



САНХҮҮ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ИХ СУРГУУЛЬ  
САЛБАР ДУНДЫН СУДЛАЛЫН ТЭНХИМ

Богдхан бөх  
Баттөгсийн ДЭЛГЭРМАА

**ГАШУУНСУХАЙТ БООМТЫН ХҮЧИН ЗҮЙЛИЙН  
СУДАЛГАА  
(ДЭД БҮТЦИЙН СЕКТОРЫН ХУВЬД)**



Мэргэжлийн индекс  
041601

Бизнесийн Удирдлагын Бакалаврын  
Зэрэг Горилсон  
Дипломын төсөл

Удирдсан  
А. Дөлгөөн /MSc/

Улаанбаатар. 2024



**САНХҮҮ ЭДИЙН ЗАСГИЙН ИХ СУРГУУЛЬ**  
**САЛБАР ДУНДЫН СУДЛАЛЫН ТЭНХИМ**

**Богдхан бөх**  
**Баттөгсийн ДЭЛГЭРМАА**

**ГАШУУНСУХАЙТ БООМТЫН ХҮЧИН ЗҮЙЛИЙН**  
**СУДАЛГАА**  
**(ДЭД БҮТЦИЙН СЕКТОРЫН ХУВЬД)**



Мэргэжлийн индекс  
041601

**Бизнесийн Удирдлагын Бакалаврын Зэрэг**  
**Горилсон Дипломын Төсөл**

Удирдагч: ..... А.Дөлгөөн /MSa/

Шүүмжлэгч: ..... М. Халиун /Ph.D/

Улаанбаатар. 2024

## **ГАРЧГИЙН ТОВЬЁГ**

МЭДЭГДЭЛ .....	i
ТАЛАРХАЛ.....	ii
ТОВЧ ХУРААНГУЙ.....	iii
ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ .....	iv
ЗУРГАН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ .....	v
ХАВСРАЛТЫН ЖАГСААЛТ .....	vi
ТОВЧИЛСОН ҮГСИЙН ЖАГСААЛТ.....	vii
<b>ОРШИЛ .....</b>	<b>1</b>
Сэдвийн үндэслэл .....	1
Сэдвийн судлагдсан байдал.....	1
Судалгааны зорилго .....	4
Судалгааны зорилтууд .....	4
Судалгааны ач холбогдол .....	4
Судалгааны арга зүй.....	4
<b>I БҮЛЭГ.  Онолын хэсэг.....</b>	<b>5</b>
1.1    Боомтын тухай ойлголт.....	5
1.1.1  Боомт гэж юу вэ?.....	5
1.1.2  Боомтын ангилал.....	5
1.2    Монгол улсын хилийн боомтуудын танилцуулга .....	6
1.2.1  Монгол-Оросын хилийн боомтууд.....	6
1.2.2  Монгол-Хятадын хилийн боомтууд .....	7
1.3    Дэд бүтэц гэж юу вэ?.....	7
1.3.1  Дэд бүтцийн ангилал.....	8
1.4    Монгол ба Хятадын худалдаа.....	9
<b>II БҮЛЭГ.  Гашуунсухайт ба Ганцмод боомт нөхцөл байдал .....</b>	<b>11</b>
2.1    Дэлхийн нүүрсний экспортын нөхцөл байдал ба ирээдүйн хандлага .....	11
2.1.1  БНХАУ-н нүүрсний хэрэглээ .....	11
2.2    Монгол улсын экспортын бодлого .....	12
2.3    Монгол улсын логистик гүйцэтгэлийн индекс .....	12
2.4    Монгол улсын нүүрс экспорт.....	13
2.5    Монгол Улсын стратегийн ач холбогдол бүхий 3 уурхай.....	14
<b>III БҮЛЭГ.  Гашуунсухайт ба Ганцмод боомт нөхцөл байдал .....</b>	<b>15</b>
3.1    Гашуунсухайт боомт .....	15
3.1.1  Чингэлэг тээврийн терминал.....	16
1.1.1  Боомтын сэргэлтийн бодлого.....	17

3.2	БНХАУ-н Ганцмод боомт.....	19
IV	БҮЛЭГ. Гашуунсухайт боомтын гарц ба дэд бүтцийн хамаарал .....	20
4.1	Түүвэр бүрдүүлэлт.....	20
4.2	Судалгааны загвар.....	20
4.2.1	Бейсийн загвар дундажлах арга (Bayesian Model Averaging (BMA)).....	21
4.2.2	Регрессийн шинжилгээ .....	22
4.3	Регрессийн төрөл.....	22
4.4	Олон хүчин зүйлсийн регресс .....	22
4.5	Шинжилгээ, үр дүн.....	23
4.5.1	Регрессийн шинжилгээ .....	24
4.5.2	Ресидуал.....	25
	ДҮГНЭЛТ.....	26
	САНАЛ ЗӨВЛӨМЖ.....	27
	НОМ ЗҮЙ.....	28
	ХАВСРАЛТ.....	29

## МЭДЭГДЭЛ

Энэхүү дипломын төсөл нь миний өөрийн бүтээл болохыг баталж байна. Энэхүү бүтээл нь СЭЗИС-ийн оюуны өмч болох бөгөөд дипломын төслийг номын сангаар дамжуулан нийтийн хүртээл болгохыг зөвшөөрч байна.

Нэр: Б. Дэлгэрмаа

Гарын үсэг:

Огноо: 2024.06.

## ТАЛАРХАЛ

Энэхүү судалгааны ажлыг эхлэхээс дуусах хүртэл өөрийн алтан цаг, мэдлэг туршлагаа харамгүй зориулсан СЭЗИС-н Салбар Дундын Судлалын Тэнхимийн багш А. Дөлгөөн болон Гашуунсухайт Хилийн Боомтын Захиргааны ахлах мэргэжилтэн Б. Баярхүү, С. Одончимэг нарт гүнээ талархсанаа илэрхийлж байна. Мөн сэтгэлийн дэм, урмын үгээр үргэлж тэтгэсэн тэнхимийн багш нар, ангийн нөхөд, гэр бүлийнхэндээ баярлалаа.

## ТОВЧ ХУРААНГУЙ

Монгол улсын эдийн засаг нүүрс экспортод тулгуурлан хөгждөг билээ. Нүүрс экспортын хамгийн том боомт нь Гашуунсухайт боомт юм. Гашуунсухайт боомтын урсгалыг дэд бүтцээс хэр хамааралтай ба дэд бүтцийн аль сектор нь урсгалд илүү нөлөөтэй болохыг судлах зорилго тавьсан. Түүврээ ҮСХ болон Боомтын захиргаа гэсэн 2 эх сурвалжаас замын урт, барилга, интернет, эдэлбэр газар, гарц гэсэн 5 хувьсагчын мэдээллийг цуглуулсан.

Судалгааг Бейсийн загвар дундажлах арга болон Регрессийн шинжилгээ гэсэн 2 шатлалд явуулсан. Гашуунсухайт боомтын мэдээлэл нь 2004 он буюу цаг хугацааны хувьд цувааны урт богино байсан учир Бейсийн загвар дундажлах аргаар хамгийн сайн загварыг олж хамаарлын хүчийг тодорхойлсон. Уг шинжилгээгээр Интернет болон Замын урт хамгийн их нөлөөтэй гэсэн үр дүн гарсан. Бейсийн Загвар Дундажлах Арга хамгийн хамаарлын хүч өндөртэй 2 хувьсагч байсан.

Уг үр дүнг авсны дараа регрессийн шинжилгээгээр хамгийн их нөлөөтэй буюу хувьсагч нэгжээр ихсэхэд экспортод хэр их нөлөөлж буй талаар шинжилсэн. Үүний үр дүнд зам нь 1 км ихсэхэд экспортын хэмжээ 34305 тн нэмэгдэж, интернетийн тоо нэгээр нэмэгдэх тусам экспортын хэмжээ 7930630 тн нэмэгдэнэ гэсэн эцсийн үр дүн гарсан. Хамгийн нөлөөллийн хэмжээ ихтэй интернет байв.

**Түлхүүр үгс:** *Бейсийн загвар дундажлах арга, Гашуунсухайт боомт, Боомтын дэд бүтэц, Нүүрс экспорт*

## **ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ**

Хүснэгт 1 Судлагдсан байдлын судалгаа.....	1
Хүснэгт 1.1 МУ ОХУ-н хилийн боомтууд.....	6
Хүснэгт 1.2 Монгол-Хятадын хилийн боомтууд.....	7
Хүснэгт 1.3 МУ-н зам тээврийн дэд бүтэц.....	9
Хүснэгт 3.1 МУ-н нүүрс экспортын хэмжээ.....	15
Хүснэгт 3.2 Шинэ сэргэлтийн бодлого.....	17
Хүснэгт 3.3 Боомтын сэргэлтийн бодлогын хэрэгжилт / Барилга байгууламж/.....	18
Хүснэгт 3.4 Боомтын сэргэлтийн бодлого.....	18
Хүснэгт 4.1 Судалгааны түүвэр.....	20



## **ЗУРГАН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ**

Зураг 1.1 Дэд бүтцийн ангилал .....	8
Зураг 2.1 Гашуунсухайт боомтын зураг /агаараас/ .....	16
Зураг 2.2 Чингэлэг тээврийн терминал.....	16

## **ХАВСРАЛТЫН ЖАГСААЛТ**

Хавсралт А Бейсийн шинжилгээгээр тодорхойлогдсон загвар.....	30
Хавсралт В Регрессийн шинжилгээгээр тодорхойлсон загвар .....	30
Хавсралт D Шинжилгээний ресидуал .....	31

## ТОВЧИЛСОН ҮГСИЙН ТАЙЛБАР

### Нэршил

МУЗГ

БНХАУ

ҮСХ

МЭӨ

ЭСЯ

ХАА

ГХЯ

ШСБ

### Тайлбар

Монгол Улсын Засгийн Газар

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс

Үндэсний Статистикийн Хороо

Манай эриний өмнөх

Элчин Сайдын Яам

Хөдөө Аж Ахуй

Гадаад Хэргийн Яам

Шинэ Сэргэлтийн Бодлого

## ОРШИЛ

Энхүү судалгаа ажил нь Гашуунсухайт боомтын урсгалд дэд бүтцийн секторын нөлөөлөх нөлөөллийг судлах судалгаа бөгөөд тус судалгаагаар Гашуунсухайт боомтын дэд бүтцийн секторууд болон экспортын гарцын хамаарлын хүч болон тухайн дэд бүтцийн сектор нэмэгдснээр экспортын гарцад хэр нөлөөлөх нөлөөллийг судлах зорилготой юм.

### Сэдвийн үндэслэл

Гашуунсухайт боомтоор Монгол улсын нүүрс экспортын 50 гаруй хувь нь дамжин экспортлогддог ба старатегийн ач холбогдол бүхий хамгийн том экспортын боомт билээ. Тиймээс Гашуунсухайт боомтоор дамжих нүүрсний урсгал ихсэх нь эдийн засагт сайн нөлөөтэй. Гашуунсухайт боомтоор дамжин тээвэрлэгдэх нүүрс экспортын урсгалыг сайжруулахын тулд дэд бүтцийн судалгааг хийх шаардлагатай боловч тухайн агуулгын хүрээнд хийгдсэн судалгаа хомс буюу нээлттэй эх сурвалжид байхгүй байгаа нь тухайн сэдвийг сонгон судлах үндэслэл болж байна.

### Сэдвийн судлагдсан байдал

#### Хүснэгт 1 Судлагдсан байдлын судалгаа

1	<b>Судалгааны ажлын нэр:</b>	Монгол улсын Экспортод тодорхойлогчын судалгаа: Бейсийн загвар дундажлах арга
	<b>Судлаачийн нэр, он:</b>	А. Дөлгөөн, 2023
	<b>Судалгааны зорилго:</b>	Энэхүү судалгааны зорилго нь Монгол улсын экспортын тодорхойлогч хүчтэй хүчин зүйлсүүдийг тодорхойлж, загварыг тодорхойлох зорилготой.
	<b>Судалгааны арга зүй:</b>	Bayesian Model Averaging (BMA)
	<b>Судалгааны үр дүн:</b>	Судалгаанаас харахад Экспортыг тодорхойлоход өгөгдсөн 12 хувьсагдаас хамгийн ихээр Засгийн газрын төсвийн тэнцэл, шинэ бизнес эрхлэх зардал, цэвэр гадаад шууд хөрөнгө оруулалт, хүн ам нөлөөлсөн. Мөн posterior probability нэлээд бага гарсан байгаа нь хувьсагчдын сонголтыг нэмэгдүүлэх шаардлагатайг харуулж байна.
2	<b>Судалгааны ажлын нэр:</b>	БНХАУ-ТАЙ ХИЛЛЭХ БООМТЫН МЕНЕЖМЕНТИЙГ САЙЖРУУЛАХ НЬ: Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээврийн жишээн дээр
	<b>Судлаачийн нэр, он:</b>	Ц. Энх-Уянга, Э. Цолмон, 2023

	<b>Судалгааны зорилго:</b>	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.
	<b>Судалгааны арга зүй:</b>	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.
	<b>Судалгааны үр дүн:</b>	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.
3	<b>Судалгааны ажлын нэр:</b>	НҮҮРСНИЙ ЭКСПОРТЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫ СУДАЛГАА
	<b>Судлаачийн нэр, он:</b>	Ц. Гэрэлмаа, Б. Номин-Эрдэнэ, Б. Мөнхбат, Б. Өлзийтогтох, 2023
	<b>Судалгааны зорилго:</b>	Монгол Улсын уул уурхай, эрдэс баялгийн салбар дахь нүүрсний зах зээлийн өнөөгийн нөхцөл байдал, хууль, эрх зүйн орчин, экспортод гаргахад тулгарч буй хүндрэл бэрхшээл, цаашид хууль, эрх зүйн зохицуулалтын орчныг хэрхэн сайжруулах, ийнхүү сайжруулснаар бусад салбар хоорондын зохицуулалттай хэрхэн нийцэж ажиллах боломж бололцоо байгаа, хэрхэн өөрчлөлт хийх талаар Эмпирик судалгаа хийж санал, дүгнэлт боловсруулахыг зорилоо.
	<b>Судалгааны арга зүй:</b>	Эмпирик, харьцуулалт логик анализ, ажиглалтын аргуудыг ашиглан нүүрсний салбарын экспортын хууль эрх зүйн орчныг судалсан.
	<b>Судалгааны үр дүн:</b>	Монгол Улсын Засгийн газар БНХАУ-н Засгийн газар хоорондын Гаалийн асуудлаар хамтран ажиллах хэлэлцээрээр хил гаалиар нэвтрэх

		тээврийн хэрэгслийн зохицуулалтыг 2 тал хамтран хийж болох ерөнхий зохицуулалт байгаа нь энэхүү харилцааг цаашид нарийвчлан тодорхой болгох боломж байгааг харуулж байна
4	<b>Судалгааны ажлын нэр:</b>	НҮҮРСНИЙ ЭКСПОРТЫН ҮНЭ, НӨЛӨӨЛӨХ ХҮЧИН ЗҮЙЛСИЙН СУДАЛГАА
	<b>Судлаачийн нэр, он:</b>	В.Мөнх-Эрдэнэ, 2023
	<b>Судалгааны зорилго:</b>	Нүүрсний зах зээл, үнэ, өртөг, гадаад худалдааны талаарх онол арга зүйг судалж, нүүрсний экспортын үнэ, түүнд нөлөөлж буй хүчин зүйлсийг илрүүлэхэд чиглэгдэнэ
	<b>Судалгааны арга зүй:</b>	Харьцуулсан судалгаа болон кэйс судалгааны арга зүйгээр судалгаа хийсэн
	<b>Судалгааны үр дүн:</b>	Нүүрсний үнэд нүүрсний чанарын үзүүлэлтүүдээс гадна боловсруулалтын түвшин болон тээврийн хүчин зүйл чухал нөлөөтэй ба тээврийн систем шинэчлэгдэж, зардал нь буурснаар компанид ирэх үр ашиг нэмэгдэх боломжтой болно.
5	<b>Судалгааны ажлын нэр:</b>	Ганцмод боомт дахь логистик, тээврийн системийн хөгжлийн загварын судалгаа
	<b>Судлаачийн нэр, он:</b>	Хө Жуан , Лю Жимин, 2023
	<b>Судалгааны зорилго:</b>	AGV жолоочгүй тээвэр Ганцмод боомт болон Гашуунсухайт боомтын
	<b>Судалгааны арга зүй:</b>	Ажиглалтын судалгаа
	<b>Судалгааны үр дүн:</b>	Судалгааны үр дүнд жолоочгүй тээврийн системийг нэвтрүүлсэн нь дэд бүтцийн хөгжил харьцангуй 2 боомтын хувьд экспортын тоо хэмжээ нэмэгдэхийн сацуу ажиллах хүчийг багасгах, байгаль орчинд нөлөөлөллыг багасгаж байна.

## **Судалгааны өжлын зорилго**

Гашуунсухайт боомтын экспортын урсгалд дэд бүтцийн секторуудын хамаарлын хүчийг тооцож тухайн дэд бүтцийн секторууд нэмэгдэх нь нүүрс экспортын гарцад хэр нөлөөлж буйг тооцох зорилготой.

## **Судалгааны ажлын зорилтууд**

- Боомтын дэд бүтэц нь тухайн боомтын гарцад нөлөөлөх боломжийн талаар онолын судалгаа хийнэ
- Гашуунсухайт боомтын болон дэд бүтцийн нөхцөл байдлыг судлана.
- Гашуунсухайн боомтоор дамжин экспортлогдох нүүрсний хэмжээ, боломжит дэд бүтцийн секторуудын хамаарлын хүчийг тооцож, их хамааралтай секторууд болон экспортын гарцын нөлөөллийг олон хүчин зүйлийн регрессийн шнижилгээгээр тодорхойлно.

## **Судалгааны ач холбогдол**

Нүүрс экспорт дээр тулгуурласан эдийн засагтай Монгол улсын хувьд Гашуунсухайт боомтын экспортын урсгал болон дэд бүтцийн секторын нөлөөллийг судласнаар дэд бүтцийн аль сектор нь нөлөөлөл ихтэйг тодорхойлно. Ингэснээр боомтын экспортын урсгалд хамгийн их хамааралтай дэд бүтцийн хувьсагчуудыг сайжруулах, дэд бүтцээс үүдсэн тээврийн зардлыг бууруулах, гаалийн оочир дарааллыг багасгах зэрэг бодлогын хүрээнд ашиглах боломжтой.

## **Судалгааны арга зүй**

Гашуунсухайт боомтын экспортын гарц болон дэд бүтцийн секторуудаас цуглуулсан түүвэр нь хувьсагч багатай, цаг хугацааны хувьд харьцангуй бага учир үүнд тохирох аргыг сонгох нь чухал юм. Statistical family ашиглан түүврийнхаа шинж чанарт тулгуурлан судалгааны аргаа зүйгээ тодорхойлоход хялбар юм. Statistical family нь Seasonal ( улирлын), random (санамсаргүй), event based ( үйл явдалд суурилсан) гэж 3 ангилагддаг. Тухайн судалгааны түүврүүд нь Random түүврийн судалгааны аргуудыг сонгож болох хэдий ч уг судалгаанд хэтэрхий нүсэр тул тохиромжгүй гэж үзсэн. Харин seasonal түүврийн судалгааны арга нь датаны уртаас шалтгаалж ашиглах боломжтгүй. Event түүврийн судалгааны арга нь хугацааны цуваа богино датанд хамгийн тохиромжтой байдаг. Бейсийн Загвар Дундажлах арга нь эвент оруулж тооцлог статистикийн арга тул хамгийн тохиромжтой арга юм.

## I БҮЛЭГ. ОНОЛЫН ХЭСЭГ

### 1.1 Боомтын тухай ойлголт

Боомтын хамгийн анхны баримт нь эртний Финик, Грек, Ромын соёл иргэншлүүдээс олдсон байдаг. Боомтууд нь соёл иргэншилт хүн төрөлхтний түүхэнд худалдаа, соёлын солилцоо, даяаршилыг бий болгоход чухал үүрэг гүйцэтгэсэн байдаг. Хамгийн эртний түүхэнд тэмдэглэн үлдсэн боомтуудаас хамгийн том боомт нь Египетийн Александрия боомт юм. МЭӨ 331 онд Македоны Александрын байгуулсан Александрийн боомт нь Европ, Африк, Азийн худалдааны гол зангилаа болж байв. Энэ нь соёл, мэдлэгийг түгээн дэлгэрүүлэх, үр тариа, амтлагч, торго зэрэг бараа бүтээгдэхүүний солилцоонд чухал үүрэг гүйцэтгэсэн. (Mark, 2023)

Хилийн боомт гэдэг нь аливаа улсын хилээр нэвтрэх зорчигч, машин, төхөөрөмж, бүтээгдэхүүн, мал, ан амьтан, ургамал, байгалийн гаралтай түүхий эдэд хилийн хяналтын байгууллага хяналт шалгалт хийх зориулалтаар төхөөрөмжлөгдсөн, тусгай объектийг хэлнэ. (Хилийн тухай хууль, 2016)

#### 1.1.1 Боомтын ангилал

Хилийн боомтыг дамжин өнгөрөх нөхцөл болон ажиллах цаг хугацаагаар нь тус бүр 2 ангилан авч үздэг.

Хилийн боомт нь хоёр талын болон олон улсын шинжтэй байна.

- **Хоёр талын шинжтэй боомт:** Хоёр талын шинжтэй боомт гэж зөвхөн Монгол, Хятадын иргэд тээврийн хэрэгсэл, бараа эд юмсыг хил нэвтрүүлэх боомтыг хэлнэ.
- **Олон улсын шинжтэй боомт:** Монгол, Хятадын болон гуравдахь улс ( бүс нутаг )-ын иргэд, тээврийн хэрэгсэл, бараа бусад эд юмсыг хил нэвтрүүлэх боомтыг хэлнэ. (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

Ажиллах цагийн хуваарыг нь харгалзан харж байнгын болон түр ажиллагаатай боомт ангилна. (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

- **Байнгын ажиллагаатай боомт:** Монгол Улсын олон улсын гэрээнд зааснаар тогтоосон цагийн хуваарийн дагуу байнга ажиллах боомтыг
- **Түр ажиллагаатай боомт:** Боомтын асуудлаар байгуулсан Монгол Улсын олон улсын гэрээнд зааснаар түр хугацаанд ажиллах боомтыг хэлнэ. (Хилийн тухай хууль, 2016)



## 1.2 Монгол улсын хилийн боомтуудын танилцуулга

Хилийн асуудлаар хөрш улсуудтай байгуулсан Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээр болон тогтоолын дагуу улсын хилд нийт **39** боомт ажиллахаар тусгагдсан бөгөөд ердийн үед **24** боомт байнгын үйл ажиллагаа явуулдаг. (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022) Үүнд:

- Агаарын замын боомт 6
- ОХУ-тай хиллэдэг хэсэгт 16
- БНХАУ-тай хиллэдэг хэсэгт 17 (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

### 1.2.1 Монгол-Оросын хилийн боомтууд

ОХУ болон МУ-н хилийн харилцааг “Хилийн боомт болон Монгол улс Оросын улсын хилийг харилцан хялбарчилсан журмаар нэвтрэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын 1994 оны хэлэлцээр”-ийн дагуу шийднэ. 2022 оны байдлаар Монгол, Оросын хилд авто замын 14, төмөр замын 2, буюу газраар зорчих боломжтой 16 боомт ажиллах ёстойгоос 2022 оны байдлаар 10 боомт ажиллаж байна. Харин дэд бүтэц хөгжөөгүй, бүтээн байгуулалт хийгдээгүйн улмаас 6 боомт ажиллахгүй байна. (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

Оросын Холбооны Улсын Засгийн газрын 2022 оны 656 дугаар захирамжийн дагуу Орос, Монголын хилийг хуурай замын хэсгээр Монгол Улсын иргэд Оросын Холбооны Улсад, Оросын Холбооны Улсын иргэд Монгол Улсад нэвтрэх хөдөлгөөнийг хязгаарласан байсныг цуцлан хоёр улсын хилийн боомтоор иргэд харилцан зорчих хөдөлгөөнийг чөлөөтэй нээсэн. (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

#### Хүснэгт 1.1 МУ ОХУ-н хилийн боомтууд

№	МУ хилийн боомт	ОХУ хилийн боомт	Боомтын дэглэм	Төрөл
1	Цагааннуур	Ташанта	Олон улсын зэрэглэлтэй	Авто замын
2	Боршоо	Хандгайт	Олон улсын зэрэглэлтэй	Авто замын
3	Тэс	Шар суур	Хоёр талын байнгын ажиллагаатй	Авто замын
4	Ханх	Цагаан толгой	Олон улсын зэрэглэлтэй	Авто замын
5	Арцсуурь	Монд	Олон улсын зэрэглэлтэй	Авто замын

6	Ульхан	Дээд Ульхан	Хоёр талын байнгын ажиллагаатй	Авто замын
7	Эрээнцав	Соловьевск	Олон улсын зэрэглэлтэй	Төмөр зам
8	Алтанбулаг	Хиагт	Олон улсын зэрэглэлтэй	Авто замын
9	Сүхбаатар	Наушки	Олон улсын зэрэглэлтэй	Төмөр зам
10	Асгатын гол	Аспайты	1999 хойш ажиллаагүй	Авто замын
11	Харигийн гол	Мугур Аксы	2006 оноос хойш ажиллаагүй	Авто замын
12	Бага Илэнхи	Мугур Аксы	2009 оноос ажиллаагүй	Авто замын
13	Зэлтэр	Желтура	Хоёр талын байнгын ажиллагаатй	Авто замын
14	Агацын гол	Алтан	1997 оноос ажиллаагүй	Авто замын
15	Тогтор	Өвөр Тогтор	1994 оноос ажиллаагүй	Авто замын

Эх сурвалж: (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

### 1.2.2 Монгол-Хятадын хилийн боомтууд

Монгол, Хятадын хилд авто замын 13, төмөр замын 4, газраар зорчих боломжтой 17 боомт ажиллахаас 13 боомт ажиллаж байна. МУ болон БНХАУ-н хилийн харилцааг “Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2004 оны хэлэлцээр”-н дагуу шийдвэрлэнэ. (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

Хүснэгт 1.2 Монгол-Хятадын хилийн боомтууд

Олон улсын зэрэглэлтэй	Хоёр талын байнгын ажиллагаатай	Түр ажиллагаатай
Булган-Ташикен	Бургастай-Лаомяо	Даян-Хуншаньзюй
Замын Үүд-Эрээн	Шивээхүрэн-Сэхээ	Байтаг-Улиастай
Бичигт-Зүүн хатавч	Гашуунсухайт-Ганц мод	
Сүмбэр-Рашаан	Ханги-Мандал	

Эх сурвалж: (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

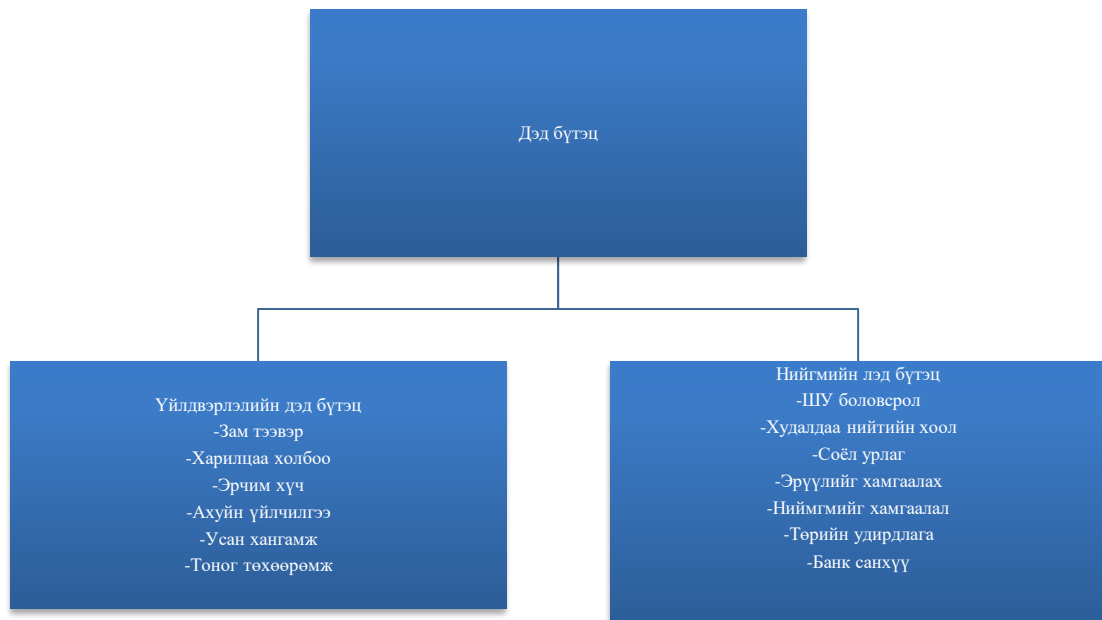
### 1.3 Дэд бүтэц гэж юу вэ?

Дэд бүтэц гэж эдийн засаг, нийгмийн үйл ажиллагааг хангахад чиглэсэн харилцаа холбоо, захиргаа, эрчим хүч, усан хангамж, зам тээврийн сүлжээ, боловсрол, эрүүл мэнд, ахуйн үйлчилгээний тогтолцоог хэлнэ. Аливаа улсын дэд бүтэц нь хөгжлийн үндсэн суурь нь болж өгдөг. Тэр ч утгаараа дэлхийн өрсөлдөх чадварын тайланд улс орнуудын өрсөлдөх чадварыг 4 үндсэн хэсгээр хэмждэгийн нэг нь дэд бүтэц юм. Дэд бүтцийн хүртээмж сайн байх нь тухайн улсын эдийн засгийн бүхий л салбарын хөгжлийн гол хүч болдог (Economic Policy and Competitiveness Research center , 2011) Дэд бүтэц нь үйлдвэр үйлчилгээ, ХАА болон МАА бусад салбарын үйл ажиллагааг тогтвортой явуулах гол нөхцөл төдийгүй байгалийн нөөц баялгийг ашиглаж, нутаг дэвсгэрийг эзэмших нөхцөл нь болдог. Тухайлбал Энержи Ресурсын орд газрыг ашиглахын тулд цахилгаан, эрчим хүчийг хаанаас авах, барилга байгууламжыг, зам холбоог хаанаас хаа хүртэл барьж байгуулах, усан хангамж зэрэг олон асуудлыг тооцож, төлөвлөснөөр бүтээн байгуулалт хэвийн явагдах суурь нөхцөл болдог. (БСПУЯ, 2020).

Худалдаа, хоол үйлдвэрлэл, орон сууц, үйлдвэр зэрэг нь материаллаг зүйлсийг бүтээдэг, харин тээвэр, холбоо, шинжлэх ухаан, боловсрол, соёл урлаг, эрүүлийг хамгаалах, бариа засал нь материаллаг бус ч, нийгмийн амьдрал зайлшгүй шаардлагатай юм. (Дэлгэржаргал, 2020)

### 1.3.1 Дэд бүтцийн ангилал

Зураг 1.1 Дэд бүтцийн ангилал



Эх сурвалж: (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

**Зам тээвэр:** Аж үйлдвэрийг зам тээвэргүйгээр хөгжүүлэх боломжгүй бөгөөд түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг үйлдвэрлэгч, хэрэглэгчдэд хүргэх, дотоод, гадаадын зах зээлтэй холбох

чухал үүрэгтэй. Тээврийг хуурай замын (авто тээвэр, төмөр замын), усан (гол, нуурын, тэнгисийн), агаарын тээвэр, дамжуулах хоолойн (байгалийн хий, дулаан, хүйтэн, цэвэр усны), шилэн кабел, цахилгаан тээвэр гэж 6 ангилан авч үздэг. Зам тээвэр нь биет бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэдэггүй, харин бүтээгдэхүүн ,нөөц баялгийг орон зайн хувьд тээвэрлэдэг онцлогтой. (Дэлгэржаргал, 2020)

Хүснэгт 1.2 МУ-н зам тээврийн дэд бүтэц

<b>Төмөр зам</b>		
1	Төмөр замын сүлжээний урт	3350км
<b>Авто зам</b>		
1	Олон улс, улсын чанартай	14900км
2	Хатуу хучилттай автозам	7500км
<b>Иргэний нисэх</b>		
1	Олон улсын нисэх буудал	6
2	Орон нутгийн нисэх буудал	8
3	Авиа компани	16
4	Олон улсын нислэгийн чиглэл	23

Эх сурвалж: (Хил хамгаалах ерөнхий газар, 2022)

#### **1.4 Монгол ба Хятадын худалдаа**

Монгол улс болон БНХАУ улсын дипломат харилцаа 1949 онд тогтож, хоёр улс харилцан Элчин Сайдын Яам байгуулжээ. Хоёр улсын эдийн засаг, худалдааны харилцаа 1989 онд шинэ түвшинд хүрч бараа, технологийн солилцоо ихсэж улмаар өнөөдрийн түвшинд хүрчээ. МУ болон БНХАУ-н худалдаа 1992-1995 оны хооронд мэдэгдэхүйц буурсан ч түүнээс хойш хурдацтай нэмэгдэн БНХАУ-н импортын бараа МУ-н зах зээлд эзлэх хувь ОХУ-с давсан юм. Хоёр улсын худалдаа 1990 онд 30 гаран сая.доллар хэмжигдэж байсан бол 1999 онд 290 сая долларт хүрчээ. Ингэснээрээ Монгол улсын хамгийн том импортлогч улс БНХАУ болсон юм. Үүнээс хойш 2011 онд Монгол болон Хятад улсын хоёр талын Стратегийн түншлэлийн харилцааг тогтоосон. 2014 онд БНХАУ-н ерөнхийлөгч Ши Жиньпин Монголд ирсэн албан ёсны айлчлалын үеэрээ төр, хувийн хэвшлийн хооронд нийт 38 баримт бичигт гарын үсэг зуран баталгаажуулж хоёр улс “Иж бүрэн стратегийн түншлэл” бий болгосон. Энэ нь Монгол улсын эдийн засаг, гадаад худалдаанд эерэг нөлөө үзүүлэх ба “Талууд Монгол, Хятадын Эрдэс баялаг, эрчим хүч, дэд бүтцийн хамтын ажиллагааны зөвлөл болон хоёр талын бусад механизмын хүрээнд Монгол, Хятадын төмөр зам, авто зам, боомт, төмөр, зэс, хар тугалга, цайр, уран,

нүүрс, газрын тос, цахилгаан эрчим хүч, химийн үйлдвэрлэл, автомашин үйлдвэрлэл, хөнгөн үйлдвэр болон үл хөдлөх хөрөнгө зэрэг дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт болон уул уурхай, эрчим хүчний томоохон төслүүд, аж үйлдвэрийн хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааг хурдацтай урагшлуулж, Монгол, Хятадын бодит хамтын ажиллагааны цар хүрээ, чанар, түвшинг бүх талаар дээшлүүлэх мөн талууд Монгол, Хятадын хил орчмын бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааг бэхжүүлэхийг дэмжиж, таатай нөхцөл бүрдүүлнэ” хэмээн тусгасан байна. (Гадаад Харилцааны Яам , 2021)

## **II БҮЛЭГ. ГАШУУНСУХАЙТ БА ГАНЦМОД БООМТЫН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ**

### **2.1 Дэлхийн нүүрсний экспортын нөхцөл байдал ба ирээдүйн хандлага**

19-р зуунд хамгийн анхны цахилгаан станц Нью Йорк хотод Томас Эдисон анх бүтээж аж үйлдвэр хувьсгал эхэлснээр хүн төрөлхтөний нүүрсний хэрэглээ асар ихээр нэмэгдсэн юм. (National Museum Of Americana History, 2012) Дэлхий даяар улс орнууд уур амьсгалын өөрчлөлттэй тэмцэхийн нүүрс ашиглахыг эрчимтэйгээр эсэргүүцэж байгаа билээ. Дэлхийн эрчим хүчний үйлдвэрлэлийн 40%, гангийн үйлдвэрүүдийн 70% нь нүүрсээр ажилладаг. Английн Лондон хотод 1882 онд дэлхийд анхны нүүрсэн тэжээлт цахилгаан станцыг ашиглалтад оруулж байжээ. Аж үйлдвэрийн хувьсгалын эрин үед нүүрс түүхэн үүргээ гүйцэтгэсэн гэж үздэг бөгөөд 2015 онд 106 улс нэгдсэн Парисын хэлэлцээрээр нүүрснээс ялгарах хүлэмжийн хийг бууруулахын тулд улс орнууд эрчим хүчний шинэ эх үүсвэр ашиглах, цэвэр сэргээгдэх эрчим хүчний технологи нэвтрүүлэхэд хөрөнгө мөнгө зарцуулж эхэллээ. Хэдийгээр эрчим хүчний салбарт нүүрсний нэр нөлөө буурч байгаа ч зайгаа тавьж өгөх хараахан болоогүйг Дэлхийн нүүрсний ассоциацийн Ерөнхий захирал Мишель Манук онцолсон. Тэрбээр, “Дэлхий нийт нүүрснээс хурдан хугацаанд татгалзах боломжгүй гэдгийг сүүлийн хоёр жилийн үйл явдлууд батлан харууллаа. Улс орнуудад сэргээгдэх эрчим хүчний салбарын гүйцэтгэл бага байна. Европт хий хадгалах байгууламжууд хомсдолтой байгаа нь байгалийн хийн нийлүүлэлт нэг улсаас хамааралтай явж ирсэнтэй холбоотой. Ийм нөхцөлд сэргээгдэх эрчим хүч найдвартай эх үүсвэр болж чадахгүй нь тодорхой байна. Дэлхий дахинд эрчим хүчний аюулгүй байдал нэн тэргүүний асуудал учир нүүрсийг байгаль орчинд ээлтэй байдлаар цэвэршүүлэн хэрэглэсээр байхаас өөр сонголт ойрын ирээдүйд үгүй” хэмээн тэрбээр тодотгосон билээ. Дэлхийн хэмжээнд 20 их наяд тонн нүүрсний нөөцтэй гэх таамаг байгаагаас батлагдсан нөөц нь 1 их наяд тонн. Харин Монгол Улсын хувьд нүүрсний биологийн таамаг нөөц 173.3 тэрбум тонн бол батлагдсан нөөц 34.6 тэрбум тонн байна. (World Bank Group, 2022)

#### **2.1.1 БНХАУ-н нүүрсний хэрэглээ**

Монгол улсын эдийн засаг нь нүүрс экспортоос хамааралтай ба цорын ганц экспортлогч нь БНХАУ улс юм. Эдийн засгийг бүрдүүлэгч салбар нь ганц улсаас хамааралтай байх нь эрсдэл дээр эрсдэлийг нэмэхтэй агаар нэг ойлголт юм. БНХАУ-н 2023 онд Монгол, Австрали, ОХУ болон бусад улсуудаас нүүрс импортлосон байна. Эдгээр улсуудаас МУ-с импортлосон нүүрсний хэмжээ өнгрөгч оныхоос 2 дахин ихсэж коксжсон нүүрсний зах зээлд 36 хувиас 52 хувь болон өссөн эерэг үзүүлэлт гарсан байна.

Олон улсын түвшинд нүүрсний ханш цар тахлын өмнөх үеийхээс харьцангуй өссөн ч МУ-н экспортлож буй нүүрс өрсөлдөгчдөөсөө доогуур байгаа нь ашгийг бууруулж байна. . 2023 оны эхний есөн сарын байдлаар БНХАУ-д экспортолсон Монголын нүүрсний дундаж үнэ Оростой харьцуулахад 18 орчим хувь, бусад орнуудтай харьцуулахад 50 гаруй хувиар хямд байна. (Дэлхийн банк, 2023)

Зураг 2.1 Хятадруу экспортлосон топ 5 бүтээгдэхүүн

2015-2023.9 сар хүртэлх хугацаанд Хятад Монголоос импортолсон топ 5 бүтээгдэхүүн, сая ам.доллароор		
1	Коксжих нүүрс	22,583.42
2	Зэсийн хүдэр болон баяжмал	19,080.78
3	Түүхий нефть болон битумжсан эрдсээс гаргаж авсан газрын түүхий тос	2,649.45
4	Самнаагүй ноолуур	1,577.84
5	Бусад төрлийн нүүрс	1,502.51

Эх сурвалж: Хятадын Статистикийн Хороо 2024

## 2.2 Монгол улсын экспортын бодлого

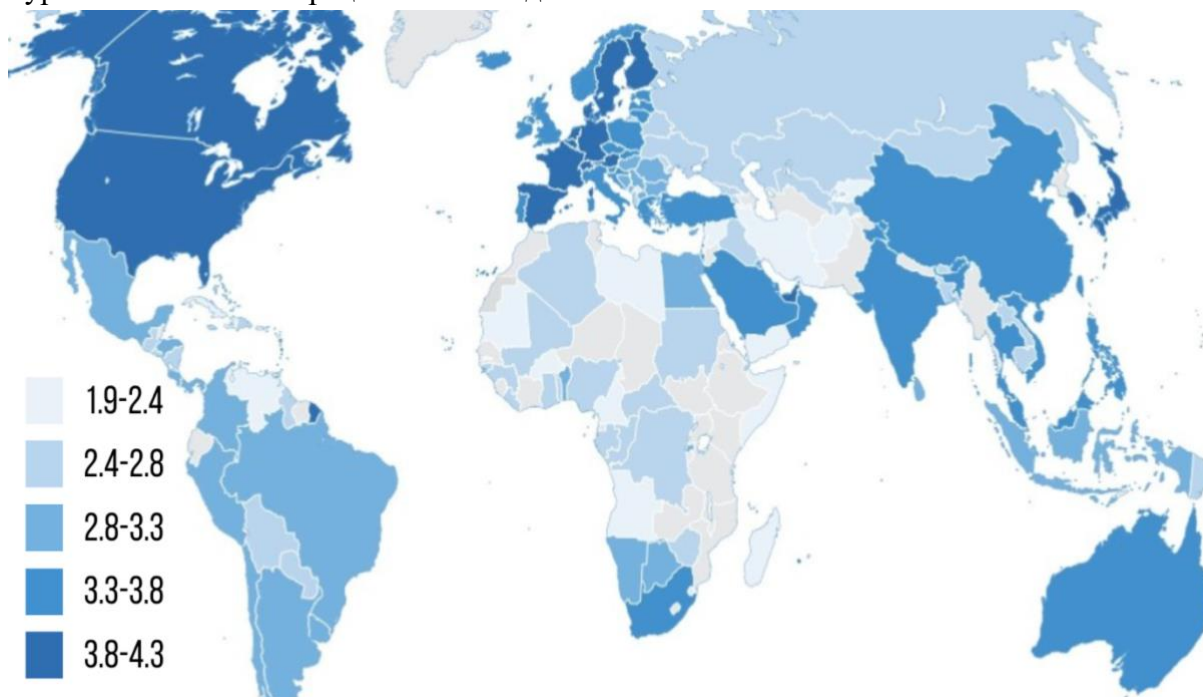
Монгол улс нь өргөн уудам тал нутагтай ашигт малтмалын орц газар их, байгалийн баялаг ихтэй улс билээ. Гэвч манай улсын эдийн засаг ердөө ганц салбар дээр төвлөрч буй бараа бүтээгдэхүүний хомсдол үүсгэх, үнийн өсөлт, бизнесийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж байна. ("Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ , 2024). Монгол улсын нийт бараа бүтээгдэхүүний 90 хувь нь Гашуунсухайт, Шивээхүрэн, Замын-Үүд боомтуудаар дамждаг байна. Гэвч МУ-н эдийн засаг ердөө 3 боомт дээр төвлөрөх нь олон эрсдэлийг дагуулах аюултай. ("Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ , 2024) Боомтуудын дэд бүтцийг хангаагүйгээс үүдэн тээврийн зардал ихсэх, оочир дараалал ихсэх, бараа бүтээгдэхүүний хорогдол үүсэх гэх мэт асуудлууд үүсдэг. Манай улс ДНБ-н 30 хувьтай тэнцэх хэмжээний дүнг тээвэр ложистикд зарцуулдаг. Уг дүн нь манай улс шиг хөгжингүй улсын хувьд харьцангуй өндөр дүн юм.

## 2.3 Монгол улсын логистик гүйцэтгэлийн индекс

Логистик гүйцэтгэлийн индекс (LPI) нь тухайн улсын логистикийн гүйцэтгэлийн үр ашигтай байдлыг харуулдаг. Тус индексийг тооцохдоо гаалийн бүрдүүлэлтийн үйл явцын үр дүнтэй байдал, тээвэрлэлтийн дэд бүтэц, тээврийн зардал, логистик үйлчилгээний чанар, ачаа тээврийн хяналт шалгалт, ачаа тээвэрлэлтийн хугацаа зэрэг

дээр үндэслэн тооцдог. Тус индексийг 1-5 оноогоор үнэлдэг буюу 5 нь хамгийн өндөр оноо юм. Монгол улс нь 2022 оны үзүүлэлтээр 2.5 оноо авсан ба дэлхийн 132 улсаас 71 байрт жагсжээ. Уг үзүүлэлт нь дээр дурдсан 6 үзүүлэлт МУ-н хэмжээнд хангалтгүй байгааг илтгэж байна. (World Bank Group, 2022)

Зураг 2.1 Ложистик Гүйцэтгэлийн Индекс



Эх сурвалж: (World Bank Group, 2022)

#### Эдийн засгийн чөлөөт байдлын индекс: Худалдааны эрх чөлөө

Уг үзүүлэлт нь эдийн засгийн эрх чөлөөт байдал, хөгжил, шинэлэг санаагаа хөгжүүлэх боломжийг хэмждэг. Монгол улс 2023 оны байдлаар дэлхийн нийт 184 улсаас 73-т жагсаж 60.6 оноо авчээ. Тус үзүүлэлтийг хэмжихдээ дараах эдийн засгийн 12 чөлөөт байдлаар хэмждэг. (The Heritage Foundation, 2023) Уг хэмжүүрүүдийн нэг болох Худалдааны эрх чөлөө нь 184 улсаас 76-д жагссан байна. Худалдааны эрх чөлөөг хэмжихдээ: Тарифын ба тарифын бус хязгаарлалт, чанарын хязгаарлалт, хууль эрх зүйн хязгаарлалт, засгийн газрын оролцоо, валютын хязгаарлалт зэргийг харгалзан үзэж дүгнэдэг. (The Heritage Foundation, 2023)

#### 2.4 Монгол улсын нүүрс экспорт

Монгол улсын нүүрсний геологийн нөөц нь 172.3 тербум.тн, 15 сав газарт 310 гаруй орц газар бий гэсэн таамаг үзүүлэлттэй байна. (Ашигт Малтмал, Газрын Тосны Газар, 2019). 2021 оны байдлаар 44 нүүрсний уурхай үйл ажиллагаа явуулж байна. Тухайн нүүрсний уурхай хүрэн болон чулуун гэж 2 ангилах ба 29 нь чулуун, 15 нь хүрэн нүүрсний уурхай байна. Монгол улсын нүүрс экспортын хэмжээ 2023 онд түүхэн дээд



амжилтандаа хүрч 67 сая.тн нүүрс БНХАУ-руу экспортлосон билээ. Монгол улсын хувьд түүхэн дээд хэмжээгээр экспортоор гаргасан ч өрсөлдөгч улсуудын нүүрсний ханш буюу дэлхийн дунджаас харьцангуй бага үнээр худалдаалж байгаа нь Монгол улсын нүүрс экспортоос олж болох боломжит ашгийг бууруулж байна.

## **2.5 Монгол Улсын стратегийн ач холбогдол бүхий 3 уурхай**

Гашуунсухайт боомтоор Эрдэнэс Тавантолгой ХК, Энержи Ресурс ХХК, Тавантолгой ХК гэх 3 том уурхайн нүүрс экспортлогддог.

### **1.) Эрдэнэс Тавантолгой ХК**

Эрдэнэс Тавантолгой нь Монгол улсын Засгийн Газрын шийдвэрийн дагуу 2010 онд байгуулагдаж, үйл ажиллагаагаа эхлүүлсэн ба Монголын хамгийн том нүүрсний уурхай юм. Хэдий 2010 онд байгуулагдсан ч гэлээ тавантолгойн нүүрсийг авчрах даалгавартай Манжийн элч Монгол руу ирж байсан анхны сурвалжийг 19-20 зууны хооронд Түшээт хан аймгийн чуулганы дэд дарга Г.Чагдаржав онд бичсэн байдаг. (Ж.Дүгэрсүрэн, 2012). ЭТТ нь экспортын дийлэнхи хэсгийг эзэлдэг ба нүүрсээ хөрөнгийн биржээр дамжуулан борлуулдаг болсон нь ЭЗ-т сайнаар нөлөөлөх болсон.(Эрдэнэс Тавантолгой ХК, n.d.)

### **2.) Тавантолгой ХК**

Таван Толгойн нүүрсний орд нь Өмнөговийн Цогтцэций сумын Ухаахудагт байрладаг. Тавантолгойн уурхай нь 1966 онд ашиглалтанд орж түүнээс хойш тасралтгүй ажилласан. Тавантолгой нь нүүрсээ Шивээхүрэн, Гашуунсухайт гэх 2 боомтоор дамжуулан экспортлодог.Тавантолгойн уурхай нь ойролцоогоор 7.5 тербум нүүрсний нөөцтэй. Уг нөөцийн хэмжээгээрээ дэлхийн томоохон нүүрсний ордуудтай зэрэгцэнэ. (Тавантолгой ХК, n.d.)

### **3.) Энержи Ресурс ХХК**

Энержи Ресурс ХХК нь 2005 онд байгуулагдсан чулуун нүүрсний уурхай юм. Энержи Ресурс ХХК нь Эм Си Эс, Петровис, Шунхлай зэрэг группууд хөрөнгө оруулснаар сүндэрлэсэн стартегийн ач холбогдол бүхий уурхай юм. Газарзүйн байршлын хувьд бусад 2 уурхайтай адил Цогтцэций сумын Ухаахудагт байрлалтай. Тус компани нь 2010 онд Хонг Конгийн хөрөнгийн биржид бүртгүүлсэн нь МУ-н хамгийн анхны амжилттай хувьцаагаа албан ёсоор гаргасан хувийн ААН болсон юм. Тус уурхай нь нүүрсээ Шивээхүрэн, Гашуунсухайт гэх 2 боомтоор дамжуулан экспортлодог. (Энержи Ресурс ХХК, n.d.)

### III БҮЛЭГ. ГАШУУНСУХАЙТ БА ГАНЦМОД БООМТ НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ

#### 3.1 Гашуунсухайт боомт

Монгол улсын хамгийн том экспортын боомт болох Гашуунсухайт боомт нь 1992 онд байгуулагдсан. Гашуунсухайт боомт нь Өмнөговь аймгийн Ханбогд сумын хайрхан багт байрладаг. Тус боомт нь Улаанбаатар хотоос 800 км, аймгийн төв Даланзадгадаас 342 км, Ханбогд сумаас 130 км-н зайтай байдаг. Гашуунсухайт боомт нь Хятад улсын Ганцмод боомттой хиллэдэг. Тус боомт нь МУ-н нийслэлээс хамгийн ойр байрлах боомт юм. Гашуунсухайт боомт нь 2004 онд албан ёсоор БНХАУ болон МУ-н засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын олон улсын зэрэглэлтэй байнгын горимтой боомт болсон. БНХАУ-н хувьд нүүрс импортын томоохон түнш ба нүүрсний нийлүүлэлт их байх нь хоёр улсын хувьд харилцан ашигтай. Үүний дагуу нүүрсий урсгалыг сайжруулах зорилгоор БНХАУ-с тасралтгүй тавьж байсан шаардлагын дагуу Монгол улсын Засгийн Газрын тотоолоор 2019 онд “Чингэлэг тээврийн терминал” барих ажлыг эхлүүлсэн. Жилд 8 сая тонн нүүрсийг чингэлэг тээврээр экспортлох хүчин чадалтай томоохон бүтээн байгуулалт юм. Тус гаалийн хяналтын бүс нь 24 цагаар тасралтгүй үйл ажиллагаа явуулах боломжтой нийт өдрийн ачаа эргэлт 27 мянган тонн нүүрс байхаар төлөвлөгдсөн. (Ашигт Малтмал, Газрын Тосны Газар, 2019)

Хүснэгт 3.1 МУ-н нүүрс экспортын хэмжээ

Экспортын биет хэмжээ	Суурь он(2019)	2023 оны гүйцэтгэл	Өсөлтийн хувь
Нүүрс	36.7 сая.тн	69.6 сая.тн	+90%
<b>Гашуунсухайт</b>	<b>20 сая.тн</b>	<b>36 сая.тн</b>	<b>+80%</b>
Шивээхүрэн	12 сая.тн	19 сая.тн	+60%
Бусад	5 сая.тн	15 сая.тн	3 дахин
Зэсийн баяжмал	1.4 сая.тн	1.5 сая.тн	+10%
	Суурь он(2019)	2023 оны гүйцэтгэл	2025 оны зорилт
Экспортын орлого	7.6 тер	15.2тер	14.0тер

Эх сурвалж : ("Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ , 2024)

Зураг 3.2 Гашуунсухайт боомтын зураг /агаараас/



Эх сурвалж : ( "Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ , 2024)

### 3.1.1 Чингэлэг тээврийн терминал

МУЗГ-с Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт боомтод Чингэлэг тээврийн терминал байгуулах тухай 2021 оны засгийн газрын хуралданаар 185 тогтоолыг баталсан. Өмнөговь аймгийн гш боомтын чингэлэг тээврийн терминал буюу гаалийн хяналтын бүс нь 30 га талбайг хамарсан 8100 чингэлэг буюу жилийн 8 сая.тн нүүрсийг чингэлэг тээврээр тээвэрлэх хүчин чадалтай МУ анхны томоохон бүтээн байгуулалт юм. Энэхүү 24 цагийн тасралтгүй үйл ажиллагаа явуулах боломжтой бөгөөд 8100 чингэлэг ачаатай 4050 ачаагүй 4050 нийт өдрийн ачааа эргэлт 27000 байх төлөвлөгдсөн . (Энхтуяа, 2024) Чингэлэг тээврийн терминал байгуулах ажлыг БНХАУ-н засгийн газар болон ӨМӨЗО-ны Баяннуур аймгийн Ардын Засгийн Газрын удирдлагуудаас МУЗГ-т тавьж ирсэн бөгөөд экспортын шинэ гарц бий болгох уг асуудлыг 2 тал харилцан тохиролцсны үндсэн дээр чингэлэг тээврийн бүтээн байгуулалтыг ашиглалтад оруулсан. Тус терминал нь байгаль орчин үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулсан, экспортын эргэлтийг нэмэгдүүлсэн бүтээн байгуулалт юм. ( "Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ , 2024)

Зураг 3.3 Чингэлэг тээврийн терминал



Эх сурвалж: ( "Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ , 2024)

Гашуунсухайт боомтоор нүүрс экспортлох 3 гол уурхай чингэлэг тээврийн терминалыг 60:25:15 гэсэн харьцаагаар эзэмшиж тээвэрлэлтээ зохион байгуулдаг. Өөрөөр хэлвэл

Чингэлэг Тээврийн Терминалын 60 хувийг Эрдэнэс Тавантолгой ХК, 15 хувийг Тавантолгой ХК, 25 хувийг Энержи Ресурс ХК эзэмшинэ. Монгол Улсаас автозамаар тээвэрлэгдэн гарах нүүрс экспорт нь 2 шатлалт тээвэрлэлтээр дамжин БНХАУ-руу гардаг.

**Уртын тээвэр:** Уртын тээвэр нь Өмнөговь аймгийн Цогтцэций суманд байрлах 3 том уурхайгаас ачилт хийгдэж Гашуунсухайт боомтын Чингэлэг Тээврийн Терминалд очин пүүлүүлж чингэлгийг буулгаснаар уртын тээвэрлэлт дуусна.

**Богинын тээвэр:** Богинын тээвэр нь Чингэлэг Тээврийн Терминалд буусан чингэлэгүүдийг ачин БНХАУ-н хилээр нэвтэрч тус улсад хүлээлгэн өгснөөр 2 шатлалт тээвэрлэлт дуусна.

**Нафтын талбай-** Нафтын талбайн үйл ажиллагаа нь “Чингэлэг тээврийн терминал” ашиглалтанд орсноос хойш үндсэн үйл ажиллагаагаараа явагдахаа больсон. Одоог явагдаж буй үйл ажиллагаа нь 2019 онд ирээдүйд худалдан авах зорилгоор гэрээ хийн зарагдсан Хятад компаниудын нүүрсний тээвэрлэлтийн зорилгоор ашиглагдаж байна.

**Шинэ сэргэлтийн бодлого-ШСБ** нь 2020-2024 онд гадаадын зээл, буцалтгүй тусламжын 5440 тербум төгрөгөөр 160 гаруй төсөл хөтөлбөрийг хэрэгжүүлжүүлсэн. Тэдгээр бүтээн байгуулалт нь “Боомтын сэргэлт”, “Эрчим хүчний сэргэлт”, “Аж үйлдвэржилтийн сэргэлт”, “Хот хөдөөгийн сэргэлт”, “Ногоон хөгжлийн сэргэлт”, “Төрийн бүтээмжийн сэргэлт” зэрэг 6 хэсэгт хуваагдсан байна.

Хүснэгт 3.2 Шинэ сэргэлтийн бодлого

	Боомтын сэргэлт	Аж Үйлдвэрийн сэргэлт	Хот хөдөөгийн сэргэлт	Ногоон хөгжил сэргэлт	Эрчим хүчний сэргэлт	Төрийн бүтээмжийн сэргэлт
Төслийн тоо	12	14	34	22	16	4
ХО хэмжээ /тербум/	384.4	863.7	1812.1	1243	1102.9	336

Эх сурвалж: ("*Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв*" УТҮГ, 2024)

**1.1.1 Боомтын сэргэлтийн бодлого**

Боомтын сэргэлт нь ШСБ болон Алсын Хараа 2050 бодлогын хэрэгжих суурь бодлого юм. Боомтын сэргэлт нь Шинэ сэргэлтийн бодлогын үндсэн бодлогын нэг болох “Боомтын сэргэлтийн бодлого” нь үндсэн 3 арга хэмжээний хүрээнд төлөвлөгдсөн.

Засгийн газрын үзэж буйгаар нүүрсний экспортын хэмжээ 2023 онд 69.6 сая.тн хүрсэн ба энэ нь 2019 оныхоос даруй 90 хувь өссөн. Уул уурхайн салбараас нэгдсэн төсөвт орц ирэх орлогын хэмжээ 2023 онд 8.1 их наяд төгрөг болж цар тахлын өмнөх үеэс 2.6 дахин өссөн байна. Ашигт малтмалын салбарын орлого нэгдсэн төсвийн тэнцвэржүүлсэн орлогод 2019 онд 29 хувийг эзэлж байсан бол 2023 онд 35 хувийг эзэлж байна.

Хүснэгт 3.3 Боомтын сэргэлтийн бодлогын хэрэгжилт / Барилга байгууламж/

	Боомт	Хөрөнгө оруулалт /тербум/	Гүйцэтгэлийн хувь	Боомтын хүчин чадал /дахин/
1	Замын Үүд- Эрээн	154.6	100	5
2	Гашуунсухайт-Ганцмод	92.4	61	2
3	Боршоо-Хандгайт	26.5	100	3-4
4	Алтанбулаг-Сүхбаатар	55.3	92	3-4
5	Бичигт-Зүүнхатавч	35.5	15	3-4

Эх сурвалж: ("Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ , 2024)

Хүснэгт 3.4 Боомтын сэргэлтийн бодлого

№	Төслийн нэр	Хэрэгжих боомтууд
1	Төмөр замаар холбох төслүүд	/Гашуунсухайт-Ганцмод, Тавантолгой-Цогтцэций/
2	Төмөр замын сүлжээг шинэчлэн сайжруулах төслүүд	/Зүүнбаян-Ханги, Чойбалсан-Хөөт-Бичигт, Сайншанд-Баруун-Урт-Хөөт, Арцсуурь-Нарийнсухайт-Шивээхүрэн/
3	Шинэ ТЗ сүлжээ байгуулах төслүүд	/Ханги, Цагаандэл Уул, Бургастай, Цагааннуур, Тэс, Арцсуурь, Ханх, Бага Илэнхи, Зэлтэр, Ульхан, Хавирга, Сүмбэр, Баянхошуу, Бичигт/
4	Замын-Үүд-Алтанбулаг чиглэлийн олон улсын транзит хурдны зам барих, хилийн боомтуудыг хатуу хучилттай авто замаар холбох төслүүд	/Ханги, Цагаандэл Уул, Бургастай, Цагааннуур, Тэс, Арцсуурь, Ханх, Бага Илэнхи, Зэлтэр, Ульхан, Хавирга, Сүмбэр, Баянхошуу, Бичигт/
5	Чингис хаан ОУ нисэх буудлыг өргөтгөх, орон нутгийн онгоцны буудлуудын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх төслүүд	

6	Хилийн боомтуудын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх ачаа тээврийн терминалуудыг байгуулах төсөл	/Гашуунсухайт, Шивээхүрэн, Бичигт, Ханги, Эрээнцав, Арцсуурь, Алтанбулаг, Замын-Үүд/
---	---	--

Эх сурвалж: ("Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ, 2024)

### 3.2 БНХАУ-н Ганцмод боомт

Ганцмод боомт 1992 онд улирлын чанартай гаалийн бүрдүүлэлт хийх түр ажиллагаатай боомтоор нээгдэж байсан бол 2004 онд Төрийн Зөвлөлөөс хоёр талын бүтэн жилийн турш нээлттэй боомтоор батлуулж байнгын ажиллагаатай боомт болсон юм. Тус боомт нь 1992 онд үндэсний нэгдүгээр зэрэглэлийн улирлын чанартай хоёр талын боомт болж албан ёсоор байгуулагдсан. Монголын түүхий нүүрсийг 2004 оны 5-р сард албан ёсоор Төрийн Зөвлөлөөс хоёр талын бүтэн жилийн турш нээлттэй боомтоор батлуулж байнгын ажиллагаатай боомт болсон юм. Боомт нээгдсэнээс хойш 2016 он хүртэл 24 жилийн хугацаанд нийт 71 сая 450 мянган тонн ачаа тээвэр хийж, нийт худалдааны хэмжээ 79 тэрбум 400 сая юаньд хүрч, импортын түүхий нүүрс 67 сая 520 мянган тонн, зэсийн нөөц 1 сая 750 мянган тоннд хүрчээ. Энэ нь Хятад улсад 13.1 тэрбум юанийн татвар, орлогын албан татвар бий болгосон. Ялангуяа 2011-2014 онд тус боомтын импорт экспортын худалдааны хэмжээ, түүхий нүүрсний импортын хэмжээ дөрвөн жил дараалан 10 сая тонныг давж, өөртөө засах орны Манжуурын дараах хамгийн том ачаа тээвэртэй авто замын боомт, иж бүрэн боомт болжээ.

Зураг 3.3 Ганцмод боомт



Эх сурвалж: БНХАУ-н боомтын захиргааны сайтаас

## IV БҮЛЭГ. ГАШУУНСУХАЙТ БООМТЫН ГАРЦ БА ДЭД БҮТЦИЙН ХАМААРАЛ

### 4.1 Түүвэр бүрдүүлэлт

Судалгааны түүврээ Гашуунсухайт бүсийн дэд бүтцийн боломжит мэдээллүүдийг ҮСХ болон Гашуунсухайт Боомтын Захиргаанаас тухайн боомтоор дамжин экспортлогдсон нүүрсний хэмжээ, замын урт, орц гарцын тоо, интернет, эдэлбэр газар, барилга байгууламжийн тоон мэдээллийг цуглуулсан. Цаг хугацааны хувьд Гашуунсухайт боомт нь 2004 онд БНХАУ, МУ-н хоёр талын Засгийн газрын хэлэлцээрээр хоёр талын байнгын ажиллагаатай боомт болсон учир 2004 оноос эхлэн түүврээ бүрдүүлсэн.

Хүснэгт 4.1 Судалгааны түүвэр

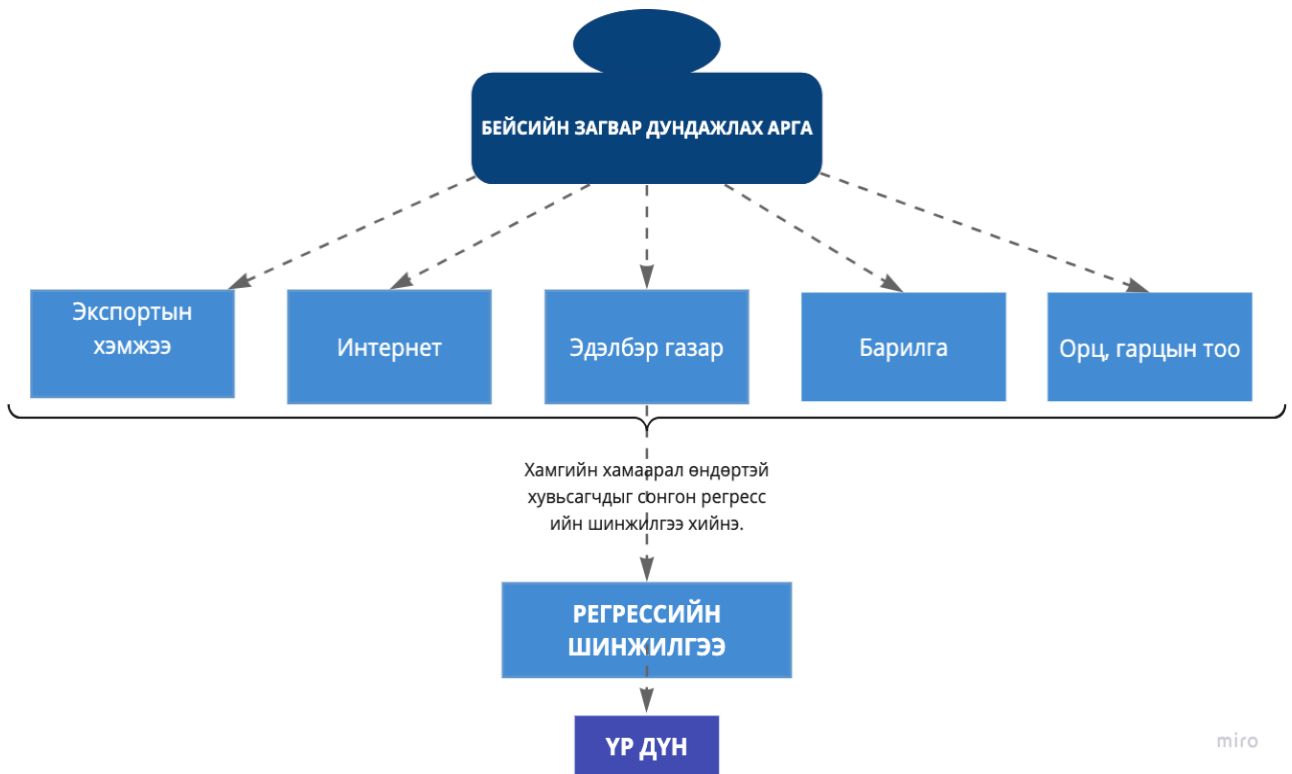
Экспорт (Тонн)	exp	2004-2023	National Statistic bureu
Зам (Км)	road	2004-2024	Gashuunsukhair port
Интернет (Үүрэн опереторын тоо)	int	2004-2025	Gashuunsukhair port
Орц, гарц (Тоогоор)	ex	2004-2026	Gashuunsukhair port
Барилга (Тоогоор)	build	2004-2027	Gashuunsukhair port
Газар (Га)	gazar	2004-2028	Gashuunsukhair port

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалснаар

### 4.2 Судалгааны загвар

Уг судалгаа нь 2 түвшинд хийгдсэн ба эхний ээлжинд Бейсийн Загвар Дундажлах аргаар хувьсагчдын хамгийн хүчтэй хамааралтайг олж Регрессийн шинжилгээгээр нөлөөллийн хүчийг тодорхойлсон.

Зураг 4.1 Судалгааны загвар



Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулалснаар

#### 4.2.1 Бейсийн загвар дундажлах арга (Bayesian Model Averaging (BMA))

Бэйсийн загварын дундажлах (BMA) нь статистикийн шинжлэх ухааны салбарт өндөр хувь нэмэр оруулсан статистикийн арга юм. Уг арга нь хэдэн зуун жилийн өмнөөс ашиглагдаж эхэлсэн бөгөөд аажмаар боловсронгуй болж, өнөөдрийн түвшинд хүрсэн. Бэйсийн статистикийн үндэс суурийг 18-р зуунд Томас Бэйсийн тавьсан байдаг. Бэйсийн теорем нь нөхцөлт магадлалыг тооцоолох аргачлалыг тодорхойлсон. Энэ теорем нь цаашид Бэйсийн статистикийн хөгжлийн үндэс болсон. Бэйсийн статистикийн хэрэглээ аажмаар нэмэгдэж, судлаачид түүний онолын үндэслэлийг өргөжүүлсэн. Гэвч практикт өргөн ашиглагдаагүй. Компьютерийн тооцоолол хөгжиж эхэлснээр Бэйсийн аргачлалуудыг бодит өгөгдөлд хэрэглэх боломж нэмэгдсэн. Raftery et al. (1997) зэрэг судлаачид BMA-ийн талаар нарийвчилсан судалгаа хийж, түүний хэрэглээ, давуу талуудыг тодорхойлсон. Raftery болон түүний хамтрагчид BMA-ийг олон төрлийн статистикийн асуудлуудад хэрхэн хэрэглэхийг үзүүлсэн бөгөөд энэ нь BMA-ийн нэр хүндийг ихээр өсгөсөн. BMA нь загварын тодорхойгүй байдлыг харгалзан үзэхэд чухал арга болохыг харуулсан. Орчин үед BMA-ийн хэрэглээ улам бүр өргөжиж, олон салбарт хэрэглэгдэж эхэлсэн. Энэ нь эдийн засаг, санхүү, анагаах ухаан, байгалийн шинжлэх ухаан, инженерчлэл гэх мэт олон салбарт хэрэглэгдэж байна.



## 4.2.2 Регрессийн шинжилгээ

Регрессийн шинжилгээ нь нэг хамааралтай хувьсагч ба хэд хэдэн бие даасан хувьсагчийн хоорондын хамаарлыг судлахад ашигладаг статистикийн арга юм. Уг арга нь бие даасан хувьсагчийн аль нэг нь өөрчлөгдөж байхад бусад бие даасан хувьсагчдыг тогтмол байлгах үед хамааралтай хувьсагч хэрхэн өөрчлөгдөхийг олоход тусалдаг.

Хамгийн анх регрессийн шинжилгээ 17 зуунд Блэйз Паскаль, Пьер де Фермаг нар магадлалын онолын үндэс суурийг тавьсан бөгөөд хожим нь статистикийн аргуудад нөлөөлсөн. Тодруулбал Роналд А.Фишер хамгийн их магадлалын тооцоолол, дисперсийн шинжилгээ (ANOVA), статистикийн таамаглалыг шалгах үндэс суурийг тавиж статистикийн салбарт ихээхэн хувь нэмэр оруулсан. Түүний туршилтын загвар, регрессийн шинжилгээний ажил нь орчин үеийн статистикийн аргуудын үндэс суурийг тавьсан юм.

## 4.3 Регрессийн төрөл

Регрессийг тооцоолж буй хамаарах хувьсагчийн тооноос нь шалтгаалж энгийн болон олон хүчин зүйлсийн регресс гэж 2 хуваадаг. Мөн тооцоолж буй регрессийн тооцооллоос нь шалтгаалж шугаман болон шугаман бус гэж ангилна.

Зураг 4.2 Регрессийн төрөл



Эх сурвалж: (Мөнх-Эрдэнэ, 2019)

## 4.4 Олон хүчин зүйлсийн регресс

Олон хүчин зүйлсийн регресс нь олон тооны бие даасан хувьсагчид болон хамаарах хувьсагчийн хоорондын хамаарлыг шинжлэхэд ашиглагддаг статистикийн аргачлал юм. Энэ нь нэг бие даасан хувьсагчид хамаардаг энгийн регрессээс ялгаатай.

Тухайн аргачлалаар өгөгдсөн хувьсагчдын аль алины нь нөлөөллийг зэрэг судалж, тус бүрийн нөлөөг үнэлдэг.

Олон хүчин зүйлсийн регрессийн ерөнхий хэлбэр:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_p X_p + \epsilon$$

- 1.)  $Y$  - хамаарах хувьсагч.
- 2.)  $X_1, X_2, \dots, X_p$  - нь бие даасан хувьсагчид.
- 3.)  $\beta_0$  - нь таслалаас эхлэх утга (intercept).
- 4.)  $\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_p$  - нь бие даасан хувьсагчдын коэффициентүүд.
- 5.)  $\epsilon$  - алдааны гишүүн (error term).

### **Олон хүчин зүйлсийн регрессийг ашиглах зорилго:**

1. Урьдчилан таамаглах: Бие даасан хувьсагчдын утгуудыг ашиглан хамаарах хувьсагчийн утгыг урьдчилан таамаглах.
2. Нөлөөллийг үнэлэх: Бие даасан хувьсагчдын хамаарах хувьсагчид үзүүлэх нөлөөллийг үнэлэх.
3. Хамаарлыг шинжлэх: Хувьсагчдын хоорондын хамаарлыг судлах.

### **Регрессийн шинжилгээ нь дараах салбарт өргөн ашиглагдаж байна.**

- 1.) **Эдийн засаг:** Эдийн засгийн үзүүлэлтүүдийн хоорондын хамаарлыг загварчлахад зориулагдсан.
- 2.) **Анагаах ухаан:** Эрсдэлт хүчин зүйл, үр дагаврыг ойлгохын тулд эмнэлзүйн туршилт, эпидемиологийн судалгаанд ашигладаг.
- 3.) **Нийгмийн шинжлэх ухаан:** Судалгааны мэдээлэл, нийгмийн зан үйлийн хэв маягт дүн шинжилгээ хийх.
- 4.) **Инженерийн:** Чанарын хяналт, найдвартай байдлын сорилтод зориулагдсан.
- 5.) **Санхүү:** Эрсдэлийн удирдлага, багцын оновчтой болгох чиглэлээр.

## **4.5 Шинжилгээ, үр дүн**

### **Бейсийн шинжилгээ**

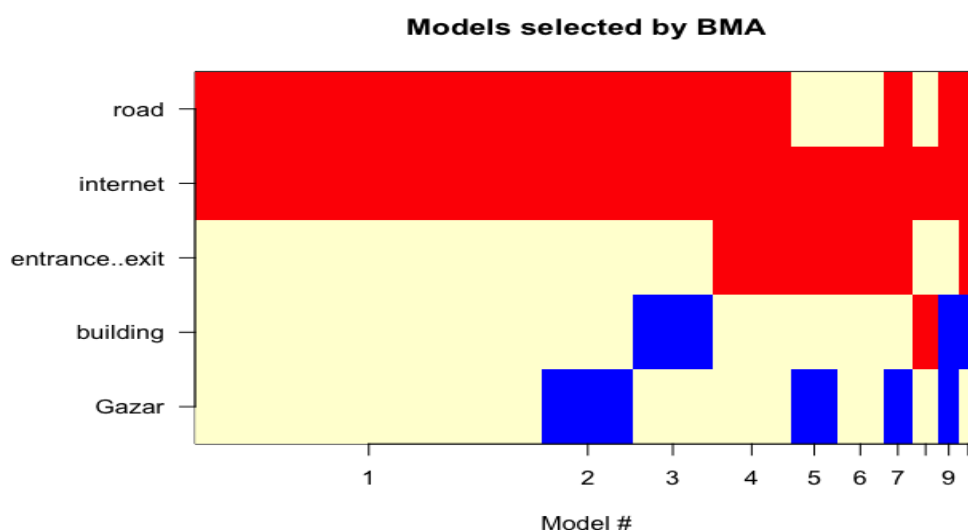
Судалгаанд ашиглагдах түүврийн хэмжээ нь харьцангуй цаг хугацааны хувьд богино хэмжээнд байгаа учир Бейсийн загвар дундажлах аргаар хамаарлыг нь тооцсон. Гашуунсухайт боомтын хувьд интернет хамаарлын хүч хамгийн их буюу 100 хувь гэж гарсан. Замын урт нь хамаарлын хүч ихтэй буюу 84.9 харин бусад хувьсагчид болох орц гарц, барилга, эдэлбэр газар зэрэг хувьсагчид тус тус 28, 18.4, 23.9 буюу хамаарлын хүч султай гэсэн үр дүн гарсан.

Зураг 0.2 Бейсийн шинжилгээ

	p!=0	EV	SD	model 1	model 2	model 3	model 4
Intercept	100.0	11.019781	0.961591	11.101062	11.103449	11.297056	11.095073
road	84.9	0.004471	0.002679	0.005260	0.005585	0.005621	0.004976
internet	100.0	1.830827	0.518641	1.834081	1.885838	1.833560	1.799628
entrance..exit	28.0	0.050284	0.143570	.	.	.	0.021691
building	18.4	0.002945	0.069623	.	.	-0.024514	.
Gazar	23.9	-0.004631	0.015017	.	-0.009099	.	.

Бейсийн шинжилгээгээр хамгийн тохиромжит загварыг сонгосон ба тухайн 5 хувьсагчаас эдэлбэр газар нь сөрөг хамааралтай гарсан бөгөөд бусад 4 хувьсагч нь эерэг хамааралтай гарсан.

Зураг 4.3 Бейсийн шинжилгээгээр тодорхойлогдсон загвар



Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулснаар

#### 4.5.1 Регрессийн шинжилгээ

Бейсийн шинжилгээгээр хамгийн хүчтэй хамааралтай 2 хувьсагч болох зам (X1) болон интернэт (X2) гэсэн загвар гарсан бөгөөд регрессийн шинжилгээгээр дээрх хувьсагчууд нэмэгдэхэд экспортын хэмжээ хэр их нэмэгдэхийг тооцох зорилготой. Уг шинжилгээний үр дүнд зам нь 1 км ихэсэхэд экспортын хэмжээ 34305 тн нэмэгдэнэ. Харин интернетийн тоо нэгээр нэмэгдэх тусам экспортын хэмжээ 7930630 тн нэмэгдэнэ гэсэн үр дүн гарав.

Зураг 4.4 Регрессийн шинжилгээ

```
Residuals:
    Min       1Q   Median       3Q      Max
-8094024 -2875170 -861417  2959490 11425461

Coefficients:
            Estimate Std. Error t value Pr(>|t|)
(Intercept) -10266120   4909259  -2.091  0.05184 .
x1              34305    10400    3.299  0.00424 **
x2             7930630   3153465    2.515  0.02226 *
---
Signif. codes:  0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

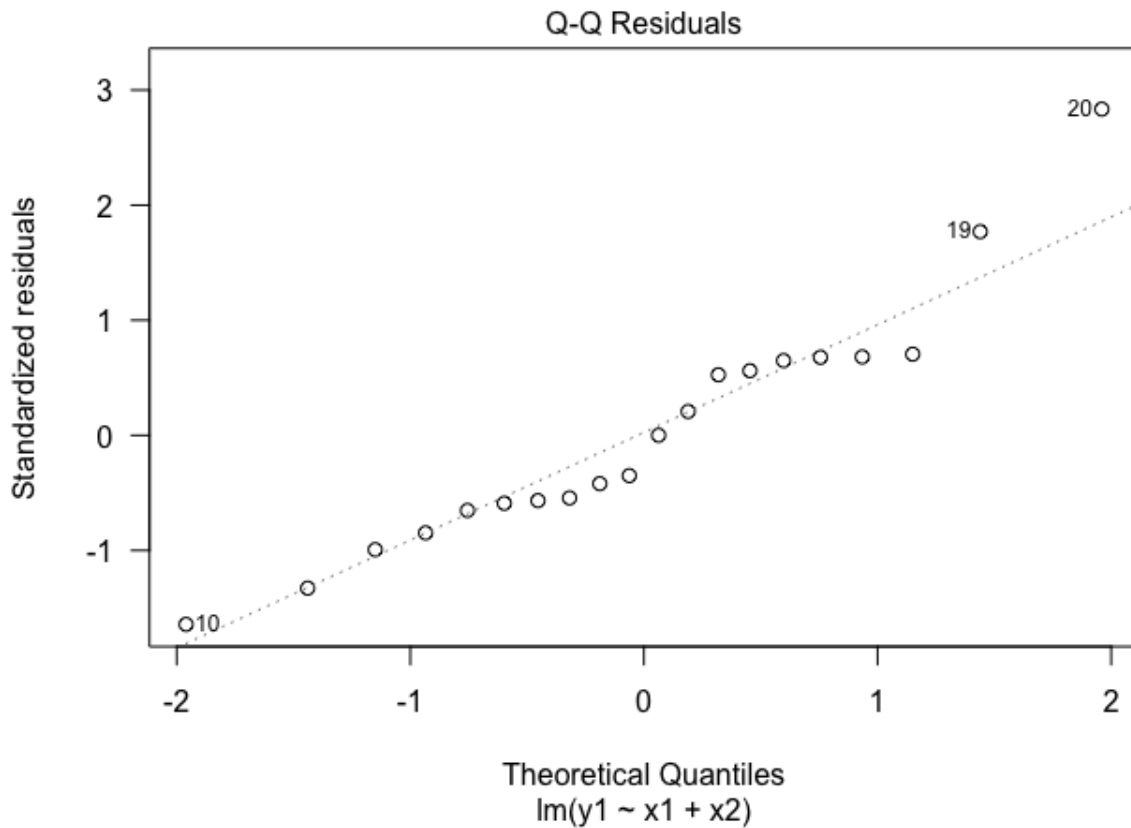
Residual standard error: 5073000 on 17 degrees of freedom
Multiple R-squared:  0.744,    Adjusted R-squared:  0.7139
F-statistic: 24.7 on 2 and 17 DF,  p-value: 0.000009341
```

Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулснаар

#### 4.5.2 Ресидуал

Ресидуал нь тухайн шинжилгээний алдаа хэр их байгааг харуулдаг бөгөөд зураглалаас харахад ресидуал нь трендээсээ хэлбэлзэл бага буюу алдаа багатай гарсан.

Зураг 4.5 Шинжилгээний ресидуал



Эх сурвалж: Судлаачийн боловсруулснаар

## ДҮГНЭЛТ

Монгол улс нь ОХУ болон БНХАУ улстай хиллэдэг бөгөөд далайд гарцгүй улс юм. Энэ нь Монгол улсын хувьд гадаад худалдаа хийхэд хязгаарлагдмал бөгөөд зардал их байх хамгийн том хүчин зүйл юм. Одоогийн байдлаар Монгол Улс олон улсын гэрээ, хэлэлцээр болон тогтоолын дагуу улсын хилд нийт **39** боомт ажиллахаар тусгагдсан бөгөөд ердийн үед **24** боомт байнгын үйл ажиллагаа явуулж байна. Дэд бүтцийн хөгжил тухайн улс хөгжихийн үндэс болно. Гадаад худалдааны зардлыг багасгахын тулд зам болон боомтын дэд бүтэц сайн хөгжсөн байх шаардлагатай. Гашуунсухайт боомт нь Монгол улсын эдийн засагт чухал нөлөөтэй хилийн цэг юм. Гашуунсухайт боомтоор дамжин экспортлогдох нүүрсний хэмжээ жилээс жилд ихсэж өнгөрсөн онд түүхэн дээд хэмжээндээ хүрч 67 сая.тн нүүрсийг экспортлосон. Монгол улс зөвхөн нэг салбараас хамраалтай төдийгүй зөвхөн нэг улсруу экспортлох нь асар эрсдэлтэй. Дэлхийн нүүрсний чиг эрэлт ойрын 10 жилдээ эрс ихсэнэ гэсэн судалгаа гарсан нь богино хугацаандаа эсрдэлийг багасгаж байна. Ложистик Гүйцэтгэлийн Монгол улсын Индекс (LPI), “Боомтын сэргэлтийн бодлого”-ын үндэслэл зэргээс үзэхэд Гашуунсухайт боомтын хөгжил муу гэсэн үр дүнтэй байв. 2004 онд Гашуунсухайт боомт нь байнгын ажиллагаатай боомт болсон учраас цаг хугацааны цувуу богино урттай учраас судалгааны загварыг Бейсийн загвар дундажлах арга болон Регрессийн шинжилгээ гэсэн 2 шатлалаар загварчилсан. Шинжилгээний үр дүнд хамгийн хамаарлын хүч ихтэй 2 хувьсагчаар интернет болон замын урт гарсан. Үүний дараа тухайн 2 хувьсагчаар регрессийн шинжилгээ хийхэд интернет нэгжээр ихсэхэд экспортын хэмжээ хамгийн их нэмэгдэнэ гэсэн үр дүн гарсан. Уг үр дүн гарахад дараах хязгаарлалтууд нөлөөлсөн гэж дүгнэж байна.

## **САНАЛ ЗӨВЛӨМЖ**

Гашуунсухайт боомт нь Монгол улсын старатегийн ач холбогдол боомт ба уг судалгааг хийх болсон шалтгаан нь тус боомтын хүчин зүйлсийн судалгаа ховор байсан билээ. Тухайн боомтоор дамжин өнгөрөх нүүрсний экспорт нэмэгдэх нь эдийн засагт үр өгөөжтэй билээ. Тиймээс иргэд, бодлого төлөвлөгчид, судлаачдыг тухайн боомтын талаар мэдээлэлтэй болгохын тулд тухайн боомтын талаар олон талт хүчин зүйлийн судалгаа хийх шаардлагатай. Тус боомт нь 2004 онд 2 талын байнгын ажиллагаатай боомт болсон ба Гашуунсухайт боомтын дэд бүтцийн талаарх мэдээлэл нь экспортын урсгалын талаарх мэдээлэл шигээ элбэг байгаагүй учир хувьсагчдыг илүү бага болоход нөлөөлсөн. Уг судалгааг ашиглах судлаачид, бодлого боловсруулагчид уг хязгаарлалтыг анхааран үзэж цаашид Гашуунсухайт боомтын дэд бүтцийн талаас хувьсагчдыг нэмэн нарийвчлан судлах шаардлагатай .

## НОМ ЗҮЙ

### Монгол хэл дээрх

1. "Шинэ Сэргэлтийн Бодлогын Хурдасгуур Төв" УТҮГ . (2024). *Шинэ сэргэлтийн бодлогын хурдасгуур төв*. <https://www.npra.gov.mn/mn/recoveries/ports>-ээс Гаргасан
2. Моломжамц, Д. (2008). *Санхүү, мөнгө-зээлийн харилцаа*.
3. Дүгэрсүрэн, Д.(2012). *Цаг Уур Орчин Шинжилгээний Газар*. (Цаг Уур Орчин Шинжилгээний Газар) <https://namem.gov.mn/pages/417>-ээс Гаргасан
4. *Төв банк болон Арилжааны банкны ялгаа*. (огноо байхгүй). Mongolbank: <https://www.mongolbank.mn/mn/p/difference-between-central-bank-and-commercial-bank>-ээс Гаргасан
5. Хил хамгаалах ерөнхий газар. (2022). *МУ хилийн боомтуудын товч танилцуулга*. Монгол улсын засгийн газар тохируулагч агентлаг.
6. Ашигт Малтмал, Газрын Тосны Газар. (2019). *Ашигт Малтмал, Газрын Тосны Газар*. <https://mgram.gov.mn/>-ээс Гаргасан
7. БСШУЯ. (2020). Дэд бүтцийн төрлүүп. *Газар зүй 9* (хуудсд. 58-67).-Д
8. Хилийн тухай хууль. (2016). *Монгол улсын хууль*. <https://legalinfo.mn/mn/detail/12418>-ээс Гаргасан
9. Энержи Ресурс ХХК. (огноо байхгүй). <https://www.energyresources.mn/>-ээс Гаргасан
10. Гадаад Харилцааны Яам . (2021). *Монгол улс, Хятад улсын харилцааны лавлах* . Монгол Улсын Гадаад Харилцааны Яам: <https://mfa.gov.mn/diplomatic/56803>-ээс Гаргасан
11. Сангийн яам. (2019). *Монгол улсын сангийн яам*. Монгол улсын сангийн яам: <https://mof.gov.mn/article/entry/news-gashuunsuhait>-ээс Гаргасан
12. Сангийн яам. (2019). *Монгол улсын сангийн яам*. Монгол улсын сангийн яам: <https://mof.gov.mn/article/entry/news-gashuunsuhait>-ээс Гаргасан
13. Дэлхийн банк. (2023). *Mongolia economic update*. Дэлхийн банк. Дэлхийн банк: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/aebdd3a2c3fb72b341d2d65d2e8c1845-0070012023/original/Mongolia-Economic-Update-Nov-2023.pdf>-ээс Гаргасан
14. Эрдэнэс Тавантолгой ХК. (2008). <https://ett.mn/mn/news/single/5755>-ээс Гаргасан
15. Энхтуяа, Г. (2024). Боомтын хөгжлийн санал. *Боомтын үнсэний хөгжлийн форум*.
16. ХААНбанк. (2021). *Жилийн тайлан 2021*. Хаан банк: <https://www.khanbank.com/personal/about/pdfviewers/detail/4454/?type=165&slug=annual-report>-ээс Гаргасан

17. Голomtбанк. (2021). *Жилийн тайлан 2021*. Голomt банк: <https://golomtbank.com/wp-content/uploads/2022/08/Annual-Report-2021-mn.pdf>-ээс Гаргасан
18. Монголбанк. (2022). *Төлбөрийн систэмийн тоон үзүүлэлт*. Монголбанк: [https://www.mongolbank.mn/file/files/documents/press\\_conference/20220909\\_04.pdf](https://www.mongolbank.mn/file/files/documents/press_conference/20220909_04.pdf)-ээс Гаргасан
19. Монголбанк. (2022). *Хөдөлгөөнт банкны тайлан. 2022 оны 1-р улирал*. Монголбанк: [https://www.mongolbank.mn/file/bacc81c32b0658c8345f1c013a274d38/files/20220909\\_05.pdf](https://www.mongolbank.mn/file/bacc81c32b0658c8345f1c013a274d38/files/20220909_05.pdf)-ээс Гаргасан
20. Монголбанк. (2022 оны September). *Санхүүгийн тогтвортой байдлын тайлан*. Монгол банк: [https://www.mongolbank.mn/file/files/documents/sanhuugintb/FSC\\_report\\_202209.pdf](https://www.mongolbank.mn/file/files/documents/sanhuugintb/FSC_report_202209.pdf)-ээс Гаргасан
21. Мөнх-Эрдэнэ, Д. (2019). *Регрессийн шинжилгээ*. Регрессийн шинжилгээ: <https://fliphtml5.com/nyqhd/hnei/basic>-ээс Гаргасан
22. Тавантолгой ХК. (огноо байхгүй). *Түүхэн замнал*.
23. Дэлгэржаргал, Д. (2020). Дад бүтцийн төрлүүд. *Газар зүй 9* (хуудсд. 50-68).-Д
24. ТаванбогдКапитал. (2022 оны 11 3). *Банк Реформер: 2022Q3 гүйцэтгэлээр ТОП5 банкны аль нь тэргүүлэв?* tavanbogdcapital: <https://tavanbogdcapital.com/news/2943345>-ээс Гаргасан

## Гадаад хэл дээрх

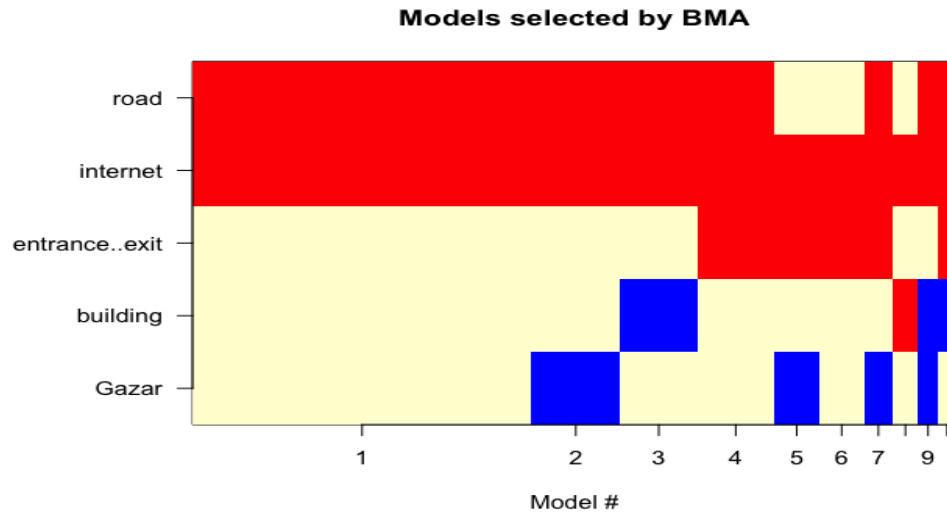
1. Economic Policy and Competitiveness Research center . (2011). *Зам тээврийн сүлжээний дэд бүтцийн талаар* . <https://ecrc.mn/%D0%B7%D0%B0%D0%BC-%D1%82%D1%8D%D1%8D%D0%B2%D1%80%>
2. Mark, J. J. (2023 оны July 18). *Harbour & Lighthouse of Alexandria*. World History : <https://www.worldhistory.org/alexandria/>-ээс Гаргасан
3. National Museum Of Americana History. (2012). Model of Edison's Pearl Street power station.
4. Patterson, P. G. (1993). Expectations and product performance as determinants of satisfaction for a high-involvement purchase. *Psychology & Marketing*, 449-465.
5. The Heritage Foundation. (2023). *The Heritage Foundation*. [https://www.heritage.org/index/pages/country-pages/mongolia#:~:text=Trade%20freedom%20is%20a%20composite,of%20nontariff%20barriers%20\(NTBs\).](https://www.heritage.org/index/pages/country-pages/mongolia#:~:text=Trade%20freedom%20is%20a%20composite,of%20nontariff%20barriers%20(NTBs).)-ээс Гаргасан
6. World Bank Group. (2022). *World Bank*. World Bank: <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.OVRL.XQ?locations=MN>-ээс Гаргаса



## ХАВСРАЛТ

### Хавсралт А

Бейсийн шинжилгээгээр тодорхойлогдсон загвар



### Хавсралт В

Регрессийн шинжилгээгээр тодорхойлсон загвар

Residuals:

Min	1Q	Median	3Q	Max
-8094024	-2875170	-861417	2959490	11425461

Coefficients:

	Estimate	Std. Error	t value	Pr(> t )
(Intercept)	-10266120	4909259	-2.091	0.05184 .
x1	34305	10400	3.299	0.00424 **
x2	7930630	3153465	2.515	0.02226 *

---  
Signif. codes: 0 '\*\*\*' 0.001 '\*\*' 0.01 '\*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Residual standard error: 5073000 on 17 degrees of freedom  
Multiple R-squared: 0.744, Adjusted R-squared: 0.7139  
F-statistic: 24.7 on 2 and 17 DF, p-value: 0.000009341

Хавсралт С  
Шинжилгээний рессидуал

