



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**



**МОНГОЛ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТ БАЙГУУЛАХАД ГАРАХ
ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫ СУДАЛГАА**

**Улаанбаатар хот
2022 он**



МОНГОЛ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТ БАЙГУУЛАХАД ГАРАХ ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫ СУДАЛГАА

Өмнөтгөл

НҮБ-ын Худалдаа тээврийн бага хурал (UNCTAD)-ын статистик тоо баримтаас харахад далайн боомтуудын чингэлэг тээврийн ачаа эргэлтийн хэмжээ жил ирэх тусам нэмэгдэж байна. 2015 онд 688 сая TEU чингэлэг далайн боомтоор дамжин тээвэрлэгдсэн бол 5 жилийн өмнөх хэмжээ буюу 2010 оны дүнтэй харьцуулахад 21 хувиар өссөн дүнтэй байсан бол 2019 онд 807 сая TEU хүрсэн нь мөнөөх 2010 онтой харьцуулахад 32 хувиар өссөн үзүүлэлттэй гарсан байна. Өөрөөр хэлбэл дэлхий нийтийг хамарсан цар тахлыг дэгдэх хүртэл зөвхөн 9 жилийн дотор 32¹ хувиар өссөн үзүүлэлттэй байгаа нь чингэлэг тээврийн салбар хэр хурдацтай хөгжиж байгааг харуулж байгаа бодит жишээ юм.

Ковид-19 цар тахлын улмаас 2020 онд 798 сая TEU болж 2019 онтой харьцуулахад 1,2 хувиар буурсан үзүүлэлттэй гарсан хэдий ч энэ нь чингэлэг тээврийн эрэлт хэрэгцээ эсхүл хүмүүсийн хэрэглээ буурсантай холбоогүй, харин нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээ цар тахлаас үүдэн хямарсантай холбоотой гэдгийг бид бүгд мэднэ. Чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа цаашид ч нэмэгдсэн үзүүлэлттэй гарах хандлагатай байгаа ба дараах хүчин зүйлүүд нөлөөлж байна. Үүнд:

- дэлхийн худалдааны өсөлт;
- чингэлгийн онцлог шинж чанар (дотор нь агуулагдах төрөл бүрийн хэлбэр, дүрс, физик шинж чанартай бараа бүтээгдэхүүнийг харьцангуй эвдрэл, гэмтэл багатайгаар дамжуулан тээвэрлэхэд тохиромжтойгоос гадна тээврийн хэрэгслийг сэлгэн, дамжуулан тээвэрлэхэд цаг хугацаа болон хүний ажил хөдөлмөрийг хөнгөвчилдөг эдийн засгийн давуу тал гэх мэт.);
- чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц багтаамж, хүчин чадлаа улам бүр нэмэгдүүлснээр үйл ажиллагааны зардлаа бууруулах болсон (нэгж чингэлэгт оногдох далайн тээврийн зардал буурч байгаа) нь хэрэглэгчдийн зүгээс чингэлэг тээврээр үйлчлүүлэх сэдэл шаардлагыг төрүүлж байгаа байдал;

Хэрэв чингэлэг тээврийн худалдаа нэмэгдвэл боомт дээр ирж буй хөлөг онгоцнуудыг удаан хугацаагаар зогсоохгүй байх, ачих буулгах үйл ажиллагааг аль болох хурдан хийж гүйцэтгэх нь далайн тээврийн харилцаанд оролцож буй бүх талуудаас гадна эцсийн хэрэглэгчид хүртэл хамааралтай юм.

Далайн боомтын нутаг дэвсгэрийн хэмжээ хязгаарлагдмал тул боомтын үргэлжлэл болох хуурай боомт руу чингэлгүүдийг төмөр зам болон авто тээврээр шууд тээвэрлэн хүргэх, холбогдох хил гааль болон бусад үзлэг, хяналтыг нутгийн гүнд хийж гүйцэтгэж, ачаа барааг ангилан ялгах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх нь далайн боомтын үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх, ачаа эргэлтийг нэмэгдүүлэх, байгаль орчинд сөргөөр нөлөөлж буй агаарын бохирдол (хөлөг онгоцны хэрэглэдэг шатахуунаас маш их хүхрийн хүчил, хорт утаа ялгардаг)-ыг бууруулахад нөлөөлөхүйц үр дүнтэй.

¹ <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>

Монгол Улс “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 2013 оны 05 сарын 01-ний өдөр баталж, 2016 оны 4 дүгээр сарын 23-ны өдрөөс хүчин төгөлдөр мөрдөж эхлэсэн байна.

Энэхүү судалгаанд зарчмын хувьд хуурай боомттой ижил төстэй, эсхүл илүү өргөн хүрээнд үйл ажиллагаа эрхлэн явуулах зорилго чиг үүрэг бүхий байгууллагууд болох Алтанбулаг, Замын Үүд, Цагаан нуурын чөлөөт бүсэд баримтлахаар батлан гаргасан хууль эрх зүйн орчны судалгааг, эдгээр байгууллагатай уулзалт зохион байгуулах замаар олж авсныг дор сийрүүлэн оруулав. Харин НҮБ-ын статусын хувьд Монгол Улстай ижил далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын ангилалд багтах улсууд болох Балбын вант улс, Бүгд Найрамдах Казакстан Улсын хуурай боомтод үйлчлэх хууль эрх зүйн орчны жишээг цахимаар судлан, боловсруулан оруулсан болно.

Далайн захиргаа нь далайн тээвэр, боомтын үйл ажиллагааг тээвэрлэлт, логистик талаас нь судлаж, хэрэгжүүлэн ажилладаг байгууллага тул хууль эрх зүйн орчны бүрэн судалгаа, ялангуяа Монгол Улсад дотооддоо хэрэгжиж буй бүх хууль тогтоомжид ямар байдлаар нэмэлт өөрчлөлт орох, ямар үр дагавар гарах талаар мэргэжлийн хувьд судлах боломжгүй бөгөөд ерөнхий хүрээг бусад улс орны туршлага болон ойролцоо үйл ажиллагаа явуулж буй байгууллагын жишээн дээр дүрслэн гаргахыг хичээж ажиллав.

Нэг. ХУУРАЙ БООМТЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН БА ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ ОРНУУДЫН ТУРШЛАГА

1.1 Балбын Вант Улс ба Биргунж хуурай боомт

Нутаг дэвсгэрийн байрлалын хувьд Хималайн салбар уулсын дунд орших хэдий ч Энэтхэг, Хятад гэсэн хоёр том гүрний хооронд оршиж байгаагаараа Монгол Улстай ижил төстэй далайд гарцгүй улс болох Балбын вант улс нь хуурай боомтын хувьд Бүгд Найрамдах Энэтхэг Улстай хамтран ажилладаг ба дараах зүйл заалтуудыг тусган харуулсан гэрээ хэлэлцээр (хэлэлцээрүүд)-ийг Засгийн газар хооронд байгуулсан байна. Үүнд:

Далайн боомт дээрх үйл ажиллагаа:

- ✚ Дамжин өнгөрч буй аливаа бараа бүтээгдэхүүнд дамжуулан тээвэрлэхтэй холбоотой шууд гарч буй болон үүнтэй ижил төстэй төлбөрөөс өөр гаалийн татвар, хураамж ногдуулахгүй.
- ✚ Гаалийн үзлэг, хяналтанд орохоор хүлээгдэж буй дамжин өнгөрч буй бараа бүтээгдэхүүнийг агуулах сав, талбай, зогсоолоор хангана.
- ✚ Транзит ачаа явахад тусгайлан гаргасан зам, талбайтай байна.

Худалдаатай холбоотой гэрээ хэлэлцээрүүд:

- ✚ Хил дамнасан худалдааны урсгалыг хялбаршуулах, тээвэр болон худалдааны үйл явц, дүрэм журам, стандартыг уялдуулах, хил орчмын дэд бүтцийг хөгжүүлэх,

тарифын бус бусад саад бэрхшээлийг арилгах замаар хоёр талын худалдааг хөхиүлэн дэмжих үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх;

Төмөр замын үйлчилгээтэй холбоотой хэлэлцээр

- ✚ Энэтхэгийн Kolkata/Haldia боомтоос тус улсын Балбатай хиллэдэг Рахал хотоор дамжин Birgunj хотоос эхлэлтэй Балбын төмөр замд хүрнэ.

1.2. БНКаЗУ ба Хоргос эдийн засгийн чөлөөт бүсийн эрх зүйн орчин

БНКаЗУ-ын Зөвлөлт Холбоот Улсын бүрэлдэхүүнээс гарсан цагаас хойш буюу 90-ээд оноос хойш БНХАУ-тай Засгийн газар хоорондын 80 гаруй төрлийн хэлэлцээр, Протокол, Санамж бичиг байгуулсан баримт байна. Эдгээр хэлэлцээр нь улс төр, эдийн засаг, газар нутгийн бүрэн бүтэн байдлаас авахуулаад байгаль орчин хамгаалах, гол мөрний усны зүй зохистой ашиглалт гэх мэт төрөл бүрийн хууль, эрх зүйн баримт бичгүүд байна.

Хоргос хуурай боомт болон тээвэр логистикийн салбартай холбоотой Засгийн газар хоорондын дараахь эрх зүйн баримт бичгийг Хятад, Казак, Орос хэл дээр байгуулсан байх ба ямар нэгэн маргаан гарсан тохиолдолд Орос хэл дээрх хувийг баримтална гэж тохиролцсон байдаг ажээ. Үүнд:

- | | | |
|---|--|---------------------------|
| 1 | БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Автотээврийн салбарын олон улсын тээвэрлэлт, логистикийн үйл ажиллагаанд хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр | 1992.09.26
Бээжин хот |
| 2 | БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Агаарын замын тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр | 1993.10.18
Бээжин хот |
| 3 | БНХАУ-ын Ляньюньган боомтыг Казакстаны транзит ачаа барааны тээврийн дахин боловсруулалт, тээвэрлэлтэд ашиглах тухай БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр | 1995.09.11
Бээжин хот |
| 4 | БНКаЗУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Төмөр замын салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр | 2004.05.19
Бээжин хот |
| 5 | БНКаЗУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» олон улсын төв байгуулах тухай ерөнхий хэлэлцээр | 2004.09.24
Кульджа хот |
| 6 | БНКаЗУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» Олон Улсын төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах тухай хэлэлцээр. | 2005.06.04
Астана хот |
| 7 | Казахстан – Хятад: 2005 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдрийн «Хоргос» Хил орчмын олон улсын худалдааны | 2006.12.20
Бээжин хот |

- төвийн худалдааг зохицуулах үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг стратегийн түншлэлд хүргэх тухай.
- | | | |
|---|--|--------------------------|
| 8 | БНКазУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Транс Казакстаны төмөр замын магистралийн царигийн өргөнийг 1435 мм-ийн хэмжээсээр барих нөхцөл боломжийг судлах тухай Санамж бичиг | 2005.06.04
Астана хот |
| 9 | БНКазУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Хятад болон Казакстаны төмөр замыг Коргас (Казахстан) – Хоргос (Хятад) боомтоор дамжуулан холбох тухай Санамж бичиг | 2006.12.20
Бээжин хот |

Эдгээр баримт бичиг, эрх зүйн орчноос харахад БНКазУ нь ЗСБНХУ-ыг задран унахад БНХАУ-тай авто тээвэр, иргэний нисэхийн салбарт (1992, 1993 он) байгуулж байсан бол Хятадын Ляньюньган боомтыг ашиглах хэлэлцээрийг 1995 онд эхлүүлж байжээ. Өөрөөр хэлбэл Монгол Улс урд хөрштөйгөө дамжин өнгөрөх тухай буюу Тяньжин боомтыг ашиглах тухай хэлэлцээрийг 1991 онд хийж байсантай ижил төстэй хэлэлцээрийг тус Ляньюньган боомтыг ашиглах тухай байгуулсан байна.

Төмөр замын салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээрийг 2004 онд байгуулсан бөгөөд тухайн жилдээ Хил орчмын “Хоргос” Олон Улсын төв байгуулах Ерөнхий хэлэлцээрийг байгуулсан байна.

Үүнээс харахад бид БНХАУ-аас эхтэй хуурай боомтыг байгуулах тохиолдолд эхний ээлжинд Ерөнхий хэлэлцээрийг “малгай” буюу ерөнхий нөхцөл бүхий гол хэлэлцээр маягаар байгуулах шаардлагатай нь харагдаж байна.

Хэлэлцээрт оролцогч талууд дараа жил нь буюу 2005 онд тус Олон Улсын төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах тухай хэлэлцээрийг тусад нь байгуулсан бол 2006 онд «Хоргос» Хил орчмын олон улсын худалдааны төвийн худалдааг зохицуулах үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг стратегийн түншлэлд хүргэх тухай нэмэлт хэлэлцээрийг шат ахиулан байгуулсан байна.

2005 оны Хоргос ОУ-ын Төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах хэлэлцээрийг байгуулахдаа дараах төмөр замын цариг нь 1435 мм буюу нарийн царигтай байх тухай болон Хятад болон Казакстаны төмөр замыг Коргас (Казахстан) – Хоргос (Хятад) боомтоор дамжуулан холбох тухай холбогдох яамдын хамтын ажиллагааны Санамж бичгүүдийг байгуулсан байна.

ХОЁР. МОНГОЛ УЛСЫН ДОТООДОД ХЭРЭГЖИЖ БУЙ ХУУЛЬ ТОГТООМЖ БА ХУУРАЙ БООМТЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫ СУДАЛГАА

Хуурай боомт нь зарчмын хувьд далайн боомтын үргэлжлэл тул далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд хуурай боомтын эрх зүйн орчин ямар байх нь ойлгомжгүй хэвээр байгаа. Гэсэн хэдий ч амжилттай яваа Хоргос хуурай боомтын жишээнээс харахад тус хуурай боомт нь Эдийн засгийн Хоргос чөлөөт бүсийн дотор нь буюу чөлөөт бүсийн бүрэлдэхүүн хэсэг болон ажилладаг тул чөлөөт бүсийн хууль эрх зүйн орчин өөрөө тус

хуурай боомтын хууль эрх зүйн орчин болж байна. Иймд Монгол Улсад шинээр байгуулагдаж эхлээд байгаа гурван эдийн засгийн чөлөөт бүсийн хууль эрх зүйн орчинг судалж үзсэнийг дор жагсаалтаар оруулж байна.

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /2002 оны 06 дугаар сарын 28-ны өдөр батлагдаж 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдөр хүчингүй болсон/
Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail/95>

“Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсийн эрх зүйн байдлын тухай хууль /2002 оны 06 дугаар сарын 28-ны өдөр батлагдаж 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдөр хүчингүй болсон/
Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail/37>

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдөр шинэчлэн батлагдсан/
Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=10930>

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хэрэгжсэнээр дараах хуулиудад нэмэлт, өөрчлөлт орсон байна. Үүнд:

Гаалийн тухай хууль /2008.05.20/

- Гаалийн тухай хуулийн 2 дугаар зүйл 2.3. Монгол Улсын чөлөөт бүсэд энэ хуульд зааснаас өөрөөр тогтоож болно.
- 4 дүгээр зүйлийн 4.2. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр байгуулсан гаалийн баталгаат бүсийн болон чөлөөт бүсийн нутаг дэвсгэр нь тарифын болон тарифын бус хязгаарлалтын хувьд гаалийн нутаг дэвсгэрийн гадна байгаад тооцогдоно.
- 79 дүгээр зүйл 79.6.5.чөлөөт бүсийн горим.
- 5 дугаар бүлэг Чөлөөт бүсийн горим
231 дүгээр зүйл. Чөлөөт бүсийн горим
231.1.Чөлөөт бүсийн горимд дараахь барааг байршуулна:
231.1.1.хилийн чанадаас чөлөөт бүсэд оруулах гадаадын бараа;
231.1.2.гаалийн нутаг дэвсгэрт чөлөөт эргэлтэд байгаа монголын бараа;
231.1.3.бусад горимд байгаа бараа.
231.2.Чөлөөт бүсийн төрөл, тавигдах шаардлага, татварын асуудлыг Чөлөөт бүсийн тухайхуулиар зохицуулна.

Татварын ерөнхий хууль /шинэчилсэн найруулга /2019.03.22/

- 4 дүгээр зүйл.Татвар бий болгох, өөрчлөх, хөнгөлөх, чөлөөлөх, хүчингүй болгох
4.1.2.чөлөөт бүсэд мөрдөгдөх татварын тусгай дэглэмийг Чөлөөт бүсийн тухай хуулиар тогтоож, түүнийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон харилцааг татварын холбогдох хуулиар зохицуулах.

Газрын тухай хууль /2002.06.07/

- 16 дугаар зүйл.Тусгай хэрэгцээний газар
- 16.1.Монгол Улс тусгай хэрэгцээний газартай байна. Улсын тусгай хэрэгцээний газарт дараахь газар хамаарна:
 - 16.1.9.чөлөөт бүсийн газар;
 - 22¹ дүгээр зүйл.Чөлөөт бүсийн захирагчийн бүрэн эрх

22¹.1. Чөлөөт бүсийн батлагдсан ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу чөлөөт бүсийн газрыг иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад эзэмшүүлж ашиглуулах асуудлыг шийдвэрлэж, зохион байгуулна.

Газрын төлбөрийн тухай /1997.04.24/

- 8 дугаар зүйл. Газрын төлбөрөөс чөлөөлөх

1. Дараахь төлбөр төлөгчийг дор дурдсан газрыг эзэмшиж, ашигласны төлбөрөөс чөлөөлнө: 11/худалдаа, аялал жуулчлал, зочид буудлын үйлчилгээ эрхэлж байгаа аж ахуйн нэгжийг үйл ажиллагаагаа эхэлсэн өдрөөс чөлөөт бүсэд эзэмшиж, ашиглаж байгаа газрын төлбөрөөс эхний таван жилд 100 хувь, дараагийн гурван жилд 50 хувиар;

/Энэ заалтыг 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдрийн хуулиар нэмсэн/

12/ чөлөөт бүс, нийслэл хотын эдийн засгийн тусгай бүсэд эрчим хүч, дулааны эх үүсвэр, шугам сүлжээ, цэвэр усан хангамж, ариутгах, цэвэрлэх байгууламж, авто зам, төмөр зам, нисэх онгоцны буудал, харилцаа холбооны үндсэн сүлжээ зэрэг дэд бүтэц болон үйлдвэрлэл эрхэлж байгаа аж ахуйн нэгж, түүний салбарыг үйл ажиллагаагаа эхэлсэн өдрөөс чөлөөт бүс, нийслэл хотын эдийн засгийн тусгай бүсэд эзэмшиж, ашиглаж байгаа газрын төлбөрөөс эхний 10 жилд 100 хувиар.

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/

- 25 дугаар зүйл. Чөлөөт бүсийн хамгаалалт
- 25.1. Чөлөөт бүс нь улсын онцгой объектод хамаарна.
- 25.2. Хилийн зурвас дахь чөлөөт бүсийн харуул хамгаалалтын үүргийг хил хамгаалах байгууллага, бусад чөлөөт бүсийн харуул хамгаалалтын үүргийг холбогдох байгууллагатай байгуулсан гэрээний үндсэн дээр тус тус гүйцэтгэнэ.

Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=11529>

ГУРАВ. ДҮГНЭЛТ

Хуурай боомтыг хөгжүүлэх, дэлхийн худалдааны үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх нь НҮБ-ын гаргасан Тогтвортой хөгжлийн зорилтуудыг хангах чухал арга хэрэгсэл болж байна.

Хуурай боомтод тулгарч буй нийтлэг хүндрэлүүд ямар байгаа талаар НҮБ-ын АНДЭЗНК-оос гаргасан мэдээллийг харуулав. Үүнд:

- Худалдааны бодлогоор хуурай боомтыг дэмжих үйл ажиллагаа дутмаг;
- Төмөр зам болон авто тээврийн сүлжээг хөгжүүлэх шаардлага;
- Төмөр замын ачааллаас давсан бараа бүтээгдэхүүн дамжуулан тээвэрлэгдэх болсон;
- Боомтыг хөгжүүлэх санхүү, хөрөнгө мөнгөний асуудал;
- Улс төр болон зах зээлийн тэнцвэртэй бодлого байхгүй;
- Салбар хоорондын уялдаа, холбоо дутмаг;
- Бүс нутгийн тээврийн хамтын ажиллагаа тэр бүр хэрэгжихгүй байна гэж тодорхойлжээ.

Хэрэв хуурай боомтыг байгуулахдаа дараах зөвлөгөөг хэрэгжүүлбэл эдгээр хүндрэл бэрхшээлийг зохих хэмжээгээр бууруулах боломжтой гэж НҮБ-ын АНДЭЗНК-оос үзсэн байна. Үүнд:

- ✓ Улс орнууд хуурай боомтыг байгуулах газраа сонгохдоо бүс нутгийн хэмжээний логистикийн сүлжээнд аль болох ойртуулан Авто замын АН (Asian Highway) сүлжээ, төмөр замын ТАР (Trans Asian Railway) нэгдсэн сүлжээг ашиглахыг зорих шаардлагатай ба ингэснээр хуурай боомтоо бусад гадаадын бусад улс орнуудад хүлээн зөвшөөрүүлэх нөхцөл бүрдэх ба бизнесийн болон хөрөнгө оруулалт татах боломж нэмэгдэнэ.
- ✓ Үндэсний хэмжээнд хуурай боомтыг шинээр байгуулахдаа хуурай боомтод тавигдах хамгийн энгийн шаардлагуудаас эхлэн тодорхойлж өгсөн Олон Улсын хэлэлцээрийг гарын авлага болгон ашиглах боломжтой.

Одоо Монгол Улсад байгуулагдаад байгаа нэр бүхий эдийн засгийн чөлөөт бүсүүдийг харахад хилийн боомтыг түшиглэн байгуулагдсан хэдий ч гурвуулаа өөр статустай байгаа нь ажиглагдлаа. Үүнд:

Замын Үүд чөлөөт бүс нь Хоргос боомтын нэгэн адил хилийн бүс дээр байгуулагдсан буюу чөлөөт бүсийг байгуулж буй хоёр улсын нутаг дэвсгэр тус чөлөөт бүсээр дамжин шууд холбогдох зохион байгуулалттай байгаа юм. Хятад талаас барьж буй бодлого нь Хоргос боомтын жишгээр үйл ажиллагаа явуулна гэж хуралдах явцдаа хэлж байсан байна. Хэрэв Хоргос боомтын зарчмаар үйл ажиллагаа явуулах сонирхол байгаа бол тэр тус ЭЗЧБ-ийг жинхэнэ утгаар нь хуурай боомт болгон хөгжүүлж тус боомтоор нэвтрүүлэх ачааг Транс сибирийн төмөр замаар ЕХ-ны улсууд руу экспортлох зорилго агуулж байгаа нь тодорхой байна. Өөрөөр хэлбэл Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан транзит тээврээ явуулах нэгэн суваг нэмэгдүүлэх сонирхолтой байгаа нь ойлгомжтой байгаа юм. Гэтэл тус ЭЗЧБ-ийн нутаг дэвсгэрийн хэмжээ тээвэр, логистикийн томоохон (хуурай боомтод зориулагдан тоноглох стандарт) хэмжээ, орон зайн боломж хомс, одоо хүртэл төмөр замын бүтээн байгуулалт байхгүй байгаа зэргээс дүгнэж харахад хоёр талын сонирхол хэр зэрэг нийцэж байгаа нь тодорхойгүй байна.

Алтанбулаг ЭЗЧБ нь дээрх ЗҮ-ийн ЭЗЧБ-тэй харьцуулахад хилийн бүсээс дотогш буюу хил орчмын гэх статустай, ОХУ-ын талаас зориуд хийсэн бүтээн байгуулалт, талбай байхгүй, зөвхөн Монголын хилийн дотор талд Монголын талаас хөрөнгө оруулалт хийх замаар холбогдох талбай, барилга байгууламжийг босгосон байна. Тус ЧБ-ийн нутаг дэвсгэрийн хүрээнд хуурай боомтыг байгуулж болох эсэх талаар мэдээлэл байхгүй байна. Одоо хүртэл яг ямар муж, Засгийн газартай хамтарч ажиллах нь тодорхойгүй, Бүгд Найрамдах Буриад Улсын нийслэлд хэд, хэдэн удаа албан ёсоор хуралдсан байна. Хэрэв хуурай боомтыг дотор нь байгуулж, тээвэр логистикийн төв болгохоор бол газар дээр нь судлах шаардлагатай. Түүнчлэн БНСУ-ын КОТРА гэх гадаад худалдаа, хамтын ажиллагааны агентлагаас хөрөнгө оруулалт хийж тодорхой бүтээн байгуулалт хийсэн бололтой.

Цагааннуурын чөлөөт бүс нь дээрх хоёр ангиллын алинд нь хамаарахгүй буюу хил бүс дээр ч биш, хилийн орчимд ч биш харин нутгийн гүнд байх гэсэн тодорхойлолт, статусын дагуу үйл ажиллагаагаа явуулахаар бэлтгэл ажлыг хангаж байгаа юм байна. Учир нь тухайн газар нутгийн хил орчим ЭЗЧБ байгуулахад тохиромжгүй өндөр уул хадтай байх тул хилээс 30 орчим км зайд тэгш хөндийд байгуулан холбогдох хөрөнгө оруулалтыг хийж ажиллаж байгаа юм байна. Тус ЧБ-ийг байгуулах болсон шалтгаан бол баруун 5 аймгийг

хангаж байсан логистикийн үйл ажиллагааг сэргээх, улмаар Азийн Н5 авто замын сүлжээнд холбогдох замаар авто тээврийн сүлжээгээр хийх худалдааг дэмжих зорилготой байна.

Гэсэн хэдий ч эдгээр чөлөөт бүс нь бүгд 2020 онд шинэчилсэн найруулга орж батлагдсан “Чөлөөт бүсийн тухай” хуулийн хүрээнд үйл ажиллагаа явуулдаг ба дээр тусгагдсан бусад хуулинд шаардлагатай нэмэлт өөрчлөлт орж, эрх зүйн хувьд зохих суурь тавигдсан байгаа тул хуурай боомтыг Монгол Улсад шинээр байгуулахад эрх зүйн орчин бүрдсэн байна гэж үзэж байна.

Харин хуурай боомтоо хэрхэн далайн боомттой холбох тухай гэх мэт хэд хэдэн хэлэлцээрийг Засгийн газар хооронд байгуулах шаардлага үүсэн гарах нь зайлшгүй болох нь Хоргос хуурай боомтын жишээн дээр харагдаж байна.

