



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**



**“ХУУРАЙ БООМТЫН ТАЛААРХ ОЙЛГОЛТ БОЛОН БУСАД УЛСЫН ТУРШЛАГЫГ
МОНГОЛ УЛСАД АШИГЛАХ НЬ”**



**Улаанбаатар хот
2019 он**

**“ХУУРАЙ БООМТЫН ТАЛААРХ ОЙЛГОЛТ БОЛОН БУСАД УЛСЫН ТУРШЛАГЫГ
МОНГОЛ УЛСАД АШИГЛАХ НЬ”**

АГУУЛГА

	Оршил	2
Нэгдүгээр бүлэг	Хуурай боомтын талаарх ойлголт болон бусад улсын туршлагыг монгол улсад ашиглах нь	2
Хоёрдугаар бүлэг	Хуурай боомт үүсэх болсон шалтгаан	3
Гуравдугаар бүлэг	Хуурай боомтын түүх, хөгжил	4
Дөрөвдүгээр бүлэг	Европын холбооны улсад хуурай боомтыг ашиглаж буй жишээ	6
Тавдугаар бүлэг	Азийн орнуудад хэрэгжүүлж буй хуурай боомтын үйл ажиллагаа	7
Зургадугаар бүлэг	Хуурай боомт болон хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй оронтой хамтран ажиллаж буй жишээ	8
Долдугаар бүлэг	Дэлхийн эдийн засаг болон чингэлэг тээврийн салбарын өсөлт ба хуурай боомтын хөгжил, тулгарч буй хүндрэл бэрхшээл	13
	Дүгнэлт	14

ОРШИЛ

Монгол Улс өнөөдрийн байдлаар хуурай боомт байгуулж чадаагүй байгаа бөгөөд зарим хүмүүс далайд гарцгүй оронд байгаа хилийн боомтыг хуурай боомт гэж ойлгож, тайлбарлаж байгаа нь маш том төөрөгдөл юм. Хэрэв ийм буруу ойлголт олон нийтийн түгвэл хуурай боомтыг жинхэнэ утгаар байгуулахад тодорхой хүндрэл бэрхшээл үүсгэж болзошгүй.

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

Гадаад харилцааны яамны Олон Улсын гэрээ эрх зүйн газрын Хилийн хэлтэс энэхүү Олон Улсын хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг Монгол Улсын Засгийн газрын өмнөөс хариуцан ажилладаг бөгөөд Гадаад харилцааны сайдаар ахлуулсан Үндэсний хороо ажиллаж байна.

Энэхүү судалгаагаар дэлхий дахинд түгээмэл ашиглагдаж буй хуурай боомтын талаарх үндсэн ойлголтыг тодорхой болгох, хуурай боомтыг ашиглаж буй бусад улсын туршлагыг далайд гарцгүй Монгол Улс өөрийн хэрэгцээ, шаардлагад нийцүүлэн ашиглаж болохуйц санааг гаргаж харуулахыг зорив.

Нэгдүгээр бүлэг

ХУУРАЙ БООМТЫН ТОДОРХОЙЛОЛТ

Хуурай боомтын тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт “*Олон улсын чанартай хуурай боомт*” (цаашид “хуурай боомт” гэх) гэж олон улсын худалдаанд тээвэрлэж буй барааг ачиж буулгах, хадгалах, хяналт шалгалт хийх болон холбогдох гаалийн хяналт, бүрдүүлэлтийг хэрэгжүүлэх **нэг буюу түүнээс дээш тээврийн горимоор холбогдсон** логистикийн төв болох нутаг дэвсгэрийн дотор байрлах газрыг хэлнэ” гэж тодорхойлжээ.

НҮБ-ын Ази номхон далайн эдийн засгийн комиссын тодорхойлсноор: “...Хуурай боомт гэдэг нь чингэлэг болон задгай ачаа барааг түр хугацаагаар хадгалах, ачаа бараанд холбогдох боловсруулалт хийхэд зориулагдсан байр, агуулах, сав, задгай талбай, зогсоолыг хэлэх ба авто зам, төмөр зам, усан замын тээврийн хэрэгсэл болон нисэх буудлын **аль нэгтэй** холбогдсон байна. Олон улсын ач холбогдол бүхий хуурай боомт нь ачаа барааг ачих буулгах, түр хугацаагаар хадгалах, гаалийн үзлэг хяналтыг явуулах, олон улсын худалдаанд оролцоход шаардлагатай аюулгүй байдлыг хангасан байна...” гэжээ.

Тэгвэл “Хуурай боомт” гэх нэр томъёо яагаад үүсэх болов. Үүний цаана ямар асуудал оршиж байна вэ?

Хоёрдугаар бүлэг

ХУУРАЙ БООМТ ҮҮСЭХ БОЛСОН ШАЛТГААН

Дэлхийн худалдааны эргэлт сайжирч түүнд оролцогч улсуудын тоо нэмэгдэхийн хэрээр далайн тээврийн байгууллагууд болон далайн боомтыг хариуцан ажиллаж буй байгууллагууд (Засгийн газар, төрийн болон төрийн бус байгууллагууд, эвсэл, консорциум, компани, корпорац, групп) өсөн нэмэгдэж байгаа эрэлт хэрэгцээг хангаж ажиллах бодит шаардлагатай тулгарч байгаа бөгөөд төрөл бүрийн өөрчлөлт, шинэчлэлтийг туршиж үзэх, амжилттай болсныг нь дэлхий даяар хэрэгжүүлж байна.

Дэлхийд нэртэй олон улсын компаниуд ч эдийн засгийн үр ашгаа нэмэгдүүлэх, зардлаа хэмнэх зорилгоор өөр хоорондоо нэгдэж томоохон эвсэл, групп үүсгэх, мөн багтаамж даацын хэмжээгээрээ зохицуулалтад орж том хөлөг онгоцнууд зөвхөн алсын чиглэлд тусгай хуваарийн дагуу аялах, жижиг хөлөг онгоц нь боомт хооронд үйлчлэх гэх мэт эдийн засгийн болон техник технологийн үр ашигтай олон төрлийн шийдлүүдийг хэрэгжүүлэн өөрчлөгдөн шинэчлэгдэж байна. Түүнээс гадна ачаа бараагаа жижиг боомтоос том боомтууд руу нийлүүлэн нэг дор бөөгнөрүүлэн төвлөрүүлэх үйл ажиллагааг системтэйгээр хөгжүүлэх болов.

Далайн тээврийн компаниудын энэхүү өөрчлөлт шинэчлэлт нь далайн боомтуудыг эрэг дээрх үйл ажиллагаагаа цэгцлэх, өөрийн боомтод ирсэн бүх ачаа барааг өөрийн боломжийн хэмжээнд аль болон хурдан боловсруулах (ачих, буулгах, баглах, задлан түгээх, хадгалах, илгээх, дамжуулан тээвэрлэх, гааль, мэргэжлийн хяналт, хорио цээр болон бусад үзлэг хяналтыг хийх боломжоор хангах, г.м.)-ыг шаардаж эхэлсэн. Энэхүү шаардлагын дагуу ихээхэн хэмжээний ачаа барааг хурдан шуурхай боловсруулахад далайн боомтын зарим үйл ажиллагааг явуулах нэгж салбарыг эх газрын гүнд байгуулан албан ёсоор хуурай боомтын статус авч олон улсын хэмжээнд ашиглах эрхтэй болох явдал юм.

Өнөөдрийн байдлаар хуурай боомтгүйгээр далайн боомтын үйл ажиллагааг төсөөлөх аргагүй болоод байна. Хуурай боомт үүсэх болсон үндсэн шалтгаан:

- Далайн боомтын эрэг дээрх дэд бүтэц, тээврийн хэрэгслийн үр ашгийг тогтмол сайжруулах, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх бодит шаардлага;
- Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны багтаамж улам бүр нэмэгдэж байгаа өнөөдрийн нөхцөлд хуурай газар дээрх хадгалалт, ачаа барааг байршуулах зогсоол, талбайн хүчин чадлыг боломжоороо нэмэгдүүлэх бодит шаардлага;
- Логистикийн гинжин хэлхээний зохицуулалтын нэг хэсэг болох жижгэвтэр, орон нутгийн шинж чанартай боомтоос бусад олон улсын сүлжээ болох томоохон далайн боомтууд руу ачааг тээвэрлэн бөөгнүүлэх, цуглуулах үйл ажиллагаа;
- Дэвшилтэт техник, технологи хэрэгжүүлэхэд хуучин барилга байгууламж, тоног төхөөрөмж тохиромжгүй байх зэрэг болно.

Олон жилийн өмнө байгуулагдсан томоохон далайн боомтуудын үйл ажиллагааны нэмэгдэж буй ачаа барааны эргэлтийг боловсруулахад хүрэлцэхгүй болоод байна. Зогсоолын багтаамж, хүрэлцээнээс хамаарч хөлөг онгоцнууд хэдэн өдрөөр саатан хүлээх, хөлөг онгоцнууд дугаарлан зогсох нь эдийн засаг болон байгаль орчинд ихээхэн хэмжээний хор хохирол учруулах болов.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 5-6 мянган TEU (20 футийн чингэлэг)-гийн багтаамж, даацтай байх үеэс (1960-аад он) ч өмнө төлөвлөгдөн, баригдаж байгуулагдсан далайн боомтууд өнөөдөр үйл ажиллагаагаа явуулж байна.

Гэтэл өнөөдөр зөвхөн нэг хөлөг онгоц 23 мянган TEU чингэлэг тээвэрлэх багтаамж, даацтай болчихсон тул ачааг нь хэрхэн ачиж, буулгах, зөөх, хадгалах, дамжуулан тээвэрлэх вэ гэдэг бол маш том асуудал юм.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцонд ачигдан далайгаар тээвэрлэгдэж буй ачааны хэмжээг баримжаалахын тулд энгийнээр тайлбарлавал одоо дундаж хэмжээнд тооцогдож буй 14 мянган TEU даац бүхий чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцонд ачигдсан чингэлгүүдийг буулган, Улаанбаатарын төв цэгээс эхлэн чингэлэг тус бүрийг уртаар нь жагсаавал 840 км урттай болох ба Хөвсгөл нуур хүртэл үргэлжлэхээр байна.

Гуравдугаар бүлэг

ХУУРАЙ БООМТЫН ТҮҮХ, ХӨГЖИЛ

Чингэлэг тээврийн үүслийг АНУ-ын тэнгисийн цэрэгтэй холбож үздэг ба далайн худалдааны тээврийн салбарт 1956 оноос ашиглагдаж эхэлсэн. Энэ үеэс ИБУИНХУ (цаашид Их Британи гэх.) чингэлэг тээврийн үйл ажиллагааны өсөлттэй холбоотой дараахь томоохон үр нөлөө ажиглагдаж эхлэв. Үүнд:

- Зүүн өмнө талын боомтууд Европ тив рүү гарахад ойрхон тул эдгээр боомтууд илүү эрэлт хэрэгцээтэй, ачаалалтай байх.
- Томоохон үйлдвэрлэгчид болон ачаа барааны эзэд заавал боомтын ойролцоо үйл ажиллагаа эрхлэн явуулах шаардлагагүй.

Далайн боомтын ачаалал, газар зүйн дарамтыг бууруулах зорилгоор гүний боомтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж эхэлснээр хуурай боомтын үйл ажиллагааны үндсэн зарчим тодорхой болжээ.

Их Британийн “P&O” хэмээх далайн тээврийн компани анх 1968 оны 12 дугаар сард Бирмингам хотод чингэлгийн бааз байгуулан ажиллуулж эхэлсэн ба улмаар Coatbridge, Glasgow, Barking, Лондон хотуудад нэмж байгуулсан байна.

Хуурай боомтын талбай, газар нутгийн хүрэлцээтэй давуу тал (далайн боомтын хязгаарлагдмал орчинтой харьцуулбал) -аас шалтгаалан олон талт тээврийн хэрэгслийг чөлөөтэй ашиглах боломж нь үйлдвэрлэгчид болон далайн боомтын үйл ажиллагааг хооронд нь зааглаж өгснөөрөө чухал ач холбогдолтой болжээ.

Хожим нь Хуурай боомтдоо ролл-он, ролл-оф буюу дугуйгаар нь оруулж дугуйгаар нь гаргах ачааг боловсруулах болсон нь хуурай боомтын үйл ажиллагааг улам өргөжүүлэн хөгжүүлэх боломжоор хангажээ.

Өнгөрсөн зууны 60-аад оны дунд үеэс Их Британийн далайн тээврийн компаниуд чингэлэг тээврийг Австрали Улсын экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний урсгалд ашиглаж эхлэв. Энэ нь боомт дээр зогсоход зарцуулдаг үр ашиггүй зардлыг бууруулахад их түлхэц болсон тул Лондон хотын Tilbury боомтыг энэхүү чиглэлд зориулан ашиглах болсон байна.

1960-аад оныг хүртэл Хуурай боомтууд нь гаалийн үзлэг, хяналтанд давхар хамрагдаж байсан тул эдийн засгийн хувьд хохирол амсах болов. Иймд Их Британийн HM Customs буюу Эзэн хааны Гаалийн байгууллагаас 1966 онд “Хуурай боомт байгуулах журам” батлан гаргасан байна. Ингэснээр Хуурай боомтыг “Усгүй далайн боомт” гэж нэрлэн

гаалийн үзлэг хяналтыг шууд хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр гүйцэтгэх боломжийг хуульчилсан нь өнөөдрийн хуурай боомтод баримталж буй гол зарчим юм.

Экспортод гаргах LCL (цуглуулбар) ачааг Хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр савлаж баглан чингэлэгт ачих ба ачилтын өмнө байнгын ажиллагаа бүхий гаалийн баг, байцаагч үзэж шалгана. Харин импортоор орж ирж буй LCL ачааг агуулахад оруулан задлах ба холбогдох үзлэг шалгалтыг хийдэг байна.

FCL (нэг илгээгчтэй ачаа)-г төмөр замын депо дээр шалгах ба ингэснээр зөрчлийг хамгийн бага хэмжээнд хүртэл бууруулах боломжоор хангагддаг ажээ.

Шалгагдсан чингэлгүүдэд лац зүүж Хуурай боомт дээр болон Далайн боомт дээр шалгах ба ингэснээр аяллын туршид лац хөдөлсөн эсэхэд хяналт тавих боломжийг бүрдүүлдэг байна. Чингэлгийн хөдөлгөөний урсгал болон 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 байх учиртай.

Хуурай боомт дээр эрүүл ахуй, хорио цээрийн байгууллагууд мөн ажилладаг. Их Британийн гаалийн байгууллагаас гаргасан энэхүү журам, зааварчилгаанд анхан шатны үйл ажиллагаа явуулахад шаардагдах 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.

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 тээврийн компани бөгөөд 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.

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

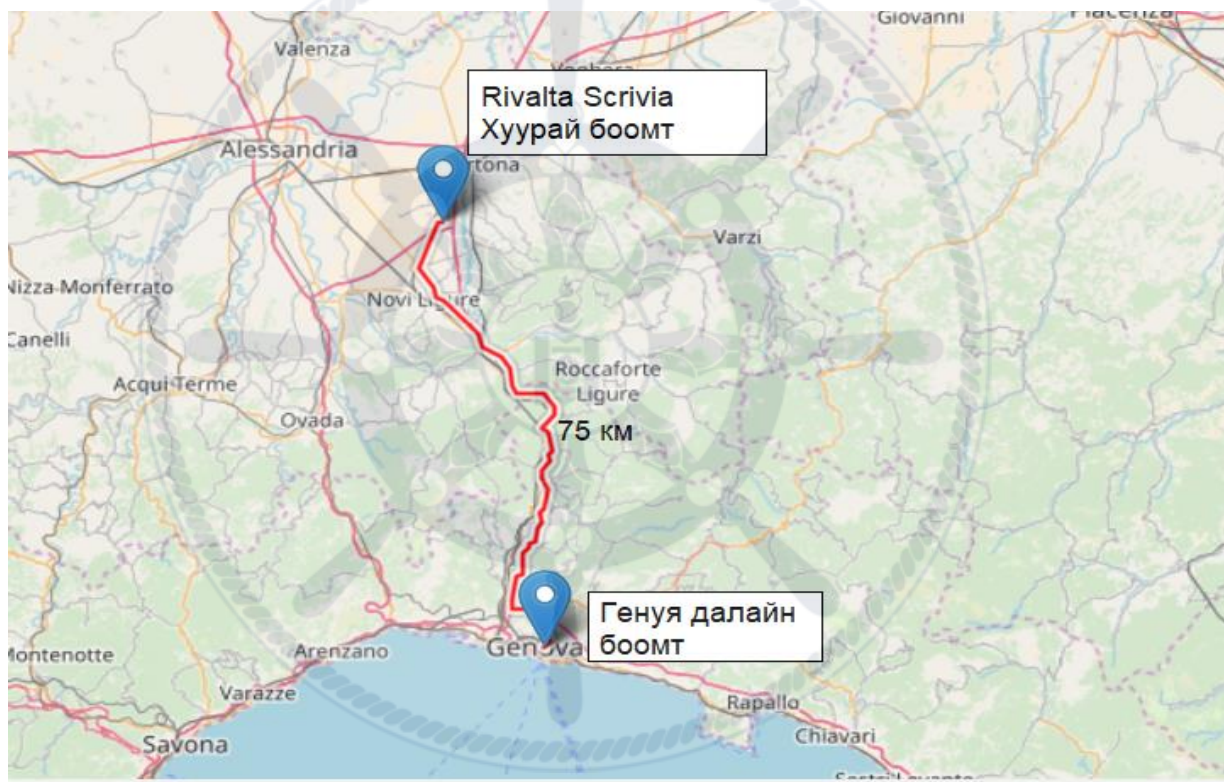
Дөрөвдүгээр бүлэг

ЕВРОПЫН ХОЛБООНЫ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТЫГ АШИГЛАЖ БУЙ ЖИШЭЭ

Европын Холбооны далайд гарцтай орнууд хуурай боомтын үйл ажиллагааг Бүгд Найрамдах Итали Улсын Генуя боомтын үргэлжлэл болох Ривалта Скривиа хуурай боомтын жишээн дээр харуулъя.

Rivalta Scrivia хуурай боомт

Rivalta Scrivia анх 1966 онд байгуулагдсан боловч 2007 онд тус боомтыг хуурай боомт болгон зарлаж Генуя боомтын үргэлжлэл болгон ашиглаж эхэлсэн байна. Rivalta Scrivia нь Генуя далайн боомтоос 75 км зайд орших төмөр зам, авто замын сүлжээнд холбогдсон хуурай боомт юм. Тус боомт дээр экспорт, импортын гаалийн бүрдүүлэлтийн үйлчилгээ болон хяналт шалгалт хийх талбайтай ба ердийн тохиолдолд дамжин өнгөрөх ачаа бараанд гаалийн үзлэг хяналтыг хийхгүйгээр дамжуулан тээвэрлэх боломжоор хангадаг байна.



Зураг 1. БНИУ-ын Генуя далайн боомтоос тус улсын Rivalta Scrivia хуурай боомт хүртэлх төмөр замын зураглал.

Rivalta Scrivia хуурай боомт нь Генуя далайн боомтоос төмөр зам болон авто замаар холбогдсон байгааг зураг дээрээс харж байна.

Боомтын хүчин чадал: Нийт талбай хэмжээ: 1200 км.кв түүнээс:

- Чингэлэг зогсоолын хэмжээ: 250 км.кв
- Орох шалгах бүс /Оффис: 10 км.кв
- Чингэлэг засварын үйлчилгээ: 6 км.кв
- Ногоон бүс, цэцэрлэгжилтийн хэмжээ: 284 км.кв
- Өргөжүүлэн хөгжүүлж байгаа болон өргөтгөх боломжтой бүс: 650 км.кв.



Зураг 2. Rivalta Scrivia хуурай боомтын томоохон хотуудтай холбогдсон төмөр замын зураглал

Rivalta Scrivia хуурай боомтоос Марсел хот 350 км, Милан хот 850 км, Роттердам 1150 км, Хамбург хот хүртэл 1350км зайтай бөгөөд төмөр замын сүлжээнд холбогдсон томоохон хотуудын байдлыг Зураг 16-т тусган харуулав.

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 болох нь харагдаж байна.

Тавдугаар бүлэг

АЗИЙН ОРНУУДАД ХЭРЭГЖҮҮЛЖ БУЙ ХУУРАЙ БООМТЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

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

БНЭУ, Тайландын Вант Улс, БНХАУ, БНСУ нь бүрэн тоноглогдож боловсронгуй болсон иж бүрэн ажиллагаатай боомтыг ашиглаж байхад зарим далайд гарцтай орнууд дөнгөж 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 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 ICD байгаагаас 136 нь далайд ойролцоо ба үлдсэн 147 нь нутгийн гүнд байрлалтай байна.

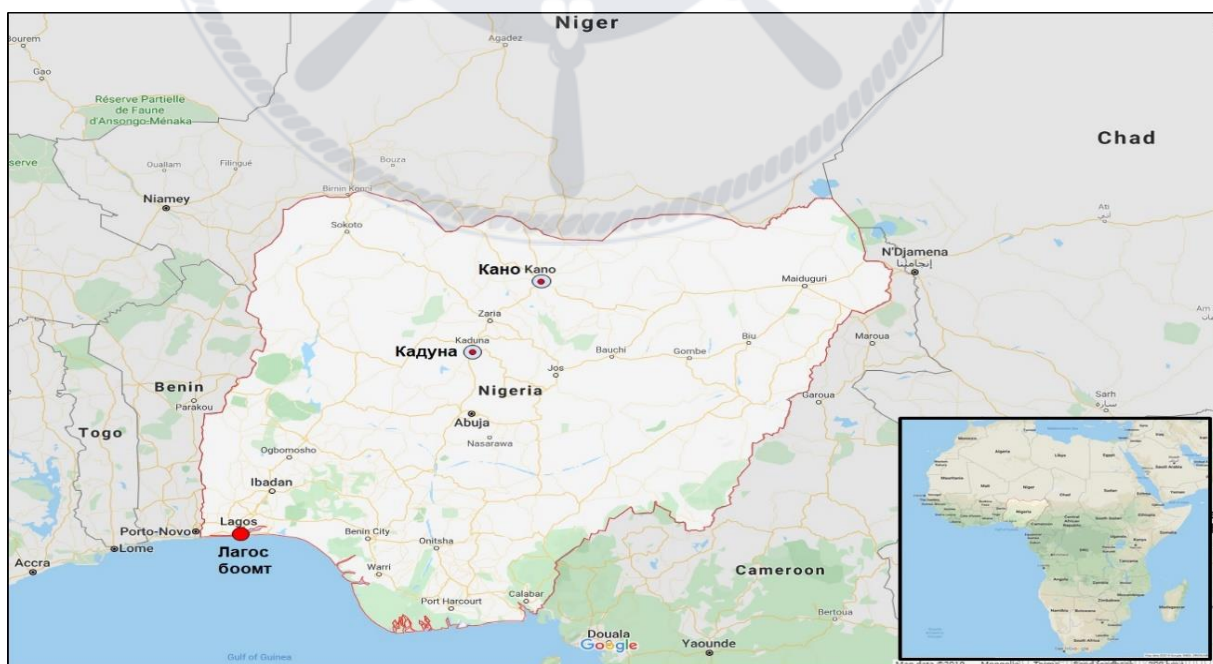
Зургаадугаар бүлэг

ХУУРАЙ БООМТ БОЛОН ХӨРШ ЗЭРГЭЛДЭЭ ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ ОРОНТОЙ ХАМТРАН АЖИЛЛАЖ БУЙ ЖИШЭЭ

Далайд гарцгүй бусад орнууд хөрш зэргэлдээ улстай хэрхэн хамтран ажиллаж байгааг Африк, Азийн дараахь орнуудын жишээн дээр тайлбарлан харуулъя.

6.1. Nigeria буюу Холбооны Бүгд Найрамдах Нигери Улсын жишээ.

ХБННУ (цаашид Нигери гэх.)1979 онд тус Улсын хойд хэсэгт орших Капо болон Kaduna хотуудад *Inland Container Nigeria Ltd. (ICNL)* нэртэйгээр хуурай боомтыг байгуулсан ба тус боомтыг “*Elder Dempster*” далайн тээврийн компани, “*Нигерийн даатгалын корпорац*” *NICON* зэрэг байгууллага эзэмшиж байна.



Зураг 3. ХБННУ-ын хуурай боомтууд байгуулсан хотуудын байршлын зураг

Эдгээр 2 хуурай боомтыг анх байгуулахдаа далайн боомтын өргөтгөл, үргэлжлэл болгох замаар далайгаас алслагдсан зах зээл болон хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй орнууд болох Бүгд Найрамдах Нигер Улс (Niger), Чад (Chad) улсуудыг далайн 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.

Гуравдугаар бүлэгт тусгагдсан ИБУИНХУ-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 гүнд байгуулах болсон шалтгаан нь дараах хүндрэл бэрхшээлүүд тулгарч байсантай холбоотой гэжээ. Үүнд:

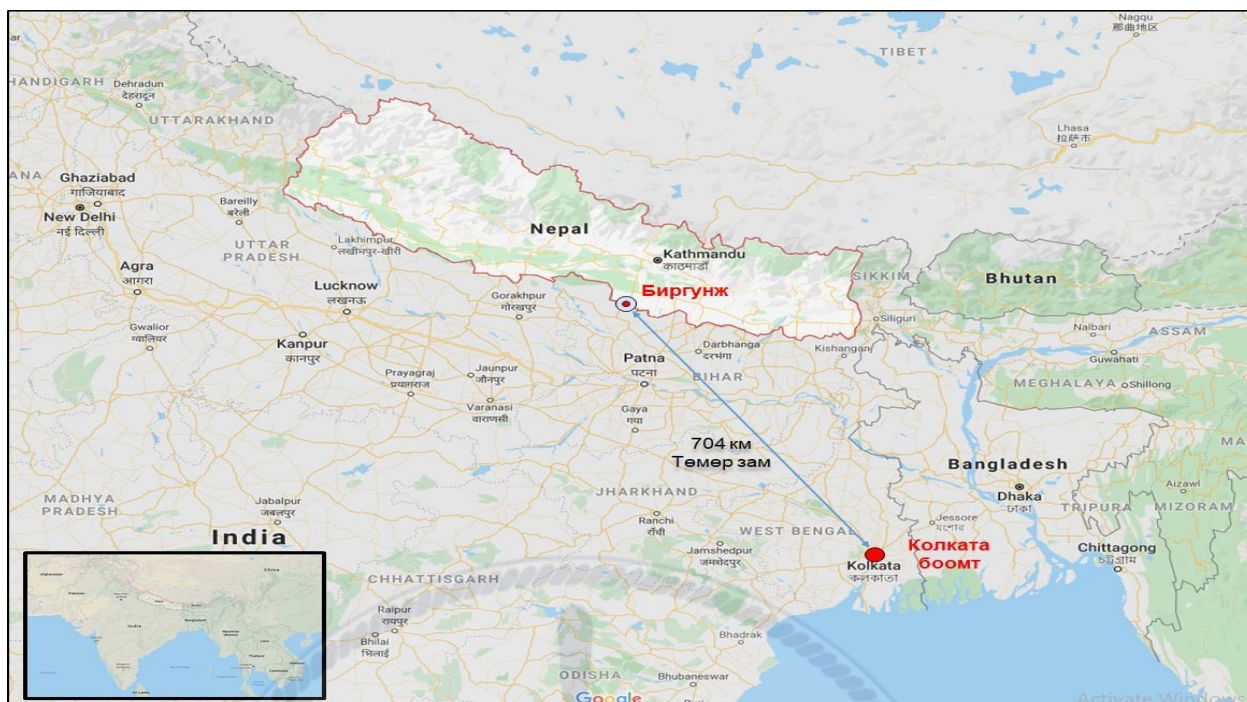
- Гаалийн үзлэг, хяналт хийхэд учрах хүндрэлүүд;
- Далайн боомт дахь төрийн болон хууль, хяналтын байгууллагуудын үйл ажиллагааны давхардал, хүнд суртал;
- Ачаа барааг далайн боомтын нутаг дэвсгэрт сэлгэн ачих, хадгалах нэмэлт зардал;
- Далайн боомтоос хүлээн авагч хүртэл гарч буй хэт өндөр зардал г.м.

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

6.2. Энэтхэг, Балба улсуудын далайн боомтын салбарт хамтран ажиллаж буй туршлага

Дөрөвдүгээр зүйлд тусгагдсанчлан Бүгд Найрамдах Энэтхэг Улс нь нийт 283 хуурай боомттой бөгөөд далайд гарцгүй Балбын Вант Улсын далайд гарах гарцыг хөнгөвчлөхөд шаардлагатай зарим үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж хамтран ажиллаж байна.

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



Зураг 4. Далайд гарцгүй Балба Улсын Биргунж хилийн боомт, БНЭУ-ын Колката боомт

Нэгэнт гуравдагч оронд илгээгдэж буй транзит ачаа тул CONCOR компанийн зүгээс гаалийн хяналтын дор тээвэрлэн Биргунжийн хуурай боомт хүргэж өгдөг ажээ. Биргунж нь Балба Улсад байх хуурай боомт хэмээн Олон Улсад зарлагдсан бөгөөд Энэтхэг Улсаас төмөр замын тээврээр дамжуулан импортын ачаа барааг хүлээн авч авах, экспортын ачаа барааг Энэтхэгийн төмөр замаар дамжуулан Колката, Халдиа далайн боомтоор дамжуулан гуравдагч оронд гаргаж байна.

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

Далайн боомт дээрх үйл ажиллагаа:

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

Худалдаатай холбоотой гэрээ хэлэлцээрүүд:

- ✚ Хил дамнасан худалдааны урсгалыг хялбаршуулах, тээвэр болон худалдааны үйл явц, дүрэм журам, стандартыг уялдуулах, хил орчмын дэд бүтцийг хөгжүүлэх, тарифын бус бусад саад бэрхшээлийг арилгах замаар хоёр талын худалдааг хөхиүлэн дэмжих үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх;

Төмөр замын үйлчилгээтэй холбоотой хэлэлцээр

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

Далайд гарцгүй Балба Улсын шаардлага, хэрэгцээг хангах энэхүү хувилбар нь дээр тусгагдсан далайд гарцгүй Африкийн орнуудаас зарчмын хувьд ялгаатай байна.

6.3 Далайд гарцгүй БНКаЗУ-ын далайн боомт, хүүрай боомт ашиглах бодлого

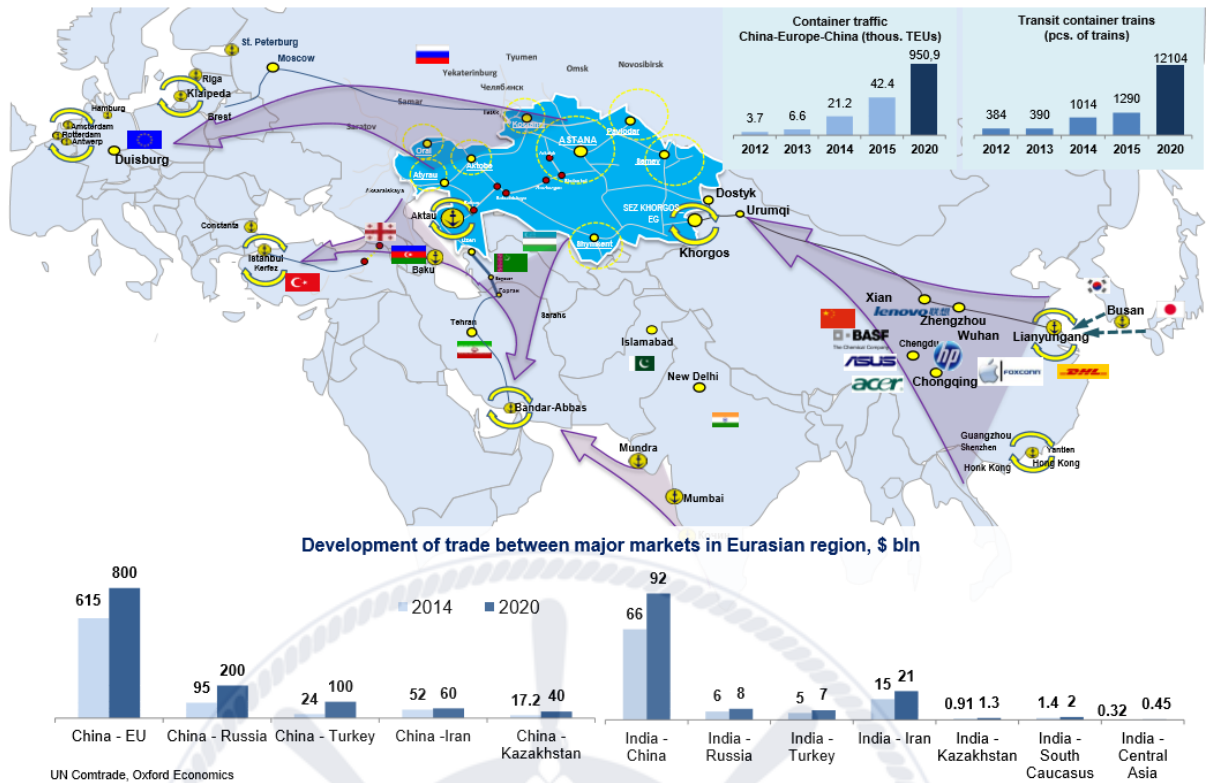
Тээвэр, логистикийн чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж буй эрдэмтэд, судлаачид далайд гарцгүй орнуудын хөгжлийн талаар ярихдаа Бүгд Найрамдах Казакстан Улсыг ихэвчлэн жишээ татах болсон байна. Учир нь БНКаЗУлс нь газар нутгийн хувьд хамгийн томд тооцогддог, далайд гарцгүй улс бөгөөд НҮБ-ын Далайн эрх зүйн тухай конвенцид гарын үсэг зуран, ажиглагч орны статустайгаар оролцдог хөгжиж буй орон юм.

БНКаЗУ, БНХАУ хамтран “Ирээдүйн зам” болон “Шинэ торгоны зам эдийн засгийн бүсчлэлийг” 2015 оноос хэрэгжүүлж эхэлсэн. “Ирээдүйн зам” бодлого нь Ерөнхийлөгч Нурсултан Назарбаевын зүгээс Казахстан улсыг 2050 он гэхэд өндөр хөгжилтэй 30 орны тоонд багтаах зорилтыг тавьж дэвшүүлсэн бодлого бөгөөд 2014 онд батлагджээ. Уг бодлогоор 7 чиглэлээр дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалт хийхээр зорилт тавин ажиллаж байгаа болно. Үүнд:

1. Тээвэр, логистик салбарт: Дэлхийн худалдааны байгууллага (ДХБ)-ын гишүүн Казахстан улс Европыг Хятадтай холбох авто зам болон төмөр замд хөрөнгө оруулалт хийнэ.
2. Аж үйлдвэр, үйлдвэрлэлийн салбар
3. Эрчим хүчний салбар
4. Нийтийн аж ахуй
5. Орон сууцжуулал
6. Нийгмийн салбар
7. Жижиг дунд бизнес эрхлэгчид гэх зэргээр

томьёолсон ба амжилттай хэрэгжүүлж байгааг нэгдүгээрт тусгагдсан тээвэр, логистикийн салбарт оруулж буй хөрөнгө оруулалтын салбараас харж болно.

Энэхүү төсөл хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлснээр Казахстан улс БНХАУ-ын Ляньюнган боомтод хамтарсан хөрөнгө оруулалттай терминал барих замаар ачаа барааг дахин боловсруулан, төвлөрүүлэн тээвэрлэх, транзит ачаа урсгалыг нэмэгдүүлж байна.



Зураг 5. Евразийн бүсийн худалдааны зах зээлийн хөгжил

Казахстаны Төмөр зам хувьцаат компани Лянюнган боомттой хамтарч 2014 оны 6 дугаар сараас эхлэн тус боомтод бүтээн байгуулалтын ажлыг эхлүүлжээ. Терминал барих болсон гол зорилго нь Зүүн өмнөд Ази болон Австралийн гарсан транзит ачааг боловсруулж, савлаж Казахстангаар дамжуулан тээвэрлэх ажлыг зохион байгуулах зорилготой юм байна.

Лянюнган боомтод 2015-2020 оны хугацаанд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын хэмжээ.

Төмөр замын сүлжээг барьж байгуулах ажилд 15.7 тэрбум доллар, авто замын дэд бүтцийн ажилд 10 тэрбум доллар, Логистикийн бүтээн байгуулалт, дэд бүтцийн ажилд 2.8 тэрбум ам.доллар, Агаарын тээвэрт 2.8 тэрбум ам.доллар, нийт 32.4 тэрбум долларын хөрөнгө оруулалт тус тус хийхээр төлөвлөсөн байна.



Зураг 6. Ляньюнган боомт дахь ачаа төвлөрүүлэх тээврийн терминалын бүрдүүвч зураг

Төслийн эхний үе шат: “Казах-Хятадын терминал”-ыг ашиглалтанд оруулахад 2015 онд нийт 100 сая ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийгдэхээр төлөвлөгдсөн байсан. Үүний дагуу 2014 онд 64 мянган TEU чингэлэг, 2015 онд 250 мянган TEU байсан бол 2020 он гэхэд 550 мянган TEU болох төлөвлөгөөтэй байна.

Төслийн хоёрдугаар үе шат: Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллагын логистик бүсэд элсэж терминалын байгууламжийг өргөтгөх зэрэг юм.

БНКаЗУлс, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 1995 онд байгуулж Хятадын Ляньюнган далайн боомтыг ашиглах эрхтэй болсон.

БНХАУ-ын удирдагч Си Жин Пин 2013 онд Казахстан улсад айлчлах үеэрээ “Нэг бүс нэг зам” хөтөлбөр болон “Шинэ торгоны зам”-ын санаачлагыг дэмжиж хамтарч ажиллах гэрээнд гарын үсэг зурсан. Энэ нь хуучин торгоны замын худалдаа эдийн засгийн хамтын ажиллагааг улам ойртуулах алхам болж өгсөн бөгөөд БНКаЗУ, БНХАУ хамтран “Нурлы Жол буюу Ирээдүйн зам” болон “Шинэ торгоны зам” эдийн засгийн бүсчлэлийг 2015 онд хэрэгжүүлж эхэлсэн.

БНКаЗУлсын Ерөнхийлөгч Нурсултан Назарбаевын 2013 онд БНХАУ-д хийсэн айлчлалын үеэр Ляньюнган боомтод терминал байгуулах талаар хэлэлцэн тохиролцож Казахстаны Төмөр зам ХК болон БНХАУ-ын Ляньюнган хотын хооронд “Боомтын бүтээн байгуулалт, менежментийг хамтарч хэрэгжүүлэх” гэрээ байгуулсан.

Казахстаны Төмөр зам ХК болон Ляньюнган боомт компанийн хөрөнгө оруулсан “Ляньюнган боомтын Казахстан-Хятадын олон улсын логистик компани” нэртэй хамтарсан хувьцаат компанийг 2014 оны 2 дугаар сард байгуулсан. Үүний дараагаар 2015 оны 2 дугаар сарын 25-нд Ляньюнган боомтоос Астана хот хооронд анхны ачаа тээврийн чингэлгийн галт тэрэгний цувааг хөдөлгөсөн ба 2014 оны 5 сараас хойш тус боомтод нийтдээ 65 мянган TEU чингэлэг боловсруулжээ.

Казахстан улс Вьетнам руу экспортлох үр тариагаа Хятадын Ляньюнган боомтоор дамжуулан тээвэрлэх галт тэрэгний анхны цувааг 2017 оны 1 сард хөдөлгөсөн ба жилдээ 8 сая тонн үр тариа экспортлох төлөвлөгөөтэй юм байна.

Бүгд Найрамдах Казахстан Улс, БНХАУ-ын хилийн боомтууд

Бүгд Найрамдах Казахстан Улс нь БНХАУ-тай төмөр замын хоёр боомтоор хиллэдэг: Достык/Алашанкоу болон Алтынкол/Хоргос.

Достык-Алашанкоу хилийн боомт нь Казахстаны хойд бүсийн төмөр замаар Оросын Холбооны Улс руу холбогддог гол төмөр зам юм. Энэхүү гол маршрутаар БНХАУ-аас Европ руу чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа явагддаг бөгөөд ирээдүйд дараах чиглэлд өргөжин хөгжих боломжтой юм.

1. Хятад- Төв Ази– Орос –Европ
2. Хятад – Төв Ази – Каспийн тэнгис – Азербайжан- Гүрж-Турк-Европ
3. Хятад-Төв Ази-Энэтхэгийн далайн боомтоор, Пакистан/Иран



Зураг 7. Хятад, Казахстаны төмөр замын хилийн боомтууд

Долоодугаар бүлэг

ДЭЛХИЙН ЭДИЙН ЗАСАГ БОЛОН ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН ӨСӨЛТ БА ХУУРАЙ БООМТЫН ХӨГЖИЛ, ТУЛГАРЧ БУЙ ХҮНДРЭЛ БЭРХШЭЭЛ

Далайн тээврээр дамжуулан тээвэрлэгдсэн чингэлэг тээврийн хэмжээ 2017 онд өмнөх 2 жилээс огцом буюу 6.4 хувиар өссөн үзүүлэлттэй гарсныг UNCTAD буюу НҮБ-ын Худалдаа тээврийн бага хурлын 2018 оны тайланд тусгасан байна. Энэхүү өсөлтийн хэмжээг дараах үндэслэлээр тайлбарлаж болно. Үүнд:

- дэлхийн худалдаа жил ирэх тутам нэмэгдэж байгаа,
- чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны багтаамж жилээс жилд нэмэгдэж байгаа бөгөөд ингэснээр нэгж чингэлэгт оногдох далайн тээврийн зардал буурч байгаа нь хэрэглэгчдийн зүгээс чингэлэг тээврийг сонгох сонирхлыг нэмэгдүүлж байгаа.
- Чингэлэг нь дотор нь агуулагдах төрөл бүрийн хэлбэр, дүрс, физик шинж чанартай бараа бүтээгдэхүүнийг харьцангуй эвдрэл, гэмтэл багатайгаар дамжуулан тээвэрлэхэд тохиромжтой байхаас гадна тээврийн хэрэгслийг сэлгэн, дамжуулан тээвэрлэхэд хамгийн боломжтой бөгөөд цаг хугацааны хувьд хэмнэлттэй байх тул эдийн засгийн хувьд давуу талтай гэх мэт.

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

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

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

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

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

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

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

ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсын хувьд хуурай боомтын асуудал одоогоор дөнгөж хэлэлцээрт нэгдсэн хэмжээнд байгаа бөгөөд Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байгуулах хуурай боомтыг яг хаана, жинхэнэ утгаар байгуулж болох талаар нэгдсэн шийдвэрт хүрээгүй байна.

Одоогийн байдлаар Алтанбулаг, Улаанбаатар, Сайншанд, Замын-Үүд боомтуудыг хуурай боомт болгох тухай Олон Улсад зарлаад байгаа ба цаашдаа Чойбалсан хотыг хуурай боомт болгон хөгжүүлэх боломжтой болохыг тодорхойлоод байна.

Монгол Улсад Азийн хөгжлийн банк (АХБ)-ны санхүүжилтээр баригдсан Замын-Үүд дэх логистикийн төвийг хуурай боомт болгон ашиглах нөхцөл боломжийн талаар одоогоор хэлэлцэж байна.

Балба Улсад байгаа Биргунж боомт Хуурай боомт мөн эсэх нь тодорхойгүй байгаатай адил Монгол Улсад жинхэнэ утгаар ажиллаж буй хуурай боомт байхгүй гэж үзэж болно.

АХБ-наас 2018 онд хийж гүйцэтгэсэн “Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын хөгжлийн тухай; саад тотгорыг арилгах нь”¹ судалгаанд “...Монгол Улсын импортын нийт барааны 70 хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгддэг хэдий ч нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ сайн хөгжөөгүйн улмаас тээвэрлэлтийн хугацаа урт, цагийн хуваарь баталгаагүй байдаг. Улаанбаатар төмөр зам ХНН ачаа тээврийн хэт олон өртөөтэй тул хөрөнгийн давхардал үүсэх, ачилт буулгалтын зардал өндөр байх, вагоны эргэлтийн хугацаа уртсах зэрэг үр дагавартай байна.

Хугацааны саатлууд хэрэглэгчийн тээвэрлэлтийн зардлыг нэмэгдүүлэх бөгөөд чингэлгэ тээврийн хугацаа урт, өртөг өндөр байгаа нь гадаад орны боомтууд дээрх хүлээлгийн хугацаа урт байх зэрэг Монголоос үл шалтгаалсан нөхцөл байдлаас шалтгаалж байна...” гэж тодорхой тусгасан байгаа.

Хэрэв Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт хуурай боомтыг байгуулаад далайн тээврийн компаниас эцсийн хэрэглэгч болох хуурай боомт руу ачааг хаяглан илгээдэг болох боломж бүрдвэл Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарт тулгарч буй хүндрэлийн дийлэнх хувь шийдэгдэхээр байгаа юм. Ялангуяа далайн тээврийн чингэлгийг ашиглах хугацааг Тяньжин боомтоос эхлэн тооцох бус шууд Монгол Улс дахь хуурай боомтоос эхлэн тооцдог болбол чингэлэг хүлээлгэсний алдагдал, хохиролд төлдөг их хэмжээний санхүүгийн төлбөр буурах магадлал өндөр байна.

Ер нь далайд гарцгүй улсууд хуурай боомт ашиглаж, хэрхэн үр ашигтай ажиллаж байгаа тухай мэдээлэл өнөөдрийг хүртэл тодорхойгүй байна. Энэхүү судалгааны 6.3 дугаар зүйлд тусгагдсан БНКАЗУ-ын хувьд тус улс нь БНХАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр терминал байгуулах замаар далайд гарцтай болж өөрийн улсыг тус далайн боомтын үргэлжлэл буюу хуурай боомт болгон ашиглаж байгаа нь тодорхой байна.

БНХАУ-ын хувьд “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд Европын холбооны улстай холбогдсон 43 төмөр замын маршрут² байгаа тухай Хятад улсын судлаачийн 2019 оны 4 дүгээр сард сэтгүүлд хэвлүүлсэн мэдээлэлд тусгагдсан байна. Эдгээр төмөр замын нэг нь

¹ <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/502786/mongolia-transport-logistics-sector-mn.pdf>

² <https://www.mdpi.com > 8 > pdf>

мэдээж Транс Сибирийн төмөр зам буюу Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дайран өнгөрч буй зам юм.

Гэтэл БНКаЗУ нь БНХАУ-аас ирж буй ачааг төмөр замын хоёр шугамаар дамжуулан тээвэрлэж нутаг дэвсгэрээрээ дамжуулан өнгөрүүлж байна.

Монгол Улсын хувьд БНХАУ-ын Жинжоу боомтод өөрийн төлөөлөгчийн газрыг байгуулсан бөгөөд тус улсаас Европ руу явж буй ачаа бараа Транс-Сибирийн төмөр замаар дамжин өнгөрч байна.

Гэхдээ бидний энэхүү судалгааны гол зорилго нь Монгол Улсын импортын ачаа барааг хэрхэн далайн боомтоос эдийн засгийн хувьд хохирол багатай, богино хугацаанд авчрах, ашигласан хоосон чингэлгийг хэрхэн богино хугацаанд буцаан далайн тээврийн компанид хүргэж өгөх вэ гэдэг асуудалд чиглэгдсэн болно.

Учир нь Эрээн – Замын-Үүд хилийн боомтоор нэг өдөрт нэвтрүүлэхээр тохиролцсон (БНХАУ-тай) галт тэрэгний бүрэлдэхүүний тоо дөнгөж 14 байгаа тул одоогийн байдлаар транзит ачааг нэмэгдүүлэх талаар судлахаас өмнө нэн тэргүүнд гуравдагч орноос БНХАУ-ын далайн боомтууд, ялангуяа Тяньжин боомтоор дамжин ирж буй Монгол Улсын импортын ачаа барааг хэрхэн бага зардлаар, хүндрэл бэрхшээлгүй, богино хугацаанд авчрах, энэ үйл ажиллагаанд хуурай боомтыг ашиглах тухай боломжийг бусад орны туршлагатай харьцуулан судлахыг зорьсон юм.

Онолын хувьд БНХАУ-ын Тяньжин боомтын үргэлжлэл болох хуурай боомтыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр барих боломжгүй тул Африкийн Нигери (Nigeria) Улсын туршлагыг ашиглан Тяньжин боомтын үргэлжлэл буюу хуурай боомт гэж албан ёсоор зарлагдсан боомтуудыг ашиглах нь хамгийн бодит боломж хэмээн харагдаж байна. БНХАУ-ын Тяньжин далайн боомт нь нийт 25 хуурай боомттой бөгөөд газарзүйн хувьд Монгол Улстай хамгийн ойрхон боомтыг ашиглах талаар Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр, эсхүл Тяньжин далайн боомтын захиргаатай хэлэлцээр хийх замаар ашиглаж болох юм.

Манай улстай хамгийн ойр БНХАУ-ын Тяньжин боомтын үргэлжлэл болох хуурай боомтоор Эрээн хотыг саяхан зарлалаа. Манай ГХЯ БНХАУ-тай идэвхтэй хамтран ажиллаж Монгол Улсын нутаг давсгарт зарлагдсан хуурай боомтуудыг БНХАУ-н далайн боомтуудтай холбох яриа хэлцэл яаралтай эхлүүлж, бидэнд эерэг нөлөө үзүүлж болохуйц хуурай боомт хөгжүүлэх боломжтой гэж үзэж байна. Энэ тохиолдолд Монгол Улсаас ямар нэгэн хөрөнгө оруулалтын тухай асуудал яригдахгүй ба харин дамжин тээвэрлэх багтаамж, нөхцөлийг нэмэгдүүлэх тухай санал, санаачлага Хятадын талаас гарах магадлал өндөр юм.

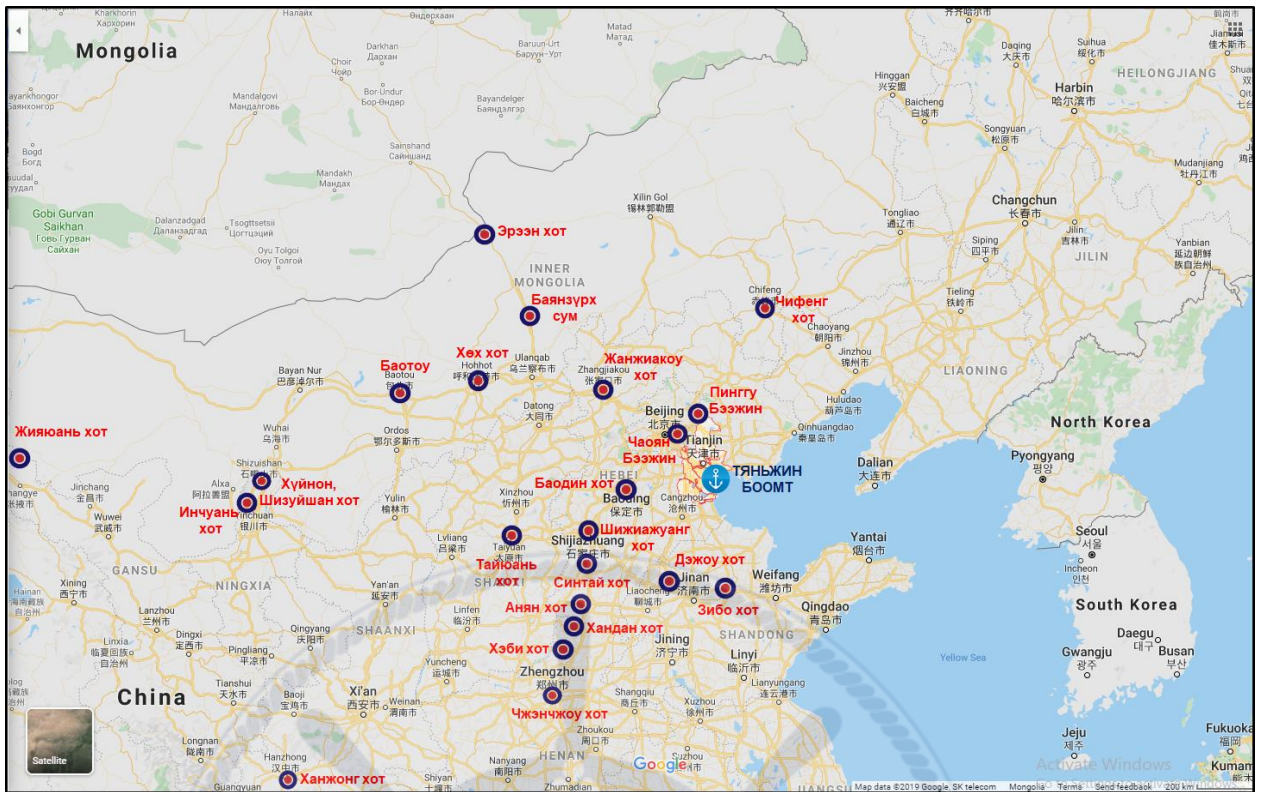
Балба Улсын туршлагаас харахад БНЭУ-ын төрийн өмчит КОНКОР компани Балбын импортлогчдын өмнөөс үйл ажиллагаа явуулж байна. Монгол Улсын хувьд Монголын тээвэр зуучийн байгууллагууд дор бүрдээ өөрийн гэсэн зуучлагч агентуудтай, тэдгээр агентууд далайн тээврийн компанийг төлөөлөн ажиллахад нэгдэн нийлэх, ялангуяа Тяньжин боомтын захиргаатай хамтран ажиллахад төрөөс зохицуулах, дэмжин туслах шаардлагатай байна. Тус боомтын зүгээс, эсхүл Тяньжин хотын засаг захиргааны зүгээс нэгдсэн бодлого, дүрэм журам гаргаж түүнийгээ Монголын төрийн байгууллага, Тээвэр, зуучийн байгууллагуудад тодорхой ойлгуулах, сурталчлах, эдгээр дүрэм журам зөрчигдсэн тохиолдолд ногдуулах торгууль нь ил тод, ойлгомжтой байх, мөн төрийн аль нэг байгууллага, эсхүл тухайн боомтоос томилон гаргасан байгууллага тодорхой гэрээ хэлэлцээр, нөхцөлийн дагуу Монгол Улсын транзит ачаа барааны талаар хамтран ажиллах үүрэг, хариуцлагатай оролцох, үүндээ үйлчилгээний төлбөрийг оруулан тооцох боломжтой гэж үзэж байна. Мөн энэхүү дүрэм журмыг хамтдаа батлан, хэрэгжилтийг хянах,

шаардлагатай тохиолдолд нэмэлт өөрчлөлт оруулдаг болох нь өнөөдөр дэлхий дээр хэрэгжиж буй бизнесийн эрүүл зарчим юм.

Хавсралт I

Хүснэгт. Тяньжин боомтын үргэлжлэл болон зарлагдсан хуурай боомтуудын жагсаалт

No.	Seaport	Dry Port City
1		Pinggu, Beijing
2		Shijiazhuang
3		Zhengzhou
4		Dezhou
5		Huinong, Shizuishan
6		Baotou
7		Taiyuan
8		Anyang
9		Zhangjiakou
10		Yinchuan
11		Zibo
12	Tianjing Seaport	Chaoyang , Beijing
13		Hebi
14		Huhehaote
15		Xingtai
16		Chifeng
17		Handan
18		Bayanzuoer
19		Hanzhong
20		Baoding
21		Jiayuguan
22		Erliahaote
23		Dulata , Xinjiang
24		Urumqi
25		Xi'an
--		--



Зураг. Тяньжин боомтын үргэлжлэл хуурай боомтуудын байршлын зураг

