



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН  
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ  
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**



**БНСУ-ААС МОНГОЛ УЛСАД ЧИНГЭЛГЭЭР ТЭЭВЭРЛЭГДЭЖ БУЙ ИМПОРТЫН  
БАРАА, БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙГ “МОНГОЛ-САММОК ЛОЖИСТИК” ХАМТАРСАН  
КОМПАНИАР ДАМЖУУЛАН ТЭЭВЭРЛЭХ НӨХЦӨЛ БОЛОМЖИЙН ТАЛААРХ  
СУДАЛГАА**



**Улаанбаатар хот  
2019 он**

**БНСУ-ААС МОНГОЛ УЛСАД ЧИНГЭЛГЭЭР ТЭЭВЭРЛЭГДЭЖ БУЙ ИМПОРТЫН БАРАА,  
БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙГ “МОНГОЛ-САММОК ЛОЖИСТИК” ХАМТАРСАН КОМПАНИАР  
ДАМЖУУЛАН ТЭЭВЭРЛЭХ НӨХЦӨЛ БОЛОМЖИЙН ТАЛААРХ СУДАЛГАА**

**АГУУЛГА**

<b><i>Нэгдүгээр бүлэг</i></b>	Монгол Улсын гадаад худалдааны ерөнхий тойм	<b>2</b>
<b><i>Хоёрдугаар бүлэг</i></b>	Импортын чингэлэг тээвэр	<b>5</b>
<b><i>Гуравдугаар бүлэг</i></b>	Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны аяллын зардлын тооцоолол	<b>9</b>
<b><i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i></b>	БНСУ-ын Инчон боомтоос БНХАУ-ын Тяньжин боомт хүртэл чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх зорилгоор хийсэн зардлын тооцоолол	<b>13</b>
<b><i>Тавдугаар бүлэг</i></b>	БНСУ-ын Инчон боомтоос Монгол Улсын Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх тээврийн маршрут, тээврийн үнэ	<b>20</b>
	Дүгнэлт	<b>22</b>

## Нэгдүгээр бүлэг

### МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХУДАЛДААНЫ ЕРӨНХИЙ ТОЙМ

Манай улсын бараа, бүтээгдэхүүний орох гарах урсгал нь Монгол Улсын далайд гарах гарц болох ОХУ, БНХАУ-аас шууд хамааралтай. Мөн эдгээр улс нь хоёр хөрш орнууд болохын хувьд Монгол Улсын худалдааны хамгийн том түншүүд юм.<sup>1</sup>

Монгол улс 2018 онд 167 улстай гадаад худалдаа хийсэн бөгөөд нийт бараа эргэлтийн хэмжээ 12.8 тэрбум ам.долларт хүрсэн.

Үүнийг дотор нь задлан харуулбал, экспортоос олсон орлого 7.0 тэрбум ам.доллар, харин импортоор оруулсан бараа, бүтээгдэхүүн 5.8 тэрбум ам.доллар болжээ.

Нийт бараа эргэлтийн хэмжээ 22.3% хувиар (өмнөх оноос 2.3 тэрбум америк доллар) нэмэгдсэний дотор экспорт 13.1 хувь, импорт 35.4 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна.

Монгол Улсын гадаад худалдааны тэнцэл 2014 оноос эхлэн ашигтай гарч эхэлсэн ба 2018 онд олсон нийт ашгийн хэмжээ 1.1 тэрбум ам.долларт хүрсэн байна. Гадаад худалдааны тэнцэл ашигтай гарсан гол шалтгаан нь эрдэс бүтээгдэхүүн тухайлбал, нүүрсний экспортын хэмжээ өссөнтэй холбоотой болохыг МҮСХ<sup>1</sup> –ноос тайлбарлав.

Монгол Улсын экспортын бараа, бүтээгдэхүүний ихэнх нь задгайгаар ачигдан БНХАУ руу гарч байгаа тул тээвэр логистикийн салбарын үнийн бүрдүүлэлтийн хувьд чингэлэг тээврээр Монгол Улсад импортлогдож буй өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүнийг сонгон авч үзэх нь илүү оновчтой.

Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын хөгжлийн тухай Азийн Хөгжлийн банкнаас 2018 онд хийсэн судалгаатай танилцахад гуравдагч орноос чингэлэгт ачигдан далайгаар тээвэрлэгдэн ирж буй бүтээгдэхүүний тээврийн зураглалыг БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжуулан Монгол улсад оруулж байгаагаар төсөөлөн гүйцэтгэсэн байна. Тус судалгаанд тусгагдсанаар чингэлэг тээвэртэй холбоотой экспорт, импортын урсгалын статистик мэдээг харвал:

- **Экспорт:** нүүрс, төмрийн хүдрийг задгайгаар ихэвчлэн тээвэрлэдэг (*нийт экспортын 10 хүрэхгүй хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгдэнэ.*)
- **Импорт:** 70 орчим хувь нь чингэлгийн тээврээр нийлүүлэгдсэн байна. Үүнд голчлон:
  - Автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл;
  - Гэр ахуйн цахилгаан бараа, харилцаа холбооны төхөөрөмж;
  - Хүнсний бараа, бүтээгдэхүүн г.м.

Хүснэгт 1- д 2018 онд Монгол Улсын гадаад худалдааны бараа эргэлтэд голлох үүрэгтэй оролцсон улсуудыг экспорт, импортын орлогын (*мянган ам.доллараар*) хэмжээгээр харьцуулан харуулав.

---

<sup>1</sup> Монголын Үндэсний статистикийн хороо

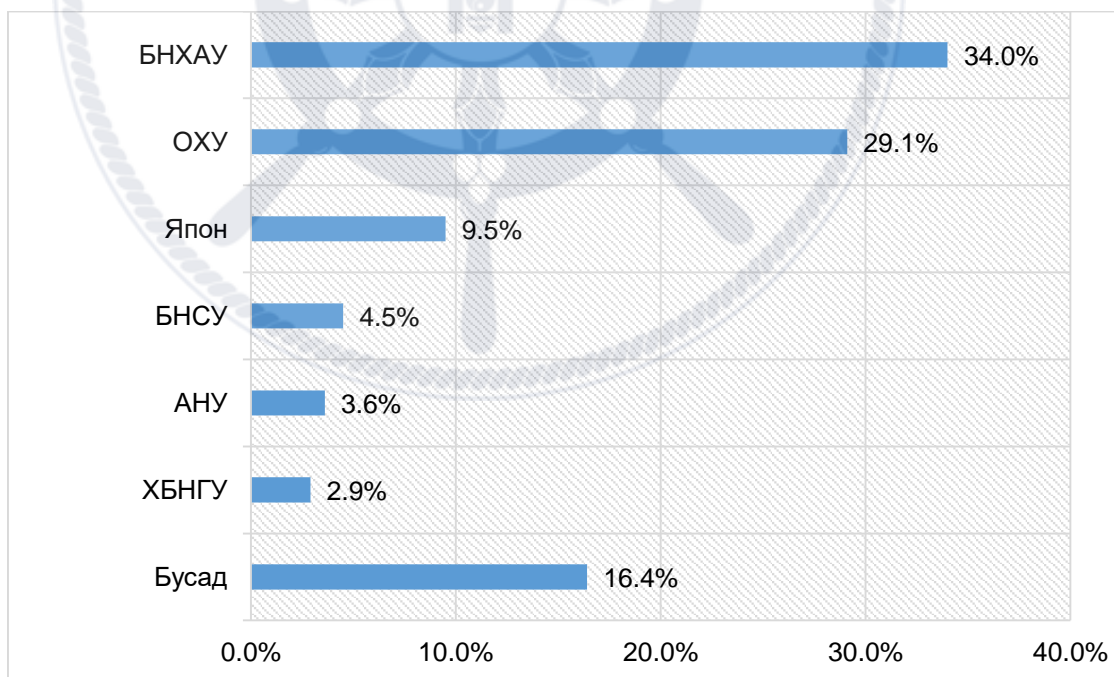
Хүснэгт 1 : Монгол Улсын гадаад худалдааны үндсэн үзүүлэлтүүд, улсаар, мянган ам.доллараар 2018 он

№	Улс	Нийт эргэлт	Экспорт	Импорт	Тэнцэл
	Дүн	12,886,797.10	7,011,765.0	5,875,032.1	1,136,732.90
1	БНХАУ	8,537,853.80	6,542,823.6	1,995,030.2	4,547,793.40
2	ОХУ	1,796,284.70	85,937.4	1,710,347.3	-1,624,409.90
3	Япон	587,511.10	26,468.5	561,042.6	-534,574.10
4	<b>БНСУ</b>	<b>283,566.30</b>	<b>21,200.4</b>	<b>262,365.9</b>	<b>-241,165.50</b>
5	АНУ	219,067.10	7,603.3	211,463.8	-203,860.50
6	Их Британи	204,800.50	172,856.0	31,944.5	140,911.50
7	ХБНГУ	181,016.50	12,280.7	168,735.8	-156,455.10
8	Итали	108,804.70	54,078.1	54,726.6	-648.50
9	Польш	58,359.30	332.2	58,027.1	-57,694.90
10	Сингапур	57,637.80	30,008.4	27,629.4	2,379.00

Худалдааны түнш орнуудын хувь БНХАУ нь Монгол Улсын импорт, экспортын хамгийн том түнш юм. Дараагийн байранд Оросын Холбооны Улс орох ба далайн чанадын орнуудаас Япон, Бүгд Найрамдах Солонгос, АНУ зэрэг улсууд худалдааны эргэлтэнд томоохон хувь нэмэр оруулж байна.

Монгол Улсад 2018 онд импортоор оруулсан нийт бараа бүтээгдэхүүнийг гарал үүслийн хувьд үнийн дүнгээр жагсаавал БНХАУ 34 хувийг, ОХУ 29.1 хувийг тус тус эзэлж байна.

Монгол улс 161 улсаас бараа бүтээгдэхүүнийг импортоор оруулж ирсэн статистик мэдээ байгаа бөгөөд тэдгээрийн 83,6 хувийг эзэлж буй импортын гол түнш орнуудыг Зураг 1-т тусган харуулав.

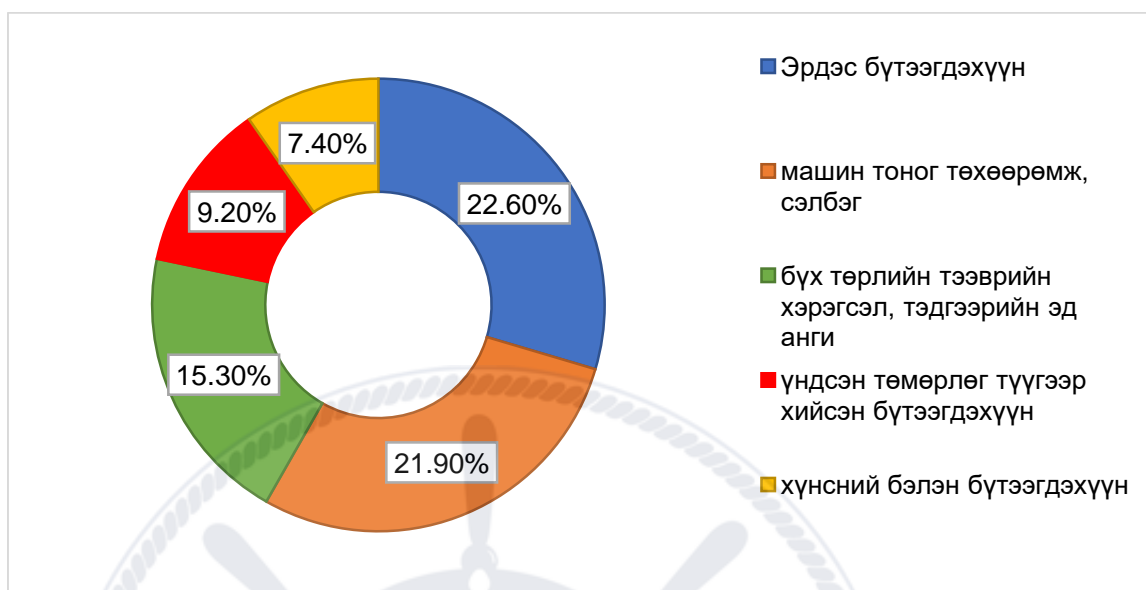


Зураг 1: Импортын гол түнш улсууд, дүнд эзлэх хувь 2018 он

Хөрш орнуудаас импортлон оруулж буй энэхүү 63,1 хувь нь чингэлэг болон задгай ачаа хэлбэрээр төмөр зам, авто замаар тээвэрлэгддэг бол импортын 36,9 хувийг эзэлж буй бусад бараа бүтээгдэхүүн ихэнхдээ чингэлгээр, БНХАУ-ын боомтуудаар дамжин Монгол Улсад төмөр зам, авто замаар тээвэрлэгдэн орж ирж байна.

Үүнд: Автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл, гэр ахуйн цахилгаан бараа, холбооны төхөөрөмж болон хүнсний бүтээгдэхүүн орно.

Монгол Улсын импортын гол нэрийн барааны бүтээгдэхүүний төрлийг Зураг 2-т харуулав.



Зураг 2: Импортын гол нэрийн барааны бүтэц, дүнд эзлэх хувь /2018 он/

Чингэлэг тээвэр ашиглан Монгол улсад импортлогдож буй бараа бүтээгдэхүүний дийлэнх нь БНХАУ-ын боомтуудаар дамжин орж ирдэг ба гол төлөв Тяньжин боомтоор дамжин өнгөрч байна.

## Хоёрдугаар бүлэг

### ИМПОРТЫН ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВЭР

Урд хөрш болон гуравдагч орнуудаас транзитаар тээвэрлэгдэн ирж буй чингэлэг тээврийн ачааны хэмжээ жил ирэх тусам өсөж байгаа үзүүлэлтийг УБТЗ<sup>2</sup>-аас гаргасан статистик мэдээнд тусгагдсаныг дор харуулав.

*Хүснэгт: Замын-Үүд дэх шилжүүлэн ачих ангийн чингэлэг боловсруулалтын мэдээ 2013-2018 он*

№	Ачааны төрөл	Хэмжих нэгж	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Шилжүүлэн ачилтаар	вагон	40070	31983	19748	22943	29073	28315
		чингэлэг	57191	44818	23109	31686	38432	41930
		мян.тн	804.1	656.7	370.1	420.7	519.5	303.7
2	Транзит	вагон	1008	2458	3705	4808	13598	26400
		чингэлэг	42	221	2170	4658	15709	34999
		мян.тн	49.4	135.2	132.3	159.8	364.6	249.6
Дүн		вагон	45362	42035	36032	34965	42962	56877
		чингэлэг	64128	53897	43861	44865	54606	76929
		мян.тн	900.5	857.7	700.2	660.4	887.3	599.9

Дээрх үзүүлэлтээс харахад манай Улсын чингэлэг тээврийн эргэлт 2013-2015 онуудад тогтмол буурч байсан хэдий ч сүүлийн жилүүдэд буцаад өсөж байна. Ялангуяа транзит ачааны чингэлэг тээвэр эрчимтэй өссөн байгаа нь төрөөс барьж буй бодлоготой шууд холбоотой юм.

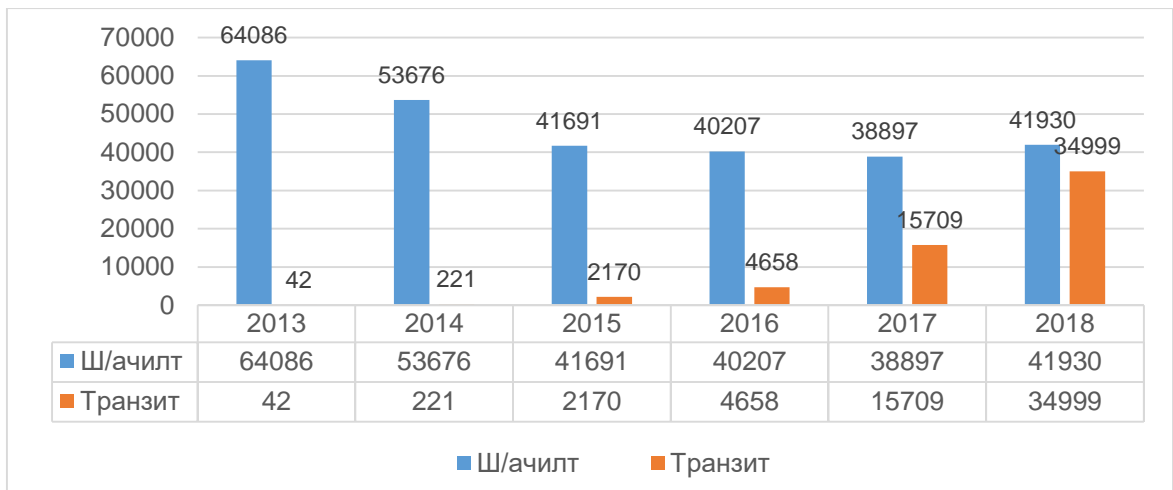
НҮБ-ын Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комиссоос 2019 онд гаргасан судалгаанаас харахад Монгол Улс бүс нутгийн хэмжээнд транзит тээврийг хөнгөвчлөх чиглэлд сүүлийн хоёр жилд ихээхэн ахиц гаргасан гэж дүгнэсэн байна. Транзит тээврийг боловсруулсан үзүүлэлтээрээ бүс нутгийн дунджаас өндөр гэж гарчээ.

Шилжүүлэн ачих ангиар ачигдсан чингэлгийн тоог Зураг 3-т харуулав.

Энэхүү зурагт цэнхэр өнгөөр тэмдэглэгдсэн шилжүүлэн ачилт гэсэн ангиллын дор Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг дүрслэн харуулав.

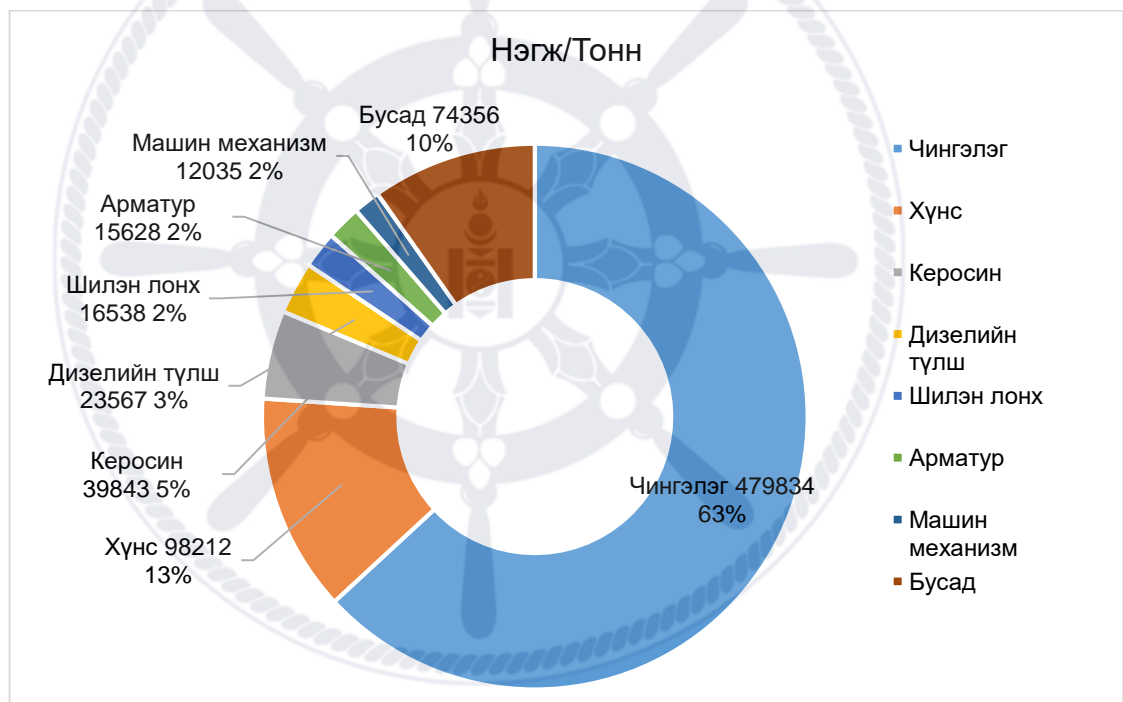
Харин шар өнгийн багана бол манай улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрч буй бусад улсын ачаа барааны урсгал юм.

<sup>2</sup> Улаанбаатар Төмөр зам Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг



Зураг 3: Замын-Үүд дэх шилжүүлэн ачих ангийн 2013-2018 онд ачсан чингэлэгийн тоо

Монгол Улсад 2018 онд Замын үүд боомтоор орж ирсэн нийт импортын ачаа бараанд эзэлж буй чингэлгийн ачааны хэмжээ ба задгайгаар болон төрөлжсөн танкер ашиглан тээвэрлэгдсэн бараа бүтээгдэхүүний төрлийг тонноор илэрхийлсэн дүн болон нийт импортын бараанд эзлэх хувь хэмжээг дор Зураг 4-т задлан харуулав.



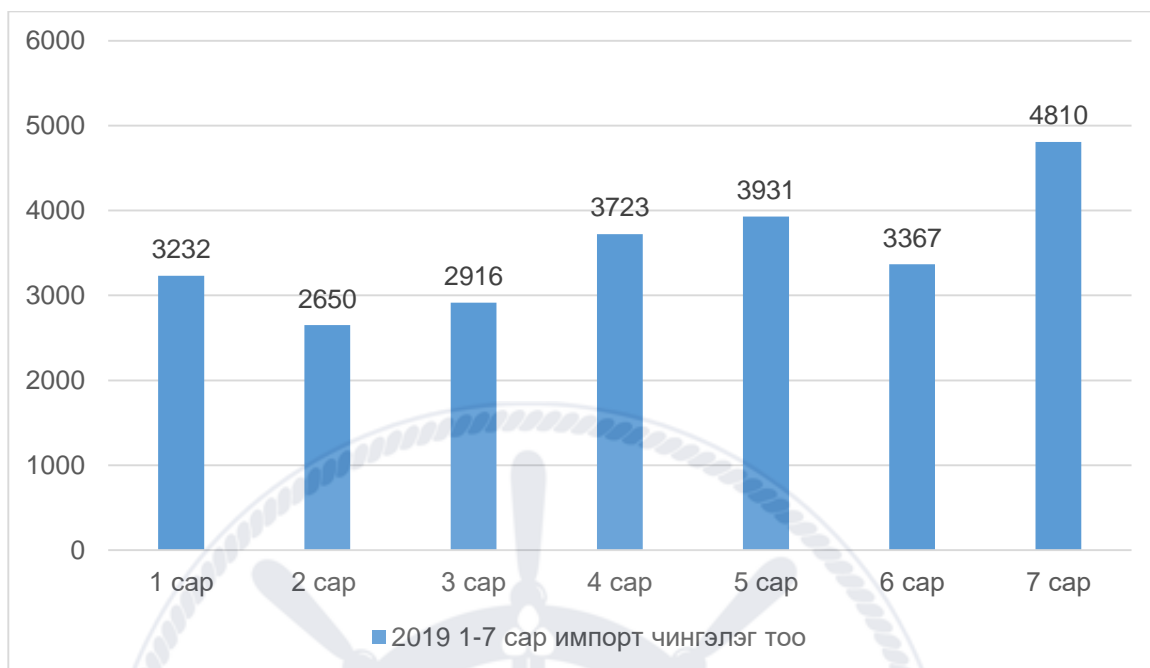
Зураг 4: Замын-Үүд боомтын боловсруулсан импортын ачааны бүтэц, хэмжээ (тн.) 2018 он

Голлох бараа бүтээгдэхүүнийг БНХАУ, ОХУ-аас чингэлэг тээврээр импортолдог бол гуравдагч орноос чингэлэг ашиглан тээвэрлэж буй импортын бараа бүтээгдэхүүний дийлэнх нь Тяньжин боомтоор дамжин Монгол Улсад ирдэг.

Замын-Үүд боомтоор 2018 онд 764.2 мян.тонн импортын ачаа бараа тээвэрлэсэн статистик мэдээ байна. Үүний 479.8 мян.тонн буюу 63 хувийг чингэлгийн тээвэр дангаар эзэлж байна.

Бусад төрлийн ачаанд цемент 119 тонн, тоног төхөөрөмж 347 тонн, шил 4455 тонн зэрэг ачаа байгааг дээрх зурагт тодорхой харуулжээ.

Монгол Улсад 2019 онд 160 улсын импортын бараа бүтээгдэхүүн чингэлэгт ачигдан Тяньжин боомтоор дамжин Замын-Үүд боомт дээр ирсэн байна. Энэ оны эхний 7 сарын байдлаар импортоор оруулж буй чингэлэг ямар хэмжээтэй байгааг Зураг 5-аас харна уу.



Зураг 5: 2019-7 сар импорт чингэлэг тоо

УБТЗ ХНН-ээс гаргаж өгсөн энэхүү статистик мэдээнээс харахад 2019 оны эхний 7 сарын байдлаар сард дунджаар 20 тонн болон 40 тонны 2600-4800 ширхэг чингэлэг импортоор оруулсан байна.

Эдгээр чингэлгүүд нь аль улсаас хэчнээн хэмжээний чингэлэг ирдэг талаарх нарийн статистик мэдээлэл гаргадаг байгууллага манай улсад байхгүй байна.

Иймээс ГЕГ-аас гаргадаг статистик мэдээлэлд бараа, бүтээгдэхүүний импортын хэмжээг килограммаар тооцон оруулсан байдаг тул энэхүү мэдээллийг ашиглан БНСУ-аас 2018 онд импортоор оруулсан бараа, бүтээгдэхүүн хэдэн TEU болсон талаарх баримжааг гаргахыг оролдож үзье. Тооцоолол хийхэд ойлгомжтой байх зорилгоор 20 TEU буюу (20 тн) даац бүхий чингэлгийг нэгж болгон ашиглана. Чингэлэг тус бүрт дээд тал нь 18 тоннын ачаа байхаар тооцоолон гаргав.

Жич: Энэхүү тооцоолол нь баримжаалан гаргасан мэдээлэл тул БНСУ-аас импортолсон барааны чингэлгийн тоог нарийвчлан илэрхийлэхгүй болохыг анхаарна уу.



Хүснэгт 2: БНСУ-ын импортын гол нэр төрлийн бараанууд

№	Барааны код	Барааны нэр	Хэмжих нэгж	2018 он	
				Тоо	Чингэлэг 20 тн
1	0805	Жүржийн төрлийн жимс	кг	123,038.0	424392 кг буюу 23 чингэлэг
2	0808	Алим, лийр	кг	39,465.0	
3	1006	Цагаан будаа	кг	63,483.1	
4	1507	Шар буурцагны тос	кг	101,300.1	
5	1515	Бусад ургамлын тос (химийн хувиргалт хийгээгүй)	кг	47,939.6	
6	17019910	Элсэн чихэр	кг	293,915.2	
7	1905	Талх, амтлаг гурилан зүйлс	кг	282,368.0	
8	2203	Шар айраг	л	1,873,183.7	94 Чингэлэг
9	2208	Ликер, виски, коньяк, архи	л	69,840.0	
10	27101950	Тослох материал, бусад тос	кг	8,160,246.4	500 чингэлэг
11	3004	Тун хэлбэрт савлагдсан эмүүд	кг	230,746.0	
12	3401	Саван	кг	187,238.5	
13	34022010	Угаалгын нунтаг	кг	361,376.6	
14	3923	Боодлын хуванцар хайрцаг, сав, таглаа	ш	40,040,161.0	987.2 чингэлэг
15	39232100	Хуванцар шуудай болон уут	ш	10,404,935.0	206.3 чингэлэг
16	73089000	Лист төмөр	кг	1,113,043.1	618 чингэлэг
17	8421	Хатаагч шингэн буюу хийг шүүх цэвэрлэх техээрэмж	ш	253,281.0	
18	8481	Шугаман хоолой, уурын тогоо, бусад савны кран, клапан, тоноглол	ш	74,106.0	
19	8702	Нийтийн тээврийн моторт хэрэгсэл	ш	930.0	задгай
20	8703	Суудлын автомашин	ш	2,096.0	524 чингэлэг
21	8704	Ачааны автомашин	ш	10,719.0	5359 чингэлэг
22	8708	Тээврийн хэрэгсэл, хөнгөн ба ачааны тэрэгний сэлбэг, эд анги	ш	68,363.0	
23	9403	Бусад мебель ба түүний эд анги.	ш	30,575.0	

(Хүснэгт 2-т зарим нэр төрлийн бараа бүтээгдэхүүнийг харуулаагүй боловч тооцоололд орсон болно.)

Өнгөрсөн 2018 онд БНСУ-аас орж ирсэн нийт бараа бүтээгдэхүүнийг ийнхүү 20 тоннын чингэлэгт хувирган тооцоолоод 12 сард хуваавал нэг сард дунджаар 400-800 TEU чингэлэг импортоор оруулж ирж байгаа нь харагдаж байна.

Гэсэн хэдий ч тус улсаас импортоор оруулж ирж буй бараа, бүтээгдэхүүн нь улирлын чанартай буюу сар бүр харилцан адилгүй байна. Хавар, зуны дулаан улиралд өсөлттэй байгаа бол өвлийн саруудад буурсан үзүүлэлттэй байдаг юм байна.

## Гуравдугаар бүлэг

### ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ АЯЛЛЫН ЗАРДЛЫН ТООЦООЛОЛ (CONTAINER VESSELS)

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны түүхийг авч үзвэл, Malcom McLean Америкийн бизнесмен 1956 оны 4 сарын 26-ны өдөр SS Ideal-X<sup>Зураг 5</sup> задгай ачааны хөлөг онгоцыг засаж өөрчлөн 33 тоннын 58 чингэлэг ачин New Jersey хотын Newark боомтоос Texas хотын Houston боомт руу аялалд гарснаар чингэлэг тээврийн эрин зуун эхэлсэн түүхтэй.



Зураг 5: SS Ideal X задгай ачааны хөлөг онгоц

Дэлхийн хоёрдугаар дайны үед буюу 1956 -1968 онуудад ашиглагдаж байсан байлдааны онгоц, задгай болон хуурай ачааны хөлөг онгоцыг засаж өөрчлөн чингэлэг тээвэрлэх үйл ажиллагаа явуулдаг байсан бөгөөд 1968 оноос эхлэн зориулалтын чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц ашиглах болов.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны даац, оврыг жил ирэх тусам улам нэмэгдүүлсээр байгаа бөгөөд ингэснээр нэг чингэлэгт оногдох тээвэрлэлтийн зардал буурч, өрсөлдөх чадвар нэмэгддэг. Түүнчлэн байгаль орчин эерэг нөлөө үзүүлнэ.

Өнөөдөр дэлхий дээр байгаа хамгийн том чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц ойролцоогоор 1300 фут буюу 400 метр урт, хөдөлгүүр 2300 тонн жинтэй байгаа бөгөөд зөвхөн сэнс нь 130 тонн жинтэй байна.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц сүүлийн 50 жилд хэрхэн өөрчлөгдөж хувирсныг Хавсралт I –ээс үзнэ үү.

Судалгаа хийх явцад далайн тээврийн нэг удаагийн аялал гэсэн ойлголтонд тодорхой нэг чиглэлд очоод буцаж ирэх буюу ирэх, очих 2 талын аяллыг хамруулан томъёолох байдал ажиглагдаж байна.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны үйл ажиллагаа явуулахын тулд нарийн тооцоолсон аяллын маршрут гаргах, тогтсон хуваарийн дагуу аялалд гарах, зах зээлийн судалгаа багтаамжийг тодорхойлох, аяллын болон үйл ажиллагааны зардлыг тооцоолох зэрэг олон хүчин зүйлийг бодолцон тооцож үздэг нь харагдаж байна.

Хавсралт II –оос хөлөг онгоцны багтаамжийн үзүүлэлт болон нэг удаагийн аяллын задаргааг үзнэ үү.

Хавсралт II-т тусгагдсан хөлөг онгоцны багтаамж тус бүрийн үзүүлэлт болон нэг удаагийн аялалд гарах зардал зэрэг мэдээлэл дээр үндэслэн 1200 TEU-11000 TEU хүртэлх чингэлгийн даац бүхий 6 төрлийн хөлөг онгоцны нэг удаагийн аялалд гарах зардлын хэмжээ болон олох ашгийн хувь хэмжээг Хүснэгт №4-т тооцоолон харуулахыг оролдов.

Хүснэгт 4: Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны /Нэг удаагийн аяллын зардал \$000/

Хөлөг онгоцны хүчин чадал /TEU/	1200 /TEU/	2600 /TEU/	4300 /TEU/	6500 /TEU/	8500 /TEU/	11000 /TEU/
<b>1. Хөлөг онгоцны аяллын зардал / \$000 /</b>						
Үйл ажиллагааны зардал	179	206	207	232	265	307
Капиталын зардал	343	616	824	1134	1485	1896
Түлшний зардал	426	696	1139	1562	1662	1734
Боомтын зардал	154	203	245	301	420	455
Нийт зардал	1,102	1,721	2,415	3,229	3,832	4,392
<b>Хөлөг онгоцны нийт зардлын дүнд эзлэх хувь</b>	<b>54%</b>	<b>46%</b>	<b>42%</b>	<b>39%</b>	<b>37%</b>	<b>34%</b>
<b>2. Чингэлэгтэй холбоотой гарах зардал</b>						
Чингэлэг нийлүүлэх зардал	32	65	104	162	225	314
Чингэлгийн засвар, үйлчилгээний зардал	34	74	123	185	242	314
Нийт чингэлгийн зардал	66	139	227	347	467	628
<b>Хөлөг онгоцны нийт зардлын дүнд эзлэх хувь</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>5%</b>
<b>3. Захиргааны зардал</b>						
Нэг удаагийн аяллын захиргааны зардал	146	317	524	792	1036	1341
<b>Хөлөг онгоцны зардлын нийт дүнд эзлэх хувь</b>	<b>7%</b>	<b>9%</b>	<b>9%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>	<b>10%</b>
<b>4. Чингэлгийг боомт дотор тээвэрлэх, хөлөг онгоцонд ачих, буулгах зардал</b>						
Терминалын чингэлэг ачих зардал	301	652	1078	1630	2132	2759
Хөргүүртэй чингэлэг хөргөх зардал	11	23	39	59	77	99

Боомтод олон төрлийн тээвэр ашиглан тээвэрлэх зардал	343	744	1230	1859	2431	3146
Ачааны нэхэмжлэл	47	101	168	254	332	429
Нийт зардал	713	1544	2553	3860	5047	6532
<b>Хөлөг онгоцны нийт зардлын дүнд эзлэх хувь</b>	35%	41%	45%	47%	49%	51%
<b>5. Нийт аяллын зардал=(1+2+3+4 )</b>						
<b>Нийт аяллын зардлын хэмжээ</b>	2,027	3,721	5,719	8,229	10,382	12,892
<b>Нийт орлогод эзлэх зардлын хувь хэмжээ</b>	90%	76%	71%	68%	65%	63%
<b>6. Аяллын орлого</b>						
Нэг чингэлэг тээвэрлэх үнэ (Хүрэх чиглэл хүртэлх аялал)	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750	1,750
Нэг чингэлэг тээвэрлэх үнэ (Буцах чиглэлд)	750	750	750	750	750	750
Нийт орлого (Хүрэх чиглэл буюу зүүн тийш чиглэсэн аялал)	1,890	4,095	6,773	10238	13,388	17,325
Нийт орлого (Буцах чиглэл буюу баруун тийш чиглэсэн аялал)	360	780	1,290	1,950	2,550	3,300
Нийт аяллын орлого	2,250	4,875	8,063	12188	15,938	20,625
<b>7. Нийт ашиг /алдагдал/</b>						
Нийт ашиг /\$000/	223	1,154	2,344	3,959	5,555	7,733
<b>Нийт ашгийн дүнд эзлэх хувь</b>	<b>10%</b>	<b>24%</b>	<b>29%</b>	<b>32%</b>	<b>35%</b>	<b>37%</b>

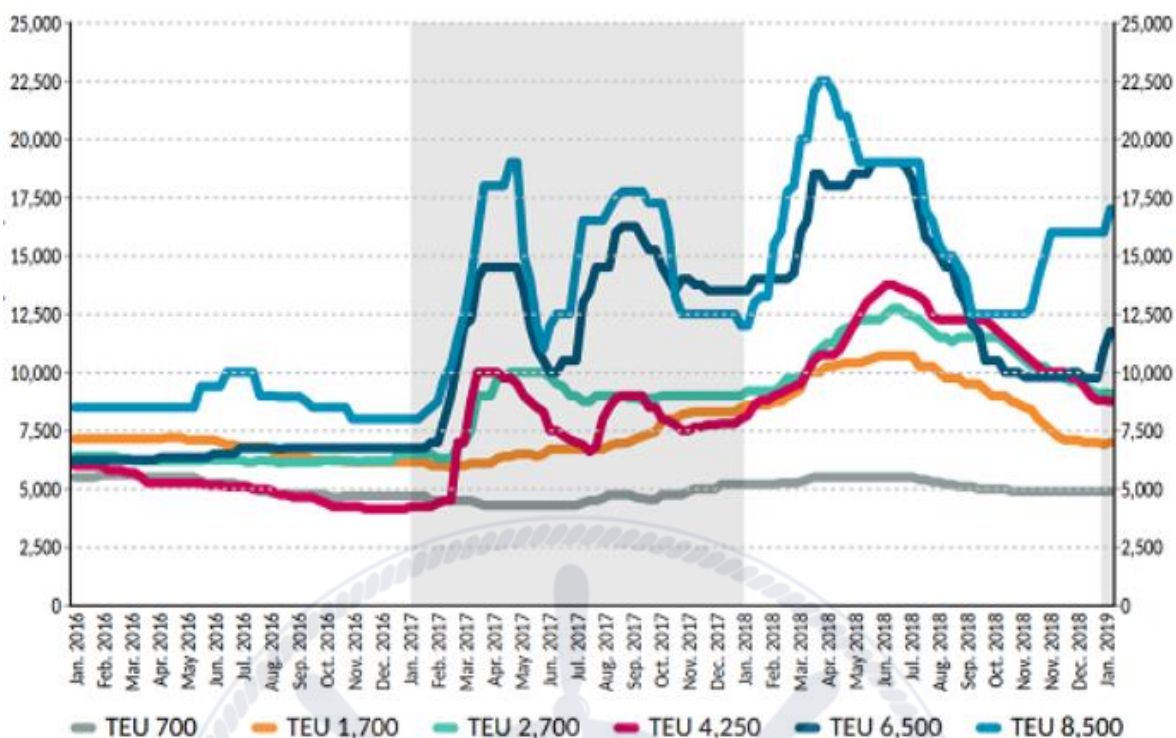
Эх сурвалж: Maritime economics 3<sup>rd</sup> edition Martin Stopford 2009 он

“Long sea” буюу Холын аяллын үед чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны хүчин чадал, хөлөг онгоцны хурд зэргээс хамаарч хөлөг онгоцны нийт зардал нь олох боломжит орлогын 63-90 хувийг эзэлж байна. Хөлөг онгоцны хүчин чадал нэмэгдэх тусам нэгж чингэлэгт оногдох зардал буурч ашгийн хэмжээ өсөж байгаа нь харагдаж байна.

Ингэснээр 1200 TEU даац бүхий хөлөг онгоцтой харьцуулахад 2600 TEU даацтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц харьцангуй хямд үнийг санал болгох боломжтой харагдаж байна.

Хөлөг онгоц худалдаж авах болон шинээр бариулахад их хэмжээний хөрөнгө мөнгө шаардлагатай болох тул чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг түрээслэх замаар далайн тээврийн үйл ажиллагаанд оролцох явдал түгээмэл байна. Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх зардлыг Зураг 7-гоос харна уу.

Зураг 7 :Хөлөг онгоц түрээслэх зардал 2016 – 2019 оны 1 сар хүртэл (өдөрт/доллар)



Эх сурвалж: [www.hellenicshippingnews.com](http://www.hellenicshippingnews.com)

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх цагаас эхлэн далайн тээврийн аялалд гарах бүх зардлыг түрээслэгч тал хариуцах бөгөөд нийт аяллын зардал дээр түрээсийн зардлыг нэмж тооцно.

Чингэлэг тээврийн түрээсийн зардлыг харвал 700 TEU хүртэлх даац бүхий хүчин чадал багатай хөлөг онгоцны түрээсийн зардал саарал шугамаар дүрслэгдсэн байгаа ба 2016-2019 оны хооронд харьцангуй тогтмол байгааг дээрх графикаас харж болно. Учир нь дээр үзүүлсэн харьцуулалтаас харахад хөлөг онгоцны даац бага байх тусам нэгж чингэлэгт оногдох зардлын хэмжээ их буюу ашиггүй байгаа юм.

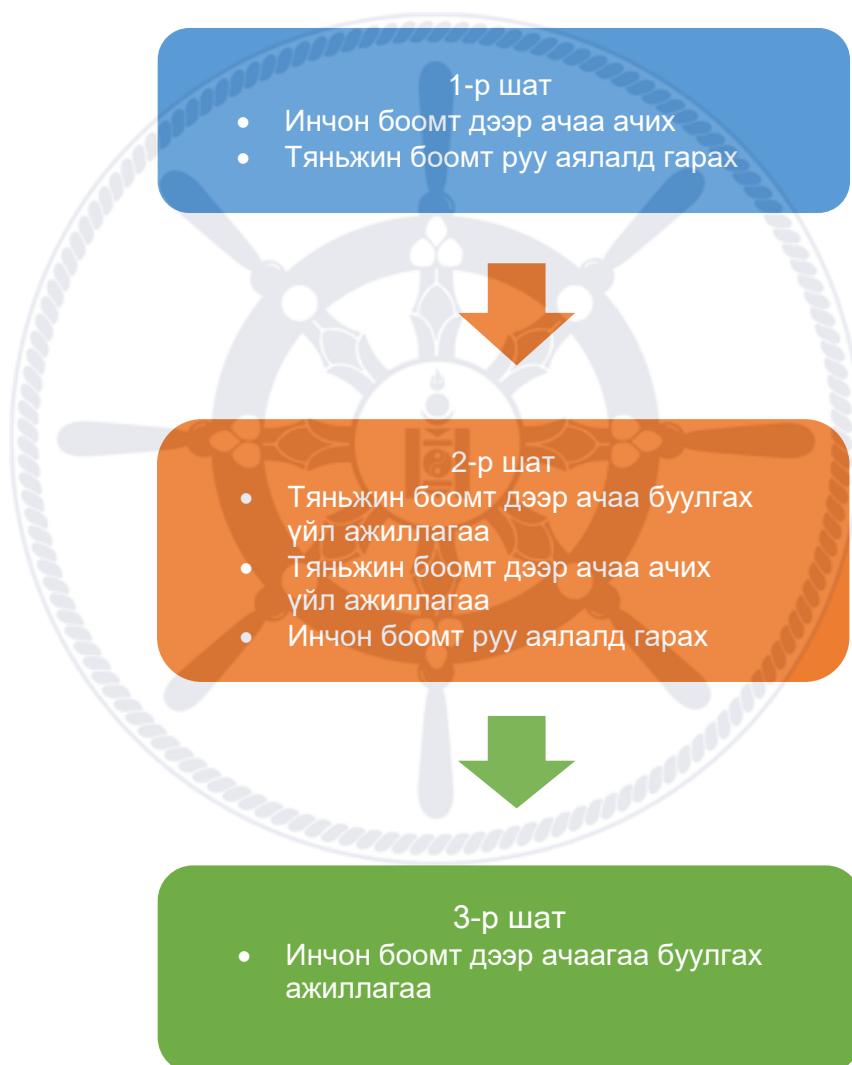
## Дөрөвдүгээр бүлэг

### БНСУ-ЫН ИНЧОН БООМТООС БНХАУ-ЫН ТЯНЬЖИН БООМТ ХҮРТЭЛ ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦ ТҮРЭЭСЛЭХ ЗОРИЛГООР ХИЙСЭН ЗАРДЛЫН ТООЦООЛОЛ

Аяллын маршрут:

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны аяллын үйлчилгээ нь 2 хэсгээс бүрдэх ба БНСУ-ын Инчон боомтоос БНХАУ-ын Тяньжин боомт руу тээвэрлэх эхний хэсэг. Мөн Тяньжин боомт дээр ирсэн хөлөг онгоц ачаагаа буулгасны дараа, дахин өөр ачаа олж ачуулан БНСУ- руу тээвэрлэн Инчон боомт дээр ачаагаа буулгаснаар нэг удаагийн аялал дуусгавар болно. Аяллын задаргааг дор харуулав.

Аяллын маршрутын бүтэц:



Зураг 8: Аяллын маршрутын бүтэц

## АЯЛЛЫН ЕРӨНХИЙ ЗУРАГЛАЛ

ИНЧЕОН БООМТ



ТЯНЬЖИН БООМТ



Боомтуудын хоорондох зай: 985 км; нийт 1950 км  
Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны хурд: 15 кнот; 7.71 м/с  
Нийт далайн тээвэрт зарцуулах хугацаа: 1 чиглэлдээ 3 хоног нийт: 6 хоног  
Далайн боомт дээр зарцуулах хугацаа: Ачиж/буулгах хугацаа тус бүр 2 хоног  
Боомт бүрт нийт: 4 хоног  
Нэг удаагийн аялалд зарцуулах хугацаа: 14 хоног (дунджаар)

Зураг 9: Аяллын маршрутын бүтэц

### **Аялалд гарах чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц:**

Манай улсад БНСУ-аас нэг сард импортоор орж ирж буй чингэлэг тээврийн ачааны урсгалыг харвал 400-800 TEU байгаа бөгөөд Зураг №10-т тусгагдсан 707 TEU даац бүхий “ФЕСКО НОВИК” чингэлэг тээврийг түрээслэх боломжийг судалж үзлээ. Үүнд: хөлөг онгоцны аялал, түрээсийн зардлын урьдчилсан тооцоолол орсон болно.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг Зураг №10-т тусган харуулав.



Зураг 10: Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц “ФЕСКО НОВИК”

Эх сурвалж: [www.fesco.ru](http://www.fesco.ru)

Чингэлэг тээврийн “ФЕСКО НОВИК” хөлөг онгоцны танилцуулга:

Ерөнхий мэдээлэл:

1. Үйлдвэрлэсэн он: 2004
2. Үйлдвэрлэсэн газар: ХБНГУ
3. Хүчин чадал: Хоосон чингэлэг 707 TEU
4. Далбаа: Орос
5. Дуудлага тэмдэг: USSJ

Тодорхой мэдээлэл:

1. Хөлгийн нийт урт: 133.58 метр
2. Перпендикуляр хоорондын урт: 126.80 метр
3. Хөлөг онгоцны суултын гүн: 9.45 метр
4. Хөлөг онгоцны даац: 8505,0 тонн
5. Хөлөг онгоцны хурд: 15 knot; 7.71 м/с
6. Хүчин чадал TEU: 707 (урд хэсэг-204; хойд хэсэг+үндсэн тавцан - 503)
7. Ачаатай чингэлэг ачих хүчин чадал 14 тонн: 390 TEU
8. TEU + FEU (40'): 2 + 313 (FEU: урд хэсэг-70; хойд хэсэг+үндсэн тавцан – 243)
9. Хөргүүртэй чингэлэг: 150

Өдөр тутмын түлшний хэрэглээ

1. Heavy fuel Oil (HFO) – RME 380 – DMA
2. Зуурамтгай чанар 380 6.0
3. Далайн тээвэрт зарцуулах түлш - RME 380 – 22 тонн/өдөрт
4. Далайн боомт дээр зарцуулах түлш - RME 380 – 0,75 тонн/өдөр  
DMA – 0,7 тонн/өдөр
5. Далайн боомт дээр зарцуулах түлш (сул зогсолт) - RME 380 – 0,75 тонн/өдөр  
DMA – 0,7 тонн/өдөр

#### **Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны зардлын бүтэц:**

Далайн тээврийн зардлыг *тогтмол* болон *хувьсах* зардал гэж ангилдаг. Тогтмол зардлыг дотор нь *үйл ажиллагааны* болон *капиталын* зардал гэж хуваах ба инфляци, бодлогын өөрчлөлт гэх мэт гадны нөлөөллийн улмаас мэдэгдэхүйц өөрчлөлт ороогүй тохиолдолд тогтмол хэвээр байна.

Аяллын зардал нь хувьсах зардалд хамаарах ба хөлөг онгоц ачаа бараа тээвэрлэн үйл ажиллагаа явуулах үед гарна.

Хувьсах зардал нь аялал бүрийн чиглэл, очиж үйлчлүүлэх боомтын төрөл, зогсоолын зай талбай болон бусад ачаа тээвэрлэх үйл явцаас хамааран тогтмол өөрчлөгдөж байдаг.

*Хүснэгт 6: Хөлөг онгоцны зардлын бүтэц:*

ТОГТМОЛ ЗАРДАЛ		ХУВЬСАХ ЗАРДАЛ	
Үйл ажиллагааны зардал	Капиталын зардал	Боомтод суурилсан зардал	Аяллын зардал
Багийн цалин	Капитал	Ачаа ачих / буулгах	Түлшний зардал
Даатгал	Брокерын зардал	Боомтын төлбөр	Сувгийн хураамж
Эд анги			
Тослох материал			
R&M			
Нөөц			
Менежмент Захиргааны зардал			



## ТОГТМОЛ ЗАРДАЛ

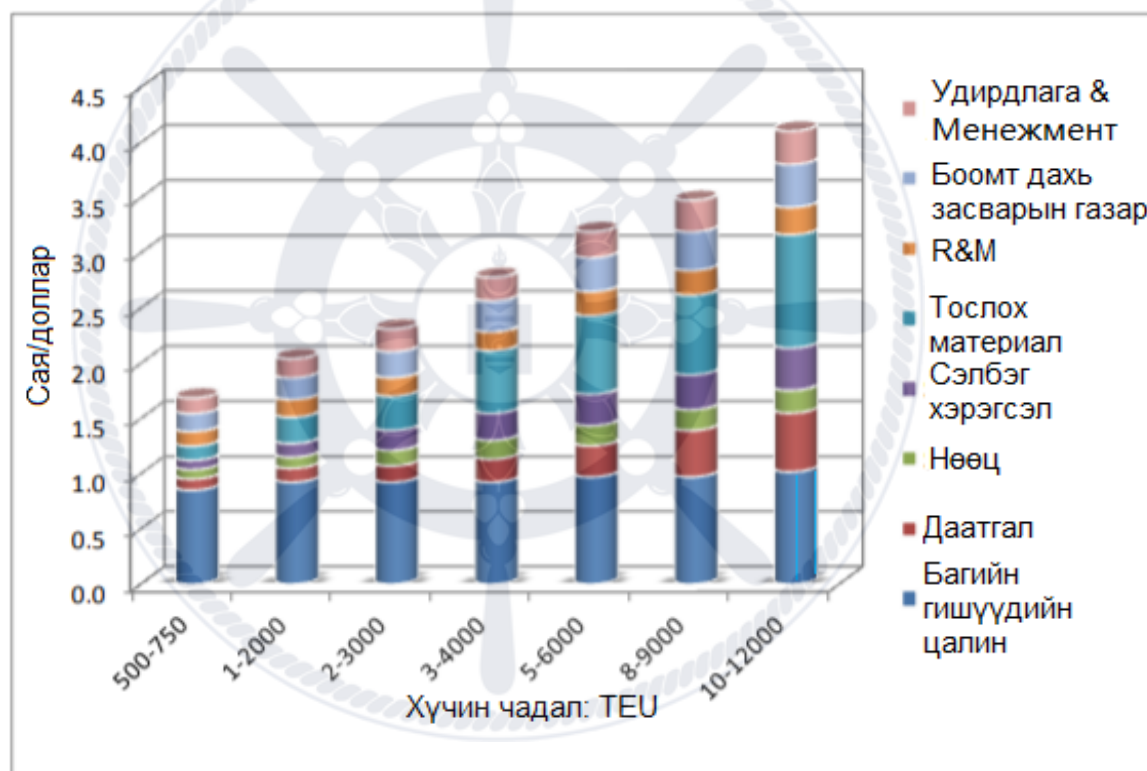
### Үйл ажиллагааны зардал:

Үйл ажиллагааны зардал нь чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны өдөр тутмын үйл ажиллагаанаас үүсэх зардал дээр суурилна. Үйл ажиллагааны зардалд дараах 8 төрлийн зардал багтаж байгааг Зураг 11-т харуулав.

Зураг 11-т үзүүлснээр 500-750 TEU хүчин чадалтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц жилд 1,6 сая ам.долларын зардал гаргаж байна.

Энэхүү тогтмол үйл ажиллагааны зардлыг нэг өдөрт шилжүүлэн тооцож үзэхэд хоногт 4385 ам.долларын зардал гарч байгаа нь хөлөг онгоцны бизнес ямар өндөр өртөг, зардалтай болохыг харуулж байгаа юм.

Инчон боомтоос – Тяньжин боомт хүрэх аяллын маршрутын үйл ажиллагааны зардлыг тооцоолохын тулд дээрх дундаж зардал болон ижил төстэй чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны дундаж зардал, бусад Short sea буюу богино зайн далайн аялалд тээвэрлэлт хийдэг хөлөг онгоцнуудтай харьцуулан тооцож үзсэн ба өдөрт **4000** ам.долларын зардал гарахаар байна.



Зураг 11: 500-12000 TEU хүчин чадалтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны жилийн үйл ажиллагааны зардлын график

[www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org)

### Капиталын зардал:

“Хөлөг онгоцыг угсарснаас хойш капиталын зардал нь бодит үйл ажиллагаанд шууд нөлөөлөхгүй боловч заавал төлөх хэрэгтэй үүрэг даалгавар” гэж эрдэмтэд тодорхойлсон байдаг (Martin Stopford (2009)).

Капиталын зардал нь хөлөг онгоцны өөрийн үнэ өртөг, түүнд ногдуулсан элэгдлийн хугацаа (жилээр) болон моргаж зээлийн хүүгийн түвшингээс хамаардаг байна. Элэгдлийн зардлыг 20 жилийн хугацаатайгаар хорогдуулан тооцдог бөгөөд 700 TEU хүчин чадалтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны дундаж элэгдлийн зардал өдөрт **\$5000** доллар байдаг байна.

## ХУВЬСАХ ЗАРДАЛ

### Боомтын зардал:

Боомтын үйлчилгээний тариф нь харилцан адилгүй байх ба олон төрлийн үйлчилгээний зардлыг өөртөө шингээж байдаг. Боомтын үйлчилгээний зардлуудаас бидний авч үзэж буй чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцонд шууд хамаарах зардал бол ачих/буулгах зардал байна.

- Тяньжин боомтод чингэлэг ачих/буулгах зардал 50\$ доллар
- Инчон боомтод чингэлэг ачих/буулгах зардал 60\$ доллар

Нийт аяллын хугацаанд гарах чингэлэг ачиж буулгах зардлыг хүснэгт 8-д харуулав.

Хүснэгт 8: Чингэлэг ачих/буулгах зардал

БООМТЫН ЗАРДАЛ	
Инчон боомт дээр ачих зардал (TEU 390)	\$ 23,400
Тяньжин боомт дээр буулгах зардал (TEU 390)	\$ 19,500
Тяньжин боомт дээр ачих зардал (TEU 390)	\$ 19,500
Инчон боомт дээр буулгах зардал (TEU 390)	\$ 23,400
<b>НИЙТ ЗАРДАЛ (TEU 1560)</b>	<b>\$ 85,800</b>

Эх сурвалж: [www.ontime-express.com](http://www.ontime-express.com) /Инчон боомт/  
Монголын тээвэр зуучийн компани /Тяньжин боомт/

### Түлшний зардал:

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц нь далайн тээврийн үйл ажиллагаа явуулахад Fuel Oil (FO) 380 болон Diesel Oil (DMA) гэсэн 2 төрлийн түлш хэрэглэдэг байна. FO болон DO түлшний дэлхийн зах зээлийн үнийг Хүснэгт 9-т харуулав.

Хүснэгт 9: Зах зээлийн дундаж үнэ /2019.10.24-ний байдлаар/

ЗАХ ЗЭЭЛИЙН ДУНДАЖ ТҮЛШНИЙ ҮНЭ			
№	Нэр	FO (RME380)	DO(DMA)
1.	Дэлхийд эхний 20-д багтдаг боомт дээрх дундаж үнэ	368.50	646.50
2.	Эхний 4 боомт дээрх түлшний дундаж үнэ	324.50	615.50
3.	Дэлхийн зах зээлийн дундаж үнэ	399.00	695.50
4.	БНХАУ-ын боомтууд дээрх түлшний үнэ	413.00 <sup>1</sup>	636.3 <sup>2</sup>

Эх сурвалж: [www.shipandbunker.com](http://www.shipandbunker.com)  
[www.100ppi.com](http://www.100ppi.com)<sup>1</sup>  
[www.nengyuan.huangye88.com](http://www.nengyuan.huangye88.com)<sup>2</sup>

Хүснэгт 9-ээс харахад дэлхийн зах зээл дээрх далайн тээврийн хөлөг онгоцонд ашиглагддаг түлшний дундаж үнээс Хятадын зах зээлийн түлшний үнэ хамаагүй үнэтэй байгааг харж болно. БНСУ болон БНХАУ-ын хооронд далайн тээвэрлэлт хийхээр зорьж гаргасан энэхүү судалгаандаа БНХАУ-ын боомт дээрх түлшний үнийг сонгон авсныг хүснэгт 10-т тусган харуулав.

Хүснэгт 10: Нэг удаагийн аялалд шаардагдах түлшний зардлын задаргаа

ЗАРДЛЫН ЗАДАРГАА			
	Өдөр	FO (RME380)	DO(DMA)
Инчон-Тяньжин	3	22 тонн/өдөрт	0
Тяньжин-Инчон	3	22 тонн/өдөрт	0
Инчон боомт дээр	4	0,75 тонн/өдөр	0,7 тонн/өдөр
Тяньжин боомт дээр	4	0,75 тонн/өдөр	0,7 тонн/өдөр
Нийт	14	138 тонн/өдөр	5,6 тонн/өдөр
ТҮЛШНИЙ ЗАРДАЛ			
Түлш		Үнэ	Нийт үнэ
FO (RME380)	14 хоногт- 138 тонн	\$ 413 <sup>1</sup>	\$ 56,994
DO(DMA)	8 хоногт – 5,6 тонн	\$ 636 <sup>2</sup>	\$ 3,561
<b>НИЙТ ТҮЛШНИЙ ЗАРДАЛ</b>			<b>\$ 60,555</b>

### НИЙТ ЗАРДЛЫН ЗАДАРГАА

Хүснэгт 11: Нэг удаагийн аялалд гарах нийт зардлын задаргаа

НИЙТ АЯЛЛЫН ЗАРДАЛ	
ТОГТМОЛ ЗАРДАЛ	
Үйл ажиллагааны зардал	\$ 4,000*14 хоног =56,000
Капиталын зардал	\$ 5,000*14 хоног =70,000
<b>Нийт тогтмол зардал</b>	<b>\$ 9,000*14 хоног =126,000</b>
ХУВЬСАХ ЗАРДАЛ	
Боомтын зардал (1560 TEU)	\$ 85,800
Түлшний зардал	\$ 60,555
<b>Нийт хувьсах зардал</b>	<b>\$ 146,355</b>
<b>АЯЛЛЫН НИЙТ ЗАРДАЛ</b>	<b>\$ 272,355/14 = \$ 350</b>
Хөлөг онгоц түрээсийн төлбөр (өдөрт 5000 ам.дол)	\$ 5000*14=\$ 70,000
<b>АЯЛЛЫН НИЙТ ЗАРДАЛ+ТҮРЭЭСИЙН ТӨЛБӨР</b>	<b>\$ 342,355/14 = \$ 440</b>

Нэг удаагийн аяллыг (Инчон – Тяньжин 7 хоног; Тяньжин – Инчон 7 хоног) 14 хоног байхаар тооцсон нь *Short sea shipping* буюу богино зайн аяллын хувьд урт хугацаандаа орох юм. Далайн тээврийн аяллын хоног буурах тусам нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал буурч байна.

1. Энэхүү судалгаанаас дүгнэж үзэхэд өөрийн хөлөг онгоцтой байх тохиолдолд 14 хоногийн аяллын хугацаанд нэг чингэлэгт ноогдох далайгаар тээвэрлэх зардал нь 350 ам.доллар болж байна. Харин түрээсийн зардлыг нэмж тооцвол нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал 440 ам.доллар буюу 90 ам.долларын зөрүү гарч байна.
2. Нийт аяллыг 7- 8 хоног байхаар тооцож үзвэл нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал 250 доллар болж буурна. Харин түрээсийн зардлыг нэмж тооцвол нэг чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал 300 ам.доллар буюу 50 долларын зөрүү гарах юм. Нийт аяллын хоногийг ийнхүү 7 хоногоор бууруулж чадвал 100 долларын зөрүү гарч байгаа ба түрээсийн зардлыг нэмж тооцвол нэг

чингэлэгт ногдох далайн тээврийн зардал даруй 140 доллараар бага болсныг харж болно.

Энэхүү хийсэн судалгааны үнийн үнэн бодит байдлыг шалгаж үзэх зорилгоор Монгол Улсын томоохон тээвэр зуучийн байгууллагуудад хандсан боловч зөвхөн далайн тээврийн үнийг салгах замаар үнийн задаргааг өгөх боломжгүй гэсэн хариу ирүүлсэн.

Жишээ нь: Инчон боомтоос Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэл 20 тоннын чингэлгийг Далай болон төмөр замаар дамжуулан тээвэрлэх үнийн саналыг Ландбридж компаниас авахад 1960 доллар гэж тооцсон. Энэхүү үнийг хийсэн судалгааны хүрээнд задлах гэж оролдож үзвэл дараахь байдлаар харуулж болно. Үүнд:

- Даатгал
- Инчон боомтоос Тяньжин боомт хүртэлх далайн тээврийн зардал
- Тяньжин боомтоос Улаанбаатар хотын гүний боомт хүртэлх төмөр замын зардал
  - Тяньжин боомтоос – Замын-Үүд боомт хүртэл \$ 1300 – 1350 доллар
  - Замын-Үүд боомтоос – Улаанбаатар Гүний боомт хүртэл \$ 400 (Чингэлэг хоосон буцаах тээврийн зардал багтсан 140\$)
- Чингэлэг бүрт гаалийн бүрдүүлэлтэд зориулан 3 хоногийн хугацаа олгогдох ба үүнээс хэтэрвэл хадгалалт + чингэлэг түрээсийн төлбөрт өдрийн 20тн 60 ам.доллар 40тн 120 ам.долларын торгууль тус тус ногдуулдаг.
- Импортын гаалийн бүрдүүлэлтийн гаалийн үйлчилгээ үнэгүй / Мэдүүлэг шивэлт, мэдүүлгийн хураамж, татвар зэрэг гарах бодит зардал ороогүй/ байна.

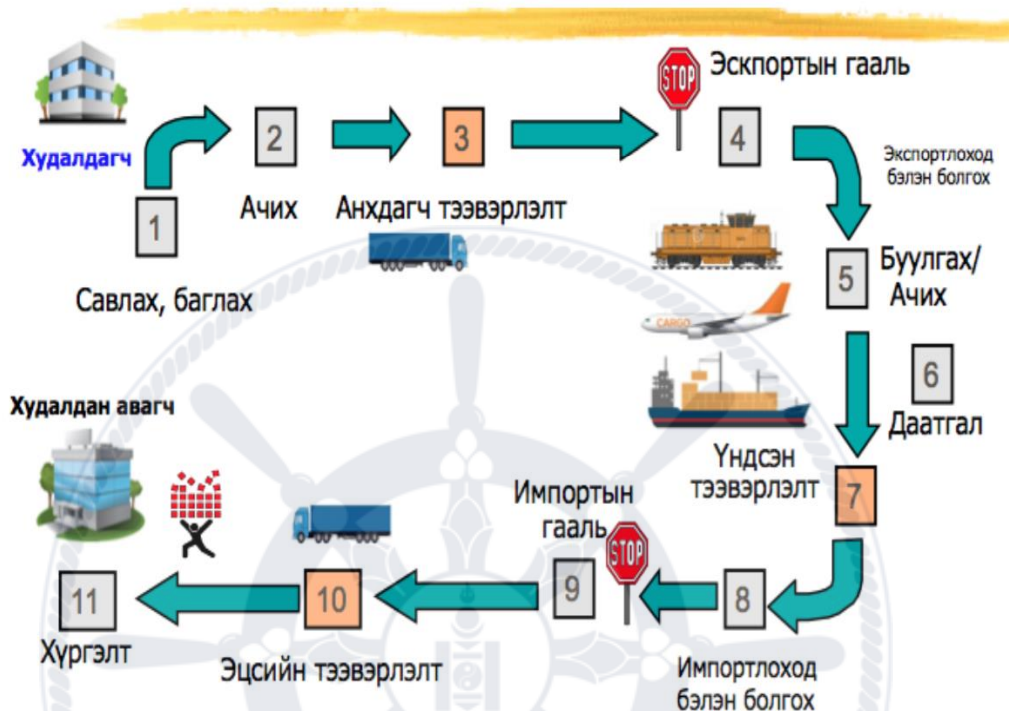
Эдгээр зардлуудыг тусад нь салгаж тооцоолж үзсэний үндсэн дээр далайн тээврийн зардал дунджаар **210-260 доллар** болж байна гэж үзлээ.

БНХАУ-ын Далайн тээврийн компаниудын далайн тээврийн үнийн мэдээллийг дараах эх сурвалжуудаас авсан бөгөөд далайн тээврийн үнэ харилцан адилгүй байна.

1. 2019 оны 09 сарын 23-ны өдрийн ханшаар тооцвол Тяньжин боомтоос Инчон боомт хүртэл далайн тээврийн тариф 20 тонн чингэлэгт \$415 доллар (天津[TIANJIN]到仁川[INCHON]海运费 \$ 415); Эх сурвалж: <http://www.yunfei89.com/>
2. 2019 оны 10 сарын 11-ний өдрийн зарлагдсан ханш: Тяньжин боомтоос Инчон боомт хүртэл далайн тээврийн тариф 20 тонн чингэлэг \$ 210 доллар (天津 [TIANJIN] 到 仁 川 [INCHON] 海 运 费 \$ 210); Эх сурвалж: <http://www.taxi1972.com/cn>
3. 2019 оны 10 сарын 30-ны өдрийн байдлаар Тяньжин боомтын далайн тээврийн үнийн индекст тусгагдсан ханш: Тяньжин боомтоос Инчон боомт хүртэл далайн тээврийн тариф 20 тонн чингэлэг \$ 175 доллар (天津[TIANJIN]到仁川[INCHON]海运费\$ 175); Эх сурвалж: <http://www.tjtsi.pro/en/> байна.

## БҮГД НАЙРАМДАХ СОЛОНГОС УЛСААС УЛААНБААТАР ХОТ ДАХЬ ГҮНИЙ БООМТ ХҮРТЭЛХ ТЭЭВРИЙН МАРШРУТ, ТЭЭВРИЙН ҮНЭ

БНСУ-аас Монгол Улсад импортолдог бараа, бүтээгдэхүүнийг бүх төрлийн тээврийн хэрэгслийн жишээн дээр Инчон боомтоос Улаанбаатар хотын гүний боомт хүртэл тээвэрлэх ерөнхий зураглал, маршрут, үнэ өртгийн судалгааг хийж гүйцэтгэснийг тээврийн хэрэгсэл тус бүрээр тооцоолон гаргасныг харуулав.



Импортын барааны тээврийн үнийг тооцоолоход энгийн байх зорилгоор 20 TEU (20тн) даац бүхий чингэлэгт Авто машин болон Ачааны машин байхаар тооцоолов.

Инчон боомтоос-Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх тээврийн маршрут:

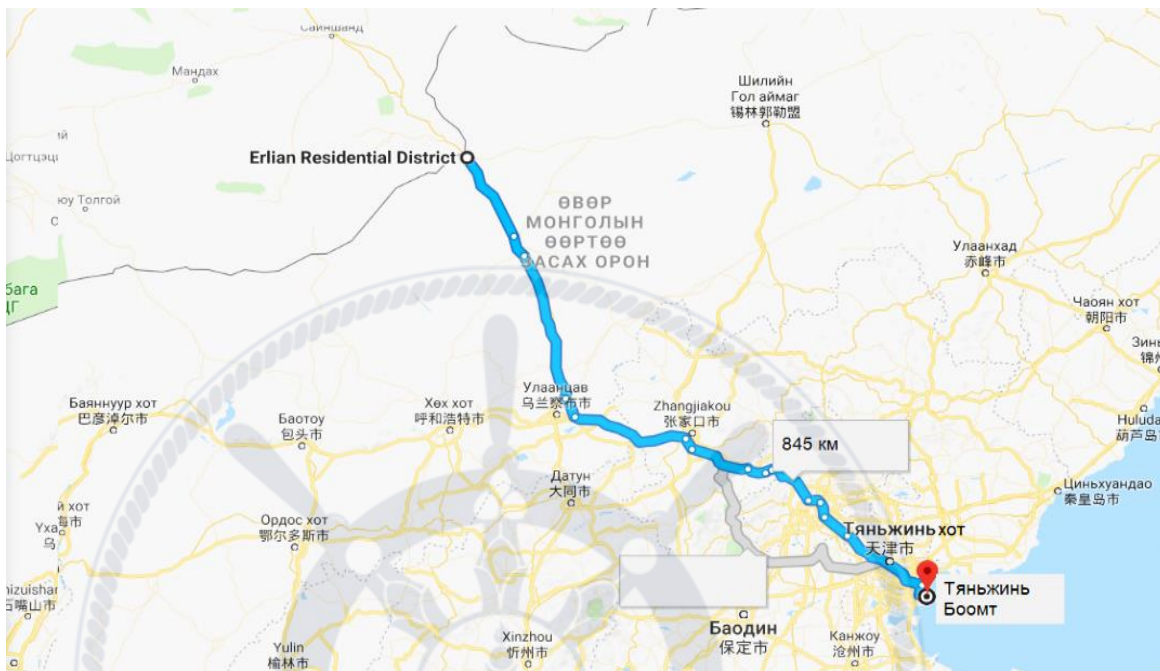
Инчон боомт - Тяньжин боомт - Эрээн боомт - Замын-Үүд -Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх дамжин өнгөрөх боомтуудыг сонгов.

1. Инчон боомтоос Тяньжин боомт хүртэлх далайн тээврийн зардлын задаргаа:

- Тээвэрлэх зай: 985 км
- Хугацаа : 7 хоног
- Тээврийн хөлс: 210-260\$
- Чингэлэгт бэхлэх, ачих: 200\$
- Бичиг баримт бүрдүүлэлт: 50\$
- Боомтоос хөлөг онгоцонд ачиж буулгах: 50\$
- Автомашин боомт хүртэл тээвэрлэх: 100\$ (1-2 хоног)

2. Тяньжин боомтоос Эрэн боомт хүртэлх төмөр замаар тээвэрлэх зардал:

- Тээвэрлэх зай: 845 км
- Хугацаа : 4 хоног
- Тээврийн хөлс: 1300-1350\$
- Хөлөг онгоцоос боомтод буулгах: 50\$ - (1 хоног)
- Төмөр замд шилжүүлэн ачих: 30\$ - (1-2 хоног)



3. Замын-Үүд боомтоос Эрэн боомт хүртэл шилжүүлэн ачих тээврийн зардал:

- Тээвэрлэх зай: 6 км
- Хугацаа : 1 хоног
- Тээврийн зардал: 4\$
- Гаалийн бичиг баримт бүрдүүлэлт: 30\$

4. Замын-Үүд боомтоос Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал:

- Тээвэрлэх зай: 650 км
- Хугацаа : 4 – 6 хоног
- Тээврийн хөлс: 400 \$ (Чингэлэг хоосон буцаах тээврийн зардал багтсан 140\$)

5. **Нийт зардал =2600\$**

**18-25 хоног**

## ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсын далайн тээврийн салбарыг далайн тээвэрлэлт хийж гүйцэтгэх замаар хөгжүүлэх үйл ажиллагааны хүрээнд БНСУ-аас Монгол Улс руу тээвэрлэгдэж импортын ачаа барааг Монгол Улсын далайн тээврийн хөлгөөр тээвэрлэх нөхцөл боломжийн талаарх судалгаа хийлээ.

Нэгэнт Монгол Улсын эзэмшлийн хөлөг онгоц байхгүй тул Солонгосоос Монгол улс руу чиглэгдсэн чингэлэг тээврийн ачааны урсгалыг судлан үзсэний үндсэн дээр тохирох даацын хөлөг онгоцыг түрээслэх замаар ашиглах боломж байгаа эсэх, хэрэв ийм боломж байгаа бол эдийн засгийн үр ашигтай эсэхийг судлан холбогдох дүгнэлтийг гаргаж байна.

БНСУ-аас Монгол Улсад нэг жилд импортоор орж ирж буй чингэлгийн хэмжээ нь 4800-9600 байгаа нь нэг сард ойролцоогоор 400-800 TEU болох ба энэхүү ачааг нэг сард нэг удаа 707 TEU даац бүхий “ФЕСКО НОВИК” хөлөг онгоцоор тээвэрлэхээр бодолцон түрээс болон холбогдох нэг удаагийн аяллын зардлыг тооцоолсон болно.

Энэхүү судалгааг бодит ачааны урсгал гэхээсээ илүүтэй боломжит хэмжээн дээр тулгуурлан гаргасан ба энэхүү ачаа нь зөвхөн нэг талын буюу Монгол Улс руу тээвэрлэх ачаа юм. Гэтэл уг хөлөг онгоц Тяньжин боомт дээр ачаагаа буулгасны дараа тэндээс ямар ачаа олж буцах талаар мэдээллийг урьдчилан олох боломжгүй. Тиймээс нэг талдаа хоосон явах, эсхүл ачаанаас олдоцоос шалтгаалан Тяньжин боомтод 3-аас илүү хоног болох магадлал өндөр байна.

Судалгаанд дэлгэрэнгүй харуулсанчлан ийм бага багтаамжтай хөлөг онгоцоор тээвэрлэгдэх ачааны нэг чингэлэгт оногдох зардал хамгийн үнэтэй буюу 350 ам.доллар байх ба дээр нь чингэлгийн өдөр тутмын түрээсийн ногдох зардал 90 ам.доллар нэмэгдэж байна.

Монгол Улсын тээвэр логистикийн компаниудын нэг чингэлэгийн далайн тээврийн зардал ойролцоогоор 250 ам.доллар байх магадлал өндөр байгаа нь даруй 200-гаад ам.доллараар хямд байна.

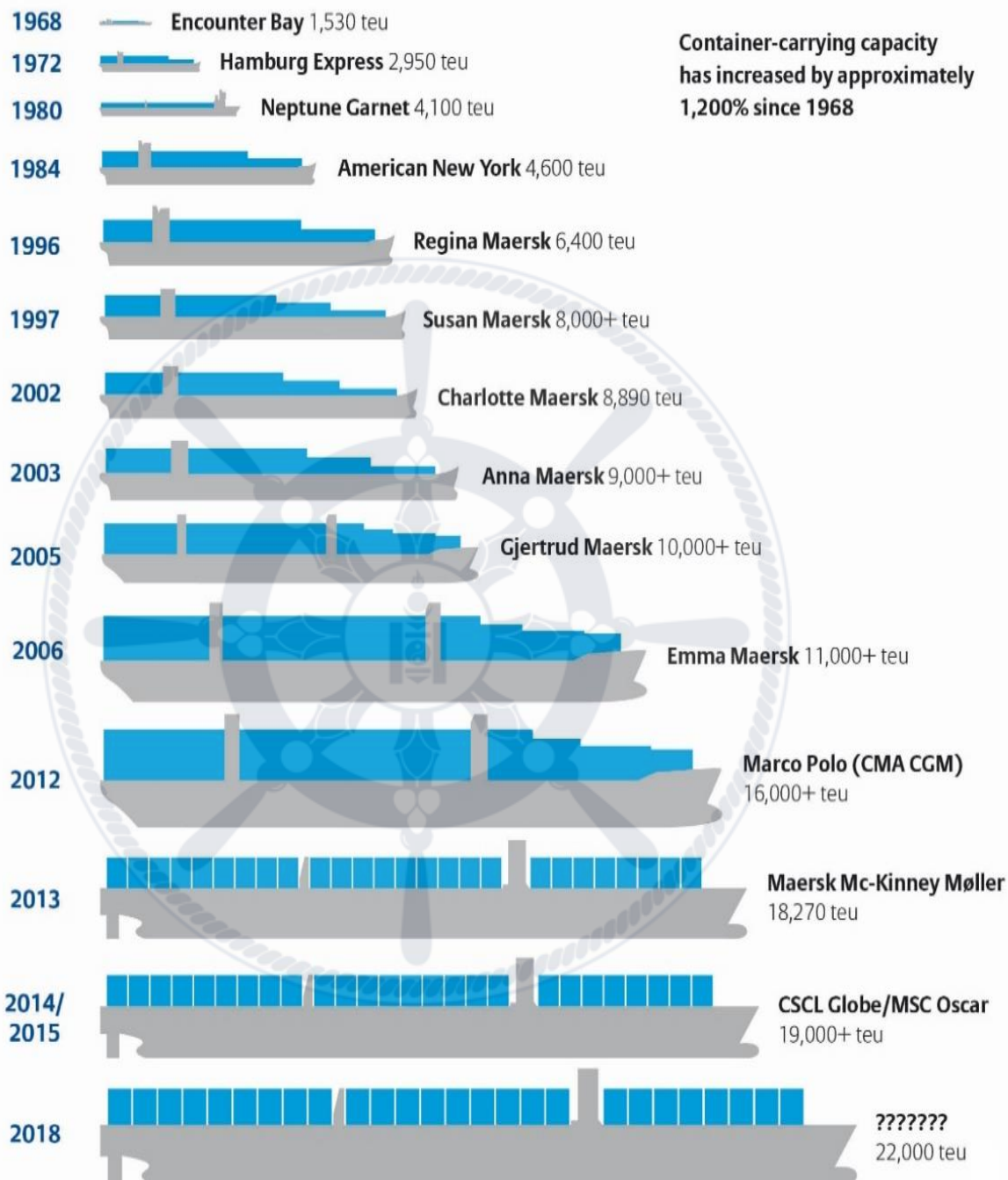
Дээр нь БНСУ-аас Монгол Улс руу тээвэрлэгддэг импортын ачааг бид өөрийн түрээсийн хөлөг онгоцоор тээвэрлэж өртгийг хэмнэнэ гэдэгт найдах баталгаа байхгүй. Тээвэрлэхээр болсон ч тээврийн зардал өрсөлдөх чадваргүй байгааг дээрх дүгнэлтээс харж болно.

Эхний ээлжинд БНСУ-аас БНХАУ-ын Тяньжин боомт руу ирэх очих зардлын судалгааг БНСУ-аас Монгол Улсад далайгаар тээвэрлэгдэн ирж буй импортын чингэлэг тээврийг хамтарсан далайн тээврийн компаниар дамжуулан чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц түрээслэх замаар далайн тээврийн үйл ажиллагаанд оролцох нөхцөл боломж, чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцын нэг удаагийн аяллын зардлыг тооцлон гаргасан билээ.

\* \* \*

## ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ХҮЧИН ЧАДЛЫН ӨСӨЛТ

### 50 years of Container Ship Growth



Graphic: Allianz Global Corporate & Specialty.

Approximate ship capacity data: Container-transportation.com

Эх сурвалж: [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org)



**ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ҮЗҮҮЛЭЛТ БОЛОН НЭГ  
УДААГИЙН АЯЛЛЫН ЗАРДЛЫН ЗАДАРГАА**

<b>1. Хөлөг онгоцны ерөнхий үзүүлэлт</b>						
<b>Хөлөг онгоцны хүчин чадал /TEU/</b>	<b>1200 /TEU/</b>	<b>2600 /TEU/</b>	<b>4300 /TEU/</b>	<b>6500 /TEU/</b>	<b>8500 /TEU/</b>	<b>11000 /TEU/</b>
Хөлөг онгоны хурд /knots/ 1 кнот – 0.51444 м/с	18.3	20.9	23.8	25.2	25.5	25.5
Түлш царцуулалт тонн/өдөрт	42	79	147	214	230	240
Зогсоолоос зогсоол хүрэх хурд	17.4	19.9	22.6	23.9	24.2	24.2
Зогсоолоос зогсоол хүрэх түлш зарцуулалт тонн/өдөрт	36.3	67.7	126.2	183.2	197.2	205.8
<b>2. Үйлчилгээний хуваарь</b>						
Хоёр талын аяллын зай /км/	22530 км	22530 км	22530 км	22530 км	22530к м	22530 км
Аяллын хугацаанд дамжин өнгөрөх боомтууд	7	7	7	7	7	7
Далайн тээвэрт зарцуулах хугацаа /өдөр/	33.6 өдөр	29.4 өдөр	25.8 өдөр	24.4 өдөр	24.1 өдөр	24.1 өдөр
Далайн боомт дээр зарцуулах хугацаа /өдөр/	5.0	6.7	8.7	11.4	13.8	16.9
Нийт аяллын хугацаа /өдөр/	38.5	36.0	34.5	35.8	37.9	40.9
Жилд хийх аяллын тоо	9.5	10.1	10.6	10.2	9.6	8.9
<b>3. Хөлөг онгоцны хүчин чадлын ашиглалт</b>						
Хүрэх чиглэл буюу зүүн тийш чиглэсэн аяллын хүчин чадлын ашиглалт	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Буцах чиглэл буюу баруун тийш чиглэсэн аяллын хүчин чадлын ашиглалт	40%	40%	40%	40%	40%	40%
Тээвэрлэх чингэлгийн тоо Хүрэх чиглэл/TEU/	1080	2340	3870	5850	7650	9900
Тээвэрлэх чингэлгийн тоо Буцах чиглэл/TEU/	480	1040	1720	2600	3400	4400
Нэг аялалд тээвэрлэх нийт чингэлгийн тоо /TEU/	1560	3380	5590	8450	11050	14300
Жилд тээвэрлэх нийт чингэлгийн тоо /TEU/	14785	34232	59097	86235	106391	127467
<b>4. Хөлөг онгоцны зардал /ам.доллар өдрөөр/</b>						
Үйл ажиллагааны зардал /\$/	\$ 4643	\$ 5707	\$6000	\$ 6500	\$7000	\$ 7500

Капиталын зардал:	8904	17096	23863	31699	39178	46301
- Хөлөг онгоцны үнэ /сая доллар/	<b>\$25</b> <b>сая</b>	<b>\$48</b> <b>сая</b>	<b>\$67</b> <b>сая</b>	<b>\$89</b> <b>сая</b>	<b>\$110</b> <b>сая</b>	<b>\$130</b> <b>сая</b>
- Элэгдлийн хугацаа /жилээр/	20	20	20	20	20	20
- Зээлийн хүү /жилийн/	8%	8%	8%	8%	8%	8%
Түлшний зардал /дол.өдрөөр/ /Түлшний үнэ /дол.тонн/	12690 300	23700 300	44160 300	64110 300	69000 300	72000 300
Нэг чингэлэг тээвэрлэхэд ногдох зардал	648	496	457	433	395	360
<b>5. Боомтын хураамж</b>						
Боомтын зардал \$/TEU	22	15	12	11	11	10
Боомтын нийт үйлчилгээний зардал \$/call	22000	29000	35000	43000	60000	65000
<b>6. Чингэлэг боловсруулах зардал</b>						
Чингэлэг зардал (\$/TEU/өдөр)						
20тонн чингэлэг	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7
40тонн чингэлэг	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1	1.1
40тонн хөргүүртэй чингэлэг	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
Чингэлэг засвар үйлчилгээ (\$/ нэг аялал)	50	50	50	50	50	50
Терминалын чингэлэг ачих зардал краны зардал(\$/lift)	220	220	220	220	220	220
Хөргүүртэй чингэлэг хөргөх зардал (\$/TEU)	150	150	150	150	150	150
Далайд чингэлэг шилжүүлэн ачих (\$/TEU)	225	225	225	225	225	225
Боомтод олон төрлийн тээвэр ашиглан тээвэрлэх зардал (\$/TEU)	220	220	220	220	220	220
Ачааны нэхэмжлэл (\$/ нэг аялал)	30	30	30	30	30	30
<b>7. Захиргааны зардал</b>						
Багийн гишүүдийн тоо	23	53	92	135	166	199
Захиргааны зардал (\$000 нэг аялал)	146	317	524	792	1036	1341

*Эх сурвалж: Maritime economics 3<sup>rd</sup> edition Martin Stopford 2009 он*