

**ТӨМӨР ЗАМЫН ЯЛГААТАЙ ЦАРИГИЙН ҮЕД АШИГТ МАЛТМАЛЫН
ЭКСПОРТЫН ЗАРИМ НЭРИЙН БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙГ ХИЛИЙН БООМТУУД
ДЭЭР ШИЛЖҮҮЛЭН АЧИХАД ГАРАХ ЗАРДЛЫН ТОЙМ ТООЦОО**
(Мэдээлэл лавлагаа)

Ц.Норовдондог, Г.Чулуун

Захиалагчийн хүсэлтэд⁷² “БНХАУ-тай монголын талаас өргөн царигийн төмөр замаар холбогдож байгаа нөхцөлд, манай улсын экспортын гол нэрийн зарим бүтээгдэхүүн (нурмаг ачаа) -ийг хилийн боомт дээр (өөр царигруу) шилжүүлэхэд гарах зардлын баримжаа тооцоо” гаргуулах тухай дурдсан. Ингэхдээ, хамруулах хугацааг 10 жил (2015 - 2025) -ээр авах, 1 жилд экспортлох нүүрсний хэмжээг 50.0 сая тн., төмрийн хүдрийг 20.0 сая тн., зэсийн баяжмал (цайр ба бусад)-ыг 10.0 сая тн.-д хүрсэн байхаар тодорхой өгөгдөл заасан байв.

Чулуун нүүрс, зэсийн баяжмал, төмрийн хүдэр ба баяжмал, боловсруулаагүй нефть гэсэн 4 (гол) нэрийн бүтээгдэхүүн нь манай улсын нийт экспортын дийлэнх хувийг, ашигт малтмалын экспортын ~90% -ийг бүрдүүлдэг. БНХАУ нарийн царигийн, Монгол Улс өргөн царигийн төмөр замтай. Төмөр замын өргөн нарийн царигийн асуудал нь өнөө үед төрийн бодлогын гэхээсээ илүү технологи сонголтын талбарт хамаарах асуудал юм.

Холбогдох лавлагааг гаргуулахаар УИХ –ын Тамгын газраас салбарын яаманд албан ёсоор хандсан болно. Зам тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга (Б. Батзаяа)-ын 2014.02.20-ны өдрийн 3/745 тоот албан бичгээр УИХ –ын Тамгын газарт ирүүлсэн тойм - тооцоог доорх хүснэгтээр харуулав. Үүнд:

	Экспортын бүтээгдэхүүн	2013 оны экспорт			2015 - 2025 оны экспорт				
		2013 оны экспортын хэмжээ	Борлуулалтын дүн	Тонн тугмын борлуулалтын үнэ	Жилийн экспорт	10 жилд экспортлох хэмжээ	Өнөөгийн зах зээлийн ханшаар тооцсон борлуулалт	Тонн тугам дахь шилжүүлэн ачилтын өнөөгийн өртөг	10 жилийн шилжүүлэн ачилтын өртөг
	(тооцоолол)	А	Б	В = Б/А	Г	Д = Гх10	Е = ВхД	Ё	Ж = ДхЁ
	(нэгж)	(сая тн.)	(сая долл.)	(долл.)	(сая тн.)	(сая тн.)	(тэрбум долл.)	(долл.)	(тэрбум долл.)
1.	Нүүрс	18.37	1111.98	60.54	50	500	30.27	3	1.5
2.	Төмрийн хүдэр	6.72	654.33	97.31	20	200	19.46	3	0.6
3.	Зэсийн баяжмал	0.65	948.95	1460.37	10	100	146.04	3	0.3
	Нийт	25.74	2715.27		80	800	195.77		2.4

Хилийн боомт дээрх, төмөр замын царигаас хамаарсан шилжүүлэн ачилтын зардал нь нийт орлогын 1.2% -тай тэнцэнэ. (Монгол Улсын Зам тээврийн яамны холбогдох албан бичгийг ард хавсаргав.)

* * *

⁷²УИХ-ын гишүүн Д. Зоригтын 2014.02.12-ны өдрийн 14/313 тоот албан бичигт дурдсанаар авав.

Зарим тодруулга

1. Салбарын яамнаас гаргаж ирүүлсэн “тооцоо” хэт хялбаршуулсан шинжтэй юм. Тооцоонд авсан шилжүүлэн ачилтын өртөг олон жилийн турш үл өөрчлөгдөх constant хэмжигдэхүүн байх нь. Гэтэл, жишээ нь, ОХУ-д, [өргөн царигт] төмөр замын тээврийн үнэ тарифад “урт хугацааны индексжилт” хэрэглэдэг. ОХУ –ын эрх бүхий байгууллагаас 2013 оны төгсгөлд холбогдох шийдвэрийг гаргаж, төмөр замын тээврийн үнэ тарифын индексжих параметрийг 2018 он хүртэл шинэчилжээ. Тэнд, тарифын өсөлт 2014 онд 2013 оныхоо түвшинд буюу +0.0%, 2015 онд +4.8% ... гэх мэтээр он бүрт харгалзах тодорхой өгөгдөхүүнтэй бөгөөд тэдгээр нь төмөр замын тээвэрлэлтийн явцад гардаг нэмэлт операцуудад ч хамаарна.

Монгол Улсын экспортын ачааны тээвэрлэлтийг ОХУ болон БНХАУ –ын нутаг дэвсгэрт гүйцэтгэхдээ тухайн улсын төмөр замын байгууллагууд, ижил төрлийн ачааны тээвэрлэлтэд [тооцоонд] хэрэглэж байгаа үнэ хөлс, хугацаа, төлбөр хураамжийг нэгдсэн аргачлалаар тооцох, ингэхдээ үнэлгээний хамгийн доод үзүүлэлтийг буюу түүнээс илүү хөнгөлөлттэй нөхцөлийг урт хугацаанд харилцан мөрдөхөөр тохиролцож болдог зарчимтай. Энэ нь, хөрш орнуудын төмөр замын тээврийн үнэ тарифтай манай тооцоо уялдсан байх учиртайг үндэслэж үүнийг дурдав.

Мөн, Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого (2010)-д “Таван толгойн нүүрсний бүлэг орд, Цагаан суваргын зэсийн орд, Адуунчулуун, Чандгана, Талбулаг, Хөөт зэрэг нүүрс болон зэс, вольфрам, цайр, жоншны томоохон ордууд ашиглалтад орсноор манай улсын экспортод гаргах бүтээгдэхүүний хэмжээ жилд дунджаар 50 орчим сая тн. –д хүрэхээр [төлөвтэй] байгаа нь төмөр замаар тээвэрлэж байгаа одоогийн нийт ачааны хэмжээнээс даруй 3.5 дахин их...” гэж дурдсан. УБТЗ компани 2012 онд 20.3 сая тн. ачаа тээвэрлэснээ түүхэн [дээд] амжилт гэсэн. Монголын нүүрсний салбарт хөрөнгө оруулагчдын Coal Mongolia – 2014” олон улсын 4 дэх удаагийн чуулганы материалд ч манай ашигт малтмалын экспортын өнөөгийн бололцоо чадамжийг илтгэсэн тоо мэдээллүүд бий. Салбарын яамны тооцоонд энэ бодит байдал үндэслэлийг тусгаагүй байна.

2. Төмөр замын тээврийн талаар бодлогын баримт бичигт, экспортын [тусгай] зориулалттай төмөр замын царигийн асуудлыг тухайн үед нь жич шийдэж зохицуулж болохоор заасан.

УИХ-ын 2010 оны 32 дугаар тогтоолын хавсралтын 4.1.2. -т “... Бүтээгдэхүүн нь экспортод шууд тээвэрлэгдэх ашигт малтмалын ордод, боловсруулах үйлдвэрээс хилийн боомтод хүргэх тээврийн зориулалттай төмөр замын царигийн өргөнийг Засгийн газар Улсын Их Хуралд танилцуулж шийдвэрлүүлнэ” гэжээ.

Өнгөрсөн намар Засгийн газрын ээлжит хуралдаанаар нарийн царигийн төмөр замын богино маршрут баталж, Цагаан хаднаас Гашуунсухайт хилийн боомт хүртэлх ~20 километр нарийн царигийн буюу олон улсын стандартын төмөр зам барих шийдвэр гаргасан.

3. Төмөр замын царигийн зөрөөнөөс, эсхүл тээврийн төрөл (далайн, төмөр замын ..) - өөс хамаарч шилжүүлэн ачих дамжлага үүсэх болдог. Манай улс тооцооны өгөгдөлд заасан 80 сая тн. ашигт малтмалын бүтээгдэхүүнийг олборлож боловсруулж [урд хилээр нэвтрүүлж] экспортлохдоо, төмөр замын цариг зөрсөн тохиолдолд, ийм хэмжээний

нурмаг ачааг уурхайгаас хил хүртэл харьцангуй бага зайд явуулаад ахин буулгаж, дахин ачна гэвэл хуримтлагдсан абсолют утгаараа дурдсан хугацаанд их хэмжээний нэмэлт зардал гарна. Киргиз, Казахстан .. зэрэг гадаадын орнууд шууд нарийн царигтай төмөр зам барьж БНХАУ-тай холбогдож байна. Тэд, эдийн засгийн ашгийн тооцооноос үүдэж тийм сонголт хийсэн гэж үздэг.

4. Шилжүүлэн ачихад чингэлгийн тээврийн болон бүхэл ачаа зардал багатай, цаг хугацаа орон зай бага шаарддаг бол нүүрс, хүдэр .. зэрэг нурмаг ачааны хувьд байдал өөр юм. Шилжүүлэн ачилтын зардал гэдэгт тээвэр зуучийн хөлс, вагон хүлээлгэх, найруулах сэлгэх зардлууд багтдаг. Энэ зардлыг зарим улс оронд өртөг, хураамж, сборы .. гэх зэргээр янз бүрээр нэрлэх нь бий.

“Шилжүүлэн ачилтын зардал 3 (гурван) долл. -т багтана .. орлогын 1.2% -тай тэнцэнэ” гэсэн салбарын яамны мэдээллийг буруутгасан, тийм байх боломжгүйг “нотолсон” эсрэг аргууд хэвлэл мэдээлэлд олонтаа гарчээ. Зөвхөн нэг чиглэлд буюу өргөн замын нэг составаас нарийн царигийн нөгөө вагон руу нурмаг ачааг технологи ёсоор шилжүүлэх ачилтын зардлыг сурвалжууд хоорондоо харилцан ялгамжтай “дурдаж” байгаагаас .. Зам тээврийн яамны санал хамгийн хямд нь юм. Төмөр замын царигийн зөрөөнөөс үүдсэн шилжүүлэн ачилтын зардлыг тооцохдоо “тогтоосон тариф”-ыг мөрдөх тухай ОХУ-ын “Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки, прейскурант, 2011”-д өгүүлсэн⁷³ байдаг.

ОХУ-ын хилийн боомтууд дээр өргөн царигийн төмөр замын нэг составын ачааг нарийн царигийн нөгөө вагонд шилжүүлэх үед 100 кг. тутмаас авах хураамж (сборы)

<i>Ачаа</i>	<i>Хэмжих нэгж [кг.]</i>	<i>Хураамжийн хэмжээ [руб.]</i>	<i>Нэмэлт тайлбар</i>
Нурмаг ачаа:			
полувагонд ачсан бол	100	15	Дурдсан үнэлгээ эдүгээ шинэчлэгдсэн, индексжиж
Перевозимые в крытых вагонах	100	19	өөрчлөгдсөн байх магадлалтай

5. Өмнөд хил дээр (хилийн ойролцоо) жилдээ 30 сая тн. ачаа шилжүүлэн ачих хүчин чадалтай нүүрсний терминал барихад ~680 сая долл.-ын хөрөнгө оруулалт шаардлагатайг, мөн, уг байгууламжийн жилд хэрэглэх эрчим хүчний болон усны хэрэгцээг урьдчилсан тооцсон үзүүлэлтүүд байдаг. Эдгээр зардал “мөн чанарын хувьд” шилжүүлэн ачилтын агуулгатайг тэмдэглэх нь зөв болов уу.

Монголын ашигт малтмалын бүтээгдэхүүний экспортын гол нэрийн ачаа барааг зөөх тусгай зориулалтын төмөр зам, түүний онцлог зарим салаа мөчрийг, шилжүүлэн ачилт, тээх нэвтрүүлэхийн аливаа хүндрүүлсэн нөхцөлөөс ангид байлгах нь чухал. Их хэмжээний нурмаг ачааны шилжүүлэн ачилтыг дамжлагыг гадаадын талд өгвөл манай борлуулах бүтээгдэхүүн “үнэ хүрэх магадлал” буурна, өөртөө үлдээвэл байдал үүнээс “арай дээр”, хамгийн идеал хувилбар нь улсын өмнөд хилийн боомтууд дээр төмөр замын царигийн зөрөөг арилган .. уурхай үйлдвэрээс тээх нэвтрүүлэхийн нэмэлт операцгүйгээр “тусгай зориулалтын нарийн төмөр зам”-аа урд хөршийн замын магистральтай шууд холбох, холбохыг эрмэлзэх явдал юм. Үүнийг, төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримталж байгаа өнөөгийн бодлого “[тогтоолын хавсралтын] тухайлсан тодорхой заалтаараа бүрнээ дэмждэг”-ийг өмнө дурдсан.

⁷³Хилийн боомт дээр өргөн царигийн төмөр замын нэг составын ачааг нарийн царигийн нөгөө составт шилжүүлэх үед, тн., 100 кг. Тутмаас авах хураамж (Сборы за перегрузку на пограничной станции из вагонов широкой колеи в вагоны другой ширины колеи).

6. Төмөр замын тээврийн тээвэрлэлтийн горим, тариф, тусгай тариф, бичиг баримт бүрдүүлэх .. холбогдох бүх зүйлийг харилцан уялдуулж зохицуулдаг Олон улсын ачаа тээврийн гэрээ (1951) бий. Уг гэрээний оролцогч талуудын жагсаалтад Монгол Улс, БНХАУ ордог. Гэрээнд, төмөр замын цариг зөрсөн тохиолдолд хүлээн авагч тал шилжүүлэн ачилтыг хариуцна гэж заасан бололтой байна. (Үүнийг тодруулах шаардлагатай, богино хэмжээний яаралтай товч тоймын хүрээнд энэ удаад лавшруулан нягтлах боломж хягаарлагдмал байв)

Монгол Улсын Төмөр замын тээврийн тухай хуульд тээвэрлэлтийн тариф, хөлсний талаар дурдахдаа "олон улсын тээвэрлэлтийн тарифыг ... олон улсын гэрээнд нийцүүлэн тогтооно" гэж заажээ.

* * *