



Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН
ЕРӨНХИЙ ГАЗАР**

**“ ШИНЭ НИСЭХ БУУДЛЫГ ТҮШИГЛЭН ОЛОН
УЛСЫН АЧАА ТЭЭВРИЙН ЛОГИСТИК ТӨВ,
ЭДИЙН ЗАСГИЙН ЧӨЛӨӨТ БҮС
БАЙГУУЛАХ БОЛОМЖ” СУДАЛГАА**

Улаанбаатар. 2019 он

АГУУЛГА

ӨМНӨХ ҮГ	3
I БҮЛЭГ. БОДЛОГО, ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ	4
II БҮЛЭГ, ШИНЭ НИСЭХ БУУДАЛ ОРЧМЫН ЕРӨНХИЙ ТӨЛӨВЛӨГӨӨ.....	6
III БҮЛЭГ. ЭДИЙН ЗАСГИЙН ЧӨЛӨӨТ БҮС БАЙГУУЛАХ БОЛОМЖ	9
III БҮЛЭГ. ОЛОН УЛСЫН АЧАА ТЭЭВРИЙН ЛОГИСТИК ТӨВ БАЙГУУЛАХ БОЛОМЖ.....	11
IV БҮЛЭГ. АГААРЫН ТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ	15
V БҮЛЭГ. АЧАА ТЭЭВРИЙН ЭРГЭЛТИЙН СУДАЛГАА.....	24

ӨМНӨХ ҮГ

Энэхүү судалгааны ажлын зорилго нь Хөшигийн Хөндийн шинэ нисэх онгоцны буудлыг түшиглэн олон улсын ачаа тээврийн логистикийн төв, эдийн засгийн чөлөөт бүс бий болгон хөгжүүлэх боломжийг судлах, цаашид Монгол Улсад нисэх онгоцны буудалд түшиглэсэн худалдаа, үйлчилгээ, өндөр технологийн үйлдвэрлэл хөгжүүлэн гуравдахь зах зээлд борлуулах сувагчлалыг бий болгох боломжийг судлахад оршино.

Өнөө үед олон улс орнууд эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих, гадаад худалдаа, аялал жуулчлалын урсгалыг нэмэгдүүлэх зорилгоор олон улсын томоохон зангилаа нисэх буудлуудаа түшиглэн тээврийн логистикийн төв, эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах хөгжлийн шинэ гарцыг бий болгон хөгжүүлсээр байна. Манай улсын хувьд ирэх онд ашиглалтад орохоор төлөвлөж буй Улаанбаатар хотын олон улсын шинэ нисэх онгоцны буудлын зорчигч, ачаа урсгалыг хэрхэн нэмэгдүүлэх, нисэх буудлыг түшиглэн логистикийн төв, эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах боломжийн талаарх судалгаа одоогоор хийгдээгүй байна.

Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогын баримт бичгийн 6.1.1.-т “ Шинээр барих олон улсын нисэх буудлыг Хойд Азийн зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн зангилаа болгон тус нисэх буудлын нутаг дэвсгэрийг оролцуулан эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулна. УИХ-ын 2016 оны 19 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030”-ын 2.1.5 дахь хэсэгт “...Хөшигийн хөндийд тээвэр логистикийн төв байгуулж, Хөшигийн хөндийн нисэх буудлыг бүс нутгийн зангилаа төв болгон хөгжүүлэх”;

УИХ-ын 2016 оны 45 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”- ийн 2.117-д “Үндэсний болон олон улсын тээвэр, логистикийн сүлжээг хөгжүүлж, “Хөшигийн хөндийд холимог тээвэр логистикийн төв байгуулна” хэмээн тус тус заасан байна. Үүнээс үзэхэд Төрөөс цаашид шинэ нисэх буудлыг түшиглэн дагуул хот байгуулах, логистикийн төв, эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах бодлого чиглэлд нийцүүлэн уг судалгааг боловсруулав.

I БҮЛЭГ. БОДЛОГО, ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТ

Хөшигийн хөндийд шинээр барих олон улсын нисэх онгоцны буудлыг түшиглэсэн засвар үйлчилгээ, мэдээлэл технологи, худалдаа бизнес, төмөр зам, агаарын тээврийн логистик төвлөрсөн “Аэро сити” шинэ хот байгуулах зорилт нь дараах бодлогын баримт бичгүүдэд туссан. Үүнд:

1. УИХ-ын 2013 оны 18 дугаар тогтоолоор батлагдсан “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт баримтлах бодлого” - ын баримт бичгийн 6.1.1.-т “ Шинээр барих олон улсын нисэх буудлыг Хойд Азийн зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн зангилаа болгон тус нисэх буудлын нутаг дэвсгэрийг оролцуулан эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулна.”
2. УИХ-ын 2013 оны 23 дугаар тогтоолоор баталсан “Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөний тодотгол, 2030 он хүртэлх хөгжлийн чиг хандлагын баримт бичиг”-т Улаанбаатар хотын ундны усны нөөц, байгаль экологийн тэнцвэрт байдлыг хангах, хүн амын өсөлтийг залж чиглүүлэх хандлагыг баримтлан Улаанбаатарын бүсийн түвшинд дагуул, хаяа хот, тосгодыг жигд тэнцвэртэйгээр эрчимтэй хөгжүүлж хэт төвлөрлийг сааруулах зорилгоор Хөшигийн хөндийд баригдах шинэ нисэх онгоцны буудлыг даган хөгжих шинэ хотыг байгуулах”;
3. УИХ-ын 2016 оны 19 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030”-ын 2.1.5 дахь хэсэгт “...Хөшигийн хөндийд тээвэр логистикийн төв байгуулж, Хөшигийн хөндийн нисэх буудлыг бүс нутгийн зангилаа төв болгон хөгжүүлэх”;
4. УИХ-ын 2016 оны 45 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”- ийн 2.117-д “Үндэсний болон олон улсын тээвэр, логистикийн сүлжээг хөгжүүлж, “Хөшигийн хөндийд холимог тээвэр логистикийн төв байгуулна”;
5. Засгийн газрын 2016 оны 35 дугаар тогтоолоор баталсан “Ногоон хөгжлийн бодлого”-ыг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний 6.1.6 дахь заалтад “2016- 2030 онд Хөшигийн хөндийд баригдах олон улсын нисэх буудлыг даган бий болох “ухаалаг” жишиг хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө боловсруулж хэрэгжүүлэх”;
6. Засгийн газрын 2016 оны 121 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө”-ний 2.85.3-т “Хөшигийн хөндийд баригдах олон улсын нисэх буудлыг даган бий болох “ухаалаг” жишиг хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө, хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөг боловсруулах”, 2.113.1-д “Хөшигийн хөндийд тээвэр логистикийн төв байгуулах”;
7. Засгийн газрын 2016 оны 208 дугаар тогтоолоор баталсан “Эдийн засгийг сэргээх хөтөлбөр”-ийг хэрэгжүүлэх нарийвчилсан төлөвлөгөөний 2.2.5-д “Хөшигийн хөндийд баригдаж байгаа Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлыг даган бий болох хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөнд тодотгол хийж, хэсэгчилсэн ерөнхий төлөвлөгөөг боловсруулж, шинэ хотын бүтээн байгуулалтыг эхлүүлэх”;

Засгийн газрын “Улаанбаатар хотын олон улсын шинэ нисэх онгоцны буудлын талаар авах зарим арга хэмжээний тухай” 2017 оны 105 дугаар тогтоолын 5-д “Төв аймгийн Хөшигийн хөндийд баригдах нисэх онгоцны буудлыг даган хөгжих шинэ хотын хөгжлийн төлөвлөгөө”-нд тодотгол хийж, шинэ хот байгуулах, түүнийг хөгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөг боловсруулах” гэж тус тус заасантай уялдуулан Төв аймгийн Хөшигийн хөндийд шинээр барих олон улсын нисэх онгоцны буудлыг түшиглэн олон улсын зорчигч, ачаа тээвэр, логистик, банк санхүү, мэдээллийн технологи, аялал жуулчлал, чөлөөт бүс бүхий агаар, төмөр зам болон авто замын зангилаа төв болох шинэ хотыг олон улсын жишиг, стандартад нийцсэн орчин үеийн “Ухаалаг хот” (Smart city)-ын зарчмаар төлөвлөж байгуулах шаардлагатай хэмээн үзжээ.

Засгийн газрын 2012 оны 217 дугаар тогтоолоор баталсан “Төв аймгийн Хөшгийн хөндийд баригдах нисэх онгоцны буудлыг даган хөгжих шинэ хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө”-г нийт 1350 га нутаг дэвсгэрт, цаашид хот өргөжин тэлэхэд зориулж 600 га нөөц газар нутагтай байхаар төлөвлөсөн хэдий ч уг тогтоолыг хүчингүй болсонд тооцсон.

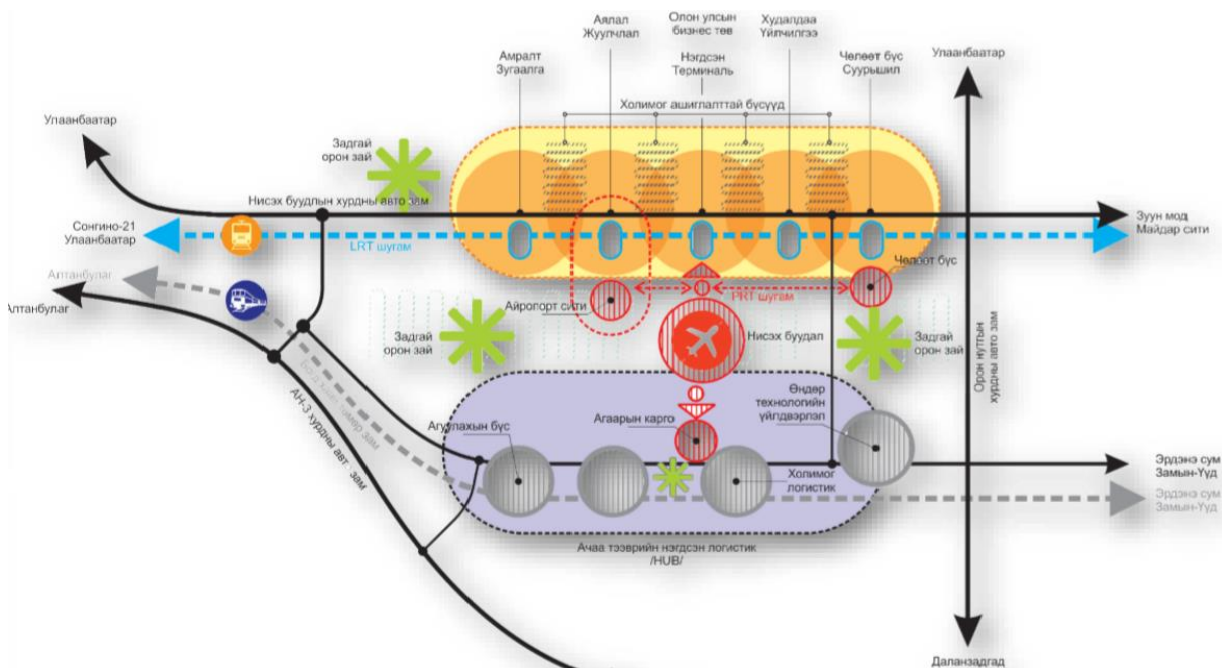
Засгийн газрын 2019 оны 29 дүгээр тогтоолоор Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөний тодотгол, 2030 он хүртэлх хөгжлийн чиг хандлагын баримт бичигтэй уялдуулан Төв аймгийн Сэргэлэн сумын Хөшигийн хөндийд баригдсан Улаанбаатар хотын Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлыг даган бий болох шинэ хот (Аэросити)-ын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөг шинэчлэн баталсан бөгөөд шинэ хотыг түшиглэн эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах асуудлаар холбогдох шийдвэрийн төсөл боловсруулан Улсын Их Хурлаар шийдвэрлүүлэх талаар тусгасан байна. Шинээр байгуулахаар төлөвлөж буй хотод хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу худалдаа, үйлчилгээ хосолсон эдийн засгийн чөлөөт бүсийг байгуулах, өндөр технологид суурилсан үйлдвэрлэл, холимог тээврийн нэгдсэн логистикийг хөгжүүлэхээр тусгагдсан.

Засгийн газрын 2010 оны 140 дүгээр “Тусгай хэрэгцээний газарт хамруулах тухай” тогтоолоор Төв аймгийн Сэргэлэн сумын Хөшгийн Хөндийд баригдах “Олон улсын нисэх онгоцны буудал” –ын нутаг дэвсгэрт орших 12084.9 га газрыг тусгай хэрэгцээнд авсан бөгөөд Засгийн газрын 2016 оны 154 дүгээр тогтоолоор Хөшигийн хөндий Олон улсын нисэх онгоцны буудлын “Тусгай хэрэгцээний газрын хилийн зааг”-ийг дор дурдсанаар өөрчлөлт оруулжээ.

Түүнчлэн, Төв аймгийн Сэргэлэн сумын Засаг даргын 2016 оны А/144 дугаар захирамжаар Улаанбаатар хотын олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын зориулалтаар ИНЕГ-т 1086 га газрыг эзэмших эрхтэйгээр шинэчлэн олгосон байна.

дагуу хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж буй үйлдвэрлэлийг тус хотод давхар бий болгохгүй байх, өөрөөр хэлбэл мал аж ахуй, газар тариалангийн чиглэлийн үйлдвэрлэл, анхан шатны боловсруулах үйлдвэрүүдийг байгуулахгүй байхаар төлөвлөсөн байна. Төлөвлөж буй шинэ хотын эдийн засгийн нөлөөлөл нь 90 км хүртэлх орон зайд үйлчилэх тооцоо гаргасан бөгөөд энэхүү нөлөөллийн бүсэд нийслэлийн дагуул хаяа хот тосгод, Төв аймгийн зарим сум суурин хамрагдахаар тооцоолж байна.

Зураг. Аэроситийн төлөвлөлтийн үндсэн шийдэл



Хотын төлөвлөлтийн хязгаар нь зүүн, баруун, урд талаараа хот хоорондын авто зам, төмөр замын дэд бүтцээр хязгаарлагдахаар төлөвлөгдсөн. Тус шинэ хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний тодотголын онцлог нь нисэх онгоцны буудлын аюулгүйн байдлын дүрэмд нийцүүлэхийн зэрэгцээ ундны усны эх үүсвэрийн нөөц, тухайн газар нутгийн байгалийн тогтоц зэрэгтэй уялдуулан, хотын хөгжлийн үндсэн чиглэлийг тодорхойлсны үндсэн дээр хүн ам, ажиллах хүч болон бусад шаардагдах барилга байгууламж, дэд бүтцийн хүчин чадлыг тооцож, тодорхойлсон байна.

Хөрөнгө оруулалт

Шинэ хотын хөрөнгө оруулалтын нийт зардлын 5.3 хувь буюу 1.7 их наяд төгрөгийн хөрөнгө оруулалтыг төрийн зүгээс зайлшгүй хийх шаардлагатай бөгөөд тус хөрөнгөөр нийгмийн дэд бүтцийн сургууль, цэцэрлэг, эмнэлэг, гал унтраах анги, цагдаагийн хэлтэс болон төрийн үйлчилгээ, зам тээврийн сүлжээ (авто зам, явган зам, дугуйн зам), инженерийн дэд бүтцийн бүтцийн эх үүсвэр, шугам сүлжээний зардал багтсан болно.

Зураг. Шинэ хотын хөрөнгө оруулалтын бүтэц (сая.төг)



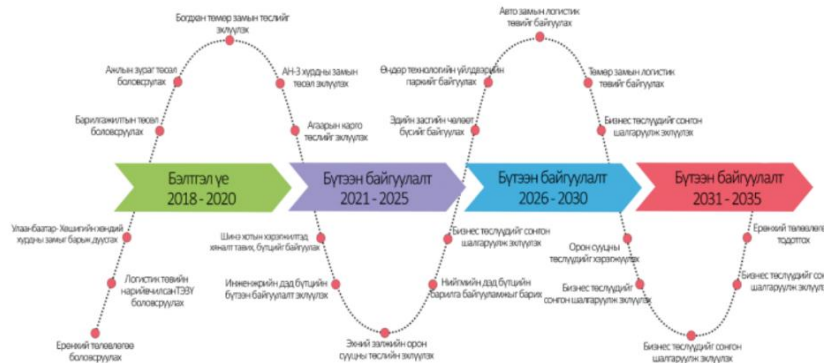
Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, барилгын зураг төслийн “Гоби Травел” ХХК

“ШИНЭ ХОТ”-ын ерөнхий төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний хамгийн чухал хэсэг бол цаг хугацааны оновчтой төлөвлөлт бөгөөд төслийг хэрэгжүүлэхийн тулд үе шат бүрд бүтээн байгуулалтыг амжилттай болгох ажлын уялдааг хангах зорилтуудыг дэвшүүлсэн. Энэ үүднээс шинэ хотыг бий болгох хот байгуулалтын үйл явцыг 4 үе шатанд хуваан үзэж, 20 жилд багтаан хотыг барьж байгуулах, хэрэгжүүлэх боломжтой гэж тооцсон байна.

Зураг. Шинэ хотын бүтээн байгуулалтын үе шат



Хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны схем

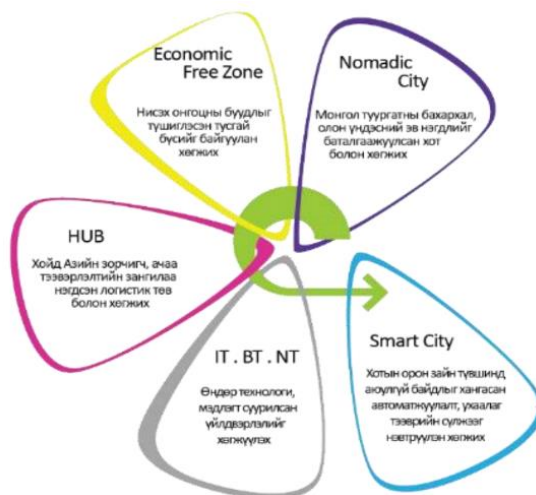


Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, барилгын зураг төслийн “Гоби Травел” ХХК

III БҮЛЭГ. ЭДИЙН ЗАСГИЙН ЧӨЛӨӨТ БҮС БАЙГУУЛАХ БОЛОМЖ

Мөн Төвийн бүсийн тулгуур төв Зуунмод хоттой зэрэгцэн хөгжих нөхцөлийг тооцож шинэ хотын суурьшлын бүсийг 34119 хүн амтай байхаар төлөвлөсөн. Хөшигийн хөндийд байгуулах ШИНЭ ХОТ нь дараах үндсэн зорилтуудын хүрээнд бодлого, үйл ажиллагаагаа чиглүүлж хөгжихөөр төлөвлөлтийг боловсруулжээ.

Зураг. Шинэ хотын бүсүүд



Эх сурвалж: Хот төлөвлөлт, барилгын зураг төслийн “Гоби Травел” ХХК

- Хойд Азийн зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн нэгдсэн зангилаа төв (Logistics hub)-ийг байгуулан хөгжих;
- Нисэх онгоцны шинэ буудлыг түшиглэсэн тусгай бүсийг байгуулах замаар дотоод, гадаадын хөрөнгө оруулагч, аялагчдын сонирхлыг татсан эдийн засгийн чөлөөт бүс (Economic Free Zone)-ийг байгуулан хөгжих;
- Мэдээлэл технологи (IT), Био технологи (BT), Нано технологи (NT) чиглэлийн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлж дэлхийд өрсөлдөх экспортын бараа, бүтээгдэхүүнийг нэмэгдүүлэх өндөр технологийн инновацийн кластерын бүсийг байгуулан хөгжүүлэх;
- Хотын орон зайн түвшинд автоматжуулалт, сэргээгдэх эрчим хүчний хэрэглээг дэмжиж, ухаалаг тээврийн сүлжээг нэвтрүүлсэн (Smart city) хот болон хөгжих;
- Дээрх зорилтуудыг хэрэгжүүлсний үр дүнд тухайн хотын хөгжлийн суурь болох нисэх онгоцны шинэ буудлын үйл ажиллагаанд харшлахгүй, аэродромд тавигдах шаардлагад нийцсэн иргэдийн ая тухтай ажиллах, амьдрах, амарч зугаалах орчин нөхцөлийг хангасан, орчин үеийн дэвшилтэд ногоон техник технологийн шийдлийг нэвтрүүлсэн Ногоон хот (Green City) болон хөгжихөөр төлөвлөсөн байна.

Өндөр технологийн үйлдвэрлэл:

Мэдлэгт суурилсан, технологид түшиглэсэн аж үйлдвэрийг хөгжүүлэх зорилгоор өндөр технологийн үйлдвэрлэлийн бүсийг 122.8 га талбайд төлөвлөж, био технологи, нано технологи, мэдээлэл технологийн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэхээр тусгасан.

Эдийн засгийн чөлөөт бүсийн төлөвлөлт:

УИХ-ын 1995 оны 87 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсад эдийн засгийн чөлөөт бүх байгуулах үзэл баримтлал”, 2013 оны 18 дугаар тогтоолоор баталсан “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”, Чөлөөт бүсийн тухай хууль, ИНЕГ-ын даргын 2010 оны А/245 дугаар тушаалаар баталсан “Аэродромд тавигдах шаардлага”-д нийцүүлэн нисэх онгоцны шинэ буудлын үйл ажиллагааг түшиглэн “Эдийн засгийн чөлөөт бүс”-ийг нийт 440.8 га талбайд байгуулахаар төлөвлөсөн бөгөөд үүний 64.9 га талбайд

барилгажих ба нисэх онгоцны гаалийн шалган бүртгэх хэсгээс эдийн засгийн чөлөөт бүс рүү чиглэсэн тусгай гарцаар гарч орчин үеийн PRT (Personal Rapid Transport) хэлбэрийн зорчигч тээврийн хэрэгслээр зорчихоор төлөвлөлтөд тусгажээ.

Эдийн засгийн чөлөөт бүсэд зорчих олон улсын зочид төлөөлөгчид, жуулчид онгоцоор буух, нисэх явцад чөлөөт бүсийг бүхэлд нь дээрээс харах боломжтой байршилд ГЭРЭГЭ хэлбэртэй байхаар архитектур төлөвлөлтийг боловсруулж, түүх соёлын томоохон дурсгалт брэндийг бий болгох, музей, шинэ төрлийн бизнесийн худалдаа, үйлчилгээг (казино) нэвтрүүлэх замаар аялал жуулчлалын тоог нэмэгдүүлэх боломжийг тооцож төлөвлөсөн.

Шинэ нисэх буудлын төлөвлөлт

Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны шинэ буудал нь одоогийн байдлаар: жилд 3.0 сая зорчигч, 22.0 мянган агаарын хөлөг, 11.9 мянган тонн ачаа хүлээн авах, 3600 м хөөрч буух зурвастай ба 2030 он хүртэл хөгжих боломжтой бөгөөд шаардлагатай тохиолдолд нисэх буудлын хүчин чадлыг өргөтгөх, үйл ажиллагаагаа өргөжүүлэх боломжийг төлөвлөлтөөр хадгалах зорилгоор нисэхийн үйлчилгээ дагасан олон нийтийн бүс, шинээр нисэх зурвас, агаарын карго байгуулах логистик төвийн талбайг нэмж төлөвлөсөн. Тухайлбал:

- Нисэхийн үйлчилгээ дагасан олон нийтийн бүс;
- Хөөрч, буух шинэ зурвас;
- Агаарын карго бүхий логистик төв;
- Улаанбаатар хөшигийн хөндийн чиглэлд шинээр нийтийн тээврийн (LRT) сүлжээ;
- Нисэх онгоцны буудлаас нисэхийн офис, зочид буудал, ажил хэргийн бүс рүү чиглэсэн, нисэх онгоцны буудлаас эдийн засгийн чөлөөт бүс рүү холбосон тусгай замын PRT тээврийн хэрэгслийг тус тус төлөвлөсөн.

Төлөвлөлтөөр нисэх онгоцны буудлын нийт талбай 1254.7 га, агаарын каргонд 96.6 га талбайд төлөвлөлтийг боловсруулсан. Дээр дурдсан нөхцөлүүд болон тус хотын онцлог, хөгжлийн тэргүүлэх чиглэлийн хүрээнд аялал жуулчлал дагасан шинэ үйлчилгээ, ажлын байр бий болох бөгөөд тус хотод 39.0 мянган ажлын байр шинээр бий болно гэсэн урьдчилсан тооцоолол гарсан. Энэ нь тус хотын суурин хүн амаас гадна хил залгаа орших Төв аймгийн сумд, Зуунмод хот, Улаанбаатар хотоос өдөрт 10.0 мянган хүн хөдөлмөр эрхлэхээр шинэ хотыг зорин ирэхээр тооцоолсон ба хөдөлмөр эрхлэлтийн энэхүү хөдөлгөөнийг оновчтой зохицуулахын тулд нийтийн тээврийн шинэ төрлүүдийг нэвтрүүлэх хэрэгцээ бий болж буйг төслийн хүрээнд дэвшүүлж, төлөвлөлтөд тусгасан байна.

Шинэ нисэх буудал нь жилд 3 сая зорчигчид үйлчилж, 12,000 тонн агаарын ачаа тээвэрлэн, 2,500 ажлын байр бий болгох урьдчилсан тооцоо байна¹.

¹ Японы зөвлөх багийн судалгаа 2017

IV БҮЛЭГ. ОЛОН УЛСЫН АЧАА ТЭЭВРИЙН ЛОГИСТИК ТӨВ БАЙГУУЛАХ БОЛОМЖ

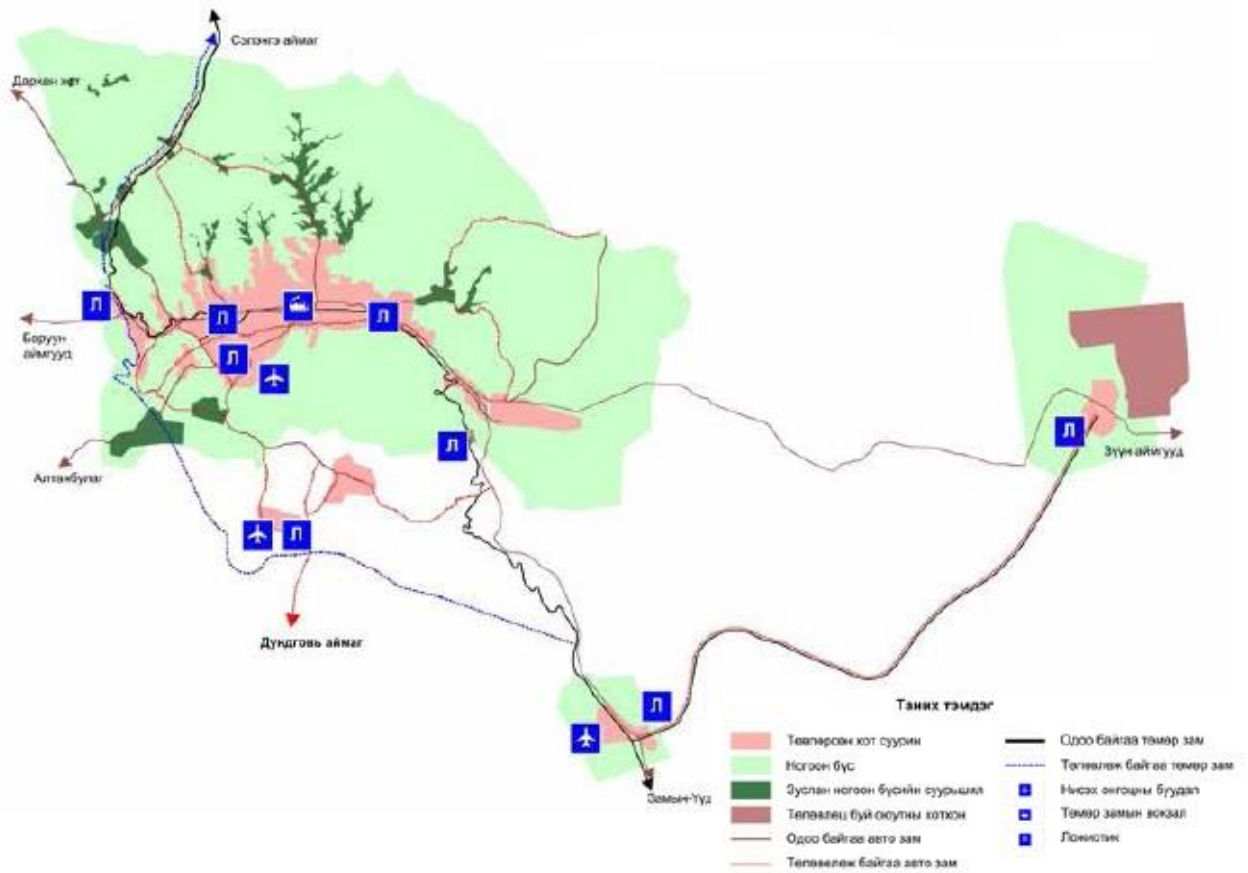
Нийслэл Улаанбаатар хот нь Монгол Улсын эдийн засгийн гол төв учир хотын дотор болон дагуул хот суурингууд бүсийн тулгуур төв хотууд, Монгол орны өнцөг бүрт, дэлхийн зах зээл хүрсэн, тээврийн сүлжээгээр найдвартай холбогдох нь чухал ач холбогдолтой.

Улаанбаатар хотын төвлөрлийг сааруулах бодлогын хүрээнд дагуул хотыг хөгжүүлэх, Улаанбаатар төмөр замын зангилааны ачааллыг хөнгөвчлөх, экспорт, дамжин өнгөрөх ачааг саадгүй түргэн шуурхай нэвтрүүлэх үүднээс Богдхан уулын өврөөр Улаанбаатар хотыг үл дайрах олон улсын ач холбогдол бүхий төмөр замын шинэ шугам байгуулахаар 2020 оны ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгасан.

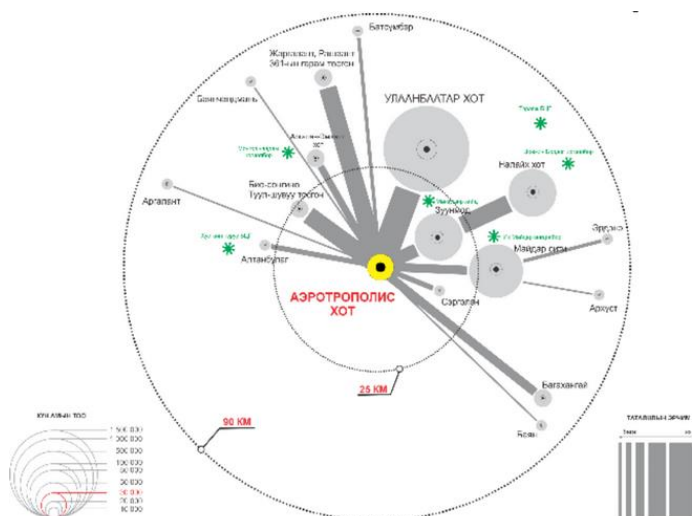
Энэхүү шинэ төмөр зам нь Төв аймгийн Батсүмбэр сум буюу Мандал өртөөнөөс эхэлж, одоо ашиглаж байгаа гол шугамаас салаалан, Зуунмодоор дамжин гарч, Багахангай өртөө хүрнэ. Техник-эдийн засгийн үндэслэлд тусгаснаар уг төмөр замын урт 170 км байх юм.

Хүн ам шигүү суурьсан Улаанбаатар хотын дундуур төмөр замаар транзит ачаа тээвэр нэвтрүүлэхгүй байх нь нийслэлийн хүн амын аюулгүй байдлыг хангах зорилгод нийцэж байгаа юм. Уг төмөр замыг тавин БНХАУ, Европын улс орнууд, ОХУ-ын хооронд хийх ачаа тээвэр нэмэгдсэнээр Монгол Улсад орох ашиг өсөх зэрэг олон эерэг нөхцөл байдал бий болно. Мөн уг төмөр замыг дайруулан олон улсын нисэхийн буудлын ачаа тээврийн логистик төвийг байгуулснаар ирээдүйд ихээхэн өсөн нэмэгдэх хандлагатай байгаа БНХАУ, ЕХ, ОХУ-ын хооронд хийх ачаа тээврийг нэмэгдүүлэх, хүн ам шигүү суурьшсан Улаанбаатар хотын дундуур гарах транзит ачаа тээврээс зайлсхийх, хотын хүн амын аюулгүй байдалд үзүүлэх сөрөг нөлөөнөөс сэргийлсэн туйлын чухал арга хэмжээ болно.

Зураг. Хотын гаднах зам тээвэр, логистик



Зураг. Хотын эдийн засгийн нөлөөллийн бүс



Холимог тээврийн логистик төв:

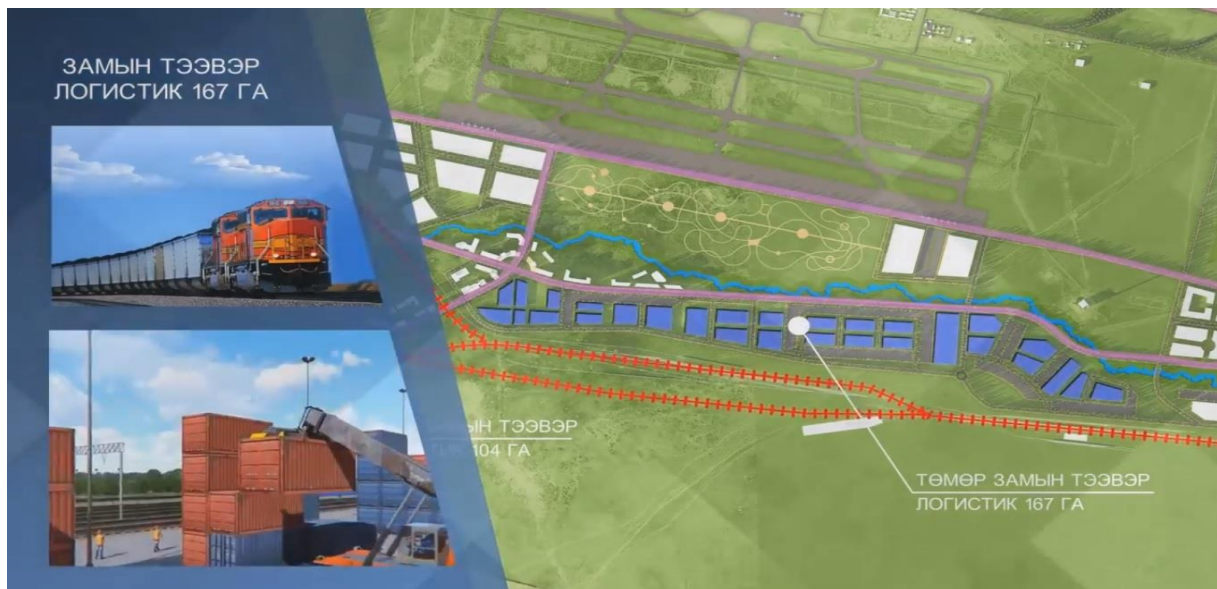
Төлөвлөж байгаа шинэ хот нь эдийн засгийн болоод, стратегийн хувьд чухал ач холбогдолтой байршилд орших ба Монгол, БНХАУ, ОХУ-ын төрийн тэргүүнүүдийн гурван талт уулзалтаар гурван улсыг холбосон “Эдийн засгийн коридор” байгуулах хөтөлбөр батлагдсан. Хөтөлбөрт хамтын ажиллагааны 7 чиглэлийн хүрээнд 32 хамтарсан төсөл хэрэгжүүлэхээр тусгагдсанаас Хөшигийн хөндийн шинэ хотыг дайран өнгөрөх төмөр замын төв коридор, авто замын АН-3 хурдны замын төслүүд багтаж байгаа.

Зураг. Төлөвлөж буй логистикийн төв



Монголын нутгийг дамжин өнгөрөх төмөр зам, хурдны авто замын төслүүд нь улсын эдийн засаг, хөгжилд эерэг нөлөө үзүүлэх стратегийн чухал ач холбогдолтой учир төрийн зүгээс бодлогоор дэмжиж хэрэгжүүлнэ гэж тооцон шинэ хотын нутаг дэвсгэрт холимог тээврийн нэгдсэн логистик тээврийн сүлжээг бий болгох, нисэх онгоцны шинэ буудлыг даган агаарын карго, логистикийн зангилаа төв болгон хөгжүүлэхээр нийт 368.7 га талбайд төлөвлөсөн.

Зураг. Төлөвлөж буй логистикийн төв



Агаарын тээврээр үнэ цэнэтэй, овор багатай ачааг тээвэрлэдэг. Хүрэх хугацаа тодорхой байх, тээвэрлэлтэд хамгийн бага хугацаа зарцуулах зэрэг нь агаарын тээврийн хамгийн том давуу талууд. Тээврийн бусад төрөл дотроос агаарын тээвэр бол хамгийн хурдан бөгөөд үнэтэй нь юм.

Агаарын тээвэр ашигтай байхын тулд маш онцлог нөхцөлүүдийг хангах ёстой болдог. Өртөг өндөртэй ачаа байх, түргэн мууддаг эсвэл онцгой чамин ачаа, жижгээс дунд зэрэг овортой байх, нурмаг задгай, чингэлэгт ачаа байх, алс зайд тээвэрлэх, нэг цэгээс нэг цэгт хүргэх, хүргэлтэд хугацааг өндөр нарийвчлалтай байлгах боломж зэрэг нь агаарын тээврийг эдийн засгийн хувьд ашигтай байлгах хүчин зүйлүүд юм.

Монгол Улс ачаа болон зорчигч тээврийн үйлчилгээ, дэд бүтцийн хөгжлөөр сул байгааг төрийн бодлогод тэмдэглэсэн байна. Үүнд, дараах гол асуудлуудыг онцлон авч үзжээ. Үүнд:

Монгол Улсын ганц олон улсын нисэх буудал болох Чингис хаан Олон улсын нисэх буудал нь ердөө 7 улсын 8 хоттой шууд холбогддог. Тухайлбал, Япон улсын Токио, Солонгос улсын Инчон, БНХАУ-ын Бээжин, Хонконг, Сингапур, ОХУ-ын Москва, ХБНГУ-ын Франкфурт, Берлин зэрэг болно. Энэ байдал нь Монгол Улсын нисэхийн салбарын ерөнхий өсөлт, хөгжилтийг хязгаарлаж буй хүчин зүйлүүдийн нэг юм. Аль ч улсын хувьд агаарын зорчигч, ачаа тээврийн урсгалыг татахад олон улсын агаарын тээврийн байгууламжуудыг бий болгох үндсэн нөхцөл болох бусад улстай агаарын тээврийн харилцаатай байх нь хамгийн гол үүрэг гүйцэтгэдэг. Бусад улстай агаарын тээврийн сайн харилцаатай байх нь тухайн улсынхаа аялал жуулчлал, эдийн засгийн боломжийг илүүтэй нээж өгч байдаг.

Зөвхөн МИАТ, Кориэн Эйрлайнз, Эйр Чайна, Аэрофлот, Туркиш Эйрлайнз, Хүннү Эйр гэсэн зургаан агаарын тээвэрлэгч Чингис хаан олон улсын нисэх буудал руу нислэг үйлддэг учир Улаанбаатар хотод ирэх, буцах аяллын сонголт, уян хатан зохион байгуулалттай байх боломжийг багасгадаг. Түүнчлэн эдгээр тээвэрлэгч компани ачааны тусгай үйлчилгээ явуулдаггүй учир Монгол руу ирж, явж байгаа агаарын ачаа нь зорчигч тээврийн агаарын хөлгийн ачааны хэсэгт тээвэрлэгддэг.

Чингис хаан ОУНБ-ын дэд бүтцийн хүчин чадал хязгаарлагдмал байгаа нь Монгол Улсад агаарын ачаа тээврийн хөгжил сул байгаагийн өөр нэг шалтгаан юм. Энэ нисэх буудлын зурвас зам хязгаарлагдмал байгаа нь том оврын агаарын хөлөг хөөрч, буухад хүндрэл учруулдаг. Түүнчлэн дамжин өнгөрөх ачааг агуулах, түргэн муудах болон тодорхой температурт байлгах ёстой ачааг хадгалах, агуулах байгууламж

байдаггүй. Хөшигийн хөндийд шинээр байгуулагдаж байгаа Улаанбаатар хотын Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын зурвас зам хангалттай байх ба буудалд халуун, хүйтний зохицуулалттай агуулахууд байрлахаар төлөвлөсөн байна.

Чингис хаан ОУНБ дээр ачаа, тээшийг ачих, буулгах ажлын дийлэнхийг гар ажиллагаагаар гүйцэтгэх ба өдөрт 80-100 тонн ачаа тээшийг ачиж буулган нэвтрүүлж байдаг.

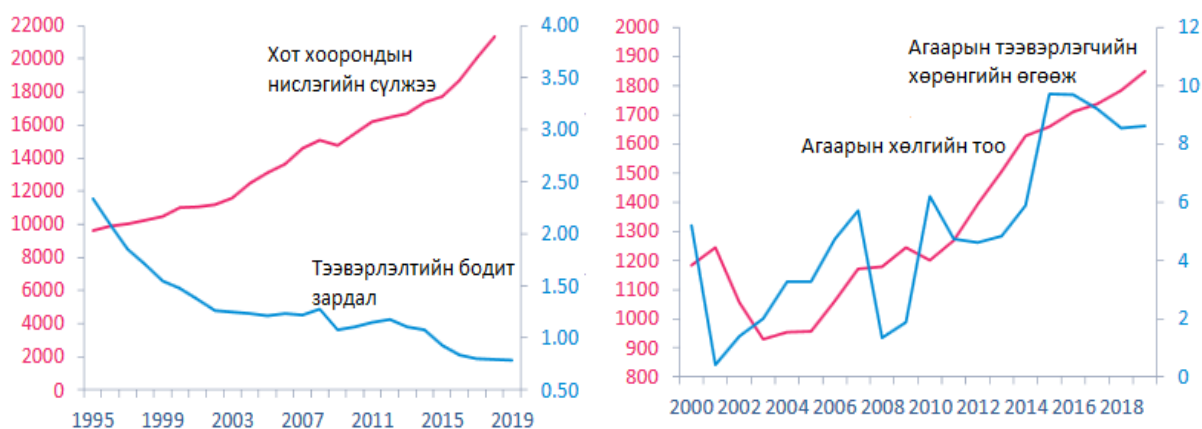
Монгол Улсад 2014 онд 5,500 тонн агаарын ачааг нэвтрүүлсэн бол энэ тоо 2015 онд 4,700 болж буурсан байна. Үүний гол шалтгаан нь агаараар тээвэрлэх шаардлагатай дотоодын бүтээгдэхүүний нэр төрөл маш цөөн байдагтай холбоотой. Агаараар тээвэрлэгддэг экспортын гол бүтээгдэхүүн бол мах, ноолуур, ноос зэрэг юм.

V БҮЛЭГ. АГААРЫН ТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

Дэлхийн агаарын тээврийн салбарын гүйцэтгэл ба ирээдүйн чиг хандлага

Дэлхий дахинд агаарын тээвэр хурдацтай хөгжиж, эдийн засаг, аялал жуулчлалын салбарт оруулах хувь нэмэр нь өсөхийн хэрээр агаарын тээвэрлэгчид нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах, үйл ажиллагааны зардлыг бууруулах замаар үр ашгийг нэмэгдүүлэх, хэрэглэгчдийн хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн илүү хямд үнэтэй нислэгийн тийзгийг санал болгох, агаарын хөлгийн парк шинэчлэлдээ дэвшилтэт техник, технологи инновацыг нэвтрүүлэх шаардлага тулгарч байна. 1995 онд дэлхий даяар 10,000 орчим хотууд агаарын тээврээр холбогдож байсан бол одоо үед 21,000 гаруй хотуудад агаарын тээврийн үйлчилгээ хүрч байна. Дэлхийн худалдааны 99% нь тээврийн хэрэгслээр дамжиж байгаа ба үүнээс гуравны нэг нь агаараар тээвэрлэгдэж байна. Агаарын тээврийн салбарт 2018 оны байдлаар 2.9 сая албан хаагчид ажиллаж байгаа ба агаарын тээвэрлэгчдэд ажиллаж байгаа ажилтан дунджаар 104.000 ам.долларын нэмүү өртөг бүтээжээ². Агаарын тээврийн хурдацтай хөгжил нь дэлхийн эдийн засгийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлсээр байгаа билээ. Хорин жилийн өмнөхтэй харьцуулахад тээвэрлэлтийн бодит зардал 2 дахин багассан байна. Ийнхүү тээвэрлэлтийн зардлыг бууруулж, нислэгийн сүлжээг сайжруулснаар зорчигч урсгал болон гадаад худалдааны урсгалыг нэмэгдүүлэв.

Зураг . Хот хоорондын нислэгийн сүлжээ болон тээвэрлэлтийн бодит зардал
Зураг . Агаарын тээвэрлэгчийн хөрөнгийн өгөөж ба агаарын хөлгийн тоо

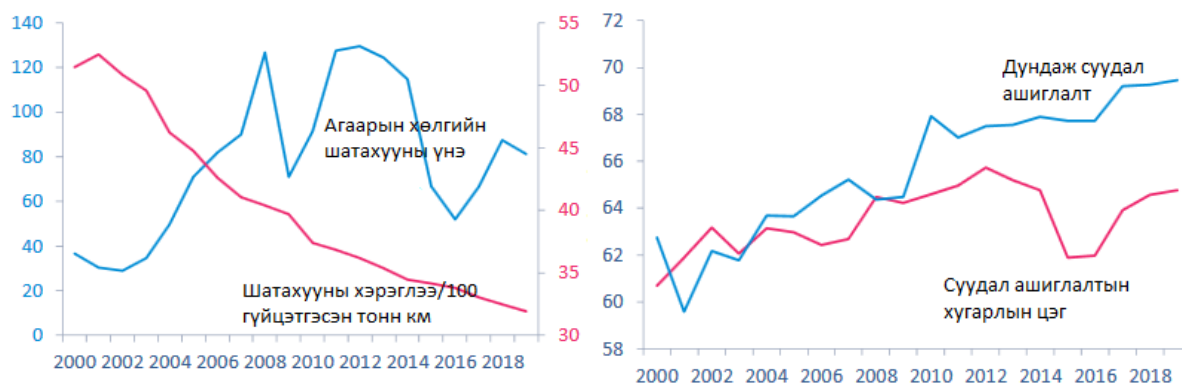


Эх сурвалж: IATA annual report

Агаарын тээвэрлэгчид 2018 оны байдлаар 80 тэрбум долларын хөрөнгө оруулалтаар нийт 1780 шинэ агаарын хөлөг худалдан авсан ба агаарын тээврийн салбарт ашиглагдаж буй нийт агаарын хөлгийн тоо 30,000 орчим болов. Агаарын тээвэрлэгчийн эдийн засгийн гол үзүүлэлтүүдийн нэг суудал ашиглалт 82%, боломжит суудал км 4,8 сая болон өссөн байна.

Мөн түүнчлэн агаарын тээвэрлэгчдийн зардлын ихэнх хувийг дангаар эзэлдэг шатахууны зардлын хувьд газрын тосны үнэ буурсантай холбоотойгоор 1 баррель шатахууны үнэ 81.3 ам.доллартай тэнцэж үйл ажиллагааны зардлын 24.2%-ийг шатахууны зардал эзэлдэг.

Зураг 1. Агаарын хөлгийн шатахууны үнэ ба шатахууны хэрэглээний үр ашиг
Зураг 2. Агаарын хөлгийн дундаж суудал ашиглалт ба хугарлын цэг

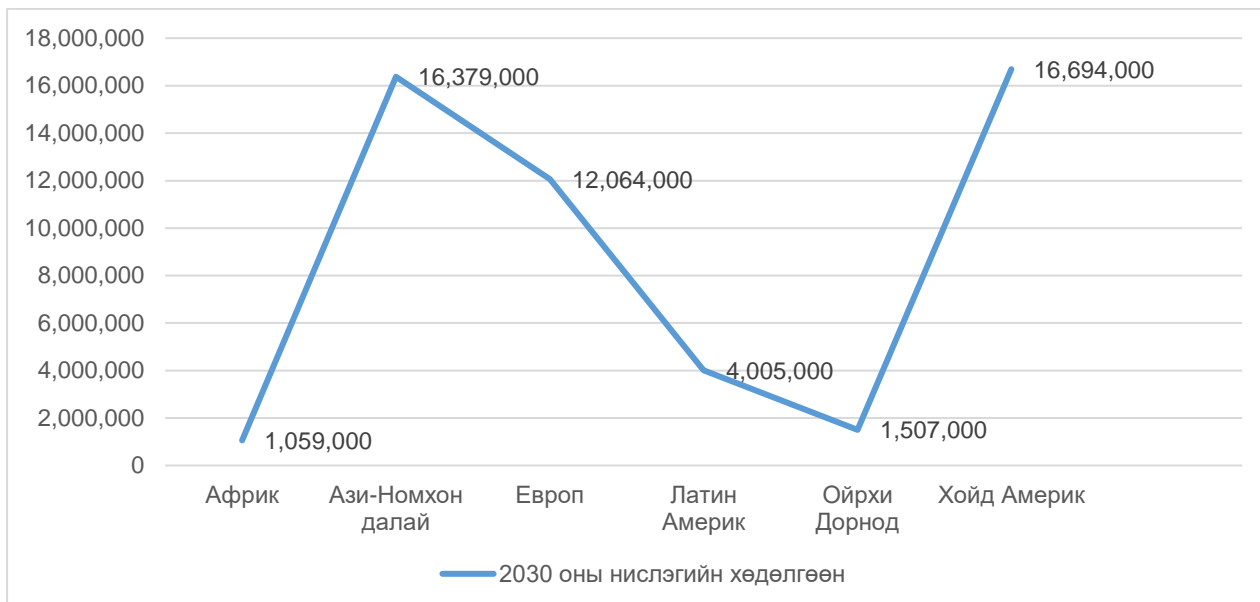


Эх сурвалж: IATA annual report

Нислэгийн тийзийн үнийн хувьд 1998 онтой харьцуулахад 60% буурсан үзүүлэлттэй буюу нислэгийн тийзийн дундаж үнэ 2 талдаа 331 ам.доллар байна. Дэлхий даяар 1400 арилжааны агаарын тээвэрлэгч (бага өртгөөр тээвэрлэгчид, захиалгат зэрэг) нислэг үйлдсэн байна. Нислэгийн өргөн сүлжээг бий болгон 3900 нисэх буудалд 170 гаруй агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага үйл ажиллагаагаа явуулж байна. Олон улсын агаарын тээврээр зорчигчид 2018 онд 854 тэрбум ам.долларыг агаарын тээвэрт зарцуулсан нь өмнөх онтой харьцуулахад 8.6% өссөн байна.

Агаарын тээвэр нь дэлхийн хэмжээнд 65 сая ажлын байр бий болгож, дэлхийн жил бүр ДНБ-д 2.7 их наяд ам.доллар оруулдаг. Зохих ёсоор дэмжиж, зөв бодлого хэрэгжүүлсэн тохиолдолд 2030 он гэхэд энэ үзүүлэлт хоёр дахин нэмэгдэх юм.

Зураг. 2030 оны нислэгийн прогноз



Тайлбар: Дэлхийн хэмжээнд нийт дүнгээрээ 51,708,000 болж байгаа ба жилийн өсөлтийн дундаж хувийг 5%-иар тооцов.

Дэлхийн хэмжээнд 2032 он хүртэл нислэг жил бүр 4.7%-ийн өсөлттэй байх ба шинээр 20,000 агаарын хөлөг нэмэгдэх төлөвтэй байна. 2017 оны жилийн эцсийн байдлаар 3.8 тэрбум зорчигч агаарын тээврээр зорчиж, 56.7 сая тонн ачааг агаараар тээвэрлэсэн бөгөөд дэлхий даяар 1400 арилжааны агаарын тээвэрлэгч 25,000 агаарын хөлгөөр нислэг үйлдсэн байна.

Нислэгийн өргөн сүлжээг бий болгон 3900 нисэх буудалд 170 гаруй агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага үйл ажиллагаагаа явуулж байна³.

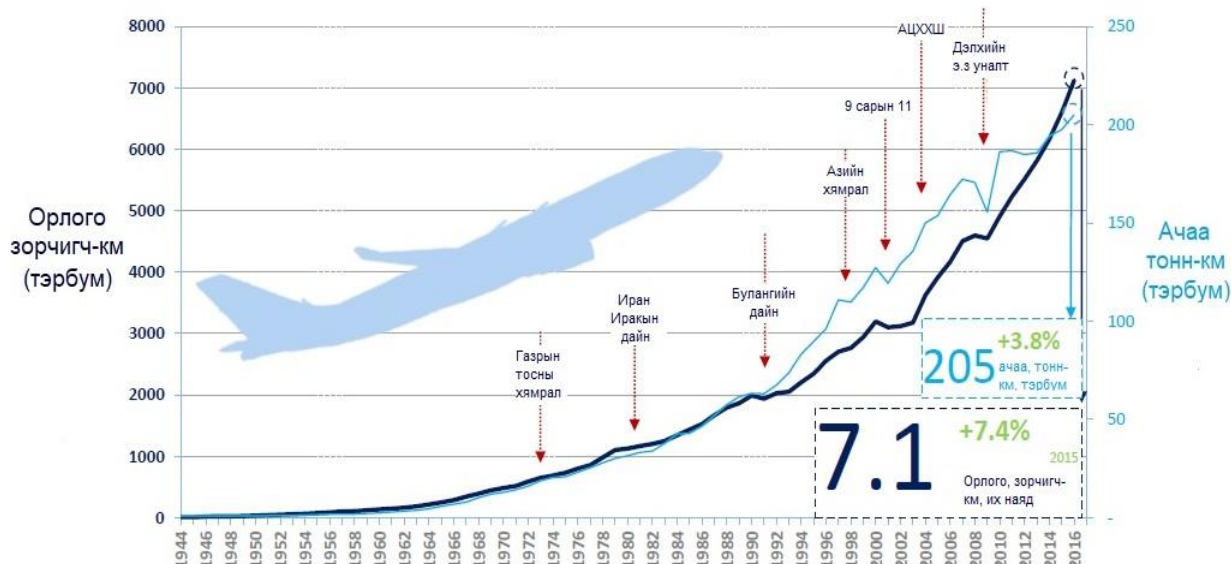
Хүснэгт. Агаарын тээврийн салбарын гол үзүүлэлт

Үзүүлэлт	Хэмжээ
Ажлын байр	67.7 сая /450 000 шууд ажлын байр, 5.5 сая шууд бус ажлын байр /
ДНБ	2.7 триллион доллар
Зорчигч	3.57 тэрбум
Зорчигч тээврийн нислэг	6.7 триллион километр
Нислэгийн цаг	69.2 сая цаг
Төлөвлөгдсөн арилжааны нислэг	34.8 сая
Түлшний хэрэглээ	226 тэрбум доллар
Нийт аялагчдын тээвэрт эзлэх хувь	54 хувь

Зураг. Дэлхийн агаарын тээврийн бодит өсөлт⁴

³ Global Air Transport Outlook to 2030, ICAO

⁴ ICAO Beijing RSO, 2018



ОУАТХ -оос боловсруулсан 20 жилийн зорчигчийн төсөөллөөр Ази-Номхон далайн бүс нь 2015-2030 оны эрэлтийн голлох хүчин зүйл байх бөгөөд шинээр бий болох зорчигч урсгалын талаас илүү хувийг тус бүс нутаг эзлэхээр байна.

БНХАУ нь 2024 он гэхэд тус улс руу ирэх, явах болон дотоодын зорчигч урсгалыг оролцуулан агаарын тээврийн хамгийн том зах зээл болж АНУ-ын байрыг орлоно.

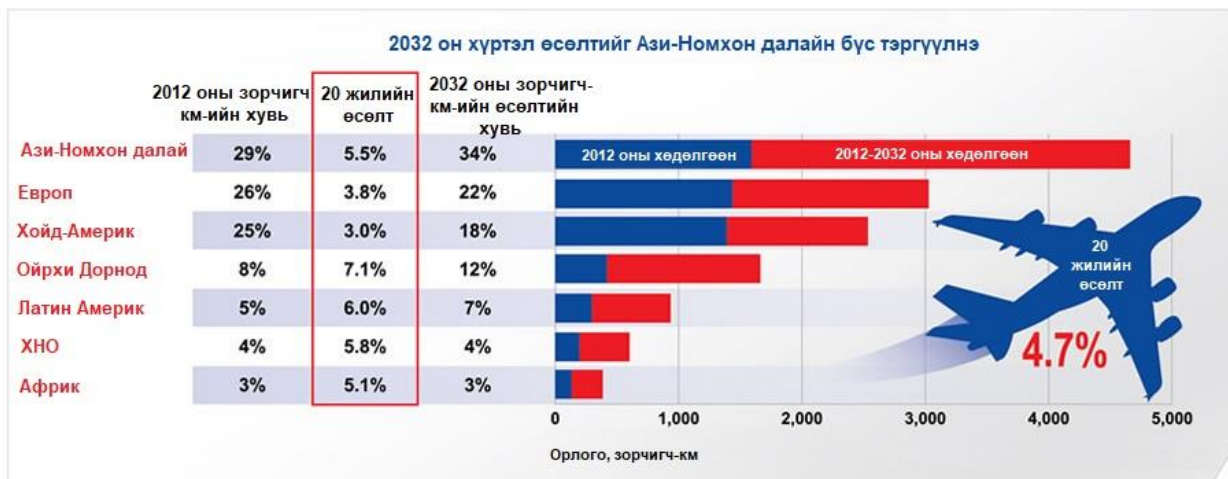
Үүнтэй зэрэгцэн 2025 он гэхэд Бүгд Найрамдах Энэтхэг улс нь Их Британи Улсын байрыг эзлэн 3 дугаарт, Япон, Индонез зэрэг улс орнууд 5 болон 7 дугаар байруудад жагсахаар байна.

- Судалгааны хугацаанд жил бүр хамгийн хурднаар нэмэгдэх зорчигчийн тоогоор тэргүүлж буй 5 улсын 4 нь Ази тивийн орнууд байна.
- БНХАУ (Нийт 1.3 тэрбум зорчигчийн 817 сая нь шинэ зорчигч байна)
- АНУ (Нийт 1.1 тэрбум зорчигчийн 484 сая нь шинэ зорчигч байна)
- БНЭУ (Нийт 442 сая зорчигчийн 322 сая нь шинэ зорчигч байна)
- Индонези (Нийт 242 сая зорчигчийн 135 сая нь шинэ зорчигч байна)
- Вьетнам (Нийт 150 сая зорчигчийн 112 сая нь шинэ зорчигч байна).⁵

Зураг. 2032 он хүртэлх агаарын тээврийн өсөлтийн прогноз⁶

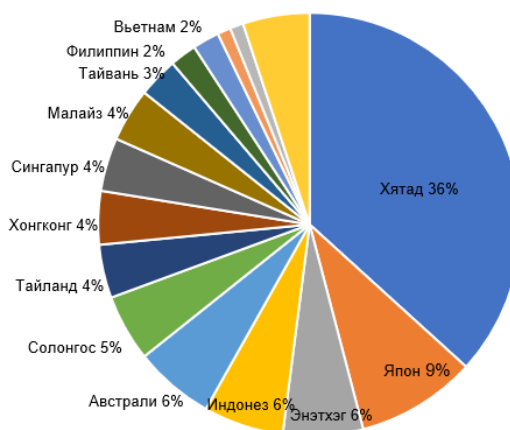
⁵ https://www.iata.org/about/worldwide/asia_pacific/Pages/Asia-Pacific-20-Year-Forecast.aspx

⁶ Airbus Global Market Forecast, 2015



Ази-Номхон далайн бүс нутгийн хэмжээнд нийт агаарын тээврийн зах зээлд эзлэх хувь хэмжээг харуулахад БНХАУ нийт зах зээлийн 36%, Япон 9%, Энэтхэг 6%, Индонези 6%, Австрали 6%, БНСУ 5%, Тайланд 4%, Хонг-Конг 4%, Сингапур 4% зэрэг хувиудыг тус тус эзэлж байна.

Зураг. Ази-Номхон далайн бүс дэх агаарын тээвэрлэгчдийн зах зээлд эзлэх хувь хэмжээ⁷



2017 онд Air China 7.2 тэрбум юань (1.1 тэрбум ам. доллар)-ын цэвэр ашигтай ажилласан нь 2016 онд 6.8 тэрбум юаний орлоготой байсантай харьцуулахад 6.3% цэвэр ашигтай ажилласан байна. Үйл ажиллагааны ашиг нь 7.7%-иар өсч 121.4 тэрбум юань болсон байна⁸.

Зорчигч тээврийн орлого 106.7 тэрбум хүртэл өсч, ачаа тээврийн орлого 10.3 тэрбум юань хүрсэн нь 23.5%-иар өссөн байна. Үйл ажиллагааны зардал 100.3 тэрбум буюу 15%-иар өсч, шатахууны зардал 29.2% буюу 28.4 тэрбум юань болсон байна. Зорчигчийн тоо 101.6 сая хүрч 5.2%-иар өссөн үзүүлэлттэй гарчээ.

⁷ Crucial Perspective estimates and Flight Global, ICAO

⁸ Air Transport World, 2018 March 28

Монгол Улсын агаарын тээврийн салбар

Монгол Улсын хувьд агаарын тээвэр нь эдийн засгийн өсөлтийг нэмэгдүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлэгч, олон улсын зах зээлтэй холбох, хөрөнгө оруулалт, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд гол үүрэг гүйцэтгэдэг стратегийн ач холбогдолтой салбар юм.

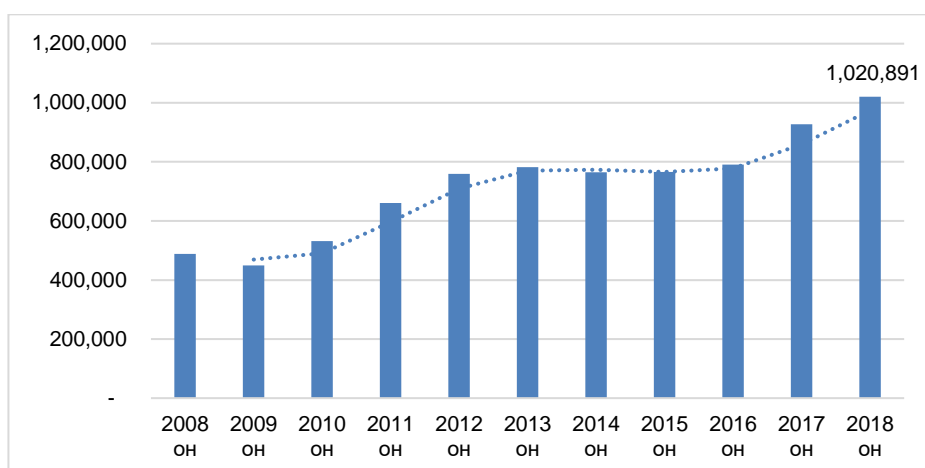
Монгол Улсад 2018 онд нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээтэй агаарын хөлгийн тоо 16, үүнээс том оврын агаарын хөлөг 3, дунд оврын агаарын хөлөг 6, бага оврын агаарын хөлөг 7 ширхэг байна. Манай улс ОХУ, БНХАУ-тай агаарын 15 хаалгаар холбогдож, нийт 62 агаарын замыг ашиглаж байна. Өнгөрсөн онд олон улсад 20 чиглэл, орон нутагт 13 чиглэлд тогтмол нислэг үйлдсэн бөгөөд дотоодын нислэгийн тоо 5673-т хүрсэн бөгөөд дотоодын нислэгийн дүнд уул уурхайн салбарын хөгжлийг дагаад уул уурхайн зориулалттай нислэг тогтмол нэмэгдсээр байна.

Монгол Улсын агаарын зайд дамжин өнгөрөх нислэг, олон улсын нислэгийн эрэлт сүүлийн жилүүдэд тасралтгүй өсөж байна. 2018 онд аэронавигацийн үйлчилгээнээс улсын төсөвт 147.6 тэрбум төгрөгийн орлого оруулж, нэгдсэн төсвийн татварын бус орлогод 12.7 хувийг эзэлжээ.

Манай улсад нийлүүлэгдэж буй агаарын хөлгийн шатахууны үнэ дэлхийн зах зээлийн үнээс харьцангуй өндөр үнэтэй, агаарын тээвэрлэгчдийн дийлэнх худалдан авалт гадаад валютаар хийгддэг бөгөөд валютын ханшийн тогтворгүй байдлаас үүссэн ханшийн зөрүүний бодит алдагдлыг агаарын тээвэрлэгчид үүрдэг, аялал жуулчлалын дэд бүтэц хөгжөөгүй, улирлын хамааралтайгаас үүдэн зуны 6, 7, 8 дугаар саруудад л суудал ашиглалт их байдаг зэрэг гадаад болон дотоод орчны хүчин зүйлсийн нөлөөллийг авч үзвэл манай улсын агаарын тээврийн зах зээлийг өндөр хөгжилтэй бусад улс орнуудтай харьцуулахад нөхцөл байдал нэлээд онцлог, ялгаатай гэж хэлж болно.

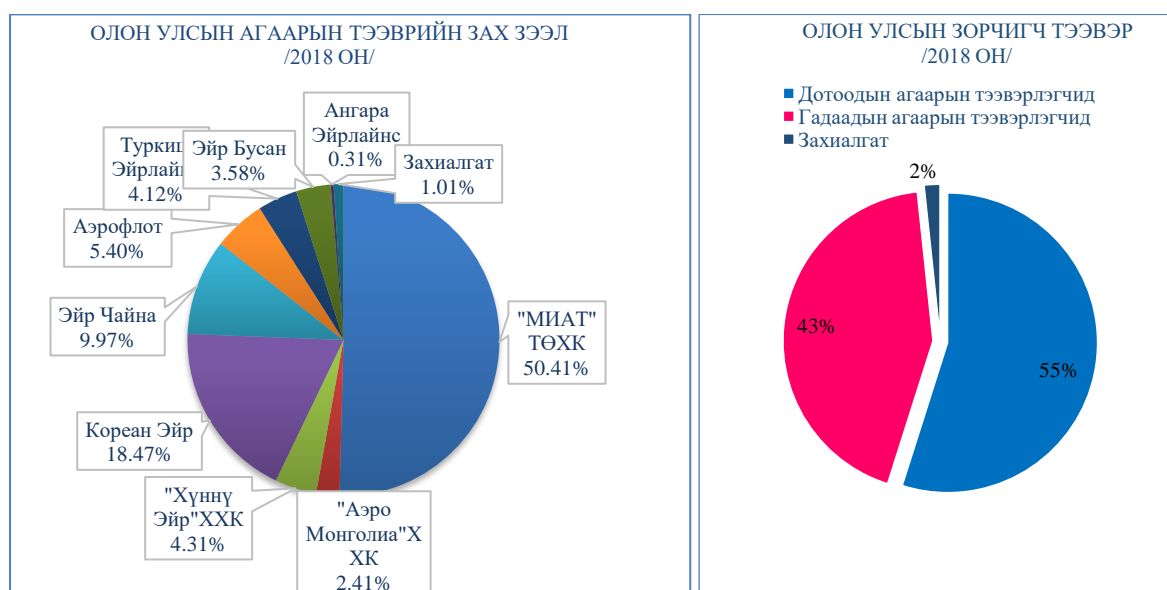
Дотоодын агаарын тээвэрлэгчид болох “МИАТ” ТӨХК, “Хүннү Эйр” ХХК, “Аэромонголиа” ХХК-ууд нь уламжлалт бүрэн үйлчилгээ (Full Service Carrier)- тэй бизнес загвараар нислэг үйлддэг тул гадаадын томоохон агаарын тээвэрлэгчид, тэр дундаа БНСУ-ын “Air Busan”, “Eastar Jet” зэрэг бага өртгөөр тээвэрлэгчидтэй ижил тэнцүү өрсөлдөх боломж хязгаарлагдмал юм.

Зураг. Олон улсын зорчигч тээвэр, оны эцсээр (2008-2018) ⁹



Эрс тэс уур амьсгалтай манай орны хувьд агаарын тээврийн салбар нь улирлын чанартай буюу зуны саруудад тухайн жилийн нийт зорчигчийн 35-40 хувийг тээвэрлэж байна. Олон улсын чиглэлийн нислэгт УБ-Сөүл-УБ чиглэл хамгийн их хувийг буюу 36,3 хувийг эзэлж, тээвэрлэсэн зорчигчийн тоогоор ч мөн хамгийн их зорчигч тээвэрлэсэн үзүүлэлттэй байна.

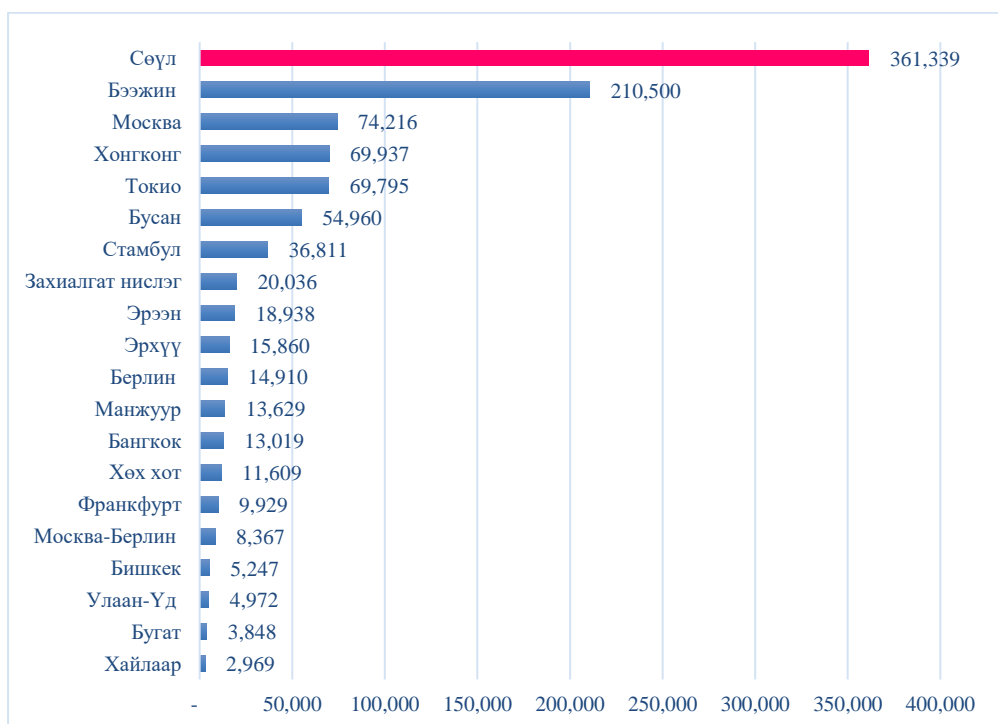
Зураг. Олон улсын зорчигч тээвэр, тээвэрлэгчдээр ¹⁰



⁹ ИНЕГ-ын статистик

¹⁰ ИНЕГ-ын статистик

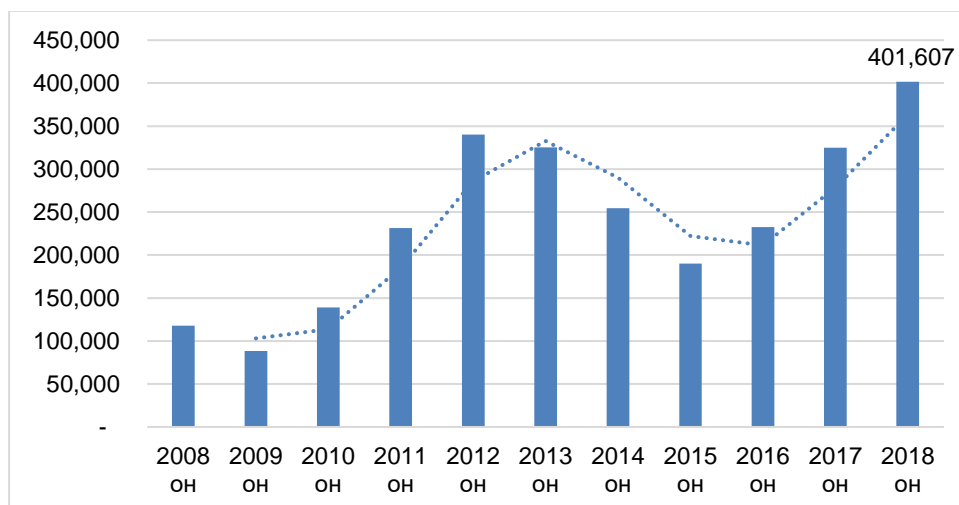
Зураг. Олон улсын зорчигч тээвэр, нислэгийн чиглэлээр ¹¹



Зорчигч тээвэрлэлтээр УБ-Бээжин-УБ чиглэл хоёдугаарт орж байна. Олон улсын чиглэлийн зорчигч тээвэрлэлтэд УБ-Бээжин-УБ чиглэл нь 21,7 хувийг эзэлж байна. Олон улсын 19 чиглэлд нислэг үйлдэж байгаа ч үндсэндээ Сөүл, Бээжингийн чиглэл нийлээд нийт зорчигч тээвэрлэлтийн 60 хувийг эзэлж байна.

2003 оноос эхлэн агаарын тээврийн зах зээлд хувийн хэвшлийн шинэ агаарын тээвэрлэгчид нэвтэрч эхэлсэн. Аэро Монголиа, Хүннү, Изинис компаниуд байгуулагдаж орон нутгийн хуваарьт нислэгийн үйлчилгээ үзүүлж эхэлсэн. Дотоодын агаарын тээвэрт онцгой нөлөө үзүүлсэн бас нэгэн шинэ үе бол уул уурхайн салбарын хөгжил байлаа.

Зураг. Орон нутгийн зорчигч тээвэр, оноор ¹²



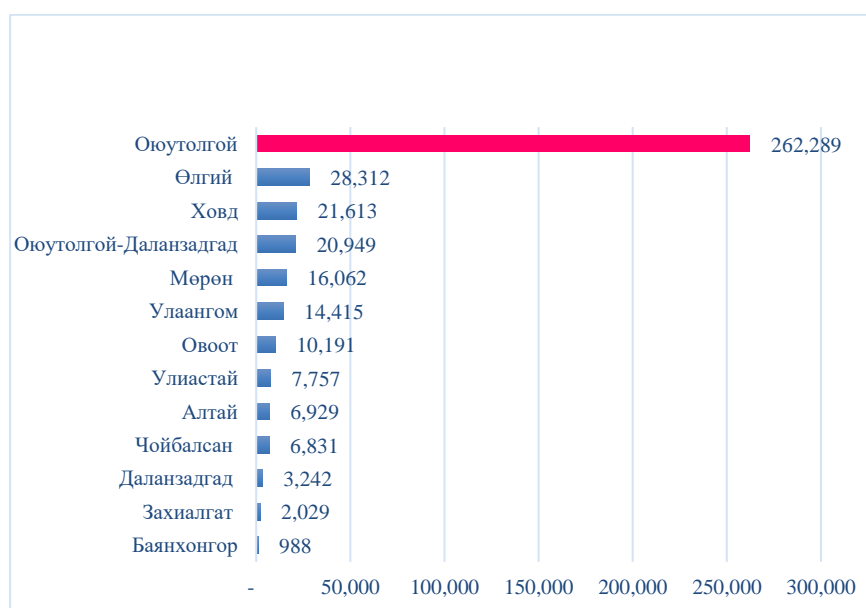
¹¹ ИНЕГ-ын статистик

¹² ИНЕГ-ын статистик

Монгол Улсын хувьд 1990 оноос өмнө иргэний агаарын тээвэр 18 аймаг, 230 гаруй сумдыг холбосон байсан хэдий ч зах зээлийн эдийн засгийн харилцаанд шилжин, төрөөс үзүүлэх дэмжлэг буурснаас хойш олон тооны орон нутгийн нисэх буудлуудын үйлчилгээ хумигдаж, улмаар орон нутгийн зарим нислэгүүд зогсоход хүрсэн юм.

Нөгөөтэйгүүр аймгийн төвүүдийг холбосон авто замын сүлжээ жилээс жилд өргөжиж, автомашин эзэмшигчдийн тоо өссөнтэй уялдан агаарын тээвэрлэгчид авто тээвэртэй өрсөлдөх боломжгүйгээс шалтгаалан зорчигч тээвэрлэлт буурч, орон нутгийн нислэг үйлддэг агаарын тээвэрлэгчид өнөөдөр ч алдагдалтай ажиллаж байна.

Зураг. Орон нутгийн зорчигч тээвэр, нислэгийн чиглэлээр ¹³



Уул уурхайн өсөлтийг дагаж орон нутгийн агаарын тээвэрлэлт огцом өссөн ба орон нутгийн чиглэлийн нийт зорчигчийн тооны 70 орчим хувийг Оюутолгой чиглэлийн зорчигчид эзэлж байна. Орон нутгийн чиглэлийн зорчигч тээвэрт хүн амын суурьшил сийрэг хангалттай зорчигч урсгалгүй байгаа нь нөлөөлөх гол хүчин зүйлийн нэг юм.

2005 оноос эхлэн Засгийн газраас орон нутгийн зорчигчийн тарифт хязгаарлалт тавихаа зогсоосон. Орон нутгийн чиглэлийн зорчигчийн тоо 2007 онд 130 мянга байсан бөгөөд 2010-2012 оны хооронд зорчигчийн тоо жилд 40-50 хувиар өсч байжээ. Энэхүү өсөлт нь мөн ДНБ-ны өсөлттэй шууд холбоотой бөгөөд манай улсын ДНБ-ний 40 орчим хувийг гадаадын шууд хөрөнгө оруулалт эзэлж байжээ.

Уул уурхай чиглэл болон ерөнхий зориулалтын агаарын тээвэрлэгчдийн зорчигчийн тоог хасвал орон нутгийн чиглэлд дөнгөж 100 мянган зорчигч тээвэрлэж байна. Агаарын тээвэрлэгчид уул уурхайн бус чиглэлд нислэг үйлдэх сонирхол буурч улмаар зарим нислэгийн чиглэлүүдэд татаас авч нислэг үйлдэж байна. Агаарын тээвэрлэгчдэд үзүүлж буй татаасын бодлого нь орон нутгийн нислэгийн чиглэлүүдийг тогтворжуулах, урт хугацаанд ард иргэдэд хямд тарифаар үйлчилгээ үзүүлэх, агаарын тээвэрлэгчдийн зардлыг бууруулахад төдийлөн үр дүнгээ өгөхгүй байгаа билээ. Эсрэгээр салбарт үзүүлэх улс төрийн нөлөө улам ихсэх, агаарын тээвэрлэгчид өөрсдийн бизнес төлөвлөгөөнд тусгагдаагүй нислэгийн

¹³ ИНЕГ-ын статистик

чиглэлүүдэд хүчээр нислэг үйлдэх, богино хугацаанд үргүй зардал гаргах сөрөг нөлөөллийг үзүүлэх эрсдэлтэй юм.

VI БҮЛЭГ. АЧАА ТЭЭВРИЙН ЭРГЭЛТИЙН СУДАЛГАА

Агаарын ачаа тээвэр нь зорчигч эргэлтээс ялгагдах дараах онцлогтой.

Үүнд:

- Ачаа тээврийн үйлчилгээ нь төрлийн хувьд маш олон янз байдаг. Жишээлбэл, баримт бичиг, машин техник, хүнс, амьд амьтад буюу хүмүүсийн тээвэрлэхийг хүсч болох бүхий л зүйлс багтана.
- Ачаа тээврийн ачилтууд нь хэмжээний хувьд нэг хуудас баримт бичгээс эхлээд цэвэр ачааны зориулалттай агаар хөлгөөр хэд хэдэн удаагийн аялал хийхүйц томоохон ачилтууд хүртэл байж болно.
- Ачаа тээвэр нь чиглэлийн хувь маш тэнцвэргүй байдаг. Зорчигч тээврийн урсгал нь чиглэлийн хувьд тэнцвэртэй буюу нэг улсаас гадагш аялж буй зорчигчдын бараг дийлэнх нь тухайн улс руу ихэвчлэн тухайн чиглэлийг дайран, агаараар буцаж очих магадлалтай байдаг.

Үүнтэй харьцуулахад агаарын ачаа тээвэр нь нэг чиглэлийн идэвхитэй урсгалтай (өөрөөр хэлбэл, энэ нь нэг орноос нөгөө орныг чиглэх экспорт) бөгөөд энэ нь эсрэг урсгалтайгаа заавал нийцэх албагүй (өөрөөр хэлбэр зөвхөн нэг улсаас импортлох хэмжээ хязгаарлагдмал байж болно). Энэхүү тэнцвэртэй бус байдал нь багтаамжийг зохицуулах, үнийн бодлогод (тухайлбал, идэвхигүй буюу “сул” чиглэлд хямд үнэ тогтоох гэх мэт) голлох нөлөө үзүүлнэ.

- Тээврийн хэрэгсэл янз бүр байдаг. Зарим ачааг зориулалт бүхий ачааны агаарын хөлгөөр тээвэрлэж байхад ачаа тээврийн зонхилох хувийг зорчигч тээврийн агаарын хөлгийн ачааны хэсэгт тээвэрлэдэг.

Дэлхийн худалдааны 35 гаруй хувийг агаарын ачаа тээвэрлэлт бүрдүүлдэг¹⁴. Агаарын ачаа тээвэр нь үйлдвэрлэл худалдааны хөгжил тэр дундаа хил дамнасан худалдааны зах зээлд чухал байр суурь эзэлдэг. ОУАТХ-ны тайлангаас үзэхэд олон улсад 2017 онд 59,9 сая тонн, 2018 оны жилийн эцсийн байдлаар 62,5 сая тонн ачаа тээвэрлэж 4.5 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна.

Тээврийн бусад төрлүүд болох усан онгоц, төмөр зам, авто тээвэртэй харьцуулахад агаарын ачаа тээвэр нь харьцангуй сүүлд хөгжсөн шинэ төрөл бөгөөд дэлхийн 1-р дайны дараа ачаа тээврийн зориулалттай агаарын хөлгүүдийн үйлдвэрлэл эрчимтэй хөгжиж дэлхийн эдийн засгийн өсөлтөд эерэгээр нөлөөлж эхэлсэн. Энэхүү бүлэгт агаарын ачаа тээврийн онцлог шинж, дэлхийн томоохон агаарын ачаа тээвэрлэгчдийн харьцуулалт, зах зээлийн багтаамж, ачаа тээврийн голлох нислэгийн чиглэлүүдийн талаар авч үзэх болно.

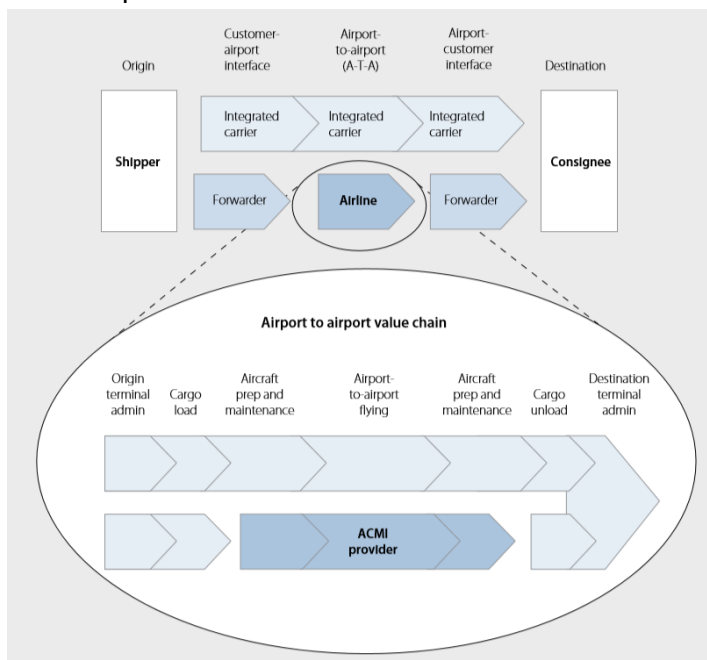
Ачааны тээвэрлэгч нь нисэх буудлаас-нисэх буудал хүртэлх тээвэрлэлтийг бүрэн хариуцдаг ба зөвхөн ачаа тээврийн үйлчилгээний зориулалттай (жишээ нь: Cargolux), эсвэл зорчигч болон ачаа тээврийн үйлчилгээний зориулалттай (Delta Airlines, KLM) үйл ажиллагаа явуулдаг байна. Агаарын ачаа тээврийн үйлчилгээнд зуучлалын компаниуд чухал үүрэгтэй оролцдог. Агаарын ачаа тээвэрлэгчид ихэвчлэн зорчигч тээврийн агаарын хөлгүүдийн бүхээгийн үндсэн хэсгийг өөрчлөн ашигладаг байна. Ачааны зориулалттай агаарын

¹⁴ IATA Cargo Strategy 2018

хөлгүүдийн бүхээгийн үндсэн хэсэгт цонх, суудал байхгүйгээс гадна хаалганы хэмжээ том, хүнд жинтэй ачааг зөөх зориулалттай тусгай ролик суурилуулсан байдгаараа зорчигч тээврийн агаарын хөлгөөс ялгаатай.

Сүүлийн үеийн ачааны агаарын хөлгүүд овор ихтэй ачааг шууд ачих зориулалттай тусгай сөхөгддөг хамартай болсон. Ачааны зориулалттай агаарын тээвэрлэгчид ихэвчлэн өргөн их биетэй агаарын хөлгөөр томоохон нисэх буудлууд руу нислэг үйлддэг байна.

Зураг. Агаарын ачаа тээврийн гинжин хэлхээ¹⁵



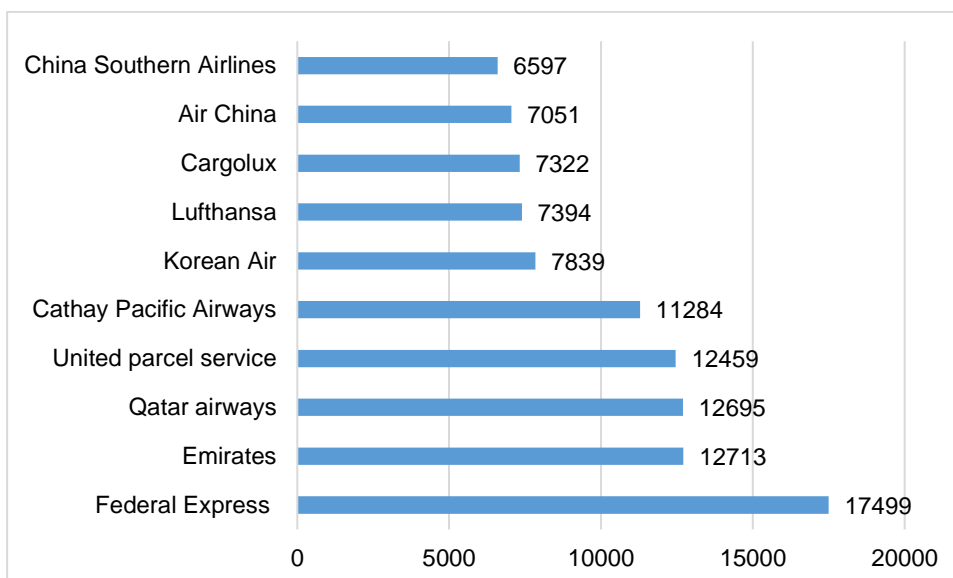
Дэлхийн ачаа тээврийн урсгал

Олон улсын ачаа тээвэрлэлт 1995-2005 онуудад жилд дунджаар 5.3 хувиар өссөн бол 2005-2016 онуудад 3.7 хувиар өсч харьцангуй өсөлтийн хурд саарсан байна. Үүнд дэлхий дахинд сүүлийн жилүүдэд тохиолдож буй банк санхүүгийн хямралын үр дагавар, худалдааны эргэлт удааширч буй хүчин зүйлүүд нөлөөлж байна.

Зураг. Шилдэг 10 ачаа тээвэрлэгчид, тээвэрлэсэн ачаа тонн/км¹⁶

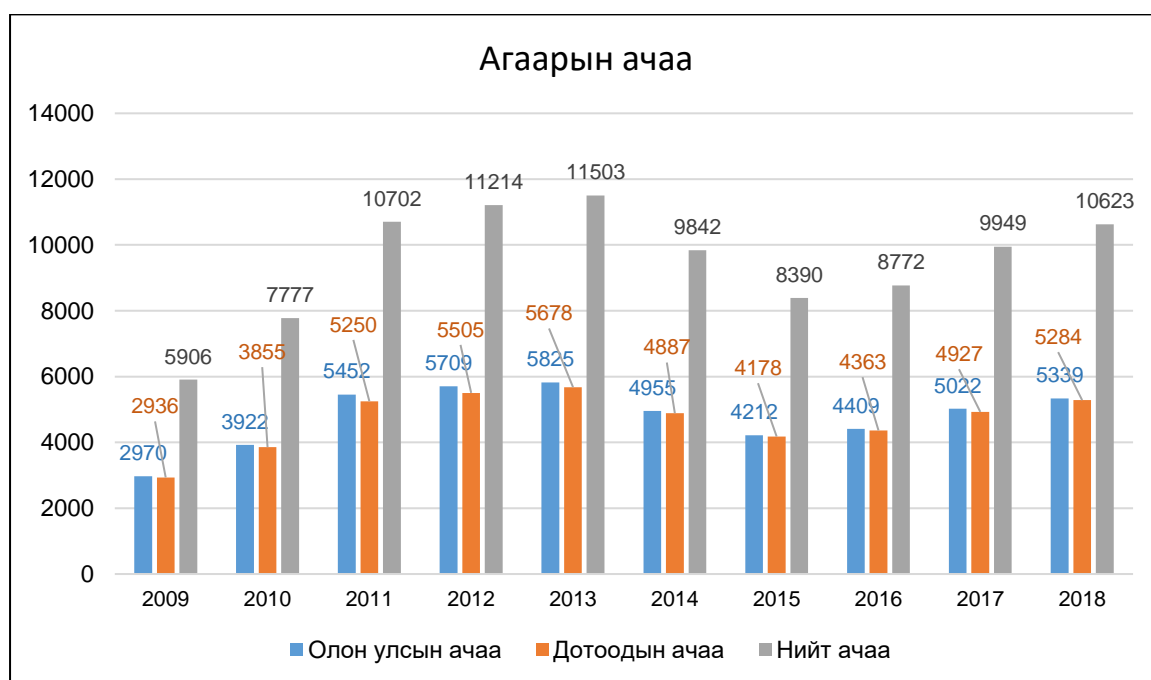
¹⁵ MergeGlobal Value Creation Initiative. Aug. 2008: 33-47

¹⁶ IATA WATS



АНУ болон БНХАУ-ын худалдааны дайн нь дэлхийн худалдааны төлөв байдалд сөргөөр нөлөөлсөн. Мөн түүнчлэн Шанхай, Хонг-Конгийн томоохон зангилаа нисэх буудлуудын үйл ажиллагааны өсөлт удааширсантай холбоотой юм.

Зураг 40. Агаарын ачаа тээвэр, тн



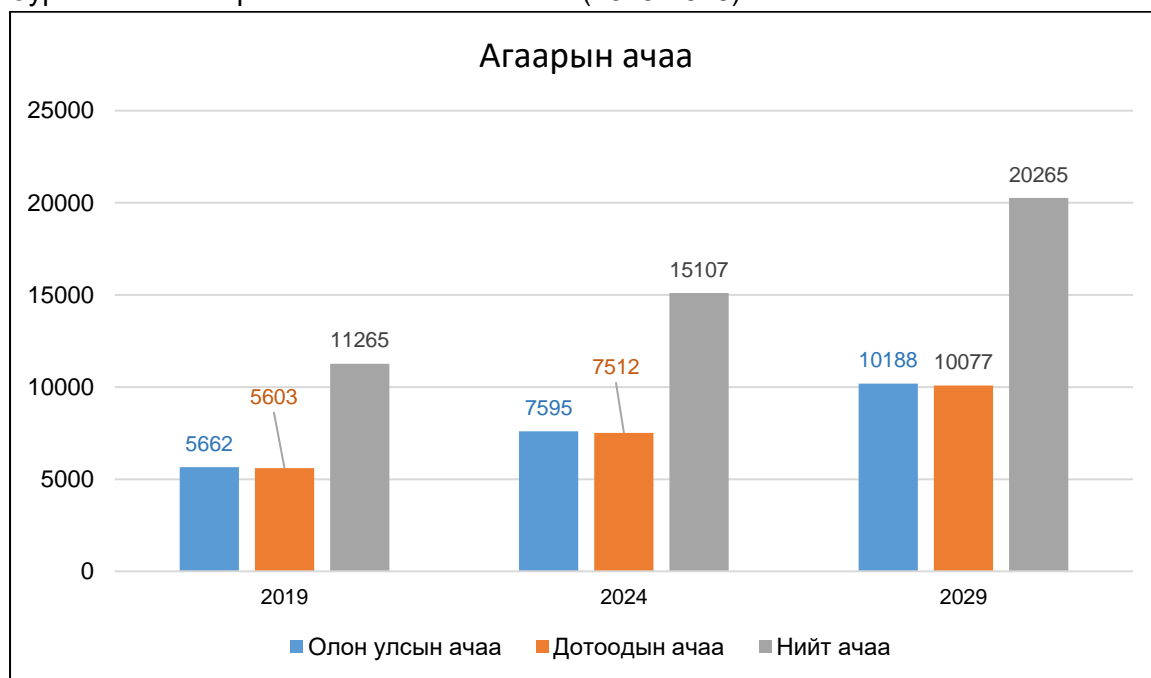
Эх сурвалж: ИНЕГ

Агаараар тээвэрлэдэг дотоодын бүтээгдэхүүний нэр төрөл маш цөөн байдаг ба экспортын гол бүтээгдэхүүн бол мах, ноолуур, ноос зэрэг юм. Агаараар тээвэрлэдэг Чингис хаан ОУНБ дээр ачаа, тээшийг ачих, буулгах ажлын дийлэнхийг гар ажиллагаагаар гүйцэтгэх ба өдөрт 80-100 тонн ачаа тээшийг ачиж буулган нэвтрүүлж байдаг.

Монгол Улсад 2017 онд 9,949 тонн агаарын ачааг нэвтрүүлсэн бол энэ тоо 2018 онд 10623 тн болж өссөн байна.

Улаанбаатар хотын Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудал нь 2019 он гэхэд 12000 тонн агаарын ачааг нэвтрүүлж үйлчлэхээр төлөвлөсөн ба экспорт, импорт болон дотоодын агаарын ачаа тээврийн хэмжээг 2024 он гэхэд 16,700, 2028 онд 19,114 тоннд хүрнэ гэж төсөөлсөн байна.

Зураг. Ачаа тээврийн өсөлтийн төсөөлөл (2019-2029)



Жилийн нийлмэл өсөлтийн хувь: 6.04%-6.05%

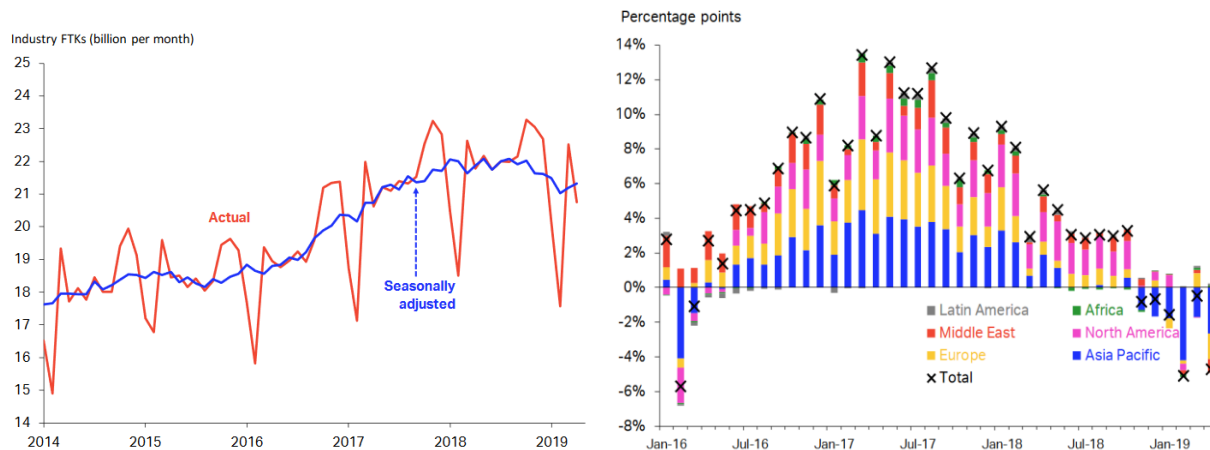
Богдхан төмөр замын төслийг хэрэгжүүлснээр бүх төрлийн бүтээгдэхүүнийг одоогийн тээвэрлэж буй чиглэлээс Богдхан уулыг тойруулан тээвэрлэх шилжилт бий болно. Иймд Богдхан төмөр замаар тээвэрлэгдэх ачаатай холбоотой логистикийн үйл ажиллагааг хөргүүрт агуулах, чингэлэг талбай, холимог терминал зэрэг байгууламж бүхий шинэ нисэх буудлын логистикийн төвд хэрэгжүүлэх болно гэж үзэж байна.

Хүснэгт 14. Шинэ нисэх буудлын логистикийн төвийн зардал-үр ашгийн шинжилгээний загвар

Үр ашиг	Цаг хугацааны хэмнэлт: тээврийн хүлээлгийн болон үйлчилгээний хугацаа, зарцуулсан цаг хугацаа
	Дамжуулалтын сүлжээнүүд зангилаа байгууламжийг урсгалын гарал үүсэл/ чиглэлд холбодог
	Үйл ажиллагааны зардлыг бууруулах, зангилаа дэд бүтцэд мөн зангилааны байгууламжийг холбосон холбоосын урсгал
	Цаг хугацаа, зардлын хэмнэлт зэргийг бусад горимоос шилжүүлэх боломж
	байгаль орчинд үзүүлэх нөлөөллийг багасгах, дэд бүтцийн болон тоног төхөөрөмжийн шилжилт хөдөлгөөнийг сайжруулах
	Орчны бохирдол
	Аюулгүй байдлын сайжруулалт, ослын тохиолдлыг бууруулах
Эдийн засгийн үйл ажиллагаа (жижиглэн худалдаа, зочид буудал, зоогийн газар г.м) ойр орчмын газрын үнэ, үл хөдлөх хөрөнгөд шууд бус эерэг нөлөөлөл үзүүлэх, давхар тоолох	

	хямд өртөг, цаг хугацаа бага байх
Зардал	шууд бус сөрөг үр дагаврыг үнэлэх, эдийн засгийн үйл ажиллагаа
	дуу чимээний бохирдол нэмэгдэх
	Гол сүлжээнд зангилааны байгууламжийг холбосон холбоосууд дээр замын хөдөлгөөний ачаалал нэмэгдэж байгаатай холбоотойгоор хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх нөлөөлөл, ачаалал ихэссэн

Зураг. Олон улсын ачаа тээвэрлэлтийн улирлын хамаарал ба бүс нутгийн ачаа тээвэрлэлт



Эх сурвалж: IATA WATs

Агаарын тээвэр ба олон улсын худалдаа

Агаарын тээвэрээр зорчдог жуулчдын худалдан авалт нь аялал жуулчлалын салбартай холбоотой зочид буудал, зоогийн газар, үзвэр үйлчилгээ зэрэг төрөл бүрийн бизнесийг дэмждэг.

Хямд тийз болон нислэгүүдийн нэмэгдсэн холболт нь худалдааны урсгалыг нэмэгдүүлсэн бөгөөд худалдаа нь нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээ болон холбогдох хөрөнгө оруулалтыг даяарчлуулсны үр дүнд бий болсон.

Өнөө үед агаарын тээврийн салбар нь үйлдвэрлэлийн худалдаа болон хил дамнансан худалдаанд чухал үүрэг гүйцэтгэж байна. Агаарын тээвэрээр тээвэрлэгдсэн олон улсын худалдааны өртөг 2017 онд 5.9 их наяд доллар болсон байна.

Олон улсын ачаа тээвэрлэгчдийн харьцуулсан судалгаа

Дэлхийн улс орнуудын худалдааны зах зээлд агаарын ачаа тээвэрлэгчид голлох үүргийг гүйцэтгэж байна. Агаарын ачаа тээвэрлэлтгүй бол дэлхийн нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээ ажиллах боломжгүй бөгөөд температурт мэдрэмтгий, хурдан муудах хүнсний бүтээгдэхүүн тухайлбал цэцэг, жимс болон яаралтай тусламжийн эм зэргийг тээвэрлэхэд хүндрэл учирна. Агаарын ачаа тээвэр нь дэлхийн эдийн засаг, нийгэмд ихээхэн эерэг нөлөөллийг үзүүлдэг.

Дэлхийн хэмжээнд 2018 онд агаарын ачаа тээвэрлэлтийн өсөлт саарч 2017 онтой харьцуулахад ачаа тээвэрлэлтийн голлох үзүүлэлт гүйцэтгэсэн ачаа тонн.км (ФТК) 3.4 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна. 2017 онд 9.7 хувийн өссөн үзүүлэлттэй байсан. 2018 оны хоёрдугаар хагаст дэлхийн худалдааны зах зээлд өөрчлөлт гарсан нь АНУ болон БНХАУ-ын хоорондын худалдааны дайнаас үүдэн дээрх үзүүлэлт саарсан бөгөөд 2019 оны жилийн эцэст 2.0 хувийн өсөлт гарна хэмээн Олон улсын агаарын тээвэрлэгчдийн холбоо (IATA)-аас таамаглаад байна. Даяаршлагад буй өнөө үед агаарын ачаа тээврийн хөгжил нь нээлттэй хил,

худалдааны чөлөөт бодлогоос хамаарч байна. Агаарын ачааны эрэлт нь бусад элементүүдэд ч нөлөөлдөг. Агаарын ачааны хамгийн томоохон боломж нь цаг хугацаа, температурт мэдрэмтгий бараа бүтээгдэхүүнүүдийг тээвэрлэх хийгээд цахим худалдааны болон тусгай хэрэгцээний ачаа тээвэрлэлт юм.

Хүснэгт. Агаарын ачаа тээврийн голлох үзүүлэлтүүд

Бүс нутаг	Зах зээлд эзлэх хувь	Эрэлтийн өсөлт	Багтаамжийн өсөлт
Зах зээлийн нийт хэмжээ	100%	3.4%	5.40%
Африк	1.7%	1.3%	1.0%
Ази-Номхон далай	35.4%	1.7%	5.0%
Европ	23.3%	3.2%	4.3%
Латин Америк	2.6%	5.8%	3.4%
Ойрхи Дорнод	13.3%	3.9%	6.2%
Хойд Америк	23.7%	6.8%	6.8%

Эх сурвалж: IATA

Ачааны агаарын тээвэрлэгч FedEx компани 2018 оны байдлаар 17.5 тэрбум ачаа тонн.км үзүүлэлтээр дэлхийн топ 10 агаарын тээвэрлэгчдийн 1-рт орсон байна. Emirates компани 12.7 тэрбум ачаа тонн.км үзүүлэлтээр 2-рт орсон бол 3-рт Qatar Airways компани 12.6 тэрбум ачаа тонн.км үзүүлэлтээр тус тус багтжээ.

Хүснэгт. Дэлхийн топ 10 ачааны агаарын тээвэрлэгчид (ачаа тонн.км)

Зэрэглэл	Агаарын тээвэрлэгч	2018 он	өсөлт	2017 он	өсөлт	2016 он	өсөлт
1	Federal Express	17,499	3.8	16,851	7.2	15,712	-0.6
2	Emirates	12,713	0	12,715	3.6	12,270	0.9
3	Qatar Airways	12,695	15.4	10,999	19.3	9,221	20.4
4	United Parcel Service	12,459	4.3	11,940	6	11,264	4.2
5	Cathay Pacific Airways	11,284	5.2	10,722	7.8	9,947	0.1
6	Korean Air	7,839	-2.2	8,015	4.5	7,666	-1.2
7	Lufthansa	7,394	1	7,322	6.4	6,878	9
8	Cargolux	7,322	0.1	7,317	-0.9	7,384	7.2
9	Air China	7,051	5.2	6,701	10	6,089	6.5
10	China Southern Airlines	6,597	6.9	6,174	4	5,939	10.9

Эх сурвалж: IATA 2019 World Air Transport Statistics

FedEx компани (Federal Express)

АНУ-ын хамгийн томоохон ачааны агаарын тээвэрлэгч Federal Express компани нь 1973 оны 4 дүгээр сарын 17-ны өдөр үйл ажиллагаагаа албан ёсоор эхэлсэн. 1970 оны дунд үед ачааны агаарын тээврийн зах зээлд тэргүүлэгч болсон ба тухайн үед зохицуулалтгүй байсан. 1977 оноос ачааны агаарын тээврийн зохицуулалтыг хуульчилсан юм. Өнөөдөр FedEx компани дэлхийн хамгийн том ачааны тээвэрлэгч компани бөгөөд Боинг 777, 767, 757 болон Эйрбус 300, 310 зэрэг ачааны зориулалттай нийт 681 ширхэг агаарын хөлөгтэй хүчирхэг компани болтлоо өргөжин тэлжээ. Тус компанийн зангилаа төв (hub) нь АНУ-ын Memphis, Tennessee бөгөөд Ази номхон далай, Европ, Ойрхи-Дорнод, Энэтхэг, Африк, Латин Америк болон Карибын бүс нутгийн нийт 220 улс орнууд руу хуваарьт нислэг үйлдэж байна. 2018 оны байдлаар FedEx нийт 65.5 тэрбум ам.долларын орлого олж 4.6 тэрбум

ам.долларын цэвэр ашигтай ажилласан байна. FedEx компани Blockchain in Transportation Alliance (BiTA)-тай нэгдэж логистикийн салбарт шинэ технологийн шийдлийг судалж байна. Блокчейн нь дэлхийн хэмжээнд нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээг сайжруулах нэг том боломж юм.

FedEx нь агаарын хөлгийн парк шинэчлэлийн стратегийн хүрээнд насжилт өндөртэй хуучин агаарын хөлгүүдээ шинэ загварын агаарын хөлгүүдээр сольж, FedEx нь дэлхийн агаарын тээврийн зах зээлд хамгийн том, хурдан, инновацийг нэвтрүүлсэн компани болох зорилт тавьсан. Өнгөрсөн онд тус компани ачааны зориулалттай Боинг 777, Боинг 767 агаарын хөлгөөс тус бүр 12 ширхэг нэмэлтээр захиалсан байна.

Цахим худалдаа улам бүр өргөжин тэлж, дэлхийн улс орнууд агаарын тээврээр холбогдож буй өнөө үед бизнес эрхлэгчид хувьсан өөрчлөгдөж байгаа зах зээлийг удирдах шинэ арга замуудыг ашиглах шаардлага тулгарч байна. Логистик, нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээ, цахим худалдааны чиглэлээр салбартаа мэргэшсэн FedEx Logistics компани нь нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээний цогц шийдэл, тусгай тээвэрлэлт, хил дамнасан цахим худалдааны технологийн үйлчилгээ, гаалийн зуучлал, худалдааны менежментийн хэрэгсэл, өгөгдлийг ханган нийлүүлэх чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг болно. Далай, газар, агаарын замаар барааны импорт, экспортыг удирдахад нь туслах замаар олон улсын тээвэрлэлтийг хялбаршуулдаг. Хойд Америкийн гаалийн зуучлагч компани болох FedEx нь жил бүр 7 сая гаруй гаалийн үйлчилгээг хэрэглэгчдэд хүргэдэг байна.

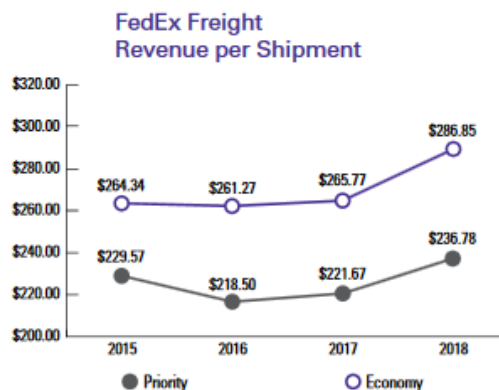
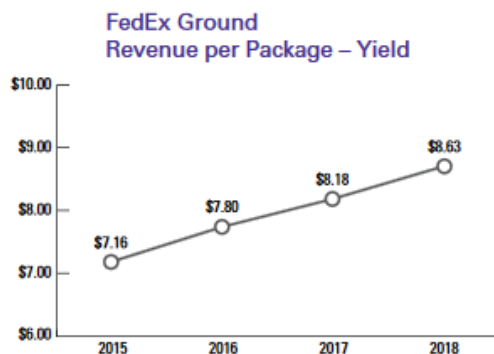
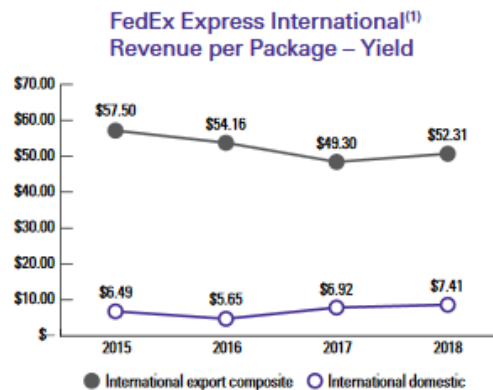
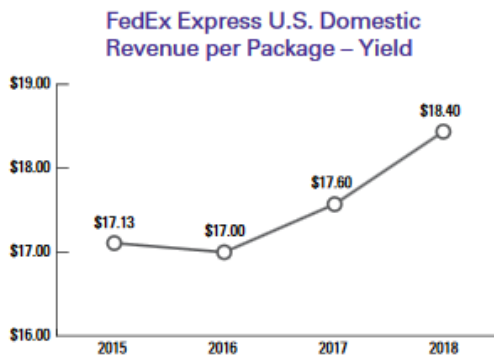
FedEx Delivery Manager нь бизнес эрхлэгчдийг дэмжих, бараа хүргэх хуваарь, маршрут зэргийг хянах, хялбаршуулах боломжийг олгодог технологи юм. Энэхүү дэвшилтэт технологийг дэлхийн ДНБ-ний 74 хувийг эзэлдэг 42 улс оронд ашиглаж байна.

Хүснэгт. FedEx санхүүгийн үзүүлэлтүүд

	Орлого	
	2018/2017	2017/2016
FedEx Express	\$2,348	\$8,271
FedEx Ground	1,892	1,452
FedEx Freight	742	245
FedEx Services	29	28
Бусад	120	-42

Эх сурвалж: FedEx annual report

Зураг. FedEx борлуулалтын орлого



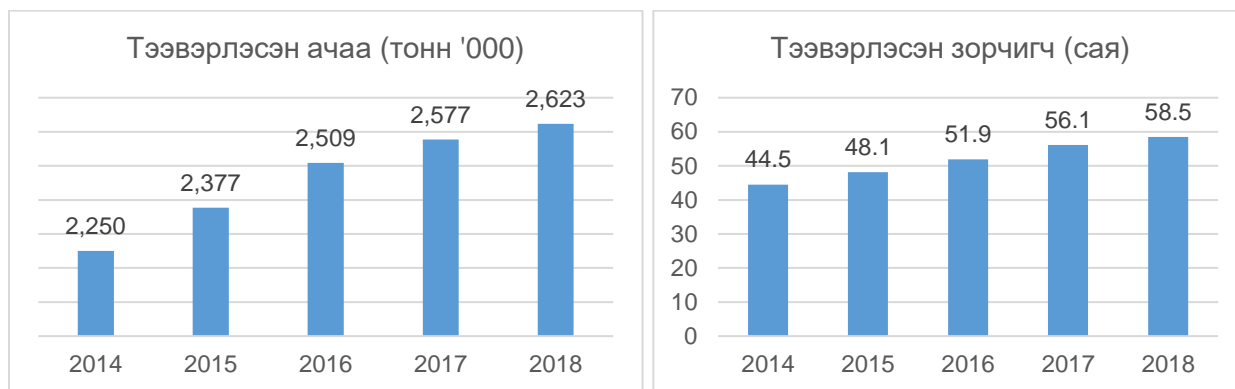
Эх сурвалж: FedEx annual report

Emirates групп компани

Emirates групп компани нь нийт 52 компанитай бөгөөд Emirates агаарын тээвэрлэгч нь тус группын охин компани юм. 1984 онд анх үүсгэн байгуулагдсан бөгөөд төв нь Арабын Нэгдсэн Эмират улсын Дубай хотод байрладаг. Ойрхи дорнодын хамгийн том компани нь Emirates бөгөөд зангилаа төв (hub) Дубай олон улсын нисэх буудлаас 7 хоногт 3600 гаруй нислэг үйлддэг. Өнөөдрийн байдлаар дэлхийн хамгийн том агаарын хөлгүүд болох Эйрбус 380, Боинг 777 зэргийг багтаасан нийт 255 зорчигч тээврийн агаарын хөлөг, 13 ширхэг ачаа тээврийн Boeing 777 агаарын хөлгөөр дэлхийн 83 улс орны 155 нисэх буудал руу хуваарьт нислэг үйлддэг ба нийт 63594 ажиллагсадтайгаар үйл ажиллагаа явуулж байна. Тус компанийн ачаа тээврийн үйлчилгээг Emirates SkyCargo компани гүйцэтгэдэг бөгөөд 2018 онд 2.6 сая тонн ачаа тээвэрлэсэн байна. Emirates SkyCargo компанийн орлого 12.4 тэрбум AED хүрч өмнөх оноос 17 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна. Тус компани нийт тээвэрлэлтийн орлогын 14 хувийг бүрдүүлжээ.

Emirates SkyCargo компанийн тээвэрлэдэг ачааны голлох нэр төрөл нь жимс, хүнсний ногоо, цэцэг, далайн гаралтай бүтээгдэхүүн, мах махан бүтээгдэхүүн зэрэг ордог. Мөн түүнчлэн эмийн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт 38 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байгаа ба 3 тивийн 12 хотыг холбосон “pharma corridor” –ийн сүлжээг эхний ээлжинд бий болгон ажиллаж байна. Үүнээс гадна Emirates нь агаараар автомашин тээвэрлэдэг бөгөөд сард 150-200 автомашин тээвэрлэдэг. Транс-Тасман нислэгийн чиглэлд Австрали, Шинэ-Зеландыг холбосон ачаа тээврийн үйлчилгээг Qantas компанитай хамтран үзүүлж байна. Emirates SkyCargo ачаа тээврийн нийт 45 чиглэлд хуваарьт, 140 чиглэлд захиалгат нислэгүүдийг үйлддэг. 2017 онд Ойрхи дорнодын хамгийн шилдэг ачааны тээвэрлэгч компаниар шалгарсан юм.

Зураг. Emirates компанийн голлох үзүүлэлтүүд



Эх сурвалж: Emirates Annual Report

Хүснэгт Emirates группын санхүүгийн голлох үзүүлэлтүүд

		2017-2018	2016-2017	Өөрчлөлт %
Үйл ажиллагааны орлого	AED million	102,409	94,706	8.1
Үйл ажиллагааны ашиг	AED million	5,282	3,659	44.4
Эзэмшигчийн ашиг	AED million	4,113	2,460	67.2
Нийт хөрөнгө	AED million	141,625	133,281	6.3
Ажиллагсдын тоо		103,363	105,746	(2.3)

Эх сурвалж: Emirates annual report

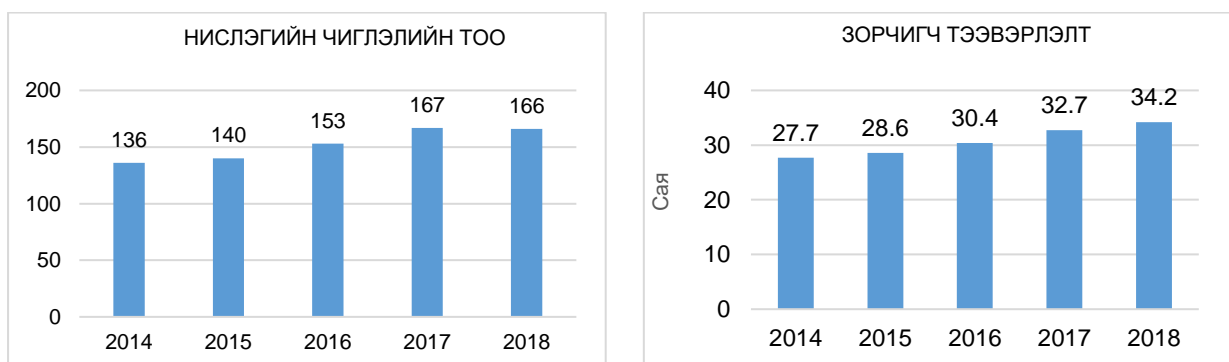
Emirates агаарын тээвэрлэгч нь 2018 оны байдлаар 58,5 сая зорчигч тээвэрлэсэн бөгөөд 2017 онтой харьцуулахад 4 хувиар өссөн үзүүлэлттэй, дундаж суудал ашиглалт 77.5 хувьтай байна. Групп агаарын хөлгийн парк шинэчлэл хийгээд шинэ дэвшилтэд технологийг нэвтрүүлэхэд нийт 9.0 тэрбум AED зарцуулжээ. Тус компани Boeing компаниас 2022 онд нийт 40 ширхэг Boeing 787-10 Dreamliner худалдан авах гэрээ байгуулаад байгаа билээ. Ачаа тээврийн нислэгийн чиглэлийг 3-аар нэмэгдүүлсэн. Агаарын ачааны тээврийн хувьд 2018 онд Emirates SkyCargo нь Cargolux компанитай стратегийн хамтын ажиллагааны гэрээ, 2 агаарын тээвэрлэгчтэй суудал хамтран ашиглах гэрээг байгуулжээ.

TripAdvisor Travelers' Choice® Awards-аас “Best Airline in the World”, “Best Economy Class”, and “Best First Class” зэрэг шагналуудыг авч байсан.

KLM компани

KLM компани нь ачаа тээвэр болон зорчигч тээврийн чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг Европын холбооны улс орнуудад нэр хүндтэй компани юм.

Зураг. KLM компанийн гүйцэтгэл



Тус тээвэрлэгч нь дэлхийн 166 чиглэлд нислэгийн нислэг үйлддэг бөгөөд 2019 онд шинээр АНУ-ын Бостон, Лас Вегас, Польш улсын Вроцлав зэрэг хот руу нислэг үйлдэж эхлээд байна. 2015-2017 онуудад компани агаарын хөлгийн парк шинэчлэлийг эрчимтэй хийж 42 агаарын хөлөг шинээр худалдан авсан. 2018 онд Боинг компаниас 3 ширхэг Боинг 787-9 маягийн агаарын хөлөг авч өнөөдрийн байдлаар нийт 214 агаарын хөлөгтэй үйл ажиллагаа явуулж байна. 2019-2021 онуудад Боинг 787-10 агаарын хөлөг худалдан авахаар төлөвлөсөн ба энэхүү загвар нь шатахуун зарцуулалт бага, нүүрстөрөгчийн ялгарал бага, эдийн засгийн үр ашигтай агаарын хөлөг юм.

Хүснэгт. KLM агаарын хөлгийн парк

	Агаарын хөлгийн дундаж насжилт	Өөрийн эзэмшлийн	Санхүүгийн түрээсийн	Үйл ажиллагааны түрээсийн	Нийт
Boeing 787-9	2	3	1	9	13
Boeing 747-400 Pax	25.4	5			5
Boeing 747-400 Combi	21.7	6			6
Boeing 777-300 ER	5.9	2	8	4	14
Boeing 777-200 ER	13.9	8		7	15
Airbus A330-300	6.1			5	5
Airbus A330-200	11.3	6		2	8
Boeing 747-400 ER	15.4	3			3
Boeing 747-400 BC	28.5	1			1
Boeing 737-900	16.8	1	1	3	5
Boeing 737-800	10.9	18	6	36	60
Boeing 737-700	10.4	4	6	15	25
Embraer 190	7.1	3	14	15	32
Embraer 175	1.5	3	14		17
Сургалтын зориулалттай		5			5
Нийт	9.7	68	50	96	214

Хүснэгт . KLM агаарын ачаа тээврийн үзүүлэлт

Сая.тонн.км	2018	2017	% өөрчлөлт
Нислэгийн чиглэл			
Европ	13	17	-23.5
Хойд Америк	1019	1065	-4.3
Төв, Өмнөд Америк	1316	1199	9.8
Ази	1504	1580	-4.8
Африк	767	755	1.6
Ойрхи Дорнод	125	142	-12
Карибын тэнгис, Энэтхэгийн далай	105	85	23.5
Нийт	4849	4843	0.1

Олон улсын нисэх буудлуудын харьцуулсан судалгаа

Олон улсын судалгааны OAG байгууллагаас 2018 онд гаргасан олон улсын хамгийн томоохон нисэх буудлуудын жагсаалт Megahubs International Index-ээр тухайн нисэх буудлуудын орох гарах урсгал, бусад нислэгийн чиглэлүүдтэй холбогдох холболтыг харгалзан эрэмбэлдэг.

Хүснэгт. Дэлхийн топ 10 олон улсын Megahub нисэх буудал

Зэрэглэл	Нисэх буудал	Улс	index	Гол тээвэрлэгч	Нислэгийн эзлэх хувь
1	LHR	Их Британи	333	British Airways	52%
2	ORD	АНУ	306	United Airlines	48%
3	FRA	ХБНГУ	302	Lufthansa	63%
4	AMS	Нидерланд	286	KLM	51%
5	YYZ	Канад	271	Air Canada	60%
6	LAX	АНУ	257	American Airlines	21%
7	ATL	АНУ	256	Delta Airlines	79%
8	SIN	Сингапур	253	Singapore Airlines	23%
9	CDG	Франц	250	Air France	51%
10	CGK	Индонез	249	Garuda Indonesia	28%

Эх сурвалж: OAG

Дэлхийн хамгийн том нисэх буудал бол Их Британийн London Heathrow Airport (LHR) бөгөөд олон улсын нислэг чиглэлүүдтэй холболтын индексээр хамгийн өндөр үзүүлэлттэй дэлхийд 1-рт орох Megahub юм. 2018 онд хамгийн ачаалалттай өдөрт олон улсын 66,000 нислэгийн холболт байжээ. 2-р байрт Chicago O'Hare (ORD) нисэх буудал орсон бөгөөд нислэгийн холболтоор өндөр үзүүлэлттэй байгаа бол Beijing Airport (PEK) нислэгийн холболтын индексээр 32-рт орсон.

Зүүн-Өмнөд Азийн хамгийн том зангилаа нисэх буудал Singapore Changi Airport (SIN) дээрх жагсаалтын 8-рт, Азийн томоохон зангилаа нисэх буудал Incheon (ICN) нь олон улсын Megahub нисэх буудлуудын 15-рт тус тус орсон байна.

Мөн түүнчлэн сүүлийн жилүүдэд хурдацтай хөгжиж буй бага өртөгтэй нисэх буудлуудын Megahub-г гол үйлддэг бага өртгөөр тээвэрлэгчдийг багтаан олон улсын нислэгийн холболтоор нь жагсаажээ.

Хүснэгт. Дэлхийн топ 5 бага өртөгтэй Megahub нисэх буудлууд

Зэрэглэл	Нисэх буудал	Улс	Индекс	Гол тээвэрлэгч	Нислэгийн эзлэх хувь
1	KUL	Малайз	135	AirAsia	40%
2	CGK	Индонез	92	Garuda Indonesia	28%
3	SIN	Сингапур	91	Singapore Airlines	23%
4	MNL	Филиппин	82	Cebu Pacific Air	32%
5	DMK	Тайланд	80	Thai AirAsia	44%

Эх сурвалж: OAG

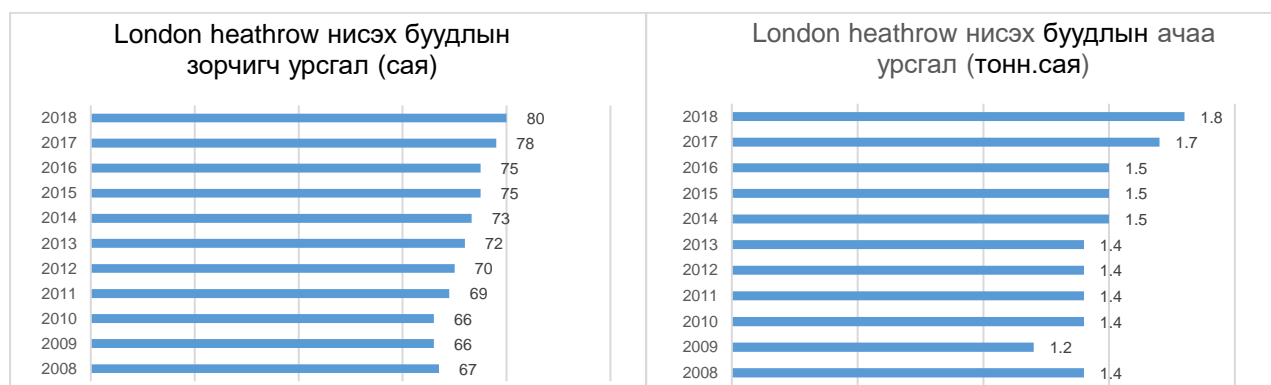
Дэлхийн хамгийн том бага өртөгтэй Megahub нисэх буудал нь Малайз улсын Kuala Lumpur Airport (KUL) бөгөөд уг нисэх буудлын гол тээвэрлэгч нь бага өртгөөр тээвэрлэгч AirAsia ба нисэх буудлын нийт нислэгийн 40 хувийг эзэлдэг байна. 2-рт Jakarta Airport (CGK), 3-рт Singapore Changi Airport (SIN) нисэх буудлууд оржээ. Эдгээр нисэх буудлуудын гол тээвэрлэгчид нь үндэсний тээвэрлэгч болох Singapore Airlines, Garuda Indonesia юм. Эдгээр

нь бүрэн үйлчилгээтэй бизнес загварын агаарын тээвэрлэгчид тул бага өртгөөр тээвэрлэгчидтэй өрсөлдөөн ихтэй байдаг байна.

London Heathrow Airport (LHR)

Тус нисэх буудал нь хөөрч буух 2 зурвастай, 84 улс орны 203 чиглэлд 84 агаарын тээвэрлэгчид хуваарьт нислэг үйлддэг, зорчигч урсгал ихтэй чиглэлүүдэд Нью-Йорк, Дубай, Дублин, Амстердам юм. 2018 оны байдлаар 475,624 хөөрөлт, буулт үйлдэгдсэн ба өдөрт дунджаар 1303 хөөрөлт, буулт үйлдэгддэг байна. 2018 онд 80.1 сая зорчигч хүлээн авч өмнөх оноос 2.7 хувиар өссөн бөгөөд үүнээс 94 хувь буюу 75.3 сая олон улсын, үлдсэн 6% буюу 4.8 сая нь орон нутгийн зорчигчид эзэлж, жилдээ 1.70 сая тонн ачаа тээвэрлэдэг. Нисэх буудлын үндсэн агаарын тээвэрлэгч нь British Airways, Virgin Atlantic зэрэг болно.

Зураг. London heathrow нисэх буудлын голлох үзүүлэлтүүд



Эх сурвалж: London Heathrow Airport Annual Report

Chicago O'Hare Airport (ORD)

АНУ-ын Чикаго хотын зүүн хойд хэсэгт байрлах O'Hare олон улсын нисэх буудал нь Хойд Америк, Өмнөд Америк, Европ, Африк болон Ази-Номхон далайн бүс нутгуудыг холбосон нийт 228 нислэгийн чиглэлүүдэд шууд нислэг үйлдэгддэг ачаалал өндөртэй нисэх буудлуудын нэг билээ. 2018 онд тус нисэх буудал нийт 83 сая зорчигч, 903,747 агаарын хөлөгт үйлчилгээ үзүүлсэн байна. Нисэх буудлын үндсэн тээвэрлэгч нь United Airlines, American Airlines юм.



Эх сурвалж: O'hare airport annual report

САНАЛ

- 1. “Хөшгийн Хөндийн Эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах” төсөл боловсруулж, урьдчилсан ТЭЗҮ боловсруулах шаардлагатай;**
- 2. Шинэ нисэх буудлыг түшиглэн Олон улсын ачаа тээврийн логистик төв байгуулах” төсөл боловсруулж, урьдчилсан ТЭЗҮ боловсруулах шаардлагатай;**
- 3. Эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох**

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгад ачаа тээврийн агаарын тээвэрлэгчдийн үйл ажиллагааг цаашид дэмжих зорилгоор агаарын тээвэрлэлтийн зөвшөөрөл олгоход дараах зүйл заалтыг нэмэх;

Үүнд:

“Ачаа тээврийн дагнасан нислэг болон орон нутгийн агаарын тээврийн үйл ажиллагаа эрхлэхэд агаарын тээвэрлэлтийн зөвшөөрөл шаардахгүй”

- 4. Шинэ нисэх буудал ашиглалтад орохтой уялдуулан дотоодын тээвэрлэлтийг олон улсын нислэгтэй холбох, транзит тээвэрлэлт, ачаа тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх,**

Шинэ нисэх буудлыг дотоодын агаарын тээвэрлэгчдийн зангилаа нисэх буудал болгосноор Улаанбаатараар дамжих урсгалыг бий болгож олон улсад өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх, бүс нутгийн, хил орчмын агаарын тээврийг дэмжиж, агаарын тээврийн хөрөнгө оруулалтын бодлого боловсруулж дэмжих хэрэгтэй.

- 5. Ачаа тээвэрлэлтийн нэр төрлийг нэмэгдүүлэх**

Цаг хугацаа, температурын мэдрэмтгий бараа бүтээгдэхүүнийг агаараар тээвэрлэх бүрэн боломжтой бөгөөд үүнд мах махан бүтээгдэхүүн, жимс, хүнсний ногоо багтана. Мөн түүнчлэн яаралтай эмнэлэгийн тусламжийн үйлчилгээнд ашиглагдах эм, эмчилгээний бүтээгдэхүүн, эмнэлэгийн нарийн багаж хэрэглэл, тусгай тоног төхөөрөмжүүд зэргийг богино хугацаанд агаараар тээвэрлэх боломжийг бүрдүүлэх нь зүйтэй.

- 6. Өндөр технологийн техник тоног төхөөрөмжийг тээвэрлэх**
- 7. Үндэсний Ачаа тээврийн агаарын тээвэрлэгчид бий болох нөхцөл бүрдүүлэх;**
- 8. Европ-Азийн эдийн засгийн корридорд Монгол Улсын агаарын тээврийн оролцоог нэмэгдүүлэх**