



ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ



МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

СУДАЛГААНЫ ЭМХЭТГЭЛ III

УЛААНБААТАР ХОТ
2022 ОН

СУДАЛГААНЫ ЭМХЭТГЭЛ-III

.....
*Зохиогчийн зөвшөөрөлгүй бүхлээр нь болон
хэсэглэн хуулбарлан олшруулахыг хориглоно.*

ЗТХЯ-ны харьяа Монгол Улсын Далайн захиргаа

Судалгааг боловсруулсан: Д.Байгальмаа /M.Sc/
Б.Мөнхбат /MBA/
С.Билэгсайхан /BEC/

Редактор: Монгол улсын зөвлөх инженер,
гавьяат тээвэрчин, дэд доктор (Ph.D) Ж.Сэрээтэр

Эх бэлтгэгч: Б.Чимгээ
Цаасны хэмжээ: B5
Хэвлэлийн хуудас: 12.8

ГАРЧИГ

Өмнөх үг	4
“Хуурай боомтын талаарх ойлголт болон бусад улсын туршлагыг монгол улсад ашиглах нь”	6
Бүгд найрамдах казахстан улсын “Хоргос” хуурай боомтын талаар хийсэн судалгаа	29
Монгол улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ, шаардлага, нөхцөл боломжийн тухай судалгаа	59
Монгол улсад хуурай боомт байгуулахад гарах эрх зүйн орчны судалгаа	115

ӨМНӨХ ҮГ

Эрхэм уншигч Таны амар амгаланг айлтгая!

Зам, тээврийн хөгжлийн яамны харьяа Далайн захиргаа нь Монгол Улсын экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүнийг хөрш орнуудын нутгаар дамжуулан тээвэрлэхэд учирч буй хүндрэл бэрхшээлийг судлах, шийдвэрлэх боломж, гаргалгааг тодорхойлох, уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг гуравдагч оронд далайгаар тээвэрлэн хүргэхэд чиглэгдсэн судалгааг боловсруулан бодлого гаргагчдыг мэдээллээр хангадаг ба 2018 оноос эхлэн эмхэтгэл болгон хэвлүүлэх болов.

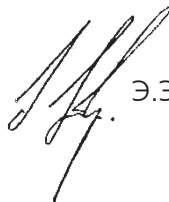
Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ази, Номхон далайн нийгэм, эдийн засгийн коммиссоос гаргасан “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт Монгол Улс 2013 онд нэгдэж орсон ба 2016 оноос дэлхий даяар хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхэлсэн юм. Тус хэлэлцээрээр олгогдсон боломжийг хэрхэн ашиглах тухай судалгааг үе шаттай хийж гүйцэтгэснийг энэхүү цувралаар өргөн барьж байгааг дуулгахад таатай байна.

Энэхүү III товхимол нь манай улсад хуурай боомтыг байгуулахад үүсэж болох хүндрэл, эргэлзээ, ойлгомжгүй байдлаас үүдэн гарах эрсдэлийг бууруулахад чиглэгдсэн суурь судалгаа болно гэдэгт найдаж байна.

Хуурай боомтыг байгуулан, хөгжүүлсэнээр хөрш орнуудын далайн боомтод чингэлгийг саатуулах явдал буурах ба ингэснээр тээвэр логистикийн зардал, ялангуяа чингэлэг удаасны төлбөр, торгуулиас үүдэн гарах эдийн засгийн хохирлыг хянах боломж бүрдэн, импортын барааны үнийн өсөлтийг хязгаарлах чухал ач холбогдолтой юм.

Номын цагаан буян дэлгэрэх болтугай!

ДАЛАЙН ЗАХИРГААНЫ ДАРГА



Э.ЭНХБАЯР

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

АГУУЛГА

	Оршил	7
<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Хуурай боомтын талаарх ойлголт болон бусад улсын туршлагыг монгол улсад ашиглах нь	8
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	Хуурай боомт үүсэх болсон шалтгаан	8
<i>Гуравдугаар бүлэг</i>	Хуурай боомтын түүх, хөгжил	10
<i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i>	Европын холбооны улсад хуурай боомтыг ашиглаж буй жишээ	12
<i>Тавдугаар бүлэг</i>	Азийн орнуудад хэрэгжүүлж буй хуурай боомтын үйл ажиллагаа	14
<i>Зургадугаар бүлэг</i>	Хуурай боомт болон хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй оронтой хамтран ажиллаж буй жишээ	15
<i>Долдугаар бүлэг</i>	Дэлхийн эдийн засаг болон чингэлэг тээврийн салбарын өсөлт ба хуурай боомтын хөгжил, тулгарч буй хүндрэл бэрхшээл	22
	Дүгнэлт	24

ОРШИЛ

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

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

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

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

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

ХУУРАЙ БООМТЫН ТОДОРХОЙЛОЛТ

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

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

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

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

ХУУРАЙ БООМТ ҮҮСЭХ БОЛСОН ШАЛТГААН

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

Дэлхийд нэртэй олон улсын компаниуд ч эдийн засгийн үр ашгаа нэмэгдүүлэх, зардлаа хэмнэх зорилгоор өөр хоорондоо нэгдэж томоохон эвсэл, групп үүсгэх, мөн багтаамж даацын хэмжээгээрээ зохицуулалтад орж том хөлөг онгоцнууд зөвхөн алсын чиглэлд

тусгай хуваарийн дагуу аялах, жижиг хөлөг онгоц нь боомт хооронд үйлчлэх гэх мэт эдийн засгийн болон техник технологийн үр ашигтай олон төрлийн шийдлүүдийг хэрэгжүүлэн өөрчлөгдөн шинэчлэгдэж байна. Түүнээс гадна ачаа бараагаа жижиг боомтоос том боомтууд руу нийлүүлэн нэг дор бөөгнөрүүлэн төвлөрүүлэх үйл ажиллагааг системтэйгээр хөгжүүлэх болов.

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

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

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

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

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

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

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

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

ХУУРАЙ БООМТЫН ТҮҮХ, ХӨГЖИЛ

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

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

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

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

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

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

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

1960-аад оныг хүртэл Хуурай боомтууд нь гаалийн үзлэг, хяналтанд давхар хамрагдаж байсан тул эдийн засгийн хувьд хохирол амсах болов. Иймд Их Британийн HM Customs буюу Эзэн хааны Гаалийн байгууллагаас 1966 онд “Хуурай боомт байгуулах журам” батлан гаргасан байна. Ингэснээр Хуурай боомтыг “Усгүй далайн боомт” гэж нэрлэн гаалийн үзлэг хяналтыг шууд хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр гүйцэтгэх боломжийг хуульчилсан нь өнөөдрийн хуурай боомтод баримталж буй гол зарчим юм.

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

Нэг илгээгчтэй ачааг (FCL) төмөр замын депо дээр шалгах ба ингэснээр зөрчлийг хамгийн бага хэмжээнд хүртэл бууруулах боломжоор хангагддаг ажээ.

Шалгагдсан чингэлгүүдэд лац зүүж Хуурай боомт дээр болон Далайн боомт дээр шалгах ба ингэснээр аяллын туршид лац хөдөлсөн эсэхэд хяналт тавих боломжийг бүрдүүлдэг байна. Чингэлгийн хөдөлгөөний урсгал болон хуурай боомт нь бүхэлдээ гаалийн байнгын хяналтан дор ажилладаг. Өөрөөр хэлбэл далайн хил буюу тухайн Улсын хил нь гүний боомт руу шилжих тул боомтоос ачаа барааг гадагш гарах, эсхүл тухайн улсад гаднаас ачаа бараа оруулах асуудал нь улсын хилд тавигдах хууль ёсны хяналт шалгалтын дор байх учиртай.

Хуурай боомт дээр эрүүл ахуй, хорио цээрийн байгууллагууд мөн ажилладаг. Их Британийн гаалийн байгууллагаас гаргасан энэхүү журам, зааварчилгаанд анхан шатны үйл ажиллагаа явуулахад шаардагдах барилга байгууламжид онцгой ач холбогдол өгсөн байна. Энэхүү журамд хуурай боомтыг байгуулахад баримтлах гол шалгуур үзүүлэлт, шаардлагууд тусгагджээ. Үүнд:

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

Их Британид Хуурай боомт нь төрөл бүрийн консорциум хэлбэрээр байгуулагдсан байх ба ихэвчлэн урьд явуулж байсан үйл ажиллагаагаа өргөтгөжээ.

Хамгийн том групп болох “P&O” нь далайн тээврийн компани бөгөөд 6 хуурай боомт, чингэлгийн баазыг эзэмшиж байв. Тэдгээрийн 5 нь төмөр замын шугамаар дамжуулан ганцхан шөнийн дотор л Тилбури болон Southampton боомт хүрэх давуу талуудтай.

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

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

ДӨРӨВДУГААР БҮЛЭГ

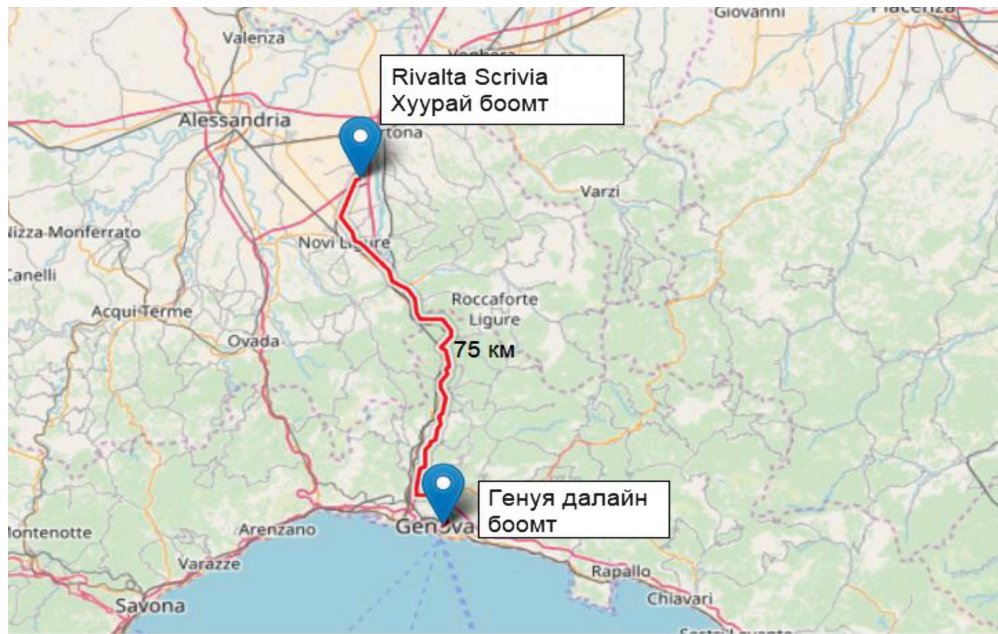
ЕВРОПЫН ХОЛБООНЫ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТЫГ АШИГЛАЖ БУЙ ЖИШЭЭ

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

Rivalta Scrivia хуурай боомт

Rivalta Scrivia анх 1966 онд байгуулагдсан боловч 2007 онд тус боомтыг хуурай боомт болгон зарлаж Генуя боомтын үргэлжлэл болгон ашиглаж эхэлсэн байна. Rivalta Scrivia нь Генуя далайн боомтоос 75 км зайд орших төмөр зам, авто замын сүлжээнд холбогдсон хуурай боомт юм.

Тус боомт дээр экспорт, импортын гаалийн бүрдүүлэлтийн үйлчилгээ болон хяналт шалгалт хийх талбайтай ба ердийн тохиолдолд дамжин өнгөрөх ачаа бараанд гаалийн үзлэг хяналтыг хийхгүйгээр дамжуулан тээвэрлэх боломжоор хангадаг байна.



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

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

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

- чингэлэг зогсоолын талбай: 250 км.кв;
- орох шалгах бүс /Оффис: 10 км.кв;
- чингэлэг засварын үйлчилгээ: 6 км.кв;
- ногоон бүс, цэцэрлэгжилтийн хэмжээ: 284 км.кв;
- өргөжүүлэн хөгжүүлж байгаа болон өргөтгөх боломжтой бүс-650 км.кв.



2-р зураг. Rivalta Scrivia хуурай боомтын томоохон хотуудтай холбогдсон төмөр замын зураглал

Rivalta Scrivia хуурай боомтоос Марсел хот 350 км, Милан хот 850 км, Роттердам 1150 км, Хамбург хот хүртэл 1350 км зайтай бөгөөд төмөр замын сүлжээнд холбогдсон томоохон хотуудын байдлыг 2-р зурагт тусган харуулав.

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

ТАВДУГААР БҮЛЭГ

АЗИЙН ОРНУУДАД ХЭРЭГЖҮҮЛЖ БҮЙ ХУУРАЙ БООМТЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комисс үзэж байгаагаар Ази тивийн орнуудын хувьд хуурай боомт ашиглах явдал улс орон бүрийн хувьд хоорондоо эрс ялгаатай байна.

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

Бүгд Найрамдах Социалист Вьетнам Улсын Хо Ши Мин хотод 6-7 хуурай боомт байгаа тухай мэдээ байгаа хэдий ч ерөнхийдөө бага оврын үндсэн тоног төхөөрөмж бүхий жижиг боомтууд байх ба далайн тээврийн компаниудын хоосон чингэлгүүдийг хадгалах агуулахын зориулалтаар ашиглагдаж байна.

Тус байгууллагаас дараах орнуудыг харьцуулсан жишээ болгож харуулжээ. Үүнд:

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

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

Бүгд Найрамдах Энэтхэг Улсын хувьд нийт 283 хуурай боомт ICD байгаагаас 136 нь далайд ойролцоо ба үлдсэн 147 нь нутгийн гүнд байрлалтай байна.

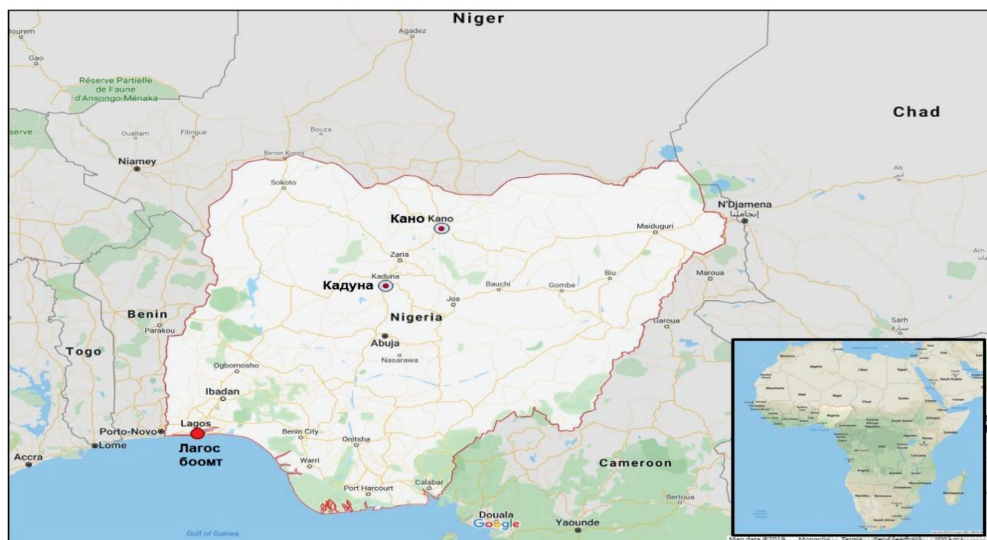
ЗУРГААДУГААР БҮЛЭГ

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

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

6.1. Nigeria буюу Холбооны Бүгд Найрамдах Нигери Улсын жишээ.

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



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

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

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

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

Хуурай боомтыг нутгийн гүнд байгуулах болсон шалтгаан нь дараах хүндрэл бэрхшээлүүд тулгарч байсантай холбоотой гэжээ. Үүнд:

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

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

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

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

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



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

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

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

Далайн боомт дээрх үйл ажиллагаа:

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

Худалдаатай холбоотой гэрээ хэлэлцээрүүд:

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

Төмөр замын үйлчилгээтэй холбоотой хэлэлцээр

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

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

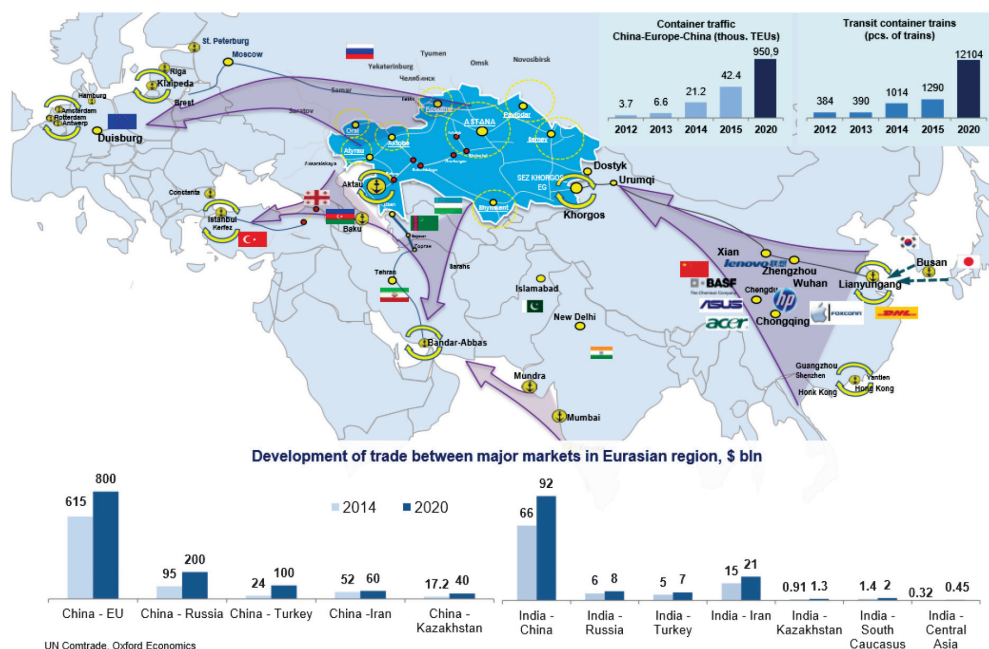
6.3 Далайд гарцгүй БНКаЗУ-ын далайн боомт, хуурай боомт ашиглах бодлого

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

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

- тээвэр, логистик салбарт: Дэлхийн худалдааны байгууллага (ДХБ)-ын гишүүн Казахстан улс Европыг Хятадтай холбох авто зам болон төмөр замд хөрөнгө оруулалт хийх;
- аж үйлдвэр, үйлдвэрлэлийн салбар;
- эрчим хүчний салбар;
- нийтийн аж ахуй;
- орон сууцжуулал;
- нийгмийн салбар;
- жижиг дунд бизнес эрхлэгчид гэх зэргээр томъёолсон ба амжилттай хэрэгжүүлж байгааг нэгдүгээрт тусгагдсан тээвэр, логистикийн салбарт оруулж буй хөрөнгө оруулалтын салбараас харж болно.

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



5-р зураг. Евразийн бүсийн худалдааны зах зээлийн хөгжил

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

Ляньюнган боомтод 2015–2020 оны хугацаанд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын хэмжээ.

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



6-р зураг. Ляньюнган боомт дахь ачаа төвлөрүүлэх тээврийн терминалын бүдүүвч зураг

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

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

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

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

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

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

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

Бүгд Найрамдах Казахстан Улс, БНХАУ-ын хилийн боомтууд

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

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

- Хятад-Төв Ази-Орос-Европ;
- Хятад-Төв Ази-Каспийн тэнгис-Азербайжан-Гүрж-Турк-Европ;
- Хятад-Төв Ази-Энэтхэгийн далайн боомтоор, Пакистан/Иран.



7-р зураг. Хятад, Казахстаны төмөр замын хилийн боомтууд

ДОЛОДУГААР БҮЛЭГ

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

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

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

Хэрэв чингэлэг тээврийн худалдаа нэмэгдвэл боомт дээр ирж буй хөлөг онгоцнуудыг удаан хугацаагаар зогсоохгүй байх, ачих буулгах үйл ажиллагааг аль болох хурдан хийж гүйцэтгэх нь далайн тээврийн

харилцаанд оролцож буй бүх талуудаас гадна эцсийн хэрэглэгчид хүртэл хамааралтай юм.

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

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

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

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

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

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

ДҮГНЭЛТ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

БНХАУ-ын хувьд “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд Европын холбооны улстай холбогдсон 43 төмөр замын маршрут² байгаа тухай Хятад улсын судлаачийн 2019 оны 4 дүгээр сард сэтгүүлд хэвлүүлсэн мэдээлэлд тусгагдсан байна. Эдгээр төмөр замын нэг нь мэдээж Транс Сибирийн төмөр зам буюу Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дайран өнгөрч буй зам юм.

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

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

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

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

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

² <https://www.mdpi.com> › 8 › pdf

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

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

Хүснэгт. Тяньжин боомтын үргэлжлэл болон зарлагдсан хуурай
боомтуудын жагсаалт

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

**БҮГД НАЙРАМДАХ КАЗАКСТАН
УЛСЫН "ХОРГОС" ХУУРАЙ
БООМТЫН ТАЛААР ХИЙСЭН
СУДАЛГАА**

АГУУЛГА

	Өмнөтгөл	31
<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Хоргос боомтын тухай ерөнхий танилцуулга	32
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	БНКаЗУ болон БНХАУ-ын хооронд байгуулсан гэрээ, хэлэлцээр буюу боомтын эрх зүйн орчин	34
<i>Гуравдугаар бүлэг</i>	БНХАУ-ын Нэг бүс, Нэг зам санаачлага ба Хоргос боомт	36
<i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i>	Хоргос боомтын эдийн засгийн өнөөгийн байдал	44
	Дүгнэлт	50

ӨМНӨТГӨЛ

Бүгд Найрамдах Казакстан Улсын Хоргос хуурай боомт нь Далайд гарцгүй орнуудын хувьд хамгийн анхны ба амжилттай ажиллаж байгаа хуурай боомтод зүй ёсоор тооцогддог тул “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт 2016 онд нэгдэж орсон хэдий ч хуурай боомтыг ямар байдлаар зохион байгуулах талаар тодорхой ажлууд хийгдэж амжаагүй байгаа Монгол Улсын хувьд боломжит бүх арга замыг ашиглан Хоргос боомтыг судлах нь чухал ач холбогдолтой юм.

Монгол Улсын Далайн захиргаа нь НҮБ-ын Далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын Олон Улсын судалгааны төв (ДГХБООУСТ)-тэй Хамтын ажиллагааны Санамж бичиг байгуулан амжилттай хамтран ажиллаж байгаа ба 2020 оны төлөвлөгөөндөө Далайд гарцгүй хамгийн том орон болох Казакстан Улсын Хуурай боомттой газар дээр нь танилцаж, бодит мэдээлэл авахаар тусган оруулсан хэдий ч дэлхий даяар нүүрлээд байгаа цар тахалтай холбоотой энэхүү ажил хэрэгжих боломжгүй болсон юм. Гэсэн хэдий ч тус боомтын талаар шинэ, бодит мэдээллийг авах зорилгоор ДГХБООУСТ-өөр дамжуулан холбогдох мэдээлэл авах хүсэлтээ тус хуурай боомтын захиргаанд, мөн ЗТХЯ-аар дамжуулан Монгол Улсад суугаа БНКазУ-ын элчин сайдын яаманд тус, тус хүргүүлсэн ба өнөөдрийг хүртэл хариу авч чадаагүй байна.

Иймд цахим мэдээлэл ашиглан шаардлагатай мэдээллүүдийг англи, орос хэл дээр цуглуулж боловсруулалт хийсэн ба зарим мэдээлэл нь улс төрийн шалтгааны улмаас боомтын үйл ажиллагааг үгүйсгэх, зарим мэдээлэл нь хэт дөвийлгөх хандлага ажиглагдаж байсныг энд зориуд тэмдэглэх нь зүйтэй.

Бодит эх сурвалжаас мэдээллийг авч амжаагүйгээс гадна газар дээр нь очиж танилцсан судалгаа бус, зөвхөн цахим мэдээлэлд үндэслэж баримжаалж хийсэн судалгаа хэдий ч олдсон мэдээллийг орчуулж боловсруулан тэнцвэртэй оруулахыг хичээсэн болно.

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

ХОРГОС БООМТЫН ТУХАЙ ЕРӨНХИЙ ТАНИЛЦУУЛГА

Казакстан Улсын хуурай боомт логистикийн төв болохын хувьд

Казакстаны Алмата хотоос ойролцоогоор дөрвөн цаг автомашинаар явах газарт Хятадтай хиллэх Хоргос хилийн хот байрлах ба энэ нь логистикийн шинэ төвийн гол байршил юм.

Байршлын хувьд Казакстан, Хятадын хил дээр орших энэхүү хуурай боомт нь цаг агаарын хувьд энэ дэлхий дээрх хамгийн тааламжгүй байршил болов уу гэж Филипп Сандерс хэмээх сэтгүүлч 2019 оны 4 дүгээр сард бичсэн тэмдэглэлдээ дурьджээ. Учир нь түүний үзэж байгаагаар Saryesik-Atrau-гийн цөл нь зуны улиралд цагт дээд тал нь цельсийн 10 градус, харин өвөл нэгдүгээр сард -20 хэм хүртэл хүйтэрдэг байна.

Энэхүү хуурай боомт нь Үндэсний төмөр замын компани болох “Казахстан Темир Жолы” компанийн хариуцан байгуулсан төсөл ба 2015 онд байгуулагдсан цагаасаа хойш ойролцоогоор 2016 оны жилийн эцсийн дүнгээр нийт 110 000 нэгж 20 футын чингэлгийг боловсруулж гаргасан байна.

БНХАУ болон БНКазУлс хоорондын ачаа барааны хэмжилт, хяналтад тавих шаардлагууд ялгаатай тул БНХАУ-аас Европын Холбооны Улс (ЕХУ)-ууд руу Казакстанаар дамжин өнгөрч буй ачаа барааг тус хуурай боомт дээр буулгаж зохих шаардлагын дагуу боловсруулалт хийж ачааг илгээдэг байна.

Зам солих үйл ажиллагаа

БНХАУ болон Казакстан улсуудын хооронд хийж байгаа гадаад худалдаа ЗХУ-ын бүтцэд байх үед ч хэвийн үргэлжилж байсан.

Хоргос боомтын төмөр замын цариг нь ОХУ-ын царигтай ижил бусад стандарт царигаас 8,9 сантиметрийн зөрүүтэй буюу Хятадын царигаас өргөн байдаг.

Хоргос боомт дээр Хятадын нарийн царигтай төмөр замаар ирсэн ачааг шилжүүлэн ачиж өргөн царигтай төмөр зам руу чингэлэгтэй нь өргөж тавих үйл ажиллагааг хэрэгжүүлдэг.

Харамсалтай нь Польш Улсын Семяновка өртөөн дээр Хоргос боомт дээр шилжүүлэн ачсан ачааг мөн Европийн стандарт төмөр замд тохируулан шилжүүлэх үйл ажиллагаа дахин хийгддэг.



9-р зураг. Хоргос хуурай боомтын шилжүүлэн ачих талбай

Хоргос хилийн хот нь эдийн засгийн чөлөөт бүс болохын хувьд

2011 оны 11 дүгээр сард Казакстаны Ерөнхийлөгч Нурсултан Назарбаев Хоргосыг Зүүн бүсийн хаалга Эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох тухай зарлигт гарын үсэг зурсан.

Хоргос эдийн засгийн чөлөөт бүс нь 129,8 гектар газар нутагтай үйлдвэрлэл, логистикийн төв бөгөөд нийт 18000 чингэлэг багтаах талбайтай юм.

Чингэлгийг шилжүүлэн ачих үйл ажиллагаанд зориулагдсан 7 кран талбай дээр ажиллана.

Энэхүү эдийн засгийн чөлөөт бүсийн нутаг дэвсгэр дээр агуулах, үйлдвэрлэл, буюу оёмол нэхмэл бараа бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэл, химийн болон метал боловсруулалтын үйлдвэрлэл явагддаг байна.

Хоргос боомтыг Эдийн засгийн чөлөөт бүс болгосноор хоёр улсын хил орчмын бүс нутгийн иргэд гадаад паспортын шаардлагагүйгээр тухайн бүс рүү чөлөөтэй нэвтрэн худалдаа эрхлэх боломж бүрджээ. 2013-2016 онуудад тус чөлөөт бүсээр 3,18 сая хүн үйлчлүүлсэн мэдээлэл байгаа бөгөөд тэдгээр хүмүүс зөвхөн Казакстаны булан бүрээс ирээд зогсохгүй хөрш зэргэлдээ улс орнууд ялангуяа Киргизстан, ОХУ, түүн дотроо Сибирь орчмын хот, тосгоноос ирсэн бүртгэл байгаа юм байна.

Тухайн чөлөөт бүсээр үйлчлүүлсэн хүмүүсийн сэтгэгдлээс харахад хүмүүсийн өдөр тутмын хэрэгцээт бүтээгдэхүүн даруй хоёр дахин хямд байна гэжээ.

Энд мөн Хил орчмын хамтын ажиллагааны Олон улсын төв (ICBC) үйл ажиллагаа явуулан худалдааны завсрын бүс ажиллуулдаг бөгөөд тухайн бүс нутагт нь худалдааны төв, ресторан болон үзвэр үйлчилгээний газрууд хамаардаг юм байна.

Зүүн бүсийн хаалга хэмээх энэхүү бүс нутагт үйл ажиллагаа явуулж буй бизнесийн байгууллагууд импортын тариф, газрын хураамж, өмч

хөрөнгийн татвар болон нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөгддөг нь Казак болон Хятадын бизнес эрхлэгчдийн сонирхлыг төрүүлэхээс гадна хил орчим амьдардаг худалдан авагчдын сонирхлыг татдаг.

Хил орчмын хамтын ажиллагааны Олон улсын төв (ICBC)

Энэхүү ICBC Khorgos байгууллага нь төрийн компани бөгөөд Казакстан болон Хятад Улсын Засгийн газрын хооронд байгуулагдсан хэлэлцээрийн дагуу байгуулагдан тус хилийн боомтын хоёр талд хамаарах газар нутагт үйл ажиллагаа явуулдаг байна.

Энэхүү төвийн гол зорилго нь тус эдийн засгийн чөлөөт бүсээр үйлчлүүлж байгаа хоёр орны иргэд хооронд явуулах соёл урлаг, эрдэм шинжилгээ, боловсролын салбарын хамтын ажиллагаанд зориулсан дэд бүтцийн төв болох урлаг уран сайхны тоглолт болон бусад арга хэмжээ зохион байгуулах гол төв болгоход оршдог байна.

АНУ-д үйл ажиллагаа явуулдаг Macrothink Institute байгууллагын үзэж байгаагаар энэхүү төв нь 3-5 одтой зочид буудлууд, хурлын заал танхимууд, худалдааны төв, спорт комплекс болон IT паркттай ажээ. Тэр ч бүү хэл Хятад-Какакстаны хамтарсан Их сургууль энэхүү төвийн хүрээнд байгуулагдахаар төлөвлөгдөөд байна.

Тус төвөөр үйлчлүүлсэн хүмүүс 30 хоногийн дотор визгүй зорчих ба авто замын болон төмөр замын тээврээр үйлчлүүлэх явдлыг хялбаршуулсан хэлбэрээр зохион байгуулахаас гадна тухайн бүс нутагт өөрийн гэсэн бие даасан хууль эрх зүйн орчин үйлчилдэг зэрэг хэд хэдэн давуу тал байдаг ажээ.

Хоёр улсын иргэд Иргэний үнэмлэхээ үзүүлэн чөлөөтэй зорчихоос гадна хоёр улсын мөнгөн тэмдэгтүүд нь ижил хүчин төгөлдөр үйлчилнэ.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

БҮГД НАЙРАМДАХ КАЗАКСТАН УЛС БОЛОН БҮГД НАЙРАМДАХ ХЯТАД АРД УЛС ХООРОНД БАЙГУУЛСАН ГЭРЭЭ ХЭЛЭЛЦЭЭР БҮЮУ ХУУРАЙ БООМТЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН

БНКазУлс Зөвлөлт Холбоот Улсын бүрэлдэхүүнээс гарсан цагаас хойш буюу 90-ээд оноос хойш БНХАУ-тай Засгийн газар хоорондын 80 гаруй төрлийн хэлэлцээр, Протокол, Санамж бичиг байгуулсан баримт байна. Эдгээр хэлэлцээр нь улс төр, эдийн засаг, газар нутгийн бүрэн бүтэн байдлаас авахуулаад байгаль орчин хамгаалах, гол мөрний усны зүй зохистой ашиглалт гэх мэт төрөл бүрийн хууль, эрх зүйн баримт бичгүүд байна.

Хоргос хуурай боомт болон тээвэр логистикийн салбартай холбоотой Засгийн газар хоорондын дараахь эрх зүйн баримт бичгийг Хятад, Казак, Орос хэл дээр байгуулсан байх ба ямар нэгэн маргаан гарсан тохиолдолд Орос хэл дээрх хувийг баримтална гэж тохиролцсон байдаг ажээ. Үүнд:

1	БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Автотээврийн салбарын олон улсын тээвэрлэлт, логистикийн үйл ажиллагаанд хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	1992.09.26 Бээжин хот
2	БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Агаарын замын тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	1993.10.18 Бээжин хот
3	БНХАУ-ын Ляньюньган боомтыг Казакстаны транзит ачаа барааны тээврийн дахин боловсруулалт, тээвэрлэлтэд ашиглах тухай БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр	1995.09.11 Бээжин хот
4	БНКаЗУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Төмөр замын салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	2004.05.19 Бээжин хот
5	БНКаЗУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» олон улсын төв байгуулах тухай ерөнхий хэлэлцээр	2004.09.24 Кульджа хот
6	БНКаЗУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» Олон Улсын төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах тухай хэлэлцээр.	2005.06.04 Астана хот
7	Казахстан-Хятад: 2005 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдрийн «Хоргос» Хил орчмын олон улсын худалдааны төвийн худалдааг зохицуулах үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг стратегийн түншлэлд хүргэх тухай.	2006.12.20 Бээжин хот
8	БНКаЗУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Транс Казакстаны төмөр замын магистралийн царигийн өргөнийг 1435 мм-ийн хэмжээсээр барих нөхцөл боломжийг судлах тухай Санамж бичиг	2005.06.04 Астана хот
9	БНКаЗУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Хятад болон Казакстаны төмөр замыг Коргас (Казахстан)-Хоргос (Хятад) боомтоор дамжуулан холбох тухай Санамж бичиг	2006.12.20 Бээжин хот

Судалгааны явцад 2006 он хүртэлх баримт бичгийг олсон. Гэсэн хэдий ч БНХАУ-ын 2013 оноос хойш хүчтэй хэрэгжүүлж эхлээд буй “Нэг бүс нэг зам санаачлага”-ын хүрээнд хэд хэдэн гэрээ, хэлэлцээр, хууль тогтоомж гарсан талаар цэгцтэй мэдээлэл байхгүй хэдий ч улс орнууд дор дороо хууль тогтоомж гаргаж хамтарч ажилласан байхыг үгүйсгэхгүй. Жишээ нь бидний энэхүү судалгаанд дурьдагдсанчлан БНХАУ-ын дарга Ши Жинпин Нэг бүс Нэг зам санаачлагыг зарлан тун хагламагц Хоргос боомтын үйл ажиллагаа шууд идэвхижсэн тухай, 2013 онд БНКаЗУ-ын ерөнхийлөгч Назарбаев Хоргос боомтыг байгуулах тухай Зарлигт гарын үсэг зурсан тухай мэдээллүүд мэр сэр байгаа юм.

Ямартай ч хамгийн анхны Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр 1992 онд Автотээвэртэй холбоотой байгуулагдаж байсан бол Хоргос боомтыг байгуулах тухай хэлэлцээр аль 16 жилийн өмнө буюу 2004 онд байгуулагдаж байжээ.

БНКаЗУ болон БНХАУ-ын хооронд байгуулсан зарим хэлэлцээр нь орос хэл дээрх хувийг тус судалгаанд хавсаргав. (хавсралт 2, 3)

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

БҮГД НАЙРАМДАХ ХЯТАД АРД УЛСЫН НЭГ БҮС НЭГ ЗАМ САНААЧЛАГА БА ХОРГОС БООМТ

“Нэг бүс Нэг зам” цаашид гэх (НБНЗ) санаачлагын хүрээнд БНХАУ-ын Засгийн газар 2013 оноос хойш 136 улс, Олон улсын 30 байгууллагатай гэрээ, хэлэлцээр хийж, 90 тэрбум ам.долларын шууд хөрөнгө оруулалт хийх тухай баталгаа гаргасан ба 6 их наяд ам.долларын гадаад худалдаа хийжээ.

БНХАУ-ын дарга Ши Жинпин “Нэг бүс нэг зам” санаачлагыг Зууны төсөл хэмээн нэрийдэж итгүүлж, ятгахыг хичээж байгаа хэдий ч төслийн талаар улс орнууд өөр өөр үзэл бодолтой байгаа юм байна.

Бельги Улсад 2018 онд зохион байгуулагдсан АСЕМ-ийн 12 дугаар чуулга уулзалт дээр НБНЗ санаачлагад нэгдсэн улс орнуудыг өөрийн улстай холбоотой туршлагаа хуваалцаж цаашид хэрхэн хамтран ажиллах талаар 2019 оны 6 дугаар сард Недерланд Улсын Амстердам хотод семинар зохион байгуулсан байна.

Гэсэн хэдий ч зарим улс орнуудын төрийн бус байгууллагууд энэхүү НБНЗ санаачлагын хүрээнд хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагаа нь байгаль орчин, нийгэм, эдийн засагт сөрөг нөлөө үзүүлж байгаа тухай шүүмжилж шийдвэртэй эсэргүүцэж байна.

17+1 санаачлага

2012 онд байгуулагдсан 17+1 Санаачлага нь БНХАУ-ын зүгээс Төв болон Зүүн Европын орнууд (цаашид Central and Eastern Europe англи нэршлийн товчлол болох **CEE**-г ашиглав.)-тай эдийн засгийн харилцаагаа сайжруулах алхам бөгөөд Хятадын НБНЗ санаачлагын үргэлжлэл юм байна.

Европын зарим орнууд энэхүү төсөл нь Европын Холбооны төслүүдэд сөрөг үр дагавартай гэж үзэж санаа зовниж байгаа бол зарим нь хэрэгжих боломжгүй гэж үзэж байгаа юм байна.

Төв болон Зүүн Европын орнууд 17+1 механизмын хүрээнд Хятад Улстай хамтран ажилласан арваад жилийн туршлагын хүрээнд багагүй сургамж аваад байгаа бөгөөд дараах гурван шалтгааны улмаас Хятадтай хэт ойртож хамтран ажиллах хэрэггүй гэж үзэх болжээ.

Нэгдүгээрт, энэхүү төслийн хүрээнд яригдсан маш олон амлалт байгаа хэдий ч Хятадын талаас эдгээр оронд оруулсан хөрөнгө оруулалтын хэмжээ маш бага байна. Бээжингийн зүгээс эдгээр орнуудын дэд бүтцийн хөгжил болон техник технологи, сэргээгдэх эрчим хүчний салбарт зориулан 2012 онд 12 тэрбум ам долларын зээлийн санхүүжилтийг олгох талаар амласан байна. Гэсэн хэдий ч хамтын ажиллагааны хүрээнд яригдсан 40 гаруй төслөөс дөнгөж 4 нь л амжилттай хэрэгжиж эхлэв. Үүнд:

- Грек Улсын Piraeus боомт;
- Серб Улсын Kostolac цахилгаан станцын үргэлжлэл;
- Серб Улсын Pupin гүүр;
- Монтенегро Улсын хурдны зам.

Иймд СЕЕ орнуудын ихэнх нь 17+1 төсөл гарт баригдаж, нүдэнд харагдахаар зүйл хийгдээгүй тул БНХАУ-тай байгуулаад буй эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд сэтгэл дундуур байгаагаа илэрхийлж эхлээд байна.



10-р зураг. БНХАУ-ын зүгээс Монteneгро Улсын Ваг боомтыг Серб Улстай холбохоор байгуулж буй Зам Гүүрийн зураг. Энэхүү бүтээн байгуулалтын төсөлд зориулж Монteneгро Улс маш их хэмжээний зээлийг Хятадаас авсан байна.

Чех Улсад ямар ч хөрөнгө оруулалт хийгдээгүйгээс 2020 оны 4 дүгээр сард болох байсан 9 дүгээр чуулга уулзалтад оролцох сонирхолгүй байгаа тухайгаа Чехийн Ерөнхийлөгч Милос Земан 2020 оны нэгдүгээр сард илэрхийлж байв. (Энэхүү чуулга уулзалт цар тахлын улмаас хойшлогдсон.) 17+1 санаачлагын гол төсөл болох Будапешт-Белградын хурдны галт тэрэгний шугам төлөвлөгдсөн хэвээр байгаа юм байна.

Биеллээ олсон томоохон бүтээн байгуулалт одоо болтол байхгүй байгаа нь Хятад Улс болон энэхүү санаачлагаас хүлээх үр ашигт СЕЕ орнуудын итгэх байдлыг сулруулж байна гэв.

2020 онд энэхүү дэлхий даяар нүүрлэсэн цар тахлаас үүдсэн нөхцөл байдлаас шалтгаалан БНХАУ өөрийн улсын эдийн засагт түлхүү анхаарч СЕЕ орнуудад хэрэгжүүлэхээр амласан төслүүдийг түр орхиод байна.

“Нэг бүс нэг зам” санаачлага ч стратегийн чухал ач холбогдолтой газруудаас бусдад анхаарал хандуулах байдал хумигдах магадлалтай байна гэж шинжээчид үзэж байна.

Хоёрдугаарт: СЕЕ орнуудын дийлэнх нь Хятадтай хийж буй хамтын ажиллагааны дараа тэдгээрийн улс төрийн үр нөлөөний талаар бодох болов. Европын Холбооны зүгээс 17+1 санаачлагын эхний шатанд энэхүү үйл ажиллагаа Европыг хуваагдах шалтгаан болох магадлалтайг анхааруулж байжээ.

БНХАУ-ын зүгээс Всеградын бүлэг Улсууд болох Чех, Унгар, Польш, Словак нь хүний эрх, цагаачлагчидтай холбоотойгоор Брюссельтэй асуудалтай байдаг хэдий ч хамтдаа томоохон “хөдөлгөгч хүч” юм гэж магтсан нь Европын холбооны хэд хэдэн улсыг сандаргахад хүргэж байсан байна.

Хятад Улс улам бүр өсөн нэмэгдэж буй эдийн засгийн өсөлтийн хүчийг ашиглан СЕЕ орнуудын бодлогод нөлөө үзүүлэхүйц боломж бүрдсэн гэж зарим улс орнууд дүгнэж байгаа юм. Жишээ нь 2017 онд ЕХ-ны зүгээс НҮБ-д өргөн барьсан Хятад Улс хүний эрхийг зөрчиж байгаа тухай мэдэгдэлд Унгар болон Грек Улсууд “БНХАУ-ын эсрэг гаргасан шударга бус шүүмжлэл” гэж үзэн эсэргүүцэж байсан байна.

Гэсэн хэдий ч энэхүү бүс нутгийн орнуудын зүгээс Хятадтай хамтрах үйл ажиллагаагаа ирээдүйд бий болох улс төр болон аюулгүй байдлын эрсдэлтэй холбоотойгоор эргэн харж эхлээд байна. Энэ оны 5 дугаар сард Румын Улс БНХАУ-тай хамтран байгуулсан цөмийн цахилгаан станц барихаар төлөвлөгдсөн Хамтарсан үйлдвэрийн төслийг цуцалжээ.

Латви Улс БНХАУ-ын зүгээс кибер тагнуулын үйл ажиллагаа явуулсныг зарласны дараа өөрийн улсын Үндэсний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөх оролдлого хийсэн гэж үзсэн байна.

Энэ оны 6 дугаар сард болсон цахим хуралд Грек, Унгар, Серб Улсууд л оролцсон байна.

Түүнчлэн 2020 оны 8 дугаар сард Чех Улсын Сенатын танхимын дарга Милос Выстрчил бизнесийн харилцаа холбоо тогтоохоор Тайваньд албан ёсны айлчлал хийсэн нь БНХАУ-ын дургүйцлийг төрүүлжээ.

Гуравдугаарт: АНУ болон Хятадын хоорондын зөрчил маргаан нь СЕЕ орнуудын хувьд өөрийн хамтрагчийн талаар сайтар бодох, байр суурийг эргэн харахад хүргээд байна. Эдгээр орнуудын хооронд өрнөж буй технологийн дайн нь СЕЕ орнуудад нэвтрүүлэхээр зориод байсан Хятадын 5G сүлжээний стратегид нөлөөлөв. Ийнхүү Хорват, Чех, Эстон, Румын, Серб, Словени улсууд “Хуавей” компанийн 5G сүлжээг нутаг дээрээ барихыг хориглоход хүргэжээ.

АНУ-ын зүгээс өөрийн холбоотнуудыг Хятадын коммунист намын кибер дайралтаас хамгаалах зорилгоор “Clean Network” програмд нэгдэхийг уриалж байна.

Энэ оны 9 дүгээр сард Польшийн Засгийн газраас улс үндэстний хувьд кибер аюул учруулж болох цахилгаан холбоо ханган нийлүүлэгчдийн жагсаалтыг гаргах хууль өргөн барьсан байна. Хэрэв энэ нь батлагдвал БНХАУ-ын хувьд томхон цохилт болох нь гарцаагүй.

Хоргос хуурай боомт буюу Нэг бүс Нэг зам санаачлага

Хоргос Хуурай боомт нь Хятадын “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын биеллээ олж буй томоохон төслийн нэг бөгөөд гол зорилго нь Хятадын бараа, бүтээгдэхүүнийг төмөр замаар ЕХ-нд нийлүүлэхэд оршиж байгаа юм.

Казакстаны томоохон хот болох Алма-Атагаас авто машинаар явахад бүтэн 4 цагийн зайд байрлах Хоргос чөлөөт эдийн засгийн бүс нь логистикийн сүлжээ болох боломжгүй мэт харагдаж байна. Гэсэн хэдий ч БНКаЗУ-ын Дэлхийн эдийн засаг, улс төрийн институтын хятад судлаач Руслан Изимовын үзэж байгаагаар Хоргос бол Төв Азийн баруун хэсэгт хүн ам олноор суурьшсан Шинжаантай холбогдож байгаа тул хятадын хувьд асар чухал ач холбогдолтой юм гэжээ.

South China Morning Post сонинд Хоргос хуурай боомтыг Шинэ Дубай гэж нэрлэж байгаа бол *New York Times* сонинд түүнийг хятадын “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачлагын гол төлөөлөл гэж бичиж байжээ.

Терминалын гол үйл ажиллагаа бол “Хуурай боомт” бөгөөд чингэлгүүдийг хөлөг онгоцноос бус галт тэргэнд ачих, буулгах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлдэг.

Казакстан, Хятад хоёр улсын төмөр замын цариг зөрүүтэй тул галт тэргээр Хятадаас ирсэн чингэлгүүдийг кранаар газарт буулгаж, Казакстаны тээврийн хэрэгсэлд ачдаг.

Казакстаны хилээс төмөр зам баруун зүгт 8000 гаруй км үргэлжилнэ. Хуурай боомтын ажилтны хэлснээр ачаа нь хятадын боомтоос “Хоргос” боомтоор дамжин европ хүртэл 15 хоног төмөр замаар тээвэрлэгддэг ба энэ нь далайн тээврээс хамаагүй хурдан бөгөөд агаарын тээврээс хамаагүй хямд юм. Энэ нь хятадын компанийг ачаа бараагаа Европод түргэн шуурхай хүргэх боломжийг бүрдүүлж байна гэв.

Бээжингийн зүгээс 2014 оноос хойш “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд дэд бүтцийн томоохон бүтээн байгуулалтад жил бүр 100 тэрбум ам долларын хөрөнгө оруулалтыг хийсэн гэх тул төсөл нь одоогоор амжилттай хэрэгжиж байгаа гэж үзжээ.

Хоргос хуурай боомт нь “Нэг бүс Нэг зам” санаачлагын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” хэсэгт хамаардаг бөгөөд энэхүү хэсэг нь Хятад Европыг шууд холбох зорилгын хүрээнд байгуулагдсан байна.

“*Nikkei Asian Review*” сэтгүүлд: хятадын COSCO Shipping далайн тээврийн компани нь дэлхий даяарх боомт болон логистикийн сүлжээнд маш идэвхитэйгээр хөрөнгө оруулах болсон нь Испанийн Noatum болон Казакстаны Хоргос боомтын хувьцааг худалдан авсан нь тодорхой болж байна гэж тэмдэглэжээ.

Тухайн боомтоор боловсруулан, дамжуулан гаргасан ачааны дийлэнх хэсэг нь Хятадаас Герман Улсад хаяглагдсан автомашины эд анги, сэлбэг хэрэгсэл, цахилгаан бараа, тоног төхөөрөмж байх ба эдгээр нь ойролцоогоор 10 хоногийн дараа захиалагч байгууллагууд буюу эцсийн хэрэглэгчид хүрнэ. Хэрэв эдгээр ачаа барааг Хятадын далайн боомтоос далайгаар тээвэрлэсэн бол Европын боомтууд хүртэл дунджаар 40 хоног болох юм. Хэдийгээр тээвэрлэлтийн зардал харьцангуй өндөр гарах хэдий ч энэхүү шинээр бий болсон төмөр замын маршрутыг сонгох байгууллага, захиалагчид олон байдаг гэв.

Испанийн талаар хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр их яригдсан хэдий ч Хоргосын талаар тодорхой мэдээлэл гарахгүй байгаа талаар Японы сэтгүүл дээр дурьдсан байна.

COSCO Shipping Corporation Limited буюу товчоор COSCO Shipping компани нь хятадын “Нэг бүс Нэг зам” санаачлагад тэргүүлэх байр суурь эзэлж буй төрийн өмчийн компани бөгөөд Азиас Европод бараа, бүтээгдэхүүн нийлүүлэх үйл ажиллагаанд Хятадын оролцоог нэмэгдүүлэх гол зорилго агуулдаг.

Тус компани Грек Улсын Piraeus боомтын 67 хувь, Роттердамын Euromax чингэлгийн терминалын 35 хувийн хувьцааг тус тус худалдаж авчээ.

Ази - Европийг холбосон логистикийн төв болохын хувьд хятадын хилээс 15 км-д зайд орших Казакстаны нутаг дэвсгэр дээрх Хоргос боомт анхаарлыг нь татсан хэвээр байгаа юм.

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

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

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

Энэхүү хуурай боомтод хөрөнгө оруулснаар далайгаар Хятадын Jiangsu мужийн Lianyungang боомтод ирсэн бараа бүтээгдэхүүнийг Европ руу галт тэргээр түргэн шуурхай хүргэх боломж сайжрах юм.

Хятад Улс “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд дэлхий даяар хэрэгжих төслүүддээ 1 их наяд ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийнэ хэмээн амлаж ирсэн. Гэсэн хэдий ч одоогийн байдлаар хэдийг хийгээд байгаа нь тодорхойгүй хэвээр байна.

Мэдээж дэлхий дээр томоохон хуурай боомтууд олон байгаа ч Хоргос боомт бол Төв Азид байгаа хамгийн том хуурай боомт гэж тус боомтын Ерөнхий инженер мэдэгдсэн байна.

Хоргос боомтод хийгдсэн бүтээн байгуулалт нь мэдээж сэтгэгдэл төрүүлэхүйц хэмжээтэй байгаа ба төмөр замын терминалаас гадна баригдаад байгаа ICBC төв нь 2018 оны 11 дүгээр сард нээгджээ.

Хэдийгээр “COSCO Shipping” компани дээр тусгагдсан хэмжээний хувьцааг худалдаж авсан боловч ихэнх хэсэг нь Казакстаны төрийн өмчит төмөр замын корпорацийн мэдэлд байгаа ба боомтын үйл ажиллагааг “DPWorld” нэртэй Дубайд бүртгэлтэй төрийн өмчийн компани хариуцан явуулдаг юм байна.

“Нэг бүс нэг зам” санаачлага Хятадын хөрөнгө оруулалтан дээр үндэслэн үйл ажиллагааг эхлүүлсэн байдаг боловч Хоргос хуурай боомт нь Казакстаны Засгийн газраас хийсэн хөрөнгө оруулалттайн дээр Казак ажилчдын гараар босож байгаа ажээ.

Ийнхүү Хоргос боомт дээр Хятадын дийлэнх хөрөнгө оруулалт бага байна, дээр нь тэд тэнд шууд үйл ажиллагаа явуулдаггүй, түүнчлэн Хоргосыг өөрсдөө бариагүй тул тус Хуурай боомтыг Хятадын 21 зууныг өөрчлөх Нэг бүс нэг зам санаачлагын дагуу хийгдэж буй бүтээн байгуулалтын бэлэг тэмдэг байх боломжгүйгээс гадна үйл ажиллагаа нь ашигтай байгаа эсэх нь ч тодорхойгүй хэвээр байна.

Харин эндээс хэдхэн зуун милийн цаана Бишкекийн Цахилгаан станц өөрийн олиггүй нэр хүнд, авлига, чадавхигүй байдал болон Хятадын цэргийн хүчээр хамгаалуулж байгаагийн хувьд харин “Нэг бүс нэг зам” санаачлагад нийцэж болох хэдий ч энэ талаар бараг яригдахгүй байна гэж тус сэтгүүлд гарсан нийтлэлд бичсэн байна.

Хятадын дарга Ши Жинпинь 2019 оны 4 дүгээр сард болсон НБНЗ чуулга уулзалтын үеэр хэлсэн үгэндээ түүний Засгийн газрын зүгээс НБНЗ санаачлагын хүрээнд хэрэгжүүлж буй төслийн хэрэгжилтийг эргэн харж илүү үр ашигтай, тогтвортой төслүүдэд анхаарал хандуулж ажиллах ба авлигыг бүрэн устгана гэж онцлон хэлжээ.

Энэ нь НБНЗ төслийн нэр хүндийг гутаасан дараах үйл ажиллагаатай шууд холбоотой гэж үзсэн байна.

Үүнд:

- Хятад Пакистаны эдийн засгийн коридор байгуулах 62 тэрбум ам.долларын төсөл нь Пакистаны өр төлбөрөөс болж бүтэлгүйтсэн;
- Мьянмарт хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байсан боомттой холбоотой төсөл нь 7 тэрбумаас 1,3 тэрбум болтол агших шаардлагатай болсон;
- Шри Ланк улсын Засгийн газар боомттой холбоотой хамтын ажиллагааны хүрээнд байгуулсан гэрээний дагуу авсан зээлээ төлөх боломжгүй бол 99 жилийн ашиглах эрхээр төлөхөөр болсон;
- Малайзын Засгийн газар төмөр замтай холбоотой төслийг барихаар тохиролцсон 3 тэрбум ам.долларын төслийг хүчингүй болгосон;
- Мальдив Улс өмнөх Засгийн газартай байгуулсан НБНЗ төслийн өр, авлагатай холбоотой асуудлыг цайруулахыг хүсэж байгаа гэх мэт дэлхий даяр холбогдсон авлигын шинж чанартай үйл ажиллагаа нөлөөлсөн гэж үзэж байна.

Гэсэн хэдий ч Хятадын зүгээс НБНЗ санаачлагын хүрээнд хийгдэж буй гол ажлуудын нэгд тооцогдож буй энэхүү төслийг хэрэгжүүлэхээр хамтран ажиллаж буй орнууд Хоргос боомтын жишээг өөрийн хэрэгжүүлэх төсөл дээр бодолцож ажиллахад сургамжтай болсон гэжээ. Казакстан Улсын алсын хараа болон харьцангуй бийлэгжүү байдлын хүчинд Хятад Улс Хоргос боомтын эзэн нь биш харин хамтран ажилладаг түнш хэвээр үлдэв.

Иймээс өөрийн эхлүүлсэн Нэг бүс нэг зам төслийг амжилттай явааг харуулахын тулд Хятадын талаас илүүтэйгаар хүчин чармайлт гаргах хэрэгтэй болсон бололтой гэж газар дээрээс нь сурвалжилсан Японы сэтгүүлч тэмдэглэн үлдээсэн байна. Ийнхүү Казакстан улс хятадын дипломат зарчмаар тавьсан хавх-зээлэнд оролгүй, хятадын хамтын ажиллагаа хөрөнгө оруулалтын үр өгөөжийг хүртэж байна.

Хоргос боомтыг өөрсдөө удирдаж байгаа Казакстан Улс Хятадын Ши даргын ярьдагчлан хамтран ашигтай ажиллах “win-win” зарчмыг жинхэнэ утгаар нь хэрэгжүүлж чадаж байгаа гэж үзэж байгаа юм байна.

Харамсалтай нь дэлхий даяар нилээд олон улсын удирдлагууд улс төрийн алсын хараа байхгүй, эсвэл хөрөнгө мөнгө байхгүй байгаа тул Хятадын хямд мэт харагдах зээлэнд олзлогдон өндөр үнэтэй төслүүдэд гарын үсэг зурж байна.

Хоргос бол НБНЗ санаачлага зөв байдлаар хэрэгжсэн жишээ гэж Японы сэтгүүл ч үнэлж бичсэн байна.

ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

ХОРГОС БООМТЫН ЭДИЙН ЗАСГИЙН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

Хуучин Зөвлөлт Холбоот Улс (ЗХУ) 1991 онд задран унаснаас хойш Казакстан Улсад ЗХУ-аас орж ирдэг тусламж, нийлүүлэлтээс гадна Оросоос ирж ажиллах мэргэжилтэй боловсон хүчний ажиллах хүчний нөөц тасарсан байна. Иймээс энэхүү Торгоны замын Эдийн засгийн бүс Казакстан Улсын хувьд эдийн засгийн хувьд хүчирхэгжих том боломжийн нэг гэж үзэж байгаа ба Төв Ази дахь оршин томоохон эдийн засагтай орны хувьд 2050 он гэхэд дэлхий дээрх өндөр хөгжилтэй 30 орны нэг болно гэж төлөвлөж байгаа ажээ.

Казакстан Улс нь уул уурхайн үйлдвэрлэлийг идэвхитэй хөгжүүлж байгаа бөгөөд дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (ДНБ)-ийхээ 25 хувийг уул уурхайгаас олдог байна.

Тус Улс нь зэс, цинк, төмөр, хром, төмрийн хайлш, ган, хөнгөн цагаан зэрэг өнгөт металлын үйлдвэрлэлд ашиглагдах төрөл бүрийн металл, эрдэс баялагтай орон юм. Тэр ч бүү хэл цөмийн үйлдвэрлэлийн гол түүхий эд болох ураны ордууд тус улсад байгаа нь Хятад улсын анхаарлыг зүй ёсоор татаж байгаа.

Хятад Казакстан хоёр улс хоорондоо нягт хамтран ажилласнаар эдийн засгийн хувьд хамтдаа хүчирхэгжих боломжтой юм.

Хятад Улс Казакстан Улстай хамтран ажилласнаар Балтын тэнгисийн тээврийн коридорт гарах гарцтай болох ба эрчим хүч, эрдэс баялаг, төмрийн эх үүсвэртэй болно.

Харин Казакстан Улс Хятадын үйлдвэрлэл, технологийн хөрөнгө оруулалтаас хожоо гаргах боломжтой юм.

Хятад болон Казакстан Улсуудын хооронд 2016 онд хийгдсэн экспорт, импортын гол 10 бүтээгдэхүүнийг хүснэгт №1-д харуулав.

1-р хүснэгт: Хятад болон Казакстан Улсуудын хооронд 2016 онд хийгдсэн экспорт, импортын гол 10 бүтээгдэхүүн

№	Экспорт (Казакстанаас-Хятад)	Хэмжээ (сая ам.доллар)	Импорт (Хятадаас- Казакстан)	Хэмжээ (сая ам.доллар)
1.	Газрын тос, хий	1 тэрбум	Машин, тоног төхөөрөмж (ТТ)	878.2
2.	Зэс	865.3	Цахилгаан ТТ	712.2
3.	Органик бус химийн элемент	827.2	Төмөр болон ган бүтээгдэхүүн	331.3
4.	Төмөр болон ган	600.7	Хуванцар	198.4
5.	Хүдэр, шаар, үнс	446	Эм, техник ТТ	131.5
6.	Цайр	180.1	Дугуй	122.2
7.	Үр тариа, сүүн бэлдэц	52.4	Гутал	118.9
8.	Давс, хүхэр, чулуу, цемент	35.7	Төмөр болон ган	106.3
9.	Ургамлын үр	31	Резин	68
10.	Амьтан/ургамлын тос	22.8	Тоглоом	55.8

Хуурай боомтын гүйцэтгэл

Zhejiang мужийн Yiwu хотоос бөөнөөр нь тээвэрлэх хувцас, машин тоног төхөөрөмж, гэр ахуйн бараа гэх мэт ачаа нь далайгаар Лондон хүрэхэд 40 хоног зарцуулдаг бол Хоргос Хуурай боомтоор дамжуулан төмөр замаар тээвэрлэхэд 18-20 хоног зарцуулдаг бөгөөд энэ нь мэдээж эдийн засгийн хувьд үр ашигтай гэсэн тооцоо гарч байгаа юм.

Хятадын боомтуудаас 2016 онд Польш, Герман, Испани руу галт тэрэг явж эхэлснээс хойш Chongqing-Duisburg (146 вагон), Chengdu-Lodz (67 вагон), Zhengzhou-Hamburg (51 вагон) Хоргос боомтоор дамжин өнгөрсөн байна. Галт тэргийг шилжүүлэн ачих хугацаа 47 минут байдаг.



11-р зураг. БНКаЗУ-ын Хоргос хуурай боомтоос БНХАУ-ын Ляньюньгуан далайн боомт хүртэлх төмөр замын зураглал

Хоргос боомт үйл ажиллагаагаа эхлүүлсэн эхний жилд тус хуурай боомтоор 70 000 чингэлэг дамжин өнгөрсөн бол 2020 онд нийт хүчин чадал буюу 500 мянгад хүрнэ гэж тооцоолж байжээ.

Тус хуурай боомтын удирдлагын хэлснээр тус боомт дээр ажиллаж байгаа нийт хүмүүсийн 99 хувь нь Казак үндэстэн бол тэдгээрийн 80 хувь нь орон нутгийн иргэд ажээ.

Санхүүгийн зохицуулалт

Тус хуурай боомтын санхүүжилтийн хувьд хөрөнгө оруулалтын ихэнх хувийг Казакстан улс өөрийн Нурлы Жол (Ирээдүйн зам) төлөвлөгөөний хүрээнд гаргасан нь анхаарал татаж байгаа ба төсвөөс 9 тэрбум ам.долларын багц гаргасан байна.

Азийг холбох үйл ажиллагааны хүрээнд хийсэн 101 сая ам.долларыг Казакстаны Үндэсний баялгийн сан Samruk-Kazyna ХХК гаргасан байна.

Түүнчлэн 107 сая ам.долларын санхүүжилтийг /Kazakhstan Temir Zholy/ (Казакстаны Төмөр за) ХХК, гаргасан нь Хуурай боомтын хөгжүүлэлтэд хийсэн шууд хөрөнгө оруулалт болжээ.

Ийм тоо дурьдагдсан хэдий ч яг одоогийн байдлаар хөрөнгө оруулалт болон зардлын хэмжээ ямар байгаа нь тодорхойгүй байна.

Шинэ төмөр зам баригдсанаар хэдэн зуун ажилчид ажлын байртай болж тус төслийн алсын хараа мэдэгдэхүйц тодорч ирэв. Гэсэн хэдий ч сүүлийн 4 жилийн дотор энэхүү төслийн хурд удааширч эхлэв.

Хоргосын эдийн Засгийн чөлөөт бүс - Зүүн хаалга хэмээх албан ёсны нэртэй энэхүү төсөл одоо хүртэл маш хэврэг, сул хэвээр байна.

Энэхүү хуурай боомтын нэг жилийн эргэлт Хятадын багахан боомтын нэг сарын хугацаанд хийж гүйцэтгэх хэмжээтэй тэнцүү байна.

Өсөх боломж муутай байгаа нь Бээжингийн хувьд Шинэ торгоны зам байгуулах хүсэл мөрөөдлийн хувьд томоохон цохилт болох нь дамжиггүй.

Энэхүү төсөлд Хятадаас өөр гадны хөрөнгө оруулагчид орж ирэх эсэх нь одоогоор тодорхойгүй байна. Хоргос-Зүүн хаалганы зүгээс өөрийнх нь нутаг дэвсгэр дээр гадаадын хөрөнгө оруулагчид олноор ирж үйлдвэр, агуулах барих замаар энэхүү жижиг чингэлгийн терминалыг томоохон логистикийн нэгдсэн сүлжээ бүтээн байгуулалт болгоно гэж хүлээж байгаа ажээ.

Харин Казакстаны хувьд өөрийн нутаг дэвсгэрийн стратегийн чухал байршлыг ашиглан логистикийн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх боломж гэж харж байна.

Казакстаны талаас мэргэжилтэй боловсон хүчнийг энэхүү хилийн бөглүү газар ажиллуулахын тулд Нуркент нэртэй шинэ тосгон байгуулж ажилтнуудыг үнэгүй орон сууцаар ханган, сургууль, зоогийн газар зэрэг шаардлагатай дэд бүтцийг бүтээн байгуулжээ.

Хил орчмын Олон Улсын худалдааны төв хоёр улсын иргэдэд визийн зөвшөөрөл шаардагдахгүйгээр зорчих, татваргүй барааны дэлгүүрээр үйлчлүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн байна.

Мөн Казакстаны иргэдэд хил орчмоос өөрийн худалдан авсан ачаа барааг гэр лүүгээ ачуулах үйлчилгээ үзүүлдэг ажээ.

Зарим сэтгүүлчдийн сүүлийн үеийн мэдээгээр хуурай боомт 2018 онд 133922 TEU ачаа дамжуулан өнгөрүүлсэн нь 2017 оныхоос хамаагүй буурсан үзүүлэлттэй байгаа ажээ.

Belmaachi гэж Менежерийн хэлснээр өсөлтийн хурдыг сааруулж байгаа гол хүчин зүйл нь Беларусь, Польшийн хоорондын төмөр замын асуудал байгаа гэжээ. Удахгүй шинэ төмөр замын шугам ашиглалтанд орохоор хүлээгдэж байгаа гэсэн байна.

Хоргос хуурай боомтын хамгийн дээд хүчин чадал болох 500 000 TEU ачааны эргэлтийн хэмжээнд 4-5 жилийн дараагаас хүрэх боломжтой болно гэв.

Гэсэн хэдий ч зарим судлаачид асуудал өөр зүйлд байгаа гэж харж байна. Тухайлбал судлаач Изимовын хэлж байгаагаар Европоос ирж байгаа чингэлэг ихэнхдээ хоосон ирж байгаа ба энэ нь дэлхийн худалдааны бууралттай ч холбоотой гэжээ.

Дэлхийн худалдааны байгууллагын үзэж байгаагаар худалдааны өсөлт 2019 онд 2,6 хувиар буюу 2018 онтой харьцуулахад 3,0 хувийн бууралттай өснө гэж тооцоолжээ. Энэхүү худалдааны бууралтын гол шалтгааны АНУ БНХАУ-ын хоорондын худалдааны дайнтай холбон тайлбарлаж байна.

Терминалын үйл ажиллагааг идэвхжүүлэхийн тулд гадаадын хөрөнгө оруулагчдыг татах, үйлдвэрлэл, логистикийн үйл ажиллагаанд оролцуулах шаардлагатай. Агуулах, савыг нэмэгдүүлснээр Европоос төмөр замаар тээвэрлэж байгаа ачааг Хятадын талын авто тээврийн чингэлэгт машинуудад ачих нь хоосон галт тэргийг тэр чигт нь явуулахгүй, зардал хэмнэгдэх ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

Мөн үйлдвэр барих нь нь нийлүүлэгчдийг татаж болох юм.

Түүнчлэн терминал нь өөрийн нутаг дэвсгэр дээр явуулж буй гаалийн хяналт шалгалтын үйлчилгээг түргэсгэх зорилготой байгаа юм байна. Гэсэн хэдий ч гадаадын хөрөнгө оруулагчдыг татах үйл ажиллагаа нь ярвигтай хэвээр байна.

Японы “Senko” компани Английн “Lancaster” компанитай хамтарсан логистикийн компанийг 2010 онд Хоргос хуурай боомт дээр байгуулсан байна. Гэсэн хэдий ч Японы компани өөрийн хувьцааг хамтрагчдаа худалдаад тус бизнесээс гарчээ. Үүний шалтгаан нь японы талаас өөрийн байгууллагаар өнгөрч буй ачаанд өөрийн гаалийн хяналт шалгалт хийх тухай тавьсан хүсэлтийг Хятад болон Казакстаны тал зөвшөөрөөгүйтэй холбоотой юм .

Боомтын Менежерийн хэлснээр Оросын “Verno” гэх мэт хөрөнгө оруулагчдын групп удахгүй тус боомт дээр бизнесээ эхлүүлэх гэж байгаагаас гадна Дубайд бүртгэлтэй компани өөрийн үр тарианы агуулахаа барьж байгаа ажээ.

Түүнчлэн үйлдвэржилт явуулахтай холбоотой асар их хүндрэл байгаа тухай ярьсан байна. “Хөрөнгө оруулагчид зах зээлийг илүү таньж мэдэх, үйлдвэрт нь ажиллах хүмүүс дасан зохицож чадах эсэхэд эргэлзэж байгаа бөгөөд тэднээс гарах эрсдэл их байгаад гол учир байна. Гэхдээ нутгийн үйлдвэрлэгчид аажмаар татагдан орж байгаа” гэжээ.

Үүнээс харахад тус хуурай боомтын хөгжил нь гадны хөрөнгө оруулагчид орж ирэх эсэхээс шууд хамаарахаар байна.

Гэхдээ Хоргос боомт нь талуудын үзэж байгаа шиг хэмжээний ашигтай боловсруулалт хийж дамжин өнгөрүүлдэг төв байж чадахгүй байгаад гол учир нь байна.

Одоогийн байдлаар зөвхөн Хятадын ачаа барааг ОХУ болон Төв Ази руу дамжуулан өнгөрүүлдэг бүс нутгийн терминалын үүргийг гүйцэтгэж байна.

Хоргос боомтоор дамжин өнгөрч буй ачаа барааны 80 гаруй хувь нь хуучин ЗХУ-ын бүрэлдэхүүнд байсан улсуудад хүргэгдэж байгаагаас 35-40 хувь нь дангаараа Узбекистанд очиж байгаа гэсэн тоон мэдээ байгаа нь боомтын ач холбогдлын хүрээг харуулж байна.

Тус боомтоор дамжин өнгөрч Баруун Европ хүрэх ачаа бараа нь Хятадын далайн боомтуудаар дамжин далайгаар Европ хүрч буй ачаа барааны дэргэд маш өчүүхэн хувийг л эзэлж байна.

Хоргос боомт бүрэн хүчин чадлаараа ажиллаж эхэлсэн ч Хятад Европын хоорондын худалдаанд 1-2 хувийг эзлэхээс хэтрэхгүй гэсэн таамаглал байгаа юм. Энийг бага гэж басамжилж болохгүй ч дэлхийг өөрчлөх хэмжээнд оруулах өөрчлөлт биш гэж Японы сонинд бичсэн байна.

Хоргос боомт өөрөө явуулж буй үйл ажиллагаанаасаа ашиг олж байгаа эсэх талаар мэдээлэл байхгүй.

БНХАУ-ын зүгээс Хоргос боомтыг ашиглан төмөр замаар ачаагаа тээвэрлүүлэх тохиолдолд 40 хүртэл хувийн буюу асар өндөр хэмжээний татаас өөрийн үйлвэрлэгч нийлүүлэгчдээ амладаг байна. “The Carnegie Endowment for International Peace” байгууллагаас өгсөн мэдээлэлд Хятадаас Европ руу Төв Азиар дамжин төмөр замаар ачаа тээвэрлэх явдал нь Хятадын Засгийн газрын татаасгүйгээр эдийн засгийн хувьд ашиггүй гэжээ.

Хятад Улс Хоргос боомтоор худалдааны урсгал явуулахад зориулан их хэмжээний мөнгө зарлагдаж байгаа хэдий ч тус боомтын үйл ажиллагаанаас төдийлөн ашиг олж чадахгүй байгаа.

Хятад улсын Засгийн газар болон Хятадад хамааралтай компаниуд хуурай боомтын үйлдвэрлэл, логистикийн төвүүдэд маш бага хэмжээний хувьцаа эзэмшдэг байна.

ДҮГНЭЛТ

Гадны судлаачдын хувьд

Гадаадын шинжээчид: Казакстаны нутаг дээр байгуулагдсан Хоргос хуурай боомт нь Хятадыг Европтой газраар холбох стратегийн чухал цэг бөгөөд ямар нэгэн хотыг зөв байршлыг нь олж шинээр байгуулж чадвал хэрхэн эдийн засгийн шинэ огтлолцол бий болгож болдгийн жишээ юм гэж дүгнэжээ.

Зарим мэдээнд Хоргос Эдийн засгийн бүс орчим 33,000 орчим хүн амьдарч байгаа гэсэн бол зарим нь оршин суугчдын тоо 100,000 гаруй мянга гэж бичсэн байна.

Хоргос хуурай боомт нь хэдийгээр татваргүй барааны томоохон төв хэлбэртэй үйл ажиллагаа явуулж байгаа хэдий ч БНХАУ-ын Нэг бүс, Нэг зам санаачлагын хүрээнд хэрэгжиж буй төслийг өөрийн улсын нутаг дэвсгэр дээр хэрхэн зөв менежменттэй хэрэгжүүлэн өөрт ашигтай ажиллуулж болохын бодит жишээ, зөв үлгэрлэл болжээ гэж газар дээр нь сурвалжилсан Японы судлаач үзсэн байна.

Хэдийгээр дэлхийн худалдааны ачааны эргэлтийн багахан хэсэг төмөр замаар дамжин хийгддэг боловч энэхүү газраар явах тээвэрлэлтэд хог хаягдал, хулгай гэх мэт сөрөг талууд гарсаар ирсэн.

Хоргос боомтыг сонгон Хятадаас Европ руу бараагаа илгээж буй компаниудын ихэнх нь худалдааны тэнцвэргүй байдлаас шалтгаалан буцахдаа чингэлгийг хоосноор явуулдаг нь тээвэрлэлтийн өртгийг нэмэгдүүлж байна. Хэдийгээр Хятадын Засгийн газраас энэхүү маршрутыг ашиглаж буй бизнес эрхлэгчдэд санхүүгийн татаас өгч дэмжлэг үзүүлдэг хэдий ч энэ нь хэр удаан үргэлжлэх нь тодорхойгүй байна.

Chinese Business Journal сэтгүүл дээр саяхан хэвлэгдсэн мэдээнээс харахад бизнес эрхлэгчид зөвхөн энэ татаасыг авахын тулд л энэхүү замыг сонгож нэг талдаа хоосон чингэлэг явуулдаг байна.

Хятадын төмөр замын зүгээс *Global Times* сонинд мэдээлэхдээ энэхүү асуудлыг үгүйсгээгүй бөгөөд асуудал байсан нь үнэн, гэхдээ энэ нь одоо засагдаж байгаа гэсэн байна.

Зөвхөн эдгээр мэдээнээс харахад энэхүү төмөр замын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны нөхцөл байдал сөргөөр харагдахаас гадна Хоргос хуурай боомт цаашид хэрхэн үйл ажиллагаагаа явуулах, өөрөөр хэлбэл тэсэж үлдэх эсэх нь тодорхойгүй харагдаж байна.

Харвардын сургуулийн Төв Азийг хариуцсан судлаач Наргис Кассенова хэлэхдээ Хоргос нь нөхцөл байдлыг өөрчлөхүйц төсөл биш бөгөөд Хятад, Казакстаны талууд хичээл зүтгэл гаргасан ч өөрчлөгдөх боломжгүй юм гэжээ.

Монгол Улсын хувьд

Монгол Улсын хувьд Хуурай боомтын үйл ажиллагааг хятадын аль нэг далайн боомттой хамтран хэрэгжүүлэх нь тодорхой. Учир нь Монгол Улсын импортын бараа, бүтээгдэхүүний 60 орчим хувь нь гуравдагч орноос, чингэлэг тээврээр, далайгаар, ихэвчлэн Тяньжин боомтоор дамжиж ирдэг.

Энэхүү судалгааны хүрээнд Казакстан Улсын ачаа барааны хэдэн хувь Лянюньгуан боомтоор дамжин гуравдагч оронд хүрдэг тухай мэдээлэл буюу Казакстан Улсын гуравдагч оронд гаргадаг экспорттой холбоотой мэдээлэл олдсонгүй. Казакстан Улс хэдийгээр далайд гарцгүй хамгийн том нутаг дэвсгэртэй улс гэх боловч Монгол Улсаас ялгаатай нь Каспийн тэнгисийн эрэг дагуух улсуудтай далайгаар холбогдсон байдаг.

Судалгааны явцад тус Улс нь Транскаспийн маршрут буюу Каспийн тэнгисээр дамжин хөрш зэргэлдээ Азербайджан зэрэг улстай далайгаар ачаа бараа, тэр тусмаа чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа явуулдаг талаар мэдээлэл орос хэл дээр тааралдаж байна. “Нурлы Жол” буюу Ирээдүйн зам Үндэсний хөтөлбөрийн хүрээнд 2016-2019 онд Актау, Курык боомтууд дээрээ хуурай ачааны 3 терминал барьсан байна.

Хэрэв бид БНКаЗУ-ын Хоргос боомтын туршлагыг энэхүү судалгаанд тусгагдсан байдлаар хэрэгжүүлэн ажиллана гэвэл дараахь үйл ажиллагааг зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай нь харагдаж байна. Үүнд:

1. БНХАУ-ын аль нэг томоохон боомтын үргэлжлэл болон ачааг нь өөрийн нутаг дэвсгэрээр дамжуулан тээвэрлэхийн тулд төрийн мэдлийн далайн тээврийн томоохон компани болох COSCO shipping компани болон тус компанийн гол түшиц далайн боомттой хамтын ажиллагааны гэрээ хэлэлцээрийг байгуулан Монгол Улсад хөрөнгө оруулах нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх нь эхний алхам юм байна.
2. Хуурай боомт байгуулах газрыг, Монгол Улс өөрийн нутаг дэвсгэр дээр, төмөр замын сүлжээг дагуулан судлаачид, эрдэм шинжилгээний байгууллагаар нотлогдсон өөрт ашигтай байршилд Монгол Улсын хөгжлийн бодлогод нийцүүлэн логистикийн төв хэлбэрээр байгуулах ёстой бөгөөд Хоргосын жишээнээс харахад хоосон газар дээр цоо шинээр хот болгон байгуулжээ.

3. Хэдийгээр БНХАУ нь Нэг бүс, нэг зам санаачлагын хүрээнд дэд бүтцийн салбарт дэлхий даяар хөрөнгө оруулан төсөл хэрэгжүүлж байгаа хэдий ч Казакстан Улс өөрийн нутаг дээрх байгууламжийн хөрөнгө оруулалтыг өөрөө хариуцахаас гадна барьж байгаа болон ажиллуулж байгаа этгээдийн 99 хувь Казак үндэстнүүд байгаа юм байна. Өөрөөр хэлбэл бид хуурай боомтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх тохиолдолд өөрсдөө хөрөнгө мөнгөө гаргах асуудал чухлаар тавигдах нь байна.
4. Хуурай боомтыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байгуулахаар болсон тохиолдолд Эрээн-Замын-Үүд хилийн боомтын дамжуулан өнгөрүүлэх үйл ажиллагааг бүрэн шинэчилж, чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа хил нэвтрэхтэй холбоотой саатдаг явдлыг давхар шийдвэрлэх шаардлагатай.
5. Түүнчлэн Монгол Улсын экспортын бараа гуравдагч оронд гарах нөхцөлийг Хятадын боомттой хэлэлцэн тохиролцохоос гадна дунд нь байх төмөр замын сүлжээ, өөрөөр хэлбэл БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр хэрхэн яаж дамжин өнгөрч далайн боомт хүрэхийг тодорхой хэлэлцэж тохиролцох ба хамтдаа туршиж үзэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

СУДАЛГААНД АШИГЛАГДСАН ЦАХИМ ХАЯГИЙН ЖАГСААЛТ

https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri_framing_web_en.pdf

<https://www.aspistrategist.org.au/chinas-171-initiative-stalls-amid-security-concerns-and-broken-promises/>

<https://www.adrianoplegroup.com/post/the-dry-port-of-khorgos-zone-overview>

<https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-s-Belt-and-Road-hits-a-speed-bump-in-Kazakhstan>

<https://www.theatlantic.com/international/archive/2019/10/china-belt-road-initiative-problems-kazakhstan/597853/>

<https://portnews.ru/news/294592/>

<http://base.zakon.kz/doc/lawyer/>

**Соглашение между Правительством Республики Казахстан
и Правительством Китайской Народной Республики об
использовании морского порта Китая Ляньюньган для
переработки и транспортировки казахстанских
транзитных грузов (Пекин, 11 сентября 1995 г.)**

Правительство Республики Казахстан и Правительство Китайской Народной Республики, именуемые в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны», в целях дальнейшего укрепления дружественных отношений и развития транспортных связей между двумя государствами, на основе дружбы и взаимопонимания, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Использовать морской порт Ляньюньган для переработки и транспортировки казахстанских грузов, следующих транзитом в страны Юго-Восточной Азии, Северной и Южной Америки и в обратном направлении.

Статья 2

При осуществлении транзитных перевозок должны соблюдаться законодательные и нормативные акты обоих государств.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны предпримут необходимые меры для устранения задержек и ограничений транзитных перевозок, исключая форсмажорные обстоятельства.

Статья 4

Компетентные органы Договаривающихся Сторон, при необходимости, с участием представителей других заинтересованных министерств и ведомств:

- вырабатывают условия транзита, включая тарифы на переработку, перевозку и оказание услуг, Сотрудничество в области транспорта и логистики
- создают эффективную систему взаимных расчетов и платежей по транспортно-экспедиционным операциям, не противоречащую законодательствам обоих государств. Под компетентными органами Договаривающихся Сторон понимаются:
- от Правительства Республики Казахстан: Министерство транспорта и коммуникаций;
- от Правительства Китайской Народной Республики: Министерство транспорта и Министерство железных дорог.

Статья 5

Объем казахстанских транзитных грузов, перевозимых китайскими судами, будет составлять 50% общего объема казахстанских грузов, находящихся в порту Ляньюньган.

Статья 6

Поддерживать и развивать эффективные деловые отношения между компетентными органами, а также поощрять развитие контактов между их соответствующими предприятиями и организациями, в частности, в целях:

- эффективного использования морского торгового флота, портов, железнодорожных путей, расширения экономических и науднотехнудческих связей и обмена опытом;
- обмена мнениями относительно деятельности в международных организациях, занимающихся проблемами торгового судоходства, и участия в международных договорах по морскому транспорту.

Статья 7

Для осуществления целей, указанных в Статье 6, и наблюдения за применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны согласились создать Смешанную комиссию, в состав которой должны войти представители компетентных органов Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона, при необходимости, привлекает для работы в составе Смешанной комиссии представителей других заинтересованных министерств и ведомств.

а) Смешанная комиссия:

- путем дружественных консультаций будет решать любые споры, касающиеся толкования или применения положений настоящего Соглашения, по желанию одной из Договаривающихся Сторон;
- будет обсуждать представляющие взаимный интерес вопросы, вытекающие из применения настоящего Соглашения, в частности, вопросы двустороннего торгового судоходства, также общие вопросы международного торгового судоходства.

б) Смешанная комиссия может создавать рабочие группы для обсуждения отдельных вопросов и выработки соответствующих рекомендаций и представления их на рассмотрение Смешанной комиссии.

в) Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон не позже, чем через три месяца после получения соответствующего заявления. Повестка дня для каждого заседания Смешанной комиссии определяется по согласованию компетентных органов двух Договаривающихся Сторон.

Статья 8

1. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания.
2. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок и считается расторгнутым по истечении 180 дней после письменного уведомления одной Договаривающейся Стороной другой Договаривающейся Стороны о его расторжении.
3. Настоящее Соглашение, при необходимости, может быть изменено и дополнено Договаривающимися Сторонами. Совершено в городе Пекин 11 сентября 1995 года в двух экземплярах, каждый на казахском, китайском и русском языках, все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения расхождений в толковании настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны будут руководствоваться текстом на русском языке.

Хавсралт III

Рамочное соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики о создании Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» (Кульджа, 24 сентября 2004 г.)

Правительство Республики Казахстан и Правительство Китайской Народной Республики, в дальнейшем именуемые Сторонами, уважая суверенитет и территориальную целостность государств Сторон, убежденные в необходимости создания предпринимательской и инвестиционной среды, способствующей повышению конкурентоспособности, руководствуясь принципом взаимной выгоды, в целях активизации двусторонней торговли, стремясь к развитию приграничной торговли и экономики сопредельных приграничных территорий государств Сторон, обеспечению насыщенности рынка товарами, удовлетворяющими спрос различных слоев населения, согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Стороны согласны создать Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» (далее-Центр «Хоргос») на сопредельных территориях, выделенных государствами Сторон на приграничных пунктах пропуска «Коргас» (РК)-«Хоргос», (КНР).
2. Казахстанская часть Центра «Хоргос» находится под юрисдикцией Республики Казахстан, где действует законодательство Республики Казахстан, а китайская часть Центра «Хоргос» находится под юрисдикцией Китайской Народной Республики, где действует

законодательство Китайской Народной Республики. Любые виды хозяйственной деятельности в Центре «Хоргос» будут осуществляться при соблюдении требований, предусмотренных национальным законодательством государства, на территории которого они осуществляются.

3. Благоприятные меры по таможенному и налоговому обложению и в других сферах в Центре «Хоргос», направленные на содействие развитию экономики и торговли приграничных районов, а также порядок по созданию благоприятных условий для перемещения лиц будут согласованы и определены дополнительно между заинтересованными ведомствами Сторон, путем заключения Протокола.

4. В соответствии с настоящим Рамочным соглашением Стороны заключат отдельный договор, определяющий площадь, границы территории, схему размещения казахстанской и китайской частей Центра «Хоргос».

Статья 2

Строительство и освоение казахстанской и китайской частей Центра «Хоргос» будет осуществляться заинтересованными организациями, определенными в соответствии с национальными законодательствами государств Сторон.

Статья 3

Для обеспечения контроля за перемещением лиц, товаров и транспортных средств через государственную границу государств Сторон в пределах территории Центра «Хоргос» заинтересованные органы Сторон в области пограничного, таможенного, транспортного, инспекционно-карантинного, санитарно-эпидемиологического контроля и другие органы, в соответствии с национальными законодательствами государств каждой из Сторон, будут осуществлять контроль, обеспечивать правопорядок и охрану общественной безопасности на своей части Центра «Хоргос».

Статья 4

На территории Центра «Хоргос» может осуществляться инвестиционная и хозяйственная деятельность предприятиями третьей страны (или района).

Правонарушения (таможенные, налоговые, инспекционно-карантинные, санитарно-эпидемиологические, административные, уголовные и другие), совершенные на территории Центра «Хоргос», рассматриваются в соответствии с законодательством того государства, на территории которого они совершены. Стороны примут меры по предотвращению экономических правонарушений, будут взаимодействовать по вопросам борьбы с преступностью, оказывать

друг другу содействие при осуществлении разбирательств по уголовным преступлениям и административным правонарушениям.

Статья 5

В соответствии с настоящим Рамочным соглашением, Стороны согласуют другие режимы и конкретные правила по созданию и функционированию Центра «Хоргос» и закрепят их в юридических формах, приемлемых для обеих Сторон.

Статья 6

Настоящее Рамочное соглашение не затрагивает прав и обязательств Сторон, вытекающих из других международных договоров, участниками которых они являются.

Статья 7

В случае возникновения разногласий при толковании или применении положений настоящего Рамочного соглашения, Стороны будут разрешать их путем консультаций и переговоров.

Статья 8

В случае необходимости по взаимному согласию Сторон в настоящее Рамочное соглашение могут вноситься изменения и дополнения, которые оформляются в юридических формах, приемлемых для обеих сторон и являющихся неотъемлемыми частями настоящего Рамочного соглашения.

Статья 9

Настоящее Рамочное соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу. Настоящее Рамочное соглашение заключается на неопределенный срок и будет действовать до истечения шести месяцев со дня получения одной из Сторон письменного уведомления другой Стороны о ее намерении прекратить действие настоящего Рамочного соглашения.

Совершено 24 сентября 2004 года в городе Кульджа в двух подлинных экземплярах, каждый на казахском, на китайском и на русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

В случае возникновения разногласий в толковании положений настоящего Рамочного соглашения, Стороны будут обращаться к тексту на русском языке.

(подписи)

Источник: Интернет-портал «Zakon.kz». - <http://base.zakon.kz/doc/lawyer/>

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

<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Удиртгал	61
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	Дэлхийн худалдаа, далайн тээврийн өнөөгийн нөхцөл байдал, чиг хандлага	63
<i>Гуравдугаар бүлэг</i>	Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбар	75
<i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i>	Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ шаардлага, боломж	82
<i>Тавдугаар бүлэг</i>	Бусад улсын туршлага	89
	Дүгнэлт	103

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

УДИРТГАЛ

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

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

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

2016 онд нэгдэж орсон НҮБ-ын “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн зүйл заалтуудыг Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг дамжуулан тээвэрлэх үйл ажиллагаанд хэрхэн ашиглах боломжийг судалж, хэрэгжүүлэх арга замыг тодорхойлох зорилгоор энэхүү судалгааг хийж гүйцэтгэсэн болно.

1.1 Судалгааны зорилго

Далайд гарах гарцыг Монгол Улсын иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагуудад илүү хүртээмжтэй, нээлттэй, тодорхой болгох замаар эдийн засгийг дэмжих чиг үүргийг Зам тээврийн хөгжлийн яамны харьяа нэгж болох Далайн захиргаа хариуцан ажилладаг.

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

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

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

Дэлхийн худалдаа далайн тээвэрлэлтийн үнийн өсөлт далайд гарцгүй Монгол Улсад ч шууд нөлөөлж эхлэв. Ялангуяа гуравдагч орноос далайгаар дамжин БНХАУ-ын боомт дээр ирж буй ачаа, бараа бүтээгдэхүүн 2021 оны 3 дугаар сараас эхлэн хуримтлагдах болсон нь далайгаар тээвэрлэгдэн ирсэн өсөлттэй үнээс гадна далайн тээврийн компаниудын өмч болох чингэлэг ашиглалтын зардлыг хэд дахин нэмэгдүүлснээр чингэлэг дотор зөөвөрлөгдөж буй импортын ачаа барааны тээвэрлэлтийн зардлыг төсөөлөх аргагүй хэмжээгээр өсгөж барааны үнэд шууд нөлөөлөх болов. Энэ нь хүн амын амьдралын түвшинд шууд нөлөөлж, ядуурлыг нэмэгдүүлэх бас нэг шалтгаан болж байна.

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

1.2 Хамрах хүрээ

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

Мөн бусад улсын хуурай боомт ашиглаж байгаа туршлагыг далайд гарцтай ба, далайд гарцгүй улсуудаар нь ялган харуулсан бөгөөд далайд гарцгүй улсуудын туршлагыг өөрийн улсын нөхцөл байдалтай

харьцуулан анализ хийх замаар цаашид хэрэгжүүлэн ажиллахад шаардагдах арга зам, төлөвлөгөө, хийгдэх ажлуудыг эрэмбэлэн харуулахыг зорив. Судалгаанд жишээ авах улс орнуудын мэдээ баримтыг тухайн байгууллагын үндсэн цахим хуудас болон дэлхийн банкнаас тухайн улсын тээвэр логистикийн салбарт хийсэн судалгаа, үнэлэлт дүгнэлтээс авсан болно.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

ДЭЛХИЙН ХУДАЛДАА, ДАЛАЙН ТЭЭВРИЙН ӨНӨӨГИЙН НӨХЦӨЛ БАЙДАЛ, ЧИГ ХАНДЛАГА

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

Гэсэн хэдий ч зах зээлийн зарчмын дагуу далайн тээврийн компаниуд үнэ тарифаа нэмэгдүүлэн үйл ажиллагаагаа улам эрчимжүүлэн ажиллаж байгааг дөнгөж хэдхэн сарын өмнө их хэмжээний алдагдалд орсон Суэцийн сувгийн захиргааны гаргасан тайлан мэдээнээс харж болно. Үүнд: 2021 оны эхний хагас жилийн статистик мэдээг өмнөх оны мөн үетэй харьцуулсан дүнгээс харахад Суэцийн сувгаар нийт 9763 хөлөг онгоц дамжин өнгөрсөн нь өмнөх жилийн 9564 хөлөг онгоцны тооноос 217 хөлөг онгоцоор илүү байгаа бол даацын хувьд нийт 610.1 сая тонн байгаа нь өмнөх жилийн мөн үеэс 22.4 сая тонноор нэмэгдэж, 3.8 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна³ гэжээ.

Хөлөг онгоцны өсөлтийг тээврийн хэрэгслийн төрлөөр нь харуулбал:

- шингэрүүлсэн хий тээвэрлэгч 25 хувиар;
- чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 10 хувиар;
- автомашин тээвэрлэгч 27,8 хувиар;
- хуурай ачаа тээвэрлэгч 5 хувиар тус тус нэмэгдсэн байна.

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

³ <https://www.maritime-executive.com/article/suez-canal-reports-record-revenues-and-increases-in-transits>

Нэгэнт далайн тээврийн урсгал эрчимтэй явагдаж байгаа тул далайн боомтууд ч ачаалал ихтэй ажиллаж байгаа нь тодорхой юм. АНУ-ын Long Beach болон Los Angeles боомтууд урьд өмнө хүлээн авч байгаагүй хэмжээний их ачаа эргэлтийг боловсруулах болсон тул энэхүү эрэлт хэрэгцээг зөв зохицуулах, логистикийн сүлжээнд оролцогч талуудыг тэнцвэртэй ачаалах зорилгоор боомтын ажиллах цагийг нэмэгдүүлэх тухай шийдвэр⁴ гаргаж байгаагаа 2021 оны 9 дүгээр сарын 17-ны өдөр мэдээлэв. Ингэснээр Америкийн томоохон боомт Long Beach 24/7 хуваариар бүтэн ажиллахаар болсон бол Лос Анжелес боомт шөнийн ээлжийн цагаа уртасгахаар болжээ. Өөрөөр хэлбэл далайгаар тээвэрлэгч далайн тээврийн компаниуд, дамжуулан өнгөрүүлж буй суваг, хүлээн авч өнгөрүүлж буй боомтууд бүгд урьд өмнөхөөс илүү ачаалалтай, хамгийн гол нь ашигтай ажиллаж байгаа нь дээрх мэдээ баримтаар нотлогдож байна.

Энэ үетэй давхцуулан далайн тээврийн салбарын тэргүүлэх мэргэжилтнүүд 2021 оны 9 дүгээр сарын 13-ны өдөр цахимаар хуралдаж далайн тээврийн шинэ (Supercycle⁵) супер цикл буюу өсөлт хөгжилтийн оргил үе эхэлсэн байх магадлалтай тухай ярилцжээ.

2.1 Дэлхийн худалдаа ба чингэлэг тээврийн компаниудын өнөөгийн нөхцөл байдал

2020 оны эхний байдлаар дэлхий дээрх худалдааны⁶ зориулалтын нийт хөлөг онгоцны тоо 98,140 байгаа нь 2011 онтой харьцуулахад 55-60 хувиар өссөн дүнтэй байна. Гэтэл чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны тоо 2011 онд 4966 байснаас 5371 (2020 он) болж 7,5 хувиар өссөн⁷ нь тооны хувьд харьцангуй цөөн мэт харагдах ч, шинээр үйлдвэрлэгдсэн эдгээр 405 чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг даацаар нь харьцуулвал нэг нь л урьд үйлдвэрлэсэн хэд, хэдэн хөлөг онгоцтой дүйцэхүйц даацтай болсон байна.

Сүүлийн 10 жилд шинээр үйлдвэрлэгдсэн чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны хэмжээ, даац жил ирэх тусам нэмэгдэж байгаа нь чингэлэг тээвэрлэх тоо, даацын хувьд уралдаж байгаа мэт сэтгэгдэл төрүүлдэг.

⁴ https://www.portoflosangeles.org/references/news_091721_speedcargo

⁵ https://www.youtube.com/watch?v=M8_OuY6rT5Q

⁶ Худалдааны хөлөг онгоц гэдэг ойлголтод цэргийн зориулалтын болон хувь хүмүүсийн зугаа цэнгэлийн зориулалтын яахт хөлөг онгоцыг оруулдаггүй бөгөөд зөвхөн далайгаар бүх төрлийн ачаа бараа, зорчигч тээвэрлэж байгаа хөлөг онгоцыг хэлдэг.

⁷ <https://www.statista.com/statistics/198227/forecast-for-global-number-of-containerships-from-2011/>

Жишээ болгон харуулахад 2020 онд хамгийн өндөр даацтай чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцоор тодорсон “HMM Algeciras” нь 23,964 TEU⁸ тээвэрлэх хүчин чадалтай байсан бол жилийн дараа буюу 2021 онд хөвж эхэлсэн “Ever Ace” чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 24 мянган TEU (23,992) тээвэрлэх хүчин чадалтай болж рекорд тогтоов. (Зураг 12-ыг үзнэ үү.)



12-р зураг. Хамгийн том чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц “Ever Ace”, 2021 он

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны даац болон овор хэмжээ ийнхүү нэмэгдэж байгаа нь далайгаар тээвэрлэгдэх нэгж чингэлэгт ногдох тээврийн зардлыг бууруулахад чухал ач холбогдолтой хэдий ч тээвэрлэх даацаасаа шалтгаалан⁹ дурын боомтоор үйлчлүүлэх боломж төдий хэмжээгээр хязгаарлагдах болов. Мөн боомтын тоног төхөөрөмжийн хэмжээ, хүчин чадал хүрэлцэхгүй байх явдал ажиглагдаж байна. Түүнээс гадна тивүүдийг холбосон Суэц, Панам зэрэг хүний оюун ухаанаар бүтээж, зориудаар үүсгэн бий болгосон сувгийн байгууламжид нэвтрэн орох, түүгээр аюулгүй дамжин гарахад овор хэмжээний хувьд хүндрэл¹⁰, эрсдэл дагуулах болов.

⁸ TEU-twenty-foot equivalent units буюу 20 тоннын чингэлгийн албан ёсны нэршил

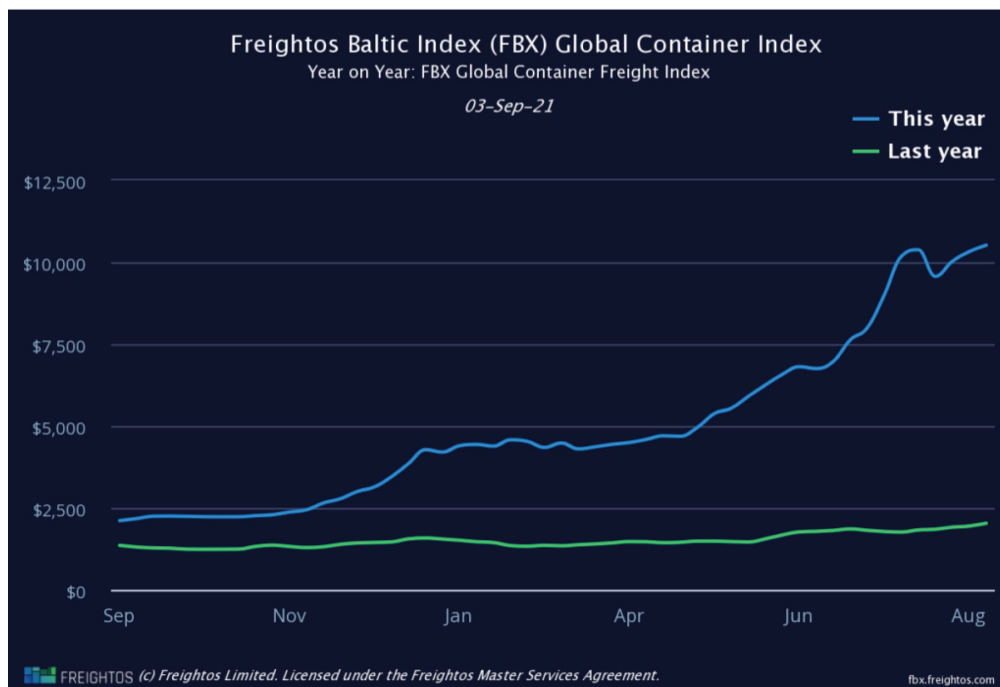
⁹ Хөлөг онгоцны даац хэдий чинээ их байна боомтын эргийн зогсоолын гүний хэмжээ төдий чинээ гүнзгий байх ёстой бөгөөд зөвхөн зогсоолын гүнийг тогмтол ухаж хэвийн хэмжээг нь хангах ажиллагаанд далайн боомтын захиргаанаас маш их хөрөнгө зарцуулж байдаг.

¹⁰ 2021 оны 3 дугаар сард Ever Given (20124 TEU) хөлөг онгоц Суэцийн сувагт 6 хоног хөндлөн чиглэлд гацаж дэлхийн эдийн засагт сөргөөр нөлөөлөхүйц хэмжээний хохирол учруулсан.

Дор, 13-р зурагт дэлхий даяар үйл ажиллагаа явуулж байгаа чингэлэг тээврийн компаниудын үнийн индексийг 2020 оны 9 дүгээр сараас 2021 оны 9 дүгээр сар хүртэлх сүүлийн нэг жилийн хугацаанд хэрхэн хувьсан өөрчлөгдсөнийг өмнөх нэг жилийн статистик мэдээтэй харьцуулан гаргав.

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

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



13-р зураг. Дэлхийн дээрх чингэлэг тээврийн үнийн дүнгийн өсөлт
(2020.9-2021.9)

2020 оны 9 дүгээр сард 40 тоннын чингэлгийн тээврийн үнэ 2,032 ам.доллар байсан бол 2021 оны 9 дүгээр сард 10,519 ам.доллар болсон бөгөөд дэлхийн том далайн тээврийн компаниуд болох CMA CGM¹¹, Harag-Lloyd компаниуд энэхүү үнээ 2022 оны 2 дугаар сарын 1 хүртэл тогтвортой барих болсноо зарлав. Өөрөөр хэлбэл, дэлхийн томоохон чингэлэг тээврийн компаниуд ирэх жилийн хоёрдугаар сар хүртэл тээвэрлэх ачааны захиалгаа авсан, зах зээлийн үнэ ямар ч хэлбэлзэлтэй байсан одоо байгаа үнээрээ тээвэрлэлтээ явуулах төлөвлөгөө гаргасан байна. Чингэлэг тээврийн үнийн энэхүү огцом өсөлт дэлхий дахинд тээвэрлэгдэж буй бараа бүтээгдэхүүний үнийг бүхэлд нь өөрчилж зах зээл дээр замбараагүй байдал үүсгэх нөхцөл болов.

2-р хүснэгт. Дэлхий дээрх чингэлэг тээврийн компаниудыг даац болон холбогдох улс орны хамаарлаар жагсаасан байдал, 2019 он.

ДЭЛХИЙН ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН ТОП 10 КОМПАНИ (2019 оны байдлаар)

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

Чингэлэг тээвэрлэлтийн хэмжээгээр 2019 онд эхний 10-н байрт орсон далайн тээврийн компаниудыг, тэдгээрийн хамаарал бүхий улсын хамт 2-р хүснэгтэд жагсаан харуулав.

Чингэлэг тээвэрлэлтийн хөлөг онгоцтой холбоотой дараах асуудал дэлхийн зах зээл дээр шинээр хөндөгдөх боллоо. Зарчмын хувьд, багтаамж сайтай хөлөг онгоц нь тухайн далайн тээврийн компанийн хувьд нэг дор олон чингэлгийг бөөнд нь ачиж үйл ажиллагааныхаа зардлыг хэмнэх тал дээр ашигтай байж болох хэдий ч логистикийн гинжин хэлхээнд байгаа оролцогч талуудын (боомт, суваг, агуулах,

¹¹ <https://www.cma-cgm.com/local/norway/news/92/cma-cgm-makes-the-decision-to-stop-all-spot-rate-increases>

зогсоол, төмөр зам, авто тээвэр гэх мэт) хувьд шингээн авч нэвтрүүлэн өнгөрүүлэхэд бэрхшээл дагуулан, дарамт болж эхлээд байна.

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

Хуурай боомт дэлхий даяар амжилттай хэрэгжиж эхэлсэн нь ч өөрөө эргээд чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцнуудын багтаамжийг томруулах сэдэл төрүүлэх болжээ. Гэсэн хэдий ч хязгааргүйгээр томруулах боломж цаашид байхгүй гэдгийг энэ оны 3 дугаар сард болсон Суэцийн суваг¹²-тай холбоотой үйл явдал нотлон харуулав.

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

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

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

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

COSCO SHIPPING Lines Co., Ltd. (цаашид КОСКО шиппинг лайнс гэх.) албан ёсны нэртэй энэхүү компани нь COSCO SHIPPING Holdings хариуцлагатай хувьцаат компанийн охин компани бөгөөд 2016 оны 3 дугаар сарын 1-ний өдөр Хятадын CHINA SHIPPING болон COSCO компаниудын чингэлэг тээврийн үйл ажиллагааг нэгтгэн зохион байгуулсны үр дүнд шинээр үүсгэн байгуулагджээ.

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

¹³ МТЗНХ-с ирүүлсэн мэдээлэл

Тус компани Шанхай хотын Hongkou дүүрэгт албан ёсны бүртгэлтэй, нийт хөрөнгийн хэмжээ 23.664 тэрбум юань байна.

Толгой компани болох COSCO SHIPPING Holdings нь 3 сая TEU ачаа зөөх хүчин чадал бүхий 515 чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцтой, дэлхийн далайн тээврийн ачаа эргэлтэд гол нөлөө үзүүлдэг компанийн нэг юм (2-р хүснэгт) Тэгвэл энэхүү толгой компанийн дээр мөн CHINA COSCO SHIPPING CORPORATION LIMITED гэж корпорац үйл ажиллагаа явуулдаг болохыг дор бүтцээс нь харж болно. (14-р зураг)



14-р зураг. БНХАУ-ын төрийн өмчит далайн тээврийн компанийн бүтэц

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

КОСКО шиппинг лайнс нь толгой группийн бизнесийн гол үйл ажиллагаа болох дотоодын болон олон улсын чингэлэг тээврийн үйлчилгээг хариуцан ажилладаг. Шинээр нэгдмэл байдлаар зохион байгуулагдсанаасаа хойш Хятад дотроо Далянь, Тяньжин, Чиндао, Шанхай, Нингбо, Шиамень, Өмнөд Хятад, Хайнан, Вухан хотуудад салбараа нээсэн ба гадаадад Европ, Хойд Америк, Зүүн өмнөд Ази, Австрали, Япон, БНСУ, Африкийн орнуудад төлөөлөгчийн газруудаа байгуулжээ. (15-р зураг.)

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

Мөн дэлхий даяар 400 гаруй байрлалд тус компанийн зар сурталчилгааг түгээх, компанитай холбогдох цэгүүд ажиллаж байна.

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

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

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

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

- боомтууд дээрх чингэлгийн бөөгнөрөл, гацаа, бөглөрөлт;
- байгаль, цаг агаарын таагүй хүнд нөхцөл байдал;
- хөдөлмөрийн маргаан, ажил хаялт;
- ачаа зөөх тээврийн хэрэгслийн жолоочийн хомсдол;
- суэцийн сувгийн гацаанаас үүссэн хямрал;
- галт тэрэгний хөдлөх бүрэлдэхүүний дутагдалтай байдал;
- хамгийн шаардлагатай чиглэлд тээвэрлэн хүргэх ачаанд зориулан гаргах хоосон чингэлгийн хүрэлцээгүй байдал;
- терминал, зогсоол, хөлөг онгоцны засварын газар ариутгал, хорио цээрийн арга хэмжээ;
- хөлгийн багийн гишүүд болон боомтын үйлчилгээний ажилтнуудад хамаарах хөл хориотой холбоотой хүндрэл бэрхшээлүүд гэжээ.

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

¹⁶

2021 оны эхний хагас жилийн байдлаар 13.84 сая TEU¹⁷ ачаа тээвэрлэсэн нь өмнөх жилийн мөн үеэс 16,8 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байгаа бөгөөд нийт далайгаар тээвэрлэсэн ачаанаас олох ашиг гэхээсээ илүү тээвэрлэлтийн үнийн өсөлтөөс их хэмжээний ашиг олсон гэжээ.

Чингэлгээр тээвэрлэсэн ачаа нь өмнөх оны мөн үеэс 133,9 хувиар өссөн бол задгай ачааны тээвэрлэлт нь сүүлийн 11 жилийн хамгийн өндөр өсөлтийг харуулж байна.

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

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

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

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

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

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

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



15-р зураг.-Коско шиппинг ложистикс компанийн төлөөлөгчийн газраа байгуулсан газрууд

2.3 COSCO болон “Нэг бүс нэг зам” санаачлага

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

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

“Nikkei Asian Review” сэтгүүлд: хятадын COSCO Shipping далайн тээврийн компани нь дэлхий даяарх боомт болон логистикийн сүлжээнд маш идэвхитэйгээр хөрөнгө оруулах болсон нь Испанийн Noatum болон Казакстаны Хоргос боомтын хувьцааг худалдан авснаас тодорхой харагдаж байна гэж мэдээлж байжээ. Түүнээс хойш “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд Газрын дундад тэнгист байршилтай боомтуудад ойролцоогоор нэг тэрбум ам.долларыг зарцуулсан гэх ба Грек Улсын Pigeus боомтын 67 хувь, Роттердамын Euromax чингэлгийн терминалын 35 хувийн хувьцааг худалдан авч эзэмших болжээ. Ийнхүү Европ даяар дор оруулсан газрын зурагт тусгагдсан боомтуудад ямар нэгэн байдлаар хөрөнгө оруулах, эсвэл түрээслэх замаар өөрийн тээвэр логистикийн сүлжээг байгуулжээ. (16-р зураг.)



16-р зураг. БНХАУ-ын Европ даяар оруулсан хөрөнгө оруулалт бүхий боомтуудын байршлыг улаан цэгээр тэмдэглэв.

Израйлийн Хайфа далайн боомтын харъяанд байх нэг зогсоолыг 3 жилийн өмнөөс 99 жилээр түрээслэн авч их хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийсэн бөгөөд анхны ачааг 2021 оны 8 дугаар сарын 28-ны өдөр COSCO шиппинг компанийн 14,568 TEU даац бүхий чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг 17-р зурагт харуулав.



17-р зураг. Грекийн Piraeus боомтоос Израйлийн Haifa боомтод ирж буй "COSCO Shipping Alps" хөлөг онгоц

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

Грек Улсад хэрэгжүүлсэн боомтын ихэнх хувьцааг худалдаж авсан энэхүү загвараа Арабын Нэгдсэн Эмиратын Абу Даби болон Перу Улсын Chancay боомтод ашиглах сонирхолтой байгаагаа нээлттэй илэрхийлээд байна. (18-р зураг.)



18-р зураг. Грекийн Piraeus боомтын Perama чингэлгийн терминал
(Port of Piraeus)

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

Европын Холбооны Худалдаа аж үйлдвэрийн танхимаас мэдэгдэхдээ:

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

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

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

ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР, ЛОГИСТИКИЙН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

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

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

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

Учир нь Монгол Улсын өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүний 80 гаруй хувь гуравдагч орнууд болон хөрш зэргэлдээ орноос импортлогдон ирж байгаа бол эдгээрийн 70 гаруй хувь нь зөвхөн чингэлэг тээврээр, ихэнх нь БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжин Эрээн-Замын Үүд олон улсын боомтоор галт тэргээр ирж байгааг бид сайн мэднэ.

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

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

Нэгдүгээрт: Далайн боомтоос хилийн боомт хүртэл тогтмол хийгддэг төмөр замын тээвэрлэлтийн тоо буурсан. Үүнтэй холбоотой нэг сарын эргэлтийн хэмжээний чингэлэг Тяньжин боомт дээр саатаж байна. 2021 оны 5 дугаар сараас хойш 10 дугаар сар хүртэл Тяньжин боомт дээр Монгол улсын импортын 4000 гаруй чингэлэг дунджаар 50-80 хоногийн хугацаатай хүлээлгэнд зогсож байна. Урьд нь БНХАУ-ын Тяньжин далайн боомтоос Эрээн хот руу өдөрт 1-2 удаа, зарим тохиолдолд түүнээс олон удаа галт тэрэг явдаг байсан. Гэтэл 2021 оны 3 дугаар сард галт тэрэг 8 хоногийн хугацаанд огт яваагүй, тогтмол хийгддэг тээвэрлэлт өдөрт 1 болж буурсан зэрэг нь чингэлэг Тяньжин боомтод бөөгнөрөх гол шалтгаан болжээ.

Галт тэрэгний тоо яагаад ийнхүү буурах болсон шалтгааныг авч үзвэл:

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

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

Чингэлэг ийнхүү далайн боомт дээр хүлээгдсэнээр Монголын талд дараах шууд хохирол гарч байна. Үүнд:

- ачаа болон ачаатай чингэлгийг боомт дээр хадгалах зардал нь тээврийн үндсэн зардал дээр нэмэлт зардал болж өдөр ирэх тусам өсөх (жишээ нь: Эрээн хотын хадгалалтын зардал хоногт дунджаар 5 ам. доллар байдаг);
- хүнсний барааны хадгалалтын хугацаа дуусах (хугацаа дууссан барааг Монголд ирмэгц шууд устгалд оруулахаас өөр аргагүй болно);

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

- онцгой татварын шатлалын хязгаарлалт бүхий автомашины татвар хугацаа удах тусам анхны тооцооллоос огцом өсөх магадлал өндөр байдаг ба ингэсэн тохиолдолд захиалагч машинаасаа татгалзах, гааль дээрээс машинаа авахгүй орхих явдал гарах;
- улирлын чанартай хувцас хэрэглэл, бараа бүтээгдэхүүний борлуулалтын хугацаа өнгөрөх;
- дотоодын үйлдвэрлэгчдийн түүхий эд тасалдах, үйлдвэрлэлийн шат дамжлага сул, зогсох, анх тохиролцсон хугацаанд эцсийн бүтээгдэхүүнийг гаргаж өгөх боломжгүй болж алданги төлөхөд хүрэх;
- бараа бүтээгдэхүүнийг хүлээн авмагц барагдуулах байсан банкны өр төлбөрийн хугацаа сунгагдан хойшлогдож, торгуульд унах болон бусад;

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

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

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

Энэхүү чөлөөтэй буюу үнэгүй ашигладаг хоногийн тоо дуусмагц дор 3-р хүснэгтэд өгөгдсөн хугацааны шатлалаар чингэлэг удаасны төлбөр, торгууль албан ёсоор нэхэмжлэгддэг.

3-р хүснэгт. “Коско шиппинг лайнс” компанийн чингэлэг саатуулсан хугацааны зардлыг өгөгдсөн торгуулийн хэмжээ хэрхэн нэмэгдэх талаарх мэдээлэл²¹

НЭГЖ ЧИНГЭЛЭГТ ГАРАХ ТӨЛБӨР						
Тяньжин боомтод чингэлэг бүүснаас хойш тооцох интервал	Чингэлэг ашиглах хоногт тооцсон чингэлэг түрээсийн зардал /ам.доллар/					
	7 хоног	14 хоног	21 хоног	21-60 хоног	60-аас дээш хоног	Нийт 120 хоног
20'	0	90	180	2009	3091	5370
40	0	180	361	4019	4491	10740
40НС	0	202	342	4491	6909	11943

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

20 тоннын чингэлэгтэй ачааны хувьд - 5 653 ам. доллар
40 тоннын чингэлэгтэй ачааны хувьд - 11 306 ам. доллар
40 тонны (өндөр чингэлэг) чингэлэгтэй ачааны хувьд 12 636 ам. долларыг төлөхөөр байна.

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

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

Ийм хүндрэлтэй асуудал **АНУ**-ын хувьд ч мөн гараад байна. Чингэлгүүдийг удаасан, саатуулсан асуудалтай холбоотойгоор далайн тээврийн компани болон автотээврийн компаниудын хооронд үүсээд байгаа их хэмжээний төлбөр, торгуультай холбоотой асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор чингэлгийг хугацаанд нь ирүүлээгүй торгууль болох демураж, дитээншн (demurage, detention)-ийг зохицуулах

²¹ МТЗНХ-с ирүүлсэн мэдээлэл

стандарт²² гаргахаар болжээ. Тус Улсын Холбооны Далайн тээврийн зөвлөл чингэлэг түрээслэхтэй холбоотой их хэмжээний гомдол хүлээн авсаар байгаа бөгөөд, бүх асуудлыг хянаж үзсэний эцэст Конгресст оруулах замаар **Далайн тээврийн хуульд өөрчлөлт оруулахаар** төлөвлөж байгаа юм байна. Ингэснээр нэг талд нь ачаа тээврийн компаниуд, тээвэр зуучийн байгууллагууд болон ачаа барааны эзэд далайн тээврийн үнийн өсөлт болон чингэлэг саатуулсантай холбоотой торгууль, өр төлөөсийн асуудлыг далайн тээвэрлэгч болон зогсоол, терминалын эздийн эсрэг баримт бүрдүүлэх замаар хуулийн дагуу шийдвэрлүүлэх эрхтэй болох ажээ.

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

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

- Монгол Улсын импортын нийт барааны 70 хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгддэг хэдий ч нийлүүлэлтийн гинжин холбоо сайн хөгжөөгүй, тээвэрлэлтийн хугацаа урт, цагийн хуваарь баталгаагүй байна;
- Улаанбаатар төмөр зам ХНН нь ачаа тээврийн хэт олон өртөөтэйгээс шалтгаалан хөрөнгийн давхардал үүсдэг, ингэснээр ачилт буулгалтын зардал өсөх, вагоны эргэлтийн хугацаа уртасдаг. Эдгээр хугацаанд гарсан саатал хэрэглэгчийн тээвэрлэлтийн зардлыг өсгөдөг хэдий ч Монгол Улсаас үл шалтгаалах: гадаад орны боомтууд дээрх хүлээлгийн хугацаа урт байх, чингэлэг тээврийн хугацаа урт, өртөг өндөр байгаа нь зэрэг нөхцөл нийт тээврийн зардлыг өндөр байхад нөлөөлдөг гэжээ.

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

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

²³ АХБ- Азийн хөгжлийн банк

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

²⁵ Туушин ХХК-аас ирүүлсэн мэдээлэл

Тяньжин боомтоос Улаанбаатар хүртэлх чингэлэг тээвэрт тулгарч буй бусад асуудлыг дурдвал:

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

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

Монгол Улсад ачаа тээврийн логистикийн нэгдсэн төв байгуулах хэрэгцээ, шаардлага

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

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

3.2 АХБ-ны Судалгаанаас гарсан санал, зөвлөмж

1. Холимог ачаа тээврийн логистикийн төв байгуулах:

Монгол Улсын импортын 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. Уул, уурхайн 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 түргэтгэх боломж бүрдэнэ.

4. Хотын бүсийн логистикийн төвийг байгуулах:

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

5. Гуравдагч талын логистикийн үйлчилгээг дэмжин хөгжүүлэх:

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

6. Хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүний нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээг 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, жилийн туршид хангамжийг жигд баталгаажуулах үүднээс температурын хяналттай хадгалалт, тээвэрлэлтийн тогтолцоог хөгжүүлвэл зохино.

7. Үндэсний цахим үйлчилгээг нэвтрүүлэх:

Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар, Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар болон Хил хамгаалах ерөнхий газар хоорондоо мэдээлэл солилцдог байх нь хил дээрх саатлыг багасгах ач холбогдолтой. Үүний тулд үндэсний нэг цонхны цахим үйлчилгээг нэвтрүүлэх нь зүйтэй.

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

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

ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТ БАЙГУУЛАХ ХЭРЭГЦЭЭ ШААРДЛАГА, БОЛОМЖ

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

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

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

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

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

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

Монголын тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбооноос ирүүлсэн мэдээллээс харахад хуурай боомт нь өөрөөр далайн боомтын үргэлжлэл байх тул одоо ашиглагдаж байгаа терминалыг хамгийн багадаа 10 дахин томруулсан хэмжээтэй байхаас гадна холбогдох тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байхаар харуулсан байна. Монгол Улсад хуурай боомт болгох ажиллуулах боломжтой цорын ганц газар байгаа нь Азийн хөгжлийн банкны хөрөнгө оруулалтаар барьж ашиглалтад оруулсан Замын Үүдийн тээвэр логистикийн төв гэж тээвэр зуучийн байгууллагууд тооцоолж байгаа бөгөөд одоогийн байдлаар ямар нөхцөл байдалтай байгааг дор тусган харуулав. (19-р зураг.)

4.1 Замын-Үүдийн тээвэр логистикийн төвийн одоо байгаа нөхцөл байдал

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

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

²⁷ <https://www.mtz.mn/content/61>




Үүнд:

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



19-р зураг Замын-Үүдийн тээвэр, логистикийн төвийн ачаа нэвтрүүлэх хэсэг

Нийт 128 га талбайг хамарч,

-  Чингэлгийн,
-  Хүнд даацын;
-  Агуулахын

1 бүстэй байхаар төлөвлөгдсөн ба одоогийн байдлаар

- 11,5 км төмөр зам;
- 1,6 км авто зам;
- 2 түвшинд огтлолцох хүнд даацын хэрэгсэл явах боломжтой гүүрэн байгууламж;
- гүүрэн кран (50 тоннын даацтай)-2 ширхэг;
- машин механизмын засварын төв;
- төвийн дулаан хангамжийн барилга;
- гаалийн барилга;
- ажилчдын болон захиргааны байр;
- цэвэр усны нөөц сан;
- бохир ус цэвэршүүлэх байгууламжийн тоног төхөөрөмж;
- дохиолол холбоо, цахилгаан сүлжээ, шугам хоолойн дотор холболтын ажлууд хийгдэж бэлэн болсон байна. (20-р зураг.)

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

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



20-р зураг Замын-Үүдийн тээвэр, логистикийн төвийн талбайн дээрээс авсан зураг

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

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

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

- хуурай боомт нь авто замын гол сүлжээнд ойролцоо байх ба болж өгвөл төмөр замын гол шугамаас холгүй буюу шууд хүрэх боломжтой байршилд байх;
- гадны улсын ямар нэгэн оператор тухайн хуурай боомтын тээврийн хэрэгсэл болон чингэлгийг чөлөөтэй ашиглаж болох нөхцлөөр хангагдсан байх;

- өргөн хүрээнд хөрөнгө оруулалт хийгдсэн консорциумын зохион байгуулалттай байх;
- тээврийн төрөл хоорондоо хамтран ажиллах үндсэн нөхцлийг бүрдүүлсэн байх ба өрсөлдөх байдлаар зохион байгуулахгүй байхад анхаарах

Монголын Тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбоо буюу тээвэр, логистикийн салбарын хувийн хэвшлийн зүгээс Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр байгуулагдах хуурай боомт нь дараах дэд бүтцийн байгууламжтай байх шаардлагатай гэж үзэж байна. Үүнд:

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

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

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

4.3 Хуурай боомтын менежмент зохион байгуулалт ба БНЭУ-ын туршлага

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

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

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

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

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

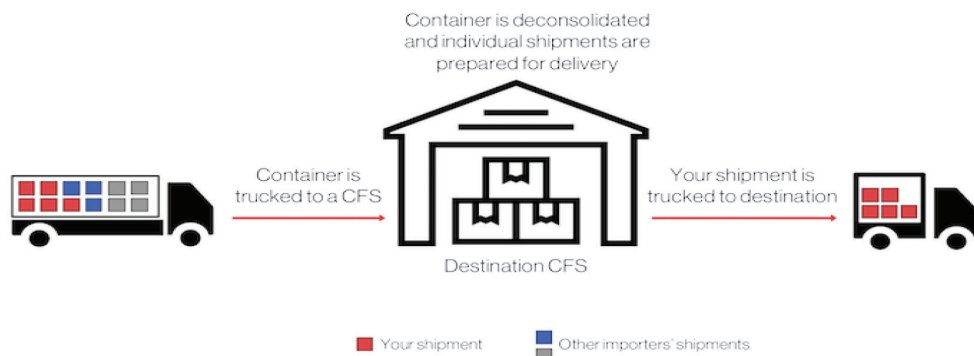
Тээвэр зуучлагчдыг чингэлгүүдээ ачих, буулгах чингэлэг тээврийн өртөөгөөр хангасан ба терминал дотор ачааны машины нэгдсэн зогсоол, засварын газар, агуулахууд байдаг аж.

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

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

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

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



21-р зураг. Хуурай боомтын голлох үйл ажиллагааны нэг болох чингэлэгтэй ачааны зогсоол, агуулах

Олон илгээгчтэй, олон хүлээн авагчтай нэг чингэлгийг дүүргэн тээвэрлэж ирсэн цуглуулбар ачааг зориулалтын агуулахад оруулан ангилан ялгалт хийсний дараа зөвхөн нэг илгээгч, нэг чиглэлд очих ачааг тусад нь зориулалтын тээврийн хэрэгслээр дамжуулан тээвэрлэж хүргэх үйл ажиллагааг 21-р зурагт харуулав.

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

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

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

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

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

- хамтарсан компанийн оролцогчид суурь давуу тал дээрээ төвлөрснөөр харилцагчдад хамгийн сайн үйлчилгээ үзүүлж байна;
- төмөр замын өртөө болон бусад дэд бүтэцтэй холбоотой хөрөнгө оруулалтын зардал нь бие даан бүтээн байгуулалт хийхэд шаардагдахаас дөрөв дахин буурсан;
- ачаа тээвэр нэг цэгт цугларч байгаатай холбоотой хүчин чадлын ашиглалт сайжирсан;
- цуваа бүрдүүлэхэд илүү хялбар бөгөөд хурдан болж, цувааны эргэлт хурдассан;
- чингэлгийн дүүргэлт сайжирч, цуглуулбар ачааны тоо цөөрсөн;
- КОНКОР хамтарсан компаниудад 49 хувь эзэмшсэнээр бизнесийн ёс зүйн хэм хэмжээнд үл нийцэх үйл ажиллагаа гарах эрсдэл үгүй болсон гэжээ.

ТАВДУГААР БҮЛЭГ

БУСАД УЛСЫН ТУРШЛАГА

5.1 Хуурай боомт ба далайд гарцтай улсууд

5.1.1 Хуурай боомтын үүсэл буюу ИБУИНВУ-ын Тилбури хуурай боомт

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

Ийнхүү хуурай боомтыг “Усгүй далайн боомт” гэж нэрлэн гаалийн үзлэг хяналтыг хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр зохион байгуулах боломжийг хуульчилсан нь өнөөдрийн баримталж байгаа гол зарчим юм.

Экспортод гаргах цуглуулбар ачаа²⁹-г хуурай боомтын нутаг дэвсгэрт савлан боож чингэлэгт ачих ба ачилтын өмнө байнгын ажиллагаа бүхий гаалийн баг, байцаагч үзэж шалгана. Харин импортоор орж ирж буй цуглуулбар ачааг агуулахад оруулан зохих үзлэг шалгалтыг хийнэ. FCL буюу нэг илгээгчээс нэг хүлээн авагчид хаяглагдсан ачааг төмөр замын депо дээр нь шалгадаг.

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

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

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

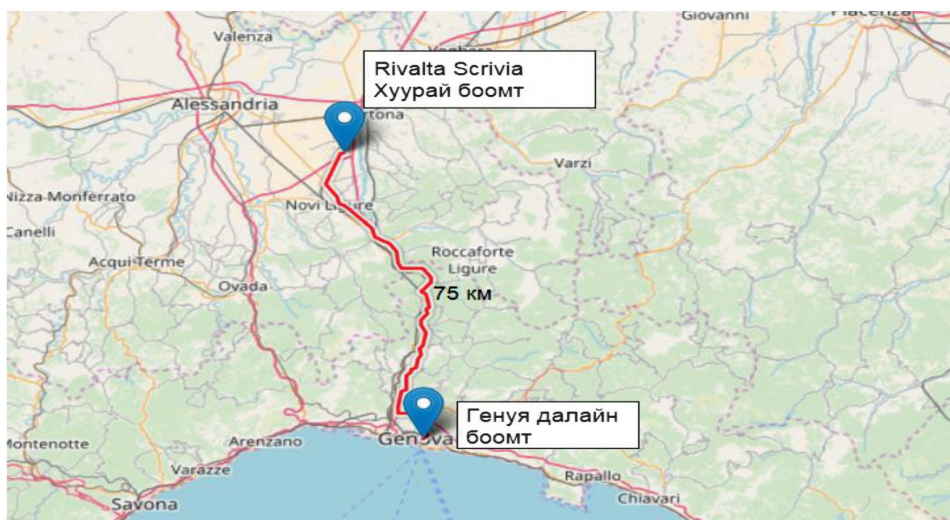
"Greenford ICD Dagenham Storage" зэрэг агуулахын бизнес эрхлэн явуулдаг компаниуд ч хуурай боомт байгуулан ажилладаг байна. Түүнчлэн авто тээврийн компаниуд боомт дээрх бөглөрөл, хэт ачааллыг хөнгөвчлөх зорилгоор хуурай боомтын бизнест мөн оролцох болжээ.

5.1.2 Бүгд Найрамдах Итали Улсын Ривалта Скривиа хуурай боомт

Rivalta Scrivia терминал нь анх 1966 онд байгуулагдсан боловч 2007 онд хуурай боомтоор зарлагдаж Италийн Генуя боомтын үргэлжлэл болгон ашиглах болов. Тус боомт нь нутгийн гүнд далайн боомтоос 75 км зайд, Европын бусад улстай төмөр зам, авто замаар холбогдсон ашигтай байрлалтай юм. (22-р зураг.)

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

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



21-р зураг. БНИУ-ын Генуя далайн боомтоос тус улсын Rivalta Scrivia хуурай боомт хүртэлх төмөр замын зураглал.

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

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

5.1.3. Африкийн Нигериа Улсын хуурай боомтууд

Холбооны Бүгд найрамдах Нигери Улс (цаашид Нигери гэх.) нь дээр тусгагдсан Италитай адил нутгийн гүнд буюу өөрийн нутаг дэвсгэрийн хойд хэсэгт орших **Kano** болон **Kaduna** хотуудад хуурай боомтыг *Inland Container Nigeria Ltd. (ICNL)* нэртэйгээр 1979 онд байгуулжээ. Тус хуурай боомтыг “Elder Dempster” далайн тээврийн компани, “Нигерийн даатгалын корпорац” *NICON* зэрэг байгууллага хамтран эзэмшиж байна. (22-р зураг.)

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

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



22-р зураг. Нигериа Улсын хуурай боомтуудын байршлын зураг

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

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

5.1.4. Азийн улс орнуудын хуурай боомтын ашиглалт

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

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

Бүгд Найрамдах Социалист Вьетнам Улсын Хо Ши Мин хотод 6-7 хуурай боомт байгаа тухай мэдээ байгаа хэдий ч ерөнхийдөө бага оврын үндсэн тоног төхөөрөмж бүхий жижиг боомтууд байх ба далайн тээврийн компаниудын хоосон чингэлгүүдийг хадгалах агуулахын зориулалтаар ашиглагдаж байна.

Тус байгууллагаас дараах орнуудыг харьцуулсан жишээ болгож харуулжээ. Үүнд:

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

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

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

5.2 Хуурай боомт ба далайд гарцгүй улсууд

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

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

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

Нэгэнт гуравдагч оронд илгээгдэж буй транзит ачаа тул CONCOR компанийн зүгээс гаалийн хяналтын дор тээвэрлэн Биргунж³⁰ хуурай боомт хүргэж өгдөг ажээ. Балба улс импортын ачаа бараагаа Энэтхэг Улсаас төмөр замын тээврээр дамжуулан шууд Биргунжид хүргүүлдэг бол, экспортын ачаа бараагаа Энэтхэгийн төмөр замаар дамжуулан Колката, Халдиа далайн боомтоор дамжуулан гуравдагч оронд гаргадаг. (23-р зураг.)

³⁰ Балба Улсад байх хуурай боомт хэмээн Олон Улсад зарлагдсан боомт

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

Далайн боомт дээрх үйл ажиллагаа:

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

Худалдаатай холбоотой гэрээ хэлэлцээрүүд:

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



23-р зураг. Далайд гарцгүй Балба Улсын Биргунж хилийн боомт, БНЭУ-ын Колката далайн боомт

Төмөр замын үйлчилгээтэй холбоотой хэлэлцээр

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

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

5.2.2 Бүгд Найрамдах Чех Улсын туршлага

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

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

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

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



24-р зураг. БНЧУ-ын томоохон галт тэрэгний терминал хот Усти над Лабем

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

Чех Улсын нутагт байрлах чингэлгийн интермодал терминалаас гадна далайн боомтоос Чех хүрэх зам дагуу байрлах (ихэвчлэн Герман) улсын чингэлгийн терминалыг ашиглан өөрийн хоосон чингэлгийг байршуулж, галт тэрэг, авто тээврийн хэрэгсэл ашиглан экспорт, импортын чингэлгийг зөөдөг байна.

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

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

³⁴ https://www.researchgate.net/publication/309954986_Port_Regionalization_and_Landlocked_Hinterland_The_Czech_Republic/fulltext/58270e9d08aecfd7b8c09ebb/Port-Regionalization-and-Landlocked-Hinterland-The-Czech-Republic.pdf



25-р зураг. Зүүн Европын Чех, Словак, Унгар, Румынь
Улсын гол терминалууд

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

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

5.2.3 Ботсвана Улсын туршлага

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

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

³⁵ https://www.researchgate.net/publication/309954986_Port_Regionalization_and_Landlocked_Hinterland_The_Czech_Republic/fulltext/58270e9d08aecfd7b8c09ebb/Port-Regionalization-and-Landlocked-Hinterland-The-Czech-Republic.pdf

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

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

Намиб Улс нь ийм төрлийн хэлэлцээрийг хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй Замбия, Зимбабве, Ардчилсан Конго Улс³⁶-тай мөн байгуулан хамтран ажиллаж байгаа тухайн бүс нутгийн гол тоглогч тээвэр логистикийн зангилаа бүс нутаг болохоор зорьж байна. (26-р зураг.)

Далайд гарцгүй орнуудын далайд гарах далайгаас буцах эрх чөлөөг НҮБ-ын Далайн эрх зүйн тухай конвенцид суурь зарчим болгон оруулсан хэдий ч Африкийн зарим улсууд үүнийг хангалтгүй гэж үзэж бүс нутгийн хэмжээнд гэрээ хэлэлцээр байгуулан эрх зүйн орчныг улам боловсронгуй болгожээ.



26-р зураг. Далайн эргийн Намиб Улс болон хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй улсууд.

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

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

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

Намибын нутгаас төмөр замаар дамжин ирсэн чингэлгийг Ботсвана улсын нутаг дэвсгэр дээр байх бүрэн цахимжсан гурван хуурай боомтын тусламжтай хүлээн авсан бараа бүтээгдэхүүнийг хаалганаас хаалганд найдвартай, аюулгүй хүргэх үйлчилгээ үзүүлдэг гэжээ.

Түүнчлэн эдгээр гурван боомтоор Өмнөд Африкийн бусад орнууд руу илгээгдэх транзит ачаа мөн дамжин өнгөрдөг гэсэн байна.

Дор өгөгдсөн 27 дугаар зургаас харахад Намиб Улсын нутаг дэвсгэр дээр байх Волвис Бей хуурай боомт нь project area буюу төслийн үе шатанд байгаа гэж харагдаж байна. Харин Зимбабве Улсын Хуурай боомт нь дотор талдаа улаан ягаан өнгөөр тэмдэглэгдсэн үйлдвэрлэлийн хэсэгтэй байгаа нь хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр угсралтыг явуулж байх

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



27-р зураг. Намиб Улсын Валвис Бэй далайн боомтод байх хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй улсуудын боомтын байршил

5.2.4 Бүгд найрамдах Казакстан Улсын туршлага

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

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

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



28-р зураг. Дэлхийн улс орнууд ба Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллага, тэдгээрийн харилцан хамаарал

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

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

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

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

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

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

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

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

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



29-р зураг. Лянюнгун боомт дахь ачаа төвлөрүүлэх тээврийн терминалын бүдүүвч зураг

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

ДҮГНЭЛТ

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

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

Энэхүү судалгааны дүгнэлт хэсэгт эдгээр далайд гарцгүй улсуудын туршлагыг гарын авлага³⁹-д тусгагдсан гол зарчмууд дээр үндэслэн задлан шинжлэх замаар Хуурай боомтыг байгуулах, үйл ажиллагааг явуулахад зайлшгүй баримталбал зохих нийтлэг шинж чанар, шаардлагыг өөрийн улсын өнөөгийн нөхцөл байдалд тулгуурлан дүгнэхийг зорив.

6.1 Хуурай боомтын байршил, дэд бүтэц

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

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

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

- **Чех Улсын** хувьд Германы Хамбург далайн боомт дээр байрлах гурван боомт зогсоолоор дамжуулан хүлээн авсан чингэлгүүдээ өөрийн нутагт байх терминал, хуурай боомтууд руу төмөр зам (тогтмол хуваарь бүхий галт тэрэг явдаг) болон авто тээврийн хэрэгслээр чөлөөтэй дамжуулан хүргэдэг. Үүнд зөвхөн Чехийн ачаа бус бусад улсууд руу дамжуулан тээвэрлэх ачаа бараа ч ордог. Чингэлэгтэй ачааг тус улс руу тээвэрлэх зам дагуу байрлах Герман Улсын терминал, зогсоолуудыг ч чингэлгийн агуулах хэлбэрээр ашигладаг нь ажиглагдсан ба хамгийн гол нь далайн боомтоос нутгийн гүнд байх хуурай боомт хоорондын дэд бүтэц маш сайн хөгжсөн тул тээвэр логистикийн гинжин хэлхээ тасралтгүй явагдаж байна.

³⁹ https://unctad.org/system/files/official-document/rdpldc7_en.pdf

- **Балбын** ачааг Энэтхэгийн КОНКОР групп тусгай агуулах, зогсоолд бөөгнүүлэн байршуулж цуваа галт тэрэг үүсгэн Балбын Биргунж хуурай боомтод тээвэрлэж хүргэдэг. Энэтхэг Улс өөрийн далайн тээврийн хэрэгслээр, далайн боомтоор, өөрийн эзэмшлийн галт тэргээр шууд нутагт нь хүргэж өгдөг тул Биргунж хуурай боомт ажиллаж өөрийн улсын гадаад худалдааг чөлөөтэй явуулж байгаа.
- **Ботсвана Улсын** хувьд Намибын далайн боомт дээр өөрийн хуурай боомтыг байгуулан Sea Railway Line төмөр замаар дамжуулан нутгийн гүнд байх хуурай боомтуудад шууд хүргэдэг.
- **Казакстан Улсын** хувьд Хятадын Ляньюнгуан боомтоос Хятадын төмөр замаар Хоргос хуурай боомт хүртэл шууд тээвэрлэн хүргэдэг.

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



30-р зураг. Намиб улсын Walvis Bay боомтод байрлах далайд гарцгүй Зимбабве улсын хуурай боомтын төв оффис.

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

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

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

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

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

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

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

6.2 Хуурай боомт байгуулах эрх зүйн орчин

Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын нэгдэж орсон олон улсын гэрээ хэлэлцээрийн дагуу хамгийн сүүлд нэгдэж орсон Дэлхийн Худалдааны

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

- **Чех Улсын** хувьд Германы далайн боомт дээр байрлах гурван боомт зогсоолын 2-ыг нь Версалийн гэрээгээр 99 жилийн хугацаатай түрээсэлж байгаа бол нэгийг нь 1929 онд худалдаж авсан байна.
- **Балба Улсын** хувьд БНЭУ-тай Дамжин өнгөрөх ачаа бараанд гаалийн болон бусад нэмэлт татвар, хураамж ногдуулахгүй байх, тусгайлан гаргасан агуулах сав, талбай зогсоолоор хангах, Хил орчмын дэд бүтцийг хөгжүүлэх, хил дамнасан худалдааны урсгалыг хялбаршуулах, холбогдох хууль эрх зүйн орчин, стандартыг уялдуулах тухай болон төмөр замын тээвэрлэлт ашиглан Балбын Биргунж хуурай боомт хүргэх тухай хэд, хэдэн төрлийн гэрээ хэлэлцээр байгуулсныг дээр мөн дурьдсан.
- **Казакстан** Улсын хувьд БНХАУ-тай маш олон төрлийн гэрээ хэлцэл байгуулсан байдаг. (Далайн захиргааны 2020 оны 12 дугаар сарын 18-ны өдрийн 1/270 тоот албан бичгийн хавсралтаар Далайн захиргаанаас боловсруулсан Хоргос хуурай боомтын судалгааг ЗТХЯ-нд хүргүүлсэн бөгөөд зайлшгүй шаардлагатай гэрээг орос хэл дээр хавсаргасан.) Хоргос хуурай боомт болон тээвэр логистикийн салбартай холбоотой Засгийн газар хоорондын 9 эрх зүйн баримт бичгийг байгуулсан байна.
- **Ботсвана** болон бусад зэргэлдээ далайд гарцгүй Африкийн орнуудын хувьд бүс нутгийн тээврийн коридорыг байгуулах санаачлагын хүрээнд Souther African Development Community⁴⁰ Өмнөд Африкийн Хөгжлийн Холбоог 1992 онд байгуулсан бөгөөд энэхүү холбоог байгуулсан эрх зүйн бичигт бүс нутгийн эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтэц, худалдааны сүлжээг боловсронгуй болгох тухай заасан байна. Түүнчлэн “Далайн эрх зүйн тухай” НҮБ-ын зүйл заалтыг хэрэгжүүлж ажиллах зорилтын хүрээнд African Maritime Transport Charter⁴¹ буюу Африкийн орнуудын далайн тээврийн дүрмийг 2010 онд батлан гаргажээ. Мөн Ботсвана Улс, өөрийн далайд гарцтай хөрш Намиб Улстай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 2009 онд байгуулсан байна.

⁴⁰ <https://www.sadc.int/>

⁴¹ <https://au.int/en/treaties/revised-african-maritime-transport-charter>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Мөн АНДЭЗК-оос боловсруулан гаргаж монгол хэлээр орчуулан гаргасан "Хуурай боомтын тухай гарын авлага"⁴²-ыг хуурай боомтыг байгуулах үед зааварчилгаа болгон ашиглах бүрэн боломжтой юм.

6.4 Хуурай боомтын байгуулах ажлыг хэрэгжүүлэх арга зам, төлөвлөгөө

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

⁴² <https://www.unescap.org/sites/default/files/Learning%20Material%20-%20Dry%20Ports.Mongolian.pdf>

Гэсэн хэдий ч жинхэнэ Хуурай боомт нь далайд гарцгүй орны нутаг дэвсгэрт байрласан хэвээр байгааг харж болно.

Өөрөөр хэлбэл далайн тээврийн компаниуд өөрийн тээврийн баримт бичиг “Bill of lading”-ийг далайд гарцгүй улсын хуурай боомт руу шууд хаяглах, Хуурай боомт нь ачааг хүлээн авсан хугацаанаас эхлэн чингэлэгт олгогдсон чөлөөтэй ашиглах хугацааг тооцож эхлэх нь энэхүү хэлэлцээрээр олгогдож байгаа давуу тал юм.

Энэхүү судалгааны үр дүнд бид хуурай боомтыг дараах хоёр хувилбараар хөгжүүлж болох санал гаргаж байна.

1 дүгээр хувилбар

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

- ❖ БНХАУ-ын ямар нэгэн далайн боомтыг энэхүү судалгааны 6.1 дүгээр хэсэгт тусгагдсан 4 шалгуур үзүүлэлтийн дагуу туршиж үзэн, сонгох зорилгоор дараах ажлыг хийж гүйцэтгэх, (Үүний тулд дараах алхмуудыг хийх);
- Хятадын гадаад худалдаанд нээлттэй нэр бүхий боомтуудад очиж уулзалт хийж газар дээр нь танилцаж, харьцуулсан судалгаа хийх;
- Боомтын үйл ажиллагааны хэтийн төлөв болон төмөр зам, дэд бүтэцтэй холбоотой асуудлыг тандах;
- Цаашид гэрээ хэлэлцээр хийхэд тавигдах үндсэн шаардлагыг судлах.
- Сонгогдсон боомттой хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх хүсэлт гарган хамтарсан туршилтын тээвэр зохион байгуулж Монгол Улсын ачаа, ямар хугацаанд ирэх боломжтойг Тяньжин боомтын тээвэрлэлттэй харьцуулан дүгнэх; ойролцоо үр дүнтэй гарсан тохиолдолд дараах байдлаар ажиллана.

Үүнд:

- ❖ Сонгогдсон боомт дээр 50-с дээш жилийн хугацаанд зогсоол түрээслэх тухай яриа хэлцэлд бэлтгэх ажлыг зохион байгуулах;
- ❖ Сонгогдсон боомтод өөрийн хуурай боомтын төлөөлөгчийн газар чингэлгийн талбайг тохижуулах хөрөнгө оруулалтын төсөв, тооцооллыг гаргах; Тухайн газрыг аль болох хурдан хугацаанд, ажиллуулах боломжоор хангах гэх мэт.

2 дугаар хувилбар

2 дугаар хувилбар буюу далайд гарцтай улсын боомт дээр (жишээ нь БНХАУ-ын) зогсоол түрээслэхгүйгээр зөвхөн өөрийн нутаг дэвсгэрт байх хуурай боомтод түшиглэн үйл ажиллагаа явуулна гэж үзвэл далайд гарцтай орны зогсоолыг орлон ажиллах⁴³ төлөөллийг томилох эдийн засгийн болон хууль эрх зүйн хөшүүрэгтэй болох зайлшгүй шаардлагатай.

Одоогийн байдлаар Монгол Улсын чингэлэг Тяньжин боомтод ирсэн цагаасаа хойш саадсан хэвээр, эхний чингэлэг 3-4 сар болж байхад сүүлд ирсэн чингэлгүүд ачигдах гэх мэт асуудал гарч байна. Үүний сөрөг үр дагавар нь эхэлж ирсэн чингэлгүүд чингэлэг удаасны торгуульд маш их төлбөр төлөх тооцоолол гарсныг бид энэхүү судалгаандаа хүснэгтээр харуулсан билээ.

Хэрэв ийм төлөөлөл ажиллуулах боломж бүрдвэл түрүүлж ирсэн чингэлгийг эхний ээлжинд дамжуулан тээвэрлэхэд анхаарал хандуулан ажиллах, ингэснээр аль нэгэн байгууллага, аж ахуйн нэгж чингэлэг удаасантай холбоотой үүдэн гарах эрсдэл, төлбөр торгуулийг дангаараа үүрэх, хохирохоос сэргийлэхээс гадна чингэлэгт тээвэрлэгдэх бараа бүтээгдэхүүний нэр төрлөөс хамааруулан муудах, гэмтэх, хадгалалтын хугацаа дуусгавар болохоос сэргийлэх боломж бүрдэнэ.

Гэрээ хэлэлцээрийг тухайн улсын боомтын захиргаатай байгуулаад зогсохгүй, далайн тээврийн томоохон тээвэрлэгч компаниуд (shipping line)-тай байгуулах шаардлагатай болох хэдий ч манай улсад өөрийн далайн тээврийн чингэлгээ хангалттай хоногоор үнэгүй ашиглуулах ямар хөшүүрэг байж болох талаар сайтар бодож боловсруулах, судлах хэрэгтэй байна. Магадгүй НҮБ, ДХБ зэрэг Олон Улсын байгууллагуудын дэмжлэгийг авахад хүрч болох юм.

Дээрх 2 хувилбарын алины нь ч сонгосон юуны түрүүнд өөрийн нөхцөл боломжоо ашиглан хуурай боомттой болох нь нэн тэргүүний зорилт юм. Үүний тулд Замын-Үүдийн Тээвэр, логистикийн төвийг Хуурай боомт болгох үйл ажиллагааг зохион байгуулах. Үүнд:

- тус Логистикийн төв нь хуурай боомтын шаардлагад нийцэж байгаа эсэхэд үнэлгээ хийх мэргэжлийн баг байгуулах, үнэлгээ гаргуулах. Ингэхдээ хуурай боомтод тавигдах бүх стандарт, зохицуулалтын шаардлагад хэрхэн нийцүүлж байгааг онцгой анхаарах;
- тус төвийг гаргасан үнэлгээний дагуу өөрчлөн шинэчлэхэд шаардагдах ТЭЗҮ-ийг боловсруулах;

⁴³ Далайгаар тээвэрлэгдэн, Монгол Улсын хуурай боомтод хаяглагдан ирсэн чингэлэг, бусад ачааг тухай бүрд нь боловсруулан, галт тэрэг, авто тээврийн хэрэгслээр хуурай боомт руу түргэн шуурхай илгээх төлөөлөгчийн газар

- ТЭЗҮ-д тусгагдсан хөрөнгө оруулалтыг босгох ажлыг зохион байгуулах;
- Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээрх хуурай боомтыг албан ёсоор байгуулж НҮБ-с байршлын код авах.

Үүний дараа хуурай боомт, сонгогдсон боомтын захиргаа, Далайн тээврийн компаниуд хамтарсан гэрээ хэлэлцээр байгуулах шаардлагатай.

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

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

ХУУРАЙ БООМТЫН ХЭЛЭЛЦЭЭРТ НЭГДЭЖ ОРСОН УЛСЫН ЖАГСААЛТ

2021.10.17-ны өдрийн байдлаар

STATUS AS AT : 17-10-2021 11:15:40 EDT		
CHAPTER XI		
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS		
E. Multimodal Transport		
3. Intergovernmental Agreement on Dry Ports		
Bangkok, 1 May 2013		
Entry into force	: 23 April 2016, in accordance with article 5(1).	
Registration	: 23 April 2016, No. 53630	
Status	: Signatories : 17. Parties : 16	
Text	: Certified true copy Certified true copy C.N.767.2017.TREATIES-XI-E-3 of 19 December 2017 (Amendments to Annex I); C.N.619.2019.Reissued.2012020.TREATIES-XI-E-3 of 12 December 2019 (Amendments to Annex I); C.N.245.2021.TREATIES-XI-E-3 of 29 July 2021 (Amendments to Annex I).	
Note	: The above Agreement was adopted on 1 May 2013 by resolution 69/7 during the sixty-ninth session of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. The Agreement shall be open for signature to States that are members of the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific in Bangkok, Thailand, on 7 and 8 November 2013, and thereafter at United Nations Headquarters in New York until 31 December 2014.	
Participant	Signature	Approval(AA), Acceptance(A), Accession(a), Ratification
Afghanistan		1 Aug 2016 a
Armenia	7 Nov 2013	
Azerbaijan		24 Apr 2020 a
Bangladesh	25 Sep 2014	8 Mar 2016
Cambodia	7 Nov 2013	
China	7 Nov 2013	24 Mar 2016 AA
India		17 Dec 2015 a
Indonesia	7 Nov 2013	
Iran (Islamic Republic of)	7 Nov 2013	10 Apr 2017
Kazakhstan		8 Apr 2016 a
Lao People's Democratic Republic	7 Nov 2013	5 Nov 2019
Mongolia	7 Nov 2013	30 Jun 2016
Myanmar	7 Nov 2013	15 Sep 2020
Nepal	7 Nov 2013	
Republic of Korea	7 Nov 2013	22 Apr 2014
Russian Federation	7 Nov 2013	30 Dec 2015 AA
Sri Lanka	16 May 2014	
Tajikistan	7 Nov 2013	20 Nov 2015 AA
Thailand	7 Nov 2013	7 Nov 2013
Turkey	15 Dec 2014	
Turkmenistan		27 Nov 2016 a
Viet Nam	7 Nov 2013	29 Oct 2014 AA

ХЯТАДЫН ТӨРИЙН ӨМЧИТ КОСКО КОМПАНИЙН ДЭЛХИЙН БООМТУУД ДАХЬ ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТЫН ХЭМЖЭЭ

Chinese Enterprises Are Staking Their Claim On Ports

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

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

Notes

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

Source: [Olaf Merk, Revue internationale et stratégique \(2017\)](#), [China Merchants Port Holdings](#) and [COSCO Shipping Ports](#)

Credit: Research and fact check by Vanessa Qian and Ayda Pourasad/NPR. Design and development by Vanessa Qian/NPR

МОНГОЛ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТ
БАЙГУУЛАХАД ГАРАХ
ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫ СУДАЛГАА

	Өмнөтгөл	117
<i>Нэгдүгээр бүлэг</i>	Хуурай боомтын эрх зүйн орчин ба далайд гарцгүй орнуудын туршлага	118
<i>Хоёрдугаар бүлэг</i>	Монгол Улсын дотоодод хэрэгжиж буй хууль тогтоомж ба хуурай боомтын эрх зүйн орчны судалгаа	121
	Дүгнэлт	124

ӨМНӨТГӨЛ

НҮБ-ын Худалдаа тээврийн бага хурал (UNCTAD)-ын статистик тоо баримтаас харахад далайн боомтуудын чингэлэг тээврийн ачаа эргэлтийн хэмжээ жил ирэх тусам нэмэгдэж байна. 2015 онд 688 сая TEU чингэлэг далайн боомтоор дамжин тээвэрлэгдэж байсан нь 2010 онтой харьцуулахад 21 хувиар өссөн дүнтэй байсан бол 2019 онд 807 сая TEU хүрсэн нь мөнөөх 2010 онтой харьцуулахад 32 хувиар өссөн үзүүлэлттэй гарсан байна. Өөрөөр хэлбэл, дэлхий нийтийг хамарсан цар тахал дэгдэх хүртэлх 9 жилийн дотор 32⁴⁴ хувиар өссөн үзүүлэлттэй байгаа нь чингэлэг тээврийн салбар ихээхэн хурдацтай хөгжиж байна.

Ковид-19 цар тахлын улмаас 2020 онд энэ үзүүлэлт 798 сая TEU болж 2019 онтой харьцуулахад 1,2 хувиар буурсан нь чингэлэг тээврийн эрэлт эсхүл хүмүүсийн хэрэглээ буурсантай холбоогүй, харин нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээ цар тахлаас үүдэн хямарсантай холбоотой гэдгийг бид бүгд мэднэ. Чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа цаашид ч нэмэгдсэн үзүүлэлттэй гарах хандлагатай байгаа ба дараах хүчин зүйлүүд нөлөөлж байна. Үүнд:

- дэлхийн худалдааны өсөлт;
- чингэлгийн онцлог шинж чанар (дотор нь агуулагдах төрөл бүрийн хэлбэр, дүрс, физик шинж чанартай бараа бүтээгдэхүүнийг харьцангуй эвдрэл, гэмтэл багатайгаар дамжуулан тээвэрлэхэд тохиромжтойгоос гадна тээврийн хэрэгслийг сэлгэн, дамжуулан тээвэрлэхэд цаг хугацаа болон хүний ажил хөдөлмөрийг хөнгөвчилдөг эдийн засгийн давуу тал гэх мэт.);
- чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц багтаамж, хүчин чадлаа улам бүр нэмэгдүүлснээр үйл ажиллагааны зардлаа бууруулах болсон (нэгж чингэлэгт оногдох далайн тээврийн зардал буурч байгаа) нь хэрэглэгчдийн зүгээс чингэлэг тээврээр үйлчлүүлэх сэдэл шаардлагыг төрүүлж байгаа байдал;

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

Далайн боомтын нутаг дэвсгэрийн хэмжээ хязгаарлагдмал тул боомтын үргэлжлэл болох хуурай боомт руу чингэлгүүдийг төмөр зам болон авто тээврээр шууд тээвэрлэн хүргэх, холбогдох хил гааль болон бусад үзлэг, хяналтыг нутгийн гүнд хийж гүйцэтгэж, ачаа барааг ангилан ялгах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх нь далайн боомтын

⁴⁴ <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>

үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх, ачаа эргэлтийг нэмэгдүүлэх, байгаль орчинд сөргөөр нөлөөлж буй агаарын бохирдол (хөлөг онгоцны хэрэглэдэг шатахуунаас маш их хүхрийн хүчил, хорт утаа ялгардаг)-ыг бууруулахад нөлөөлөхүйц үр дүнтэй.

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

Энэхүү судалгаанд зарчмын хувьд хуурай боомттой ижил төстэй эсхүл, илүү өргөн хүрээнд үйл ажиллагаа эрхлэн явуулах зорилго чиг үүрэг бүхий байгууллагууд болох Алтанбулаг, Замын Үүд, Цагаан нуурын чөлөөт бүсэд баримтлахаар батлан гаргасан хууль эрх зүйн орчны судалгааг, эдгээр байгууллагатай уулзалт зохион байгуулах замаар олж авсныг дор сийрүүлэн оруулав. Харин НҮБ-ын статусын хувьд Монгол Улстай ижил далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын ангилалд багтах улсууд болох Балбын вант улс, Бүгд Найрамдах Казакстан Улсын хуурай боомтод үйлчлэх хууль эрх зүйн орчны жишээг цахимаар судлан, боловсруулан оруулсан болно.

Далайн захиргаа нь далайн тээвэр, боомтын үйл ажиллагааг тээвэрлэлт, логистик талаас нь судлаж, хэрэгжүүлэн ажилладаг байгууллага тул хууль эрх зүйн орчны бүрэн судалгаа, ялангуяа Монгол Улсад дотооддоо хэрэгжиж буй холбогдох хууль тогтоомжид ямар нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, ямар үр дагавар ямар байх талаар мэргэжлийн байгууллагын хувьд судлах боломжгүй бөгөөд ойролцоо чиглэлийн үйл ажиллагаа явуулж буй улс орны туршлага жишээг түшиглэн энэхүү материалыг бэлтгэв.

НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

ХУУРАЙ БООМТЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН БА ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ ОРНУУДЫН ТУРШЛАГА

1.1 Балбын Вант Улс ба Биргунж хуурай боомт

Нутаг дэвсгэрийн байрлалын хувьд Хималайн салбар уулсын дунд орших хэдий ч Энэтхэг, Хятад гэсэн хоёр том гүрний хооронд оршиж байгаагаараа Монгол Улстай ижил төстэй, далайд гарцгүй улс болох Балбын вант улс нь хуурай боомтын хувьд Бүгд Найрамдах Энэтхэг Улстай хамтран ажилладаг ба дараах зүйл заалтуудыг тусган харуулсан гэрээ хэлэлцээрүүдийг Засгийн газар хооронд байгуулсан байна. Үүнд:

Далайн боомт дээрх үйл ажиллагааны чиглэлээр:

- дамжин өнгөрч буй аливаа бараа бүтээгдэхүүнд дамжуулан тээвэрлэхтэй холбоотой шууд гарч буй болон үүнтэй ижил төстэй

төлбөрөөс өөр гаалийн татвар, хураамж ногдуулахгүй.

- гаалийн үзлэг, хяналтанд орохоор хүлээгдэж буй дамжин өнгөрч буй бараа бүтээгдэхүүнийг агуулах сав, талбай, зогсоолоор хангана.
- транзит ачаа явахад тусгайлан гаргасан зам, талбайтай байна.

Худалдаатай холбоотой гэрээ хэлэлцээрүүд:

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

Төмөр замын үйлчилгээтэй холбоотой хэлэлцээрт

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

1.2. БНКаЗУ ба Хоргос эдийн засгийн чөлөөт бүсийн эрх зүйн орчин

Хоргос хуурай боомт болон тээвэр логистикийн салбарт хамтран ажиллах Засгийн газар хоорондын дараахь эрх зүйн баримт бичгийг Хятад, Казак, Орос хэл дээр байгуулсан байх ба ямар нэгэн маргаан гарсан тохиолдолд Орос хэл дээрх хувийг баримтална гэж тохиролцсон байдаг ажээ. Үүнд:

1	БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Автотээврийн салбарын олон улсын тээвэрлэлт, логистикийн үйл ажиллагаанд хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	1992.09.26 Бээжин хот
2	БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Агаарын замын тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	1993.10.18 Бээжин хот
3	БНХАУ-ын Ляньюньган боомтыг Казакстаны транзит ачаа барааны тээврийн дахин боловсруулалт, тээвэрлэлтэд ашиглах тухай БНКаЗУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр	1995.09.11 Бээжин хот
4	БНКаЗУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Төмөр замын салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	2004.05.19 Бээжин хот
5	БНКаЗУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» олон улсын төв байгуулах тухай ерөнхий хэлэлцээр	2004.09.24 Кульджа хот
6	БНКаЗУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» Олон Улсын төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах тухай хэлэлцээр.	2005.06.04 Астана хот

7	Казахстан-Хятад: 2005 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдрийн «Хоргос» Хил орчмын олон улсын худалдааны төвийн худалдааг зохицуулах үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг стратегийн түншлэлд хүргэх тухай. БНКаЗУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Транс	2006.12.20 Бээжин хот
8	Казакстаны төмөр замын магистралийн царигийн өргөнийг 1435 мм-ийн хэмжээсээр барих нөхцөл боломжийг судлах тухай Санамж бичиг БНКаЗУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Хятад болон	2005.06.04 Астана хот
9	Казакстаны төмөр замыг Коргас (Казахстан)-Хоргос (Хятад) боомтоор дамжуулан холбох тухай Санамж бичиг	2006.12.20 Бээжин хот

Эдгээр баримт бичиг, эрх зүйн орчноос харахад БНКаЗУ нь ЗСБНХУ-ыг задран унахад БНХАУ-тай авто тээвэр, иргэний нисэхийн салбарт (1992, 1993 он) байгуулж байсан бол Хятадын Ляньюньган боомтыг ашиглах хэлэлцээрийг 1995 онд эхлүүлж байжээ. Өөрөөр хэлбэл, Монгол Улс урд хөрштөйгөө дамжин өнгөрөх тухай буюу Тяньжин боомтыг ашиглах тухай хэлэлцээрийг 1991 онд хийж байсантай ижил төстэй хэлэлцээрийг тус Ляньюньган боомтыг ашиглах тухай байгуулсан байна.

Төмөр замын салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээрийг 2004 онд байгуулсан бөгөөд тухайн жилдээ Хил орчмын “Хоргос” Олон Улсын төв байгуулах Ерөнхий хэлэлцээрийг байгуулсан байна.

Үүнээс харахад бид БНХАУ-аас эхтэй хуурай боомтыг байгуулах тохиолдолд эхний ээлжинд Ерөнхий хэлэлцээрийг “малгай” буюу ерөнхий нөхцөл бүхий гол хэлэлцээр маягаар байгуулах шаардлагатай нь харагдаж байна.

Хэлэлцээрт оролцогч талууд дараа жил нь буюу 2005 онд тус Олон Улсын төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах тухай хэлэлцээрийг тусад нь байгуулсан бол 2006 онд «Хоргос» Хил орчмын олон улсын худалдааны төвийн худалдааг зохицуулах үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг стратегийн түншлэлд хүргэх тухай нэмэлт хэлэлцээрийг шат ахиулан байгуулсан байна.

2005 оны Хоргос ОУ-ын Төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах хэлэлцээрийг байгуулахдаа дараах төмөр замын цариг нь 1435 мм буюу нарийн царигтай байх тухай болон Хятад болон Казакстаны төмөр замыг Коргас (Казахстан)-Хоргос (Хятад) боомтоор дамжуулан холбох тухай холбогдох яамдын хамтын ажиллагааны Санамж бичгүүдийг байгуулсан байна.

ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

МОНГОЛ УЛСЫН ДОТООДОД ХЭРЭГГИЖ БҮЙ ХУУЛЬ ТОГТООМЖ БА ХУУРАЙ БООМТЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫ СУДАЛГАА

Хуурай боомт нь зарчмын хувьд далайн боомтын үргэлжлэл тул далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд хуурай боомтын эрх зүйн орчин ямар байх нь ойлгомжгүй хэвээр байна. Гэсэн хэдий ч амжилттай яваа Хоргос хуурай боомтын жишээнээс харахад тус хуурай боомт нь Эдийн засгийн Хоргос чөлөөт бүсийн дотор нь буюу чөлөөт бүсийн бүрэлдэхүүн хэсэг болон ажилладаг тул чөлөөт бүсийн хууль эрх зүйн орчин өөрөө тус хуурай боомтын хууль эрх зүйн орчин болж байна. Иймд Монгол Улсад шинээр байгуулагдаж эхлээд байгаа эдийн засгийн гурван чөлөөт бүсийн хууль эрх зүйн орчинг судалж үзсэнийг дор жагсаалтаар оруулж байна.

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /2002 оны 06 дугаар сарын 28-ны өдөр батлагдаж 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдөр хүчингүй болсон/

Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail/95>

“Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсийн эрх зүйн байдлын тухай хууль /2002 оны 06 дугаар сарын 28-ны өдөр батлагдаж 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдөр хүчингүй болсон/

Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail/37>

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдөр шинэчлэн батлагдсан/

Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=10930>

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ хэрэгжсэнээр дараах хуулиудад нэмэлт, өөрчлөлт орсон байна. Үүнд:

Гаалийн тухай хууль /2008.05.20/

- Гаалийн тухай хуулийн 2 дугаар зүйл 2.3. Монгол Улсын чөлөөт бүсэд энэ хуульд зааснаас өөрөөр тогтоож болно.
- 4 дүгээр зүйлийн 4.2. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр байгуулсан гаалийн баталгаат бүсийн болон чөлөөт бүсийн нутаг дэвсгэр нь тарифын болон тарифын бус хязгаарлалтын хувьд гаалийн нутаг дэвсгэрийн гадна байгаад тооцогдоно.
- 79 дүгээр зүйл 79.6.5.чөлөөт бүсийн горим.
- 5 дугаар бүлэг Чөлөөт бүсийн горим
231 дүгээр зүйл. Чөлөөт бүсийн горим
231.1.Чөлөөт бүсийн горимд дараахь барааг байршуулна:

- 231.1.1.хилийн чанадаас чөлөөт бүсэд оруулах гадаадын бараа;
- 231.1.2.гаалийн нутаг дэвсгэрт чөлөөт эргэлтэд байгаа монголын бараа;
- 231.1.3.бусад горимд байгаа бараа.
- 231.2.Чөлөөт бүсийн төрөл, тавигдах шаардлага, татварын асуудлыг Чөлөөт бүсийн тухай хуулиар зохицуулна.

Татварын ерөнхий хууль /шинэчилсэн найруулга /2019.03.22/

- 4 дүгээр зүйл.Татвар бий болгох, өөрчлөх, хөнгөлөх, чөлөөлөх, хүчингүй болгох
- 4.1.2.чөлөөт бүсэд мөрдөгдөх татварын тусгай дэглэмийг Чөлөөт бүсийн тухай хуулиар тогтоож, түүнийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон харилцааг татварын холбогдох хуулиар зохицуулах.

Газрын тухай хууль /2002.06.07/

- 16 дугаар зүйл.Тусгай хэрэгцээний газар
- 16.1.Монгол Улс тусгай хэрэгцээний газартай байна. Улсын тусгай хэрэгцээний газарт дараахь газар хамаарна:
- 16.1.9.чөлөөт бүсийн газар;
- 22¹ дүгээр зүйл.Чөлөөт бүсийн захирагчийн бүрэн эрх
- 221.1. Чөлөөт бүсийн батлагдсан ерөнхий төлөвлөгөөний дагуу чөлөөт бүсийн газрыг иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллагад эзэмшүүлж ашиглуулах асуудлыг шийдвэрлэж, зохион байгуулна.

Газрын төлбөрийн тухай /1997.04.24/

- 8 дугаар зүйл. Газрын төлбөрөөс чөлөөлөх
- 1. Дараахь төлбөр төлөгчийг дор дурдсан газрыг эзэмшиж, ашигласны төлбөрөөс чөлөөлнө:

11/худалдаа, аялал жуулчлал, зочид буудлын үйлчилгээ эрхэлж байгаа аж ахуйн нэгжийг үйл ажиллагаагаа эхэлсэн өдрөөс чөлөөт бүсэд эзэмшиж, ашиглаж байгаа газрын төлбөрөөс эхний таван жилд 100 хувь, дараагийн гурван жилд 50 хувиар;

/Энэ заалтыг 2015 оны 02 дугаар сарын 12-ны өдрийн хуулиар нэмсэн/

12/ чөлөөт бүс, нийслэл хотын эдийн засгийн тусгай бүсэд эрчим хүч, дулааны эх үүсвэр, шугам сүлжээ, цэвэр усан хангамж, ариутгах, цэвэрлэх байгууламж, авто зам, төмөр зам, нисэх онгоцны буудал, харилцаа холбооны үндсэн сүлжээ зэрэг дэд бүтэц болон үйлдвэрлэл эрхэлж байгаа аж ахуйн нэгж, түүний салбарыг үйл ажиллагаагаа эхэлсэн өдрөөс чөлөөт бүс, нийслэл хотын эдийн засгийн тусгай бүсэд эзэмшиж, ашиглаж байгаа газрын төлбөрөөс эхний 10 жилд 100 хувиар.

Чөлөөт бүсийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/

- 25 дугаар зүйл. Чөлөөт бүсийн хамгаалалт
- 25.1. Чөлөөт бүс нь улсын онцгой объектод хамаарна.
- 25.2. Хилийн зурвас дахь чөлөөт бүсийн харуул хамгаалалтын үүргийг хил хамгаалах байгууллага, бусад чөлөөт бүсийн харуул хамгаалалтын үүргийг холбогдох байгууллагатай байгуулсан гэрээний үндсэн дээр тус тус гүйцэтгэнэ.

Эх сурвалж: <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=11529>

ДҮГНЭЛТ

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

Хуурай боомтод тулгарч буй нийтлэг хүндрэлүүд ямар байгаа талаар НҮБ-ын АНДЭЗНК-оос гаргасан мэдээлэлд:

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

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

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

Одоо Монгол Улсад байгуулагдаад байгаа эдийн засгийн нэр бүхий чөлөөт бүсүүдийг харахад хилийн боомтыг түшиглэн байгуулагдсан хэдий ч гурвуулаа өөр өөр статустай байгаа нь ажиглагдлаа. Үүнд:

Замын Үүд чөлөөт бүс нь Хоргос боомтын нэгэн адил хилийн бүс дээр байгуулагдсан буюу чөлөөт бүсийг байгуулж буй хоёр улсын нутаг дэвсгэр тус чөлөөт бүсээр дамжин шууд холбогдох зохион байгуулалттай байгаа юм. Хятад талаас барьж буй бодлого нь Хоргос боомтын жишгээр үйл ажиллагаа явуулна гэж хуралдах явцдаа хэлж байсан байна. Хэрэв Хоргос боомтын зарчмаар үйл ажиллагаа явуулах сонирхол байгаа бол тус эдийн засгийн чөлөөт бүсийг жинхэнэ утгаар нь хуурай боомт болгон хөгжүүлж тус боомтоор нэвтрүүлэх ачааг Транс

сибирийн төмөр замаар европын холбооны улсууд руу экспортлох зорилго агуулж байгаа нь тодорхой байна. Өөрөөр хэлбэл, Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан транзит тээврээ явуулах нэгэн суваг нэмэгдүүлэх сонирхолтой байгаа нь ойлгомжтой байгаа юм. Гэтэл тус ЭЗЧБ-ийн нутаг дэвсгэрийн хэмжээ тээвэр, логистикийн томоохон (хуурай боомтод зориулагдан тоноглох стандарт) хэмжээ, орон зайн боломж хомс, одоо хүртэл төмөр замын бүтээн байгуулалт байхгүй байгаа зэргээс дүгнэж харахад хоёр талын сонирхол хэр зэрэг нийцэж байгаа нь тодорхойгүй байна.

Алтанбулаг ЭЗЧБ нь дээрх ЗҮ-ийн ЭЗЧБ-тэй харьцуулахад хилийн бүсээс дотогш буюу хил орчмын гэх статустай, ОХУ-ын талаас зориуд хийсэн бүтээн байгуулалт, талбай байхгүй, зөвхөн Монголын хилийн дотор талд Монголын талаас хөрөнгө оруулалт хийх замаар холбогдох талбай, барилга байгууламжийг босгосон байна. Тус ЧБ-ийн нутаг дэвсгэрийн хүрээнд хуурай боомтыг байгуулж болох эсэх талаар мэдээлэл байхгүй байна. Одоо хүртэл яг ямар муж, Засгийн газартай хамтарч ажиллах нь тодорхойгүй, Бүгд Найрамдах Буриад Улсын нийслэлд хэд, хэдэн удаа албан ёсоор хуралдсан байна. Хэрэв хуурай боомтыг дотор нь байгуулж, тээвэр логистикийн төв болгохоор бол газар дээр нь судлах шаардлагатай. Түүнчлэн БНСУ-ын KOTRA гэх гадаад худалдаа, хамтын ажиллагааны агентлагаас хөрөнгө оруулалт хийж тодорхой бүтээн байгуулалт хийсэн бололтой.

Цагааннуурын чөлөөт бүс нь дээрх хоёр ангиллын алинд нь ч хамаарахгүй буюу хил бүс дээр ч биш, хилийн орчимд ч биш харин нутгийн гүнд байх гэсэн тодорхойлолт, статусын дагуу үйл ажиллагаагаа явуулахаар бэлтгэл ажлыг хангаж байгаа юм байна. Учир нь тухайн газар нутгийн хил орчим эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулахад тохиромжгүй өндөр уул хадтай байх тул хилээс 30 орчим км зайд тэгш хөндийд байгуулан холбогдох хөрөнгө оруулалтыг хийж ажиллаж байгаа юм байна. Тус чөлөөт бүсийг байгуулах болсон шалтгаан бол баруун 5 аймгийг хангаж байсан логистикийн үйл ажиллагааг сэргээх, улмаар Азийн Н5 авто замын сүлжээнд холбогдох замаар авто тээврийн сүлжээгээр хийх худалдааг дэмжих зорилготой байна.

Гэсэн хэдий ч эдгээр чөлөөт бүс нь бүгд 2020 онд шинэчилсэн найруулга орж батлагдсан “Чөлөөт бүсийн тухай” хуулийн хүрээнд үйл ажиллагаа явуулдаг ба дээр тусгагдсан бусад хуулинд шаардлагатай нэмэлт өөрчлөлт орж, эрх зүйн хувьд зохих суурь тавигдсан байгаа тул хуурай боомтыг Монгол Улсад шинээр байгуулахад эрх зүйн орчин бүрдсэн байна гэж үзэж байна.

Харин хуурай боомтоо хэрхэн далайн боомттой холбох талаар хэд хэдэн хэлэлцээрийг Засгийн газар хооронд байгуулах шаардлага үүсэн гарах нь зайлшгүй болох нь Хоргос хуурай боомтын жишээн дээр харагдаж байна.

