюу бараг хагас сая автомашинтай болжээ. Үүнээс суудлын автомашин хамгийн их 385,576 буюу нийт автомашины 81.4 хувийг эзэлж байна. Амины автомашины тоо 2023 онд 314,248 болон нэмэгджээ. Улаанбаатар хотын нийт 465,059 өрхийн тоонд харьцуулж үзвэл 67.6 хувь нь автомашинтай байхаар дүр зураг харагдаж байна. 2023 оны байдлаар нийт амины автомашины 271,689 нь буюу 86.4 хувийг суудлын автомашин эзэлж байна.

Хурдны замын төслийг хөгжүүлэх нийгмийн бодит эрэлт хэрэгцээ, шаардлага өндөр байна. Иргэд хурдны замын хөгжлийг өөрсдийн өрх гэрийн амьдрал ахуй, нийгэм эдийн засгийн байдал төдийгүй, дүүрэг, хот цаашилбал улс орны нийгмийн хөгжлийн өнөөгийн төвшинтэй шууд холбон үздэгээ илэрхийлж байна.

УБ хотын баруун зүүн захыг холбосон авто замын өнөөгийн нөхцөл байдалд хэр сэтгэл ханамжтай байдаг талаар судалгаанд оролцогчдоос асуухад тэдний 58.1 хувь нь огт сэтгэл ханамжгүй, 22.8 хувь нь бага сэтгэл ханамжтай гэж хариулсан нь нийт оролцогчдын 5 хүн тутмын 4 нь сэтгэл ханамжгүй байгааг харуулж байна.

Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдах нь өрхийн ажил, амьдралд чухал ач холбогдолтой гэж судалгаанд оролцогч 4 хүн тутмын 3 нь үзсэн бол тус хурдны автозам баригдах нь Улаанбаатар хотын нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд чухал ач холбогдолтой гэж судалгаанд оролцогчдын 73.8 хувь нь үнэлсэн.

Судалгаанд оролцогчдын 85.8 хувь нь (бүрэн дэмжинэ 54.9 хувь, дэмжинэ 30.9 хувь) Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам барихыг дэмжинэ гэж хариулсан.

Улаанбаатар хотод хурдны зам барих нь нийгмийн эрэлт хэрэгцээ болсон байгаа төдийгүй олон нийтийн дэмжлэгийг хүлээж, энэ нь зам байгуулалтын хөгжлийг нийгмийн хөгжилд шууд холбон авч үзэж өндөр ач холбогдол өгч буйгаар нотлогдож байна.

Хурдны зам барьснаар нийгэмд гарах гол өөрчлөлт, нийгмийн хөгжилд нөлөөлөх асуудлуудын талаар судалгаанд оролцогчдын санаа бодлыг бүлэглэн хураангуйлж дүгнэвэл:

Замын түгжрэл буурч, цаг хугацаа хэмнэнэ

Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар замын түгжрэл буурна гэдэгтэй судалгаанд оролцогчдын 75 хувь нь, цаг хугацаа хэмнэнэ гэдэгтэй 78.6 хувь нь санал нийлсэн. Хурдны зам барьснаар хүмүүсийн зорчих цаг хугацаа хэмнэснээр цагийн ашиглалт, ажил, ар гэрийн цаг хугацаа нэмэгдэх, хөдөлмөрийн бүтээмж нэмэгдэх эерэг үр нөлөөтэй болно.

Амьжиргааны төвшин дээшилж, ядуурал буурахад үр нөлөөтэй

Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар амьжиргааны төвшин дээшлэнэ гэж судалгаанд оролцогчдын 46.7 хувь нь үзэж байгаа бол, ядуурал буурахад нөлөөлнө гэж тэдний 42.9 хувь нь үзсэн байна.

Ажлын байр нэмэгдэж, жижиг дунд бизнес хөгжихөд үр нөлөөтэй

Улаанбаатар хотын баруун, зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар ажлын байр нэмэгдэх, жижиг дунд бизнес хөгжихөд эерэгээр нөлөөлнө гэж судалгаанд оролцогчид үзэж байна. Тэдний талаас илүү нь буюу 56 хувь нь хурдны зам баригдсанаар ажлын байр нэмэгдэнэ гэдэгтэй санал нийлж байгаа бол 59.1 хувь нь жижиг дунд бизнес хөгжинө гэж үзэж байна. Олон улсын харьцуулсан судалгаанд ч нийтлэг ажиглагдсан зүйл бол хурдны автозамын байгуулалттай холбоотой, түүнчлэн хурдны зам дагуух шинээр бий болдог ажлын байрны нэмэгдэлт юм.

Аялал жуулчлалын хөгжил, дэд бүтэц хөгжихөд үр нөлөөтэй

Хурдны зам баригдсанаар аялал жуулчлал хөгжинө гэдэгтэй судалгаанд оролцогчдын 62 хувь нь санал нийлж байгаа бол 68 хувь нь дүүргийн дэд бүтэц хөгжинө гэдэгтэй санал нийлж байна. Оршин суугаа дүүргийнхээ дэд бүтцийн хөгжилд хурдны зам үр нөлөөтэй хэмээн ийнхүү судалгаанд оролцогчдын дийлэнх олох нь үзэж байгаа нь замын нийгмийн үр нөлөө ямар өндрөөр хүмүүст хүрдэг, үнэлэгддэг болохыг харуулж байгаа юм.

Зорчигч тээвэр ба ачаа тээвэр нэмэгдэнэ

УБ хотын баруун зүүн захыг холбосон олон төвшний уулзварууд бүхий орц, гарцтай хурдны автозам баригдсанаар зорчигч тээвэр нэмэгдэнэ гэж судалгаанд оролцогчдын 73.3 хувь нь үзсэн бол ачаа тээвэрлэлт нэмэгдэнэ гэдэгтэй судалгаанд оролцогчдын 73 хувь нь санал нийлж байна.

Эрүүл мэндийн ба боловсролын үйлчилгээний хүртээмж нэмэгдэнэ

Эрүүл мэнд, эмнэлгийн үйлчилгээ, боловсролын хүртээмж нэмэгдэхэд Улаанбаатар хотын хурдны замын байгуулалт эерэгээр нөлөөлнө гэдэгтэй судалгаанд оролцогчид санал нийлж байна. Тэдний 68 хувь нь эмнэлгийн үйлчилгээний хүртээмж нэмэгдэнэ гэж үзэж байгаа бол 57.3 хувь нь боловсролын хүртээмж нэмэгдэнэ гэдэгтэй санал нийлж байна.

Товчдоо, нийгмийн хөгжилд түлхэц болохуйц олон чухал дэвшилтэт эерэг өөрчлөлт гарна гэдэгт олон нийт итгэж байна.

АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

- Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо. *Ажиллах хүчний судалгаа: 2024 оны III улирал*. Улаанбаатар хот, 2024 он
- Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо. *Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл – 2023*. Улаанбаатар хот, 2024 он (Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан)
- Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо. *Хүн Ам, Орон Сууцны 2020 оны Улсын Ээлжит Тооллогын Нийслэлийн нэгдсэн дүн /хураангуй/*. Улаанбаатар хот, 2020 он
- Нийслэлийн Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал, Ах дүү, найрамдалт харилцаатай хотуудын жагсаалт Нийслэлийн иргэдийн төлөөлөгчдийн хурал)
- Нийслэлийн Статистикийн Газар. *Нийслэлийн нийгэм, эдийн засгийн байдал. 2024 оны 10-р сар*. Улаанбаатар хот, 2024 он.
- Нийслэлийн Статистикийн Газар. *Орон сууцны болон сууцны тусдаа байшин, гэрт амьдардаг өрхийн судалгаа*, 2023 он
- Нийслэлийн Статистикийн Газар. *Статистик мэдээний хүснэгтийн жагсаалт*. 2024 он (.: Нийслэлийн статистикийн газар - Статистик мэдээний хүснэгтийн жагсаалт :.)
- Нийслэлийн Статистикийн Газар. *Улаанбаатар хотын өрх, хүн ам 2023 он: Инфографик*. Улаанбаатар, 2024 оны 9-р сар
- African Development Fund. *Mozambique: Montepuez-Lichinga Road: Environmental and Social Impact Assessment Summary.*
- BBC Research & Consulting. *Northwest Colorado Socioeconomic Analysis and Forecasts: Final Report on Socioeconomic Forecasts, Fiscal Projections and Model Documentation.* April 2008.
- EPC Co., Ltd. *VIE: Ho Chi Minh City-Long Thanh-Dau Giay Expressway Project – Social Monitoring Report.* April 2009.
- Klugman, J., ed. 2002. *A Sourcebook for Poverty Reduction Strategies*. World Bank: Washington, DC.
- Narendra Singru. *Socioeconomic Effects of Road Improvements: From the 2007 Sector Assistance Program Evaluation for the Transport Sector in India – Focusing on Results*. Asian Development Bank, Operations Evaluations Department, August 2007.
- Raymond A.Mohl. 2002. *The Interstates and the Cities: Highways, Housing, and the Freeway Revolt: Research Report*. University of Alabama at Birmingham.
- Thorat, S. and S. Fan. 2007, 24 Feb. Public Investment and Poverty Reduction: Lessons from China and India. Economic and Political Weekly. Available: http://www.fanrpan.org/documents/d00240/