

# Population settlement and internal migration of the region along the Mongolia-Russia- China economic corridor

Altanbagana Myagmarsuren<sup>1</sup>, Otgonkhuu Tsedev-Ish<sup>1,\*</sup>,  
Urantamir Gankhuyag<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Division of Social and Economic Geography, Institute of Geography and Geoecology,  
Mongolian Academy of Sciences, Ulaanbaatar, Mongolia*

\*Corresponding author email: [otgonkhuuts@mas.ac.mn](mailto:otgonkhuuts@mas.ac.mn)

Received: 30 April 2024 / Accepted: 04 September 2024 / Published online: 29 November 2024

## ABSTRACT

In Mongolia, country with a small population, a large area, and a lot of agricultural, natural and mineral resources, one of the way to create an appropriate system of population distribution and settlement is the development of local transport infrastructure. Studying how the road and railway corridors planned within the framework of the Mongolia-Russia-China Economic Corridor program affecting the internal migration, distribution and settlement of the population is important for the further development of the corridors. The purpose of this research was to analyze the regional population changes and internal migration indicators along the Mongolian-Russian-Chinese economic corridor. Soum level data from the 2010 and 2020 population censuses were analyzed. 15 aimag centers and 179 soum were considered along the western, central, eastern and northern Mongolian-Russian-Chinese economic corridor. According to the results of the research, in the last 10 years, the population of aimag center and soum centers along the Mongolian-Russian-Chinese economic corridor was increased more than other cities and towns. In other words, if the annual population growth rate was compared with the national average, the population of 5 aimag centers and 26 soum centers of the study region was higher than the national average or had increased mechanically. As of 2020, 60.4 percent of Mongolia's population were live in this region, which is the core area of Mongolia's population. In the future, the study will be expanded and analyzed by comparing the vertical and horizontal axes of the economic corridors and transport infrastructure of Mongolia. It is important to create a population distribution and settlement system by dismantling the social and economic over-concentration in Ulaanbaatar, ensuring the balance of urban and rural development, appropriately deploying the laborforce, and reducing the flow of population migration from rural to urban areas.

**Keywords.** *Population, Migration, Economic corridors and vertical and horizontal axes of transport infrastructure*

# Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хүн амын шилжих хөдөлгөөн ба нутагшилт, суурьшил

Алтанбагана Мягмарсүрэн<sup>1</sup>, Отгонхүү Цэдэв-Иш<sup>1,\*</sup>,  
Урантамир Ганхуяг<sup>1</sup>

*<sup>1</sup>Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбар, Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, Шинжлэх  
Ухааны Академи, Улаанбаатар, Монгол*

*\*Холбоо барих зохиогчийн цахим хаяг: otgonkhuuts@mas.ac.mn*

*Хүлээн авсан: 2024 оны 04 сарын 30 өдөр / Зөвшөөрөгдсөн: 2024 оны 09 сарын 04 өдөр /  
Нийтлэгдсэн: 2024 оны 11 сарын 29 өдөр*

## ХУРААНГУЙ

Хүн ам цөөн, том газар нутагтай, хөдөө аж ахуй, байгалийн болон ашигт малтмалын нөөц ихтэй Монгол Улсын хувьд хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоог бүрдүүлэх нэг арга хэрэгсэл нь орон нутагт тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх асуудал юм. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд төлөвлөсөн авто болон төмөр замын коридорууд нь хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөн, нутагшилт, суурьшилд хэрхэн нөлөөлж буйг судлах нь тухайн коридорын цаашдын хөгжилд чухал ач холбогдолтой. Энэхүү судалгааны ажлын зорилго нь Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хүн амын тооны өөрчлөлт, дотоод шилжих хөдөлгөөний үзүүлэлтүүдэд сумын түвшинд дүн шинжилгээ хийж, зүй тогтлыг илрүүлэхэд оршино. Энэхүү судалгаанд 2010 болон 2020 оны хүн амын тооллогын материалыг ашиглан сумдын түвшинд дүн шинжилгээ хийсэн бөгөөд Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутагт эдийн засгийн баруун, төв, зүүн болон хойд коридорын дагуух 15 хот /нийслэл болон 14 аймгийн төв/, 179 сум, суурин /17 аймгийн 177 сум, нийслэлийн 2 дүүрэг/ хамруулан авч үзсэн. Судалгааны үр дүнгээр сүүлийн 10 жилд Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух хот, суурингуудын хүн амын тоо бусад хот, суурингуудтай харьцуулахад илүүтэй өссөн байна. Өөрөөр хэлбэл судалгааны бүс нутгийн хотуудын хүн амын тоо бүгд өссөн бөгөөд хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувийг улсын дундажтай харьцуулж үзвэл 5 хотод улсын дунджаас өндөр буюу механик өссөн бол суурингуудын хувьд 26 сумын төв механик өссөн байна. 2020 оны байдлаар Монгол Улсын нийт хүн амын 60.4 хувь нь оршин суух тус бүс нутаг нь Монгол Улсын хүн амын голомт нутаг юм. Цаашид тус судалгааг өргөжүүлэн Монгол орны эдийн засгийн коридорууд, тээврийн дэд бүтцийн босоо, хэвтээ тэнхлэгүүдийг харьцуулан дүн шинжилгээ хийх нь Улаанбаатар хотод төвлөрсөн нийгэм, эдийн засгийн хэт төвлөрлийг задлах, хот, хөдөөгийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангах, ажиллах хүчийг зохистой байршуулах, хүн амын шилжих хөдөлгөөний хөдөөгөөс хот

руу чиглэсэн урсгалыг сааруулах зэргээр хүн амын нутагшилт, суурьшлын тогтолцоог бүрдүүлэхэд ач холбогдолтой юм.

*Түлхүүр үгс: Хүн ам, Шилжих хөдөлгөөн, Эдийн засгийн коридор, Тээврийн дэд бүтцийн босоо, Хэвтээ тэнхлэг*

## 1. ОРШИЛ

Хүмүүс нутаг дэвсгэрээр суурьшихдаа хэлбэр, хэмжээ, оршин суугчдын тоо, бүтэц, эдийн засгийн ач холбогдлоороо харилцан адилгүй янз бүрийн системийг үүсгэнэ. Түүнийг ерөнхийд нь суурин гэх ба дотор нь хот, тосгон, ажилчдын суурин гэх мэтээр ялгана. Өөрөөр хэлбэл хүмүүсийн аж төрөн амьдрах зайлшгүй шаардлагыг хангах материаллаг байгууламж бүхий тодорхой хэмжээний нутаг дахь хүн амын суурьшлыг хүн амын нутагшилт гэнэ. Тиймээс хүн амын нутагшилтыг тодорхой хэмжээний нутаг дахь бүх хэлбэрийн суурингуудын нийлбэр гэж үзэж болно. Хүн амын нутагшилт нь хүмүүсийн эрхлэн явуулж байгаа үйлдвэрлэл, аж ахуйн байршил, зам тээвэр, дэд бүтцийн хөгжлөөс шууд хамаардаг [1]. Энэ үүднээс нийгмийн хөгжлийн явцад хүн амын нутагшилтыг хотын болон хөдөөгийн гэсэн хоёр хэлбэрт ангилан авч үздэг. Монгол Улсын хувьд хотын хүн амд нийслэл, аймгийн төв, тосгоны хүн амыг, хөдөөгийн хүн амд сумын төв (аймгийн төвийн сумдыг оруулахгүй) хөдөөд оршин суугаа бүх хүн амыг хамруулах бөгөөд 2022 оны дүнгээр нийт хүн амын 69 хувь нь хотод (Улаанбаатар хотод 47.4%, 21 аймгийн төвд 21.6%), хөдөөд 31 хувь (сумын төвүүдэд 11.5%, хөдөөд 19.5%) амьдран сууж байна [2]. Улаанбаатар хотын хүн амын төвлөрлийн үндсэн шалтгаан нь хүн амын шилжих хөдөлгөөн бөгөөд ажиллаж амьдрах таатай орчинд татагдан, дэд бүтцийн хангамж, мэдээлэл, харилцаа холбооны хөгжил, чанартай боловсрол эзэмших, эрүүл мэндээ хамгаалуулах илүү боломжтой газар хайн хот, суурин

газар руу тэмүүлэх шилжих хөдөлгөөний урсгал буурахгүй хэвээр байна [3]. 1990-2023 оны нийт дүнгээр аймаг, орон нутгаас Улаанбаатар хотод нийтдээ 798.2 мян.хүн шилжин ирсэн нь 2023 оны Улаанбаатар хотын нийт хүн амын 48.6 хувьтай тэнцэж байна. Хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөн, ялангуяа хөдөөгөөс хот руу чиглэсэн урсгалыг сааруулахын тулд орон нутгийн дэд бүтцийг тэр дундаа зам, тээврийн сүлжээг хөгжүүлэх нь чухал ач холбогдолтой юм.

Хүн ам цөөн, том газар нутагтай, хөдөө аж ахуй, байгалийн болон ашигт малтмалын нөөц ихтэй Монгол Улсын хувьд хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоог бүрдүүлэх нэг арга хэрэгсэл нь орон нутагт тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх асуудал юм [4]. Байгалийн асар их баялагтай ОХУ, өндөр хурдацтай хөгжиж байгаа бөгөөд дэлхийд томоохонд тооцогдох эдийн засагтай, хамгийн олон хүн амтай (энэ утгаараа хамгийн том зах зээл) БНХАУ хоёрын дунд орших Монгол орны эдийн засгийн хөгжил хоёр хөрш оронтой харилцах харилцаанаас шалтгаалах тул энэ хоёрыг холбосон коридор (дэд бүтэц) байгуулах асуудал манай улсын хувьд яах аргагүй нэн тэргүүний зорилт юм [5]. Бүс нутгийн түвшинд нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэх тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг, коридор нь тээвэр, ачаа эргэлт, экспорт, импорт, гадаад, дотоод худалдааны үндсэн дэд бүтэц бөгөөд тухайн бүс нутгийн хот, суурин газар, тэдгээрийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг тэтгэх нэг гол дэд бүтэц болно [6]. Түүнчлэн Монгол Улсын хэмжээнд тээврийн дэд бүтцийн босоо

болон хэвтээ чиглэлийн тэнхлэгүүдийг тодорхойлсноор Үндэсний болон бүс нутгийн хөгжлийн орон зайн төлөвлөлт хийх, салбар хоорондын уялдаа холбоог хангах, төрөөс авто болон төмөр замын талаар баримтлах бодлого, хөтөлбөрийг боловсруулах, хэрэгжүүлэхэд суурь нөхцөл болохоос гадна Улаанбаатар хотод төвлөрсөн нийгэм, эдийн засгийн хэт төвлөрлийг задлах, хот, хөдөөгийн хөгжлийн тэнцвэрийг хангах, ажиллах хүчийг зохистой байршуулах, хүн амын шилжих хөдөлгөөний хөдөөгөөс хот руу чиглэсэн урсгалыг сааруулах зэргээр хүн амын нутагшилт, суурьшлын тогтолцоог бүрдүүлэхэд ач холбогдолтой юм.

Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцид нэгдэх, дэд бүтцийн холболт, худалдаа, хөрөнгө оруулалтыг тогтвортой хөгжүүлэх зорилгоор Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрт 2016 онд Монгол, Хятад, Орос улсын төрийн тэргүүн нар гарын үсэг зурсан [7]. Уг коридорын онцлог нь Монголын “Талын зам”, БНХАУ-ын Бүс ба замын санаачилга, ОХУ-ын Транссибирийн газрын гүүр төслүүдийг нэгтгэн зангидаж буйд оршино [8]. Хөтөлбөрийн хүрээнд хэрэгжих нийт 32 төслийн 9 нь тээврийн дэд бүтцийг байгуулахад чиглэсэн бөгөөд тээврийн дэд бүтцийг байгуулах 3 коридорын чиглэлд буюу Монгол орны баруун, төв, зүүн чиглэлээр явах авто тээврийн 3 чиглэл, баруун, хойд, төв, зүүн, далайн эрэг 1, 2 гэсэн төмөр замын тээврийн 6 чиглэл хамаарагдаж байна [4]. Дээрх Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн хүрээнд төлөвлөсөн авто болон төмөр замын коридорууд нь хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөн, нутагшилт, суурьшилд хэрхэн нөлөөлж буйг судлах нь тухайн коридорын цаашдын хөгжилд чухал ач холбогдолтой. Энэ хүрээнд Монгол Улсын хүн амын тооны өсөлтийг бүх сумдын

түвшинд эдийн засгийн бүсүүд болон эдийн засгийн коридоруудаар газарзүйн ялгаатай байдлаар авч үзсэн, ялангуяа Монгол-Орос-Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хүн амын өсөлт, шилжих хөдөлгөөний харилцан хамаарлыг судалсан судалгаа бараг хийгдээгүй байна. Энэхүү судалгааны ажлын зорилго нь Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хүн амын тооны өөрчлөлт, дотоод шилжих хөдөлгөөний үзүүлэлтүүдэд сумын түвшинд дүн шинжилгээ хийж, зүй тогтлыг илрүүлэхэд оршино.

## 2. СУДАЛГААНЫ АРГАЗҮЙ

Тухайн нутаг дэвсгэрт амьдарч буй хэсэг хүмүүсийг хүн ам гэх бөгөөд суурин болон бэлэн хүн амаар тооцдог. Тухайн засаг захиргааны нэгжид 183 хоног буюу 6 сараас дээш хугацаагаар оршин сууж байгаа хүн амыг суурин хүн ам, хүн амын тооллого явуулж буй үед тухайн нутаг дэвсгэрт оршин сууж байгаа нийт хүн амыг (байнга болон түр хугацаагаар амьдарч байгаагаас үл хамааран) бэлэн хүн ам гэх бөгөөд бэлэн хүн амыг хүн ам, орон сууцны тооллогоор 10 жилд нэг удаа тодорхойлно [9]. Ер нь хүн амын тоог үнэн зөв гаргах хамгийн найдвартай арга бол хүн ам, орон сууцны бүх нийтийн тооллого юм [10]. Хүн ам, орон сууцны тооллогоор Монгол улсын нийт хүн амын тоо, өсөлт, нас-хүйсийн бүтэц, шилжих хөдөлгөөн, боловсрол, эрүүл мэнд, ажил эрхлэлт зэрэг хүн ам зүйн бүхий л үзүүлэлтүүдээс гадна хүн амын амьдарч буй орон сууцны сан хөмрөг, хүчин чадал, хийц, ашиглалт, дэд бүтэц, төрөл, нөхцөлийн мэдээллийг нарийвчлан гаргадгаараа хүн амын газарзүйн болон нийгмийн газарзүйн судалгааны үндсэн эх сурвалж болдог. Ер нь хөгжлийн бодлого, хөтөлбөрийг дүгнэх, цаашид тэдгээрийг улам сайжруулах болон хүн амын газарзүйн чиглэлийн судалгаа, шинжилгээний ажилд хүн ам, орон сууцны

тооллогын мэдээлэлд тулгуурлаж байх нь чухал байна [11].

Энэхүү судалгаанд 2010 болон 2020 оны хүн амын тооллогын материалыг ашиглан дүн шинжилгээ хийсэн бөгөөд хүн амын өөрчлөлтийн газарзүйн ялгааг тодорхойлохдоо засаг захиргааны анхан шатны нэгжийн түвшинд (сум, баг) хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувиар (ЖДӨХ) тооцдог. Хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувийг дараах томъёогоор тооцно [12].

$$\text{ЖДӨХ} = \frac{\text{ХА}(t) - \text{ХА}(c)}{X * \text{ХА}(c)} * 100 \quad (1)$$

Энд, ЖДӨХ – Хүн амын жилийн дундаж өсөлтийн хувь

ХА(t) – Тайлант оны хүн амын тоо

ХА(c) – Суурь оны хүн амын тоо

X – Суурь болон тайлант оны хоорондох хугацаа

Хүн амын өөрчлөлтөд шилжих хөдөлгөөний нөлөөллийг тооцохын тулд тухайн сум, орон нутгийн хүн амын ЖДӨХ-ийг Монгол Улсын нийт хүн амын ЖДӨХ-тай харьцуулан дараах байдлаар ангилсан. Үүнд:

- Буурсан (Хүн амын ЖДӨХ < 0 бол хүн амын тоо буурсан)
- Хэвийн өссөн (Хүн амын ЖДӨХ < Улсын хүн амын ЖДӨХ бол хүн амын тоо хэвийн өссөн)
- Механик өссөн (Хүн амын ЖДӨХ > Улсын хүн амын ЖДӨХ бол хүн амын тоо механик өссөн) гэж үзсэн.

Хүн амын тоо өөрчлөгдөх үзэгдэл нь нэг талаас хүн амын нөхөн өсөлт буюу хүн амын ердийн өсөлт, нөгөө талаас хүн амын

механик өсөлтөөс (шилжих хөдөлгөөн) шалтгаална [13]. Хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөний үндсэн үзүүлэлтүүдийг шууд болон шууд бус аргаар тооцдог. Дотоод шилжих хөдөлгөөний талаарх тоон мэдээлэл дутагдалтай үед шууд бус аргаар тооцдог бөгөөд үндсэн хоёр арга бий. Үүнд:

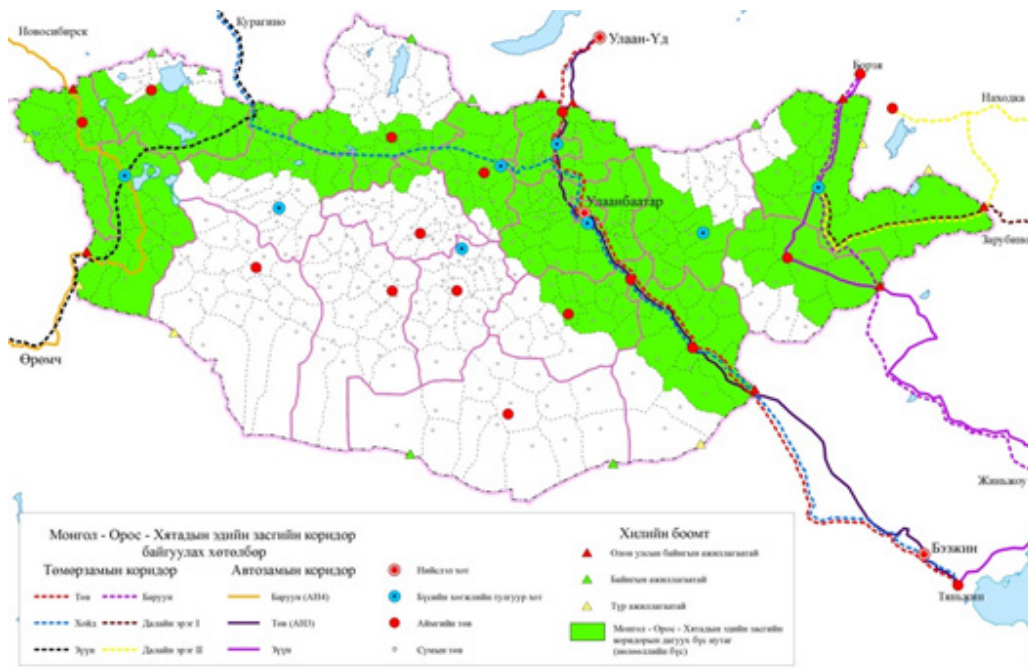
- Хүн ам зүйн тэнцлийн томъёо ашиглах арга
- Хүн амын өсөлтийн түвшинд суурилах арга

Энэхүү судалгаанд мэдээ, материалын олдоц, түвшин, хугацаанаас хамааран хүн амын өсөлтийн түвшинд суурилах аргыг ашиглан Монгол Улсын хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөний цэвэр шилжилтийг тооцсон. Уг аргын зарчим нь цэвэр шилжилтийг тооцохдоо улсын хэмжээний болон тухайн орон нутгийн хүн амын өсөлтийн түвшинд суурилдаг [14].

$$\text{ЦШ}(o-t)_a = \left( \frac{\text{ХА}(t)_a - \text{ХА}(o)_a}{\text{ХА}(o)_a} - \frac{\text{ХА}(t) - \text{ХА}(o)}{\text{ХА}(o)} \right) * \text{ХА}(o)_a \quad (2)$$

Энд, ЦШ(o-t)<sub>a</sub> - o-t хугацаан дахь а орон нутгийн цэвэр шилжилт, ХА(t)<sub>a</sub> – Хугацааны эцэс дэхь а орон нутгийн хүн амын тоо, ХА(o)<sub>a</sub> – Хугацааны эхэн дэхь а орон нутгийн хүн амын тоо, ХАt – Хугацааны эцэс дэхь улсын нийт хүн амын тоо, ХАo – Хугацааны эхэн дэхь улсын нийт хүн амын тоо

Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутагт эдийн засгийн баруун, төв, зүүн болон хойд коридорын дагуух 15 хот /нийслэл болон 14 аймгийн төв/, 179 сум, суурин /17 аймгийн 177 сум, нийслэлийн 2 дүүрэг/ хамруулан авч үзлээ.



Зураг 12. Судалгаанд хамрагдсан бүс нутаг

**Хүснэгт 4. Судалгаанд хамрагдсан бүс нутгийн хот, сум, суурин**

№	Эдийн засгийн коридорууд	Хамрагдах хот /Нийслэл, аймгийн төвүүд/	Хамрагдах сум, суурин /сумын төвүүд/
1	Баруун коридор	2 (Баян-Өлгийн аймгийн Өлгий хот, Ховд аймгийн Ховд хот)	Нийт 3 аймгийн 42 сумын төв /Баян-Өлгийн аймгийн 12, Ховд аймгийн 16, Увс аймгийн 14/
2	Төв коридор	8 (Говьсүмбэр аймгийн Чойр, Дархан-Уул аймгийн Дархан, Дорноговь аймгийн Сайншанд, Дундговь аймгийн Мандалговь, Сэлэнгэ аймгийн Сүхбаатар, Төв аймгийн Зуунмод, Хэнтий аймгийн Чингис, <b>Улаанбаатар</b> )	Нийт 7 аймгийн 74 сумын төв, нийслэлийн 2 дүүрэг /Говьсүмбэр аймгийн 2, Дархан-Уул аймгийн 3, Дорноговь аймгийн 10, Дундговь аймгийн 8, Сэлэнгэ аймгийн 16, Төв аймгийн 25, Хэнтий аймгийн 10/
3	Зүүн коридор	2 (Дорнод аймгийн Чойбалсан, Сүхбаатар аймгийн Баруун-Урт)	Нийт 2 аймгийн 19 сумын төв / Дорнод аймгийн 11, Сүхбаатар аймгийн 8/
4	Хойд коридор	3 (Булган аймгийн Булган, Орхон аймгийн Баян-Өндөр, Хөвсгөл аймгийн Мөрөн)	Нийт 5 аймгийн 42 сумын төв / Архангай аймгийн 2, Булган аймгийн 13, Завхан аймгийн 14, Орхон аймгийн 1, Хөвсгөл аймгийн 12/
5	<b>НИЙТ</b>	<b>15 хот /Нийслэл Улаанбаатар болон 14 аймгийн төв/</b>	<b>179 сум, суурин /17 аймгийн 177 сум, нийслэлийн 2 дүүрэг/</b>

### 3. СУДАЛГААНЫ ҮР ДҮН

#### 3.1. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хүн амын тооны өөрчлөлт

Хүн ам, орон сууцны 2020 оны улсын ээлжит тооллогын дүнгээр Монгол улсын харьяат хүн ам 3 296.8 мянган хүн болсон нь 1918 оноос 5 дахин, 1990 оноос 61.3 хувиар, 2010 оноос хойш жилд дунджаар 2.2 хувиар өссөн байна. Харин Монгол улсын суурин хүн амын тоо 3 197.0 мянган хүн, гадаадад 6, түүнээс дээш сарын хугацаагаар оршин суугаа хүн ам 122.3 мянган хүн байна. Монгол улсын хүн ам 1989-2000 оны хооронд 329.5 мянган хүнээр буюу жилд дунджаар 1.4 хувиар, 2000-2010 оны хооронд 381.2 мянган хүнээр буюу жилд дунджаар 1.5 хувиар, 2010-2020 оны хооронд 542.2 мянган хүнээр буюу жилд дунджаар 2.2 хувиар тус тус өсжээ [15]. Харин судалгааны бүс нутагт нийтдээ 15 хот /нийслэл болон 14 аймгийн төв/ багтах бөгөөд 2020 оныг 2010 онтой харьцуулахад эдгээрийн нийт дүнгээр хүн амын тоо 408.8 мянгаар буюу 26.3 хувиар, жилд дунджаар 2.6 хувиар өссөн байна. Хүн амын ЖДӨХ-ийг улсын дундажтай харьцуулан коридор тус бүрээр авч үзвэл механик өссөн төв коридор (2.8%), баруун коридор (2.3%), байсан бол хэвийн өссөн зүүн коридор (2.0%), хойд коридор (1.6%) тус тус байна. Хүн амын тооны бодит өсөлт буюу мян.хүнээр авч

үзвэл нийт өсөлтийн 88.6 хувь нь буюу 362.4 мянга нь төв коридорт, 5.3 хувь нь буюу 21.7 мянга нь хойд коридорт, 3.2 хувь нь буюу 13.2 мянга нь баруун коридорт, 2.8 хувь нь буюу 11.5 мянга нь зүүн коридорт тус тус ногдож байна. Энэхүү хүн амын тооны өөрчлөлтийг коридор тус бүрийн хотуудаар авч үзвэл нэлээд ялгаатай бөгөөд нийт өсөлтийн 82.2 хувь нь зөвхөн Улаанбаатар хотод ногдож байна. Хүн амын тооны бодит өсөлтөөр Орхон аймгийн төв Эрдэнэт хот 16.1 мян.хүн, Баян-Өлгий аймгийн Өлгий хот 9.2 мян.хүн, Дархан-Уул аймгийн Дархан хот 9 мян.хүнээр тус тус өссөн тэргүүлэх үзүүлэлт болжээ. Хүн амын тооны өөрчлөлтийн хувиар авч үзвэл Сүхбаатар аймгийн Баруун-Урт хот 34.7 хувь, Баян-Өлгий аймгийн Өлгий хот 31.8 хувь, Улаанбаатар хот 29.8 хувиар тус тус тэргүүлсэн байна. Харин хамгийн бага хувиар өссөн нь Булган аймгийн Булган хот 1.4 хувь, Сэлэнгэ аймгийн Сүхбаатар хот 1.8 хувь, Төв аймгийн Зуунмод хот 11.4 хувиар өссөн нь оржээ. Түүнчлэн хүн амын ЖДӨХ-иар авч үзвэл Сүхбаатар аймгийн Баруун-Урт хот 3.5 хувь, Баян-Өлгий аймгийн Өлгий хот 3.2 хувь, Улаанбаатар хот 3 хувь зэрэг нийтдээ 5 хот механик өссөн бол Говьсүмбэр аймгийн Чойр 2.2 хувь, Орхон аймгийн Эрдэнэт хот 1.9 хувь зэрэг нийт 10 хотын хүн ам хэвийн өссөн байна. Харин сүүлийн 10 жилийн дүнгээр хүн амын тоо буурсан хот байхгүй байна.

**Хүснэгт 5.** Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хотын хүн амын тооны өөрчлөлт, хотуудаар, 2010-2020

№	Аймаг нийслэл	Аймгийн төв	Хүн амын тоо, мян. хүн		Өөрчлөлт 2010-2020		
			2010	2020	ЖДӨХ	Хувь	Мян.хүн
Баруун коридор							
1	Баян-Өлгий	Өлгий	29.1	38.3	3.2	31.8	9.2
2	Ховд	Ховд	27.2	31.1	1.4	14.5	3.9
	НИЙТ		56.2	69.4	2.3	23.4	13.2
Төв коридор							

3	Говьсүмбэр	Чойр	10.7	13.1	2.2	22.3	2.4
4	Дархан-Уул	Дархан	77.5	86.5	1.2	11.6	9.0
5	Дорноговь	Сайншанд	21.1	26.6	2.6	25.6	5.4
6	Дундговь	Мандалговь	13.5	16.0	1.8	18.4	2.5
7	Сэлэнгэ	Сүхбаатар	22.1	22.5	0.2	1.8	0.4
8	Төв	Зуунмод	15.3	17.0	1.1	11.3	1.7
9	Хэнтий	Чингис	19.1	24.0	2.6	26.2	5.0
10	Улаанбаатар	Төвийн 7 дүүрэг	1129.3	1465.3	3.0	29.8	336.0
	НИЙТ		1308.7	1671.0	2.8	27.7	362.4
Зүүн коридор							
11	Дорнод	Чойбалсан	41.0	46.7	1.4	13.9	5.7
12	Сүхбаатар	Баруун-Урт	16.7	22.5	3.5	34.7	5.8
	НИЙТ		57.7	69.2	2.0	20.0	11.5
Хойд коридор							
13	Булган	Булган	12.4	12.6	0.1	1.4	0.2
14	Орхон	Эрдэнэт	85.8	101.9	1.9	18.8	16.1
15	Хөвсгөл	Мөрөн	36.1	41.6	1.5	15.1	5.4
	НИЙТ		134.3	156.1	1.6	16.2	21.7
<b>БҮГД</b>			<b>1556.9</b>	<b>1965.7</b>	<b>2.6</b>	<b>26.3</b>	<b>408.8</b>

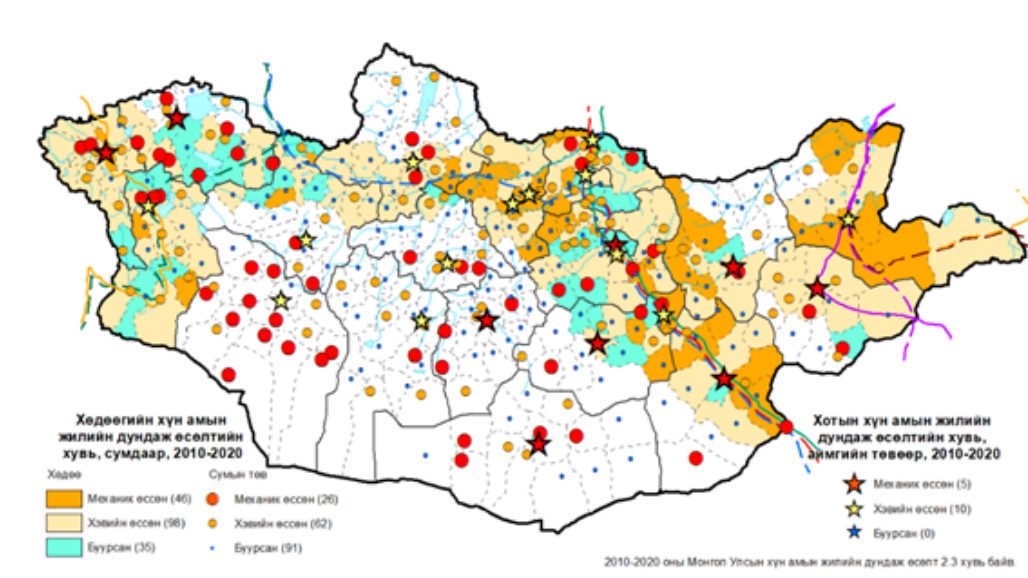
2010-2020 оны хүн амын тооны өөрчлөлтийг ЖДӨХ-иар, сумаар болон сумын төв, хөдөө гэсэн суурьшлын хэлбэрээр дүн шинжилгээ хийсэн бөгөөд сумын нийт дүнгээр авч үзвэл баруун коридорт буурсан 9, хэвийн өссөн 31, механик өссөн 2 сум, төв коридорт буурсан 21, хэвийн өссөн 46, механик өссөн 9 сум, зүүн коридорт буурсан 1, хэвийн өссөн 16, механик өссөн 2 сум, хойд коридорт буурсан 15, хэвийн өссөн

24, механик өссөн 3 сум тус тус байна. Харин суурьшлын хэлбэрээр авч үзвэл нийт эдгээр коридоруудын нийлбэрээр буурсан 91 сумын төв, хэвийн өссөн 62 сумын төв, механик өссөн 26 сумын төв байхад буурсан 40 хөдөө, хэвийн өссөн 96 хөдөө, механик өссөн 43 хөдөө байна. Өөрөөр хэлбэл эдгээр коридорын дагуух бүс нутгийн хэмжээнд сумын төвийн хүн амын тоо буурч, хөдөө нутгийн хүн ам илүү өссөн зүй тогтолтой байна.

**Хүснэгт 6.** Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн сумдын /сумын төв, хөдөө/ хүн амын тооны өөрчлөлт, 2010-2020

№	Эдийн засгийн коридорууд	Сумын төв			Хөдөө		
		Буурсан	Хэвийн өссөн	Механик өссөн	Буурсан	Хэвийн өссөн	Механик өссөн
1	Баруун коридор	12	19	11	12	27	3
2	Төв коридор	39	27	10	21	32	23
3	Зүүн коридор	11	6	2	1	12	6
4	Хойд коридор	29	10	3	6	25	11
5	<b>НИЙТ</b>	<b>91</b>	<b>62</b>	<b>26</b>	<b>40</b>	<b>96</b>	<b>43</b>





**Зураг 13.** Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хот, сум, суурингуудын хүн амын тооны өөрчлөлт, 2010-2020

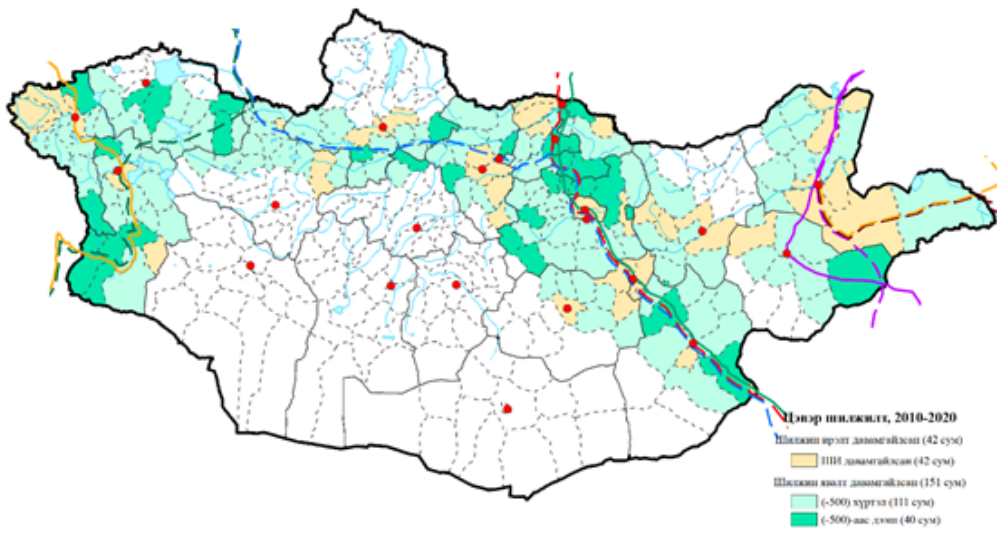
### 3.2. Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн хүн амын шилжих хөдөлгөөн

Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд Монгол Улсын хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөний үндсэн үзүүлэлт цэвэр шилжилтээр сумдын түвшинд дүн шинжилгээ хийж нийт сумдын 17.5 хувь буюу 58 суманд шилжин ирэлт давамгайлсан бол 82.5 хувь буюу 272 суманд шилжин явалт давамгайлжээ. Хүн амын цэвэр шилжилт сөрөг утгатай (500-аас дээш) 75 сум байсан бол 500-аас бага 197 сум байжээ [11]. Харин судалгааны бүс нутгийн хэмжээнд нийт сумдын 21.8 хувь буюу 42 суманд шилжин ирэлт давамгайлсан бол 78.2 хувь буюу

151 суманд шилжин явалт давамгайлжээ. Энэхүү үзүүлэлтийг Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор тус бүрээр авч үзвэл баруун коридорын хувьд нийт сумдын 15.9 хувь буюу 7 суманд, хойд коридорын хувьд 20 хувь буюу 9 суманд, төв коридорын хувьд 21.4 хувь буюу 18 суманд, зүүн коридорын хувьд 38.1 хувь буюу 8 суманд тус тус шилжин ирэлт давамгайлж, үлдсэн сумдад шилжин явалт давамгайлжээ. Харин нийт шилжин ирэлт давамгайлсан сумдын 42.0 хувь нь төв коридорт, 21.4 хувь нь хойд коридорт, 19.1 хувь нь зүүн коридорт, 16.5 хувь нь баруун коридорт тус тус хамаарагдаж байна.

**Хүснэгт 7.** Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн сумдын тоо, хүн амын цэвэр шилжилтийн ангиллаар, 2010-2020

№	Эдийн засгийн коридорууд	Цэвэр шилжилт						Бүгд
		Шилжин явалт давамгайлсан				Шилжин ирэлт давамгайлсан		
		(-500)-аас дээш		(-500)-аас хүртэл		0-ээс дээш		
		Тоо	Хувь	Тоо	Хувь	Тоо	Хувь	
1	Баруун коридор	11	25.0	26	59.1	7	15.9	44
2	Төв коридор	22	26.2	44	52.4	18	21.4	84
3	Зүүн коридор	1	4.8	12	57.1	8	38.1	21
4	Хойд коридор	8	17.8	28	62.2	9	20.0	45
5	<b>НИЙТ</b>	<b>42</b>	<b>21.6</b>	<b>110</b>	<b>56.7</b>	<b>42</b>	<b>21.6</b>	<b>194</b>



**Зураг 14.** Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутгийн сумдын хүн амын цэвэр шилжилт, 2010-2020

**4. ХЭЛЭЛЦҮҮЛЭГ**

Монгол Улс нь хүн амын нутагшилт, суурьшлын хувьд хотын (нийслэл, аймгийн төв, тосгон) болон хөдөөгийн (сумын төв, хөдөө) хүн амаас бүрдэх бөгөөд 2023 оны дүнгээр нийт хүн амын 69.9 хувь нь хотод (Улаанбаатар хотод 48.3%, 21 аймгийн төвд 21.6%), хөдөөд

30.1 хувь (сумын төвүүдэд 9.7%, хөдөөд 20.4%) амьдран сууж байна. Түүнчлэн 2023 оны байдлаар эдийн засгийн төв коридор буюу Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын-Үүдийг холбосон авто болон төмөр зам бүхий бүс нутаг, түүний орчмын сумдад нийт хүн амын 70 орчим хувь нь оршин сууж байгаа нь зам, тээврийн

нөхцөл нь Монгол Улсын хүн амын нутагшилт, суурьшилд болон шилжих хөдөлгөөнд чухал ач холбогдолтойг илтгэж байна. Гэвч Монгол Улсын хүн амын өсөлт, шилжих хөдөлгөөний зүй тогтлыг эдийн засгийн коридоруудаар газарзүйн ялгаатай байдлаар авч үзсэн судалгаа бараг хийгдээгүй байна. Судлаач Ц.Отгонхүү нарын судалгаагаар (2024) [16] сүүлийн 30 жилийн Монгол Улсын 330 сумдын хүн амын шилжих хөдөлгөөний үндсэн үзүүлэлтүүдэд дүн шинжилгээ хийж, түүний нөлөөгөөр нутагшилт, суурьшлын тогтолцоонд гарсан өөрчлөлтүүдийг тодорхойлж, нөлөөлж буй шилжих хөдөлгөөний татах, түлхэх хүчин зүйлсийг байгалийн (байгалийн гамшиг, ган зуд), нийгмийн (ерөнхий боловсролын үйлчилгээ) болон эдийн засгийн (зам, тээврийн нөхцөл) жишээгээр тайлбарлажээ. Ингэхдээ зам, тээврийн нөхцөлд зөвхөн эдийн засгийн төв коридор буюу Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын-Үүд чиглэлийн авто болон төмөр замын дагуух бүс нутгийг сонгож дүн шинжилгээ хийсэн бөгөөд хүн амын шилжин ирэлтийн нөлөөгөөр хүн ам өсөх нь зам, тээврийн нөхцөл болон ашиглалтад орсон хугацаатай хамааралтай гэсэн дүгнэлтийг хийжээ. Энэхүү судалгааны үр дүн нь тус судалгааны дүгнэлтийг бататгаж байгаа боловч судалгааны бүс нутгийг илүү өргөжүүлж, төлөвлөгдсөн буюу ирээдүйд баригдах авто болон төмөр замын чиглэлийн дагуух бүс нутгийг хамарсан, түүнчлэн Монгол-Орос-Хятад гурван улсын эдийн засгийн коридоруудыг бүрэн хамарч дүн шинжилгээ хийснээрээ шинэлэг бөгөөд чухал ач холбогдолтой болсон юм.

## 5. ДҮГНЭЛТ

Энэхүү судалгааг гүйцэтгэснээр дэвшүүлсэн зорилго, зорилтоо биелүүлсэн бөгөөд дараах дүгнэлтэд хүрч байна. Үүнд:

- Хүн ам цөөн, том газар нутагтай,

хөдөө аж ахуй, байгалийн болон ашигт малтмалын нөөц ихтэй Монгол Улсын хувьд хүн амын нутагшилт, суурьшлын хөгжлийн орон зайн төлөвлөлтөд дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, цаашдын төлөвлөлт чухал ач холбогдолтой бөгөөд хүн амын нутагшилт, суурьшлын зохистой тогтолцоог бүрдүүлэхэд нэг чухал хүчин зүйл нь тээврийн тэнхлэг, коридорын төлөвлөлт байна.

- Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух бүс нутагт нийтдээ 15 хот /нийслэл болон 14 аймгийн төв/ багтах бөгөөд 2020 оныг 2010 онтой харьцуулахад эдгээрийн нийт дүнгээр хүн амын тоо 408.8 мянгаар буюу 26.3 хувиар, жилд дунджаар 2.6 хувиар өссөн байна. Хүн амын ЖДӨХ-ийг улсын дундажтай харьцуулан коридор тус бүрээр авч үзвэл механик өссөн төв коридор (2.8%), баруун коридор (2.3%), байсан бол хэвийн өссөн зүүн коридор (2.0%), хойд коридор (1.6%) тус тус байна. Хүн амын тооны бодит өсөлт буюу мян.хүнээр авч үзвэл нийт өсөлтийн 88.6 хувь нь буюу 362.4 мянга нь төв коридорт, 5.3 хувь нь буюу 21.7 мянга нь хойд коридорт, 3.2 хувь нь буюу 13.2 мянга нь баруун коридорт, 2.8 хувь нь буюу 11.5 мянга нь зүүн коридорт тус тус ногдож байна.
- Судалгааны бүс нутгийн хэмжээнд нийт сумдын 21.8 хувь буюу 42 суманд шилжин ирэлт давамгайлсан бол 78.2 хувь буюу 151 суманд шилжин явалт давамгайлжээ. Энэхүү үзүүлэлтийг Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор тус бүрээр авч үзвэл баруун коридорын хувьд нийт сумдын 15.9 хувь буюу 7 суманд, хойд коридорын хувьд 20 хувь буюу 9 суманд, төв коридорын хувьд 21.4 хувь буюу 18 суманд, зүүн коридорын хувьд 38.1 хувь буюу 8 суманд тус тус шилжин ирэлт

давамгайлж, үлдсэн сумдад шилжин явалт давамгайлжээ.

- Эцэст нь, сүүлийн 10 жилд Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын дагуух хот, суурингуудын хүн амын тоо бусад хот, суурингуудтай харьцуулахад илүүтэй өссөн байна. Өөрөөр хэлбэл судалгааны бүс нутгийн хотуудын хүн амын тоо бүгд өссөн бөгөөд хүн амын ЖДӨХ-ийг улсын дундажтай харьцуулж үзвэл 5 хотод улсын дунджаас өндөр буюу механик өссөн бол суурингуудын хувьд 26 сумын төв механик өссөн байна. 2020 оны байдлаар Монгол Улсын нийт хүн амын 60.4 хувь нь оршин суух тус бүс нутаг нь Монгол Улсын хүн амын голомт нутаг юм.

## ТАЛАРХАЛ

Энэхүү судалгааг Боловсрол Шинжлэх Ухааны Яамны захиалгаар, Шинжлэх Ухаан Технологийн Сангийн санхүүжилтээр Монгол Улсын Шинжлэх ухааны академийн Газарзүй, Геоэкологийн хүрээлэнд хэрэгжиж байгаа “Монгол Улсын хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөний орон зайн зүй тогтол, нөлөөлөх хүчин зүйлс (2022-2024)” суурь судалгааны төслийн хүрээнд боловсруулав.

## АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

- [1]. Б. Гунгаадаш, БНМАУ-ын нийгэм, эдийн засгийн газарзүй, УБ: ШУА-ийн хэвлэх үйлдвэр, 1986.
- [2]. ҮСХ, Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл-2022, УБ, 2023.
- [3]. ОУШХБ, Монгол Улсын хүн амын шилжих хөдөлгөөн ба хөдөлмөр эрхлэлт, УБ, 2021.
- [4]. M. Altanbagana, D. Battogtokh. B. Kherlenbayar and. G. Urantamir, "Geo-spatial analysis on Human Settlement with along Economic

Corridor of “China-Mongolia-Russia” for Regional development Issues of Mongolia.," Conference: 10. “China-Mongolia-Russia”: Geographical and Environmental Concerns and Spatial Development Perspectives, pp. 380-395, 2018.

- [5]. Л. Хангай, Эдийн засгийн коридор ба Монгол улс, Улаанбаатар, 2019.
- [6]. М. Алтанбагана, Г. Урантамир "Үндэсний хэмжээнд дэд бүтцийн босоо болон хэвтээ тэнхлэг тодорхойлох үнэлгээ," Монгол орны газарзүй, геоэкологийн асуудлууд, vol. 41, x. 312-322, 2020.
- [7]. B. E. Vladimirovna, and D. Tuul, Science diplomacy within the Russian-Chinese-Mongolian cooperation at the present time. Journal of International Studies, pp. 82-90, 2020. <https://doi.org/10.5564/jis.v1i110.1344>.
- [8]. Ж. Гөлгөө, Гурван улсын эдийн засгийн коридорыг Монгол улсын гео-эдийн засгийн сонирхолтой уялдуулах нь, Улаанбаатар, 2016.
- [9]. ҮСХ, Хүн ам, орон сууцны 2010 оны улсын ээлжит тооллогын нэгдсэн дүн, 2011.
- [10]. М. Баянтөр, Б. Гунгаадаш, Ч. Нямбуу, О. Сүхбаатар БНМАУ-ын хүн амын газарзүйн зарим асуудлууд, Улаанбаатар: Улсын хэвлэлийн газар, 1971.
- [11]. Ц. Отгонхүү С. Энх-Амгалан. М. Баяржаргал, "Монгол орны хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөний газарзүйн асуудлууд," Монголын хүн амын сэтгүүл, vol. 32, no. ISSN 2226-1389, , pp. 21-32, 2022.
- [12]. ҮСХ, "Хүн амын статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг тооцох аргачлал," Улаанбаатар, 2013.

- [13]. Х. Цэдэнсодном, Монголын хүн ам ба хүрээлэн буй орчин, Улаанбаатар, 2003.
- [14]. Б. Нарантулга, Монголын нийгэм дэхь шилжих хөдөлгөөн, УБ: МУИС-ийн хэвлэх үйлдвэр, 2018.
- [15]. ҮСХ, "Хүн ам, орон сууцны 2020 оны улсын ээлжит тооллогын нэгдсэн дүн," Улаанбаатар, 2020.
- [16]. Ц. Отгонхүү, М. Алтанбагана, "Монгол Улсын хүн амын дотоод шилжих хөдөлгөөний татах, түлхэх хүчин зүйлсийн газарзүйн судалгаа" Монголын хүн амын сэтгүүл, vol. 34, ISSN 2226-1389, 2024.