



# СААД ТОТГОРЫГ АРИЛГАХ НЬ

МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР,  
ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРЫН  
ХӨГЖЛИЙН ТУХАЙ

2018 ОНЫ 9 ДҮГЭЭР САР

# СААД ТОТГОРЫГ АРИЛГАХ НЬ

МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР,  
ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРЫН  
ХӨГЖЛИЙН ТУХАЙ

---

2018 ОНЫ 9 ДҮГЭЭР САР



Creative Commons Attribution 3.0 IGO license (CC BY 3.0 IGO)

© 2018 Азийн хөгжлийн банк  
6 АХБ өргөн чөлөө, Мандалуён хот, 1550 Метро Манила, Филиппин Улс  
Утас +63 2 632 4444; Факс +63 2 636 2444  
[www.adb.org](http://www.adb.org)

Зарим эрхийг хуулиар хамгаалсан. 2018 онд нийтлэгдэв.

ISBN 978-92-9261-632-8 (хэвлэмэл), 978-92-9261-633-5 (цахим)  
Хэвлэлийн дугаар. TCS190108  
DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/TCS190108>

Энэхүү хэвлэлд илэрхийлсэн үзэл бодол нь зохиогчийнх бөгөөд Азийн хөгжлийн банк (АХБ), түүний Захирлуудын зөвлөлийн гишүүд болон тэдний төлөөлдөг улсын Засгийн газрын үзэл баримтлал, бодлогыг төлөөлөхгүй болно.

Энэхүү хэвлэлд ашиглагдсан баримт өгөгдлийн үнэн зөвийг АХБ баталгаажуулахгүй бөгөөд тэдгээрийг ашигласны улмаас гарах аливаа үр дагаварт ямар нэгэн хариуцлага хүлээхгүй. Тодорхой компани эсвэл бүтээгдэхүүний тухай дурьдсан нь дурьдагдаагүй бусад ижил төрлийн компани ба бүтээгдэхүүнээс тэдгээрийг илүүд үзэж сурталчлах буюу санал болгох утга агуулаагүй болно.

Аливаа нэг улс орон эсвэл газар зүйн бүс нутгийг энэхүү хэвлэлд дурьдсан буюу нэрлэсэн, эсвэл “улс” гэсэн нэршлийг ашигласнаар, АХБ тухайн улс орон, бүс нутгийн хууль эрх зүйн болон бусад байдлын тухайд ямар нэгэн дүгнэлт, байр суурь илэрхийлээгүй болно.

Энэ хэвлэх ажлыг Creative Commons Attribution 3.0 IGO license (CC BY 3.0 IGO) <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/> лицензийн хүрээнд хийсэн болно. Энэхүү хэвлэлийг ашигласнаар та энэ лицензийн нөхцөлийг мөрдөн баримтлах үүргийг хүлээн зөвшөөрнө. Эх сурвалжийг олж тогтоох, орчуулах, хялбаршуулан хэрэглэх, зөвшөөрөл авах бол <https://www.adb.org/terms-use#openaccess> холбоосоор орж нөхцөл журамтай танилцана уу.

Энэхүү СС лиценз нь тус хэвлэлд дурдагдсан АХБ-ны бус зохиогчийн эрхтэй материалд үл хамаарна. Хэрэв аливаа материал өөр эх сурвалжтай холбоотой бол түүнийг дахин хэвлэх, хуулбарлах зөвшөөрлийг тухайн эх сурвалж бүхий зохиогчийн эрхийн эзэмшигч эсвэл хэвлэгч нарт хандан авна уу. Тухайн материалыг ашигласны улмаас гарах аливаа гомдол шаардлагыг АХБ үл хариуцна.

Хэрэв танд агуулгын талаар асуух зүйл эсвэл санал байгаа бол, эсвэл та эдгээр нөхцөлөөс бусад зорилгоор ашиглахын тулд зохиогчийн эрхийн зөвшөөрөл авахыг хүсвэл, эсвэл АХБ-ны лого тэмдгийг ашиглах зөвшөөрөл хүсэх тохиолдолд [pubsmarketing@adb.org](mailto:pubsmarketing@adb.org) гэсэн хаягаар холбогдоно уу.

Тайлбар:

Энэхүү нийтлэлд, \$ тэмдгээр АНУ-ын долларыг тэмдэглэсэн.  
АХБ нь Хятад гэдэгт Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсыг ойлгоно.  
Өөрөөр тодруулаагүй бол нийтлэлд ашигласан бүх фото зураг АХБ-ны эрхтэй зураг болно.  
Нүүр фото: Үдшийн цуваа (зурагчин Донован Рийз/Гетти Имажез).  
АХБ-ны хэвлэлийн залруулгыг дараах хаягаар үзнэ үү: <http://www.adb.org/publications/corrigenda>

# ГАРЧИГ

<b>ХҮСНЭГТ БА ЗУРАГ</b>	<b>v</b>
<b>ӨМНӨТГӨЛ</b>	<b>viii</b>
<b>ТАЛАРХЛЫН ҮГ</b>	<b>ix</b>
<b>ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ</b>	<b>x</b>
<b>НИЙТЛЭЛИЙН ТОВЧООН</b>	<b>xi</b>
<b>1. МОНГОЛ УЛСЫН ХУДАЛДАА, ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРЫН ТАНИЛЦУУЛГА</b>	<b>1</b>
Монгол Улсын нийгэм эдийн засгийн байдал	1
Монгол Улсын худалдааны салбар	3
Монгол Улсын логистикийн гүйцэтгэл	6
Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын дүн шинжилгээний арга зүй	7
Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын онцлог	8
<b>2. МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХУДАЛДААНЫ ЛОГИСТИК – ИМПОРТ</b>	<b>11</b>
Тяньжинь боомтоор дамжих хүнс, хэрэглээний барааны импорт	11
Чингэлэг тээврийн эцсийн шат дамжлага	16
Терминалын дэд бүтцийн давхардал	18
Монгол Улсад ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төв байгуулах нь	19
Монгол Улсад ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төв байгуулах нь импортод хэрхэн нөлөөлөх тухай	26
Замын-Үүд боомт дахь төмөр замын импортын ачаа тээврийн дэд бүтэц	28
<b>3. МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХУДАЛДААНЫ ЛОГИСТИК – ЭКСПОРТ</b>	<b>30</b>
Монгол Улсын уул уурхайн экспортын түүхий эд	30
Эрдэс бүтээгдэхүүний авто замын тээврийн байгаль орчны нөлөөлөл	33
Гашуунсухайтын эрдэс бүтээгдэхүүн экспортлох төмөр зам	35
Хилийн боомтууд дахь дэд бүтцийн байгууламжууд	38
Монгол-Хятадын хил дээрх төмөр замын царигийн ялгаа	40
<b>4. МОНГОЛ УЛСЫН ХУДАЛДААНЫ ЛОГИСТИКИЙГ ХӨНГӨВЧЛӨХ НЬ</b>	<b>44</b>
Монгол Улсын хил дээрх эрдсийн экспортын үйл ажиллагаа, журам	45
Монгол Улсын уурхайн бус импортын хил хяналтын үйл ажиллагаа, журам	49
Хил хяналтын байгууллагуудын чиг үүрэг	50
Хил хяналтын үйл ажиллагааг сайжруулах нь	56

<b>5. ДОТООДЫН АЧАА ТЭЭВРИЙН ЛОГИСТИК</b>	<b>61</b>
Дотоодын ачаа тээвэр – Нүүрс	61
Дотоодын ачаа тээвэр – Хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн	63
Түргэн муудах бүтээгдэхүүний хадгалалт ба тээвэрлэлт	73
Температурын хяналттай хадгалалт, тээвэрлэлтийн дэд бүтэц	79
<b>6. МОНГОЛ УЛСААР ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ТРАНЗИТ ХУДАЛДАА</b>	<b>83</b>
Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх одоогийн транзит худалдаа	83
Гурван талт эдийн засгийн коридор	87
<b>7. ДҮГНЭЛТ</b>	<b>92</b>
Олон улсын ачаа тээврийн талаарх зөвлөмж	92
Дотоодын ачаа тээврийн талаарх зөвлөмж	94
<b>НОМ ЗҮЙ</b>	<b>96</b>

# ХҮСНЭГТ БА ЗУРАГ

## Хүснэгт

1	Монгол Улсын Логистикийн гүйцэтгэлийн индекс	6
2	Эрдэс баялгийн экспортын шат дамжлага	48
3	Монгол Улсын томоохон эрчим хүч, дулааны станцууд	61
4	Монгол Улсын хөдөө аж ахуйн гол нэрийн бүтээгдэхүүн, 2010-2015 (мянган тонн)	74
5	ТИР конвенцид нэгдэн орсон улсууд	88
6	ТИР карнейн тогтолцооны сул ба давуу талууд	89

## Зураг

1	Монгол Улсын хот, хөдөөгийн хүн амын харьцааны чиг хандлага	1
2	Нэг хүнд ногдох үндэсний нийт орлогын чиг хандлага	2
3	Монгол Улсын ДНБ-д салбаруудын бүрдүүлж буй хувь хэмжээ	3
4	Монгол Улсын гадаад худалдааны чиг хандлага	3
5	Монгол Улсын худалдааны эргэлт ба ДНБ-ны харьцаа	4
6	Монгол Улсын экспорт импортын гол нэрийн бүтээгдэхүүн (худалдааны эргэлтээр)	4
7	Монгол Улсын худалдааны түншүүд (худалдааны эргэлтээр)	5
8	Арга зүйн цар хүрээ	7
9	Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын тойм зураг	9
10	Тяньжинь боомтоор дамжих импортын чингэлэг тээвэр	11
11	Монгол Улсын импортын нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ (зураглал)	12
12	Чингэлэг тээврийн зай, хугацаа, зардлын харьцуулалт	13
13	Тяньжинь боомтоор дамжуулан чингэлэг импортлох хугацаа ба өртөг	14
14	Чингэлэг импортын хугацаа ба туулах замын загвар	15
15	Улаанбаатар дахь төмөр замын терминал дээрх ангилан ялгалт	17
16	Чингэлэг ангилан ялгах, илгээх үйл явц	17
17	Төмөр замаар тээвэрлэгдсэн чингэлэг	19
18	Логистикийн нэгдсэн төвийн зохион байгуулалт	20
19	Дадри дахь терминалын зохион байгуулалтын бүтэц	22
20	Улаанбаатар ба Дадри дахь ачаа тээврийн терминалуудын харьцуулалт	23
21	Ачаа тээврийн тосгоны концепц	24
22	Бремены GVZ-ийн өмчлөлийн бүтэц	25
23	Логистикийн нэгдсэн төв байгуулахын ач холбогдол	27
24	Чингэлгийн нийлүүлэлтийн хялбарчлагдсан гинжин сүлжээ	27
25	Замын-Үүд хилийн боомт дахь шилжүүлэн ачих байгууламжууд	29
26	Монгол Улсын экспортын бүтэц, 2016 он	30
27	Монгол Улсын томоохон уурхайнууд хилийн боомтуудтай холбогдсон байдал	31

28	Эрдэс баялгийн экспортын авто болон төмөр замын тээвэрлэлтийн хувь, 2015	31
29	Түүхий эдийн тээвэрлэлтийн бодит болон байвал зохих хэлбэр	32
30	Дүн шинжилгээний аргачлал	32
31	Төмөр замаар тээвэрлэхэд үүсэх түлшний боломжит хэмнэлт	33
32	Авто болон төмөр замын байгаль орчны нөлөө, түлшний зардлын харьцуулалт	34
33	Гашуунсухайтын хилийн боомт	35
34	Овоотын уурхайгаар дамжих төмөр замын хойд коридорын санаачлага	37
35	Төмөр замын хойд коридорын төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн загвар	38
36	Томоохон хилийн боомтуудаар экспортлогдсон эрдэс бүтээгдэхүүн	39
37	Томоохон хилийн боомтууд дахь дэд бүтэц, бусад байгууламжийн харьцуулалт	39
38	Замын-Үүдийн хилийн боомт дээр саатал үүсэх шалтгаанууд	41
39	Казахстаны эрдэс бүтээгдэхүүний экспорт	42
40	Царигийн ялгаатай зам дээрх тэргэнцэр солих ажиллагаа	43
41	Олон улсын хилийн боомт дээрх хил хяналтын байгууллагууд	44
42	Монгол Улсын үндсэн 4 төрлийн эрдэс баялгийн экспорт	45
43	Монгол Улсаас бараа бүтээгдэхүүн экспортлоход шаардлагатай баримт бичиг ба холбогдох байгууллагууд	46
44	Хил хяналтын шат дамжлага ба бүрдүүлэх баримт бичиг	47
45	Хил хяналтын ажиллагаатай холбоотой асуудлуудын тойм	47
46	Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газрын импортын барааны ангилалд гарсан өөрчлөлт	50
47	Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газрын чиг үүрэг	51
48	Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газрын зохион байгуулалтын бүтэц	51
49	Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газрын чиг үүрэг	52
50	Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газрын зохион байгуулалтын бүтэц	53
51	Гадаадын иргэн, харьяатын газрын чиг үүрэг	54
52	Хил хамгаалах ерөнхий газрын чиг үүрэг	55
53	Эрдэс бүтээгдэхүүний экспортын гаалийн бүрдүүлэлт, хил нэвтрэх журмыг хөнгөвчлөх нь	56
54	Гүрж Улсын “Алтан гарц” гаалийн бүрдүүлэлтийн онцлог	57
55	Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээний тогтолцоо (концепцийн зураглал)	58
56	Цахилгаан станц, нүүрсний уурхайн байршил	62
57	Эрчим хүчний станцууд руу нийлүүлсэн нүүрсний хэмжээ, 2015 он	63
58	Улаанбаатар хот руу чиглэсэн бараа бүтээгдэхүүний урсгал	63
59	Улаанбаатар хот дахь тээвэрлэлт, түгээлтийн урсгалууд	64
60	Түүхий сүүний тээвэрлэлт ба сүүн бүтээгдэхүүний түгээлт	65
61	Амьд малын тээвэрлэлт ба махан бүтээгдэхүүний түгээлт	66
62	Жимс, хүнсний ногооны тээвэрлэлт ба түгээлт	67
63	Улаанбуудай, гурилын тээвэрлэлт ба түгээлт	68
64	Импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт ба түгээлт	69
65	Хот доторх бараа бүтээгдэхүүний уламжлалт хөдөлгөөн	70
66	Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төвд түшиглэсэн түгээлт	70

67	Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төвийн засаглал ба үйл ажиллагааны бүтэц	71
68	Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ	72
69	2010-2015 онуудын Монгол Улсын хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүний хэмжээ	74
70	Монгол Улсын хот хөдөөгийн хүнсний хэрэглээний бүтэц	75
71	Монгол Улс дахь төмс, хүнсний ногооны хадгалах байгууламжууд, 2015 он	76
72	Улаанбаатар хотын хүн ам ба томоохон агуулахын байршил, 2015 он	79
73	Амул хоршооны 3 шаттай нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ	81
74	Транссибирийн төмөр замын сүлжээ	83
75	Оросын Холбооны Улс ба БНХАУ-ын хооронд Монгол Улсаар дамжин өнгөрсөн төмөр замын ачаа тээврийн хувь хэмжээ, 2014	84
76	Оросын Холбооны Улс ба БНХАУ-ын хооронд Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх ачаа тээвэр	84
77	Богдхан уулын урдуур тойрох төмөр замын трасс	85
78	Монгол Улсын төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүний насжилт	86
79	Монгол Улсаар дамжих авто замын ачаа тээврийн туршилтын трасс	87
80	ТИР карнейн ажиллах механизм	89
81	Уалвис Бэй коридорын групп	90



# ӨМНӨТГӨЛ

**М**онгол Улс далайд гарцгүй, эрдэс баялгийн асар их нөөцтэй улс орон бөгөөд тус орны сүүлийн үеийн эдийн засгийн хөгжлийн хөдөлгөгч хүч, ирээдүйн өсөлт хөгжлийн суурь нь энэхүү баялаг билээ. Монгол Улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 20 хувь, экспортын орлогын 71 хувийг бүрдүүлэгч, эдийн засагт томоохон хувь нэмэр оруулагч салбар бол уул уурхайн салбар юм. Гэхдээ, тус улсын эрдэс баялаг дэлхийн зах зээл дээр гарч, улс орнуудын дотоодын хэрэглэгчдэд хүргэхэд үр дүнтэй тээвэр, логистикийн үйл ажиллагаа зайлшгүй шаардагдана.

Монгол Улс олон улсын худалдаанаас ихээхэн хамааралтай хэдий ч түүний бүс нутгийн худалдаанд эзэлж буй байр суурь харьцангуй хязгаарлагдмал байна. Логистикийн зардал тус улсын худалдааны эргэлт, бүтээгдэхүүний үнэд хүндээр тусдаг. Монгол Улсын хувьд бараа бүтээгдэхүүний үнийн бүтцийн 30 орчим хувийг тээвэр, логистикийн зардал эзэлж байгаа нь бусад улс орны үзүүлэлтээс үлэмж өндөр байна.

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хот нь Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс, Оросын Холбооны Улсаас орж ирж буй импортын урсгалын голлох хэсгийг хүлээж авдаг ч, тус хотын логистикийн дэд бүтэц өсөн нэмэгдэж буй худалдааны хэрэгцээг хангаж дийлэхгүй хэвээр байна. Их хэмжээний овоолмог ачааны ихэнхийг авто замаар тээвэрлэж байгаа нь байгаль орчин, эдийн засгийн сорилтуудыг даамжруулдаг байна.

*Саад тотгорыг арилгах нь – Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын хөгжлийн тухай* тайлан нь Монгол Улсын эдийн засгийн өнөөгийн төлөв байдал, тулгарч буй шаардлага хэрэгцээнд дүн шинжилгээ хийхийг зорьсон. Тайлангийн хүрээнд логистикийн салбарын өнөөгийн хөгжил, худалдааны салбартай уялдан хамаарсан байдлыг танилцуулж, судалгаа шинжилгээгээр тодорхойлсон гол хүндрэл бэрхшээлийг арилгах шийдлүүдийг санал болгов. Мөн түүнчлэн, Монголын нөхцөлд ашиглаж болохуйц олон улсын кейс судалгаа, тээвэр логистикийн шийдлүүдийг танилцуулсан.

Энэхүү нийтлэл нь Монгол Улсын логистикийн салбарыг нарийвчлан судалж, оролцогч талуудтай өргөн хүрээнд хэлэлцэн зөвлөлдсөн ажлын үр дүн юм. Монгол Улсын худалдаа, логистикийн салбарын асуудал руу илүү гүнзгий орж, сайжруулах арга хэмжээ авахад тус тайланд танилцуулсан дүн шинжилгээ болон санал зөвлөмж бодлого боловсруулагч, төрийн бус байгууллага, мэргэжлийн холбоодод дэмжлэг болно.

Зүүн Азийн газрын  
Тогтвортой дэд бүтцийн хэлтсийн дарга  
**Сужата Гупта**

# ТАЛАРХЛЫН ҮГ

**Т**ус нийтлэлийг Ядуурлыг бууруулах Японы сангийн санхүүжилттэй, Монгол Улсын бүс нутгийн логистикийн чадавхийг бэхжүүлэх техникийн туслалцааны төслийн үр дүнд үндэслэн боловсруулав.

Энэхүү техникийн туслалцааг Тээврийн асуудал эрхэлсэн тэргүүлэх мэргэжилтэн Шарад Саксена удирдаж, Зүүн Азийн газрын Тээвэр, харилцаа холбооны хэлтсийн дарга асан Роберт Гийлд ерөнхий удирдлага, хяналтаар хангасан билээ. Техникийн туслалцааны төслийн тайланг Кэй Пи Эм Жи компанийн шинжээчийн багийн бүрэлдэхүүн болох Б.Пүрэвсамбуу, Б.Ёндон, Д.Энхсайхан, Э.Тод-Од, Анкуш Худдар, Ражажи Мешрам, Давиндэр П.С.Сандху, Ш.Номиндарь, Саураб Соод нар боловсруулсан. Энэхүү нийтлэлийн ажилд дэмжлэг, зөвлөгөө өгч, үнэтэй хувь нэмэр оруулсан Зам, тээврийн хөгжлийн яаманд чин сэтгэлийн талархал илэрхийлье.

Мөн түүнчлэн, судалгаанд үнэтэй хувь нэмэр оруулсан Гаалийн ерөнхий газар, Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яам, Хөдөө аж ахуй, хүнс, хөнгөн үйлдвэрийн яам, Сангийн яам, Эрчим хүчний яам, Эрчим хүчний зохицуулах хороо, Улаанбаатар хотын захиргаа, Нийслэлийн тээврийн газар, Улаанбаатар төмөр зам ХНН, Монголын төмөр зам ТӨХК, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, МИАТ ХК, Улаанбаатар хотын хөгжлийн корпораци ХК, Монголын Агуулахын аж ахуй эрхлэгчдийн холбоо, Монголын Тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбоо, Монголын Махны холбоо, Монголын Логистикийн холбоо, Монголын Авто замчдын холбоо, Монгол Улсын Шинжлэх ухаан технологийн их сургууль, Монголын худалдаа аж үйлдвэрийн танхим, Монголын Авто тээвэрчдийн нэгдсэн холбоонд талархал илэрхийлье.

Энэхүү нийтлэлд танилцуулсан судалгааны ажлын хүрээнд олон байгууллагатай өргөн хүрээнд хамтран ажилласныг дурдвал: Монгол экспресс ХХК, Интердесижн ХХК, Эрин транс ХХК, Материал импекс ХК, Улаанбаатар төмөр замын Олон улсын тээвэр зуучлалын төв, Монголтранс ХХК, Туушин ХХК, Техник импорт ХХК, Прогресс транс ХХК, Номин групп компани, АПУ ХК, АПУ Трейдинг ХХК, Тэнгэр ХХК, Преком ХХК, М Ти Эс Агро ХХК, Самомах ХХК, Болд төмөр ерөө голд ХХК, Эрдэнэс тавантолгой ХХК, Оюу толгой ХХК, Энержи ресурс ХХК нар байна.

Харилцан үнэлгээ хийсэн дараах мэргэжилтнүүдэд тусгайлан талархаж байна, үүнд: Зүүн Азийн газрын Тээврийн асуудал хариуцсан ахлах мэргэжилтэн Глория Герилла-Текномо, Тогтвортой хөгжил, уур амьсгалын өөрчлөлтийн газрын Тээврийн асуудал хариуцсан мэргэжилтэн (Тээврийн салбар групп) Хун Ки Ли, Зүүн Азийн газрын Зөвлөх Роберт Шоелхаммер, Зүүн Азийн газрын Тээврийн асуудал хариуцсан мэргэжилтэн Ребекка Стэплтон, Зүүн Азийн газрын Эрчим хүчний асуудал хариуцсан ахлах мэргэжилтэн Шигеру Ямамура, Зүүн Азийн газрын Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа хариуцсан тэргүүлэх мэргэжилтэн Жан Юебинь.

# ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ

ЗРЛ	Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ
АХБ	Азийн хөгжлийн банк
АСЕАН	Зүүн Өмнөд Азийн орнуудын хамтын нийгэмлэг
ХБ	хилийн боомт
КАРЕК	Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр
CFS	чингэлэг тээврийн өртөө
ДЦС	Дулааны цахилгаан станц
КОНКОР	Энэтхэг Улсын Чингэлэг Тээврийн Корпораци
МХЕГ	Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар
ДНБ	дотоодын нийт бүтээгдэхүүн
GVZ	Герман маягийн тээвэр логистикийн төв (ачаа тээврийн тосгон)
ЛНТ	логистикийн нэгдсэн төв
км	километр
LPI	Логистикийн гүйцэтгэлийн индекс
ГЕГ	Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар
мм	миллиметр
ТХХТ	Төр хувийн хэвшлийн түншлэл
БНХАУ	Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс
ТИР	Олон улсын транзит ачааны гаалийн систем
ШАА	Шилжүүлэн ачих анги (байгууламж)
УБТЗ	Улаанбаатар төмөр зам
ХЛНТ	Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төв
UNECE	НҮБ-ын Европын эдийн засгийн комисс

# НИЙТЛЭЛИЙН ТОВЧООН

## Судалгааны цар хүрээ

Аливаа улс орны хөгжилд бараа бүтээгдэхүүний тасралтгүй хөдөлгөөн амин чухал үүрэгтэй. Тээвэргүйгээр бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний солилцоо явагдахгүй тул улс орны эдийн засгийн хөгжил дэвшлийг цогцлооход найдвартай, бүтээмж сайтай тээвэрлэлт шаардлагатай. Логистик хэмээх концепцид тээвэрлэлт, түгээлт, хадгалалт, ачилт буулгалт болон үйлдвэрлэл ба хэрэглээг дэмжих мэдээлэл, мөнгөний урсгал зэргийг багтаан ойлгодог. Эдийн засаг өсөн тэлэхэд логистикийн өндөр бүтээмжтэй тогтолцоо зайлшгүй чухал.

Энэ нийтлэлд Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын судалгааг танилцуулахдаа улс орны эдийн засагт эзлэх байр суурь, ард иргэдийн аж амьдралд үзүүлэх нөлөөлөлд дүн шинжилгээ хийсэн. Судалгааны хүрээнд Монгол Улсын гадаад, дотоод худалдаа, дамжин өнгөрөх ачааны транзит урсгалын хувьд логистик, тээврийн салбаруудад ямар хүндрэл бэрхшээл, алдаа дутагдал байгааг судалсан. Судалгаагаар тодорхойлсон асуудал тус бүрд бодлого боловсруулагч болон төрөөс бусад оролцогч талуудын хэрэгжүүлж болохуйц шийдэл, зөвлөмжийг санал болгосон. Санал зөвлөмж бүрийг дэлхийн бусад орнуудад тохиож байсан ижил төстэй нөхцөл байдлыг жишээ болгосон кейс судалгаа дагалдана.

## Монгол Улсын логистикийн салбарт тулгарч буй гол асуудлууд

Монгол Улсын эдийн засгийн өсөлт хөгжлийн үндэс суурь нь гадаад худалдаа юм. 2016 онд, эрдэс баялаг, үнэт чулуунаас голлон бүрдсэн экспортын нийт орлого 4.91 тэрбум ам.доллар байсан бол нийт 3.36 тэрбум ам.долларын түлш (дизель ба бензин), тоног төхөөрөмж, автомашин, хүнсний бүтээгдэхүүн, химийн бодисын импорт хийгджээ. Монгол Улсын худалдааны хамгийн том түнш нь хөрш орнууд болох Оросын Холбооны Улс болон Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс (БНХАУ) юм.

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

өсгөх бөгөөд чингэлэг тээврийн хугацаа урт, өртөг өндөр байгаа нь гадаад орны боомтууд дээрх хүлээлгийн хугацаа урт байх зэрэг Монголоос үл шалтгаалсан нөхцөл байдлаас шалтгаалж байна.

Дээрхийн адилаар, Монгол Улсаас гарах экспортын урсгалд хүндрэл бэрхшээл тулгарч байгаа нь уурхайнуудыг хилийн боомтуудтай холбосон зам харилцаа дутмаг байгаатай холбоотой. Өдгөө ердөө 3 хилийн боомт (ХБ) төмөр замтай бөгөөд бусад ХБ-ын авто зам төдийлөн сайн хөгжөөгүй. Монгол Улсын бүх хилийн боомтын дэд бүтцийн хөгжлийн өнөөгийн түвшин хангалтгүй байна.

Хил дамнасан бараа бүтээгдэхүүний хөдөлгөөнд саад учруулж буй өөр нэгэн гол хүчин зүйл бол Монгол Улс болон БНХАУ-ын төмөр замын царигийн ялгаа юм. Үүний улмаас ХБ дээр галт тэрэг хооронд ачаа шилжүүлэн ачиж, нэмэлт ажилбар, зардал, хугацааны саатлыг үүсгэдэг. Одоогийн байдлаар, ачааг гар аргаар нэг вагоноос буулгаж, нөгөө вагон руу шилжүүлэн ачиж байна. Мөн түүнчлэн, гааль, хил хяналтын үйл ажиллагаа төвөгтэй байгаа нь бараа бүтээгдэхүүний урсгалыг удаашруулах хүчин зүйл юм. Хилийн хяналтыг хариуцдаг төрийн байгууллагууд нэг ижил мэдээллийг шаарддаг ч тээвэр зууч эдгээр байгууллага бүрд тусад нь материал бүрдүүлж өгөх үүрэгтэй байгаа нь хил хяналтын үйл ажиллагааг хялбаршуулан сайжруулах шаардлагатайг илтгэнэ. Ийнхүү, Монгол Улсын худалдааны өрсөлдөх чадвар бусад орныхтой харьцуулахад доогуур байгаа нь дэд бүтцийн хөгжил болон экспорт, импортын хил хяналтын үйл ажиллагаатай холбоотой.

Улаанбаатар хотын хувьд дотоодод үйлдвэрлэсэн бүтээгдэхүүний түгээлт, тээвэрлэлт, хадгалалтад сөргөөр нөлөөлж буй үндсэн хоёр хүндрэл бэрхшээл бол хадгалах байгууламжийн хомсдол, түгээлтийн тогтолцооны сул бүтээмж юм. Логистикийн сүлжээ муу хөгжсөн нь бараа бүтээгдэхүүний үнэд нөлөөлөөд зогсохгүй замын түгжрэл, агаарын бохирдлыг даамжруулж байна.

Монгол Улс бол Оросын Холбооны Улсыг БНХАУ-тай газраар холбосон хуурай газрын гүүр бөгөөд хоёр орны хоорондох бараа бүтээгдэхүүний урсгалын тодорхой хэсэг Монголоор дамжин өнгөрдөг. Транзит ачаа голлон төмөр замаар тээвэрлэгддэг ба одоо авто замаар тээвэрлэх туршилтууд хийгдэж байна. ОХУ-аас Монголоор дамжин БНХАУ руу төмөр замаар ачаа тээвэрлэхэд хоёр томоохон саад бий. Монгол, Хятадын төмөр замын царигийн ялгаанаас гадна, Монгол Улсад транзит ачаа тээврийг тээвэрлэх зүтгүүр болон бусад хөдлөх бүрэлдэхүүний нөөц хангалтгүй байгаа нь гол асуудал юм. Одоо тээвэрлэлт хийж байгаа төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүний дийлэнх хэсгийн ашиглалтын хугацаа дуусч, ихэнх зүтгүүр актлагдах дөхөж байна.

## Санал зөвлөмжийн тойм

1. **Холимог ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төв байгуулах.** Монгол Улсын импортын ихэнх хэсэг чингэлгээр тээвэрлэгддэг. Иймд, одоогийн тээвэрлэлтийн тогтолцоог холимог ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн

төвөөр орлуулснаар тулгарч буй бэрхшээлүүдийг шийдвэрлэж болох юм. Үүний жишээнд Энэтхэгийн Дадри дахь ачаа тээврийн нэгдсэн төвийн загварыг дурдаж болно. Энэ загварыг ашигласнаар, чингэлэг тээврийн импортын асуудлуудыг шийдвэрлээд зогсохгүй төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийг үр дүнтэйгээр хэрэгжүүлэх боломж бүрдэнэ.

2. **Уурхай, хилийн боомтуудыг холбосон төмөр замын сүлжээтэй болох.** Хилийн боомтуудыг уурхайнуудтай төмөр замаар холбох нь зүйтэй бөгөөд боомтуудын дэд бүтцийг шинэчлэвэл зохино. Төмөр замын “Хойд коридор”-ыг загвар болгон ашиглаж, уул уурхайн компани Монгол Улсын Засгийн газартай хамтран хилийн боомт руу төмөр зам барьж болно. Энэ нь төсвийн боломж бололцоо хязгаарлагдмал үед томоохон төслүүдийг богино хугацаанд хөдөлгөхийн зэрэгцээ нэгдсэн төлөвлөлт болон төрөөс хариуцдаг бусад чиг үүргийн хэрэгжилтийг сайжруулах боломж олгоно.
3. **Хилийн боомтын цариг солих байгууламжийг механикжуулах.** Одоогийн гар ажиллагаатай цариг солих байгууламжийг механикжуулснаар бараа бүтээгдэхүүний урсгалыг дорвитой эрчимжүүлэх боломжтой.
4. **Хотын бүсийн логистикийн төвүүд байгуулах.** Хотын бүс доторх дотоодын бараа бүтээгдэхүүний урсгалыг төлөвлөж, хамгийн зохистойгоор зохион байгуулах чиг үүрэг бүхий логистикийн төвүүд байгуулснаар Улаанбаатар хот болон түүний орчмын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт, хадгалалт, түгээлтийн үйл ажиллагааг хөнгөвчилж, бүтээмжийг сайжруулах боломжтой.
5. **Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээг дэмжин хөгжүүлэх.** Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ хөгжсөнөөр компаниуд үндсэн бус үйл ажиллагаагаа бусдаар гүйцэтгүүлэх боломж бүрдэхээс гадна олон компани хамтран ашиглах дундын дэд бүтэц бий болох давуу талтай. Ийм төрлийн дэд бүтэц буюу байгууламжууд тээвэрлэлт, хадгалалт, цуглуулбар ачилт, түгээлт зэрэг үйлчилгээнээс бүрдэнэ. Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ эрхлэгчид холын тээврээр илгээсэн ачааг хянах, мөрдөн мөшгих ажиллагааг гүйцэтгэж, хотын бүсийн логистикийн төвүүдийн ажиллагаанд дэмжлэг үзүүлэн, тээвэрлэлтийн зардал болон замын түгжрэлийг бууруулахад дорвитой хувь нэмэр оруулах боломжтой юм.
6. **Хөдөө аж ахуйн нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээг сайжруулах, хөгжүүлэх.** Монгол Улсын дотоодын уурхайн бус ачаа тээвэрт аймгуудаас Улаанбаатар руу чиглэх хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт ба хадгалалт зонхилдог. Хахир хатуу өвлийн улирал хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийн мөчлөгт шууд нөлөөлөх тул түргэн муудах хүнсний бүтээгдэхүүний хорогдлыг багасгах, дөрвөн улирлын хангамжийг баталгаажуулах үүднээс температурын хяналттай хадгалалт, тээвэрлэлтийн тогтолцоог хөгжүүлвэл зохино.
7. **Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ нэвтрүүлэх.** Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар, Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар болон Хил

хамгаалах ерөнхий газар хоорондоо мэдээлэл солилцож, хуваалцдаг байх нь хил дээрх саатлыг багасгах ач холбогдолтой. Үүний тулд үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээг нэвтрүүлэх нь зүйтэй.

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

# 1 МОНГОЛ УЛСЫН ХУДАЛДАА, ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРЫН ТАНИЛЦУУЛГА

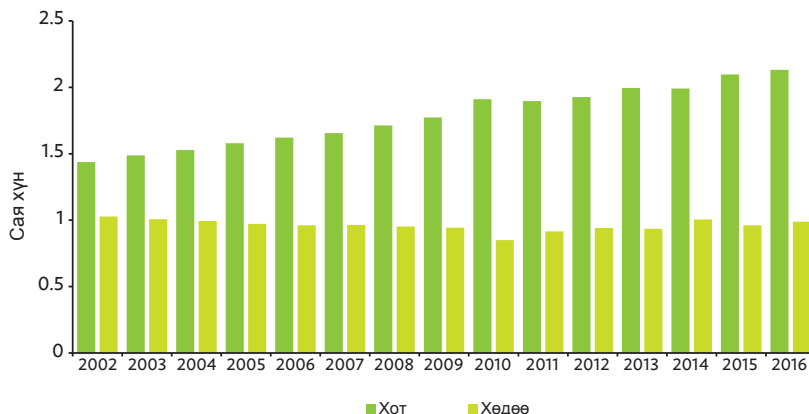
## Эвт шаазгай буга барина —Монголын зүйр цэцэн үг

### Монгол Улсын нийгэм эдийн засгийн байдал

Монгол Улс хойд талдаа Оросын Холбооны Улс, урд талдаа Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс (БНХАУ)-тай хиллэдэг далайд гарцгүй орон юм. Тус улсын эдийн засагт эрт үеэс хөдөө аж ахуй давамгайлж, хүн амын дийлэнх хэсэг нь мал аж ахуй эрхлэн амьдардаг байсан. 2016 оны 12 дугаар сарын байдлаар, Монгол Улсын нийт хүн ам 3,119,935 байсан ба үүнээс 46 хувь нь нийслэл Улаанбаатар хотод оршин сууж байна.<sup>1</sup>

2016 онд нийт хүн амын 68 хувь нь хот суурин газруудад, 32 хувь нь хөдөө орон нутагт амьдарч байв. Сүүлийн арван таван жилийн хугацаанд хөдөөгийн оршин суугчид хот суурин газар руу олноор шилжин суурьшиж байгаа ба хотын хүн ам 2002 оныхоос эрс өсөөд байна. Монгол Улсын хот, хөдөөгийн хүн амын харьцаа сүүлийн 15 жилд хэрхэн өөрчлөгдсөнийг Зураг 1-т харуулав.

**Зураг 1: Монгол Улсын хот, хөдөөгийн хүн амын харьцааны чиг хандлага**



Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо.

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



Энэ өөрчлөлтийн гол шалтгааны нэг нь уул уурхайн салбарын хөгжил, түүнтэй холбоотой эдийн засгийн үйл ажиллагааны тэлэлт юм. Монгол Улс нүүрс, төмрийн хүдэр, зэс, газрын тос, алт зэрэг эрдэс баялаг ихтэй тул сүүлийн жилүүдийн эдийн засгийн хөгжлийн гол хөдөлгөгч хүч нь уул уурхай байлаа.

2016 онд уул уурхайн салбарын сарын дундаж цалин 1,068.40 ам.доллар байсан нь Монгол Улсын бусад бүх салбарынхаас өндөр үзүүлэлт юм. Уламжлалт болох хөдөө аж ахуй, ойн аж ахуй, загасчлал ба ан агнуурын салбарын сарын дундаж цалин ердөө 334 ам.доллар байв. Монгол Улсын нэг хүнд ногдох (одоогийн үнээр) үндэсний нийт орлогын сүүлийн 15 жилийн өөрчлөлтийг Зураг 2-т үзүүлэв.

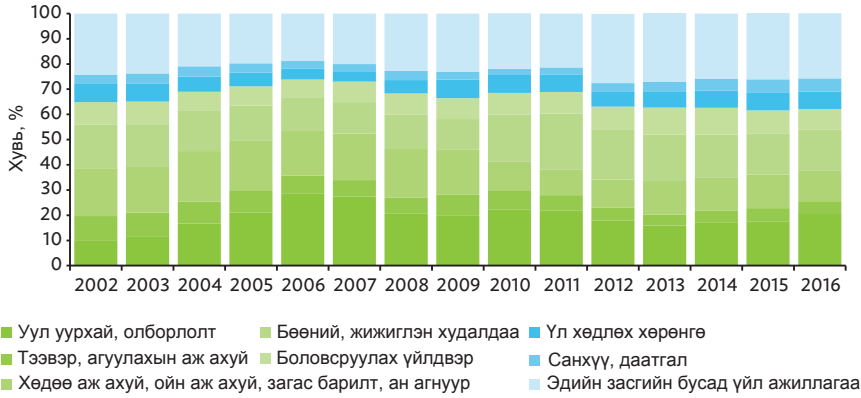


Зураг 2-т харуулснаар, нэг хүнд ногдох үндэсний нийт орлого 2009-2013 онуудад огцом өсч, харин үүнээс хойш тасралтгүй буурсаар байна.

Монгол Улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (ДНБ)-д уул уурхайн салбараас оруулсан хувь нэмэр 2006 онд дээд хэмжээндээ хүрснээс хойш 10 жилийн туршид буурсан бөгөөд одоогоор өмнөх дээд амжилтаа дахин давтаагүй байна. Үүний адил, хөдөө аж ахуй болон түүнтэй холбоотой эдийн засгийн үйл ажиллагааны ДНБ-д бүрдүүлсэн хувь хэмжээ сүүлийн 15 жилд буурчээ (Зураг 3).

Монгол Улсын өөр нэгэн онцлог бол дотоодын зах зээл жижиг, эрс тэс уур амьсгалтайгаас дотоодын үйлдвэрлэлийн тогтолцоо хөгжих нөхцөл бүрдээгүй юм. Иймд, ихэнх тоног төхөөрөмж, хүнсний бүтээгдэхүүн болон бусад барааг гадаадаас импортолдог. Мөн ижил шалтгаанаар, уурхайгаас олборлосон бүтээгдэхүүний дийлэнхийг гадагшаа экспортолж, багахан хувийг дотооддоо боловсруулдаг.

**Зураг 3: Монгол Улсын ДНБ-д салбаруудын бүрдүүлж буй хувь хэмжээ**



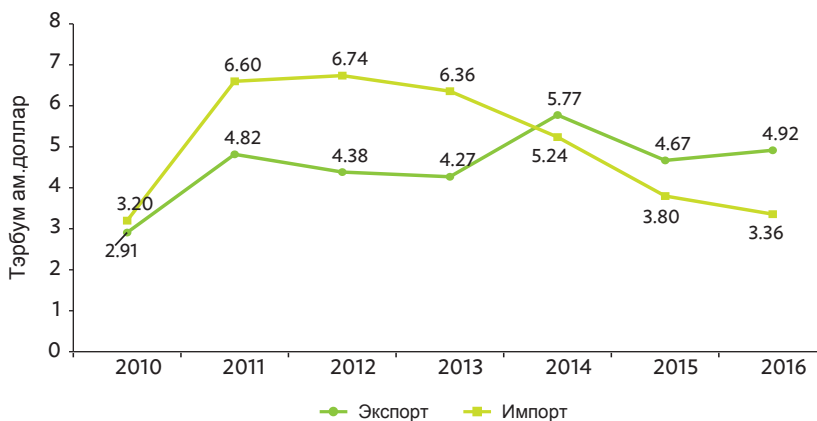
Тайлбар: Бусад эдийн засгийн үйл ажиллагаанд төрийн удирдлага ба батлан хамгаалах, албан журмын нийгмийн даатгал, боловсролын үйл ажиллагаа, барилга, мэдээлэл ба холбоо, мэргэжлийн шинжлэх ухаан, технологийн үйл ажиллагаа, нийтийн аж ахуйн үйлчилгээ (цахилгаан, цэвэр бохир ус), хувиараа эрхлэх аж ахуй, зочид буудал, нийтийн хоолны үйлчилгээ, захиргааны ба дэмжих үйлчилгээ, соёл урлаг, амралт, усан хангамж, ариун цэврийн байгууламж, хог хаягдлын менежмент, зуучлалын үйлчилгээ багтсан.

Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо

## Монгол Улсын худалдааны салбар

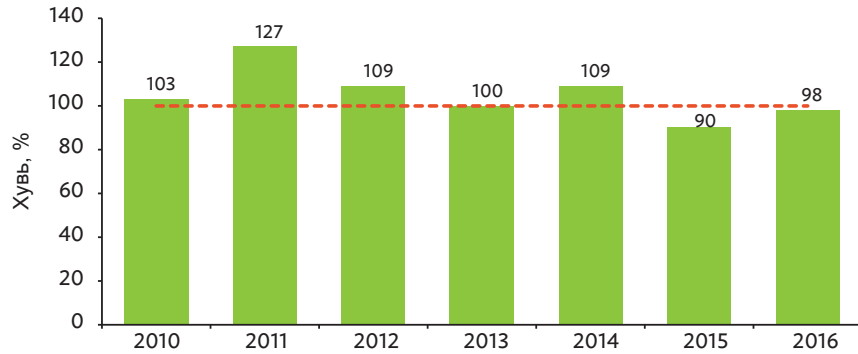
Дотоодын хэрэглээнд импортын бараа бүтээгдэхүүн давамгайлдаг, уул уурхайн салбарын дийлэнх бүтээгдэхүүн экспортлогддог тул Монгол Улсын эдийн засагт гадаад худалдаа чухал байр суурь эзэлнэ. Зураг 4-т Монгол Улсын сүүлийн 7 жилийн импорт, экспортын чиг хандлагыг харуулсан. Монгол Улсын гадаад худалдаа бол үндэсний эдийн засгийн өсөлт хөгжлийн гол хөдөлгүүр мөн бөгөөд сүүлийн 7 жилд Монгол Улсын гадаад худалдааны эргэлт ДНБ-ийн 100 орчим хувьтай тэнцүү шахуу байгаа нь үүнийг илтгэнэ. Монгол Улсын гадаад худалдааны эргэлт, ДНБ-ийн харьцааны өөрчлөлтийг Зураг 5-д харуулав.

**Зураг 4: Монгол Улсын гадаад худалдааны чиг хандлага**



Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо

**Зураг 5: Монгол Улсын худалдааны эргэлт ба ДНБ-ны харьцаа**



Эх сурвалж: Дэлхийн банкны мэдээллийн сан. Дэлхийн хөгжлийн үзүүлэлтүүд.

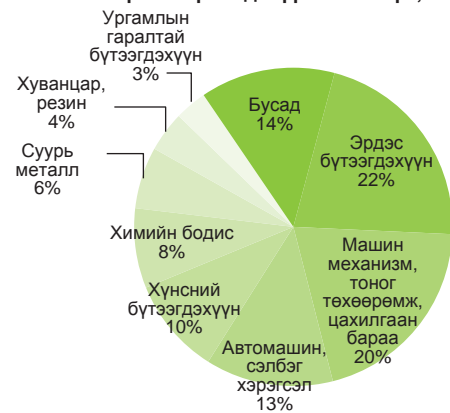
Гэсэн хэдий ч, далайд гарцгүй Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүний орох гарах урсгал Оросын Холбооны Улс, БНХАУ-аас хамааралтай байна. Хөрш орнуудын хувьд ОХУ болон БНХАУ нь Монгол Улсын худалдааны хамгийн том түншүүд юм. Монгол Улс хүнсний бүтээгдэхүүн, жимс ногоо, ахуйн бараа, ундаа, гэрийн цахилгаан бараа, хувцас, гоо сайхны бүтээгдэхүүн, тоног төхөөрөмж, автомашин, бензин, дизель түлш зэрэг дотоодын хэрэглээнийхээ ихээхэн хэсгийг гадаадын улс орнуудаас импортолдог. Монгол Улсаас БНХАУ болон цөөн тооны өөр улс орон руу их хэмжээний эрдэс баялаг экспортолдогт нүүрс, зэсийн баяжмал, төмрийн хүдэр, газрын тос давамгайлж байна. Монгол Улсын гадаад худалдааны бүтээгдэхүүний төрлүүдийг Зураг 6-д харуулав.

**Зураг 6: Монгол Улсын экспорт импортын гол нэрийн бүтээгдэхүүн (худалдааны эргэлтээр)**

Гол нэрийн бүтээгдэхүүний экспорт, 2016



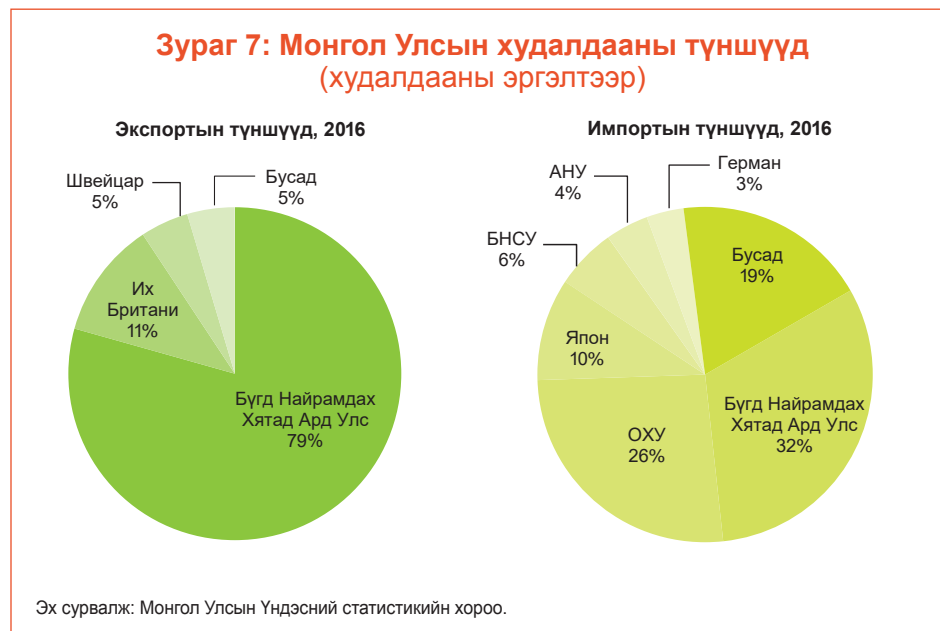
Гол нэрийн бүтээгдэхүүний импорт, 2016



Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо.

2016 онд Монгол Улсын нийт экспорт 4.91 тэрбум ам.доллар, нийт импорт 3.36 тэрбум ам.доллар байж, гадаад худалдааны тэнцэл 1.55 тэрбум ам.долларын ашигтай гарав (тайлбар 1). Экспортын багцад эрдэс баялаг, үнэт чулуу давамгайлж байгаа бол импортын хувьд түлш (бензин, дизель), тоног төхөөрөмж, автомашин, хүнсний бүтээгдэхүүн, химийн бодис дийлэнх хэсгийг эзэлдэг. Экспортын бараа бүтээгдэхүүнийг голлон задгайгаар тээвэрлэдэг бол импортын ачаа барааг чингэлгээр тээвэрлэж байна.

Монгол Улсын импорт экспортын худалдааны түншүүдийг 2016 оны байдлаар Зураг 7-д харуулав.



Худалдааны түнш орнуудын хувьд, газарзүйн байршил хамгийн ойр БНХАУ нь Монгол Улсын импорт экспортын хамгийн том түнш юм. Дараагийн том импортын түнш улс бол Оросын Холбооны Улс бөгөөд Их Британи, Япон зэрэг улсууд импорт экспортын худалдааны эргэлтээр томоохонд орж байна.

Монгол Улсын гадаад худалдаа нь хойд, урд хөрштэй голлон хийгдэж байгаа тул ачаа тээвэрлэлт сааталгүй, үр ашигтай явагдахад тус улсын тээвэр, логистикийн салбар голлох үүрэг гүйцэтгэнэ. Далайд гарцгүй тул Монгол Улсын гадаад худалдааны дийлэнх хэсэг, дотоод худалдаа бүхлээрээ хуурай газрын тээвэр, логистикийн тогтолцооноос хамааралтай. Үндэсний худалдааны үйл ажиллагаанд тээвэр, логистикийн салбарын ач холбогдол амин чухал тул нийтлэлийн дараагийн хэсэгт Монгол Улсын тээвэр, логистикийн үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийн талаар дэлгэрэнгүй танилцуулсан болно.

**Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбар бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт сааталгүй, үр ашигтай явагдахад голлох үүрэг гүйцэтгэнэ.**

## Монгол Улсын логистикийн гүйцэтгэл

Дэлхийн банкнаас нийтэлдэг 2016 оны Логистикийн гүйцэтгэлийн индекс (LPI)-ээр Монгол Улс 160 улс орноос 108 дахь байранд эрэмбэлэгдсэн. Энэ нь 2014 оны 135 дахь байрнаас эрс сайжирсан үзүүлэлт юм. Гэхдээ, гүйцэтгэл бүх шалгуур үзүүлэлтээр жигд сайжирч чадаагүй байна. Хүснэгт 1-т Монгол Улсын логистикийн гүйцэтгэл LPI-н тайланд нийтлэгдсэнээр 2010-2016 онд хэрхэн өөрчлөгдсөнийг харуулав.

### Хүснэгт 1: Монгол Улсын Логистикийн гүйцэтгэлийн индекс

		2010	2012	2014	2016
LPI-ийн ерөнхий үзүүлэлт	Оноо	2.25	2.25	2.36	2.51
LPI-ээр эзлэх байр	Байр	141	140	135	108
Гааль	Оноо	1.81	1.98	2.2	2.39
	Байр	149	144	132	100
Дэд бүтэц	Оноо	1.94	2.22	2.29	2.05
	Байр	133	125	120	140
Олон улсын ачаа тээвэр	Оноо	2.46	2.13	2.62	2.37
	Байр	119	142	110	129
Логистикийн өрсөлдөх чадвар	Оноо	2.24	1.88	2.33	2.31
	Байр	128	152	126	129
Ачаа тээвэрлэлтийн мэдээлэл	Оноо	2.42	2.29	2.13	2.47
	Байр	122	134	149	108
Цаг хугацаа	Оноо	2.55	2.99	2.51	3.4
	Байр	147	97	147	65

Эх сурвалж: Дэлхийн Банкны Логистикийн гүйцэтгэлийн индекс.

2016 оны LPI индексээр хэмжсэн зургаан шалгуур үзүүлэлтээс цаг хугацааны үзүүлэлт хамгийн их сайжирч, гааль болон ачаа тээвэрлэлтийн мэдээллийн ангилалд тодорхой ахиц гарсан байна. Энэ нь гаалийн үйл ажиллагааг сайжруулах чиглэлээр сүүлийн жилүүдэд Монгол Улсын Засгийн газраас хэрэгжүүлсэн төрөл бүрийн арга хэмжээний үр дүн гэж үзэж болно. Дээрх гурван шалгуур үзүүлэлтээр ахиц гарсны үндсэн шалтгааны нэг нь 2011 онд Гаалийн байгууллагын мэдээллийн автоматжуулсан системийг нэвтрүүлсэн явдал юм.<sup>2</sup> Гэхдээ, дэд бүтэц, олон улсын тээвэрлэлт, логистикийн өрсөлдөх чадварын LPI оноо 2014 оноос хойш буурсан нь Монгол Улсын логистикийн нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээнд тээвэр, логистикийн дэд бүтэц ба үйлчилгээ сул холбоос нь болж байгааг илтгэнэ. Хэдийгээр төр засгийн зүгээс тээвэр, логистикийн салбараа сайжруулахаар тодорхой ажлууд хийж байгаа ч

<sup>2</sup> Гаалийн байгууллагын мэдээллийн автоматжуулсан системийг дараах төслийн хүрээнд хэрэгжүүлсэн, үүнд: Азийн хөгжлийн банк (АХБ) 2006. Захирлуудын Зөвлөлд хүргүүлэх Ерөнхийлөгчийн тайлан ба зөвлөмж: Монгол Улсын Гаалийн байгууллагын шинэчлэлийг санхүүжүүлэх зээлийн санал. Манила. (Зээл 2307-MON)

дорвитой ахиц гаргахын тулд ихээхэн хүчин чармайлт шаардлагатай байна. Үүнээс гадна, логистикийг сайжруулах ажлын аргачлалд Монгол Улсын худалдааны гол нэрийн бүтээгдэхүүнүүдийн онцлог, үндэсний хөгжлийн төлөвлөгөөний чиглэлийг харгалзан тусгах хэрэгтэй.

## Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын дүн шинжилгээний арга зүй

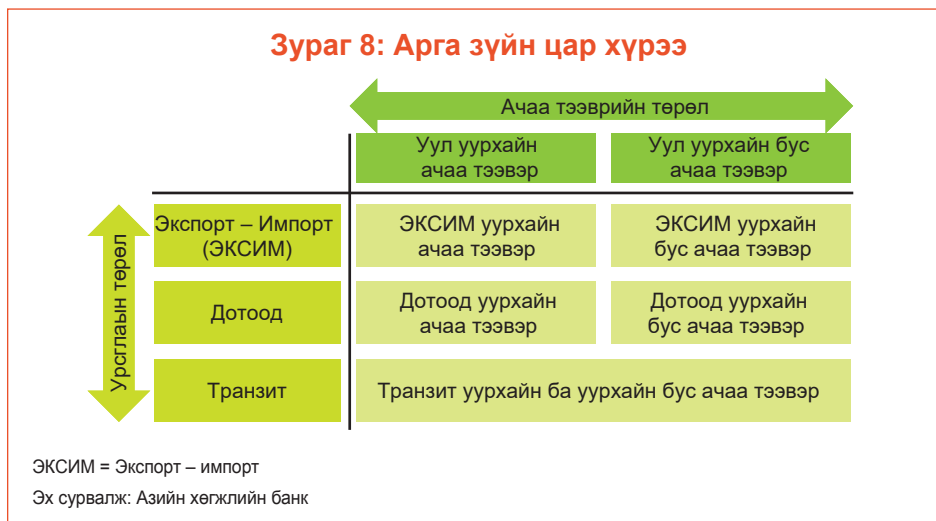
Ачаа тээвэрлэлтийн нийт эргэлтийн томоохон хэсгийг уул уурхайн бүтээгдэхүүн эзэлдэг. Иймд, логистикийн салбарыг дараах байдлаар ангилан ялгаж болно, үүнд:

- (i) Уул уурхайн логистик,
- (ii) Уул уурхайн бус логистик.

Монгол Улс дахь ачаа тээврийн урсгалыг ерөнхийд нь дараах байдлаар ангилж болно:

- (i) дотоод урсгал (Монгол Улс доторх урсгал),
- (ii) экспорт/импортын урсгал (Монгол Улсын хилээр гарсан, эхний эсхүл эцсийн цэг нь Монгол Улс дотор байх урсгал),
- (iii) транзит буюу дамжин өнгөрөх урсгал (Монгол Улсын хилээр нэвтэрсэн, эхний болон эцсийн цэг нь Монголоос гадна байх урсгал).

Дээрх хоёр ангиллын ачаа тээвэрлэлт, гурван ангиллын тээврийн урсгалд нэгдсэн аргачлалаар дүн шинжилгээ хийж, нийт таван дэд бүлэгт хуваан авч үзсэн. Монгол Улсын тээвэр, логистикийн экосистемд тулгарч буй гол хүндрэл бэрхшээлийг эдгээр таван дэд бүлэг тус бүрээр нь нарийвчлан судлав. Таван дэд бүлгийг хамарсан ерөнхий цар хүрээг Зураг 8-д харуулав.



- (i) **Дотоодын уул уурхайн ачаа тээвэр.** Монгол Улсын дотоодын уул уурхайн эрдэс баялаг, хүдрийн тээвэрлэлт уурхайнуудаас цахилгаан станцууд руу дийлэнхдээ төмөр замаар хийгддэг. Багануур, Шивээ овоо, Шарын голын уурхайн нүүрс Улаанбаатар, Эрдэнэт, Дарханы цахилгаан станцууд руу тээвэрлэгдэж байна.
- (ii) **Дотоодын уул уурхайн бус ачаа тээвэр.** Монгол Улсын дотоодын уурхайн бус ачаа тээврийн ихэнхийг аймаг<sup>3</sup> хоорондох, аймгуудаас хэрэглээний төв болох нийслэл Улаанбаатар хот руу чиглэсэн хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний урсгал эзэлж байна.
- (iii) **Экспорт-импортын уул уурхайн ачаа тээвэр.** Монгол улсаас гадаад руу экспортлогддог үндсэн түүхий эд нь төмрийн хүдэр, зэсийн баяжмал, нүүрс, бусад эрдэс болон хүдэр юм. Тус ангилалд багтах импортын гол нэрийн бараа нь газрын тосны бүтээгдэхүүн буюу дизель болон бензин байна.
- (iv) **Экспорт-импортын уул уурхайн бус ачаа тээвэр.** Монгол Улсын уурхайн бус экспортын хувьд ноолуур, ноолууран бүтээгдэхүүн давамгайлж байна. Харин Монгол руу орж ирэх уурхайн бус импортын бүтээгдэхүүнд автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл болон хүнсний бүтээгдэхүүн голлох бөгөөд ихэнх нь чингэлэгт ачигдаж, Улаанбаатар хот руу төмөр замаар тээвэрлэгддэг.
- (v) **Транзит ачаа тээвэр.** ОХУ-аас БНХАУ руу Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх транзит ачаа голлон химийн бодис, мод, модон эдлэлээс бүрдэж байна. Эсрэг чиглэлд буюу БНХАУ-аас ОХУ руу тоног төхөөрөмж, нүүрс, химийн бодис болон барилгын материал тээвэрлэгддэг. Транзит ачааг Трансмонголын төмөр замаар тээвэрлэсээр ирсэн ба Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ хоорондын гурван талт эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд авто замын транзит ачаа тээвэрлэлтийг саяхнаас эхлүүлээд байна.

Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх төмөр замын ачаа тээвэрлэлтэд тулгардаг гол саад бол Монгол Хятадын төмөр замын царигийн ялгаа юм. Монгол Улс болон ОХУ-д өргөн (1,520 миллиметр [мм]) цариг ашиглагддаг бол БНХАУ стандарт (1,435 мм) царигийн төмөр замтай. Энэ ялгааны улмаас Монгол Хятадын хил дээр ачааг цуваа<sup>4</sup> хооронд шилжүүлэн ачих шаардлага гардаг.

Тус судалгааны хүрээнд дээр дурдсан таван дэд бүлэгт нэгдсэн арга зүй ашиглан Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарт тулгарч буй хүндрэл бэрхшээл, боломжит шийдлүүдийг судалсан болно.

## Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын онцлог

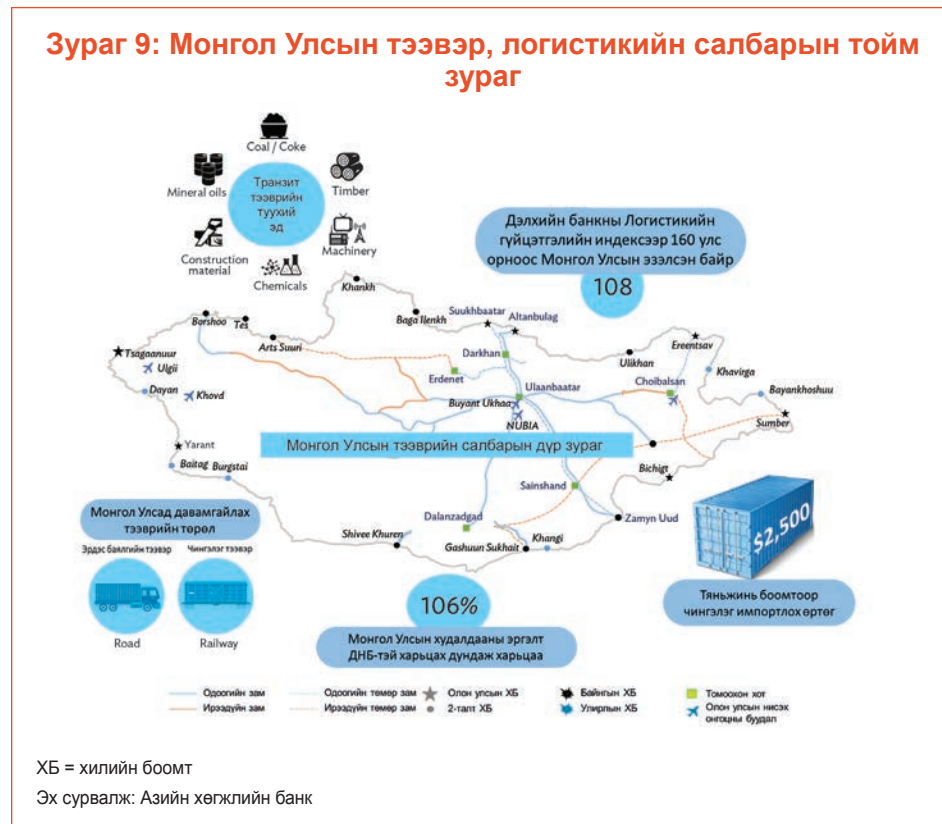
Монгол Улс бол нэг хавтгай дөрвөлжин километр газар нутагт нь 1.76 хүн ногддог хүн амын нягтрал багатай орон юм. Гэхдээ, нийслэл Улаанбаатар хотод нийт хүн амын 46 хувь нь оршин сууж байна. Улмаар, дотоод гадаадын худалдааны тээвэр, логистикийн үйл ажиллагаа Улаанбаатар

<sup>3</sup> Аймаг бол Монгол Улсын засаг захиргааны нэгж юм.

<sup>4</sup> Цуваа гэж хоорондоо холбогдсон (зүтгүүрээс бусад) хэсэг бүлэг төмөр замын вагоныг хэлнэ.

хотод төвлөрч, удирдлага хяналт нь явагддаг. Тус улсын томоохон авто зам, Трансмонголын төмөр зам бүгд Улаанбаатар хотоор дайрдаг тул Монгол Улсын газар нутгаар явах бүх эд зүйлийн урсгал хөдөлгөөн Улаанбаатар хотоор шууд болон шууд бусаар дамжин өнгөрч байна. Улаанбаатар хотоос гадна харьцангуй хүн ам нягтрал ихтэй суурин газарт Эрдэнэт, Дархан хотуудыг дурдаж болно. Эдгээр нь Трансмонголын төмөр зам дагуу байрладаг бөгөөд тус хотууд руу чиглэсэн импортын тээвэрлэлтийн дийлэнх нь төмөр замаар хийгдэж байна.

Нөгөө талаас, Монголын уурхайнууд нийт газар нутгаар тархан байршсан бөгөөд төмөр замын олон салаа сүлжээ байхгүй тул эрдэс баялгийн экспортын тээвэрлэлтийг авто замаар гүйцэтгэж байна. Монгол Улсын логистикийн салбарын ерөнхий дүр зургийг Зураг 9-д харуулав.



Бараа бүтээгдэхүүний дотоодын урсгал хөдөлгөөн төмөр зам, авто замын аль алианаар нь явж байна. Үр тариа, мах, сүү, хүнсний ногоо зэрэг хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэл хот суурин газраас алслагдмал тул ихэнх тохиолдолд зөвхөн авто замаар тээвэрлэх боломжтой байдаг. Дотоодын ачаа тээвэрлэлтийн ихээхэн хэсгийг бүрдүүлдэг гол нэрийн түүхий эд бол Улаанбаатар хотын цахилгаан станцуудын хэрэглэдэг нүүрс юм.

Улаанбаатар хотын дулааны цахилгаан станцууд (ДЦС)-д Багануур, Шивээ овоогийн уурхай нүүрс нийлүүлдэг. Эдгээр уурхай Улаанбаатар хотоос зүүн урд зүгт байрладаг бөгөөд нүүрсийг станцууд руу төмөр замаар тээвэрлэж



байна. Монгол Улсад эрчим хүч үйлдвэрлэхэд ашиглаж буй нийт нүүрсийн 90 хувийг Улаанбаатар хотын дулааны цахилгаан станцууд хэрэглэж байна.

Ийнхүү, Монгол Улсын логистикийн салбарт Улаанбаатар хот томоохон үүрэг гүйцэтгэж байгаа нь илт юм. Иймд, Улаанбаатар хотод тулгарч байгаа асуудлуудыг тусад нь нарийвчлан судлах зайлшгүй шаардлагатай. Энэхүү судалгаанд Монгол Улсын тээвэр, логистикийн асуудлуудыг хамрахдаа Улаанбаатар хотод хамааралтайг нь тусгайлан авч үзэж, боломжит шийдлүүдийг судалсан болно.

Энэхүү судалгаанд хамрагдсан таван дэд бүлэгт хамаатай хүндрэл бэрхшээл, санал болгож буй шийдлүүдийг дараагийн бүлгүүдэд танилцуулав.

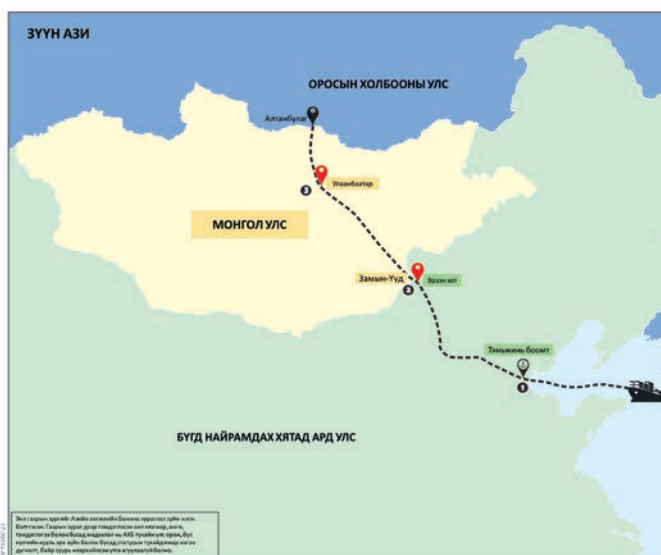
## 2 МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХУДАЛДААНЫ ЛОГИСТИК – ИМПОРТ

**М**онгол Улсын импорт, экспортын бүтээгдэхүүний багцууд хоорондоо ихээхэн ялгаатай. Экспортын хувьд төмрийн хүдэр, нүүрс зэрэг эрдэст түүхий эдээс бүрдэж, нийт экспортын 10 хүрэхгүй хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгдэж байна. Нөгөө талд нь, Монгол Улсын импортын 70 орчим хувь чингэлэгт ачигдсан байдаг.<sup>5</sup> Автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл, гэр ахуйн цахилгаан бараа, холбооны төхөөрөмж болон хүнсний бүтээгдэхүүнийг ихэвчлэн чингэлэгт ачин импортолдог. Импортын чингэлэг тээврийн дийлэнх хэсэг БНХАУ-ын Тяньжинь боомтоор дамжиж байна. Доорх хэсэгт БНХАУ-аар дамжин Монголд орж ирж буй импортын чингэлэг тээврийн талаар хэлэлцэнэ.

### Тяньжинь боомтоор дамжих хүнс, хэрэглээний барааны импорт

Импортын чингэлэг тээврийн ихэнх нь БНХАУ эсхүл Оросын Холбооны Улсаас ачигдаж байна. Бусад улс орноос гаралтай импортын урсгал голдуу Тяньжинь

Зураг 10: Тяньжинь боомтоор дамжих импортын чингэлэг тээвэр



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

<sup>5</sup> Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар

боомтоор дамждаг. Тяньжинь боомтоор дамжих импортын чингэлэг тээврийн туулдаг замыг Зураг 10-т танилцуулав.

- (i) Гадаадын улс орнуудаас Монгол Улс руу илгээгдсэн чингэлгүүд Тяньжинь боомт дээр ирсэн даруйд Тяньжинь боомтын Гаалийн байгууллагаар хянагдаж, бүрдүүлэлт гүйцсэний дараа Монгол руу ачигдана. Чингэлгүүдийг Монгол Хятадын хилийн боомт руу төмөр замаар тээвэрлэнэ.
- (ii) Чингэлгүүд БНХАУ-ын хилийн Эрээн хотоор дамжин Монгол Хятадын хил гарсны дараа Замын-Үүдийн төмөр замын өртөөн дээр бууж, Монгол Улсын Гаалийн байгууллагын хяналтаар орно. Хил хяналтын ажиллагаа дууссаны дараа, чингэлгүүдийг Хятадын нарийн царигт замаас Монголын өргөн царигт зам руу шилжүүлнэ. Үүний дараа, чингэлгүүдийг Трансмонголын төмөр замаар Улаанбаатар, Эрдэнэт, Дархан болон төмөр зам дагуух бусад өртөө рүү илгээнэ. Чингэлгүүдийн дийлэнх хэсэг Улаанбаатар хот руу илгээгддэг.
- (iii) Ихэнх чингэлэг Улаанбаатар төмөр зам ХНН (УБТЗ)-н төмөр замын терминал дээр буух ба ангилан ялгалт хийгдсэний дараа төмөр замын салбар шугам эсхүл ачааны машинаар хотын бусад ачаа тээврийн терминал руу тээвэрлэгдэнэ. Үүний дараа чингэлгүүд болон ачааны эцсийн хяналтыг Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар (ГЕГ) хийх ба бүрдүүлэлт хийгдсэний дараа хүлээн авагчдад очно.

Дээрх үйл явц ерөнхийдөө хялбар харагдах хэдий ч нарийвчлан судалбал нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээнд бүтээмж багатай шат дамжлага олон байна. Бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт, хадгалалт, ачилт буулгалтын

**Зураг 11: Монгол Улсын импортын нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ (зураглал)**



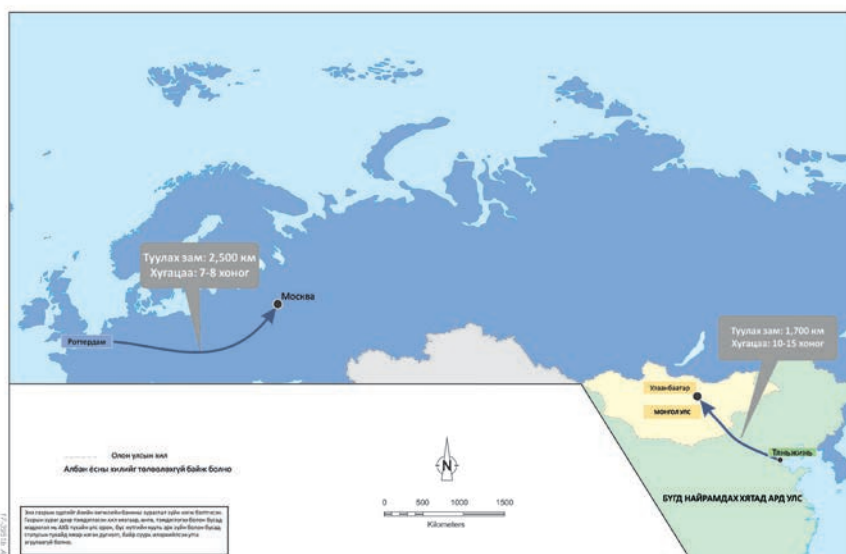
Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

зардал тухайн бүтээгдэхүүний зах зээлийн үнэд шууд шингэх тул хэрэглэгчдийн өдөр тутмын амьжиргаанд нөлөөлнө. Тээвэрлэлтийн хугацаа урт, хүлээн авагчид хүрэх хуваарь тодорхойгүй байгаагаас хэрэглэгчийн төлөх үнэ өсөх сөрөг үр дагавартай. Зураг 11-т импортын бараа бүтээгдэхүүн Тяньжинь боомтоос хэрэглэгчийн гарт хүртэл ямар шат дамжлагаар дамждагийг харуулав.

Импортын бараа бүтээгдэхүүн хэрэглэгчдийн худалдан авалт хийдэг дэлгүүрүүд дээр буухын өмнө олон тооны агентлаг, “харгалзагч” нараар дамждаг. Нарантуул гэх мэт хүнс, барааны захууд, супермаркет, дэлгүүрүүдийн үйл ажиллагаа импортоос ихээхэн хамааралтай.

Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүний импортын томоохон асуудал бол тээвэрлэх хугацаа урт байдаг явдал юм. Барааг эх үүсвэрээс эцсийн цэг рүү тээвэрлэх хугацаа урт байх тусам зардал нь өндөр болно. Доорх зургаар хоёр өөр байршил дахь чингэлэг тээврийн зай, хугацаа, зардлын харьцуулалтыг дүрслэн харуулав.

**Зураг 12: Чингэлэг тээврийн зай, хугацаа, зардлын харьцуулалт**



Тяньжинь боомтоос Улаанбаатар хот руу төмөр замаар чингэлэг тээвэрлэхэд нийт 1,700 км-ийг 10-15 хоногт туулна. Үүнтэй харьцуулахад, Антверп эсхүл Роттердам боомтоос Москва хот руу төмөр замаар чингэлэг тээвэрлэхэд 2,500 км зам туулах хэдий ч ердөө 7-8 хоног шаардагдаж байна. Тяньжинь-аас Улаанбаатар хоорондын чингэлэг тээврийн урт хугацаа, өндөр зардлын шалтгааныг дараагийн хэсэгт хэлэлцэв.

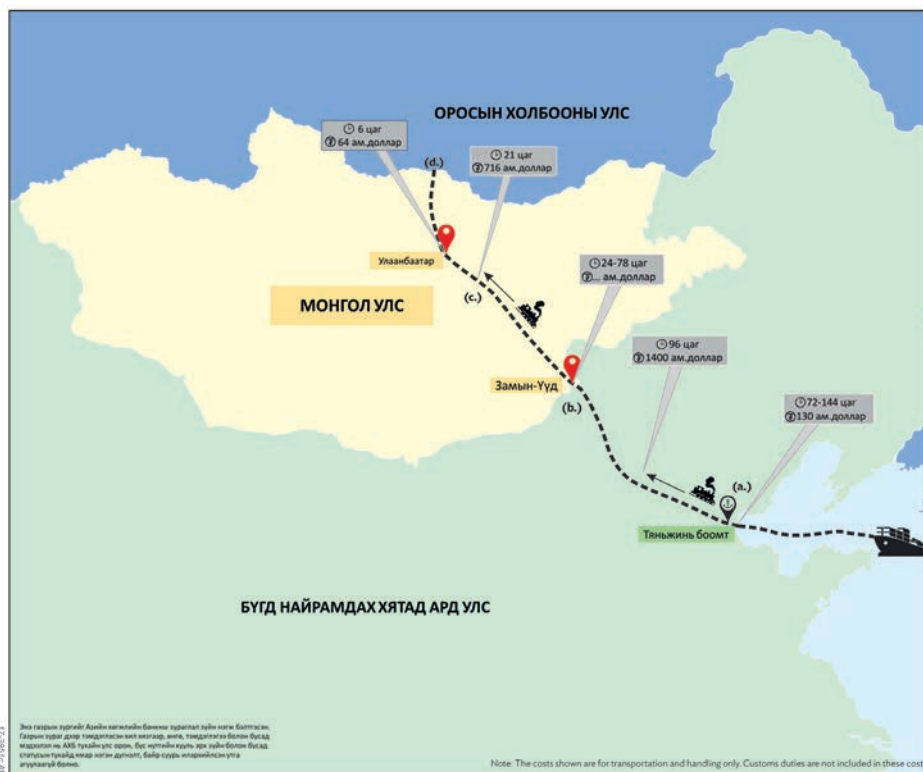
Тяньжинь боомт дээр ирсэн чингэлгүүд Эрээн хот хүртэл тээвэрлэгдэхэд 8-10 хоног шаардагдана. Тяньжинь боомт дахь төмөр замын ачаалал

**Импортын чингэлэг Тяньжинь боомт дээр ирсний дараа дунджаар найман удаа “гар сольж”, эцсийн хэрэглэгчид хүрэхэд 15 хүртэлх хоног шаардагддаг байна.**

өндөр, тусгай талбай байхгүй, БНХАУ-ын төмөр замын вагон хуваарилалт олдоц муутай, Хятадын боомтын хяналтын байгууллагууд чингэлгийн ачилт буулгалтыг урьдчилан мэдэгдэлгүйгээр зогсоодог зэрэг шалтгааны улмаас тээвэрлэлтийн хугацаа уртасч, хүргэлтийн хуваарь тодорхой бус болох нь түгээмэл. Хоёр улсын төмөр замын царигийн ялгаанаас улбаалж Замын-Үүдийн өртөөн дээр чингэлгүүдийг шилжүүлэн ачдаг ба улмаар Улаанбаатар руу тээвэрлэхэд нийт 2-3 хоног зарцуулдаг. Төмөр замын царигийн ялгаа цаг хугацааны саатал үүсгэх гол шалтгааны нэг юм.

Ачаа тээврийн хүргэлтийн хуваарийн тодорхой бус байдлаас улбаалж хэрэглэгчдийн хэрэгцээг хангах үүднээс импортлогчид их хэмжээний агуулахын үлдэгдэл нөөцөлдөг нь нийлүүлэлтийн нийт өртгийг өсгөж, зах зээлийн үнэ нэмэгдэхэд хүргэж байна. Импортын чингэлэг Тяньжинь боомтоос Улаанбаатар хот хүрэх замд дамжих дамжлага, зарцуулах хугацаа ба өртгийг доорх зургаар дүрслэв (Зураг 13).

**Зураг 13: Тяньжинь боомтоор дамжуулан чингэлэг импортлох хугацаа ба өртөг**



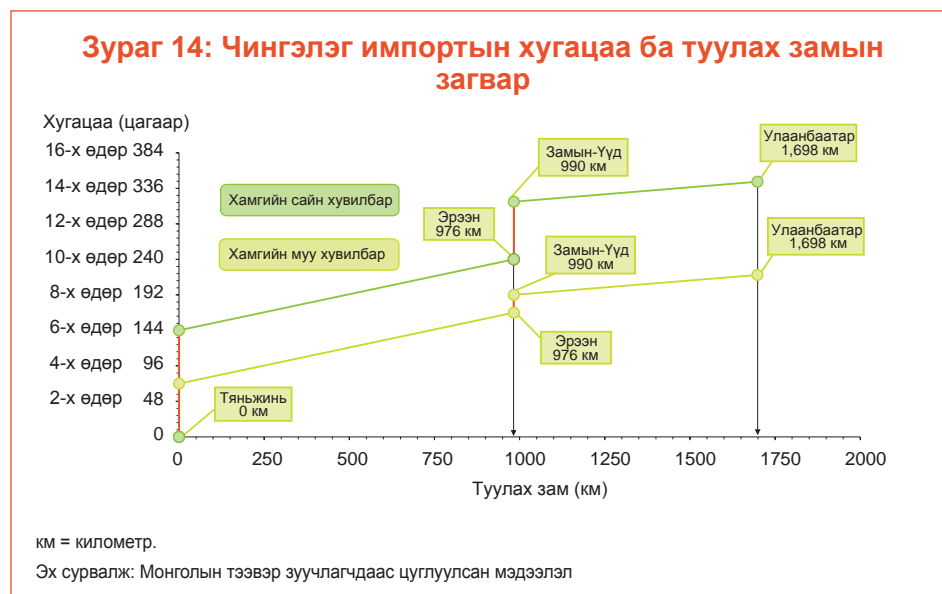
Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

- (i) Монгол Улс руу импортлох чингэлэг ачаа Тяньжинь боомт дээр бууж, БНХАУ-ын тээвэр зуучлагчийн байгууллага шаардлагатай бүрдүүлэлтийг гүйцэтгэнэ. Чингэлэг боомтоос хөдлөх зөвшөөрөл автал гааль болон бусад хяналтын ажиллагаанд нийт 72-114 цаг зарцуулдаг. Учир нь Монгол Улс руу илгээгдэж буй чингэлгийн

тоо бүтэн цуваа дүүргэхэд хүрэлцэхгүйн улмаас өөр галт тэргэнд зай гарахыг хүлээх нь түгээмэл. Эсхүл, Монголын хил руу шууд явах бүтэн цуваа бүрдтэл чингэлгүүдийг Тяньжинь боомт дээр цуглуулан хүлээлгэх явдал гардаг. Боомтын үйлчилгээний зардал ойролцоогоор 130 ам.доллар болно.

- (ii) Тяньжинь боомтоос илгээгдсэн чингэлэг Эрээн Замын-Үүдийн хил дээр ирэхэд төмөр замын тээвэрлэлтийн өртөг нь нэг чингэлэгт 1,400 ам.доллар (үүнд хоосон чингэлэг буцаах өртөг багтсан), Тяньжинь-аас Эрээн хүртэл замд зарцуулах хугацаа 96 цаг болдог. Чингэлгийн хил хяналтын ажиллагаа Эрээн хотод хийгдэх ба гаалийн баталгаатай чингэлэг гаалийн бүрдүүлэлт хийхгүй. Хил дээр шалгагдсаны дараа чингэлгийг Замын-Үүд дээр УБТЗ-ын вагон руу шилжүүлж, эсхүл ачааны машинд ачин эцсийн цэг рүү илгээнэ. УБТЗ-ын вагон руу шилжүүлэн ачихад Замын-Үүд дээр цариг солих ажиллагаанд нэмэлт цаг зарцуулна. Монголын хилээр орох болон бусад ажилбарт нийт 24-78 цаг шаардагддаг.
- (iii) Чингэлгийг Улаанбаатар хот руу тээвэрлэхэд 21 цаг зарцуулж, тээвэрлэлтийн өртөг 716 орчим ам.доллар болно.
- (iv) Замын-Үүдээс илгээгдсэн чингэлэг УБТЗ-ын Улаанбаатар хот дахь төмөр замын терминал (өртөө) дээр ирнэ. Энд чингэлэг болон вагонуудыг ангилан ялгаж, хот доторх хүлээн авах терминалууд руу төмөр замаар илгээдэг. Гаалийн баталгаатай чингэлгийн гаалийн бүрдүүлэлт Улаанбаатар дахь төмөр замын терминал дээр хийгдсэний дараа хүлээн авагчид ачааг хүлээлгэж өгнө. Хүлээн авагч ачаагаа авсны дараа хоосон чингэлгийг буцаах бөгөөд чингэлгийг эцсийн хүлээн авах терминал руу тээвэрлэх, гаалийн бүрдүүлэлт хийхэд ихэнхдээ 6 цаг шаардагдана. Терминалын үйлчилгээний хөлс дунджаар 64 ам.доллар болдог.

Дээрх шат дамжлагыг Зураг 14-т цаг хугацаа, туулах замын харьцуулсан графикаар дүрслэв.



Хэвтээ шахуу налуу шугам өндөр хурдтай хөдөлгөөнийг илтгэх бол босоо шахуу шугам хөдөлгөөн удааширсныг харуулна. Тяньжинь боомт дээр шугам босоо буюу 3-6 өдрийн хугацаанд хөдөлгөөн хийгдэхгүй байгаа нь дээрх зургаас ажиглагдаж байна. Үүнтэй адилаар, Эрээн Замын-Үүдийн хил дээр хил хяналт, цариг солих ажиллагааны улмаас ачаа удаан зогсож байгаа нь илт.

Дүн шинжилгээнээс харахад, тээвэрлэлтийн явцын хувьд Тяньжинь дахь зогсолт хамгийн урт байгаа ч боомтын зардал харьцангуй бага байна. Тяньжинь боомтоос чингэлгийг Замын-Үүд рүү төмөр замаар тээвэрлэхэд ойролцоогоор 1,400 ам.доллар буюу өртөг өндөр байгаагийн шалтгаан нь хоосон чингэлгийг Замын-Үүдээс Тяньжинь руу буцаах зардлыг багтааж байна.

Тяньжинь-аас Улаанбаатар хүртэлх чингэлэг тээвэрт тулгарч буй бусад асуудлыг дурдвал:

- (i) Тээврийн компаниуд Монгол Улс руу илгээж буй чингэлэгт БНХАУ руу хаягласан чингэлгээс харьцангуй өндөр урьдчилгаа төлбөр төлүүлдэг.<sup>6</sup>
- (ii) БНХАУ-ын гаалийн байгууллага зарим үед мод, модон эдлэл, хүнс, ахуйн бараа ачсан чингэлгийг түүвэрлэн зогсоож, биет болон рентген үзлэгт оруулж, сул зогсолтын төлбөр авдаг. Сул зогсолтын төлбөр, рентген үзлэгийн хураамжийн дүн зогссон хугацаанаас шалтгаалж 80-250 ам.долларын хооронд хэлбэлзэнэ. Ийм үзлэг шалгалтыг санамсаргүй түүврийн аргаар хийдэг тул логистикийн ерөнхий төлөвлөлтөд тусгах боломжгүй байдаг байна. БНХАУ-ын гаалийн байгууллагаас тавих сул зогсолтын төлбөрт сэжигтэй ачаа байж болзошгүй чингэлгийн хадгалалт, ачилт буулгалт, үзлэг хяналтын хөлс орно. Үүнээс болж цаг хугацааны саатал үүсэхийн зэрэгцээ хүргэлтийн хуваариас хоцорсны улмаас сул зогсолтын төлбөрөөс гадна демериж буюу хугацаа хэтэрсний торгууль тавигдах эрсдэлтэй аж.
- (iii) Зарим төрлийн шатах, тэсрэх бодисыг аюултай ачаанд тооцож, Тяньжинь боомтоор импортлохыг хориглодог.

Дээрх дүн шинжилгээнээс харахад, чингэлэг тээврийн хугацаа, зардалтай холбоотой асуудлын ихээхэн хэсэг нь Монголын талаас шалтгаалахгүй байна. Хэдийгээр Монгол Улс хилийн гаднах нөхцөл байдалд хяналт тавьж чадахгүй ч Тяньжинь боомт дахь зогсолт, Эрээн хот руу тээвэрлэхэд учрах саатлын талаар БНХАУ-ын талтай тусгайлан хэлэлцэж, шийдэл эрэлхийлэх нь зүйтэй.

## Чингэлэг тээврийн эцсийн шат дамжлага

Монгол Улс руу орж ирж буй импортын ихэнх чингэлгийн хүрэх эцсийн цэг нь Улаанбаатар хот юм. Чингэлгүүд Улаанбаатар хотод ирсний дараа дамждаг шат дамжлагуудыг судлахад, тогтолцооны түвшинд үр ашиггүй,

<sup>6</sup> Урьдчилгаа эсхүл барьцаа төлбөр: тээвэр зуучлагчид чингэлэг түрээслэн ашигласныхаа төлөө чингэлгийн өмчлөгч (ихэнхдээ далайн тээврийн томоохон компаниуд байдаг)-ийн дансанд байршуулдаг, эргэн төлөгдөх төлбөр.



**Зураг 15: Улаанбаатар дахь төмөр замын терминал дээрх ангилан ялгалт**



бүтээмж багатай ажиллагаа их байгаа нь тодорхой байна. Улаанбаатар хотод өөр өөр компаниудын ажиллуулдаг 10 гаруй ачаа тээврийн терминал үйл ажиллагаа явуулж байна.

Оролцогч талуудтай хийсэн хэлэлцүүлгээс дүгнэхэд, ийм олон терминал байгуулагдсаны гол шалтгаан нь зарим томоохон тээвэр зуучлалын компаниуд зөвхөн өөрийн хэрэгцээний байгууламжтай болох эрмэлзэлтэй байсаар ирсэнтэй холбоотой аж. Үр дүнд нь, ийм бүтцээр ажилласнаар Улаанбаатар төмөр замын төв терминал дээр импортлогч эсхүл чингэлгийг хариуцаж буй тээвэр зуучлагч нь хэн гэдгээр нь ангилан ялгаж, холбогдох терминал руу илгээх ажилбар нэмэгдэв. Улаанбаатар төмөр замын терминал дээр ирсэн чингэлгүүдийг гар аргаар ангилан ялгаж, хот доторх ачаа тээврийн 10 терминал руу түгээж байна.

**Зураг 16: Чингэлэг ангилан ялгах, илгээх үйл явц**





Зарим терминал УБТЗ-ын терминалаас холгүй байрладаг бол үлдсэн хэд нь баруунаас зүүн чиглэлтэй төмөр замын дагуу хот даяар таран байршсан. Ангилан ялгалт хийгдсэний дараа цөөн тооны чингэлэг ачсан жижиг цуваанууд эцсийн терминалууд руу өдөртөө илгээгдэж байна. Цуваа тус бүрийн түлш, хөдөлмөрийн зардал хэдэн чингэлэг тээвэрлэснээс үл хамаарч тогтсон тарифтай тул нэг чингэлэгт ногдох зардал өндөр гардаг. Улаанбаатар дахь ангилан ялгах ажилбарыг дээр харуулав (Зураг 16).

## Терминалын дэд бүтцийн давхардал

Дээр дурдсан ачаа тээврийн 10 терминал тус бүр иж бүрэн тоног төхөөрөмж, машин механизмаар тоноглогдсон бөгөөд бүрэн хүчин чадлаар ашиглагддаггүй, хөрөнгө илүүдэх байдалтай байна. Терминалуудын хувьд дараах ижил төстэй шинж чанартай байна, үүнд:

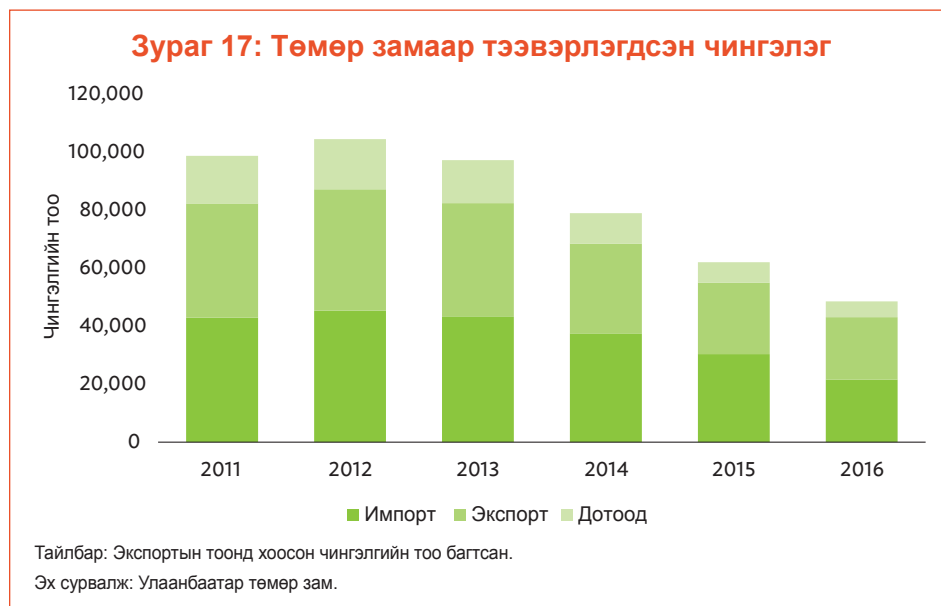
- (i) Дангаараа ашигладаг салбар төмөр замаар үндсэн шугамд холбогдсон.
- (ii) Өөрийн эзэмшлийн 2-3 гүүрэн кран ажиллуулдаг.
- (iii) Өөрийн агуулахуудтай (энгийн болон гаалийн баталгаат).



**Улаанбаатар дахь ачаа тээврийн терминалууд.** Терминалууд бүгд гүүрэн кран, агуулахын байгууламжтай бөгөөд өөрийн салбар төмөр замтай.

Монгол Улсад сүүлийн хэдэн жилд чингэлэг тээврийн эргэлт багасч байгаа билээ. 2011 оноос хойш Монголын төмөр замаар тээвэрлэгдсэн чингэлэг тээврийн хөдөлгөөнийг Зураг 17-д харуулав.

Ачаа тээврийн терминалын байгууламж илүүдэлтэй, чингэлгийн тоо хязгаартай байгаагаас терминалуудын хүчин чадлын ашиглалт зохистой түвшинд хүрч чадахгүй, тогтолцоонд хүчин чадлын хэт илүүдэлтэй байна. Орж ирсэн чингэлгийн цуваанууд терминалууд руу хуваарилагдан задрах бөгөөд терминал тус бүрийн тогтмол ба/эсхүл удирдлагын зардлуудыг тухайн чингэлгийн тээвэрлэлтийн өртөгт шингээж байна. Үйл ажиллагааны ийм хэлбэр эдийн засгийн үр ашиг муутай бөгөөд урт хугацаандаа тогтворгүй юм. Мөн түүнчлэн, олон салаа тээвэрлэлт хийгдэж байгаа нь



хотын замын хөдөлгөөний ачааллыг нэмэгдүүлж, эдийн засгийн хортой үр дагавар үүсгэнэ.

Цаг хугацаа, зардал хэмнэх үүднээс чингэлэг (ачаа) гар дамжих шат дамжлагуудыг аль болох цөөрүүлэх шаардлагатай. Үүний нэг шийдэл бол Монголын одоогийн давхардсан тогтолцоог ачаа тээврийн логикийн нэгдсэн төв (ЛНТ)-өөр орлуулах явдал юм.

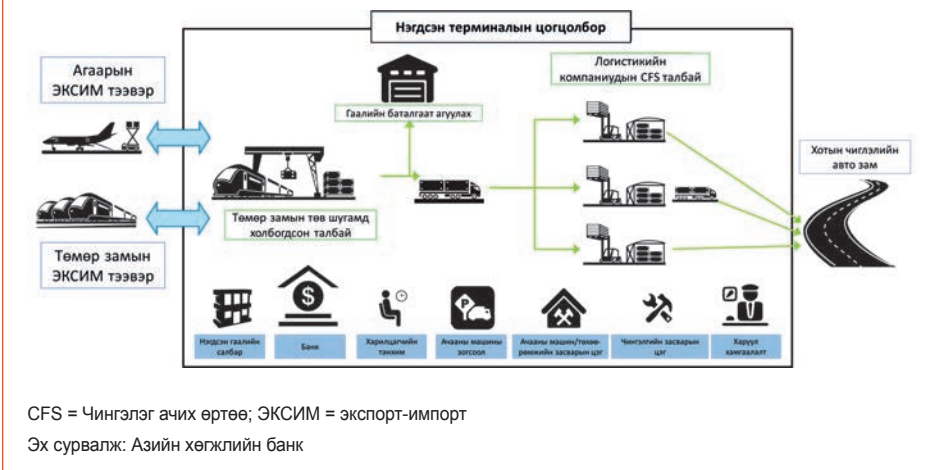
ЛНТ нэг газарзүйн байршилд олон төрлийн байгууламжийг хослуулан ажиллуулснаар чингэлэг (ачаа) гар дамжих шат дамжлагуудыг цөөлж, тээвэрлэлт, ачилт буулгалтын үйл явцыг ихээхэн хялбар болгох ач холбогдолтой. Мөн түүнчлэн, бараа хадгалах боломж бололцоогоор хангадаг тул нийлүүлэлт, түгээлтийн үйл ажиллагааны зохицуулалт, удирдлагыг сайжруулахад дэм болно.

## Монгол Улсад ачаа тээврийн логикийн нэгдсэн төв байгуулах нь

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

Мөн түүнчлэн, ЛНТ дээр гааль, банкны байгууллага салбаруудаа ажиллуулдаг тул бүх төрлийн процедурыг нэгэн зэрэг хийж дуусгах нөхцөл бүрддэг. Үүнээс гадна, чингэлэг болон ачааны машины засвар үйлчилгээ, бараа бүтээгдэхүүний түр ба урт хугацаат хадгалалт зэрэг нэмүү өртөг шингэсэн үйлчилгээ үзүүлэх нь түгээмэл.

**Зураг 18: Логистикийн нэгдсэн төвийн зохион байгуулалт**



**Кейс судалгаа: Дадри дахь холимог тээврийн логистикийн нэгдсэн төв**

Улаанбаатар хотын одоогийн тогтолцоо нь тээвэр зуучлалын компаниудын тус бүрдээ ажиллуулдаг ачаа тээврийн олон терминалуудаас бүрдэж, бүрэн хүчин чадлаараа ашиглагдахгүй дэд бүтэц, байгууламжийн илүүдэлтэй, бүтээмж муутай байна. Улмаар, үйл ажиллагааны зардал ихтэй тул эцсийн хэрэглэгчдэд өндөр үнээр тусдаг. Үүнийг өөрчлөхийн тулд олон терминалын оператор, тээвэр зуучлагчдыг нэг байршилд нэгтгэж, нэг дор хүчин чадлын ашиглалт сайтай байгууламжуудыг дундаа ашиглан, үйл ажиллагааны зардлаа бууруулах боломжоор хангаснаар эцсийн дүндээ хэрэглэгчдэд ашиг тусаа өгнө.

Энэтхэг Улсын Дадри хотод холимог тээврийн логистикийн нэгдсэн төв амжилттайгаар байгуулсан кейс судалгааг доор танилцуулав.

Дадри дахь холимог тээврийн логистикийн нэгдсэн терминалын концепцийг боловсруулах, хэрэгжүүлэх ажлыг Энэтхэгийн Төмөр замын яамны харьяа төрийн өмчийн аж ахуйн нэгж болох Энэтхэгийн Чингэлэг тээврийн корпораци (КОНКОР) гүйцэтгэсэн. КОНКОР-ын зүгээс тээвэр зуучлагчид нэгдсэн байршлаас үйл ажиллагаагаа явуулах цогцолбор байгуулах санал дэвшүүлж, том оврын дэд бүтцийг нь КОНКОР хариуцан хөгжүүлсэн байна. Дадри дахь цогцолборын зохион байгуулалтыг сансрын зургаар доор харуулав.

Тус цогцолбор төмөр замын нэгдсэн терминал дээрээ чингэлгүүдийг хүлээн авч, илгээдэг. Мөн түүнчлэн, банкны салбарууд, хоолны газар, эрүүл мэндийн өрөө болон бусад арилжааны байгууллагууд байрладаг нэгдсэн оффисын барилгатай. Тээвэр зуучлагчдыг чингэлгүүдээ ачих, буулгах чингэлэг тээврийн өртөө (CFS)-өөр хангасан ба үүнээс гадна терминал дотор ачааны машины нэгдсэн зогсоол, засварын газар, агуулахууд байдаг аж.

Төрийн төлөөлөл болсон КОНКОР газраа гаргаж, төмөр зам, өртөө, терминалын дундаа ашиглах байгууламжуудыг бүтээн байгуулах ажлыг хариуцдаг бол хувийн хэвшлийн компаниуд ачаа тээвэр хүлээн авах,

**Энэ загварын хувьд оролцогч бүр өөрийн давуу чадвар, туршлагад төвлөрөх боломж олгох ба терминал сайн ажиллах нь бүгдэд ашигтай тул сонирхлын зөрчил үүсэхгүй.**



**Дадри дахь Нэгдсэн терминалын байгууламжууд.** Үүнд захиргааны нэгдсэн оффис, төмөр замын терминал, чингэлэг буулгах талбай, машины зогсоол, агуулахууд багтаж байна.

түгээх, харилцагчдад үйлчилгээ үзүүлэх, үйл ажиллагааны үр ашигтай байдлыг хангах зэрэг ажлыг хариуцдаг байна.

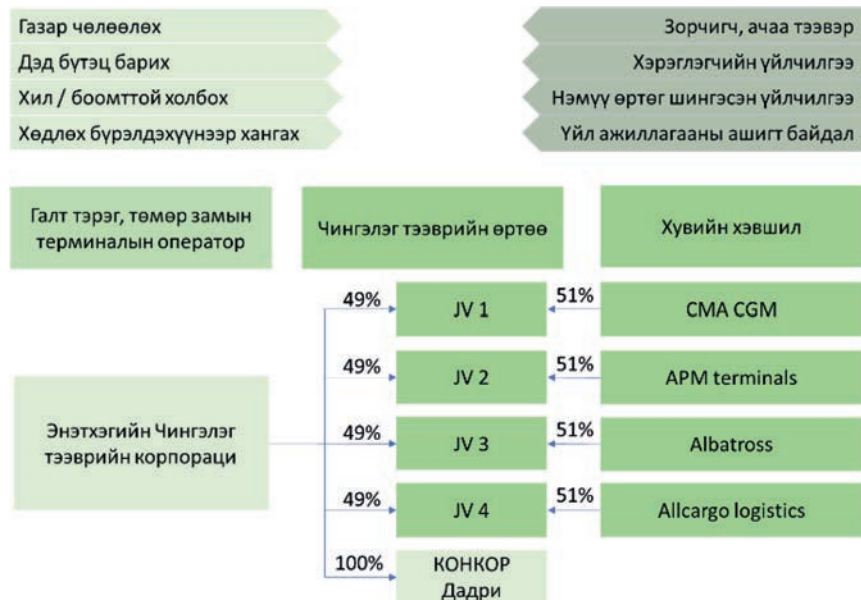
CFS бүр өөрийн тусгай талбай, агуулах, оффисын барилгатай бөгөөд эдгээрийг хувийн хэвшил өөрийн хөрөнгөөрөө байгуулсан ба газрыг КОНКОР-оос урт хугацаагаар түрээслүүлдэг. Нэгдсэн терминалыг төлөвлөхдөө CFS тус бүрд тусдаа талбай гарган өгсөн. Төмөр замын терминал нь бүх CFS-д үйлчилдэг дундын байгууламж бөгөөд төмөр замын терминалаас тээвэр зуучлагчдын CFS хүртэлх чингэлгийн тээвэрлэлтийг КОНКОР өөрийн ачааны машинаар гүйцэтгэдэг байна. CFS бүр өөрийн харуул хамгаалалт, хашаатай ба нэгдсэн терминалын ачааны машины зогсоолыг бүх CFS дундаа ашигладаг.

Дадри хотод хэрэгжсэн төр хувийн хэвшлийн түншлэл (ТХХТ)-ийн энэхүү загвар нь оролцогч тал бүр өөрийн хамгийн сайн удирдаж чадах зүйлээ хариуцах зарчимд тулгуурласан. Ингэснээр, оролцогчид суурь давуу чанартаа тулгуурлан, хамтын эрх ашгийн төлөө ажиллах боломжийг бүрдүүлсэн аж. Дадри дахь чингэлэг тээврийн нэгдсэн терминалын бизнес загварыг Зураг 19-т харуулав. КОНКОР нь хамтарсан компани бүрд 49 хувь, хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулагч 51 хувийг эзэмшдэг.

Дадри дахь терминалын амжилтын үндсэн шалтгаан бол хувийн хэвшлийн тээвэр зуучлагч компаниуд КОНКОР-той хамтарсан компани байгуулан ажилласан явдал юм. Энэхүү терминал 4 хамтарсан эзэмшилтэй CFS, КОНКОР-ын 100 хувийн эзэмшилтэй 1 CFS-ээс бүрдсэн. Тус загвар бүх оролцогчдод ашигтай бөгөөд өөр газар давтагдах боломжтой юм. Энэ загварыг хэрэгжүүлснээр дараах зорилгыг биелүүлсэн:



**Зураг 19: Дадри дахь терминалын зохион байгуулалтын бүтэц**



JV = хамтарсан компани.

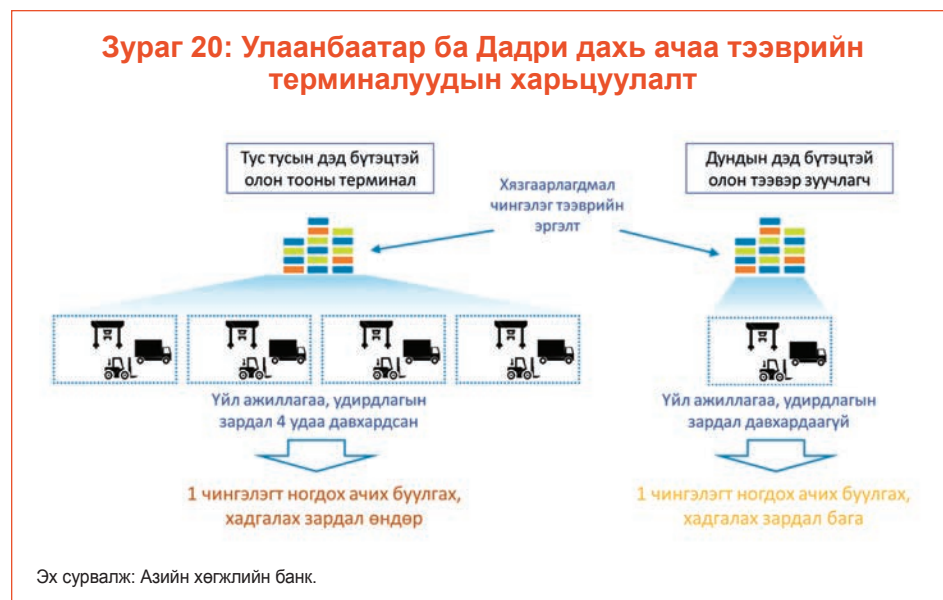
Эх сурвалж: KPMG.

- (i) олон тооны жижиг тээвэр зуучлагч, терминалуудыг нэг байршилд нэгтгэх,
- (ii) үйл ажиллагаа, ажил гүйлгээний үр ашгийг сайжруулах,
- (iii) логистикийн өртөг, замын түгжрэлийг бууруулах,
- (iv) харилцагчдыг нэг байршилд олон сонголтоор хангах,
- (v) “масштабын эдийн засаг”-ийг хэрэгжүүлэх,
- (vi) харилцагчдад нэмүү өртөг шингэсэн үйлчилгээ үзүүлэх.

Дадри дахь терминалын өөр нэг ач холбогдол бол тус бүс нутагт хөргөлттэй чингэлэг тээврийг хөгжүүлж, хөргөлттэй тээвэрлэлтэд шаардлагатай байгууламжуудыг бий болгосон явдал юм. Энэхүү нэгдсэн төв байгуулагдсанаар бий болсон үндсэн үр дүнг дурдвал:

- (i) хамтарсан компанийн оролцогчид суурь давуу тал дээрээ төвлөрөх боломж бүрдэж, эцсийн дүнд харилцагчдад хамгийн сайн үйлчилгээ үзүүлж байна;
- (ii) төмөр замын өртөө болон бусад дэд бүтэцтэй холбоотой хөрөнгө оруулалтын зардал операторууд бие даан бүтээн байгуулалт хийхэд шаардагдахаас дөрөв дахин бага болсон;
- (iii) ачаа тээвэр нэг цэгт цуглаж байгаа тул хүчин чадлын ашиглалт өндөр;
- (iv) цуваа бүрдүүлэхэд илүү хялбар бөгөөд хурдан болсон, цувааны эргэлт хурдассан;
- (v) чингэлгийн дүүргэлт сайжирч, цуглуулбар ачааны тоо цөөрсөн;
- (vi) КОНКОР хамтарсан компаниудад 49 хувь эзэмшсэнээр бизнесийн ёс зүйн хэм хэмжээнд нийцэхгүй ажиллагаа явагдах эрсдэлгүй болсон.

Зураг 20-д Улаанбаатар дахь ачаа тээврийн терминалуудын зохион байгуулалтыг, Дадри дахь хамтран ашигладаг загвартай харьцуулсан болно.



### Кейс судалгаа: Герман маягийн тээвэр логистикийн төв (ачаа тээврийн тосгон) – Бремен дахь GVZ

Орчин үеийн нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээн дэх ачаа тээврийн нэгдсэн логистикийн концепцийн ач холбогдол гүнзгийрсээр байгаа бөгөөд цаашид үйлдвэрлэгчид агуулахын үлдэгдлийг бага байлгах, “яг цагт нь” (just-in-time) хүргэх, “үйлдвэрлэгчээс хэрэглэгчид хүргэх” (end-to-end) логистикийг хамгийн бага зардлаар хэрэгжүүлэхийг илүү их зорихын хэрээр энэ концепц улам бүр төлөвшин хөгжинө.

Эдгээр зорилго биелэгдэхийн тулд логистикийн бүтэц нь үйлдвэрлэл ба хэрэглээний зах зээлд ойр, зангилаа боомт, онгоцны буудлаас холгүй байрлах шаардлагатай. Мөн түүнчлэн, удирдлагын зардлыг аль болох бага байлгаж, “масштабын эдийн засаг”-ийн зарчмыг хэрэгжүүлж чадвал зорилгод хүрнэ.

Ачаа тээврийн тосгоны концепц ийм зарчимд тулгуурласан бөгөөд “үйлдвэрлэгчээс хэрэглэгчид хүрэх” логистикийг нэг цэгт төвлөрүүлэхийг зорьсон. Ачаа тээврийн тосгоны загварыг Зураг 21-т танилцуулав.

Ачаа тээврийн тосгон гэдэг нь хамгийн багадаа 2 төрлийн тээврийн огтлолцол цэгт байрласан буюу түүнд холбогдсон байршилд олон төрлийн тээвэр, логистикийн байгууламжуудыг газарзүйн (орон зайн) хувьд төвлөрүүлсэн холимог тээврийн логистикийн төв юм. Ихэнх ачаа тээврийн тосгон, ялангуяа Германд, авто ба төмөр замын огтлолцол дээр байрласан байдаг. Ачаа тээврийн тосгонууд хоршоо хэлбэрийн хуулийн этгээд байдаг бөгөөд тухайн тосгоны үйл ажиллагаа, хөгжүүлэлтийг хариуцдаг. Эдгээр нь их хэмжээний хөрөнгө оруулалт шаардах байгууламжуудыг логистикийн



экосистемийн хамгийн жижиг оролцогч хүртэл хамрагдаж хамтран ашигласнаас синерги бий болгох зорилготой. Энэ концепцийн тулгуур үзэл баримтлал бол аливаа бүхэл зүйл түүний бүрэлдэхүүн хэсгүүдийн энгийн нийлбэрээс том байдаг хэмээх зарчим юм.

Зураг 21-т харуулсан дөрвөн зарчмын хүрээнд, ачаа тээврийн тосгодын онцлог бол хамтын ашиглалтын концепц – энэ нь жижиг, дунд аж ахуйн нэгжүүдийг хөхиүлэн дэмжих орчин болно – мөн удирдлага, хяналтыг бие даасан бүтэц хариуцаж байгаа явдал юм. Энэ нь ачаа тээврийн тосгодыг эдийн засгийн хувьд илүү үр ашигтай, тогтвортой болгоно. Хамгийн гол нь, ачаа тээврийн тосгоны бүх оролцогч эрсдэлээ хуваалцаж байгаа нь бүгдэд нь ашигтай тусдаг.

Ачаа тээврийн тосгоны удирдлагыг хариуцсан тусгай бүтэцтэй байхын гол давуу тал бол төлөвлөлт ба бүтээн байгуулалтын уялдааг хангахын зэрэгцээ, жижиг дунд аж ахуйн нэгжүүд тосгон дотроо өөрийн менежмент, төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэх орон зай, боломжийг бүрдүүлдэг явдал юм.

Ачаа тээврийн тосгон хамгийн багадаа хоёр төрлийн тээврийн зангилаа цэг дээр байрладаг тул тухайн ачаанд хамгийн тохирсон тээврийн төрлийг сонгох боломж олгодог. Газрын олдоц, төсөл хэрэгжих боломж зэргийг харгалзан, ачаа тээврийн тосгоныг төлөвлөхдөө томоохон хот суурин газар, зангилаа боомтод ойр, олон (хамгийн цөөндөө 2) төрлийн тээврийн холбоос сайтай байршлыг сонгох нь зүйтэй. Ачаа тээврийн ийм нэгдсэн төвд холимог тээврийн логистикийн байгууламж ажиллах тул ачааг нэг тээврээс нөгөө рүү шилжүүлэн ачих ажлыг хөнгөвчилнө.

Энэхүү концепц Европын холбооны улсуудад, нэн ялангуяа Германд, ихээхэн амжилттай хэрэгжиж байна. Дараагийн хэсэгт шилдэгээр

шалгарсан Германы Бремен хотын ачаа тээврийн тосгоны жишээг танилцууллаа.

### 1. Бремены GVZ

Герман дахь хамгийн анхны ачаа тээврийн тосгоныг Бремен хотноо 1985 онд байгуулсан бөгөөд 10 жилийн хугацаанд нийт 200 гаруй сая ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийсэн байна.<sup>7</sup> Тосгоны дэд бүтэц, бүтээн байгуулалтын анхны хөрөнгө оруулалтыг Бремен хотын захиргаанаас санхүүжүүлсэн ба үүнд нэмэлт газар худалдан авах зардал багтсан. Бремен дэх ачаа тээврийн тосгон нийт 895 акр талбайтай бөгөөд Бремен хотын захиргаа дийлэнх хувийг, үлдсэн хувийг нь олон тооны хувийн хэвшлийн компаниуд эзэмшдэг ТХХТ-ийн хэлбэртэйгээр төлөвлөгдөж, хэрэгжсэн аж. Бремены GVZ-ийн хувь эзэмшлийг Зураг 22-т харуулав.



Бремен дахь ачаа тээврийн тосгон бол Герман дахь ийм төрлийн тосгодын хамгийн эртний, хамгийн том, хамгийн шилдэгт ордог тосгон бөгөөд Европ тивдээ хоёрдугаарт эрэмбэлэгддэг. Анх байгуулагдахдаа том оврын ачааны машины хөдөлгөөнийг багасгаж, холимог тээврийг хөгжүүлэх зорилготой байсан. Бремены ачаа тээврийн тосгон гурван төрлийн тээвэрт шууд холбогдсон: авто зам, төмөр зам, дотоодын усан зам. Мөн хамгийн ойр нисэх онгоцны буудлаас 10 хүрэхгүй км зайтай тул нийт дөрвөн төрлийн тээврийн холбоостой юм. Тус тосгон өөрийн усан замын төв буудалтай, мөн ачааны машины засвар үйлчилгээний төвтэй бөгөөд тэнд засвар, үзлэг шалгалт, түлш цэнэглэх, сэлбэг хэрэгсэл худалдах зэрэг байгууламж, үйлчилгээг нэгтгэсэн. Төмөр замын холимог тээврийн терминал нь чингэлэг

<sup>7</sup> Ачаа тээврийн тосгоны концепцийн судалгаа болон Онтариод хэрэгжүүлэх боломж. 2011 оны 10 сар.



хадгалах талбай, агуулахуудтай холбогдсон ба тус тосгоноор дамжих бүх ачаа тээврийн зангилаа цэг юм. Тосгоныг цаашид тэлэн өргөжүүлэх боломжтой газрыг тусгайлан үлдээсэн. Тосгон дотор банкны салбарууд, ресторан зэрэг дэмжих дэд бүтэц иж бүрнээрээ байдаг.

Энэхүү ачаа тээврийн тосгон голлон чингэлэг тээвэр хүлээж авдаг ба үүнд автомашин, сэлбэг хэрэгсэл, хүнс ба ундаа, химийн бодис зэрэг ачаа зонхилдог. Өөрөөр хэлбэл, чингэлгээр тээвэрлэхэд хамгийн тохиромжтой бараа бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэгчидтэй түлхүү ажилладаг байна.

Тосгоны удирдлагаас тэнд үйл ажиллагаа эрхэлж буй хувийн компаниуд ачаа тээврийн эдийн засаг, үйл ажиллагааны ашигт байдлыг сайжруулахад чиглэсэн төсөл санаачлага сайн дураараа хэрэгжүүлэхийг ихээхэн дэмждэг. Зарим жишээнээс дурдвал, тээвэрлэлтийн эхний болон эцсийн шат дамжлага (first mile and last mile transport)-д байгальд хал багатай метаны хийн түлшээр цэнэглэдэг ачааны машин ашиглах, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтыг сайжруулах үүднээс буухиат хүргэлт нэвтрүүлэх зэрэг санаачлага байна. Тосгоны загвар ТХХТ-д түшиглэсэн тул төрөөс анхны хөрөнгө оруулалтаас гадна бодлого, салбарын зохицуулалтын хүрээнд тосгоныг дэмжсэн хэвээр. Харин нэмэлт хөрөнгө оруулалт, харилцагчийн сэтгэл ханамжийг хангах асуудлыг хувийн хэвшил хариуцдаг аж.

## Монгол Улсад ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төв байгуулах нь импортод хэрхэн нөлөөлөх тухай

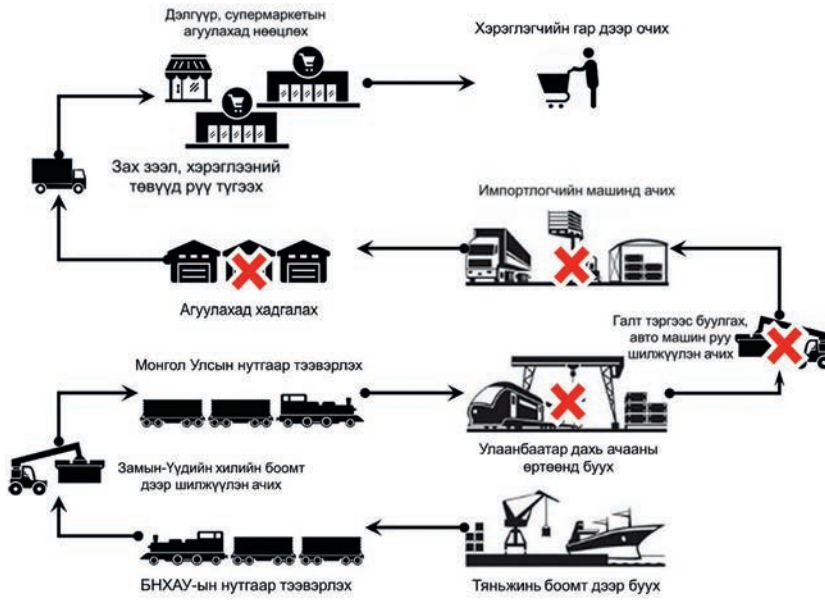
ЛНТ байгуулснаар тээвэрлэлтийн гинжин сүлжээг нийтэд нь ихээхэн хөнгөвчлөх ач холбогдолтой юм. Чингэлгийг ачиж буулгах давтамж цөөрөхөөс гадна нийт үйл ажиллагааны бүтээмж сайжирч, сул зогсолтыг бууруулах тул тээвэр, логистикийн дэд бүтцийн хүчин чадлын ашиглалт нэмэгдэнэ. Ачаа тээврийн урсгалыг нэг цэгт төвлөрүүлэх нь чингэлгийн ашиглалтыг сайжруулж, цуглуулбар ачааг цөөлөх ач холбогдолтой. ЛНТ байгуулснаар чингэлгийн нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээнд ямар үр нөлөө гарч болохыг Зураг 23-т харуулав.

ЛНТ байгуулснаар чингэлэг ачиж буулгах давтамж цөөрөх тул өртөг зардал буурахаас гадна эцсийн хэрэглэгчид хүрэх хугацаа хэмнэгдэх ач холбогдолтой.

ЛНТ дараах шинж чанартай байдаг, үүнд:

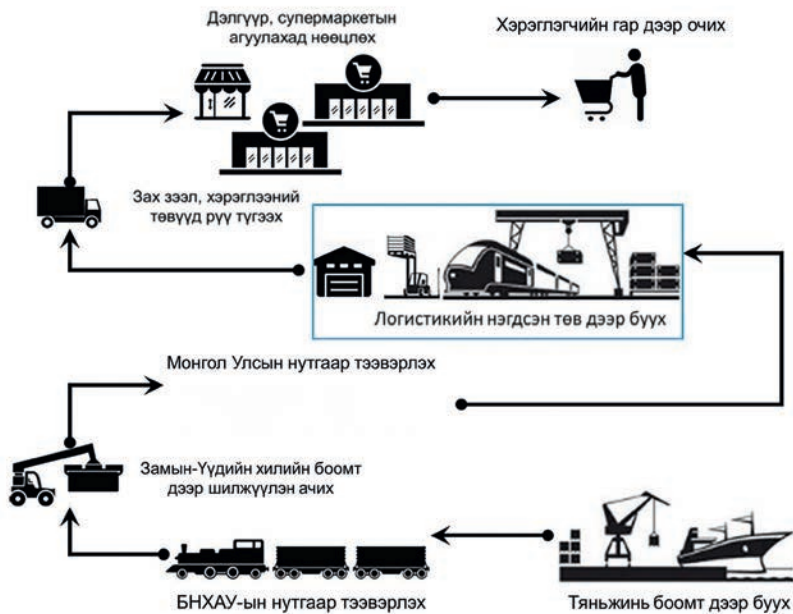
- (i) Тээвэр зуучлагч, терминалын оператор, гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ үзүүлэгч зэрэг олон оролцогчид бие даан болон хамтран ажиллах боломж олгодог.
- (ii) Төмөр замын шугам, гүүрэн кран, чингэлэг зөөх машин, чингэлэг болон бусад тоног төхөөрөмжийн засвар үйлчилгээний байгууламж зэрэг дэд бүтцийг дундаа ашиглах боломжтой.

**Зураг 23: Логистикийн нэгдсэн төв байгуулахын ач холбогдол**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

**Зураг 24: Чингэлгийн нийлүүлэлтийн хялбарчилсан гинжин сүлжээ**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

- (iii) Гаалийн байгууллагаас бүх тээвэр зуучлагчдын үйл ажиллагааг нэгдсэн байдлаар хянах боломжтой тул дэд бүтэц, хүний нөөцийн хувьд хэмнэлттэй.
- (iv) Амин чухал дундын дэд бүтцээр хангахын зэрэгцээ ачаа тээврийн урсгалыг нэг цэгт төвлөрүүлэх тул хотын замын ачааллыг бууруулна.
- (v) Хоосон чингэлгүүдийг цуглуулж, хадгалах төв болох ба чингэлгийг улмаар экспортын тээвэрт ашиглах боломжтой.
- (vi) Нэгдсэн терминал ашиглалтад орсноор үйл ажиллагааны бүтээмжийг сайжруулж, ачаа тээврийн эргэлтийг эрчимжүүлнэ. Ийм нэгдсэн төв байгуулагдсанаар УБТЗ-ын төмөр замын терминал дээр чингэлэг цуваа ангилах, илгээхэд цаг зарцуулах шаардлагагүй болно.
- (vii) Нэгдсэн төв байгуулагдсанаар чингэлэг ангилан ялгах, тээвэр зуучлагчдын терминал руу ангилсан ачааг тээвэрлэх зардал үгүй болно.
- (viii) Нэгдсэн терминал дээрхээс гадна банкны үйлчилгээ, ачааны машины нэгдсэн зогсоол, чингэлэг болон ачааны машины засвар үйлчилгээний цех, 24 цагийн нэгдсэн хамгаалалт зэрэг бусад давуу талуудтай.

## Замын-Үүд боомт дахь төмөр замын импортын ачаа тээврийн дэд бүтэц

Монголын төмөр зам өргөн (1,520 мм) царигтай, БНХАУ стандарт (1,435 мм) царигийн төмөр замтай тул Замын-Үүд Эрээн хот хооронд ачаа тээвэрлэхэд зайлшгүй шилжүүлэн ачих шаардлага гардаг. Иймд, ачаа шилжүүлэн ачих зорилгоор Замын-Үүд болон Эрээн хотын өртөөний аль алинд нь өргөн, нарийн царигийн төмөр зам бий.

Төмөр замуудын хамтын ажиллагааны байгууллагын тодорхойлсон дүрэм журмаар, импортлогч улс орон цариг солих, ачаа шилжүүлэн ачих ажлыг хариуцдаг. Иймд, Монголын талаас өөрийн импорт болон Монголоор дамжин ОХУ руу тээвэрлэгдэх ачааны шилжүүлэн ачилт, харин Хятадын тал өөрийн импорт болон Эрээн хотоор дамжих транзит ачаа тээврийн шилжүүлэн ачих, цариг солих ажлыг гүйцэтгэдэг.

Шилжүүлэн ачих үйл явцын бүтээмж өндөр байх эсэх нь байгууламжийн тоо, найдвартай ажиллагаанаас шууд хамаарна. Орчин үеийн дэвшилтэт техник, тоног төхөөрөмж ашиглах нь шилжүүлэн ачих шат дамжлагын ашигт ажиллагааг ихээхэн сайжруулах ач холбогдолтой. Шилжүүлэн ачих дамжлагын ашигт ажиллагаанд нөлөөлөх өөр нэг хүчин зүйл бол шилжүүлэн ачсан барааг импортлогч улсын гүн рүү тээвэрлэхэд шаардлагатай хоосон хөдлөх бүрэлдэхүүний олдоц, бэлэн байдал юм.

Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр (КАРЕК)-ийн Тээврийн коридорын гүйцэтгэлийн хэмжилт ба үнэлгээний 2015 оны жилийн тайлангаас харахад, Эрээн хот дахь өртөөнд ачаа тээвэр шилжүүлэн ачих шат дамжлагын хугацааг уртасгадаг хамгийн гол хүчин зүйл бол барааг нэг вагоноос буулгаж, нөгөө вагонд ачих ажилбар байна. Удаах нөлөөллийн томоохон хүчин зүйл бол Эрээн хотын хилийн

өртөөнд шилжүүлэн ачих байгууламжийн ачаалал хэт өндөр явдал юм. Монгол Улс руу орж ирж буй импортын ачаа тээврийн хувьд шилжүүлэн ачих ажлыг Монголын тал хариуцдаг. КАРЕК-ийн тайланд мэдээлснээр, шилжүүлэн ачих хугацаа удаашрахад хоосон вагоны олдоц, вагон татах болон цуваа ангилал ялгах ажилбарт зарцуулах хугацаа гол хүчин зүйл болж байна. Эрээн хотын өртөөний адилаар, Замын-Үүд дахь шилжүүлэн ачих байгууламжууд ачаалал ихтэй тул шилжүүлэн ачих шат дамжлагын саатлыг даамжруулдаг аж.

### Замын-Үүд хилийн боомт

Замын-Үүдэд төмөр замын шилжүүлэн ачих 4 байгууламж байдаг. Эдгээр нь Шилжүүлэн ачих 1-р анги (ШАА-1), Шилжүүлэн ачих 2-р анги (ШАА-2), Шилжүүлэн ачих 3-р анги (ШАА-3) болон Э-транс шилжүүлэн ачих байгууламж бөгөөд тэд тодорхой ачааны төрлүүдээр дагнаж, өөр өөрийн тоног төхөөрөмжөөр үйл ажиллагаа явуулдаг байна. Зураг 25-д эдгээр шилжүүлэн ачих байгууламжуудын байрлал, тоног төхөөрөмжийг харуулав.

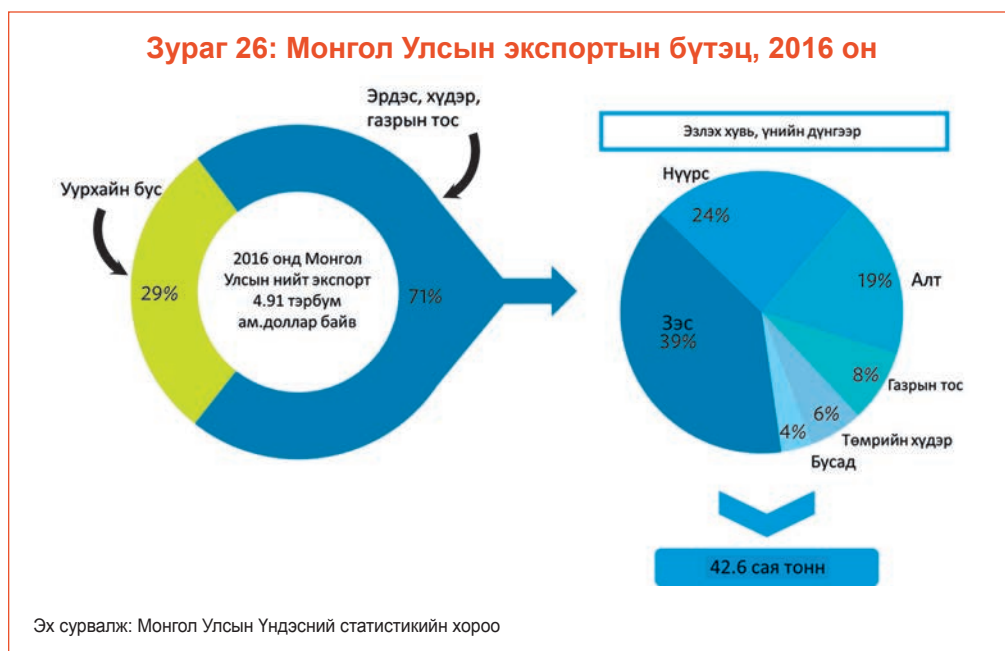
Орчин үеийн тоног төхөөрөмжгүйн улмаас Монгол Улсын гүн рүү төмөр зам, авто замаар тээвэрлэх импортын ачааг гар аргаар ачиж буулгаж байна. Үр дүнд нь Замын-Үүдээс ачаа илгээгдэх хугацаа удаашралтай байдаг. Импортын ачаа тээврийн цариг солих ажиллагааг механикжуулбал Замын-Үүд дэх шилжүүлэн ачих шат дамжлагын хугацаа ихээхэн хэмнэгдэх боломжтой.

3 дугаар бүлэгт Монгол Улсын экспортын ачаа тээвэрт тулгарч буй асуудал, тэдгээрийг шийдвэрлэх үндсэн аргуудыг дэлгэрэнгүй хэлэлцсэн.



# 3 МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХУДАЛДААНЫ ЛОГИСТИК – ЭКСПОРТ

Монгол Улсын эдийн засгийн гол хөдөлгөгч хүч нь уур уурхайн салбар юм. Тус улс нүүрс, төмрийн хүдэр, зэсийн үлэмж нөөцтэй бөгөөд эдгээр нь бүгд ган, зэсийн үйлдвэрлэлд ашиглагддаг. Иймд, Монгол Улсын экспортын биет хэмжээ болон орлогын ихэнхийг эрдэс баялаг бүрдүүлж байна. Зураг 26-д 2016 оны байдлаарх Монгол Улсын экспортын бүтцийг харуулав.



## Монгол Улсын уул уурхайн экспортын түүхий эд

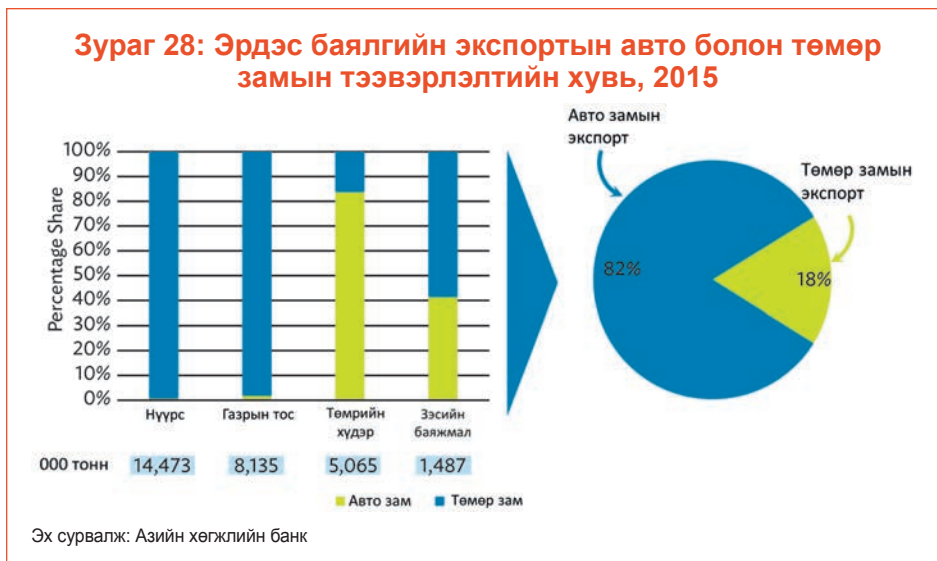
Монгол Улсын уурхайнуудаас нүүрс, төмрийн хүдэр, зэсийн баяжмал, газрын тос зэрэг их хэмжээний түүхий эд БНХАУ болон бусад улс орон руу экспортлогдож байна. Уурхайнууд тус улсын газар нутгаар тархан байршсан бөгөөд хамгийн ойр хилийн боомтоор бүтээгдэхүүнээ экспортолдог. Зураг 27-д томоохон уурхайнууд хилийн боомтуудтай хэрхэн холбогдсоныг дүрслэв.

**Зураг 27: Монгол Улсын томоохон уурхайнууд хилийн боомтуудтай холбогдсон байдал**



Дийлэнх уурхай ойрхи хилийн боомттой авто замаар холбогдсон бөгөөд зөвхөн Эрдэнэтийн зэсийн уурхай болон Сэлэнгэ аймгийн Ерөө голын төмрийн хүдрийн уурхай төмөр замаар Замын-Үүдийн хилийн боомттой холбогдсон. Иймд, Монголын ихэнх эрдэс баялгийн экспортлогчид бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт хийхдээ ачааны машин ашигладаг. Уурхайгаас хилийн боомт хүртэлх зай 150-аас 300 км хооронд хэлбэлздэг. Газрын тос, нүүрсийг 100 хувь авто замаар тээвэрлэдэг бол төмрийн хүдэр, зэсгийн баяжмалын тодорхой хэсгийг төмөр замаар ачиж байна. Зураг 28-д эрдэс баялгийн экспортын тээврийн төрөл, хувь хэмжээг харуулсан.

**Зураг 28: Эрдэс баялгийн экспортын авто болон төмөр замын тээвэрлэлтийн хувь, 2015**





Дэлхий даяар нүүрс, төмрийн хүдэр, цемент, газрын тос зэрэг их хэмжээний овоолмол ачааг төмөр замаар тээвэрлэдэг, учир нь хол зайнд их ачааг тээвэрлэх хамгийн ашигтай тээврийн төрөл бол төмөр зам юм. Зураг 29-д Монгол Улсын овор ихтэй түүхий эдийг хэрхэн тээвэрлэж буй, хэрхэн тээвэрлэвэл зохих зэргийг харуулав.

**Зураг 29: Түүхий эдийн тээвэрлэлтийн бодит болон байвал зохих хэлбэр**

	Агаар	Авто зам	Төмөр зам	Хоолой
Хуурай (овоолмол)	L	H	L	NA
Шингэн (задгай)	L	H	L	NA

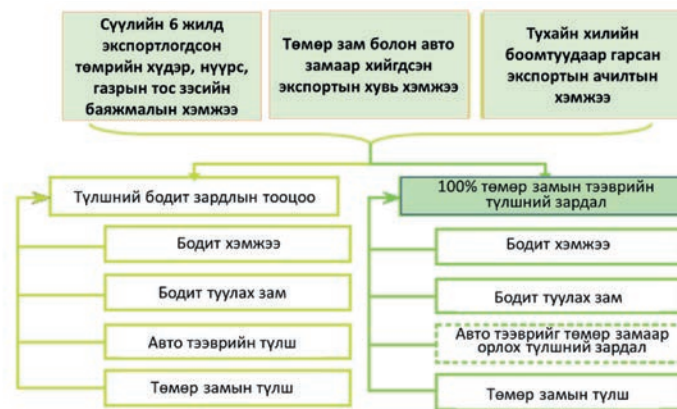
H	Их	M	Дунд	L	Бага	NA	Хамаарахгүй	Бодит	Зохистой
---	----	---	------	---	------	----	-------------	-------	----------

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

**Кейс судалгаа: Авто ба төмөр замын тээврийн харьцуулалт**

Тус судалгаанд Монгол Улсын бүх экспортыг авто замаар биш төмөр замаар тээвэрлэх тохиолдолд үүсэх түлшний зардлын хэмнэлтийг авч үзсэн. Тооцоонд томоохон хилийн боомтуудаар сүүлийн 6 жилийн хугацаанд экспортолсон эрдэс баялгийн бодит хэмжээ, одоогийн экспортод авто ба төмөр замаар тээвэрлэж буй ачааны хувь хэмжээ, төмөр замаар

**Зураг 30: Дүн шинжилгээний аргачлал**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

орлуулах авто замын ачаа тээврийн хэмжээ зэрэг тоон мэдээллийг ашиглаж боломжит түлшний хэмнэлтийг тооцсон. Дүн шинжилгээний аргачлалыг Зураг 30-д дүрслэв.

Дүн шинжилгээнд одоогийн авто замыг төмөр замаар орлуулах тохиолдолд сүүлийн 6 жилийн хугацаанд хийгдсэнтэй ижил хэмжээний экспортын тээвэрлэлтэд хичнээн хэмжээний түлш, түлшний зардал хэмнэж болохыг авч үзсэн. Түлшний зардлын тооцоонд экспортын сүүлийн 6 жилийн бодит тоо хэмжээ, туулах зам, авто болон төмөр замын уртыг харгалзаж үзэв. Түлшний тооцоог 100 хувь төмөр замын тээврээр тооцсон хувилбар нь төмөр зам тавигдсан байх онолын хувилбар юм. Энэ логикийг ашиглан бодит болон боломжит түлшний зардлын тооцоог хийж Зураг 31-г үзүүлэв.

Дүн шинжилгээнээс харахад, төмөр зам тавигдсан байсан бол эрдэс баялгийн экспортод нийт 634 сая ам.долларын түлш хэмнэх боломж байв.



## Эрдэс бүтээгдэхүүний авто замын тээврийн байгаль орчны нөлөөлөл

Монгол Улсын бүх хилийн боомт авто замтай хэдий ч ихэнх нь хатуу хучилтгүй тул эрдэс бүтээгдэхүүнийг ачааны машинууд шороон замаар тээвэрлэдэг. Энэ нь хөдөлгөөний хурд удаашрах, түлшний зарцуулалт ихсэх, зам болон автомашинд эвдрэл үүсэх, замын муу чанараас улбаалж жолоочийн эрүүл мэндэд сөрөг нөлөө үзүүлэх, шороо боссоны улмаас орчин бохирдох зэрэг үр дагавартай. Мөн түүнчлэн, хатуу хучилтгүй зам дээр тээвэрлэлт хийгдэх үед ачааны машин утаа хаях, хөдөлгөөний явцад тээшнээс хүдэр асгарах зэргээр байгаль орчны бохирдуулж байна.







**Замын нөхцөл тээвэрлэлтэд нөлөөлж буй нь.** Гашуунсухайтын уурхайд нүүрс ачиж байгаа нь (зүүн); шороон замаар ачааны машин нүүрс зөөж буй нь (баруун).

### Цагаан хад дахь гаалийн хяналтын бүс

Таван толгой, Оюу толгой болон ойр орчмын зарим бусад уурхайн эрдэс бүтээгдэхүүний экспортын урсгал Гашуунсухайтын хилийн боомтоор дамжиж, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс (БНХАУ) руу тээвэрлэгддэг. Цагаан хад дахь гаалийн хяналтын бүс Гашуунсухайтын боомтоос 23 км зайд Монголын талд байрладаг. Эрдэнэс Таван толгой, Оюу толгойгоос бусад уурхай экспортын нүүрсээ тус гаалийн хяналтын талбай дээр гаалийн бүрдүүлэлтэд оруулах журамтай. Энэ явцад Монголын талын ачааны машинд ачигдан ирсэн нүүрсийг БНХАУ-ын талын ачааны машин руу шилжүүлэн ачдаг бөгөөд энэ нь нүүрсний экспортын логистикийн нийт зардлыг нэмэгдүүлэх шат дамжлага юм.

Авто замтай харьцуулахад, төмөр замын тээвэр өртөг багатайгаар зогсохгүй тээвэрлэсэн нэгж бараа бүтээгдэхүүнд ногдох нүүрстөрөгчийн давхар ислийн ялгаралт мөн бага тул байгаль орчинд илүү ээлтэй юм. (Зураг 32).

**Зураг 32: Авто болон төмөр замын байгаль орчны нөлөө, түлшний зардлын харьцуулалт**

Үзүүлэлт	Төмөр зам	Авто зам
Үндсэн түлш	Дизель	Дизель
Нэг литр түлшний үнэ, \$	0.91	0.91
Тонн-км тутмын зарцуулалт, л	0.0097	0.0270
Тонн-км тутмын зардал, \$	0.0088	0.0246
Тонн-км тутмын CO2 ялгаралт, (грамм)	35 г/тонн-км 	83 г/тонн-км 

CO2 = нүүрстөрөгчийн давхар исэл, г = грамм, км = километр  
Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Эрдэс бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн зардал, байгаль орчны бохирдлыг бууруулахын тулд авто замд түшиглэсэн тээвэрлэлтийг төмөр зам руу боломжийн хэрээр шилжүүлэх шаардлагатай. Түлшний хэрэглээ, нүүрстөрөгчийн давхар ислийн ялгаруулалтын эдийн засгийн өртгийн тооцооноос харахад, холын зайнд их хэмжээний нурмаг эрдэс бүтээгдэхүүн тээвэрлэхэд төмөр зам хамгийн тохиромжтой юм.

Гэсэн хэдий ч, Монгол Улсад төмөр замын төсөл төлөвлөх, хэрэгжүүлэхэд тодорхой хүндрэл бэрхшээл тулгардаг ба Гашуунсухайтын төмөр замын төслийн жишээ үүнийг тодоор харуулсан.

## Гашуунсухайтын эрдэс бүтээгдэхүүн экспортлох төмөр зам

Гашуунсухайтын хилийн боомтоор Монгол Улсын нүүрс, зэсийн баяжмалын дийлэнх нь дамждаг бөгөөд Таван толгой, Оюу толгойтой авто замаар холбогдсон. Тус боомтоор гарч буй экспортын бүх нүүрс болон зэсийн баяжмалыг авто замаар тээвэрлэж байна.



Таван толгой, Оюу толгойн ордуудыг олборлож буй уул уурхайн компаниуд, Монгол Улсын Засгийн газар аль аль нь тээвэрлэлтийн бүтээмжийг дээшлүүлэн, өртөг зардал бууруулах зорилгоор уурхайнуудыг Гашуунсухайтын хилийн боомттой холбох төмөр зам тавих оролдлого хийсэн. Гэсэн хэдий ч, төмөр замын бүтээн байгуулалт хийгдээгүй хэвээр.

Таван толгой, Оюу толгойн бүлэг ордын уурхайнуудыг Гашуунсухайтын хилийн боомттой холбох Таван толгой – Гашуунсухайтын төмөр зам 217 км урттай төлөвлөгдсөн. Төмөр замын төсөлтэй холбоотой үйл явдлуудын цагийн дарааллыг танилцуулбал:

**Авто замын ачаа тээврийн түлшний шууд зардал төмөр замын тээврийнхээс 2.8 дахин өндөр юм. Үүнтэй адилаар, ачаа тээвэрлэх замын нэгжид ногдох нүүрстөрөгчийн давхар ислийн ялгаруулалтыг харьцуулбал, авто замынх төмөр замын тээврээс 2.4 дахин их аж.**

- (i) 2008 онд Монголын уул уурхайн компани болох Энержи ресурс ХХК уурхайг, Гашуунсухайтын хилийн боомт хооронд төмөр зам барих шаардлагыг тодорхойлж, төсөл санаачлав.
- (ii) Энержи ресурс ХХК төслийн зөвлөхөөр Лэйтон Консалтинг компанийг хөлсөлж, тэр нь улмаар төслийн техник эдийн засгийн үндэслэл боловсруулагчаар Ди Би Ай Консалтинг (DBI) компанийг, Эс Эм И Си Холдингс Лимитед (хуучин нэр нь Сноуи Маунтайнс Инженерингийн Корпораци) компаниар инженерийн зураг төсөл хийлгэхээр гэрээ байгуулсан.
- (iii) Энержи ресурс ХХК төслийн хэрэгжилтэд шаардлагатай геологийн болон бусад судалгааг хэд хэдэн гэрээт гүйцэтгэгчээр хийлгүүлсэн.
- (iv) Төмөр замын шугамын хамгийн эхний техник эдийн засгийн үндэслэл болон инженерийн зураг төсөлд стандарт цариг (1,435 мм) төлөвлөгдсөн.
- (v) Монгол Улсын Засгийн газраас холбогдох зөвшөөрлүүдийг авсны дараа төслийн шаардагдах бүх судалгаа, бэлтгэл ажлууд хийгдсэн.
- (vi) Гэсэн хэдий ч, 2010 онд Засгийн газраас улс төрийн болон үндэсний аюулгүй байдалтай холбоотой зарим үндэслэлүүдийг дурдаж, төслийг зогсоосон.
- (vii) Үүний дараа, Энержи ресурс ХХК нүүрсээ экспортлохын тулд уурхайгаасаа Гашуунсухайтын хилийн боомт руу хатуу хучилттай авто зам барьсан.
- (viii) 2012 оны 6 сард Засгийн газар тус төмөр замын төслийг дахин эхлүүлэх шийдвэр гаргасан ба Оросын өргөн царигийг сонгосон (1,520 мм).
- (ix) Энержи ресурс ХХК нь DBI-н хийсэн техник эдийн засгийн үндэслэлийн судалгааг Орос царигт үндэслэн шинэчлэхээр АЕСОМ компанитай гэрээ байгуулсан. Эс Эм И Си компани нь зураг төслийг шинэчлэн хийж, Энержи ресурс ХХК нь барилга угсралт, далангийн ажил, цахилгааны холболт, тэмдэг тэмдэглэгээний ажлын гүйцэтгэгч сонгохоор хэд хэдэн тендер зарлав.
- (x) 2012 оны 11 сард, Засгийн газар тус төмөр замын төслийн өмчлөл болон хяналтыг төрийн өмчийн компанид шилжүүлэх шийдвэр гаргаж, Монголын төмөр зам ТӨК Энержи ресурс ХХК-аас төслийг шилжүүлэн авав.
- (xi) Монголын төмөр зам Бүгд Найрамдах Солонгос Улсын Самсунг С&Т компанийг төмөр замын бүтээн байгуулалтыг гүйцэтгүүлэхээр сонгосон. Төслийн санхүүжилтийг Монгол Улсын Хөгжлийн банк хариуцахаар болов.
- (xii) Гэсэн хэдий ч, олон янзын үйл явдал, урьдчилан таамаглаагүй нөхцөл байдлаас улбаалж төсөл одоог хүртэл хэрэгжээгүй байна.

Төмөр замын бүтээн байгуулалт зэрэг том хэмжээний дэд бүтцийн төслүүд санхүүжилт, улс төрийн эр зориг, техникийн болон зохион байгуулалтын чадавх зэрэг олон асуудалтай тулгарах нь түгээмэл. Төмөр замыг түлхүү сонгох шаардлагатайг олон нийтэд өргөнөөр таниулан сурталчлах шаардлагатай юм. Төмөр замын тээврийг авто замаас илүү хөгжүүлснээр тээвэрлэлтийн өртөг буурч, бүтээгдэхүүний борлуулалтын үнэ хямдран, Монгол Улсын олон улсын зах зээл дээр өрсөлдөх чадвар бодитойгоор бэхжинэ. Мөн түүнчлэн, авто замаас илүүтэй төмөр замыг ашигласнаар байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөө багасч, орчны бохирдлоос улбаатай

өвчлөл буурснаар хүн амын эрүүл мэндийн зардал багасах шууд эерэг үр дагавартай юм.

Монгол Улсад төмөр замын төсөл төлөвлөх, хэрэгжүүлэх зөв зохистой механизм нь юу вэ гэдэг чухал асуудал тавигдаж байна. Дэлхий даяар олон янзын арга хэлбэрээр хэрэгждэгт Энэтхэг болон БНХАУ-д төмөр замын бүтээн байгуулалтыг засгийн газрууд нь, харин АНУ-д хувийн хэвшил хариуцдаг жишээг дурдаж болно. Иймд, Монгол Улсын төсвийн боломж, тогтолцооны чадавхийг харгалзан, тус улсын онцлогт тохирсон загварыг боловсруулах шаардлагатай байна. Нийтлэлийн дараагийн хэсэгт одоо хэлэлцэгдэж буй Төмөр замын хойд коридорын бүтээн байгуулалтын кейс судалгааг танилцуулсан нь Монгол Улсад төмөр замын төсөл хэрэгжүүлэхэд ашиглаж болох аргачлалын нэг жишээ юм. Тус загвар нь төсвийн боломж бололцоо хязгаарлагдмал үед томоохон төслүүдийг хэрэгжүүлэх буюу хөдөлгөх боломж олгохдоо төр засгийн зүгээс нэгдсэн төлөвлөлт зэрэг төрийн хариуцах чиг үүргийн гүйцэтгэлийг сайжруулах нөхцөлийг бүрдүүлдэг онцлогтой юм.

### Кейс судалгаа: Төмөр замын хойд коридор

Аспайр майнинг лимитед компанийн манлайлж буй Төмөр замын хойд коридорын төсөл бол Монгол Улсын Засгийн газар уурхайн оператор компанитай хамтарч буй түншлэлийн жишээ бөгөөд Овоотын коксжих нүүрсний уурхайг Эрдэнэт хотоор дамжуулан Трансмонголын төмөр замтай холбож, улмаар Замын-Үүдийн хилийн боомт руу төмөр замын гарц болгохыг зорьж буй бүтээн байгуулалт юм (Зураг 34). Энэхүү хойд коридор нь дээрхээс гадна хойд хилийн Арцсуурь боомтыг Овоотын коксжих нүүрсний уурхайтай холбох зорилготой.

**Зураг 34: Овоотын уурхайгаар дамжих төмөр замын хойд коридорын санаачлага**



Аспайр майнинг нь өөрийн охин компани болох Нортерн рэйлвэйс ХХК-аар дамжуулан Овоотын уурхайг Эрдэнэт хоттой холбох төмөр замын бүтээн байгуулалтыг хэрэгжүүлж буй аж. Тус төслийн дараагийн шатанд салбар шугам тавьж, хойд хөрш Оросын Холбооны Улсын төмөр замын сүлжээтэй холбогдон, Монголын хойд хил дээр төмөр замын шинэ гарц бий болгохоор

төлөвлөсөн. Овоот Эрдэнэтийн хоорондох төмөр замын төсөл өдгөө техник эдийн засгийн үндэслэлийн шатандаа байгаа бөгөөд 2017 онд барилгын ажил эхэлснээс хойш 5 жилийн хугацаанд дуусах хүлээлттэй байна.

Төмөр замын хойд коридорыг ТХХТ-ийн загвараар хэрэгжүүлж байгааг Зураг 35-д дүрслэв.



Нортерн рэйлвэйс ХХК нь төслийн консорциумыг манлайлж байгаа бөгөөд төмөр замын бүтээн байгуулалтад шаардлагатай техник эдийн засгийн үндэслэл боловсруулах, холбогдох зөвшөөрөл авах, төслийн санхүүжилтийг баталгаажуулах үүрэг хүлээсэн. Хятадын төмөр замын 20-р ангийн групп компани лимитед нь төслийн инженерингийн угсралт, худалдан авалт, барилгын ажлыг, Хятадын Төмөр замын судалгаа, зураг төслийн 1-р хүрээлэн групп лимитед нь төмөр замын инженерийн зураг төсөл, дизайныг хариуцсан.

2015 оны 8 сард зурагдсан Концессийн гэрээгээр Монгол Улсын Засгийн газраас тус төмөр замын шугамыг барьж, ашиглах 30 жилийн концесс олгосон.

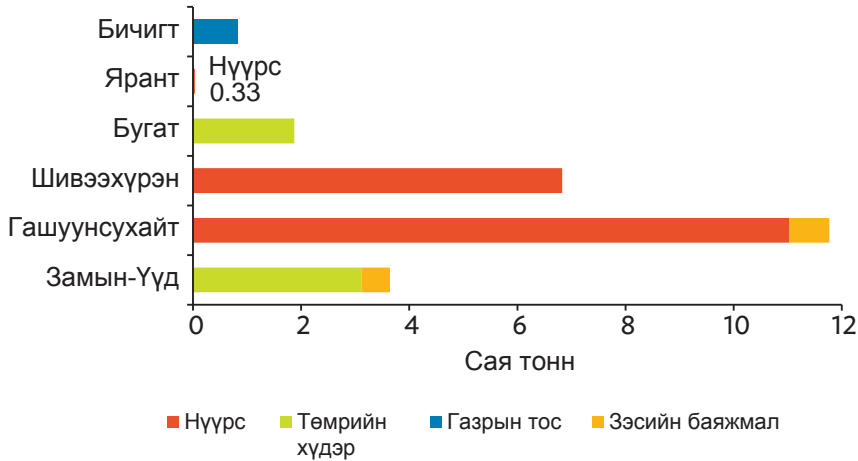
**Нийт 22 томоохон хилийн боомтоос ердөө гурав (Замын-Үүд, Эрэнцав, Сүхбаатар) нь төмөр замтай. Монголын бусад хилийн боомтууд зөвхөн хатуу хучилттай эсвэл шороон замаар холбогдсон.**

## Хилийн боомтууд дахь дэд бүтцийн байгууламжууд

Эрдэс бүтээгдэхүүний экспортын хувьд ач холбогдолтой 6 боомт бол Бичигт, Ярант, Бугат, Шивээхүрэн, Гашуунсухайт, Замын-Үүд юм. Эрдэсийн экспортын хэмжээгээр Гашуунсухайт тэргүүлж, удаах байруудад Шивээхүрэн, Замын-Үүд орж байна. Зураг 36-д эдгээр гурван боомтоор 2014 онд экспортолсон эрдэс бүтээгдэхүүний хэмжээг харуулав.

Бичигтийн хилийн боомтоор голлон Тамсаг болон Тосон уулын ордоос олборлосон газрын тосыг экспортолж байна. Бугатын хилийн боомтоор Таян нуурын төмрийн хүдэр, Шивээхүрэнгээр Нарийнсухайтын нүүрс, Гашуунсухайтын боомтоор Таван толгойн нүүрсний экспорт голлон гардаг ба Гашуунсухайтаар үүнээс гадна Оюу толгойн зэсийн баяжмал

**Зураг 36: Томоохон хилийн боомтуудаар экспортлогдсон эрдэс бүтээгдэхүүн**



Эх сурвалж: Олборлох салбарын ил тод байдлын санаачлага, 2014.

экспортлогдож байна. Өмнө дурдсанчлан, Замын-Үүд боомтоор төмрийн хүдэр, зэсийн баяжмалын экспортын тээвэр дамждаг. Энд дурдсан хилийн боомтуудаар голлон их хэмжээний нурмаг эрдэс бүтээгдэхүүн экспортлогдож байгаа ч тэдгээрийн дэд бүтэц, байгууламжууд хоорондоо ихээхэн ялгаатай байна. Үүний улмаас, хил хяналтын байгууллагуудад эдгээр гарцаар урсаж буй экспорт тээврийг түргэн шуурхай хянан шалгахад хүндрэлтэй байдаг. Зарим боомт дээр авто болон төмөр зам, интернет, харилцаа холбооны дэд бүтэц үгүйгээс Монгол Улсын экспортын өрсөлдөх

**Зураг 37: Томоохон хилийн боомтууд дахь дэд бүтэц, бусад байгууламжийн харьцуулалт**

Байгууламжууд	Замын-Үүд	Гашуун сухайт	Бичигт	Алтанбулаг
Авто зам	✓	✓	✗	✓
Интернет	✓	✓	✗	✓
Ачааны рентген	✓	✗	✗	✓
Жин хэмжигч	✓	✓	✓	✓
Видео камер	✓	✗	✗	✓
Цацраг хэмжигч	✗	✗	✗	✓

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.



чадварт туйлын сөргөөр нөлөөлж байна. Зураг 37-д Монгол Улсын томоохон хилийн боомтууд дахь дэд бүтцийг харьцуулан харуулав.

Томоохон 4 хилийн боомт дахь дэд бүтцийн нөхцөл байдлыг харьцуулахад, Замын-Үүд болон Алтанбулаг боомтууд хамгийн энгийн байгууламжаар тоноглогдсон (Замын-Үүд дэх цацраг хэмжигч болон экспортын ачааны машины жин хэмжигчийг эс тооцвол) байхад Гашуунсухайт болон Бичигтийн боомтуудад ийм энгийн байгууламж хүртэл алга байна. Бичигтийн хувьд зөвхөн шороон замтай бөгөөд интернет сүлжээ, рентген, цацраг хэмжигч зэрэг дэд бүтэц ба байгууламж огт байхгүй. Монголын гаалийн байгууллагаас авсан мэдээллээр, Бичигтийн боомт дахь импортын урсгалын жин хэмжигч ажиллаж байгаа бол, экспортын урсгалын хэмжигч ажилладаггүй аж. Замын-Үүд дэх цацраг хэмжигч нь ачаа тээвэрлэж буй ачааны машины эгнээнд бус суудлын автомашины эгнээнд суурилагдсан байдаг. Мөн түүнчлэн, Гашуунсухайтын жин хэмжигч хилийн боомт дээр биш Цагаан хад дээр байрладаг.

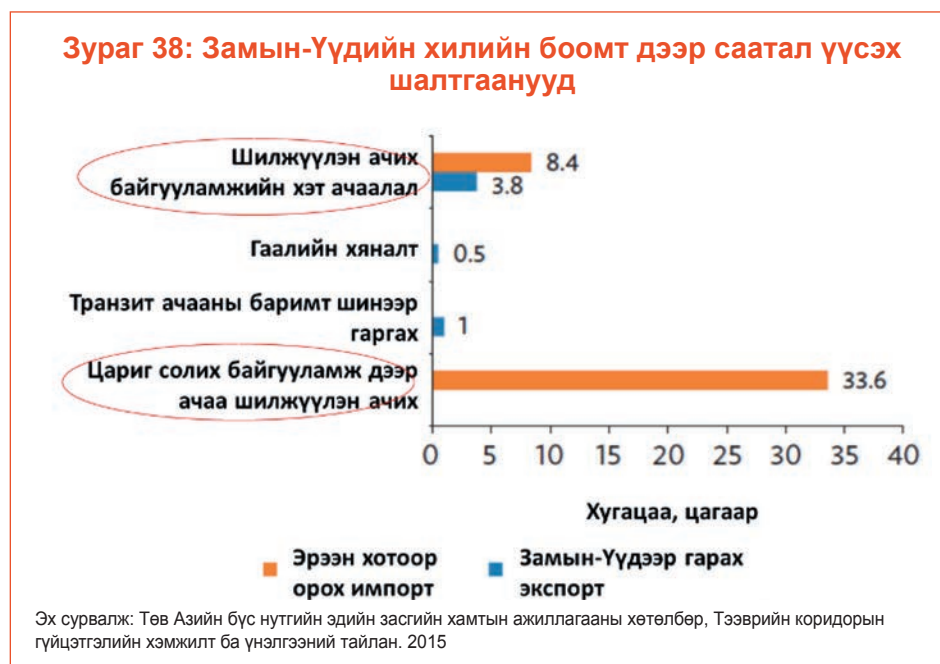
Ийнхүү, наад захын байгууламж, дэд бүтэцгүй хилийн боомтуудын үйл ажиллагаа түргэн шуурхай хэрэгжих боломж хязгаарлагдмал бөгөөд хил дамнах ачаа тээврийн хөдөлгөөн саатах, түгжрэл үүсэх тохиолдол түгээмэл байна.

## Монгол-Хятадын хил дээрх төмөр замын царигийн ялгаа

Монгол Улсад төмөр замтай хоёр хилийн боомт бий: энэ нь хойд хил дээрх Сүхбаатар, урд хил дээрх Замын-Үүд юм. Сүхбаатар дахь хойд хилийн боомтоор жилд ердөө хагас сая тонн хүрэхгүй экспортын ачаа тээвэр гардаг бөгөөд Монгол Оросын төмөр зам ижил царигтай тул эрдэс бүтээгдэхүүнийг тус хилийн боомтоор төмөр замаар тээвэрлэхэд ямар нэгэн хүндрэл бэрхшээл гардаггүй.

Өмнөд хилийн Замын-Үүд боомтоор БНХАУ руу жилд 5-7 сая тонн эрдэс баялаг экспортлогдож байна. Монгол Улс, БНХАУ-ын төмөр замын цариг ялгаатай тул ачаа хилээр гарах үед Монголын талын галт тэргээс Хятадын галт тэрэг рүү шилжүүлэн ачилт хийх шаардлага гарна. Нийтлэг журмын дагуу, эрдэс бүтээгдэхүүний шилжүүлэн ачилтыг импортлогч орны буюу энэ тохиолдолд БНХАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр гүйцэтгэдэг. Болдтөмөр Ерөө голын уурхайн төмрийн хүдэр болон Эрдэнэтийн зэсийн баяжмал ачсан галт тэрэг Замын-Үүд боомт дахь УБТЗ-ын 1-р өртөөгөөр дамжин БНХАУ-ын Эрээн хотод ирсний дараа, худалдагч худалдан авагчийн аль тохирсны дагуу нэг бол Монголын галт тэргээс ачааг буулгана, үгүй бол Хятадын галт тэрэг, ачааны машин руу шилжүүлэн ачна. Экспортын ачаатай Монголын галт тэрэг Эрээн хотод ирсний дараа задгай каргоны шилжүүлэн ачих өртөөнд ачааг буулгах, эсхүл Хятадын талын ачааны машин, галт тэрэг рүү шилжүүлэн ачих ажил хийгддэг. Энэхүү шилжүүлэн ачих ажиллагаа бол ихээхэн чухал шат дамжлага бөгөөд шилжүүлэн ачих байгууламжууд хэт ачаалалтай байдгаас үүдэн саатал тогтмол үүсдэг байна.

КАРЕК хөтөлбөрийн хүрээнд нийтлэгддэг Тээврийн коридорын гүйцэтгэлийн хэмжилт ба үнэлгээний тайланд Замын-Үүд ба Эрээний хилийн боомтуудын биет дэд бүтэцтэй холбоотой гол хүндрэл бэрхшээлүүдийг тодорхой дурдсан (Зураг 38).



Тээврийн коридорын гүйцэтгэлийн хэмжилт ба үнэлгээний тайланд Замын-Үүд-Эрээний хилийн боомтын төмөр замаар эрдэс бүтээгдэхүүн экспортлох үйл ажиллагааны хамгийн их сааталтай шат дамжлагуудыг тодорхой танилцуулсан. Зураг 38-д харуулснаар, хил дээр ачаа тээвэр саатах үндсэн хоёр шалтгаан байдаг нь ачаа шилжүүлэн ачих шат дамжлага, ачих буулгах байгууламжийн хэт ачаалал байна. Үүнийг цариг солих байгууламжийг автоматжуулснаар тодорхой хэмжээнд шийдвэрлэх боломжтой. Ийм төрлийн байгууламжийг Казахстан-Хятадын хил дээр ашигладаг бөгөөд доорх кейс судалгаанд энэ тухай дэлгэрэнгүй танилцуулсан болно.

### Кейс судалгаа: Казахстан – БНХАУ-ын хилийн боомт дээрх цариг солих байгууламж

Казахстан Улс бол БНХАУ руу их хэмжээний эрдэс баялаг экспортлогч улс бөгөөд БНХАУ-тай хийх худалдаандаа хоёр томоохон хилийн боомтоо ашигладаг. Казахстан-Хятадын хил дээрх Достык-Алашанькоу болон Алтынкол-Хоргос боомтууд төмөр замтай бөгөөд хоёр улсын хоорондох худалдааны урсгалын дийлэнх нь эдгээр боомтоор дамждаг. БНХАУ бол эрдэс баялгийн хувьд Казахстаны хамгийн том худалдааны түнш юм. Газрын тосыг Казахстанас БНХАУ руу голлон Казахстан-Хятадын газрын тосны хоолойгоор, харин байгалийн хийг Төв Ази-Хятадын хийн хоолойгоор экспортолж байна. Нүүрс болон хром (хромит), зэс, тугалга, цайр, уран зэрэг их хэмжээний овоолмог эрдсийг БНХАУ руу Достык-Алашанькоу, Алтынкол-Хоргосын хилийн боомтуудаар гаргадаг (Зураг 39).



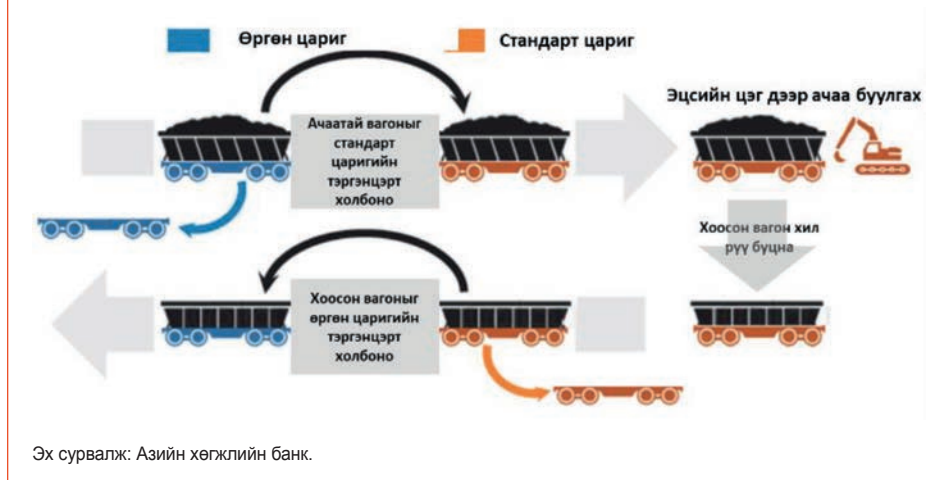
Зураг 39: Казахстаны эрдэс бүтээгдэхүүний экспорт



Достык-Алашанькоу хилийн боомт дахь тэргэнцэр солих байгууламж нь ачаатай болон хоосон вагонуудыг стандарт (1,435 мм) болон өргөн (1,520 мм) царигийн хооронд шилжүүлдэг тул ачааг вагоноос буулгах, дахин ачих шаардлага гардаггүй байна (Зураг 40). Энэхүү цариг солих байгууламж дээр дараах шат дамжлага хэрэгждэг, үүнд:

- (i) Ачаатай вагоны цуваа Орос царигаар Достык хилийн боомт дээр ирнэ.
- (ii) Вагонуудыг Орос царигийн тэргэнцэрээс нь өргөж салгана.
- (iii) Орос царигийн тэргэнцэрийг замаас зайлуулснаар зам дээр стандарт царигийн тэргэнцэр байрлуулах боломжтой болно.
- (iv) Ачаатай вагоны доорх зам дээр стандарт царигийн тэргэнцэрийг байрлуулна.
- (v) Вагонуудыг стандарт царигийн тэргэнцэр дээр байрлуулна.
- (vi) Тэргэнцэр солигдсоны дараа цуваа эцсийн цэг рүү явна.
- (vii) Цуваа овоолмог хүдрийг эцсийн цэг дээр хүргэн, ачааг буулгана.
- (viii) Ачаа буулгасны дараа хоосон цуваа Достык дээр эргэн ирнэ.
- (ix) Вагонуудыг стандарт царигийн тэргэнцэрээс нь өргөж салгана.
- (x) Стандарт царигийн тэргэнцэрийг замаас зайлуулснаар зам дээр Орос царигийн тэргэнцэр байрлуулах боломжтой болно.
- (xi) Вагоны доорх зам дээр Орос царигийн тэргэнцэрийг байрлуулна..
- (xii) Вагонуудыг Орос царигийн тэргэнцэр дээр байрлуулна.
- (xiii) Тэргэнцэр солигдсоны дараа, хоосон цуваа Казахстаны нутаг дэвсгэр рүү явна.

**Зураг 40: Царигийн ялгаатай зам дээрх тэргэнцэр солих ажиллагаа**



Ачаа шилжүүлэн ачих биш тэргэнцэр солих ийм төрлийн механикжсан байгууламж ашиглах нь цариг солих шат дамжлагын хугацааг ихээхэн богиносгох сайн талтай. Гэхдээ тэргэнцэр солих ажилбарт зарцуулах хугацаа бодит амьдралд тухайн үеийн нөхцөл байдал, ачааны төрлөөс шалтгаалан тодорхой хэмжээнд хэлбэлзэж болзошгүй юм.

Нийтлэлийн 1 ба 2 дугаар бүлэгт Монгол Улсын импорт, экспортын ачаа тээврийн хөдөлгөөнтэй холбоотой асуудлууд, үйл ажиллагааны бүтээмж, логикийн гүйцэтгэлийг сайжруулахад дэмжлэг болох боломжит арга ажиллагааны талаар авч үзсэн. 4-р бүлэгт импорт, экспортын хяналт шалгалтын процедур, тэдгээртэй холбоотой хүндрэл, шийдвэрлэх арга замуудын талаар хэлэлцэнэ.

# 4 МОНГОЛ УЛСЫН ХУДАЛДААНЫ ЛОГИСТИКИЙГ ХӨНГӨВЧЛӨХ НЬ

**М**онгол Улсын эдийн засгийн хөгжлийг хөдөлгөгч үндсэн хүч нь сүүлийн жилүүдэд худалдаа байсаар ирсэн ба 2010-аас 2015 оны хооронд худалдааны жилийн дундаж эргэлт Монгол Улсын ДНБ-ээс давсан дүнтэй байгаа нь үүний нотолгоо юм.<sup>8</sup> Гадаад дотоод худалдаа болон түүнтэй холбоотой эдийн засгийн бүсэд үйл ажиллагаа Монголын хүн амын томоохон хэсгийг шууд болон шууд бусаар ажлын байраар хангаж байна. Хүн амын амьжиргаа, үндэсний эдийн засагт ийм гүн гүнзгий ач холбогдолтойн хувьд, Монгол Улсын худалдааны өрсөлдөх чадвар тус улсын ирээдүйн хөгжил дэвшлийн амин чухал хүчин зүйл хэвээр байх болно. Худалдаа гэдэг бол улс орны хилийг дамнасан бүтээгдэхүүн үйлчилгээний хөдөлгөөн юм. Иймд, хил дээрх хяналт шалгалтын үйл ажиллагаанаас худалдааны өрсөлдөх чадвар, бүтээмж ихээхэн хамаарна.

Аливаа олон улсын хилийн боомт дээр тухайн улс орны үндэсний агентлагууд хяналтын үйл ажиллагаа явуулахдаа, импорт, экспортын гааль ба тарифын асуудал, хил дамнасан зорчигч тээврийн хил хяналтын ажиллагаа, ил болон далд аюулаас хамгаалах ажиллагаа, хилээр орж гарах бараа бүтээгдэхүүн, ургамал амьтан, зорчигчийн урсгалтай холбоотой эрүүл мэнд, хорио цээрийн асуудлыг хариуцан ажилладаг (Зураг 41). Монгол Улсын хувьд хил дээрх олон улсын хилийн боомтуудын хил хяналтыг хариуцах чиг үүрэгтэй 4 байгууллага бол

**Зураг 41: Олон улсын хилийн боомт дээрх хил хяналтын байгууллагууд**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

<sup>8</sup> Дэлхийн банкны мэдээлэл. [Worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?locations=MN](http://Worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?locations=MN).

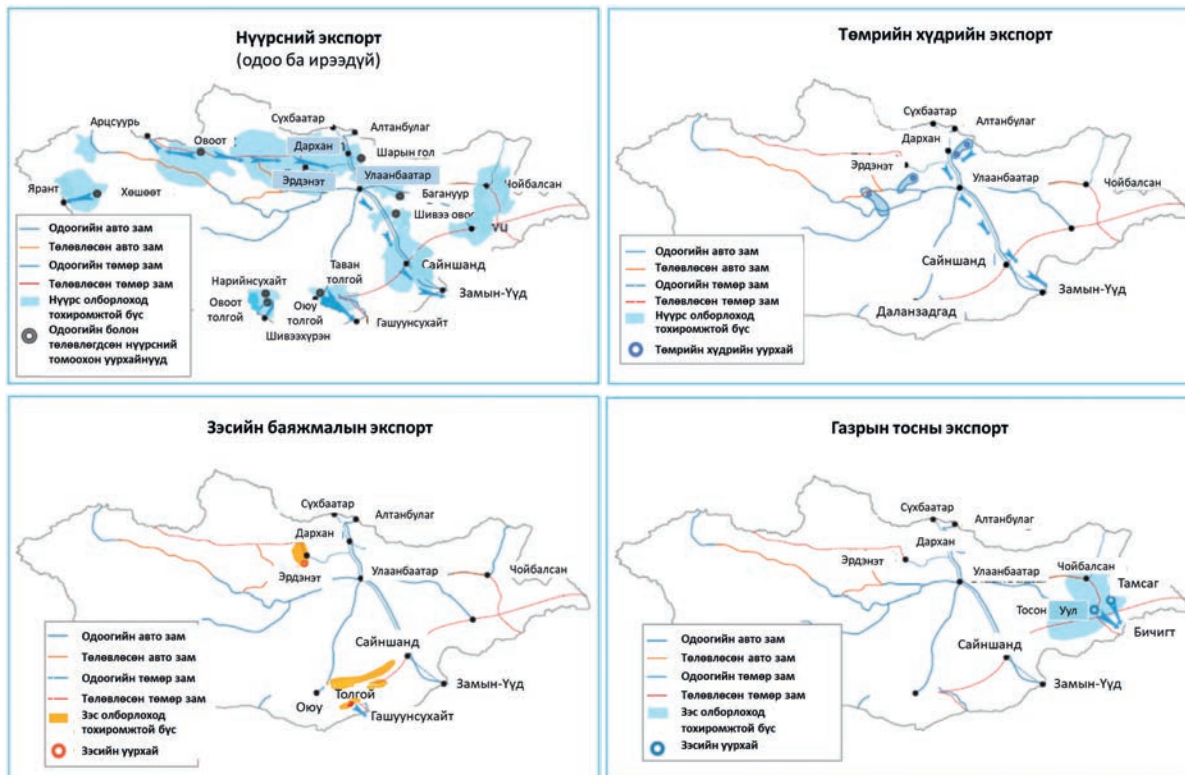
Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар, Гадаад иргэн, харьяатын газар, Хил хамгаалах ерөнхий газар болон Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар юм.

Худалдаа бол улс орнуудын хооронд явагддаг ажил гүйлгээ билээ. Бизнес эрхлэхэд таатай байдал болон бараа бүтээгдэхүүний өрсөлдөх чадварын үзүүлэлт эдгээр бараа бүтээгдэхүүнийг хил дамнуулан худалдахад хялбар байх эсэхээс шууд шалтгаална. Өмнө дурдсанчлан, хил хяналтын байгууллагуудын түргэн шуурхай ажиллагаа, хоорондох уялдаа холбоо бол тухайн улс оронтой бизнес арилжаа хийхэд таатай эсэхэд нөлөөлж, худалдааны өрсөлдөх чадварыг нь тодорхойлдог хамгийн чухал, үндсэн хүчин зүйл юм.

## Монгол Улсын хил дээрх эрдсийн экспортын үйл ажиллагаа, журам

3-р бүлэгт хэлэлцсэнээр, Монгол Улсын экспортын багцад нүүрс, төмрийн хүдэр, зэсийн баяжмал, газрын тос болон бусад хүдэр зэрэг эрдэс бүтээгдэхүүн голлодог ба эдгээрийн дийлэнх нь авто замаар, зарим хэсэг нь төмөр замаар тээвэрлэгдэж байна.

**Зураг 42: Монгол Улсын үндсэн 4 төрлийн эрдэс баялгийн экспорт**



Тайлбар: Зүүн дээд булангаас цагийн зүүний дагуу: нүүрс олборлоход тохиромжтой бүс, одоо ба ирээдүйн нүүрсний экспортын чиглэл; төмрийн хүдэр олборлоход тохиромжтой бүс, одоо ба ирээдүйн экспортын чиглэл; газрын тос олборлоход тохиромжтой бүс, одоо ба ирээдүйн экспортын чиглэл; зэс олборлоход тохиромжтой бүс, одоо ба ирээдүйн экспортын чиглэл.

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Эдгээр түүхий эд олборлолт хийгдсэн уурхайн ойр орчмын хилийн боомтоор дамжин хил давдаг. Экспортлогдсон эрдэс бүтээгдэхүүний нийт хэмжээгээр нь тооцвол, Гашуунсухайтын хилийн боомт хамгийн их экспорт дамжуулдгаараа ач холбогдлоор тэргүүлж байна. Зураг 42-т Монгол Улсын экспортын үндсэн 4 төрлийн эрдэс бүтээгдэхүүний урсгалыг харуулав.

Монгол Улсаас бараа бүтээгдэхүүн (эрдэс түүхий эд) экспортлохын тулд экспортлогч этгээд бараа ачигдтал 7 байгууллагаас холбогдох зөвшөөрөл авч, ачаа хилийн боомт дээр ирсний дараа нэмж хил хяналтын 4 байгууллагын хяналт шалгалтаар орно. Эдгээр байгууллагын ихэнх нь зөвшөөрөл олгох, бүрдүүлэлт хийхдээ ижил төстэй баримт мэдээлэл шаарддаг.

Гэсэн хэдий ч, эдгээр байгууллага хоорондоо харилцаа холбоо, уялдаа байхгүй, мэдээлэл технологийн ашиглалт төдийлөн хөгжөөгүй тул баримт бичгийг хэвлэмэл байдлаар тус бүрд нь бүрдүүлж өгөх шаардлагатай байдаг. Иймд, экспортлогч баримт бичиг бүрдүүлэхэд, хил хяналтын агентлагууд экспортын баримтын бүрдүүлэлтийг хянахад ихээхэн хүчин чармайлт, цаг хугацаа зарцуулна. Эдгээр ажилбарыг экспортын ачилт бүрд давтан хийх ба зөвхөн уурхайн ашиглалтын тусгай зөвшөөрөл авахад нэг удаа бүрдүүлэлт хийнэ (Зураг 43).

**Зураг 43: Монгол Улсаас бараа бүтээгдэхүүн экспортлоход шаардлагатай баримт бичиг ба холбогдох байгууллагууд**





Эхний шатны зөвшөөрөл гарсны дараа, эрдэс бүтээгдэхүүнийг уурхай (эх үүсвэр)-аас холбогдох хилийн боомт руу тээвэрлэж, экспортын ачаа хилээр гарахын өмнө хил хяналтын 4 байгууллага үзлэг шалгалт, баримтын хяналт хийж гүйцэтгэнэ. Өмнөх шатны албан зөвшөөрлүүдийн адилаар, хил хяналтын байгууллагууд мөн ижил төстэй баримт бичиг бүрдүүлэхийг шаардаж, экспортын ачаанд ижил төстэй үзлэг шалгалт хийнэ. Гэсэн хэдий ч, байгууллагуудын хооронд уялдаа холбоо, мэдээллийн солилцоо байхгүй тул, баримт бичгийн бүрдүүлэлт, үзлэг шалгалт давхардсан байдалтай хийгдэж, боомт дээр ихээхэн цаг зарцуулдаг. Зураг 44-т хил дээр шалгадаг баримтын бүрдлийг харуулав.

**Зураг 44: Хил хяналтын шат дамжлага ба бүрдүүлэх баримт бичиг**

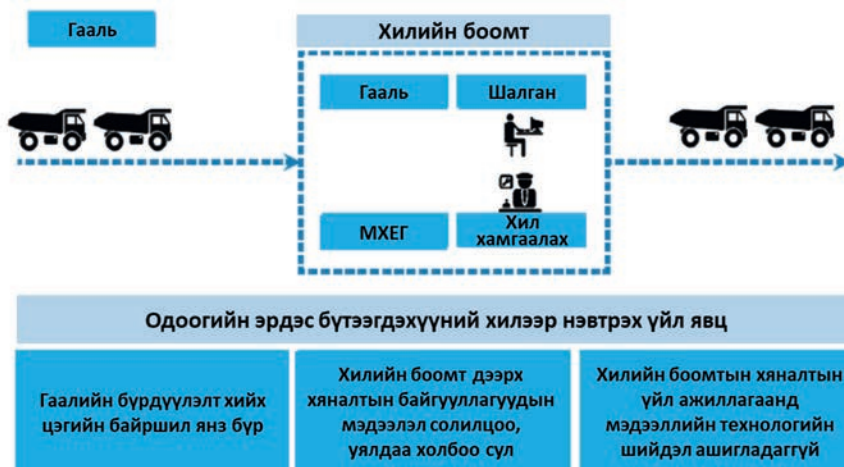


МХЕГ = Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Үүнээс гадна, хил хяналтын процедурууд ялгаа зөрүүтэй хэрэгжиж байна. Тухайлбал, зарим томоохон уурхайн хувьд гаалийн бүрдүүлэлтийг эх үүсвэр дээр нь хийдэг бол бусад экспортлогчид хилийн боомт дээр гаалийн эцсийн бүрдүүлэлтэд ордог. Хилийн боомт дээр ирсэн экспортын бүх ачааг ГЕГ-ын байцаагчид шалгадаг тул түгжрэл саатал үүсэх нь түгээмэл байдаг байна (Зураг 45).

**Зураг 45: Хил хяналтын ажиллагаатай холбоотой асуудлуудын тойм**



МХЕГ = Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Экспортын бараа бүтээгдэхүүн ачигдахаас өмнөх болон хилийн боомт дээр ирсний дараах бүх шат дамжлагыг Хүснэгт 2-т тоймлон танилцуулав.

**Хүснэгт 2: Эрдэс баялгийн экспортын шат дамжлага**

№	Холбогдох байгууллага	Бүрдүүлэх баримт бичиг	Үр дүн
1	Монгол Улсын Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яам	<ul style="list-style-type: none"> <li>Уурхайн ашиглалтын лиценз авах өргөдөл (холбогдох материалын хамт)</li> </ul>	“А” лиценз
2	Ашигт малтмал, газрын тосны газар	<ul style="list-style-type: none"> <li>Монгол Улсын хилээр бараа бүтээгдэхүүн гаргах хүсэлт</li> </ul>	Монгол Улсын хилээр бараа гаргах зөвшөөрөл
3	Монголын Худалдаа, аж үйлдвэрийн танхим	<ul style="list-style-type: none"> <li>Худалдааны гэрээ</li> <li>Улсын бүртгэлийн гэрчилгээний хуулбар</li> <li>Нэхэмжлэл</li> <li>Баглаа боодлын жагсаалт</li> </ul>	Гарал үүслийн гэрчилгээ
4	Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газрын төв лаборатори	<ul style="list-style-type: none"> <li>Худалдааны гэрээ</li> <li>Улсын бүртгэлийн гэрчилгээний хуулбар</li> <li>Барааны дээж</li> </ul>	Барааны дээжид лабораторийн шинжилгээ хийсэн хариу
5	Монгол Улсын Стандартчилал, хэмжил зүйн үндэсний төв	<ul style="list-style-type: none"> <li>Улсын бүртгэлийн гэрчилгээний хуулбар</li> <li>Барааны дээжний шинжилгээний хариу</li> <li>Тохирлын гэрчилгээ авах хүсэлт</li> <li>Нэхэмжлэл</li> <li>Баглаа боодлын жагсаалт</li> </ul>	Тухайн ачилтын тохирлын гэрчилгээ
6	Тээвэр зуучлагч эсхүл тээврийн компани	<ul style="list-style-type: none"> <li>Тээвэрлэлт зохион байгуулах, гаалийн бүрдүүлэлт хийх хүсэлт</li> </ul>	Тээвэрлэлт зохион байгуулах
7	Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар (бараа илгээх цэгт эсхүл Улаанбаатарт)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Өмнө нь бүрдүүлсэн бүх баримт</li> <li>Өмнө авсан бүх зөвшөөрөл, гэрчилгээ, шинжилгээний дүн</li> <li>Гаалийн тарифын төлбөр (ногдуулсан бол)</li> </ul>	Гаалийн бүрдүүлэлт
<b>Хил дээрх хяналтын байгууллагууд</b>			
8	Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар (хилийн боомт дээр)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Гаалийн бүрдүүлэлтийн баримт (өмнө хийгдсэн бол)</li> <li>Гаалийн бүрдүүлэлтийн мэдүүлэг, холбогдох баримт, гаалийн тарифын төлбөр (өмнө хийгдээгүй бол)</li> </ul>	Хил, гаалиар гарах
9	Гадаадын иргэн, харьяатын газар	<ul style="list-style-type: none"> <li>Паспорт</li> <li>Виз (жолооч, бусад ажилтан)</li> </ul>	Хилийн шалганаар гарах
10	Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар (МХЕГ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Тохирлын гэрчилгээ</li> <li>Гарал үүслийн гэрчилгээ</li> <li>Нэхэмжлэл, баглаа боодлын жагсаалт</li> <li>Худалдааны гэрээ</li> <li>Лабораторын шинжилгээний хариу</li> <li>МХЕГ-аас шаардсан бусад баримт</li> </ul>	МХЕГ-ын хил гарах зөвшөөрөл
11	Хил хамгаалах ерөнхий газар	<ul style="list-style-type: none"> <li>Паспорт</li> <li>Виз (жолооч, бусад ажилтан)</li> <li>Тээврийн хэрэгслийн биет үзлэг</li> </ul>	Хил гарах зөвшөөрөл

МХЕГ = Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк



## Монгол Улсын уурхайн бус импортын хил хяналтын үйл ажиллагаа, журам

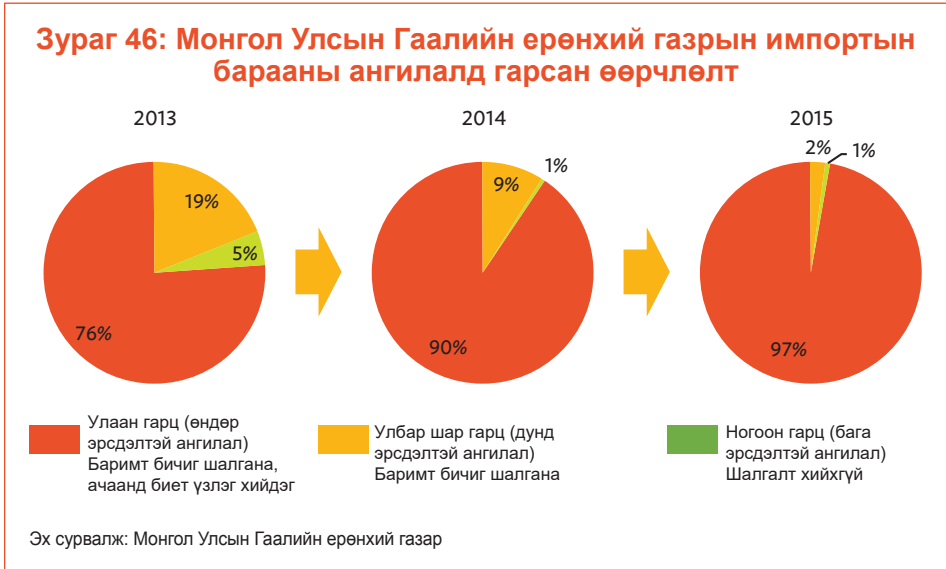
Монгол Улсын экспортын багцад эрдэс баялаг давамгайлдаг бол импортын хувьд өргөн хэрэглээний бараа, хүнсний бүтээгдэхүүн, газрын тосны бүтээгдэхүүн (дизель, бензин), уул уурхайн тоног төхөөрөмж дийлэнх хувийг эзэлдэг. Хэдийгээр импортын бараа бүтээгдэхүүн шинж чанарын хувьд экспортоос ялгаатай ч, импортын процедурын хувьд ижил төстэй асуудал тулгарч байна. Үүнд, хяналтын байгууллагуудтай харилцах, баримтын шалгалт давхардах, бүрдүүлэлтэд мэдээллийн технологийн шийдэл ашиглагдахгүй байх зэрэг хүндрэл байна. Хил хяналтын 4 байгууллага болох ГЕГ, Гадаадын иргэн, харьятын газар, Хил хамгаалах ерөнхий газар болон МХЕГ импортын хяналтын процедурыг дээр дурдсантай ижлээр гүйцэтгэдэг. Бүх бичиг баримтын шалгалтыг хилийн боомт дээр хийдэг тул хил дамнасан хөдөлгөөн удаашрахад хүргэдэг байна.

Дээрхээс гадна, ГЕГ-ын эрсдэлд суурилсан ангиллын аргачлалаар бараа бүтээгдэхүүний 95 гаруй хувийг өндөр эрсдэлтэй бүтээгдэхүүнд тооцдог. Үр дүнд нь, Монгол Улсын хилээр нэвтэрч буй ачаа бүрд гаалийн байгууллагаас маш нарийвчилсан үзлэг шалгалт хийж байна. Энэ нь хил нэвтрэх процедурыг ихээхэн удаашруулж, бараа бүтээгдэхүүн Монголын хэрэглэгчдэд хүрэх хугацааг уртасгана. Импортын ихэнх бараа бүтээгдэхүүн өргөн хэрэглээний бараа байдаг тул хугацааны саатал Монголын ард иргэдэд шууд нөлөөлнө.

**Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газраас нарийвчилсан үзлэг шалгалт хийхээс гадна, Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар өөрийн ангилал, журмын дагуу импортын бараа бүтээгдэхүүнд биет үзлэг хийж байна.**



**Монголын хил дээрх үзлэг шалгалт. Зүүн дээд булангаас цагийн зүүний дагуу:**  
 1. Монголын хилээр нэвтэрч буй ачааны автомашин дээр Хилийн хорио цээрийн байцаагч (Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар) үзлэг хийхээр ирж байна; 2. Ачааны автомашин Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт орж ирж байна; 3. Монголын хил дээр ачааны баримтын бүрдлийг Гаалийн ерөнхий газрын байцаагч шалгаж байна.



2013-2015 оны хооронд ангилал өөрчлөгдсөнөөс Улаан гарцаар гарах барааны хувь хэмжээ 76-аас 97 хувь болж өссөн нь үндсэндээ бүх ачаанд биет үзлэг хийдэг болоход хүргэв. Хилийн боомтоор орж ирж буй бүх бараанд биет үзлэг хийснээр бараа бүтээгдэхүүн хэрэглэгчдэд очих нийлүүлэлтийн хугацаа удааширсан. Зураг 46-д 2013-2015 оны хооронд Монгол Улсын импортын бараа ангилалд ямар өөрчлөлт гарсныг харуулав.

Ийм арга хэмжээний үр дагавар нь бараа бүтээгдэхүүний хил дамнах хөдөлгөөний удаашрал юм. Үүнээс гадна, ГЕГ-ын байцаагчдын ажлын ачаалал нэмэгдэж, хилийн боомтын байгууламж хүрэлцэхгүйд хүргэсэн. Мөн түүнчлэн, Монгол Улсад орж ирэх импортын урсгал Замын-Үүдийн хилийн боомт дээр төвлөрдөг тул хэт ачаалал, хугацааны саатал ихээхэн нэмэгдсэн байна.

## Хил хяналтын байгууллагуудын чиг үүрэг

Монгол Улсын хилийн хяналтын ажиллагааг хэрэгжүүлдэг 4 байгууллага бол ГЕГ, Гадаадын иргэн, харьяатын газар, МХЕГ болон Хил хамгаалах ерөнхий газар бөгөөд тэдгээрийн тус бүрийн чиг үүргийг дараах хэсгүүдэд танилцуулав.

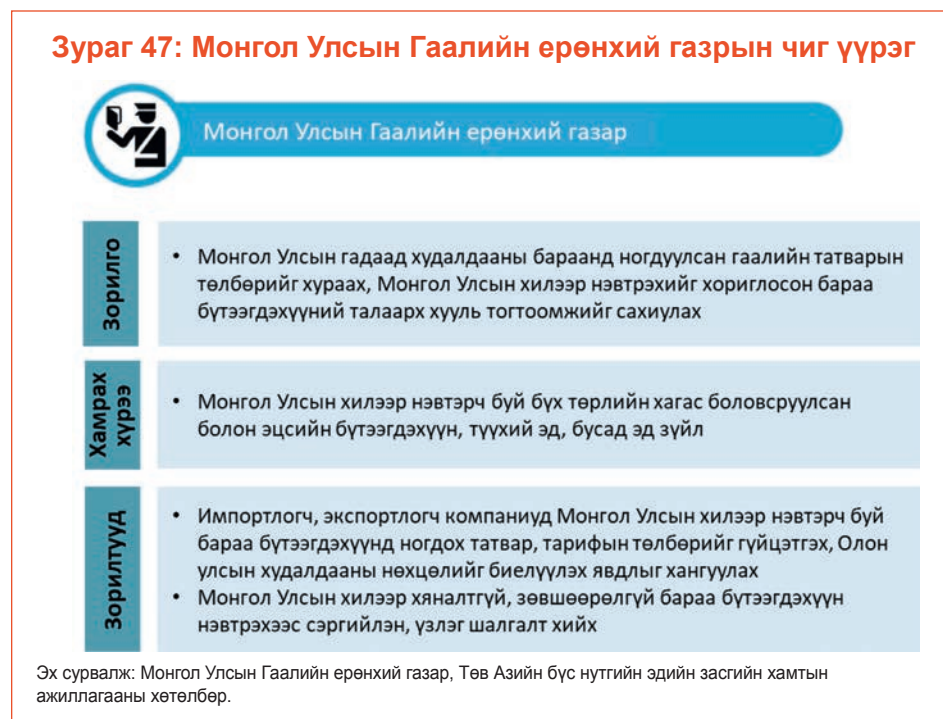
### Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар

ГЕГ бол Сангийн яамны харьяа агентлаг бөгөөд Монгол Улсын хилээр орж буй болон тус улсаас гарч буй бараа бүтээгдэхүүнд ногдох гаалийн татвар тарифын төлбөрийг илгээгч эсхүл хүлээн авагчаас татан төвлөрүүлэхийг хариуцан ажилладаг.

Мөн түүнчлэн, гаалийн хууль тогтоомжийг сахиулах, гаалийн тариф, нэмүү өртгийн татвар ногдуулах ба төлүүлэх, импорт экспортын үйл ажиллагааг

ерөнхийд нь хянах, гаалийн хууль тогтоомжийн зөрчилд сахилгын шийтгэл ногдуулах зэрэг чиг үүрэгтэй. ГЕГ нь бүтэцдээ 14 газартай бөгөөд 4 салбар хороо нь Монгол Улсын хилийн бүх боомтуудыг удирдлагаар хангадаг. ГЕГ-ын удирдлагад нийт 77 гаалийн хяналтын бүс, 33 гаалийн баталгаат бүс үйл ажиллагаа явуулж байна.<sup>9</sup> Зураг 47-д ГЕГ чиг үүргүүдийг харуулсан болно.

**Зураг 47: Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газрын чиг үүрэг**



ГЕГ-ыг тус газрын дарга удирдах бөгөөд байгууллагын зохион байгуулалтын бүтцийг Зураг 48-д харуулав.

**Зураг 48: Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газрын зохион байгуулалтын бүтэц**



<sup>9</sup> Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газрын цахим хуудас

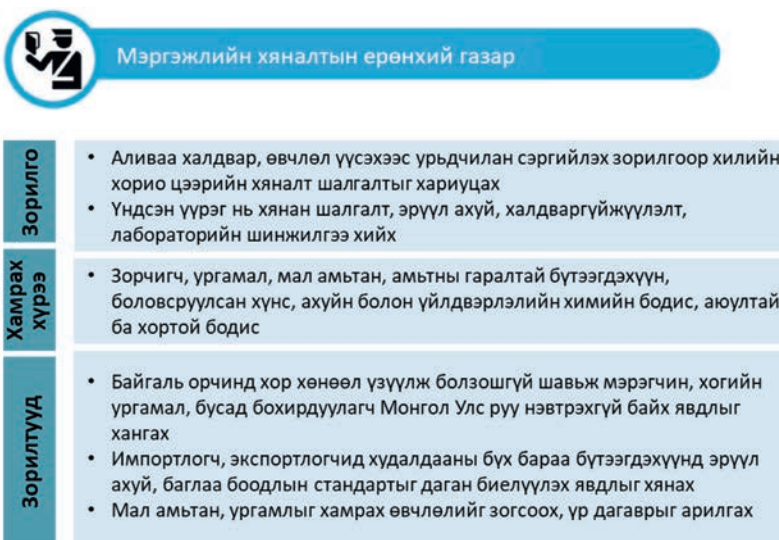
ГЕГ нь үндсэн гурван газартай, үүнд Төрийн захиргаа, удирдлагын газар, Гаалийн ерөнхий удирдлага, хяналт шалгалтын газар, Үнэлгээ, дотоод аудитын газар орно. Үүнээс, Гаалийн ерөнхий удирдлагын газар нь Гаалийн татвар, тарифын хэлтэс, Хууль сахиулах ба худалдааг хөнгөвчлөх хэлтэс, Засвар үйлчилгээний алба, Бүрдүүлэлтийн дараах шалгалтын хэлтэс, Гаалийн зөрчилтэй тэмцэх, зайн хяналтын хэлтэс, Сургалтын төв, Гаалийн төв лаборатори, Мэдээллийн технологийн төв зэрэг нэгж бүтэцтэй.

Экспортын бараа бүтээгдэхүүний гаалийн бүрдүүлэлтийг гаалийн байгууллагын салбартай бол илгээх цэг дээр хийж болох ба үгүй бол тээвэрлэлтийн явцад хилийн боомт дээр шаардагдах баримт бичгийг бүрдүүлж, ногдох татварыг төлж барагдуулсны дараа гаалийн бүрдүүлэлт хийгдэнэ.

### Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар (МХЕГ)

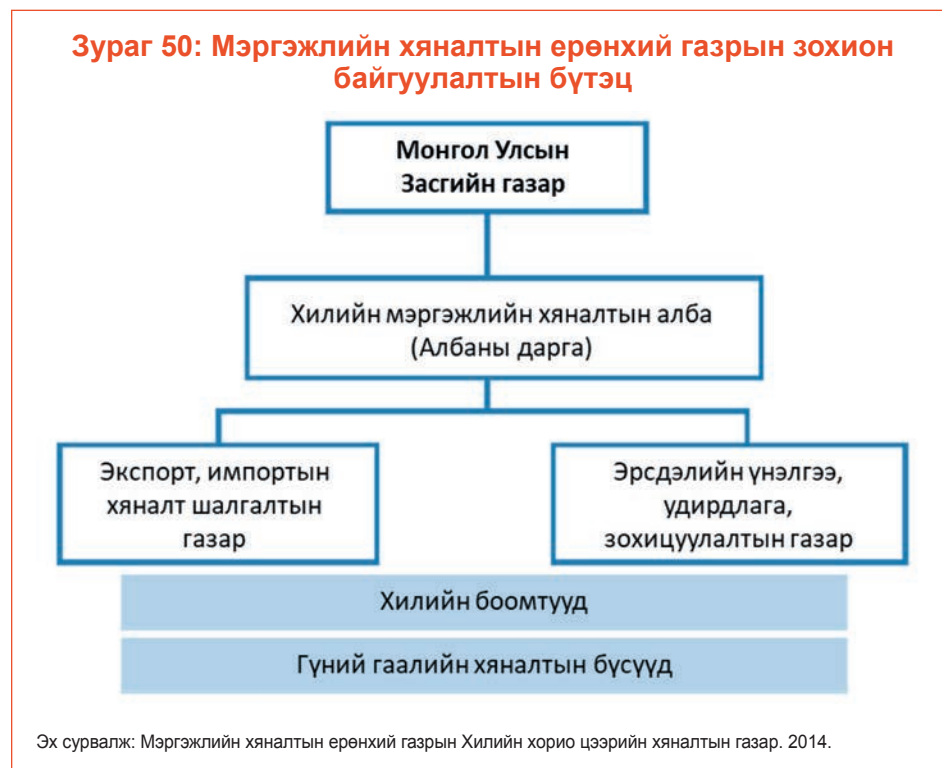
МХЕГ бол Монгол Улсын Шадар сайдын харьяа агентлаг бөгөөд Монгол Улсын хилээр орж буй болон тус улсаас гарч буй бараа бүтээгдэхүүний баталгаат байдал, хорио цээрийн үзлэг шалгалтыг голлон хариуцдаг. Хорио цээрийн хяналтын чиг үүргийнхээ хүрээнд, тус байгууллага үзлэг шалгалт, эрүүл ахуйн хяналт, лабораторийн шинжилгээ, халдваргүйжүүлэх ажиллагаа зэргийг гүйцэтгэж байна. МХЕГ-ын хамрах хүрээнд зорчигч тээвэр, ургамал, мал амьтан, амьтны гаралтай бүтээгдэхүүн, боловсруулсан хүнс, ахуйн ба үйлдвэрлэлийн химийн бодис, хортой болон аюултай бодис зэрэг багтдаг. МХЕГ-ын гол чиг үүргийн нэг бол аливаа бохирдуулагч бодис, халдвар, өвчин эмгэг үүсэгч бичил биет тээгч Монгол Улсын хилээр нэвтрэн орж ирэхээс сэргийлэх явдал юм. МХЕГ-ын чиг үүргийн танилцуулгыг Зураг 49-т харуулав.

**Зураг 49: Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газрын чиг үүрэг**



Эх сурвалж: Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газрын Хилийн хорио цээрийн хяналтын газар. 2014.

Үйл ажиллагааны зорилгуудаа биелүүлэхийн тулд МХЕГ хяналт шалгалт хийж, импорт экспорт эрхлэгчид бараа бүтээгдэхүүний хадгалалт, баглаа боодол, хил дамнасан тээвэрлэлтийн холбогдох стандартуудыг даган мөрдүүлэх чиглэлээр ажиллаж байна.



Ерөнхийдөө, МХЕГ хоёр үндсэн нэгжээс бүрддэг нь Экспорт импортын хяналтын газар болон Эрсдэлийн үнэлгээ, удирдлага, зохицуулалтын газар юм. Тус хоёр газар Монгол Улсын бүх хилийн боомт болон гүний гаалийн хяналт шалгалтын талбай дээр үйл ажиллагаа явуулдаг. Экспорт импортын хяналтын газар нь МХЕГ-ын гүйцэтгэгч нэгж бол Эрсдэлийн үнэлгээ, удирдлага, зохицуулалтын газар бол хил дамнасан зорчигч болон ачаа тээврийн хөдөлгөөний эрүүл мэнд, эрүүл ахуй, хорио цээрийн бодлого журмыг боловсруулах, хянан шинэчлэх, нийцлийг хангуулах чиг үүрэгтэй юм.

### Гадаадын иргэн, харьяатын газар

Гадаадын иргэн, харьяатын газар нь Монгол Улсын Гадаад хэргийн яамны харьяа агентлаг бөгөөд хилээр нэвтэрч буй зорчигч, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хянан шалгаж, хилийн боомтуудаар зөвшөөрөлгүй орох гарах явдлаас сэргийлэх чиг үүрэгтэй. Гадаадын иргэн, харьяатын газар нь гадаад улс орны иргэдэд виза, оршин суух зөвшөөрөл, Монгол Улсын хилээр нэвтрэх урилга зэргийг олгодог. Зураг 51-т Гадаадын иргэн, харьяатын газрын чиг үүргийг танилцуулсан.

Эрдэс бүтээгдэхүүн, хүдрийн экспортын хувьд Гадаадын иргэн, харьяатын газрын оролцоо бол эдгээр бүтээгдэхүүний хил дамнасан тээвэрлэлтэд оролцож буй ачааны машины жолооч болон бусад ажиллах хүчний



### Зураг 51: Гадаадын иргэн, харьяатын газрын чиг үүрэг



Гадаадын иргэн, харьяатын газар

<b>Зорилго</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Монгол Улсын хилээр нэвтэрч буй зорчигч, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хянан шалгах, зөвшөөрөлгүй зорчигч эсвэл тээврийн хэрэгсэл Монголын хилээр нэвтрэн орох явдлаас урьдчилан сэргийлэх.</li> </ul>
<b>Хамрах хүрээ</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Монгол Улсын хилээр нэвтэрч буй зорчигч болон тээврийн хэрэгсэл</li> </ul>
<b>Зорилтууд</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Гадаадад зорчиж буй Монгол Улсын иргэдийн эрх, эрх чөлөө зөрчигдөхөөс сэргийлэх</li> <li>Монгол Улсад зорчих гадаадын иргэнд виз, оршин суух зөвшөөрөл, урилга олгох</li> <li>Гадаадын иргэдийг бүртгэх, визийн ангилал, төрөл ба хугацааг өөрчлөх</li> <li>Гадаад иргэн, харьяаллын болон бусад хууль тогтоомжийг зөрчсөн гадаадын иргэдийг шалгах, мөрдөх, саатуулах, албадан гаргах</li> <li>Монгол Улсын иргэний харьяалалтай холбоотой хүсэлтийг хүлээн авч, холбогдох дээд байгууллагад уламжлан шийдвэрлүүлэх</li> </ul>

Эх сурвалж: Гадаадын иргэн, харьяатын газрын цахим хуудас: <http://immigration.gov.mn/introductionj?lang=en>.

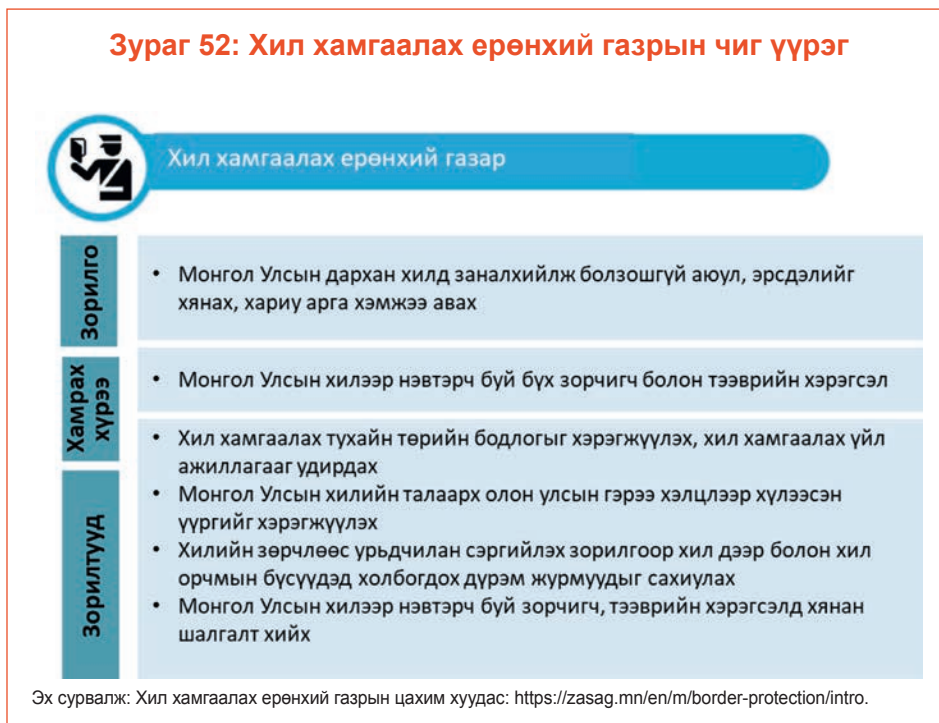
хөдөлгөөнийг хянах явдал юм. Тус газраас хилийн боомтоор дотогшоо болон гадагшаа нэвтэрч буй жолооч хүчинтэй баримт бичиг, зөвшөөрөлтэй зорчиж байгааг хянан шалгадаг.

### Монгол Улсын Хил хамгаалах ерөнхий газар

Хил хамгаалах ерөнхий газар бол Монгол Улсын Хууль зүйн яамны агентлаг бөгөөд Монгол Улс, түүний дархан хилийн аюулгүй байдалд гаднаас заналхийлэх аюулаас хамгаалах чиг үүрэгтэй. Хил хамгаалах ерөнхий газар нь Монгол Улсын аюулгүй байдлыг сахин хамгаалах чиг үүргийнхээ хүрээнд хилээр нэвтэрч буй зорчигч болон тээврийн хэрэгслийн үзлэг, баримт бичгийн хяналт шалгалтыг гүйцэтгэдэг. Мөн түүнчлэн, Монгол Улсын хил хяналтын талаарх бүх төрлийн олон улсын гэрээг хэрэгжүүлэгч этгээд нь болох бөгөөд хилийн зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх ажлыг хариуцна.

Хил хяналтын эдгээр дөрвөн байгууллагын үйл ажиллагаа түргэн шуурхай хийгдэх эсэх нь хил дамнасан экспортын ачаа тээвэрт шууд нөлөөлөх тул эрдэс бүтээгдэхүүний экспортын тогтолцоонд тэд амин чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Гэтэл, тус байгууллагууд өөр өөр яамдад харьяалагдаж байна. Тус агентлагуудын төлөөлөл болон бусад оролцогч талуудтай биечлэн хийсэн уулзалт ярилцлагаас ажиглахад, тус байгууллагууд хоорондоо нягт хамтран ажилладаггүй, зорчигч болон ачаа тээврийн талаарх мэдээллээ хуваалцдаггүй байна. Зураг 52-т Монгол Улсын Хил хамгаалах ерөнхий газрын чиг үүргийг танилцуулав.

### Зураг 52: Хил хамгаалах ерөнхий газрын чиг үүрэг



Эдгээр агентлагуудын мэдээллийн сан болон мэдээллийн технологийн системүүд дангаараа буюу тус тусдаа ажиллаж, нэгтгэл хийгддэггүй. Агентлаг хооронд мэдээлэл бараг солилцдоггүй гэж хэлж болох бөгөөд үр дүнд нь уул уурхайн компаниуд агентлаг тус бүрд баримт бүрдүүлж, зөвшөөрөл авдаг. Энэ нь хилийн боомт дээр нэг ачаанд хэд хэдэн агентлаг давхардсан баримт бичиг хүлээн авч, хяналт хийхэд хүргэж байна. Азийн хөгжлийн банк (АХБ)-аас худалдааг хөнгөвчлөх зорилгоор Монгол Улсын хил хяналтын байгууллагуудад дараах шинэчлэл нэвтрүүлэхийг дэмжин ажиллаж байна, үүнд:

- (i) үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээг хөгжүүлэх;<sup>10</sup>
- (ii) ургамлын болон амьтны хорио цээрийн тогтолцоог орчин үеийн болгон шинэчлэх.<sup>11</sup>

Үүний зэрэгцээ, АХБ нь техникийн туслалцааны зарим өөр төслүүдээр дамжуулан гаалийн нэгдсэн хяналт нэвтрүүлэх, хил хяналтын удирдлагын уялдааг сайжруулах чиглэлээр дэмжлэг үзүүлж байна. АХБ-ны КАРЕК хөтөлбөрийн хүрээнд Монгол Улсын хилийн дэд бүтэц, холбогдох дүрэм журмыг сайжруулах, хөнгөвчлөх чиглэлээр тодорхой алхмууд хэрэгжиж байна. Монгол Улсын гадаад худалдааны өрсөлдөх чадварыг бэхжүүлэх тодорхой боломжууд байгаа бөгөөд тэдгээрийг дараагийн хэсэгт дэлгэрэнгүй танилцуулав.

<sup>10</sup> АХБ. 2016. *Захирлуудын Зөвлөлд хүргүүлэх Ерөнхийлөгчийн тайлан ба зөвлөмж: Монгол Улсын хил хяналтын бүс нутгийн үйл ажиллагааг сайжруулах төслийг санхүүжүүлэх зээлийн санал*. Манила.

<sup>11</sup> АХБ. 2015. *Захирлуудын Зөвлөлд хүргүүлэх Ерөнхийлөгчийн тайлан ба зөвлөмж: Монгол Улсын худалдааг хөнгөвчлөх зорилгоор ургамал, амьтны хорио цээрийн бүс нутгийн үйл ажиллагааг шинэчлэх төслийг санхүүжүүлэх зээлийн санал*. Манила.



## Хил хяналтын үйл ажиллагааг сайжруулах нь

Хил хяналтын дөрвөн байгууллага болох ГЕГ, Гадаадын иргэн, харьяатын газар, Хил хамгаалах ерөнхий газар болон МХЕГ-ын хувьд хяналт шалгалтын ажиллагаагаа боломжийн хэрээр хамтран хэрэгжүүлдэг болбол хилээр нэвтрэх шат дамжлагын хугацааг богиносгох боломжтой. Мөн түүнчлэн, гаалийн бүрдүүлэлтийг заавал хил дээр хийх явдлыг халснаар хилийн боомт дээрх ачаалал, хилийн боомтын дэд бүтэц, байгууламжийн ашиглалтад эергээр нөлөөлнө. Үүнийг, гаалийн бүрдүүлэлтийг экспортын эх үүсвэр цэг дээр хийлгэж, Гаалийн ерөнхий газар болон МХЕГ-аас хил гарах зөвшөөрөл олгодог болсноор хэрэгжүүлэх боломжтой.

Дүрэм журамд хялбар өөрчлөлт оруулснаар хилийн боомтуудаар нэвтрэх хөдөлгөөнийг ихээхэн хурдасгах үр нөлөөтэй энэхүү шийдлийг Зураг 53-т дүрслэв.



Эх үүсвэр дээр гаалийн бүрдүүлэлт хийж, гааль болон МХЕГ-аас хил гарах зөвшөөрөл олгодог болсноор хилийн боомт дээрх хөдөлгөөний саатал, байцаагчдын ажлын ачааллыг бууруулах ач холбогдолтой. Агентлаг хооронд мэдээлэл солилцсоноор бүх баримт бичгийг тус тусад нь шалгах шаардлагыг багасгаж, зөвшөөрөл олгох үйл явцыг хурдасгана.

### Кейс судалгаа: Гүрж Улсын “Алтан гарц” гаалийн бүрдүүлэлтийн журам

Гүрж Улсад гаалийн журмыг хялбарчлан, ачааны төрлийг дөрвөн ангилалд шилжүүлсэн нь Улаан, Улбар шар, Ногоон болон Алтан гарц юм. Улаан, улбар шар болон ногоон гарцын хувьд бусад улс орны гаалийн ангилалтай ижил төстэй цар хүрээтэй бол, “Алтан гарц” буюу жагсаалтад оруулсан харилцагчдын хувьд тодорхой шалгууруудад нийцсэн тохиолдолд гаалийн татвар, тарифыг ачилт тус бүрд нь бус, сар бүрийн эцсээр хуримтлагдсан

дүнгээр нь төлдөг журамтай аж (Зураг 54). Энэхүү “Алтан жагсаалт”-д дараах шалгуурт нийцсэн нэр хүнд бүхий томоохон харилцагчдыг оруулдаг байна, үүнд:

- (i) Гүрж Улсад эдийн засгийн үйл ажиллагаа явуулж, НӨАТ-ын татвар төлөгчөөр бүртгэгдсэн аж ахуйн нэгж,
- (ii) Жилд хамгийн багадаа 5 сая лари-н үнийн дүнтэй импорт эсхүл экспорт хийх,
- (iii) Жилд хамгийн багадаа 900,000 лари-н гаалийн татвар төлдөг, эсхүл 100 удаагийн гаалийн бүрдүүлэлт хийдэг байх,
- (iv) Сүүлийн 6 сард импорт, экспортын үйл ажиллагаандаа ямар нэгэн ноцтой зөрчил гаргаагүй байх.

**Зураг 54: Гүрж Улсын “Алтан гарц” гаалийн бүрдүүлэлтийн онцлог**



НӨАТ = нэмүү өртгийн албан татвар

1 сая лари (\$1 = 2.395 лари, 2017 оны 8 сарын 1-ний байдлаар), 900,000 лари (\$1 = 2.395 лари, 2017 оны 8 сарын 1-ний байдлаар).

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк; Гүрж Улсын Татварын ерөнхий газар. [www.rs.ge](http://www.rs.ge).

“Алтан гарц”-ын статус олгогдсон даруйд, Гүрж Улсын татварын байгууллагаас дараах хөнгөлөлтийг олгодог байна, үүнд: хил гарах автомат зөвшөөрөл, ачилтын дараах баримтын шалгалт, баримт бичгийн онлайн бүрдүүлэлт, татварын 30 хоногийн дараа төлөлт буюу тухайн сарын бүх татварыг нэг удаагийн төлбөрөөр сарын сүүлд барагдуулах нөхцөл. Ингэснээр, тогтмол хийгддэг ачилтуудын зөвшөөрлийн журам хялбар болж, гаалийн байгууллагын хяналт шалгалт, татварын орлого төвлөрүүлэлтийн өртөг зардал буурдаг байна. Монгол Улсын хувьд, экспортын тогтмол ачилт хийж буй уул уурхайн салбарын тодорхой компаниудад ийм хөнгөлөлт олгож, экспортын хялбарчилсан журмаар ажиллах тухай харгалзан үзэх нь зүйтэй юм.

**Кейс судалгаа: Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ**

Дэлхийн худалдааны арга хэлбэр улам нарийсан, оролцогч талуудын зүгээс худалдаа эрхлэх өртгийг бууруулах шаардлага хэрэгцээ нэмэгдэхийн хэрээр, дэлхийн олон улс орон орчин үеийн мэдээлэл, харилцаа

холбооны технологийг ашиглан үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ (ҮНЦҮ) нэвтрүүлэх, хил дамнасан экспорт, импортын үйл ажиллагаанд нэгдсэн аргачлал ашиглах замыг сонгож байна. Нэг цонхны үйлчилгээний аргачлал сүүлийн 10 жилийн хугацаанд нэлээд газар авсан. Нэгдсэн үндэстний байгууллагын Европын эдийн засгийн комисс (UNECE) нэг цонх гэдгийг “худалдаа, тээвэр эрхлэгч талууд импорт, экспорт, транзиттай холбоотой хууль тогтоомжийн нийцлийг хангах зорилгоор худалдааны холбогдох стандартчилсан баримт бичиг ба мэдээллийг нэг цонхонд нэг удаа бүрдүүлэн өгөх” хэмээн тодорхойлсон.<sup>12</sup> АХБ-ны баримт бичгийн судалгаанд үндэслэсэн, ҮНЦҮ-ний концепцийн зураглалыг Зураг 55-аар танилцуулав.

**Зураг 55: Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээний тогтолцоо (концепцийн зураглал)**

Худалдаа эрхлэгч эсвэл түүний төлөөлөгч шаардлагатай бүх мэдээллийг нэг цахим цонхоор мэдүүлнэ. Мэдээлэл холбогдох байгууллагууд руу хандалтын зөвшөөрлийнх нь дагуу хүргэгдэнэ. Байгууллагуудаас олгох зөвшөөрлүүд мөн тус цахим цонхоор илгээгдэнэ.



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Үндэсний нэг цонхны концепц нь төрийн агентлаг, яам, гаалийн болон төрийн бусад байгууллага, худалдаа, тээврийн салбарын оролцогчдын даган мөрдсөөр ирсэн “юүлүүр” хэлбэрийн уламжлалт, хэсэглэн тусгаарласан арга барилыг орлох үр дүнтэй шийдэл болж байна. Тухайлбал, Тайландад 2007-2008 онуудад нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлснээр нийт 36 оролцогчийн үйл ажиллагааг амжилттайгаар нэгтгэж чадсан байна. Гэхдээ, үндэсний нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлэх нь нэлээд их хөрөнгө оруулалт шаардсан, нарийн төвөгтэй ажил юм. Иймд, ихэнх улс орнууд үндэсний түвшний нэг цонхны үйлчилгээг шатчилсан аргачлалаар хэрэгжүүлж, нэг цонхны журмыг тодорхой нэг процесс, байгууллагаас эхлэн нэвтрүүлдэг байна. Үндэсний нэг цонхны үйлчилгээг ойлгох, хүлээн зөвшөөрөх явдал ихсэхийн хэрээр илүү олон тооны байгууллага, оролцогч талуудыг хамардаг аж. Нэг цонхны үйлчилгээний тогтолцоог нэвтрүүлэхдээ олон улс орон дараах шат дараалалтайгаар ажилласан туршлага байна:<sup>13</sup>

<sup>12</sup> UNECE. 2005. *Нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлэх удирдамж*. Женев хот.

<sup>13</sup> Ж. Кох Тат Цен. 2011. Ирэх арван жилд хэрэгжих Нэг цонх ба Нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ: Нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлсэн 10 жил – Ирээдүйд ашиглах сургамжууд. Дэлхийн худалдааг хөнгөвчлөх тухай бага хурал 2011: Олон улсын худалдааг холбох нь. UNECE ба НҮБ-ын Ази, Номхон далайн бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн комисс.

- (i) 1-р үе шат: Гаалийн цаасгүй бүрдүүлэлт ба цахим төлбөрийн систем + чингэлэг ачилтын жагсаалт + боомтын захиргаа ба/эсхүл терминалын операторуудад энгийн цахим баримт мэдүүлэх
- (ii) 2-р үе шат: Гаалийн цахим системтэй төрийн бусад байгууллагын мэдээллийн технологийн системүүдийг холбож, цахим зөвшөөрлийн солилцоо руу шилжих
- (iii) 3-р үе шат: Оролцогч талууд агаар, далайн тээвэр, хуурай газрын боомтын байгууллагуудад цахим баримт бүрдүүлдэг болох
- (iv) 4-р үе шат: Үндэсний логистикийн нэгдсэн платформд худалдаа эрхлэгчид болон логистикийн үйлчилгээ үзүүлэгчид нэгдэж, мэдээллийн солилцоо явагдах
- (v) 5-р үе шат: Хөрш зэргэлдээ улс орнуудын хоорондох худалдааг хөнгөвчлөх зорилготой бүсийн мэдээллийн солилцооны систем руу шилжих

Хөгжиж буй олон улс оронд, үндэсний нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлснээр худалдаа, тээврийн олон ажилбарыг хялбарчлан автоматжуулж, төрийн болон төрийн бус байгууллагуудын хоорондох хамтын ажиллагааг сайжруулсан. Үндэсний нэг цонхны системүүд улмаар бүсийн хэмжээний нэг цонхны систем болон өргөжиж, олон улс орны хооронд бүсийн түвшинд мэдээлэл шуурхай солилцох тогтолцоотой болж байна. Ингэснээр, улс орнууд хил хяналтын ажиллагаанд хамтран ажиллах явдлыг бэхжүүлж, олон улсын худалдааг хөнгөвчлөх үр дүнд хүрч байна.

### **Кейс судалгаа: Тайландын Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ нэвтрүүлсэн туршлага**

Тайланд Улсад үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ нэвтрэхээс өмнө, Дэлхийн банкны Хил дамнасан худалдааны 2007 оны судлагаагаар тус улсыг 108 дугаар байранд эрэмбэлсэн байдаг. Харин 2015 онд Тайланд улс 56-р байр руу ахисан. Урьд өмнө нь Тайландын экспорт, импорт эрхлэгчид хил дамнасан худалдаа, тээврийн ажил гүйлгээ хийх явцдаа 36 төрлийн байгууллага, этгээдтэй харилцах шаардлагатай байсан тул Тайландын туршлага Монгол Улсад ихээхэн хамаатай юм. Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээний тогтолцоог түргэн шуурхай боловсруулж, нэвтрүүлэхэд улс орны засгийн газрын хамгийн дээд түвшинд ач холбогдол өгч оролцох нь чухал гэдгийг Тайландын жишээ харуулсан. Эдгээр сургамж Монгол Улсын гадаад худалдаагаа хөнгөвчлөх хүчин чармайлтад эерэг удирдамж болно.

Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээг гадаад худалдаа, тээврийн бүтээмжийг сайжруулах тухай Тайландын үндэсний стратегийн чухал бөгөөд салшгүй хэсгээр тодорхойлсон. Тайландын Логистикийн мастер төлөвлөгөө (2005-2009) болон Үндэсний логистикийн хөгжлийн төлөвлөгөө (2007-2011) зэрэг баримт бичигт үндэсний нэг цонхны үйлчилгээний тогтолцоог тус улсын логистикийн салбарыг сайжруулах тэргүүлэх чиглэлээр тодорхойлсон байдаг.

Тайланд Улсын Засгийн газраас Сангийн яамны харьяа Гаалийн газрыг бусад холбогдох байгууллагын дэмжлэгтэйгээр үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээг нэвтрүүлэх ажлыг манлайлах хэрэгжүүлэгч агентлагаар томилсон байна. Энэ нь Зүүн Өмнөд Азийн орнуудын хамтын нийгэмлэг (АСЕАН)-ийн нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлэх тухай

тохиролцооны дагуу байв. Тайландын үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээний тогтолцоо нь төрийн байгууллага хооронд (G2G), төрийн байгууллагаас хувийн хэвшилд (G2B), хувийн хэвшил хооронд (B2B) гэсэн 3 түвшинд цахим өгөгдөл, мэдээллийг солилцон, экспорт, импорт, логистикийн үйл ажиллагааг хөнгөвчилсөн. Тус системд хувийн хэвшлийн компаниуд баримт бичгийг цахимаар мэдүүлэх, гаалийн бүрдүүлэлтийг цахим горимоор хийх, татвар тарифыг онлайнгаар төлөх боломжтой. Мөн түүнчлэн, төрийн байгууллагуудын цуглуулдаг баримт бичгийн давхардлыг багасгах, экспорт ба импортын холбогдох зөвшөөрөл авах хугацааг богиносгох үр дүн гарч, Тайландад бизнес эрхлэх өртөг зардлыг бууруулж чадсан байна. Тайландын үндэсний нэг цонхны тогтолцоо нь дэлхий даяарх бусад улс орны адил үе шаттайгаар хэрэгжиж байна. Тухайлбал:

- (i) 1-р шатанд, үндэсний нэг цонхны тогтолцоог боловсруулж, хэрэгжүүлэх ажлыг хариуцах нэг толгой байгууллага (Тайландын гаалийн байгууллага)-ыг томилж, энэ тогтолцоог хөгжүүлэх, худалдааны болон баримт бүрдүүлэлтийн журмыг хялбаршуулах, цахим гаалийн систем нэвтрүүлэхэд оролцох төрийн болон төрийн бус бүх оролцогч байгууллагуудын дунд нэгдсэн ойлголтыг бий болгосон.
- (ii) 2-р шатанд, дотоодын компаниуд холбогдох байгууллагуудаас зөвшөөрөл, гэрчилгээ авахдаа нэгдсэн маягаар баримт бүрдүүлэх журам нэвтрүүлж, цахим худалдааны цогц үйлчилгээ үзүүлэхээр зорьсон. Хувийн хэвшлийн компаниуд өргөдөл, хүсэлтийн хариу, статусыг цахимаар шалгах боломжтой болно.
- (iii) 3-р шатанд, АСЕАН-н бүсийн түвшний нэг цонхны үйлчилгээний тогтолцоог нэвтрүүлж, бүс нутгийн болон олон улсын худалдааг хөнгөвчлөхийг зорьсон.

Хэрэгжилтийг үе шаттайгаар хийснээр, төрийн байгууллагууд өөрчлөлтөд дасан зохицох, хэрэгжилтийн шатны алдаа, бэрхшээлийг цаг тухайд нь засан залруулах боломж олгодог. Ингэснээр уламжлалт тогтолцооноос шинэ систем руу шилжих процессийг хөнгөвчилнө.

Гаалийн бүрдүүлэлтийн ажилбарыг хилийн боомтуудаас холдуулж, хил хяналтын олон байгууллага хооронд мэдээлэл тогтмол солилцож, үзлэг шалгалтыг хамтран хийдэг болох нь хилийн боомтоор нэвтрэх чадварыг ихээхэн сайжруулдаг. Томоохон худалдаа эрхлэгчдийн экспортын тогтмол ачилтад Алтан гарц гэх мэт журмуудыг ашигласнаар үйл ажиллагааг нэгтгэх, бичиг цаасыг цөөлөх, Монгол Улсын экспорт, импортын хяналтыг хөнгөвчлөх нааштай үр өгөөжтэй юм.

Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээний тогтолцоог нэвтрүүлснээр дээр дурдсан шинэчлэлүүдийн заримыг нь хэрэгжүүлж болох ба хил хяналтын байгууллагуудын чадавх, үйл ажиллагааны бүтээмжийг дорвитойгоор сайжруулах нөхцөл бүрдэнэ. Эцэст нь, хил нэвтрэх журам түргэн шуурхай, хүндрэл бэрхшээлгүй хэрэгждэг байхын тулд хилийн боомтын дэд бүтэц, байгууламжуудыг зохих түвшинд бүрдүүлсэн байх шаардлагатай.

Монгол Улсын гадаад худалдааны логистик, тээвэрлэлтийн асуудлуудыг ийнхүү хэлэлцсэн суурин дээр, Монгол Улсын дотоод ачаа тээвэрт тулгарч буй асуудлууд, тэдгээрийг шийдвэрлэх шийдлүүдийн саналыг 5-р бүлэгт танилцуулна.

# 5 ДОТООДЫН АЧАА ТЭЭВРИЙН ЛОГИСТИК

## Дотоодын ачаа тээвэр – Нүүрс

Багануур, Шивээ овоо, Шарын голын уурхайн эрчим хүчний нүүрсийг Улаанбаатар, Дархан, Эрдэнэт хотуудын ДЦС руу тээвэрлэдэг. Чойбалсан хотын цахилгаан станцад ашигладаг нүүрсийг Адуунчулууны уурхайгаас төмөр замаар тээвэрлэж байна.

Эрчим хүчний нүүрсний энэхүү дотоодын тээвэрлэлт тус улсын дулааны цахилгаан станцууд болон дулаан үйлдвэрлэгч эх үүсвэрүүдийн нүүрсний хэрэглээнээс хамаардаг. Хүснэгт 3-т ахуйн болон үйлдвэрлэлийн зориулалтаар эрчим хүч, дулаан, уур нийлүүлэгч, Монгол Улсын томоохон эрчим хүч, дулааны станцуудыг жагсаасан. Сонирхол татаж буй нэг зүйл бол 2015 оны байдлаар Монгол дахь төмөр замын нүүрсний нийт тээвэрлэлтийн 99 орчим хувь (эзлэхүүнээр)-ийг дотоодын нүүрс эзэлж байв. 2015 онд дотоодод тээвэрлэгдсэн нийт нүүрсний 90 хувь нь Улаанбаатар хотын дулааны цахилгаан станцууд болон Амгалан дахь дулааны станцыг хангахад зориулагдсан байна (Хүснэгт 3).

### Хүснэгт 3: Монгол Улсын томоохон эрчим хүч, дулааны станцууд

Но.	Цахилгаан/Дулааны станцууд	Суурилагдсан хүчин чадал (МВт)	Байршил
1	ДЦС-2	21	Улаанбаатар
2	ДЦС-3	198	
3	ДЦС-4	570 (+100 төлөвлөгдсөн)	
5	Эрдэнэтийн цахилгаан станц	29	Эрдэнэт
6	Дарханы цахилгаан станц	48	Дархан
7	Чойбалсаны цахилгаан станц	36	Чойбалсан
8	Даланзадгадын цахилгаан станц	6	Даланзадгад

ДЦС = дулааны цахилгаан станц, МВт = мегаватт

Эх сурвалж: Чадавхийг бэхжүүлэх техникийн туслалцааны зөвлөх багийн баримт бичгийн судалгаа



Монгол Улсын нийт хүн амын 46 гаруй хувь нь Улаанбаатар хотод оршин суудаг тул<sup>14</sup> тус хотын эрчим хүч, дулааны хэрэгцээ улсдаа тэргүүлдэг. Иймд, Улаанбаатар хот дотор болон ойр орчимд нь дулаан үйлдвэрлэх эх үүсвэр төвлөрсөн бөгөөд дээрх хүснэгтэд дурдсан дулааны цахилгаан станцуудаас гадна Улаанбаатарын Амгаланд тусгайлсан дулааны станц ажилладаг нь өвлийн улиралд дулаан үйлдвэрлэх зориулалттай.

Улаанбаатар хотын төлөвлөгөөнд дахин нэг дулааны цахилгаан станц (ДЦС-5) барихаар заагдсан бөгөөд энэ нь эрчим хүчний дотоодын тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх болно. Нүүрсний уурхайгаас ДЦС болон дулааны эх үүсвэрүүдэд нийлүүлдэг бүх нүүрсийг төмөр замаар тээвэрлэж байна. Эрчим хүчний нүүрсийг уурхайнуудаас дулааны цахилгаан станцууд руу авто замаар огт тээвэрлэдэггүй. Зураг 56-д томоохон дулаан, цахилгааны станц болон тэдэнд нийлүүлэлт хийдэг нүүрсний уурхайнуудын байршлыг харуулав.

**Зураг 56: Цахилгаан станц, нүүрсний уурхайн байршил**



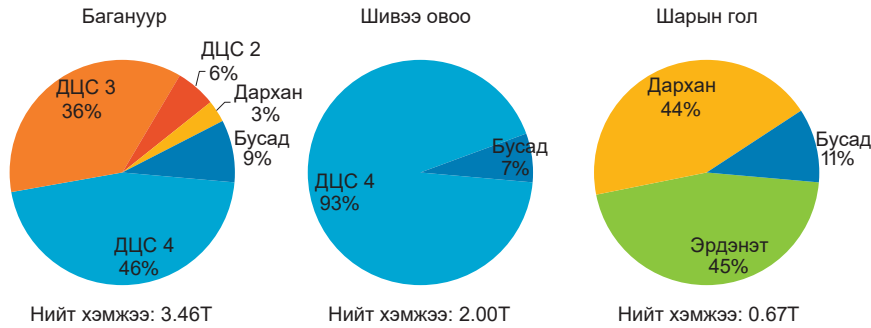
Эрдэнэт, Дарханы дулааны цахилгаан станцууд нүүрсээ голлон Шарын голын уурхайгаас, Улаанбаатарын ДЦС болон Амгалангийн дулааны станц Багануур ба Шивээ овоогийн нүүрсний уурхайгаас татаж байна. Шаардлагатай бол, Багануурын уурхай нүүрсээ Дархан, Эрдэнэтийн станцуудад нийлүүлдэг тохиолдол бий. Зураг 57-д 2015 онд Улаанбаатар, Дархан, Эрдэнэтийн станцуудад нийлүүлсэн нүүрсний хэмжээг харуулав.

Дулааны цахилгаан станцууд Улаанбаатар хот доторх бүсэд байрладаг тул эдгээр станц руу чиглэсэн хот дундуур дамжих нүүрсний тээвэрлэлт цаашид ч үргэлжлэх болно.

<sup>14</sup> 2015 оны Үндэсний статистикийн эмхэтгэл



**Зураг 57: Эрчим хүчний станцууд руу нийлүүлсэн нүүрсний хэмжээ, 2015 он**



ДЦС = дулааны цахилгаан станц, Т = тонн

Эх сурвалж: Зам тээврийн хөгжлийн яам, Монгол Улсын Засгийн газар

## Дотоодын ачаа тээвэр – Хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн

Улаанбаатар, Эрдэнэт, Дархан хотууд болон тэдгээрийн ойр орчмын бүс нутаг бол Монгол Улсын хүн амын харьцангуй нягтрал ихтэй газар нутаг юм. Эдгээр бүсэд хүн амын нягтралаас улбаалж дотоодын ачаа тээврийн хөдөлгөөн ихээхэн эрчтэй явагддаг. Улаанбаатар хот бүх ачаа тээврийн урсгалын зангилаа төв хэвээр байна. Монгол Улсад үйлдвэрлэгдсэн бараа бүтээгдэхүүн тус хот руу бүх чиглэлээс нь орж ирдэг ба үүнд мах, сүү, үр тариа, хүнсний ногоо ихэнхдээ баруун хойд, баруун болон зүүн чиглэлээс тээвэрлэгдэн ирдэг байна. Зураг 58-д Улаанбаатар хот руу чиглэсэн бараа бүтээгдэхүүний урсгалуудыг дүрсэлсэн.

**Зураг 58: Улаанбаатар хот руу чиглэсэн бараа бүтээгдэхүүний урсгал**

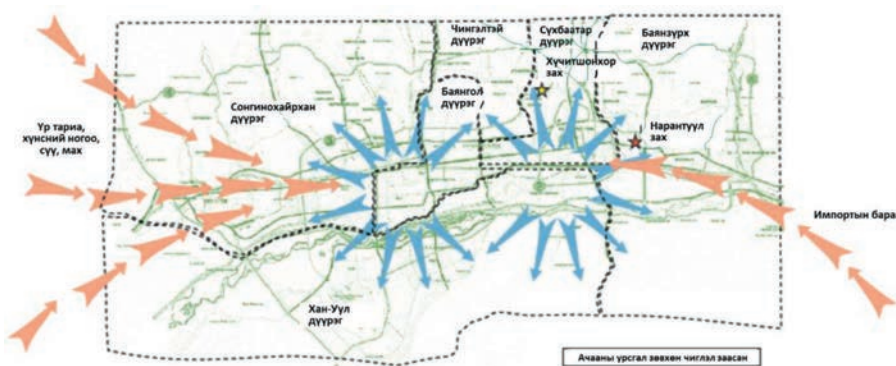


Ачаа тээврийн урсгал зөвхөн чиглэл заасан

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Үйлдвэрлэлийн байгууллага, агуулах, захуудын ихээхэн хэсэг нь Улаанбаатар хотын төвд байрладаг. Хотын он удаан түүхэн хөгжлийн явцад орон сууц болон аж ахуйн нэгжүүд хотын төвийн дүүргүүдэд төвлөрсөн тул бүх бараа бүтээгдэхүүн болон түүхий эд хотын төвийн эдгээр байршил руу тээвэрлэгдэж, улмаар хотын бүх дүүргүүдээр таран байршсан хүнс, барааны зах болон бусад хэрэглэгчдийн гар дээр очихоор эргэн түгээгддэг. Ачаа тээврийн урсгал ийм мөн чанартай тул бараа бүтээгдэхүүний хот доторх хөдөлгөөн ихээр хийгдэж, хотын замын ачаалал, бохирдлын асуудлуудыг даамжруулж байна (Зураг 59).

**Зураг 59: Улаанбаатар хот дахь тээвэрлэлт, түгээлтийн урсгалууд**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Хот руу орж ирсэн бараа бүтээгдэхүүний ихэнхийг нь хотын төвийн хэсэгт байрлах агуулах, үйлдвэрлэлийн нэгжүүд рүү тээвэрлэж байна. Боловсруулалт, савлалт хийгдсэн барааг хот даяар дахин түгээдэг; үүнийг ихэнхдээ импортлогчид эсхүл боловсруулагч ба үйлдвэрлэгчид өөрийн эзэмшлийн бага оврын ачааны машинаар гүйцэтгэж байна. Улаанбаатар хотод ашиглагддаг түгээлтийн ачааны машины багтаамж дунджаар 2.5-аас 5 тонн хооронд хэлбэлздэг хэдий ч бага оврын буюу 2.5 тонны ачааны машин илүү түгээмэл юм.

Үйлдвэрлэгчид болон сүү, сүүн бүтээгдэхүүн, мах, махан бүтээгдэхүүн, гурил, хувцас, цахилгаан бараа гэх мэт хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүний импортлогчид өөрсдийн түгээлтийн машинаар барааг агуулахаасаа супермаркет, дэлгүүрүүдэд түгээж, зарим эцсийн хэрэглэгчдэд шууд хүргэдэг. Үүний улмаас, түгээлтийн бага оврын ачааны машинууд хотын замаар зорчигч тээвэртэй зэрэгцэн явж, түгжрэлийг нэмэгдүүлж байна. Дараах хэсгүүдэд сүү болон махан бүтээгдэхүүний хөдөлгөөнийг кейс судалгаагаар танилцуулсан ба энэ мэдээллийг Улаанбаатар хотод үйл ажиллагаа явуулдаг сүү, мах боловсруулагч томоохон үйлдвэрлэгчдээс цуглуулсан.

**Фото зураг 5: Улаанбаатар хотын ачаа тээвэрт ашиглагддаг ачааны машинууд**  
(зүүн талд: 5 тонн, баруун талд: 2.5 тонн)



Улаанбаатар хотын ачаа тээвэрт ашиглагддаг ачааны машинууд. Зүүн талын зураг дээр 5 тонны багтаамжтай машин, баруун талын зураг дээр 2.5 тонны багтаамжтай машин байна.

### Сүү, сүүн бүтээгдэхүүн

Улаанбаатар хотод үйл ажиллагаа явуулдаг сүү, ундаа үйлдвэрлэгч нэгэн томоохон компани түүхий сүүгээ Улаанбаатарын хойд зүгт байрлах Зүүнхараа орчмоос татан авдаг. Үнээний ферм болон малчдаас цуглуулсан түүхий сүүг боловсруулах үйлдвэр дээр авчирч ариутган, сүүн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэдэг байна. Ариутгасан сүү, сүүн бүтээгдэхүүнийг савласны дараа боловсруулах хэсгийн дэргэд байрлах агуулах руу шилжүүлж, улмаар хот даяарх томоохон худалдааны төв болон хүнсний дэлгүүрүүд рүү түгээдэг байна.

Хотын түгээлтийн удирдлагыг сайжруулах зорилгоор хотын дүүргүүдийг 35 гаруй түгээлтийн бүсэд хуваасан ба түгээлтийн бүс тус бүр рүү 2-3 тонны

**Зураг 60: Түүхий сүүний тээвэрлэлт ба сүүн бүтээгдэхүүний түгээлт**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

багтаамж бүхий 25 бага оврын сүү зөөгч машинаар бүтээгдэхүүний хүргэлт хийдэг. Зарим бүс рүү өдөр бүр хүргэлт хийдэг бол зарим руу захиалгаас нь хамааран нэг эсхүл хоёр өнжиж бараа түгээдэг аж. Түгээлтийн бүс бүрд цуглуулбар хүргэлт хийдэг бөгөөд сүүний машин өөрийн түгээлтийн бүс доторх дэлгүүр бүрээр нэг бүтэн тойрсны дараа агуулах руугаа эргэн ирдэг. Тус компани түүхий сүүний татан авалт, эцсийн бүтээгдэхүүний хотын түгээлтэд хөргөлттэй автомашин ашигладаг. Боловсруулах үйлдвэрийн дэргэдэх агуулах мөн хөргөлттэй бөгөөд хоёр хэсгээс бүрдэнэ. Нэг хэсэгт нь хот доторх өдрийн түгээлтийн бүтээгдэхүүн хадгалагддаг бол нөгөө хэсэгт нь Улаанбаатар хотоос гадагшаа, аймгууд руу хүргэх бүтээгдэхүүн хадгалагддаг байна. Монгол Улсын сүү, сүүн бүтээгдэхүүний нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээг Зураг 60-д харуулав.

### Мах, махан бүтээгдэхүүн

Тус улсад томоохонд орох махны хоёр компани Улаанбаатар хотын баруун хойд, баруун болон баруун өмнөд нутгийн малчдаас худалдан авсан амьд малыг ачааны машинаар хотын бүсийн нядалгааны төвүүд рүү тээвэрлэдэг. Нядалгаа хийгдсэний дараа махыг боловсруулж, савлаж, үйлдвэрийн дэргэдэх хөргөлттэй агуулахад хадгалдаг байна. Боловсруулж савласан махан бүтээгдэхүүнийг Нарантуул, Хүчит шонхор зэрэг томоохон захууд болон хот даяарх хүнсний дэлгүүрүүд руу түгээдэг аж.

Мах боловсруулах компаниуд 2-3 тонны багтаамжтай түгээлтийн хөргөлттэй автомашин ашигладаг. Махны компанийн эзэмшдэг түгээлтийн автомашины тоо түүний үйл ажиллагааны цар хүрээ, бүтээгдэхүүний зах зээл дээрх эрэлтээс шалтгаална. Мах үйлдвэрлэгчид дээрхийн адил хотыг бүсүүдээр хуваах бөгөөд тухайн бүсийн хэрэгцээнээс шалтгаалж хөргөлттэй автомашинаар өдөр бүр бүтээгдэхүүнээ хүргэдэг байна. Хоёр компани нийлбэр дүндээ өдөрт 30-40 тонн махан бүтээгдэхүүн 15-аас 25 түгээлтийн машинаар тээвэрлэдэг тооцоо байна. Хүргэлтийг сүүтэй ижил цуглуулбар хэлбэрээр гүйцэтгэж, нэг тойрохдоо олон тооны хэрэглэгчдэд

**Зураг 61: Амьд малын тээвэрлэлт ба махан бүтээгдэхүүний түгээлт**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.



бараагаа нийлүүлдэг аж. Эдгээр хоёр компанийн аль аль нь хотод байрлалтай нядалгааны цех, боловсруулах үйлдвэртэй ба тэдгээрийн дэргэд тус бүр хоёр хөргөлттэй агуулахтай. Зураг 61-т Монгол Улс дахь амьд малын тээвэрлэлт болон махан бүтээгдэхүүний түгээлтийг харуулсан.

## Жимс, хүнсний ногоо

Жимс, хүнсний ногоог гадаадаас импортлохын зэрэгцээ дотооддоо тарьж ургуулж байна. Томоохон сүлжээ дэлгүүр болон хүнсний захууд дотоодын хүнсний ногоо, жимсийг нийлүүлэгчээс нь шууд татан авч, салбар нэгжүүд рүүгээ хүргүүлдэг. Харин импортын жимс, хүнсний ногоо эдгээр сүлжээ дэлгүүрийн агуулахууд руу ачаа тээврийн өртөөнөөс тээвэрлэгддэг аж. Улмаар, агуулах дээр төвлөрсөн хүнсний ногоо болон жимсийг бага оврын ачааны машинаар хот даяарх борлуулалтын цэгүүдээр түгээдэг байна. Улаанбаатар хотын томоохон хоёр сүлжээ дэлгүүр нийлбэр дүнгээр 40-45 ширхэг түгээлтийн машинаар өдөр бүр салбар дэлгүүрүүд рүүгээ бүтээгдэхүүн хүргэж байна. Хүргэлтийг цуглуулбар хэлбэрээр эсхүл ганцаарчилсан байдлаар хийдэг ба энэ нь хүргэх бүтээгдэхүүний хэмжээ болон хүргэлтийн давтамжаас шалтгаалдаг аж.

Зураг 62-т харуулснаар, хүнсний ногоог хотын төвд байрлах агуулах руу татан авсны дараа хот даяарх дэлгүүр, захууд руу түгээдэг байна.

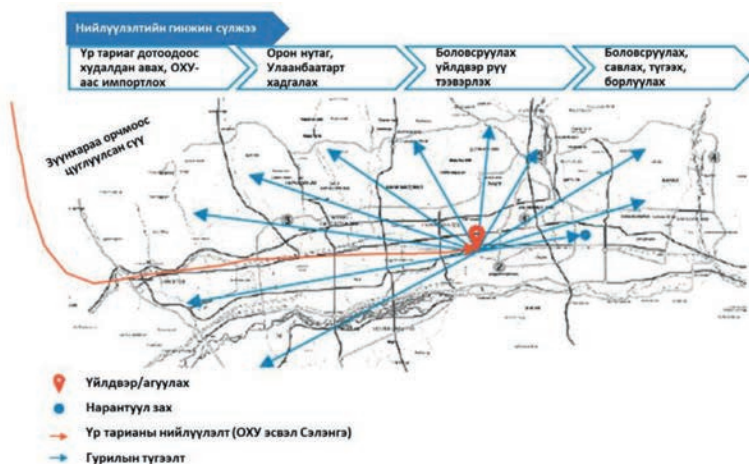


## Улаанбуудай, гурил

Улаанбуудайг боловсруулан, үйлдвэрлэсэн гурилыг савлаж, хот даяар түгээдэг. Гурилын улаанбуудайг Сэлэнгэ аймагт тариалахын зэрэгцээ Оросын Холбооны Улсаас импортолж, төмөр замаар тээвэрлэж байна.

Улаанбуудайг Улаанбаатарт тээвэрлэн авчирч, буудайн силост хадгалсны дараа тээрэмдэж, бэлэн гурилыг савлан, агуулахад хадгалан, улмаар нарийн боовны цех, дэлгүүрүүд рүү түгээнэ. Судалгаанд хамрагдсан гурил үйлдвэрлэгч тус бүр 3 тонны багтаамжтай 7 бага оврын ачааны машинтай. Эдгээр машинаар эцсийн хэрэглэгч болон дэлгүүрүүдэд захиалгаар нь үйлдвэрээс шууд хүргэлт хийдэг бөгөөд хүргэлт ихэнхдээ өдөр бүр хийгддэг байна (Зураг 63).

**Зураг 63: Улаанбуудай, гурилын тээвэрлэлт ба түгээлт**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

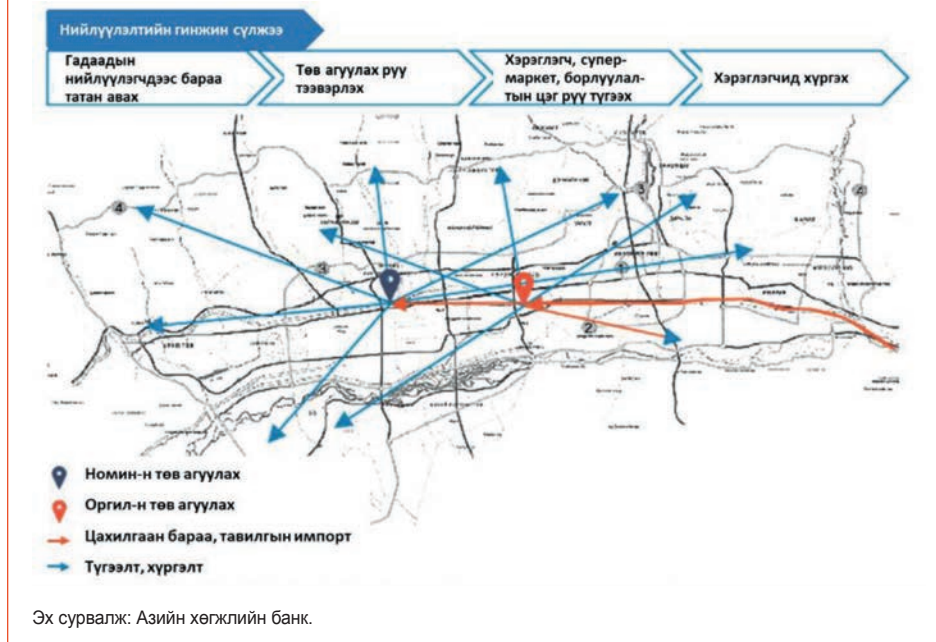
## Импортын бараа бүтээгдэхүүн (Чингэлэг тээвэр)

Уурхайн бус импортын чингэлгүүд Улаанбаатар дахь ачаа тээврийн терминалуудаас сүлжээ дэлгүүрүүдийн агуулахууд руу тээвэрлэгдэнэ. Улмаар, бараа бүтээгдэхүүнийг агуулахаас бага оврын ачааны машинаар хотын борлуулалтын цэгүүд рүү түгээдэг аж. Улаанбаатар хотын томоохон хоёр сүлжээ дэлгүүр нийлбэр дүнгээр 40-45 ширхэг түгээлтийн машинаар өдөр бүр салбар дэлгүүрүүд рүүгээ бүтээгдэхүүн хүргэж байна. Хүргэлтийг цуглуулбар хэлбэрээр эсхүл ганцаарчилсан байдлаар хийдэг ба энэ нь хүргэх бүтээгдэхүүний хэмжээ болон хүргэлтийн давтамжаас шалтгаалдаг аж. Зураг 64-т харуулснаар, бараа бүтээгдэхүүнийг Улаанбаатар хотын төв хэсэгт байрласан агуулахууд дээр татан төвлөрүүлсний дараа хотоор таран байршсан дэлгүүр, захууд руу түгээж байна.

Дээрхтэй ижлээр, бусад төрлийн хүнсний бүтээгдэхүүн болох түргэн муудах хүнс болох жимс, хүнсний ногоо, үр тарианы хот доторх хөдөлгөөний чиглэл тэдгээрийн эх үүсвэр (илгээсэн цэг), боловсруулах буюу савлах үйлдвэр, Улаанбаатар дахь борлуулалтын цэгүүдийн байршлаас хамаардаг байна.

Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн хоёр дорвитой шийдэл санал болгож байгаа нь хот доторх логистикийн нэгдсэн төв (ХЛНТ) ба гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ (ЗРЛ) бөгөөд эдгээрийг кейс судалгаагаар дэлгэрэнгүй танилцуулав.

**Зураг 64: Импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт ба түгээлт**



### Кейс судалгаа: Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төв

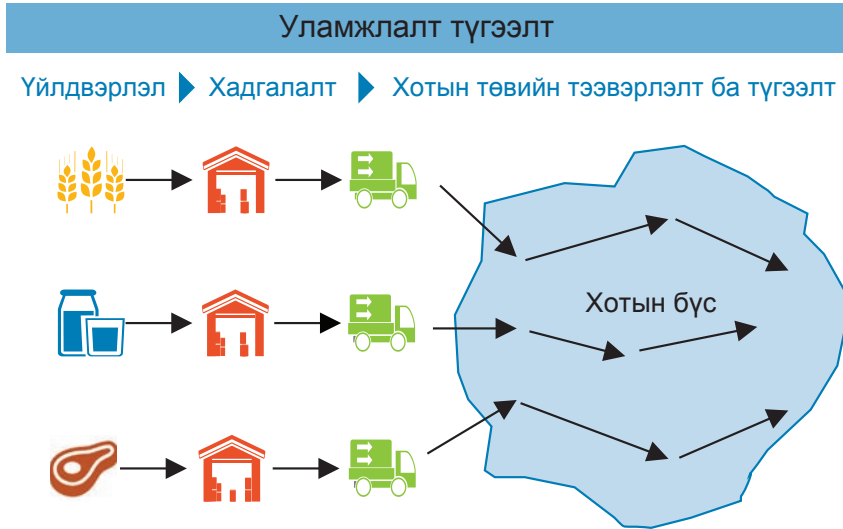
Хотын ачаа тээврийн тогтвортой байдлын судалгааны төвөөс хийсэн энэхүү кейс судалгаа ХЛНТ-ийн концепцийг тайлбарласан ба үүнийг хэрэгжүүлснээр хот суурин газрын бүс дотор уялдаа зохицуулалт сайтай, замын ачаалалд төдийлөн нөлөөлөхгүй тээвэрлэлт, хүргэлтийн тогтолцоог бий болгох боломжтой юм. Судалгаанд Италийн нэгэн хотын хүн амын хэрэглээнд зориулсан, уурхайн бус бүтээгдэхүүний түгээлтийн тогтолцоонд тус концепцийг бодитоор амжилттай хэрэгжүүлснийг танилцуулав. Энэхүү кейсийн хувьд хотын оршин суугчдын хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүн хот ойр орчмоос орж ирэн, хот доторх түгээлтийн улмаас замын түгжрэл үүсдэг нөхцөл байдалтай байснаараа Улаанбаатар хоттой ижил төстэй юм.

Зураг 65-д Улаанбаатар хотын одоогийн буюу нэгдсэн уялдаа зохицуулалтгүй бараа бүтээгдэхүүний хөдөлгөөнийг харуулсан. Тээвэрлэлтийг үйлдвэрлэгч болон ханган нийлүүлэгчид өөрсдийн эзэмшлийн түгээлтийн машинуудаар хийж байгаа бөгөөд энэ нь хөдөлгөөний замбараагүй байдал, замын түгжрэл үүсгэж байна.

Парма хот Итали улсын хүнсний түгээлт, агуулахын төвлөрсөн томоохон зангилаа төв бөгөөд Италийн Хүнсний хөндийн нийслэл хэмээх өргөмжлөлтэй. Тус хотод хүнсний бүтээгдэхүүн болон зорчигч тээврийн ачаалал үлэмж тул замын хөдөлгөөнийг эрчимжүүлэх, түгжрэлийг бууруулах, хотын нийтийн тээврийг тогтвортойгоор хөгжүүлэх зорилгоор хотын захиргаанаас олон тооны арга хэмжээ, төсөл хэрэгжүүлсээр ирсэн. Үүнд цахилгаан автомашины хэрэглээг дэмжих, нэг машинд олуулаа зорчихыг уриалах зэргийг дурдаж болно. 2014 онд, хотын захиргаанаас хувийн компани, мэргэжлийн холбоодтой хамтран хотын ачаа тээврийг



**Зураг 65: Хот доторх бараа бүтээгдэхүүний уламжлалт хөдөлгөөн**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

хөгжүүлэх ЭКОЛОГИСТИК төслийг хэрэгжүүлжээ. Төслийн зорилго нь хотын бараа (хүнс) бүтээгдэхүүний түгээлт, хүргэлтийн тогтвортой шийдлүүдийг эрэлхийлэхийн зэрэгцээ байгаль орчны сөрөг нөлөөллийг багасгах, зардал хэмнэх, хотын замын түгжрэлийг бууруулахад оршиж байв.

**Зураг 66: Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төвд түшиглэсэн түгээлт**



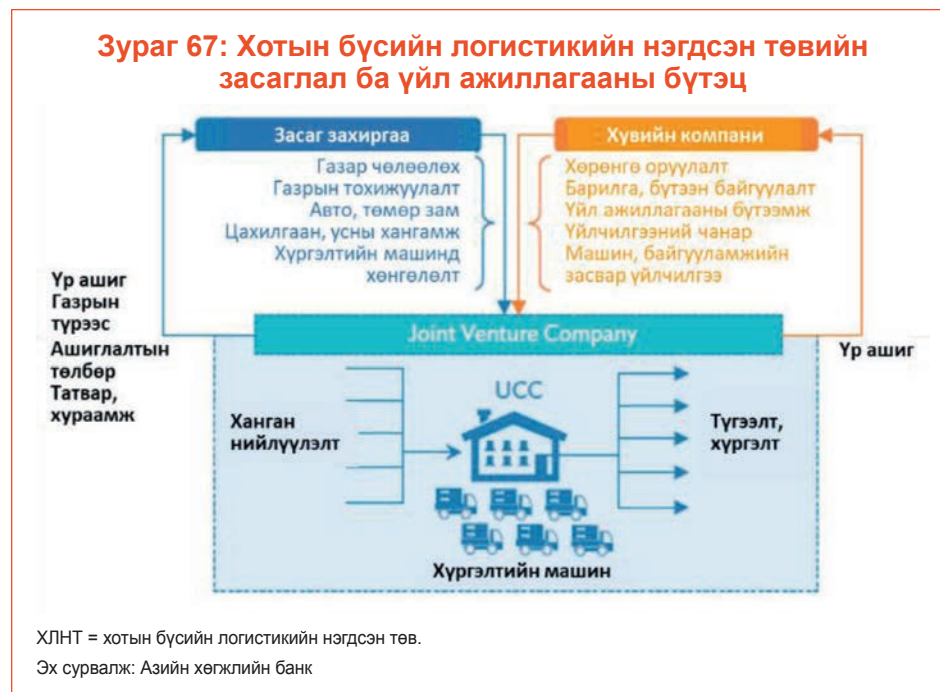
Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

Төслийн хүрээнд, анх байгуулагдахдаа жимс, хүнсний ногооны бөөний зах байхаар төлөвлөгдсөн Парма хотын Агро-үйлдвэрлэл, логиستيкийн төв (КАЛ хэмээн нэрлэгддэг)-ийг ашигласан байна. Тус төвд агуулахын хангалттай хүчин чадал байсан тул түүнийг Парма хотын ЭКОЛОГИСТИК төслийн хүнс, хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн, сүлжмэл эдлэлд зориулсан Хотын бүсийн логиستيкийн нэгдсэн төв болгожээ. Төслийн хүрээнд дараах үндсэн хоёр ажил хийгдэв, үүнд:

- (i) Парма хотын ХЛНТ-тэй холбогдсон хотын логиستيкийн сүлжээ байгуулах,
- (ii) ЭКОЛОГИСТИК төслийн машины паркийг түлхүү ашиглуулах зорилгоор шаардлага хангаагүй тээврийн хэрэгсэл хотын төв рүү нэвтрэхийг хязгаарлах.

ХЛНТ-ийг 5,000 кв.метр (үүнээс 300 кв.метр нь хөргөлттэй) талбай бүхий агуулахад байрлуулсан ба тус агуулах автомашин ачиж, буулгах тавцан болон талбайтай, хотын төв, томоохон хурдны замуудтай авто замаар холбогдсон байв. Тус төв хотын түгээлтийг гүйцэтгэх зорилгоор метан хийгээр цэнэглэгддэг 16 ачааны машинтай тээврийн парк анх байгуулсан аж. Төслийн хувийн хэвшлийн оролцогчдын эзэмшдэг, хийн ачааны машинтай ижил техникийн үзүүлэлттэй тээврийн хэрэгслүүд хотын төв рүү нэвтрэх эрхтэй байв. Зураг 66-д ХЛНТ-ийн түгээлтийн тогтолцоог харуулсан. Тус төвд захиалга, савлалт, шошгололт, ачааны зохистой дүүргэлт, трассын сонголт, түгээлтийн машины GPS-д суурилсан хяналт зэргийг хянан удирдах зорилгоор зохих мэдээллийн технологийн системийг нэвтрүүлсэн байна. Зураг 67-д ХЛНТ-ийн засаглал, үйл ажиллагааны бүтцийг харуулав.

**Зураг 67: Хотын бүсийн логиستيкийн нэгдсэн төвийн засаглал ба үйл ажиллагааны бүтэц**



Хэдийгээр заавал ашиглах үйлчилгээ биш байсан ч тээвэрлэгч болон эцсийн хэрэглэгчид энэхүү түгээлтийн тогтолцоог маш нааштай хүлээж авчээ. Тус загварын давуу талыг зочид буудал-ресторан-кэйтерингийн салбарын харилцагчид өндрөөр үнэлж, хамгийн том үйлчлүүлэгч нь болсон байна. Харин урьд өмнө холын зайн тээвэрлэлтийн зэрэгцээ хотын төвийн богино зайн хүргэлт хийдэг байсан тээврийн компаниуд хот доторх түгээлтэд ЭКОЛОГИСТИК-ийн үйлчилгээг ашиглаж, өөрсдөө холын зайн тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаандаа төвлөрснөөр бүтээмж болон ашигт ажиллагаагаа сайжруулжээ.

Бараа бүтээгдэхүүний татан төвлөрүүлэлт, түгээлтийг зангидан зохион байгуулах байгууламжийг хотын гадна байрлуулж, хамгийн их түгээлтийг хамгийн цөөн рейс болон машинаар гүйцэтгэх боломж олгох төвлөрсөн хяналтын систем ашиглахын ач холбогдлыг энэ кейс судалгаа харуулж байна. Ийм нэгдмэл шийдлийг хэрэгжүүлэхдээ хотын түгээлтийн машины дундын парк ажиллуулснаар хотын замын хөдөлгөөнийг хүндрүүлэхгүйгээр зорьсон үр дүндээ хүрэх боломж олгосон байна.

### Кейс судалгаа: Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ

3PL үйлчилгээ үзүүлэгчид бий болсноор компаниуд үндсэн бус үйл ажиллагаагаа бусдаар гүйцэтгүүлэх боломж бүрдэхээс гадна олон компани хамтран ашиглах дундын дэд бүтэц бий болох давуу талтай. Үүнд тээвэрлэлт, хадгалалт, татан төвлөрүүлэлт болон түгээлтийн байгууламжуудыг дурдаж болно. Мөн түүнчлэн, гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ эрхлэгчид холын тээврээр илгээсэн ачааг хянах, мөрдөн мөшгих ажиллагааг гүйцэтгэдэг (Зураг 68).



Олон байгууллагын ачаа тээвэрлэлт, ачилт буулгалт, хадгалалт болон түгээлтийн үйл ажиллагааг нэгтгэн хийдгийн хувьд 3PL үйлчилгээ эрхлэгчдийн зардал бага, бүтээмж өндөр байдаг. 3PL үйлчилгээ ашигласнаар үйлдвэрлэгч, худалдаа эрхлэгчид үндсэн үйл ажиллагаандаа бүрэн төвлөрөх боломжтой болно. Ялангуяа олон тооны бага оврын түгээлтийн машинаар их хэмжээний бараа бүтээгдэхүүн түгээгдэх зах зээлийн хувьд ийм үйлчилгээ онцгой ач холбогдолтой. Иймд, 3PL үйлчилгээг хөгжүүлэх нь аж ахуйн нэгж, компаниудад тээвэр, логистикийн ажилбаруудаа бусдаар гүйцэтгүүлэх нөхцөл бүрдүүлж, нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээний ашигт ажиллагааг сайжруулдаг.

Тээвэр, үйлдвэрлэл, худалдаа эрхлэгчид тус бүртээ түгээлтийн машины парк, агуулах ажиллуулдаг уламжлалт загварт оролцогч бүр бүрэн хүчин чадлаараа ажилладаггүй хэрнээ удирдлага, засвар үйлчилгээний тогтмол зардал байнга гарч байдаг тул дээр дурдсан давуу талууд хэрэгждэггүй.

Аливаа хотод зорчигч болон ачаа тээврийн урсгалууд нэг дор байдгаас ачаалал үүсч, хурд саарах нь түгээмэл ба замын хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх шийдлүүдийг боловсруулахдаа тэдгээрийн хэрэгцээ шаардлага, эцсийн зорилгын онцлогуудыг харгалзвал зохино. ХЛНТ гэх мэт ачаа тээврийн хөдөлгөөнийг төвлөрсөн байдлаар зохицуулж, хянах тогтолцоо нэвтрүүлэх, ийм төвүүдийн үйл ажиллагааг дэмжих ЗРЛ үйлчилгээг хөгжүүлэх нь хотын замын ачааллыг дорвитойгоор бууруулах шийдлүүд болно.

Дараагийн хэсэгт түргэн муудах хүнсний бүтээгдэхүүний хадгалалт, тээвэрлэлттэй холбоотой зарим асуудлуудыг танилцуулсан. Ийм төрлийн бүтээгдэхүүнийг хэрхэн тээвэрлэх, хадгалах, ачиж буулгахаас хамаарч тухайн улсын хүн амын шууд хэрэглэдэг хүнсний үнэ өртөгт нөлөөлөх тул үүнд маш няхуур хандвал зохино.

## Түргэн муудах бүтээгдэхүүний хадгалалт ба тээвэрлэлт

Хүнс бол хүний хамгийн үндсэн хэрэгцээ бөгөөд хүн амын эрүүл оршихуйд сайн чанарын хүнс амин чухал. Ард иргэдийн хэрэглээнд сайн чанарын хүнсний нийлүүлэлт очих эсэх нь ийм төрлийн бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэх логистикийн чадавхтай шууд холбоотой. Сүү, мах, хүнсний ногоо, үр тариа зэрэг түргэн мууддаг хүнс эх үүсвэрээсээ цаг алдалгүй, чанарын зохих түвшинд хэрэглэгчийн гар дээр очиход логистикийн тогтолцоо чухал. Тэдгээрийг шууд тээвэрлэдэг, эсхүл тээвэрлэлтийн явцад түр хадгалдаг, хадгалах нөхцөлийг зөв хангадаг эсэхээс нийлүүлэлтийн чанарын болон цаг хугацааны үзүүлэлт хамаарна.

Монгол Улсын дотоодын уурхайн бус ачаа тээвэрлэлтийн ихэнхийг аймаг хоорондох, аймгуудаас хэрэглээний төв болох нийслэл Улаанбаатар хот руу чиглэсэн хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний урсгал эзэлж байна. Хахир хатуу өвлийн улирал хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийн мөчлөгт шууд нөлөөлөх тул хүнсний ногоо, мах болон амьтны гаралтай бусад бүтээгдэхүүн зэрэг түргэн муудах хүнсний хорогдлыг багасгах, дөрвөн улирлын хангамжийг баталгаажуулах үүднээс температурын хяналттай хадгалалт, тээвэрлэлтийн тогтолцоог хөгжүүлвэл зохино.

Монгол Улс сүү, сүүн бүтээгдэхүүн, мах, үр тариа, төмс, хүнсний ногоо зэрэг олон төрлийн хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн дотооддоо үйлдвэрлэхийн хэрэгцээ ундаа, даршилсан ногоо, хүнсний тос, махан бүтээгдэхүүн гэх мэт боловсруулсан хүнсийг их хэмжээгээр импортолж байна. Зураг 69-д 2010-2015 онуудын Монгол Улсын хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүний хэмжээг харуулсан.

2015 онд, Монгол Улсын мал сүргийн нийт тоо толгой 56 саяд хүрсэн. Иймд, хүн амын хүнсний хэрэглээг хангах малын тоо ихээхэн өссөнөөс махны

### Зураг 69: 2010-2015 онуудын Монгол Улсын хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүний хэмжээ



Эх сурвалж: Монгол Улсын Статистикийн эмхтгэл

нийлүүлэлт (нядалгааны жингээр) сүүлийн 6 жилийн дээд хэмжээнд хүрсэн байна. Мөн онд, дотоодын хүнсний ногооны үйлдвэрлэл 236,000 орчим тонн, үүнээс 164,000 тонн төмс, 72,000 тонн бусад ногоо байв. Үр тарианы үйлдвэрлэл 195,000 тонн байснаас 184,000 тонн нь улаанбуудай байжээ. Хүснэгт 4-т Монгол Улсын хөдөө аж ахуйн гол нэрийн бүтээгдэхүүний мэдээллийг харуулав.

### Хүснэгт 4: Монгол Улсын хөдөө аж ахуйн гол нэрийн бүтээгдэхүүн, 2010-2015 (мянган тонн)

Хөдөө аж ахуйн гол нэрийн бүтээгдэхүүн	2010	2011	2012	2013	2014	2015 <sup>a</sup>
Мах (нядалгааны жингээр)	201.2	208.0	263.4	299.3	291.7	448.3
Хонины ноос	23.5	17.6	17.5	20.2	22.3	25.8
Ноолуур	6.3	4.4	6.3	7.0	7.7	8.9
Сүү	588.0	588.0	588.0	667.0	765.4	874.4
Үр тариа	355.1	446.1	432.8	350.2	470.0	194.6
Төмс	345.5	435.9	245.9	191.6	161.5	163.8
Хүнсний ногоо	328.5	395.2	99.0	101.9	104.9	72.3
Арьс шир	0.0	0.0	8.6	11.0	10.2	15.2
Өндөг (сая ширхэг)	56.6	56.6	56.6	63.2	72.2	100.6

<sup>a</sup> \* Хүлээгдэж буй гүйцэтгэл

Эх сурвалж: Монгол Улсын Статистикийн эмхэтгэл. 2015.

Үйлдвэрлэсэн сүү, мах, хүнсний ногоо, үр тарианы тодорхой хувийг орон нутагтаа хэрэглэдэг хэдий ч, хэрэглээний үндсэн зах зээл нийслэлд төвлөрсөн тул бүтээгдэхүүний дийлэнх хэсгийг Улаанбаатар хот, бусад хот суурин руу тээвэрлэдэг. Үүний адилаар, импортолсон хүнсний ихэнх хувь нь Улаанбаатар болон Дархан, Эрдэнэт зэрэг хот суурингуудад зориулагдаж байна. Зураг 70-д Монгол Улсын хот хөдөөгийн хүнсний хэрэглээний бүтцийг танилцуулав.

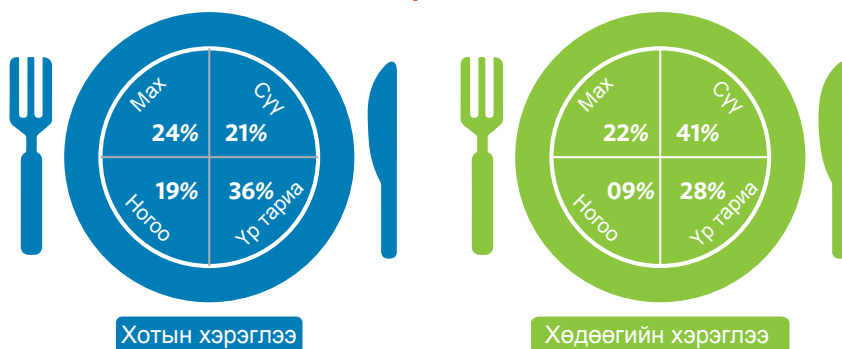
Хэрэглэгчийн эрэлт хэрэгцээ хангагдахын тулд хүнсний бүтээгдэхүүний хадгалалт, тээвэрлэлт болон ачилт буулгалтын явц чанарын тодорхой түвшинд хийгдэх шаардлагатай. Ингэснээр, хорогдол болон бохирдох магадлалыг хамгийн бага түвшинд байлгах, хэрэглэгчдийн эрүүл мэндэд эрсдэл учрахаас сэргийлэх ач холбогдолтой юм.





**Монголын малчид, тариаланчид.** 1. Монгол малчин (Shutterstock.com зураг); 2. Тариаланчид ургац хурааж байна; 3. Тариан талбайн бэлтгэл (Shutterstock.com зураг); 4. Хүнсний ногоогоо зарж буй тариаланч (Shutterstock.com зураг).

### Зураг 70: Монгол Улсын хот хөдөөгийн хүнсний хэрэглээний бүтэц



Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн эмхэтгэл; Азийн хөгжлийн банкны багийн судалгаа.

### Төмс, хүнсний ногооны агуулах, хадгалах байгууламж (зоорь)

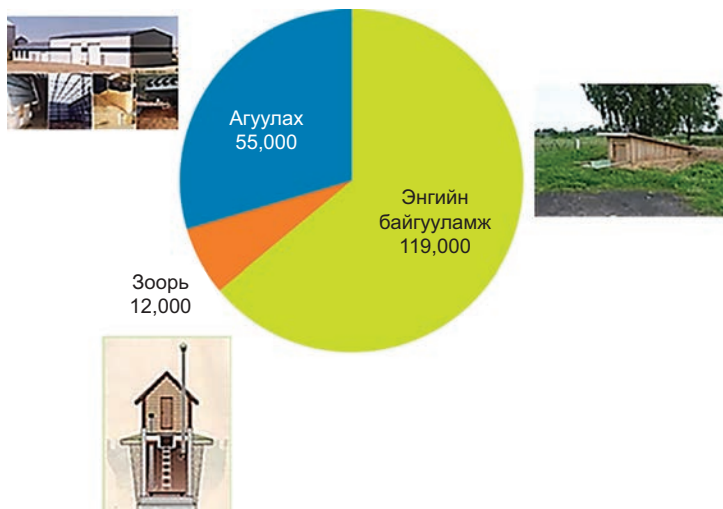
Төмс, хүнсний ногооны логистикийн сүлжээнд тулгарч буй бэрхшээл бол агуулах, хадгалах байгууламжийн олдоц, хүчин чадал юм. Монгол Улсын дотоодын төмс, хүнсний ногоо урт хугацааны температурын хяналттай хадгалалт шаардсан хөдөө аж ахуйн нийт бүтээгдэхүүнийн 35 хувийг

бүрдүүлдэг. 2015 онд нийт 236,000 тонн төмс, хүнсний ногоо тарьж ургуулсан боловч улс даяарх 3,600 агуулах болон бүх төрлийн хадгалах байгууламжийн нийт хүчин чадал ердөө 186,000 тонн байв. Тус улсын нийт хадгалах байгууламж жилд хураан авдаг төмс, хүнсний ногооны 70 орчим хувьд нь л хүрэлцээтэй байна. Доорх зургаар Монгол Улсын дотоодын төмс, хүнсний ногоо хадгалах байгууламжуудыг төрлөөр нь танилцуулсан.

Зураг 71-д харуулснаар, төмс, хүнсний ногоо хадгалах байгууламжийн бараг 70 хувь нь тариаланчдын гэр сууцны доор, газарт нүх гарган хийсэн сэрүүн зоорь болон мод, чулуу, тоосго, цементээр хийсэн энгийн байгууламжуудаас бүрдэж байна. Ийм байгууламж төмс, хүнсний ногоог Монголын хахир хатуу өвлийн цаг агаарын нөхцлөөс бүрэн хамгаалж чадахгүй юм. Мөн түүнчлэн, төрийн хяналтын байгууллагаас явуулсан үзлэг шалгалтаар төмс, хүнсний ногооны хадгалах нийт байгууламжийн ердөө 50 хувь нь сайн, 35 хувь нь дунд үнэлгээ авсан байна.<sup>15</sup>

Засгийн газраас төмс, хүнсний ногооны хэрэгцээг дотооддоо бүрэн хангадаг болгох чиглэлээр бодлого боловсруулж, үйлдвэрлэлийг нэмэгдүүлэхээр ажиллаж байгаа ба цаашид сайн чанарын, температурын хяналттай хадгалах байгууламжийн эрэлт хэрэгцээ нэмэгдэхээс өөр төлөвгүй байна.

**Зураг 71: Монгол Улс дахь төмс, хүнсний ногооны хадгалах байгууламжууд, 2015 он**



Эх сурвалж: Монгол Улсын Хүнс, хөдөө аж ахуйн яам

### Мах, махан бүтээгдэхүүний нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ

Тус улсын махны нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ олон оролцогчоос бүрдсэн ба тэдгээрийн ихэнх нь хувиараа үйл ажиллагаа эрхэлдэг. Малчид мал сүргийнхээ маш бага хувийг албан ёсны боловсруулах үйлдвэрүүд рүү агентуудаар нь дамжуулан шууд нийлүүлж байгаа ба ихэнх нь “ченж” хэмээх жижиг худалдаа эрхлэгч, малчдын хоршоо, нядалгааны цех,

<sup>15</sup> Монгол Улсын Хүнс, хөдөө аж ахуйн яам



хүнсний бөөний зах гэсэн олон тооны албан бус шат дамжлагаар малаа борлуулж байна. Оролцогчийн тоо ийнхүү олон байгаа нь ямар нэгэн нэмүү өртөг шингээхгүйгээр шат дамжлага бүрийн үнэ өртгийг нэмэгдүүлж байна.

Дараах хуудаснууд дахь фото зургууд Монгол Улсын дотоодын хэрэглээ болон экспортыг хангадаг мах, махан бүтээгдэхүүний нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ, түүнд оролцогчдыг харуулсан. Махны нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ дараах үндсэн шат дамжлагатай байна, үүнд:

- (i) Малчид малаа өөрсдөө нядалж, сумын төвүүд болон Улаанбаатар дахь хүнсний бөөний захууд дээр аваачиж борлуулдаг. Гэхдээ, ихэнх малчин дундын зуучлагч болох ченжүүд болон худалдааны агентуудад малын махаа борлуулдаг ба зарим нь сумынхаа малчдын хоршоонд худалддаг байна.
- (ii) Дээрхийн зэрэгцээ, малчид амьд малаа дундын зуучлагч, ченж, худалдааны агентууд, махны жижиг худалдаачдад худалддаг ба тэд худалдаж авсан амьд малыг нядлан, гулууз махыг бөөний захуудаар борлуулж байна.
- (iii) Сумдын малчдын тодорхой хувь нь малчдын хоршоонд нэгдсэн байдаг ба тус хоршоод амьд малыг Улаанбаатар дахь нядалгааны цех, Эмээлт болон Налайх дахь бөөний төв, аймгийн төвүүд болон Улаанбаатар дахь мах боловсруулах үйлдвэрүүдэд нийлүүлдэг.
- (iv) Малчдын хоршоодоос амьд мал худалдан авахын зэрэгцээ, мах боловсруулах үйлдвэрүүдийн ихэнх нь аймаг сумдад өөрийн худалдааны төлөөлөгчидтэй ба малчдаас шууд худалдан авдаг байна. Энэ суваг бол мах боловсруулах үйлдвэрүүдэд амьд мал нийлүүлдэг гинжин сүлжээний үндсэн төрөл юм.
- (v) Аймаг сумдаас худалдан авсан амьд малыг авто замаар аймгийн төвүүд эсхүл Улаанбаатар дахь боловсруулах үйлдвэрүүд рүү тээвэрлэж, тэнд нь нядалдаг.
- (vi) Монгол Улсын махны экспортыг зөвхөн албан ёсны мах боловсруулах үйлдвэрүүд нийлүүлдэг бол дотоодын махны хэрэглээг хүнсний бөөний захууд, мал нядалгааны төвүүд болон мах боловсруулах үйлдвэрүүд хангадаг байна. Зарим боловсруулах үйлдвэр экспортод шууд гаргах савласан мах, махан бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх боломжтой хэдий ч эдгээр үйлдвэрийн хүчин чадлын ашиглалт маш бага хэвээр байна.

### **Мах нийлүүлэх гинжин сүлжээний талаарх ажиглалтууд**

- (i) Нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээнд оролцогч хувь хүн, аж ахуйн нэгжийн тоо олон байгаа нь бүтээгдэхүүн эсхүл нийт сүлжээнд нэмүү өртөг бий болгохгүйгээр шат дамжлага бүрийн үнэ өртгийг хөөрөгдүүлж байна.
- (ii) Энэхүү сүлжээнд амьд мал, махны гулууз, шулсан мах, махан бүтээгдэхүүнийг ачааны машин, хувийн тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэдэг ба ихэнх нь хөргөх төхөөрөмжөөр тоноглогдоогүй бөгөөд олон улсын стандартад нийцэхгүй байна.
- (iii) 2015 онд, Монгол Улсын махны нийт үйлдвэрлэлийн ердөө 3.5 хувь нь албан ёсны мах боловсруулах үйлдвэрээр дамжсан байна.

**Хот суурин газрын дундаж Монгол хэрэглэгч жилд 80.4 кг (килограмм) мах, 94 кг сүү, 72.4 кг хүнсний ногоо, 142 кг үр тариа хэрэглэж байна.**

Гинжин сүлжээний оролцогчид уламжлалт арга барилаасаа салах дургүй байдгийн шалтгаан нь албан сектортой харьцуулахад өртөг нь бага юм. Иймд, мал худалдан авах, нядлах, боловсруулах, хадгалах, нийлүүлэх албан тогтолцоонд шилжих нь бүтээгдэхүүний чанар өндөр байх баталгаа боловч үүний тулд уламжлалт, хямд төсөр тогтолцоотой өрсөлдөх шаардлагатай.

Албан ёсны мах боловсруулах үйлдвэрүүдийн хөргөлттэй агуулахын хүчин чадал, багтаамж хангалттай байдаг хэдий ч албан бус секторын тоглогчид бүхэл болон шулсан мах, махан бүтээгдэхүүнийг гэрийн зoorь, мод, чулуу, бетоноор хийсэн энгийн хадгалах байгууламжууд, эсхүл түрээсийн хөргөлттэй агуулахад хадгалдаг байна.

Тариаланчдын ургац хураалт, намрын мал нядалгаа жилийн тодорхой улиралд нэгэн зэрэг явагддаг хэдий ч мах, ургамлын гаралтай хүнсний хэрэглээ жилийн туршид үргэлжлэх тул төлөвлөлт сайтай, шаардлага хангасан хадгалах байгууламжийн хэрэгцээ хурцаар тавигдаж байна. Учир нь, ихэнх хүнсний бүтээгдэхүүн хэрэглэгдэхээсээ өмнө тодорхой хугацаанд хадгалагдах нь зайлшгүй юм.

Монгол Улсад, нэн ялангуяа хэрэглээний гол төв болох Улаанбаатар хотод зөв төлөвлөгдсөн, хангалттай багтаамжтай хадгалах байгууламж дутмаг тул мах болон бусад түргэн муудах хүнсийг стандартын бус нөхцөлд хадгалж байгаа нь хэрэглэгчдийн эрүүл мэндэд эрсдэлтэй юм. Зураг 72-д Улаанбаатар хотын дүүргүүдийн хүн амын тоо, томоохон агуулахын байршлыг харуулав.

Монгол Улс гадагшаа мах экспортолж байгаа ч хилийн боомтууд дээр мах хадгалах байгууламж дутмаг тул экспортын хөгжилд саад болж байна. Хилийн боомтууд дээр мах болон түргэн муудах бусад хүнсний бүтээгдэхүүн хадгалах байгууламж хангалтгүй байдгаас мах экспортлогчид хил дээр хүлээх хугацаандаа бүтээгдэхүүн хорогдох, чанар нь муудах зэрэг эрсдэлтэй тулгардаг.

Иймд, мах, хүнсний ногоо, сүү, үр тариа зэрэг түргэн муудах хүнсний бүтээгдэхүүн тээвэрлэх, хадгалах зохистой дэд бүтцийг бүтээн байгуулах



Улаанбаатар дахь махны тээвэрлэлт, хадгалалтын жишээ. Махыг хүнсний зах руу хүргэж, хадгалж буй нь.

**Зураг 72: Улаанбаатар хотын хүн ам ба томоохон агуулахын байршил, 2015 он**



Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн эмхэтгэл, 2015.

нь чухал байна. Дараах хэсгүүдэд, дэлхийн зарим улс оронд түргэн муудах хүнсний зүйлийн тээвэрлэлт, хадгалалт, ачилт буулгалт хэрхэн хийгддэгийг танилцуулсан.

## Температурын хяналттай хадгалалт, тээвэрлэлтийн дэд бүтэц

Түргэн муудах бүтээгдэхүүнийг нийт хэрэглэгчдийн эрүүл мэндэд аюул учруулах халдвар, бохирдолд өртөхөөс хамгаалж чадах, температурын хяналттай нөхцөлд тээвэрлэх болон хадгалах учиртай. Үүний тулд хүнсний зориулалт бүхий хөргөлттэй агуулах, амьд мал, мах, сүү, үр тариа, хүнсний ногоо тээвэрлэх зориулалтын автомашинаас бүрдсэн дэд бүтэц шаардлагатай юм.



**Түргэн муудах хүнсний хөргөлттэй агуулах.** 1. Жимс, хүнсний ногооны агуулах; 2. Зөв төлөвлөгдсөн нядалгааны төвийн мах түр хадгалах байр; 3. Боловсруулсан махны гүн хөлдөөгч агуулах (Shutterstock.com зураг).





**Амьд мал, түргэн муудах хүнс тээвэрлэх хэрэгслүүд.** 1. Үхэр, морь, гахай зэрэг амьд амьтан тээвэрлэх зориулалттай ачааны автомашин; 2. Хагас болон бүтэн боловсруулсан махан бүтээгдэхүүн тээвэрлэх, хөргөлттэй ачааны автомашин (Shutterstock.com зураг).

Зөв хадгалалтаас гадна, зориулалтын тээврийн хэрэгсэл ашиглах нь чухал. Амьд мал, амьтан гэмтэх, түргэн мууддаг хүнсний бүтээгдэхүүн хорогдох, муудахаас сэргийлэхийн тулд ийм төрлийн тээвэрлэлтэд тусгайлан зориулагдсан тээврийн хэрэгсэл ашигладаг.

Амьд мал, амьтан гэмтэх, түргэн мууддаг хүнсний бүтээгдэхүүн хорогдох, муудахаас сэргийлснээр малчид болон тариаланчдын үйл ажиллагааны зардлыг бууруулж, сайн чанарын хүнсний зүйл хэрэглэгчдэд боломжийн үнээр хүрэх нөхцөл бүрдэнэ. Доорх кейс судалгаанд түргэн муудах хүнсний зүйл болох сүүний нийлүүлэлтийг амжилттай хэрэгжүүлж буй Энэтхэгийн томоохон гинжин сүлжээний жишээг танилцуулав.

### **Кейс судалгаа: Амул хоршооны сүү нийлүүлэх гинжин сүлжээ**

Энэтхэг Улс сүү, сүүн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлээр дэлхийд тэргүүлдэг бөгөөд улс дотроо болон гадаадын бусад орнуудад сүү, сүүн бүтээгдэхүүн нийлүүлдэг. Энэтхэгийн хүнсний томоохон брэндүүдийн нэг нь Амул юм.<sup>16</sup> Амул бол Энэтхэгийн Гужарат мужийн 3.6 сая гаруй сүү үйлдвэрлэгч (фермер ба малчин)-ийн хамтран эзэмшдэг, Гужарат Кооператив Милк Маркетинг Федерэйшн Лимитед хоршооноос удирдлагыг нь хариуцдаг зохион байгуулалттай бүтэц юм. Амул нь сүү нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээндээ 3 шаттай тогтолцоогоор ажилладаг.

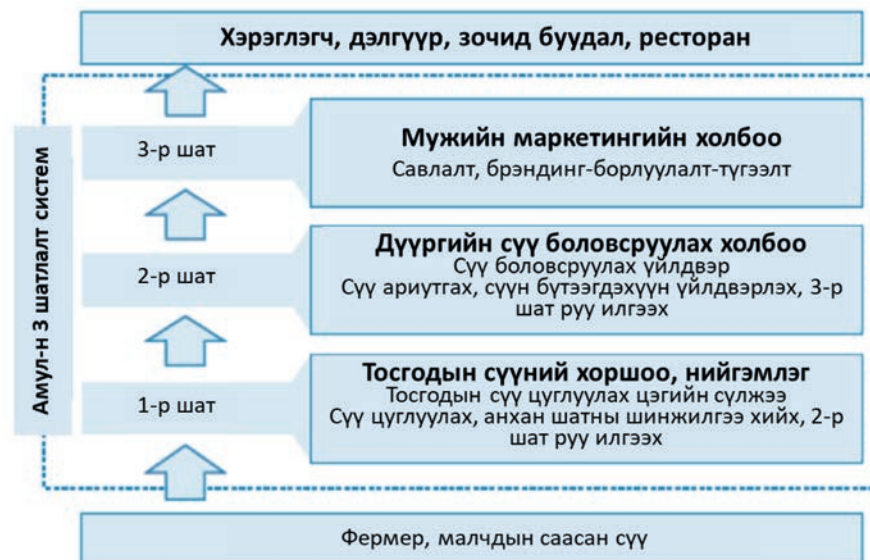
Амул үйл ажиллагаандаа зориулж автомат сүү цуглуулалт, шинжилгээ, хөргөлттэй хадгалалтын байгууламж бүхий сүү цуглуулах цэгийн сүлжээг муж даяар байгуулсан. Ингэснээр, сүүний чанарыг эх үүсвэр дээр нь баталгаажуулдаг байна. Сүү цуглуулах цэг жилийн туршид өдөр бүр

<sup>16</sup> Хүнс, хөдөө аж ахуйн байгууллага. Сүү, сүүн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийн зөвлөмж. <http://www.fao.org/agriculture/dairy-gateway/milk-production/en/#.WWIICISGPIU> -аас 2017 оны 8 сард татан авав.

хоёр удаа нээгдэж, фермер болон малчдаас сүү хүлээн авдаг. Малчид ба фермерүүд сүүгээ цуглуулах цэг дээр авчирч, чанарын анхан шатны шинжилгээ хийгдэн, сүүг хүлээн авсны дараа төлбөрөө газар дээр нь авдаг байна. Үүний дараа сүүг хөргөлттэй саванд түр хадгалж, улмаар хөргөлттэй сүү зөөгч автомашинаар Дүүргийн сүү боловсруулах холбооны үйлдвэр рүү илгээнэ.

Эдгээр хөргөлттэй машин ойр орчмын тосгодоос цуглуулсан сүүг дүүргийн боловсруулах үйлдвэрүүд рүү өдөрт хоёр удаа авчирч, тэнд дараагийн шатны боловсруулалт хийгддэг байна. Автомашинаар авчирсан сүүг автомат хүлээн авагч төхөөрөмжөөр дамжуулан үйлдвэрийн чанар шалгах цэг рүү илгээнэ. Чанарын шинжилгээний хариу гармагц, сүүг боловсруулалтад хүлээн авч, дараагийн шатны ариутгал болон хадгалалт хийхээр хөргөлттэй танк руу шилжүүлэн, улмаар савлалт эсхүл дахин боловсруулалт хийгддэг байна. Зураг 73-д Амул хоршооны ажиллуулдаг 3 шатлалт нийлүүлэлтийн сүлжээг харуулав.

**Зураг 73: Амул хоршооны 3 шатлалт нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Дүүргийн маркетингийн холбоо нь захиалгын удирдлага болон харилцагчдад цагт нь хүргэлт хийх ажлыг хариуцна. Амул нь тосгодоос эцсийн хэрэглэгч хүртэлх нийт сүлжээнд сүү цуглуулах, хадгалах, тээвэрлэх хамгийн орчин үеийн, дэвшилтэт тоног төхөөрөмжийг ашигладаг тул түүхий эд, бүтээгдэхүүний чанарыг өндөр түвшинд хангаж чаддаг байна.

Хүнс гэдэг хүн амын суурь хэрэгцээнээс гадна амьжиргааны эх үүсвэрийг бүрдүүлэх амин ач холбогдолтойг харгалзан Монгол Улсын хүнсний бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт, хадгалалтын өнөөгийн тогтолцоо,

байгууламжуудын нөхцөл байдлыг үнэлэн дүгнэхэд, цаашид хүнсний хорогдлыг бууруулах, аюулгүй байдлыг хангахын тулд тогтолцоо, биет дэд бүтцийг бүхэлд нь сайжруулах шаардлагатай байна. Үйлдвэрлэлийн эх үүсвэр, хэрэглээний цэг, харин экспортын хувьд хилийн боомтууд дээр зөв төлөвлөгдсөн, хөргөлттэй хадгалах байгууламж олноор бий болгосноор мах, сүү, жимс, хүнсний ногоо зэрэг түргэн муудах хүнсний зүйлийн чанар алдагдахгүй байх, хүн амын өвчлөлөөс сэргийлэх ач холбогдолтой юм.

2, 3, 4, болон 5-р бүлэгт Монгол Улсын гадаад худалдаа, дотоодын ачаа тээвэрт биет дэд бүтэц, тогтолцоотой холбоотойгоор тулгардаг хүндрэх бэрхшээлийг авч үзсэн. 6-р бүлэгт Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх транзит тээвэр, холбогдох асуудал ба хэрэгжүүлж болох арга хэмжээнүүдийг танилцуулна.



# 6 МОНГОЛ УЛСААР ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ТРАНЗИТ ХУДАЛДАА

## Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх одоогийн транзит худалдаа

Оросын Холбооны Улс, БНХАУ-ын дунд далайд гарцгүй байрладаг Монгол Улс тус хоёр улсыг газраар холбосон хуурай газрын гүүр бөгөөд эдгээр хоёр орны хоорондох бараа бүтээгдэхүүний тодорхой хэсэг нь Монголоор дамждаг. Бүтээгдэхүүний энэ урсгал Транссибирийн төмөр замын сүлжээний салбар болох Трансмонголын төмөр замаар тээвэрлэгдэж байна (Зураг 74).

2014 онд, Оросын Холбооны Улсаас БНХАУ руу илгээгдсэн ачаа тээврийн 89 хувь нь Забайкальск Маньжоули хилийн боомтоор, 7 хувь нь Монгол Улсаар, 4 хувь нь Казахстангаар дамжсан.

Зураг 74: Транссибирийн төмөр замын сүлжээ



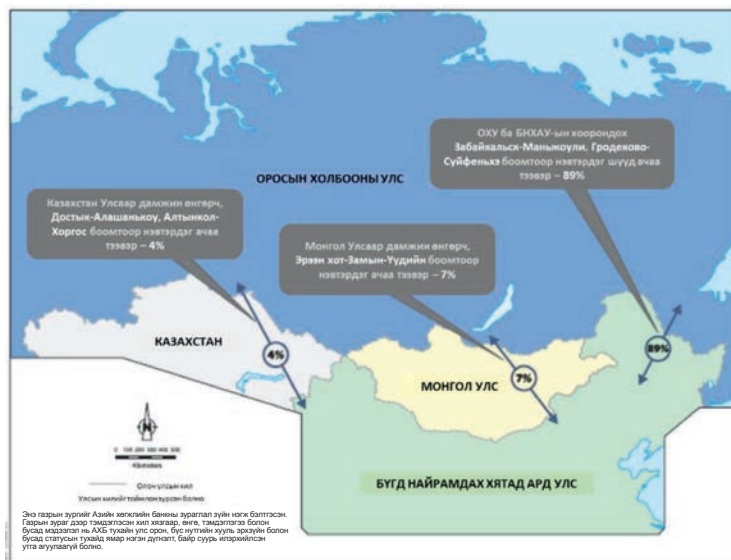
Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк

Транссибирийн төмөр замын сүлжээний өөр нэгэн салбар зам БНХАУ руу Забайкальск - Маньжоули хилийн боомтоор нэвтэрдэг ба тус хоёр улсын ачаа тээврийн урсгалын дийлэнхийг тээвэрлэдэг. Оросын Холбооны Улс, БНХАУ-ын Забайкальск - Маньжоули хилийн боомтоор авто замын тээвэрлэлт мөн хийгдэж байна. Үүнээс гадна, Оросын Холбооны Улс, БНХАУ хоорондох бараа бүтээгдэхүүний урсгалын тодорхой хэсэг Казахстангаар дамждаг.

Саяхныг хүртэл, Оросын Холбооны Улс, БНХАУ-ын хооронд авто замын транзит ачаа тээвэрлэлт хийгддэггүй байсан. Гэхдээ, ОХУ-аас БНХАУ руу чиглэлтэй, Монгол Улсаар дамжих авто замын ачаа тээврийн туршилт 2016 онд хийгдсэн аж.

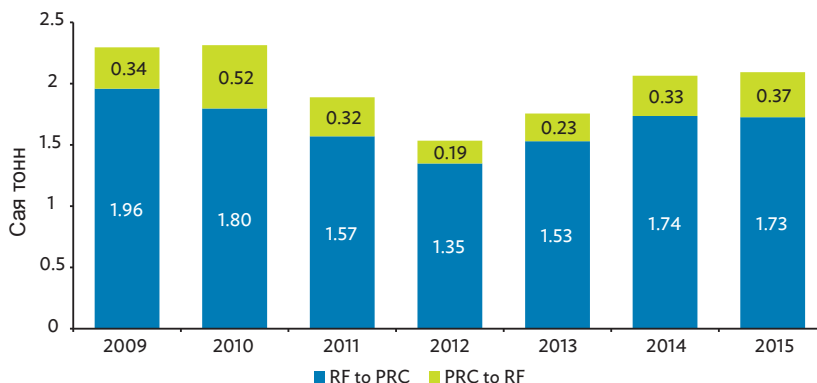
Төмөр замын ачаа тээврийн хувьд, дийлэнх хэсэг нь одоогоор Оросын Холбооны Улс, БНХАУ-ын Забайкальск - Маньжоули хилийн боомтоор нэвтэрдэг ба 2014 онд хоёр улсын хоорондох нийт төмөр замын ачаа тээврийн 89 хувь нь үүгээр дамжсан байна (Зураг 75). Дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт өргөнөөр хийгдсэн, ачаа дамжуулах хүчин чадал сайтай, 24 цагийн туршид хил нээлттэй байдаг зэрэг нь Маньжоули – Забайкальскийн хилийн боомт ачаа тээврийн урсгалын дийлэнхийг татаж чадсаны шалтгаан юм. Харин Монгол Улсаар дамжих ачаа тээврийн хувьд, төмөр замын тээвэрлэлтийн бүх урсгал Монгол Хятадын хил дээрх Замын-Үүд боомт, Монгол Оросын хил дээрх Сүхбаатар боомтоор нэвтэрч байна. Зураг 76-д

**Зураг 75: Оросын Холбооны Улс ба БНХАУ-ын хооронд Монгол Улсаар дамжин өнгөрсөн төмөр замын ачаа тээврийн хувь хэмжээ, 2014**



Эх сурвалж: УБТЗ, Азийн хөгжлийн банкны дүн шинжилгээ

**Зураг 76: Оросын Холбооны Улс ба БНХАУ-ын хооронд Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх ачаа тээвэр**



PRC = Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс, RF = Оросын Холбооны Улс

Эх сурвалж: Монгол Улсын Зам тээврийн хөгжлийн яам

2009-2015 онуудад Оросын Холбооны Улс ба БНХАУ-ын хооронд Монгол Улсаар дамжин өнгөрсөн төмөр замын ачаа тээврийн хувь хэмжээг харуулав.

Монгол Улсын төмөр замаар нэг жилд дамжин өнгөрдөг ачаа тээврийн хэмжээ дунджаар 2 сая орчим тонн байдаг. Энэ урсгал Улаанбаатар хотын дундуур дайран өнгөрдөг Трансмонголын төмөр замаар явна. Энэ нь БНХАУ ба ОХУ-ын хилийг холбодог цорын ганц төмөр замын шугам тул ачаа болон зорчигч тээврийн аль аль нь тус шугамаар тээвэрлэгддэг. Үр дүнд нь хотын замд түгжрэл нэмэгдэж, ачааны галт тэрэгний хөдөлгөөнөөс бохирдол үүсдэг. 2012 оны 10 сарын 17-ны өдөр Улаанбаатар хотын захирагч, Зам тээврийн сайд нар Хамтран ажиллах тухай санамж бичигт гарын үсэг зурсан нь дараах агуулгатай байв:

- (i) Төмөр замын хөдөлгөөний хурдыг нэмэх, Монгол Улсын төмөр замаар галт тэрэг дамжин өнгөрөх хугацааг богиносгох, хотын амьдрах орчин, оршин суугчдын ажиллах нөхцөлийг сайжруулах зорилгоор Богдхан уулын урдуур төмөр замын трасс тавих.
- (ii) Улаанбаатар хотын бүс дотор байрлах зүтгүүр болон зорчигч, ачаа тээврийн галт тэрэгний деподыг нүүлгэн шилжүүлэх.
- (iii) Хотын төвийн логистикийн терминалуудыг нүүлгэн шилжүүлж, холимог ачаа тээврийн логистикийн цогцолборууд байгуулах.
- (iv) Богдхан уулын урдуурх төмөр зам бол Монгол Улсын хувьд хоёр үр дагавартай чухал төсөл юм. Нэгдүгээрт, зорчигч болон ачаа тээврийн урсгалыг Улаанбаатар хотоос гаргаснаар одоогийн төмөр замын ачааллыг бууруулна. Хоёрдугаарт, ОХУ болон БНХАУ-ын хоорондох транзит хөдөлгөөний хөнгөвчилж, илүү хурдтай, бүтээмжтэй тээвэрлэлт хийгдэх боломж бүрдүүлнэ.

Богдхан уулын урдуурх төмөр замын трассын төлөвлөгөөг Зураг 77-д харуулав.

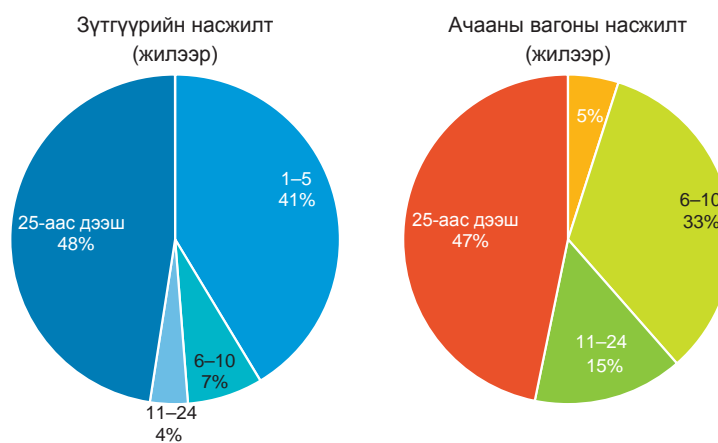
**Зураг 77: Богдхан уулын урдуур тойрох төмөр замын трасс**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

ОХУ-аас Монголоор дамжин БНХАУ руу чиглэх ачаа тээврийн транзит урсгалд өдгөө хоёр томоохон хүндрэл бэрхшээл учирч байна. Нэгдүгээрт, Монгол Хятадын төмөр замын царигийн ялгаанаас улбаалж хоёр улсын хил дээр ачааг нэг галт тэргээс буулгаж, нөгөө талын галт тэрэг рүү шилжүүлэн ачих шаардлагатай. Хоёрдугаарт, Монгол Улсад транзит ачаа тээвэрлэх зүтгүүр болон бусад хөдлөх бүрэлдэхүүний нөөц хангалтгүй байна. Монголын одоогийн зүтгүүр, вагоны паркийн ихэнх нь эдийн засгийн насжилт нь гүйцэж, ашиглалтаас хасагдах дөхсөн билээ.

**Зураг 78: Монгол Улсын төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүний насжилт**



Эх сурвалж: Улаанбаатар төмөр зам, Азийн хөгжлийн банкны дүн шинжилгээ

Одоогийн хөдлөх бүрэлдэхүүний хувьд нийт зүтгүүрийн 48 хувь, вагоны 47 хувь нь 25-аас дээш жил ашиглагдсан ба ойрын үед актлагдах шаардлага үүснэ. Ингэснээр Монгол Улсын төмөр замын тээвэрлэлтийн хүчин чадлыг бараг тэн хагасаар бууруулах ба Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрт ноцтой нөлөөлөх юм (Зураг 78).

Тооцооноос харахад, Монгол Улс жилдээ 10 сая тонн нэмж тээвэрлэхийн тулд одоогийн 3 мянга орчим хуучин вагоныг шинэчлэхийн зэрэгцээ нэмж 2,100 вагон шаардагдах буюу нийт 5,100 шинэ вагоны бодит хэрэгцээ байна. Ийнхүү, Монгол Улсын одоогийн болон цаашид өсөн нэмэгдэх төмөр замын зорчигч, ачаа тээврийн хэрэгцээнд нийцүүлж, хөдлөх бүрэлдэхүүнийг дорвитойгоор шинэчлэх зайлшгүй шаардлагатай юм.

Монгол Улсын Засгийн газраас сүүлийн хэдэн жилийн туршид хэлэлцсээр ирсэн Богдхан уулын урдуурх төмөр зам баригдвал Монголоор дамжих транзит тээврийг ихээхэн эрчимжүүлэх юм. Мөн түүнчлэн, дотоод, транзит, экспорт болон импортын тээвэрлэлтэд ашиглагдаж байгаа Улаанбаатар хот дундуурх төмөр замын хэсгийн хүчин чадлыг чөлөөлөх болно.

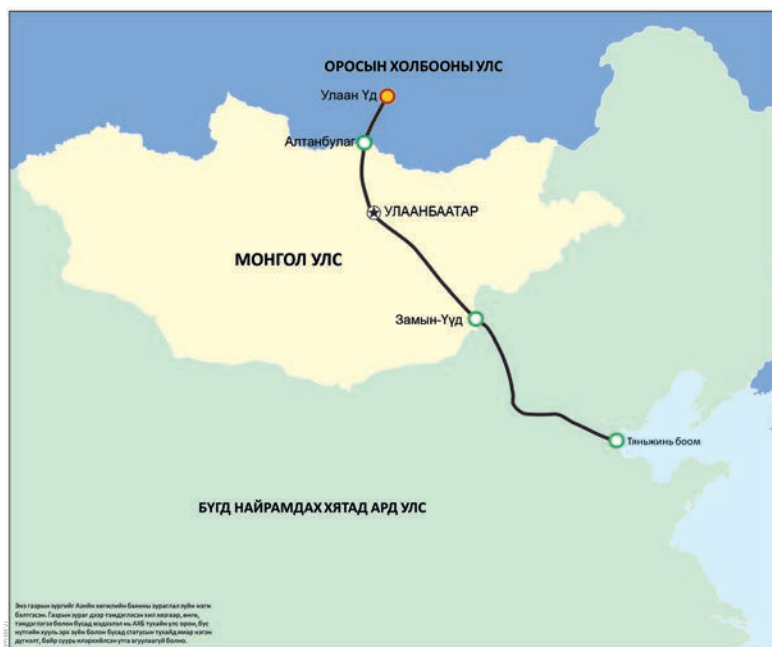
## Гурван талт эдийн засгийн коридор

ОХУ, Монгол Улс болон БНХАУ 2016 оны 6 сарын 23-ны өдөр Узбекистаны Ташкент хотноо зохиогдсон Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллагын 11 дэх уулзалтын үеэр Гурван талт эдийн засгийн түншлэлийн гэрээнд гарын үсэг зурсан. Тус гэрээнд тээврийн дэд бүтцийн хөгжил, аж үйлдвэржилт, хил хяналтын хамтын ажиллагаа, соёлын солилцоо, хөдөө аж ахуй, аялал жуулчлал зэрэг чиглэлээрх нийт 32 төсөл оров. Гэрээний томоохон хэсэг нь зам харилцаа, тээврийн бусад дэд бүтцийг сайжруулахад хамтрах, төмөр замын оператор зэрэг гуравдагч талын тээврийн компаниуд нягт зөвшилцөн ажиллах, бүс нутгийн худалдааг хөнгөвчлөх чиглэлийг хамарсан байна.

Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх транзит ачаа тээврийг Төмөр замуудын хамтын ажиллагааны байгууллага (ТЗХАБ)-ын төмөр замын транзит тээврийн талаарх 1951 оны конвенциар зохицуулж байна. Гурван талт хамтын ажиллагааны гэрээгээр оролцогч гурван улс хил хяналт, гаалийн үйл ажиллагаандаа илүү нягт хамтран ажиллах тул Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх транзит ачаа тээвэрт эерэг нөлөө үзүүлэх болно.

Гурван улсыг хамарсан авто замын ачаа тээврийн эрхзүйн баримт зурагдаагүй тул Монгол Улсын авто замаар транзит ачаа тээвэрлэлт хийгддэггүй. Гэхдээ, Гурван талт гэрээний эдийн засгийн коридор байгуулах тохиролцооны дагуу ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ-ын засгийн газрууд Монголоор дамжих авто замын тээвэрлэлтийн туршилтыг

**Зураг 79: Монгол Улсаар дамжих авто замын ачаа тээврийн туршилтын трасс**



Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банк.

2016 оны 8 сарын 13 ба 25-ны өдрүүдэд хийжээ. Туршилтын хүрээнд ачааны автомашинууд БНХАУ-ын Тяньжинь боомтоос хөдөлж, Эрээн Замын-Үүдийн хилийн боомтоор Монгол Улс руу нэвтэрсэн. Улмаар, Улаанбаатар хотоор дайран өнгөрч, Алтанбулаг хилийн боомтоор Монгол Улсын хойд хилээр гарчээ. Алтанбулагаас гарсны дараа автомашинууд туршилтын трассын эцсийн цэг болон Улаан Үдэд хүрсэн байна. Зураг 79-д туршилтын тээвэрлэлтийн трассыг харуулав.

Энэхүү туршилтыг тээвэрлэлтийн нийт үргэлжлэх хугацааг хэмжих, тээвэрлэлтийн явцад ямар хүндрэл бэрхшээл тулгарч болзошгүйг судлах зорилгоор хийсэн. Туршилтын үеэр, хилийн боомт дээр ачааны машины хяналтыг ГЕГ дунджаар 15 минутад багтаан хийж чадаж байв.

Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх төмөр замын транзит ачаа тээврийг зохицуулдаг, гурван улсын даган мөрддөг ТЗХАБ-ын 1951 оны конвенцитай ижил авто замын транзит тээврийн эрх зүйн баримт үйлдвэл гурван улсын хэлэлцэж буй эдийн засгийн коридорыг бүрэн утгаар хэрэгжүүлэх боломжтой. 1975 оны авто замын транзит тээврийн ТИР карнейн конвенц БНХАУ болон ОХУ хоорондын Монгол Улсаар дамжих авто замд түшиглэсэн худалдааг хөгжүүлэхэд бодитой түлхэц болно. ТИР карнейн конвенцийг гурван улс бүгд хүлээн зөвшөөрсөн ба хэрэгжилтийн өөр өөр шатанд байна.

#### Хүснэгт 5: ТИР конвенцид нэгдэн орсон улсууд

Улс орон	Нэгдэн орсон, баталсан	Огноо
Оросын Холбооны Улс	Нэгдэн орсон	1982 оны 6 сарын 8
Монгол Улс	Нэгдэн орсон	2002 оны 10 сарын 1
Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс	Нэгдэн орсон	2016 оны 7 сарын 5

Эх сурвалж: НҮБ-ын Европын эдийн засгийн комисс [https://www.unecce.org/trans/convent/n/legalinsL42\\_bd\\_tir\\_1975.html](https://www.unecce.org/trans/convent/n/legalinsL42_bd_tir_1975.html).

#### Кейс судалгаа: ТИР конвенцийн хэрэгжилт

ТИР тогтолцоог дэлхийн олон улс оронд өргөн хүрээнд нэвтрүүлсэн ба энэ нь ачаа тээврийн баталгааны өртгийг бууруулдгаараа авто замын транзит тээвэрлэлтийг ихээхэн хөнгөвчилсэн. Монгол Улсын хувьд БНХАУ болон ОХУ-ын хоорондох транзит коридорын үүрэг гүйцэтгэснээр ТИР карнейн конвенцийн үр өгөөжийг хүртэх боломжтой юм. Нэгдсэн үндэстний байгууллагын Европын эдийн засгийн комиссын ТИР гарын авлагад орсон энэхүү кейс судалгаанд ТИР карнейн систем бусад авто замын тээврийн конвенцитай харьцуулахад хамгийн энгийн бөгөөд өртөг багатайгаараа харьцангуй давуу талтайг дурдсан. ТИР карнейн конвенцийн үндсэн зорилго бол хил хяналтын ажиллагааг хялбаршуулж, авто замын хилийн боомт дээр нэмүү үнэ цэнэ бүтээхгүй давхардсан ажилбаруудыг халах явдал юм. Энэхүү тогтолцоо амжилттай хэрэгжих нь идэвхтэй оролцогч улс орны тоо болон хэрэгжилтийг дэмжих орчин бүрдсэн эсэхээс шалтгаалдаг.

ТИР тогтолцоо нь Гүйцэтгэх зөвлөлтэй бөгөөд тус бүтцийн чиг үүрэг нь үйл ажиллагааны явцад үүссэн асуудлуудыг түргэн шуурхай шийдвэрлэх,



дэмжлэг үзүүлэх, маргаантай асуудлаар зөвлөмж гаргах зэрэг юм. ТИР карнейн конвенц дан ганц авто замын транзит тээврийг бус, авто замын бүрэлдэхүүн хэсэгтэй холимог тээврийг мөн хамарна. Хүснэгт 6-д авто замын транзит тээвэрт ТИР тогтолцоог нэвтрүүлэхийн сул, давуу тал, эрсдэлүүдийг танилцуулав.



**Хүснэгт 6: ТИР карнейн тогтолцооны сул ба давуу талууд**

Баталгааны систем	Давуу талууд	Эрсдэл ба сул талууд
Transports Internationaux Routiers (ТИР)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн, туршигдсан систем, дэлхийн 70 улсад хэрэгжиж байна</li> <li>Бусад системээс үнэ өртөг хямд</li> <li>Ачааны аюулгүй, баталгаат байдал илүү хангагдсан</li> <li>Хил дээрх гаалийн бүрдүүлэлт илүү хурдан</li> <li>Дефолт буюу төлбөр хийхгүй байх тохиолдол ховор тул нөхөн олговрын тохиолдол цөөн</li> <li>Ил тод бөгөөд статистикийн мэдээлэл нь нээлттэй</li> </ul>	Битүүмжлэгдсэн савлалттай байхыг шаарддаг тул зөвхөн чингэлэг эсхүл битүү саванд ачигдсан шингэн ачаанд ашиглана, задгай овоолмол ачаанд хамаарахгүй.

Эх сурвалж: Олон улсын авто замын тээврийн холбоо. 2016. Зүүн, өмнөд Африк дахь транзит тээврийн өртөг. 8 сар.

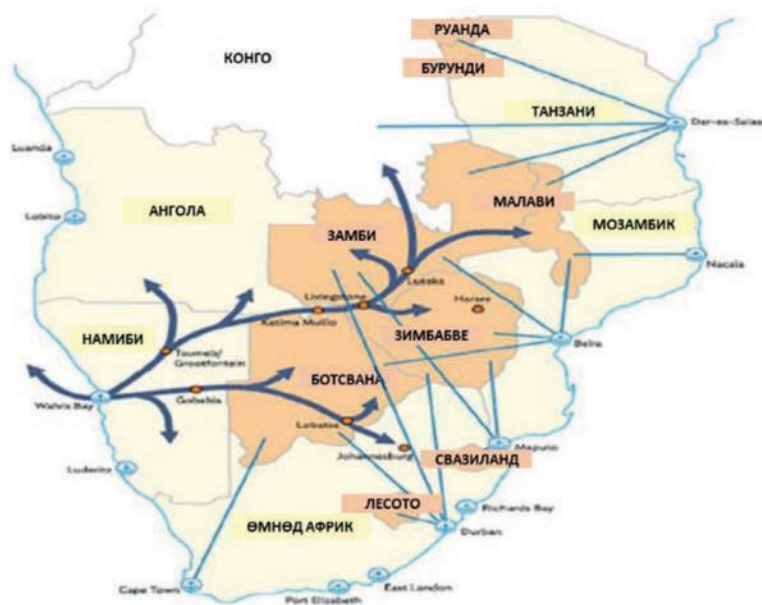
**Кейс судалгаа: Транзит тээвэр хөгжүүлсний эерэг үр нөлөө: Уалвис Бэй коридорын групп**

Далайд гарцгүй улс орнууд дэлхийн худалдааны далайн замд шууд холбогдоогүй тул газар зүйн хувьд сул талтай байдаг. Тэдний хувьд гадаад худалдааны дийлэнх хэсэг нь хөрш зэргэлдээ орнуудаас хамааралтай байж, ихэнх тохиолдолд худалдааны эргэлт нь хязгаарлагдан, худалдаа эрхлэх өртөг өндөр байна. Гэхдээ, далайд гарцгүй аливаа улс орны хувьд хөрш орнуудаа холбох хуурай замын гүүр нь болж, тэдний хоорондох

ачаа тээврийг гүйцэтгэх боломж бий. Иймд, өөрийн хилийн доторх газар нутаг дээрээ ачаа тээвэрлэлтэд ээлтэй эдийн засгийн тусгайлсан коридор хөгжүүлснээр газар зүйн байршлаа ашиглах нь зүйтэй. Далайд гарцгүй улсын газар нутгаар дамжих ачаа тээврийн урсгалыг сайжруулах үндсэн арга бол хилээр нэвтрэх журмуудыг хялбаршуулах, хил дээрх дэд бүтцээ хөгжүүлэх юм. Дамжин өнгөрөх транзит ачаа тээвэрлэлт эрчимжихийн хэрээр, тухайн улсын өөрийнх нь экспорт, импортын худалдаа өргөжиж, тогтолцооны чадавх бэхжин, тээвэр, логистикийн өртөг буурна.

Уалвис Бэй коридорын групп гэдэг нь төв өмнөд Африк дахь худалдаа, тээврийн сүлжээний кластер бүтэц юм. Энэхүү группын бүрэлдэхүүнд Ботсвана, Малави, Намиби, Замби, Зимбабве зэрэг улс орны тээвэр зуучлагчдын холбоод, авто замын тээврийн холбоод, боомтуудын захиргаа, орон нутгийн удирдлагууд, гааль, худалдаа, тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн байгууллагууд багтдаг. Ийм бүтэц байгуулагдсанаар тус бүс нутгийн худалдаа, тээврийн тогтвортой байдал сайжраад зогсохгүй коридорын трасс дагуу олон тооны ажлын байр бий болох зэрэг эерэг үр дүн гарсан байна. Энэ группын бүрэлдэхүүнд төр болон хувийн хэвшил хамтран оролцож байгаа тул бүс нутгийн тээвэр, худалдаатай холбоотой бүх төрлийн үйл ажиллагаанд нэг цонхны дэмжлэг туслалцаа үзүүлэх төв болж хөгжсөн байна. Үүний ачаар, бүс нутаг дахь ачаа тээвэрлэлт найдвартай, түргэн шуурхай хийгддэг болжээ (Зураг 81).

**Зураг 81: Уалвис Бэй коридорын групп**



Эх сурвалж: НҮБ-ын Худалдаа, хөгжлийн бага хурал (UNCTAD). 2003. Далайд гарцгүй, транзит тээвэр хөгжүүлж буй орнуудын худалдаа, тээвэрлэлтийг хөнгөвчлөх тогтвортой санаачлага төлөвлөж, хэрэгжүүлэх стратегиуд. UNCTAD/SDTE/TLB/2003/2.

## Кейс судалгаа: Энэтхэг-Непалын Хил дамнасан худалдаа, Транзит тээврийн хэлцэл, байгууллага хоорондын тохиролцоонууд

Эх сурвалж: Азийн хөгжлийн банкаас гүйцэтгэсэн баримт бичгийн судалгаа.

Непал бол Хималайн нурууны дагуух Энэтхэгийн зүүн хойд хилтэй залгаа далайд гарцгүй орон юм. Монгол Улсын гадаад худалдаа БНХАУ-аас ихээхэн хамааралтайн ижлээр, Непалын худалдааны ачаа тээвэр Энэтхэгээс хамаардаг. Непал Улсын импорт болон бусад улс руу илгээдэг экспортын тээвэр Энэтхэгийн зүүн эргийн Халдиа болон Колката боомтуудаар нэвтэрч байна.

Энэтхэгээр дамжих транзит ачаа тээврийг хөнгөвчлөх зорилгоор, Непал Энэтхэг хоёр 1960 оны 9 сарын 11-ний өдөр Транзит тээврийн тухай гэрээ байгуулсан. Гэрээ нь дараахь агуулгатай:

- (i) транзит ачаа тээвэр хоёр улсын газар нутаг дээрх тохирсон трассуудын дагуу ялгаваргүйгээр чөлөөтэй зорчих;
- (ii) транзит ачаа тээвэр нөгөө орны газар нутгаар дамжин өнгөрөх үед гаалийн тариф, транзитын бусад хураамжаас чөлөөлөгдөх;
- (iii) транзит ачаа тээвэрт зориулсан нэвтрэх цэг, хадгалалтын байгууламж, зогсоолын талбай зэрэг дэд бүтцээр хангаж, хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөх;
- (iv) тээвэрлэлтийг саатуулахгүйн үүднээс үзлэг хяналтын харилцан тохирсон тусгай журам хэрэгжүүлэх;
- (v) Энэтхэгийн эргийн боомтууд дээр Непалын далбаатай усан онгоцонд тусгай нөхцөл олгох.

Гэрээ хэрэгжсэнээр Непалаас илгээгдсэн эсхүл Непал руу хүрэх транзит ачаа тээвэр аливаа зогсолт сааталгүйгээр явах нөхцөл бүрдсэн. Мөн түүнчлэн, хоёр улсын зохицуулах байгууллагуудаас ийм төрлийн ачааны хөдөлгөөнийг хянах, удирдах тодорхой журмуудыг тогтоож өгснөөр ачилтын тодорхой бус байдлыг бууруулж, хүргэлтийн хуваарийг илүү баталгаатай болгосон байна. Журмын шаардлагууд бүрэн тодорхой байхад тээврийн компани болон тээвэр зуучлагчид үнэ хөлсөө өрсөлдөх хэмжээнд байлгаж чаддаг. Непалын гадаад худалдаанд бусад улс орнуудаас гадна Энэтхэг Улс томоохон түнш нь юм. Непал Энэтхэгийн худалдаа Непалын нийт экспортын 60, импортын 57 хувийг эзэлдэг ба хоёр улс дундын хил дээрээ 27 зангилаа цэгээр худалдаа хийхээр харилцан тохирсон. Хоёр улсын худалдааны яамдууд, гэрээний зүйл заалтуудаа эргэн харж, худалдаа, ачаа тээврийг хөнгөвчлөх зорилгоор нэмэлт өөрчлөлтэй шаардлагатай эсэхийг хэлэлцэхээр тогтмол уулздаг байна.

Монгол Улс шиг далайд гарцгүй орны хувьд транзит тээврийн урсгалыг эрчимжүүлэхэд хөрш орнуудын хоорондох харилцаа, хамтын ажиллагаа амин чухал. АХБ-ны кейс судалгаануудад танилцуулснаар, транзит ачаа тээврийн саадгүй хөдөлгөөний суурь болох эрчимтэй худалдааг зохицуулах худалдааны гэрээ хэлцэл нөлөө бүхий үүрэг гүйцэтгэнэ. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээрх ачаа тээврийн нөхцөл болон бүтээмжийг сайжруулах зөвлөмжүүдийг 7-р бүлэгт танилцуулав.

# 7 ДҮГНЭЛТ

**М**онгол Улсын логистикийн салбар улс орны эдийн засагт төдийгүй Монголын нийт хүн амын өдөр тутмын амьдралд амин чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Тус улсын эдийн засгийн үндсэн хөдөлгөгч хүч бол эрдэс баялаг юм. Монголын эрдэс бүтээгдэхүүний экспортын олон улсын зах зээл дээрх өрсөлдөх чадвар тус улсын логистикийн чадвараас хамаарна. Хил дамнасан тээвэр, логистикийн тогтолцоо бүтээмж сайтай байх нь худалдаа өсөн тэлэх суурь болдог.

Худалдааг хөгжүүлэх нь чухал ба Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын боломжийг бүрэн ашиглахгүй байна. Трансмонголын төмөр зам бол тус улсын газар нутгаар зоригч болон ачаа тээвэрлэдэг үндсэн артерийн шугам хэдий ч тус улсын маш багахан хэсэгт хүрч үйлчилж байна. Үүний учир авто замаас ихээхэн хамааралтай болж, тус улсын эрдэс бүтээгдэхүүний экспортын дийлэнх нь төмөр замгүйн улмаас авто замаар тээвэрлэгдэж байна.

Монгол Улсын тээвэр, логистикийн үнэ өртөг өндөр байна. Оролцогч талуудаас авсан мэдээллээр, бараа бүтээгдэхүүний үнийн 30 орчим хувийг тээвэр, логистикийн зардал эзэлж байгаа нь бусад улс оронтой харьцуулахад ихээхэн өндөр үзүүлэлт юм. Оросын Холбооны Улс, БНХАУ зэрэг хөрш зэргэлдээ улсаас хамааралтайн улмаас тодорхой хүндрэл бэрхшээл тулгарч байгаа ч, үнэ өртөг өндөр байгаагийн шалтгааны нэг нь Монгол Улс дахь логистикийн экосистемийн хөгжлийн дорой байдал юм. Энэхүү нийтлэлд Монголын логистикийн салбарт тулгарч буй асуудлуудыг хэлэлцэж, тэдгээрийг шийдвэрлэх тодорхой аргачлал, зөвлөмжүүдийг санал болгосон.

## Олон улсын ачаа тээврийн талаарх ЗӨВЛӨМЖ

Логистикийн салбарын боломжуудыг бүрэн хөгжүүлэхийн тулд дэд бүтцийн бүтээн байгуулалтын зэрэгцээ хил хяналтын журмуудыг сайжруулах шаардлагатай.

### **Холимог ачаа тээврийн нэгдсэн төв байгуулах**

Монгол Улсын импортод чингэлэг ачаа тээвэр давамгайлдаг. Одоогийн байдлаар Улаанбаатар төмөр замын өртөөнөөс олон тооны ачаа тээврийн терминал руу ачаа хүргэж байгаа нь дэд бүтэц давхардсан, үйл ажиллагааны зардал хэт өндөр, удаан эргэлттэй гэх мэт бүтээмж багатай тогтолцоог бүрдүүлж байна. Үүний оронд, терминалын операторууд, тээвэр зуучлагчдыг нэг байгууламжид нэгтгэснээр, өндөр үнэ цэнэтэй дэд бүтцийг дундаа ашиглах,

тоног төхөөрөмжийн хүчин чадлын ашиглалтыг өндөр байлгах, оролцогч бүрийн үйл ажиллагааны зардлыг багасгах, улмаар эцсийн хэрэглэгчийн төлөх үнийг бууруулах үр дүнд хүрч болно. Өөрөөр хэлбэл, одоогийн тогтолцоог холимог ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төвөөр орлуулах боломжтой. Ийм байгууламжуудад ТХХТ-ын загварыг ашиглан, хотын бүс дэх бизнесийн боломжуудыг хөгжүүлж, Монгол Улсын импортын чингэлэг тээвэрт тулгарч буй асуудлуудыг шийдвэрлэж болно. Үүний нэг жишээ бол Энэтхэгийн Дадри дахь холимог ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төв юм.

### **Уурхай, хилийн боомтуудыг төмөр замаар холбох**

Дээрхтэй ижлээр, нүүрс, төмрийн хүдэр, зэс, газрын тос зэрэг эрдэс бүтээгдэхүүн давамгайлсан Монгол Улсын экспортын ачаа тээвэрт тулгарч буй асуудлуудын нэг бол уурхай болон хилийн боомт хоорондох зам харилцааны хөгжлийн дорой байдал юм. Одоогоор ердөө 3 хилийн боомт төмөр замтай бөгөөд үлдсэн хилийн боомтууд дахь авто зам ч төдийлөн сайж хөгжөөгүй. Монгол Улсын бүх хилийн боомтын дэд бүтцийн хөгжлийн түвшин хангалтгүй байна. Уурхайнуудыг хилийн боомтуудтай төмөр замаар холбосноор тээвэрлэлтийн түлшний зардлыг бууруулна. Иймд, хилийн боомт уурхайн хооронд боломжийн хэрээр төмөр зам тавьж, боомтуудын дэд бүтцийг сайжруулахыг зөвлөж байна. Кейс судалгаагаар танилцуулсан уул уурхайн компани Монгол Улсын Засгийн газартай хамтран бүтээн байгуулж буй Төмөр замын хойд коридор бол бусад уурхай, хилийн боомтууд дээр давтаж болох загвар юм. Ингэснээр, төсвийн боломж бололцоо хязгаарлагдмал үед томоохон төслүүдийг богино хугацаанд хөдөлгөхийн зэрэгцээ нэгдсэн төлөвлөлт болон төрөөс хариуцдаг бусад чиг үүргийн хэрэгжилтийг сайжруулах боломж бүрдэнэ.

### **Хилийн боомт дээрх цариг солих байгууламжийг механикжуулах**

Ачаа тээврийн хил дамнасан хөдөлгөөнд саад болж буй өөр нэг хүчин зүйл бол Монгол Хятадын төмөр замын царигийн ялгаа юм. Үүний улмаас хилийн боомт дээр хоёр өөр царигтай галт тэрэгнүүдийн хооронд ачаа шилжүүлэн ачих шаардлага гардаг. Одоогийн байдлаар, шилжүүлэн ачилтыг гар аргаар буюу ачааг нэг цуваанаас буулгаж, нөгөө цуваанд дахин ачих байдлаар гүйцэтгэж байна. Ийм гар ажиллагааг халахын тулд Монгол Улс, БНХАУ-ын хил дээр цариг солих механикжсан байгууламж барих шаардлагатай. Ингэснээр, хилийн боомтоор нэвтрэх чадварыг ихээхэн нэмэгдүүлнэ.

### **Үндэсний нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлэх**

Үндэсний нэг цонхны концепц нь төрийн агентлаг, яам, гаалийн болон төрийн бусад байгууллага, худалдаа, тээврийн салбарын оролцогчдын даган мөрдсөөр ирсэн “юүлүүр” хэлбэрийн уламжлалт, хэсэглэн тусгаарласан ажлын арга барилыг орлох үр дүнтэй шийдэл болж байна.

Хил хяналтын үйл ажиллагааг хялбарчлахын тулд ГЕГ, МХЕГ, Гадаадын иргэн, харьяатын газар, Хил хамгаалах ерөнхий газар зэрэг нь хоорондоо мэдээлэл солилцож, хил нэвтрэх үеийн давхардсан шат дамжлагыг

багасгах зорилгоор уялдан зохицож ажиллах шаардлагатай байна. Үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээ нэвтрүүлснээр эдгээр зорилтыг биелүүлэх боломжтой.

### **Зохицуулалтын зохистой механизмуудыг боловсруулж, хэрэгжүүлэх**

Монгол Улсын хилээр орж гарах ачаа тээврийн хөдөлгөөнийг хөнгөвчлөхөд хөрш зэргэлдээ улс орнуудын хоорондох харилцаа, хамтын ажиллагаа чухал. Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх транзит ачаа тээврийг нэмэгдүүлэхийн тулд Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын хэлэлцэж буй Гурван талт эдийн засгийн коридорын зэрэгцээ дотооддоо авто, төмөр замын дэд бүтэц бүтээн байгуулах, холбогдох зохицуулалтын механизмуудыг нэвтрүүлэх шаардлагатай. Төмөр замын транзит ачаа тээврийн ТЗХАБ-ын конвенцид хэдийнээ нэгдэн орж, хэрэгжүүлж байгаа бол, авто замын ТИР карнейг нэвтрүүлснээр Монгол Улсаар дамжин өнгөрөх авто замын ачаа тээврийн хөдөлгөөнийг дорвитой эрчимжүүлэх боломж бүрдэнэ.

## **Дотоодын ачаа тээврийн талаарх зөвлөмж**

### **Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төвүүд байгуулах**

Монгол Улсын нийт хүн амын 46 хувь нь оршин суудаг Улаанбаатар хотын хувьд дотоодод үйлдвэрлэдэг, хэрэглэдэг бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт, хадгалалт, түгээлтийн тогтолцоонд тодорхой хүндрэл бэрхшээлтэй тулгарч байна. Дотоодын бараа бүтээгдэхүүний логистикийн үндсэн хоёр асуудал бол агуулах, зорийн хангалтгүй байдал болон түгээлтийн тогтолцооны давхардал, сул бүтээмж юм. Улаанбаатар хот, ойр орчимд нь хийгддэг дотоодын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийг төлөвлөх, зохион байгуулах, бүтээмжийг сайжруулах чиг үүрэг, чадавх бүхий ХЛНТ байгуулснаар бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт, хадгалалт, түгээлтийн тогтолцоог сууриар нь сайжруулах боломжтой.

### **Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ хөгжүүлэх**

3PL үйлчилгээ үзүүлэгчид бий болсноор компаниуд үндсэн бус үйл ажиллагаагаа бусдаар гүйцэтгүүлэх боломж бүрдэхээс гадна олон компани хамтран ашиглах дундын дэд бүтэц бий болох давуу талтай. Үүнд тээвэрлэлт, хадгалалт, татан төвлөрүүлэлт болон түгээлтийн байгууламжуудыг дурдаж болно. Мөн түүнчлэн, гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээ эрхлэгчид холын тээврээр илгээсэн ачааг хянах, мөшгих ажиллагааг гүйцэтгэдэг ба ХЛНТ-ийн үйл ажиллагаанд дэмжлэг болж, хотын замын түгжрэл, өртөг зардлыг бууруулахад хувь нэмэр оруулна.



## **Хөдөө аж ахуйн нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээг сайжруулах, хөгжүүлэх**

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

# НОМ ЗҮЙ

- Э. Агаржав. Монгол Улсын дүүргийн дулаан хангамж – *Улаанбаатар хотод эрчим хүчний хэмнэлттэй, цэвэр дулаан хангамж нэвтрүүлэх тухай*. Еврохийт & Пауэр байгууллагын 37 дугаар конгресс. 2017 оны 4 сарын 27-28. Таллин, Эстони. [http://www.ehpcongress.org/archive-2015/wp-content/uploads/2015/04/61/\\_Agarjav\\_Erbar.pdf](http://www.ehpcongress.org/archive-2015/wp-content/uploads/2015/04/61/_Agarjav_Erbar.pdf).
- Азийн хөгжлийн банк (АХБ). 2016. *Тайландын тээврийн салбарын судалгаа, стратеги ба замын зураг*. Манила.
- АХБ. 2009. *Казахстан: Худалдааг хөнгөвчлөх, логистикийг хөгжүүлэх стратегийн тайлан*. КАРЕК, Манила.
- Н.Беруашвили, О.Макгилл нар. 2010. *Түгжрэлийг арилгах нь: Эрсдэлийн удирдлагын гаалийн автомат системийг нэвтрүүлсэн Гүрж Улсын туршлага*. Вашингтон хот: Олон улсын санхүүгийн корпорац. 5 сар.
- Төв Азийн бүс нутгийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хөтөлбөр. 2015. *Тээврийн коридорын гүйцэтгэлийн үнэлгээ ба хяналтын тайлан, 2015*.
- Дели хотын Мумбай аж үйлдвэрийн коридорын хөгжлийн корпорац. 2016. *ДМАҮКХК нь ЖНБ дээр логистикийн дата үйлчилгээ нэвтрүүлэв*. <http://www.dmicdc.comfnewsdetail.aspx?mpgid=40&pgidtraii=41&Eventsid=60>.
- Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH. 2015. *Европ дахь ачаа тээврийн тосгодын бүтээн байгуулалт ба байр суурь, 2015*. Бремен. 11 сарын 25.
- Элтис. *ЭКОЛОГИСТИК: Парма хотын ногоон хүргэлтийн нэгдсэн тогтолцоо нэвтрүүлэх санаачлага (Итали)*. <http://www.eltis.org/discover/case-studies/ecologisties-parmas-integrated-andsystemic-green-urban-delivery-scheme-italy>.
- Нэгдсэн үндэстний байгууллагын Хүнс, хөдөө аж ахуйн байгууллага (ФАО). Сүү, сүүн бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийн удирдамж. <http://www.fao.org/agriculture/dairy-gateway/milk-production/en/#.WX7JF4SGPIV>.
- Монгол Улсын Засгийн газар. 2008. *183 дугаар тогтоол. “Транзит Монгол” үндэсний хөтөлбөр*. 5 сар.
- Монгол Улсын Засгийн газар. 2014. *Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх Ерөнхий төлөвлөгөөний тодотгол, 2030 он хүртэлх хөгжлийн чиг хандлага: Олон нийтэд танилцуулах ерөнхий тойм*. Улаанбаатар.
- Монгол Улсын Засгийн газар. 2014. *Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх Ерөнхий төлөвлөгөөний тодотгол, 2030 он хүртэлх хөгжлийн чиг хандлага: Техникийн танилцуулга*. Улаанбаатар.

- Их Түмэн санаачлага. 2013. *Их Түмэн голын тээврийн коридорт зориулан тээврийн нэгдсэн дэд бүтэц хөгжүүлэх, хил дамнасан хөдөлгөөнийг хөнгөөчлөх тухай судалгаа. Улс орны тайлан: Монгол Улс.*
- Олон улсын эрчим хүчний агентлаг, Олон улсын төмөр замуудын холбоо. 2012. *Төмөр замын гарын авлага 2012 – Эрчим хүчний хэрэглээ ба CO2 хийн ялгаралт.*
- Олон улсын авто замын тээврийн холбоо. 2016. *Зүүн, өмнөд Африк дахь транзит тээврийн өртөг.* 8 сар.
- Г.Маклинден нар. 2011. *Хил хяналтын удирдлагын шинэчлэл.* Вашингтон хот: Дэлхийн банк.
- Эм Ди Эс Трансмодал Лимитед; Тээвэр, логистикийн судалгааны төв (CTL). 2012. *Зам, тээврийн Европын комисс: Хотын ачаа тээврийн судалгаа.* 4 сар.
- Казахстан Улсын Хөрөнгө оруулалт, хөгжлийн яам. 2014. *Казахстан Улсын транзит тээврийн потенциалыг хөгжүүлэх нь.* Астана.
- Монгол Улсын Уул уурхайн яам; Японы Олон улсын хамтын ажиллагааны агентлаг. 2014. *Монгол Улсын Зэс үйлдвэрлэх салбарын өгөгдөл цуглуулах судалгаа.* 10 сар.
- Э.Моргати. 2011. *Хотын хүнсний хангамжийн төлөвлөлт ба тээврийн тогтвортой байдал: Италийн Парма хотын кейс судалгаа.* Европын хөдөө аж ахуйн эдийн засагчдын холбоо - PhD зөвлөгөөн. Нитра, Словак. 4 сар. хуу. 15.
- Т.Нанзад, К.Хавалболот нар. *Эрдэнэтийн уурхайн тээвэр, логистикийн загварчлал.* Олон улсын тээвэр, логистикийн сэтгүүл.
- Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо. *Үндэсний статистикийн эмхэтгэл, 2012 ба 2015.* [http://www.1212.mn/en/contents/stats/contents\\_stat\\_fld\\_tree\\_html.jsp](http://www.1212.mn/en/contents/stats/contents_stat_fld_tree_html.jsp).
- Непал Улсын Транзит тээвэр, агуулахын компани. 2010. *Непал Улс болон хөрш зэргэлдээ орнуудын хооронд байгуулсан Худалдааны хэлцэл, Транзит тээврийн хэлцэл, бусад худалдааны гэрээ хэлцэл.* Катманду. 7 сар.
- Т.Нобел, Ф.Маккентун нар. 2014. *Европын ачаа тээврийн тосгод ба тэдний амжилтын хүчин зүйлс.* Хельсинки. 4 сарын 10.
- Татварын байгууллага, Гүрж Улсын Засгийн газар. *Алтан жагсаалт.* [http://www.rs.ge/Default.aspx?sec\\_id=5277&lang=2](http://www.rs.ge/Default.aspx?sec_id=5277&lang=2).
- Д.Станчев, Т.Уайтеин. 2006. Европын комиссын Эрчим хүч, тээврийн газар. *Хотын ачаа тээвэр ба логистик: Европын судалгаа, бодлогын тойм.* Европын комиссын Эрчим хүч, тээврийн газар. 7 сар.
- Н.Танежа, С.Бимал, И.Даял нар. 2016. Энэтхэгийн Олон улсын эдийн засгийн харилцаа судлалын зөвлөл. *Судалгааны ажил №316: Энэтхэг Улсаар Непал руу дамжин өнгөрөх транзит тээврийн дүн шинжилгээ.* 3 сар.

- В.Танесе. 2016. *Тээврийг хөнгөвчлөх ESCAP-н арга хэрэгсэл*. Улаанбаатар, Монгол Улс: Тээврийг хөнгөвчлөх ESCAP-н арга хэрэгслийн тухай үндэсний зөвлөгөөн. 6 сарын 7.
- ТЕРА Интернэшнл, Инк., АХБ. 2010. *Төслийн № ТА 7110-МОН: Бүс нутгийн логистикийн хөгжлийн тайлан – Бүрэлдэхүүн хэсэг 2: Замын-Үүдийн логистикийн төв*. 12 сарын 31.
- Р.Г.Томпсон. 2014. *Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төвийн төлөвлөлт ба загварчлал*. Бомбэй хотын Энэтхэгийн технологийн дээд сургууль; Мельбурны их сургууль. 4 сарын 10.
- НҮБ-ын Худалдаа, хөгжлийн бага хурал (UNCTAD). 2003. *Далайд гарцгүй, транзит хөгжүүлж буй улс орнуудад тогтвортой тээвэр, худалдааны санаачилгыг төлөвлөх, хэрэгжүүлэх стратегиуд*. UNCTAD/ SDTEfTLB/2003/2.
- НҮБ-ын Европын эдийн засгийн комисс (UNECE). 2013. *ТИР гарын авлага, ТИР карнейн хүрээнд барааг олон улсад тээвэрлэх тухай гаалийн конвенц*. ТИР конвенц, 1975. ECE/TRANS/TIR/6/Rev.10.
- UNECE. 2005. *Зөвлөмж №33, Нэг цонхны үйлчилгээ нэвтрүүлэх зөвлөгөө ба удирдамж*. [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33\\_trd352e.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352e.pdf).
- НҮБ-ын Ази, Номхон далайн бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн комисс. *Зүүнхөйд ба Төв Азид төмөр замд түшиглэсэн холимог ачаа тээврийн цогц үйлчилгээг хөгжүүлэх нь*. [http://www.unescap.org/sites/default/files/Seamless%20Transport%20report\\_Kazakhstan.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Seamless%20Transport%20report_Kazakhstan.pdf).
- НҮБ-ын Байгаль орчны хөтөлбөр (UNEP). *Нарны эрчим хүчээр ажиллах халаах, хөргөх төхөөрөмжийн техникийн үзүүлэлт, Нарны эрчим хүчинд түшиглэсэн дүүргийн дулаан хангамж*. [http://www.estif.org/fileadmin/estif/content/publications/downloads/UNEP\\_2015/factsheet\\_solar\\_district\\_heating\\_v05.pdf](http://www.estif.org/fileadmin/estif/content/publications/downloads/UNEP_2015/factsheet_solar_district_heating_v05.pdf).
- VREF Хотын тогтвортой ачаа тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэх төв. *35-р санаачлага: Хотын бүсийн логистикийн нэгдсэн төв*. [https://coe-sufs.org/wordpress/ncfrp33/psi/logistical\\_management/ucc/](https://coe-sufs.org/wordpress/ncfrp33/psi/logistical_management/ucc/).
- Т.Ван. 2016. *Гаалийн бүрдүүлэлтийн хугацааны судалгаа: Үндсэн асуудлуудын тойм*. Бангладеш, Бутан, Непалын Худалдаа, тээвэрлэлтийг хөнгөвчлөх хөтөлбөрийн хяналтын механизмын суурь судалгааны талаарх АХБ-ESCAP хамтарсан семинар. НҮБ-ын Зөвлөгөөний төв, Бангкок, Тайланд; НҮБ-ын Ази, Номхон далайн бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн комисс. 1 сарын 13-15.
- П.Жан, Й.Ма, З.Үй нар. 2002. *Маньжоули хилийн боомт: Хотын хөгжил ба орон зайн төлөвлөлт*. (7 сар).

**Саад тотгорыг арилгах нь**  
***Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарын хөгжлийн тухай***

Энэхүү судалгаагаар Монгол Улсын логистикийн салбар, гадаад дотоод худалдаа, дамжин өнгөрөх ачаа тээврийн хоорондын харилцаа хамаарлыг дэлгэрэнгүй танилцуулна. Үүний зэрэгцээ, дэлхийн бусад улс оронд хэрэгжүүлсэн, Монгол Улсад хамаатай байж болох тээвэр, логистикийн шийдлүүдийн жишээ, кейс судалгааг толилуулна. Эдгээр зөвлөмжийг бодлого боловсруулагч, төрийн бус байгууллага, мэргэжлийн холбоодод тус улсын худалдаа, логистикийн салбарт тулгарч буй асуудлуудыг нарийвчлан судлах, улмаар сайжруулах арга хэмжээ авахад дэмжлэг болох зорилгоор санал болголоо.

**Азийн хөгжлийн банкны тухай**

АХБ нь Ази, Номхон далайн бүс нутагт нэн ядуурлыг арилгах хүчин чармайлтаа үргэлжлүүлэхийн зэрэгцээ цэцэглэн хөгжсөн, хүртээмжтэй, тогтвортой, сөрөг нөлөөнд тэсвэртэй бүс нутгийг цогцлоохын төлөө тууштай ажилладаг. Анх 1966 онд байгуулагдсан тус банкны нийт 67 гишүүн орны 48 нь тухайн бүс нутагт оршдог. АХБ нь бодлогын хэлэлцүүлэг, зээл, өөрийн хөрөнгийн санхүүжилт, батлан даалт, буцалтгүй тусламж болон техникийн туслалцаа зэрэг олон төрлийн арга хэрэгслээр дамжуулан хөгжиж буй гишүүн орнууддаа дэмжлэг үзүүлж байна.



**АЗИЙН ХӨГЖЛИЙН БАНК**

6 АХБ өргөн чөлөө, Мандалуён хот

1550 Метро Манила, Филиппин.

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