



МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ТОГТООЛ

2010 оны 06 сарын 24 өдөр

Дугаар 32

Төрийн ордон, Улаанбаатар хот

Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого батлах тухай

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1.1-д заасныг үндэслэн Монгол Улсын Их Хурлаас ТОГТООХ нь:

1. “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-ыг хавсралтаар баталсугай.

2. Дараахь арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэхийг Монгол Улсын Засгийн газар /С.Батболд/-т даалгасугай:

1/ Монгол Улсын экспортын ачааны тээвэрлэлтийг ОХУ болон БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрүүлэхэд тухайн улсын төмөр замын байгууллагаас ижил төрлийн ачааны тээвэрлэлтэд үзүүлж байгаа тээврийн болон вагон ашиглалтын хамгийн доод хөлс, ачаа хүргэх хугацаа, бусад төлбөр, хураамжтай дүйцэх буюу илүү хөнгөлөлттэй нөхцөлийг урт хугацаанд мөрдөхөөр тохиролцож, “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-д тусгагдсан тухайн чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийг барьж байгуулах арга хэмжээ авах;

2/ эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой шинээр барих төмөр замын суурь бүтцийг Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 6.2-т заасны дагуу төрийн өмчид байлгах;

3/ “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-д заасан зорилтыг хэрэгжүүлэх зохион байгуулалтын арга хэмжээ авч, Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөр, жил бүрийн эдийн засаг, нийгмийг хөгжүүлэх үндсэн чиглэлд тусган хэрэгжүүлэх;

4/ Даланзадгад - Таван толгой - Зүүнбаян, Сайншанд- Баруун – Урт -Чойбалсан чиглэлд хийгдэх бүтээн байгуулалтын ажлыг 2010 онд багтаан эхлүүлэх;

5/ энэ тогтоолын 2 дахь заалтын 4 дэх дэд заалтад заасан чиглэлтэй уялдуулан хөндлөн болон баруун босоо чиглэлд тавих төмөр замын замнал /маршрут/-ыг нарийвчлан тодорхойлж Улсын Их Хуралд танилцуулах;

6/ Монгол-Оросын хамтарсан “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн тээврийн хүчин чадал, техник, технологийн түвшинг өмч хамтран эзэмшиж байгаа талын болон бусад улсын эдийн засгийн дэмжлэг, туслалцааг авах замаар хөгжлийн шинэ шатанд гаргах.

3.Энэ тогтоолын хэрэгжилтэд байнгын хяналт тавьж ажиллахыг Эдийн засгийн байнгын хороо /Ц.Баярсайхан/-нд үүрэг болгосугай.

МОНГОЛ УЛСЫН
ИХ ХУРЛЫН ДАРГА

Д.ДЭМБЭРЭЛ

ТӨРӨӨС ТӨМӨР ЗАМЫН ТЭЭВРИЙН ТАЛААР БАРИМТЛАХ БОДЛОГО

Нэг.Нийтлэг үндэслэл

1.1.Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогын зорилго

1.1.1.Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого /цаашид “Бодлого” гэх/-ын зорилго нь төмөр замын тээх, нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэх, ирээдүйд өсөн нэмэгдэх тээвэрлэлтийн эрэлт хэрэгцээг үр дүнтэй, найдвартай хангахад чиглэсэн үр ашигтай үндэсний төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээг өргөжүүлж, улмаар улс орны дамжин өнгөрүүлэх чадавхийг дээшлүүлэн, салбарын эрх зүйн орчин, бүтэц, зохион байгуулалтыг боловсронгуй болгох, ашигт малтмалын томоохон ордуудыг ашиглах, тэдгээрийн бүтээгдэхүүнийг экспортлох болон боловсруулан экспортолж улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийг хурдасгах, ирээдүйн тогтвортой хөгжлийг хангахад оршино.

1.2.Бодлогын хүрээнд шийдвэрлэх зорилт

1.2.1.Бодлогын хүрээнд дараахь зорилтыг шийдвэрлэнэ:

1.2.1.1.төмөр замын сүлжээ, суурь бүтцийг өргөжүүлэх чиглэлийг улсын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн чиг хандлага, улсын батлан хамгаалах болон аюулгүй байдлыг хангах, нийтийн эрх ашиг, хууль ёсны ашиг сонирхлыг хамгаалахтай уялдуулан тогтоох;

1.2.1.2.ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замын тээврийн сүлжээг ашиглан гуравдагч зах зээлд хүрэх худалдаа, тээврийг хөнгөвчилсэн шинэ замнал /маршрут/-ыг бий болгон далайн боомтуудад гарцтай болох;

1.2.1.3.төмөр замын нэвтрүүлэх чадварыг дээшлүүлж, уул уурхайн бүтээгдэхүүн, дамжин өнгөрүүлэх ачаа тээвэр болон экспорт, импортын ачаа эргэлтийг үр дүнтэй хангах тээвэрлэлтийн оновчтой зохион байгуулалт бүхий төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээтэй болох;

1.2.1.4.ашигт малтмалын томоохон ордуудтай төмөр замаар холбогдсон аж үйлдвэрийн цогцолбор байгуулах, ашигт малтмалыг боловсруулж нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх, эдийн засгийн эргэлтийг хангах, экспортыг дэмжих замаар дотоодын нийт бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийг нэмэгдүүлэх;

1.2.1.5.төмөр замын салбарт бүтцийн шинэчлэлт хийж, төмөр замын тээврийн салбарын менежментийг боловсронгуй болгох;

1.2.1.6.Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрүүлэх боломжийг ашиглан төмөр замын сүлжээг өргөжүүлэх чиглэлийг тогтоосны үндсэн дээр Ази-Европыг холбосон өрсөлдөх чадвартай дамжин өнгөрүүлэх тээврийн шинэ замнал /маршрут/ бий болгох;

1.2.1.7.ажлын байр бий болгох, нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийг дэмжих, худалдан авагч улсуудтай олон талт хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх.

Хоёр.Төмөр замын тээвэр, ашигт малтмалын орд

2.1.Төмөр замын суурь бүтцийг өргөжүүлэх, шинээр барих чиглэл болон уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг боловсруулж экспортод гаргах асуудлуудыг харилцан уялдаатай шийдвэрлэнэ.

2.2.Стратегийн ордуудын бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт

2.2.1.төмөр замын дэд бүтцийн шинээр барих чиглэлийг тогтоохдоо стратегийн ач холбогдол бүхий ашигт малтмалын орд, боловсруулах үйлдвэрийн ачаа тээвэрлэлтийн эрэлт хэрэгцээг хангах, ашигт малтмалыг эрэлт ихтэй зах зээлд хүргэх, нэг зах зээлээс хамааралгүй байх нөхцөлийг хангахыг зорих;

2.2.2.стратегийн ач холбогдол бүхий ашигт малтмалын ордуудын төмөр замын суурь бүтцийг барихдаа Монгол Улсад хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа холбогдох хууль тогтоомжид заасан зарчим, шаардлагад нийцүүлсэн байх;

2.2.3.стратегийн ач холбогдол бүхий ашигт малтмалын ордуудаас олборлосон, боловсруулсан бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэх төмөр замын суурь бүтцийг улсын эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой суурь бүтэц гэж үзэх;

2.2.4.ашигт малтмалын гаралтай түүхий эд, түүнээс боловсруулан гаргах бүтээгдэхүүнийг голлон худалдан авагч нь ОХУ, БНХАУ, Ази, Номхон далайн орнууд болон Европын холбоо байх.

2.3.“Сайншанд” аж үйлдвэрийн цогцолбор

2.3.1.Ашигт малтмалын гаралтай түүхий эдийг боловсруулах зорилгоор Дорноговь аймгийн Сайншанд суманд “Сайншанд” аж үйлдвэрийн цогцолбор байгуулна.

2.3.2.“Сайншанд” аж үйлдвэрийн цогцолбор нь ашигт малтмалын ордуудыг эдийн засгийн эргэлтэд оруулах, ашигт малтмалын гаралтай түүхий эдийг боловсруулах замаар нэмүү өртөг шингэсэн, олон улсын зах зээлд өрсөлдөх чадвартай бүтээгдэхүүнийг үйлдвэрлэж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүнийг өсгөн Монгол Улсын эрчимтэй хөгжлийг хангана.

2.4.“Сайншанд” аж үйлдвэрийн цогцолборын хүрээнд дараахь зорилтыг шийдвэрлэнэ:

2.4.1.уул уурхайн гаралтай бүтээгдэхүүнийг гүн боловсруулж, нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх, барилгын материалын, коксын, ган, зэс хайлуулах болон нүүрснээс шингэн түлш гаргах үйлдвэрүүд, дулааны цахилгаан станц бүхий аж үйлдвэрийн цогцолбор байгуулах;

2.4.2.макро эдийн засгийн хэтийн зорилгууд хэрэгжиж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүн өсч, үйлдвэрлэл үлэмж нэмэгдэх;

2.4.3.төмөр зам, авто зам, нисэх онгоцны буудал бүхий тээврийн томоохон зангилаа үүсэх;

2.4.4.хүн амын төвлөрөл үүсч нийгэм, соёлын томоохон төв бий болох.

Гурав. Төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ

3.1.Төмөр замын сүлжээг өргөжүүлэхэд баримтлах хүчин зүйл

3.1.1.эдийн засгийн аюулгүй байдлын шаардлага: төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь бодлогын хэрэгжилт, удирдлага, зохицуулалтын хувьд хараат бус байж, төмөр замын тээврийн өндөр үр ашигтай, алдагдалгүй нэгдсэн системийг бий болгон, эдийн засаг, дотоодын үйлдвэрлэгчдийг түүхий эдийн зах зээлийн үнийн хэлбэлзлээс хамгаалж, бие даан хөгжих үндэсний эрх ашгийг хангасан байх;

3.1.2.ашигт малтмалын ордуудын байршил, ачаа урсгалын чиглэл: төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь үндэсний үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэн, ашигт малтмалын түүхий эд, нэмүү өртөг шингээн боловсруулсан бүтээгдэхүүний экспортыг дэмжиж, олон улсын зах зээлд өрсөлдөх чадварыг хангахад үйлчлэх;

3.1.3.хүн амын суурьшилтын тогтолцоо, хот суурины байршил, ирээдүйн хөгжлийн төлөв, хот төлөвлөлт, авто зам, эрчим хүч, холбоожуулалтын нэгдсэн систем зэрэг дэд бүтцийн онцлог, байгаль орчныг хамгаалах нийтлэг зарчим: төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь дэд бүтцийн бусад байгууламж болон дагалдах хот суурин, жижиг, дунд үйлдвэрийн хөгжлийг дэмжиж, ан амьтны шилжилт хөдөлгөөнийг харгалзахын хамт цөлжилт, агаар, ус, хөрсний бохирдлоос сэргийлэх;

3.1.4.Евро-Азийн бүс нутаг дахь өрсөлдөх чадвар: төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь олон улсын тээвэрлэлтэд идэвхтэй оролцогч болохын хувьд төмөр замын шугамын тээх, нэвтрүүлэх чадварыг дээшлүүлэн, суурь бүтцийг олон тээвэрлэгчид нээлттэй болгож, өрсөлдөөнийг шударгаар зохицуулах тарифын бодлогыг баримтлан, уул уурхайн бүтээгдэхүүн, дамжин өнгөрөх ачааг тээвэрлэлтийн оновчтой зохион байгуулалт, хямд өртгөөр тээвэрлэн зах зээлд хүргэж байх;

3.1.5.бүс нутгийн хөгжлийн хандлага: төмөр замын дотоодын нэгдсэн сүлжээ нь төмөр замыг хөрш болон Ази, Номхон далайн бүс нутгийн улс орнуудын үсрэнгүй хөгжиж байгаа дэд бүтэцтэй харилцан уялдаатай хөгжүүлж, уул уурхай, тээвэр, худалдаа, аялал жуулчлалын чиглэлээр хамтран ажиллах боломжийг хангах;

3.1.6.техник, технологийн шинэчлэл: эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлж олон улсын стандарт, дэвшилтэт техник, технологи, үүний дотор хүнд жинтэй галт тэрэг,

хөдөлгөөний удирдлагын цахим систем зэргийг нэвтрүүлж, тээвэрлэлтийн үйлчилгээг найдвартай болгох.

3.2.Шинээр барих төмөр замын суурь бүтцийн чиглэл, барих үе шат, тэдгээрийн урт

3.2.1.Монгол Улсад ойролцоогоор 5683.5 км төмөр замын суурь бүтцийг дараахь үе шаттайгаар шинээр барина. Үе шат бүрийн эхлэх хугацааг эдийн засаг, нийгмийн хөгжил, хөрөнгө, санхүүгийн эх үүсвэртэй уялдуулан Засгийн газар тухай бүр шийдвэрлэнэ.

3.2.2. Эхний үе шатанд барьж эхлэх (нийт 1100 орчим км):

3.2.2.1. Даланзадгад-Таван толгой – Цагаан суварга – Зүүнбаян - 400 км;

3.2.2.2. Сайншанд – Баруун - Урт - 350 км;

3.2.2.3. Баруун -Урт – Хөөт - 140 км;

3.2.2.4. Хөөт – Чойбалсан - 150 км. **1040**

3.2.3. энэ Бодлогын 3.2.2-т заасан чиглэлд төмөр замын суурь бүтэц барьснаар улсын эдийн засаг, нийгэмд үзүүлэх ач холбогдол:

3.2.3.1.Таван толгойн нүүрсний бүлэг орд, Цагаан суваргын зэсийн орд, Адуунчулуун, Чандгана, Талбулаг, Хөөт зэрэг нүүрс болон зэс, вольфрам, цайр, жоншны зэрэг ашигт малтмалын томоохон ордууд ашиглалтад орсноор экспортод гаргах бүтээгдэхүүний хэмжээ жилд дунджаар 50 орчим сая тонн болохоор байгаа нь төмөр замаар тээвэрлэж байгаа одоогийн нийт ачааны хэмжээнээс 3.5 дахин нэмэгдэх; **2011 онд 18,4 сая тн=64.4 сая тонн**

3.2.3.2.Өмнөговь, Дорноговь, Хэнтий, Сүхбаатар, Дорнод зэрэг аймгийн дэд бүтэц хөгжиж, дэд бүтцийг дагасан хот, суурин газар бий болох, жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхлэх боломж бүрдэн ажлын байр шинээр нэмэгдэж, хүн амын амьжиргааны түвшин дээшилж, амьдрах орчин, нөхцөл сайжирснаар төв рүү чиглэсэн хүн амын нүүдэл саарах;

3.2.3.3.далайд гарцгүй манай улсын гадаад худалдаа, хамтын ажиллагаа өргөжиж, уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг ОХУ-д болон гуравдагч орнуудад ОХУ-ын Алс Дорнодын боомтыг ашиглан экспортлох боломж бүрдэх;

3.2.3.4. зүүн болон говийн бүсүүд төмөр замаар холбогдож, хот, суурин газрууд бий болох.

3.2.4.Хоёр дахь үе шатанд барьж эхлэх (нийт 900 орчим км):

3.2.4.1.Нарийнсухайт – Шивээхүрэн - 45.5 км;

3.2.4.2.Ухаа худаг – Гашуунсухайт - 267 км;

3.2.4.3.Хөөт – Тамсагбулаг – Нөмрөг - 380 км;

3.2.4.4.Хөөт – Бичигт - 200 км.

3.2.5.энэ Бодлогын 3.2.4-т заасан чиглэлд төмөр замын суурь бүтэц барьснаар улсын эдийн засаг, нийгэмд үзүүлэх ач холбогдол:

3.2.5.1.Өмнөговь аймагт дэд бүтэц хөгжиж, томоохон үйлдвэр бий болох таатай нөхцөл бүрдэн, хүн ам суурьшсан газар үүсч, жижиг, дунд үйлдвэрлэл хөгжин ажлын байр шинээр нэмэгдэж хүн амын амьжиргааны түвшин, амьдрах орчин-сайжрах;

3.2.5.2.төмөр замын хилийн боомт шинээр нээгдэх;

3.2.5.3.Монгол Улс, БНХАУ-ын төмөр замын салбарын хамтын ажиллагаа эрчимжих;

3.2.5.4.Сүхбаатар-Замын-Үүд чиглэлийн гол шугамын тээх, нэвтрүүлэх чадварыг дээшлүүлэх боломж бүрдэх.

3.2.6. Гурав дахь үе шатанд барьж эхлэх (нийт 3600 орчим км):

3.2.6.1.баруун чиглэлийн төмөр замыг ирээдүйд ашиглах ордууд болон байгалийн тогтцыг нь бүс нутгийн хөгжлийн бодлого, хүн амын суурьшилттай уялдуулан авч үзэж нэн даруй төлөвлөх;

3.2.6.2.ирээдүйд баригдах энэ Бодлогын 3.2.2, 3.2.4-т заасан чиглэлээс бусад болон Цагааннуур зэрэг боомтоор дамжсан төмөр замын хөндлөн чиглэл, баруун босоо тэнхлэг нь ашигт малтмалын ордын байршил, хүн амын үйлчилгээний хамрагдах хүрээ, суурин газар, томоохон хотуудын үүсэл, хөгжлийн шаардлагыг анхаарахын хамт улс орны дамжин өнгөрүүлэх чадавхийг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн байх;

3.2.6.3.Таван толгой - Гашуунсухайт, Нарийнсухайт - Шивээхүрэн чиглэлээр экспортод гаргах ачааны хэмжээ, тухайн чиглэлд төмөр зам тавих хугацаа, шаардлага, Таван толгой, Оюу толгойн бүтээн байгуулалтад шаардагдах техник, тоног төхөөрөмж, бараа, материалын нийлүүлэлт зэргийг нарийвчлан судалж авто зам барих асуудлыг шийдвэрлэх;

3.2.6.4. Улаанбаатар-Хархорин чиглэлд төмөр зам барих.

3.3.“Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн шинэчлэл

3.3.1.Монгол-Оросын хамтарсан “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг /цаашид “Нийгэмлэг” гэх/-ийг шинэчлэх хүрээнд дараахь ажил хийгдэнэ:

3.3.1.1.Нийгэмлэгийг үүсгэн байгуулсан эрх зүйн баримт бичгийг зах зээлийн өнөөгийн нөхцөлд нийцүүлэн шинэчлэх;

3.3.1.2.хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлж, техникийн шинэчлэл хийх замаар түүний нэвтрүүлэх хүчин чадлыг сайжруулж, менежментийн орчин үеийн аргуудыг бий болгох.

3.3.2.Нийгэмлэгийн үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох талаар дараахь арга хэмжээг авч хэрэгжүүлнэ:

3.3.2.1.Нийгэмлэгийн эзэмшил газрын үнэлгээ, ашиглах хугацааг шинэчлэх;

3.3.2.2. Нийгэмлэгийн хөрөнгийг дахин үнэлэх;

3.3.2.3.Монголын талын хөрөнгийн эзлэх хувийг нэмэгдүүлэх;

3.3.2.4.Нийгэмлэгийн үйл ажиллагааг Монгол Улсын хууль тогтоомжид бүрэн нийцүүлэх;

3.3.2.5.Нийгэмлэгийг Компанийн тухай хуулийн дагуу хувьцаат компани болгон өөрчлөн зохион байгуулах.

3.3.3.Нийгэмлэгийн тээврийн хүчин чадал, техник, технологийн түвшинг өмч хамтран эзэмшиж байгаа талын болон бусад улсын эдийн засгийн дэмжлэг, туслалцааг авах замаар хөгжлийн шинэ шатанд гаргана.

Дөрөв.Төмөр замын шугамын цариг

4.1.Царигийн сонголт

4.1.1.Царигийн сонголт нь Монгол Улсад хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа холбогдох хууль тогтоомжид нийцсэн байна.

4.1.2.Үндэсний эдийн засгийн аюулгүй байдал, аж ахуйн бүх хэвшлийн болон хүн амын нийгмийн хөгжлийг хангах үүднээс Монгол Улсад шинээр барих төмөр зам нь одоо ашиглагдаж байгаа төмөр замын шугамтай шууд холбогдох буюу огтолцох нөхцөлд түүний царигийн өргөн нь 1520 мм байна. Бүтээгдэхүүн нь экспортод шууд тээвэрлэгдэх ашигт малтмалын ордод боловсруулах үйлдвэрээс хилийн боомт хүрэх чиглэлийн ачаа тээвэрлэлтийн зориулалттай төмөр замын шугамын царигийн өргөнийг Засгийн газар Улсын Их Хуралд танилцуулж шийдвэрлүүлнэ.

4.2. 1520 мм-ийн царигтай төмөр замын шугам барьснаар дараахь ач холбогдолтой байна:

4.2.1.уул уурхайн гаралтай бүтээгдэхүүнийг нэг зах зээлээс хараат бусаар олон улсад нийлүүлэх боломж сайжрах;

4.2.2.экспорт, импорт, дамжин өнгөрүүлэх ачааны урсгалыг ОХУ, түүгээр дамжуулан гуравдагч орон, бүс нутгийн зах зээлд нийлүүлэх тээвэрлэлтийн замнал /маршрут/ нэмэгдэх;

4.2.3.төмөр замын одоогийн шугамын ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээг нэмэгдүүлэх;

4.2.4.“Сайншанд” аж үйлдвэрийн цогцолборыг хөгжүүлэх тээврийн дэд бүтцийн үндэс тавигдах.

Тав.Төмөр замын тээврийн салбарын эрх зүйн зохицуулалт

5.1.Бодлогод заасан зорилгыг хэрэгжүүлж, бодит үр дүнд хүрэхийн тулд түүнийг хэрэгжүүлэх эрх зүйн орчныг бүрдүүлнэ.

5.2.Энэ Бодлогын 5.1-д заасан зорилгоор төмөр замын салбарт дагаж мөрдөж байгаа хууль тогтоомжид нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, шинэчлэн найруулах, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны харилцааг хуульчлах замаар төмөр замын тээврийн салбарын эрх зүйн орчныг сайжруулна.

5.3.Суурь бүтэц эзэмшигч, тээвэрлэгч нь тусдаа хуулийн этгээд байж болох бөгөөд өмчийн олон төрөл, хэлбэрийн тээвэрлэгч бий болох орчин, нөхцөлийг бүрдүүлнэ.

Зургаа. Бодлогын хэрэгжилт, санхүүжилтийн эх үүсвэр

6.1.Бодлогыг хэрэгжүүлэх удирдлага, зохион байгуулалт

6.1.1.Бодлогыг хэрэгжүүлэх ажлыг төмөр замын асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага бодлого, зохицуулалтаар хангана.

6.2.Санхүүжилтийн эх үүсвэр

6.2.1.Төмөр замын хөрөнгө оруулалтыг дараахь эх үүсвэрээс санхүүжүүлнэ:

6.2.1.1.улсын болон орон нутгийн төсөв;

6.2.1.2. дотоод, гадаадын хөрөнгө оруулалт, зээл, тусламж;

6.2.1.3.Улсын Их Хурлаас хуульчлан баталсан бусад эх үүсвэр;

6.2.1.4.хувийн хөрөнгө оруулалт.

6.3.Төмөр замын суурь бүтцийн өмчлөл

6.3.1.Улсын эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой төмөр замын суурь бүтцийг төр өмчилнө.

6.4.Төр болон хувийн хэвшлийн түншлэл

6.4.1.Монгол Улсад хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа холбогдох хуулийн дагуу төмөр замын суурь бүтцийг хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтаар шинээр барьж байгуулах бөгөөд улсын эдийн засаг, нийгэмд онцгой ач холбогдолтой төмөр замын суурь бүтцийг ашиглалтын тодорхой хугацааны дараа төрийн өмчид шилжүүлнэ.

Долоо. Бодлогын хэрэгжилтийн үр дүн

7.1.Бодлогыг хэрэгжүүлснээр дараахь үр дүнд хүрнэ:

7.1.1.төмөр замын дэд бүтцийн хөгжилтэй уялдан хөрш орнуудтай эдийн засгийн тэнцвэртэй харилцааг хөгжүүлэх;

7.1.2.стратегийн ач холбогдол бүхий ашигт малтмалын ордууд эдийн засгийн эргэлтэд орж, ашигт малтмалын гаралтай түүхий эдийг боловсруулах “Сайншанд” аж үйлдвэрийн цогцолбор байгуулагдаж, дотоодын нийт бүтээгдэхүүн өсч, улмаар Монгол Улс эрчимтэй хөгжих нөхцөлийг хангахад чухал үүрэг гүйцэтгэх;

7.1.3.ашигт малтмалын ордууд, аж үйлдвэрийн цогцолбор болон хот суурин газруудыг холбосон дотоодын төмөр замын нэгдсэн сүлжээ бүрдэх;

7.1.4.хөрш орнуудын нутаг дэвсгэрээр дамжин далайд гарах төмөр замын шинэ гарц нэмэгдэн, эрэлт ихтэй гуравдагч орны зах зээлд ашигт малтмал шууд нийлүүлэх боломжтой далайн боомтуудад гарцтай болох;

7.1.5.уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг боловсруулах үйлдвэрийн тээвэрлэлтийн хэрэгцээ, экспорт, импортын ачаа эргэлтийг хангах нөхцөл бүрдэх;

7.1.6.Нийгэмлэгийг шинэчилж, ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замтай холбосон төмөр замын шинэ замнал /маршрут/ нэмэгдэж, экспорт, импортын ачаа эргэлтийн хэмжээ үлэмж өсч, Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрүүлэх тээвэр нэмэгдэх.

---ooOOoo---