

Ү Н Д Э С Т Н И Й

# ТОЙМ



## ШИНЭ СЭРГЭЛТИЙН ЭХЛЭЛ

Тавантолгой-Гашуунсухайтын  
төмөр зам

№26 (527)  
2022.09

ISSN 1993-0763



15000₮

## #Гарчиг

## 2 #Дуран

4 **У.Хүрэлсүх: Монгол инженер, монгол залуусын хүч хөдөлмөрөөр дэлхийн стандартын төмөр зам ашиглалтад орж байна**

## #Онцлох

6 **Шинэ сэргэлтийн эхлэл**

## #ЗүгЧиг

10 **Зуун жил зураих ган замыг бүтээн байгууллаа**

12 **Д.Баясгалан: Амаргүй цаг үе ч бид бэрхшээл, сорилтыг даван төмөр замын төслийг гүйцэтгэлээ**

15 **Хураангуй түүх**

## #Бид

20 **Төмөр замаар тээвэрлэлт хийснээр 1072 хувьцааны ногдол ашиг өснө**

23 **Н.Удаанжаргал: Бид бүтээн байгуулалтын зардлаа 17 жилд нөхөж, 83 жилд нь цэвэр ашиг олно**

26 **Тооны хэлээр**

28 **Төмөр замын цогцолбор төслийг монгол залуус гүйцэтгэлээ**

31 **Тахал ба дайны бэрхшээлийг давсан нь**

32 **Инновац шингэсэн их бүтээн байгуулалт**

35 **Ачаатай үед 80 км/цаг, ачаагүй үедээ 100 км/цаг хурдтай явах боломжтой**

38 **Монгол инженерүүд төмөр зам барих хангалттай туршлага, ур чадвартай болсон**

40 **Шинэ төмөр замын талаар хэн юу хэлэв?**

44 **Монголд анх удаа...**



“Үндэстний ТОЙМ” сэтгүүлийн 527 дахь дугаар уншигч Танд хүрч байна. Энэ удаагийн дугаартаа түүхэн бүтээн байгуулалт болох Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийг онцоллоо.

“Шинэ сэргэлтийн эхлэл: Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам” онцлох нийтлэлээс төмөр замын бүтээн байгуулалтын түүх, бэрхшээлээ сорилт болгосон менежмент, тээвэрлэлтийн асуудлаа шийдвэрлэсэнээр БНХАУ-ын нүүрсний зах зээлд бид хэрхэн “тоглох” боломж бүрдсэн талаар уншаарай. Энэхүү дугаартаа шинэхэн төмөр замын гэрэл зургийн сурвалжилга, Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын бүтээн байгуулалтын түүх, шинээр

нэвтрүүлсэн туршлага, тахал ба дайны бэрхшээлийг даван туулсан арга зам болоод шинэ төмөр замын ач холбогдлыг хэрхэн дүгнэснийг тольдоорой.

Мөн энэхүү дугаараас Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн хөрөнгө оруулагч “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Ганхуяг, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал, Монгол Улсын Хөдөлмөрийн баатар Н.Удаанжаргал, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн ерөнхий инженер Б.Болор-Эрдэнэ, “Бодь интернэшнл” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Долгормаа, Төсөл хариуцсан Дэд захирал Б.Эрдэнэбаяр нарын ярилцлагыг унших боломжтой.

**Ерөнхий эрхлэгч:** Чулуунбатын Гангэрэл **Тоймч:** С.Лхагвасүрэн, Д.Дамдинжав **Маркетингийн алба:** Б.Нарантуяа 88006486 **Гадаад мэдээллийн тоймч:** Х.Батсайхан, Г.Ганбаяр **Улс төрийн тоймч:** С.Шийлэгтөмөр, Б.Цэнд-Аюуш **Эдийн засгийн тоймч:** Ш.Мягмарсамбуу **Спортын тоймч:** Д.Жавхлан **Урлагийн тоймч:** О.Эрдэнэчимэг, Б.Алтанхуяг **Сэтгүүлч:** О.Даваасүрэн, И.Сарангоо, Ж.Лувсан-Ёндон, Г.Хонгорзул **Дизайнер:** Долгормаагийн Жавхлан **Эрхлэн гаргагч:** ТОЙМ Inc ХХК **Улсын бүртгэлийн дугаар:** 9011018008 ISSN 1993-0763 **Хаяг:** СБД, 1-р хороо, Жамъян гүний гудамж-3, Чандмань төвийн байр 501 **Утас:** 70129911 **E-mail:** toimch@gmail.com [twitter.com/toimsetguul.mn](https://twitter.com/toimsetguul.mn)



## Бэлгэдэлт бэхэлгээ

Монгол Улсын Ерөнхийлөгч У.Хүрэлсүх болон холбогдох албаныхан Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил шувтарсныг илтгэж, төмөр замын бэхлэгээний боолт чангалах ёслол үйлдэв. Аливаа төмөр замын ажил дууссаны дараа тээвэрлэлт хийхэд бэлэн болсныг илэрхийлж, ийн бэхлэгээний боолт чангалдаг уламжлалтай. Энэ нь тухайн төмөр зам элэгдэл, эвдрэл багатай, осол, аваараас ангид байхыг бэлгэддэг аж.

Гэрэл зургийг Б.Бямба-Очир/  
МРА/2022.09.09



## Анхны тээвэр

Монголын анхны хүнд даацын төмөр замаар “2050” дугаартай галт тэрэг Гашуунсухайт өртөө рүү хөдөллөө. Тус вагонд 100 чингэлэг ачсан бөгөөд 4750 тонн нүүрс тээвэрлэсэн байна. Ийнхүү Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замаар анхны албан ёсны тээвэр хийв.

Гэрэл зургийг Б.Бямба-Очир/  
МРА/2022.09.09



## Хөгжил дөтөлсөн хөдөлмөрийг мөнхлөв

Олон улсын I зэрэглэлийн төмөр зам барьсан нийт 5000 гаруй алба хаагчид зориулж Тавантолгой өртөө дээр хүндэтгэлийн хөшөө босгожээ. Тэдний хүч хөдөлмөр, хичээл зүтгэлийг ийн мөнхжүүлсэн нь чухал хийгээд түүхэн ач холбогдолтой юм. Хөшөөний хөшгийг Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбаоцогт, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Н.Удаанжаргал нар татаж, хүндэтгэлийн хөшөөний ач холбогдол, утга агуулгын талаар олон нийтэд танилцууллаа.

Гэрэл зургийг Б.Бямба-Очир/  
МРА/2022.09.09



У.Хүрэлсүх:

## Монгол инженер, монгол залуусын хүч хөдөлмөрөөр дэлхийн стандартын төмөр зам ашиглалтад орж байна

Монгол Улсын Ерөнхийлөгч **Ухнаагийн Хүрэлсүх** Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын нээлтэд хэлсэн үгийг бүрэн эхээр нь хүргэж байна.

**М**анай улсын эрхэм хүндэт ард иргэд ээ, Эрхэм хүндэт төмөр замчид, инженер, техникийн ажилчид, уурхайчид, баялаг бүтээгчид ээ, Хүндэт зочид оо,

Та бүхэнд энэхүү түүхэн өдрийн мэндийг өргөн дэвшүүлье.

Аливаа улс орны төдийгүй хүн төрөлхтний хөгжил дэвшлийн түүхэнд авто зам, төмөр зам, дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт асар чухал үүрэг гүйцэтгэж ирсэн билээ.

Өнгөрсөн хугацаанд Монгол Улс 21 аймаг, 110 сум, суурин газрыг улсынхаа нийслэл Улаанбаатар хоттой хатуу хучилттай авто замаар бүрэн холбож чадсан. Энэ бол багагүй амжилт. Тэгвэл өнөөдөр манай улсын экспортын гол гарц болох Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг ашиглалтад оруулж, та бид хамтдаа энэ түүхэн үйл явдлын гэрч болж байгаадаа Төрийн тэргүүн, Улсын Ерөнхийлөгч туйлын их баяртай байна.

Монгол Улс тэртээ 1955 онд хуучнаар ЗХУ-ын инженер, техникийн ажилчдын тусламжтайгаар хойд, урд хилээ холбосон 1,111 км төмөр зам барьж ашиглалтад оруулж байсан бол 70 шахам жилийн дараа 5,000 гаруй монгол инженер, монгол залуусын ур ухаан, хүч хөдөлмөрөөр дэлхийн стандартад нийцсэн 240 км төмөр замыг бүтээн байгуулж ашиглалтад оруулж чадлаа.

Энэ төмөр зам нь 2 өртөө, 6 зөрлөг бүхий, хагас автомат хориглолтой, уулзваргүй, жилд 50 сая тн хүртэлх ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай, хөгжлийн хурдасгуур болсон анхны нэгдүгээр зэрэглэлийн төмөр замын цогц бүтээн байгуулалт гэдгийг онцлон тэмдэглэхэд таагай байна.

Сүүлийн жилүүдэд цар тахалтай, олон улсын геополитикийн хүндрэл бэрхшээлтэй нөхцөл байдалд байсан хэдий ч энэ төмөр замыг товлосон хугацаанд нь ашиглалтад оруулж байгаад ард түмнийхээ нэрийн өмнөөс Та бүхэнд гүн талархал илэрхийлж, халуун баяр хүргэе.



Энэ бүтээн байгуулалт төр, хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагаа, харилцан ойлголцол, зөв менежмент, оновчтой бодлого, хариуцлагатай байдал ямар чухал болохыг тод харууллаа.

Тавантолгой -Гашуунсухайтын энэхүү ган зам бол Монгол Улсын хөгжил дэвшил, хөрөнгө оруулалтын төмөр судас юм.

Хөгжлийн энэ зам монголчууд бидэнд өндөр үр ашиг, өргөн боломж нээж, ирээдүйд хөтлөх үүд хаалга байх болно.

Төмөр зам ашиглалтад орсноор экспорт нэмэгдэн, эдийн засаг тэлж, хөрөнгө оруулалт өсөж, ард иргэдийн аж амьдрал, улс орны хөгжил дэвшилд асар их хувь нэмэр, боломж бололцоо бий болно.

Тухайлбал, Тавантолгойн уурхайгаас Ганцмод боомт хүртэлх экспортын ачаа тээврийн зардал дунджаар 4 дахин буурах нөхцөл, бололцоо бүрдэж байна.

Цаашдаа тээвэрлэлт жигдэрч, ачилтын байгууламж, хилийн төмөр зам бүрэн ашиглалтад орсноор ачаа тээврийн хүчин чадал 10 сая тн-оос 50 сая тн хүртэл нэмэгдэж, нүүрсний экспортын орлого 2 дахин өсөх боломж бүрдэнэ гэж мэргэжилтнүүд тооцоолж байна.

Мөн төмөр зам дагасан шинэ амьдрал бий болж, суурьшлын бүсүүд шинээр сүндэрлэн, ажлын байр нэмэгдэж, хот, хөдөөгийн хөгжлийг түргэтгэх амьдралын зам байх болно.

Төмөр зам ашиглалтад орсноор 2,000 орчим байнгын ажлын байр шинээр бий болж, Тавантолгойн бүлэг орд орчмын уурхайнуудын олборлолтын хэмжээ 2-3 дахин нэмэгдэнэ.

Түүнчлэн бэлчээрийн доройтол, тоосжилт, дуу чимээ, хөрс агаарын бохирдол зэрэг экологийн хохирол 74 хувиар буурах тооцоо судалгаа гарсан бөгөөд “Тэрбум мод” үндэсний хөдөлгөөний хүрээнд төмөр замын дагуу мод тарьж, ургуулах, байгаль орчныг хамгаалах, нөхөн

сэргээх ажлыг шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, тооцоо судалгаатай эрчимжүүлэх явдал чухал юм.

Эх орон, ард түмний язгуур эрх ашгаас дээгүүр аливаа эрх, ашиг сонирхол гэж хэзээ ч байх ёсгүй.

Энэ төмөр замын бүтээн байгуулалт олон жилийн турш гацаж, экспортын асар их орлого олох боломж, үнэт цаг хугацаа алдаж, улс орны хөгжил дэвшилд үлэмж хохирол учруулсан гашуун түүхийг монголчууд бид хэзээ ч мартаж ёсгүй.

Тийм учир 2018 оны наймдугаар сарын 08-ны өдөр Монгол Улсын Засгийн газар “Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслийг эрчимжүүлэх тухай” 242 дугаар тогтоол гарган, бүтээн байгуулалтын ажлыг түргэн шуурхай эхлүүлж, зоримог, шийдэмгий арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлж байснаа эргэн дурсахад таатай байна.

Цаашид экспортыг нэмэгдүүлж, эдийн засгаа тэлэхэд Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын хил холболтыг хийж, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын хэвийн үйл ажиллагааг бүрэн хангаж, Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтыг улам эрчимжүүлэх шаардлагатай байна.

Эх орныхоо өмнө хүлээсэн үүрэг, даалгаврыг нэр төртэй биелүүлж, түүхэн бүтээн байгуулалтыг сэтгэл, зүтгэл гарган хамтран хэрэгжүүлсэн “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК, “Бодь интернэшнл” групп, “Инкон” болон дотоод, гадаадын дотоодын туслан гүйцэтгэгч аж ахуйн нэгж, баялаг бүтээгчиддээ Монголын нийт ард иргэд, Монгол төрийн нэрийн өмнөөс дахин халуун баяр хүргэж, цаашдын ажил үйлсэд нь өндөр амжилт хүсье.

Ийнхүү Галбын говиор ган зам зурайж, галт тэрэгний зүтгүүр хөгжил дэвшлийн төлөө зүтгэж эхэллээ.

Мөнх тэнгэрийн хүчин дор Монгол Улс мандан бадрах болтугай.

# ШИНЭ СЭРГЭЛТИЙН ЭХЛЭЛ

## Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам



Тэрэл Зургийг Э.Ганзориг

### “42 САЯ”

Дэлхийн нүүрсний зах зээлийн хамгийн том хэрэглэгч нь бидний хөрш БНХАУ. Хэдийгээр уур амьсгалын өөрчлөлтийн эсрэг НҮБ-ын өмнө амлалт авч, нүүрсний хэрэглээгээ танахаа зарласан ч амьдрал дээр энэ нь тун ярвигтай зорилт. Хятадын Үндэсний хөгжил, шинэчлэлийн хороо нүүрсний хэрэглээг жилд 3.8 тэрбум тонноос доош байлгах санаачилга дэвшүүлсэн нь үүний илрэл биз. Шуудхан хэлэхэд, аж үйлдвэрийн салбарынх нь өсөн нэмэгдэж буй хэрэгцээнд асар чухал түүхий эд учраас урд хөрш гийм ч амар нүүрснээс татгалзахгүй. ДНБ-ий 40 гаруй хувь, ажиллах хүчний 30 орчим хувийг аж үйлдвэрийн салбар нь бүрдүүлдэг гэхээр Хятадын эдийн засагт

нүүрсний хэрэглээ ямагт чухал юм.

Тэгвэл энэ том зах зээлийн гол ханган нийлүүлэгч нь хэн бэ? Тэр тусмаа гангийн үйлдвэрлэлийн гол “талх” гэж болох коксжсон нүүрсээ Хятад хаанаас авч байна вэ? Хариулт нь маш тодорхой. Дотоодын олборлолтоос гадна Австрали, Индонези, ОХУ, Монгол гэсэн дөрвөн улс л нүүрсний импортын зах зээлд нь “тоглож” байна. Гэвч хил залгаа Монгол Улс хэтэрхий сул дэд бүтэцээсээ болж далайн чанад дахь Австралитай ч өрсөлдөж чадахгүй явна!

Одоо өөрсдийнхөө тухай бичье. Монгол Улс уул уурхайн бүтээгдэхүүнээс шууд хамааралтай эдийн засагтай. Нийт экспортын 93 хувь нь энэ салбарын бүтээгдэхүүн бол төсвийн орлогын гуравны нэг нь

мөн л уул уурхайгаас орж ирдэг. Тэр тусмаа нүүрсний эзлэх хувь төсвийн орлогод ч, экспортын хэмжээнд ч илүүтэй жин дардаг. Нүүрсний асар их нөөцтэйн зэрэгцээ газар зүйн байрлал нь Хятадын хажууд. Урд хөрштэй хил залгаа Өмнөговь аймагт нүүрсний хамгийн том үүц болох Тавантолгойн бүлэг орд бий. Хаяанд байгаа Хятадад нүүрс хэрэгтэй бол, Монголд нүүрсээ аль болох ахиу зарах нь чухал байдаг. Хоёр талын сонирхол нэг цэг дээр ингэж огтлолцдог боловч бид жил бүр 42 сая тонн нүүрс экспортлох зорилт тавьдаг ч хүрч чадалгүй явж ирлээ. Нүүрсний уурхайн гарц хангалттай ч, тээвэрлэлтийн дэд бүтэц сул учраас “42 сая тонн” гэдэг тоо бидний хувьд өөдрөг төсөөлөл хэвээрээ л үлддэг. Бодит болгох ганц арга нь дэд

бүтцээ тэлэх, сайжруулах.

Гашуунсухайт бол манай нүүрсний гол зангилаа боомт. Тавантолгойн ордоос 300 хүрэхгүй км-т орших энэ буйдхан боомтоор Монголын нүүрс Хятадын зах зээлд гардаг. Валют болдог. Гэвч автомашинаар нүүрсний тээвэрлэлтийг “нугалсаар” ирсэн нь Монголын нүүрсийг өрсөлдөх чадварын хувьд хамгийн сул дорой болгосоор байна. Ердөө ганцхан тонныг нь 40 орчим ам.доллаароор тээвэрлэдэг учраас л Австрали, Индонези, ОХУ-ын нүүрстэй өрсөлдөж чадахгүй өнөөдөртэй золгосон. Хэдий алслагдсан ч эдгээр орны далайн болон төмөр замын тээвэр манай говийн хөрсийг “урж” явдаг авто тээврээс найдвартай, хямдхан, бас хурдан байж чадаад байгаа юм.

## ЭРГЭЛТИЙН ЦЭГ

**2022.09.09 нээлтээ хийсэн Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам Монголын нүүрсний салбарт эргэлтийн цэг болох нь. Энэ цэгийг хатгах гэж монголчууд арав илүү жилийг хүлээсэн нь харамсалтай. Энэ цогцолбор төсөл маш их улстөржилт, хөрөнгө санхүүгийн бэрхшээл, цар тахал гээд олон сорилтыг давж байж өдгөө бүтэж байна.**

Анх 2010 онд УИХ-аас Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогыг баталсан бөгөөд энэхүү баримт бичигт дээрх төмөр замын төсөл тусгалаа олж байв. Гэвч 2013 онд эхэлсэн бүтээн байгуулалтын ажил 2015 оноос таг гацаж, нам зогссон. Тиймээс ч Тавантолгой-

Гашуунсухайтын төмөр замын ажлыг гацаанаас гаргахын тулд төрийн зоримог шийдвэр хэрэгтэй байлаа. Төр энэхүү бүтээн байгуулалтыг эхлүүлэх эсэх нь зөвхөн Монгол төдийгүй дэлхийн нүүрсний зах зээлийн анхаарлын төвд байсан. Монгол Улсын Засгийн газар энэ хүлээлтэд нэг мөр хариу өгч, 2018 оны наймдугаар сарын 8-ны өдөр “Монголын төмөр зам” ТӨХК-д олгосон Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтэц барих тусгай зөвшөөрлийг цуцалж, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийг байгуулан зөвшөөрлийг 5 жилийн хугацаатай олгох тухай тогтоол баталсан юм. Ингэж нэг юм Монгол Улс стратегийн чухал ач холбогдолтой бүтээн байгуулалтаа гацаанаас нь гаргаж байлаа.



Монгол Улсын Ерөнхий сайд  
**Л.Оюун-Эрдэнэ**

*Шинэ сэргэлтийн бодлогын хүрээнд Тавантолгой-Гашуунсухайт, Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн төмөр зам энэ намартаа багтаж бүрэн ашиглалтад орох болно. Энэ хоёр төмөр зам ашиглалтад орсноор жилд 50 сая тонн бүтээгдэхүүн нэмэлтээр экспортлох боломжтой болно. Хоёр талын холбогдох байгууллагуудын удаан хугацааны яриа хэлэлцээ болон халдвар хамгааллын дэглэмийг үр дүнтэй зохион байгуулсны үр дүнд энэ тавдугаар сарын 25-наас нүүрсний уртын тээвэр эхэллээ. Мөн энэ сарын 31-нээс задгай тээвэр эхэлснээр боомтын гацаа*

*шийдэгдэж, олон сар огцом буурсан экспортын хэмжээ нэмэгдэж, улсын төсөвт төвлөрүүлэх ашигт малтмалын нөөц ашигласны төлбөр хэвийн болж, Монгол Улсын эдийн засгийн эерэг үзүүлэлт нэмэгдэх боломж бүрдэж байна.*

**Гашуунсухайт боомтын төмөр замын шилжүүлэн ачих терминалын бүтээн байгуулалтын нээлт (2022.05.26)**

Тухайн үеийн ЗГХЭГ-ын дарга, өнөөгийн Ерөнхий сайд Л.Оюун-Эрдэнийн үед ийнхүү Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам “амь” ч орж, ашиглалтад ч орлоо.

2018 онд үндэсний компаниудын хүчээр бүтээн байгуулалтыг үргэлжлүүлэх шийдвэр гарч, энэ дагуу “Тавантолгой төмөр зам” компани “Бодь интернэшнл” ХХК-тай ЕРС гэрээ байгуулж Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын цогцолбор төсөл “амилсан” юм. Өөрөөр хэлбэл, 2020 оны гуравдугаар сарын 1-нээс Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил дахин хөдөлж, энэ оны есдүгээр сарын 9-нд албан ёсоор нээлтээ хийлээ. Энэ бол Монголын нүүрсний салбар дахь яах аргагүй эргэлтийн цэг, сэргэлтийн эхлэл.

## СОРИЛТЫГ БОЛОМЖ БОЛГОСОН НЬ

Таван жил таг гацсан Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам 2020 онд дахин хөдөлсөн ч сорилт дууссангүй. Дэлхий нийтийг хамарсан цар тахал дэгдэж, дайн байлдаанаас шалтгаалсан хомсдол нүүрлэж, хил гаалийн хүндрэл бэрхшээлүүд хүлээж авах нь тэр. Гэхдээ төслийн захиалагч “Тавантолгой төмөр зам” ХХК, ерөнхий гүйцэтгэгчээр ажилласан “Бодь интернэшнл” ХХК-ийнхан гадаад, дотоодын 600 гаруй





туслан гүйцэтгэгч компанитайгаа хамтран сорилтыг боломж болгож чаджээ. Үр дүнд нь өнөөдөр Монголд анхны I зэрэглэлийн, уулзваргүй, хүнд даацын 233.6 км төмөр замын цогцолбор мега төслийн түүхэн бүтээн байгуулалт бүрэн дуусаж, ашиглалтад ороод байна.

Цар тахал, дайн гээд цаг үе эсрэг “ажиллаж” байсан ч монголчууд энэ төмөр замыг монгол инженерүүд, монгол менежментээр барьж чадлаа. 1938 онд Улаанбаатар-Налайх чиглэлийн 43 км төмөр замыг оросуудтай хамтран ашиглалтад оруулж байсан монголчууд анх удаа 100 хувь өөрсдийн хүчээр төмөр замыг өмнийн цэнхэр говьд бүтээн босгосон нь энэ.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын төслийн хүрээнд нийт 6 багц ажил гүйцэтгэсэн бөгөөд монгол хүн мега төсөл хэрэгжүүлж чадахыг дэлхий нийтэд харуулж чадав.**

Үнэхээр ч Өмнөговь аймгийн Цогтцэций, Баян-Овоо, Ханбогд сумын нутаг дэвсгэрийг хамран

Тавантолгойн уурхайгаас Гашуунсухайт боомт хүртэл үргэлжлэх энэхүү төмөр зам монголчуудын гар, бас оюунаар боссон түүхэн бүтээн байгуулалт. Цар тахал, хил гаалийн хориг зэргээс болж гаднын улсын компаниудаар гүйцэтгүүлэхээр төлөвлөж байсан инженерийн нарийн хийцлэл бүхий зарим ажлыг монголчууд өөрсдийн гараар бүтээсэн. Дохиолол холбоо, хориглолын систем, зам төмрийг уулзваргүй болгох гагнуурын технологи, хөдлөх бүрэлдэхүүн зэрэгт шинэ инноваци нэвтрүүлснийг энд онцлон тэмдэглэе. Энэ бол монгол компани, монгол инженерүүд Монголын ирээдүйд онцгой ач холбогдолтой стратегийн гэж хэлж болохуйц мега төслийг гардан гүйцэтгэж чаддагийн баталгаа.

Нөгөөтэйгүүр, Монгол Улсын Засгийн газраас зарласан “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-д туссан Боомтын сэргэлтийн хамгийн бодитой бөгөөд хэрэгжиж дууссан ажил нь Тавантолгой-Гашуунсухайтын чиглэлийн төмөр замын төсөл боллоо гэхэд хилсдэхгүй билээ.

## АЛДАГДСАН БОЛОМЖ БА ШИНЭ СЭРГЭЛТ



Монгол Улсын Ерөнхий сайд  
**Л.Оюун-Эрдэнэ**

Монгол Улсын нийт  
экспортын 90 гаруй  
хувийг эзэлдэг уул

уурхайн голлох бүтээгдэхүүн болох зэс, коксжсон нүүрсний экспортын 50 орчим хувийг Гашуунсухайт боомт дангаараа эзэлдэг билээ. Хэрэв Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам улстөржин гацалгүй бүтээн байгуулалт нь өрнөж 2013 онд дууссан бол 375 сая тонн бүтээгдэхүүн нэмэлтээр экспортолж, хамгийн багадаа 80 их наяд төгрөгийн борлуулалтын орлого олох байсныг холбогдох мэргэжлийн байгууллагууд тооцоолон гаргасан. Энэ бол туйлын харамсалтай сургамж бөгөөд дахин давтаж үл болох гашуун туршлага юм. Бидний алдагдсан боломжийн өртөг өнөөдөр Монгол Улсын нийт гадаадын өртэй дүйцэхүйц хэмжээнд байна. Нэг үгээр хэлбэл, бид 2013 онд Тавантолгой-

*Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг барьж ашиглалтад оруулсан байсан бол Монгол Улс гадаад өрийн дарамтгүй байх боломж байсан юм.*

Гашуунсухайт боомтын төмөр замын шилжүүлэн ачих терминалын бүтээн байгуулалтын нээлт (2022.05.26)

Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам гацаагүйсэн бол Монгол Улс 80 их наяд төгрөгийг өнгөрсөн хугацаанд нэмэлтээр олох байсныг Ерөнхий сайд Л.Оюун-Эрдэнэ ийн мэдэгдсэн. Алдагдсан боломжийн өртөг 80 их наяд төгрөгт хүрсэн нь энэ төмөр замын ач холбогдлыг хангалттай илэрхийлэх тоо болов уу. Нүцгэн тоо худал хэлдэггүй. Эдийн засгийн хэдхэн тооцоолоос Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын нийгэм, эдийн засагт үзүүлэх ач холбогдол, үр нөлөөг ойлгочихож болмоор санагдана.

**Өнөөдөр нэг тонн нүүрсийг Тавантолгойн уурхайгаас Гашуунсухайт боомт руу авто замаар тээвэрлэх өртөг 40 орчим ам.доллар байгаа. Харин төмөр замын тээврийн зардал 8 ам.доллар болж буурах юм байна. Өөрөөр хэлбэл, нүүрсний тээврийн өртгийг л гэхэд 3.8 дахин хямдруулах нь. Нэг тонноос 30 орчим ам.долларын тээврийн зардал хэмнэнэ гэхээр 50 сая тонноос ямархуу мөнгө Монголдоо үлдэх нь ойлгогдох биз ээ.**

Мөн Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам нь өөрөө I зэрэглэлийн, уулзваргүй, хүнд даацын зам. Энэ замаар жилдээ 30-50 сая тонн нүүрс

тээвэрлэх боломжтой. Ингэснээр Монгол Улсын нүүрсний экспортыг энэ зам шууд хоёр дахин өсгөх хүчин чадалтай юм. Бид 42 сая тонныг экспортод гаргах гээд тээвэрлэж чаддаггүй бол энэ зам дангаараа тийм хэмжээний нүүрсийг хэрэглэгчид хүргэх хүчин чадалтай.

Түүнчлэн төмөр замын бүтээн байгуулалтад 5000 орчим хүн гар бие оролцож ажилласан. Гэхдээ бүтээн байгуулалтын явцад ажлын түр байрууд бий болсон бол одоо байнгын 2000 гаруй ажлын байр нэмэгдэх юм. Мэдээж төмөр зам дагасан бусад дагалдах үйлчилгээнүүд өргөжиж, сургууль, цэцэрлэг баригдаж, түүнээс дутахгүй олон ажлын байр бий болох бололцоотой.

Энэ мэтчилэн төмөр замаар тээвэрлэлт хийснээр нүүрсний экспорт нэмэгдэж, өртөг багасах нь улс орны эдийн засагт эерэг нөлөө үзүүлэхээс гадна иргэдийн халаасанд ч шууд мэдрэгдэнэ. Учир нь, Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын гол зөөх бүтээгдэхүүн нь нүүрс, гол хэрэглэгч нь “Эрдэнэс Тавантолгой” компани. Товчхондоо монголчуудын 1072 хувьцааг нь эзэмшиж байгаа компани.



“Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-ийн гүйцэтгэх захирал **Б.Ганхуяг**

Тавантолгой-  
Гашуунсухайт,

*Тавантолгой-Зуунбаян чиглэлийн энэ хоёр төмөр зам ашиглалтад орж, олборлолтын хүчин чадал нэмэгдсэнээр 1072 хувьцаа эзэмшиж буй нэг иргэнд жилд 680 мянган төгрөгийн ногдол ашиг оногдохоор тооцоо гарсан. Ийнхүү төмөр замаар тээвэрлэснээр ашгийн түвшин өсдөг хувилбар руу орж байна.*

Эдийн засгийн өгөөжийн талаар цөөхөн баримт дурдахад ийм байна. Шууд өгөөжөөс гадна дам нөлөөлөл ч асар өндөр. Гэхдээ юмыг зөвхөн зоосны нүхээр харах нь учир дутагдалтай. Энэ зам эдийн засгаас гадна эрүүл ахуй, байгаль орчинд ч эерэг нөлөөллөө үзүүлэх юм. Уул уурхай дагасан хөрс, бэлчээрийн доройтол, агаарын бохирдол, тоосжилт, дуу чимээний бохирдол зэрэг нь орон нутгийн иргэдийн тулгамдсан асуудал болсоор ирсэн. Тэгвэл Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам нүүрсний тээврийн байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг 74 хувиар бууруулах тооцооллыг орон нутаг, мэргэжлийн байгууллагууд гаргаад байгаа аж. Мөн нүүрс тээврийн автомашины осол эндэгдлийг 17 дахин бууруулах юм. Мэдээж төмөр замын бүтээн байгуулалтыг хийхдээ мал, амьтны бэлчих, нүүдэллэхэд зориулсан нүхэн гарцыг ч хангалттай хэмжээнд хийж өгчээ.

**Монголчууд нэгэнт болох нь тодорхой болсон зүйлсийг “Галт тэрэг хөдөлчихсөн” гэж дам утгаар ярих нь бий. Галт тэрэг нэгэнт л хөдөлсөн бол зогсохгүйгээр хүрэх газраа найдвартай очдог учраас тэр байх. Тэгвэл Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын түүхэн бүтээн байгуулалт дууссанаар Монгол Улсыг шинэ сэргэлтэд хөтлөх хөгжлийн зүтгүүр хөдлөөд байна.**

**ГАЛТ ТЭРЭГ  
ХӨДӨЛЧИХСӨН...**

Д.Баясгалан:

# Амаргүй цаг үе ч бид бэрхшээл, сорилтыг даван төмөр замын төслийг гүйцэтгэлээ

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын нээлтэд “Бодь интернэшнл” ХХК-ийн ТУЗ-ийн дарга Д.Баясгалангийн хэлсэн үгийг бүрэн эхээр нь хүргэж байна.



**Э**рхэм хүндэт Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Ухнаагийн Хүрэлсүх, Эрхэм хүндэт УИХ-ын гишүүд, сайд нар, аймаг орон нутгийн дарга нараа,

Энд хуран цугласан эрхэм хамтран зүтгэгчид, туслан гүйцэтгэгч, захиалагч, инженер техникийн ажилтан, зочид, хэвлэл мэдээллийн төлөөлөгч нараа,

Та бүхэнд Өмнийн говийн налгар намрын билэгтэй сайхан өдрийн мэндийг хүргэж байна!

Бид өнөөдөр Монгол Улсын эдийн засгийн хөгжлийн амин чухал судас болох учиртай, олон жил дуншсан Тавантолгой-Гашуунсухайтын нэгдүгээр зэрэглэлийн, уулзваргүй төмөр замын нээлтэд хүрэлцэн ирээд байна. “Бодит Амжилтын Төлөө” уриатайгаар 1993 оноос хойш амжилттай, тогтвортой үйл

ажиллагаа явуулж ирсэн “Бодь интернэшнл” компани нь УИХ-ын 2010 оны 32 дугаар тогтоолоор батлагдсан Төрөөс төмөр замын тээврийн талаарх баримтлах бодлого, УИХ-ын 2018 оны 73-р тогтоол, Монгол Улсын Засгийн газрын 2018 оны 242, 2019 оны 304-р тогтоол, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газрын даргын 2019 оны хамтарсан тушаал, мөн “Эрдэнэс Тавантолгой” болон “Тавантолгой төмөр зам” компаниудын ТУЗ-ийн шийдвэрийн дагуу Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогц төслийн ерөнхий гүйцэтгэгчээр 2019 оны арваннэгдүгээр сараас ажиллаж, өнөөдөр Монгол Улсын Засгийн газрын өмнөөс захиалагчаар ажилласан “Тавантолгой төмөр зам”

ХХК-д нэр төртэйгөөр хүлээлгэн өгч байгаадаа туйлын баяртай байна. Тухайн үед Монгол Улсын Ерөнхий сайдаар ажиллаж байсан У.Хүрэлсүх иргэний эр зориг, төрийн хүний ухаан гаргаж олон жил гацсан энэхүү төслийг эхлүүлэх шийдвэр гаргасныг цохон дурдмаар байна.

Бидний нээлт хийж байгаа энэ талбайд гурав хүрэхгүй жилийн өмнө олон жил орхигдсон, дутуу дулимаг далан дээр хууль бусаар байршсан 140 хоолны газар, 10 шатахуун түгээх станц, 28 гэр зочид буудал, 45 контейнэр сууц, 63 авто сэлбэг, дугуй засвар болон бусад байгууламж ажиллаж, хэдэн мянган хүнд даацын автомашин өдөр шөнөгүй давхилдаж, нийтдээ 2-3 мянган хүн бужигнадаг байлаа.

“Бодь интернэшнл” компанийн хувьд Австрали улсын AECOM компанийн 2012 онд батлагдсан

ТЭЗҮ-ийн төсөв өртөгт багтаан 30 сарын хугацаанд төслийг дуусгах, төлбөрийг нүүрсээр гүйцэтгэх нөхцөлийг хүлээн авсан нь маш том эрсдэл, сорилт байлаа. Төслийн ажил дөнгөж эхлээд, талбай дээрх ажил 2020 оны гуравдугаар сарын 1-ний өдөр эхэлснээс хэдхэн хоногийн дараа Монгол Улс цар тахлаас сэргийлж хилээ хаасан. Улмаар манай хоёр хөрш БНХАУ, ОХУ хилээ хааж, дараа нь 2020 оны арваннэгдүгээр сард Монгол Улсад коронавирус илэрсэн. Мөн урд, хойд хөрш хилээ хааж, олон улсын нислэг зогсож, дотооддоо өвчлөл ихсэж, чанга хөл хорио тогтоосон. Төслийн бараа материалын 80 орчим хувь нь гадаад улсаас импортлож оруулах шаардлага байсан. Гэтэл дэлхий дахинд логистик, тээвэрлэлт, ханган нийлүүлэлт саатаж, доголдож, зарим нь бүр зогсож, инфляц нэмэгдэж, шатахуун болон барааны үнийн өсөлт нүүрлэв. Мөн энэ оны хоёрдугаар сард эхэлсэн Орос-Украины зэвсэгт мөргөлдөөн хойд хөршөөс захиалсан хөдлөх бүрэлдхүүний нийлүүлэлтэд бэрхшээл бий болгов. БНХАУ өнөөдрийг хүртэл хилээ бүрэн нээгээгүй байгаа нь бараа, материалын хоцрогдлыг бий болгож, нөгөө талаар нүүрсний экспорт удаан хугацаагаар тасалдсан нь төслийн санхүүжилтэд ноцтой нөлөөллөө.

Гэвч “Бодь интернэшнл” ХХК-ийн болон бидний эрхэм хамтран зүтгэгч нар маань цаг үеийн хүнд бэрхшээл, сорилтыг чадахаараа даван туулж, ур чадвар, гүйцэтгэл дээр суурилсан менежменттэй хослуулан төслөө амжилттай хэрэгжүүлснийг өнөөдөр та бид харж байна. Манай хамт олон энэхүү төслийг хэрэгжүүлэхдээ энх цагийн дайчин хүмүүсийн жишгээр эх орныхоо төлөө оруулж буй өөрийн чадаж болох хамгийн дээд хувь нэмэр гэж бодон, бүхий л ажилд чин сэтгэлээр хандаж, нэгэн зорилгын

төлөө гар нийлэн ажиллалаа. Инженер, эмч, тогооч, бульдозерын жолооч, хянагч, цахилгаанчин, гагнуурчин, төмөр замын зам төмөр угсрагч, цэвэрлэгээний ажилтан, нягтлан бодогч, хэсгийн ахлагч гэх мэтээр олон арван мэргэжлийн олон мянган хүн нэгэн зорилго өвөртлөн, тэнүүн сэтгэл, инженерийн ур ухаан, шийдэл, хувилбар гарган, үүний зэрэгцээ монгол залуус, инженерүүд нь томоохон бүтээн байгуулалтын арвин их туршлага, мэдлэг ур чадварыг хуримтлуулан аугаа бүтээн байгуулалтыг хугацаанд нь чанартай гүйцэтгэж, Улсын комисс онцсайн дүнтэй хүлээж авсныг дуулгахад таатай байна.

Бид бүхний гүйцэтгэсэн Тавантолгой-Гашуунсухайт төсөл нь Суурь бүтэц, Дохиолол холбоо, Барилга байгууламж, Эрчим хүч - ус хангамж, Хөдлөх бүрэлдэхүүн, Засварын тоног төхөөрөмж гэсэн нийт 6 багц ажлаас бүрдсэн томоохон бүтээн байгуулалт байлаа.

Жилдээ 30 сая тонн ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай 2 өртөө, 6 зөрлөгтэй, 233.6 км энэхүү төсөлд,

- БНХАУ, ОХУ, АНУ, Герман, Испани, Солонгос, Австрали, Их Британи, Казахстан, Турк зэрэг гаднын болон дотоодын 624 компани оролцлоо.
- 2890 хүн ажилласан бөгөөд эдгээрээс 925 инженер-техникийн ажилтан;
- 1740 техник, машин механизм ажилласан;
- 11000 ширхэг ачааны машин, 850 ширхэг чингэлэг тээвэрэр бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэж төслийн талбайд авчирсан байна. Мөн гүйцэтгэсэн ажлын тоон үзүүлэлтүүдээс дурдвал:
- 22.6 сая шоо метр газар шорооны ажил;
- 68,034 шоо метр бетон.

- 778 мянган шоо метр бутламал чулуу (балласт) үйлдвэрлэсэн;
- 145 ширхэг ус зайлуулах хоолой;
- 12 ширхэг мал амьтны нүхэн гарц;
- Нийт 1348 м урттай 16 гүүр
- 584 791 ширхэг төмөр бетонон дэр;
- 321 км зам төмөр, үүнээс 261.5 км нь уулзваргүй зам төмөр;
- 584901 ширхэг зам төмрийн бэхлэгээ;
- 109 ширхэг суман шилжүүлэг;
- 208 ширхэг гэрлэн дохио;
- 270 км урт 35кВ өндөр хүчдэлийн шугам, 12 дэд өртөө
- Тетра системийн радио холбооны 13 цамхаг;
- 460 км урт шилэн кабель;
- 2 өртөө, 6 зөрлөг, 2 депо, 24 ширхэг бусад барилга бүхий нийт 26,500 метр квадрат барилга байгууламж;
- 9400 м2 бүхий 543 ширхэг тоног төхөөрөмжтэй депоны цогцолбор;
- АНУ-ын Прогресс Рейл Локомотив үйлдвэрийн 5000 тонн жинтэй ачааг татах чадалтай, хамгийн хүчирхэг хөдөлгүүртэй 16 ширхэг зүтгүүр, ОХУ-ын Тихвиний Вагоны (Тихвинский вагоностроительный завод) үйлдвэрийн орчин үеийн инновац шийдлээр насжилт болон засвар хоорондын хугацааг уртасгасан, нэг гол дээрх даац нь 25 тонн бүхий 810 ширхэг ачааны вагон зэргийг нэрлэж болно.

Энэхүү Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын цогцолбор төсөлд олон дэвшилтэт шинэ, инновацлаг, үр ашиг өндөр техник технологийн шийдлүүдийг Монголд анх удаа нэвтрүүлсэн бөгөөд эдгээрээс дурдвал.

1. Монголд анх удаа 1-р зэрэглэлийн, уулзваргүй, Европын стандартын UIC60 маркийн зам төмрийг ашигласан байна. Ийнхүү 233 км гол



замын урттай, 321 км дэлгэмэл урттай төмөр замаар Монгол Улсын төмөр замын сүлжээг нэмэгдүүлэв.

2. Дэлхийд тэргүүлэх технологи болох Герман улсын “Фоссло” компанийн зам төмрийн бэхлэгээг ашигласан.
3. Монгол Улсын хамгийн урт буюу 430 метр дам нуруут гүүрийг барьсан.
4. Нэг галт тэргийг хос зүтгүүрээр хүнд жинтэй буюу 106 вагон, 10,000 тонн жингээр тээвэр гүйцэтгэх боломжтой.
5. Галт тэргийг явуут дунд нь жинлэх ачих автомат байгууламжтай, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн холболтын төмөр замаар дамжин Зүүнбаян өртөө цаашлаад Монгол Улсын төмөр замын нэгдсэн сүлжээнд холбогдсон.
6. Нэгдсэн удирдлагын төвөөс бүх өртөө, зөрлөгийн сум, дохио, замналыг бүрэн хянах, удирдах боломжтой. Мөн галт тэрэгний хөдөлгөөнийг зохицуулах автомат зурмагийн программыг төмөр замын салбарт анх удаа нэвтрүүлсэн.
7. Эрчим хүчийг тасралтгүй найдвартай хангах үүднээс хоёр эх үүсвэр бүхий, хос хэлхээт шугамтай, СКАДА болон реле хамгаалалтын хамгийн сүүлийн үеийн тоноглолуудаар угсрагдсан иж бүрэн эрчим хүчний байгууламжтай.
8. Программ, техник хангамжийн EN стандартын SIL4 аюулгүй байдлын шаардлагыг бүрэн хангасан KJS-MCIS-III модульд суурилагдсан автомат хориглолын системийг нэвтрүүлсэн.
9. Галт тэрэгний аюулгүй байдлын 5Т буюу хажуугийн илрүүлэх хяналтын системийг Монголд анх удаа нэвтрүүлсэн. Энэ нь хөдлөх бүрэлдэхүүний явах ангийн халалт, хос дугуйн чирэх, өнхрөх гадаргуун элэгдэлт, доод оврын илрүүлэх, мөн хөдлөх бүрэлдэхүүнийг таних системийн үүрэг гүйцэтгэнэ.
10. Цэрэг, цагдаа, эмнэлэг, тээвэр, онцгой байдал, нисэх зэрэг салбаруудад ашиглагддаг тетра радио холбооны системтэй. Энэхүү систем нь галт тэрэгний байршил, хөдлөх бүрэлдэхүүний

хэвийн байдлыг хангаж, галт тэрэгний хөдөлгөөнтэй шууд холбоотой ажилтнуудыг найдвартай харилцаа холбоогоор алслагдсан зайд бүрэн хангаж чадах техникийн дэвшилтэт шийдэл юм.

Энэхүү төслийг хэрэгжүүлэх боломж олгосон Монгол Улсын Засгийн газар, захиалагч “Тавантолгой төмөр зам” ХХК, мөн хамтран ажилласан байгууллагууд, санхүүжүүлсэн Голомт банк, манай төслийн хамт олон Та бүхэнд гүнээ талархаж буйгаа чин сэтгэлийн угаас илэрхийлье!

Энэхүү Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын цогцолбор төсөл бол олон компани, олон тооны хүмүүсийн хамтын хөдөлмөр, зүтгэлээр бүтсэн гэдгийг тодотгох нь зүйн хэрэг бөгөөд хамгийн гол нь монгол залуус, монголчууд бид өөрсдөө хийж бүтээж чадаж буйг үлгэрлэн харуулж цаашид илүү их зүйлийг бид өөрсдөө хийж бүтээж чадах хүсэл зоригийг бадраасан!

Монголчууд бид ЗАМ ДАГАЖ ХӨГЖИЛ гэж бэлэгшээдэг. Бидний оюун ухаан, хөлс хөдөлмөр шингэсэн энэхүү Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын цогцолбор төслийг маань хүлээн авч, энэ ган замаар сая сая тонн ачаа тээвэрлэн Монгол Улсын хөгжилд үнэтэй хувь нэмэр оруулна гэдэгт бид огтхон ч эргэлзэхгүй байна.

Энэхүү төслийн захиалагч тал болох “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн удирдлагууд болон нийт ажилтнууд та бүхэндээ шинэ төмөр замаа хүлээн авч буй энэхүү түүхэн өдрийн мэндийг хүргэж, цаашдын нь ажил хөдөлмөрт өндрөөс өндөр амжилт хүсэн ерөөе!

Өргөн уудам нутгийн  
Өмнийн говийг гаталж  
Ган зам зурайн гялалзаад  
Галт тэрэг хурдлаж байг!



# Хураангуй түүх: Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам

Арав гаруй жил яригдсан Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам албан ёсоор нээлээ. Монгол Улсын экспортын дийлэнх орлогыг бүрдүүлэгч нүүрсний тээврийн гол зам нь энэхүү шинэ төмөр зам байх юм. Нийтдээ 233.6 км үргэлжлэх урттай энэ төмөр замыг барих үйл явц богино байсангүй. УИХ-аас 2010 онд баталсан Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогод туссан энэхүү замын бүтээн байгуулалт дундаа таван жил гацсаны эцэст 2020 онд дахин эхэлж, энэ онд дуусч байгаа юм.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг “Тавантолгой төмөр зам” компанийн захиалгаар “Бодь интернэшнл” компани хийж гүйцэтгэсэн бөгөөд 100 хувь монголчуудын гараар боссон мега төсөл гэдгээрээ онцлогтой. Мөн дэлхий нийтийг хамарсан Ковид19 цар тахлын үед Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг бүтээн байгуулсан нь төслийн захиалагч “Тавантолгой төмөр зам” ХХК болон ерөнхий гүйцэтгэгч “Бодь интернэшнл” ХХК-д амаргүй сорилт байсан нь гарцаагүй.

Монгол Улс дотоодынхоо санхүүжилтээр үндэсний аж ахуйн нэгж, монгол ажилчдынхаа хүчээр бүтээн босгосон уулзваргүй, I зэрэглэлийн, хүнд даацын уг төмөр зам хэрхэн бүтсэнийг он цагийн дарааллаар танилцуулъя.



**2008.06.18**

С.Баярын тэргүүлсэн Засгийн газар Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслийн анхны шанг “татав”. Учир нь 2008.06.18-нд Засгийн газрын 252 дугаар тогтоол гарч, Ухаахудаг-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтэц барих тусгай зөвшөөрлийг “Энержи Ресурс” ХХК-д олгосон юм. Энэ нь Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын эхлэл цэг нь байсан билээ.



**2011.09.09**

ҮАБЗ-ийн зөвлөмж гарч Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийн концессыг төрийн өмчит, эсхүл төрийн өмч давамгайлсан хуулийн этгээдээр хариуцуулан суурь бүтцийг нь 2013 онд багтаан ашиглалтад оруулахыг Засгийн газарт зөвлөмж болголоо.



**2013.03.07**

Засгийн газрын 82 дугаар тогтоолоор “Чингис” бондын хөрөнгөөс “Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам” төслийг санхүүжүүлэх 400 сая ам.доллартой тэнцэх төгрөгийн эхний ээлжид шаардагдах 200 сая ам.доллартой тэнцэх төгрөгийг Хөгжлийн банкаар дамжуулан олгохоор шийдвэрлэв.

**2010.06.24**

Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого батлагдав. Тус бодлогын баримт бичигт Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлд төмөр зам барихаар заасан юм.



**2012.11.03**

Засгийн газрын 121 дүгээр тогтоолоор Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийг нэгдсэн удирдлага, зохион байгуулалтаар цогцоор нь барьж байгуулах тусгай эрхийг “Монголын төмөр зам” ТӨХК-д олгов.



**2013.03.27**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслийн зөвлөх үйлчилгээний тендерт шалгарсан АНУ-ын “Sidley Austin” LLP болон дотоодын “MDS Associates” LLP түншлэл, техникийн зөвлөхөөр шалгарсан Японы “Nippon Koei” ХХК, санхүүгийн зөвлөхөөр шалгарсан Францын “BNP Paribas” ХХК болон АНУ-ын “Guggenheim Partners” ХХК түншлэлтэй хамтран ажиллах гэрээ байгуулсан. Мөн хяналтын зөвлөхөөр шалгарсан “DBI” компанитай 2013 оны тавдугаар сарын 22-нд гэрээ байгуулсан юм.



### 2013.05.06

Samsung C&T, “SCTECM” ХХК-тай зураг төсөл, худалдан авалт, барилга угсралтын ажлын гэрээ байгуулж 2013 оны тавдугаар сарын 16-нд бүтээн байгуулалтын ажлыг эхлүүлэв. “Монголын төмөр зам” ТӨХК, “Samsung C&T”, “SCTECM” ХХК-тай харилцан тохиролцсоны үндсэн дээр 2016 оны есдүгээр сарын 15-нд гэрээ дуусгавар болсон.



### 2018.06.29

УИХ Тавантолгойн нүүрсний ордын үйл ажиллагааг эрчимжүүлэх арга хэмжээ авах тухай тогтоол баталсан. Уг тогтоолоор Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын ажилд шуурхай арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэхийг Засгийн газарт даалгав. Мөн үүнээс хойш 2019 онд төмөр замтай холбоотойгоор ҮАБЗ-өөс зөвлөмж гаргасан юм.



### 2019.07.24

Засгийн газрын 304 дүгээр тогтоолоор “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн хувьцааны 66 хувийг “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-д, 34 хувийг “Монголын төмөр зам” ТӨХК-д эзэмшүүлсэн.

### 2015 он

2013 онд эхлүүлсэн Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийн бүтээн байгуулалтын ажил 2015 он хүртэл үргэлжлээд зогссон юм. 2015 оноос хойш таван жилийн хугацаанд сул зогссон энэхүү бүтээн байгуулалтын ажлыг “Тавантолгой төмөр зам” компани таван жилийн дараа үргэлжлүүлж байна.

### 2018.08.08

“Монголын төмөр зам” ТӨХК-д олгосон Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтэц барих тусгай зөвшөөрлийг цуцалж, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийг байгуулан зөвшөөрлийг таван жилийн хугацаатай олгох тухай Засгийн газрын тогтоол батлагдав.

### 2019.06.19

“Монголын төмөр зам” ТӨХК-ийн хэрэгжүүлж буй Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын төслийн барилгын ажилд “Тавантолгой төмөр зам” компани захиалагчийн хяналт хэрэгжүүлэхээр гэрээ байгуулав. Энэ зам нь Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замтай холбогдох юм.

### 2019.10

Ерөнхий гүйцэтгэгчийн гэрээг байгуулж ажиллахыг “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-д даалгасны дагуу ерөнхий гүйцэтгэгчээр үндэсний “Бодь интернэшнл” ХХК-ийг сонгож гэрээ байгуулсан.







### 2020.03.01

Ерөнхий гүйцэтгэгч “Бодь интернэшнл” ХХК туслан гүйцэтгэгчдийн хамтаар Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын бүтээн байгуулалтыг үргэлжлүүлэхээр ажлаа эхлүүлэв. Энэхүү 233.6 км замыг 2022 оны долоодугаар сард бүрэн ашиглалтад оруулахаар төлөвлөн ажиллаж эхлэв.

### 2020.04

Төслийн хамгийн урт ус зайлуулах 14 нүхтэй хоолойн ажлыг эхлүүллээ.

### 2020.08

Төмөр замын хамгийн урт 430 метр гүүрийг барьж эхэлсэн бөгөөд энэхүү гүүрийг 2022 оны дөрөвдүгээр сард бүрэн дуусгав.

### 2020.10

Төслийн анхны суман шилжүүлгийг угсрав.

### 2020.03

Төслийн газар шорооны ажлыг дахин эхлүүлж, нийт 11 сая орчим м3 газар шорооны ажлыг нэмж гүйцэтгэв. Барилга угсралтын ажилд ашиглах 227 ширхэг хөдлөх бүрэлдэхүүнийг төслийн талбай хүртэл авто замаар 800 км тээвэрлэн хүргэв. Гэвч дэлхий нийтэд тархаад байсан Ковид19 цар тахал хүрээгээ тэлж, хил гааль хаагдах зэрэг хүндрэл бэрхшээлүүд ар араасаа гарч ирэв.

### 2020.06

Цэций уулнаас буусан усыг хуримтлуулж, ID27 руу залах зориулалттай 5.2 км урт шуудууг барьж эхлэв. Мөн дээд бүтцийн барилга угсралтын ажлыг Тавантолгой өртөөнөөс эхлүүлэв.

### 2020.09

Дэлхийд тэргүүлэх флашбат, алюино термит гагнуурын технологийг ашиглаж эхлэв. Мөн хил холболтын Пикет 208-аас Гашуунсухайт өртөө хүртэлх ажлыг эхлүүлэв.

### 2020.12

Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын төслийн хамгийн гүн 17 метр ухмалыг барьж эхэлсэн бөгөөд нэг жилийн дараа бүрэн дуусгав.





### 2021.03

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замд тээвэрлэлт хийх 12-9853 загварын ачааны хагас вагоны эхний 100 ширхгийг хүлээн авав. Мөн үүнтэй зэрэгцэн дохиолол холбооны ажлыг 2 дугаар зөрлөгөөс эхлүүлэв.

### 2021.10

Тавантолгой-Зүүнбаян, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замуудыг холбох 22 км төмөр замын төслийн газар шорооны ажлыг эхэлсэн бөгөөд 2022 оны зургаадугаар сард бүрэн хийж дуусгав.

### 2022.04

Тээвэрлэлтийн бэлтгэл ажлын хүрээнд компанийн удирдлагууд, инженер, техникийн ажилчдын хамт төмөр замын трассын дагуу аж ахуйн галт тэрэг аялуулж, тээвэрлэлтийн бүрэн зураглал хийлээ.

### 2022.07.08

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замд Техникийн комисс ажиллаж, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны ажлын хэсэг, техникийн комиссын дүгнэлт болон зам хэмжигч вагоны үзлэгийн үр дүнг үндэслэн туршилтын тээвэр хийх боломжтой гэж дүгнэв.

### 2021.07

Тавантолгой өртөөний удирдлагын байрны барилга угсралтын ажил эхэллээ. Түүнчлэн эрчим хүч, ачилтын тойрог зэрэг ажлыг хийж эхлүүлээ.

### 2021.11

Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын улсын хилийн шугам дайран өнгөрөх төмөр замын хилийн цэг тохирох асуудлыг Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэн шийдвэрлэлээ. Үүнтэй зэрэгцэн Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төсөлд хамгийн эхний техникийн комисс ажиллалаа.

### 2022.05

Шилжүүлэн ачих терминалын барилгын ажлын нээлтийг Гашуунсухайт өртөөнд зохион байгуулж, Монгол Улсын Ерөнхий сайд Л.Оюун-Эрдэнэ танхимын гишүүдийн хамт оролцов.

### 2022.09.09

Санжийн Баярын Засгийн газрын үед анх эхэлсэн Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам Ерөнхий сайд Лувсаннамсрайн Оюун-Эрдэнийн Засгийн газрын үед ийнхүү албан ёсоор нээлээ. 233.6 км үргэлжлэх гол зам, 321.6 км үргэлжлэх дэлгэмэл зам бүхий уг төмөр замыг нээх ёслолд Ерөнхийлөгч У.Хүрэлсүх, УИХ, Засгийн газрын гишүүд, захиалагч “Тавантолгой төмөр зам” ХХК, гүйцэтгэгч “Бодь интернэшнл” компани болон төслийн туслан гүйцэтгэгчээр оролцсон 600 гаруй аж ахуйн нэгжийн төлөөлөл оролцов.



Б.Ганхуяг:

# Төмөр замаар тээвэрлэлт хийснээр 1072 хувьцааны ногдол ашиг өснө

км болно. Мөн автозам, нүүрс баяжуулах үйлдвэр, цаашилбал хими технологийн үйлдвэр зэрэг маш олон бүтээн байгуулалт явагдаж байна. Энэхүү бүтээн байгуулалтуудын төвлөрөл Цогтцэций сум юм. Мөн “Эрдэнэсийн хот” суурьшлын бүс дээр төвлөрч байгаа. 51 мянган хүн амтай хот байгуулахаар бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимтэй хийгээд явж байна. Өнөөдрийн байдлаар 19 мянган ажилтан, уурхайчид, төмөр замчид, бүтээн байгуулагчид ажиллаж амьдрах суурьшлын бүс болоод явна. Цаашид 51 мянган хүн амтай хот болж хөгжинө гэж ойлгож болно.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орлоо. Энэхүү төмөр зам ашиглалтад орсноор тээврийн зардал хэрхэн буурна гэж харж байна вэ?**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь I зэрэглэлийн, уулзваргүй, жилд 50 сая тонн хүртэлх ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай. Тиймээс тээврийн зардал дөрөв дахин буурах боломжтой. Ялангуяа эрчим хүчний нүүрсний тээвэрлэлт, борлуулалт, маркетингийн тал дээр томоохон ахиц гарна гэж ойлгож болно. Цаашилбал аюулгүй ажиллагаанаас гадна эдийн засгийн маш том итгэлцүүр төв болно гэдэг нь ойлгомжтой.

**“Эрдэнэс Тавантолгой” ХК 2022 онд энэ төмөр замаар хэдий**

**хэмжээний нүүрс тээвэрлэхээр тооцоолоод байгаа вэ?**

2022 онд Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замаар 2.8 сая тонн нүүрс тээвэрлэхээр төлөвлөж ажилласан. Өнөөдөр буюу 2022 оны есдүгээр сарын 9-нийг хүртэл сар хагасын хугацаанд зүгшрүүлэх тээвэр хийгдсэн. Зүгшрүүлэх тээврийн хүрээнд 20 гаруй мянган тонн нүүрсийг шилжүүлэн ачих төв Гашуунсухайтад байршуулаад экспортод гаргасан. Энэ өдрөөс /2022.09.09/ хойш тогтмол, эрчимтэй долоо хоногт долоон вагон гэсэн төлөвлөгөөгөөр явна. Энэ төлөвлөгөөгөөр явж чадвал 2.8 сая тонн нүүрсийг 2022 онд багтаан экспортод гаргана гэж ойлгож болно. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн ТЭЗҮ-ийн хүчин чадлаар жилд 30 сая тонн нүүрс тээвэрлэх боломжтой. I зэрэглэлийн зам, өртөө, салаа, вагон найруулга, зурмаг технологийн хүрээнд 52 орчим сая тонн хүртэлх нүүрс тээвэрлэх боломжтой гэсэн урьдчилсан тооцоо гарсан.

**Ер нь танай компанийн 2022 оны борлуулалтын ерөнхий төлөвлөгөө хэр амжилттай явж байна вэ?**

Хэдийгээр цар тахалтай хүнд хэцүү байсан ч “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн хувьд 2022 онд экспортын гацалт багассанаар багагүй ашигтай ажиллаж байна. Энэ жилийн борлуулалтын төлөвлөгөө

буюу экспортлох төлөвлөгөө 65 хувьтай явж байна. Энэ оны үлдэж буй саруудад энэ эрчээрээ явбал 112 хүртэлх хувиар төлөвлөгөөгөө давуулан биелүүлнэ. Хэрвээ төлөвлөгөө биелвэл 2022 оноосоо 2023 онд иргэддээ ногдол ашиг өгөх систем рүү шилжих төлөвлөгөөтэй явж байна. Хамгийн гол санаа зовж буй зүйл бол хилийн нэвтрэн өнгөрөх чадвар юм. Хил хаагдчихгүй энэ хэрээрээ тээвэр яваасай гэж хүсэж байна. Бусад зүйл дээр бизнес төлөвлөгөө тогтсон бодлогын дагуу яваа гэж ойлгож болно.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орсноор “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК олборлолтоо хэрхэн нэмэгдүүлэх вэ?**

Жилд 30 сая тонн нүүрс олборлох хүчин чадалтай гурван уурхай одоогоор ажиллаж байна. Үүнээс гадна ил гурав, далд хоёр уурхай нэмэхээр төлөвлөөд ТЭЗҮ-ийн дагуу ажил явж эхэлсэн. Энэ уурхайнууд ашиглалтад орсноор 2024 оноос жилд 65-75 сая тонн нүүрс олборлоно. Үүний 48 орчим сая тонныг Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замаар, 10 орчим сая тонныг Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замаар, үлдсэнийг нь Тавантолгой-Цагаанхад чиглэлийн автозам болон Хангийн замуудаар тээвэрлэхээр төлөвлөсөн. Энэ хүрээнд хилийн болон дамжуулан өнгөрүүлэх гурван том терминал байгуулагдана. Ингэснээр иж бүрэн буюу бие, гар, хөл гэсэн хүчин



чадалтай цогц төсөл болсноороо давуу талтай. Энэ нь Монголд төдийгүй Зүүн хойд Азид сүүлийн таван жилийн хугацаанд хамгийн том төсөл болон бүртгэгдэж байгаа. Зөвхөн уул уурхайн бүтээгдэхүүн буюу нүүрсэнд зориулагдсан төмөр зам гэж ойлгож болно.

**“Эрдэнэс Тавантолгой” ХК Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад хөрөнгө оруулж сүүлийн жилүүдэд ногдол ашиг тараагаагүй. Хамгийн их зардал шингээдэг, өртөг нэмдэг байсан тээвэрлэлтийн асуудлаа ийнхүү шийдвэрлэлээ. Тиймээс компанийн ашигт ажиллагаа сайжирч, иргэдэд очих ногдол ашиг нэмэгдэх байх гэсэн хүлээлт байна. Үүнд хариулт өгөхгүй юу?**

Бидний хамгийн түрүүнд анхаарч буй зүйл бол байгаль орчин экологийн асуудал. Ерөнхийлөгчийн санаачилсан “Тэрбум мод” үндэсний хөтөлбөрийн хүрээнд говийг ногооруулах “Ногоон хэрэм” төслүүд маш эрчимтэй хэрэгжиж байна. Хоёрдугаарт 1072 хувьцаа эзэмшигч нар. Түүнд ногдох ногдол ашгийг нэмэгдүүлэх, тогтмолжуулах ажил бий. 2020 онд “Эрдэнэс Тавантолгой”

ХК ногдол ашиг өгсөн. 2020, 2021, 2022 оны санхүүжилтээ Зүүнбаян, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам болон нүүрс баяжуулах үйлдвэр, усан хангамж, хот байгуулалт, олборлолтын хүчин чадал нэмэгдүүлэх төслүүдэд зарцуулж байгаа. Энэ хоёр төмөр зам ашиглалтад орж олборлолтын хүчин чадал нэмэгдсэнээр 1072 хувьцаа эзэмшиж буй нэг иргэнд жилд 680 мянган төгрөгийн ногдол ашиг оногдохоор тооцоо гарсан. Ийнхүү төмөр замаар тээвэрлэснээр ашгийн түвшин өсдөг хувилбар руу орж байна.

**Нүүрс тээвэрт нэмүү өртөг шингээж экспортод тухай асуудал байнга яригддаг. Таны хувьд сая нүүрс баяжуулах үйлдвэрүүдэд хөрөнгө оруулалт хийж байгаа талаараа дурдлаа. Ер нь баяжуулах үйлдвэрийн процесс хэдэн хувьтай явж байна вэ?**

Нэмүү өртөг шингээх нь түүхийгээр зарснаас 3-4 дахин өндөр үнэтэй учир төдий хэмжээгээр ашиг орлого нэмэгдэнэ гэсэн үг. Нийт гурван баяжуулах үйлдвэр бий. Тавантолгой орд дээр 10 сая тонны хүчин чадал бүхий нойтон аргаар баяжуулах үйлдвэрийн

ажил зургаадугаар сараас эхлээд нэлээд эрчимтэй урагшилж байна. Үйлдвэрлэл, технологийн захиалгууд хийгдсэн. 2024 оны нэгдүгээр улиралд буюу дөрөвдүгээр сард багтааж хүлээлгэж өгөхөөр шахуу төлөвлөгөөтэй ажиллаж байгаа. Хоёр дахь нь Тавантолгой орд дээр таван сая тонны хуурай баяжуулах буюу лазерын аргаар ялган баяжуулах үйлдвэрийг компаниудтай хамтраад байгуулсан. Энэ хүрээнд Бор тээгийн баяжуулах үйлдвэр аравдугаар сарын 1-нд нээлтээ хийх гэж байна. Барилга бүтээн байгуулалтын ажил дуусч, тоног төхөөрөмжөө угсрах ажлыг гүйцэтгэж эхэлсэн. Гурав дахь нь “Тавантолгой түлш” ХХК-ийн Зүүн үйлдвэр буюу Налайх дүүрэгт хоёр сая тонны хүчин чадалтай нойтон аргаар баяжуулах үйлдвэрийн ТЭЗҮ батлагдаад, гүйцэтгэгч нь сонгон шалгаргаад, барилгын ажил 70 орчим хувьтай байна. Бүтээгдэхүүн буюу тоног төхөөрөмж нийлүүлэх ажил явагдаж байна гэж ойлгож болно. Энэ гурван баяжуулах үйлдвэр ашиглалтад орсноор, нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүн бий болгохоос гадна ажлын байр бий болно.

Дөрөвдүгээрт, Багануурын уурхайг түшиглээд нүүрс химийн цогцолбор төслийг эхлүүлсэн. 280 сая ам.долларын санхүүжилттэй, хагас коксжсон түлш буюу утаагүй түлш үйлдвэрлэх, хамгийн гол нь жилд 67 мянган тонн дизель үйлдвэрлэх хүчин чадалтай, Монголдоо анхны химийн цогцолбор төслийн үйл ажиллагаа нь эхлээд явж байна. Энэхүү төсөл 2024 оны хоёрдугаар сард нээлтээ хийж анхны дизел түлшээ гаргах төлөвлөгөөтэй байгаа. Дэд бүтэц, терминал, автозам, үйлдвэрлэлийн ажлууд зэрэг явагдаж байна гэж ойлгож болно.



Н.Удаанжаргал:

## Бид бүтээн байгуулалтын зардлаа 17 жилд нөхөж, 83 жилд нь цэвэр ашиг олно

“Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал, Монгол Улсын Хөдөлмөрийн баатар Н.Удаанжаргалтай ярилцлаа.

**Монголын анхны нэгдүгээр зэрэглэлийн төмөр зам ашиглалтад орж, нээлтээ хийгээд байна. Тус бүтээн байгуулалтыг цартахлын амаргүй үед гүйцэтгэсэн ч цаг хугацаандаа амжилттай хэрэгжүүлэн, хүлээлгэж өглөө. Сэтгэгдлээсээ хуваалцахгүй юу?**

Монголын нийт ард түмэнд баяр хүргэе. Энэ том бүтээн байгуулалтыг гүйцэтгэсэн монгол залуучуудаар бахархаж байна. Сүүлийн хоёр жилийн хугацаанд маш олон хүн зав чөлөөгүй хөдөлмөрлөлөө. Амаргүй ч цаг үе байлаа. Бид 2018-2019 онд судалгаагаа нэгтгэж, бичиг цаасны ажлаа цэгцэлсэн. Улмаар 2019 оны долоодугаар сард Монгол Улсын Засгийн газар 304 дүгээр тогтоол гаргаж, олон улсын А зэрэглэлийн төслийг хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын асуудлыг шийдсэн юм. Ингээд гэрээний бэлтгэл ажил руу ороод, гүйцэтгэгчээ сонгон шалгаруулсан. Энэ төслийн гүйцэтгэгчээр “Бодь интернэшнл”



ХХК ажиллалаа. Бид 2019 оны арванхоёрдугаар сард гэрээгээ зураад, бэлтгэл ажилдаа орсон. Улмаар 2020 оны гуравдугаар сарын 1-ний өдөр газар шорооны ажлаа эхэлсэн юм. Гэтэл долоо хүрэхгүй хоногийн дараа Монгол Улс хилээ хаагаад, Ковид19 халдварын дэглэм тогтоосон. Том төсөл эхлэхтэй хил, гаалийн гацаа давхцаж таарсан нь шаггүй сорилт байлаа. Гэсэн ч ажлаа цаг алдалгүй гүйцэтгэж, төлөвлөсөн хугацаандаа амжилттай дуусгасандаа баяртай байна. Анх төслөө 28 сарын дараа гүйцэтгэнэ гэж төлөвлөсөн. Ажил эхэлснээс 26 сарын дараа зүгшрүүлэлтийн тээврээ эхлүүлээд, хоёр сарын дараа албан ёсны нээлтээ хийлээ. Хамт олноороо бахархаж байна.

**Монголчууд 1956 оноос хойш 66 жилийн турш төмөр зам ашиглаж ирсэн туршлагатай. Харин барьж байсан удаагүй. Сүүлийн 14 жилийн хугацаанд төмөр зам барих тухай яригдсаны эцэст өнөөдөр албан ёсны тээврээ эхлүүлээд байна. Цаашид төмөр замын аюулгүй ажиллагаанд илүү анхаарах шаардлагатай байх?**

Би түүхэн цаг хугацааг ухраах дургүй. Урагш харахыг хүсдэг. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг монголчууд 100 жил ашиглана. Тиймээс цаашид төмөр замын тээвэрлэлтийг аюул осолгүй хийхэд илүү төвлөрнө. “Тавантолгой төмөр зам” ХХК дөрвөн жилийн өмнө үүсгэн байгуулагдаж байлаа. Манай компани Монгол төмөр зам бариад, ашиглаж байгаа анхны компани юм.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслийн хүрээнд хоёр өртөө, зургаан зөрлөгийн барилга, 270 километр цахилгаан дамжуулах агаарын шугам зэрэг төмөр замын үйл ажиллагаа эрхлэхэд шаардлагатай бүхий л дэд бүтцийг барьж байгуулсан байна. Энэ талаар дэлгэрүүлэхгүй юу?**

Сүүлийн 30 жилийн хугацаанд Монгол Улсын эрчим хүчний салбар, радио холбооны систем, автозамын сүлжээ зэрэг олон салбар сайн бүтээн байгуулалт хийж, хурдацтай хөгжиж байна. Манай улс Японыг 2-3 ороосонтой

дүйцэх автозамтай. Мөн тийм хэмжээний эрчим хүчний системтэй. Бид Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн цогцолбор төслийн хүрээнд 270 километр эрчим хүчний систем бий болгосон. Энэ нь Монгол Улсын эрчим хүчний системд хувь нэмрээ оруулна гэж найдаж байна. Түүнчлэн төслийн хүрээнд 17 дэд станц, дохиолол холбооны иж бүрэн систем суурилуулсан. Мөн 540 километр шилэн кабел зэрэг шаардлагатай бүхнийг цогцоор нь шийдсэн. Товчхондоо,Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төсөл нь цогцолбор төсөл юм.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн хүрээнд зургаан багц ажил гүйцэтгэхээр төлөвлөсөн байсан. Эдгээр ажил цөм дууссан уу?**

Бүтээн байгуулалт дээд, доод бүтцийн барилга угсралт, дохиолол холбоо, барилга угсралт, эрчим хүч, хөдлөх бүрэлдэхүүн, хөдлөх бүрэлдэхүүний засварын тоног төхөөрөмж зэрэг зургаан том багцын хүрээнд хэрэгжсэн. Тэдгээр багц ажлууд ерөнхийдөө дуусаж байна.

Төмөр замын аюулгүй байдал талын ажил цөм дууссан. Өчигдөр Улсын комисс дахин ирж ажиллалаа. Тэд зам шалгагч вагоноор шалгаад, ачаатай талдаа 80 км цагийн хурд авах боломжтой гэсэн дүгнэлт гаргасан. Өмнө нь долоодугаар сарын 8-нд 60-80 километр цагийн хурд авах боломжтой гэж дүгнэж байсан юм. Харин өнөөдөр гаргасан дүгнэлтийн дагуу ачаатай галт тэрэг Гашуунсухайтад хүрэхдээ 80 км цагийн хурдтай, буцахдаа 100 км цагийн хурд авах боломжтой болсон.

### **Хил холболтын асуудал ямар түвшинд байгаа бол?**

Энэ төмөр зам Тавантолгой болон Гашуунсухайт гэх хоёр өртөөний хооронд байгуулагдсан. Харин уурхайн ачилтын байгууламжийг өртөөнөөс цааш барьсан. Бид БНХАУ-ын талтай хэлэлцээрийн ажлуудаа дууссан. Төлөвлөгөөт хугацаагаар бол 24-28 сар нарийвчилсан зураг төслөө хийнэ. Үүний дараа барилгын ажлаа эхлүүлж, гүүрэн байгууламж барина. Нэвтрэлтийн хугацаа нь 2024-2025 онд байх болов уу гэж тооцоолж байгаа. Энэ хугацаанд шинээр баригдсан төмөр зам тээвэрлэлтийн ажлаа жигдрүүлэх шаардлагатай. Зүгшрүүлэлтийн тээвэр гэж 75 мянган тонн хүртэлх ачаа тээвэрлэж болдог.

### **Монголчууд анх удаа уулзваргүй, I зэрэглэлийн зам ашиглах гэж байна. Тиймээс төмөр замын үйл ажиллагааг жигдрүүлж, ашиглалтад дадах шаардлага тулгарах байх?**

Цаашдаа шинээр баригдсан төмөр зам тээвэрлэлтээ жигдрүүлэх ажил хийнэ. Үйл ажиллагааг жигдрүүлнэ гэдэг төмөр зам дагасан ажил, амьдралын асуудал юм. Зургаан зөрлөг, хоёр өртөөнд хүмүүс ажиллаж, амьдарна. Тиймээс оршин суух газар, сургууль, цэцэрлэг зэрэг

нийгмийн асуудлуудыг анхаарах нь зүй. Таны хэлсэнчлэн, монголчууд анх удаа уулзваргүй, I зэрэглэлийн зам арчлах гэж байна. Тиймээс зам арчлалтын ажлыг жигдрүүлэх, ачаа тээврийг нэмэгдүүлэх зэрэг ажил бүгд хоорондоо уялдаатай хэрэгжинэ.

### **Хүчин чадлын хувьд, жилд 30-50 сая тонн нүүрс тээвэрлэх боломжтой гэх тооцоолол гарсан байна. Энэ талаар дэлгэрүүлэхгүй юу?**

Жилд 30 сая тонн нүүрс экспортод гаргах тухай яриад эхэлсэн. Ямартай ч энэ зорилгоо биелүүлэх гол гарц болох төмөр замаа барьчихлаа. Үүнийг дагасан логистикийн асуудлыг шийдэх ёстой. Түүнчлэн уурхайн ачих байгууламжаа хийх хэрэгтэй. Ачиж, буулгаж чадахгүй бол зам байгаад яах юм. Ашиглалт хамгийн чухал. Зүгшрүүлэлтийг жигдрүүлэх хугацаа гэж бий. Ямартай ч энэ зам 100 жил үр өгөөжөө өгнө. Манай компани 30 жилийн стратеги төлөвлөгөө гаргасан. Тэндээс харахад, 2020-2025 онд 10 хүртэлх сая тонн, 2026-2030 онд 10-20 сая тонн нүүрс гаргах эдийн засгийн тооцоолол байна. Харин 2031-2041 онд 31.68 сая тонн, 2041 оноос 50 гаруй сая тонн нүүрс төмөр замаар гаргахаар тооцоод байна. Үүний тулд уурхайн олборлолтоо нэмэгдүүлэхээс эхлээд олон нарийн асуудал бий. Ямартай ч сүүлийн 30 жилд хийсэн томоохон бүтээн байгуулалт яах аргагүй энэ төмөр зам юм.

### **Нүүрсний экспорт нэмэгдэхээр эдийн засагт эерэг нөлөөтэй байж таарна. Түүнчлэн энэ зам ашиглалтад орсноор байгаль экологид ч ээлтэй болохыг албаныхан хэлж байна. Энэ талаар дэлгэрүүлэхгүй юу?**

Төсөл бүрэн ашиглалтад орсноор

ДНБ 3.4 тэрбум ам.доллаароор өснө гэх тооцоолол гаргасан. Түүнчлэн тоосжилт, автозамын осол багасах боломжтой. Нүүрс тээврийн өртгийг хамгийн багадаа гурав дахин бууруулах тооцоо бий. Өнөөдрийн байдлаар төмөр замын зарлагдсан тариф нэг тонн нүүрсэнд 11.8 ам.доллар байгаа бол автомашинаар хамгийн багадаа 48 ам.доллаароор тээвэрлэж байна. Мөн уг төсөл бүрэн ашиглалтад орсноор 2000 гаруй шууд болон шууд бус ажлын байр бий болж, цаашдаа манай улс жилд 50-70 сая тонн нүүрсийг автозам болон төмөр замаар давхар тээвэрлэх боломж бүрдэнэ. Ингэснээр улсын төсөвт төвлөрөх гадаад валют нэмэгдэж, эдийн засагт том дэвшил авч ирнэ.

### **Төмөр зам байгуулсан нийт зардлаа хэдэн жилийн дараа нөхөх боломжтой вэ?**

Төмөр зам барьсан зардлаа 75 сая тонн экспортын бүтээгдэхүүн тээвэрлэсэн тохиолдолд олох боломжтой. Энэ хэмжээний нүүрсийг 2.5 жилд гаргах боломжтой гэх техникийн тооцоолол гарсан. Ер нь бол төмөр замын ашиглалтын хугацаа 100 жил. Тэгэхээр эхний 17 жилд нь бүтээн байгуулалтын зардлаа нөхөөд, үлдсэн 83 жилд цэвэр ашиг олно гэсэн үг.

### **Инженерийн мега төслийг амжилттай хэрэгжүүлсэнд баяр хүргэе. Төгсгөлд нь таны сэтгэгдлийг сонсмоор байна.**

Үндэсний хэмжээний мега төслийн хөрөнгө оруулагч болон төмөр замыг барьж байгуулах их үйлсэд санаа зорилго нэгдэн ажилласан дотоодын 600 гаруй аж ахуйн нэгж, 5000 орчим инженер, техникийн ажилтан, хамтран ажилласан байгууллагууд зэрэг гар бие оролцсон бүх хүнд баяр хүргэж, гүн талархал илэрхийлье.

# Тавантолгой-Гашуунсухайт Чиглэлийн төмөр зам тооны хэлээр

ТАВАНТОЛГОЙ-ГАШУУНСУХАЙТ ТӨМӨР ЗАМЫН ӨГӨӨЖ

ТЭЭВРИЙН ӨРТӨГ **3.8 ДАХИН БУУРНА**

НҮҮРСНИЙ ЭКСПОРТ **2 ДАХИН ӨСНӨ**

ЖИЛД **44.2 САЯ АМ.ДОЛЛАРЫН ТАТВАР ТӨЛНӨ**

НҮҮРС ТЭЭВРИЙН ОСОЛ **17 ДАХИН БУУРНА**

АЖЛЫН БАЙРЫГ **2000-ААР НЭМНЭ**

ОРЧНЫ БОХИРДОЛ **74% БУУРНА**

Гэрэл зургийг МРА

## ТӨСЛИЙГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭГЧ

**Монгол Улсын Засгийн газар**

Төслийн хөрөнгө оруулагч:

**“Эрдэнэс Тавантолгой” ХК**

Төслийн захиалагч:

**“Тавантолгой төмөр зам” ХХК**

Төслийн ерөнхий гүйцэтгэгч:

**“Бодь интернэшнл” ХХК**

Туслан гүйцэтгэгч: Дотоодын

**600** гаруй аж ахуйн нэгж

**5000** орчим инженер, техникийн ажилтан

**2000** гаруй техник, машин механизм

## БҮТЭЭН БАЙГУУЛАЛТ

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын гол замын урт **233.6 км**

Төмөр замын дэлгэмэл урт **321 км**

Монголын анхны **I зэрэглэлийн**, хүнд даацын зам

**30-50 сая тонн** тээвэрлэлтийн хүчин чадалтай

**UIC60** зам төмөр бүхий уулзваргүй төмөр зам

Өртөө **2**

Зэрлэг **6**

Гүүр **16**

Төмөр замын голын даац **25 тонн**

Царигийн хэмжээ **1520 мм**

Хоолой **145**

Эх сурвалж: YCX



## ТӨСЛИЙН ХҮРЭЭНД 6 БАГЦ АЖИЛ ГҮЙЦЭТГЭЖ БАЙНА

Суурь бүтэц (дээд, доод бүтцийн ажил)

Дохиолол холбоо

Барилга угсралт

Эрчим хүч

Хөдлөх бүрэлдэхүүн

Хөдлөх бүрэлдэхүүний засварын тоног төхөөрөмж

### Үүнд:

- 22.6 сая шоо метр газар шорооны ажил
- 68,034 шоо метр бетон
- 778,000 шоо метр буталмал чулуу (балласт) үйлдвэрлэсэн
- 145 ширхэг ус зайлуулах хоолой
- 12 ширхэг мал амьтны нүхэн гарц
- 1348 метр урттай 16 ш гүүр
- 584,791 ширхэг төмөр бетонон дэр
- 584,901 ширхэг зам төмрийн бэхлэгээ
- 109 ширхэг суман шилжүүлэг
- 208 ширхэг гэрлэн дохио
- 270 км урт 35кВ өндөр хүчдэлийн шугам, 12 дэд өртөө
- 13 тетра системийн радио холбооны цамхаг;
- 460 км урт шилэн кабель
- 26,500 метр квадрат талбай бүхий 2 өртөө, 6 зөрлөг, 2 депо, 24 ширхэг бусад барилга байгууламж
- 9400 м2 бүхий 543 ширхэг тоног төхөөрөмжтэй депоны цогцолбор
- 5000 тонн жинтэй ачааг татах чадалтай, хамгийн хүчирхэг хөдөлгүүртэй АНУ-ын “Прогресс Рейл Локомотив” үйлдвэрийн 16 ширхэг зүтгүүр
- 810 ширхэг ОХУ-ын Тихвиний Вагоны үйлдвэрийн орчин үеийн инновац шийдлээр насжилт болон засвар хоорондын хугацааг уртасгасан, нэг гол дээрх даац нь 25 тонн бүхий ачааны вагон

## МОНГОЛ УЛСЫН ЭКСПОРТ БА НҮҮРС 2021 ОН

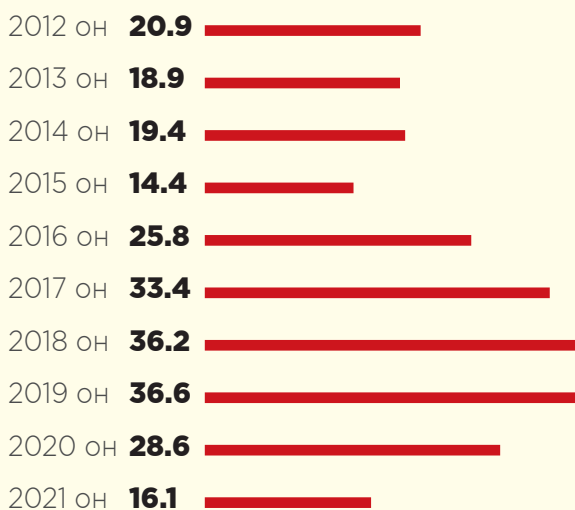
Монгол Улсын нийт экспорт

# \$9.2 тэрбум

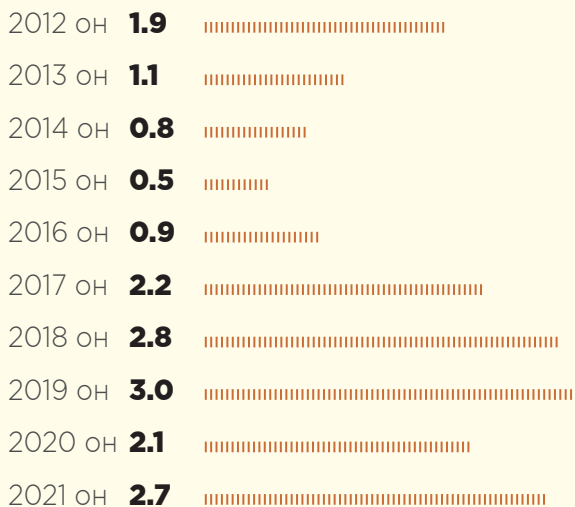
Нүүрсний экспорт

# \$2.7 тэрбум

### МОНГОЛ УЛСЫН НҮҮРСНИЙ ЭКСПОРТ (сая тонн)



### НҮҮРСНИЙ ЭКСПОРТЫН ОРЛОГО (тэрбум ам.доллар)





**Б.Долгормаа:**

## **Төмөр замын цогцолбор төслийг Монгол залуус гүйцэтгэлээ**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн ерөнхий гүйцэтгэгч “Бодь интернэшнл” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Долгормаатай ярилцлаа.

**“Бодь интернэшнл” ХХК Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн ерөнхий гүйцэтгэгчээр ажиллалаа. Монголын анхны нэгдүгээр зэрэглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил хэзээнээс эхэлсэн талаар ярилцлагаа эхэлье?**

“Бодь интернэшнл” ХХК нь Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийг 2019 оны арванхоёрдугаар сараас энэ оны есдүгээр сарын хооронд амжилттай хэрэгжүүллээ. Манай компани “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-тай ерөнхий гүйцэтгэгчийн гэрээ байгуулаад, 2020 оны гуравдугаар сард бүтээн байгуулалтын ажлаа эхэлсэн. Улмаар өнгөрөгч долоодугаар сард захиалагчдаа хүлээлгэн өглөө. Захиалагч тал туршилтын тээврээ амжилттай хэрэгжүүлээд, өнөөдөр албан ёсны нээлтээ хийж байна.

**Төслийн талаар товч мэдээлэл өгөхгүй юу?**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сумаас БНХАУ-ын Ганцмод хүртэлх нийт 233.6 километр төмөр зам юм. Тус төмөр замыг барьж байгуулснаар “Эрдэнэс Тавантолгой” уурхайн гол бүтээгдэхүүн болох коксжсон нүүрсийг богино хугацаанд, өндөр хүчин чадлаар тээвэрлэх боломж бүрдэнэ. Түүнчлэн төмөр зам ашиглалтад орсноор байгаль орчинд ээлтэй төдийгүй авто замын осол гэмтлийг бууруулах ач холбогдолтой.

Мөн авто тээврээс 2-3 дахин хямд өртгөөр тээвэр хийх тул тээврийн зардлыг бууруулна. Энэхүү төмөр зам нь жилд 30-50 сая тонн коксжсон нүүрс тээвэрлэх хүчин чадалтай.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төсөл нь бүс нутгийн хэмжээний мега төсөл гэдгээрээ онцлог. Төслийн хүрээнд хийж гүйцэтгэсэн ажлуудаас танилцуулахгүй юу?**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь иж бүрэн цогцолбор төсөл. Нийт зургаан багцтай. Төмөр замын үйл ажиллагаа эрхлэхэд шаардлагатай бүхий л дэд бүтцийг барьж байгуулснаараа онцлог бөгөөд олон улсын хэмжээнд инженерийн мега төсөл хөтөлбөр гэдэг ангилалд багтаж байгаа. Өртөө зөрлөгүүдийн салбар хэсгүүдийг оролцуулаад нийт 312 километр урт бүхий төмөр зам, гүүр, ус зайлуулах хоолой, мал амьтны гарц, хоёр өртөө, зургаан зөрлөгийн барилга, 270 километр цахилгаан дамжуулах агаарын шугам барьж байгуулсан. Мөн 16 ширхэг зүтгүүр болон 800 ширхэг вагон, тус бүрдээ урсгал болон их засвар хийх боломжтой Депогийн барилга, түлш хадгалах байгууламж, зүтгүүрийн зэхэлтийн байгууламж зэргийг цогцлоосон. Ийнхүү төмөр замын тээвэр гүйцэтгэхэд бэлэн байдлаар буюу цогцоор нь шийдвэрлэж, бүтээн байгуулалтыг гүйцэтгэсэнээрээ онцлог юм.

**Энэхүү төмөр зам нь I зэрэглэлийн, хүнд даацын уулзваргүй зам гэж нэрлэгддэг байгаа. Энэ талаар дэлгэрүүлбэл?**

Төмөр замын төсөл маань Австрали компанийн ТЭЗҮ-д үндэслэж хийгдсэн. Тус ТЭЗҮ нь үйл ажиллагааны үр ашиг тал руугаа илүү анхаарсан байдаг. Ашиглалтын явцад гарах эвдрэл гэмтлээс сэргийлж, хэвийн

ажиллагааг найдвартай хангах үүднээс уулзваргүй хийсэн. Харин хүнд даацынх гэхээр техникийн шаардлага нь илүү нарийн байдаг. Далангийн ажлыг гэхэд 20-30 сантиметрийн үе, 98 хувийн нягтаршилтай хийх жишээтэй. Түүнчлэн хийсэн төмөр замаа үер, усны аюулаас хамгаалахын тулд усны нарийн тооцоолол дээр үндэслэсэн. Төмөр замын ачаа тээх чадвараар нь зэрэглэлийг тогтоодог. 30 сая тонноос дээш хэмжээний ачаа тээвэрлэж байвал нэгдүгээр зэрэглэлийн төмөр замд тооцогдоно.

**Монголын хамгийн урт буюу төмөр замын дам нуруут гүүрийг барьсан гэж сонссон?**

Төмөр зам дагуу нийт 16 ширхэг гүүр байгаа. Түүн дотор Монголын хамгийн урт буюу 430 метр төмөр замын дам нуруут гүүрийг барьсан.

**Төсөлд нийт хэчнээн хүн оролцож, хамтарч ажилласан бэ?**

“Бодь интернэшнл” ХХК ур чадвар, гүйцэтгэл, шударга үнэлгээний зарчимд нийцсэн менежментийн бодлогоор ажилладаг. Бид энэ удаа төмөр замын салбарын ууган байгууллага болох “Улаанбаатар төмөр зам” нийгэмлэг, “Оюу Толгой” төсөл зэрэг Монголд томоохонд тооцогдох байгууллага, төсөл хөтөлбөрүүд дээр туршлага хуримтлуулсан 5000 гаруй залуучуудтай хамтарч ажилласан. Түүнчлэн тус төслийг “Бодь интернэшнл” ХХК, өөрийн охин компаниуд, 624 гаруй туслан гүйцэтгэгчтэйгээ хамтран хэрэгжүүллээ. Мөн гадаадын нэр хүнд бүхий томоохон байгууллагуудтай ч ажилласан. Тухайлбал, Германы Восло, Английн Пандрол, Испанийн Телтроник, ОХУ-ын Тихвин, Сибпромаш үйлдвэр, БНХАУ-ын Бээжин Консен Трафик Технологи, Шандонг Чайна Коал, Хүбэй зэрэг гадаад компаниудтай

ажиллалаа.

**Төслийг цар тахлын амаргүй цаг үед гүйцэтгэлээ. Дэлхий дахинд тархсан Ковид19 халдвар бэрх сорилт байсан болов уу?**

Цар тахал бол төслийн хугацаанд тулгарсан хамгийн том сорилт байсан. Бүтээн байгуулалтад шаардлагатай бараа бүтээгдэхүүний багагүй хувийг импортоор оруулж ирэх хэрэгтэй байлаа. Гэтэл 2020 оны нэгдүгээр сард БНХАУ-д коронавируст халдвар илэрч, урд хөрш хилээ хаасан. Үүний дараагаар 2020 оны арваннэгдүгээр сард Монгол Улсад цар тахлын анхны тохиолдол бүртгэгдэж, улс хоорондын хил хаагдаж, олон улсын нислэг зогссон. Түүнчлэн дотоодод өвчлөл нэмэгдэж, хатуу хөл хорио ч тогтоосон. Гэхдээ компанийн зүгээс нарийн төлөвлөгөө, зөв зохион байгуулалттай ажиллаж, тухай бүр оновчтой шийдвэрүүдийг хурдан гарган бэрхшээлийг давж, төслөө амжилттай хэрэгжүүлсэндээ баяртай байна.

**Цар тахал нэг талаараа сорилт байсан ч нөгөө талаараа боломж байсан байх. Тахлын улмаас ажиллах хүчээ 100 хувь дотооддоо шийдвэрлэсэн гэж сонссон?**

Төсөл дээр ажилласан монгол залуус, инженерүүд томоохон бүтээн байгуулалт дээр ажиллах мэдлэг, туршлага хуримтлуулсан нь Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн чухал амжилтын нэг. Манай төсөл 100 хувь монгол менежмент, монгол инженерүүдийн нөр их хөдөлмөр, хамтын ажиллагаагаар хэрэгжсэн. Төсөл эхлэх үед дэд бүтцийн угсралтын компанийн сонгон шалгаруулалтыг хийсэн юм. Тухайн үед Солонгосын компани орж ирэхээр болж, ажил гэрээ хийх шатандаа явж байлаа. Түүнчлэн гүүрийг Хятадын компани барихаар



гэрээ хийсэн байсан. Гэвч цар тахлын улмаас хил хаасан учир ажиллах хүчээ гаднаас авч чадахгүйд хүрч, монголчууд өөрсдөө бүх ажлыг гүйцэтгэсэн. Ийнхүү монгол залуус энэ хэмжээний төслийг гүйцэтгэх чадвартай болж байна. Гагнуурын технологи ашиглаад, уулзваргүй зам барьдаг төмөр замчид бий боллоо. Орчин үеийн дохиолол холбооны систем нэвтрүүлэх инженер, техникийн ажилчидтай боллоо. Ийм хэмжээний мега төсөл хэрэгжүүлэх төслийн менежментийг ч бий болгож чадлаа.

### **Төслийн менежментийн талаар дэлгэрүүлэн ярилцъя?**

Ийм хэмжээний төмөр замын бүтээн байгуулалт сүүлийн 60 орчим жилийн хугацаанд манай улсад гүйцэтгэгдээгүй байсан. Түүнчлэн цаг үеийн хүндрэлтэй нөхцөлд ч цаг алдалгүй шийдвэр гарган, зардал хэмнэсэн инженерийн болон ажлын шинэлэг арга, аргачлалыг нэвтрүүлэн ажилласан. Тухайлбал, зам төмрийг холбож гагнах явуулын гагнуурын станц өөрсдөө угсарсан. Ингэснээр зүтгүүр болон бусад өөрөө явагч төмөр замын техник

ашиглахгүйгээр зам төмрийг холбож гагнах боломжтой болсон. Мөн зам төмөр тээвэрлэх ачааны машиныг төсөлд зориулан бүтээсэн бөгөөд уулзваргүй зам төмрийг гагнах сургалт болон үйлдвэрийн тестүүдийг цахим орчинд гүйцэтгэн, амжилттай хэрэглэсэн. Өртөө, зөрлөг, депогийн барилгын архитектур дизайныг хамгийн сүүлийн үеийн шийдлээр барьсан төдийгүй зам төмрийг угсрах үеийн машин механизмыг өөрсдөө бүтээж, ашигласан. “Бодь интернэшнл” ХХК төслийн менежментийн хувьд Монголдоо тэргүүлэгч төслийн менежерүүд, төлөвлөгч, координатор болон инженерүүдтэй. Мөн дэлхийн томоохон төслүүд дээр ашиглагддаг программ хангамж, техник тоног төхөөрөмж, арга аргачлалыг нэвтрүүлэн ажиллаж байна.

### **“Бодь интернэшнл” ХХК олон улсын хэмжээнд инженерийн мега төслийг амжилттай хэрэгжүүлээ. Компанийн цаашдын зорилгоосоо хуваалцахгүй юу?**

Манай хамт олон инженеринг бүтээн байгуулалтын олон улсын төслийн категориараа мега гэж

хэлж болохуйц төслийг амжилттай дуусгалаа. Энэ нь бидэнд хийж бүтээх хүсэл, итгэлийг төрүүлж байна. Бид цаашид улс орны эдийн засгийн хөгжилд томоохон түлхэц үзүүлэх хэд хэдэн төсөл эхлүүлэн ажиллаж байна. Тухайлбал, Монголын хамгийн анхны 14.6 км урт төмөр замын туннел бүхий “Богдхан төмөр зам” төслийн туннел, гүүрийн судалгааны ажлуудыг эхлүүлээд байна. Мөн хамгийн анх нүүрсийг буталж, ангилан хольж, бүрэн автомат удирдлагатайгаар төмөр замын тээврийг тасралтгүй нүүрсээр ханган, вагонд ачих “Тавантолгой нүүрс ачих логистикийн төв” төсөл, Гашуунсухайт хилийн боомт дахь “Шилжүүлэн ачих терминал” зэрэг төслүүдийг хэрэгжүүлж байна. Монгол Улсын Засгийн газрын баталсан “Алсын хараа 2050” гэж хөтөлбөр бий. Тэрхүү хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх, бодит ажил болгоход хувь нэмэр оруулан, Монголдоо анхдагч томоохон бүтээн байгуулалтуудыг хийж гүйцэтгэх алсын хараатай байна.

### **Ярилцлагын төгсгөлд их ажлын ард гарсан сэтгэгдлийг тань сонсмоор байна?**

Төмөр замын цогцолбор бүтээн байгуулалт хугацаандаа амжилттай ашиглалтад орсон нь бидэнтэй хамтран ажилласан бүх туслан гүйцэтгэгчид, захиалагч, санхүүжүүлэгч, манай хамт олон, төсөл дээр ажилласан хүн бүрийн хичээл зүтгэл, чин сэтгэл, хариуцлагатай байдал, нөр их хөдөлмөр, хамтын ажиллагааны үр дүн юм. Бидний хамтдаа бүтээсэн түүх гэдгийг онцолж, төсөлд оролцсон бүх хүнд талархал илэрхийлж баяр хүргэе. Түүнчлэн “Тавантолгой төмөр зам” ХХК, “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-иудын цаашдын төмөр замын тээвэр, уурхай, нүүрс экспортын үйл ажиллагаанд нь амжилт хүсье.

# Тахал ба дайны бэрхшээлийг давсан нь

**Т**авантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын ерөнхий гүйцэтгэгчээр ажилласан “Бодь интернэшнл” ХХК-ийн Төлөөлөн удирдах зөвлөлийн дарга Д.Баясгалан нээлтийн үеэр хэлсэн үгэндээ амаргүй цаг үед түүхэн бүтээн байгуулалтыг хугацаанд нь хүлээлгэн өгч буйгаа онцолсон. Ерөнхийлөгч У.Хүрэлсүх ч мөн үгэндээ энэ тухай дурдсан. Цар тахлын сүүдэр дэлхий нийтийг бүрхсэн, одоо ч арилаагүй, дээрээс нь дайны нөлөө нэмэгдсэн энэ хүнд цаг үед бүтээн байгуулалтаа цагт нь хүлээлгэж өгсөн тэдэнд цар тахал болон дайны нөлөө хэрхэн тусав, бэрхшээл хэрхэн боломж болов гэдгийг бүтээн байгуулагчдын түүхээс тольдьё.

## Тэднийг цар тахал угтав

Төслийн талбай дээрх ажил 2020 оны гуравдугаар сарын 1-ний өдөр эхлэв. Гэтэл ажил эхэлснээс хэдхэн хоногийн дараа Монгол Улс цар тахлаас сэргийлж хилээ хааж, улмаар удалгүй БНХАУ, ОХУ хилээ хаав. 2020 оны арваннэгдүгээр сард Монгол Улсад Ковид19 халдвар илэрч урд, хойд хөрш хилээ хааж, олон улсын нислэг зогсож, дотооддоо өвчлөл ихэсч, хатуу хөл хорио тогтоожээ. Дэлхий даяар тархсан цар тахал, хөл хорио нь бараа материалын үйлдвэрлэл, түүхий эд болон ажиллах хүчний хомсдолыг үүсгэсэн байна. Бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх хугацаа хойшилж, мөн хөл хорионоос шалтгаалан хилийн хоригууд

тавигдан тээвэрлэлтийн хугацаа уртсаж, үнэ өсжээ. Төслийн бараа материалын 80 хувь орчим хувийг нь гаднын улсаас импортолож оруулах шаардлага байсан бөгөөд дэлхий дахинд логистик, тээвэрлэлт, ханган нийлүүлэлт зогсож, инфляц өндөр, хүнд сорилттой нүүр тулгарсан байна.

## Тэднийг ОХУ, Украины зэвсэгт мөргөлдөөн үдэв

Төслийн эхний шатанд тэднийг цар тахлын нөлөө, хатуу хөл хорио, ажиллах хүчний хомсдол, тээвэрлэлтийн хомсдол, бараа материалын хомсдол, тээвэрлэлтийн өндөр үнэ, инфляц угтав. Харин төсөл дуусах үед ОХУ болон Украин улс хоорондын зэвсэгт мөргөлдөөн төсөлд бэршээлүүдийг үүсгэв. Тодруулбал, ОХУ болон Украин улс хоорондын зэвсэгт мөргөлдөөний улмаас хойд хөршөөс татан авах бараа материалын үйлдвэрлэл гацаж, мөн ОХУ-аар дамжин ирэх тээврүүд гацаж эхэлжээ. Зэвсэгт мөргөлдөөний улмаас гадаад валютын хомсдол үүсэв. Мөн эдийн засгийн хоригоос шалтгаалж зүтгүүрийн сэлбэг хэрэгслийн нийлүүлэлт тасарч, үйлдвэрлэл удааширсан зэрэг бэрхшээлүүд тулгарсан байна.

## Тахлыг боломж болгов

Ковид19 цар тахлын нөлөөгөөр доод бүтцийн гүүрийн ажилд ажиллахаар байсан БНХАУ-ын мэргэжилтэй ажилтнууд хөл хорионоос

шалтгаалан ирж чадахааргүй болжээ. Тиймээс монгол инженер, техникийн ажилчид гүүрийн барилга угсралтын ажлыг бие даан амжилттай гүйцэтгэж, хүлээлгэн өгөв. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замд нийт 16 гүүр барьсан бөгөөд Монголын хамгийн урт гүүр буюу төмөр замын 430 метр дам нуруут гүүр барьж байгуулсан түүхийг монголчууд өөрсдөө бичлээ.

Дээд бүтцийн ажлыг мөн гадаадын мэргэжлийн компаниар хийлгэхээр төлөвлөсөн боловч мөн л давагдашгүй хүчин зүйл Ковид19 цар тахлын нөлөөгөөр ажиллахгүй болжээ. Мөн л дотоодын дээд бүтэц угсралтын “Инкон” ХХК чадварлаг хүний нөөцийг бүрдүүлэн төмөр замын дээд бүтцийн ажлыг амжилттай гүйцэтгэн захиалагчид хүлээлгэн өгсөн байна. Зөвхөн “Инкон” компанийн хувьд гэхэд дээд бүтцийн угсралтын ажлыг гүйцэтгэхдээ 16 тоног төхөөрөмж шинээр зохион бүтээсэн байна.

Мөн уулзваргүй төмөр зам барих төслийн шаардлагын хүрээнд Англи улсын “Pandrol” компанийн хийж гүйцэтгэх байсан алюминотермитийн гагнуурын ажлыг цар тахлын улмаас монгол инженер техникийн ажилчид онлайнгаар сургалт авч амжилттай гүйцэтгэжээ. Дээр дурдсан бэрхшээл бүрийг амжилттайгаар давснаас гадна тулгарсан бэрхшээлээ ийнхүү боломж болгосноор “Монгол инженерүүдийн гараар бүтсэн анхны төмөр зам”-ыг бүтээсэн ажээ.

# Инновац шингэсэн их бүтээн байгуулалт



Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь монгол инженерүүдийн ур ухаан, монгол залуучуудын хүч хөдөлмөр, монгол менежментийн үр дүнд бий болсон гэдгээрээ онцлог.

**Т**ус цогцолбор төслийн хүрээнд монголчууд анх удаа бүс нутгийн хэмжээний мега төсөл дээр бие даан ажиллаж, олон улсын стандартад нийцсэн бүтээн байгуулалтыг амжилттай хэрэгжүүллээ. Түүнчлэн төслийн хүрээнд хэд хэдэн шинэ инновац нэвтрүүлж, олон улсын туршлагаудыг эх орондоо нутагшуулсан нь чухал олз, оюуны том өв болсон гэдгийг холбогдох алба хаагчид онцолж байлаа.



“Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн Суурь бүтцийн газрын дарга

## Ц.Түвшинбаяр

Тавантолгой-

Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь I зэрэглэлийн стандартыг хангасан Монголын анхны төмөр зам. Түүнчлэн уулзваргүй зам төмөртэй хийгдсэн гэдгээрээ онцлог. 230 гаруй км-ийн турш нэг ч залгаасгүй гэсэн үг. Мөн одоо ашиглагдаж байгаа бусад төмөр замын хоёр талд тэнцүүлэгч зам төмөр гэж бий. Харин Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн зам төмрийн гүйлтээ өөрөө тохируулах боломжтой хийгдсэн. Илүү ухаалаг байдлаар шийдсэн нь энэ.

## Цогцолбор төслийг зургаан багц ажлын хүрээнд гүйцэтгэв

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийг

- Дээд, доод бүтцийн барилга угсралт
- Дохиолол холбоо
- Барилга угсралт
- Эрчим хүч
- Хөдлөх бүрэлдэхүүн

• Хөдлөх бүрэлдэхүүний засварын тоног төхөөрөмж зэрэг зургаан багц ажлын хүрээнд гүйцэтгэжээ. Эдгээр багц ажлын хүрээнд хийгдсэн зарим онцлог бүтээн байгуулалтаас танилцуулъя.



## “Ийм урт, олон төрлийн гүүр өмнө нь барьж байгаагүй”

Төслийн хүрээнд 16 ширхэг гүүр, 34 дугуй хоолой, 109 дөрвөлжин хоолой, мал, амьтны 12 гарц бий болгосон бөгөөд цөөнгүй шуудуу, ус зайлуулах хоолой, хамгаалалтын чулуун бэхэлгээ хийсэн байна.

Эдгээр нь доод бүтцийн ажилд хамаарах бөгөөд өмнө нь Монголд хийж байгаагүй хэд хэдэн инновац шингээсэн гэдгээрээ давуу талтай.

Энэ талаар Ц.Түвшинбаяр “Төслийн хүрээнд 430 метрийн урттай гүүр барьсан. Энэ нь Монголд байгаа хамгийн урт гүүр юм. Үүнээс гадна

долоон дам нууруут гүүр барьж, байгуулсан. Тэдгээр гүүрний зураг төслөөр Тавантолгой-Зүүнбаян, Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн төмөр замын гүүрүүдийг барьж байна. Төмөр замын гүүрийг ийм урт, олон төрлөөр нь барьж байсан түүх байдаггүй” гэсэн юм.



## Дээд бүтцийн ажлыг дотоодын компани гүйцэтгэв

Төмөр замын төслийн туслан гүйцэтгэгчээр дотоодын 600 орчим аж ахуйн нэгж, 2000 гаруй техник, машин механизм, 5000 гаруй инженер, техникийнхэн хамтарчээ. Гаднын компаниар хийлгэхээр төлөвлөж байсан хэд хэдэн ажил цар тахлын улмаас царцанги байдалд орсон ч тэдгээрийг дотоодын аж ахуйн нэгжүүд амжилттай “нугалсан” байна. Тухайлбал, дээд бүтцийн ажлыг “Инкон” ХХК хариуцсан юм.



“Инкон” ХХК Угсралт хариуцсан хэлтсийн захирал **П.Мөнхсайхан**

2020 оны хоёрдугаар сард төмөр замын

дээд бүтэц угсрах төслөө танилцуулаад, бэлтгэл ажилдаа орсон. Мөн оны зургаадугаар сараас үндсэн угсралт талбай дээр хийгдсэн. Төмөр замын дээд бүтцийн угсралтыг нүсэр

байдлаар шийдээгүй. Гар аргаар, газар дээр нь угсралтаа хийсэн. Өмнийн цэнхэр говьд, галт тэрэг огт очоогүй газар төмөр зам барина гэдэг томоохон бүтээн байгуулалт юм.

## Монголд анх удаа 5Т систем суурилуулсан байна

Дээрх багц ажлын хүрээнд хэрэгжсэн томоохон бүтээн байгуулалтын нэг нь дохиолол холбооны систем юм. Дохиолол холбооны нэгдсэн удирдлагын тусламжтайгаар нэгдсэн удирдлагын төвөөс бүх зөрлөгүүдийг удирдах боломжтой болжээ. Мөн дохиолол холбооны системд 5Т хажуугийн илрүүлэх систем суурилуулсан байна.



“Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн Дохиолол холбоо, эрчим хүчний хэлтсийн дарга **Д.Батнасан**

Дохиолол холбооны системийн хүрээнд бид Монгол Улсад анх удаа хөдлөх бүрэлдэхүүний эд ангийг оношлох систем буюу 5Т системийг суурилуулсан. Одоо тохируулгын ажил хийгдэж байгаа. Тус систем нь вагоны дугаарыг таних бөгөөд хос дугуйн халалт зэргийг хэмжих боломжтой. Үндсэн эд анги илрүүлэх системтэй төдийгүй ачааны тэнцвэрийг автоматаар хэмжинэ. 5Т системээс гадна галт тэрэгний хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах диспетчерийн төвлөрүүлэлтийн нэгдсэн системийг нэвтрүүлсэн. Ингэснээр нэг цэгээс бүх өртөө зөрлөгүүдээ хянаж, удирдах боломжтой.



## 55 ширхэг барилга, байгууламж цогцлоожээ

Багц ажлын хүрээнд 26,500 м<sup>2</sup> талбай бүхий 55 ширхэг барилга байгууламжийг барьж, захиалагчид хүлээлгэн өгөх юм байна.

**Төмөр замын дагуу хоёр өртөө, зургаан зөрлөгийн технологийн болон иргэний барилга байгууламжууд, оффис, ажилчдын орон сууц, түлшний агуулах зэрэг барилгууд нь орчин үеийн интерьер дизайнтай аж.**

Түүнчлэн барилгын гадна фасад нь говийн элс шороон шуурганд өнгө үзэмжээ алдахгүй, тусгай хийцлэлээр Монголд анх удаа угсарсан гэдгээрээ давуу талтай.

## Найдвартай цахилгааны эх үүсвэрээр хангагдсан

Зургаан багц ажлын хүрээнд Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг найдвартай тэжээлийн эх үүсвэрээр 100 хувь хангасан байна. Төслийн хүрээнд гурван том эрчим хүчний дэд станц барьсан бөгөөд 300 гаруй км хос хэлхээт агаарын шугам татжээ.



“Бодь интернэшнл” ХХК-ийн Дохиолол холбоо, эрчим хүч хариуцсан хэлтсийн захирал  
**Т.Бат-Амгалан**

*Тавантолгой дэд станцаас хос хэлхээгээр 35 кВт-ын шугам татаж байгаа. Түүнчлэн Зэрэглээ, Манхан, Гашуунсухайт гэх гурван том дэд станц барьсан. Гурван дэд станцаас давхардсан тоогоор 20 цэгийн байршил дээр эрчим хүчний хангамж байгуулж байна. Бүх байгууламжийг эрчим хүчээр хангахын тулд 300 гаруй км хос хэлхээт агаарын шугам татсан. Бид эрчим хүчний бүх*

*өртөө зөрлөг дээр үндсэн дизель хөдөлгүүр тавьж өгсөн. Энэ нь эрчим хүч тасарсан үед бүх өртөө зөрлөгийг эрчим хүчээр хангах үүрэгтэй.*

## Хөдлөх бүрэлдэхүүний чанарыг хангана

Төмөр замын цогцолбор төслийн тав, зургаадугаар багц ажлын хүрээнд 16 зүтгүүр, 812 вагон хүлээлгэж өгөх юм байна. Ингэхдээ ОХУ-ын “Тихвиний Вагоны” үйлдвэрийн орчин үеийн инновац шийдлээр насжилт болон засвар хоорондын хугацааг уртасгасан, нэг гол дээрх даац нь 25 тонн бүхий хагас вагон, тавцант вагон, битүү вагонуудыг ашиглах юм байна. Түүнчлэн 9400 метр квадрат бүхий талбайтай зүтгүүр, вагонд бүх төрлийн засварыг гүйцэтгэх чадалтай хамгийн орчин үеийн 543 ширхэг тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон орчин үеийн хөдлөх бүрэлдэхүүний засварын төвийг цогцлоохоор төлөвлөжээ.





**Б.Болор-Эрдэнэ:**

# Ачаатай үед 80 км/цаг, ачаагүй үедээ 100 км/цаг хурдтай явах боломжтой

“Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн ерөнхий инженер Б.Болор-Эрдэнэтэй ярилцлаа.

**Барилга угсралтын ажил талбайд хэзээ эхэлж, өнөөдөр энэхүү бүтээн байгуулалтыг хүлээлгэн өгч байна вэ?**

“Тавантолгой төмөр зам” ХХК нь 2019 оны арваннэгдүгээр сард “Бодь интернэшнл” ХХК-тай гэрээ байгуулсан. 2020 оны гуравдугаар сарын 1-нд талбайд ажлаа эхлүүлсэн. Энэ үед цар тахлын нөлөө үүссэн байсан. Захиалагч болон ерөнхий

гүйцэтгэгч компани хамтдаа асуудлуудыг шийдвэрлэн, ажлыг тасралтгүй явуулж 2022 оны есдүгээр сард хүлээлгэн өгч байна.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын онцлогийн талаар мэдээлэл өгөхгүй юү?**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн хүрээнд нийт зургаан багц ажлыг хийж гүйцэтгэсэн. Төмөр замын дээд, доод бүтэц, дохиолол холбоо, эрчим хүч, барилга, зүтгүүр вагон, зүтгүүр вагоны засварын тоног төхөөрөмж зэрэг зургаан багц ажлаас

бүрдэж байна. Энэхүү төмөр зам нь нэгдүгээр зэрэглэлийн төмөр зам бөгөөд Австрали, АНУ, Европ, БНХАУ зэрэг олон улсын стандартаас гадна Монголынхоо стандартыг шингээж шинээр бий болгосон онцлогтой.

Доод бүтцийн хувьд стандартын дагуу техникийн шаардлага гаргаж ажилласан. Газар зүйн онцлогоос хамаараад 5.2 км уулын шуудуу, хамгаалалтын чулуун бэхлэгээ, далан хийж өгсөн байгаа. Дээд бүтцийн хувьд уулзваргүй, I зэрэглэлийн зам. Нэвтрүүлэх чадвар илүү хурдан буюу ачаа их явах онцлогийг хангаж өгснөөрөө онцлогтой.



### Уулзваргүй төмөр зам гэж онцлоод байгаа. Онцлог болоод давуу тал нь юу вэ?

I зэрэглэлийн замаар 30 буюу түүнээс дээш сая тонн ачаа тээвэрлэх шаардлагатай учраас уулзваргүй болгож хийж өгдөг. Уулзвартай төмөр замын уулзварт гэмтлийн 60-80 хувь гардаг. Тиймээс засварын ажил их хийх шаардлага гардаг.

### Дохиолол холбооны системд инновац нэвтрүүлсэн гэсэн. Энэ талаар дэлгэрүүлбэл?

Дохиолол холбоонд хажуугийн илрүүлэх систем суурьлуулж өгснөөр вагоны дугуйны халдаг хэсгийг илрүүлнэ. Хос дугуйн гадаргуун геомерт хэмжээсийг тодорхойлж, аюулгүй байдал талаасаа хажуугийн илрүүлэх системийг дохиололд нэвтрүүлж өгсөн байдаг. Бидний хувьд гол тоологч гэж онцлогтой системийг нэвтрүүлсэн. Зам төмөр хэлхээг цахилгаан хэлхээгээр замаа хянадаг байсан бол гол тоологч системээр хянаснаар илүү найдвартай болгож өгснөөрөө онцлогтой.

Уг төмөр замд дээд тал нь хэдэн

### км/цагийн хурдтай явах боломжтой вэ?

“Улаанбаатар төмөр зам” ХНН-ийн одоо ашиглаж буй төмөр зам нь гуравдугаар зэрэглэлийн төмөр зам. Хурд нь 60-80 км/цаг. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь I зэрэглэлийн зам. Ачаа тээвэртэй явах үедээ 80 км/цаг, ачаагүй үедээ 100 км/цаг хурдтай явах боломжтой. Тооцоот хурд нь 200 км/цаг ч ашиглах хурд нь 80-100 км/цаг гэж ойлгож болно. Дээд бүтцэд нэг замаас нөгөө зам руу шилжих, хажуугийн зам руу шилжих суман шилжүүлэг гэж байгууламж байдаг. Монгол Улсад одоо байгаа төмөр замуудад галт тэрэг хажуугийн зам руу 40 км/цагтай ордог бол манай төмөр замд хажуугийн төмөр зам руу 60 км/цагийн хурдтай орох боломжтой.

### Нийт хэдэн зөрлөгтэй вэ?

Зургаан зөрлөгтэй. Зөрлөг хоорондын зай 40-60 км. Хамгийн цаад талын зөрлөг 10 км. Нэвтрүүлэх чадвараа тооцоолж зөрлөгүүдийг хийж өгсөн.

Тавантолгой өртөөнөөс Гашуунсухайт боомт хүртэл хэдий

### хугацаанд явах вэ?

Нийт аяллын хугацааг дөрвөн цаг гэж тооцоолсон. Хилийн төмөр зам ашиглалтад орчихвол төмөр замын боомт 24 цагийн үйл ажиллагаатай учир нэвтрүүлэх чадвар их байна. Авто замын боомт ажлын найман цагт ажилладаг.

**Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын захиалагч нь “Тавантолгой төмөр зам” ХХК. Танай компанийн зүгээс гүйцэтгэгчид ямар, ямар шаардлагуудыг тавьж ажиллаж байсан бэ?**

Төслийн гэрээ түлхүүр гардуулах нөхцөлтэйгөөр хийгдсэн. Инженерчлэл, худалдан авалт, барилга угсралтыг ерөнхий гүйцэтгэгчид хариуцуулаад “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн зүгээс захиалагчийн хяналтыг багаараа тавьж ажилласан. Техникийн шаардлагын дагуу чанарын түвшинд хийсэн үү гэдэгт хяналт тавьж, гүйцэтгэлийг баталгаажуулж ажиллалаа.

**Ерөнхий гүйцэтгэгчид захиалагч “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн**



### **зүгээс ямар дүн тавих вэ. 100 хувь монголчууд өөрсдөө тавьсан учраас тодруулж асууж байна л даа?**

Зарим багц ажлуудаа гаднын улсуудаар хийлгэхээр төлөвлөж байсан ч цар тахлын улмаас энэ нь боломжгүй болсон. Тиймээс өөрсдөө хийх шаардлага тулгарсан. Гүйцэтгэгч компанийн хувьд инженерүүдээ сургалтад хамруулж, мэдэхгүй чадахгүй зүйлсээ онлайнгаар суралцаж 100 хувь монголчууд энэхүү төмөр замыг бүтээн байгууллаа.

### **“Бодь интернэшнл” ХХК-иар гүйцэтгүүлсэн зургаан багц ажлын аль аль багцыг гаднын улсын компаниар хийлгэх гэж байсан юм бэ?**

Дохиолол холбоо болон гүүрийг гаднын байгууллагаар хийлгэнэ гэж харж байсан.

### **Энэхүү төмөр замын насжилтыг хэдэн жилээр тооцож байна вэ?**

Ер нь төмөр замын насжилтыг 100 жилээр тооцдог. Төмөр замын дээд бүтэц болох бетонон дэр 40-60 жилийн насжилттай. Хийц бүрт

насжилтыг тогтоож, явцын дунд их засвар хийж, шинэчилж явахаар төлөвлөдөг. Зүтгүүр вагон, дохиолол холбоо, байгууламжууд өөр, өөрийн гэсэн онцлог насжилттай.

### **Вагоны хөдлөх бүрэлдэхүүнийг “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН хариуцах уу. Аль эсвэл танай компани өөрсдөө хариуцах уу?**

Ашиглалтыг нь хариуцаж ажиллахаар тусгай зөвшөөрлүүдээ авсан. Хүний нөөцөө бүрдүүлж байна. Бүх бичиг баримт бэлэн болсон. “Тавантолгой төмөр зам” ХХК зүтгүүр вагон, зам, дохиолол холбоо, барилгын арчлалт засварыг хариуцан ажиллана.

### **Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад нийт хэдэн хүн ажилласан бэ. Энэ төмөр замд ирээдүйд хэдэн ажлын байр бий болох вэ?**

Барилга угсралтын үед 4000-5000 орчим хүн ажиллаж байсан. Ачаа тээвэрлэлтийн үед 600-800 хүн ажиллана гэж төлөвлөж байгаа. Ирээдүйд хөдөлгөөнтэй холбоотойгоор 1200 тогтмол ажлын

байр бий болно гэж харж байна. Цаашилбал, үүнийг дагасан 800 ажлын байр нэмэгдэнэ гэж харж байгаа. Тиймээс 2000 орчим ажлын байр нэмэгдэнэ гэсэн тооцоо бий.

### **Монгол инженерүүд төмөр зам барьж чаддаг гэдгийг харууллаа. Тэгвэл цаашид Богдхан болон Хангийн төмөр замуудыг монгол инженерүүд 100 хувь өөрсдөө барих боломжтой юу?**

Газар зүйн онцлог, геоморфологийн тогтцоос хамаараад хүнд, хөнгөн, хэвийн нөхцөл нь тодорхойлогдоно. Жишээлбэл, Богдхан төмөр зам хүнд нөхцөлтэй төмөр зам. 14.6 км туннел баригдах учраас гаднаас зөвлөх инженерүүд орж ирж ажиллах нь зүй ёсны хэрэг.

### **Таны сая хэлснээр Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь хүнд, хөнгөн, хэвийн гэсэн нөхцөлийн ангиллын алинд нь багтах вэ?**

Говийн нөхцөлд баригдсан, хэвийн нөхцөлтэй төмөр зам гэж ойлгож болно.

### **Одоогоор нийт хэдэн вагон, чингэлэг, зүтгүүр байна вэ?**

Манай компанийн хувьд 16 зүтгүүр, 800 вагоноор тээвэрлэлтийг гүйцэтгэхээр төлөвлөж байгаа. Ачаа тээвэр ихэссэнээр цаашдаа зүтгүүр вагоны хэрэгцээ шаардлага үүснэ. Одоогийн байдлаар 100 тавцант болон хагас вагон бэлэн байгаа. Орос, Украины дайны нөхцөлөөс үүдэн зүтгүүр вагон авах ажил ирэх жил хүртэл хойшилсон. Бидний хувьд одоо “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН-ээс “Хоёр загал” гээд хоёр зүтгүүр авч, тээврээ жигдрүүлээд явж байгаа. Зүтгүүр орж ирэх хүртэл зүтгүүр түрээсэлж, тээврээ тасралтгүй явуулахаар төлөвлөөд явж байна.



**Б.Эрдэнэбаяр:**

## **Монгол инженерүүд төмөр зам барих хангалттай туршлага, ур чадвартай болсон**

“Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төсөл”-ийн ерөнхий гүйцэтгэгч “Бодь интернэшнл” компанийн төсөл хариуцсан Дэд захирал Б.Эрдэнэбаяртай ярилцлаа.

**“Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төсөл”-ийн хүрээнд дээд, доод бүтцийн барилга угсралт, дохиолол холбоо, барилга угсралт, эрчим хүч, хөдлөх бүрэлдэхүүн, хөдлөх бүрэлдэхүүний засварын тоног төхөөрөмж зэрэг зургаан багц ажлыг хийж гүйцэтгэхдээ олон улсад нэвтрээд буй хамгийн орчин үеийн, хамгийн дэвшилтэт технологиудыг ашигласан гэсэн. Энэ талаар дэлгэрэнгүй мэдээлэл өгөхгүй юу?**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн ТЭЗҮ-ийг Австралийн компани боловсруулсан байдаг. Нэг замтай учраас жилд 30 сая тонн ачааг тээвэрлэх шаардлага үүссэн. Тиймээс энэ зам бол маш бага эвдэрч, маш бага засвар үйлчилгээ шаардах ёстой. Хамгийн бага засвар үйлчилгээний хөдлөх бүрэлдэхүүн байж, жилд 30 сая тонн ачааг зөөвөрлөх шаардлагатай. Тиймээс төмөр замын хувьд хамгийн бага элэгдэхийг тооцоолж, хамгийн бага радиустай, засвар үйлчилгээний арчлалт үйлчилгээнд гардаг уулзвартай байдаг замыг уулзваргүй болгож өгсөн. Дохиолол холбооны байгууламж бол суман шилжүүлгийн механизмууд ямар ч нөхцөлд гацахгүй байх шаардлагыг хангасан тоноглолуудаар тоноглогдсон, хөдлөх бүрэлдэхүүн зүтгүүрийн хувьд бэлэн байдлын коэффициент нь 95 хувь буюу хамгийн их хэмжээнд байх бололцоотой зүтгүүрийг АНУ-аас сонгосон. Вагоны хувьд ОХУ-д

үйлдвэрлэсэн, хамгийн сүүлийн үеийн технологийг шингээсэн, хамгийн бага засвар үйлчилгээ шаарддаг, хамгийн урт хугацаанд ашиглах боломжтой гэдгээрээ онцлог байгаа.

**Төмөр замын төсөл гэхээр бидний хувьд төмөр зам барих л тухай асуудал яриад байдаг. Гэтэл эрчим хүчний хангамж, барилга байгууламжаас эхлээд олон асуудлыг цогцоор нь шийдэх шаардлагатай. Энэхүү төслийн хүрээнд ямар, ямар ажил хийж гүйцэтгэсэн талаараа ярихгүй юу?**

Төмөр зам үндсэн таван хэсгээс бүрддэг. Үүнд төмөр зам, дохиолол холбоо, вагон, зүтгүүр, хөдөлгөөн зохион байгуулалт багтдаг. Үүнээс гадна барилга байгууламж, эрчим хүч, харилцаа холбооны шилэн кабелиуд орно. Энэ бүхэн нь хүний амьдрах таатай нөхцөлийг бүрдүүлэх, дээрээс нь говь нутагт суурьшихаар шинэ залуу үе ирлээ гэхэд шаардлагатай загвар дизайн, тав тухыг хангасан гэж хэлж болно.

**Уулзваргүй зам нь дохиолол холбоо болон системийн хувьд засвар бага шаардагддаг. Цаг хугацаа болон хөрөнгө хүчийн хувьд хэмнэлттэй гээд олон талаараа үр ашигтай гэсэн. Энэ замын онцлогийн талаар хэлэхгүй юу?**

Монгол Улсад төмөр зам байгуулагдсанаас хойш “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН-ийн ашиглаж байгаа тахир тойрох замын хамгийн бага радиус нь 300 метртэй байгаа. Тиймээс жил бүр зам төмрийг

солих зэргээр засвар үйлчилгээ их гардаг. Маш их хүн хүчээр ажил хийдэг онцлогтой. Бидний барьсан төмөр замын хувьд тахир хэсгийн хамгийн бага радиус нь 2500 метр учраас зам төмрийн элэгдэл хамгийн бага. Уулзвартай төмөр замын уулзвар орчим дээр нийт төмөр замын гэмтлийн 80 орчим хувь нь гардаг. Бидний барьсан зам нь уулзваргүй учраас ашиглалтын зардал хамгийн бага гарна. Мөн дээрээс нь төмөр замын арчилгаа үйлчилгээг нь хялбаршуулах, хүний хүч бага гаргаж, зардал багатай байхын тулд камержуулах, сүүлийн үеийн системээр тоноглох, хэвийн үйл ажиллагааг нь онлайн байдлаар хянах энэ процесс нь бүрэн тоноглогдсон. Тиймээс хамгийн бага засвар үйлчилгээ гарч, үүнээс шалтгаалан маш бага зардал гарна. Хэдийгээр төмөр зам барьсан анхны өртөг өндөр байгаа ч урт хугацаандаа илүү өндөр ашигтай байх нь тодорхой.

**И зэрэглэлийн, уулзваргүй, хүнд даацын төмөр замыг олон улсын жишгээр монголчууд өөрсдөө барьж гүйцэтгэж дуусгалаа. Танай хамт олон, монгол инженерүүдийн хувьд дахин ийм төмөр замыг барьж байгуулах боломж бий юү?**

Монгол инженерүүд төмөр замын төсөл дээр ажиллах хангалттай туршлага, ур чадвартай болсон. Тиймээс зүүн босоо, баруун босоо чиглэл, Богдхан төмөр замыг манай компани болон Монгол Улсын туслан гүйцэтгэгч компаниуд барьж чадна гэдэгт итгэлтэй байна.



Монгол Улсын анхны I зэрэглэлийн, уулзваргүй, хүнд даацын Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын нээлт 2022 оны есдүгээр сарын 9-нд Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сумын нутагт боллоо. Энэ үеэр нээлтэд оролцсон зарим зочноос **“Та Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын ач холбогдлыг хэрхэн үнэлж байна вэ”** гэсэн асуултад хариулт авлаа.



## Монголын нүүрс олон улсын нүүрсний зах зээл дээр өрсөлдөнө

Эдийн засаг, хөгжлийн сайд  
**Ч.Хүрэлбаатар**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын ажлыг анх С.Баярын Засгийн газрын үед эхлүүлж байсан. Харамсалтай нь тухайн үед бүтээн байгуулалтын ажлыг зогсоосон юм. Харин 2018 онд У.Хүрэлсүхийн Засгийн газрын үед дахин эхлүүлсэн. Улмаар Л.Оюун-Эрдэнийн тэргүүлсэн Засгийн газрын үед ашиглалтад орж буйд баяртай байна. Энэ зам ашиглалтад орсноор экспорт нэмэгдэнэ. Экспорт нэмэгдсэнээр валютын урсгал ч өснө. Улмаар Монгол Улсын төлбөрийн тэнцэлд эерэг нөлөө үзүүлнэ. Түүнчлэн манай улсын өрсөлдөх чадвар хоёр агуулгаар эрс нэмэгдэнэ. Нэгдүгээрт, экспортын орлого нэмэгдэж, Монгол Улс валютын нөөц сайтай болох боломжтой. Нөгөө талдаа, төмөр зам ашиглалтад орсноор тээвэрлэлтийн зардал 3.8 дахин буурна. Энэ нь Монголын нүүрсийг олон улсын нүүрсний зах зээл дээр өрсөлдөх чадвартай бүтээгдэхүүн болгож хувиргаж байгаа юм. Түүнчлэн байгаль орчинд ч эерэг нөлөө үзүүлнэ. Эдгээрээс гадна, экспорт нэмэгдсэнээр манай улсын ДНБ өснө. Энэ нь валютын ханшид нөлөөлөх боломжтой. Мөн эдийн засаг өсөж байгаа учир манай зээлжих зэрэглэлийн үнэлгээ өөрчлөгдөнө. Банк болон бусад эдийн засгийн бүх салбарт нөлөө үзүүлэх чухал бүтээн байгуулалт юм.



## Олон жил үргэлжилсэн маргаанд цэг тавилаа

Зам, тээврийн хөгжлийн сайд  
**С.Бямбацогт**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь Монгол Улсын хөгжил дэвшилд маш том хувь нэмэр оруулна. Богино хугацаандаа төсвийн орлогыг нэмэгдүүлэх ач холбогдолтой бол нөгөө талдаа энэ замаар экспортын ачаа барааг тээвэрлэх боломж бүрдэнэ. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орсноор жилд 30-50 сая тонноор нүүрс тээвэрлэх тооцоолол бий. Би Монгол Улсын Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын ажлыг аваад удаагүй байна. Ажилтайгаа танилцаад, тодорхой асуудлуудыг эхнээс шийдэж байгаа. Саяхан ОХУ-ын Владивосток хотод очиж, Дорнын эдийн засгийн чуулга уулзалтад оролцлоо. Мөн үеэр ОХУ-ын удирдлагуудтай уулзаж, Монгол Улсын Засгийн газраас хэрэгжүүлж байгаа бодлого болон боомтын сэргэлтийг эрчимжүүлэх асуудлыг ярилцсан. Шинэ сэргэлийн бодлогын хүрээнд Боомтын ажлыг эрчимжүүлэхээр төмөр замын бүтээн байгуулалтыг нэмэгдүүлэхээр ажиллаж байна. Ойрын дунд хугацаанд зам тээврийг хоёр дахин нэмэгдүүлэх бодлого барьж ажиллана. Ингэхдээ зүүн босоо, баруун босоо чиглэлд болон Богдхан, Ханги-Мандалын төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимтэй хэрэгжүүлнэ. Ямартай ч, Тавантолгой-Гашуунсухайтын чиглэлийн төмөр зам нээлтээ хийж улстөрчдийн 14 жилийн маргаанд өнөөдөр цэг тавигдаж буйд баяртай байна.

# Шинэ төмөр замын талаар хэн юу хэлэв?



## Эдийн засагт томоохон дэвшил гарна

Ерөнхийлөгчийн Тамгын газрын дарга  
**Я.Содбаатар**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орсноор Монголын хамгийн том экспортын бүтээгдэхүүн болох нүүрсний экспорт хоёр дахин нэмэгдэх тооцоо байгаа. Түүнчлэн ачаа тээврийн зардал дөрөв дахин буурна. Экспорт нэмэгдэхийн хэрээр нүүрсний гарц ч нэмэгдэнэ. БНХАУ-ын Гадаад хэргийн сайдыг манай улсад айлчлах үеэр бид хоёр улсын нүүрсний тогтвортой гэрээний асуудлыг хөндөж тавьсан. Хятадын талаас энэ асуудлыг нааштай хүлээж авсан. Мөн Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллагын хуралд оролцоно. Энэ үеэр БНХАУ болон ОХУ-ын удирдлагуудтай гурван талт уулзалт хийнэ. Улмаар эдийн засгийн хамтын ажиллагааны чухал асуудал хөндөх бөгөөд түүний нэг нь энэ экспортын асуудал байна. Цаашдаа хилийн холболтын цэгийг болон бусад ажлыг дуусгаснаар жилд 50 сая тонн нүүрс гаргах боломжтой болно. Энэ бол Монголын эдийн засагт томоохон дэвшил болно.



## Төмөр зам тавигдсанаар валютын ханшид эргээр нөлөөлнө

УИХ-ын Эдийн засгийн байнгын хорооны дарга

**Ц.Цэрэнпунцаг**

Монгол Улсын экспортын нийт бүтээгдэхүүний 93 хувь нь уул уурхайн бүтээгдэхүүн. Уул уурхайн бүтээгдэхүүний гуравны нэгийг нүүрс эзэлж байна. Нүүрсээ үйлдвэрлэж чадаад байгаа ч тээвэрлэлт нь шийдэгдэхгүй байсан. Энэ төмөр зам бол өнөөдрийн тээвэрлэлтийнх нь асуудлыг шийдчихлээ. Нүүрс бол Монгол Улсын валют олдог гол салбар. Сая нээлтэд хэлснээр Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн 233.6 км төмөр зам тавигдсанаар нүүрсний экспорт 2.5 дахин нэмэгдэнэ гэж байна. Үүнээс шалтгаалан долларын ханшны хатуурал, төгрөгийн ханшны сулрал зэрэг олон асуудал энэхүү төмөр зам тавигдсанаар шийдэгдэх юм шиг байна.



## Жил бүхэн 30-40 сая тонн нүүрс экспортод гаргана

Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд  
**Ж.Ганбаатар**

Энэ төмөр зам Монгол Улсын эдийн засагт эерэг нөлөө үзүүлнэ. Бид жил бүхэн 35-40 сая тонн нүүрс гаргана гэж төлөвлөдөг ч энэ төлөвлөгөөндөө нэг л жил хүрч байсан. Харин төмөр зам ашиглалтад орсноор тэр хэмжээний нүүрсийг экспортлох боломж бүрдэнэ гэж харж байна. Цаашид ЗТХЯ, УУХҮЯ энэ тал дээр бодлого гаргаж ажиллана. Түүнчлэн төмөр зам ашиглалтад орсноор тээвэрлэлтийн зардал 4-5 дахин буурна. Байгаль орчинд ч эерэг нөлөөтэй. Тиймээс одоо солбилцлын цэгээ хурдан барьж дуусгаад, төмөр замаас төмөр зам руу шууд дамждаг болох нь зүй.



## Өөрчлөлт, ахиц, шинэчлэлийг авч ирэх зам

Өмнөговь аймгийн ИТХ-ын дарга  
**Б.Бадраа**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орсноор энэ бүс нутагт тоосжилт багасч, экологийн таатай орчныг бүрдүүлэх нөхцөл бүрдлээ. Автомашинаар ачаа тээвэр хийхэд хэдий хэмжээний тээвэр хийх вэ. Гэтэл төмөр замаар байгальд ээлтэйгээр энэ их ачааг тээвэрлэх боломж байна. Энэ нь Монгол орны болон тухайн бүс нутгийн эдийн засагт маш чухал ач холбогдолтой. Тавантолгойн уурхайн экспорт нэмэгдсэнээр орчин сайжирна, төмөр замаа дагаад маш их ажлын байр нэмэгдэнэ. Иргэдийн орлого олох боломж нээгдэнэ. Энэ бүтээн байгуулалт бол Монгол Улсын эдийн засаг болоод тухайн бүс нутагт өөрчлөлт, ахиц, шинэчлэлийг авчирсан сайхан үйл явдал гэж харж байна. Төмөр зам дагасан 2000 ажлын байр бий болно гэсэн багцаа тоо бий. 2000 хүн ажлын байр бий болсноор эдгээр хүмүүст үйлчлэх үйлчилгээний байгууллагууд, эрүүл мэнд, боловсролын чиглэлд шинээр олон ажлын байр бий болно. Шинээр сургууль, цэцэрлэг байгуулагдаж төрийн албаны байгууллагуудын хэмжээ өргөжнө. Өнөөдөр тоо хэлэх боломжгүй ч ажлын байр 2000 байтугай бий болно. Энэ бүтээн байгуулалт нутаг орон, байгаль, малчид, ан амьтад аль алинд нь ээлтэй бүтээн байгуулалт болсон.



## Хамгийн ухаалаг, саадгүй тээвэр бол төмөр замын тээвэр

УИХ-ын Үйлдвэржилтийн байнгын хорооны дарга

**Т.Энхтүвшин**

Хамгийн ухаалаг тээвэр бол төмөр зам. Нэгдүгээрт, тоосжилтгүй учир байгаль орчинд ээлтэй. 24 цагийн турш тээвэрлэлт үргэлжилдэг. Нэг цуваанд 50 вагон байлаа гэхэд туслах, машинист хоёр байхад л хангалттай тээврээ явуулах боломжтой. Энэ нь юу гэсэн үг вэ гэхээр манай гадагшаа гарах нүүрсний экспорт сайжирна л гэсэн үг. Хоёрдугаарт, цар тахал, малын болон хүний гоц халдварт өвчлөл их байгаа энэ үед хамгийн ухаалаг, саадгүй тээвэр бол төмөр замын тээвэр юм. Төмөр зам бол 100 жилийн насжилттай гэж явдаг, тасралтгүй үргэлжлэх тээвэр. Тийм учраас тээвэрлэснийхээ хэрээр Монгол Улсын эдийн засаг энэ хэмжээгээрээ өсөн нэмэгдэнэ. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн 233.6 км төмөр замаар жилд 50 сая тонн нүүрс тээвэрлэнэ гэсэн тооцоо гарч байгаа юм байна. Үүнийг хэрвээ гаргаж чадвал Монгол Улсын эдийн засагт маш том хувь нэмэр оруулах байх гэж харж байна.



## Төмөр замын ашгийг монгол хүн бүр хүртэнэ

Ерөнхийлөгчийн Эдийн засгийн бодлогын зөвлөх

**Б.Даваадалай**

Энэ зам ашиглалтад орсноор нэг тонн ачааны тээврийн зардал дөрөв дахин буурч байгаа. Алдагдсан боломжийн өртөг гэдгийг хүмүүс янз, янзаар тооцох байх. Ямартай ч тээврийн зардал тонн тутамд 20-30 ам.доллаар буурна. Нөгөө талдаа, экспортыг хоёр дахин нэмнэ. Улмаар эдийн засгийн өсөлтийг гурван тэрбум ам.доллаар нэмэгдүүлнэ гэсэн тооцоотой байгаа. Түүнчлэн “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн борлуулалт, үр ашиг нэмэгдэнэ. Тэгэхээр 1072 хувьцаа эзэмшдэг монгол хүн бүр эндээс ашиг хүртэх боломжтой гэсэн үг. Мөн төсвийн орлого ч нэмэгдэнэ.



## Цөөн хүчээр их тээвэр хийх боломжтой боллоо

Өмнөговь аймгийн Засаг дарга

**Р.Сэддорж**

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орсноор тээвэр, логистикийн ажил илүү эмх цэгцтэй, экологид ээлтэй болно. Байгаль орчны тоос шороо багасаж, цөөн хүчээр их тээврийг хийх боломжтой болж байгаад манай нутгийн ард иргэд баяртай байгаа. Энэ төмөр зам нь Өмнөговь аймгийн Цогтцэций, Баян-Овоо, Ханбогд сумдын нутгийг хамарна. Энэ төмөр замыг бүтээн босгоход манай аймаг түгээмэл тархацтай ашигт малтмал болон худаг усаа ашиглуулсан. Түүнчлэн малчид, ард иргэд нүүдэл суудлаа зохицуулах зэргээр дэмжиж, хамтарч ажиллалаа. Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам барих ажлыг аймгийн малчид анхнаас нь дэмжиж, талархан хүлээж авсан. Улсын эдийн засагт эерэг нөлөө үзүүлэх төмөр зам тул мал ахуйгаа алс бэлчээх зэрэг нь хүндрэл үүсгэхгүй. Түүнчлэн энд цөөнгүй ажлын байр бий болно.



## Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд төмөр зам бий боллоо

УИХ-ын гишүүн

**Б.Дэлгэрсайхан**

Монголчууд анх удаа өөрсдийн ажиллах хүч, өөрсдийн мөнгөөр төмөр зам тавилаа. Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд энэ том бүтээн байгуулалтын ажил амжилттай хэрэгжлээ гэж харж байна. “Бодь интернэшнл” ХХК төслийн ерөнхий гүйцэтгэгчээр ажилласан байна. Тус компанийн Төлөөлөн удирдах зөвлөлийн дарга Д.Баясгалан бол маш ажилсаг хүн. Их хөдөлмөрийн үр дүнд энэ их бүтээн байгуулалтыг амжилттай гүйцэтгэсэн хамт олноор нь би бахархаж байна. Өмнө нь энд олон ирсэн ч ийм хэмжээний бүтээн байгуулалт боссон гэж бодоогүй. Төмөр зам бий болсноор нүүрсний экспорт нэмэгдэж, эдийн засаг тэлж, Монгол түмний амьдрал ахуй дээшлэх боломжтой болно. Дэд бүтцийг дагаж хөгжил ирдэг.





## Монголчуудын гараар бус оюунаар бүтсэн бүтээн байгуулалт

Монгол Улсын Хөдөлмөрийн баатар, гавьяат тээвэрчин, "УБТЗ" ХНН-ийн зөвлөх

**Р.Раш**

Би энэ төмөр замын ач холбогдлыг аугаа томоор харж байна. Монгол Улсын Ерөнхийлөгч У.Хүрэлсүх Ерөнхий сайд байхдаа царцанги байдалд зогссон байсан ажлыг барьж авсан. Харин өнөөдөр энэ их ажлын ард гарлаа. Дэлхийн төмөр замын шинжлэх ухаан, технологийн хамгийн сүүлийн үеийн ололтуудыг энд ашиглаж, бий болгосон байна. Ийнхүү Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам дээр монголчууд өөрсдийгөө нээлээ. Бид юу чаддагаа дэлхийд харуулаа. Ахмад төмөр замчин хүний хувьд би энэ ажлыг нугалсан залуучуудаар бахархаж байна. Энэ зам эдийн засгийн хувьд асар их үр өгөөжтэй. Манайхан нэг тооцоо хийсэн байна. Тавантолгойгоос нэг тонн нүүрсийг төмөр замаар хил оруулж. Энэ хэмжээний нүүрсийг автотээврээр зөөвөрлөхөд 36 орчим ам.доллар болдог юм байна. Харин төмөр замаар есөн ам.долларын өртгөөр тээвэрлэсэн гэнэ. Эндээс харахад, тээврийн зардал дөрөв дахин буурах боломж байна. Тэрийг 30 сая тонноор тооцоход жилд 270 сая ам.долларыг шууд хэмнэнэ гэсэн үг. Түүнчлэн төмөр зам ашиглалтад орсноор манай нүүрс БНХАУ-ын том зах

зээлд хямд үнээр өрсөлдөх боломжтой болно. 1956 оны нэгдүгээр сарын 3-нд Замын-Үүд-Эрээний төмөр замыг мөнгөн хадаасаар хадаж, зандан дэр мод тавьж, тухайн үеийн төрийн тэргүүн Ю.Цэдэнбал дарга, Төмөр замын орлогч дарга н.Дамбадаржаа нар очиж, нээсэн түүхтэй. Үүнээс хойш 66 жилийн дараа бид урд хөрштэйгөө хоёр дахь төмөр замын гарцаа нээлээ. Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлого гарч байх үед Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлд нарийн царигийн төмөр зам тавих санал ч дэвшигдэж байлаа. Ийнхүү 23 хоног хуралдаж, маргалдсаны эцэст өргөн царигаар тавихаар тохирсон юм. Өргөн царигийн төмөр замын давуу тал гэж бий. Хил дээрээс хөдөлсөн галт тэрэг холбох 23 километрийн замаар яваад Зүүнбаянгийн 416 километр замтай холбогдох боломжтой. Ингэснээр суудлын галт тэрэг шууд Улаанбаатар орох боломж бүрдэнэ. Өөрөөр хэлбэл, Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сум Улаанбаатар чиглэлд суудлын галт тэрэг явуулах боломжтой болно гэсэн үг. Ингэснээр аялал жуулчлал хөгжинө. Вагоны цонхоор зээр гөрөөс жирэлзэж байгааг болон өмнийн говийн үзэсгэлэнт газар нутгийг гаднын жуулчид нүд хужирлаж харна. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад Монголын шилдэг залуучууд, сор болсон эрдэмтэд ажилласан. Тэгэхээр энэ бол монголчуудын гараар бус оюунаар бүтсэн бүтээн байгуулалт. Монголчууд хямд төсөр өртгөөр төмөр зам барьж байгааг дэлхий өнөөдөр гайхаж байна.

# МОНГОЛД АНХ УДАА...

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төсөлд олон дэвшилтэт, шинэ, инновацлаг, үр ашиг өндөр техник технологийн шийдлүүдийг Монголд анх удаа нэвтрүүлсэн. Үүнээс заримыг нь танилцуулъя.



## Хамгийн урт, дам нуруут төмөр замын гүүр барив

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийн хэмжээнд нийт 16 гүүр барьсан бөгөөд Монголын хамгийн анхны төмөр замын 430 метр урт дам нуруут гүүр барьж байгуулав.

## 18/1 маркийн суман шилжүүлэг нэвтрүүлэв

Монголд анх удаа 18/1 маркийн хурдны төмөр замд ашиглагддаг суман шилжүүлэг нэвтрүүлсэн. Ингэснээр өртөө, зөрлөгийн хажуугийн замд 60 км/ц хурдтай явж болох нөхцөл бүрдсэн.

## 5T системийг нэвтрүүлэв

Галт тэрэгний аюулгүй байдлын 5T буюу хажуугийн илрүүлэх хяналтын системийг Монголд анх удаа нэвтрүүлсэн.



## ООС/operation control center/ буюу галт тэрэгний хөдөлгөөнийг удирдах, хянах нэгдсэн удирдлагын төвийг бий болгов

Нэгдсэн удирдлагын төвөөс бүх өртөө, зөрлөгийн сум, дохио, замналыг бүрэн хянах, удирдах боломжтой. Мөн галт тэрэгний хөдөлгөөнийг зохицуулах автомат зурмагийн программыг Төмөр замын салбарт анх удаа нэвтрүүлсэн.



## Монгол инженерүүд 100 хувь бие дааж томоохон төслийг хэрэгжүүлэв

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийг дотоодын санхүүжилтээр үндэсний аж ахуйн нэгж, монгол инженерүүдийн хүчээр бүтээн босгосон. 100 хувь монгол менежмент, монгол инженерүүдийн нөр их хөдөлмөр, хамтын ажиллагаагаар энэхүү бүтээн байгуулалт бүтсэн.



## Уулзваргүй төмөр зам хийж гүйцэтгэв

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь дэлгэмэл уртаараа 321.6 км. Үүнээс 261.5 км нь уулзваргүй төмөр зам юм. Европын холбооны стандартын шаардлага хангасан UIC60 маркийн зам төмрийг нийт төмөр замд ашигласан.

Ү Н Д Э С Т Н И Й

# ТОЙМ

Since 2010



Арванхоёр  
жилийн түүх