



САНХҮҮ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ИХ СУРГУУЛЬ
БИЗНЕСИЙН УДИРДЛАГЫН МАСТЕРЫН ХӨТӨЛБӨР

Гал
Цэдэв ЭНХ-УЯНГА
Өөлд
Энхжаргал ЦОЛМОН

БНХАУ-ТАЙ ХИЛЛЭХ БООМТЫН МЕНЕЖМЕНТИЙГ
САЙЖРУУЛАХ НЬ:
Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээврийн жишээн дээр



Мэргэжлийн индекс
E04130101

Бизнесийн удирдлагын
Мастерын зэрэг горилсон судалгааны ажил

Удирдсан
Б.Амарсанаа /Ph.D/

Улаанбаатар. 2023



САНХҮҮ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ИХ СУРГУУЛЬ
БИЗНЕСИЙН УДИРДЛАГЫН МАСТЕРЫН ХӨТӨЛБӨР



Гал
Цэдэв ЭНХ-УЯНГА
Өөлд
Энхжаргал ЦОЛМОН

БНХАУ-ТАЙ ХИЛЛЭХ БООМТЫН МЕНЕЖМЕНТИЙГ
САЙЖРУУЛАХ НЬ:
Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээврийн жишээн дээр



Мэргэжлийн индекс
E04130101

Бизнесийн удирдлагын
Мастерын зэрэг горилсон судалгааны ажил

Удирдагч: Б.Амарсанаа /Ph.D/
Шүүмж: Ш.Эрдэнэбуян /MBA/

Улаанбаатар, 2023

ГАРЧГИЙН ТОВЬЁОГ

МЭДЭГДЭХ ХУУДАС.....	i
ТАЛАРХАЛ.....	ii
ТОВЧ ХУРААНГУЙ.....	iii
ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ.....	iv
ЗУРГАН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ.....	v
ХАВСРАЛТЫН ЖАГСААЛТ.....	vii
ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ.....	viii
НЭР ТОМЬЁОНЫ ТАЙЛБАР.....	ix
УДИРТГАЛ.....	1
I БҮЛЭГ. ОНОЛЫН СУДАЛГАА.....	4
1.1 Логистик менежментийн тухай үндсэн ойлголт	4
1.2 Терминалын үйл ажиллагаа, төрөл, хэлбэрүүд	7
1.3 Олон улсын тээврийн инкотермс нөхцөл	13
1.4 Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ (Bottleneck Analysis)	15
1.5 Сэдвийн судлагдсан байдал	16
Дүгнэлт	17
II БҮЛЭГ. МОНГОЛ УЛС, БНХАУ-ЫН ХИЛИЙН БООМТЫН ТОГТОЛЦОО, ХӨГЖЛИЙН БОДЛОГО, ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА.....	18
2.1 Монгол Улсын Хилийн боомтууд	18
2.2 Монгол улсын хилийн боомтын тогтолцоо	19
2.3 Монгол Улсын боомтын хөгжлийн бодлого	23
2.4 БНХАУ-ын хилийн боомтын тогтолцоо	29
2.5 БНХАУ-ын боомтын хөгжлийн бодлого	33
2.6 Монгол Улс, БНХАУ-ын боомтын хамтын ажиллагаа, механизм	35
Дүгнэлт	36
III БҮЛЭГ. МОНГОЛ УЛС, БНХАУ-ЫН АВТО ТЭЭВРИЙН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА, НҮҮРСНИЙ ЭКСПОРТЫН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ.....	37
3.1 Монгол Улс, БНХАУ-ын авто тээврийн харилцаа	37
3.2 Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт	39
3.3 Гашуунсухайт боомтын нөхцөл байдал, нүүрс тээвэр	43
3.4 Гашуунсухайт боомтод тээвэр эрхлэгч ААН	45
Дүгнэлт	50

IV БҮЛЭГ. ГАШУУНСУХАЙТ БООМТЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД ХИЙСЭН СУДАЛГААНЫ АСУУЛГЫН ҮР ДҮН, ХҮЧИН ЗҮЙЛИЙН ДОГОЛДЛЫН ШИНЖИЛГЭЭ (BOTTLE NECK ANALYSIS)	52
4.1 Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, менежментийг сайжруулах судалгааны асуулгын үр дүн	52
4.2 Гашуунсухайт боомтын бүтцийн хүчин зүйлийн доголдолын шинжилгээ	59
Дүгнэлт.....	67
V БҮЛЭГ. ХИЛИЙН БООМТЫН МЕНЕЖМЕНТИЙГ САЙЖРУУЛАХ АРГА ЗАМ, ШИЙДЭЛ.....	69
5.1 Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд хийсэн СВOT шинжилгээ	70
5.2 Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулах шийдэл	71
5.3 Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулах жигнэсэн матриц	74
ДҮГНЭЛТ	75
САНАЛ ЗӨВЛӨМЖ	75
НОМ ЗҮЙ.....	vi
ХАВСРАЛТ	vii

МЭДЭГДЭХ ХУУДАС

Энэхүү судалгааны ажил нь миний өөрийн бүтээл болохыг баталж байна. Бусдын бүтээл мэдээлэл, агуулгыг оруулахдаа эх сурвалжийг стандартын дагуу тодорхой дурдсан болно. Энэхүү бүтээл нь СЭЗИС-ийн оюуны өмч болох бөгөөд тус сургуулийн номын сан судалгааны ажлыг нийтийн хүртээл болгохыг бид зөвшөөрч байна.

Магистрантын нэр:

Ц.Энх-Уянга /M18PS1111/

Гарын үсэг:

Огноо:

Магистрантын нэр:

Э.Цолмон /MD15M052/

Гарын үсэг:

Огноо:

ТАЛАРХАЛ

БНХАУ-тай хиллэх боомтын менежментийг сайжруулах судалгааны ажлыг боловсруулахад удирдаж, хамтран ажилласан Бизнесийн удирдлагын тэнхимийн эрхлэгч Ph.D Б.Амарсанаа, зөвлөгөө шүүмж өгч дэмжиж ажилласан Дэд профессор Ш.Эрдэнэбуян болон мэргэжлийн тэнхимийн хамгаалалтын зөвлөл, багш нар, МВА хөтөлбөрийн ажилтан, албан хаагчид, суралцах үйл ажиллагааг бүхий л талаар дэмжин, тусалсан гэр бүл, найз нөхөд, ажлын хамт олон та бүхэнд баярлаж талархаж буйгаа илэрхийлж, ажлын амжилт хүсье.

ТОВЧ ХУРААНГУЙ

Монгол Улсын нүүрсний экспортын гол гарц болох Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, зохион байгуулалтад тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлж, менежментийг сайжруулах хувилбар, шийдлийг дэвшүүлснээр нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх боломжийг судалсан.

Энэ хүрээнд Монгол Улс БНХАУ-ын хил хамгаалах байгууллагын тогтолцоо, эрх зүйн орчин, хоёр улсын тээврийн салбарын хамтын ажиллагааг судалж, Монгол Улсын төсвийн орлогын дийлэнх хувийг бүрдүүлэгч нүүрсний экспортыг өнөөгийн байдал, зорилтот зах зээлийн цаашдын төлөвт тулгуурлан Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа менежментийг сайжруулах боломж, арга замыг дэвшүүлэхийг зорьсон. Ингэхдээ Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ хийн бөглөрөл үүсгэж буй хүчин зүйлийг тодорхойлсон болно.

Түлхүүр үг: Гашуунсухайт боомт, нүүрс тээвэр, бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ

ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1. Логистикийн ерөнхий тодорхойлолт	4
Хүснэгт 2. Хилийн боомтын дэглэмийн төрөл	21
Хүснэгт 3. Монгол Улсын БНХАУ-тай хиллэх боомтуудын зэрэглэл, ажлын горим	22
Хүснэгт 4. Алсын хараа-2050 зорилт/ам.доллаароор/	23
Хүснэгт 5. Голлох автозамын хилийн боомтуудын өнөөгийн хүчин чадал.....	25
Хүснэгт 6. Боомтуудын хүлээгдэж буй өргөтгөл, шинэчлэл.....	25
Хүснэгт 7. БНХАУ-ын боомтын хөгжлийн бодлого	35
Хүснэгт 8. БНХАУ-руу тээвэрлэлт гүйцэтгэдэг ААН, тээврийн хэрэгслийн тоо ..	39
Хүснэгт 9. Тавантолгой Ухаахүдгийн нүүрсний орд газрын хөрөнгийн биржийн худалдаа	42
Хүснэгт 10. Шалган нэвтрүүлэх цэгээр нэвтрэх процесс.....	45
Хүснэгт 11. Тавантолгой бүлэг ордын олборлолтын хүчин чадал	59
Хүснэгт 12. Нүүрс тээвэрлэлтийн төрөл.....	63
Хүснэгт 13. Гашуунсухайт боомтод тээвэр эрхэлж буй ААН, тээврийн хэрэгслийн тоо	63
Хүснэгт 14. Хувилбаруудын жигнэсэн матриц.....	74

ЗУРГАН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ

Зураг 1. Тээвэр агуулахын логистикийн үндсэн үүрэг	7
Зураг 2. Терминал тээвэрлэлтийн технологийн процесс.....	8
Зураг 3. Терминалын тээвэрлэлтийн схем	8
Зураг 4. Агуулахын ангилал.....	10
Зураг 5. Агуулахын операцуудын дэс дараалал.....	11
Зураг 6. Боомтын зориулалттай шилжүүлэн ачигч кран.....	12
Зураг 7. Шилжүүлэн ачигч чингэлгийн кран	13
Зураг 8. Авто өргөгч (калмар).....	13
Зураг 9. Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ	15
Зураг 10. Монгол Улсын хилийн боомтууд.....	18
Зураг 11. Монгол Улсын боомтын үйл ажиллагаа хариуцагч төрийн байгууллага	19
Зураг 12. Бүтээн байгуулалт, зураг, төсөл хийгдэж буй боомтууд	26
Зураг 13. Гашуунсухайт боомтын төлөвлөлт	27
Зураг 14. Замын-Үүд боомтын ачаа тээврийн хэсэг	27
Зураг 15. Замын-Үүд боомтын зорчигч тээврийн хэсэг	27
Зураг 16. Алтанбулаг боомтын бүтээн байгуулалт.....	28
Зураг 17. Сүхбаатар боомтын төмөр замын нэг цэгийн үйлчилгээний цогцолборын бүтээн байгуулалт	28
Зураг 18. Увс аймгийн Боршоо боомтын төлөвлөлт	29
Зураг 19. БНХАУ-ын боомтын байгууллагын бүтэц.....	30
Зураг 20. БНХАУ-ын үндэсний боомтын захиргааны бүтэц.....	32
Зураг 21. Экспорт, импортын бараа эргэлт тээврийн төрөл	37
Зураг 22. БНХАУ-руу зорчих, онцгой зөвшөөрлийн бичгүүд.....	38
Зураг 23. Экспортын бүтээгдэхүүний төрлөөр /автозамаар/	40
Зураг 24. Монгол Улсын экспортын ашигт малтмал /2022, автозамаар/.....	40
Зураг 25. Монгол Улсын нүүрс экспорт /боомтоор/.....	41
Зураг 26. Нүүрс экспортын тээвэрлэлтийн төрөл, боомт.....	41
Зураг 27. Нүүрс борлуулалтын нөхцөл	42
Зураг 28. Гашуунсухайт боомт	43
Зураг 29. Гашуунсухайт боомтоор ашигт малтмал экспортлодог уурхайн байрлал	44
Зураг 30. Гашуунсухайт автозамын шалган нэвтрэх цэг	45
Зураг 31. Гашуунсухайт боомтод тээвэр гүйцэтгэдэг ААН.....	46
Зураг 32. Тээврийн хэрэгслийн марк, чиргүүлийн төрөл.....	46
Зураг 33. Уурхайгаас боомт хүртэлх тээвэрлэлт.....	47
Зураг 34. Цагаанхад суурьшлын бүс	47
Зураг 35. Чингэлэг тээврийн терминал	48
Зураг 36. Чингэлэг терминалын зохион байгуулалт.....	49
Зураг 37. Автомат удирдлагатай чингэлэг тээврийн терминал	50
Зураг 38. AGV тээвэрлэлтийн явц	50
Зураг 39. Судалгааны асуулгад оролцогдчын ажил эрхлэлтийн байдал	52
Зураг 40. Судалгааны асуулгад оролцогдчын ажлын туршлага.....	52
Зураг 41. Судалгааны асуулгад оролцогдчын боловсролын түвшин.....	53

Зураг 42. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	53
Зураг 43. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	53
Зураг 44. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	54
Зураг 45. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	54
Зураг 46. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	55
Зураг 47. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	55
Зураг 48. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	55
Зураг 49. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	56
Зураг 50. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	56
Зураг 51. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	56
Зураг 52. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	57
Зураг 53. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	57
Зураг 54. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	57
Зураг 55. Судалгааны асуулгын үр дүн.....	58
Зураг 56. Гашуунсухайт боомтын нүүрс экспортын хэмжээ /мян.тн/	60
Зураг 57. Нүүрсний олборлолт, борлуулалт, экспортын хэмжээ (мян.тн)	60
Зураг 58. Нүүрсний олборлолт, борлуулалт, экспортын хэмжээ (мян.тн)	61
Зураг 59. Экспортын нүүрсний хэмжээ (төрлөөр мян.тн).....	61
Зураг 60. Экспортын нүүрсний хэмжээ (боомтоор мян.тн)	62
Зураг 61. БНХАУ-ын нүүрсний жилийн хэрэглээ	66
Зураг 62. Гашуунсухайт боомтын бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ (Bottleneck Analysis).....	67
Зураг 63. Гашуунсухайт боомтын хүчин чадал, төрийн бодлого хоорондын харилцан хамаарал	69

ХАВСРАЛТЫН ЖАГСААЛТ

Хавсралт 1. Судалгааны асуумж.....	vii
------------------------------------	-----

ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ

БНХАУ - Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс

ОХУ - Оросын Холбооны Улс

ӨМӨЗО - Өвөр Монголын өөртөө засах орон

ШУӨЗО - Шинжаан Уйгурын өөртөө засах орон

ГЕГ - Гаалийн ерөнхий газар

ЗТХЯ - Замт, тээврийн хөгжлийн яам

АТҮТ - Автотээврийн үндэсний төв

СЯ - Сангийн яам

ТӨҮГ - Төрийн өмчит үйлдвэрийн газар

УУЭАНБ - Уул уурхай эзэмшигч аж ахуйн нэгж байгууллага

ХБЗ - Хилийн боомтын захиргаа

ХХЕГ - Хил хамгаалах ерөнхий газар

ЭЗХЯ - Эдийн засгийн хөгжлийн яам

ААН - Аж ахуйн нэгж

НЭР ТОМЬЁОНЫ ТАЙЛБАР

Инкотермс-Гадаад худалдааны тээврийн нөхцөл

Bottleneck Analysis – Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ

AGV - Жолоочгүй тээврийн төхөөрөмж

УДИРТГАЛ

Судалгааны ажлын үндэслэл

Монгол Улсын эдийн засагт уул уурхайн салбар зонхилох байр суурь эзэлж, улсын төсвийн орлогын дийлэнх хувийг бүрдүүлж буй өнөөгийн нөхцөлд хилийн бүсийн хөгжилд хөрш орны зорилтот зах зээлийн хэрэгцээтэй уялдуулан хилийн боомтуудын хүчин чадлыг хөгжүүлэх шаардлага тулгамдсаар байна. Ингэхдээ хилийн боомтуудыг өргөжүүлэх замаар худалдаа, эдийн засгаа тэлэхийн сацуу хилийн бүсийн хөгжлийг дэмжин тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх нь гол шийдэл болно. Энэ хүрээнд Тавантолгойн нүүрс, Оюутолгойн зэсийн баяжмалыг БНХАУ-руу экспортолдог гол гарц болох Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, менежментийг сайжруулснаар ашигт малтмалын бүтээгдэхүүний экспорт нэмэгдэж, эдийн засгийн үр ашиг өсөх боломжтой юм.

Монгол Улс Шинэ сэргэлтийн бодлого, түүнийг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөний хүрээнд боомт бүрийн нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхэд онцгой анхаарч дотоодын санхүүжилтээс гадна, гаднын улсын тусламж, санхүүжилтийг нэлээдгүй авсан. Гэвч төрийн байгууллагуудын уялдаа холбоо тааруу, чиг үүргийн давхардал зэрэг хүчин зүйлээс үүдэн тээвэрлэгч ААН-д олон байгууллагаас зөвшөөрөл авах, нэлээдгүй шаардлагыг биелүүлэх процессын төвөгтэй хүндрэлүүд тулгарсаар ирсэн.

Гашуунсухайт боомтоор Монгол Улсын нийт нүүрсний экспортын 60 орчим хувь нэвтэрч байгаа ч дэд бүтэц, боомтын хүчин чадал, тоног төхөөрөмжийн хоцрогдсон байдал, менежмент, зохион байгуулалтын уялдаагүй байдал зэргээс боломжит ашиг, орлогыг бууруулж, экспортыг нэмэгдүүлэх нөхцөл бүрэлдэхгүй байна. Иймд Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх нь Монгол Улсын нүүрсний экспортод эергээр нөлөөлөн эдийн засгийн хөгжилд ихээхэн үр ашгийг нэмэгдүүлэх тул тус боомтын менежментийг сайжруулах шаардлагатай хэмээн үзсэн болно.

Сэдвийн хамрах хүрээ

Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний гол хэрэглэгч БНХАУ-ын нүүрсний зорилтод зах зээлийг судалж, хоёр талын байнгын ажиллагаатай Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын өнөөгийн байдал, хил орчмын хөгжил, тулгамдаж буй хүндрэлийг судална. Энэ хүрээнд нүүрсний уурхайгаас боомт хүртэлх авто болон төмөр замын тээвэр, Гашуунсухайт-Ганцмод боомтоор нэвтэрч буй чингэлэг болон задгай тээвэр, жолоочгүй тээврийн төхөөрөмж (AGV) гэсэн тээврийн үйл явцыг авч үзнэ. Харин Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын төмөр замын холболтын бүтээн байгуулалт хараахан хийгдээгүй байгаа тул энэ судалгаанд хөндөхгүй. Мөн Оюутолгойн баяжмалын экспортын тээвэрлэлтийн нэвтрэлт харьцангуй тогтвортой, тээврийн явц цэгцтэй хэмээн үзсэн тул энэ судалгаанд тусгаагүй болно.

Судалгааны ажлын зорилго

Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспортыг нэмэгдүүлэх, хилийн бүсийг хөгжүүлэх, эдийн засгийн үр ашгийг дээшлүүлэхэд чухал ач холбогдолтой Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомтын нөхцөл байдал, тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлж, боомтын менежментийг сайжруулах боломжийг судална.

Судалгааны ажлын зорилт

- Логистик менежмент болон олон улсын худалдааны тээврийн хэлбэр,
- Монгол Улс, БНХАУ-ын боомтын хөгжлийн бодлого, цаашдын төлөв,
- БНХАУ-ын нүүрсний зах зээл,

- Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомтын өнөөгийн байдал,
- Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлох,
- Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулах боломж, арга замыг судална.

Судалгааны ажлын объект, судлагдахуун

- Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт автозамын боомт
- Нүүрс тээврийн үйл явц, шинж чанар

Судалгааны ажлын онол, арга зүй

Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлт, Монгол Улс, БНХАУ-ын хилийн боомтын эрх зүйн орчныг баримт бичиг судлах арга зүйгээр чанарын судалгаа хийсэн. Үүндээ Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлтэд хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ буюу “Bottleneck analysis” хийж, асуулгын аргаар тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлсон. Тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлсноор Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулах шийдлийг дэвшүүлэн үүнийгээ Жигнэсэн матрицын аргаар эрэмбэлсэн болно.

Төсөлт судалгааны ажлын таамаглал

Байгал орчинд ээлтэй, нөөцийн зохистой хэрэглээнд тулгуурлан хилийн боомтын нэвтрэлтийг хөнгөвчилсөн боомтын менежментийг сайжруулах боломжийг судалснаар Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспортыг нэмэгдүүлэх боломж бүрдэнэ хэмээн үзсэн. Хэдийгээр БНХАУ-ын Засгийн газар нүүрсийг сэргээгдэх эрчим хүчээр орлуулахыг зорьж, 2030 оноос үе шаттайгаар нүүрсний хэрэглээг бууруулахаар төлөвлөж буй ч, эрчим хүчний зарцуулалт, боловсруулах аж үйлдвэрийн хэрэглээнд 2060 он хүртэл нүүрс зонхилсон хэвээр байх төлөвтэй байна. Иймд БНХАУ-ын Ганцмод боомтын зохион байгуулалт, менежментийг сайжруулж, нүүрсний экспортыг төрөлжүүлснээр өнөөгийн экспортын хэмжээг Монгол Улсын Шинэ сэргэлтийн бодлогод тусгасны дагуу 2-3 дахин нэмэгдүүлэх боломжтой юм.

Практик ач холбогдол

Монгол Улсын Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомт, БНХАУ-ын Ганцмод боомтын үйл ажиллагаа, менежментэд тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлж, сайжруулах шийдлийг хэрэгжүүлснээр Монгол Улсын эдийн засгийн үр өгөөжийг дээшлэх бүрэн боломжтой. Мөн тус боомтын хүчин чадал сайжирч, тээврийн зардлыг бууруулснаар коксжих нүүрснээс гадна, эрчим хүчний нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх бололцоо бий гэдэг нь БНХАУ-ын нүүрсний эрэлтээс харагддаг. Үүнээс гадна Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомт Говийн бага дархан цаазат газар болох байгалийн үзэсгэлэнт өвөрмөц тогтоцтой бүсэд оршдог бөгөөд урт хугацаандаа аялал жуулчлал хөгжих боломжтой юм.

Дипломын бүтэц, хэмжээ

Тус судалгааны ажил нь үндсэн 5 бүлэг, 20 дэд хэсэгтэйгээр бичсэн. Нэгдүгээр бүлэгт логистик, логистик менежментийн тухай үндсэн ойлголт, боомт, терминалын үйл ажиллагаа, түүний төрөл, хэлбэрүүд, олон улсын худалдааны нөхцөлүүдийн талаар судалсан. Хоёрдугаар бүлэгт Монгол Улс, БНХАУ-ын хилийн боомтын тогтолцоо, хоёр улсын боомтын хөгжлийн бодлого, хамтын ажиллагааг харьцуулан судалж, гуравдугаар бүлэгт хоёр талын авто тээврийн харицлаа, түүгээр гарах экспортын өнөөгийн байдал, Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээврийн нөхцөл байдлыг судалсан. Дөрөвдүгээр бүлэгт Гашуунсухайт боомтын

үйл ажиллагааны талаар судалгааны асуумжийн үр дүнг тоймолж, бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ хийн тавдугаар бүлэгт нүүрс экспортын жишээн дээр үндэслэн хилийн боомтын менежментийг сайжруулах боломж, арга замыг тодорхойлсон.

I БҮЛЭГ. ОНОЛЫН СУДАЛГАА

1.1 Логистик менежментийн тухай үндсэн ойлголт

Үйлдвэрийн харилцагч байгууллагуудын дунд хамтын ажиллагааг бий болгодог байгууллагын нийлүүлэгчийг захиалагчтай холбосон системийг интегралчлагдсан логистик систем гэдэг. Логистик нь эцсийн үр дүнд хялбар аргаар хэмнэлттэй зардлаар зорилгодоо хүрэхийн тулд өөрөө өөрийгөө зохицуулах системийн хүрээнд явагдаж буй бүх үйл ажиллагааг системийн нийт хэмжээнд зохицуулах болон оновчлох асуудлыг авч үздэг.

Хүснэгт 1. Логистикийн ерөнхий тодорхойлолт

Логистикийн тодорхойлолт: Хэрэглэгчийн хэрэгцээг бүрэн найдвартай хангах нь анхдагч, нийт зардлыг хамгийн бага байлгах нь хоёрдогч зорилт байдаг. Нийт зардал гэдэг нь тээвэрлэх, хадгалах, захиалга хүлээн авч гүйцэтгэх болон түүнд хэрэгцээтэй мэдээллийн зардал, нөөцийг шаардлагатай түвшинд барихад гарах зардлуудын нийлбэр юм. Аж ахуйн үр ашгийг урт хугацаанд хамгийн үр ашигтай байлгахын тулд тухайн системийн бүх нэгжүүдийн хоорондох үйл ажиллагааны уялдуулахад чиглэдэг.	
Зорилго	Зөв бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг зөв газарт, зөв цаг хугацаанд нь бүрэн дүүрэн хангахад оршино.
Логистик систем	<u>Гадаад зорилго:</u> Хэрэглэгчийн хэрэгцээг хангах бөгөөд өгөгдсөн хугацаанд алдаа мадаггүй барааг нийлүүлэх, <u>Дотоод зорилго:</u> Гадаад зорилгын үндсэн нөхцөл нь дотоод зорилго биелэгдсэн байх явдал бөгөөд дараах зорилтуудыг хангах шаардлагатай. Техник зорилго буюу чанартай зөв барааг, зохистой хэмжээгээр тохиромжтой үед нь, хэрэгцээт газар нь нийлүүлэх, Эдийн засгийн зорилго буюу тохирсон зардал гарган хүргэх.
Үйл ажиллагаа	-Хэрэглэгчдэд үзүүлэх үйлчилгээ (Customer service) -Эрэлтийн төлөвлөлт буюу прогнозчлол (Demand forecasting/planning) -Нөөцийн удирдлага (Inventory management) -Логистикийн харилцаа холбоо (Logistics communications) -Материал зөөвөрлөлт (Material handling) -Захиалга гүйцэтгэл (Order Processing)

Хүснэгт 1. (Үргэлжлэл)

<p>Үйл ажиллагаа</p>	<p>-Баглаа боодол (Packing) -Засвар үйлчилгээ ба сэлбэг хэрэгслийн хангамж (Parts and service support) -Үйлдвэр болон агуулахын байршлын шийдлүүд (Plant and warehouse site selection) -Хангамж (Procurement) -Буцаагдах барааг тээвэрлэх (Return goods handling) -Хаягдлын логистик (Reverse logistics) -Тээвэр ба тээвэрлэлт (Traffic and transportation) -Агуулах (Warehousing and storage)-ын үйл ажиллагааг хамарна.</p>
<p>Логистик сүлжээ</p>	<p><u>Пассив нэгж</u>: Хэрэглээний зах зээлийг түүхий эд, материалын зах зээлтэй холбосон динамик холбоо бөгөөд эцсийн хэрэглэгчийн тодорхой захиалгаас үүдэн бий болдог бөгөөд логистик сүлжээгээр дамжин өнгөрөх эд зүйлсийг пассив нэгж гэнэ. Тээвэрлэх болон ачиж буулгах техник хэрэгсэл, агуулахын үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх зорилгоор бараа материалыг нэгтгэн цэгцтэй болгохыг хэлнэ. Логистикийн үйл ажиллагааны хүрээнд хийгдэх нэгтгэх төрөлжүүлэх, зөөвөрлөх, хадгалах үйлдлүүд нь технологийн бус шинж чанартай байна. <u>Актив нэгж</u>: Пассив нэгжүүдийн хөдөлгөөнийг бий болгох хэрэгслийн актив нэгж гэнэ. Пассив нэгжийн технологийн бус үйлдлүүдийг гүйцэтгэх үүрэгтэй ба эдгээр үйлдлийн баглах боох, тээвэрлэх, зөөх, ачих буулгах, хадгалах, тараах, шалгах мөн мэдээлэл цуглуулах, мэдээллийн хадгалах, дамжуулах, машин техник хэрэгсэл орно.</p>
<p>Логистик хэлхээ</p>	<p>Жижиглэн худалдаа, тээвэр зуучлал, үйлдвэрлэл зэрэг дэд системүүд дунд явагдах жижиг материаллаг болон материаллаг бус салангид урсгалуудаас бүрдэнэ.</p>
<p>Борлуулалтын сүлжээ</p>	<p>Янз бүрийн хэрэглэгчдэд бараа бүтээгдэхүүн болон үйлчилгээгээ хүргэх зорилгоор өрсөлдөөнт солилцооны процесст оролцож буй түншлэгч талуудын зохион байгуулагдсан бүтэц.</p>
<p>Борлуулалтын суваг</p>	<p>-Бүтээгдэхүүний бөөгнөрөл ба хуваарилалт -Бүтээгдэхүүний байршуулалт, ангилал ба нөөцлөлт</p>

Хүснэгт 1. (Үргэлжлэл)

Борлуулалтын суваг	-Худалдан авагчаас худалдагчид барааг буцааж өгөх -Худалдаж буй бүтээгдэхүүний бүрэн бүтэн байдал ба хамгаалалт -Худалдагч ба худалдан авагчдын хооронд гэрээ хэлцэл хийх -Бүтээгдэхүүнийг өмчлөх эрхийг худалдагчаас худалдан авагчид шилжүүлэх -Хуваарилалтын процессын функцийг хамарна.
Хуваарилалтын процессын функц	Өрсөлдөөний буюу худалдах ба худалдан авах, өмчлөх ба эзэмших эрхийг шилжүүлэхэд нөлөөлөх функц багтана. Бодит хуваарилалт буюу таваарын хадгалалт, хамгаалалт, тээвэрлэлтийн функцүүд хуваарилалтын сувгуудын бүтэц (босоо зуучлагчдын тоо), түүний цар хэмжээ (худалдааны цэгүүдийн тоо) ба тогтвортой байдал нь хуваарилалтын сувгийн үе шат бүхэнд байдаг эдийн засгийн хүчин зүйлүүдээс хамаардаг.

Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Тээвэр- агуулахын логистик

Тээвэр-агуулахын логистик нь материалын логистикт хамрагдах бөгөөд түүний удирдлагын төв объект нь бараа материалын урсгалыг хамарна. Мөн технологийн шинж чанартай зохион байгуулалт-функционал үйл ажиллагааны систем юм.

Технологийн шинж чанартай үндсэн функцүүдэд хадгалалт, агуулахад байршуулах, хуваарилалт, хүргэлт, тээвэрлэлт зэрэг процесс багтана. Эдгээр нь харилцан уялдаа холбоотой, тодорхой дараалалтай, хэмнэлтэй үйл явц бөгөөд үйлдвэрлэлтийн циклийн үе шатны функциональ тасралтгүй байдлыг тодорхойлдог.

Зураг 1. Тээвэр агуулахын логистикийн үндсэн үүрэг



Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалт

Тээвэр-агуулахын логистикт тээвэрлэлт хамгийн чухал үүрэг гүйцэтгэдэг бөгөөд тээврийн зардал бараа бүтээгдэхүүний өртөгт шууд нөлөөлдөг. Мөн материалын урсгалыг тээвэрлэлтийн процессоос ангид авч үзэх боломжгүй байдаг.

Үүнээс гадна тээвэр-агуулахын логистикт ачаа боловсруулалт ихээхэн чухал үүрэгтэй бөгөөд дараах хүчин зүйлс нөлөөлдөг. Тухайлбал:

- Ачааны хөдөлгөөний бүтэц, урсгал
- Цаг хугацааны шаардлага
- Ачаа тээврийн хэмжээ, эзлэхүүн
- Орон зайн бүтэц, масштаб

Ачаа боловсруулалтын үйл ажиллагаа нь агуулах байгууламжуудыг үр ашигтай хэрэглэх, агуулахын боловсон хүчин, үйл ажиллагааны бүтээмж, үйлчилгээний чанарыг дээшлүүлэх болон зардлуудыг багасгахад чиглэсэн байх шаардлагатай.

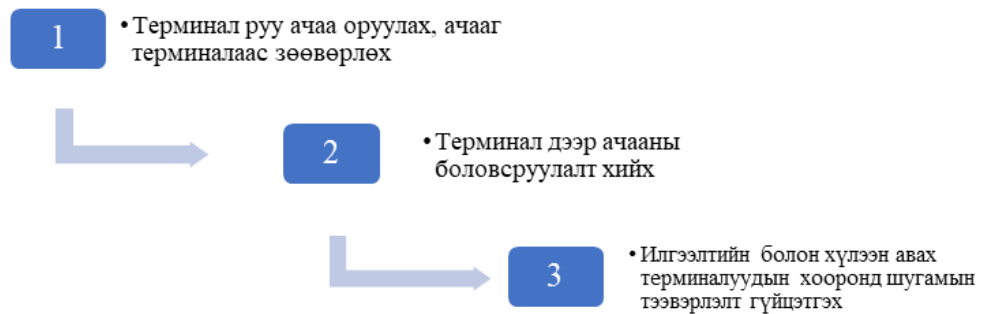
Тээвэр-агуулахын логистикийн технологийн шинжтэй зохион байгуулалт-функционал системийн зорилго нь хадгалалт-тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд эдийн засгийн гол ач холбогдол болох “нөөц-бараа бүтээгдэхүүн”-д нэмэлт үнэлгээг бий болгоход оршдог.

1.2 Терминалын үйл ажиллагаа, төрөл, хэлбэрүүд

Терминалын тээвэрлэлт анхлан томоохон далайн боомтууд, хуурай замын тээвэрлэлтийн зангилаа гэх мэтчилэн ачаа тээврийн холимог системүүдэд үүссэн бөгөөд терминалуудаар дамжуулан зохион байгуулалтыг хийх ачаа тээвэрлэлтийн үйл явцыг хамарна. Терминалын тээвэрлэлтийг тээвэр зуучлалын байгууллагууд болон тусгай терминалуудыг ашигладаг төрөлжсөн тээврийн операторууд зохион

байгуулан ажилладаг. Терминалын тээвэрлэлтийн технологийн процесс үндсэн 3 үе шатнаас бүрдэнэ.

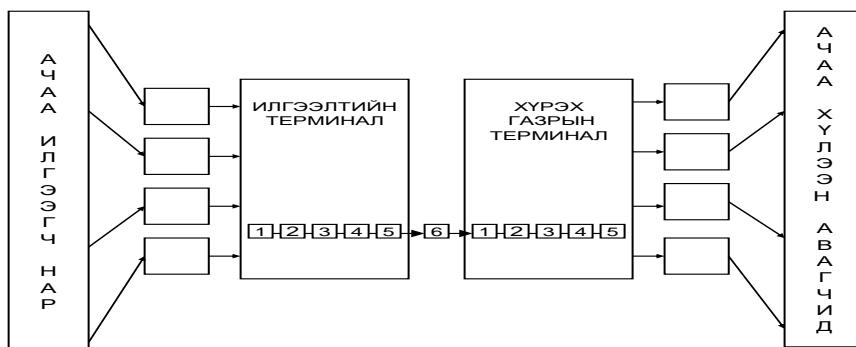
Зураг 2. Терминал тээвэрлэлтийн технологийн процесс



Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалт

Терминал тээвэрлэлтийн технологийн процессын үе шатын дагуу олон улсын тээвэрлэлтийн үед гаалийн бүрдүүлэлт, ангилал, хадгалалт хийгдэх, шаардлагатай ачаануудыг терминалаар дамжуулан оруулдаг. Логистикийн үйл ажиллагаа тухайн ачааны төрөл, хэмжээ, тээврийн зай, ачаа боловсруулах хугацаа болон бусад хүчин зүйлээс үндсэндээ шалтгаална.

Зураг 3. Терминалын тээвэрлэлтийн схем



1- ачааг терминал руу зөөвөрлөх;

2- буулгах;

3- ангилах;

4- хадгалах;

5- шугамын тээвэрлэлт;

6-гаалийн бүрдүүлэлт гүйцэтгэх;

Эх сурвалж: Н.Отгонсар (2018)

Терминал хоорондын тээвэрлэлт нь төрөл бүрийн тээврийн хэрэгслүүдээр олон хувилбараар хийгдэж болно. Терминалын тээвэрлэлтийн үйлчилгээний чанар нь ачаа хүргэх хугацаа болон тээврийн хэрэгслүүдийг хэр зэрэг үр бүтээлтэй ашиглаж буй зэргээр тодорхойлогдоно.

Терминалын операторууд:

Терминалын операторууд бол агуулахын болон тээвэр зуучлалын үйлчилгээ үзүүлэх зорилгоор байгуулагдсан төрийн болон орон нутгийн, хувийн өмчийн хэлбэртэй бие даасан тээвэр-агуулахын цогцолборууд байна. Терминалуудын гол

зорилго бол тээвэрлэлтийн процесс, ачаа боловсруулалт, хадгалалтыг нэгтгэн зохион байгуулахад оршино.

Тээвэр зуучийн ААН:

Олон улсын худалдаа, логистикийн ажиллагаанд оролцож буй компаниуд тэр болгон өөрсдийн хүчээр тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг удирдан зохион байгуулах боломжгүй байдаг. Иймд мэргэшсэн байгууллагууд болох олон улсын тээвэр зуучлалын болон гаалийн зуучлагч компаниудтай хамтран ажилладаг. Гадаад худалдаанд оролцож буй ихэнх компаниуд эдгээр мэргэжлийн байгууллагуудын хэд хэдэн төрлийн үйлчилгээг ашигладаг. Мөн энэ төрлийн мэргэшсэн байгууллагууд нь маркетингийн болон хангамжийн сүлжээнд зуучлагчийн үүрэг гүйцэтгэж оролцдог байна. Үүнээс гадна эдгээр байгууллагууд дараах үйлчилгээг санал болгодог.

Ачаа тээврийн даатгал

Олон улсын тээврийн ачаа бараа заавал даатгуулсан байх шаардлагатай бөгөөд ингэхдээ нэг бол тухайн ачааг өөрийг нь даатгуулсан эсвэл тээвэрлэгч бүх ачаагаа ерөнхий даатгалд хамруулсан байх ёстой. Олон улсын агаарын тээвэрлэгч нар цэвэр үнэлгээгээр даатгахыг санал болгодог. Далайн тээврийн ачааны даатгалын үнэлгээ нь харьцангуй өндөр байдаг бөгөөд энэ нь тухайн тээврийн нэвтэрсэн даатгалын онцлог нөхцөлүүдтэй холбоотой. Жишээ нь усан онгоц живэх аюул тулгарвал, түүнийг живүүлэхгүйн тулд ахмад нь тээвэрлэж буй ачааны зарим хэсгийг далайд хаях эрх эдэлдэг. Ингэхдээ усан онгоц дээр үлдсэн ачааны эзэд болон усан онгоц эзэмшигч нар ачаагаа далайд хаяулсан үйлчлүүлэгчийн хохирлыг хамтран барагдуулах журамтай.

Тээврийн бичиг баримт бэлтгэх, мэдээллийг өгөх үйлчилгээ:

Бараа бүтээгдэхүүн худалдах үед гарах санхүүгийн үйл ажиллагаа тус бүр нь ачааны бодит хөдөлгөөнтэй уялдаатай байх ёстой. Гаалийн холбогдох журам зохицуулалтыг нэг бүрчлэн судалж мэдэх, ингэснээр барааны төлбөрийг ачааг хүргэмэгц баталгаатай авч байх нөхцөлийг бүрдүүлнэ. Мөн экспортын тээвэрлэгч нь ачааг улсын хилээр нэвтрэх үед шаардагдах бичиг баримтыг бэлтгэх мөн валют хөрвүүлэх зэрэг үйлдлийн гүйцэтгэлийг өөрсдөө хийнэ. Иймд тээвэр зуучлагч нь бичиг баримт эргэлт, санхүүжилт болон логистикийн бүхий л үйл ажиллагааг уялдуулан зохицуулан ажилладаг.

Экспортын асуудлаар зөвлөгөө өгөх үйлчилгээ:

Олон улсын тээвэр зуучийн байгууллагуудын орлого дараах эх үүсвэрүүдээс бүрддэг. Нэгдүгээрт дотоод болон гадаад тээврийн аль алинд нь тээвэр зуучлагч нар ачааг бөөнөөр захиалж жижиглэнгээр зардаг. Ачилтуудыг нэгтгэж цуглуулснаар нэгж ачааны тээврийн хөлсний үнэлгээ буурдаг. Хоёрдугаарт ихэнх тээвэрлэгч нар тээвэр зуучлалын байгууллагуудад олж өгсөн ачаанд ноогдох тээврийн хөлснөөс тооцсон шимтгэл урамшуулал төлдөг ч, энэ нь Монголд байдаггүй байна. Гуравдугаарт, тээвэр зуучлалын байгууллагууд бичиг баримт бүрдүүлсэн, тээвэрлэгч олж өгсөн гэх мэт үйлчилгээний хураамжийг ачаа илгээгч нараас авдаг.

Терминалын үйл ажиллагаа, түүний төрөл, хэлбэрүүд:

Агуулах, түүний ангилал:

Хадгалах ачааны нэр төрлийн тооноос шалтгаалан нэг төрлийн болон олон төрлийн барааны агуулахууд гэж ангилдаг. Нэг төрлийн агуулахад их хэмжээний бараа

хадгалагддаг, олон төрлийн агуулах нь хэдэн мянган нэр төрлийн барааны зориулалттай. Тээврийн компаниудад голчлон нэг төрлийн агуулахууд байдаг бол томоохон терминал болон хуваарилалтын төвүүдэд олон төрлийн агуулахууд байрладаг.

Зураг 4. Агуулахын ангилал



Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалт

Дээрх агуулахын ангиллаас түр агуулах нь гаалийн байгууллагаас лиценз авч, гаалийн нутаг дэвсгэрт дараах үйл ажиллагаа эрхэлнэ:

- Импортоор орж ирж буй гадаадын барааг гаалийн хяналтад хадгалах;
- Дамжин өнгөрөх транзит ачааг гаалийн хяналтад хадгалах;
- Гаалийн хяналт хоорондын тээвэрлэгдэж буй ачааг хадгалах;

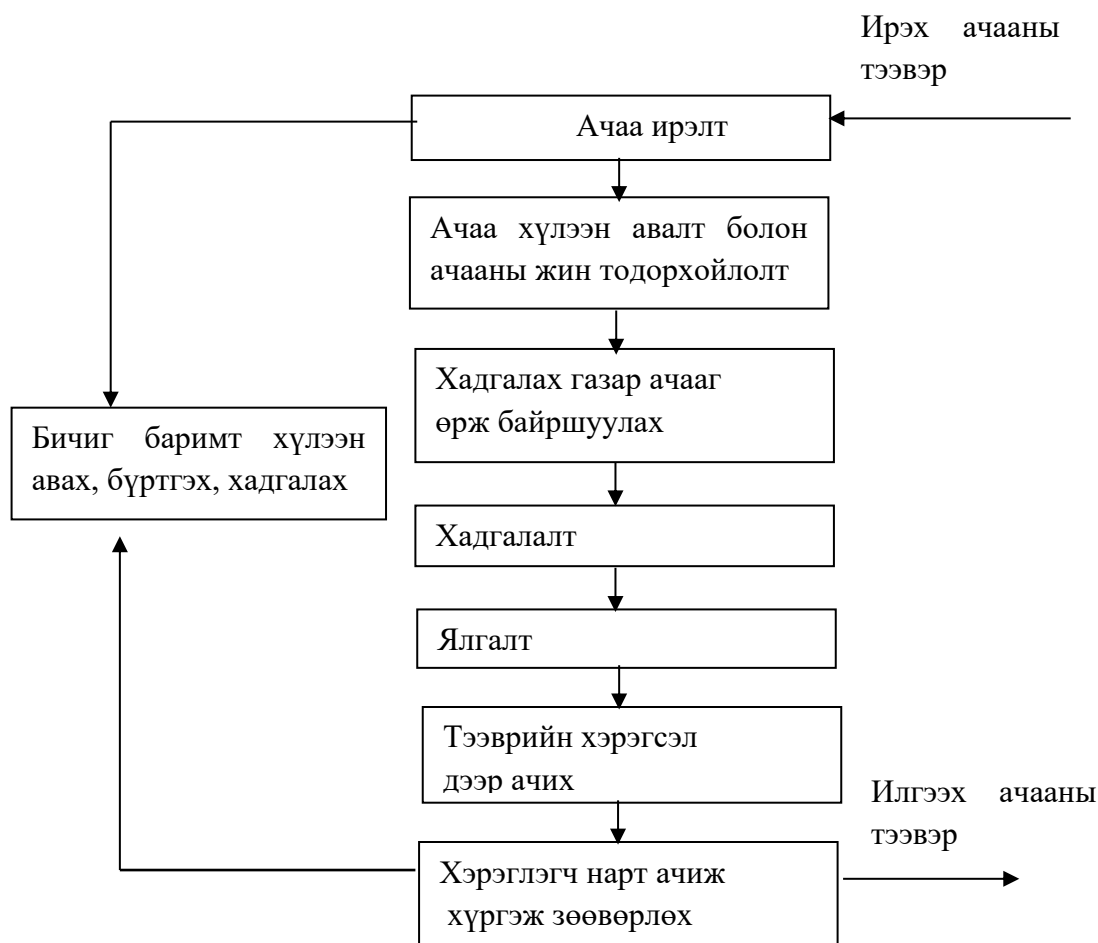
Гаалийн байгууллага хилээр нэвтрүүлэх бараа, тээврийн хэрэгсэлд гаалийн бүрдүүлэлт хийх зориулалтаар түр агуулахад хадгалж болно. Гэхдээ түр агуулахад орсон бараа, түүний сав, баглаа боодол, лац, ломбонд гаалийн байгууллагын зөвшөөрөлгүйгээр өөрчлөлт оруулж болохгүй.

Агуулахын терминалын үйл ажиллагаа, технологи:

Тээврийн, материалын болон худалдааны агуулахууд дээр олон тооны ачиж буулгах болон ачааг хүлээн авах, хадгалах, хэрэглэгчдэд хүргэх зэрэг агуулахын цогцолбор операцууд хийгддэг. Агуулахын ажлын технологийн процесс гэж

агуулах дээр хийгдэж буй бүх ажлын технологи болон тэдгээрийг оновчтой зохион байгуулах процессийг нэрлэнэ.

Зураг 5. Агуулахын операцияудын дэс дараалал



Эх сурвалж: Н.Отгонсар, (2018)

Тодорхой дэс дараалалтай гүйцэтгэгдэх ачиж буулгах, шилжүүлэн ачих, ангилах, савлах, баглах, жин тодорхойлох үйлдлүүдийн нийлбэрийг агуулах дахь ажилбаруудын технологи гэнэ. Технологийн дэс дараалалтай байрлуулсан ачиж буулгах, ачаа боловсруулах төхөөрөмжүүд гүйцэтгэдэг.

Ачаа боловсруулах үйл ажиллагааны хэлбэрүүд:

Тээврийн хэрэгслээр ирсэн ачаа нэг бол өөр төрлийн тээврийн хэрэгсэлд шилжүүлэгдэн ачигдах, эсвэл агуулах руу хадгалалтад хүргэгдэж болно. Эхний хувилбарыг шууд, дараах хувилбарыг агуулахын гэж ангилна. Технологийн процессийн бүх үйлдлүүд нь ачиж буулгах механизмаар хийгддэг бол бүрэн механикжсан технологийн процесс гэнэ. Ажилчид зөвхөн ачаа боловсруулах механизмуудыг жолоодон, тэднийг ажиллуулахад чиглэсэн байна. Технологийн процессийн нэгээс дээш үйлдэл нь машин механизмуудаар автоматаар хийгддэг бол автоматжуулсан технологийн процесс гэж нэрлэнэ. Бүх үйлдлүүд суулгасан удирдлагын программын дагуу машинаар компьютероор хийгддэг бол автомат технологийн процесс гэнэ. Ингэснээр оператор удирдлагын санамжид холбогдох мэдээллийг оруулах л үүрэгтэй болно.

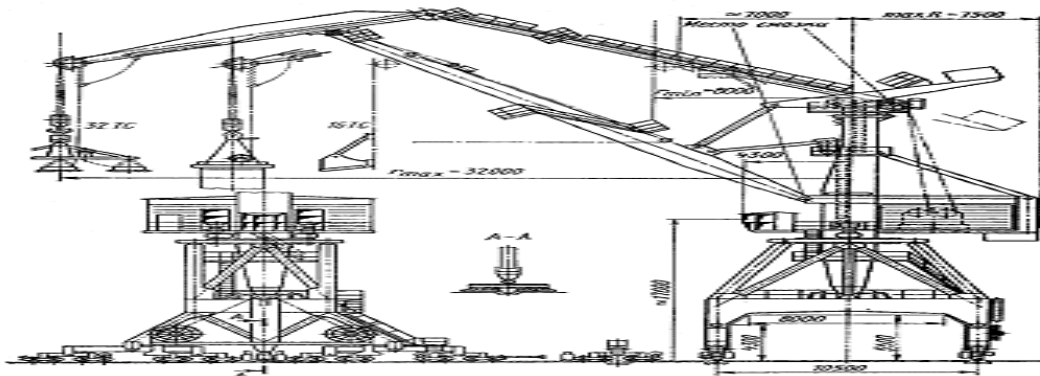
Терминалын тоног төхөөрөмж:

Орчин үед маш өргөн хүрээний ажил гүйцэтгэх зориулалтын терминалын тоног төхөөрөмжийг дараах байдлаар ангилдаг.

Боомтын кранууд

Энэ төрлийн крануудыг далайн боомт болон гол мөрний зогсоолууд дээр түгээмэл ашигладаг. Тэдгээрийн бүтэц нь шууд усан онгоцны зогсоол дээр байрлуулах боломжтой байдаг. Боомтын крануудын техникийн үндсэн үзүүлэлт бол хүчин чадал, өргөх өндрийн хязгаар, усан онгоцны ходоод дотор краны атгах механизм орох өндөр, ажлын механизмын хурд зэрэг юм. Өргөх хүчин чадал 5–40 тоннын, вылет 6-30 метр хооронд хэлбэлздэг. Боомтын кранууд усан онгоцны зогсоолоос гадна мөн боомтын дотоод хэсэгт түгээмэл ашиглагддаг. Тэдгээрийн ачаа атгах механизмуудыг сольж ашигласнаар нурмаг, ширхгийн болон чингэлгийн ачааг боловсруулах боломжтой байдаг.

Зураг 6. Боомтын зориулалттай шилжүүлэн ачигч кран

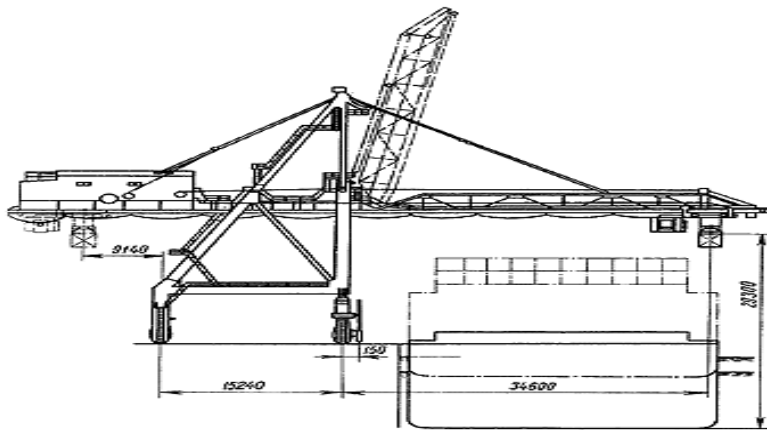


Эх сурвалж: Н.Отгонсар, (2018)

Гүүрэн болон шилжүүлэн ачигч кранууд

Тээвэрт ерөнхий зориулалтын гүүрэн краныг ачаа хадгалах задгай болон битүү талбай дээр өргөнөөр ашиглагддаг. Гүүрэн крануудыг суурьтай ерөнхий зориулалтын болон тусгай зориулалтын гэж ангилна. Тусгай зориулалтын краны төрлүүдэд шилжүүлэн ачигч кран болон кран-штабеллер (өрөгч кран) багтана. Агуулах доторх гүүрэн кран нь хадгалах хэсгийн талбайг эзлэхгүй, маневр хийх шаардлагагүй тул тун тохиромжтой байдаг. Харин задгай талбайд ажиллах крануудад заавал рельсэн зам болон зориулалтын замын өндөрлөгөө хийх хэрэгтэй. Краны гүүр нь далайн болон зогсоолын талын 2 консол суман хэсгээс бүрдэнэ. Далайн талын консол сум нь дээшээ өргөгдөх боломжтойгоор хийгдсэн байдаг. Энэ нь усан онгоц зогсоол руу орж кран доор зогсох боломжийг хангах зориулалттай бөгөөд сум өргөх механизм нь машины хэсэгт байрладаг байна.

Зураг 7. Шилжүүлэн ачигч чингэлгийн кран

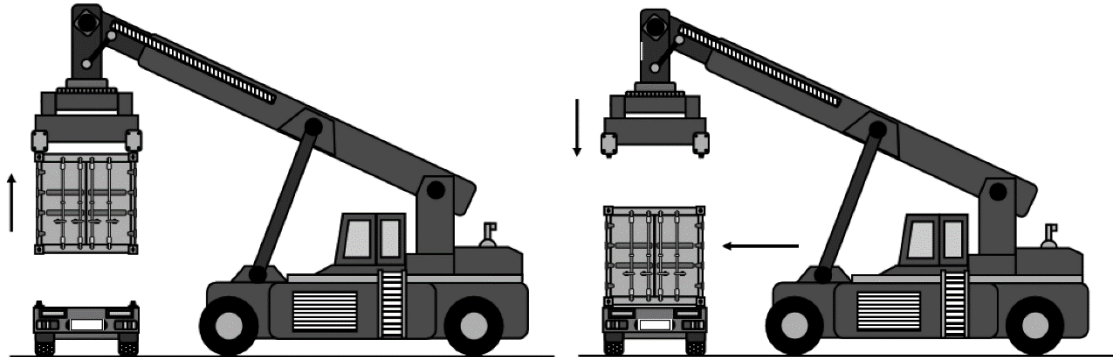


Эх сурвалж: Н.Отгонсар, (2018)

Авто өргөгч механизм

Авто ачигч тус бүрийг овор хэмжээ, эргэлтийн радиус, ачаа өргөх өндөр, даац, ажиллах хурд, бүтээмж болон бохир жин гэсэн үзүүлэлтүүдээр тодорхойлдог. Цахилгаан ачигчийг агуулах доторхи ажилд (ачаа хүлээн авах, хадгалах хэсэгт) мөн ачилтын фронт дээр (тээврийн хэрэгслээс тээврийн хэрэгсэлд ачиж, буулгах) хэрэглэдэг. Мөн бага оврын автоачигч нарт утааны нейтрализатор суурилуулан агуулах дотор, усан онгоцны ходоод дотор, битүү вагонд хийгдэх ачиж буулгах ажилд ашиглана.

Зураг 8. Авто өргөгч (калмар)



Эх сурвалж: https://www.mdpi.com/applsci/applsci-09-02558/article_deploy/html/images/applsci-09-02558-g001.png

Хүнд даацын ихэнх чингэлгүүд усан замын болон төмөр замын тээврээр, мөн гол мөрний болон агаарын тээврээр зөөвөрлөгддөг. Чингэлгүүдийг боомт руу төмөр замын болон авто тээврээр, өртөө болон нисэх онгоцны терминалууд руу ихэвчлэн авто тээврээр хүргэдэг. Далайн боомтуудад хуурай замын тээврээс усан замын тээвэрт чингэлэгийг дамжуулахад шилжүүлэн ачигч гүүрэн краныг, гол мөрний тээвэрт боомтын краныг, төмөр замын терминалууд дээр ямаан краныг болон телескоп сумтай чингэлгийн авто ачигчийг ашигладаг.

1.3 Олон улсын тээврийн инкотермс нөхцөл

Олон улсын худалдааны үйл ажиллагаанд оролцогч талуудад бараа бүтээгдэхүүн нийлүүлэх нөхцөлийн сонголтыг олгон худалдагч, худалдан авагчийн зардал, эрсдэл, үүргийг тодорхойлсон гадаад худалдааны тээврийн нөхцөл юм. Оролцогч

талууд инкотермсийн аль нэг нөхцөлийг сонгосноор нийлүүлж буй барааны үнэ, зардал, хуваарилалт тодорхой болж, хариуцлагыг ойлгомжтой болгодог.

Инкотермс нөхцөлийн төрөл:

Инкотермс 2020 онд шинэчлэгдсэн бөгөөд одоогоор нийт 11 төрөл байна.

EXW-Ex Works (Үйлдвэр, уурхай, агуулахаас): Тус нөхцөл худалдагч нь барааг өөрийн байранд бэлэн байлгах л үүрэгтэй буюу үйлдвэрээсээ бараа таваарыг худалдан авагчид шууд хүлээлгэн өгнө. Харин барааг худалдагчийн байрнаас эцсийн цэг хүртэл тээвэрлэхтэй холбоотой бүх зардал, эрсдэлийг худалдан авагч тал өөрөө хариуцна. Өөрөөр хэлбэл, худалдагч нь зөвхөн барааг бэлэн байлгах үүрэгтэй, харин худалдан авагч нь тээврийн хэрэгсэлд ачаа ачих, экспортын албан ёсны бүрдүүлэлт, тээвэрлэлтийг зохицуулах, тээврийн бүх зардал, татварыг төлөх зэрэг бүх зүйлийг хариуцна.

FCA-Free Carrier (Тээвэрлэх хүртэл чөлөөтэй): Худалдагч нь барааг худалдан авагчийн сонгосон тээврийн төрлөөр тээвэрлэгчид хүргэх буюу нэрлэсэн газар (терминал эсвэл тээврийн төв гэх мэт) хүргэх үүрэгтэй. Худалдагч нь заасан газарт барааг хүргэснээс хойшх тээврийн хэрэгсэлд ачих, тухайн цэгээс эцсийн цэг хүртэл тээвэрлэхтэй холбоотой бүх зардал, эрсдэлийг худалдан авагч өөрөө хариуцна.

EXW болон **FCA**-ийн гол ялгаа нь **EXW**-ийн хувьд худалдан авагч нь барааг худалдагчийн байранд бэлэн болгосноос хойш барааг бүрэн хариуцаж, тээврийн бүх зардлыг хариуцдаг бол **FCA**-ийн хувьд худалдагч нь бараагаа тодорхой газар хүргэх үүрэгтэй бол худалдан авагч нь тэр үеэс хойшх бүх зардал, эрсдэлийг хариуцна.

DAP-Delivered at Terminal (Терминал дээр нийлүүлэх): Тус нөхцөл худалдагч нь барааг боомт, агуулах зэрэг тодорхой газар хүргэх үүрэгтэй бөгөөд ачааг тээвэрлэх, нэрлэсэн боомт, терминалд буулгахтай холбогдох эрсдэлийг хариуцна. Харин худалдан авагч нь барааг түүнээс цаашх тээвэрлэлтийг хариуцна.

CIP-Carriage and Insurance paid to (Тээврийн хөлс тодорхой цэг хүртэл чөлөөлөгдсөн): "Тээвэр, даатгал төлсөн" буюу худалдан авагчийн төлсөн үнэд тээврийн зардал, даатгалын зардлыг багтаадаг. Худалдагч нь барааг заасан газарт хүргэх ажлыг зохион байгуулах, мөн дамжин өнгөрөх үед даатгалд хамруулах үүрэгтэй. Барааг заасан байршилд хүргэсний дараа худалдан авагч нь цаашдын тээвэрлэлт, тээвэрлэлтийн хариуцлагыг хүлээнэ.

DAP болон **CIP** аль аль нь барааг тээвэрлэхэд худалдан авагч болон худалдагчийн эрх, үүргийг тодорхойлсон байдаг. Тодруулбал **DAP** нь цаашдын тээвэрлэлтийг худалдан авагчид илүү хариуцдаг бол **CIP** нь даатгалын зардлыг багтааж, барааг тээвэрлэхэд илүү хариуцлага хүлээдэг байна.

FAS-Free alongside ship: Худалдагч нь худалдан авагчийн нэрлэсэн усан онгоцны хашлага хүртэлх эрсдэл, зардлыг хариуцна.

FOB-Free on board: Худалдагч тал нь худалдан авагчийн нэрлэсэн усан онгоцны тавцан дээр барааг буулгах хүртэлх эрсдэл, зардлыг хариуцна.

CPT-Carriage paid to: Худалдагч тал нь тээвэрлэлтийн төрлөө сонгох ба худалдан авагчийн нэрлэсэн газар хүртэл хүргэх үүрэг хүлээнэ. Тохиролцсон газар хүртэлх бүх зардлыг худалдагч тал хариуцна. Барааг хүлээн авах нэрлэсэн газар нь тухайн худалдан авагчийн улсын газар байна.

CFR-Cost and freight: Худалдагч тал нь тээвэрлэх усан онгоцоо сонгоно. Нэрлэсэн боомт хүртэлх зардал, эрсдэлийг худалдагч тал нь хариуцах ба заасан хугацаанд түүнээс хойших эрсдэл худалдан авагчид шилжинэ.

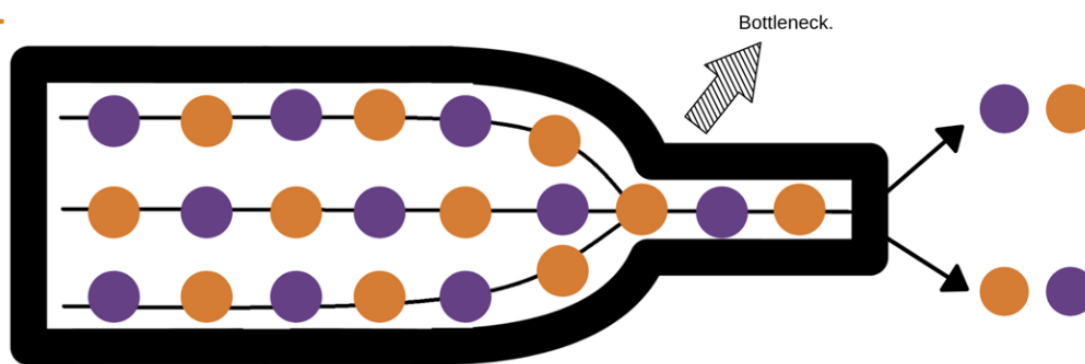
CIF-Cost insurance and freight: Худалдагч тал тээвэрлэх усан онгоцоо сонгоно. Дараагийн боомт хүртэлх зардал, эрсдэлийг худалдагч тал нь хариуцах ба түүнээс хойших гарах даатгалын зардлыг мөн хариуцна.

DDP - Delivered duty paid: Худалдагч тал барааг үйлдвэрээс гараад худалдан авагчийн гарт хүрэх хүртэлх бүх зардал, эрсдэлийг хариуцна.

1.4 Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ (Bottleneck Analysis)

Bottleneck шинжилгээ нь ажлын урсгалыг нөөцлөх эсвэл байх ёстойгоос удаашруулахад хүргэж буй үйл явцыг тодорхойлдог аргачлал бөгөөд үйл ажиллагаанд бөглөрөлийг үүсгэж буй хүчин зүйлийг багасгахад туслах зорилготой.

Зураг 9. Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ



Эх сурвалж: <https://www.mangolive.com/lean-management-tools-bottleneck-analysis>

Дээрх лонхын жишээнээс өнгөт цэгүүдийг үйл ажиллагааны урсгал хэмээн үзвэл үйл ажиллагаа лонхны хүзүүнд хүрэхэд удааширч, бүгд лонхыг бага хурдтай давах шаардлагатай болж байна. Лонхны "хүзүү" /neck/ нь үйл явц дахь хязгаарлалт эсвэл үйл ажиллагааны үр ашиггүй явцыг тодорхойлдог. Тухайлбал: Энэ нь үйлдвэрлэлийн үйл явцын жишээн дээр тодорхой алхам эсвэл дараагийн алхам руу шилжихээс өмнө ямарваа нэг зөвшөөрөл авах шаардлагын улмаас үүссэн байх магадтай байдаг. Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ нь эдгээр бөглөрөл гэж юу болохыг олж мэдэх, тэдгээрийг арилгахад чиглэнэ.

Bottleneck шинжилгээний хамрах хүрээ, ач холбогдол:

Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдол ихэвчлэн боомтын тээвэртэй холбоотой зөвшөөрөл, тээврийн логистик, харилцаа холбоо, үйлдвэрлэлийн процессууд, бизнесийн үйл ажиллагаа зэрэг шат дамжлагатай үйл явц дээр ихэвчлэн тохиолддог. Тиймээс үйл явцын бөглөрөлийг тодорхойлсноор үйл ажиллагааг удаашруулж буй процессийг сайжруулах боломжийг бүрдүүлдэг ач холбогдолтой. Процессын доторх шаардлагагүй эсвэл үр ашиггүй алхмууд нь ихэвчлэн бөглөрөл үүсгэдэг. Bottleneck шинжилгээ нь энэ бөглөрөлийг хаанаас гаргаж байгааг тодорхойлж, дараа нь арилгах боломжийг эрэлхийлдэг. Мөн тухайн байгууллагын үйл явц, ажлын урсгалын мэдлэгийг нэмэгдүүлэх боломжтой бөгөөд ирээдүйд эрсдэл үүсэхээс сэргийлж илүү тодорхой шийдвэр гаргахад тусалдаг байна.

Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ хийхэд үйл явц, үйл ажиллагааны нарийвчилсан тодорхой мэдээлэл цуглуулах шаардлагатай бөгөөд энэ нь байгууллагын хувьд цаг хугацаа их шаарддаг боловч зардал, үр ашгийн хувьд

үнэ цэнтэй байдаг. Иймд тус шинжилгээг хийхдээ зөвхөн бөглөрөл үүсч буй хэсгийг төдийгүй бүхий л өмнө болон дараана хийгдэх үйл ажиллагааг авч үздэг. Ингэснээр үйл ажиллагаа гацах шалтгаан юу болох, дараа нь ямар үр дагавар гарах талаар хэрэгтэй мэдээлэл авах боломжтой болно.

Шинжилгээг хийхдээ цуглуулах мэдээллийн төрлүүд нь үйл явцад хэр удаан үргэлжлэх, үүнтэй холбоотой зардал, хичнээн хүн оролцож байгаа, процессийн зураглал хамаардаг. Энэ нь бөглөрөл үүсэхээс өмнө чанарын хяналт, баталгааг нэвтрүүлснээр бөглөрөлийг үүсгэж буй хүчин зүйлийг засаж залруулах арга хэрэгсэл шийдлийг олох ач холбогдолтой юм.

1.5 Сэдвийн судлагдсан байдал

Н.Отгонсар “Боомтын үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох боломж” сэдвээр Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт хилийн боомтын нөхцөл байдалд асуулгын аргаар судалгаа хийн сайжруулах боломжийг тодорхойлохыг зорьж, магистрын зэргийг 2018 онд хамгаалсан байна. Тус судалгаанд улс хоорондын ачаа тээврийн үйлчилгээ эрхлэгч 67 компанийн төлөөлөл болсон 120 жолоочийг хамруулсан асуулгын аргаар боомтын үйл ажиллагааг сайжруулах судалгаа хийсэн нь ихээхэн ач холбогдолтой байв. Тус асуулгад Засгийн газрын түвшин харилцан тохиролцох асуудлаар нийт оролцогчдын 13 хувь, боомтыг 24 цагийн ажиллагаатай олон улсын шинжтэй болгох 33 хувь, уурхайгаас боомт хүртэлх тээврийн замын нөхцөлийг сайжруулах 17 хувь, хил гаалийн үйл ажиллагааг хөнгөвчилсөн тоног төхөөрөмжийг нэвтрүүлэх 29 хувь, Тавантолгойн олборлолт, ачилтын нөхцөл байдалтай уялдуулах 8 хувь нь санал өгсөн нь тулгамдаж буй асуудлыг тодотгож өгчээ.

Азийн хөгжлийн банк, “Саад тотгорыг арилгах нь: Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын хөгжлийн тухай” 2018 он. Тус тайланд Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын хөгжил сулаас худалдааны эргэлт, бараа бүтээгдэхүүний үнэд ихээхэн нөлөөлж буйг хөнджээ. Тухайлбал бараа бүтээгдэхүүний үнийн бүтцийн 30 орчим хувь тээвэр, логистикийн зардал эзэлдэг бөгөөд энэ нь бусад улс орнуудтай харьцуулахад үлэмж өндөр хэмжээ болохыг онцолсон байна. Мөн Монгол Улсын худалдааны өрсөлдөх чадвар бусад улстай харьцуулахад сул байгаа нь дэд бүтцийн хөгжил, экспорт импортын хилийн хяналтын үйл ажиллагаатай шууд холбоотойг дурдсан байна. Тус тайланд дээрх асуудлыг шийдвэрлэх санал, зөвлөмжүүдийг тусгасан бөгөөд үүнээс хилийн боомттой холбоотой уурхай, хилийн боомтуудыг холбосон төмөр зам сүлжээ байгуулах, хилийн боомтын цариг солих байгууламжийг механикжуулах, үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээг нэвтрүүлэх буюу төрийн байгууллагуудын уялдаа холбоог сайжруулах шаардлагатайг тусгасан байна.

О.Энхбаяр, “Монгол банк, Экспортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн зардлын судалгаа” 2019 он. Тус судалгаагаар уул уурхайн экспортын бүтээгдэхүүний тээврийн асуудлыг нягталж, төлбөрийн тэнцлийн ачаа тээврийн үйлчилгээний дансны мэдээллийг сайжруулахыг зорьжээ. Ингэхдээ уурхайн амны нөхцөлөөр борлуулагдаж буй чулуун нүүрсний экспортод тээврийн үйлчилгээг дийлэнхдээ эдийн засгийн харьяат бус тээврийн компани гүйцэтгэдэг. Харин тээврийн үйлчилгээний төлбөрийг импортлогч буюу худалдан авагч тал тээврийн компанид шууд төлдөг хэдий ч, дээрх төлбөрийн мэдээллийг ААН-үүд Монголбанкинд ирүүлдэггүй байна.

Дүгнэлт

Логистик менежментийн ойлголтод дурдагдсан хялбар аргаар хэмнэлттэй зардлаар зорилгодоо хүрэх процессыг чухалчлах нь аливаа ААН-ийн үйл ажиллагаанд нэн шаардлагатай хүчин зүйл нь бөгөөд логистик тээврийн хөгжил сул, цогц логистик систем бүрдээгүй байх нь үйл ажиллагааны өртгийг нэмэгдүүлэх, бараа бүтээгдэхүүний үнэд эзлэх тээврийн зардалд нөлөөлөх гол хүчин зүйл юм. Иймд төрөөс нэгдсэн бодлогоор логистикийн бүсчилсэн хөгжлийг чухалчилж, ингэхдээ хувийн хэвшил, ААН-үүдтэй хамтарч ажиллах нь хөгжлийг хурдасгах арга замуудын нэг болно. Терминал агуулахын хүчин чадал гадаад худалдааны бараа эргэлтэд шууд нөлөөлөх хэдий ч, эдийн засгийн багтаамжаас шалтгаалан тохирсон тоног төхөөрөмж, механизмыг ашиглах нь зохистой. Одоогоор Монгол Улсын хилийн боомтын дийлэнх терминал дээр авто өргөгч буюу калмар ашиглаж байна.

Монгол Улсын Гашуунсухайт боомтын нүүрсний экспортын тээврийн нөхцөл өнгөрсөн хугацаанд EXW-Ex works буюу уурхайн ам нөхцөл болон FCA-Free Carrier буюу хил нөхцөлөөр худалдаалагдсаар ирсэн. Харин Монгол Улсын Засгийн газраас нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх, ил тод байдлыг хангах зорилгоор Тавантолгойн бүлэг ордын нүүрсний худалдааг 2023 оны 01 дүгээр сараас Хөрөнгийн биржээр дамжуулан DAP-Delivered at Terminal буюу хил цаана нөхцөлөөр арилжаалах болсон. Үүний зорилго нь нүүрсний үнийг тогтвортой байлгах, тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэгч ААН-үүдийн тэгш оролцоог хангах тул цаашид бусад боомтын нүүрсний экспортыг шат дараатайгаар биржийн худалдаанд шилжүүлэхээр төрөөс төлөвлөсөн. Иймд Бүтцийн хүчин зүйлийн доголдолын шинжилгээгээр Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, менежментийг сайжруулах шаардлагыг тодорхойлж, тулгамдаж буй асуудлыг илрүүлэн бөглөрөл үүсгэж буй шалтгаан нөхцөлийг арилгах шийдлийг дэвшүүлэх ач холбогдолтой үзэн уг судалгааны ажлын онол, арга зүйд ашигласан болно.

II БҮЛЭГ. МОНГОЛ УЛС, БНХАУ-ЫН ХИЛИЙН БООМТЫН ТОГТОЛЦОО, ХӨГЖЛИЙН БОДЛОГО, ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА

2.1 Монгол Улсын Хилийн боомтууд

Монгол Улс автозамын 39, төмөр замын 3, агаарын замын 4, нийт 46 хилийн боомттой. Үүнээс 29 боомт ОХУ-тай, 13 нь БНХАУ-ын хилийг нэвтрэх чиглэлд бол 4 боомт нь олон улсын нислэг хийх зориулалттай нисэх буудал байдаг. Гэхдээ ОХУ-тай хиллэдэг 19 боомтын дэд бүтэц бүрдээгүйн улмаас 1994 оноос хойш ажиллаагүй хэвээр байна.

Зураг 10. Монгол Улсын хилийн боомтууд



Эх сурвалж: ГЕГ

Монгол Улсын хилийн боомтын эрх зүйн орчин:

Монгол Улсын үндсэн хуульд “Монгол Улсын хилийг хуулиар бататгана. Монгол Улсын хил халдашгүй дархан байна” хэмээн заасан байдаг бөгөөд уг тулгуур хэм хэмжээг хэрэгжүүлэх, хилийн аюулгүй байдлыг хангах, эрх зүйн орчныг 1993 онд Монгол Улсын Хилийн тухай бие даасан хууль батлагдан мөрдөгдөж эхэлсэн түүхтэй. Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенц, 2010 онд батлагдсан Үндэсний аюулгүй байдлын үзэл баримтлал, УИХ-ын 2002 оны тогтоолоор батлагдсан Төрөөс хилийн талаар баримтлах бодлого зэрэг тулгуур баримт бичиг бий. Үүнээс гадна УИХ-аас 2016 онд Хилийн тухай хуулийг шинэчлэн баталсан байдаг.

Монгол Улсын Засгийн газраас тухайлан хилийн боомттой холбоотой харилцааг ОХУ, БНХАУ-ын Засгийн газартай байгуулсан хэлэлцээр, Хилийн тухай хууль, Улсын Их Хурал, Засгийн газрын тогтоолоор зохицуулдаг. Хилийн боомт, түүний үйл ажиллагаатай холбоотой дараах голлох олон улсын хэлэлцээр, хуулийг дагаж мөрдөж байна. Үүнд:

- 1991 онд Гаалийн тухай хууль,
- 1994 онд Монгол Улс, ОХУ-ын хилийн боомтын хэлэлцээр,
- 2002 онд Төрөөс хилийн талаар баримтлах бодлого,
- 2004 онд Монгол Улс, БНХАУ-ын хилийн боомтын хэлэлцээр,
- 2006 онд Монгол Улс, ОХУ-ын хилийн дэглэмийн гэрээ,
- 2010 онд Монгол Улс, БНХАУ-ын хилийн дэглэмийн гэрээ,
- 2016 онд шинэчлэсэн найруулсан Хилийн тухай хууль

- 2021 онд Монгол Улс, ОХУ-ын хилийн боомтын хэлэлцээрт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай протокол бий.

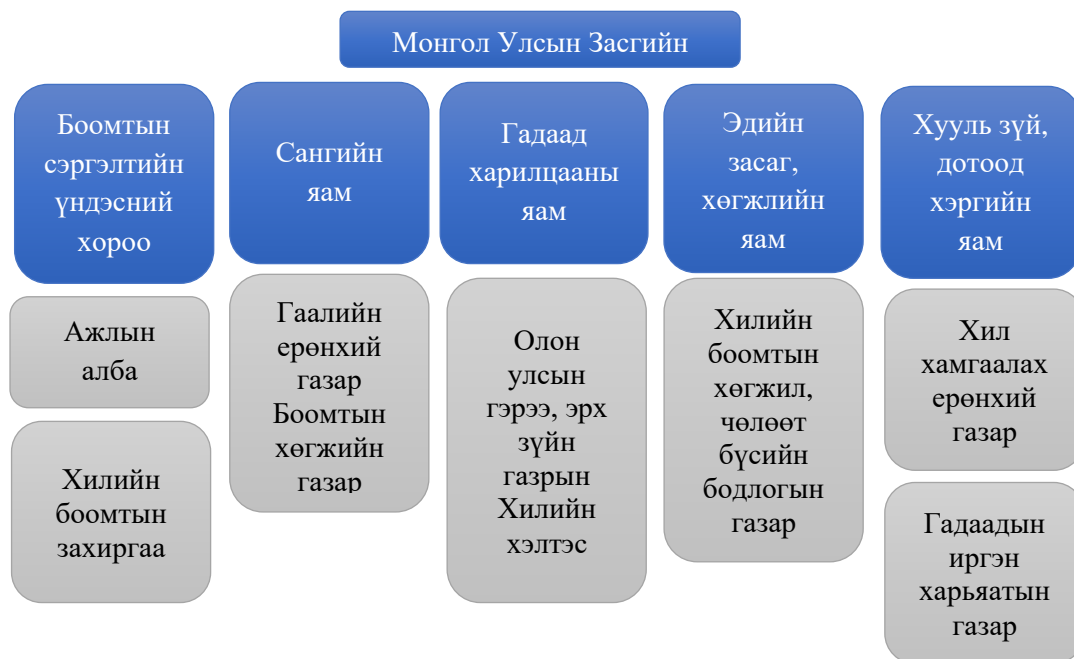
Үүнээс гадна хилийн хяналтын байгууллагууд дээрх хууль, хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх хүрээнд бусад дүрэм, журам, стандартыг үйл ажиллагаагаандаа дагаж мөрддөг байна.

2.2 Монгол улсын хилийн боомтын тогтолцоо

Монгол Улсын хил, гаалийн байгууллагын түүхээс авч үзвэл одоогийн Гаалийн ерөнхий газар 1912 оноос Гаалийн хэргийг ерөнхийлөн шийтгэгч яам, Гадаадын иргэн харьяатын газар 1922 оноос Дотоодыг хамгаалах газар, Хил хамгаалах ерөнхий газар 1933 оноос хилийн отряд, 1950 оноос хилийн пункт, байцаан өнгөрүүлэх хороо, 1960 оноос хязгаарын цэрэг гэх нэршилтэй байжээ.

Монгол Улсын 2016 оны шинэчлэсэн Хилийн тухай хуульд “Хилийн хяналтын байгууллагад улсын хил нэвтрэх зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, бараа, мал, амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнд хяналт шалгалт явуулах, бүртгэх эрх бүхий улсын хил хамгаалах, гааль, гадаадын иргэн, харьяатын байгууллагууд багтана” гэж заасан. Мөн Хилийн тухай хуульд “Хилийн боомтыг хөгжүүлэх бодлого боловсруулах, түүнийг хэрэгжүүлэх, үйл ажиллагааг зохицуулах үүрэг бүхий орон тооны бус Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо ажиллана” хэмээн заасан байдаг.

Зураг 11. Монгол Улсын боомтын үйл ажиллагаа хариуцагч төрийн байгууллага



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Монгол Улсын хилийн боомтын үйл ажиллагаанд төрийн хяналт шалгалт, зохион байгуулалтыг гүйцэтгэдэг хилийн хяналтын байгууллагууд дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлдэг. Үүнд:

Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо: Хилийн боомтыг хөгжүүлэх, өргөтгөх талаар төлөвлөгөө гарган, боловсруулж, хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр баталж, зохион байгуулна. Мөн боомтын дэд бүтэц, хилийн хяналтын байгууллагын албан хаагчдын нийгмийн асуудлын талаар санал боловсруулах, хилийн боомтод мөрдөх нийтлэг журмыг батлах чиг үүргээр ажилладаг.

Хилийн боомтын захиргаа: Ашигт малтмал, газрын тос, бараа бүтээгдэхүүний экспорт, импорт, худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, улс хоорондын тээврийн зохицуулалт, халдвар хамгаалал, хууль сахиулах болон хилийн хяналтын байгууллага, орон нутгийн засаг захиргааны байгууллагын ажлын уялдаа холбоог нэгдсэн зохицуулалтаар хангана. Боомтын хөгжлийн асуудлыг төлөвлөх, орон сууц, цахилгаан, дулаан, цэвэр, бохир ус болон бусад дэд бүтцийг хариуцаж, боомтын хэвийн үйл ажиллагаа явуулах нөхцөлийг бүрдүүлэх, хилийн боомт дахь төрийн өмчийн бүртгэл, хяналтыг хариуцах чиг үүргээр ажилладаг.

Гаалийн ерөнхий газар, Боомтын хөгжлийн газар: Хилийн боомтын болон гүний гаалийн байгууллагын дэд бүтэц, үйл ажиллагааг сайжруулах, боомтын олон улсын стандарт, туршлагыг судлан, хилийн боомтын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжүүлнэ. Боомтын үндэсний зөвлөлийн үүргийг гүйцэтгэж, хилийн нэгдсэн зохицуулалттай удирдлагын бодлого, төслийг боловсруулж, хэрэгжүүлэх чиг үүрэгтэйгээр үйл ажиллагаа явуулдаг.

ЭЗХЯ, Хилийн боомтын хөгжил, чөлөөт бүсийн бодлогын газар: Хилийн боомт, чөлөөт бүсийн хөгжлийн судалгаа, бодлого, төлөвлөлт хийж, хэрэгжилтийн зохион байгуулалтад хяналт тавих, салбаруудын үйл ажиллагаатай уялдуулан зохицуулж, нэгдсэн бодлогоор хангах, үйл ажиллагаанд хяналт тавих, нэгдсэн удирдлага, бодлого, арга зүйгээр хангах чиг үүрэгтэй.

ГХЯ, Олон улсын гэрээ, эрх зүйн газар, Хилийн хэлтэс: Монгол Улсын олон улсын хилийн дэглэм болон боомтыг зохицуулсан хоёр талт гэрээ хэлэлцээр хариуцах, хэрэгжилтэд хяналт тавих, төрөөс хилийн талаар баримтлах бодлогыг үндэслэн хилийн асуудлаар гэрээ байгуулах, төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх хүрээнд хилийн боомт нээх, хаах, горимд өөрчлөлт оруулах асуудлыг хөрш улстай харилцан хэлэлцээр байгуулахыг хариуцна. Мөн боомтын зэрэглэлийг өөрчлөх саналаа холбогдох байгууллагад уламжлах чиг үүрэгтэйгээр ажилладаг.

Хил хамгаалах ерөнхий газар: Хилийн талаарх төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх, хил хамгааллыг хангах, удирдах, хилийн дэглэмийг сахиулах, хилийн зөрчлөөс урьдчилан сэргийлж, хилийн зөрчлийн асуудлыг хуульд заасны дагуу шийдвэрлэнэ. Улсын хилээр зорчигч, тээврийн хэрэгслийг шалган нэвтрүүлэх, хилийн боомтын аюулгүй байдлыг хангах, хилийн боомтод мөрдөх журмыг сахиулах, хилийн зурвас, боомтын бүсэд үүссэн нийтийг хамарсан эмх замбараагүй байдлыг таслан зогсоох арга хэмжээ авна. Хил дамнасан гэмт хэргийг илрүүлэх, таслан зогсоох, агаарын хилийг зөрчсөн байж болзошгүй нисгэгчтэй болон нисгэгчгүй нисэх төхөөрөмжмйн талаарх мэдээллийг зэвсэгт хүчний агаарын цэргийн анги, салбарт шуурхай дамжуулах чиг үүрэгтэй.

Гаалийн ерөнхий газар: Хилийн боомтын болон гүний гаалийн байгууллагын дэд бүтэц, үйл ажиллагааг сайжруулах, боомтын олон улсын стандарт, туршлагыг судлан, хилийн боомтын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжүүлэх, боомтын үндэсний зөвлөлийн үүргийг гүйцэтгэнэ. Хилийн нэгдсэн зохицуулалттай удирдлагын бодлого, төслийг боловсруулж, хэрэгжүүлэх чиг үүрэгтэйгээр ажилладаг.

Гадаадын иргэн харьяатын газар: Дээрх төрийн байгууллагуудаас гадна ашигт малтмалын экспортын тээвэрлэлтийн онцлогоос шалтгаалан зарим төрийн өмчийн газар болон уурхай эзэмшигч аж ахуйн нэгж байгууллагын зохион байгуулалтад оролцон ажилладаг.

Монгол Улсын хилийн боомтын ангилал

Монгол Улсын Хилийн тухай хуулийн 3.1.12-р зүйлд "хилийн боомт" гэж улсын хилээр нэвтрэх зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, бараа, мал, амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнд хилийн хяналтын байгууллага хяналт шалгалт хийх зориулалтаар төхөөрөмжилсөн, тусгайлан тогтоосон газрыг хэлнэ хэмээн тодорхойлсон байдаг. Мөн тус хуулийн 3.1.19-р зүйлд "хоёр талын боомт" гэж хил залгаа улстай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу хил залгаа улсын зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, бараа, мал, амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх боомтыг нэрлэнэ хэмээн тайлбарласан байна.

Хүснэгт 2. Хилийн боомтын дэглэмийн төрөл

Байнгын ажиллагаатай боомт	Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасан цагийн хуваарийн дагуу байнга ажиллах боомт.
Түр ажиллагаатай боомт	Боомтын асуудлаар байгуулсан Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасны дагуу түр хугацаанд ажиллах боомт.
Олон улсын боомт	Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу иргэний харьяаллыг үл харгалзан зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, бараа, мал, амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх боомт.

Эх сурвалж: Хилийн тухай хууль

Боомтын объектыг үндсэн болон нэмэлт байгууламж хэмээн ангилдаг. Боомтын үндсэн байгууламжид цахилгаан, дулаан, усны хангамж, интернэт, ариутгах, татуурга, лаборатори, зорчигч тээврийн терминал, ачаа тээврийн терминал багтдаг. Харин боомтын нэмэлт байгууламжид ачиж буулгах терминал, шилжүүлэн ачих терминал, чингэлэг тээврийн терминал, жолоочгүй тээврийн төхөөрөмж (AGV), дүүжин тээвэр, нарийн царигийн төмөр зам багтдаг байна.

БНХАУ-тай хиллэдэг хилийн боомтууд:

Монгол Улс, БНХАУ-тай 13 хилийн боомтоор хиллэдгээс олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн зориулалттай байнгын ажиллагаатай Булган-Такашикен, Замын-Үүд-Эрээний төмөр зам, Замын-Үүд-Эрээний авто зам, Бичигт-Зүүн хатавч, олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн зориулалттай түр ажиллагаатай Сүмбэр-Рашаан, хоёр талын тээврийн зориулалттай байнгын ажиллагаатай Шивээхүрэн-Сэхээ, Гашуунсухайт-Ганц мод, түр буюу улирлын ажиллагаатай Даян-Хуншаньзюй, Байтаг-Улиастай, Бургастай-Лаомяо, Ханги-Мандал, Баянхошуу-Өвдөг, Хавирга-Архашаат боомт бий. Үүнээс Замын-Үүд-Эрээн боомт нь төмөр зам, автозам гэсэн ангилалтай тул 2 боомтод тооцогддог.

Хүснэгт 3. Монгол Улсын БНХАУ-тай хиллэх боомтуудын зэрэглэл, ажлын горим

№	Аймаг	Боомтын нэр	Зэрэглэл	Горим	БНХАУ-ын боомтын нэр
1	Дорноговь	Замын-Үүд	Олон улсын	Байнгын	Эрээн
2	Сүхбаатар	Бичигт	Олон улсын	Байнгын	Зүүн хатавч
3	Ховд	Булган	Олон улсын	Байнгын	Такашикен
4	Дорноговь	Ханги	Хоёр талын	Байнгын	Мандал
5	Өмнөговь	Гашуунсухайт	Хоёр талын	Байнгын	Ганц мод
6	Өмнөговь	Шивээхүрэн	Хоёр талын	Байнгын	Сэхээ
7	Дорнод	Хавирга	Хоёр талын	Байнгын	Ар хашаат
8	Дорнод	Баянхошуу	Хоёр талын	Байнгын	Өвдөг
9	Дорнод	Сүмбэр	Хоёр талын	Түр	Рашаан
10	Баян-Өлгий	Даян	Хоёр талын	Түр	Хуньшанзуй
11	Ховд	Байтаг	Хоёр талын	Түр	Улиастай
12	Говь-Алтай	Бургастай	Хоёр талын	Түр	Лаомяо

Эх сурвалж: ГЕГ

Дээрх боомтуудаас гадна Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн газар шинээр Цагаандэл-Уул-Өлзий боомт байгуулах, хаагдсан Нарансэвстэй-Мазуншань боомтыг дахин нээхээр хэлэлцэж байна. Тухайлбал 2010 оны 7 дугаар сард болсон Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг хангах газрын дарга нарын түвшний уулзалтын механизмын хоёрдугаар уулзалтын протоколоор Өмнөговь аймагт Цагаандэл-Уул боомт, БНХАУ-ын Өлзий боомтыг шинээр нээн ажиллуулах асуудлыг хоёр улсын дотоодын хууль тогтоомжийн шаардлагыг хангасны дараагаар дипломат шугамаар харилцан тохиролцооор шийдвэрлэсэн. Гэвч Цагаандэл-Уул боомт дархан цаазат газар байрладаг тул нутгийн иргэдийн зүгээс тус боомтыг нээх асуудлыг ихээхэн эсэргүүцээр ирсэн.

ОХУ-тай хиллэдэг хилийн боомтууд:

Монгол Улс, ОХУ-тай 29 боомтоор хиллэдэг хэдий ч, одоогоор зөвхөн 10 боомтод дэд бүтцийг шийдэн ажилладаг бөгөөд хоёр улсын хилийн боомт дараах дэглэмээр ажиллаж байна. Үүнд:

- Олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай байнгын ажиллагаатай Сүхбаатар-Наушки, Алтанбулаг-Хиагт, Цагааннуур-Ташанта, Эрэнцав-Соловьевск, Боршоо-Хандгайт;

- Хоёр талын зорчигч, ачаа тээврийн зориулалттай байнгын ажиллагаатай Тэс-Шарсуурь, Арцсуурь-Цагаантолгой, Ханх-Монд, Бага-Илэнх-Айнек, Зэлтэр-Желтура, Агацын гол-Алтан, Ульхан-Дээд Ульхан, Эрээнцав-Соловьевск /төмөр зам/;

- Түр буюу улирлын ажиллагаатай Баянзүрх-Тарис, Шишгэд гол-Ушь Бэлдир, Хээгт-Санага, Хонгор овоо-Боций, Цагаан-Арал-Наушки, Хутаг-Өндөр-Киран, Хүдэр-Цагаанчулуутай, Тогтор-Өвөртогтор, Ямалхынгол-Новый Дурулгүй;

- Дамжин өнгөрөх Асгатын гол-Аспайт, Бөхмөрөн-Кызылхая, Харигийн гол-Мугур Аксы, Тээл-Хандгайт, Тээл-Торгалыг, Давст-Сарыг Холь, Тэс-Сарыг Холь боомтууд байна.

Агаарын замын хилийн боомтууд:

Олон улсын зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны зориулалттай, агаарын замын Чингис хаан, Өлгий, Чойбалсан, Ховд гэсэн 4 боомт байдгаас Төв, Баян-Өлгий, Дорнод, Ховд аймагт тус тус байрлан олон улсын нислэг үйлддэг. Үүнээс Чингис хаан олон улсын нисэх буудал Төв аймгийн Сэргэлэн суманд байршилтай, 2021 онд ашиглалтад орсон бөгөөд Япон улсын 540 сая ам.долларын 40 жилийн хөнгөлөлттэй зээлээр баригдсан.

2.3 Монгол Улсын боомтын хөгжлийн бодлого

Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн газраас 2018 оны дөрөвдүгээр сард Замын Үүд-Эрээний боомтыг түшиглэсэн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс байгуулах ажлыг эрчимжүүлэх санамж бичиг байгуулж, бэлтгэл ажлыг эхлүүлсэн ч, өнөөг хүртэл дорвитой шийдэлд хүрээгүй хэвээр байна. Харин Монгол Улсын Засгийн газрын “Гаалийн шинэчлэл” хөтөлбөрийг хэрэгжүүлж эхэлснээр одоогийн байгаа боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх, шинэчлэх бүтээн байгуулалтын ажил хэрэгжиж, санхүүжилтийн асуудлыг шийдвэрлэснээр хилийн гол боомтуудын шинэчлэлийн ажил эхлүүлсэн ч, 2020 оны эхээр шинэ төрлийн коронавирусын халдвар дэлхий дахинд дэгдсэнээр Монгол Улсын хилийн боомтын шинэчлэлийн ажил болон бүтээн байгуулалтын явц удаашрахад хүрсэн.

Монгол Улсын БНХАУ-тай хиллэдэг гол боомтууд Замын-Үүдээс бусад нь өргөтгөл, шинэчлэлийн ажил зарим нь эхлээгүй, зарим нь бүтээн байгуулалтын ажил удаашралтай байна. Монгол Улс Алсын хараа-2050 бодлогын хүрээнд дундаж давхаргыг тэлж, нэг хүнд ноогдох ДНБ-ий өсөлтийг 2050 онд 15,000 ам.долларт хүргэж, экспортыг 52 тэрбум ам.долларт хүргэхээр төлөвлөсөн. Одоогоор Монгол Улсын бүх боомт дэд бүтцийн хүчин чадлын дээд хэмжээндээ тулан ажиллаж байгаа бөгөөд боомтуудыг өргөтгөх, шинэчлэхгүйгээр Алсын хараа-2050 бодлогын зорилт биелэх боломжгүй юм.

Хүснэгт 4. Алсын хараа-2050 зорилт/ам.доллороор/

	2019	2025	2030	2040	2050
Нэг хүнд ноогдох ДНБ	4,294	6,520	8,300	12,000	15,000
Экспорт	7.6 тэрбум	14 тэрбум	20 тэрбум	36 тэрбум	52 тэрбум

Эх сурвалж: Алсын хараа-2050

Дээрх хүснэгтээс харахад өнөөгийн Монгол Улсын экспортын хэмжээг 2050 онд 3 дахин нэмэгдүүлэхээр төлөвлөсөн байгаа бөгөөд энэ зорилтыг хэрэгжүүлэхэд боомтын хөгжил ихээхэн чухал ач холбогдолтой юм. Нүүрс экспортлогч аж ахуйн

нэгж байгууллагуудын зүгээс боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлсэн тохиолдолд нүүрсний жилийн экспортыг 100 сая тонн хүртэл олборлолтыг хийх бүрэн боломжтой гэдгээ илэрхийлсээр ирсэн. Өөрөөр хэлбэл одоогийн экспортолж буй хэмжээг 3 дахин нэмэгдүүлэх олборлолтыг хийх хүчин чадал нь дотоод бүрдэлдсэн хэмээн хэлж болно.

Энэ хүрээнд Гашуунсухайт боомтын шинэчлэлийн хүрээнд БНХАУ-ын буцалтгүй тусламжаар боомтын үндсэн байгууламжийн ачаа тээврийн хэсгийг өргөтгөн шинэчлэх, хувийн хэвшлийн санхүүжилтээр чингэлэг тээврийн болон автомат удирдлагатай чингэлэг тээврийн терминал тус тус байгуулах, төмөр замын ачиж буулгах терминалууд байгуулах төслүүд хэрэгжүүлж байна. Гашуунсухайт боомтыг шинэчлэх ажил 2022 оны 05 дугаар сард 8 хувийн гүйцэтгэлтэй байсан бол 2023 оны 04 дүгээр сараас бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлэхээр ажиллаж байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын “Гаалийн шинэчлэл” хөтөлбөрийн хүрээнд ачаалал ихтэй Замын-Үүд, Гашуунсухайт, Боршоо, Бичигт боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхээр дэд бүтэц, бүтээн байгуулалтын ажил эхэлж, санхүүжилтийн асуудлыг шийдвэрлэсэн. Замын-Үүд, Гашуунсухайт боомтын Хятадын Засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар “Жүнмэй инженеринг” групп барилгын ажлыг гүйцэтгэх бол Бичигт боомтыг Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлээр шинэчлэхээр болсон. Үүнээс гадна шинээр нэг боомт нээхээр хоёр тал харилцан ойлголцлын санамж бичиг байгуулж, мөн хаагдсан нэг боомтыг дахин нээх талаар яригдаж байна.

Шинээр боомт байгуулах болон боомтын дэд бүтэц, хүчин чадлыг сайжруулах ажлууд нь хятадын талд уул уурхайн түүхий эдийн импортын хэмжээг нэмэгдүүлэх, боомт бүхий бүс нутгийн хөгжил дэвшил, эдийн засгийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх ач холбогдолтой юм. Мөн шинээр баригдах Цагаандэл-Уул-Өлзий боомтыг талууд Хятад-Монголын жишиг боомт болгох зорилго тавиад байгаа бөгөөд Өлзий боомтод нэг цэгийн хамтарсан шалгалт хийх байртай байхаар зохион байгуулахаар болсон.

Хилийн боомтын дэд бүтцийн шинэчлэлт

Монгол Улсын Засгийн газраас баталсан “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-д боомтын сэргэлтийг тусгасан бөгөөд хүчин чадлыг 3 дахин нэмэгдүүлэх талаар тусгасан. Ингэхдээ боомтуудын хатуу, зөөлөн дэд бүтцийг хөгжүүлэн ачаа болон зорчигч нэвтрүүлэх хүчин чадлыг дээшлүүлж, экспортыг нэмэгдүүлэхээр тусгасан. Мөн хилийн боомтуудыг төмөр зам болон хатуу хучилттай авто замаар үе шаттайгаар бүрэн холбох, тээвэр, логистикийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэн ачаа тээврийн урсгалыг сайжруулах, цаашид транзит улс болох суурь нөхцөлийг бүрдүүлэхээр тусгажээ. Энэ хүрээнд БНХАУ, ОХУ-тай хиллэх 11 боомтын зураг төсөл хийгдэж, үүндээ аялал жуулчлалын салбарыг давхар хөгжүүлэхээр тусгасан байдаг.

Хүснэгт 5. Голлох автозамын хилийн боомтуудын өнөөгийн хүчин чадал

№	Голлох автозамын хилийн боомтууд	Зорчигч нэвтрүүлэх хүчин чадал				Ачаа тээвэр нэвтрүүлэх хүчин чадал					
		Гарах		Орох		Экспорт			Импорт		
		Эгнээ	Жилд нэвтрэх зорчигчийн тоо(мян.хүн)	Эгнээ	Жилд нэвтрэх зорчигчийн тоо(мян.хүн)	Эгнээ	Өдөрт нэвтрэх т/х-ийн тоо	Өдөрт нэвтрэх вагоны тоо	Эгнээ	Өдөрт нэвтрэх т/х-ийн тоо	Өдөрт нэвтрэх вагоны тоо
1	Гашуунсухайт	3	330	3	330	6	1500	-	3	1250	-
2	Шивээхүрэн	2	195	2	189	5	1000	-	5	1000	-
3	Замын-Үүд	2	750	4	690	2	300	600	3	240	600
4	Ханги	2	30	2	30	2	250	-	1	100	-
5	Булган	2	36	2	36	2	250	-	2	150	-
6	Бичигт	1	57	1	57	2	250	-	1	150	-
7	Хавирга	1	90	1	90	1	10	-	1	10	-
8	Баянхошуу	1	75	1	75	1	100	-	1	100	-
9	Сүмбэр	1	15	1	15	1	5	-	1	5	-
10	Бургастай	1	15	1	15	1	120	-	1	120	-
11	Байтаг	1	15	1	15	1	5	-	1	5	-
12	Даян	1	15	1	15	1	5	-	1	5	-
Нийт		18	1623	20	1557	25	3795	600	21	3135	600
13	Алтанбулаг	3	300	3	300	2	100	-	2	100	-
14	Цагааннуур	1	75	1	75	2	50	-	2	50	-
15	Боршоо	1	60	1	60	1	50	-	1	50	-
16	Эрэнцав	1	15	1	15	1	20	14 /7 хоногт 2цуваа/	1	20	14 /7 хоногт 2цуваа/
17	Ханх	1	30	1	30	1	5	-	1	5	-
18	Ульхан	1	15	1	15	1	5	-	1	5	-
19	Тэс	1	15	1	15	1	5	-	1	5	-
20	Арцсуурь	1	24	1	24	1	5	-	1	5	-
Нийт		10	534	10	534	10	240	14	10	240	14
Бүгд		28	2157	30	2091	35	4035	614	31	3375	614

Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

Хүснэгт 6. Боомтуудын хүлээгдэж буй өргөтгөл, шинэчлэл

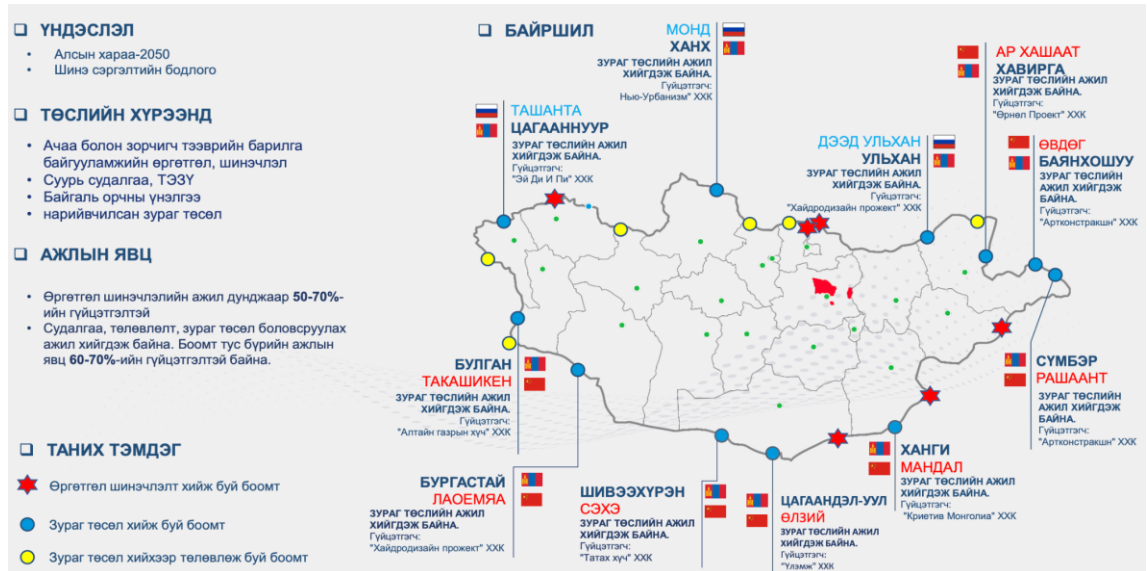
№	Голлох автозамын хилийн боомтууд	Зорчигч нэвтрүүлэх хүчин чадал				Ачаа тээвэр нэвтрүүлэх хүчин чадал			
		Гарах		Орох		Экспорт		Импорт	
		Одоо байгаа эгнээ	Хүлээгдэж буй эгнээ	Одоо байгаа эгнээ	Хүлээгдэж буй эгнээ	Одоо байгаа эгнээ	Хүлээгдэж буй эгнээ	Одоо байгаа эгнээ	Хүлээгдэж буй эгнээ
1	Гашуунсухайт	3		3	4	9	13	5	7
2	Шивээхүрэн	2	4	2	4	5	6	5	
3	Замын-Үүд	2	11	4	9	2	4	3	15
4	Ханги	2	3	2	4	2	5	1	3
5	Булган	2	3	2	3	2	4	2	4
6	Бичигт	1	3	1	3	2		1	2
7	Хавирга	1		1		1		1	
8	Баянхошуу	1		1		1		1	
9	Сүмбэр	1		1		1		1	
10	Бургастай	1		1		1		1	
11	Байтаг	1		1		1		1	
12	Даян	1		1		1		1	
13	Цагаануул дэл	0	3	0	3	0	7	0	5
Нийт		18	27	20	30	28	39	23	36
14	Алтанбулаг	3	7	3	7	2	6	2	6
15	Цагааннуур	1	2	1	2	2	4	2	4
14	Боршоо	1	4	1	4	1	6	1	6
15	Эрэнцав	1	2	1	2	1	4	1	4
14	Ханх	1		1		1		1	
15	Ульхан	1		1		1		1	
14	Тэс	1		1		1		1	
15	Арцсуурь	1		1		1		1	
Нийт		10	15	10	15	10	20	10	20
Бүгд		28	42	30	45	38	59	33	56

Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

Автозамын хилийн 21 боомтоос Говь-Алтай аймгийн Бургастай боомт нь БНХАУ-аас цахилгаан эрчим хүч импортоор авдаг бөгөөд Баян-Өлгий аймгийн Даян, Ховд аймгийн Байтаг боомт цахилгаан эрчим хүчгүй, бусад боомтууд

дотоодын эрчим хүчний системд холбогдсон байна. Мөн тус боомтуудын ус, дулаан хангамжийн байдлаар нь авч үзвэл гүний худагтай 13 боомт, зөөврийн устай 4 боомт, уурын зуухтай 10 боомт, энгийн галлагаатай 7 боомт, төвлөрсөн инженерийн байгууламжийн төсөл хэрэгжиж байгаа 3 боомт байна. Харилцаа холбоо, шилэн кабелиар нь авч үзвэл өндөр хурдны интернэтэд холбогдсон 12 боомт, радио релейний шугамтай 1, VSAT антентай 7 боомт үйл ажиллагаагаа явуулдаг байна.

Зураг 12. Бүтээн байгуулалт, зураг, төсөл хийгдэж буй боомтууд



Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

Монгол Улсын Их хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолоор баталсан Шинэ сэргэлтийн бодлогын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх төслийн жагсаалтад БНХАУ-тай хиллэдэг боомтуудаас Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт, Шивээхүрэн, Сүхбаатар аймгийн Бичигт, Дорноговь аймгийн Ханги, Замын-Үүд боомт, ОХУ-тай хиллэдэг боомтуудаас Увс аймгийн Боршоо, Сэлэнгэ аймгийн Алтанбулаг, Сүхбаатар боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ачаа, зорчигч тээврийн терминалуудыг байгуулахаар тусгасан. Одоогоор 6 боомтод бүтээн байгуулалтын ажил хийгдэж буй бөгөөд өргөтгөл шинэчлэлийн 50-70 хувийн гүйцэтгэлтэй байгаа бол 11 боомтын бүтээн байгуулалтын ажлын судалгаа, төлөвлөлт, зураг төслийг хийж байна. Шинэ сэргэлтийн бодлогын хүрээнд боомтын сэргэлтийг дэмжсэнээр хилийн боомтын нийт хүчин чадлыг 3 дахин, хилийн боомтыг төмөр зам болон авто замаар холбох, төмөр замын сүлжээ болон агаарын тээврийн хүчин чадлыг 2 дахин нэмэгдүүлэх 4 үндсэн чиглэлийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөгөөнд тусгасан бөгөөд голлох хилийн боомтуудыг дараах байдлаар хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхээр төлөвлөж байна. Тухайлбал:

Гашуунсухайт боомт: БНХАУ-ын Засгийн газрын 107.7 сая юанийн буцалтгүй тусламжаар тус боомтын импорт, экспортын гарцыг нэмэгдүүлэн, дэд бүтэц, барилга байгууламжийн өргөтгөлийг хийж байгаа бөгөөд Монгол Улсын төсвийн 15.9 тэрбум төгрөгийн санхүүжилтээр тээврийн хэрэгслээс дээжийн агууламж, чанарыг автоматаар тодорхойлох дэвшилтэт тоног төхөөрөмж, өндөр хүчин чадлын рентген, орчин үеийн теле хяналтын систем бүхий шуурхай удирдлагын төвтэй холбогдсон тээврийн хэрэгслийг автоматаар бүртгэх ухаалаг гарцуудыг суурилуулахаар төлөвлөсөн.

Зураг 13. Гашуунсухайт боомтын төлөвлөлт

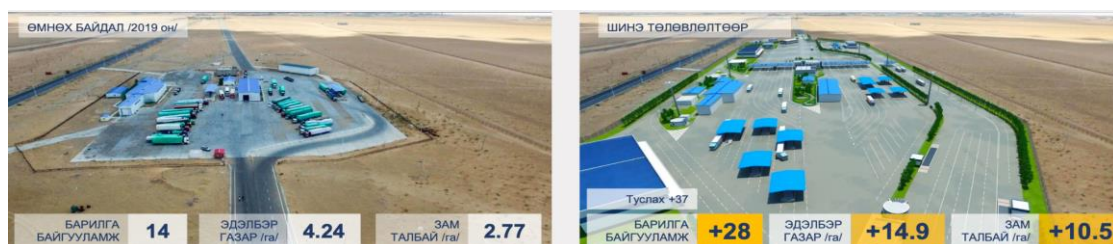


Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

Гашуунсухайт боомтын үндсэн байгууламжийн шинэчлэлийн төслийн ажлыг 2023 оны 04 дүгээр сараас эхэлж байгаа бөгөөд тус боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй болгох талаар БНХАУ-ын Засгийн газартай хэлэлцээ хийхээр зорьж байна.

Дорноговь аймгийн Замын-Үүд боомт: Замын-Үүд боомтыг БНХАУ-ын 75 тэрбум төгрөгийн буцалтгүй тусламжийн санхүүжилтээр олон улсын жишигт нийцүүлэн шинээр барих, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх төсөл 2019 оноос эхэлсэн бөгөөд зорчигч тээврийн хэсэгт 30, ачаа тээврийн хэсэгт 28 барилга, байгууламж барихаар төлөвлөсөн. Түүнчлэн шуурхай удирдлагын төвтэй холбогдсон орчин үеийн теле хяналтын систем бүхий тээврийн хэрэгслийг автоматаар бүртгэх ухаалаг гарцууд болон өндөр хүчин чадлын рентген, тоног төхөөрөмжүүд суурилагдана.

Зураг 14. Замын-Үүд боомтын ачаа тээврийн хэсэг



Зураг 15. Замын-Үүд боомтын зорчигч тээврийн хэсэг



Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

Боомтын шинэчлэлийн бүтээн байгуулалтын ажлын гүйцэтгэл 2023 оны 03 дугаар сарын байдлаар 91 хувьтай хэрэгжиж, ачаа тээвэр, зорчигчдын хөдөлгөөнийг хэвийн хүлээн авах болсон.

Сүхбаатар аймгийн Бичигт боомт: Зорчигчийн болон ачаа тээврийн болон зорчигч тээврийн 21 барилга байгууламж, иж бүрэн инженерийн шугам сүлжээ, 4 эгнээ 2.5 км урттай авто зам, 30,000 м.кв боомтын доторх зам талбай баригдсанаар ачаа тээврийн нэвтрүүлэх Азийн хөгжлийн банкны 9 сая ам.долларын хөнгөлөлттэй зээлээр санхүүжүүлэхээр төлөвлөсөн.

Дорноговь аймгийн Ханги боомт: Хилийн боомтын үндэсний зөвлөлийн 2021 оны 06 дугаар сарын 17-ны өдрийн 2 дугаар тогтоолоор Ханги боомтыг хөгжүүлэх, өргөтгөл шинэчлэлт хийх төлөвлөгөө батлагдсан. Ханги боомт дээрх чингэлэг солилцох 7622 м.кв сайжруулсан шороон талбайг хилийн дундын бүсэд, талбай хүртэл 300м 15м-ийн өргөнтэй сайжруулсан шороон замыг 2022 оны 05 дугаар сард ашиглалтад оруулсан.

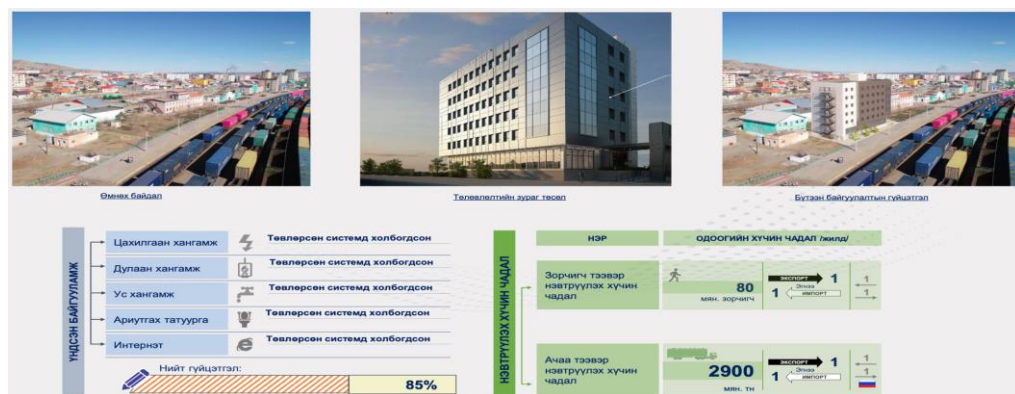
Сэлэнгэ аймгийн Сүхбаатар, Алтанбулаг боомт: Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлээр Хилийн үйлчилгээг сайжруулах бүс нутгийн төслийн хүрээнд суурь судалгаа, зураг төсөл, ТЭЗҮ, төсөв батлагдсан. Сүхбаатар боомтын нэг цэгийн үйлчилгээний барилга байгууламж 85 хувь, Алтанбулаг аймгийн барилга байгууламж 64 хувийн гүйцэтгэлтэй байна.

Зураг 16. Алтанбулаг боомтын бүтээн байгуулалт



Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

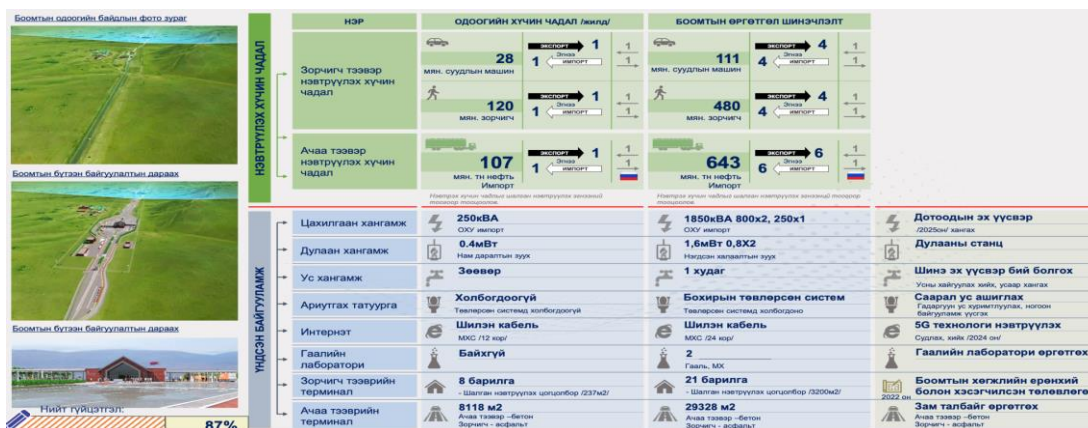
Зураг 17. Сүхбаатар боомтын төмөр замын нэг цэгийн үйлчилгээний цогцолборын бүтээн байгуулалт



Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

Увс аймгийн Боршоо боомт: Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлээр Хилийн үйлчилгээг сайжруулах бүс нутгийн төслийн хүрээнд боомтын барилга байгууламж, ачаа, зорчигчийн терминалыг байгуулж байна. Тус төслийн ажил нь 87 хувийн гүйцэтгэлтэй байна.

Зураг 18. Увс аймгийн Боршоо боомтын төлөвлөлт



Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

Монгол Улсын Засгийн газраас сүүлийн жилүүдэд боомтын хөгжлийг ихээхэн чухалчилж, дотоодын болон гаднын хөрөнгө оруулалтаар шинэчлэлийн ажлыг эхлүүлсэн ч, коронавирусын цар тахлын улмаас бүтээн байгуулалтын ажил удааширсан. Харин цар тахлын дараа буюу 2023 оноос эхлэн боомтын бүтээн байгуулалтын ажил идэвхжих төлөвтэй байна.

2.4 БНХАУ-ын хилийн боомтын тогтолцоо

БНХАУ агаарын, газрын, далайн боомтуудаас гадна Далянь, Чинхуандао, Тяньжин, Чиндао, Янтай, Лянжунган, Наньтун, Шанхай, Нанжин, Вэньжөү, Фүжөү, Нинбо, Гуанжөү, Жаньжян гэсэн боомт хоттой бөгөөд эдгээр нь эдийн засгийн ихээхэн ач холбогдолтой бүсэд тооцогддог.

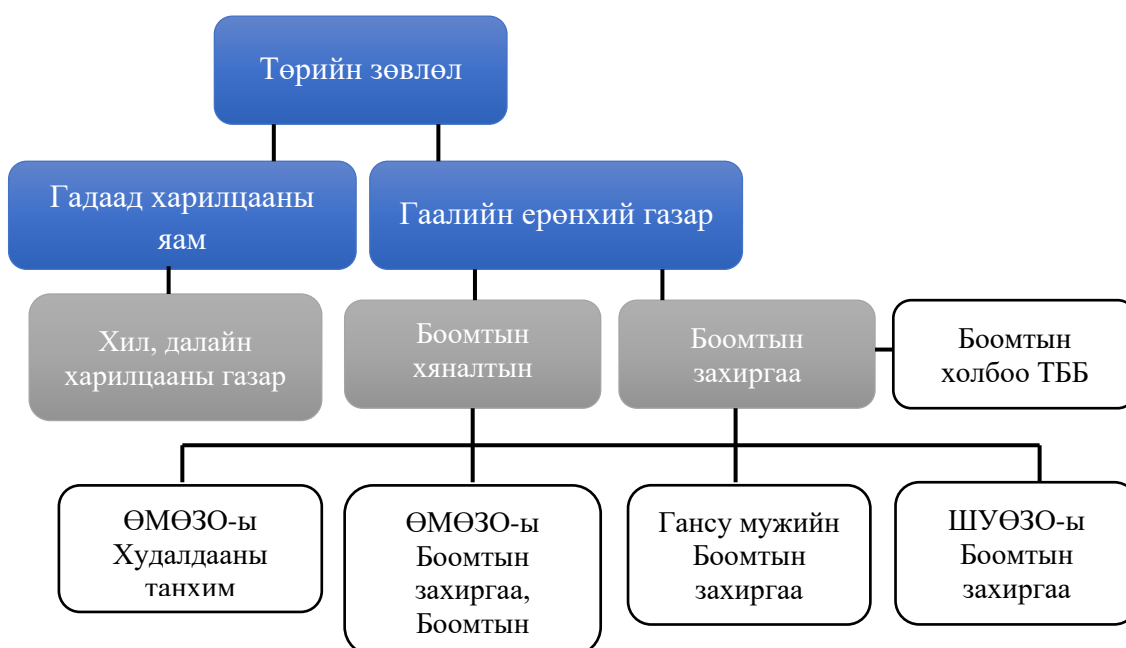
Газрын боомтуудыг автозамын нэгдүгээр болон хоёрдугаар зэрэглэлийн боомт хэмээн хуваадаг. Нэгдүгээр зэрэглэлд ӨМӨЗО-ы Эрэн, Рашаан, Архашаат, Зүүнхатавч, Ганцмод, Мандал, ШУӨЗО-ы Хуншанзүй, Лаоemiao, Такашекен, Улиастай, Гансу мужийн Мазуншан боомт тус тус багтдаг. Тус боомтууд нь Төрийн зөвлөлөөс нээхийг зөвшөөрсөн бөгөөд төв засгийн газраас удирддаг боомтууд, муж, автономит муж, хотын захиргаанаас шууд харьяалагддаг зарим боомтууд багтсан байна. Харин хоёрдугаар зэрэглэлийн боомтуудад ӨМӨЗО-ы Өвдөг, Сэхээ, Мандал боомт багтсан бөгөөд ӨЗО-ы Ардын засгийн ордноос зөвшөөрөгдсөн, шууд удирдлагад байдаг боомтууд юм.

БНХАУ-ын хилийн хяналтын байгууллагууд:

БНХАУ-ын хилийн боомт дээр дараах байгууллагуудын төлөөлөл үйл ажиллагаа явуулдаг. Үүнд:

- Гаалийн ерөнхий газар,
- Далайн аюулгүй байдлын удирдах газар,
- Чанарын хяналт, шалгалт, хорио цээрийн ерөнхий газар,
- Гадаадын иргэн, харьяатын буюу цагаачлалын алба

Зураг 19. БНХАУ-ын боомтын байгууллагын бүтэц



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

БНХАУ-ын Гаалийн ерөнхий газар нь Төрийн зөвлөлийн шууд харьяа агентлаг бөгөөд яамны түвшний байгууллага юм. Нийт 13 чиг үүргийг хэрэгжүүлдэг хилийн боомттой холбоотой дараах ажлыг хариуцдаг. Үүнд:

- Боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлэх,
- Боомтын менежментийн дүрэм, журмыг боловсруулах,
- Боомтын хөгжлийн төлөвлөгөөг боловсруулах ажлыг зохион байгуулах, хэрэгжилтийг хангах,
- Боомтын аюулгүй байдлын хамтарсан урьдчилан сэргийлэх, хянах ажлын тогтолцоог бүрдүүлэх ажлыг удирдан чиглүүлэх,
- Боомтын гаалийн бүрдүүлэлтийн нэгж, хэлтсүүдийн ажлын харилцааг зохицуулах,
- Орон нутгийн засаг захиргааны боомтын ажлыг удирдан чиглүүлэх, зохицуулах зэрэг багтана.

Мөн Хятадын Гаалийн газар боомтын шинэчлэлийг гүнзгийрүүлж, үндэсний аюулгүй байдал, ашиг сонирхлын ерөнхий нөхцөл байдлаас эхлээд боомтуудын зохион байгуулалтыг оновчтой болгох ажлыг зохион байгуулдаг байна. Гаалийн ерөнхий газарт Үндэсний боомтын захиргаа харьяалагддаг бөгөөд БНХАУ-ын боомтын харилцааны эрх бүхий байгууллага юм.

Үндэсний боомтын захиргааны үндсэн чиг үүрэг нь:

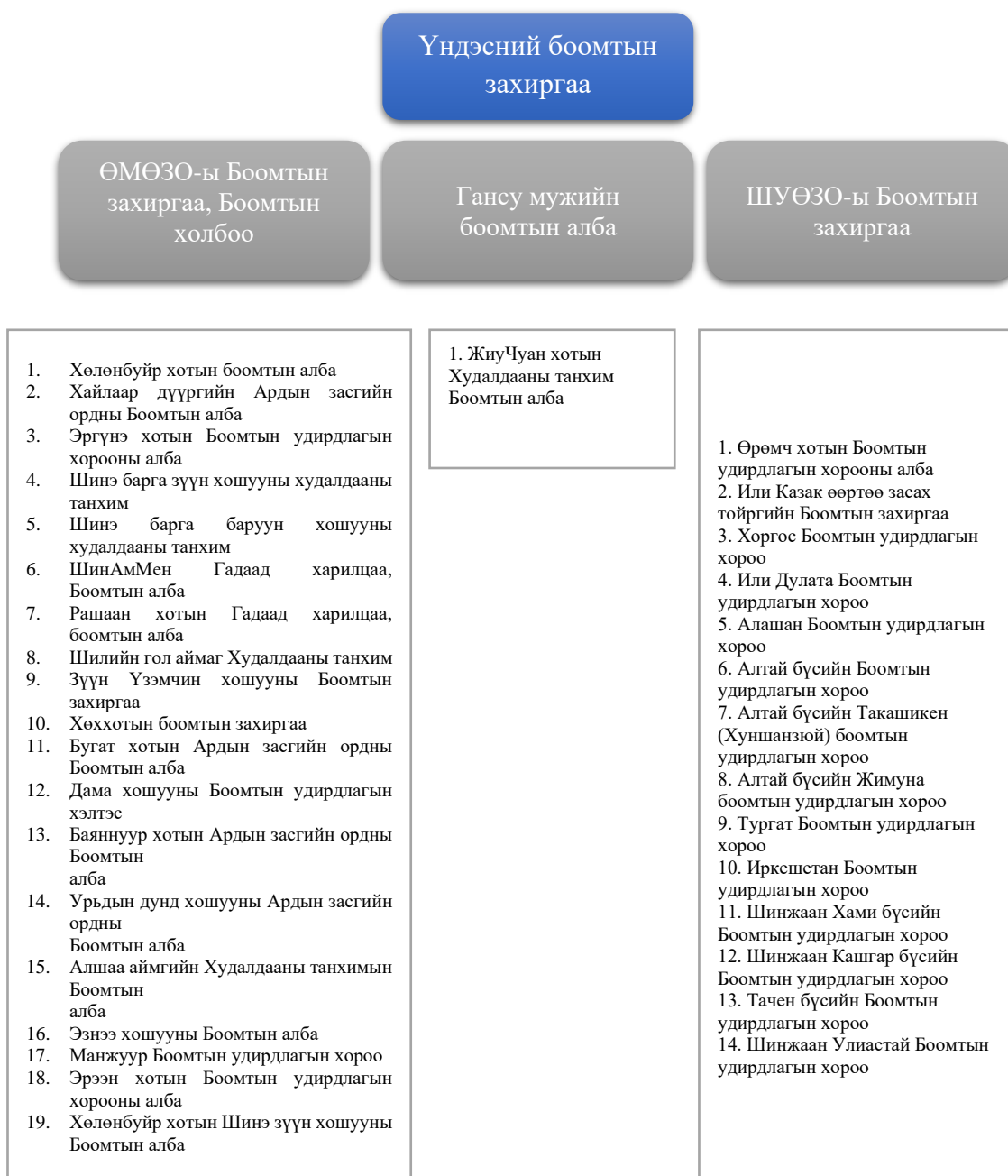
- Боомтын удирдлагын дүрэм, журмын төслийг боловсруулах,
- Боомтын хөгжлийн төлөвлөгөө, цахим боомтын техникийн тодорхойлолт боловсруулах ажлыг зохион байгуулах, тэдгээрийн хэрэгжилтийг хангах,
- Боомтыг урьдчилан сэргийлэх, хянах хамтарсан ажлын тогтолцооны төслийг боловсруулах ажлыг удирдан зохион байгуулах,
- Аюулгүй байдал, боомтын гаалийн бүрдүүлэлтэд нэгж, хэлтсүүдийн ажлын харилцааг зохицуулах,

- Орон нутгийн засаг захиргааны боомтын ажлыг удирдан чиглүүлэх, зохицуулах чиг үүрэгтэйгээр ажилладаг.

Боомтын хяналтын хэлтсийн чиг үүрэг нь:

- Орох болон гарах тээврийн хэрэгсэл, бараа, эд зүйл, амьтан, ургамал, хүнс, гоо сайхан болон зорчигчдын гаалийн хяналт, шалгалт, хорио цээрийн ажлын тогтолцоог зохион байгуулж хэрэгжүүлэх,
- Логистикийн хяналт, ажлын байр болон ажилчдын удирдлагыг зохион байгуулж хэрэгжүүлэх,
- Ирж буй болон гадагшаа илгээх шуудан, түр орж ирж буй бараа бүтээгдэхүүн, ирж буй болон гадагш чиглэсэн үзэсгэлэн худалдааны бүтээгдэхүүний хяналт шалгалтыг зохион байгуулж, хэрэгжүүлэх,
- Төрөөс хориглосон эсвэл хязгаарласан бараа, эд зүйлд хяналт тавих ажлыг хариуцах,
- Терроризмтэй тэмцэх, тогтвортой байдлыг хангах, цөмийн зэвсгийг түгээн дэлгэрүүлэхгүй байх, экспортын хяналт болон гаалийн удирдлагын холбоосын бусад ажлыг хариуцах,
- Хатуу хог хаягдал импортлох болон химийн бодис экспортлох чиг үүрэгтэйгээр ажилладаг байна.

Зураг 20. БНХАУ-ын үндэсний боомтын захиргааны бүтэц



Эх сурвалж: Эдийн засгийн хөгжлийн яам

ӨМӨЗО-ы Боомтын Захиргаа нь ӨЗО-ы Худалдааны танхимын удирдлагын бүтцэд багтдаг бөгөөд дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлдэг. Үүнд:

- Боомтын ажилд зориулсан орон нутгийн дүрэм журам, дүрэм, бодлогын төслийг боловсруулах, орон нутгийн боомтын ажлыг удирдан чиглүүлэх, зохицуулах зорилгоор удирдамжийг боловсруулдаг. Боомтын эдийн засгийг хөгжүүлэх бодлогын саналуудыг дэвшүүлнэ.
- Өөртөө засах орны боомтыг хөгжүүлэх төлөвлөгөө, гаалийн тусгай хяналтын бүс (газар)-ын хөгжлийн төлөвлөгөөг боловсруулах. Цахим портын үйлчилгээний платформ барих ажлыг хариуцна.

- Боомтуудыг нээх, барих, ажиллуулах, хаах ажлыг зохион байгуулах, зохицуулах. Орон нутгийн боомтын дэд бүтцийг барьж байгуулах, туслах байгууламжуудыг шалгах, зориулалтын боомтын ажлыг удирдан чиглүүлэх.
- Боомтуудад "гаалийн бүрдүүлэлт" байгуулах ажлыг зохион байгуулж, дэмжих, боомтуудын бизнесийн орчныг оновчтой болгох. Боомтын гаалийн бүрдүүлэлтийн төрөл бүрийн албадын ажлын уялдаа холбоог зохицуулж, өөртөө засах орны боомтын ажлын хэлтэс хоорондын хамтарсан хурлын өдөр тутмын ажлыг хариуцна.
- Бүс нутгийн хэмжээнд боомтын мэдээлэлжүүлэлт, цахим болон ухаалаг боомтын бүтээн байгуулалт, менежментийг удирдан чиглүүлж, бүх бүс нутагт "нэг цонх"-ыг байгуулах, сурталчлах, хэрэгжүүлэх ажлыг хариуцна.
- Боомтын бүс дэх олон нийтийн аюулгүй байдлын онцгой байдлын ослыг зохицуулах ажлыг удирдан чиглүүлж, боомтын бүсийн аюулгүй байдлыг хангахад хамтран урьдчилан сэргийлэх, хянах ажлын тогтолцоог бүрдүүлэхэд манлайлах.
- Боомтын үйл ажиллагааг хянах, динамик үнэлгээ хийх, портын өгөгдөлд хяналт тавих, дүн шинжилгээ хийх, автономит бүсийн портуудад том өгөгдлийг ашиглах тусгай төлөвлөгөө боловсруулж, хэрэгжилтийг зохион байгуулах үүрэгтэй.
- “Бүс ба зам” санаачилгын дагуух улс орон, бүс нутгуудтай боомтын хамтын ажиллагаа, Хятад-Монгол-Оросын эдийн засгийн коридорын бүтээн байгуулалтыг хариуцна. Боомтын салбарт олон улсын хамтын ажиллагаа, солилцоо, хамтарсан хяналт шалгалтын ажлын механизмтай холбоотой асуудлыг зохион байгуулж хэрэгжүүлнэ. Бүс нутгийн боомтууд болон дотоодын янз бүрийн муж, өөртөө засах муж, хотын захиргааны шууд харьяа хотын боомтуудын хоорондын бүс нутаг хоорондын хамтын ажиллагааг дэмжинэ.
- Өөртөө засах орны хойд зүгт нээгдэх, Орос-Монголын хамтын ажиллагааны механизмын инновац болон холбогдох ажлыг ахиулах.
- Өөртөө засах орны намын хороо, засгийн газраас өгсөн бусад ажлыг гүйцэтгэх зэрэг чиг үүрэгтэй.

Үндэсний боомтын зөвлөл нь Гаалийн ерөнхий газарт шууд харьяалах байгууллага бөгөөд боомтын үйл ажиллагаатай холбоотой аж ахуйн нэгж байгууллага, нийгмийн бүлэг, судалгааны хүрээлэн зэрэг холбогдох байгууллага болон хувь хүний нэгдэл дээр үндэслэсэн улсын шинж чанартай ашгийн бус мэргэжлийн холбоо юм. Тус холбоо нь БНХАУ-ын 22 муж хотод салбартай бөгөөд агаарын тээвэр, карго, хилийн боомт, худалдаа, төмөр замын тээвэр, тоног төхөөрөмж үйлдвэрлэл, хөгжүүлэлт, хөрөнгө оруулалт зэрэг төрөл бүрийн төлөөллийн оролцоотой үйл ажиллагаагаа явуулдаг. Мөн Засгийн газрын удирдах түвшний байгууллагын үйлчилгээ, улсын бодлого, төрөл бүрийн хэлэлцүүлэг, үйл ажиллагаа зохион байгуулах, асуудлыг цуглуулж нэгтгэх, Засгийн газар болон байгууллагын санал болгосон тулгамдаж буй асуудлыг шийдвэрлэх зэрэг үйл ажиллагааг ханган ажилладаг.

2.5 БНХАУ-ын боомтын хөгжлийн бодлого

БНХАУ хуурай газраар 14 улстай хиллэдэг бөгөөд бүсийн хөгжлийн ялгаатай байдлаас хилийн боомтуудын хөгжил, хүчин чадал харилцан адилгүй. БНХАУ-ын баруун хойд бүсийн ШУӨЗО, Ганьсү муж тус улсын Төв Ази, Еврази, цаашлаад Европ руу гарах гол түшиц газар бол ӨМӨЗО болон хойд гурван муж нь Зүүн хойд Ази руу гарах уулзвар юм. Харин Юньнань муж болон Төвөдийн ӨЗО баруун

өмнөд тийш харилцах гол гүүр нь болдог бол өмнөд нутгийн Гуанши муж нь АСЕАН-ы орнуудтай хамтран ажиллах тулгуур газар юм.

Хятад улс 1978 оноос өөрчлөлт шинэчлэл нээлттэй хаалганы бодлого хэрэгжүүлж, далайн эрэг дагуух зүүн бүсийн хотуудаа нээлттэй хөгжүүлснээр зүүн бүс нь аж үйлдвэржин хөгжиж, харин эх газрын гүн рүү баруун, хойд бүсэд хөгжил сул дотооддоо бүсийн хөгжлийн ялгаа ихтэй болсон юм. Ингэснээр 2000 он гэхэд хөгжингүй зүүн бүс нь Хятадын ДНБ-ий 53.4 хувийг эзэлж байсан бол хоцрогдсон баруун бүс нь ердөө 17.5 хувийг бүрдүүлж байв. Энэ байдал 2019 он гэхэд ч бараг өөрчлөгдөөгүй, зүүн бүс нь 51.88 хувийг, харин баруун бүсийн эзлэх хувь 20.82 болж 3 хувиар л нэмэгдсэн бөгөөд бүс хооронд хөгжлийн зөрүү ихтэй хэвээр байна. Тиймээс БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин 2012 онд дотоодын хөгжлийг дэмжих, гадаад талдаа хөрш зэргэлдээ орнуудын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх зорилгоор “Бүс ба Зам” санаачилгыг дэвшүүлэн гаргаснаас хойш тус улсын баруун бүсийн ач холбогдол улам нэмэгдсэн юм. “Бүс ба зам” санаачилга бүсчилсэн хөгжлийг чухалчлан Ганьсү мужаар дамжин ШУӨЗО-ыг Европын холбоотой холбох дэд бүтцийн төсөл хөтөлбөрийг хэрэгжүүлж байна.

Мөн бүсчилсэн хөгжлийн зохицуулалтыг таван жилийн төлөвлөгөөндөө тусгасаар ирсэн бөгөөд дотоодын бүс хоорондын хөгжлийн зөрүүг арилгахын тулд XIII таван жилийн (2015-2020 он) төлөвлөгөөнд тодорхой дурдсан байдаг. Тухайлбал: XIII таван жилийн төлөвлөгөөнд хуурай газрын хилийн бүсийг илүү хурдтай нээлттэй болгож, далайн эргийн бүсийн нээлттэй байдлыг ч нэмэгдүүлж, хуурай газар ба далайн эрэг, дотоод ба гадаадыг хослуулан, зүүн баруун хос чиглэлтэй нээлттэй цогц хөгжлийг урагшлуулна гэдгээ онцолсон. Харин 2021 онд батлагдсан XIV таван жилийн (2021-2026) төлөвлөгөөнд дээрх агуулгаас гадна хилийн боомтын хөгжлийг дэмжиж, хил орчмын тосгодын бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлэн, хилийн худалдааг шинээр хөгжүүлнэ гэж заажээ. Энэ дагууд дэмжиж хөгжүүлэх хилийн боомтуудад Монгол Улстай холбогдох нь Эрээн хот (Монгол талаас Замын-Үүд), Ганцмод (Монгол талаас Гашуунсухайт), Сэхэ (Монгол талаас Шивээхүрэн) гэсэн гурван боомт нэр дурдагдан багтсан байна. Энэхүү бодлогоос харахад Монгол Улсын баруун, баруун урд хил залгаа Хятадын хилийн хотууд төв Засгийн газрын хөгжлийн бодлогод хамрагдсан байгаа бөгөөд энэ нь эдгээр хот бүсийг бодлогоор тусгайлан дэмжиж хөгжүүлнэ гэсэн үг юм.

ШУӨЗО, ӨМӨЗО, Ганьсү мужийн хамтарсан нэгдмэл тогтолцоог хөгжүүлж, нутаг орны онцлогт тохирсон бүтээн байгуулалт хийж, өөрсдийн нөхцөл байдал, онцлогт зохицсон бүтээн байгуулалтын ажлыг хийхээр төлөвлөсөн. Тухайлбал: БНХАУ-ын XIV таван жилийн боомтын хөгжлийн төлөвлөгөөнд хилийн боомтын хөгжлийн цогцоор нь хурдасгах зорилтын хүрээнд Эрээн боомтыг нэгдсэн зангилаа боомт, Ганцмод, Сэхээ боомтыг голлох хөгжүүлэхээр тусгасан. Ингэхдээ Ганцмод, Сэхээ, Мандал зэрэг голлох боомтыг 10 сая тонн хүчин чадал бүхий эрдэс баялаг импортлох тусгай гарц бий болгохыг идэвхийлэн дэмжихээ тусгасан байдаг. Мөн Ганцмод-Гашуунсухайт, Сэхээ-Шивээхүрэн, Зүүнхатавч-Бичигт төмөр замын боомтын бүтээн байгуулалтыг голлон урагшлуулахаар төлөвлөсөн.

Үүнээс гадна Мандал боомтын төмөр замын боомтыг нээх нөхцөлийг идэвхтэй бүрдүүлж, ухаалаг логистикийн төв байгуулах, Ганцмод боомтын импортын бүтээгдэхүүн хадгалах талбайн төслийг хэрэгжүүлэхээр боомтын хөгжлийн бодлогодоо дурдсан. Харин Рашаан авто замын боомтыг байнгын ажиллагаанд оруулах, ингэхдээ ШУӨЗО, Ганьсү, ӨМӨЗО-д “Бүс ба зам” санаачилгын хүрээнд гурван мужийн орон нутгийн захиргаа хилийн боомтын нэгдсэн хөгжлийн зорилтод нэгдмэл бодлого баримтлах, санал санаачлаг давхцахгүй байх тал дээр анхааран ажиллаж байна.

Хүснэгт 7. БНХАУ-ын боомтын хөгжлийн бодлого

БНХАУ-ын Нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэх XIV таван жилийн төлөвлөгөө /2021-2025 он/	ӨМӨЗО-ы XIV таван жилийн төлөвлөгөө /2021-2025 он/
<p>Хилийн боомтын хөгжлийг цогцоор нь хурдасгах: Эрэн, Сэхэ, Зүүнхатавч төмөр замын боомт Эрэн, Сэхэ, Ганцмод, Зүүнхатавч, Аршаан, Такашикен авто замын боомт Монголын талын боомтын дэд бүтцийг бэхжүүлэхэд идэвхтэй дэмжлэг үзүүлнэ. Голлох боомтуудын логистикийн системийн бүтээн байгуулалтыг дэмжинэ.</p>	<p>Боомтын хөгжлийн төлөвлөгөө: Бүс ба зам, Хятад-Монгол-Орос эдийн засгийн коридор Хилийн боомтын “Нэгдсэн зангилаа” байгуулах /Замын-Үүд, Манжуур боомт/ Голлох тусгай боомт /Гашуунсухайт, Шивээхүрэн, Ханги боомтоор 10 сая тнн нүүрс тусгай гарц Ганцмод, Сэхэ, Зүүнхатавч боомтын Монголын талын төмөр замтай холбох,</p>

Эх сурвалж: Боомтын үндэсний хороо

2.6 Монгол Улс, БНХАУ-ын боомтын хамтын ажиллагаа, механизм

Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар, хоёр улсын хоорондын эдийн засаг, худалдааны харилцаанд тус дөхөм үзүүлэх зорилгоор, 1991 оны "Монгол, Хятадын хэлэлцээр"-ийн оронд Монгол, Хятадын хилийн боомт болон тэдгээрийн дэглэмийн тухай шинэ хэлэлцээр байгуулах шаардлагатай гэж үзсэн байдаг. Ингэснээр 1988 оны "Монгол, Хятадын хилийн дэглэм, хилийн асуудлыг зохицуулж байх тухай БНМАУ-ын Засгийн газар, БНМАУ-ын болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын гэрээ" болон 1989 оны "Иргэд харилцан зорчих журмын тухай БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хэлэлцээр"-ийг иш үндэс болгон, эрх тэгш, харилцан ашигтай байх зарчмын үндсэн дээр энэхүү хэлэлцээрийг Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 2004 онд шинэчлэн байгуулсан. Үүнээс гадна 1991 оны 06 дугаар сарын 24-ний өдөр Бээжин хотноо байгуулсан “БНМАУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээр”-ийг 2011 онд шинэчлэн “Монгол Улс, БНХАУ-ийн засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээр”-ийг байгуулсан. Тус хэлэлцээрийн хүрээнд хоёр улсын автозамын хилийн боомтуудаар нэвтэрч байгаа тээврийн хэрэгслүүд дээрх зорчих болон онцгой зөвшөөрлийн бичгийг авдаг бөгөөд энэхүү зөвшөөрлийг жил бүр хэлэлцэн тохирогч талууд харилцан солилцдог.

БНХАУ-ын дарга Ши Жиньпин 2014 оны 08 дугаар сард Монгол Улсад хийсэн төрийн айлчлалын үеэр хоёр тал “Иж бүрэн стратегийн түншлэлийн хамтарсан тунхаглал”-ыг гаргасан. Энэ тунхаглалд хилийн боомтын дэд бүтэц, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхээр тусгаж, Гашуунсухайт-Ганцмод, Шивээхүрэн-Сэхээ боомтыг олон улсын чанартай болгох, Баянхошуу-Өвдөг, Бургастай-Лаомяо, Ханги-Мандал, Хавирга-Архашаатын боомтыг байнгын ажиллагаатай болгох, Цагаандэл Уул-Өлзийт боомтыг нээх ажлыг эхлүүлэхээр заасан байдаг. Хятадын тал хэзээнээс Өлзий-Цагаандэл-Уул авто замын боомт нээх, Сэхээ-Шивээ хүрэн, Ганц мод-Гашуун сухайт, Зүүн хатавч-Бичигт, Рашаан-Сүмбэр гээд төмөр замын 4

боомт нээх түүнчлэн Мандал-Ханги, Өвдөг-Баянхошуу, Ар хашаат-Хавиргын боомтыг байнгын ажиллагаатай болгох асуудалд ач холбогдол өгч ирсэн.

Дүгнэлт

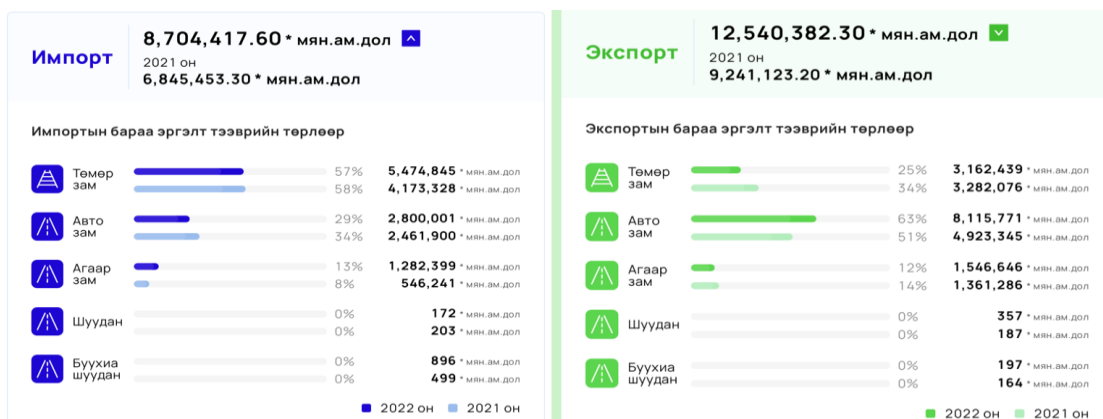
Монгол Улсын Засгийн газраас сүүлийн жилүүдэд хилийн боомтын бүтээн байгуулалтын ажил, экспортын тээвэрлэлтийн асуудалд ихээхэн анхаарал хандуулж, тулгамдаж буй асуудалд тухай бүрд шийдвэрийг гаргаж, зохион байгуулалтын арга хэмжээг авч ажиллаж байна. Гэсэн хэдий ч, хилийн боомтын чиглэлээр хэт олон төрийн байгууллагууд чиг үүрэг давхцуулан ажилладаг хэвтээ тогтолцоо байсаар буй нь үйл ажиллагааг удаашруулах, иргэд аж ахуйн нэгж байгууллагуудад чирэгдэл үүсгэдэг гол шалтгаан тулгамдсан хэвээр байна. Монгол Улсын Шинэ сэргэлтийн бодлогын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх хүрээнд боомтуудын өргөтгөл шинэчлэлтийн ажлыг хийж гүйцэтгэж байгаа ч бүтээн байгуулалтын ажил удаашралтай байгаа юм.

Харин БНХАУ нь хилийн боомтын хөгжлийн бодлогыг таван жилийн төлөвлөгөөндөө тусган, цаашлаад “Бүс ба Зам” санаачилгатайгаа уялдуулж буй нь хилийн бүсийн бүтээн байгуулалтыг хурдасгах, төлөвлөгөөний дагуу хэрэгжилтийг хангах хүчин зүйл болж байна. Мөн БНХАУ-ын хилийн байгууллагын тогтолцоо нь босоо тогтолцоотой буюу төрийн байгууллагын хэт нүсэр бүтцээс ангид байгаа тул бодлогын хэрэгжилт түргэн шуурхай байх нөхцөлийг бүрэлдүүлдэг байх талтай. Иймд хоёр улсын хилийн боомтын хамтын ажиллагаанд чиг үүрэг адил төрийн байгууллагууд хоорондоо харилцах нь талуудын бодлого, шийдвэрийг хэрэгжүүлэхэд түргэн шуурхай байх, ойлголцлыг нэмэгдүүлэх магадлалтай байна.

III БҮЛЭГ. МОНГОЛ УЛС, БНХАУ-ЫН АВТО ТЭЭВРИЙН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАА, НҮҮРСНИЙ ЭКСПОРТЫН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ

Монгол Улсын экспортын бараа бүтээгдэхүүний эцсийн хэрэглэгч нь хилийн боомтын терминал, гаалийн хяналтын талбай дээр хүлээн авдаг тул автотээврийн хэрэгслээр нүүрсний экспортод зонхилсон хэвээр байна.

Зураг 21. Экспорт, импортын бараа эргэлт тээврийн төрөл



Эх сурвалж: <https://gaali.mn/statistic>

Монгол Улсын 2022, 2021 оны нийт импорт, экспортын бараа эргэлтийг тээврийн төрлөөр нь авч үзвэл импортын тээвэрлэлтийг төмөр замаар, экспортын тээвэрлэлтийг автозамын боомтоор гүйцэтгэдэг нь харагдаж байна.

3.1 Монгол Улс, БНХАУ-ын авто тээврийн харилцаа

Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар, хоёр улсын хоорондын эдийн засаг, худалдааны харилцаанд тус дөхөм үзүүлэх зорилгоор 1991 оны 06 дугаар сарын 24-ний өдөр Бээжин хотноо байгуулсан БНМАУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Автотээврийн хэлэлцээрийг 2011 онд шинэчлэн Монгол Улс, БНХАУ-ийн засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээрийг байгуулсан.

Мөн Монгол Улсын 2017 оны 02 дугаар сарын 15-ны өдрийн 57 тоот тогтоолоор баталсан “Байгууллага хоорондын гэрээ байгуулах журам”-ын 8.3 дугаар заалтын дагуу Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх тухай Монгол Улсын Зам, тээврийн хөгжлийн яам, БНХАУ-ын Зам, тээврийн яам хоорондын протоколыг 2019 оны 04 дүгээр сарын 25-ны өдөр Бээжин хотноо дахин шинэчлэн баталсан.

Тээврийн үйл ажиллагаа эрхэлдэг аж ахуйн нэгж, байгууллагын тээврийн хэрэгсэл, жолооч нь дараах хуулийн заалт болон стандартыг дагаж мөрдөх шаардлагатай: Үүнд:

- Монгол улс, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээр, түүнийг хэрэгжүүлэх яамд хоорондын протокол,
- “Автотээврийн тухай хууль”-ийн 10 дугаар зүйлийн 10.2.21 заалт,
- “Нийгмийн даатгалын тухай хууль”-ийн 4 дүгээр зүйлийн 2.1 заалт,
- “Эрүүл мэндийн даатгалын тухай хууль”-ийн 4 дүгээр зүйлийн 4.2 заалт,
- MNS 5346:2003 “Автотээврийн хэрэгслээр ачаа тээвэрлэх ба тээвэрлэлтэд зуучлах үйлчилгээ”,
- MNS 5831:2007 “Улс хоорондын автотээврийн ачаа, зорчигч тээвэрлэлтийн ерөнхий шаардлага”,

- MNS 4598:2011 “Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага”,
- MNS 6278:2011 “Хүнд даацын автотээврийн хэрэгсэл, техникийн ерөнхий шаардлага”,
- MNS 5345:2011 “Овор ихтэй ачааны тээвэрлэлтэд тавих ерөнхий шаардлага” болон 2013 оны Засгийн газрын 225 дугаар тогтоолын заалтуудын шаардлага хангасан байх шаардлагатай.

Монгол Улс, БНХАУ-ийн засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээрийн хүрээнд хоёр улсын автозамын хилийн боомтуудаар нэвтэрч байгаа тээврийн хэрэгслүүд доорх зорчих болон онцгой зөвшөөрлийн бичгийг авдаг бөгөөд энэхүү зөвшөөрлийг жил бүр хэлэлцэн тохирогч талууд харилцан солилцдог.

Зураг 22. БНХАУ-руу зорчих, онцгой зөвшөөрлийн бичгүүд



Эх сурвалж: Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн газар хооронд байгуулсан Автотээврийн хэлэлцээр

Дээрх зорчих зөвшөөрлөөс нүүрс тээвэрт “С” ангилалын зөвшөөрлийг тээвэрлэлт эрхлэгч ААН-үүдийн авто тээврийн хэрэгсэл авах шаардлагатай байдаг.

БНХАУ руу тээвэр эрхлэгч ААН

Монгол Улсын талаас БНХАУ-тай байгуулсан Автотээврийн хэлэлцээр, Автотээврийн тухай хууль, Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх дүрэм, журам болон бусад стандартын хүрээнд улс хоорондын байнгын ачаа тээвэрлэлтийг 10 чиглэлд 43 уурхайгаас 392 аж ахуйн нэгж байгууллагын 25,985 тээврийн хэрэгсэл, 24,112 мэргэшсэн жолоочтойгоор гүйцэтгэдэг байна.

Хүснэгт 8. БНХАУ-руу тээвэрлэлт гүйцэтгэдэг ААН, тээврийн хэрэгслийн тоо

№	Тээвэрлэлтийн чиглэл	Аж ахуйн нэгжийн тоо	Тээврийн хэрэгслийн тоо
1	Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сумын Тавантолгой Ухаахудгийн уурхайгаас Гашуунсухайт- Ганц мод боомтын чиглэлд	245	19797
2	Өмнөговь аймгийн Ханбогд сумын Оюутолгойн уурхайгаас Гашуунсухайт-Ганц мод боомтын чиглэлд	5	217
3	Өмнөговь аймгийн Гурван тэс Овоот толгой МАК, Хүрэншанд болон Терра Энержи ХХК-ийн Баруун ноён уул нүүрсний уурхайгаас Шивээхүрэн- Сэхээ боомтын чиглэлд	53	3045
4	Дорноговь аймгийн Хөвсгөл сумын Айлбаянгийн уурхайгаас Ханги-Мандал боомтын чиглэлд	28	904
5	Дорноговь аймгийн Замын-Үүд сумаас Эрэн боомтын чиглэлд	7	288
6	Дорнод аймгийн Матад сумын Хөөтийн нүүрсний уурхайгаас болон Сүхбаатар аймгийн Эрдэнэцагаан сумын Бичигт-Зүүн хатавч боомтын чиглэлд	18	362
7	Дорнод аймгийн Матад сумын Тамсагийн сав газраас Сүхбаатар аймгийн Эрдэнэцагаан сумын Бичигт-Зүүнхатавч боомтын чиглэлд	2	20
8	Дорнод аймгийн Матад сумын Тамсагын сав газраас Баянхошуу- Өвдөг боомтын чиглэлд	4	108
9	Ховд аймгийн Дарви сумын Хөшөөтийн уурхайгаас Булган сумын Ярант Такашикен боомтын чиглэлд	29	1148
10	Говь-Алтай аймгийн Цээлт сумын Таяннуурын уурхайгаас Бургастай- БНХАУ-ын Лаомяо боомтын чиглэлд	1	96
НИЙТ		392	25985

Эх сурвалж: АТУТ-ийн Ачаа тээврийн хэлтэс

2022 онд дээрх боомтуудын чиглэлд ашигт малмталын тээвэрлэлтийг нийт давхардсан тоогоор 232,824 тээврийн хэрэгслээр гүйцэтгэсэн байдаг.

3.2 Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт

Монгол Улс 2022 онд 161 улстай худалдаа хийн гадаад худалдааны бараа эргэлт 21.2 тэрбум ам.долларт хүрсэн бөгөөд үүнээс экспорт 12.3 тэрбум, импорт 7 тэрбум ам.долларыг эзэлсэн. Нийт бараа эргэлтийн хэмжээ өмнөх оны мөн үеэс 32.1 хувиар өссөн таатай үзүүлэлттэй гарсан бол үүнд экспорт 35.7 хувиар өсөж 12.5 тэрбум ам.доллар, импорт 27.2 хувиар нэмэгдсэн буюу 8.7 тэрбум ам.долларт хүрсэн байна. Үүнээс Монгол Улсын худалдааны хамгийн том түнш болох БНХАУ-тай өнгөрсөн онд 13.6 тэрбум ам.долларын худалдаа хийсэн. Өөрөөр хэлбэл Монгол Улсын нийт

экспортын 84.3 хувийг БНХАУ-тай хийсэн худалдаа эзэлж байгаа бөгөөд тус улс руу экспортолсон бараа бүтээгдэхүүний 51.8 хувийг чулуун нүүрс, 21.8 хувийг зэсийн баяжмал, 9 хувийг боловсруулаагүй алт эзэлсэн байна.

Зураг 23. Экспортын бүтээгдэхүүний төрлөөр /автозамаар/



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Уул уурхайн салбарын Монгол Улсын эдийн засагт үзүүлэх нөлөө 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 22.8 хувь, экспортын 93.7 хувь, аж үйлдвэрийн нийт үйлдвэрлэлийн 72.9 хувь, гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын 68.4 хувийг тус тус эзэлсэн. Үүнээс тус салбарын нөхцөл байдал Монгол Улсын эдийн засагт ихээхэн ач холбогдолтой нь харагдах хэдий ч, нэг салбараас хэт хамааралтай, эдийн засгийг солонгоруулах бололцоо дутмаг буйг илтгэнэ.

Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт 2022 онд Коронавирусын цар тахлын үед ихээхэн сорилттой тулгарсан ч, 26 сая гаруй тонн нүүрс экспортолж БНХАУ-ын нийт коксжих нүүрсний импортын 40 хувийг эзэлсэн. Гэхдээ үүнд БНХАУ 2020 оны сүүлээр Австрали улстай улс төрийн харилцаа хүйтэрсний улмаас нүүрсний худалдаа зогссон нь томоохон нөлөө үзүүлсэн юм.

Зураг 24. Монгол Улсын экспортын ашигт малтмал /2022, автозамаар/



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

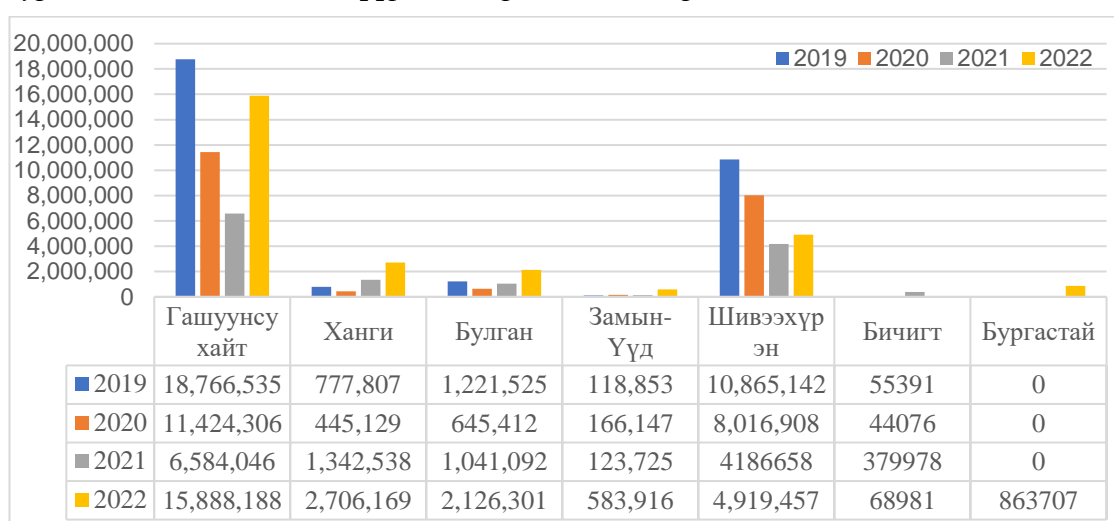
Гаалийн ерөнхий газрын 2022 оны экспортын статистик мэдээллээр гол нэрийн барааны экспортын бүтцээр чулуун нүүрс 51.8 хувь буюу 6,495.1 сая ам.доллар, зэсийн хүдэр, баяжмал 21.8 хувь буюу 2,734.8 сая ам.доллар, боловсруулаагүй буюу хагас боловсруулсан алт 9 хувь буюу 1,127.4 сая ам.доллар, төмрийн хүдэр 3.1 хувь буюу 391 сая ам.долларыг эзэлсэн. Харин цайрын хүдэр,

баяжмал 2.3 хувь буюу 283.3 сая ам.доллар, боловсруулаагүй нефт 1.9 хувь буюу 241.8 сая ам.доллар, хайлуур жонш 0.9 хувь буюу 110.5 сая ам.доллар, молибдены хүдэр, баяжмал 0.7 хувь буюу 87.2 сая ам.доллороор бүрдсэн байна. Сүүлийн 3 жилийн статистик тоон мэдээллээс харвал чулуун нүүрс 2021 оны үеэс 2 дахин, 2020 оноос 10.8 хувь, зэсийн баяжмал 2021 оны үеэс 21.1 хувь, 2020 оноос 11.3 хувь өссөн үзүүлэлттэй байна. Харин төмрийн хүдэр 2021 оноос 33.4 хувь, 2020 оноос 42.3 хувь, боловсроогүй нефт 2021 оноос 40 хувь, 2020 оноос 36 хувиар буурсан үзүүлэлттэй байна.

Монгол Улсын нүүрсний экспорт, тээвэрлэлт

Монгол Улсын хилийн 6 боомтоор нүүрсний экспорт хийгдэж байгаа бөгөөд нийт нүүрсний 91 хувь нь автозамын боомтуудаар, 9 хувь нь төмөр замын боомтоор экспортлогдож байна.

Зураг 25. Монгол Улсын нүүрс экспорт /боомтоор/



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Экспортын нүүрсний 56 хувийг Гашуунсухайт боомт, 17 хувийг Шивээхүрэн боомт, 9 хувийг Замын-Үүд боомт, 10 хувийг Ханги боомт, 7 хувийг Булган боомт, 0.4 хувийг Бичигт боомтоор тус тус экспортолж байна.

Зураг 26. Нүүрс экспортын тээвэрлэлтийн төрөл, боомт

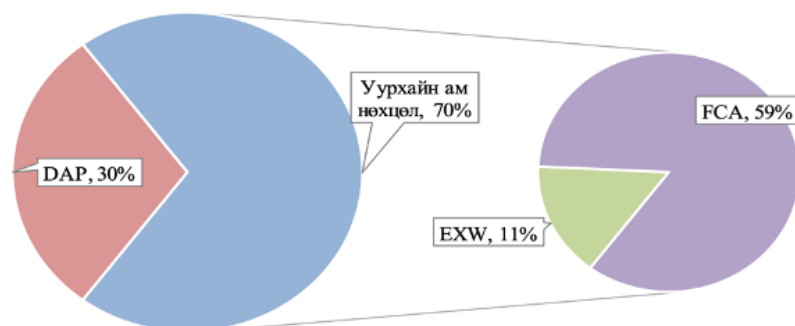


Эх сурвалж: Боомтын үндэсний хороо

Монгол Улсын экспортын нүүрсний борлуулалтын гэрээний нөхцөлийг харвал уурхай эзэмшигч аж ахуйн нэгж байгууллагуудын борлуулалтын 70 хувь нь уурхайн ам нөхцөлөөр 2023 он хүртэл байгуулсаар ирсэн. Тус уурхайн ам нөхцөлтэй борлуулалтын 59 хувь нь FCA/Free Carrier/, 11 хувь нь EXW/EX works/ нөхцөлтэй байна. Харин манай улс ашигт малтмалын салбарын ил тод байдлаа сайжруулж, нүүрс экспортын тоо хэмжээг нэмэгдүүлэх чиглэлээр 2022 оны сүүлээр

нэлээдгүй өөрчлөлтийг хийж эхэлсэн бөгөөд 2023 оны 02 дугаар сараас эхлэн нүүрс тээврийг уурхайн ам нөхцөлөөс хил нөхцөлд шилжүүлсэн.

Зураг 27. Нүүрс борлуулалтын нөхцөл



Эх сурвал: Монголбанк

Тодруулбал: Монгол Улсын Засгийн газрын 2022 оны 10 дугаар сарын 05-ны өдрийн 362 дугаар “Гадаад валютын улсын нөөцийг нэмэгдүүлэх чиглэлээр авах зарим арга хэмжээний тухай” тогтоолын 5 дахь зүйлд Ашигт малтмал олборлох тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч хуулийн этгээд ашигт малтмалыг уурхайн ам нөхцөлөөр борлуулах шинэ гэрээ байгуулахыг зогсоож, хилийн үнээр худалдан борлуулах, байнгын ачаа тээврийн хил нэвтрэх “С” төрлийн зорчих зөвшөөрлийг олгох эрхийг олборлолтын үйл ажиллагаа эрхлэх аж ахуйн нэгжүүд буюу уурхайд шилжүүлсэн.

Тус шийдвэрийн хүрээнд 2023 оны 01 сараас эхлэн Монгол Улсын Хөрөнгийн биржээр дамжуулан Тавантолгой ХК, Эрдэнэс Тавантолгой ХК, Энержиресурс ХХК DAP нөхцөлөөр нийт 129 багцын 17 удаагийн дуудлага худалдааг зарлаж, 825,600 тонн нүүрс худалдан борлуулсан.

Хүснэгт 9. Тавантолгой Ухаахудгийн нүүрсний орд газрын хөрөнгийн биржийн худалдаа

№	Худалдагч тал	Худалдан авагчийн бүртгэлтэй улс	Багцын тоо	Хэмжээ /тонн/	Дуудах үнэ	Хэлцлийн үнэ	Үнийн өсөлт	Нийт үнийн дүн	Арилжаа явагдсан өдөр
1	Энержи ресурс ХХК	Сингапур	2	12,800	CNY1150	CNY1290	12.20%	CNY 16,512,000	2023.01.12
2	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	БНХАУ	5	32,000	USD178.6	USD179.1	0.28%	USD 5,731,200	2023.02.09
3	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	Хонгконг	10	64,000	USD178.6	USD178.6	0%	USD 11,430,400	2023.02.10
4	Энержи ресурс ХХК	БНХАУ	5	32,000	CNY1200	CNY1340	11.67%	CNY 42,880,000	2023.02.15
5	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	БНХАУ	10	64,000	USD178.6	USD178.6	0%	USD 11,430,400	2023.02.17
6	Энержи ресурс ХХК	БНХАУ	5	32,000	CNY1250	CNY1400	12%	CNY 44,800,000	2023.03.15
7	Тавантолгой ХК	БНХАУ	2	12,800	USD175.2	USD175.2	0%	USD 2,242,560	2023.03.17
8	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	БНХАУ	5	32,000	USD178.6	USD182.1	1.96%	USD 5,827,200	2023.03.17
9	Тавантолгой ХК	БНХАУ	5	32,000	USD175.2	USD176.7	0.86%	USD 5,654,400	2023.03.20
10	Энержи ресурс ХХК	БНХАУ	5	32,000	CNY1250	CNY1420	13.60%	CNY45,440,000	2023.03.22
11	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	Хонгконг	15	96,000	USD68.30	USD73.30	7.32%	USD 7,036,800	2023.03.24
12	Тавантолгой ХК	БНХАУ	5	32,000	USD175.2	USD189.7	8.28%	USD 6,070,400	2023.03.27
13	Тавантолгой ХК	БНХАУ	25	160,000	USD175.2	USD175.2	0%	USD28,032,000	2023.03.28
14	Энержи ресурс ХХК	БНХАУ	5	32,000	CNY1250	CNY1330	6.40%	CNY42,560,000	2023.03.29
15	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	БНХАУ	5	32,000	USD178.6	USD179.6	0.56%	USD5,747,200	2023.03.29
16	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	БНХАУ	15	96,000	USD68.3	USD70.3	2.93%	USD6,748,800	2023.03.31
17	Энержи ресурс ХХК	Сингапур	5	32,000	CNY1250	CNY1330	8.28%	CNY43,200,000	2023.04.05
НИЙТ			129	825,600					

Эх сурвалж: Монголын Хөрөнгийн бирж

ДАР нөхцөлөөр нүүрсний экспортыг тээвэрлэх нь эцсийн хэрэглэгчид хүрэх нүүрсний үнэд нөлөөлөхгүй бөгөөд харин тээврийн үнийг үндэслэлгүйгээр өсгөдөг, засварын олон шат дамжлагуудыг багасгах ач холбогдолтой.

3.3 Гашуунсухайт боомтын нөхцөл байдал, нүүрс тээвэр

Монгол Улс, БНХАУ-ийн Засгийн газрын хэлэлцээр, Монгол Улсын үндсэн хуулийн дагуу Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомт нь 1992 оны 07 дугаар сарын 21-ний өдөр байгуулагдсан. Тус боомт улсын хилээс 100м, Ханбогд сумаас 135км, Цогтцэций сумаас 240км, аймгийн төвөөс 350км, Улаанбаатар хотоос 800км зайд байрладаг бөгөөд Монгол Улсын Өмнөговь аймгийн Ханбогд сумын нутаг дэвсгэрт, Говийн бага дархан цаазтай газрын хилийн бүсэд БНХАУ-ын хойд хилийн боомт болох Ганцмодтой хил залган оршдог.

Зураг 28. Гашуунсухайт боомт



Эх сурвалж: ГЕГ

Харин БНХАУ-ын Ганцмод боомт нь улсын хилээс 100м, ӨМӨЗО-ы Баяннуур аймгийн Урдын дунд хошууны Баяннуур аймгийн нутаг дэвсгэрт оршдог. Ганцмод боомтод Баяннуур хилээр орох, гарах асуудал эрхлэх, шалган нэвтрүүлэх анги, Хөх хот дахь гаалийн газрын зэрэг байгууллагууд үйл ажиллагаа явуулдаг байна.

Хоёр улсын Засгийн газар хоорондын 2004 оны хэлэлцээрээр хоёр талын, байнгын үйл ажиллагаатай боомтын статустай “Даваа–Бямба” гарагт 08:00-20:00 цагийн хооронд ажилладаг авто замын боомт юм.

Гашуунсухайт боомтоор нийт 8 гарцаар экспортын бараа бүтээгдэхүүн, 4 гарцаар импортын бараа бүтээгдэхүүн тээвэрлэж, өдөрт дунджаар 1500 тээврийн хэрэгслийг ажлын цагийн хуваариар гаргах хүчин чадалтай. Хил, гааль, мэргэжлийн хяналт, гадаадын иргэн харьяатын асуудал эрхэлсэн байгууллагуудын ажлыг хооронд нь уялдуулж нэгтгэсэн шинэ программыг 2014 онд нэвтрүүлсэн. Энэ программ гааль дээр хийдэг 10 шат дамжлагыг халж, цаасаар хэвлэж, биечлэн зөөдөг ажлыг бүрэн цахимжуулсан. Ингэснээр өмнө нь хагас цаг зарцуулдаг байсан ажлыг 1 минутанд багтаах боломжтой болсон бөгөөд ачаа тээврийн жолооч нарын виз, бүртгэлийг бүрэн цахимжуулж, машин дотроосоо хурууны хээгээ уншуулаад хилээр нэвтрдэг болсон.

Монгол Улсын төсвийн орлогын дийлэнхийг бүрдүүлэгч гол салбар болох уул уурхай бүтээгдэхүүн нүүрс, зэсийн баяжмалын экспортын талаас илүү хувийг Гашуунсухайт боомтоор гаргадаг. Тавантолгойн бүлэг ордоос боомт хүртэл Цагаанхад суурьшлын бүс хүртэл хатуу хучилттай авто замаар холбогдсон бөгөөд замын ашиглалт, урсгал засварыг “Гашуунсухайт автозам” ХХК хариуцдаг. Гашуунсухайт боомтоор дараах аж ахуйн нэгж байгууллагууд нүүрсний экспорт хийж байна. Үүнд:

“Эрдэнэс тавантолгой” ХК: Эрдэнэс Тавантолгой төсөл нь 2010 оны 08 дугаар сарын 27-ны өдөр эхлэл тавигдсан бөгөөд тус орд газарт ашиглалтын үйл ажиллагаа явуулах “Эрдэнэс-Таван толгой” ХК-ийг УИХ, Засгийн газрын шийдвэрийн дагуу 2010 оны 12 дугаар сарын 23-ны өдөр байгуулж, үйл ажиллагаагаа эхэлсэн. Ашигт малтмалын тухай хуулийн дагуу стратегийн ач холбогдол бүхий нүүрсний ордыг эдийн засгийн эргэлтэд оруулах, ордод ашиглалтын үйл ажиллагаа явуулах, дэд бүтцийн төслүүдийг хэрэгжүүлэх үндсэн чиглэлээр ажилладаг байна. Тус компани нь “Зүүнбаян төмөр зам”-ын 66 хувь, “Гашуунсухайт автозам” ХХК-ийн 40 хувь, “Тавантолгой түлш” ХХК-ийн 51 хувь, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн 66 хувь, “Тавантолгой дулааны цахилгаан станц” ТӨХК-ийн 30 хувийг эзэмшдэг.

“Энержи ресурс” ХХК: М-Си-Эс групп, Петровис ХХК, Шунхлай групп компаниудын хамтын хөрөнгө оруулалттайгаар 2005 онд байгуулж, 2009 онд олборлолын үйл ажиллагааг эхлүүлсэн. Тус компани нь Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сумын нутаг дахь Ухаа Худаг коксжих нүүрсний ордод үйл ажиллагаа явуулдаг бөгөөд 2,962 га талбай бүхий, 11952А ашиглалтын тусгай зөвшөөрөл эзэмшдэг.

Тус уурхай нь нүүрс баяжуулах үйлдвэр, 18 мегаваттын цахилгаан станц, усан хангамжийн систем, орон сууцны хороолол, сургууль, цэцэрлэгийн цогцолбор гээд техникийн болон нийгмийн дэд бүтцүүдтэй, дэлхийн жишигт нийцсэн, аж үйлдвэрийн томоохон цогцолбор юм.

“Тавантолгой” ХК: Тус уурхай нь 1966 оноос эхлэн чулуун нүүрс олборлон борлуулах, кокс боловсруулах үйл ажиллагаа явуулж байгаа бөгөөд Өмнөговь аймаг 51 хувь, бусад хувьцаа эзэмшигчид 49 хувийг эзэмшдэг байна. Тус компани нь Өмнөговь аймгийн Цогтцэций суманд 276.9 га талбай бүхий, MV-000287/А дугаар ашиглалтын тусгай зөвшөөрөл эзэмшдэг. Мөн 2015 онд ордын нөөц коксжих нүүрс /VI, III давхарга/, сул коксжих нүүрс /V, VIII давхарга/, эрчим хүчний нүүрс /V8 VIII давхарга/ гэх 195,4 сая.тн нөөцтэй гэж батлагдсан.

“Гашуунсухайт авто зам” ХХК: Монгол Улсын Засгийн газрын 2010 оны “Авто замын тухай” 83 дугаар тогтоолын хүрээнд “Энержи ресурс” ХХК-иас олгосон санхүүжилтээр Өмнөговь аймгийн Цогтцэций суманд орших Ухаа худгийн уурхайгаас Гашуунсухайтын хилийн боомт хүртэлх 239 км, 196 ус зайлуулах хоолойтой, цементээр бэхжүүлсэн, асфальт бетон хучилттай 24 цагийн ажиллагаатай 3 шалган нэвтрүүлэх цэгтэй /ШНЦ/ авто замыг ашигт малтмалын тээвэрлэлтийг гүйцэтгүүлэхээр барьсан.

Зураг 29. Гашуунсухайт боомтоор ашигт малтмал экспортлодог уурхайн байрлал



Эх сурвалж: АТУТ-ийн Ачаа тээврийн хэлтэс

Монгол Улсын Засгийн газрын 2013 оны “Нүүрсний экспортыг дэмжих талаар авах зарим арга хэмжээний тухай” 299 дүгээр тогтоолоор уг хатуу хучилттай авто замын өмчлөлийг “Эрдэнэс МГЛ” ХХК-д шилжүүлсэн бөгөөд “Гашуунсухайт авто зам” ХХК нь гэрээгээр тус замын ашиглалт, засвар үйлчилгээ, арчлалт, харуул хамгаалалт, аюулгүй ажиллагааг хариуцан ажиллаж байна.

Зураг 30. Гашуунсухайт автозамын шалган нэвтрэх цэг



Эх сурвалж: Гашуунсухайт автозам

Хүснэгт 10. Шалган нэвтрүүлэх цэгээр нэвтрэх процесс

АЧААТАЙ ТАЛД	АЧААГҮЙ ТАЛД
Тээврийн хэрэгсэл ШНЦ-рүү дөхөж ирэх үедээ хурдаа сааруулан, холын гэрлийг ойрын гэрэл дээр шилжүүлж ЗОГС тэмдэг дээр зогсоно.	Тээрийн хэрэгсэл ШНЦ-рүү дөхөж ирэх үедээ хурдаа сааруулан, холын гэрлийг ойрын гэрэл дээр шилжүүлж ЗОГС тэмдэг дээр зогсоно.
ШНЦ-ийн ажилтанд нүүрс ачилтын пүүний баримтыг хураалгана.	Шаардлагатай бол ШНЦ-ийн ажилтанд пүүний падаанаа шалгуулна.
Авто жин дээгүүр тээврийн хэрэгслийн бүх тэнхлэгийг жигд дайруулан 5км/ц жигд хурдтай өнгөрч нэвтрэх бөгөөд ШНЦ-ийн ажилтны өгсөн заавар, зөвлөгөөг чанд мөрдөж нэвтэрнэ.	Гэрээ нь хийгдээд анх удаа замаар явж эхэлж байгаа бол ШНЦ ажилтан замын хуудас бичиж өгч шалганаар нэвтрүүлнэ.

Эх сурвалж: Гашуунсухайт авто зам ХХК

Тавантолгойн бүлэг ордоос Гашуунсухайт боомт хүртэл нүүрс тээвэрлэж буй тээврийн хэрэгсэл дунджаар 8 цагийг зарцуулдаг бөгөөд нэг талдаа 250,000 төгрөгийн хураамжийг Гашуунсухайт авто зам ХХК-д төлдөг. Гэхдээ тус авто зам хэт нарийн, эвдрэл ихтэй зэрэг хүчин зүйлээс үүдэн осол аваар гарах нь их байдаг.

3.4 Гашуунсухайт боомтод тээвэр эрхлэгч ААН

Нүүрс экспортын тээвэрлэлт Монгол Улсын төсвийн ихэнх хувийг бүрдүүлдэг томоохон салбаруудын нэг тул жил ирэх тусам аж ахуйн нэгж байгууллагын тээвэрлэлт хийх хүсэл сонирхол нэмэгдэж байна. Үүнээс 4 аж ахуйн нэгж байгууллагын 250 хэрэгсэл нь Оюутолгойн уурхайгаас зэсийн баяжмал тээвэрлэдэг байна.

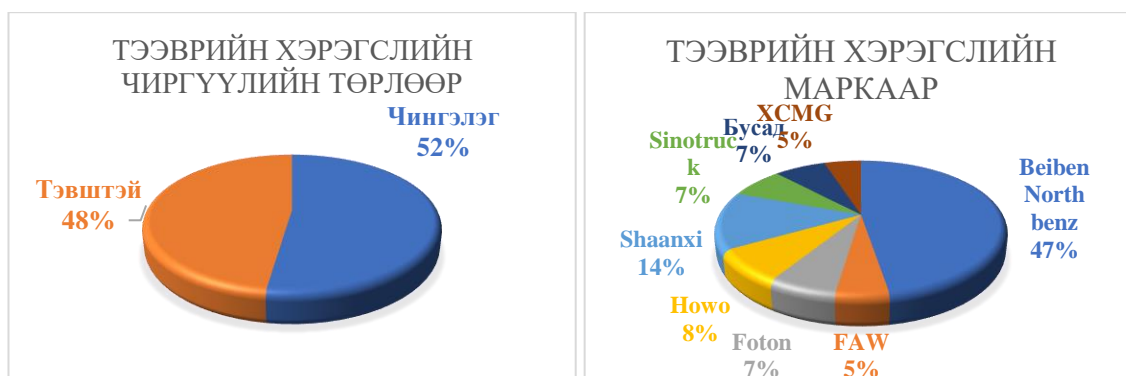
Зураг 31. Гашуунсухайт боомтод тээвэр гүйцэтгэдэг ААН



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

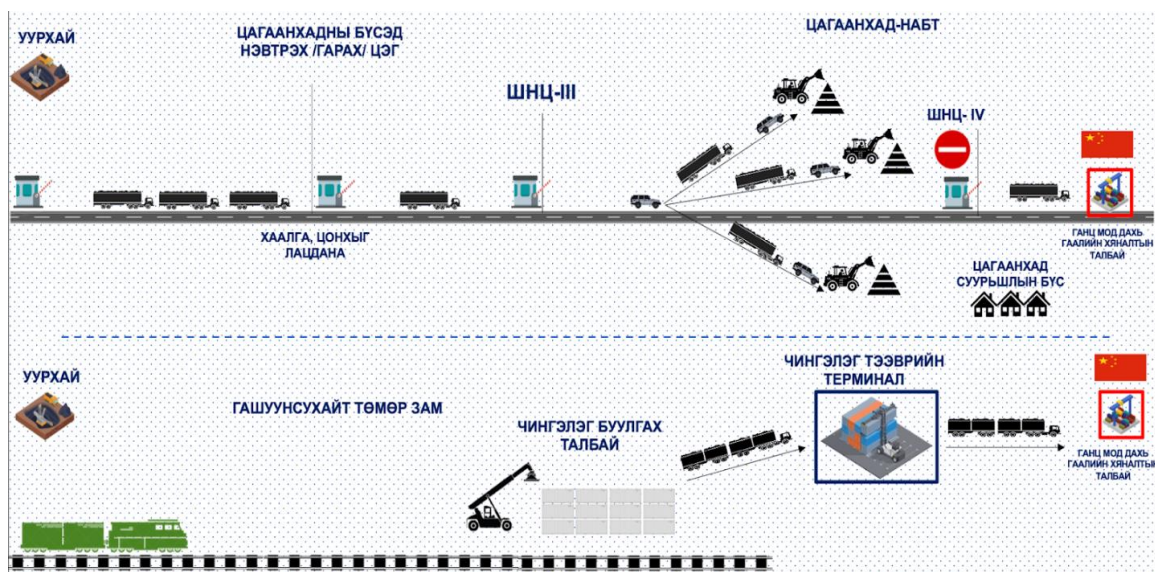
Гашуунсухайт боомтоор 2023 оны 1 дүгээр улирлын байдлаар бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийг маркаар нь ангилвал 55 төрлийн тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байгаагаас North benz, Beiben маркийн тээврийн хэрэгсэл 47 хувь буюу 11060 ширхэг, Shaanxi маркийн 3241, Howo маркийн 1835, Foton маркийн 1519, Sinotruck маркийн 1718, XCMG маркийн 1174, үлдсэн 1630 тээврийн хэрэгсэл бусад маркийнх байна. Түүнээс 11876 тээврийн хэрэгсэл чингэлэг, 10811 нь задгай буюу тэвштэй чиргүүлтэй байна.

Зураг 32. Тээврийн хэрэгслийн марк, чиргүүлийн төрөл



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Зураг 33. Уурхайгаас боомт хүртэлх тээвэрлэлт



Эх сурвалж: Гашуунсухайт боомтын захиргаа

Дээрх зургийн дээд хэсэгт уурхайгаас Цагаан хадны гаалийн хяналтын бүс хүртэлх, ГХБ-ээс Ганц мод боомт хүртэл чингэлэг болон задгай тээврийн хэрэгслийн тээвэрлэлтийн зураглал бөгөөд 2017 оноос тус тээвэрлэлтийн зарчмаар автозамын тээвэрлэлтээр нүүрс экспортлосон. Зургийн доод хэсэгт МУ-ын Засгийн газрын 2018 оны 242 дугаар тогтоолын хүрээнд 2022 оны 07 дугаар сараас эхлэн Эрдэнэс Тавантолгой уурхайгаас төмөр замаар чингэлэг тээврийн терминалаар дамжин БНХАУ-ын Ганцмод боомт хүртэл 2023 оны 01 сарын байдлаар 126,879.55 тн нүүрс экспортлон туршилтын тээвэр явж байна.

Цагаан хад дахь гаалийн хяналтын талбай

Өмнөговь аймгийн Ханбогд сум Хайрхан багийн нутаг дэвсгэрт байрлах Цагаан хад гаалийн хяналтын бүс нь Гашуунсухайт авто замын 213 километрээс 215 дахь километрийн хооронд шалган нэвтрүүлэх III, IV дүгээр цэг дотор 2006 оноос эхлэн нүүрсний экспортод зориулж бий болгосон байна. Цагаан хадны гаалийн хяналтын талбайгаас өдөрт Гашуунсухайт хилийн боомтоор дунджаар тэвштэй тээвэр 70, чингэлэг тээвэр 640 нийт 710 тээврийн хэрэгсэл нүүрс экспортлож байна. Цагаан хадад 2017 онд нийт 16 гаалийн хяналтын бүс бүртгэлтэй байсан бөгөөд 2022 оны байдлаар нийт ГЕГ-аас зөвшөөрөл авсан 39 гаалийн хяналтын бүс үйл ажиллагаа явуулж байна.

Зураг 34. Цагаанхад суурьшлын бүс



Эх сурвалж: www.montsame.mn

Цагаан хаднаас өнөөгийн байдлаар тэвш /задгай нүүрс/-тэй, чингэлэгтэй 2 төрлийн тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлт гүйцэтгэдэг. Цагаан хадад гаалийн

хяналтын талбайн орох, гарах нэг гарцтай тул түгжрэл үүсэн гол шалтгаан болдог байна. Мөн Цагаан хад сууршлын бүсэд байгаль орчны доройтол үүссэн, нүүрсний тортог хийхээр тогтсон зэрэг орчны хүндрэл тулгамдсаар байна.

Чингэлэг тээврийн терминал

Засгийн газрын 2021 оны 185 дугаар тогтоолын хүрээнд Өмнөговь аймгийн Тавантолгой Ухаахудгийн орд газарт үйл ажиллагаа явуулдаг “Тавантолгой” ХК 15 хувь, “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК 60 хувь, “Энержи ресурс” ХХК 25 хувийн санхүүжилтээр нийт 40 тэрбум төгрөгөөр Гашуунсухайт боомтод 30 га нүүрсний чингэлэг тээврийн терминалыг байгуулан 2021 оны 09 дүгээр сарын 20-ны өдөр ашиглалтад оруулсан. Тус терминалыг 2021 оны 12 дугаар сарын 30-ны өдөр Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын 680 дугаар тогтоолоор хилийн боомтын онцгой бүрэн эрхт захиргааны өмчлөлд бүртгэсэн.

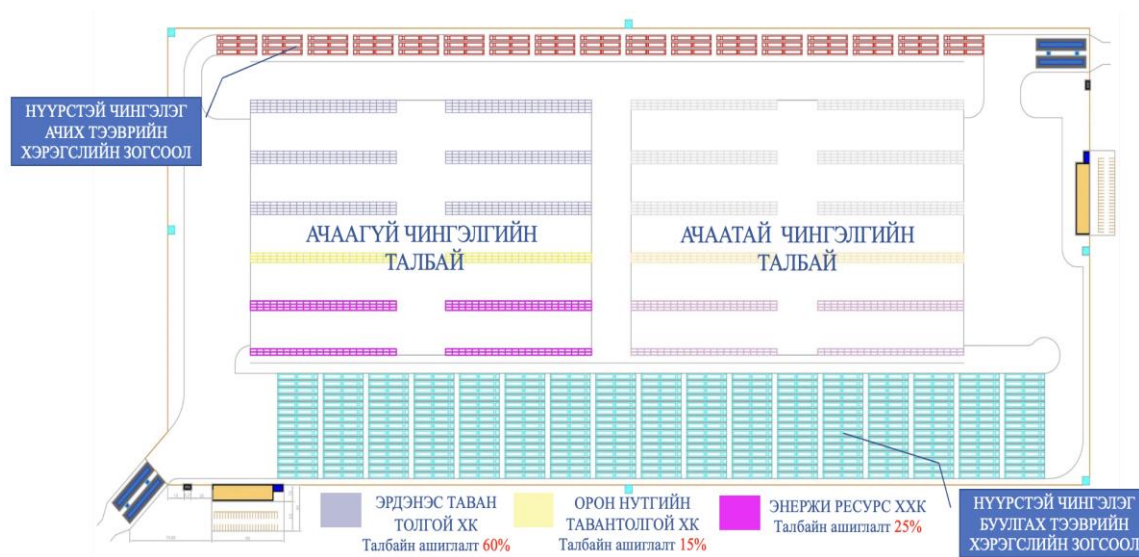
Зураг 35. Чингэлэг тээврийн терминал



Эх сурвалж: Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо

Энэхүү чингэлэг тээврийн терминал нь орох, гарах чиглэлд нийт 8.1 мянган чингэлэгт 128 мянган тонн нүүрс нэг дор байршуулах хүчин чадалтай байна. Чингэлэг терминал нь 5 калмараар өдөрт 26 мян.тн, сард 640 мян.тн, жилд 8000 мян.тн нүүрсийг экспортлох хүчин чадалтай ба Гашуунсухайт боомтоос 0.6 км-д оршдог байна.

Зураг 36. Чингэлэг терминалын зохион байгуулалт



Эх сурвалж: Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо

БНХАУ-ын Засгийн газраас хилийн боомтын бараа тээврийн эргэлтийг чингэлэг тээвэрт шат дараатайгаар шилжүүлэх бодлого баримтлах болсноор Монгол Улс мөн боомтын үйл ажиллагааг үе шаттайгаар чингэлэг тээврийн зохион байгуулалтад шилжүүлэх болсон. Энэ нь урт хугацаандаа хилийн боомтын үйл ажиллагаа эмх цэгцтэй явагдах, орон зайг хэмнэх, байгаль орчинд ээлтэй зэрэг давуу талтай.

Жолоочгүй тээврийн төхөөрөмж /An automated guided vehicle-AGV/

Монгол Улсын Алсын хараа 2050, урт хугацааны хөгжлийн бодлого, Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт автозамын хилийн боомтуудын нэвтрүүлэх чадамжийг нэмэгдүүлэх замаар эдийн засгийн өсөлтийг хангах, байгаль орчинд ээлтэй, дэвшилтэт техник, технологи ашигласан бүтээмж өндөртэй тээвэр логистикийн төв болгон хөгжүүлэх зорилтууд тусгагдсан байна.

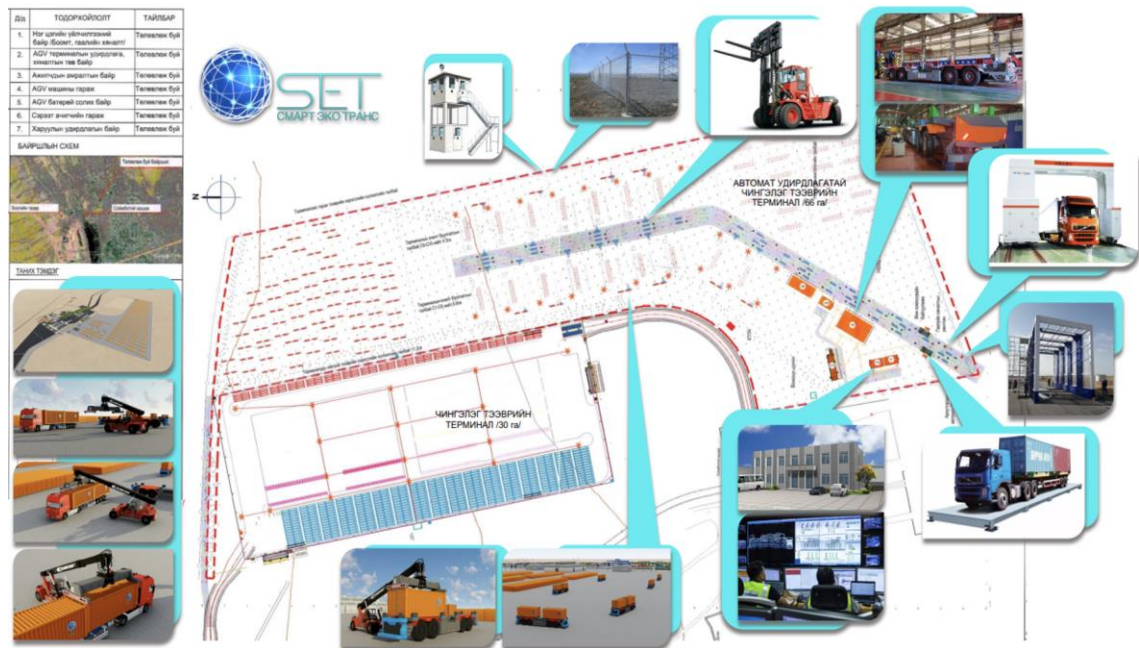
БНХАУ-тай хиллэдэг хилийн боомтууд 2019 оны коронавирус цар тахлын үед хаагдаж, хязгаарлалтууд хийгдсэнээр экспортын нүүрсний хэмжээ буурч, мөн БНХАУ талаас байгаль орчинд сөрөг нөлөөтэй нурмага ачааг хүлээн авахгүй байх, чингэлэг тээвэрлэлтийг дэмжих шийдвэрүүд гаргаж байсан нь тус тээвэрлэлтийг нэвтрүүлэх гол шалтгаан болсон.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2022 оны 01 дүгээр сарын 24-ний өдрийн хуралдаанд Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт, Шивээхүрэн боомтод “Автомат

удирдлага бүхий жолоочгүй чингэлэг тээврийн систем буюу AGV” нэвтрүүлэх төслийг танилцуулсан.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2022 оны 95 дугаар тогтоолоор ашигт малтмалын экспорт, импорт, худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх зорилгоор хилийн Гашуусухайт боомтод 66 га газарт автомат удирдлагатай чингэлэг тээврийн терминал байгуулах шийдвэр гарсан. Мөн 2022 оны 349 дүгээр тогтоолоор экспортын хэмжээг нэмэгдүүлэх, гадаад худалдаанд үүсэж байгаа хүндрэлийг шуурхай шийдвэрлэх зорилгоор “Автомат удирдлагатай чингэлэг тээврийн хэрэгсэл” MNS-JT/T 1377:2022 стандартыг мөрдлөг болгон “Смарт эко транс” ХХК-ийн хөрөнгө оруулалтаар барьж байгуулах шийдвэр гарсан байна.

Зураг 37. Автомат удирдлагатай чингэлэг тээврийн терминал



Эх сурвалж: Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо

Зураг 38. AGV тээвэрлэлтийн явц



Эх сурвалж: Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо

Дүгнэлт

Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн хооронд байгуулсан Автотээврийн хэлэлцээр, түүнийг хэрэгжүүлэх протоколд заасны дагуу талуудын харилцан тохиролцсон маршрутын хүрээнд тээвэрлэлт гүйцэтгэдэг. Тус хэлэлцээрийн хүрээнд хоёр талын ээлжит уулзалтаар 20 ачаа тээврийн маршрут баталсан байдгаас 10 чиглэлд улс хоорондын байнгын ачаа тээвэрлэлт гүйцэтгэдэг бөгөөд жил болгон зохион

байгуулагддаг ээлжит уулзалтаар тулгамдаж буй асуудал болон хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг дүгнэн, шийдэл гарган ажилладаг.

Монгол улсын экспортын бараа эргэлтийн голлох хувийг уул уурхайн ашигт малтмалын төрлөөс нүүрс, төмрийн хүдэр, зэсийн баяжмал, жонш, газрын тосны экспорт зонхилон улс хоорондын байнгын ачаа тээвэрлэлт хийгддэг. Манай улсын хувьд экспортын бараа бүтээгдэхүүний эцсийн хэрэглэгч нь хилийн боомтын терминал, гаалийн хяналтын талбай дээр хүлээн авдаг тул экспортын бараа бүтээгдэхүүний 91 хувийг автотээврийн хэрэгслээр гүйцэтгэж байна.

Сүүлийн жилүүдэд экспортын бараа, бүтээгдэхүүний голлох гарц болох Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомтод тээвэрлэлтийг хөгжүүлэх зорилгоор Монгол Улсын Засгийн газрын Алсын хараа-2050, Шинэ сэргэлтийн бодлогын хүрээнд хувийн хэвшлийн дэмжлэгээр Гашуунсухайт боомтод тээврийн терминалуудыг барьж байгуулах үйл ажиллагаа эрчимтэй явагдаж байна. Энэ нь экспортыг тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэхэд гол хүчин зүйл бөгөөд боомтын дэд бүтцийг сайжруулснаар хоёр улсын хооронд яригдаад удаж буй Гашуунсухайт-Ганцмод боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй болгох боломж бүрдэнэ гэж үзэж байна.

Монгол Улсаас нүүрс худалдан авагчийн дийлэнх нь ӨМӨЗО-ы ААН-үүд байдаг бөгөөд дундын зуучлагч хэмээн хэлж болно. Тэдгээр ААН-үүд Монголоос хямд үнээр худалдан авсан нүүрсээ угааж, баяжуулаад эцсийн хэрэглэгчид хүргэн ашиг олдог. Ингэснээр Монгол Улсын нүүрсний эцсийн хэрэглэгчийг тодорхойлох боломжгүй байдаг. Харин өмнөх тээврийн нөхцөлөөр буюу богинын тээвэр гүйцэтгэдэг байсан ААН-үүд БНХАУ-ын дотоодын зэх зээлийн нүүрсний хомсдолыг ашиглан тээврийн үнийг үндэслэлгүйгээр өсгөдөг сөрөг үр дагавартай байв. Иймд хил нөхцөлөөр нүүрсний тээврийг гүйцэтгэх нь дээрх богинын тээврийн гүйцэтгэдэг жижиг ААН-үүдийн тээврийн үнэд нөлөөлдөг байсан үр дагаврыг арилгах боломжтой юм.

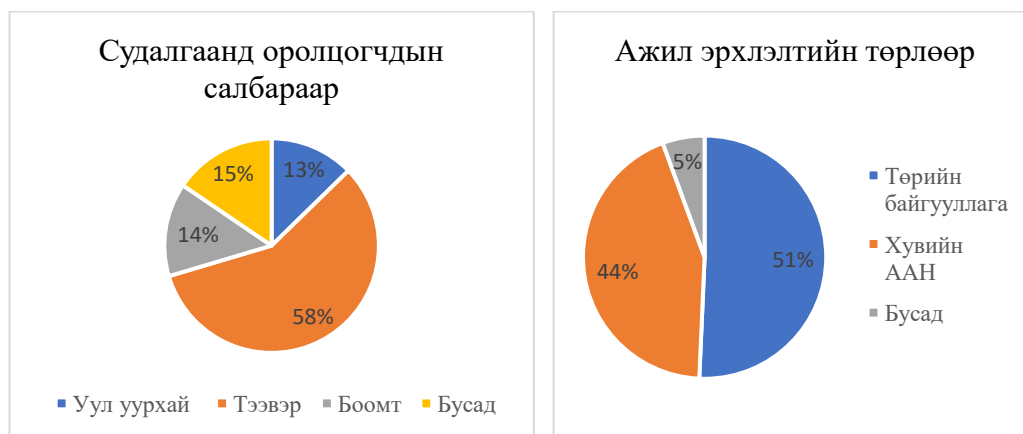
IV БҮЛЭГ. ГАШУУНСУХАЙТ БООМТЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНД ХИЙСЭН СУДАЛГААНЫ АСУУЛГЫН ҮР ДҮН, ХҮЧИН ЗҮЙЛИЙН ДОГОЛДЛЫН ШИНЖИЛГЭЭ (BOTTLE NECK ANALYSIS)

Энэхүү судалгааны ажилд Гашуунсухайт боомтын нөхцөл байдлыг судалж, тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлох зорилгоор 27 асуулт бүхий судалгааны асуулгыг боомт, тээвэр, уул уурхайн салбарт ажилладаг 71 хүнийг хамруулан хийсэн. Судалгааны агуулгын үр дүнд Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, зохион байгуулалтад тулгамдаж буй асуудлыг илрүүлж бүтцийн хүчин зүйлийн догдлын шинжилгээ хийсэн.

4.1 Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, менежментийг сайжруулах судалгааны асуулгын үр дүн

Тус асуулгад 71 хүн хамрагдсанаас 58 хувь тээвэр, 14 хувь боомт, 13 хувь уул уурхай салбарт ажилладаг. Үүнээс төрийн байгуулгад 51 хувь, хувийн хэвшилд 44 хувь нь ажилладаг хүмүүс оролцсон.

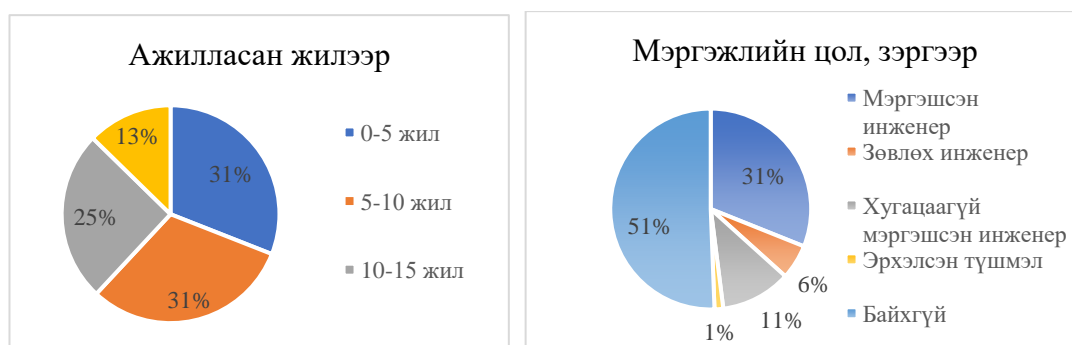
Зураг 39. Судалгааны асуулгад оролцогчдын ажил эрхлэлтийн байдал



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Судалгаанд хамрагдсан хүмүүсийн 31 хувь нь 5 хүртэлх жил, 31 хувь нь 10 хүртэлх жил, 25 хувь нь 15 хүртэлх жил, 15-аас дээш ажил тухайн салбартаа ажиллаж буй 13 хувь тухайн салбартаа ажилласан. Үүнээс мэргэшсэн инженер 33.3 хувь, Хугацаагүй мэргэшсэн инженер 10.6 хувь, зөвлөх инженер 6.1 хувь хүмүүс оролцсон байна.

Зураг 40. Судалгааны асуулгад оролцогчдын ажлын туршилага



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Боловсролын түвшнээр ангилахад 63 хувь бакалавр, 30 хувь нь магистр бол 1 доктор, 2 бүрэн дунд боловсролтой оролцогчдоос бүрдсэн.

Зураг 41. Судалгааны асуулгад оролцогчдын боловсролын түвшин

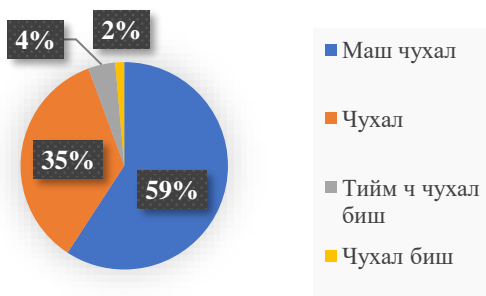


Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

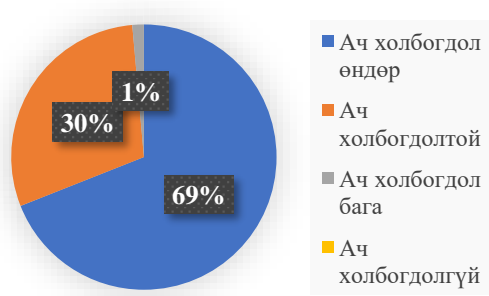
Судалгаанд хамрагдсан хүмүүс Монгол улсын эдийн засагт уул уурхайн салбарыг 94 хувь нь маш чухал болон чухал хэмээн үзсэн бол Гашуунсухайт боомтыг 99 хувь нь ач холбогдол өндөр болон ач холбогдолтой хэмээн үнэлсэн.

Зураг 42. Судалгааны асуулгын үр дүн

Уул уурхайн салбарын ач холбогдол



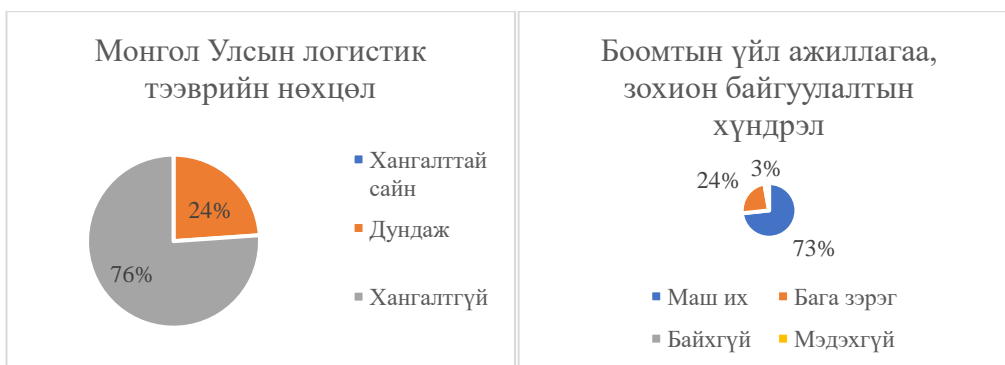
Гашуунсухайт боомтын ач холбогдол



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Харин Монгол Улсын логистик тээврийн нөхцөл байдлыг 76 хувь нь хангалтгүй хэмээн үзсэн байна.

Зураг 43. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, зохион байгуулалтыг 73 хувь нь маш их асуудалтай хэмээн үнэлсэн бол 24 хувь нь бага зэргийн асуудалтай хэмээн үзсэн.

Нүүрс тээвэрлэлтийн үйл явцад төрийн байгууллагуудын хяналт шалгалтын процесс маш их нөлөөлдөг хэмээн үнэлсэн 41 хувь, бага зэрэг нөлөөлдөг 44 хувь нь үзсэн бол Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын нэвтрэх гарц нүүрсний экспортод ихээр нөлөөлдөг хэмээн үзэх 59 хувь, дунд зэрэг нөлөөлдөг гэх 26 хувь, харин нөлөөлдөггүй хэмээн 11 хувь үзжээ.

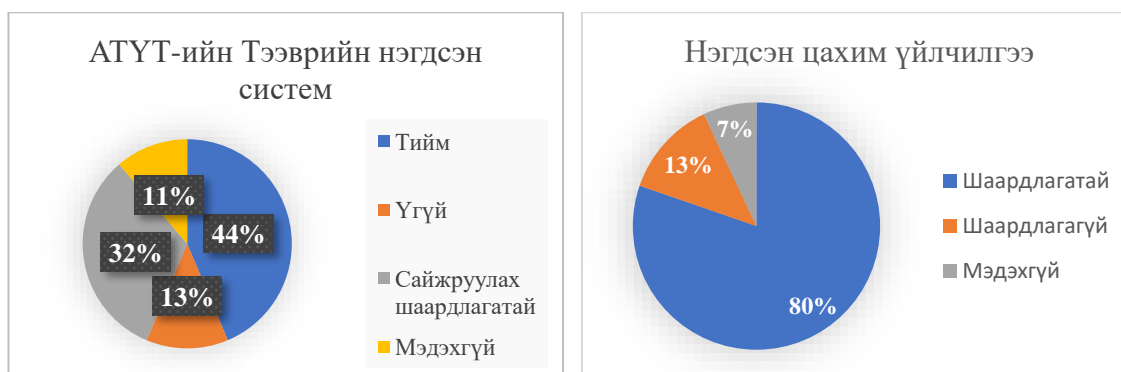
Зураг 44. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

АТҮТ-ийн “Тээврийн нэгдсэн систем” нь төрийн байгууллага болон аж ахуйн нэгж байгууллагуудын уялдааг тодорхой хэмжээгээр шийдвэрлэсэн нь судалгаанд хамрагсдын 43.9 хувь тийм гэсэн хариулт өгснөөс харагдаж буй бол Гашуунсухайт боомтын хяналт шалгалтын давхардлыг технологийн аргаар буюу нэгтгэсэн цахим үйлчилгээ нэвтрүүлэх шаардлагатай хэмээн үзэх 81.8 хувь байна.

Зураг 45. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Тавантолгойн бүлэг ордоос боомт хүртэлх автозамын нөхцөл байдлыг эвдрэл ихтэй хэмээн 66.7 хувь нь үнэлсэн бол Цагаанхад дахь гаалийн хяналтын талбайг байлгах шаардлагатай хэмээн үзэх 51.5 хувь, харин шаардлагагүй гэх нь 34.8 хувийг эзэлж байна.

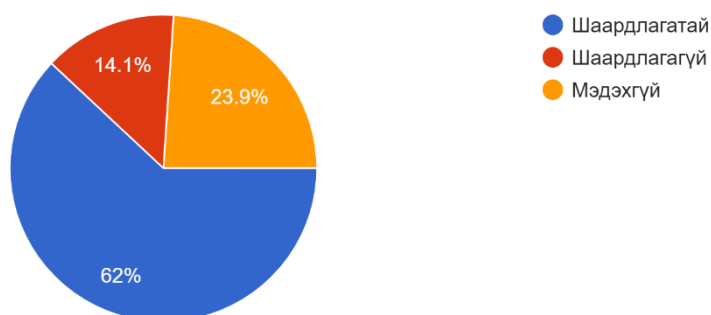
Зураг 46. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Монгол Улсын БНХАУ-тай байгуулсан автотээвэр, хилийн боомттой холбоотой эрх зүйн актыг 62 хувь нь өөрчлөх шаардлагатай хэмээн үзсэн.

Зураг 47. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Үүнээс “Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын байгуулсан автотээврийн хэлэлцээр”-ийг судалгаанд хамрагдагсдын 40.8 хувь нь, “Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын байгуулсан хилийн боомтын хэлэлцээр”-ийг 35.2 хувь нь өөрчлөх шаардлагатай хэмээн үзсэн байна.

Зураг 48. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Боомтын үйл ажиллагаанд “Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ”-г нэвтрүүлэх шаардлагатай хэмээн 83.1 хувь нь үзсэн. Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын олон улсын зэрэглэлтэй боомт болгох шаардлагатай гэж үзэх 83.1 хувь

байна. Харин боомтоор нэвтрэх гарцыг тээвэрлэлтийн төрлөөр ангилах нь зохимжтой хэмээн үзэх 53 хувь байна.

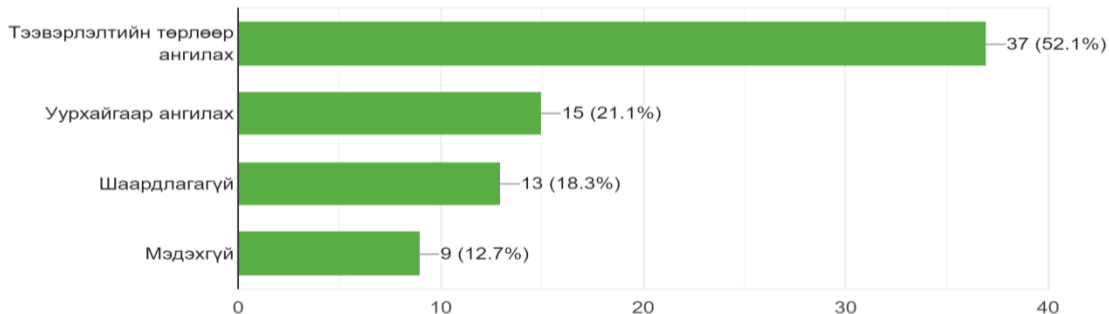
Зураг 49. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Харин боомтоор нэвтрэх гарцыг тээвэрлэлтийн төрлөөр ангилах нь зохимжтой хэмээн үзэх 52.1 хувь байна. Үүнээс Монгол Улсын экспортыг нэмэгдүүлэхэд Тавантолгойн бүлэг ордыг Гашуунсухайт боомтоос бусад боомттой холбох ажлын хүрээнд Тавантолгой-Ханги чиглэл 45.5 хувийг эзэлж байна. Харин Гашуунсухайт боомт дээрх төрийн байгууллагуудын чиг үүргийн давхардлыг арилгах шаардлагатай гэж үзэх 78.8 хувь байна.

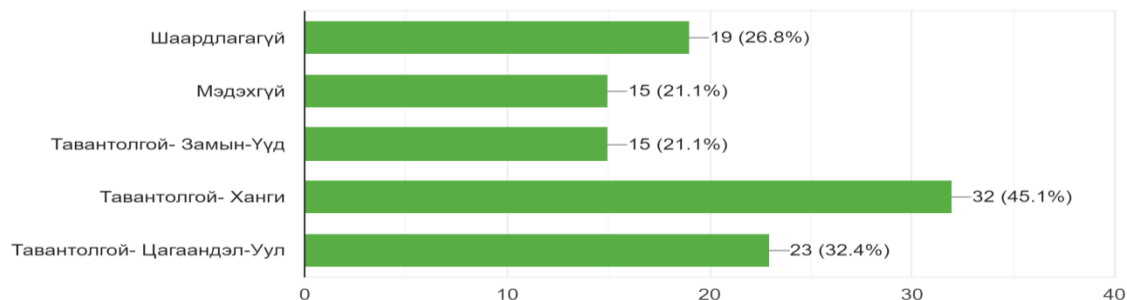
Зураг 50. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Үүнээс Монгол Улсын экспортыг нэмэгдүүлэхэд Тавантолгойн бүлэг ордыг Гашуунсухайт боомтоос бусад боомттой холбох ажлын хүрээнд Тавантолгой-Ханги чиглэл 45.1 хувийг эзэлсэн.

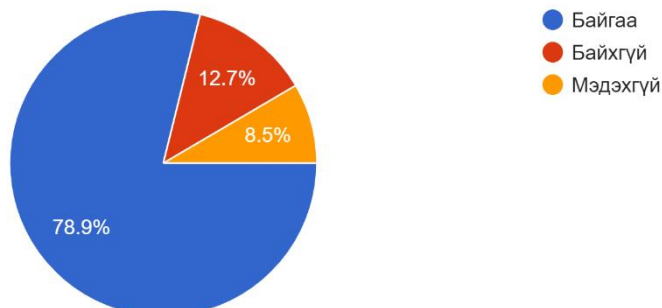
Зураг 51. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Харин Гашуунсухайт боомт дээрх төрийн байгууллагуудын чиг үүргийн давхардлыг арилгах шаардлагатай гэж үзэх 78.9 хувь эзэлж байна.

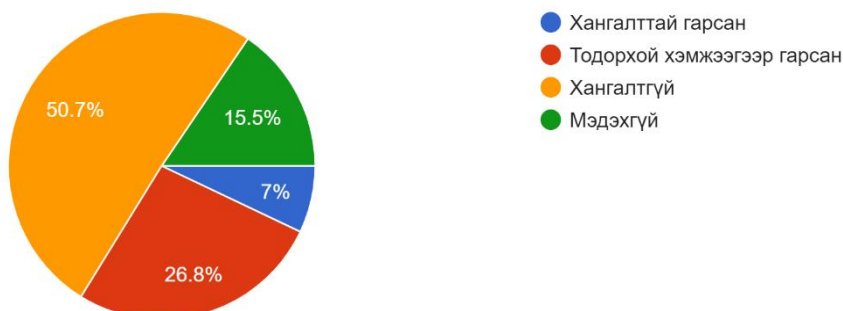
Зураг 52. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Боомтын сэргэлтийн үндэсний хорооны үйл ажиллагаанд судалгаанд хамрагдагсдын 50.7 хувь нь хангалтгүй гэсэн үнэлгээ өгсөн бол 26.8 хувь нь тодорхой хэмжээгээр үр дүн гарсан хэмээн үнэлгээ өгсөн бөгөөд 7 хувь нь хангалттай үр дүн гарсан хэмээн үнэлсэн.

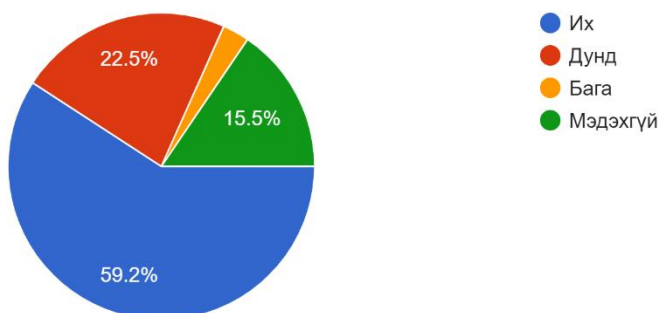
Зураг 53. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд улс төрийн хүчин зүйл нөлөөлдөг эсэх талаар судалгаанд хамрагдсан хүмүүсийн 59.2 хувь ихээр нөлөөлдөг гэсэн бол 22.5 хувь нь дунд зэрэг нөлөөлдөг гэж үзсэн.

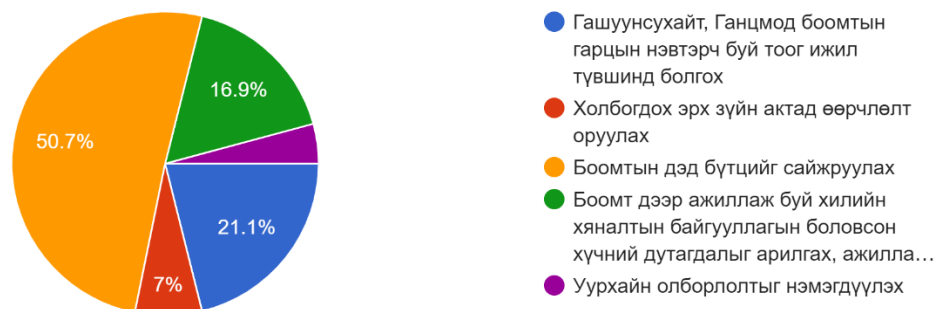
Зураг 54. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Гашуунсухайт боомтод нэн тэргүүнд шийдвэрлэх шаардлагатай асуудалд боомтын дэд бүтцийг сайжруулахад 50.7 хувь, Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын гарцын нэвтрэлтийн тоог ижил түвшинд болгох гэдэгт 21.1 хувь, боомтын хилийн хяналтын байгууллагын боловсон хүчний дутагдал, ажиллах орчныг сайжруулахад 16.9 хувийн санал өгсөн байна.

Зураг 55. Судалгааны асуулгын үр дүн



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвруулалт

Гашуунсухайт боомтод тулгамдаж буй хүндрэл:

Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагааны талаар хийсэн судалгааны асуулгаар тус боомтод зохион байгуулалтын хүндрэл ААН-үүдэд чирэгдэл үүсгэдэг, хилийн хяналт шалгалт болон боомтын нэвтрэх гарц тодорхой хэмжээгээр нөлөөтэй болох нь харагдана.

Уг судалгаанд тусгагдаагүй хүндрэл бэрхшээлийг судалгаанд оролцогчдын ирүүлсэн саналууд:

- Боомтын хилийн хяналтын байгууллагуудын дүрэм, журам хоорондоо уялдаа холбоогүй
- Ачаатай болон ачаагүй тээврийн хэрэгслээр ангилсан зам барих
- Боловсон хүчний тогтворгүй байдал, авлига хүнд суртал
- Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо боомтын бүх төрийн байгууллагуудын үйл ажиллагааг нэгдсэн удирдлагаар хангаж, улс төрөөс ангид байх
- Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын үйл ажиллагаанд БНХАУ-ын талын бодлого шийдвэр шууд нөлөөлдөг.
- Гашуунсухайт боомтын төлөвлөлтийг БНХАУ-ын боомтын бодлого, нүүрсний эрэлтийн төлөвтэй уялдуулан хөгжүүлэх
- Боомтын орчин нөхцөлийг сайжруулах, боловсон хүчний орон тоог нэмэх
- Боомтын хүчин чадал, үр ашгийг дээшлүүлэх
- Боомтын нэвтрэлтийг сайжруулахад технологийн шийдэл ашиглах
- Цагаанхад дахь гаалийн хяналтын талбайн орох, гарах замын зохион байгуулалт хийн тоог нэмэгдүүлэх
- Боомтын үйл ажиллагааны ил тод байдлыг хангах
- Хил нэвтрэх “С” төрлийн зөвшөөрөл болон нүүрс тээвэрлэлтийн зөвшөөрөл авах шалгуурыг бууруулах, жижиг аж ахуйн нэгж байгууллагуудын эрх ашгийг хязгаарлахгүй, тэгш оролцоогоор хангах
- Тээвэрчдийн ажиллах, амьдрах орчинг сайжруулах
- Хятадын талын Саньхө нүүрс буулгах талбайн ажилчдын хүнд суртал, зохион байгуулалтын удаашралаас үүдэлтэй Ганцмод-Гашуунсухайт боомтыг дамнасан түгжрэл үүсдэг.

Ингээд Гашуунсухайт боомтод тулгамдаж буй бэрхшээлийг дүгнэвэл Монголын талын боомт 12 замаар, харин Ганцмодны боомт 8 замаар нэвтрүүлж байгаа нь хил нэвтрэхэд түгжрэл үүсгэдэг. Түүнчлэн, Хятадын талын нүүрсний агуулах хүртэлх зам нь хашсан нарийн зурвас байдаг тул гаалийнхны нэрлэдгээр “нарийн зам” үүсдэг аж. Ийм нарийсал түгжрэл үүсгэхгүйн тулд Ганцмодны боомтын нүүрс тээвэрлэдэг замын асуудлыг шийдвэрлэх шаардлагатай юм. Мөн Хятадын талын Ганцмодны боомт дээрх бүртгэл, хяналтын ажил Гашуунсухайтын адил цахим хэлбэрт шилжвэл үйлчилгээ илүү шуурхай болох тул Хятадын тал энэ талаар санаачилгатай ажиллаж, боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадлаа нэмэх, хоёр боомтын “цахимжсан” хамтын ажиллагааг дэмжихээр ажиллаж байна. Үүнээс гадна хоёр улсын ачаа тээвэрлэлтэд төлбөр хураамжтай холбоотой гомдол байнга гардаг бөгөөд албан ёсны татвар, хураамжаас гадна ӨМӨЗО-ы Баяннуур хот орон нутгийн шинжтэй нэмэлт төлбөр, хураамжууд авч байгаа нь дотоодын ААН-үүдэд чирэгдэл үүсгэдэг байна. Тухайлбал, нүүрснээс тонн тутамд нь байгаль орчны хураамжид 20 юань, зам ашигласны төлбөрт 4 юанийг Баяннуур хотын захиргаанаас авдаг.¹

4.2 Гашуунсухайт боомтын бүтцийн хүчин зүйлийн доголдолын шинжилгээ

Монгол Улсын нүүрсний экспортын гол гарц болох Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомтын тулгамдаж буй асуудлыг тухай бүрт нь шийдэх, экспортын тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх зорилгоор Засгийн газар, төрийн байгууллагуудаас шийдвэрүүд гарч байсан ч, боомтын үйл ажиллагаа, зохион байгуулалтад хүндрэл байсаар ирсэн. Иймд энэ хэсэгт Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд бүтцийн хүчин зүйлийн доголдолын шинжилгээ хийн бөглөрөл үүсгэж буй хэсгийг илрүүлэх, үүнийг арилгах арга замыг тодорхойлохыг зорив. Ингэхдээ тус боомтын нүүрс олборлогч уурхайн хүчин чадал, нүүрсний экспорт, тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт болон зорилтот зах зээлийн харилцан хамаарлыг авч үзсэн болно.

Хүснэгт 11. Тавантолгой бүлэг ордын олборлолтын хүчин чадал

Ордын нэр	Аж ахуйн нэгжийн нэр	Олборлолтын жилийн хүчин чадал мян.тн
Тавантолгой	Эрдэнэс Тавантолгой ХК	35,000.0
	Тавантолгой ХК	15,000.0
	Энержи ресурс ХХК	10,000.0

Эх сурвалж: Монгол Улсын Их хурлын 2007 оны 27 дугаар тогтоол

Тавантолгойн бүлэг ордын олборлолтын хүчин чадал жилд 60 сая тонныг нийлүүлэх боломжтой ч, БНХАУ-ын эрэлт болон Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын хүчин чадлаас үүдэн экспортын хувь, хэмжээ төдийлөн өсдөггүй.

Гашуунсухайт боомтын нүүрсний экспорт

Монгол Улсын нийт нүүрс экспортын 60 орчим хувийг Гашуунсухайт боомтоор экспортолдог бөгөөд хоёр талын байнгын ажиллагаатай боомт тул экспортолж буй нүүрсийг БНХАУ-ын Ганцмод боомтын гаалийн хяналтын талбайд зайлшгүй буулгах шаардлагатай болдог.

¹ Экспортын гол хаалга болсон гашуунсухайт боомтод шинэчлэл хийж байна <http://www.mglnews.mn/content/read/36767.htm>

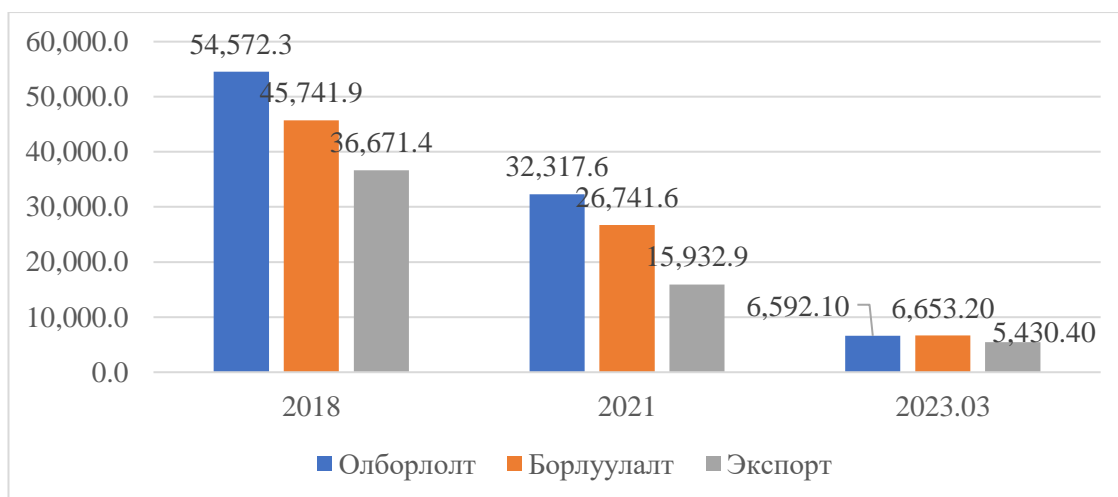
Зураг 56. Гашуунсухайт боомтын нүүрс экспортын хэмжээ /мян.тн/



Эх сурвалж: Судлаачийн болосвуулалт

Тус боомтоор 2019 онд нийт экспортын нүүрсний 59 хувь буюу 18.7 сая.тн, 2020 онд 55 хувь, 11.4 сая.тн, 2021 онд 48 хувь, 13.6 сая.тн, 2022 онд 58 хувь, 27.1 сая.тн нүүрс тус тус экспортоор гарсан. Коронавирусын цар тахлын хорио цээрийн дэглэмийн үер БНХАУ-тай хийх хилийн горимыг хүндрүүлэлгүй нүүрсний тээврийг зохион байгуулалтад оруулснаар экспортын орлого нэмэгдэн Монгол Улс 2022 онд 27 сая.тн нүүрс экспортолж, цаашид коронавирусын өмнөх экспортын хэвийн хэмжээнд хүргэхээр ажиллаж байна.

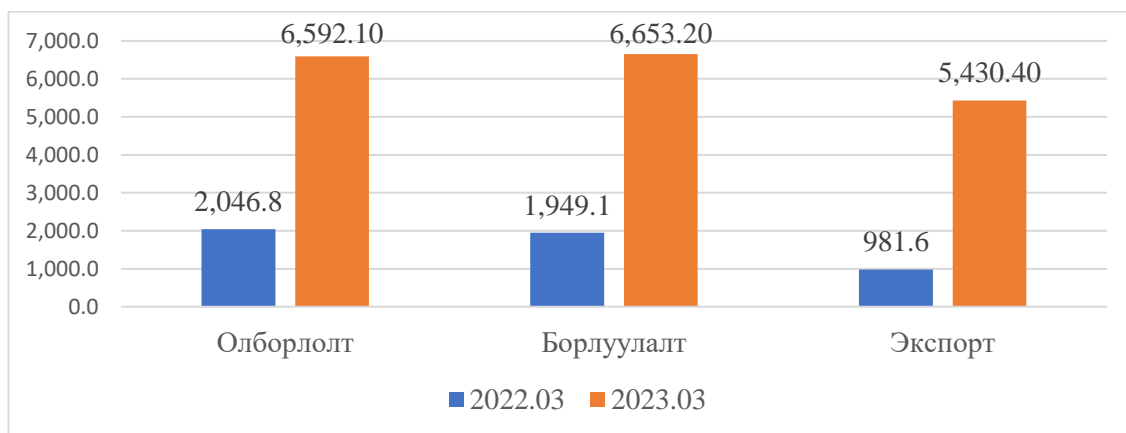
Зураг 57. Нүүрсний олборлолт, борлуулалт, экспортын хэмжээ (мян.тн)



Эх сурвалж: Ашигт малтмал, газрын тосны газар

Цар тахлын өмнө 2018 онд Монгол Улсын нүүрсний экспорт 36.6 сая тонн хүрч байсан ч БНХАУ-ын цар тахлын эсрэг баримтлах бодлого чангарч хилийн боомтуудын хөдөлгөөнийг хязгаарлах болсноор 2021 онд Монгол Улсын нүүрсний экспорт 15.9 сая тонн болтлоо буурч байсан.

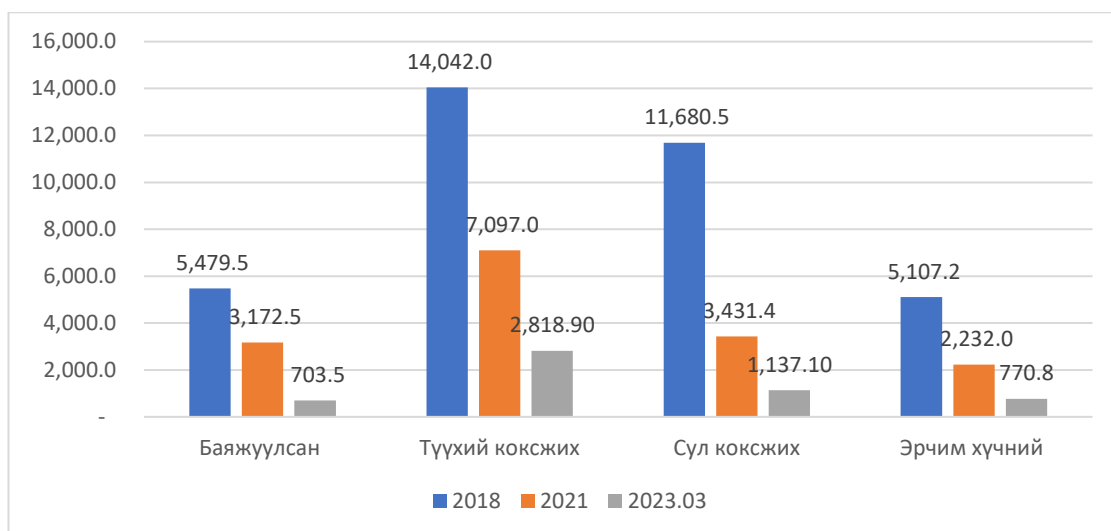
Зураг 58. Нүүрсний олборлолт, борлуулалт, экспортын хэмжээ (мян.тн)



Эх сурвалж: Ашигт малтмал, газрын тосны газар

Нүүрсний экспорт 2023 оны эхний улирлын байдлаар 5.4 сая тонн хүрсэн нь өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад ойролцоогоор 5 дахин их хэмжээ бөгөөд цар тахлын дараах хэвийн байдалд шилжих бололцоог харуулж байна.

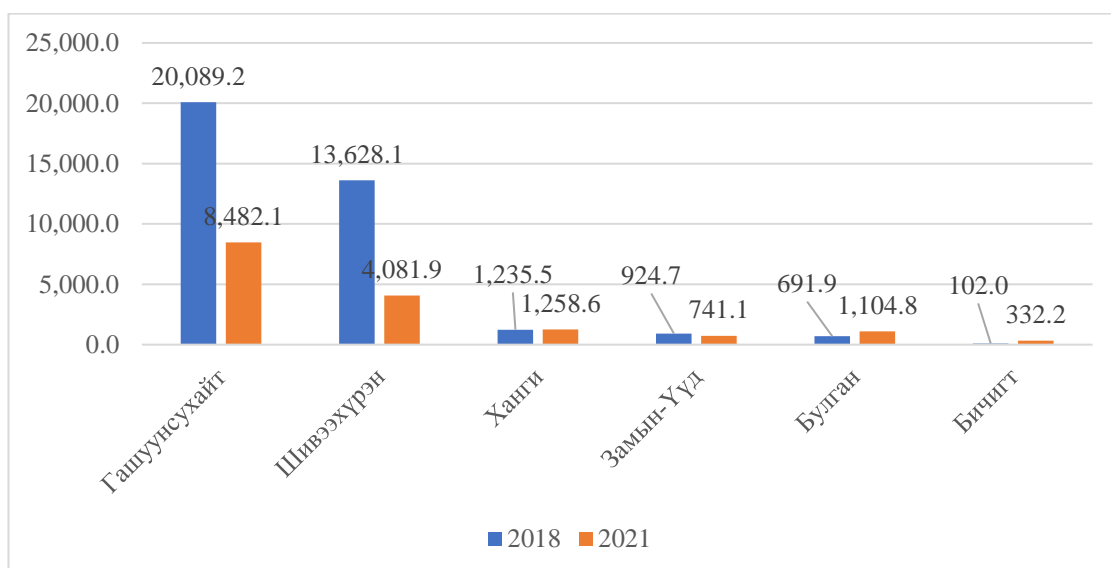
Зураг 59. Экспортын нүүрсний хэмжээ (төрлөөр мян.тн)



Эх сурвалж: Ашигт малтмал, газрын тосны газар

Экспортын нүүрсийг төрлөөр авч үзвэл 2018 онд 5.4 сая.тн баяжуулсан коксжих, 14.4 сая.тн түүхий коксжих, 11.7 сая.тн сул коксжих, 5.1 сая.тн эрчим хүчний чулуун нүүрс эзэлсэн байна. Харин 2021 онд нүүрсний экспорт буурснаар 3.1 сая.тн баяжуулсан коксжих, 7 сая.тн түүхий коксжих, 3.4 сая.тн сул коксжих, 2.2 сая.тн эрчим хүчний чулуун нүүрс экспортолсон байна.

Зураг 60. Экспортын нүүрсний хэмжээ (боомтоор мян.тн)



Эх сурвалж: Ашигт малтмал, газрын тосны газар

Монгол Улсаас БНХАУ-руу нийт 6 боомтоор нүүрс экспортолдог. Гашуунсухайт боомт хамгийн ихийг буюу нийт нүүрсний экспортын 60 орчим хувийг эзэлсээр ирсэн.

Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт

Гашуунсухайт боомтоор 4 гарцаар нүүрс тээвэр, 2 гарцаар зэсийн баяжмал нийт 6 гарцаар ачаа экспортолж байгаа бөгөөд өдөрт дунджаар 1500 тээврийн хэрэгсэл хил нэвтрэх хүчин чадалтайгаас 2023 оны эхний улирлын байдлаар өдөрт дунджаар 990 тээврийн хэрэгсэл хил нэвтэрч байна. Монгол Улсын Их хурлын 2021 оны 106 тогтоолоор батлагдсан Шинэ сэргэлтийн бодлогын хүрээнд тус боомтыг ачаа экспортын 13 гарц болгох зорилтыг тавин ажиллаж байгаа. Ингэснээр боомтын хүчин чадал 3250 тээврийн хэрэгсэл экспортын тээвэрлэлт хийх боломжтой болно гэж үзэж байна.

Хүснэгт 12. Нүүрс тээвэрлэлтийн төрөл

№	Маршрут	Зай /км/
1	Тавантолгой – Төмөр замын ачаа буулгах терминал чиглэлийн төмөр замын тээвэрлэлт	236
2	Тавантолгой – Цагаан хадны гаалийн хяналтын бүсийн чиглэлийн автозамын тээвэрлэлт /уртын/	216
3	Цагаан хад – Гашуун сухайт, БНХАУ-ын Ганц мод боомтын чиглэлийн тээвэрлэлт /богинын/	23
4	Төмөр замын ачаа буулгах терминал- Чингэлэг тээврийн терминал	-
5	Чингэлэг тээврийн терминал- БНХАУ-ын Ганц мод боомтын чиглэлийн тээвэрлэлт	0.6
6	Гашуунсухайт боомт- БНХАУ-ын Ганц мод боомтын чиглэлд /AGV/	0.15

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалт

Өмнөговь аймгийн Тавантолгой Ухаахүдгийн орд газраас Гашуунсухайт боомтоор дамжин БНХАУ-ын Ганц мод боомтны гаалийн хяналтын талбай хүртэлх тээвэрлэлтийг 6 төрлөөр хийж гүйцэтгэж байна.

Ингээд Гашуунсухайт боомтын нүүрс экспортын эд үе болох 2018 он, коронавирусын цар тахлаас үүдсэн уналтын үе болох 2021 он, эдийн засгийн хямралаас гарах бодлого баримталж буй 2023 оны экспортын төлөвлөгөө, гүйцэтгэл, тээвэрлэлтэд гарч буй өөрчлөлтийг авч үзэв.

Хүснэгт 13. Гашуунсухайт боомтод тээвэр эрхэлж буй ААН, тээврийн хэрэгслийн тоо

Он	Тээвэрлэгч аж ахуйн нэгж байгууллага	Тээврийн хэрэгслийн тоо
2018	169	11564
2021	246	18931
2023	349	23347

Эх сурвалж: АТҮТ-ийн Ачаа тээврийн хэлтэс

Нүүрс экспортийн оргил үеийн зохион байгуулалт:

Монгол улсын Засгийн газрын 2017 оны 11 дүгээр сарын 320 дугаар “Нүүрс тээвэрлэлтийн талаар авах зарим арга хэмжээ” тушаалаар Таван толгойн ордоос Цагаан хадны гаалийн хяналтын бүс хүртэл, Цагаан хадны гаалийн хяналтын бүсээс Гашуунсухайт боомт гэсэн чиглэлээр зохион байгуулж эхэлсэн.

Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-аас 2018 онд Тавантолгой–Гашуунсухайт, БНХАУ-ын Ганцмод боомтын чиглэлийн тээвэрлэлтийг гүйцэтгэхийн тулд хоногт ачилт хийх тээврийн хэрэгслийн тоо болон хилээр нэвтрэх тээврийн хэрэгслийн тоог шалган нэвтрүүлэх постуудаар дайран өнгөрөх хугацаа, хурдатгалыг

нарийвчлан тооцож уурхайгаас хоногт ачилт хийж, буулгах үеийн хугацааг тооцсон графикайн дагуу улс хоорондын байнгын ачаа тээвэрлэлт гүйцэтгэж байгаа тээвэрлэгч аж ахуйн нэгж, байгууллагуудыг тээвэрлэлт гүйцэтгэх хуваарьт оруулсан бөгөөд энэхүү гар ажиллагааг хөнгөвчлөхийн тулд “Тээвэр төлөвлөлтийн програм”-ыг нэвтрүүлсэн.

Гэвч тус хоногийн нэгдсэн графикайг хэрэгжүүлэхэд программд олон хэрэглэгч хандахад ачаалал нэмэгдэж, систем удаашран цаг цаг хугацаа алдах асуудал үүссэн, программын функцийн хувьд хайлт болон өгөгдөл хэсгүүдэд гар ажиллагаа ихээр шаардсан, бусад боловсронгуй болсон төлөвлөлтийн программын загварыг ашиглахад хүндрэлтэй байдал үүссэн.

Мөн Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын Татварын ерөнхий газар, Нийгмийн даатгалын ерөнхий газар, Улсын бүртгэлийн газартай холбогдсон “Тээврийн нэгдсэн систем”-ээр дамжуулан холбогдох хууль, дүрэм, журам, стандартын дагуу хоёр улсын засгийн газрын автотээврийн хэлэлцээрийн хүрээнд хил нэвтрэх “С” төрлийн зөвшөөрлийн бичгийг олгож улс хоорондын байнгын ачаа тээвэрлэлтийн гэрээ байгуулан ажиллаж байсан.

Нүүрс экспортын зогсонги үеийн зохион байгуулалт:

Цагаанхад суурьшлын бүсийн нүүрс ачилт, буулгалтын талбай дүүрч нийт үлдэгдэл 9 сая тоннд хүрснээр 2021 оны 05 дугаар сарын 01-ний өдрөөс эхлэн уртын тээвэрлэлтийг зогсоож, Цагаанхад орчмыг Ногоон бүс болгон зөвхөн Цагаанхад-Ганцмод чиглэл буюу богинын тээвэрлэлтээр нүүрс экспортыг БНХАУ-ын зүгээс тогтоосон квотын дагуу тээвэрлэж эхэлсэн.

Коронавирус цар тахлын халдвар хамгаалалтын дэглэмийг сахиулах зорилгоор Монгол Улсаас ӨМӨЗО-ы Хөх хотод суугаа Ерөнхий консулын газар, Гашуунсухайт боомтын зөвлөл, Ганцмод боомтын захиргааны цахим хурлаар “Бөмбөлөг”-ийн системийг ашиглах талаар харилцан тохиролцоонд хүрч, 2021 оны 08 дугаар сарын 15-ны өдрөөс хэрэгжүүлсэн.

Тус шийдвэрийн хүрээнд Өмнөговь аймгийн Цагаанхадны суурьшлын бүс орчим жолооч нарын байрлах байрны халдвар хамгаалалтын нөхцөл байдалд МХЕГ хяналт тавин, 40 хүртэлх жолооч нарыг халдвар хамгааллын дэглэм сахиулан битүүмжилсэн тээврийн багийн тээвэрлэлтийг зохион байгуулсан.

Битүүмжлэгдсэн тээврийн багийн тээвэрлэлтэд тухайн үед Цагаанхад суурьшлын бүсэд 153 аж ахуйн нэгж байгууллагын 126 бөмбөлөгт 3412 жолооч тээвэрлэлт гүйцэтгэх боломжтой байсан бөгөөд Өмнөговь аймгийн Даланзадгад, Ханбогд, Цогтцэций сумд 1700 жолооч нарыг халдвар хамгааллын дэглэм сахиулан тээвэрлэлтэд гаргахаар бэлтгэл ажлыг ханган ажиллаж байсан. Ингэснээр коронавирусын цар тахлын үеэр нүүрс экспортын тээвэрлэлтийг тасалдуулахгүй байх гол алхам болсон юм.

Нүүрс экспортыг эрчимжүүлэх үеийн зохион байгуулалт:

Дэлхий даяар эдийн засгийн хямралыг давахаар ажиллаж байгаатай холбогдуулан манай улс мөн адил эдийн засгийн гол үүсвэр болох ашигт малтмалын экспортод тодорхой арга хэмжээнүүдийг авч ажиллаж байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2022 оны 10 дугаар сарын 05-ны өдрийн 362 дугаар “Гадаад валютын улсын нөөцийг нэмэгдүүлэх чиглэлээр авах зарим арга хэмжээний тухай” тогтоолын 5 дахь зүйлд Ашигт малтмал олборлох тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч хуулийн этгээд ашигт малтмалыг уурхайн ам нөхцөлөөр борлуулах шинэ гэрээ байгуулахыг зогсоож, хилийн үнээр худалдан борлуулах,

байнгын ачаа тээврийн хил нэвтрэх “С” төрлийн зорчих зөвшөөрлийг олгох эрхийг олборлолтын үйл ажиллагаа эрхлэх аж ахуйн нэгжүүд буюу уурхайд шилжүүлсэн.

Тус шийдвэрийн хүрээнд 2023 оны 01 сараас эхлэн Монгол Улсын Хөрөнгийн биржээр дамжуулан Тавантолгой ХК, Эрдэнэс Тавантолгой ХК, Энержиресурс ХХК-ууд ДАР нөхцөлөөр дуудлага худалдаагаар нүүрс худалдан борлуулж байна.

ДАР нөхцөлөөр нүүрсний экспортыг тээвэрлэх нь эцсийн хэрэглэгчид хүрэх нүүрсний үнэд нөлөөлөхгүй бөгөөд харин тээврийн үнийг үндэслэлгүйгээр өсгөдөг, засварын олон шат дамжлагуудыг багасгах ач холбогдолтой.

Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлтэд 2022 оноос эхлэн техник технологийн дэвшил дээр суурилан чингэлэг тээврийн терминал, автомат удирдлагатай тээвэрлэлт, төмөр замын тээвэрлэлтийн туршилтын ажлууд явагдаж нүүрс экспортыг нэмэгдүүлэх арга хэмжээг авч ажиллаж байна.

БНХАУ-ын нүүрсний зах зээл

Дэлхийн хамгийн их нүүрсний хэрэглэгч улс нь БНХАУ бөгөөд 2021 оны байдлаар нийт хэрэглээний 54 хувийг эзэлж, тухайн жилийн нүүрсний хэрэглээ нь 2.934 тэрбум тоннд хүрсэн байдаг. Энэ нь 2020 оны мөн үетэй харьцуулахад 105 сая тонноор нэмэгдсэн буюу 3.7 хувиар өссөн үзүүлэлт юм.

Хятадын дотоодын нүүрсний үйлдвэрлэл

БНХАУ-ын дотоодын нүүрсний үйлдвэрлэл 2020 онд 3.9 тэрбум тонн байсан бөгөөд үүнээс 3.17 тэрбум тонн нь эрчим хүчний нүүрс, 480 сая тонн коксжих нүүрс эзэлж байсан. Тус улс нийт нүүрсний хэрэглээний 80 гаруй хувийг дотоодоосоо хангадаг бөгөөд 2020 онд Шааньши, Шаньши, Өвөр Монголоос нийт олборлолтын 71 хувийг хангасан байна. Харин 2020 онд 304 сая тонн нүүрс импортоор авснаас эрчим хүчний нүүрс 223 сая тонн, коксжих нүүрс 73 сая тонныг эзэлж байсан. Хэдийгээр БНХАУ нүүрсний асар их нөөцтэй ч, сайн чанарын коксжих нүүрсний нөөц бага эрэлтээ хангаж чаддаггүй байна. Мөн импортын нүүрс дотоодын олборлолтоос үнийн хувьд бага байдаг давуу талтай. Тодруулбал: 2020 онд Гуанжөү боомт дахь эрчим хүчний нүүрсний дундаж үнэ 510.4 юань.тн байсан бол Шаньши мужийн дундаж үнэ 613.9 юань.тн байв.

БНХАУ-ын 2022 оны нүүрсний хэрэглээ 3 тэрбум гаруй тонн байсан бөгөөд 293 сая тонныг импортоор хангасан нь өмнөх онтой харьцуулахад 9.2 хувиар буурч, 2016 оноос хойш хамгийн бага хэмжээ болов. Гэсэн хэдий ч олон улсын геополитикийн өөрчлөлт, Ковид-19 цар тахал зэрэг дэлхий дахиныг хамарсан тогтворгүй нөхцөл байдлаас үүдэн ашигт малтмалын бүтээгдэхүүний үнэд нөлөөснөөр БНХАУ-ын 2022 онд 285.54 тэрбум юанийн үнэ бүхий нүүрс импортолсон нь өмнөх оны мөн үеэс 22.2 хувиар өссөн үзүүлэлт юм. Нүүрсний үнэ өссөн шалтгаан нь 2022 оны 02 дугаар сард ОХУ-Украины дайн болон БНХАУ-ын дотоодод нүүрсний хангамж буурсантай холбоотой байв.

БНХАУ-ын импортын нүүрс

БНХАУ-д нүүрс экспортолдог Австрали, Индонез, Монгол Улс нь голлох нийлүүлэгч орон юм. Үүнээс Австрали улс эрчим хүчний болон коксжих нүүрсний хамгийн их нийлүүлэгч нь байсан ч, 2020 оны сүүлээр хоёр улсын харилцаа улс төрийн шалтгааны улмаас хүйтэрч тухайн оны 12 дугаар сараас нүүрсний импортоо зогсоосон. Энэ нь Монгол Улсын коксжих нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх чухал хүчин зүйл болсон хэдий ч, дэлхий дахиныг хамарсан цар тахлын улмаас боомтын үйл ажиллагаа, бараа бүтээгдэхүүний нэвтрэлтэд сөргөөр нөлөөлсөн юм. БНХАУ 2020 онд Австрали улсаас 35.5 сая тонн нүүрсийг импортолсон бөгөөд энэ нь нийт

импортын 51 хувийг эзэлсэн. Харин Монгол Улсаас 28.6 сая орчим тонн коксжих нүүрс импортолсон нь нийт импортын 32 хувийг эзэлж байна. Дэлхийн нийт нүүрсний худалдан авалтын 64.7 хувийн Хятадаас гадна БНЭУ, Япон, БНСУ болон Тайвань 2021 онд худалдан авсан байдаг.

БНХАУ-ын нүүрсний хэрэглээний цаашдын төлөв

БНХАУ дэлхийн хүлэмжийн хийн ялгаруулалтыг бууруулах Парисын хэлэлцээрт нэгдэн орсноор нүүрсний хэрэглээг шат дараатай бууруулж, эрчим хүчний хангамждаа сэргээгдэх эрчим хүчнийг нэмэгдүүлэхээр төлөвлөсөн. Энэ хүрээнд 2022 оны байдлаар салхи, нарны эрчим хүчнээс үйлдвэрлэх эрчим хүч 21 хувиар буюу 125ГВт-аар (87ГВт нар, 38ГВт салхи) өсөж, нийт эрчим хүчний 14 хувийг хангаж байна. Гэхдээ 2022 онд тус улсад эрчим хүчний хомсдолд орж, нүүрсний хэрэглээ нь тооцоолж байсан хэмжээнээс өссөн. Энэ нь тус улсад зуны улиралд цаг агаарын байдлаас буюу зарим нутагт хэт халж, нутгийн өмнөд төв хэсгээр их хэмжээний үер буусан зэргээс шалтгаалан сэргээгдэх эрчим хүчний үйл ажиллагаанд доголдол үүсэж, нүүрсний хэрэглээг нэмэгдүүлж, нүүрстөрөгчийн давхар ислийн ялгаруулалт нь 1.3 хувиар өссөн юм.

Зураг 61. БНХАУ-ын нүүрсний жилийн хэрэглээ

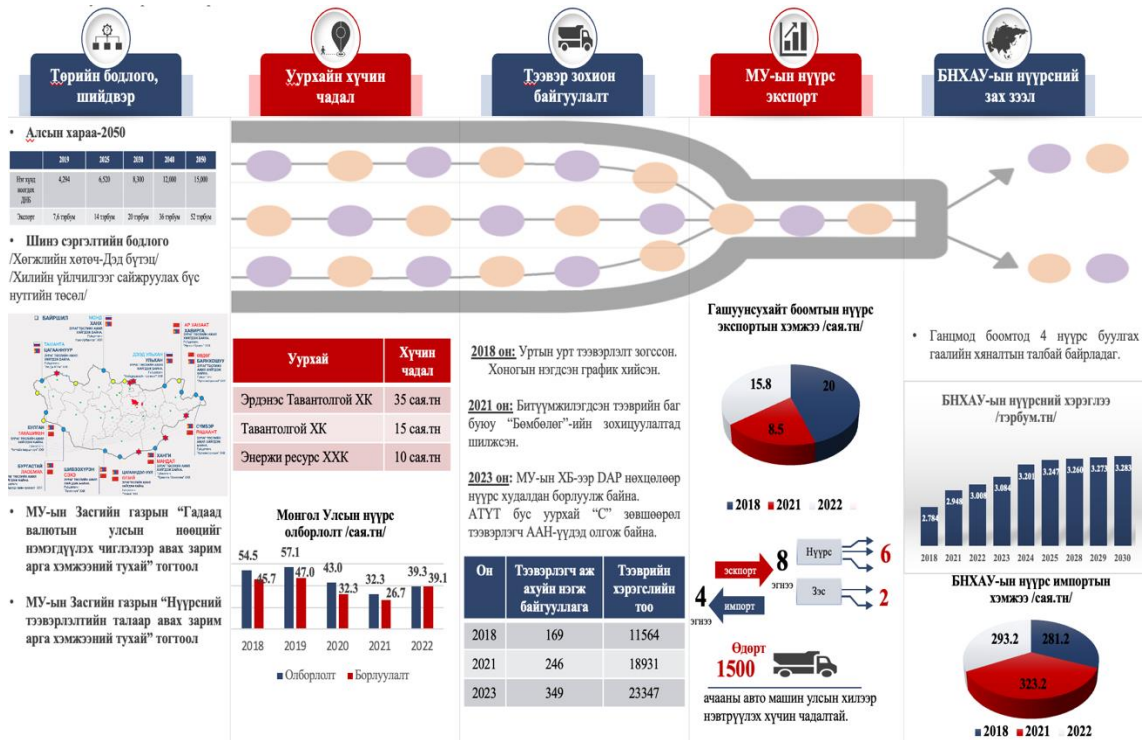


Эх сурвалж: <https://finance.sina.cn/2022-05-20/detail>

БНХАУ-ын нүүрсний эрэлтийн цаашдын төлөвөөс харахад 2030 он хүртэл өсөх төлөвтэй байгаа бөгөөд тус улсын нийт эрчим хүч боловсруулах бүтэц болон аж үйлдвэрийн салбарт нүүрсний хэрэглээ зонхилох хувийг эзэлсэн хэвээр байх юм.

Ингээд Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд хийсэн дээрх бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлыг шинжилгээгээр Засгийн газраас боомтын хөгжлийн талаар тодорхой бодлого баримталж, нүүрс олборлогч ААН-үүдийн хүчин чадал экспортыг нэмэгдүүлэх бүрэн боломжтой гэдэг нь харагдана. Мөн нүүрс тээврийн үйл ажиллагаанд төрөөс тухай бүрт нь зохицуулалт хийн ажиллаж буй ч, Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын үйл ажиллагаа нүүрсний экспортод нөлөөлөгч бөглөрөл нь болж байна. Харин БНХАУ-ын нүүрсний эрэлт экспортыг нэмэгдүүлэх зах зээл бий гэдэг нь харагдаж буй бөгөөд Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагааны бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээг доорх зургаар тоймлов.

Зураг 62. Гашуунсухайт боомтын бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ (Bottleneck Analysis)



Эх сурвалж: Судлаачийн боловрсуулалт

Монгол Улсын Засгийн газраас Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлтэд тулгамдаж буй асуудлыг тухай бүр шийдэж байгаа боловч БНХАУ-ын Баяннуур хотын захиргааны бодлого, Ганцмод боомтод байрлах гаалийн хяналтын талбайнуудын үйл ажиллагаанаас хамааран хоёр улсын хилийн голоос нүүрс тээвэрлэсэн тээврийн хэрэгсэл буцах, удаашрах тохиолдлууд гардаг байна.

Дүгнэлт

Монгол Улсын нүүрсний экспортод Гашуунсухайт боомт чухал байр суурь эзэлж, БНХАУ-ын хойд бүсийн нүүрсний эрэлтийг хангах гол гарц болдгоос гадна үнэ болон байршил ихээхэн давуу талтай. Гэсэн хэдий ч боомтын дэд бүтэц, хүчин чадал сул, үйл ажиллагааны зохион байгуулалтын асуудал тулгамдсаар байдаг нь нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэхэд сөргөөр нөлөөлж, бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээний бөглөрөл үүсгэж буй нөхцөл байдал байсаар байна.

Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд хийсэн судалгааны асуулгын үр дүн болон бүтцийн хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээгээр тус боомтод үүсээд буй хүндрэлийг Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын нэвтрэх гарцаас илүүтэйгээр Ганцмод боомтын гаалийн хяналтын талбайнуудтай холбон талбайрлаж болохуйц дүр зураг ажиглагдсан.

Өөрөөр хэлбэл дээрх зурагт харуулснаар Монгол Улсын Засгийн газраас боомтын хөгжлийн бодлогыг сүүлийн жилүүдэд дэмжин ажиллаж, Тавантолгой Ухаахудгийн нүүрсний орд газрын жилийн олборлолтын хүчин чадал нь нүүрсний экспортыг 60-аас дээш сая.тн хүргэх бүрэн боломжтой харагдаж байна. Гэсэн хэдий ч боомтын дэд бүтцийн хүндрэл нь нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэхэд тулгамдаж буй гол асуудал болж байна. Харин нүүрсний эрэлтийн өнцгөөс авч үзбэл БНХАУ-ын нүүрсний хэрэглээ 2030 онд дээд хэмжээндээ хүрч 2060 он хүртэл шат

дараалалтайгаар бууруулах төлөвтэй байгаа ч, дээрх хугацаанд асар том зах зээлийг хангахад Монгол Улсын нүүрсний үнэ болон байршил нь ихээхэн давуу талтай байх юм.

Иймд Монгол Улс БНХАУ-ын нүүрсний эрэлт нийлүүлэлтийн огтлолцол нь аль аль талын хэрэгцээ бий гэдгийг илтгэж буй ч, хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ болон ауулгын аргын үр дүнд Гашуунсухайт боомтын дэд бүтцийг сайжруулах шаардлагатайн харагдаж байна. Нэг талаас Монгол Улсын Засгийн газраас Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлтэд тулгамдаж буй асуудлыг тухай бүр шийдэж, үйл ажиллагаа менежментийг сайжруулахаар анхаарал хандуулж буй ч, нөгөө талаас ӨМӨЗО-ы Баяннуур хотын удирдлагуудын бодлого шийдвэр, Ганцмод боомтод байрлах гаалийн хяналтын талбайнуудын үйл ажиллагааны зохион байгуулалтаас шалтгаалан нүүрс тээвэр тодорхойгүй байдлаас зогсдог, хоёр улсын хилийн дундын цэгээс нүүрс ачсан тээврийн хэрэгсэл буцдаг зэрэг асуудал буйг онцлох шаардлагатай юм.

V БҮЛЭГ. ХИЛИЙН БООМТЫН МЕНЕЖМЕНТИЙГ САЙЖРУУЛАХ АРГА ЗАМ, ШИЙДЭЛ

Монгол Улсын эдийн засагт уул уурхай ашигт малтмалын экспортын хэмжээг нэмэгдүүлж хөрш орнуудтай хилийн боомтыг өргөжүүлэх замаар эдийн засагт бодитой хөрөнгө оруулалт оруулах нь хамгийн чухал. Эдийн засгийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлэхэд хилийн аюулгүй байдлыг хангах, бүс нутгийн хөгжлийг дэмжих, тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх нь гол шийдэл юм. Уг судалгааны ажилд нүүрсний экспортын гол гарц болох Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлж, менежментийг сайжруулах арга зам, шийдлийг дэвшүүлэхийг зорьсон. Энэ хүрээнд Гашуунсухайт боомтын нөхцөл байдлыг боомтын хүчин чадал болон төрийн бодлогын харилцан хамаарлын уялдааг авч үзвэл өнгөрсөн, одоо, ирээдүй гэх доорх зураглалаар тайлбарлаж болохоор байна.

Зураг 63. Гашуунсухайт боомтын хүчин чадал, төрийн бодлого хоорондын харилцан хамаарал



Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалт

Дээрх зурагт боомтын нөхцөл байдлыг төрөөс нэгдсэн бодлогоор дэмжээгүй тохиолдолд боомтын хүчин чадал сайжрах “боломжгүй” хэмээн тодорхойлсон бол “Өнгөрсөн” гэх хэсэгт төрөөс нэгдсэн бодлого хангалттай байгаагүйн улмаас

боомтын хүчин чадал сул байх үед тээврийн нөхцөл байдал эмх замбараагүй, төрийн байгууллагуудын чиг үүргийн давхардал их, үүнээс үүдэн тээврийн зардалд нөлөөлж, ААН-үүд үйл ажиллагаа явуулахад чирэгдэл ихтэй. Мөн боомт дээрх төрийн байгууллагуудын алба хаагчдын ажиллах амьдрах орчин муу, хөрш орны боомтын хөгжлөөс хоцрогдсон байдалтай байна. Харин сүүлийн жилүүдэд төрөөс боомтын хөгжлийг дэмжиж, төсөл хөтөлбөр хэрэгжүүлж буй ч “одоо”-гийн нөхцөл байдалд боомтын нэвтрэлт төдийлөн сайжрахгүй хэвээр байна. Тухайлбал: Гашуунсухайт боомтод рентген аппаратыг өнөөг хүртэл суурилуулаагүйн улмаас хилийн хяналт гар ажиллагаа шаардсан хэвээр байгаа юм. Энэ нь Гашуунсухайт боомтын өргөтгөлийн ажил удаашралтай, бодит үр дүн хараахан гараагүйг илтгэнэ. Харин төрийн бодлогоор боомтын хүчин чадлыг сайжруулсан тохиолдолд “ирээдүй”-д эдийн засгийг үр ашгаас гадна аялал жуулчлалын бүс ч болгон хөгжүүлэх боломж Гашуунсухайт боомтод байна.

5.1 Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд хийсэн СВОТ шинжилгээ

Давуу тал	Сул тал
<ul style="list-style-type: none"> • Монгол улсын ашигт малтмал нүүрс экспортын 60 хувийг тус боомтоор тээвэрлэгддэг; • БНХАУ-ын хойд бүсийн нүүрсний хэрэглэгчдэд хамгийн ойрын гол гарц; • БНХАУ-ын коксжих нүүрсний импортын гол нийлүүлэгчдийн нэг; • Нүүрсний үнэ болон газар зүйн байршлын давуу талтай; • Говийн бага дархан цаазат бүсэд байршилтай тул урт хугацаандаа аялал жуулчлал хөгжих боломжтой. 	<ul style="list-style-type: none"> • Боомтын хяналт шалгалтын тоног төхөөрөмж хангалтгүй, тээврийн хэрэгслүүдэд хяналт шалгалт хийх үйл ажиллагаа удаашралтай гар ажиллагаа их шаардагддаг. • Хилийн нэвтрүүлэх хүчин чадвар, ажиллах цагийн хуваарь нь уурхайн ачилттай уялдаагүй улмаас тээврийн хэрэгслийн очер дараалал үүсэх нөхцөл амархан бүрддэг; • Ажилчдын амьдрах байр, нийгмийн асуудал бүрэн бүрэн шийдвэрлэгдээгүй; • Хилийн боомтод ажилладаг төрийн байгууллагуудад хүний нөөцийн асуудал тулгамддаг; • Төрийн байгууллагуудын хамтын ажиллагаа, уялдаа холбоо муугаас үйл ажиллагааны статистик мэдээлэл тайлан зөрүүтэй гардаг; • Байгууллагуудын чиг үүргийн давхардлагаас үүсэж тээвэрлэгч аж ахуйн нэгж байгууллагууд олон зөвшөөрөл, гэрээ авах шаардлагатай. Энэ нь хүнд суртал, авилгалын асуудлыг үүсгэдэг; • ӨМӨЗО-ы Баяннуур хотын бодлого шийдвэр шууд нөлөөлдөг.
Боломж	Аюул
<ul style="list-style-type: none"> • БНХАУ-ын нүүрсний эрэлт 2030 хүртэл өсөх төлөвтэй буйгаас коксжих нүүрснээс гадна, хүрэн нүүрсний экспортын нэмэгдэх; 	<ul style="list-style-type: none"> • БНХАУ-ын нүүрсний квот, эрэлт, орон нутгийн бодлого шийдвэрээс шалтгаалан боомт хаах, • Боомтын нэгдсэн төлөвлөлтгүйгээс байгал орчин доройтол нүүрлэх, дархан цаазат

- Олон улсын зэрэглэлтэй 24 цагийн ажиллагаатай боомт болгосноор нүүрсний экспорт нэмэгдэх, БНХАУ-ын нутгийн гүн рүү буюу эцсийн хэрэглэгчид шууд хүргэх;
- Хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, зохион байгуулалт, менежментийг сайжруулснаар төсвийн орлого нэмэгдэх бүрэн боломжтой.

газрын биологийн төрөл зүйлд сөргөөр нөлөөлөх эрсдэлтэй.

Дээрх СВОТ шинжилгээгээр Гашуунсухайт боомтын газарзүйн байршил зорилтот зах зээлд ойр, нүүрсний экспортын дийлэнх хувийг нэвтрүүлдгээрээ давуу талтай байгаа бол дэд бүтцийн хоцрогдсон байдал боомтын үйл ажиллагаанд нөлөөлж буй гол сул тал нь болж, олон хүндрэлийг дагуулж буй нь харагдаж байна. Гэхдээ тус боомтын хөгжлийг зорилтот зах зээлийн эрэлттэй уялдуулан хөгжүүлснээр Монгол Улсын эдийн засгийн үр ашигт нөлөөлөхүйц боломж бий хэдий ч, БНХАУ-ын нүүрсний эрэлтээс шууд хамааралтай гэдгийг дурдах шаардлагатай юм.

Иймд Монгол улсын ашигт малтмал хамгийн ихээр экспортлогддог Гашуунсухайт боомтын хүчин чадал, хүний нөөц болон тоног төхөөрөмжийн асуудлыг яаралтай шийдвэрлэх шаардлага тулгарч байна. Үүнд хилийн боомтын зурваст ажилладаг төрийн байгууллагын уялдаа холбоо, алба хаагчдын нийгмийн хангамж, ажиллах, амьдрах орчны асуудлыг шийдвэрлэх зайлшгүй шаардлагатай юм. Мөн төрийн байгууллагуудын уялдаа холбоог сайжруулж, чиг үүргийн давхардлыг арилгаж нэг системтэйгээр буюу технологийн шийдлийг нэвтрүүлэх зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд ингэснээр ААН-үүдэд чирэгдэл үүсгэдэг байдал багасах юм.

5.2 Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулах шийдэл

Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлтийн өнөөгийн байдал дээр хийсэн судалгаанд тулгуурлан боомтын менежментийг сайжруулах дараах боломжит хувилбарууд байна. Үүнд:

Үндэсний нэг цонхны концепц:

Одоогийн байдлаар Гашуунсухайт боомтод ГЕГ, ХХЕГ, АТҮТ, Уурхай, Гашуунсухайт авто зам ХХК-ийн нийт 5 систем тус бүрдээ ашигладаг. Энэ нь төрийн байгууллагын уялдаа холбоог хангаж чаддаггүй бөгөөд тээвэрлэгч ААН-д чирэгдэл үүсгэж давхардсан шаардлагуудыг тухай бүрд нь төрийн хариуцагч байгууллагуудад материал бүрдүүлж өгөх шаардлага тулгардаг. Иймд боомтын үйл ажиллагаанд технологийн дэвшлийг ашиглан төрийн байгууллагын үйлчилгээг нэгтгэсэн “Үндэсний нэг цонхны концепц”-ыг нэвтрүүлэх боломж бий хэмээн үзсэн. Тус концепцийг сүүлийн 10 гаруй жилийн хугацаанд олон улсын боомтууд үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлсээр ирсэн бөгөөд төрийн байгууллагуудын үр ашгийг нэмэгдүүлж, ачааллыг бууруулж, бүтээмж нэмэгдэн, дата мэдээлэл солилцож, улсын хэмжээнд статистик мэдээлэл үнэн зөв гарах ач холбогдолтой юм. Үүнээс гадна тус концепцыг нэвтрүүлснээр гадаад худалдаа эрхэлж буй ААН-ын үйл ажиллагааны өртөг буурдаг давуу талтай. Мөн төрийн байгууллагын уялдааг сайжруулж нэг системтэй болгосноор хяналтыг бий болгож, хилийн боомт дээр үүсдэг авилгийн асуудлыг бууруулах боломжтой юм. БНХАУ сүүлийн жилүүдэд

тус системийг хилийн боомтын үйл ажиллагаандаа идэвхтэй нэвтрүүлсэн бөгөөд энэ хүрээнд Чөндү олон улсын боомтыг сайн туршлагаар дурдаж болно.

Олон улсын зэрэглэлтэй боомт:

Гашуунсухайт-Ганцмод боомт нь хоёр талын зэрэглэлтэй тул орон нутгийн буюу ӨМӨЗО-ы худалдан авагч хөрөнгө оруулагч талтай үйл ажиллагаагаар холбогддог. Өөрөөр хэлбэл тус боомтын үйл ажиллагаа төв Засгийн газрын бодлого шийдвэрийг дагах бус ӨМӨЗО ялангуяа Баяннуур хотын удирдлагаас шууд хамааралтай байдаг нь Монгол Улсын голлох экспортолсон нүүрс БНХАУ-ын эцсийн хэрэглэгчдэд шууд хүрэх бус дундын зуучлагчдаар дамжсаар ирсэн. Иймд тус боомтын олон улсын зэрэглэлтэй болгосноор харьяалал өөрчлөгдөх буюу Бээжингээс шууд хариуцах, боомтын нэвтрэлт стандартын дагуу ажиллаж, зорчигч, ачааны нэвтрэлт хурдсах зэрэг ач холбогдолтой.² Мөн Гашуунсухайт боомтын экспортын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд БНХАУ-ын Ганцмод боомтод байрлах нүүрс буулгах гаалийн хяналтын талбайн хүчин чадал, үйл ажиллагаанаас шууд хамааран Баяннуур хотын захиргааны бодлого шууд нөлөөлдөг нь хүчин зүйлийн доголдлын шинжилгээ дээр харагдсан. Иймд Гашуунсухайт-Ганцмод боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй болгосноор дээрх доголдол арилах магадлалтай юм.

Гэхдээ тус боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй болгох талаар Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн газар сүүлийн 10-аад жил хэлэлцэж, нэгдсэн ойлголцолд хүрсэн ч, цар тахлын улмаас бодит ажил хэрэг болгох ажил удааширсан байдаг. Харин 2023 он гарсаар Монгол Улсын Засгийн газраас Гашуунсухайт-Ганцмод боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй болгох ажлыг эрчимжүүлнэ гэдгээ мэдэгдсэн. Одоогоор нүүрсний экспортыг саадгүй нэвтрүүлж байх үүднээс эхний ээлжинд хоёр талын боомтын үдийн завсарлагагүй ажиллах горимд шилжүүлсэн. Цаашид тус боомт олон улсын зэрэглэлтэй болсноор 24 цагаар ажиллах боломж бүрдэж, стандартын дагуу тээврийн үйл явц өрнөх ач холбогдолтой юм.

Төрийн байгууллагуудын уялдааг хангаж, чиг үүргийн давхардлыг арилгах

Монгол Улсын хилийн боомтын үйл ажиллагааг нэгдсэн зохион байгуулалтаар хангах зорилгоор Хилийн тухай хуулийн дагуу Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороог байгуулж тус хуулийн 29.4.1 дэх заалтаар уг хорооны чиг үүргийг хилийн боомтыг байгуулах, өргөтгөх... 29.4.4 дэх заалт хилийн боомтыг хөгжүүлэх, бодлого боловсруулах зэргээр тусгасан байдаг. Харин Хилийн боомтын захиргаа нь Боомтын үндэсний хорооны шууд удирдлага дор үйл ажиллагаа явуулдаг бөгөөд боомтын хөгжлийн асуудлыг төлөвлөх, хилийн хяналтын байгууллага, орон нутгийн засаг захиргааны байгууллагын ажлын уялдаа холбоог нэгдсэн зохицуулалтаар хангах чиг үүрэгтэйгээр хилийн боомт дээр үйл ажиллагаа явуулдаг. Гэтэл Сангийн яамны харьяа ГЕГ-ын Боомтын хөгжлийн хэлтэс нь хилийн боомтын болон гүний гаалийн байгууллагын дэд бүтэц, үйл ажиллагааг сайжруулах, Боомтын олон улсын стандарт, туршлагыг судлан, хилийн боомтын хөгжлийн ерөнхий болон хэсэгчилсэн төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжүүлэх, боомтын үндэсний зөвлөлийн үүргийг гүйцэтгэж, хилийн нэгдсэн зохицуулалттай удирдлагын бодлого, төслийг боловсруулах гэсэн чиг үүрэгтэйгээр үйл ажиллагаа явуулдаг.

² Монгол Улсын Хилийн тухай хуулийн 3.1.5-д "олон улсын боомт" гэж Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу иргэний харьяаллыг үл харгалзан зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, бараа, мал, амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх боомтыг гэж заасан байна. Хоёр талын зэрэглэлтэй боомт гэдэг нь Монгол Улстай хил залгаа 2 улсын иргэдээс өөр улсын иргэн хилээр зорчдоггүй боомтыг хэлнэ. Харин олон улсын зэрэглэлтэй боомтоор иргэний харьяалал харгалзахгүйгээр зорчиж болно.

Иймд “Боомтын сэргэлтийн Үндэсний хороо”-г байгуулсантай холбогдуулан Эдийн засаг, хөгжлийн сайд, Монгол Улсын сайд, Боомтын сэргэлтийн Үндэсний хорооны дарга нарт хуулиар олгосон чиг үүрэг, тус байгууллагуудын болон Гаалийн ерөнхий газар, Хилийн боомтын захиргааны үйл ажиллагааны зорилго, зорилт, стратеги төлөвлөгөөнд өөрчлөлт оруулах замаар чиг үүргийн давхардал, хийдлийг арилгах боломжтой. Ингэхдээ Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагааг Боомтын хөгжлийн төлөвлөгөөний дагуу төрийн эрх бүхий байгууллагуудын хэвтээ тогтолцоог босоо тогтолцоотой болгох, ингэхдээ БНХАУ-ын боомтын хэрэг эрхлэх чиг үүрэг бүхий төрийн байгууллагуудтай адилтган зохион байгуулснаар хоёр улсын боомтын чиглэлийн үйл ажиллагаа уялдаа сайжирна.

Хууль эрх зүйн актыг өөрчлөх

Монгол Улс, БНХАУ-ын Засгийн хооронд байгуулсан Автотээврийн хэлэлцээр, түүнийг хэрэгжүүлэх протоколд заасны дагуу талуудын харилцан тохиролцсон маршрутын хүрээнд тээвэрлэлт гүйцэтгэдэг. Тус хэлэлцээрийн хүрээнд хоёр талын ээлжит уулзалтаар Тавантолгой Ухаахүдгийн орд газраас Гашуунсухайт- БНХАУ-ын Ганцмод боомт хүртэл гэж баталсан байдаг бөгөөд жил болгон зохион байгуулагддаг ээлжит уулзалтаар тулгамдаж буй асуудал болон хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг дүгнэн, шийдэл гаргадаг. Мөн нүүрс тээвэрлэсэн тээврийн хэрэгсэл эцсийн хэрэглэгчид хүрэх тээвэрлэлтийг гүйцэтгэхэд Ганцмод боомтын гаалийн хяналтын талбайгаас цааш тээвэрлэлт гүйцэтгэх асуудлаар ээлжит уулзалтаар маршрут солих шаардлагатай болно. Тэгэхээр нутгийн гүн рүү тээвэр гүйцэтгэх асуудал хөндөгдөхөд хятад жолооч орж ирэх асуудал яригддаг бөгөөд үүнийг гадаадын иргэн харьяатруу шилжиж, гадаадын иргэний эрх зүйн байдлын тухай хууль болон, Засгийн газрын хүрээнд монгол улсын виз олгох журамд өөрчлөлт оруулах шаардлага үүсэх юм.

Мөн Хилийн тухай хуулиар боомтын үйл ажиллагаанд давхардсан чиг үүрэгтэй байгууллагуудын үйл ажиллагааны зорилго, зорилт, стратегийн төлөвлөгөөнд өөрчлөлт оруулан төрийн нэгдсэн уялдаа холбоог бий болгох, алба хаагчдын чиг үүргийн давхардалтай орон тоог бууруулах боломжтой.

Боомтын дэд бүтэц, орчныг сайжруулах

Гашуунсухайт боомтод 2017 онд БНХАУ-ын хөрөнгөөр 12 айлын орон сууцыг ашиглалтад оруулсан боловч цэвэр, бохир усны шугамд холбогдоогүй бөгөөд Хятадын талаас унд ахуйн усаа авдаг, тусгаарлах байрны барилга баригдсан ч тоног төхөөрөмжөөр хангагдаагүй, хяналт тандалтын багаж тоног төхөөрөмж, ариутгал халдваргүйжүүлэлтийн пункт, бүтээгдэхүүнд үзлэг, шинжилгээ хийх лаборатори, холбоо мэдээллийн хэрэгсэл, хураагдсан, саатуулагдсан бараа, бүтээгдэхүүн хадгалах зориулалтын агуулах болон бусад шаардлагатай байгууламжууд байхгүй.

Тус боомтыг Монгол Улсын засгийн газраас хэрэгжүүлж буй Гаалийн шинэчлэлийн хүрээнд Гашуунсухайт боомтын цогцолборыг өргөтгөх ажлыг 2022 оны 03 дугаар сараас эхлүүлснээр албан хаагчдын амьдарч байсан орон сууцыг буулган, Засгийн Газрын 185 дугаар тогтоолын хүрээнд байгуулсан Чингэлэг терминалын талбайд түр байрыг байгуулж өгсөн. Боомтод ажиллаж байгаа алба хаагчдын хүүхдүүдэд зориулагдсан стандартын шаардлага хангасан цэцэрлэг байхгүй бөгөөд боомтын дэргэд байшингийн нэг өрөөг цэцэрлэгийн зориулалтаар ашиглаж байдаг.

Харин хилийн хяналтын байгууллагын алба хаагчид нүүрс экспортын 4 гарц дээр 2 ХХЕГ-ын албан хаагч, 1 ГЕГ-ын байцаагч 7 хоногийн 6 өдөр нь ээлжгүй ажилладаг бөгөөд хилийн хяналтын рентген аппарат байхгүйн улмаас шалгалтын ажил бүрэн хийх боломжгүй байдаг байна. Иймд Гашуунсухайт боомтын хатуу, зөөлөн дэд бүтцийг сайжруулах шаардлагатайгаас гадна, ингэснээр хилийн

боомтод үйл ажиллагаа явуулдаг хилийн хяналтын байгууллагын алба хаагчдыг ажиллаж амьдрах орчин нөхцөлөөр хангаснаар хүний нөөцийн дутагдалыг арилгах, боловсон хүчний тогтвортой байдал бүрдэх юм.

5.3 Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулах жигнэсэн матриц

Гашуунсухайт боомтоор 4 гарцаар нүүрс тээвэр, 2 гарцаар зэсийн баяжмал нийт 6 гарцаар ачаа экспортлож байгаа бөгөөд өдөрт дунджаар 1500 тээврийн хэрэгсэл хил нэвтрэх хүчин чадалтайгаас 2023 оны эхний улирлын байдлаар өдөрт дунджаар 990 тээврийн хэрэгсэл хил нэвтрэж байна. Монгол Улсын Их хурлын 2021 оны 106 тогтоолоор батлагдсан Шинэ сэргэлтийн бодлогын хүрээнд тус боомтыг ачаа экспортын 13 гарц болгох зорилтыг тавин ажиллаж байгаа. Ингэснээр боомтын хүчин чадал 3250 тээврийн хэрэгсэл экспортын тээвэрлэлт хийх боломжтой болно. Гэхдээ судалгааны явцад зөвхөн боомтын нэвтрэх гарцыг нэмэгдүүлснээр нүүрсний экспортод эерэгээр нөлөөлөхгүй гэдэг нь харагдсан бөгөөд Монгол талдаа боомтын дэд бүтцийг сайжруулахаас гадна, мөн Хятад талдаа Ганцмод боомтын гаалийн талбайн нүүрс буулгах үйл явцыг хурдасгах шаардлага тулгарч байна.

Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулахаар дэвшүүлсэн дээрх хувилбаруудыг судалгааны асуулгаас хамгийн өндөр үнэлгээ авсан саналд үндэслэсэн бөгөөд жингэнсэн матрицын аргачлалыг ашиглан нэн тэргүүнд хэрэгжүүлэх шаардлагатай ажлыг тооцож үзэхэд боомтын дэд бүтцийг сайжруулах нь өнөөгийн нөхцөл хамгийн ач холбогдолтой хэмээн гарсан.

Хүснэгт 14. Хувилбаруудын жигнэсэн матриц

Асуулгын үр дүн	Хувилбар	Санхүүжилт (0.4)	Чадвар (0.3)	Хэрэгжилт (0.1)	Хүндрэл, (0.2)	Нийт (1.0)
86.4%	Үндэсний нэг цонхны концепц	3 [1.2]	1 [0.3]	1 [0.1]	2 [0.4]	2.0
83.3%	Олон улсын зэрэглэлтэй боомт	4 [1.6]	2 [0.3]	2 [0.2]	5 [1.0]	3.1
78.8%	Төрийн байгууллагуудын уялдаа	1 [0.4]	5 [1.5]	5 [0.5]	1 [0.2]	2.6
63.6%	Хууль эрх зүйн актыг өөрчлөх	2 [0.8]	4 [1.2]	3 [0.3]	4 [0.8]	3.1
51.5%	Боомтын дэд бүтцийг сайжруулах	5 [2.0]	3 [0.9]	4 [0.4]	3 [0.6]	3.9

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалт

Дээрх шинжилгээг боомтын үйл ажиллагаанд шаардагдах санхүүжилт, чадвар, хэрэгжилт, хүндрэл гэсэн хүчин зүйлийг 100 хувь хэмээн үзэж, порпорцлон авч үзсэн бөгөөд 5 хувилбарыг ач холбогдол, нөлөөлөгч хүчин зүйлээр нь 1-5 хооронд эрэмбэлж тооцсон. Үүнээс 1 тоо хамаарал, ач холбогдол багыг илтгэх бол 5 нэн өндөр хамааралтай гэдгээр нь эрэмбэлсэн. Үүнийгээ боомтын үйл ажиллагаанд шаардагдах хүчин зүйлийн порпорцолсон хувиар үржүүлж, үр дүнгийн нийлбэрээр, 5 хувилбараас хэрэгжүүлэх хамгийн боломжтой хувилбарыг тооцож гаргасан. Ийнхүү тооцож үзэхэд жигнэсэн матрицын аргачлалаар Гашуунсухайт боомтын менежментийг сайжруулахад тус боомтын дэд бүтцийг сайжруулах нь нэн тэргүүнд авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай хэмээн гарсан болно.

ДУГНЭЛТ

Монгол Улсын нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэхэд Гашуунсухайт боомт ихээхэн ач холбогдолтой хэдий ч, боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхэд БНХАУ-ын нүүрсний эрэлттэй уялдуулан хөгжүүлэх шаардлагатай. БНХАУ-ын нүүрсний хэрэглээ 2030 онд дээд хэмжээдээ хүрч, 2060 он хүртэл шат дараатайгаар буурах, нүүрстөрөгчийг бууруулах бодлогын хүрээнд сэргээгдэх эрчим хүчээр нүүрсний хэрэглээг орлуулах зорилго тавин ажиллаж байна. БНХАУ-ын нүүрсний эрэлтээс харахад коксжих нүүрснээс гадна, эрчим хүчний нүүрсний зах зээл дээрх хугацаанд эрэлттэй байх төлөвтэй байгаа бөгөөд иймд Монгол Улс нүүрс тээврийн дэд бүтцийг сайжруулж, тээвэрлэлтийн өртгийг бууруулснаар БНХАУ-д эрчим хүчний нүүрс нийлүүлэх боломж байна.

Тавантолгойн бүлэг ордоос Гашуунсухайт боомт хүртлэх нүүрсний тээвэрлэж буй тээврийн хэрэгсэл дунджаар 8 цагийг зарцуулдаг бөгөөд замын эвдрэл их, хоёр урсгал нарийхан тул осол аваар гарах хүчин зүйл болдог. Мөн нүүрс худалдан авагч талууд Эрдэнэс Тавантолгой ХК-аас нүүрс худалдан авах сонирхол их байгаагаас шалтгаалан Гашуунсухайт боомтын тээвэрлэлтэд тээврийн хэрэгслийн ачаалал үүсдэг. Иймд экспортыг нэмэгдүүлэхэд тус уурхайгаас бусад БНХАУ-тай хиллэдэг хилийн ачаалал бага боомтуудаар гаргах боломж буйгаас гадна худалдан авагч талд олон гарцаар нүүрс авах сонголттой болох давуу талтай.

Иймд тус Гашуунсухайт боомтоос гадна Тавантолгойн бүлэг ордыг бусад боомттой холбох, ингэснээр улсын хэмжээнд нүүрсний экспорт нэмэгдэх боломж бий. Үүнд Тавантолгойн уурхайгаас Замын-Үүд, Ханги, Цагаандэл-Уул боомтыг холбосон тээврийн чиглэлийг хөгжүүлэх боломжит хувилбар байна. Мөн боомтын бүтээн байгуулалтыг хөрш орны бодлого, төлөвлөлттэй уялдуулан нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх, хууль, эрх зүйн орчныг шинэчлэх, боомтын үйл ажиллагааны менежментийг сайжруулах замаар ашигт малтмалын бүтээгдэхүүний экспортыг нэмэгдүүлж хоёр улсын боомтын хүчин чадлыг ижил түвшинд хөгжүүлэх шаардлагатай.

Энэхүү үйл явцыг хэрэгжүүлэхэд хууль, эрх зүйн орчныг шинэчлэж байж хилийн хяналтын байгууллагуудын үйл ажиллагааг сайжруулж, улмаар хилээр нэвтрэх болон хяналт шалгалтад зарцуулах хугацааг богиносгох, хуурай боомт болон гүний гаалийг бий болгох, цахим гаалийн үйл ажиллагааг дэмжих зэрэг асуудлыг цогцоор нь шийдвэрлэх шаардлагатай. Мөн Гашуунсухайт боомтод тулгамдаж буй асуудалд боомтын дэд бүтэц, төрийн алба хаагчдын ажиллах, амьдрах орчныг сайжруулах нь нэн шаардлагатай байгаа бөгөөд энэ нь боловсон хүчний тогтворгүй байдал, хүний нөөцийн дутагдалыг шийдвэрлэх чухал алхам болно.

Боомтын асуудал хариуцсан байгууллагыг нэгдсэн удирдлага, бүтэцтэй болгосноор боомтын бодлого, төлөвлөлтийг шинэчлэн тодорхойлох, хууль эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, боомтыг эдийн засгийн эргэлтэд оруулах, улмаар Шинэ сэргэлтийн бодлогын Боомтын сэргэлтийн хүрээнд төлөвлөгдсөн төсөл, хөтөлбөр, арга хэмжээг хэрэгжүүлж Монгол Улсын эдийн засагт тулгараад байгаа хүндрэл бэрхшээлийг шийдвэрлэх, нэгдсэн удирдлага, зохион байгуулалтыг хангах нөхцөл бүрдэхээр байна.

САНАЛ ЗӨВЛӨМЖ

- Гашуунсухайт боомтод хийгдэж буй өргөтгөл, шинэчлэлийн ажил хурдасгаж, боомтын дэд бүтцийг сайжруулах,

- Төрийн байгууллагуудын давхардсан чиг үүргийг нягталж, хэвтээ тогтолцооноос босоо тогтолцоонд шилжих,
- Дэвшилтэт технологийн шийдлийг нэвтрүүлж, төрийн байгууллага болон ААН хоорондын үйл ажиллагааг хялбарчлах,
- Гашуунсухайт боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй болгосноор эдийн засгийн үзүүлэх үр ашгийн тооцооллыг хийх шаардлагатай.

НОМ ЗҮЙ

Отгонсар, Н. (2018). *Боомтын үйл ажиллагааг боловсронгуй болгох боломж*, Улаанбаатар, Монгол.

Азийн хөгжлийн банк, (2018). *Саад тотгорыг арилгах нь: Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын хөгжлийн тухай*.

Энхбаяр, О. (2019) *Монгол банк, Экспортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн зардлын судалгаа*.

"Алсын хараа-2050, Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого.

БНХАУ-ын Нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэх XIV таван жилийн төлөвлөгөө, (2021).

ӨМӨЗО-ын Нийгэм, эдийн засгийг хөгжүүлэх XIV таван жилийн төлөвлөгөө, (2021).

ХАВСРАЛТ

Хавсралт 1. Судалгааны асуумж

Монгол Улсын нүүрсний экспортын гол гарц болох Гашуунсухайт боомтын нөхцөл байдлыг тодорхойлох, тулгамдаж буй асуудлыг илрүүлэн боомтын үйл ажиллагааг сайжруулах боломжит хувилбарыг тодорхойлоход уг асуулгын зорилго оршино.

1. Та аль салбарт ажилладаг вэ?
 - a. Уул уурхай
 - b. Тээвэр
 - c. Боомт
 - d. Эдийн засаг
 - e. Эрдэм шинжилгээ
 - f. Төрийн байгууллага
 - g. Бусад _____
2. Та хаана ажилладаг бэ
 - a. Төрийн байгууллага
 - b. Хувийн байгууллага
 - c. Их дээд сургууль
 - d. Бусад
3. Тухайн салбарт хэр удаан ажиллаж байгаа вэ?
 - a. 0-5 жил
 - b. 5-10 жил
 - c. 10-15 жил
 - d. 15>
4. Таны боловсролын түвшин
 - a. Бүрэн дунд
 - b. Бакалавр
 - c. Магистр
 - d. Доктор
5. Та мэргэжлийн цол, зэрэгтэй юу?
 - a. Мэргэшсэн инженер
 - b. Зөвлөх инженер
 - c. Хугацаагүй мэргэшсэн инженер
 - d. Байхгүй
 - e. Бусад
6. Монгол Улсын эдийн засагт уул уурхайн салбар чухал уу?
 - a. Маш чухал
 - b. Чухал
 - c. Тийм ч чухал биш
 - d. Чухал биш
7. Монгол Улсын логистик тээврийн нөхцөл байдлыг үнэлнэ үү.
 - a. Хангалттай сайн
 - b. Дундаж
 - c. Хангалтгүй
 - d. Мэдэхгүй
8. Монгол Улсын эдийн засагт Гашуунсухайт боомтын ач холбогдлыг үнэлнэ үү.
 - a. Ач холбогдол өндөр
 - b. Ач холбогдолтой
 - c. Ач холбогдол бага

- d. Ач холбогдолгүй
9. Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, зохион байгуулалтад асуудал байна гэж үзэж байна уу?
- a. Маш их
 - b. Бага зэрэг
 - c. Байхгүй
 - d. Мэдэхгүй
10. Төрийн байгууллагуудын хяналт шалгалтын процесс нүүрсний тээвэрлэлтэд хүндрэл үүсгэдэг үү?
- a. Маш их
 - b. Бага зэрэг
 - c. Байхгүй
 - d. Мэдэхгүй
11. Нүүрсний экспортод Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын нэвтрэх гарц нөлөөлдөг үү?
- a. Ихээр нөлөөлдөг
 - b. Дунд нөлөөтэй
 - c. Нөлөөлдөггүй
 - d. Мэдэхгүй
12. АТҮТ-ийн “Тээврийн нэгдсэн систем” нь төрийн байгууллага болон ААН хоорондын үйл ажиллагааг хялбарчилж чадсан уу?
- a. Тийм
 - b. Үгүй
 - c. Сайжруулах шаардлагатай
 - d. Мэдэхгүй
13. Гашуунсухайт Ганцмод боомтын нүүрсний тээвэрт төрийн хяналт шалгалтын давхацсан функцыг нэгтгэсэн цахим үйлчилгээ нэвтрүүлэх шаардлагатай юу?
- a. Шаардлагатай
 - b. Шаардлагагүй
 - c. Мэдэхгүй
14. Тавантолгой нүүрсний орд газраас Гашуунсухайт боомт хүртэлх авто замын нөхцөлийг үнэлнэ үү?
- a. Сайн
 - b. Дунд
 - c. Эвдрэл ихтэй
 - d. Мэдэхгүй
15. Тавантолгой нүүрсний тээвэрлэлтэд Цагаанхад дахь гаалийн хяналтын талбайд нүүрс ачиж, буулгах үйл ажиллагаа байх шаардлагатай юу?
- a. Шаардлагатай
 - b. Шаардлагагүй
 - c. Мэдэхгүй
16. Монгол Улс БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын байгуулсан автотээвэр, хилийн боомттой холбоотой эрх зүйн актыг өөрчлөх шаардлагатай юу?
- a. Шаардлагатай
 - b. Шаардлагагүй
 - c. Мэдэхгүй
17. Монгол Улсын экспортын тээвэрлэлтийг сайжруулахад доорх холбогдох эрх зүйн актаас алийг нь шинэчлэх шаардлагатай вэ?
- a. Хилийн тухай хууль /2016 онд шинэчлэгдсэн/
 - b. Гаалийн тухай хууль /1991 он/

- c. Монгол Улс БНХАУ-ын хилийн боомтын хэлэлцээр /2004 он/
 - d. Монгол Улс БНХАУ-ын хилийн дэглэмийн гэрээ /2010 он/
 - e. Монгол Улс БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээр
 - f. Мэдэхгүй
 - g. Бусад _____
18. Сүүлийн жилүүдэд олон улсад хилийн үйл ажиллагаатай холбоотой төрийн байгууллагуудын зөвшөөрөл, бичиг баримтыг нэгтгэсэн "Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ"-г нэвтрүүлж аж ахуйн нэгж, иргэдэд түргэн, шуурхай үйлчилгээг үзүүлэх болсон. Гашуунсухайт боомтод төрийн байгууллагуудын уялдаа холбоог хангаж үйл ажиллагааг нэгтгэсэн, хоорондоо мэдээлэл бүрэн солилцох боломжтой "Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ"-г нэвтрүүлэх шаардлагатай юу?
- a. Шаардлагатай
 - b. Шаардлагагүй
 - c. Мэдэхгүй
19. Гашуунсухайт-Ганцмод боомтыг олон улсын зэрэглэлтэй боомт болгох шаардлага байгаа юу?
- a. Шаардлагатай
 - b. Шаардлагагүй
 - c. Мэдэхгүй
20. Боомтын нүүрс тээврийн нэвтрэх гарцыг тээвэрлэлтийн төрөл (задгай тэвш, чингэлэг, AGV), уурхайгаар (Эрдэнэс Тавантолгой ХК, Тавантолгой ХК, Энержи Ресурс ХХК) ангилах шаардлага, ач холбогдол бий юу?
- a. Тээвэрлэлтийн төрлөөр ангилах
 - b. Уурхайгаар ангилах
 - c. Шаардлагагүй
 - d. Мэдэхгүй
 - e. Бусад
21. Тавантолгойн нүүрсний орд газрыг Гашуунсухайт боомтоос бусад боомттой холбох, нүүрс тээврийн маршрутыг нэмэгдүүлэх шаардлага бий юу?
- a. Тавантолгой-Замын-Үүд
 - b. Тавантолгой-Ханги
 - c. Тавантолгой-Цагаандэл-Уул
 - d. Дээрх бүгд
 - e. Шаардлагагүй
 - f. Мэдэхгүй
22. Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд төрийн байгууллагуудын чиг үүргийн давхардлыг арилгах шаардлага бий юу?
- a. Байгаа
 - b. Байхгүй
 - c. Мэдэхгүй
23. Боомтын сэргэлтийн үндэсний хороо байгуулагдсанаар боомтын үйл ажиллагаанд үр дүн гарсан уу?
- a. Хангалттай гарсан
 - b. Тодорхой хэмжээгээр гарсан
 - c. Хангалтгүй
 - d. Мэдэхгүй
24. Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаанд улс төрийн хүчин зүйлийн нөлөөлдөг үү?

- a. Их
 - b. Дунд
 - c. Бага
 - d. Мэдэхгүй
25. Гашуунсухайт боомтын нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэхэд нэн тэргүүнд шаардлагатай арга хэмжээг сонгоно уу.
- a. Гашуунсухайт, Ганцмод боомтын гарцын нэвтэрч буй тоог ижил түвшинд болгох
 - b. Холбогдох эрх зүйн актад өөрчлөлт оруулах
 - c. Боомтын дэд бүтцийг сайжруулах
 - d. Боомт дээр ажиллаж буй хилийн хяналтын байгууллагын боловсон хүчний дутагдлыг арилгах, ажиллах нөхцөлийг сайжруулах
 - e. Уурхайн олборлолтыг нэмэгдүүлэх
26. Гашуунсухайт боомтын талаар уг судалгааны асуулгад хөндөгдөөгүй хүндрэл, бэрхшээл байгаа юу?
- a. Байна. _____
 - b. Байхгүй.
27. Гашуунсухайт боомтын үйл ажиллагаа, зохион байгуулалтыг сайжруулахад уг судалгааны асуулгад тусгагдаагүй санал байна уу?
- a. Байна. _____
 - b. Байхгүй.