



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**



**МОНГОЛ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТ БАЙГУУЛАХ ХЭРЭГЦЭЭ, ШААРДЛАГА,
НӨХЦӨЛ БОЛОМЖИЙН ТУХАЙ СУДАЛГАА**



**Улаанбаатар хот
2021 он**

АГУУЛГА

1.	Удиртгал	4
1.1	Судалгааны зорилго	4
1.2	Хамрах хүрээ	5
2.	Дэлхийн худалдаа, далайн тээврийн өнөөгийн нөхцөл байдал, чиг хандлага	5
2.1	Дэлхийн худалдаа ба Чингэлэг тээврийн компаниудын өнөөгийн нөхцөл байдал	6
2.2	БНХАУ-ын далайн тээврийн салбар ба төрийн өмчит COSCO шиппинг компанийн өнөөгийн байдал	10
2.3	COSCO болон Нэг бүс нэг зам санаачлага	14
3.	Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбар	16
3.1	Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарт Азийн Хөгжлийн Банкнаас хийсэн судалгаа, үнэлгээ	19
3.2	АХБ-ны судалгаанаас гарсан санал, зөвлөмж	20
4.	Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ шаардлага, боломж	22
4.1	Замын-Үүдийн тээвэр логистикийн төвийн одоогийн нөхцөл байдал	23
4.2	Логистикийн төвийг хуурай боомт болгон өөрчлөх шаардлага, боломж, давуу тал	24
4.3	Хуурай боомтын менежмент зохион байгуулалт ба БНЭУ-ын туршлага	26
5.	Бусад улсын туршлага	28
5.1	Хуурай боомт ба далайд гарцтай улсууд	28
5.1.1	Хуурай боомтын үүсэл буюу ИБУИНВУ-ын Тилбури хуурай боомт	28
5.1.2	Бүгд Найрамдах Итали Улсын Ривалта Скривиа хуурай боомт	29
5.1.3	Африкийн Нигериа Улсын хуурай боомтууд	29
5.1.4	Азийн улс орнуудын хуурай боомтын ашиглалт	30
5.2	Хуурай боомт ба далайд гарцгүй улсууд	31
5.2.1	БНЭУ ба Балба Улсын далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллаж буй туршлага	31
5.2.2	БНЧУ-ын туршлага	33

5.2.3	Ботсвана Улсын туршлага	35
5.2.4	БНКаЗУлсын туршлага	37
5.3	Олон Улсын байгууллага болон Хуурай боомт	40
6.	Дүгнэлт	43
6.1	Хуурай боомтын байршил, дэд бүтэц	43
6.2	Хуурай боомт байгуулах эрх зүйн орчин	45
6.3	Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байрлах хуурай боомтын бүтэц, зохион байгуулалт	47
6.4	Хэрэгжүүлэх арга зам	48



Нэг. УДИРТГАЛ

Далайд гарцгүй газар зүйн байршлаас шалтгаалан эдийн засагт учирч болох хүндрэл бэрхшээлийг даван туулах зорилгоор Монгол Улсын үе, үеийн Засгийн газар Олон Улсын гэрээ хэлэлцээр, тунхаглалд нэгдэж орох замаар далайд гарах гарцтай болох, дэлхийн худалдааны сүлжээнд нэвтрэх бодлого баримталсаар ирсэн билээ.

Энэхүү бодлогын хүрээнд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага (НҮБ)-ын “Далайн эрх зүйн тухай” (1982), “Далайд гарцгүй орнуудын транзит тээврийн тухай” (1965) зэрэг голлох конвенцуудад нэгдэж орсон ба хөрш орнуудын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрүүдийг БНХАУ, ОХУ-тай байгуулсан нь бидний өдөр тутмын амьдралд нөлөөлж байгаа нь дамжиггүй.

Дэлхийн худалдааны байгууллагын эрх зүйн чухал баримт бичгүүдийн нэг болох “Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр”-т Монгол Улс 2016 оны 11 дүгээр сард нэгдэж орсон бөгөөд тус хэлэлцээрийн XI зүйл болох “Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө”-г хөрш орнуудын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан тээвэрлэж буй Монгол Улсын импортын ачаанд хэрхэн хэрэгжүүлж ажиллах боломжийн талаар судалгааг манай байгууллагаас 2019 онд хийж гүйцэтгэсэн юм. Тус судалгааг холбогдох төрийн болон төрийн бус байгууллагуудад хүргүүлэн, импортын ачааг голлон тээвэрлэдэг тээвэр зуучийн байгууллагуудад ойлголт өгөх, үйл ажиллагаандаа хэрэгжүүлэхэд дэмжлэг болгох, мэдлэг олгох зорилгоор хурал, семинаруудыг үе шаттай зохион байгуулсаар ирсэн билээ.

2016 оны 2 дугаар сард нэгдэж орсон НҮБ-ын “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн зүйл заалтуудыг Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг дамжуулан тээвэрлэх үйл ажиллагаанд хэрхэн ашиглах боломжийг судалж, хэрэгжүүлэх арга зам, гаргалгаа гаргах шаардлага тулгараад байгааг ойлгож судалгаагаа үе шаттай хийж ирсэн бөгөөд үр дүнг нь энэхүү судалгааны ажлаар хүргүүлж байна.

1.1 Судалгааны зорилго

Далайд гарах гарцыг Монгол Улсын иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагуудад илүү хүртээмжтэй, нээлттэй, тодорхой болгох замаар эдийн засгийг дэмжих чиг үүргийг салбарын асуудал хариуцсан төрийн байгууллага болохын хувьд Зам, тээврийн хөгжлийн яам, түүний салбар нэгж болох Монгол Улсын Далайн захиргаа хариуцан ажилладаг.

“Ковид-19” өвчин гарч дэлхийн хүн амын дунд цар тахал хэлбэрээр тархсан нь дэлхий нийтийн худалдаа, эдийн засаг, тээвэрлэлтийн салбарт хүчтэй нөлөө үзүүлсэн бөгөөд хэвийн байдалд орох хүртэл тодорхой хугацаа шаардагдахаар төсөөлөгдөж байна.

Далайгаар тээвэрлэгддэг ачаа бараа нь хөлөг онгоцны шугаман болон захиалгат аяллын тоо хэмжээ, боомтын ачих, буулгах, хадгалах тоног төхөөрөмж, агуулах сав, чингэлгийн олдочтой холбоотойгоор логистикийн тодорхой цэг бүрт хүлээгдэх болсон нь бараа бүтээгдэхүүний түгээлтийн ердийн гинжин хэлхээг тасалдуулж, эмх замбараагүй байдал үүсгэв.

Эдгээр ойлгомжгүй болон хүндрэлтэй нөхцөл байдал далайн тээврийн үнэ тарифт шууд нөлөөлсөн бөгөөд 2020 оны сүүлчээс 2021 оны 9 дүгээр сар хүртэлх нэг жилийн хугацаанд хамгийн багадаа 5 дахин өссөн үзүүлэлттэй байна.

Дэлхийн худалдаа далайн тээвэрлэлтийн үнийн өсөлт далайд гарцгүй Монгол Улсад ч шууд нөлөөлж эхлэв. Ялангуяа гуравдагч орноос далайгаар дамжин БНХАУ-ын боомт

дээр ирж буй ачаа, бараа бүтээгдэхүүн 2021 оны 3 дугаар сараас эхлэн хуримтлагдах болсон нь далайгаар тээвэрлэгдэн ирсэн өсөлттэй үнээс гадна далайн тээврийн компаниудын өмч болох чингэлэг ашиглалтын зардлыг хэд дахин нэмэгдүүлснээр чингэлэг дотор зөөвөрлөгдөж буй импортын ачаа барааны тээвэрлэлтийн зардлыг төсөөлөх аргагүй хэмжээгээр өсгөж барааны үнэд шууд нөлөлөх болов. Энэ нь хүн амын амьдралын түвшинд шууд нөлөөлж, ядуурлыг нэмэгдүүлэх бас нэг шалтгаан болж байна.

Бид энэхүү судалгаагаар Монгол Улсын эдийн засагт тээврийн салбартай холбоотой үүсээд байгаа хүндрэл бэрхшээлийг саармагжуулах, логистикийн урсгалыг тасралтгүй хангах, улмаар импортын барааны тээвэрлэлтийн үнийг зохих хяналттай байлгах зорилтод Монгол Улсын нэгдэж орсон “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр хэрхэн эерэг нөлөө үзүүлж болох, түүнийг далайд гарцгүй улсын хувьд хэрхэн амжилттай хэрэгжүүлж болох арга замыг ойлгомжтой, тодорхой болгон шийдвэр гаргагчдыг бодлого гаргахад дэмжлэг болохыг зорив.

1.2 Хамрах хүрээ

Судалгаанд 1991 онд НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал (UNCTAD)-аас боловсруулан гаргасан Хуурай боомтын тухай гарын авлага, 2018 онд Азийн хөгжлийн банкнаас санхүүжүүлэн Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарт хийж гүйцэтгэсэн судалгаа болон далайн тээвэртэй холбоотой дэлхийн эдийн засаг, чингэлэг тээврийн салбарын 2021 оны нөхцөл байдлыг өмнөх жилүүдтэй харьцуулсан байдлаар гаргасан үзүүлэлтийг хамруулав.

Мөн бусад улсын хуурай боомт ашиглаж байгаа туршлагыг далайд гарцтай ба, далайд гарцгүй улсуудаар нь ялган харуулсан бөгөөд далайд гарцгүй улсуудын туршлагыг өөрийн улсын нөхцөл байдалтай харьцуулан цаашид хэрэгжүүлэн ажиллахад шаардагдах арга зам, төлөвлөгөө, хийгдэх ажлуудыг эрэмбэлэн харуулахыг зорив. Судалгаанд жишээ авах улс орнуудын мэдээ баримтыг тухайн байгууллагын үндсэн цахим хуудаснаас авахыг зорьсон ба дэлхийн банкнаас тухайн улсын тээвэр логистикийн салбарт хийсэн судалгаа, үнэлэлт дүгнэлтээс авсан болно.

Хоёр. ДЭЛХИЙН ХУДАЛДАА, ДАЛАЙН ТЭЭВРИЙН ӨНӨӨГИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ, ЧИГ ХАНДЛАГА

Дэлхий даяар тархаад байгаа цар тахлын нөхцөл байдлаас шалтгаалан 2020 оны эхэн үеэс далайн тээврийн салбар бүхэлдээ ойлгомжгүй байдалд хүрсэн нь чингэлэг тээврийн компаниуд тогтмол үйлчилдэг шугаман маршрутыг өнжөөх, хэдэн сараар явуулахгүй зогсооход нөлөөлснөөр хэвийн ажиллаж байсан худалдааны гинжин хэлхээг гацааж, нэг талд барааны хомсдол үүсэж байхад нөгөө талд нь ачааны овоолго, бөөгнөрлийг бий болгосон билээ.

Гэсэн хэдий ч зах зээлийн зарчмын дагуу далайн тээврийн компаниуд үнэ тарифаа нэмэгдүүлэн үйл ажиллагаагаа улам эрчимжүүлэн ажиллаж байгааг дөнгөж хэдхэн сарын өмнө их хэмжээний алдагдалд орсон Суэцийн сувгийн захиргааны гаргасан тайлан мэдээнээс харж болно. Үүнд: 2021 оны эхний хагас жилийн статистик мэдээг өмнөх оны мөн үетэй харьцуулсан дүнгээс харахад Суэцийн сувгаар нийт 9763 хөлөг онгоц дамжин өнгөрсөн нь өмнөх жилийн хөлөг онгоцны тооноос 217 хөлөг онгоцоор илүү байгаа бол

даацын хувьд нийт 610.1 сая тонн байгаа нь өмнөх жилийн мөн үеэс 22.4 сая тонноор нэмэгдэж, 3.8 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна¹ гэжээ.

Хөлөг онгоцны тооны өсөлтийг тээврийн хэрэгслийн төрлөөр нь харуулбал:

- Шингэрүүлсэн хий тээвэрлэгч 25 хувиар;
- Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 10 хувиар;
- Автомашин тээвэрлэгч 27,8 хувиар;
- Хуурай ачаа тээвэрлэгч 5 хувиар нэмэгдсэн байна.

Суэцийн сувгийн хувьд 2021 онд хүндхэн сорилтуудтай учирсан хэдий ч урьд өмнө нь гарч байгаагүй өндөр ашиг орлоготой жил болж байгааг сувгийн захиргааны дарга тэмдэглэн хэлжээ.

Нэгэнт далайн тээврийн урсгал эрчимтэй явагдаж байгаа тул далайн боомтууд ч ачаалал ихтэй ажиллаж байгаа нь тодорхой юм. АНУ-ын Long Beach болон Los Angeles боомтууд урьд өмнө хүлээж авч байгаагүй хэмжээний их ачаа эргэлтийг боловсруулах болсон тул энэхүү эрэлт хэрэгцээг зөв зохицуулах, логистикийн сүлжээнд оролцогч талуудыг тэнцвэртэй ачаалах зорилгоор боомтын ажиллах цагийг нэмэгдүүлэх тухай шийдвэр² гаргаж байгаагаа 2021 оны 9 дүгээр сарын 17-ны өдөр мэдээлэв. Ингэснээр Америкийн томоохон боомт Long Beach 24/7 хуваариар бүтэн ажиллахаар болсон бол Лос Анжелес боомт шөнийн ээлжийн цагаа уртасгахаар болжээ. Өөрөөр хэлбэл далайгаар тээвэрлэгч далайн тээврийн компаниуд, дамжуулан өнгөрүүлж буй суваг, хүлээн авч өнгөрүүлж буй боомтууд бүгд урьд өмнөхөөс илүү ачаалалтай, хамгийн гол нь ашигтай ажиллаж байгаа нь дээрх мэдээ баримтаар нотлогдож байна.

Энэ үетэй давхцуулан далайн тээврийн салбарын тэргүүлэх мэргэжилтнүүд 2021 оны 9 дүгээр сарын 13-ны өдөр цахимаар хуралдсан ба хэлэлцүүлгийн үеэр далайн тээврийн шинэ (Supercycle³) супер цикл буюу өсөлт хөгжилтийн оргил үе эхэлсэн байх магадлалтай тухай ярилцав.

2.1 Дэлхийн худалдаа ба Чингэлэг тээврийн компаниудын өнөөгийн нөхцөл байдал

2020 оны эхний байдлаар дэлхий дээрх худалдааны⁴ зориулалтын нийт хөлөг онгоцны тоо 98,140 байгаа нь 2011 онтой харьцуулахад 55-60 хувиар өссөн дүнтэй байна. Гэтэл чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны тоо 2011 онд 4966 байснаас 5371 (2020 он) болж 7,5 хувиар өссөн⁵ нь тооны хувьд харьцангуй цөөн мэт харагдах ч, шинээр үйлдвэрлэгдсэн эдгээр 405 чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг даацаар нь авч үзвэл нэг нь л хэд, хэдэн хөлөг онгоцтой дүйцэхүйц том оврын тээврийн хэрэгсэл байгаа юм.

¹ <https://www.maritime-executive.com/article/suez-canal-reports-record-revenues-and-increases-in-transits>

² https://www.portoflosangeles.org/references/news_091721_speedcargo

³ https://www.youtube.com/watch?v=M8_0uY6rT5Q

⁴ Худалдааны хөлөг онгоц гэдэг ойлголтод цэргийн зориулалтын болон хувь хүмүүсийн зугаа цэнгэлийн зориулалтын яахт хөлөг онгоцыг оруулдаггүй бөгөөд зөвхөн далайгаар бүх төрлийн ачаа бараа, зорчигч тээвэрлэж байгаа хөлөг онгоцыг хэлдэг.

⁵ <https://www.statista.com/statistics/198227/forecast-for-global-number-of-containerships-from-2011/>

Сүүлийн 10 жилд шинээр үйлдвэрлэгдсэн чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны хэмжээ, даац жил ирэх тусам нэмэгдэж байгаа нь чингэлэг тээвэрлэх тоо, даацын хувьд уралдаж байгаа мэт сэтгэгдэл төрүүлдэг. Жишээ болгон харуулахад 2020 онд хамгийн өндөр даацтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцоор тодорсон “HMM Algeciras” нь 23,964 TEU⁶ тээвэрлэх хүчин чадалтай байсан бол жилийн дараа буюу 2021 онд хөвж эхэлсэн “Ever Ace” чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 24 мянган TEU (23,992) тээвэрлэх хүчин чадалтай болж рекорд тогтоов. (2-р зургийг үзнэ үү.)



Зураг 1. Хамгийн том чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц “Ever Ace”, 2021 он

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны даац болон овор хэмжээ ийнхүү нэмэгдэж байгаа нь далайгаар тээвэрлэгдэх нэгж чингэлэгт ногдох тээврийн зардлыг бууруулахад чухал ач холбогдолтой хэдий ч тээвэрлэх даацаасаа шалтгаалан⁷ дурын боомтоор үйлчлүүлэх боломж төдий хэмжээгээр хязгаарлагдах болов. Мөн боомтын тоног төхөөрөмжийн хэмжээ, хүчин чадал хүрэлцэхгүй байх явдал ажиглагдаж байна. Түүнээс гадна тивүүдийг холбосон Суэц, Панам зэрэг хүний оюун ухаанаар бүтээж, зориудаар үүсгэн бий болгосон сувгийн байгууламжид нэвтрэн орох, түүгээр аюулгүй дамжин гарахад овор хэмжээний хувьд хүндрэл⁸, эрсдэл дагуулах болов.

Дор, хоёрдугаар зурагт дэлхий даяар үйл ажиллагаа явуулж байгаа чингэлэг тээврийн компаниудын үнийн индексийг 2020 оны 9 дүгээр сараас 2021 оны 9 дүгээр сар хүртэлх сүүлийн нэг жилийн хугацаанд хэрхэн хувьсан өөрчлөгдсөнийг өмнөх нэг жилийн статистик мэдээтэй харьцуулан гаргасныг харуулав.

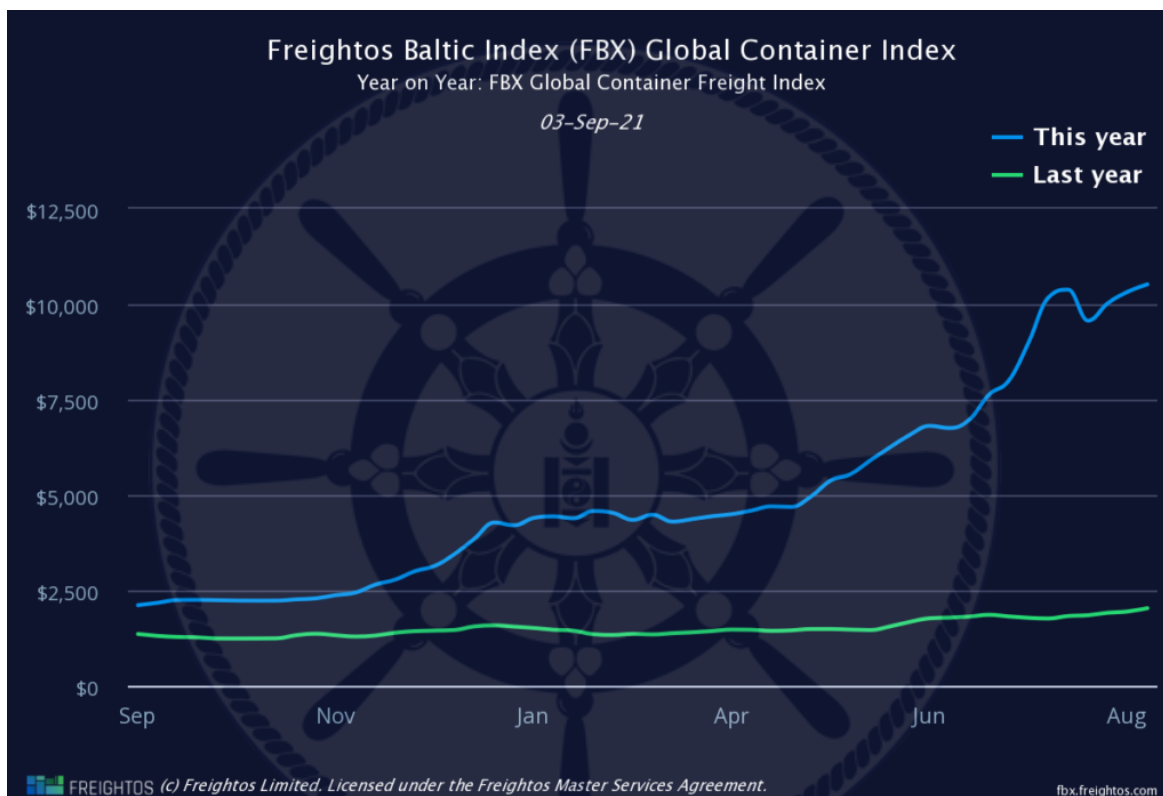
⁶ TEU – twenty-foot equivalent units буюу 20 тоннын чингэлэгийн албан ёсны нэршил

⁷ Хөлөг онгоцны даац хэдий чинээ их байна боомтын эргийн зогсоолын гүний хэмжээ төдий чинээ гүнзгий байх ёстой бөгөөд зөвхөн зогсоолын гүнийг тогмтол ухаж хэвийн хэмжээг нь хангах ажиллагаанд далайн боомтын захиргаанаас маш их хөрөнгө зарцуулж байдаг.

⁸ 2021 оны 3 дугаар сард Ever Given (20124 TEU) хөлөг онгоц Суэцийн сувагт 6 хоног хөндлөн чиглэлд гацаж дэлхийн эдийн засагт сөргөөр нөлөөлөхүйц хэмжээний хохирол учруулсан.

Freightos Baltic Index байгууллагаас 2019 оны 9 дүгээр сараас 2020 оны 8 дугаар сар хүртэл бүтэн нэг жилийн хугацаанд 40 тоннын нэгж чингэлгийг далайгаар тээвэрлэх үнийг ногоон шугамаар дүрслэн харуулсан бол цэнхэр шугамаар 2020 оны 9 дүгээр сараас 2021 оны 8 дугаар сар хүртэлх нэг жилийн үнийн өсөлтийг дүрслэн харуулсан байна.

2019-2020 оны хооронд хийгдсэн тээвэрлэлтийн (ногоон шугамаар дүрслэгдсэн) үнийн дүн чингэлэг тутамд 2500 ам доллараас доош байгааг харуулж байгаа бол 2020 оны 11 сараас хойш (цэнхэр өнгийн шугам) далайн тээврийн үнэ тогтмол өссөөр 2021 оны 5 дугаар сард чингэлэг тутам 2 дахин өсөлттэй үнээр буюу 5000 америк доллар, 2021 оны 7 дугаар сард 4 дахин илүү буюу 10 000 ам.долларт хүрсэн болохыг харуулж байна. 2021 оны 7 дугаар сарын сүүлээр бага зэрэг бууралт ажиглагдсан ч 8 дугаар сарын сүүл хүртэл тогтмол өсч байгааг дүрслэн харуулжээ.



Зураг 2. Дэлхийн дээрх чингэлэг тээврийн үнийн дүнгийн өсөлт (2020.9-2021.9)

2020 оны 9 дүгээр сард 40 тоннын чингэлгийн тээврийн үнэ 2,032 ам.доллар байсан бол 2021 оны 9 дүгээр сард 10,519 ам.доллар болсон бөгөөд дэлхийн том далайн тээврийн компаниуд болох CMA CGM⁹, Нарг-Lloyd компаниуд энэхүү үнээ 2022 оны 2 дугаар сарын 1 хүртэл тогтвортой барих болсноо зарлав. Өөрөөр хэлбэл дэлхийн томоохон чингэлэг тээврийн компаниуд ирэх жилийн хоёрдугаар сар хүртэл тээвэрлэх ачааны захиалгаа авсан, зах зээлийн үнэ ямар ч хэлбэлзэлтэй байсан одоо байгаа үнээрээ тээвэрлэлтээ явуулах төлөвлөгөө гаргасан байна. Чингэлэг тээврийн үнийн энэхүү огцом өсөлт дэлхий дахинд тээвэрлэгдэж буй бараа бүтээгдэхүүний үнийг бүхэлд нь өөрчилж зах зээл дээр замбараагүй байдал үүсгэх нөхцөл болов.

⁹ <https://www.cma-cgm.com/local/norway/news/92/cma-cgm-makes-the-decision-to-stop-all-spot-rate-increases>

Хүснэгт 1. Дэлхий дээрх чингэлэг тээврийн компаниудыг даац болон холбогдох улс орны хамаарлаар жагсаасан байдал, 2019 он.

**ДЭЛХИЙН ТОП 10 ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН КОМПАНИ
(2019 оны байдлаар)**

№	Нэр	Ачаа тээвэрлэлт (Сая TEU)	Харьяалагдах Улс
1.	P. Moller–Maersk	4.1 сая	Данийн Вант Улс
2.	Mediterranean Shipping Company	3.8 сая	Швейцарын Холбооны Улс
3.	COSCO Shipping Lines	3.1 сая	БНХАУ
4.	CMA CGM Group	2.7 сая	Бүгд найрамдах Франц Улс
5.	Hapag-Lloyd	1.7 сая	Бүгд найрамдах Герман Улс
6.	Ocean Network Express	1.5 сая	Япон
7.	Evergreen Line ¹⁰	1.2 сая	Хамтарсан групп
8.	Orient Overseas Container Line ¹¹	733,580	Хонконг
9.	HMM	728,416	БНСУ
10.	Yang Ming	616,000	Тайвань

Чингэлэг тээвэрлэлтийн хэмжээгээр 2019 онд эхний 10 байрт орсон далайн тээврийн компаниудыг, тэдгээрийн хамаарал бүхий улсын хамт 1-р Хүснэгтэд жагсаан харуулав.

Чингэлэг тээвэрлэлтийн хөлөг онгоцтой холбоотой дараах асуудал дэлхийн зах зээл дээр шинээр хөндөгдөх боллоо. Зарчмын хувьд, багтаамж сайтай хөлөг онгоц нь тухайн далайн тээврийн компанийн хувьд нэг дор олон чингэлгийг бөөнд нь ачиж үйл ажиллагааныхаа зардлыг хэмнэх тал дээр ашигтай байж болох хэдий ч логистикийн гинжин хэлхээнд байгаа оролцогч талуудын (боомт, суваг, агуулах, зогсоол, төмөр зам, авто тээвэр гэх мэт) хувьд шингээн авч нэвтрүүлэн өнгөрүүлэхэд бэрхшээл дагуулан, дарамт болж эхлээд байна.

Далайн томоохон боомтууд өөрийн зогсоол дээр ирсэн ачаа барааг аль болох хурдан эргээс холдуулахын тулд **ХУУРАЙ БООМТ** гэсэн концепцийг шинээр бий болгосон.

Хуурай боомт дэлхий даяар амжилттай хэрэгжиж эхэлсэн нь ч өөрөө эргээд чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцнуудын багтаамжийг томруулах сэдэл төрүүлж байсан. Гэсэн хэдий ч

¹⁰ Evergreen Line групп нь Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Italia Marittima, Evergreen Marine (UK), Evergreen Marine (Hong Kong), and Evergreen Marine (Singapore) зэрэг салбартай хамтарсан компани.

¹¹ 2021 оны 1 дүгээр сарын 29-ний байдлаар тус компанийн 73 хувийг COSCO корпорац эзэмшиж байна.

хязгааргүйгээр томруулах боломж цаашид байхгүй гэдгийг энэ оны 3 дугаар сард болсон Суэцийн суваг¹²-тай холбоотой үйл явдал нотлон харуулав.

Судлаачид чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцнууд даац, овор хэмжээний хувьд байж болох хамгийн дээд хэмжээндээ хүрсэн гэж үзэж байна. Хэрэв энэнээс цааш томруулахад хүрвэл олон зуун жилийн турш оршин тогтнож байгаа далайн эргийн уламжлалт боомтууд газар нутгаа тэлэх замаар хүчин чадлаа нэмэгдүүлэх боломжгүй тул эрэг дээрээ хүлээн авч боловсруулах, боомтод нэвтрүүлэн цааш дамжуулахад илүү их хүндрэл гарах ба ингэснээр хөлөг онгоцны зогсоолд зогсох хугацаа нь нэмэгдэж, бөөнөөр нь тээвэрлэх замаар хэмнэсэн зардлаасаа илүү үнэ, хөлсийг боомтын зогсоолд төлөх болно.

Зах зээлийн зарчмын дагуу чингэлгийн тээвэрлэлт 2021 он маш өндөр эрэлттэй байгаа тул далайн тээврийн компаниудын хувьд өгөөжтэй жил болж байна. Цаашид ч энэ хандлага нэг хэсэгтээ хэвээр хадгалагдах дүр зураг харагдаж байна.

2.2 БНХАУ-ын далайн тээврийн салбар ба төрийн өмчит Коско шиппинг лайнс компанийн өнөөгийн байдал

Бидний гуравдагч орноос импортлон, далайгаар тээвэрлэн авчирдаг бараа бүтээгдэхүүний 90 орчим хувь нь КОСКО компанийн өмч болох чингэлэг¹³-ээр тээвэрлэгдэн ирдэг тул энэхүү компанийн талаар мэдээлэл сайтай байж, баримталж байгаа бодлого, зах зээлийн чиг хандлага, алсын харааг тандаж, худалдааны бодлогоо урьдчилан төсөөлж тодорхойлох шаардлагатай. Яг өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын далайгаар тээвэрлэх импортын бараа бүтээгдэхүүн Хятадын төрийн өмчит энэхүү компаниас хэт хамааралтай болсон байна.

COSCO SHIPPING Lines Co., Ltd. (цаашид КОСКО шиппинг лайнс гэх.) албан ёсны нэртэй энэхүү компани нь COSCO SHIPPING Holdings Хариуцлагатай Хувьцаат компанийн охин компани бөгөөд 2016 оны 3 дугаар сарын 1-ний өдөр Хятадын CHINA SHIPPING болон COSCO компаниудын чингэлэг тээврийн үйл ажиллагааг нэгтгэн зохион байгуулсны үр дүнд шинээр үүсгэн байгуулагджээ. Тус компани Шанхай хотын Hongkou дүүрэгт албан ёсны бүртгэлтэй, нийт хөрөнгийн хэмжээ 23.664 тэрбум юань байна.

Толгой компани болох COSCO SHIPPING Holdings нь 3 сая TEU ачаа зөөх хүчин чадал бүхий 515 чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцтой, дэлхийн далайн тээврийн ачаа эргэлтэд гол нөлөө үзүүлдэг компанийн нэг юм. (Хүснэгт 1.) Тэгвэл энэхүү толгой компанийн дээр мөн CHINA COSCO SHIPPING CORPORATION LIMITED гэж корпорац үйл ажиллагаа явуулдаг болохыг бүтцээс нь харж болно.

¹² <https://monmarad.gov.mn/article?id=617>

¹³ МТЗНХ-с ирүүлсэн мэдээлэл

CHINA COSCO SHIPPING CORPORATION LIMITED



*Note: as at 31 December 2020; currently the company holds 73.66% shares of OOIL that completed its share placing on 29 January 2021.



15

Зураг 3. БНХАУ-ын төрийн өмчит далайн тээврийн компанийн бүтэц

БНХАУ-д чингэлэг тээврийн хэд, хэдэн компани байгаа боловч хамгийн том нь төрийн өмчит компани болох COSCO SHIPPING Holdings компани бөгөөд өөрийн албан ёсны вэб¹⁴ хуудсанд дэлхий даяар 101 орны 334 боомттой хамтран ажилладаг, эдгээрийг холбосон 397 шугаман маршрутаар тогтмол тээвэр хийхдээ чингэлэг тээврийн 410 хөлөг онгоц ашигладаг гэжээ.

КОСКО шиппинг лайнс нь толгой группийн бизнесийн гол үйл ажиллагаа болох дотоодын болон олон улсын чингэлэг тээврийн үйлчилгээг хариуцан ажилладаг. Шинээр нэгдмэл байдлаар зохион байгуулагдсанаасаа хойш Хятад дотроо Далянь, Тяньжин, Чиндао, Шанхай, Нингбо, Шиамень, Өмнөд Хятад, Хайнан, Вухан хотуудад салбараа нээсэн ба гадаадад Европ, Хойд Америк, Зүүн өмнөд Ази, Австрали, Япон, БНСУ, Африкийн орнуудад төлөөлөгчийн газруудаа байгуулжээ. Мөн дэлхий даяар 400 гаруй байрлалд тус компанийн зар сурталчилгааг түгээх, компанитай холбогдох цэгүүд ажиллаж байна.

2021 оны 8 дугаар сарын байдлаар КОСКО шиппинг лайнс компани нийт 2,2 сая TEU ачаа зөөх чингэлэг тээврийн 410 хөлөг онгоц ашиглан гадаадын буюу олон улсыг холбосон 264 чиглэлд, дотоодын 53 чиглэл, мөн гол мөрний (Янгце мөрөн болон болон Сувдан мөрөн) дагуу 80 бүс нутгийг далайн тээвэрлэлтийн үйлчилгээгээр хангадаг ажээ.

¹⁴ <https://lines.coscoshipping.com/home>

Дэлхийн 101 улсын 334 боомтод зангуу хаяж зогсдог дэлхийд дээгүүр ордог компани юм.

НҮБ-ын Худалдаа Хөгжлийн бага хурал (UNCTAD) байгууллагын 2021 оны 4 дүгээр сарын эмхэтгэлд¹⁵ мэдээлснээр Ковид-19 өвчний улмаас далайн тээврийн салбар, тэр дундаа чингэлэг тээврийн салбар уналтад орно гэж урьдчилсан байдлаар харж байсан бол 2020 оны 3 дугаар улирлаас эхлэн эрчимтэй өссөн нь хүлээгдэж байсан түвшинг давж, БНХАУ-аас гадагш чиглэлд экспортод илгээх чингэлэг олдохгүйд хүрэв. Чингэлэг хомсдлын гол шалтгаан нь чингэлгүүд шаардлагагүй газарт хэт удаан хугацаагаар түгжигдсэн байсан тул тэдгээрийг дахин байршуулах ажил хийгдэж эхлэв¹⁶ гэжээ.

COSCO компанийн Хонконгд бүртгэлтэй нэгжийн захирал Xu Lirong чингэлэг тээвэрлэлтийн хэмжээ өсөөд зогсохгүй нэгж чингэлгийг тээвэрлэх үнэ өртөг ч өссөн болохыг албан ёсоор мэдэгдсэн ба үнийн өсөлтийг тайлбарлахдаа дараах шалтгаануудыг нэрлэв. Үүнд:

- Боомтууд дээрх чингэлгийн бөөгнөрөл, гацаа, бөглөрөлт;
- Байгаль, цаг агаарын таагүй хүнд нөхцөл байдал;
- Хөдөлмөрийн маргаан, ажил хаялт;
- Ачаа зөөх тээврийн хэрэгслийн жолоочийн хомсдол;
- Суэцийн сувгийн гацаанаас үүссэн хямрал;
- Галт тэрэгний хөдлөх бүрэлдэхүүний дутагдалтай байдал;
- Хамгийн шаардлагатай чиглэлд тээвэрлэн хүргэх ачаанд зориулан гаргах хоосон чингэлгийн хүрэлцээгүй байдал;
- Терминал, зогсоол, хөлөг онгоцны засварын газрын ариутгал, хорио цээрийн арга хэмжээ;
- Хөлгийн багийн гишүүд болон боомтын үйлчилгээний ажилтнуудад хамаарах хөл хориотой холбоотой хүндрэл бэрхшээлүүд гэжээ.

Тус компаниас чингэлгийг шаардлагагүй газар түгжигдэхээс сэргийлэх бодлого баримтлах болсон нь далайд гарцгүй Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарт болж хүнд цохилт болж бидний өдөр тутмын амьдралд нөлөөлж эхлээд байна. Тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбооноос ирүүлсэн мэдээлэлд:

“... Cosco Shipping Lines CO., LTD тээвэрлэлтийн бодлогодоо өөрчлөлт оруулан, өөрийн эзэмшлийн чингэлэг ашиглалтын түрээсийн зардлыг нэмэгдүүлэх, боомт дээр сул зогсолт гарах үед сул зогсолтын төлбөр ногдуулах болсноос гадна чингэлгийг үнээгүй ашиглахад зориулан олгодог байсан хоногийн тоог бууруулах болсон тухай мэдээгдлийг 5 сарын эхээр ирүүлсэн...” гэжээ.

Өөрөөр хэлбэл тус компанийн шинээр баримтлах бодлого Монгол Улсад гуравдагч орноос далайгаар тээвэрлэгдэн орж ирэх импортын ачаа, барааны үнэнд шууд нэмэлт зардал болж байна.

Тус компанийн чингэлгээр тээвэрлэсэн ачаа нь өмнөх оны мөн үеэс 133,9 хувиар өссөн бол задгай ачааны тээвэрлэлт нь сүүлийн 11 жилийн хамгийн өндөр өсөлтийг

¹⁵ <https://unctad.org/webflyer/container-shipping-times-covid-19-why-freight-rates-have-surged-and-implications-policy>

¹⁶

харуулж байна. 2021 оны эхний хагас жилийн байдлаар 13.84 сая TEU ¹⁷ ачаа тээвэрлэсэн нь өмнөх жилийн мөн үеэс 16,8 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байгаа бөгөөд нийт далайгаар тээвэрлэсэн ачаанаас олох ашиг гэхээсээ илүү тээвэрлэлтийн үнийн өсөлтөөс их хэмжээний ашиг олсон гэжээ.

COSCO shipping lines далайн тээврийн компанийн чингэлэг тээвэрлэлтээс олсон ашиг орлого ийнхүү нэмэгдсэнээс гадна **COSCO shipping Port** хэмээх нөгөө охин компанийн (дэлхий даяарх 36 боомт дээр 357 зогсоол хамтран/түрээслэн эзэмшдэг) 2021 оны эхний хагас жилийн орлого 564,9 сая ам. доллар болсон нь өмнө жилийн мөн үеэс 25 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна. Тус компанийн Ерөнхийлөгч Zhang Dayu хэвлэлд өгсөн ярилцлагадаа боомтын агуулахад ачаа бараа хадгалах үйлчилгээнээс бидний олох орлого бага хэмжээтэй байдаг хэдий ч энэ удаад ихэнх боомтууд 2 дахин илүү хэмжээтэй орлого олсон бол зарим нь түүнээс ч илүү ихийг олж авах боломж гарсан гэжээ.

Cosco Shipping Lines, Cosco shipping Port нь Cosco shipping holdings хариуцлагатай хувьцаат компанид шууд харьяалагддаг бол **Cosco shipping Logistics**¹⁸ компани толгой корпорацийн шууд удирдлаган дор үйл ажиллагаа явуулдаг бололтой. Энэхүү салбар компани нь нь тээвэр зуучийн үйл ажиллагааг эрхэлж агаарын, далайн, төмөр замын, авто замын тээвэрлэлтийг холимог тээврийн зарчим ашиглан түргэн шуурхай үйлчилж хаалганаас хаалганд хүргэн үйлчлэх зарчмыг баримталдаг байна.



Зураг 4. Коско шиппинг ложистикс компанийн төлөөлөгчийн газраа байгуулсан газрууд

¹⁷ <https://asia.nikkei.com/Business/Transportation/Chinese-shipping-profits-surge-across-industry-on-capacity-squeeze>

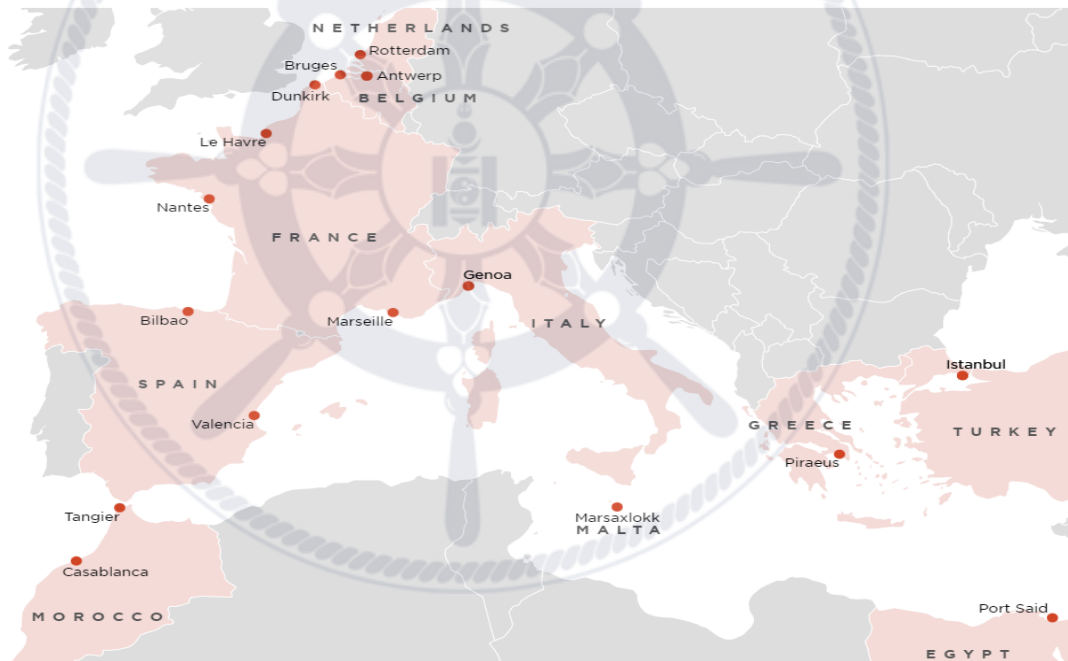
¹⁸ <http://www.cosco-logistics.com.cn/col/col8055/index.html>

2.3 COSCO болон Нэг бүс нэг зам санаачлага

Тус компанийн алсын хараа, бодлого нь БНХАУ-ын төрөөс баримталж буй “Нэг бүс Нэг зам” (цаашид НБНЗ гэх) санаачлагатай салшгүй холбоотой тул энэхүү санаачлагын хүрээнд хийж гүйцэтгэж байгаа үйл ажиллагааг тус судалгаанд оруулах нь зүйтэй гэж үзлээ.

COSCO Shipping Corporation Limited компанийн гол зорилго нь Азиас Европод бараа, бүтээгдэхүүн нийлүүлэх үйл ажиллагаанд Хятадын оролцоог нэмэгдүүлэхэд чиглэгддэг ба 2013 оноос хойш 136 улс, олон улсын 30 байгууллагатай гэрээ, хэлэлцээр хийж, 90 тэрбум ам.долларын шууд хөрөнгө оруулалт хийх тухай баталгаа гаргаж, 6 их наяд ам.долларын гадаад худалдаа хийжээ.

“Nikkei Asian Review” сэтгүүлд: хятадын COSCO Shipping далайн тээврийн компани нь дэлхий даяарх боомт болон логистикийн сүлжээнд маш идэвхитэйгээр хөрөнгө оруулах болсон нь Испанийн Noatum болон Казакстаны Хоргос боомтын хувьцааг худалдан авсан байдлаас тодорхой харагдаж байна гэж мэдээлж байжээ. Түүнээс хойш НБНЗ санаачлагын хүрээнд Газрын дундад тэнгист байршилтай боомтуудад ойролцоогоор нэг тэрбум ам.долларыг зарцуулсан гэх ба Грек Улсын Piraeus боомтын 67 хувь, Роттердамын Euromax чингэлгийн терминалын 35 хувийн хувьцааг худалдан авч эзэмших болжээ. Ийнхүү Европ дахь газрын зурагт тусгагдсан боомтуудад ямар нэгэн байдлаар хөрөнгө оруулах, эсвэл түрээслэх замаар өөрийн тээвэр логистикийн сүлжээг байгуулжээ.



Зураг 5. БНХАУ-ын Европ дахь хөрөнгө оруулалт бүхий боомтуудын байршлыг улаан цэгээр тэмдэглэв.

Израйлийн Хайфа далайн боомтын харьяанд байх нэг зогсоолыг 3 жилийн өмнөөс 99 жилээр түрээслэн авч их хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийсэн бөгөөд анхны ачааг 2021 оны 8 дугаар сарын 28-ны өдөр COSCO шиппинг компанийн 14,568 TEU даац бүхий чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц авчирч байгаа түүхэн дүр зургийг дор харуулав.



Зураг 6. Грекийн Piraeus боомтоос Израйлийн Haifa боомтод ирж буй “COSCO Shipping Alps” хөлөг онгоцны зураг.

Хятад улс Antwerp, Piraeus, Valencia and Zeebrugge зэрэг боомтуудыг худалдан авахаас гадна Antwerp болон Zeebrugge боомтуудыг (далайгаар бол 204 миль, хуурай газраар бол 60 милийн зайтай) нэгтгэн нэг боомт болгон зохион байгуулж байгаа тухайгаа 2021 оны 2 дугаар сард мэдэгдэв.

Грек Улсад хэрэгжүүлсэн боомтын ихэнх хувьцааг худалдаж авсан энэхүү загвараа Арабын Нэгдсэн Эмиратын Абу Даби болон Перу Улсын Chancay боомтод ашиглах сонирхолтой байгаагаа нээлттэй илэрхийлээд байна.



Зураг 7. Грекийн Piraeus боомтын Perama чингэлгийн терминал (Port of Piraeus)

БНХАУ-ын төрийн өмчийн COSCO шиппинг лайнс компани хаана, ямар компанийн хувьцааны хэдэн хувийг эзэмшиж байгаа тухай мэдээллийг судалгааны Хавсралт I хэсгээс үзнэ үү.

Европын Холбооны Худалдаа аж үйлдвэрийн танхимаас мэдэгдэхдээ:

“Хятадын далайн тээврийн компаниуд өөрийн улсын төрийн өмчит үйлдвэрийн газартаа боловсруулсан төмрийн хүдэр, нүүрсээ ашиглан ган хийц, төмөр бетон цементийг үйлдвэрлэн, өөрийн төрийн өмчит компанийн хөлөг онгоцоор тээвэрлэн, түрээслэсэн/ худалдаж авсан Европын боомтуудад өөрийн эзэмшлийн барилга байгууламж босгож байгаа бөгөөд энэ бүхнийг Хятадын өөрийн төрийн өмчийн банк, санхүүгийн байгууллага санхүүжүүлж байна.”

гэж мэдэгдэж байжээ. БНХАУ-ын төр ийнхүү Европын гол байршлыг эзлээд байгаад тус бүс нутгийн томоохон компаниуд болон далайн тээврийн компаниуд, улс төрчид сэтгэл дундуур байгаа ажээ.

2021 оны 10 дугаар сарын 10-ны өдөр ОХУ-ын Улс төр, эдийн засгийн стратегийн институт¹⁹-ээс гаргасан анализ, мэдээлэлд БНХАУ-ын НБНЗ санаачлагатай холбоотой дэлхийн улс орнуудад хийгдэж буй экспортын хэмжээ жил ирэх тусам буурч байгааг дурджээ. Энэ хүрээнд хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагаанд зориулан 2018 он буюу оргил үедээ экспортын жилийн эргэлт болох 118,2 тэрбум долларын 52,8 тэрбум ам. долларыг зарцуулсан бол 2019 онд 30 тэрбум болж буурч, 2020 онд зөвхөн 17,79 тэрбум ам.долларыг зарцуулсан гэжээ. Өөрөөр хэлбэл одоо шинэ газарт, шинэ хөрөнгө оруулалт хийх бодлого баримтлахгүй, харин өмнө нь бодлогоор төлөвлөн хөрөнгө оруулалт хийсэн тээвэр, логистикийн гол цэгүүд дэх шууд хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэн хөгжүүлж, эдийн засгийн чөлөөт бүс болгон өргөжүүлэхэд гол анхаарлаа хандуулах шинжтэй байна гэж оросын судлаачид дүгнэсэн байна. Ялангуяа тус санаачлагын хүрээнд логистикийн сүлжээг нь урьдчилан бий болгосон 58 улсын байгалийн баялгийг олборлох, тухайн үйл ажиллагаанд хятадын оролцоог нэмэгдүүлж, хяналтыг сайжруулахад зориулан 132,9 тэрбум ам.долларын шууд хөрөнгө оруулалтыг 2020 онд хийсэн нь өмнөх жилээс 3,3 хувиар өссөн дүнтэй байна гэжээ.

Гурав. МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР, ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

Тээвэр логистикийн салбарыг тодорхойлон харуулахын тулд Экспорт, Импорт, Улс доторх тээвэрлэлт гэж хуваах нь зүйтэй боловч нэгдүгээрт Монгол Улсын Экспортын бараа бүтээгдэхүүний хувьд 96 хувь нь уул уурхайн бүтээгдэхүүн зонхилдог, хоёрдугаарт далайн тээвэрлэлт ашиглан гуравдагч оронд хүргэгдсэн уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт одоогоор албан ёсоор бүртгэгдээгүй тул экспортын тээвэрлэлтийг энэхүү судалгааны зорилгоор авч үзээгүй болно.

Мөн тодорхой шалтгааны улмаас дотооддоо, хилийн дотор хийж буй тээвэр, логистикийн үйлчилгээг оруулаагүй ба зөвхөн гуравдагч орноос БНХАУ-ын далайн боомтоор дамжуулан тээвэрлэгдэж буй импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтэнд анхаарал хандуулсан болно.

Учир нь Монгол Улсын өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүний 80 гаруй хувь гуравдагч орнууд болон хөрш зэргэлдээ орноос импортлогдон ирж байгаа бол эдгээрийн 70

¹⁹ https://russtrat.ru/reports/10-oktyabrya-2021-0010-6533?utm_source=finobzor.ru

гаруй хувь нь зөвхөн чингэлэг тээврээр, ихэнх нь БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжин Эрээн-Замын Үүд олон улсын боомтоор төмөр замаар ирж байгааг бид сайн мэднэ.

Монгол Улсын ашиглаж буй чингэлгийн эргэлт сард дунджаар 4000-5000 чингэлэг буюу нэг жилийн 60-70 мянган TEU²⁰ гэсэн тооцоолол байна.

Он гарсаар Монголын импортын барааны тээвэрлэлтэд дараах хүндрэл тулгараад байна. Үүнд:

Нэгдүгээрт: Далайн боомтоос хилийн боомт хүртэл тогтмол хийгддэг төмөр замын тээвэрлэлтийн тоо буурсан. Үүнтэй холбоотой нэг сарын эргэлтийн хэмжээний чингэлэг Тяньжин боомт дээр саатаж байна. 2021 оны 5 дугаар сараас хойш 10 дугаар сар хүртэл Тяньжин боомт дээр Монгол улсын импортын 4000 гаруй чингэлэг дунджаар 50-80 хоногийн хугацаатай хүлээлгэнд зогсож байна. Урьд нь БНХАУ-ын Тяньжин далайн боомтоос Эрээн хот руу өдөрт 1-2 удаа, зарим тохиолдолд түүнээс дээш удаа галт тэрэг явдаг байсан. Гэтэл

- 2021 оны 3 дугаар сард 8 хоногийн хугацаанд яваагүй.
- Тогтмол хийгдэх маршрут өдөрт 1 болж буурсан явдал

зэрэг нь чингэлэг Тяньжин боомтод бөөгнөрөх гол шалтгаан болжээ.

Галт тэрэгний тоо яагаад ийнхүү буурах болсныг тодруулахад:

- Бусад оронд ковидын нөхцөл байдал сайжирч эдийн засаг эрчимжсэнээр Монголоор дамжин Европ руу чиглэсэн БНХАУ-ын экспортын хэмжээ нэмэгдсэн, улмаар
- Эрээн хотын ойролцоох төмөр замын өртөөдөд их хэмжээний түгжрэл үүссэн.

Иймд Хятад тал сар бүрийн вагон захиалгыг хангахуйц хэмжээний вагон гаргаж өгөх боломжгүй байна гэжээ.

Чингэлэг ийнхүү далайн боомт дээр хүлээгдсэнээр Монголын талд дараах шууд хохирол учирч байгаа юм.

- Ачаа болон ачаатай чингэлгийг боомт дээр хадгалах зардал нь тээврийн үндсэн зардал дээр нэмэлт зардал болж өдөр ирэх тусам өссөөр байна. (Жнь: Эрээн хотын хадгалалтын зардал хоногт дунджаар 5 ам. доллар байдаг.)
- Хүнсний барааны хадгалалтын хугацаа дуусах; (хугацаа дууссан барааг Монголд ирмэгц шууд устгалд оруулахаас өөр аргагүй болно.)
- Онцгой татварын шатлалын хязгаарлалт бүхий автомашины татвар хугацаа удах тусам анхны тооцооллоос тэс өөр буюу огцом өсөх магадлал өндөр байдаг ба ингэсэн тохиолдолд захиалагч машинаасаа татгалзах, гааль дээрээс машинаа авахгүй орхих явдал гарч эхлэв.
- Улирлын чанартай хувцас хэрэглэл, бараа бүтээгдэхүүний борлуулалтын хугацаа өнгөрөх;
- Дотоодын үйлдвэрлэгчдийн түүхий эд тасалдах, үйлдвэрлэлийн шат дамжлага сул, зогсох, анх тохиролцсон хугацаанд эцсийн бүтээгдэхүүнийг гаргаж өгөх боломжгүй болж торгууль, алданги төлөхөд хүрэх;

²⁰ Монголын Тээвэр Зуучлагчдын Нэгдсэн Холбоо (МТЗНХ)-ноос ирүүлсэн мэдээлэл

- Бараа, бүтээгдэхүүнийг хүлээн авмагц барагдуулах байсан банкны өр төлбөрийн хугацаа сунгагдан хойшлогдож, торгууль, алданги төлөх болон бусад.

Хоёрдугаарт: Шинээр Тяньжин боомт дээр ирэх хөлөг онгоцны манай улс руу хаяглагдах ачааг тус боомтын зогсоолд буулган шууд хадгалах боломжгүй болсон. Учир нь 2021 оны 6 дугаар сарын 03-ны өдөр Тяньжин боомтын зүгээс үндсэн 2 терминал нь дахин чингэлэг хүлээн авах боломжгүй дүүрсэн болохыг албан ёсоор мэдэгдсэн ба шинээр боомтод буух чингэлгүүдийг ойролцоох терминалууд руу дамжуулан тээвэрлэж буулгах болсон нь тээврийн зардал дээр нэмэлтээр шилжүүлэн ачих зардлыг ногдуулах болов.

Гуравдугаарт: Монгол Улсад өөрийн чингэлгийг 40-45 хоногийн дотор чөлөөтэй ашиглуулж байсан БНХАУ-ын “COSCO” Төрийн өмчит компани энэхүү хоногоо 8 хоног болгож 5-6 дахин богиносгосон явдал Монголын импортын ачаа барааны тээвэрлэлтийг зохион байгуулдаг тээвэр зуучийн байгууллагуудын хувьд хүнд цохилт болсон ба улмаар Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүний үнийн өсөлт, ард иргэдийн худалдан авах чадварт сөргөөр нөлөөлөх бодит аюул гэж харагдаж байна.

Учир нь далайн тээврийн компаниас чингэлгээр нь ачаа тээвэрлэхэд олгодог энэ хоногийн тоо урьд нь ч хүрэлцээ муутай байсан.

Энэхүү чөлөөтэй буюу үнэгүй ашигладаг хоногийн тоо дуусмагц дор хүснэгтэд өгөгдсөн хугацааны шатлалаар чингэлэг удаасны төлбөр, торгууль албан ёсоор нэхэмжлэгддэг.

Хүснэгт 2. “Коско шиппинг лайнс” компанийн чингэлэг түрээсийн зардлыг өгөгдсөн торгуулийн дагуу чингэлэг тус бүрээр задлан харуулсан байдал²¹

Тяньжин боомтод чингэлэг бууснаас хойш тооцох интервал	Чингэлэг түрээсийн өдрийн тариф /юань/			Хоног	Чингэлэг ашиглах хоногт тооцсон чингэлэг түрээсийн зардал /юань/		
	20'	40'	40HC		20'	40'	40HC
1-7 өдөр	0	0	0	7	0	0	0
8-14 өдөр	85	170	190	7	595	1 190	1330
15-21 өдөр	170	340	380	7	1 190	2 380	2660
22-60 өдөр	340	680	760	39	13 260	2 6520	29 640
60-с дээш хоног	340	680	760	60	20 400	40 800	45 600
Нийт				120	35445	70 890	79 230
Ам. долларт шилжүүлсэн дүн (ханш: Ам.доллар / юань = 6.27)					5 653	11 306	12 636

²¹ МТЗНХ-с ирүүлсэн мэдээлэл

Яг энэхүү аргачлалын дагуу тооцоолоход Тяньжин боомт дээр 120 хоног буюу 4 сар түгжрэлд байсан чингэлгийн түрээсийн төлбөрт:

20 тоннын чингэлэгтэй ачааны хувьд – 5 653 ам . доллар

40 тоннын чингэлэгтэй ачааны хувьд – 11 306 ам . доллар

40 тонны (өндөр чингэлэг) чингэлэгтэй ачааны хувьд 12 636 ам. долларыг тус тус төлөхөөр байна.

Түүнчлэн чингэлэг дотор тээвэрлэгдэж буй ачаатай (1-р асуудалд тусгагдсан хохирол) холбоотой хүндрэл, шилжүүлэн ачих зардал болон бусад зардлуудыг нэмэх тохиолдолд гуравдагч орноос ирэх ачааны зардлыг даах боломж, чадавхи жирийн нэгэн иргэн, байгууллагад байх боломжгүйд хүрээд байна.

Гэхдээ Тяньжин дээр үүсээд байгаа нөхцөл байдал нь далайн тээврийн компаниуд цар тахлын дараах сэргэлтийг ашиглан зогсонги байдалд ороод байсан үйл ажиллагаагаа нөхөх, ашиг орлогоо нэмэгдүүлэх зорилгоор дотоод нөөц боломжоо ашиглаж байгаагийн нэг хэлбэр гэж харагдаж байгаа. Зөвхөн Монгол Улсын ипмортын ачаа бараанд зориулан гаргасан ямар нэгэн санаатай үйлдэл биш бөгөөд бусад бүх далайн тээврийн компаниудад дотоод хяналт, зохион байгуулалтын хүрээнд явуулж байгаа үйл ажиллагаа гэж үзэж байна.

Ийм хүндрэлтэй асуудал **АНУ**-ын хувьд ч мөн гараад байна. Чингэлгүүдийг удаасан, саатуулсан асуудалтай холбоотойгоор далайн тээврийн компани болон автотээврийн компаниудын хооронд үүсээд байгаа их хэмжээний төлбөр, торгуультай холбоотой асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор чингэлгийг хугацаанд нь ирүүлээгүй торгууль болох демураж, дитээншн (demurage, detention)-ийг зохицуулах стандарт²² гаргахаар болжээ. Тус Улсын Холбооны Далайн тээврийн зөвлөл чингэлэг түрээслэхтэй холбоотой их хэмжээний гомдол хүлээн авсаар байгаа бөгөөд, бүх асуудлыг хянаж үзсэний эцэст Конгресст оруулах замаар **Далайн тээврийн хуульд өөрчлөлт оруулахаар** төлөвлөж байгаа юм байна. Ингэснээр нэг талд нь ачаа тээврийн компаниуд, тээвэр зуучийн байгууллагууд болон ачаа барааны эзэд далайн тээврийн үнийн өсөлт болон чингэлэг саатуулсантай холбоотой торгууль, өр төлөөсийн асуудлыг далайн тээвэрлэгч болон зогсоол, терминалын эздийн эсрэг баримт бүрдүүлэх замаар хуулийн дагуу шийдвэрлүүлэх эрхтэй болох ажээ.

3.1 Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарт АХБ²³-наас хийсэн судалгаа

Азийн хөгжлийн банкны санхүүжилтээр 2018 онд Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарт хийж гүйцэтгэсэн судалгаа нь манай улсын импортын барааны логистикийн гинжин холбоог бүхэлд нь судалж холбогдох дүн шинжилгээг хийсэн байдаг. Үүнд:

Монгол Улсын импортын нийт барааны 70 хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгддэг хэдий ч нийлүүлэлтийн гинжин холбоо сайн хөгжөөгүй, тээвэрлэлтийн хугацаа урт, цагийн хуваарь баталгаагүй байна.

Улаанбаатар төмөр зам ХНН нь ачаа тээврийн хэт олон өртөөтэйгээс шалтгаалан хөрөнгийн давхардал үүсдэг, ингэснээр ачилт буулгалтын зардал өсөх, вагоны эргэлтийн хугацаа уртасдаг. Эдгээр хугацаанд гарсан саатал хэрэглэгчийн тээвэрлэлтийн зардлыг

²² <https://maritime-executive.com/article/fmc-to-set-new-rules-on-demurrage-and-detention-charges>

²³ АХБ- Азийн хөгжлийн банк

өсгөдөг хэдий ч Монгол Улсаас үл шалтгаалах: гадаад орны боомтууд дээрх хүлээлгийн хугацаа урт байх, чингэлэг тээврийн хугацаа урт, өртөг өндөр байгаа нь зэрэг нөхцөл нийт тээврийн зардлыг өндөр байхад нөлөөлдөг гэжээ.

Дүн шинжилгээнээс харахад, тээвэрлэлтийн явцын хувьд Тяньжин дахь зогсолт хамгийн урт байгаа ч боомтын зардал харьцангуй бага байна. Тяньжинь боомтоос чингэлгийг Замын Үүд рүү төмөр замаар тээвэрлэхэд ойролцоогоор 1,400 ам. доллар²⁴ (одоо энэ дүн хамгийн багадаа 300 ам доллараар өсч 1700 болсон²⁵) буюу өртөг нэмэгдсэний шалтгаан нь хоосон чингэлгийг Замын Үүдээс Тяньжин боомт руу буцаах зардал дотор нь багтдаг оршино. Тяньжин боомтоос Улаанбаатар хүртэлх чингэлэг тээвэрт тулгарч буй бусад асуудлыг дурдвал:

- Тээврийн компаниуд Монгол Улс руу илгээж буй чингэлэгт БНХАУ руу хаяглагдсан чингэлгээс харьцангуй өндөр урьдчилгаа төлбөр төлүүлдэг.
- БНХАУ-ын гаалийн байгууллага зарим үед мод, модон эдлэл, хүнс, ахуйн бараа ачсан чингэлгийг түүвэрлэн зогсоож, биет болон рентген үзлэгт оруулж, сул зогсолтын төлбөр авдаг. Сул зогсолтын төлбөр, рентген үзлэгийн хураамжийн дүн зогссон хугацаанаас шалтгаалж 80-250 ам. долларын хооронд хэлбэлзэнэ. Ийм үзлэг шалгалтыг санамсаргүй түүврийн аргаар хийдэг тул логистикийн ерөнхий төлөвлөлтөд тусгах боломжгүй байдаг байна. БНХАУ-ын гаалийн байгууллагаас тавих сул зогсолтын төлбөрт сэжигтэй ачаа байж болзошгүй чингэлгийн хадгалалт, ачилт буулгалт, үзлэг хяналтын хөлс орно.

Үүнээс болж цаг хугацааны саатал, хүлээгдэл үүсэхийн зэрэгцээ хүргэлтийн хуваариас хоцорсны улмаас сул зогсолтын төлбөрөөс гадна демураж буюу хугацаа хэтэрсний торгууль тавигдах эрсдэлтэй аж.

Монгол Улсад ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төв (ЛНТ) байгуулах хэрэгцээ, шаардлага

ЛНТ нь төмөр зам, авто зам, агаарын зам зэрэг тээврийн олон төрлийг холбохын зэрэгцээ газарзүйн нэгэн байршилд ачилт буулгалт, хадгалалт, түгээлтийн үйл ажиллагаа явуулах боломж олгодог. Ачих буулгах ажиллагааны давтамжийг цөөлснөөр зардлыг бууруулах ач холбогдолтой.

Мөн түүнчлэн, ЛНТ дээр гааль, банкны байгууллага салбаруудаа ажиллуулдаг тул бүх төрлийн процедурыг нэгэн зэрэг хийж, нэг цонхны үйлчилгээ үзүүлж дуусгах нөхцөл бүрддэг. Үүнээс гадна, чингэлэг болон ачааны машины засвар үйлчилгээ, бараа бүтээгдэхүүний түр ба урт хугацаат хадгалалт зэрэг нэмүү өртөг шингэсэн үйлчилгээ үзүүлж байгаа нь одоогийн байдлаар Замын Үүдийн тээвэр логистикийн төв дээр хэсэгчлэн хийгдэж байгаа үйл ажиллагаа юм гэжээ.

3.2 АХБ-ны Судалгаанаас гарсан санал, зөвлөмж

1. Холимог ачаа тээврийн логистикийн төв байгуулах:

Монгол Улсын импортын ачааны ихэнх хэсэг чингэлгээр тээвэрлэгддэг. Иймд, одоогийн тээвэрлэлтийн тогтолцоог холимог ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төвөөр орлуулснаар тулгарч буй бэрхшээлүүдийг шийдвэрлэж болох юм. Үүний жишээнд

²⁴ Тус судалгааг 2018 онд хийж гүйцэтгэсэн бөгөөд цар тахлын өмнөх үнийн дүнг харуулж байна.

²⁵ Туушин ХХК-аас ирүүлсэн мэдээлэл

Энэтхэгийн Дадри дахь ачаа тээврийн нэгдсэн төвийн загварыг дурдаж болно. Энэ загварыг ашигласнаар, чингэлэг тээврийн импортын асуудлуудыг шийдвэрлээд зогсохгүй төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийг үр дүнтэйгээр хэрэгжүүлэх боломж бүрдэнэ.

2. Хилийн боомтуудыг уул, уурхайн холбосон төмөр замын сүлжээтэй болох:

Хилийн боомтуудыг уурхайнуудтай төмөр замаар холбох нь зүйтэй бөгөөд боомтуудын дэд бүтцийг шинэчлэвэл зохино. Төмөр замын “Хойд коридор”-ыг загвар болгон ашиглаж, уул уурхайн компани Монгол Улсын Засгийн газартай хамтран хилийн боомт руу төмөр зам барьж болно. Энэ нь төсвийн боломж бололцоо хязгаарлагдмал үед томоохон төслүүдийг богино хугацаанд хөдөлгөхийн зэрэгцээ нэгдсэн төлөвлөлт болон төрөөс хариуцдаг бусад чиг үүргийн хэрэгжилтийг сайжруулах боломж олгоно.

3. Хилийн боомтын цариг солих байгууламжийг механикжуулах:

Одоогийн гар ажиллагаатай цариг солих байгууламжийг механикжуулснаар бараа бүтээгдэхүүний урсгалыг дорвитой эрчимжүүлэх боломжтой.

4. Хотын бүсийн логистикийн төвийг байгуулах:

Хотын бүс доторх дотоодын бараа бүтээгдэхүүний урсгалыг төлөвлөж, хамгийн зохистойгоор зохион байгуулах чиг үүрэг бүхий логистикийн төвүүд байгуулснаар Улаанбаатар хот болон түүний орчмын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт, хадгалалт, түгээлтийн үйл ажиллагааг хөнгөвчилж, бүтээмжийг сайжруулах боломжтой.

5. Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээг дэмжин хөгжүүлэх:

Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ хөгжсөнөөр компаниуд үндсэн бус үйл ажиллагаагаа бусдаар гүйцэтгүүлэх боломж бүрдэхээс гадна олон компани хамтран ашиглах дундын дэд бүтэц бий болох давуу талтай. Ийм төрлийн дэд бүтэц буюу байгууламжууд тээвэрлэлт, хадгалалт, цуглуулбар ачилт, түгээлт зэрэг үйлчилгээнээс бүрдэнэ. Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ эрхлэгчид холын тээврээр илгээсэн ачааг хянах, мөрдөн мөшгих ажиллагааг гүйцэтгэж, хотын бүсийн логистикийн төвүүдийн ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэн, тээвэрлэлтийн зардал болон замын түгжрэлийг бууруулахад дорвитой хувь нэмэр оруулах боломжтой юм.

6. Хөдөө аж ахуйн нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээг сайжруулан хөгжүүлэх:

Монгол Улсын дотоодын уурхайн бус ачаа тээвэрт аймгуудаас Улаанбаатар руу чиглэх хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт ба хадгалалт зонхилдог. Хахир хатуу өвлийн улирал хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийн мөчлөгт шууд нөлөөлөх тул түргэн муудах хүнсний бүтээгдэхүүний хорогдлыг багасгах, дөрвөн улирлын хангамжийг баталгаажуулах үүднээс температурын хяналттай хадгалалт, тээвэрлэлтийн тогтолцоог хөгжүүлбэл зохино.

7. Үндэсний цахим үйлчилгээг нэвтрүүлэх:

Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар, Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар болон Хил хамгаалах ерөнхий газар хоорондоо мэдээлэл солилцож, хуваалцдаг байх нь хил дээрх

саатлыг багасгах ач холбогдолтой. Үүний тулд үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээг нэвтрүүлэх нь зүйтэй.

8. Логистикийн бүтээмжийг сайжруулахад чиглэсэн бодлого зохицуулалтын арга хэрэгсэл боловсруулж, нэвтрүүлэх:

Монгол Улс худалдааны боломжуудаа бүрэн ашиглаж, логистикийн тогтолцоогоо сайжруулахад хөрш орнуудтай харилцаа, хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх нь амин чухал хэдий ч, Гурван талт эдийн засгийн коридорын санаачлагыг дэмжихдээ дотооддоо төмөр зам, авто замын дэд бүтцийн сүлжээ байгуулж, шаардлагатай бодлого зохицуулалтыг нэвтрүүлэх шаардлагатай байна. Төмөр замаар дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрлэлтийг зохицуулсан олон улсын холбогдох гэрээ конвенцид нэгдсэн хэдий ч авто замын транзит тээвэрлэлтэд ТИР карнейг хэрэглэдэг болвол Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх ачаа тээврийн эргэлт ихээхэн нэмэгдэх боломжтой гэж 2018 оны судалгаанд тусгажээ.

Дөрөв. МОНГОЛ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТ БАЙГУУЛАХ ХЭРЭГЦЭЭ ШААРДЛАГА, БОЛОМЖ

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Худалдаа хөгжлийн бага хурал байгууллагаас 1991 онд хэвлэн гаргасан “Хуурай боомтын менежмент болон үйл ажиллагааны гарын авлага”²⁶ -д хуурай боомтыг дараах байдлаар томъёолсон байна. Үүнд:

“Ямар нэгэн төрлийн тээврийн хэрэгслээр, гаалийн хяналтын дор тээвэрлэн оруулсан ахуйн хэрэглээний зориулалтын төрөл бүрийн ачаа (чингэлгийг багтаан), бараа бүтээгдэхүүнд гаалийн болон бусад байгууллагын үзлэг хяналт хийх, түр хадгалах, дамжуулан тээвэрлэх, дахин экспортлох, шууд экспортлох үйл ажиллагаанд шаардагдах багаж, хэрэгсэл, байгууламжаар тоноглогдсон, нийтийн хэрэглээнд ашиглах зориулалттай, төрийн статустай байгууллага юм.” гэжээ.

Монгол Улсын нэгдэж орсон Хуурай боомтын тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн нэгдүгээр хавсралтад тусгагдсан хуурай боомтын нэрсийн жагсаалтад: Алтанбулаг, Сайншанд, Улаанбаатар, Замын-Үүд, [Чойбалсан] гэжээ.

Өөрөөр хэлбэл урд, хойд хилийн боомт, нийслэл хот, мөн үйлдвэрлэлийн бүс болгохоор зорьж буй Сайншандын нэрийг оруулсан ба цаашид Дорнод аймгийн төв болох Чойбалсан хотыг хуурай боомт болгож хөгжүүлэхээр төлөвлөж байгааг харж болно.

Улс орон бүр өөрийн хэрэгцээ шаардлагаас шалтгаалан хэдэн ч хуурай боомттой байх боломжтой бөгөөд эдгээр боомтуудын үйл ажиллагааг эхлүүлэхэд НҮБ-аас байршлын код авдаг байна. Хөшигийн хөндийд шинээр баригдсан Чингис хаан нисэх буудлыг дагалдсан хот төлөвлөлтийн хүрээнд хуурай боомт байгуулах боломжийн талаар мөн яригдаж байгаа ба энэ нь нийслэлд байх хуурай боомт хэмээн нэрлэгдэж холбогдох байршлын кодыг авах, баталгаажуулах шаардлагатай болно.

Монголын тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбооноос ирүүлсэн мэдээллээс харахад хуурай боомт нь далайн боомтын үргэлжлэл байх тул одоо ашиглагдаж байгаа терминалыг хамгийн багадаа 10 дахин томруулсан хэмжээтэй байхаас гадна холбогдох тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байхаар харуулсан байна. Монгол Улсад хуурай боомт болгон ажиллуулах боломжтой цорын ганц газар байгаа нь Азийн хөгжлийн

²⁶ “Handbook on Management and Operation of Dry port” (UNCTAD/RDP/LDC7)

банкны хөрөнгө оруулалтаар барьж ашиглалтад оруулсан Замын Үүдийн тээвэр логистикийн төв гэж тээвэр зуучийн байгууллагууд тооцоолж байгаа бөгөөд одоогийн байдлаар ямар нөхцөл байдалтай байгааг дор тусган харуулав.

4.1 Замын-Үүдийн тээвэр логистикийн төвийн одоогийн нөхцөл байдал

Замын Үүдийн логистикийн төв нь Монголын төмөр зам төрийн өмчит хувьцаат компанийн өмчлөлд байгаа бөгөөд тус байгууллагын албан ёсны цахим хуудас²⁷ -наа тавигдсан танилцуулгаас холбогдох мэдээллийг авсан болно.

Логистикийн төвийг АХБ-ны “Бүс нутгийн логистикийн төвийг хөгжүүлэх МОН2719/0240 төсөл”-ийн хүрээнд байгуулан 2018 оны 12 дугаар сарын 30-ны өдөр ашиглалтад хүлээлгэн өгчээ. Одоогийн байдлаар 11.7 тэрбум төгрөгийн төсөвт өртөг бүхий дараах бүтээн байгуулалтын ажлууд хийгдсэн байна. Үүнд:

- 3.6 км цэвэр усны шугамын ажил;
- төмөр замтай 2 түвшинд огтлолцох гүүрэн байгууламж;
- 1.6 км авто замын барилга угсралтын ажил;
- 4.15 км гадна холбоо интернетийн шилэн кабель суурилуулах ажил;
- гадна цахилгаан станц;
- дэд станцын өргөтгөл;
- дэд станцын барилга угсралтын ажил хийгджээ.



Зураг 8. ЗҮТЛНТ-ийн ачаа нэвтрүүлэх хэсэг

Нийт 128 га талбайг хамарч,

- Чингэлгийн,
- Хүнд даацын;
- Агуулахын

1 бүстэй байхаар төлөвлөгдсөн ба одоогийн байдлаар

- 11,5 км төмөр зам;
- 1,6 км авто зам;
- 2 түвшинд огтлолцох хүнд даацын хэрэгсэл явах боломжтой гүүрэн

²⁷ <https://www.mtz.mn/content/61>

байгууламж;

- Гүүрэн кран (50 тоннын даацтай) - 2 ширхэг;
- Машин механизмын засварын төв;
- Төвийн дулаан хангамжийн барилга;
- Гаалийн барилга;
- Ажилчдын болон захиргааны байр;
- цэвэр усны нөөц сан;
- бохир ус цэвэршүүлэх байгууламжийн тоног төхөөрөмж бай суурилуулалт;
- Дохиолол холбоо, цахилгаан сүлжээ, шугам хоолойн дотор холболтын ажлууд хийгдэж бэлэн болсон байна.

Тус цахим хуудсанд өгөгдсөн мэдээллээр Логистикийн төв нь 3 бүстэй байна гэжээ. Үүнд:

- ❖ 1-р бүс: Чингэлгийн бүс-Өдөрт 46 вагонтой 8 галт тэрэг боловсруулна. Жилд 280,000 чингэлгийн ачааг шилжүүлэн ачих чадалтай.
- ❖ 2-р бүс: Овортой хүнд ачааны үе 40 вагонтой 12 галт тэрэг боловсруулна.
- ❖ 3-р бүс: Агуулахын үе 40 вагоны хүчин чадалтай механик ачилтыг өдрийн 24 цагийн туршид хийвэл жилийн 270 хоногт 8100 ширхэг чингэлэг ачна.



Зураг 9. ЗҮТЛНТ-ийн талбайн дээрээс авсан зураг

4.2 Логистикийн төвийг хуурай боомт болгон өөрчлөх шаардлага, боломж давуу тал

Логистикийн төвийг хуурай боомт болгон өөрчлөхийн давуу талыг тодорхойлж гаргахын тулд амжилттай хэрэгжүүлсэн зарим орны туршлагыг харуулахыг зорилоо.

Их Британийн хувьд хуурай боомтын удирдлага, менежментийг хариуцдаг байгууллага болох HM Customs буюу Эзэн хааны Гаалийн байгууллагаас 1966 онд батлан гаргасан хууль болон дагалдан гарсан журам, зааварчилгаанд хуурай боомтын барилга байгууламжид онцгой ач холбогдол өгсөн байна. Хуурай боомтыг байгуулахад баримтлах гол шалгуур үзүүлэлт, шаардлагууд тусгагджээ. Үүнд:

- Хуурай боомт нь авто замын гол сүлжээнд ойролцоо байх ба болж өгвөл төмөр замын гол шугамаас холгүй буюу шууд хүрэх боломжтой байршилд байх;
- Гадны улсын ямар нэгэн оператор тухайн хуурай боомтын тээврийн хэрэгсэл болон чингэлгийг чөлөөтэй ашиглаж болох нөхцлөөр хангагдсан байх;
- Өргөн хүрээнд хөрөнгө оруулалт хийгдсэн консорциумын зохион байгуулалттай байх;
- Тээврийн төрөл хоорондоо хамтран ажиллах үндсэн нөхцөлийг бүрдүүлсэн байх ба өрсөлдөх байдлаар зохион байгуулахгүй байхад анхаарах гэх мэт шаардлагууд

тусгагдсан бол манай улсын тээвэр зуучийн томоохон компанийн нэг болох МонЭкс Компани Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр байгуулагдах хуурай боомт нь дараах дэд бүтцийн байгууламжтай байх шаардлагатай гэжээ. Үүнд:

- Хуурай боомт нь ачаа хүлээн авах, илгээх болон сэлгээ хийх зориулалт бүхий бүтэн галт тэрэг бүрэн багтах хэмжээний салбар төмөр замтай байх;
- Хуурай боомт дотор байх авто замын хүчин чадал нь чингэлэг зөөвөрлөх, орох гарах үед авто машин саадгүй нэвтрэх, зорчих боломжтой 15 метрээс багагүй өргөнтэй байх;
- Хашаа, хаалт бүхий гаалийн хяналтын бүс байх нутаг дэвсгэр;
- Ачаа хүлээн авах, илгээх чингэлгийн талбай (Container yard);
- Ачаа олголт, ачилтын болон гаалийн үзлэгийн талбай (Container freight station)
- Гаалийн баталгаат агуулахууд;
- Хуурай боомтын захиргаа, үйлчилгээ, гааль, мэргэжлийн хяналтын оффис байр;
- Банк болон хоол, амралтын газар;
- Чингэлэг засварлах цех;
- Далайн боомттой шууд холбогдсон мэдээлэл технологийн системтэй байх шаардлагатай гэжээ.

Иймд тус тээвэр логистикийн төвийг хуурай боомт болгож ажиллуулах шийдвэр гарсан тохиолдолд эхний ээлжинд дээрх шаардлагууд хангагдсан эсэхэд мэргэжлийн байгууллагын үзлэг, дүгнэлт, зохих үнэлгээг гаргуулах ба талбай, тоног төхөөрөмжийг өөрчлөн шинэчлэхтэй холбоотой үйл ажиллагааг шат дараатай хийж гүйцэтгэвэл зохино.

АХБ-наас 2018 онд Монгол улсын худалдаа, тээвэр логистикийн салбарт хийж гүйцэтгэсэн судалгаандаа Монгол Улсад хэрэгжүүлж ажиллахад тохирох тодорхой хэдэн санал зөвлөмж оруулснаас төр, хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагааг уялдуулах замаар нэгдсэн терминал, хуурай боомтыг хөгжүүлэх нь одоогийн байгаа нөхцөл байдалд зайлшгүй шаардлагатай болохыг Энэтхэгийн Дадри хот дах холимог тээврийн нэгдсэн төвийн жишээн тайлбарласныг дор тусган харуулав.

4.3 Хуурай боомтын менежмент зохион байгуулалт ба БНЭУ-ын туршлага

Монгол Улсын импортын 70 гаруй хувь чингэлгээр тээвэрлэгддэг тул хувийн хэвшлийн компаниуд дор бүрдээ өөрийн терминалыг ажиллуулдаг тогтолцоог холимог ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төвөөр орлуулсан тохиолдолд зардал болон цаг хугацаа хэмнэгдэх сайн талтай юм. Өөрөөр хэлбэл тээвэр зуучлалын компаниуд тус бүрдээ өөрийн гэсэн ачаа тээврийн терминалтай хэдий ч боловсруулан гаргадаг ачаа, чингэлэг нь дэд бүтэц, байгууламжийн ачааллын багахан хэсгийг л эзэлдэг, тоног төхөөрөмжийн сул зогсолт ихтэй, дэд бүтцийн илүүдэлтэй, бүтээмж муутай байгаа нь үйл ажиллагааны зардлыг нэмэгдүүлдэг тул эцсийн хэрэглэгчдэд хүрэх үйлчилгээ өндөр үнэтэй болж байна.

Тэгвэл Энэтхэг Улсын Дадри хотод холимог тээврийн логистикийн нэгдсэн төвийг амжилттай ажиллуулан зардал бууруулж байгаагийн гол нууц нь олон терминалын оператор, тээвэр зуучлагчид нэг байршилд байх хүчин чадлын ашиглалт сайтай байгууламжуудыг дундаа ашиглан, үйл ажиллагааны зардлаа бууруулах боломж бүрдүүлсэн явдал юм.

Энэ загварыг Хуурай боомтыг байгуулахдаа ашигласнаар, чингэлэг тээврийн импортын асуудлуудыг шийдвэрлээд зогсохгүй төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийг үр дүнтэйгээр хэрэгжүүлэх боломж бүрдэх сайн талтай.

Холимог тээврийн логистикийн нэгдсэн терминалыг боловсруулах, хэрэгжүүлэх ажлыг Энэтхэгийн Төмөр замын яамны харьяа төрийн өмчийн аж ахуйн нэгж болох Энэтхэгийн чингэлэг тээврийн корпорац КОНКОР²⁸ хийж гүйцэтгэжээ. Гол зарчим нь тээвэр логистикийн менежментийг зохицуулж буй тээвэр зуучлагчдад хандаж нэгдсэн байршлаас үйл ажиллагаагаа явуулах цогцолбор байгуулах санал дэвшүүлэх замаар, том оврын дэд бүтцийг нь КОНКОР хариуцан хөгжүүлсэн байна.

Тус цогцолбор төмөр замын нэгдсэн терминал дээрээ чингэлгүүдийг хүлээн авч, илгээдэг. Мөн түүнчлэн, банкны салбарууд, хоолны газар, эрүүл мэндийн өрөө болон бусад арилжааны байгууллагууд байрладаг нэгдсэн оффисын барилгатай.

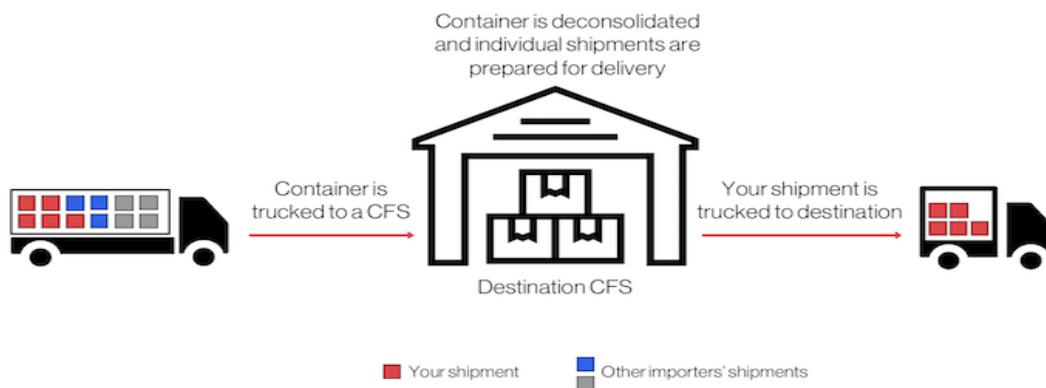
Тээвэр зуучлагчдыг чингэлгүүдээ ачих, буулгах чингэлэг тээврийн өртөөгөөр хангасан ба терминал дотор ачааны машины нэгдсэн зогсоол, засварын газар, агуулахууд байдаг аж.

Төрийн төлөөлөл болсон КОНКОР үйл ажиллагаа явуулах газрыг бэлтгэн, төмөр зам, өртөө, терминалын дундаа ашиглах байгууламжуудыг бүтээн байгуулах ажлыг хариуцдаг.

Хувийн хэвшлийн компаниуд ачаа тээвэр хүлээн авах, түгээх, харилцагчдад үйлчилгээ үзүүлэх, үйл ажиллагааны үр ашигтай байдлыг хангах зэрэг ажлыг хариуцдаг байна.

Хувийн компаниуд өөрийн хөрөнгөөрөө байгуулсан тусгай талбай, агуулах, оффисын барилгатай бөгөөд газрыг КОНКОР урт хугацаагаар түрээслүүлдэг.

²⁸ Энэтхэгийн чингэлэг тээврийн корпорац нь Энэтхэгийн Төмөр замын яамны харьяа төрийн өмчийн аж ахуйн нэгж юм.



Зураг 10: Хуурай боомтын голлох үйл ажиллагааны нэг болох чингэлэгтэй ачааны зогсоол, агуулах.

Олон илгээгчтэй, олон хүлээн авагчтай нэг чингэлгийг дүүргэн тээвэрлэж ирсэн цуглуулбар ачааг зориулалтын агуулахад оруулан ангилан ялгалт хийсний дараа зөвхөн нэг илгээгч, нэг чиглэлд очих ачааг тусад нь зориулалтын тээврийн хэрэгслээр дамжуулан тээвэрлэж, хүргэх үйл ажиллагааг зурагт тодорхой дүрслэн харуулж байна.

Нэгдсэн терминалыг төлөвлөхдөө ийм төрлийн Чингэлгийн агуулах бүрд зориулан тусдаа талбай гаргаж өгсөн. Төмөр замын терминал нь бүх чингэлгийн агуулахад нэгэн зэрэг үйлчилдэг дундын байгууламж бөгөөд төмөр замын терминалаас тээвэр зуучлагчдын агуулах хүртэлх чингэлгийн тээвэрлэлтийг КОНКОР өөрийн ачааны машинаар гүйцэтгэдэг байна.

Чингэлгийн агуулах бүр өөрийн харуул хамгаалалт, хашаатай байх ба нэгдсэн терминалын зогсоолыг агуулахууд дундаа ашигладаг.

Дадри хотод хэрэгжсэн төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн энэхүү загвар нь оролцогч тал бүр өөрийн хамгийн сайн удирдаж чадах зүйлээ хариуцах зарчимд тулгуурласан. Ингэснээр, оролцогчид суурь давуу чанартаа тулгуурлан, хамтын эрх ашгийн төлөө ажиллах боломжийг амжилттай бүрдүүлжээ.

Дадри дахь терминалын амжилтын үндсэн шалтгаан бол хувийн хэвшлийн тээвэр зуучлагч компаниуд КОНКОР-той хамтарсан компани байгуулан ажилласан явдал бөгөөд компани бүрд КОНКОР 49 хувь, хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулагч 51 хувийг эзэмшдэг.

Дадри дахь терминалын өөр нэг ач холбогдол бол тус бүс нутагт хөргөлттэй чингэлэг тээврийг хөгжүүлж, хөргөлттэй тээвэрлэлтэд шаардлагатай байгууламжуудыг бий болгосон явдал юм. Ингэснээр:

- хамтарсан компанийн оролцогчид суурь давуу тал дээрээ төвлөрснөөр харилцагчдад хамгийн сайн үйлчилгээ үзүүлж байна;
- төмөр замын өртөө болон бусад дэд бүтэцтэй холбоотой хөрөнгө оруулалтын зардал нь бие даан бүтээн байгуулалт хийхэд шаардагдахаас дөрөв дахин буурсан;
- ачаа тээвэр нэг цэгт цугларч байгаатай холбоотой хүчин чадлын ашиглалт сайжирсан;
- цуваа бүрдүүлэхэд илүү хялбар бөгөөд хурдан болж, цувааны эргэлт хурдассан;

- чингэлгийн дүүргэлт сайжирч, цуглуулбар ачааны тоо цөөрсөн;
- КОНКОР компани хувьцааны 49 хувь эзэмшсэнээр бизнесийн ёс зүйн хэм хэмжээнд үл нийцэх үйл ажиллагаа гарах эрсдэл үгүй болсон гэжээ.

Тав. БУСАД УЛСЫН ТУРШЛАГА

5.1 Хуурай боомт ба далайд гарцтай улсууд

5.1.1 Хуурай боомтын үүсэл буюу ИБУИНВУ-ын Тилбури хуурай боомт

Их Британийн далайн тээврийн компаниуд Лондон хотын Tilbury боомтыг 1960-аад оны дунд үеэс Австрали Улсын экспорт, импортын чингэлгийн тээвэрт ашиглаж эхэлсэн нь хуурай боомтын үндсэн зарчмыг цоо шинээр бий болгожээ. Зах зээлийн бодит шаардлагын дагуу үүсэн бий болсон хуурай боомтыг гаалийн үзлэг, хяналтад давхар хамруулах нь эдийн засгийн хувьд үр ашиггүйгээр барахгүй алдагдал дагуулж байгаа нь тодорхой болсон тул Их Британийн HM Customs буюу Эзэн хааны Гаалийн байгууллагаас “Хуурай боомт байгуулах журам”-ыг 1966 онд батлан гаргажээ.

Ийнхүү хуурай боомтыг “Усгүй далайн боомт” гэж нэрлэн гаалийн үзлэг хяналтыг хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр зохион байгуулах боломжийг хуульчилсан нь өнөөдрийн баримталж байгаа гол зарчим юм. Экспортод гаргах цуглуулбар ачаа²⁹-г хуурай боомтын нутаг дэвсгэрт савлан боож чингэлэгт ачих ба ачилтын өмнө байнгын ажиллагаа бүхий гаалийн баг, байцаагч үзэж шалгана. Харин импортоор орж ирж буй цуглуулбар ачааг агуулахад оруулан зохих үзлэг шалгалтыг хийнэ. FCL буюу нэг илгээгчээс нэг хүлээн авагчид хаяглагдсан ачааг төмөр замын депо дээр нь шалгадаг.

Хуурай боомт дээр шалгагдсан (эсвэл далайн боомтоос хуурай боомт хүртэл ачигдах) чингэлгүүдэд лац зүүж хөдөлгөх ба дараагийн боомт дээр хүлээн авахдаа аяллын туршид лац хөдөлсөн эсэхэд хяналт тавина. Чингэлгийн хөдөлгөөний нийт урсгал, хуурай боомт нь бүхэлдээ гаалийн байнгын хяналтан дор ажилладаг. Өөрөөр хэлбэл далайн хил буюу тухайн Улсын хил нь гүний боомт руу шилжих тул боомтоос ачаа барааг гадагш гарах, эсхүл тухайн улсад гаднаас ачаа бараа оруулах асуудал нь улсын хилд тавигдах хууль ёсны хяналт шалгалтын дор явагдах ба эрүүл ахуй, хорио цээрийн байгууллагууд мөн ажилладаг байна.

Их Британид Хуурай боомт нь төрөл бүрийн консорциум хэлбэрээр байгуулагдсан байх ба ихэвчлэн урьд явуулж байсан үйл ажиллагаагаа өргөтгөжээ. Хамгийн том групп болох “P&O” нь далайн тээвэрлэлт явуулдаг байгууллага бөгөөд нийт 6 хуурай боомт, чингэлгийн баазыг эзэмшиж байв. Тэдгээрийн 5 нь төмөр замын шугамаар дамжуулан ганцхан шөнийн дотор л Тилбури болон Southampton боомт хүрэх давуу талуудтай.

Бусад томоохон хуурай боомтод Лондонгийн Олон Улсын тээврийн терминал, Манчестерийн Олон Улсын тээврийн терминалуудыг нэрлэх ба эдгээрийг British Rail буюу Британийн Төмөр замын компани байгуулж, үйл ажиллагааг нь хариуцан ажилладаг юм байна.

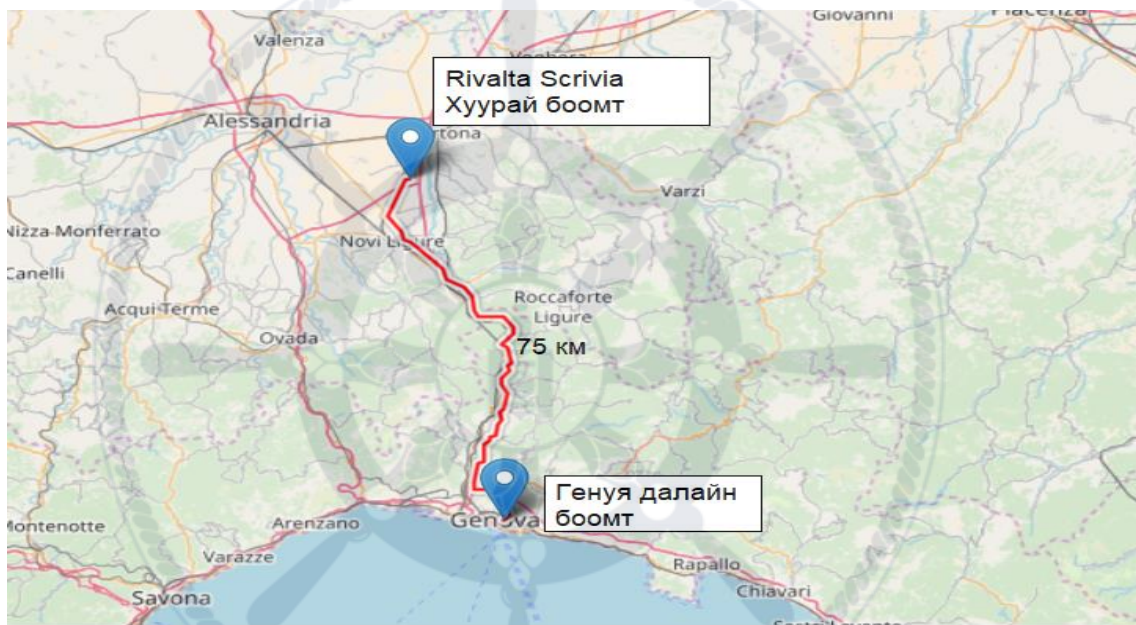
²⁹ Олон хэрэглэгчийн чингэлэг дүүрэхгүй ачаануудыг LCL буюу цуглуулбар ачаа гэж ерөнхийд нь нэрлэдэг.

“Greenford ICD Dagenham Storage” зэрэг агуулахын бизнес эрхлэн явуулдаг компаниуд ч хуурай боомт байгуулан ажилладаг байна. Түүнчлэн авто тээврийн компаниуд боомт дээрх бөглөрөл, хэт ачааллыг хөнгөвчлөх зорилгоор хуурай боомтын бизнест мөн оролцох болжээ.

5.1.2 Бүгд Найрамдах Итали Улсын Ривалта Скривиа хуурай боомт

Rivalta Scrivia терминал нь анх 1966 онд байгуулагдсан боловч 2007 онд хуурай боомтоор зарлагдаж Италийн Генуя боомтын үргэлжлэл болгон ашиглах болов. Нутгийн гүнд далайн боомтоос 75 км зайд, Европын бусад улстай төмөр зам, авто замаар холбогдсон ашигтай байршилд байгааг дор 11 дүгээр зургаас харна уу.

Тус боомт дээр гаалийн болон бусад төрийн байгууллагын хяналт шалгалтыг явуулах нөхцөл боломжоор бүрэн хангагдсан хэдий ч зайлшгүй шаардлагатайгаас бусад тохиолдолд дамжин өнгөрөх ачаа бараанд үзлэг хяналт хийдэггүй байна.



Зураг 11. БНИУ-ын Генуя далайн боомтоос тус улсын Rivalta Scrivia хуурай боомт хүртэлх төмөр замын зураглал

Rivalta Scrivia хуурай боомтоос Францын Марсел 350 км, Италийн Милан 850 км, Голландын Роттердам 1150 км, Германы Хамбург хүртэл 1350 км зайд оршдог ажээ.

Генуя далайн боомтын Ривалта Скривиа хуурай боомт нь ЕХ-ны улс орнууд, томоохон хотуудтай (далайд гарцтай, гарцгүйгээс үл шалтгаалан) төмөр зам болон авто замаар холбогдсон тул гуравдагч орноос далайгаар тээвэрлэгдэн ирсэн бараа бүтээгдэхүүнийг хамгийн хямд буюу өрсөлдөхүйц үнээр түгээн хүргэх чухал ач холбогдол бүхий логистикийн том байгууламж юм.

5.1.3. Африкийн Нигери Улсын хуурай боомтууд

Холбооны Бүгд найрамдах Нигери Улс (цаашид Нигери гэх.) нь дээр тусгагдсан Италитай адил нутгийн гүнд буюу өөрийн нутаг дэвсгэрийн хойд хэсэгт орших **Kano** болон **Kaduna** хотуудад хуурай боомтыг *Inland Container Nigeria Ltd. (ICNL)* нэртэйгээр 1979 онд

байгуулжээ. Тус хуурай боомтыг “Elder Dempster” далайн тээврийн компани, “Нигерийн даатгалын корпорац” NICON зэрэг байгууллага хамтран эзэмшиж байна.

Эдгээр хуурай боомтыг байгуулахдаа өөрийн улсын далайн эргээс алслагдсан иргэдийг хэрэгцээг хангахаас гадна хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй орнууд болох Бүгд Найрамдах Нигер Улс (Niger), Чад (Chad) улсыг боомттой холбох зорилготой байв.

Тус хуурай боомтууд нь Нигери Улсын Далайн боомтын захиргаанаас батлан гаргасан дүрэм, журмын дагуу үйл ажиллагаа явуулан, далайн боомтоос газрын тээвэр ашиглан гаалийн хяналтын дор хуурай боомт руу ачаа бараа хүргэх, буцаан илгээх зориулалттай юм.



Зураг 12. Нигериа Улсын хуурай боомтуудын байршлын зураг

ИБУИНВУ-ын хуурай боомтоос ялгаатай нь хуурай боомттой холбоотой дүрэм, журмыг тус Улсын Гаалийн байгууллага бус харин Далайн боомтын Захиргаа өөрөө батлан гаргаж хэрэгжүүлэн ажилладаг юм байна.

Хуурай боомтыг нутгийн гүн рүүгээ татаж байршуулсан нь хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй орнуудад эдийн засгийн хувьд үнэлж баршгүй чухал ач холбогдолтой юм.

5.1.4. Азийн үлс орнуудын хуурай боомтын ашиглалт

НҮБ-ын АНДЭЗНК үзэж байгаагаар Ази тивийн орнуудын хувьд хуурай боомт ашиглах явдал улс орон бүрийн хувьд хоорондоо эрс ялгаатай байна.

БНЭУ, Тайландын Хаант Улс, БНХАУ, БНСУ нь бүрэн тоноглогдож боловсронгуй болсон иж бүрэн ажиллагаатай боомтыг ашиглаж байхад зарим далайд гарцтай орнууд денгөж эхлүүлэх хэмжээнд байгаа ажээ.

Бүгд Найрамдах Социалист Вьетнам Улсын Хо Ши Мин хотод 6-7 хуурай боомт байгаа тухай мэдээ байгаа хэдий ч ерөнхийдөө бага оврын үндсэн тоног төхөөрөмж бүхий

жижиг боомтууд байх ба далайн тээврийн компаниудын хоосон чингэлгүүдийг хадгалах агуулахын зориулалтаар ашиглагдаж байна.

Тус байгууллагаас дараах орнуудыг харьцуулсан жишээ болгож харуулжээ. Үүнд:

Бүгд Найрамдах Индонез Улсад Cikarang-Cibitung нэртэй хуурай боомт, үйлдвэрлэлийн бүсийг Tanjung Priok далайн боомтоос 50 км зайд байгуулахаар холбогдох зөвшөөрлийг Засгийн газар болон тухайн орон нутгаас авсан байна. Хувийн хэвшлийн санаачлагаар хэрэгжиж байгаа ба тухайн хуурай боомт энэхүү үйлдвэрлэлийн бүс болон ойролцоох бүсээс Tanjung Priok далайн боомтоор нийт дамжин тээвэрлэгддэг чингэлэг тээврийн талаас илүү хувийг цуглуулан, хадгалах, боловсруулахаар тооцож байна.

Тайландын Хаант Улсын хувьд Азидаа нилээд дээгүүрт орох, дэвшилтэт тоног төхөөрөмж бүхий Lat Krabang ICD буюу Олон Улсын хуурай боомт нь Laem Chabang далайн боомтоос 118 км зайд, Bangkok хотын Зүүн талд 27 км зайд үйл ажиллагаа явуулдаг. Анх 1993 онд Концессийн гэрээгээр байгуулагдсан, нийт хувийн хэвшлийн 6 байгууллага хамтран үйл ажиллагааг нь хариуцан явуулдаг. Төслийн тооцоолол 500,000 TEU чингэлэг боловсруулах хүчин чадалтай байсан хэдий ч 3-4 дахин их хэмжээтэй боловсруулалтыг хийж байна.

Бүгд Найрамдах Энэтхэг Улсын хувьд нийт 283 хуурай боомт болон Чингэлгийн терминал байгаагаас 136 нь далайн боомтод ойрхон, үлдсэн 147 нь нутгийн гүнд байрлалтай ажээ.

5.2 Хуурай боомт ба далайд гарцгүй улсууд

5.2.1 Энэтхэг, Балба улсуудын далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллаж буй түршлага

Нийт 283 хуурай боомттой БНЭУ мөн далайд гарцгүй хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй Балбын Вант Улстай гадаад худалдаа, тээвэрлэлтийн хувьд дараах байдлаар хамтран ажиллаж байна.

Балба Улсын импортын бараа, бүтээгдэхүүн Kolkata далайн боомтод ихэвчлэн Ойрх Дорнод болон БНХАУ-аас чингэлгээр ирдэг байна. Хоёр талын худалдааны хэлэлцээрийн хүрээнд тохиролцсон Гаалийн Итгэмжлэгдсэн төлөөлөгч болох байгууллага нь Балбын импортлогчдын өмнөөс гаалийн үзлэг хяналтаар оруулах ба зөвшөөрөл олгогдмогц CONCOR төрийн өмчит компани хариуцан төмөр замын чингэлгийн зориулалттай тавцант вагонд ачдаг байна.

Нэгэнт гуравдагч оронд илгээгдэж буй транзит ачаа тул CONCOR компанийн зүгээс гаалийн хяналтын дор тээвэрлэн Биргунж³⁰ хуурай боомт хүргэж өгдөг ажээ. Балба улс импортын ачаа бараагаа Энэтхэг Улсаас төмөр замын тээврээр дамжуулан шууд Биргунж боомтод хүргүүлдэг бол, экспортын ачаа бараагаа Энэтхэгийн төмөр замаар дамжуулан Колката, Халдиа далайн боомтоор дамжуулан гуравдагч оронд гаргадаг.

Хоёр орны хувьд ийнхүү хуурай боомт болон далай боомт ашиглах үйл ажиллагааг харилцан ашигтай хэрэгжүүлэхийн тулд дараах зүйл заалтуудыг хоёр талаас хэлэлцэн тохиролцож холбогдох баримт бичгийг албан ёсоор баталгаажуулжээ. Үүнд:

³⁰ Балба Улсад байх хуурай боомт хэмээн Олон Улсад зарлагдсан боомт

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;



Зураг 13. Далайд гарцгүй Балба Улсын Биргунж хилийн боомт, БНЭУ-ын Колката далайн боомт

Төмөр замын үйлчилгээтэй холбоотой хэлэлцээр

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

Далайд гарцгүй Балба Улсын хэрэгцээ шаардлагыг хөрш зэргэлдээ Энэтхэг Улс өөрийн унаагаар өөрийн улсын зохион байгуулалтын дагуу гүйцэлдүүлж байгаа энэхүү хувилбар нь зарчмын хувьд бусад улсуудаас ялгаатай байна.

5.2.2 Бүгд Найрамдах Чех Улсын түршлага

БНЧУ (цаашид Чех гэх.) нь 2016 оны байдлаар ХБНГУ-ын Хамбург боомтоор дамжуулан өөрийн чингэлгийн 60 хувийг, Бременхавен боомтоор 19 хувийг, Словени Улсын Копер боомтоор 15 хувь, Нидерландын Роттердам боомтоор 3 хувь, Грекийн Пиреус боомтоор 2 хувийг тус, тус авдаг мэдээ байна.

Чех Улс 1929 онд Германы Хамбург боомтын Moldauhafen (Vltava) зогсоолыг Версалийн гэрээ³¹-ний 363 дугаар зүйлийн дагуу 99 жилийн хугацаатай түрээсээр авсан³² бөгөөд энэхүү түрээсийн хугацаа 2028 онд дуусгавар болох юм байна. Тус боомт зогсоол нь Чех Улсын 3 зогсоолын нэг бөгөөд үүнээс гадна Saalehafen, Reutehafen нэртэй боомтууд байдаг. Эхний 2 зогсоол нь нийлээд 28,500 хавтгай дөрвөлжин метр газрыг эзэлж, Чех-Словак Улсын түрээсийн чөлөөт бүс буюу татваргүй боомт гэж нэрлэгддэг ажээ. Харин гуравдагч боомт болох Reutehafen зогсоол нь нарийн хойг дээр байрлах 13,500 хавтгай дөрвөлжин метр талбайг эзлэх ба Хамбургийн чөлөөт бүсийн гадна оршдог. Энэхүү боомтыг Версалийн гэрээний дараа 1929 онд Чехсловак Улс худалдаж авчээ.



Зураг 14. БНЧУ-ын томоохон галт тэрэгний терминал хот Усти над Лабем.

Жилд Германаас 460 мянган чингэлэг Чех болон Словак улс руу ачигддагаас 90 хувь нь галт тэргээр тээвэрлэгддэг бөгөөд зөвхөн Хамбургаас долоо хоногт 120 галт тэрэг энэ чиглэлд тогтмол явдаг³³.

Чех Улсын нутагт байрлах чингэлгийн интермодал терминалаас гадна далайн боомтоос Чех хүрэх зам дагуу байрлах (ихэвчлэн Герман) улсын чингэлгийн терминалыг

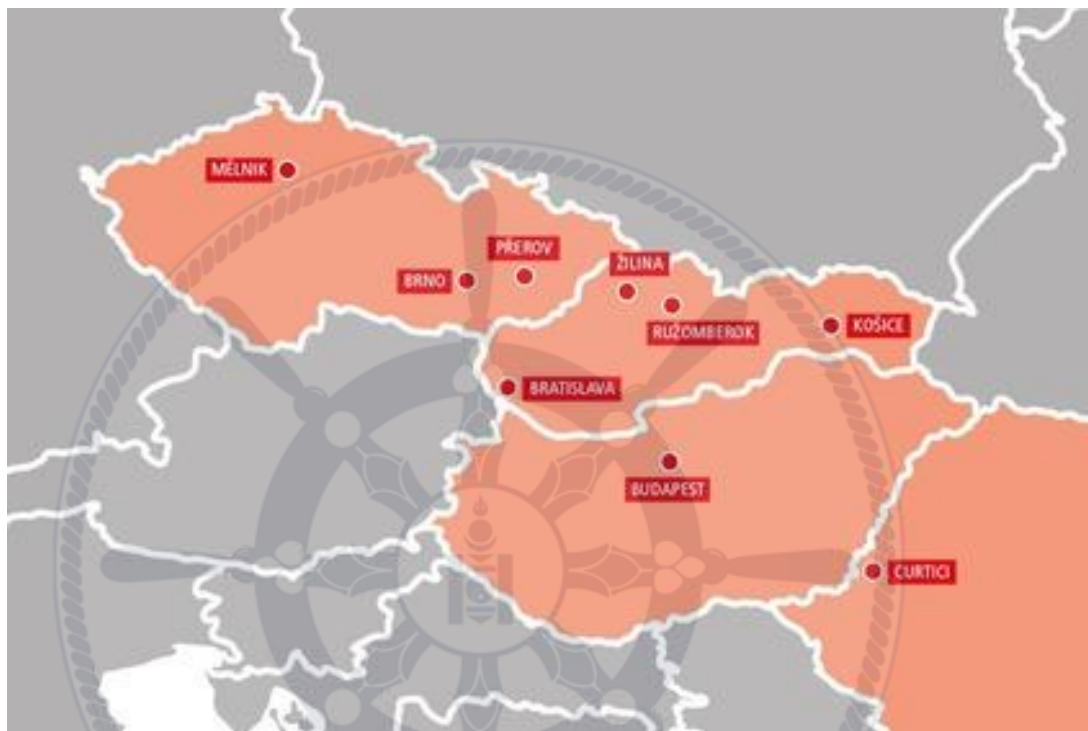
³¹ Дэлхийн нэгдүгээр дайны дараа байгуулагдсан энхийн гэрээ бөгөөд 1920 оны 1 дүгээр сард хүчин төгөлдөр болсон. Гэрээ нь дэлхийн хоёрдугаар дайны үеэр 1939 онд цуцлагдсан хэдий ч XII хэсэгт тусгагдсан Герман болон Чех Улсын хоорондын хэлцэл хүчинтэй хэвээр үргэлжилж байгаа.

³² <https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/9576430>

³³ <http://www.progetto.cz/repubblica-ceca-e-trieste-continuano-a-cercarsi/?lang=en>

ашиглан өөрийн хоосон чингэлгийг байршуулж, галт тэрэг, авто тээврийн хэрэгсэл ашиглан экспорт, импортын чингэлгийг зөөдөг байна.

Чех улсын нутаг дэвсгэрт байх дэлхийн 18 томоохон далайн тээврийн компанийн төлөөлөгчийн газар (толгой компаниуд нь Вена, Хамбург, Лондонд байдаг) тус улсын нутаг дэвсгэрийн ачааны урсгалыг зохицуулдаг³⁴. Ялангуяа Герман, Австрийн тээвэр зуучийн компаниуд тус Улсын ачаа тээврийн зах зээлийг ерөнхийд нь эзэлсэн болохыг судалгааны явцад олж мэдэв. Өөрөөр хэлбэл Чех улс өөрийн улсын худалдаа тээвэрлэлтийн логистикийн сүлжээг бүрэн хянаж чаддаггүй, тэрхүү орон зайд гадны улс тоглолт хийдэг нь харагдаж байна.



Зураг 15. Зүүн Европын Чех, Словак, Унгар, Румынь Улсын гол терминалууд

Чех Улс хэдийгээр далайд гарцгүй орон боловч ЕХ-ны дэд бүтэцтэй шууд холбогдож байгаа тул бусад далайд гарцгүй орнуудтай харьцуулбал хэсэгчилсэн байдлаар эсхүл далайд хагас гарцтай орон гэж тооцох боломжтой³⁵ болохыг эрдэмтэн судлаачид тэмдэглэсэн байна. Түүнчлэн Элба зэрэг олон улсыг дамжин өнгөрч буй дотоодын гол мөрнийг ашиглан аялал жуулчлалын үйлчилгээ явуулдаг төдийгүй чингэлэг тээврийг хүлээн авдаг хэд, хэдэн боомттой ажээ.

34

https://www.researchgate.net/publication/309954986_Port_Regionalization_and_Landlocked_Hinterland_The_Czech_Republic/fulltext/58270e9d08aecfd7b8c09ebb/Port-Regionalization-and-Landlocked-Hinterland-The-Czech-Republic.pdf

35

https://www.researchgate.net/publication/309954986_Port_Regionalization_and_Landlocked_Hinterland_The_Czech_Republic/fulltext/58270e9d08aecfd7b8c09ebb/Port-Regionalization-and-Landlocked-Hinterland-The-Czech-Republic.pdf

Хуурай боомтын үүрэг гүйцэтгэдэг томоохон боомтуудыг нэрлэвэл: Brno, Mělník, Ostrava, Prerov зэрэг томоохон чингэлэг тээврийн мултимодал терминалууд байна.

Mělník ачаа тээврийн терминалын эзэмшигч нь Райл Карго Групп бөгөөд 33 000 метр квадрат талбай бүхий төмөр замаар холбогдсон томоохон хуурай боомт байна.

Brno ачаа тээврийн терминал нь холимог тээврийн хэрэгслийг хүлээж авах хүчин чадалтай тул тээвэрлэгчдийн хувьд эрэлт хэрэгцээ ихтэй хуурай боомтод тооцогддог ажээ. Тус хуурай боомт нь 300 метрийн урттай төмөр замын гурван салаа зам болон чингэлгийг сэлгэн ачиж зөөх хүчин чадалтай тоног төхөөрөмж, чиргүүлийн толгойг солих том оврын авто тээврийн хэрэгслээр тоноглогдсон байна. Түүнчлэн чингэлэг засвар, цэвэрлэгээ зэрэг үйлчилгээг боомт дээр гүйцэтгэдэг.

Prerov терминал нь Моравиа бүс нутгийн гол хуурай боомт бөгөөд нийт газар нутгийн хэмжээ нь 16 000 метр квадрат ба 1 300 TEU хүчин чадалтай. Mělník терминалтай шууд холбогдсон бөгөөд шенедөө дамжин өнгөрөх хэмжээний зайд байрладаг. Чингэлэг ачих буулгах төхөөрөмжөөр иж бүрэн тоноглогдсон.

Чех Улсын жишээнээс харахад ЕХ-ны бусад орнуудын далайн боомтыг ашиглан өөрийн орны экспорт, импортын чингэлгийг дамжуулан тээвэрлэж хуурай боомтууддаа ачаа барааг боловсруулдаг байна. Хөрш зэргэлдээ Герман Улсын нутаг дэвсгэр дээр нэг далайн боомт эзэмшиж, 2 боомтыг түрээсээр ашиглаж байгаа нь хуурай боомтыг ашигтай ажиллуулах үндсэн нөхцөл болж байна.

5.2.3 Ботсвана Улсын туршлага

Намиб Улсын гол боомт болох Walvis Bay боомт нь Өмнөд Африкийн Бүгд Найрамдах Улсын боомтуудыг бодвол Хойд Америк болон Европт илүү ойр байрлалд байх тул стратегийн чухал ач холбогдолтой боомтод тооцогддог.

2019 онд боомтын нутаг дэвсгэрийг өргөжүүлэх ажил хийгдсэн тул жилд 750 мянган TEU ачааг боловсруулдаг болжээ.

Боомт нь Намибын Боомтын удирдлага буюу Нампорт гэх төрийн өмчит байгууллагын эзэмшилд байх ба Walvis Bay's Corridor Group (WBCG) хэмээх төр хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагаа бүхий байгууллага энэхүү бүс нутгийн тээврийн урсгалыг зохицуулагч, операторын үйл ажиллагааг гүйцэтгэж байна.

Ботсвана Улс Намиб Улсын далайн боомт дээр 60 жилийн хугацаатай зогсоол түрээслэн ажиллуулах тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 2009 онд байгуулж тус боомтыг өөрийн улсын хуурай боомт хэмээн зарлав.

Намиб Улс нь ийм төрлийн хэлэлцээрийг мөн хөрш зэргэлдээ, далайд гарцгүй Замбия, Зимбабве, Ардчилсан Конго Улс³⁶-тай байгуулан хамтран ажиллаж байгаа ба тухайн бүс нутгийг тээвэр логистикийн зангилаа бүс болгон хөгжүүлэхээр зорьж байна.

Далайд гарцгүй орнуудын далайд гарах далайгаас буцах эрх чөлөөг НҮБ-ын Далайн эрх зүйн тухай конвенцид суурь зарчим болгон оруулсан хэдий Африкийн зарим улсууд үүнийг

³⁶ <https://economist.com.na/47875/wheels-wings/botswana-dry-port-expands-its-services-at-port-of-walvis-bay/>

хангалтгүй гэж үзэж бүс нутгийн хэмжээнд гэрээ хэлэлцээр байгуулан эрх зүйн орчныг улам боловсронгуй болгожээ.



Зураг 16. Далайн эргийн Намиб Улс болон хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй улсууд

Ботсвана улсын Хуурай боомтыг Ботсванагийн Төмөр замын охин компани болох Sea Rail Botswana³⁷ хэмээх байгууллага 2012 оноос хариуцан ажиллаж байгаа бөгөөд чингэлгийн терминал бүхий 4 хуурай боомттой гэж албан ёсны цахим хуудсан дээр мэдээлжээ. Үүнд:

- Gaborone (GABCON)
- Francistown (FRANCON)
- Palapye (PALCON) ба
- Walvis Bay (Намиб Улсын гол боомтын нутаг дэвсгэрт байдаг.)

Намибын нутгаас төмөр замаар дамжин ирсэн чингэлгийг Ботсвана улсын нутаг дэвсгэр дээр байх бүрэн цахимжсан гурван хуурай боомтын тусламжтай хүлээн авсан бараа бүтээгдэхүүнийг хаалганаас хаалганд найдвартай, аюулгүй хүргэх үйлчилгээ үзүүлдэг гэжээ. Түүнчлэн эдгээр гурван боомтоор Өмнөд Африкийн бусад орнууд руу илгээгдэх транзит ачаа мөн дамжин өнгөрдөг гэсэн байна.

Зураг 17-оос харахад Намиб Улсын нутаг дэвсгэр дээр байх Ботсвана Улсын хуурай боомт нь project area буюу төслийн үе шатанд байгаа гэж харагдаж байна. Харин Зимбабве Улсын Хуурай боомт нь дотор талдаа улаан ягаан өнгөөр тэмдэглэгдсэн үйлдвэрлэлийн хэсэгтэй байгаа нь хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр ямар нэгэн ажил үйлчилгээ, үйлдвэрлэл эрхэлж байгааг харуулж байгаа бололтой. Магадгүй ямар нэгэн тоног төхөөрөмжийн угсралтыг тус хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр гүйцэтгэн Зимбабве Улсад үйлдвэрлэв хэмээн гадагш нь экспортолдог байх боломжтой юм.

³⁷ <https://www.botswanarailways.co.bw/sea-rail-botswana>



Зураг 17. Намиб Улсын Валвис Бэй далайн боомтод байх хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй улсуудын боомтын байршил

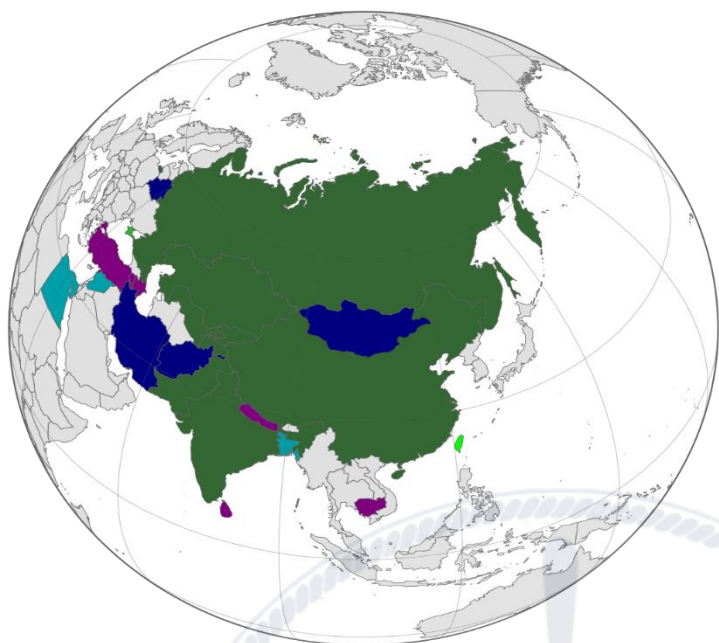
5.2.4 Бүгд найрамдах Казакстан Улсын түршлага

Ази - Европыг холбосон логистикийн төв болохын хувьд Хятадын хилээс 15 км-д зайд Казакстаны нутаг дэвсгэрт орших Хоргос боомт далайд гарцгүй улсад үр ашигтай ажиллаж байгаа хуурай боомтын нэгд зүй ёсоор тооцогдож байна.

Казакстан Улс нь Шанхайн хамтын ажиллагааны нийгэмлэгийг үүсгэн байгуулагчдын нэг³⁸ бөгөөд Хоргос эдийн засгийн чөлөөт бүсийг байгуулах, хөгжүүлэхэд улс төрийн энэхүү байгууллагын туслалцаа байгааг хүлээн зөвшөөрөх нь зүйтэй.

БНХАУ-ын “Нэг бүс нэг зам” төслийн санаачлага дор Ази-Европыг холбох дэд бүтцийн хүрээнд бодлогоор хэрэгжүүлж байгаа төслийн гол төлөөлөл нь Хоргос хуурай боомт бөгөөд 2014 оноос хойш идэвхитэй хөгжүүлж байна.

³⁸ <https://aric.adb.org/initiative/shanghai-cooperation-organization>



Гишүүн орнууд

Ажиглагч

Яриа хэлцлийн хамтрагчид

Ажиглагчаар элсэх хүсэлт гаргасан улсууд

Маргаантай бүс нутаг

Зураг 18. Дэлхийн улс орнууд ба Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллага, тэдгээрийн харилцан хамаарал.

Төслийн эхний үе шатанд “Казах-Хятадын терминал”-ыг ашиглалтанд оруулж 2015 онд нийт 100 сая ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийгдэхээр төлөвлөсөн ба 2014 онд 64 мянган TEU чингэлэг, 2015 онд 250 мянган TEU, 2020 онд 550 мянган TEU тээвэрлэх хүчин чадалтай болгож өргөтгөх төлөвлөгөөтэй байв.

Төслийн хоёрдугаар үе шатыг **Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллагын логистик бүсэд** элсэх замаар терминалын байгууламжийг өргөтгөхөөр зорьжээ.

2017 оны 5 дугаар сарын 17-ны өдөр **COSCO Shipping lines, Ляньюнгуан боомт** болон **Хоргос хуурай боомт** нь гурван талт хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан ба Kazakhstan Temir Zholy (KTZ) буюу Казакстаны төмөр замын компанийн эзэмшиж байсан хувьцааны 49 хувийг Lianyungang Port Holdings Group Co., Ltd. (LPH) болон COSCO Shipping тус бүр 24,5 хувиар хувааж эзэмшихээр болов.

COSCO Shipping lines компани Казакстаны нутаг дээрх энэхүү тоног төхөөрөмж, байгууламжид хөрөнгө оруулахад 38 сая ам. доллар зарцуулсан гэж Японы сэтгүүлд бичжээ.

Хоргос хуурай боомт руу чиглэх энэхүү төмөр замын бүтээн байгуулалтад Хятадын төрийн өмчит далайн тээврийн компани хөрөнгө оруулсны үр дүнд Хятадын Jiangsu мужийн Ляньюнгуан (Lianyungang) далайн боомтод хятадын болон дэлхийн булан бүрээс ирсэн бараа бүтээгдэхүүнийг Европ руу галт тэргээр түргэн шуурхай хүргэх боломж нэмэгдэх юм.

Хятадын компаниуд хувьцааг худалдан авч байгаа хэдий ч Казакстаны төрийн өмчийн харьяалалтай компани болон KTZ компани Хоргос боомтын гол хувьцаа эзэмшигч хэвээр үлдэх юм.

“COSCO Shipping” компани хувьцааны тодорхой хэсгийг худалдаж авсан ч ихэнх хэсэг нь Казакстаны төрийн өмчит төмөр замын корпорацийн мэдэлд байгаа ба боомтын үйл ажиллагааг **“DPWorld” нэртэй Дубайд бүртгэлтэй төрийн өмчийн компани** хариуцан явуулдаг юм байна.

Хоргос хуурай боомт нь “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд Хятадын хөрөнгө оруулалтанд үндэслэн үйл ажиллагааг эхлүүлсэн ч Казакстаны Засгийн газраас хийсэн хөрөнгө оруулалттайн дээр Казак ажилчдын гараар боссон.

“Казахстаны Төмөр зам” хувьцаат компани Ляньюнгуан боомттой хамтарч 2014 оноос эхлэн тус боомтод бүтээн байгуулалтын ажлыг эхлүүлсэн. Терминалын гол зорилго нь Зүүн өмнөд Ази болон Австралиас гарсан транзит ачааг боловсруулж, савлан Казахстангаар дамжуулан тээвэрлэхэд оршиж байна.



Зураг 19. Ляньюнгуан боомт дахь ачаа төвлөрүүлэх тээврийн терминалын бүдүүвч зураг

Хоргос хуурай боомтын үйл ажиллагааны амжилттай байх нөхцөл нь далайн боомттой шууд холбогдсон дэд бүтэцтэй, дээр нь зөвхөн Казакстаны өөрийн импортын бараа бүтээгдэхүүн бус Хятадын Европ руу гаргах транзит ачаа тээвэртэй шууд холбоотойд байгаа юм. Энэ туршлагаас харвал Казакстан Улс Хятадаас дутахгүй хэмжээнд хөрөнгө оруулалтыг хийсэн бөгөөд зөвхөн өөрийн нутагт байх Хоргос боомт төдийгүй Ляньюнган боомтод хөрөнгө оруулсан байна.

5.3 Олон Улсын байгууллага болон хуурай боомт

Хуурай боомтын тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр нь UNESCAP буюу НҮБ-ын Ази Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн коммиссоос боловсруулан гаргасан баримт бичиг бөгөөд гол зорилго³⁹ нь:

“... Олон Улсын шинж чанартай хуурай боомтыг байгуулан хөгжүүлэх замаар Ази тивд байрлах улс орнууд болон тэдгээртэй хиллэж байгаа хөрш бүс нутгуудыг холимог тээврийн хэрэгслээр холбон, олон улсын логиستيкийн системийг хөгжүүлэхэд оршино...” гэжээ.

Тус хэлэлцээрийн удиртгал хэсэгт⁴⁰:

³⁹ <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-dry-ports>

⁴⁰ <https://customs.gov.mn/images/publishers/2018/3/law.07.pdf>

“...ялангуяа далайд гарцгүй, дамжин өнгөрөгч болон далайн эргийн улсын онцгой хэрэгцээг хангаж шийдвэрлэхэд олон улсын чанартай хуурай боомт чухал үүрэг гүйцэтгэхийг харгалзаж...

хэмээн тусгаж өгсөн нь далайд гарцгүй улсад далайд гарах, дамжин өнгөрөх онцгой хэрэгцээ байгааг дахин чухалчлан тэмдэглэснээрээ ач холбогдолтой зохицуулалт юм.

Тус хэлэлцээрийн зүйл заалтуудыг хүлээн зөвшөөрч, нэгдэж орсон гишүүн орнуудын тоо 2021 оны 10 дугаар сарын 17-ны өдрийн байдлаар 22 байгаагаас Монгол Улсын далайд гарах гарц болох хөрш орнууд нэгдэж орсон байгааг мөн харж болно. (Хавсралт I хэсгээс үзнэ үү.) Өөрөөр хэлбэл “Хуурай боомтын тухай” Засгийн хоорондын энэхүү хэлэлцээрийг удирдамж болгох замаар хөрш хоёр оронтой хуурай боомтыг байгуулан, дэд бүтцийг уялдуулах тухай яриа хэлцэл хийх боломж бүрдээд байгаа болно.

Түүнчлэн НҮБ-ын UNCTAD (НҮБ-ын Худалдаа Хөгжлийн Бага хурал)–ын гол зорилго нь худалдаа, тээвэрлэлт болон хөгжлийн асуудлуудыг тал бүрээс нь авч үзэж бодлого боловсруулахад оршихоос гадна 2030 он хүртэл хэрэгжүүлэх Тогтвортой Хөгжлийн Зорилтыг хариуцан ажиллах байгууллага ажээ. Алсын хараа нь:

“... Хөгжиж байгаа орнуудыг глобальчлагдаж байгаа эдийн засгийн үр өгөөжөөс тэгш зарчмаар, үр ашигтай хүртэх, эдийн засгийн интеграцчилалд ороход үүдэн гарч болох сөрөг үр дагаврыг даван туулахад дэмжлэг үзүүлнэ. Энэхүү зорилтын хүрээнд анализ зөвлөгөө өгч, яриа хэлцэл явуулахад туслах, техникийн дэмжлэгт хамруулна.”⁴¹ гэжээ.

Нэгэнт бид Шанхайн хамтын ажиллагааны нийгэмлэгийн тээвэр логистикийн сүлжээнд нэгдэн орох боломж тааруу, өөрийн байгаа бүс нутаг дахь “Ардчиллын баян бүрд” (18 дугаар зургийг үзнэ үү.) гэж нэрлэгдэх болсон тул НҮБ-ын салбар байгууллагуудад албан ёсоор хүсэлт гаргах замаар хуурай боомтыг далайд гарцгүй орнуудад зориулан жишиг загвар болгон хөгжүүлэх хувилбар илүү бодитой байж болох юм.

Африкийн улс орнуудад дэлхий дээрх хөрөнгө оруулалт, санхүүжилтийн дийлэнх хувь оногддог болохыг судалгааны явцад олж мэдсэн ба дор тусгагдсан 20 дугаар зурагт ч мөн адил санхүүжилт авахаар хүсэлт гаргасан нийт бүс нутгуудыг нэг дугуйд багтаан тус тусын хувийг өнгөөр ялган харуулахад Африк тив тал хувийг нь эзэлж байна.

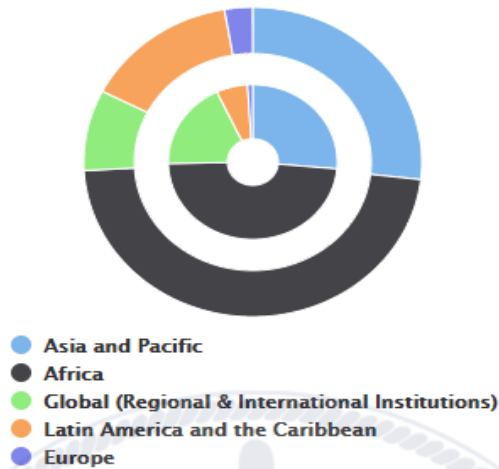
Африкийн улсуудтай нийгэм, соёл, худалдааны хувьд ямар нэгэн байдлаар холбоотой (өмнө нь колони байсан, түүхий эдийн бааз суурь) байсан өндөр хөгжилтэй орнууд (Англи, Испани, Франц гэх мэт.) олон улсын хамтын ажиллагааны нийгэмлэгээр дамжуулан санхүүжилт хийж байгаа нь ийнхүү тус бүс нутагт хөрөнгө оруулалт илүү хийгддэг мэт харагдаж байж болох юм. Гэсэн хэдий ч бид хуурай боомтын асуудлыг төсөл хэлбэрээр боловсруулж, тус байгууллагад хандах замаар санхүүжилт татах нэгэн хувилбар байгааг тус байгууллагын алсын хараатай уялдуулан тайлбарлахыг хичээлээ.

Африк тивийн ядуу буурай орон хэмээн төсөөлөгддөг Зимбабве Улс гэхэд өөрийн улсын далайд гарах гарц болох хуурай боомтыг хөрш зэргэлдээ Намиб Улсын далайн боомт дээр байгуулсан баримттай бид танилцлаа. Энэхүү төслийн санхүүжилт ч мөн Олон Улсын байгууллага болон хандивлагч орнуудаас гарсан байхыг үгүйсгэхгүй.

⁴¹ <https://unctad.org/about>

Requests by Region

Inner circle: Share of total number of requests
Outer circle: Share of total indicative costed budget



Source: UNCTAD, 27/09/2021

Зураг 20. UNCTAD байгууллагад санхүүжилт хүсэж ирүүлсэн улсуудыг тивээр харуулсан байдал.

Бидний зүгээс энэхүү судалгааг боловсруулах явцад (Далайн Олон Улсын Хуулийн сургуулиас зохион байгуулсан “Боомтын хуулийн тухай” цахим сургалтад илтгэгч багшаар оролцож байсан) UNCTAD-ын Худалдаа Логистик хариуцсан хэлтсийн дарга⁴² -д хандаж Тяньжин боомттой холбоотой үүсээд байгаа хүндрэлийн талаар санал солилцох үеэр, Монгол Улсын Засгийн газраас Хуурай боомт байгуулах зорилготой байгааг дурьдсан. Түүнчлэн далайд гарцгүй Монгол Улс Хуурай боомтыг хэрхэн байгуулж, ажиллуулах тухай зааварчилгааг UNCTAD-аас боловсруулж өгөх боломжтой эсэхийг лавлахад тийм санхүүжилт одоохондоо байхгүй тухай мэдэгдсэн билээ.

Тэрээр Монгол Улсад зориулан бэлтгэж байгаа арга хэмжээндээ энэ талаар оруулахаар амласан боловч Гаалийн Ерөнхий газарт Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн тухай (<https://www.customs.gov.mn/en/news/495-mongolia-is-selected-for-unctad-empowerment-programme-for-national-trade-facilitation-committees>) сургалт явуулаад өнгөрсөн тухай мэдээллийг хожим нь бидэнд ирүүлсэн.

Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн дагуу Монгол Улс транзит ачааг өөрийн нутаг дэвсгэрээр саадгүй, түргэн шуурхай дамжуулан тээвэрлэх үүрэг хүлээдэг боловч Монгол Улсын өөрийн эдлэх эрх буюу, хөрш орнуудын далайн боомтоор чөлөөтэй дамжин өнгөрөх эрхийг хэрхэн түвэггүйгээр, асуудалгүйгээр эдлэх ёстой вэ? Үүнийг эдлүүлэхийн төлөө Олон Улсын байгууллагууд бидэнд зориулан (биднийг өөрийн үүргийг хэрхэн биелүүлэх тухай сургалт явуулахаас өөр) юу хийж чадах вэ?!

Транзит тээвэртэй холбоотой асуудалд Монгол Улс өөрийн үүргийг бүс нутгийн хэмжээнд дунджаас дээгүүр түвшинд биелүүлж байгаа тухай мэдээллийг өмнө нь олон улсын байгууллагын тайлан мэдээнээс уншиж байсан. Гэтэл бидний ачаа Тяньжин боомт дээр ч тэр, ОХУ-ын хилийн боомтууд дээр ч тэр байнга хүндрэлтэй, асуудалтай байгаад хэн хариуцлага хүлээх ёстой вэ зэрэгт бид өнөөдөр анхаарлаа хандуулан ажиллах шаардлагатай байна.

⁴² <https://blogs.worldbank.org/team/jan-hoffmann>

Зургаа. ДҮГНЭЛТ

Далайд гарцтай хүчирхэг гүрнүүдийн хувьд далайн боомт дээр чингэлгээр тээвэрлэгдэн ирсэн ачааг нутгийн гүнд байгуулсан байгууламж руу аль болох хурдан илгээснээр чингэлэг овоорох, түгжрэл үүсэх эрсдэлээс сэргийлдэг болсон бөгөөд энэхүү байгууламжаа ХУУРАЙ БООМТ гэж нэрлэх болсныг бид Англи, Итали, Нигери улсуудын жишээн дээрээс харлаа.

Тэгвэл далайтай шууд хиллээгүй орнуудын хувьд далайгаар тээвэрлэгдэн ирж байгаа ачааг далайд гарцтай улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр дамжуулан тээвэрлэж эх орондоо түргэн шуурхай хүргэхийн тулд ямар зохицуулалт хийж байгааг Непал, Чех, Ботсвана, Казакстан улсуудын жишээгээр харуулсан билээ.

Энэхүү судалгааны дүгнэлт хэсэгт эдгээр далайд гарцгүй улсуудын туршлагыг гарын авлага⁴³-д тусгагдсан гол зарчмууд дээр үндэслэн задлан шинжлэх замаар Хуурай боомтыг байгуулах, үйл ажиллагааг явуулахад зайлшгүй баримталбал зохих нийтлэг шинж чанар, шаардлагыг өөрийн улсын өнөөгийн нөхцөл байдалд тулгуурлан дүгнэж, бодит гаргалгаа болгон харуулахыг зорив.

6.1 Хуурай боомтын байршил, дэд бүтэц

“Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн Хавсралтын 2 дугаар хэсэгт:

“Хуурай боомт нь бусад хуурай боомт, хилийн боомт /гүний гааль/, нэгдсэн хяналтын цэг, далайн боомт, гүний усан зогсоол болон / эсхүл нисэх буудалтай холбогдсон тээврийн сүлжээтэй байдаг.” гэжээ.

Өөрөөр хэлбэл Хуурай боомт нь дэд бүтцийн хувьд далайн боомт, эсвэл нисэх буудалтай шууд холбогдох тээврийн сүлжээ буюу дэд бүтэцтэй байх шаардлагатай гэж тодорхой зааж өгснийг дор тусгагдсан далайд гарцгүй улсуудын хуурай боомттой харьцуулан харвал:

- **Чех Улсын** хувьд Германы Хамбург далайн боомт дээр байрлах гурван боомт зогсоолоор дамжуулан хүлээн авсан чингэлгүүдээ өөрийн нутагт байх терминал, хуурай боомтууд руу төмөр зам (тогтмол хуваарь бүхий галт тэрэг явдаг) болон авто тээврийн хэрэгслээр чөлөөтэй дамжуулан хүргэдэг. Үүнд зөвхөн Чехийн ачаа бус бусад улсууд руу дамжуулан тээвэрлэх ачаа бараа ч ордог. Чингэлэгтэй ачааг тус улс руу тээвэрлэх зам дагуу байрлах Герман Улсын терминал, зогсоолуудыг ч чингэлгийн агуулах хэлбэрээр ашигладаг нь ажиглагдсан ба хамгийн гол нь далайн боомтоос нутгийн гүнд байх хуурай боомт хоорондын дэд бүтэц маш сайн хөгжсөн тул тээвэр логистикийн гинжин хэлхээ тасралтгүй явагдаж байна.
- **Балбын** ачааг Энэтхэгийн КОНКОР групп тусгай агуулах, зогсоолд бөөгнүүлэн байршуулж цуваа галт тэрэг үүсгэн Балбын Биргунж хуурай боомтод тээвэрлэж хүргэдэг. Энэтхэг Улс өөрийн далайн тээврийн хэрэгслээр, далайн боомтоор, өөрийн эзэмшлийн галт тэргээр шууд нутагт нь хүргэж өгдөг тул Биргунж хуурай боомт ажиллаж өөрийн улсын гадаад худалдааг чөлөөтэй явуулж байгаа.
- **Ботсвана Улсын** хувьд Намибын далайн боомт дээр өөрийн хуурай боомтыг байгуулан Sea Railway Line төмөр замаар дамжуулан нутгийн гүнд байх хуурай боомтуудад шууд хүргэдэг.

⁴³ https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf

- **Казакстан Улсын** хувьд Хятадын Ляньюнгуан боомтоос Хятадын төмөр замаар Хоргос хуурай боомт хүртэл шууд тээвэрлэн хүргэдэг.

Хамгийн гол нь хуурай боомт нь заавал далайд гарцгүй улсын нутгийн гүнд байх бус далайн эрэг бүхий улсын далайн боомт дээр байрлаж тэндээсээ шууд ачаа бараагаа хүлээж авч болохыг Чех, Ботсвана, Казакстан улсын жишээнээс тодорхой харагдаж байна. Ялангуяа Намиб улс өөрийн гол далайн боомт болох Walvis Bay дээр Өмнөд Африкийн далайд гарцгүй улсууд болох Зимбабве, Замбиа, Ботсвана улсад зориулан талбай олгож хуурай боомт байгуулах боломж гаргаж өгсөн нь далайд гарцгүй улс ямар байдлаар хуурай боомтыг байгуулж амжилттай ажиллуулж болох бодит жишээ юм.



Зураг 21. Намиб улсын Walvis Bay боомтод байрлах далайд гарцгүй Зимбабве улсын хуурай боомтын төв оффис.

Эдгээр улсын хуурай боомт байгуулах туршлагыг Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдалд буулгавал боомтын эхлэл нь Хятад (эсхүл ОХУ)-ын аль нэгэн далайн боомт дээр байрлаж болох ба тухайн далайн боомт дараах шаардлагад нийцэж байвал зохино. Үүнд:

- 1) боомтод далайн тээврийн том болон дунд зэргийн компанийн хөлөг онгоц тогтмол хуваариар ирдэг байх;
- 2) тухайн боомтын хүлээн авах дэд бүтэц сайн байх;
- 3) боомтоос хөдлөх төмөр зам (авто тээврийн сүлжээ)-ын шугам Транссибирийн төмөр замын коридорт шууд холбогдсон байх,
- 4) Монгол руу хөдлөх галт тэрэгний хуваарь тогтмол байх.

Эдгээр шаардлагыг Монгол Улсын импортын барааны дийлэнх хувь дамжин өнгөрч буй Тяньжин боомтын нөхцөл байдалд харьцуулан үзвэл дараах дүр зураг гарна.

1-р хэсэгт тусгагдсан асуудал маш сайн (Далайн тээврийн хамгийн гол компаниуд тодорхой хуваарийн дагуу Тяньжин боомтод ирдэг) боловч 2-р шаардлагын хувьд одоогийн байдлаар маш муу байна. (Ачааллаа дийлэхгүй болсон.) 3-р шаардлага сайн (Төмөр замын холболт сайн буюу Монголын ачаа өнөөдрийг болтол энэ маршрутаар явж байгаа) боловч 4-р

шаардлага (хуваарьт галт тэрэгний тоо долоо хоногт 1 болж буурсан) сүүлийн үед улам муудаж байна.

Иймд Хятадын боомт дээр Хуурай боомт нээх яриа хэлцэл хийхэд дээрх 4 шаардлагыг хангахуйц тус улсаас гадаад худалдаанд нээлттэй хэмээн зарласан ямар нэгэн боомтыг судлан, сонгож авах боломжтой гэж үзлээ.

Түүнчлэн хуурай боомтыг байгуулахад тооцоолж үзэх дээрх 4 үзүүлэлт, шаардлага (боомт дээр ирэх шугаман хөлөг онгоцны тоо, боомтын хүлээн авах, хадгалах чадвар, төмөр замын дамжуулан тээвэрлэх нөхцөл боломж)-с гадна хоёр улсын хилийг нэвтрэх хилийн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх асуудал мөн орох тул Эрээн-Замын Үүдийн ачаа барааг нэвтрүүлэх хүчин чадлыг оруулан нийт дэд бүтцийг цогцоор нь сайжруулах арга хэмжээ авах нь **“хуурай боомт далайн боомттой шууд холбоотой байна”** гэсэн тулгуур зарчимд нийцэх юм.

Ийнхүү гадны боомт дээр өөрийн хуурай боомтын эхлэлийг байгуулсан тохиолдолд Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр хаана ч хэдэн ч хуурай боомт, терминалыг байгуулж болох юм. Түүнчлэн Монгол Улс нэг хуурай боомтыг байгууллаа гэж бодоход гарын авлагад тусгагдсаны дагуу дэд бүтцийн хувьд хэдэн ч далайн боомттой холбоотой байж болох ажээ.

“...Хуурай боомт нь далайд гарцтай улсын нутгийн гүн дэх терминал байж болох ба зэргэлдээх далайд гарцгүй улсын хувьд нэг болон хэд хэдэн боомтын хуурай боомт байж болно...” гэж гарын авлагад заасан.

Өөрөөр хэлбэл далайд гарцгүй улсын нутагт байрлах хуурай боомт нь зөвхөн нэг далайн боомттой холбоотой байх бус өөр хэд хэдэн далайн боомттой холбоотой, эдгээр далайн боомтуудын хуурай боомт байх боломжтой гэжээ.

6.2 Хуурай боомт байгуулах эрх зүйн орчин

Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын нэгдэж орсон олон улсын гэрээ хэлэлцээрийн дагуу хамгийн сүүлд нэгдэж орсон Дэлхийн Худалдааны Байгууллагын Худалдааг Хөнгөвчлөх Хэлэлцээрийн 11 дүгээр зүйлд Дамжин өнгөрөх улсын ачаанд зориулан зогсоол, агуулах гаргаж өгөх, нэг газар төвлөрүүлэх, зөвхөн тухайн төрлийн ачаа тээвэрлэлтэд зориулсан хатуу хуваарьт галт тэрэг зохион байгуулж өгөх зэрэг зүйл заалтуудыг хэлэлцэгч улсын Засгийн газар хоорондоо тохиролцон байгуулж болох тухай хууль эрх зүйн орчин байдаг. Тэгвэл бидний жишээ авсан дээрх улс орнуудын хувьд ямар хууль эрх зүйн орчин байгааг харвал:

- **Чех Улсын** хувьд Германы далайн боомт дээр байрлах гурван боомт зогсоолын 2-ыг нь Версалийн гэрээгээр 99 жилийн хугацаатай түрээсэлж байгаа бол нэгийг нь 1929 онд худалдаж авсан байна.
- **Балба Улсын** хувьд БНЭУ-тай Дамжин өнгөрөх ачаа бараанд гаалийн болон бусад нэмэлт татвар, хураамж ногдуулахгүй байх, тусгайлан гаргасан агуулах сав, талбай зогсоолоор хангах, Хил орчмын дэд бүтцийг хөгжүүлэх, хил дамнасан худалдааны урсгалыг хялбаршуулах, холбогдох хууль эрх зүйн орчин, стандартыг уялдуулах тухай болон төмөр замын тээвэрлэлт ашиглан Балбын Биргунж хуурай боомт хүргэх тухай хэд, хэдэн төрлийн гэрээ хэлэлцээр байгуулсныг дээр мөн дурьдсан.
- **Казакстан** Улсын хувьд БНХАУ-тай маш олон төрлийн гэрээ хэлцэл байгуулсан байдаг. (Далайн захиргааны 2020 оны 12 дугаар сарын 18-ны өдрийн 1/270 тоот албан бичгийн хавсралтаар Далайн захиргаанаас боловсруулсан Хоргос хуурай

боомтын судалгааг ЗТХЯ-нд хүргүүлсэн бөгөөд зайлшгүй шаардлагатай гэрээг орос хэл дээр хавсаргасан.) 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 төвийн худалдааг зохицуулах үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг стратегийн түншлэлд хүргэх тухай	2006.12.20 Бээжин хот
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

- **Ботсвана** болон бусад зэргэлдээ далайд гарцгүй Африкийн орнуудын хувьд бүс нутгийн тээврийн коридорыг байгуулах санаачлагын хүрээнд Southern African

Development Community⁴⁴ Өмнөд Африкийн Хөгжлийн Холбоог 1992 онд байгуулсан бөгөөд энэхүү холбоог байгуулсан эрх зүйн бичигт бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтэц, худалдааны сүлжээг боловсронгуй болгох тухай заасан байна. Түүнчлэн “Далайн эрх зүйн тухай” НҮБ-ын зүйл заалтыг хэрэгжүүлж ажиллах зорилтын хүрээнд African Maritime Transport Charter⁴⁵ буюу Африкийн орнуудын далайн тээврийн дүрмийг 2010 онд батлан гаргажээ. Мөн Ботсвана Улс, өөрийн далайд гарцтай хөрш Намиб Улстай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 2009 онд байгуулсан байна.

Эдгээр улсуудын жишээнээс харахад хууль эрх зүйн орчныг нэгдэж орсон олон улсын гэрээ конвенц, бүс нутгийн хүрээнд байгуулсан санаачлага, эвслийн гаргасан уриалга, дэмжлэгийн хүрээнд Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулах замаар шийдвэрлэсэн нь харагдаж байна. Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулж үндсэн зарчмаа тохирсны дараа зарим нь Хамтарсан компани байгуулан төмөр зам, далайн боомт дээрх терминалд хөрөнгө оруулан тус бүрд нь хөгжүүлжээ. Мэдээж хамтарсан компани тус бүр өөрийн гэсэн гэрээ хэлэлцээр, дүрэм журмын дагуу үйл ажиллагаагаа хэрэгжүүлдэг нь тодорхой.

6.3. Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байрлах хуурай боомтын бүтэц, зохион байгуулалт

Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байрлах хуурай боомт нь БНХАУ-ын Далайн боомт дээр байгуулах Хуурай боомтын үргэлжлэл байх ба зохион байгуулалт, бүтцийн хувьд төр, хувийн хэвшлийн хамтарсан загвартай байвал илүү амжилттай ажиллах магадлалтай.

Хуурай боомтын тухай гарын авлагад тусгагдсан бас нэгэн гол зарчим бол:

“...Хуурай боомтын барилга байгууламж, тоног төхөөрөмж нь тухайн улсад үйл ажиллагаа явуулж байгаа бүх байгууллага, иргэн, хувь хүмүүсийн шаардлагатай үедээ чөлөөтэй ашиглаж болох нийтийн өмч байх ёстой бөгөөд зөвхөн цөөн хэдэн (тээвэрлэгч, тээвэр зууч, гаалийн болон бусад бүрдүүлэлт хийдэг аж ахуйн нэгж гэх мэт) байгууллага, хувь хүн, холбоодод зориулагдсан өмч хэлбэрээр байгуулагдах ёсгүй...” гэжээ.

Өөрөөр хэлбэл төрийн зүгээс гол бүтээн байгуулалтыг хийж талбай болон өндөр үнэтэй ачих буулгах болон бусад шаардлагатай машин механизмыг худалдан авч бэлэн болгох ба хувийн хэвшлийн аж ахуйн нэгж бэлтгэсэн талбайг түрээслэн өөрийн склад, агуулах, байгууламжийг барьж төрийн байгууллагын тоног төхөөрөмжийг дундаа ашиглах замаар хамтран ажиллах боломжтой юм. Яг энэ зарчимд тохирох туршлагыг Азийн Хөгжлийн Банкны санхүүжилтээр Монгол Улсын тээвэр зуучлалын салбарыг бүхэлд нь судалсан ажлын баг тодорхой кейс, жишээ (БНЭУ-ын Дадри хуурай боомт)-н дээр тайлбарлан зөвлөсөн нь Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдалд шууд хэрэгжүүлэн ажиллахад тохирно гэж үзэж байна.

Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт бүхэлдээ хувийн хэвшлийн тээвэр зуучлалын байгууллагын үйл ажиллагаан дээр тулгуурлан явагддаг бөгөөд томоохон тээвэр зуучлалын компаниуд бүгд тус бүрдээ өөрийн эзэмшлийн терминал зогсоол, тоног төхөөрөмжтэй хэдий ч эдгээрийг бүрэн ашиглах боломж байхгүй, сул зогсолт

⁴⁴ <https://www.sadc.int/>

⁴⁵ <https://au.int/en/treaties/revised-african-maritime-transport-charter>

ихтэй байдаг нь тээврийн зардлыг нэмэгдүүлж байдаг. АХБ-наас хийсэн судалгааны зөвлөмжид байгууллагууд нэг дор нэгдсэн байдлаар гол төхөөрөмжийг дундаа ашиглавал цаг хугацаа болон хөрөнгө мөнгийг хэмнэхээс гадна тээвэрлэлтийн зардал буурах боломжтой болохыг зөвлөсөнтэй хувийн хэвшлийн байгууллагууд санал нэг байгаа юм.

Түүнчлэн НҮБ-ын Тогтвортой Хөгжлийн Зорилтын нэг болох Төр хувийн хэвшлийн түншлэлийг хангаж ажиллах сайхан боломжийг бидэнд олгож байна.

“...Хуурай боомт нь далайд гарцтай улсын нутгийн гүн дэх терминал байж болох ба зэргэлдээх далайд гарцгүй улсын хувьд нэг болон хэд хэдэн боомтын хуурай боомт байж болно...” гэжээ.

Дээр авсан жишээний дагуу Монгол Улс хэрэв ЗҮТЛТ-ийг Хуурай боомт болгон ажиллуулах бол энэ нь зөвхөн Тяньжин гэх мэт нэг далайн боомтын хуурай боомт бус бусад далайн боомтын хуурай боомтын үүргийг давхар гүйцэтгээд байх боломжтой гэсэн зарчим юм.

Түүнчлэн хуурай боомтын Монголд байх терминалууд хуурай боомтын тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн хавсралтад тусгагдсан газрууд байгуулагдах нь ойлгомжтой. Ялангуяа:

- Бүх ачаа ирж төвлөрдөг УБ хот
- Хөшигийн хөндийн шинэ онгоцны буудал болон
- Дархан, Эрдэнэт гэх мэт хүн ам олноор суурьшдаг бүсүүдэд байрлах нь цаг хугацааны асуудал юм.

Мөн АНДЭЗК-оос боловсруулан гаргаж монгол хэлээр орчуулан гаргасан “Хуурай боомтын тухай гарын авлага”⁴⁶-ыг хуурай боомтыг байгуулах үед зааварчилгаа болгон ашиглах бүрэн боломжтой юм.

6.4 Хуурай боомт байгуулах ажлыг хэрэгжүүлэх арга зам

Энэхүү судалгаанд далайд гарцгүй улсууд бүгд хөрш зэргэлдээ далайд гарцтай орны нутаг дэвсгэр дээр аль нэгэн боомтыг нь түрээслэн/худалдан авах замаар (Хувилбар I) Хуурай боомтынхоо эхлэлийг тавьсан нь харагдаж байна. Ингэснээр өөрийн улсад очих бараа бүтээгдэхүүн, чингэлгийн зохицуулалтыг далайд гарцгүй улс өөрөө гүйцэтгэх боломжоор хангагдах давуу талтай болдог байна.

Гэсэн хэдий ч жинхэнэ Хуурай боомт нь далайд гарцгүй орны нутаг дэвсгэрт байрласан хэвээр байгааг харж болно. Өөрөөр хэлбэл далайн тээврийн компаниуд өөрийн тээврийн баримт бичиг “Bill of lading”-ийг далайд гарцгүй улсын хуурай боомт руу шууд хаяглах, Хуурай боомт нь ачааг хүлээн авсан хугацаанаас эхлэн чингэлэгт олгогдсон чөлөөтэй ашиглах хугацааг тооцож эхлэх нь энэхүү хэлэлцээрээр олгогдож байгаа давуу тал юм.

Энэхүү судалгааны үр дүнд бид хуурай боомтыг дараах хоёр хувилбараар хөгжүүлж болох дүгнэлтийг гаргасан болно.

Хувилбар I

⁴⁶ <https://www.unescap.org/sites/default/files/Learning%20Material%20-%20Dry%20Ports.Mongolian.pdf>

БНХАУ-ын аль нэгэн далайн боомтод өөрийн хуурай боомтын эхлэл болох зогсоол түрээслэн ашиглах шаардлага тулгарах ба хэрхэн ямар шалгуур баримтлахыг дор тусган харуулав. Үүнд:

- ❖ БНХАУ-ын ямар нэгэн далайн боомтыг энэхүү судалгааны 6.1 дүгээр хэсэгт тусгагдсан 4 шалгуур үзүүлэлтийн дагуу туршиж үзэн, сонгох зорилгоор дараах ажлыг хийж гүйцэтгэх; (Үүний тулд дараах алхмуудыг хийнэ).
 - Хятадын гадаад худалдаанд нээлттэй нэр бүхий боомтуудад очиж уулзалт хийж газар дээр нь танилцаж, харьцуулсан судалгаа хийх;
 - Боомтын үйл ажиллагааны хэтийн төлөв болон төмөр зам, дэд бүтэцтэй холбоотой асуудлыг тандах;
 - Цаашид гэрээ хэлэлцээр хийхэд тавигдах үндсэн шаардлагыг судлах гэх мэт.
 - Сонгогдсон боомттой хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх хүсэлт гарган хамтарсан туршилтын тээвэр зохион байгуулж Монгол Улсын ачаа, ямар хугацаанд ирэх боломжтойг Тяньжин боомтын тээвэрлэлттэй харьцуулан дүгнэх; ойролцоо үр дүнтэй гарсан тохиолдолд дараах байдлаар ажиллана. Үүнд:
- ❖ Сонгогдсон боомт дээр 50-с дээш жилийн хугацаанд зогсоол түрээслэх тухай яриа хэлцэлд бэлтгэх ажлыг зохион байгуулах;
- ❖ Сонгогдсон боомтод өөрийн хуурай боомтын төлөөлөгчийн газар чингэлгийн талбайг тохижуулах хөрөнгө оруулалтын төсөв, тооцооллыг гаргах;
- ❖ Тухайн газрыг аль болох хурдан хугацаанд, ажиллуулах боломжоор хангах гэх мэт.

Хувилбар II

Хувилбар II буюу далайд гарцтай улсын боомт дээр (жишээ нь БНХАУ-ын) зогсоол түрээслэхгүйгээр зөвхөн өөрийн нутаг дэвсгэрт байх хуурай боомтод түшиглэн үйл ажиллагаа явуулна гэж үзвэл далайд гарцтай орны зогсоолыг орлон ажиллах⁴⁷ төлөөллийг томилох эдийн засгийн болон хууль эрх зүйн хөшүүрэгтэй болох зайлшгүй шаардлагатай.

Одоогийн байдлаар Монгол Улсын чингэлэг Тяньжин боомтод ирсэн цагаасаа хойш дарагдсан хэвээр, эхний чингэлэг 3-4 сар болж байхад сүүлд ирсэн чингэлгүүд ачигдах гэх мэт асуудал гарч байна. Үүний сөрөг үр дагавар нь эхэлж ирсэн чингэлгүүд чингэлэг удаасны торгуульд маш их төлбөр төлөх тооцоолол гарсныг бид энэхүү судалгаандаа хүснэгтээр харуулсан билээ. Хэрэв ийм төлөөлөл ажиллуулах боломж бүрдвэл түрүүлж ирсэн чингэлгийг эхний ээлжинд дамжуулан тээвэрлэхэд анхаарал хандуулан ажиллах, ингэснээр аль нэгэн байгууллага, аж ахуйн нэгж чингэлэг удаасантай холбоотой үүдэн гарах эрсдэл, төлбөр торгуулийг дангаараа үүрэх, хохирохоос сэргийлнэ. (Энэ нь зөвхөн нэг жишээ ба чингэлэгт тээвэрлэгдэх бараа бүтээгдэхүүн муудах, гэмтэх, хадгалалтын хугацаа дуусгавар болохоос сэргийлнэ г.м)

Гэрээ хэлэлцээрийг тухайн улсын боомтын захиргаатай байгуулаад зогсохгүй, далайн тээврийн томоохон тээвэрлэгч компаниуд (shipping line)-тай байгуулах

⁴⁷ Далайгаар тээвэрлэгдэн, Монгол Улсын хуурай боомтод хаяглагдан ирсэн чингэлэг, бусад ачааг тухай бүрд нь боловсруулан, галт тэрэг, авто тээврийн хэрэгслээр хуурай боомт руу түргэн шуурхай илгээх төлөөлөгчийн газар

шаардлагатай болох хэдий ч манай улсад өөрийн далайн тээврийн чингэлгээ хангалттай хоногоор үнэгүй ашиглуулах ямар хөшүүрэг байж болох талаар сайтар бодож боловсруулах, судлах хэрэгтэй байна. Магадгүй НҮБ, ДХБ зэрэг Олон Улсын байгууллагуудыг ч татан оролцуулахад хүрч болох юм.

ХУВИЛБАР I, II

Хоёрдугаарт: Замын үүдийн Тээвэр, логистикийн төвийг Хуурай боомт болгох үйл ажиллагааг зохион байгуулах. Үүнд:

- ❖ Тус Логистикийн төв нь Хуурай боомтын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхэд үнэлгээ хийх мэргэжлийн баг байгуулах, үнэлгээ гаргуулах;
- ❖ Тус төвийг гаргасан үнэлгээний дагуу өөрчлөн шинэчлэхэд шаардагдах ТЭЗҮ боловсруулах;
- ❖ ТЭЗҮ-д тусгагдсан хөрөнгө оруулалтыг босгох ажлыг зохион байгуулах;
- ❖ Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээрх Хуурай боомтыг албан ёсоор байгуулж НҮБ-с байршлын код авах;

Гуравдугаарт: Хуурай боомт, Сонгогдсон боомтын захиргаа, Далайн тээврийн компаниуд хамтарсан гэрээ хэлэлцээр байгуулах;

Дөрөвдүгээрт: Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээрх хуурай боомтын үйл ажиллагаанд Төр хувийн хэвшлийн үйл ажиллагааг тэнцвэртэй хангах зорилгоор төрийн байгууллага, тээвэрлэгч байгууллага, тээвэр зуучлагчид болон бусад холбогдох талуудтай хамтын ажиллагааг хангах үйл ажиллагааг зохион байгуулах зэрэг болно.

Иймээс I, II хувилбарын алиныг нь ч сонгосон дотоодод байх хуурай боомт нь ЖИНХЭНЭ ХУУРАЙ БООМТ-д тооцогдох ба түүнийг байгуулахдаа хуурай боомтод тавигдах бүх стандарт, зохицуулалтын шаардлагад нийцүүлсэн байвал зохино.

Гэрээ хэлэлцээрийг ямар байгууллага (далайн тээврийн компани, далайн боомтын захиргаа болон бусад)-уудтай, ямар зарчмаар байгуулах талаар цаашид дэлгэрэнгүй судлах шаардлагатай гэж үзэж байна.

-oOo-

ХУУРАЙ БООМТЫН ХЭЛЭЛЦЭЭРТ НЭГДЭЖ ОРСОН УЛСЫН ЖАГСААЛТ
(2021.10.17-ны өдрийн байдлаар)

STATUS AS AT : 17-10-2021 11:15:40 EDT

CHAPTER XI

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

E. Multimodal Transport

3. Intergovernmental Agreement on Dry Ports

Bangkok, 1 May 2013

Entry into force	: 23 April 2016, in accordance with article 5(1).
Registration	: 23 April 2016, No. 53630
Status	: Signatories : 17. Parties : 16
Text	: Certified true copy Certified true copy C.N.767.2017.TREATIES-XI-E-3 of 19 December 2017 (Amendments to Annex I); C.N.619.2019.Reissued.22012020.TREATIES-XI-E-3 of 12 December 2019 (Amendments to Annex I); C.N.245.2021.TREATIES-XI-E-3 of 29 July 2021 (Amendments to Annex I).
Note	: The above Agreement was adopted on 1 May 2013 by resolution 69/7 during the sixty-ninth session of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. The Agreement shall be open for signature to States that are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific in Bangkok, Thailand, on 7 and 8 November 2013, and thereafter at United Nations Headquarters in New York until 31 December 2014.

Participant	Signature	Approval(AA), Acceptance(A), Accession(a), Ratification
Afghanistan		1 Aug 2016 a
Armenia	7 Nov 2013	
Azerbaijan		24 Apr 2020 a
Bangladesh	25 Sep 2014	8 Mar 2016
Cambodia	7 Nov 2013	
China	7 Nov 2013	24 Mar 2016 AA
India		17 Dec 2015 a
Indonesia	7 Nov 2013	
Iran (Islamic Republic of)	7 Nov 2013	10 Apr 2017
Kazakhstan		8 Apr 2016 a
Lao People's Democratic Republic	7 Nov 2013	5 Nov 2019
Mongolia	7 Nov 2013	30 Jun 2016
Myanmar	7 Nov 2013	15 Sep 2020
Nepal	7 Nov 2013	
Republic of Korea	7 Nov 2013	22 Apr 2014
Russian Federation	7 Nov 2013	30 Dec 2015 AA
Sri Lanka	16 May 2014	
Tajikistan	7 Nov 2013	20 Nov 2015 AA
Thailand	7 Nov 2013	7 Nov 2013
Turkey	15 Dec 2014	
Turkmenistan		27 Nov 2016 a
Viet Nam	7 Nov 2013	29 Oct 2014 AA

ХЯТАДЫН ТӨРИЙН ӨМЧИТ КОСКО КОМПАНИЙН ДЭЛХИЙН БООМТУУД ДАХЬ ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТЫН ХЭМЖЭЭ

Chinese Enterprises Are Staking Their Claim On Ports

Together, **COSCO Shipping Ports**, **China Merchants Port Holdings (CMPort)** and **Qingdao Port International Development (QPI)** hold stakes in 16 ports spread across Europe and the Mediterranean. The Greek port of Piraeus, a major port in the region, is almost entirely within China's hand with COSCO possessing full control of the Piraeus Container Terminal and majority control of Piraeus Port Authority.

PORT	TERMINAL(S)	PERCENT SHARE HELD BY ENTERPRISE
PIRAEUS (GREECE)	Piraeus Container Terminal	COSCO: 100%
ZEEBRUGGE (BRUGES, BELGIUM)	CSP Zeebrugge Terminals NV	COSCO: 85%
VALENCIA (SPAIN)	Noatum Container Terminal	COSCO: 51%
CASABLANCA (MOROCCO)	Somaport	CMPort: 49%
DUNKIRK (FRANCE)	Terminal des Flandres	CMPort: 45%
VADO LIGURE (GENOA, ITALY)	Vado Reefer Terminal	COSCO: 40%
		QPI: 10%
BILBAO (SPAIN)	Noatum Container Terminal	COSCO: 40%
ROTTERDAM (NETHERLANDS)	Euromax Terminal	COSCO: 35%
AMBARLI (ISTANBUL)	Kumport	COSCO: 26%
		CMPort: 26%
LE HAVRE (FRANCE)	Terminal Nord, Terminal de France	CMPort: 25%
MARSAXLOKK (MALTA)	Malta Freeport Terminal	CMPort: 25%
MARSEILLE FOS (MARSEILLE, FRANCE)	Eurofos	CMPort: 25%
NANTES (FRANCE)	Terminal du Grand Ouest	CMPort: 25%
ANTWERP (BELGIUM)	Antwerp Gateway	COSCO: 20%
		CMPort: 5%
PORT SAID (EGYPT)	Suez Canal Container Terminal	COSCO: 20%
TANGER MED (TANGIER, MOROCCO)	Eurogate Tanger	CMPort: 20%

Notes

Data for COSCO are from a combination of COSCO's [map of overseas terminals](#) and [press releases](#), both last accessed on Sept. 12, 2018. Excluding data for Kumport in the Port of Ambarli, data for CMPort are from CMPort's [2017 Annual Report](#) and Olaf Merk's paper, *Geopolitics and Commercial Seaports*. Details for CMPort's share in Kumport are from COSCO's [press release](#) on the investment. Information on QPI's percent stake in the Vado Reefer Terminal is from a [press release](#) issued by APM Terminals, a member in the Vado venture.

Source: *Olaf Merk, Revue internationale et stratégique (2017), China Merchants Port Holdings and COSCO Shipping Ports*
Credit: Research and fact check by Vanessa Qian and Ayda Pourasad/NPR. Design and development by Vanessa Qian/NPR