



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**



**МОНГОЛ УЛСЫН АШИГЛАЖ БОЛОХ ХӨРШ ЗЭРГЭЛДЭЭ ОРНУУДЫН ДАЛАЙН
БООМТЫН ТАЛААРХ ТАНИЛЦУУЛГА, СУДАЛГААНЫ ТОЙМ**

**Улаанбаатар хот
2023 он**

ОРШИЛ

Манай дэлхийг хүрээлэн байгаа далай, тэнгис асар их эрдэс, баялаг агуулж байдаг төдийгүй улс орнуудын хөгжилд нэн чухал үүрэг гүйцэтгэж, ачаа, зорчигчийг тээвэрлэх хамгийн тохиромжтой дөт зам болдог.

Даяарчлалын өнөөгийн нөхцөлд бусад тээврийн дэд салбаруудаас далайн тээврийн салбарын давуутай талыг ашиглах явдал улам эрчимжиж дэлхийн нийт бараа эргэлтийн 89.6 хувь нь далайн тээврээр гүйцэтгэгдсэн гэсэн судалгаа гарсан байна.

Манай улсын иргэд гадаад улс оронд чөлөөтэй зорчих боломжоор хангагдахын хэрээр гадаад харилцаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа улам өргөжин хөгжиж, дэлхийн улс орнууд түүний дотор Ази-Номхон далайн бүс нутгийн орнуудтай хийж буй манай улсын гадаад худалдааны бараа эргэлт өсч, эдгээр улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх ачаа, бараа өсөн нэмэгдсээр байна.

Далайд гарцгүй манай орны хувьд хөрш улс орнуудаар дамжин гадаад далайн боомтуудад нэвтрэн худалдаа хийх боломжийг ашиглахад Засгийн газар онцгой анхаарч, бүс нутгийн идэвхтэй үйл ажиллагааг дэмжсэнээр улсынхаа эдийн засгийн цар хүрээг өргөжүүлэх ихээхэн нэмэгдэл нөөц байгааг ашиглах хэрэгтэй байна.

Дэлхий дээр далайд гарцгүй 42 улс байгаагаас эдгээр улсын ихэнх нь буюу 32 нь хөгжингүй болон буурай хөгжилтэй орнууд байна.

Далайд гарцгүй орнуудын тээврийн зардал нь далайн эргийн орнуудтай харьцуулбал 50 орчим хувиар өндөр байгаа нь тэдгээр улсуудын худалдааны хэмжээ 60 орчим хувиар бага байхад нөлөөлдөг аж. Далайд гарцгүй хөгжиж буй орнууд 2015 оны байдлаар бусад хөгжиж буй орнуудтай харьцуулахад тээвэр болон даатгалд экспортын орлогоосоо дунджаар бараг хоёр дахин илүү, харин хөгжингүй орнуудын дундажтай харьцуулбал 3 дахин илүү зардал гаргаж байв. Энэ нь далайд гарцгүй орны хувьд бараа бүтээгдэхүүнийг ачуулж буй цэгээс далайн тээврийн хөлөг онгоц хүртэлх зайд оршиж байгаа дэд бүтцийн байгууламжуудын чанар, мөн тэдгээрт зарцуулж буй зардлын асуудал ямар чухал үзүүлэлт болохыг харуулж байгаа юм.

Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны өртөгт түлш шатахуун, тос, тосолгооны материалын зардал хамгийн өндөр хувь эзэлдэг билээ. АНУ-ын Great Lakes хотын Далайн судалгааны институт хамгийн ашигтай тээврийн төрлийг сонгохын тулд тодорхой ачааг тээвэрлэсэн өртөг, хугацаа, байгаль орчныг бохирдуулах байдлыг харьцуулан судалжээ.

Тээврийн төрлүүдийн үйл ажиллагааны зардлын харьцуулалт:

Тээврийн төрлүүд дангаар болон холимог байдлаар	Зардал (\$TEU*)	Хүргэлт (Цаг)	Агаарын бохирдол CO ₂ (кг/TEU)
Авто тээвэр дангаар	1100	19	1050
Авто тээвэр-хөлөг онгоц	1100	54	840
Төмөр зам-хөлөг онгоц	870	92	390

Энэхүү хүснэгтээс харахад “төмөр зам-далайн хөлөг онгоц” хослуулсан байдал буюу 3 дугаар хувилбар нь зардлын хувьд бусдаас хямд байхаас гадна нүүрсхүчлийн хий ялгаруулж байгаль орчин бохирдуулах хүчин зүйлийн хувьд хамгийн бага байгаа нь харагдаж байна. Харин цаг хугацааны хувьд авто тээврээр нэг өдрийн дотор хүргэлт хийж

өгөх боломжтой байхад “төмөр зам-хөлөг онгоц” гэсэн холимог тээвэрлэлт нь 3-4 хоногийн хугацаанд хүргэлт хийх сул тал харагдаж байна.

Далайд гарцгүй улс орнууд олон улсын конвенц, тунхаглалд заасан эрхээ баталгаажуулан гадаад их далайд аж ахуй эрхлэх болсноор өөрийн улсын экспортын барааг далайн чанад дахь улс орнуудад борлуулах, импортын барааг хямд үнээр олох боломжтой болсон. Түүнчлэн гадаад их далайд үндэсний ба олон улсын тээвэр хийснээр тээврийн нийт зардал буурах, далайгаас төрөл бүрийн загас, бусад ан амьтан, ашигт малтмал, хүнсний болон эмийн ургамал олборлох зэрэг бусад нэмэгдэл орлого олох боломжтойн зэрэгцээ энэ чиглэлээр шинээр үйлдвэрүүдийг бий болгох, үйлдвэрлэлийг түүхий эдээр найдвартай хангах боломжтой болно. Эдгээр боломжийг бүрэн ашигласнаар манай улс орны хөгжлийн түвшин эрс нэмэгдэх таатай нөхцөл бүрдэнэ.

ТӨРӨӨС ДАЛАЙН ТЭЭВРИЙН ТАЛААР БАРИМТЛАХ БОДЛОГО

Их далайгаас алслагдмал, Орос, Хятад хоёр том гүрэнтэй хаяа нийлэн орших газар зүйн байрлалтай манай улс гадаад худалдаагаа зөвхөн энэ хоёр хөршийн нутгаар дамжуулан хийхээс өөр аргагүй билээ. Тиймээс Монгол Улс нь олон улсын далайн худалдаа, тээврийн үйл ажиллагаанд оролцож бараа, бүтээгдэхүүнээ төмөр замаар тээвэрлэж, БНХАУ ба ОХУ-ын далайн боомтуудаар дамжуулан гуравдагч зах зээлд экспортлох бодлого, зорилготой ажиллаж байна. Өдгөө Монгол Улс экспорт, импортынхоо дийлэнхийг БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжуулан хийж байна. Үүнээс гадна Оросын нутгаар дамжин Европтой төмөр замаар багахан хэмжээний ачаа тээвэрлэлт, ОХУ-ын Номхон далайн эргийн боомтоор дамжин Хойд Америктай ачаа тээвэрлэлт гүйцэтгэж байна.

Гадаад их далайд хүрэх, чөлөөтэй дамжин өнгөрөх эрхээ баталгаажуулан хэрэгжүүлэх асуудал зах зээлийн эдийн засгийн өнөө үед онцгой ач холбогдолтойг харгалзан Монгол Улсын тээврийн шинэ төрөл болох их далайд тээвэр хийх, далайн баялаг ашиглах үйл ажиллагаа явуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх зорилгоор "Далайд гарцгүй улсуудын далбаагаа мандуулах эрхийг хүлээн зөвшөөрөх тухай" 1921 оны Барселоны тунхаглалд 1976 онд элссэн. Мөн Нэгдсэн үндэстний байгууллага, Олон улсын Далайн байгууллагаас батлан гаргасан далайн эрх зүйн олон улсын 23 конвенц, Протоколд нэгдэн орж хуульчилснаас гадна 1991 ба 1992 онд хөрш хоёр орнуудтайгаа нутаг дэвсгэрээр нь дамжин далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг, 2007 онд БНАСАУ-тай далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг, 2009 онд Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын салбарт хамтран ажиллах тухай харилцан ойлголцлын санамж бичгийг тус тус байгуулав. Ийнхүү далайн тээврийн салбарын олон улсын гэрээний хэм хэмжээнд нийцүүлэн Монгол Улсын "Далай ашиглах тухай" хууль, "Хөлөг онгоц бүртгэх журам"-ыг баталж, дотоодын хууль, эрх зүйн орчныг зохих хэмжээгээр бүрдүүлээд байна.

Тухайлбал, манай улс хөрш орнуудаар дамжин далайд гарцтай болох, тэдгээрийн далайн боомтыг ашиглах эрх зүйн орчныг бүрдүүлэхэд онцгой анхаарч, "Монгол Улс, Хятад Улсын нутаг дэвсгэрээр далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай" БНМАУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хооронд 1991 онд байгуулсан хэлэлцээрийг 2014 онд шинэчлэн байгуулсан ба энэхүү хэлэлцээрээр манай улсад өмнө нь ашиглуулж ирсэн БНХАУ-ын Тяньжин хотын Синган боомтоос гадна Хойд Хятадын бүс нутаг (Хэбэй муж, Тяньжин) болон Зүүн Хойд Хятадын бүс нутгийн (Ляонин муж) гадаад худалдааны нээлттэй боомтууд (Дандон, Далянь, Инкоу, Жинжоу, Тяньжин /Синган/,

Чинхуан Дао, Хуанхуа)-ыг манай улс гадаад худалдааны чиглэлээр ашиглахаар Хятадын талтай тохиролцсон юм.

"Монгол Улс, ОХУ-ын нутгаар дамжин өнгөрөх тээвэр хийх, далайд гарах тухай" Монгол Улсын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 1992 онд байгуулж, Алс Дорнодын боомтуудыг ашиглан далайд гарах нөхцөл бүрдсэн билээ.

Мөн "Худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай" Монгол Улсын Засгийн газар, БНАСАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 2007 онд анх байгуулж, энэхүү хэлэлцээрээр БНАСАУ-ын нутаг дэвсгэр дэх далайн боомтод нэвтрэх, зогсох, үйлчилгээ хийлгэх, Монгол Улсын далбаа мандуулсан хөлөг онгоцонд гаалийн татвар ногдуулалтад хязгаарлалт тогтоох, худалдааны хөнгөлөлт, чөлөөлөлт эдлэх "үндэсний нэн тааламжтай нөхцөл"-ийг хэрэглэх түүнчлэн БНАСАУ-ын олон улсын нээлттэй Ражин, Сонбон, Чунжин, Хуннам, Вонсан, Нампо, Хэежү далайн боомтуудыг дээрх нөхцөлийн дагуу Монгол Улсад ашиглуулах талаар тохирсон билээ.

"Далайд гарах боломжийг нэмэгдүүлэх талаар авах зарим арга хэмжээний тухай" Монгол Улсын Засгийн газрын 2013 оны 152 дугаар тогтоол, 2009 онд байгуулсан дээр дурдсан Санамж бичгийн хүрээнд "Дунзаны гаалийн баталгаат боомт" бүсэд Хятадын талтай хамтарсан тээвэр логистикийн төсөл хэрэгжүүлэх, тус бүсэд 50 жилийн хугацаагаар 10 га газрыг Хятадын талтай хамтарч эзэмшиж, ашиглах эрх авахад Монголын талаас хөрөнгө гаргах, хоёр талын хамтарсан компани байгуулахад Монголын талын оролцогч нь "Монголын Төмөр зам" ТӨХК байхаар тус тус шийдвэрлэсэн.

Энэхүү шийдвэрээр БНХАУ-ын Тяньжин боомтод хоёр талын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хүрээнд Монгол Улсын экспорт, импортын барааны эргэлтийг хурдасгах, тээвэр логистикийн төслийг хэрэгжүүлэх, цаашид хөдөө аж ахуй, уул уурхайн болон газрын тосны бүтээгдэхүүнийг дамжуулан тээвэрлэх, хадгалах, борлуулах төслүүдийг төр-хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд хэрэгжүүлэх ажлыг газар дээр нь зохион байгуулах, үйл ажиллагааг нь эрчимжүүлэхээр болсон.

Тяньжин боомтод болсон осол, дэлбэрэлтээс үүдэлтэйгээр боомтын үйл ажиллагааны нөхцөл байдал өөрчлөгдөж, дамжин тээвэрлэлт хийхэд төрөл бүрийн тусгай зөвшөөрөл шаардах, боомтын байгууламж, түүний дотор газрын тосны бүтээгдэхүүний байгууламжийн хүчин чадлын хүрэлцээ хангамж багассан зэрэг олон шалтгаанаар гадаад худалдаа, тээвэр зуучийн үйл ажиллагаа явуулахад хүндрэлтэй болсон. Мөн Тяньжин, Замын-Үүдийн хоорондох тээвэрлэлт Бээжин орчмын хүн амын төвлөрөл ихтэй бүс нутгаар дайран өнгөрдөг бөгөөд тээвэрлэлтэд тавигдаж буй элдэв хязгаарлалт нэмэгдсээр байна.

Хэдийгээр дээрх хүндрэл, бэрхшээл байгаа боловч БНХАУ-ын Жинжоу болон дээр нэр дурдагдсан бусад далайн боомтуудыг Монгол Улсын ачаа, барааны экспорт, импортын тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглах талаар хамтын ажиллагаа өрнүүлэхээр тохиролцон ажиллаж байна.

Тээвэрлэлтийн шинэ чиглэлүүдийг хөгжүүлснээр БНХАУ-ын төмөр зам, авто замын тээврийн сүлжээг ашиглан далайд гарах, гуравдагч зах зээлд нэвтрэх гадаад худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх чухал ач холбогдолтой болно.

ДАЛАЙН ТЭЭВЭР БОЛОН БООМТ АШИГЛАЛТЫН ТАЛААРХ МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ БОЛОН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ТОГТООЛ, ШИЙДВЭР

Монгол Улсын Их Хурлын 2008 оны 12 дугаар тогтоолоор “Монгол Улсын мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого”-д *“Далайн болон усан замын тээвэрт хувийн хэвшлийн оролцоо хөрөнгө оруулалт хийх таатай орчныг бүрдүүлж, үйл ажиллагааг нь өргөтгөнө; усан замын тээврийг хөгжүүлж, орчин үеийн хөлөг онгоцтой болж, хувийн хэвшлийн оролцоо, хөрөнгө оруулалтыг дэмжих; Монгол Улс далайн боомт түрээсэлж, далайд гарцтай болж, хөлөг онгоцны бүртгэлийг бие дааж хийдэг болох”* тухай тусгасан байдаг.

Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 32 дугаар тогтоолоор баталсан “Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-д *“ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замын тээврийн сүлжээг ашиглан гуравдагч зах зээлд хүрэх худалдаа, тээврийг хөнгөвчилсөн шинэ маршрутыг бий болгон далайн боомтуудад гарцтай болох”* гэж тусгагдсан.

Монгол Улсын Засгийн газрын “Далайд гарах боломжийг нэмэгдүүлэх талаар авах зарим арга хэмжээний тухай” 2013 оны 152 дугаар тогтоолд: *“Тяньжин боомт хүртэл далайгаар дамжин Монгол Улсад ирж байгаа ачаа тээврийн үнэ тарифыг бууруулах, холбогдох арга хэмжээ авах ..., Монгол Улсын хилийн боомтууд болон БНХАУ-ын Тяньжин боомтын хооронд төмөр зам болон авто замын нэвтрүүлэх хүчин чадал, тээврийн тарифын асуудал, дамжин өнгөрөх барааг тээвэрлэхэд далайд гарцгүй улсын тээврийн хэрэгслийг ашиглах боломж болон хэлбэрийн талаар Хятадын талтай хэлэлцээ хийх ...”* гэж тус тус заасан байдаг.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГААНЫ ХӨТӨЛБӨР

Монгол Улсын Засгийн газрын 2012-2016 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны хөтөлбөрт *“Далайн тээврийн салбарт тэргүүлэгч орнуудтай хамтран далайн тээврийн үйл ажиллагааг эхлүүлж, тухайн салбарт үндэсний ажилтан, мэргэжилтнүүдийг ажиллуулах арга хэмжээ авах”* талаар тусгагдсаны дагуу БНСУ-ын нэр бүхий томоохон компанитай “Хамтран ажиллах тухай” гэрээ байгуулсан. Энэхүү хамтарсан компани нь Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг далайгаар тээвэрлэн гуравдагч оронд хүргэх ба тус компанийн хөлөг онгоцон дээр үндэсний далайчид ажиллах юм.

ОХУ-ын Владивосток хот дахь Адмирал Г.И.Невельскийн нэрэмжит Тэнгисийн их сургууль болон БНСУ-ын Далайн тээвэр, загас агнуурын технологийн их сургуультай Санамж бичиг байгуулах замаар хамтран ажиллаж, тодорхой тооны мэргэжлийн боловсон хүчнийг бэлтгэж их далайд хөлөг онгоцон дээр ажиллуулах, үндэсний далайчдыг бэлтгэх, улмаар өөрийн гэсэн хөлөг онгоцтой болох зорилтыг хэрэгжүүлэхээр ажиллаж байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016-2020 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны хөтөлбөрт *“Далайн тээвэр, хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагааг өргөжүүлж, дотоодын гол, мөрөн нууруудад байгаль орчинд ээлтэй аялал жуулчлалын аюулгүй усан замын тээврийг хөгжүүлнэ”,* мөн “Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого батлах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын 2008 оны 12 дугаар тогтоолд *“Далайн болон усан замын тээвэрт хувийн хэвшлийн оролцоо, хөрөнгө оруулалт хийх таатай орчныг бүрдүүлж, үйл ажиллагааг нь өргөтгөнө; усан замын тээврийг хөгжүүлж, орчин үеийн хөлөг онгоцтой болж, хувийн хэвшлийн оролцоо, хөрөнгө оруулалтыг дэмжих; Монгол Улс далайн боомт түрээсэлж, далайд гарцтай болж, хөлөг онгоцны бүртгэлийг бие дааж хийдэг болох”* талаар тусгагдсаны дагуу тодорхой ажлуудыг шат дараатайгаар хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.

ЗАСГИЙН ГАЗАР ХООРОНДЫН ХЭЛЭЛЦЭЭР

Монгол Улсын далайд гарах гарцыг нээлттэй болгох зорилтын хүрээнд хөрш орнуудтай байгуулсан Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрүүд:

1. “Монгол Улс, Хятад Улсын нутаг дэвсгэрээр далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай” Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (1991 он). “Монгол Улс, Хятад Улсын нутаг дэвсгэрээр далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай” хоёр орны Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт БНХАУ-ын Хойд болон Зүүн хойд мужийн олон улсын далайн худалдаанд нээлттэй боомтуудаар дамжин Монгол Улс далайд гарах нөхцөл эрх зүйн хувьд нээлттэй болсон (2014 он).

2. “Монгол Улс, ОХУ-ын нутгаар дамжин тээвэр хийж, далайд гарах тухай” хоёр оны Засгийн газар хоорондын 1992 онд байгуулсан хэлэлцээрт Транс-Сибирийн төмөр замаар ОХУ-ын Алс Дорнодын боомтуудаар дамжин далайд гарах чиглэл нээлттэй. Монгол - Хятадын Засгийн газар хооронд 1991 онд байгуулагдсан гэрээнд гагцхүү Тяньжиний боомтыг ашиглах тухай тусгасан байдаг бол Монгол Улсын ашиглах боломжтой нэр заасан далайн боомтын тоог нэмэгдүүлж Хятадын хойд бүс нутаг болон Зүүн Хойд Хятадын бүс нутгийн гадаад худалдаанд нээлттэй Дандун, Далянь, Жинжоу, Инкоу, Цинь Хуангдао, Хуанг Хуа, Тяньжин зэрэг боомтуудыг ашиглан олон улсад худалдаа хийх эрхтэй болсон. Зөвхөн далайн боомтуудыг ашиглах гэрээг үзэглэснээр далайд гарах гарцын асуудал нэг мөр шийдэгдэхгүй. Монгол Улсын хилийн боомтууд, төмөр замын хилийн гарцуудыг нэмэгдүүлэх мөн Хятадын нутгаар дамжин төмөр замын тээвэр хийх асуудлаар Засгийн газар хоорондын “Төмөр замын дамжин өнгөрөх тээврийн хамтын ажиллагааны тухай” хэлэлцээрийг 2014 оны 08 дугаар сард байгуулсан.

Энэхүү хэлэлцээрийн үр дүнд Хятадын нутгаар бараа, бүтээгдэхүүн тээвэрлэхэд төмөр замын тээврийн тарифын хөнгөлөлт үзүүлэхээр болсон.

3. Монгол Улс БНАСАУ-ын олон улсад нээлттэй, нэр заасан далайн боомтуудыг “үндэсний нэн тааламжтай нөхцөл”-ийн дагуу ашиглан далайн тээвэрт оролцох, далайд гарах чиглэл нээлттэй.

- “Худалдааны далайн тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай” Монгол Улсын Засгийн газар, БНАСАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (2007 он)
- “Тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай” Монгол Улсын Засгийн газар, БНАСАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр (2015 он).

ДАЛАЙН БООМТЫН ТУХАЙ ЕРӨНХИЙ ОЙЛГОЛТ

“**Боомт**” гэдэг үг нь латин “**portus**” гэдэг үгнээс гарал үүсэлтэй ба энэ нь “хөлөг онгоцны зогсоол” гэдэг утгатай, өөрөөр хэлбэл “далайн боомт” гэдэг нь далайн эрэг дээр тохиромжтой байршилтай, гол төлөв далайн тохой газарт буюу далайн давалгаанаас хамгаалагдсан байгаль, газар зүйн тогтоц бүхий газарт хөлөг онгоцны зогсоолд зориулж баригдсан тусгай байгууламж юм.

Орчин үеийн далайн боомт нь өндөр технологи, механизмаар тоноглогдсон тээврийн зангилаа бөгөөд далайн боомтын зогсоол, агуулахын талбай нь төмөр зам, авто замтай холбогдсон байдаг нь далайгаар тээвэрлэсэн ачааг бусад төрлийн тээвэрт ачиж буулгах нэн тэргүүний зорилгыг хэрэгжүүлэх нөхцөл боломжийг бүрдүүлж байгаа юм. Үүнтэй холбогдуулан далайн боомт нь ачааг ачиж буулгах, ачаа хадгалалтын аюулгүй байдлыг хангах, хөлөг онгоцыг ус, шатахуун, хоол хүнс, далайн хөдөлгөөнд зориулсан хэрэгслээр хангах үйл ажиллагаа эрхэлдэг ба хөлөг онгоцны үйлдвэрлэл, засвар үйлчилгээ нь далайн боомтын үйл ажиллагаатай салшгүй холбоотой юм.

Далайн боомтын тээврийн үйл ажиллагааг “ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал” болон “ачаа эргэлт” гэсэн 2 үзүүлэлтээр тодорхойлдог.

Өнөөдөр дэлхий дээр бүртгэгдсэн 7000 гаруй далайн боомтуудыг удирдлагын бүтцээр нь хараат бус боомт, хотын боомт, захиргааны боомт, хувийн боомт, тусгай боомт гэж; зориулалтаар нь далайн худалдааны боомт, загас агнуурын боомт, далайн тусгай зориулалтын боомт, аюулгүй боомт, түрлэгийн боомт гэж тус тус ангилдаг.

Эдийн засгийн ач холбогдлоор нь (энэ нь гол төлөв ачаа эргэлтийн хэмжээгээр тодорхойлогддог) далайн боомтуудыг **дэлхийн хэмжээний** (ачаа эргэлт хамгийн их, голдуу тив хоорондын далайн тээвэр эрхэлдэг); **олон улсын** (ачаа эргэлт их, нэг бассейнд оршдог улсуудыг холбодог); **дотоодын** (тухайн нэг улс орны доторх эдийн засгийн бүсүүдийг холбодог); **эрэг хавийн** (далайн эрэг хавьд үйл ажиллагаа эрхэлдэг) гэж тус тус ангилдаг.

Дэлхийн томоохон хэмжээний далайн боомтуудын 2/3 нь Атлантын далайн эрэг дээр байрладаг. Эдгээр боомтууд нь гол төлөв аж үйлдвэрийн хувьд хөгжсөн улс орнуудын эргээр болон хөгжсөн тээврийн сүлжээтэй, хүн ам нягт суурьшсан нутаг дэвсгэрт төвлөрдөг. Тухайлбал, АНУ-д Атлантын далайн эрэг дээр нэг боомт гэхэд 150 км, харин Номхон далайн эрэг дээр 300 км урт талбайг эзэлдэг, харин Зүүн-Өмнөд Азийн улс орнуудаас Япон Улсад хамгийн их далайн боомт төвлөрсөн байдаг байна.

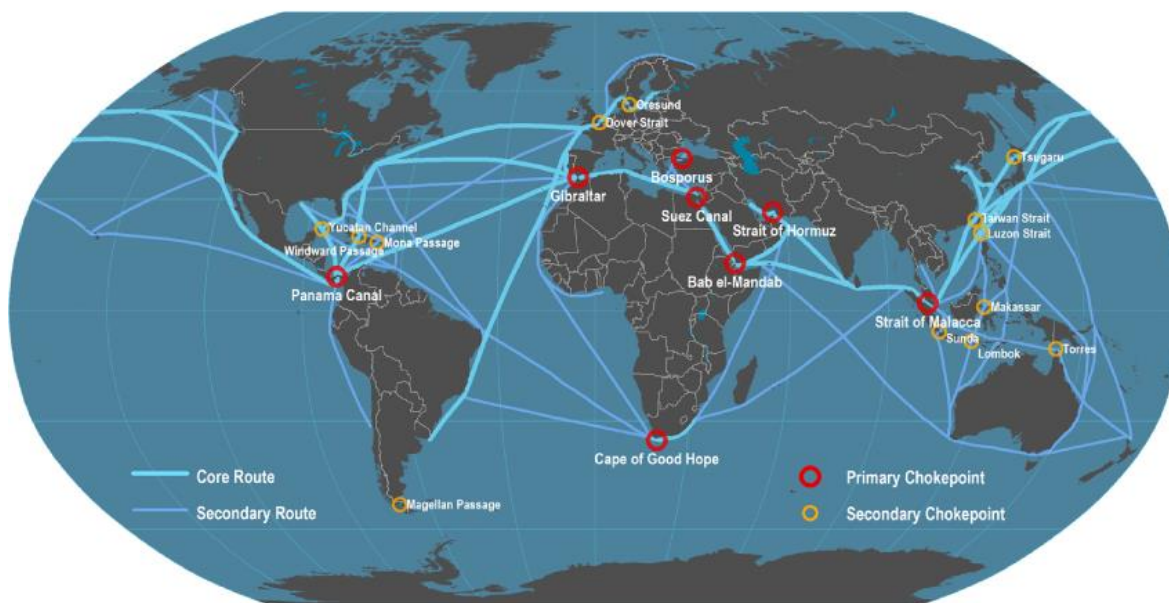
Далайн боомт нь улсын /хувьцааны тодорхой хэсэг нь хувьд/ болон тухайн хотын өмч байдаг. Жишээ нь Роттердам далайн боомт нь Амстердам хотын өмч юм. Тийм учраас тухайн боомтыг түрээслүүлэх, ашиглуулах асуудлыг хоёр хот хоорондоо эсвэл хоёр боомт хоорондоо тохиролцон шийдвэрлэдэг байна.

Боомтыг ихэнх улс орнууд далайн худалдааны боомт гэдэг. “Далайн худалдааны боомт” гэж далайн тээврийн салбарын ачаа тээшийн үйлчилгээ үзүүлэх болон зорчигчдод үйлчлэх, далайн худалдааны тээвэрт ашиглаж буй хөлөг онгоцуудад бүх талын үйлчилгээ үзүүлэхэд зориулагдсан, тусгайлан зааж өгсөн нутаг дэвсгэрт барьж байршуулсан цогц барилга байгууламж, тоног төхөөрөмжийг хэлнэ. Далайн худалдааны боомт нь аж ахуйн үйл ажиллагаа явуулдаг байгууллага юм.

ДАЛАЙН ТЭЭВРИЙН ГОЛ ЗАМ, МАРШРУТ

Далайн тээврийн сүлжээ нь 19-р зууны сүүлээс эхэлж хөгжсөөр өнөөгийн чингэлэг тээвэр болон хувирсан гэж хэлж болно. Дэлхийн хэмжээнд худалдааны зорилгоор ашиглаж болох далайн тээврийн маршрут олон байдаг хэдий ч дэлхийн далайн тээврийн системийн дүр төрх нь харьцангуй энгийн юм. Далайн тээврийн ачааны гол маршрут нь зүүнээс баруун, хойноос урагш гэсэн чиглэлд холбоос бий болгох явдал юм.

Далайн тээврийн салбарын хөлөг онгоцны аяллын гол зам, маршрутыг газрын зурагт тодорхой харуулсан байна.



— Үндсэн маршрут — Хоёрдогч маршрут

○ Гол зангилаа ○ Хоёрдогч зангилаа

Гол маршрут нь гол зах зээлүүд рүү чиглэсэн худалдааны далайн тээврийн урсгалыг дэмждэг маршрут, **хоёрдогч** маршрут гэдэг нь илүү жижиг зах зээлүүдтэй холбосон маршрут юм.

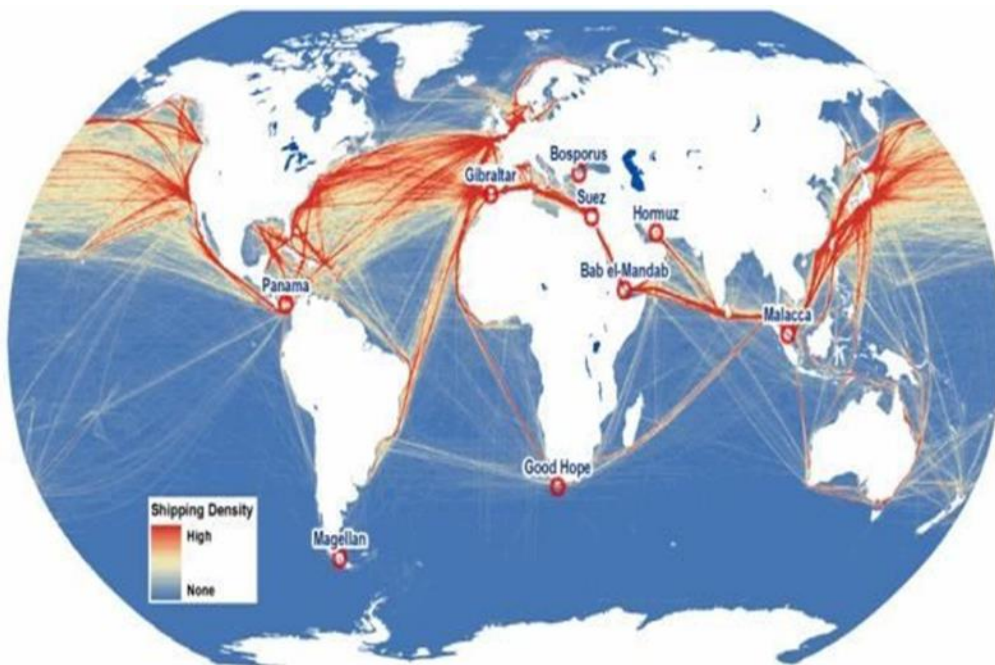
Дэлхий дээр далайн тээвэрт ашиглагддаг байгалийн болон хүний гараар бүтээгдсэн олон суваг, хоолой байдгаас дээрх газрын зурагт улаанаар тэмдэглэгдсэн суваг, хоолойнууд нь далайн тээврийн зардлын хувьд үр ашигтай тээвэрлэлт хийх нөхцөлийг бүрдүүлдэг стратегийн чухал үүрэгтэй **гол зангилаа** болдог. Эдгээр нь:

1. Панамын суваг (the Panama Canal)
2. Гибралтарын хоолой (the Strait of Gibraltar)
3. Босфорын хоолой (the Bosphorus Strait)
4. Суэцийн суваг (the Suez Canal)
5. Хормузын хоолой (the Strait of Hormuz)
6. Малаккийн хоолой (the Strait of Malacca)

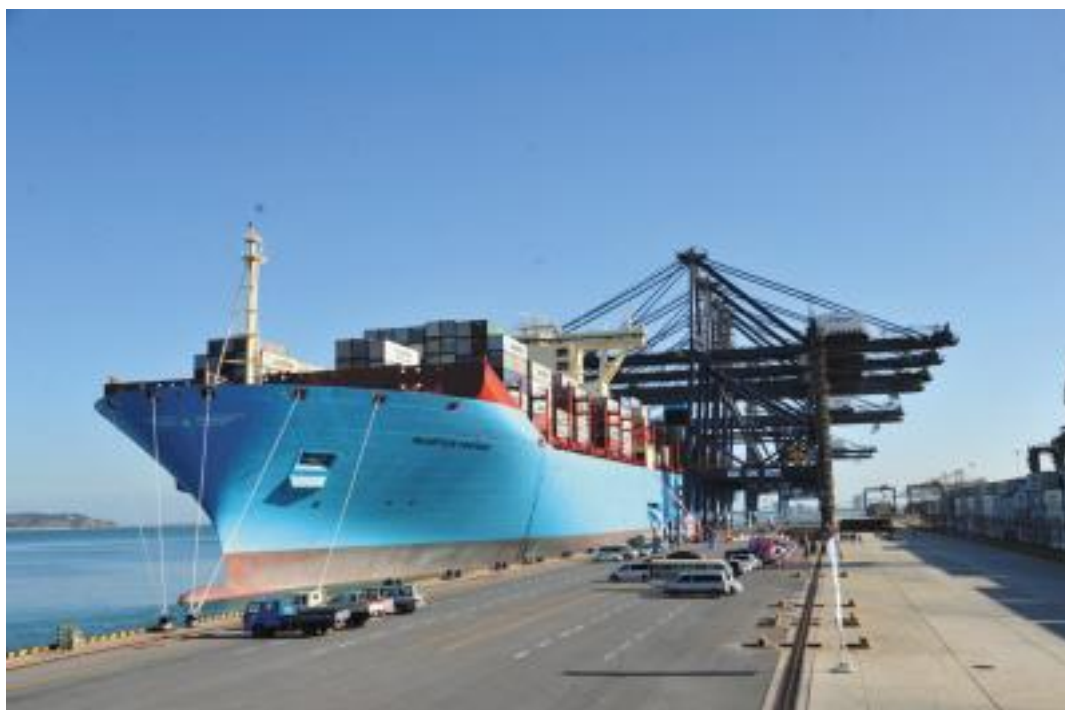
7. Баб эль Мандааб хоолой (the Bab-el-Mandab Strait)

8. Гүүд Хооп булан (the Cape of Good Hope)

Дээрх газрын зурагт шараар тэмдэглэгдсэн хоолойнууд нь **хоёрдогч зангилаа** буюу гол зангилааг дэмждэг, харьцангуй тойруу маршрутыг бүрдүүлдэг. Эдгээрт Магелланы хоолой (The Magellan Passage), Доверын хоолой (the Dover Strait), Тайваний хоолой (the Taiwan Strait) зэрэг ордог.



Дэлхийн далайн тээврийн хөдөлгөөний нягтаршлыг улаан өнгөөр харуулсан байдал
**БҮГД НАЙРАМДАХ ХЯТАД АРД УЛСЫН ХОЙД БОЛОН ЗҮҮН ХОЙД БҮСИЙН ДАЛАЙН
БООМТУУД**



ДАЛЯНЬ ДАЛАЙН БООМТ ТАНИЛЦУУЛГА

Боомтын байршил: Ляонин мужийн Ляодугийн хойгийн өмнөд хэсэгт Бо Хай болон Шар тэнгисийн дагуу оршдог.

Боомтын эзэмшигч: Боомтын үйл ажиллагааг нь “Далянь Порт” ХХК (Dalian Port Co.,Ltd.) удирддаг.

Ачаа эргэлт: Далянь боомтын ачаа эргэлтийн хэмжээ 2021 онд 316 сая тонн болж, 2020 онтой харьцуулахад 5,6 хувиар буурсан байна. Үүнээс гадаад худалдааны ачаа эргэлт 139 сая тонн болж өмнөх оноос 15.2 хувиар буурсан байна. Чингэлгийн ачаа эргэлтийн хэмжээ 4,9 сая TEU хүрсэн нь өмнөх оноос 28,1 хувиар буурсан байна.

Далайн тээврийн сүлжээ: Далянь боомт нь дэлхийн 160 улсын 300 гаруй далайн боомт руу шууд далайгаар тээвэр хийдэг.

Төрөлжсөн байдал: Автомашин, чингэлэг, төмрийн хүдэр, түлш шатахуун.

Боомт нь 2021 оны эцсийн байдлаар нийт 232 зогсоолтой ба жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал нь 375 сая тонн, үүнээс чингэлэг нэвтрүүлэх хүчин чадал 4,9 сая тонн байна. Үүнээс 10 мянган тонноос дээш хүчин чадалтай 104 зогсоолтой ба үүнээс 14 чингэлгийн зогсоолтой.

Боомтын хэмжээнд автомашин, чингэлэг тээвэр, газрын тос, төмрийн хүдэр, нүүрс, химийн ачаа, үр тариа гэхчилэн 7 төрлийн ачаа дангаараа 414 сая тонн ачаа нэвтрүүлсэн бөгөөд энэ нь нийт ачаа эргэлтийн 90.9 хувийг бүрдүүлсэн байна.

2021 онд нэвтрүүлсэн ачааны хэмжээ /ачааны төрлөөр/

Ачааны төрөл		Ачаа урсгал
Чингэлгийн ачаа эргэлт		4,900,000 TEU
Зорчигч тээврийн эргэлт		3,759,000 удаа
Нийт ачаа эргэлт		316,000,000 тонн
Үүнээс	Нүүрсний бүтээгдэхүүн	25,000,000 тонн
	Газрын тос, байгалийн хийн болон дагалдах бүтээгдэхүүнүүд	99,210,000 тонн
	Төмөр, хүдэр	31,150,000 тонн
	Хүнсний бүтээгдэхүүн	13,060,000 тонн

2021 онд хөлөг онгоцны зогсоолын тоон үзүүлэлт

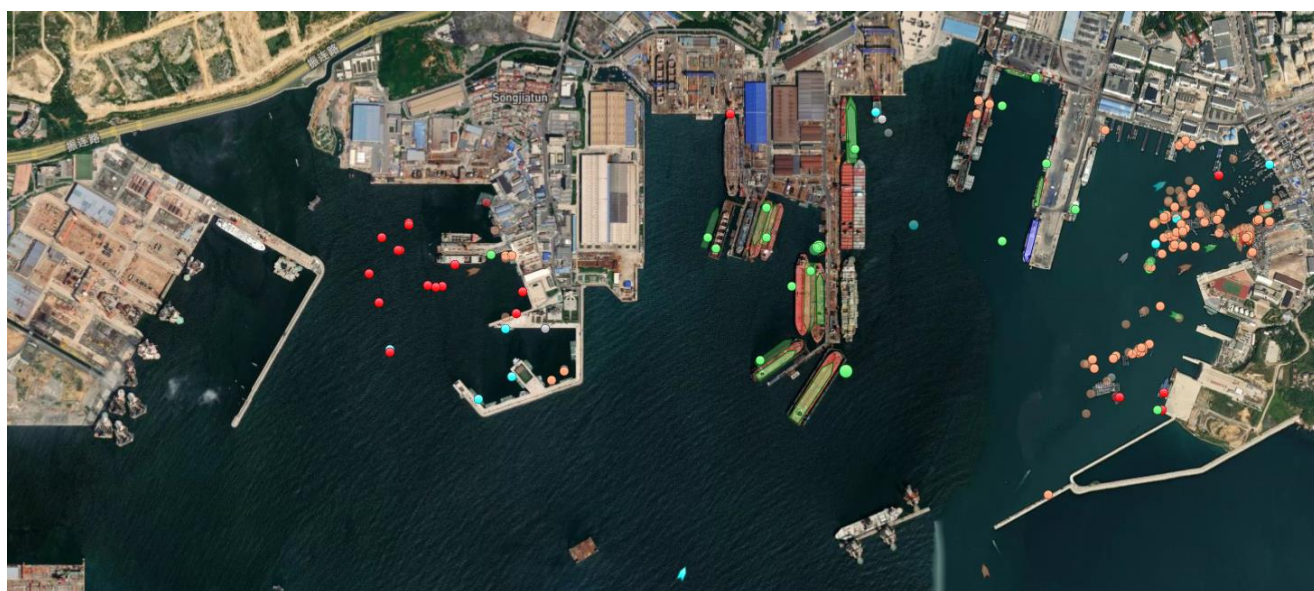
Зогсоолын урт (м)	Зогсоолын тоо (ширхэг)	Зогсоолын ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал /жилд/				
		Чингэлгийн ачаа урсгал (тонн)	Зорчигч урсгал (хүн)	Нүүрсний ачаа урсгал (тонн)	Газрын тосны ачаа урсгал (тонн)	Төмрийн хүдрийн ачаа урсгал (тонн)
25335	100	4900000	7820000	7850000	102810000	15520000

Монгол Улсын хилийн боомтоос Далянь боомт хүртэлх төмөр замын урт:

- Далянь боомтоос төмөр замаар Харбин, Манжур болон ОХУ-ын Борзя хотоор дамжин
Чойбалсан хүртэл нийт 2263 км
- Бичигтээс Далянь хүртэл 1447 км
- Замын -Үүдээс Далянь хүртэл 1850 км



Онцлог давуу тал: Далянь боомтыг ӨМӨЗО-ны Дунбэйн бүсэд нэвтрэх хаалга гэж үздэг бөгөөд эх газрын Хятадын хойд, төв, өмнөд бүс нутгуудын усан замын тээврийг нэгтгэсэн гол зангилаа юм. Номхон далайд гарах худалдааны гол гарц бөгөөд чингэлэг тээврээр БНХАУ-ын томоохон 10 боомтын нэг юм. Далянь боомт Хятадын Зүүн Хойд талын төмөр замын сүлжээгээр Харбин, Чанчунь, Шэньян г.м бусад дотоодын томоохон хотуудтай холбогддог. Долоо хоног бүр чингэлэг тээврийн 70 вагон дамжин өнгөрдөг нь төлөвлөлт болон хурдан шуурхай үйлчилгээний давуу тал гэж дүгнэгдсэн байна.

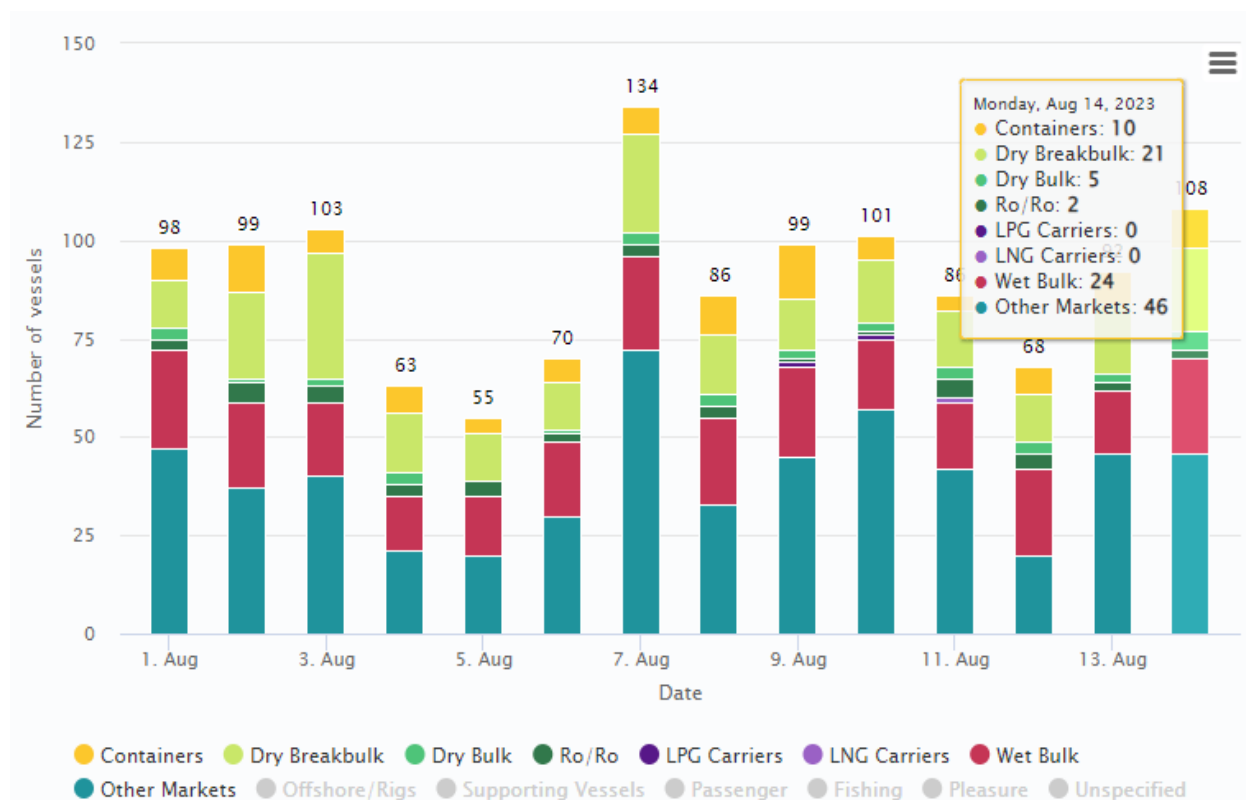


Далянь далайн боомтын ерөнхий зураглал

Далян далайн боомт зогсдог хөлөг онгоцны төрлүүд:

- Ачааны хөлөг онгоц 20%
- Загас агнуурын хөлөг онгоц 14%
- Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 14%
- Танкер 9%
- Задгай ачааны хөлөг онгоц 9%
- Бусад 28 % гэсэн төрлийн хөлөг онгоцнууд зогсдог байна. Далян далайн боомтод нэвтэрсэн хамгийн том хөлөг онгоц 400 метр урт, 400,000 тонн байна. 2023 оны 08 сарын 15 өдрийн байдлаар 312 хөлөг онгоц байгаа бөгөөд 155 хөлөг онгоц нь зогсоол дээр үлдсэн 149 хөлөг онгоц боомт дээр зогсох захиалга (Port call) өгөн хүлээж байна.

Далян далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ(Port call), төрлөөр сүүлийн 14 хоногоор зураг 2-т харуулав.



Зураг 2 : Далян далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ(Port call), төрлөөр Шар өнгөөр- Чингэлэг тээвэр,Ногоон өнгөөр- Задгай ачаа, Улаан өнгөөр- Нурмаг ачаа тэмдэглэсэн байна.

Далян далайн боомт зураг 2-т харуулснаар сүүлийн 14 хоногийн хугацаанд өдөрт 55-134 хөлөг онгоц зогссон байна. 2023 оны 08 сарын 15 өдрийн хөлөг онгоцны төрлүүдийг харвал задгай ачааны хөлөг онгоц-21, Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц-10, Ro/Ro-2, Шингэн задгай ачааны хөлөг онгоц-24, бусад-46 төрлийн хөлөг онгоцнууд зогссон байна.

Далянь далайн боомтоос- Эрээн боомт хүртэл төмөр замын тариф:

Хүснэгт 1: Далайн боомтоос-Эрээн боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал тариф

Нэр	Нэгж	Нийт төлбөр	Нийт төлбөрийн задаргаа				
			Тээврийн зардал	Ачих/буулгах зардал	Чингэлэг хоосон буцаах зардал	Чингэлэг ашигласан зардал	Тэмдэгт хураамж
Вагон	Юань/вагон	40320.20	34345.40	5966.00	0	0	8.8
20 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	7845.80	7316.90	390.00	0	137.00	1.9
40 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	10249.10	9387.70	585.00	0	274.00	2.4

Эх сурвалж: 中国铁路 95306 (<http://www.95306.cn/>)

Тайлбар: Дээрх эх сурвалжаас авсан төмөр замын тариф нь Далянь-Эрээн чиглэлд БНХАУ-ын дотооддоо тээвэрлэх тариф юм. Мөн Далянь далайн боомтоос Эрээн боомт хүртэл тогтсон төмөр замын маршрут байдаг эсэх талаар тодорхой мэдээлэл байхгүй байна. Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг дээрх тарифын дагуу тээвэрлэх эсэх нь тодорхойгүй бөгөөд мөн нэмэлт зардал гарч болохыг анхаарна уу.

Дүгнэлт: Далянь далайн боомт нь автомашин, чингэлэг, төмрийн хүдэр, түлш шатахуун, ерөнхий ачаагаар төрөлжсөн далайн боомт юм. Далянь далайн боомтоор сүүлийн 14 хоногийн байдлаар өдөрт 4-14 томоохон чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц далянь далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах дуудлага хийсэн нь зураг 2-т харагдаж байна. Далянь далайн боомт дээр олон улсын томоохон чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц тогтмол ирж үйлчлүүлдэг нь учир Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэх боломж харагдаж байна.

ЖИНЖОУ ДАЛАЙН БООМТ ТАНИЛЦУУЛГА

Боомтын байршил: Ляодон хойгт орших Бо Хай буюу Чихли булангийн төгсгөлд Жинжоу тохойд байрладаг. Ляонин мужийн хойд дүүргийн голлох боомт, Бохай тэнгисийн хойд хэсэгт байрлах ба Хятадын Хойд, Зүүн хойд хэсэг, Өвөр Монголын зүүн хэсгээр хиллэдэг байна

Боомтын эзэмшигч: Боомтын үйл ажиллагааг нь “Жинжоу Порт” ХХК (Jinzhou Port Co.,Ltd.) удирддаг.

Ачаа эргэлт: Жинжоу боомтын ачаа урсгалын хэмжээ 2021 онд 104.00 сая тонн 2020 онтой харьцуулахад 2,4 буурсан байна. Гадаад худалдааны импорт, экспорт 20.68 сая тонн өмнөх онтой харьцуулахад 3.2 хувиар өссөн байна, чингэлэг тээвэр 1.82 сая TEU өмнөх онтой харьцуулахад 11.5 хувиар өссөн дүнтэй байна. Үүнээс нүүрс 9.81 сая тонн, шатах, тослох материал 12.53 сая тонн, ган 12,53 сая тонн, төмрийн хүдэр 7.7 сая тонн, үр тариа 5.240 сая тонн байна.

Далайн тээврийн сүлжээ: Жинжоу боомт нь Далянь хотын засаг захиргаанд

харьяалагдаж нэг дүүрэг нь гэж тооцогддог ба Дотоодын болон Ази, Европын 80 гаруй орны боомт руу тээвэр хийдэг.

Төрөлжсөн байдал: Газрын тос, үр тариа, нүүрс, нурмаг ачаа, хүдрийн баяжмал.

Монгол Улсын хилийн боомтоос Жинжоу боомт хүртэлх төмөр замын урт:

- Бичигт-Жинжоу боомт: 866 км
- Замын-Үүд-Шилийн хот- Жинжоу боомт: 1341 км
- Замын-Үүд- Жинин-Датон- Жинжоу боомт: 1264 км

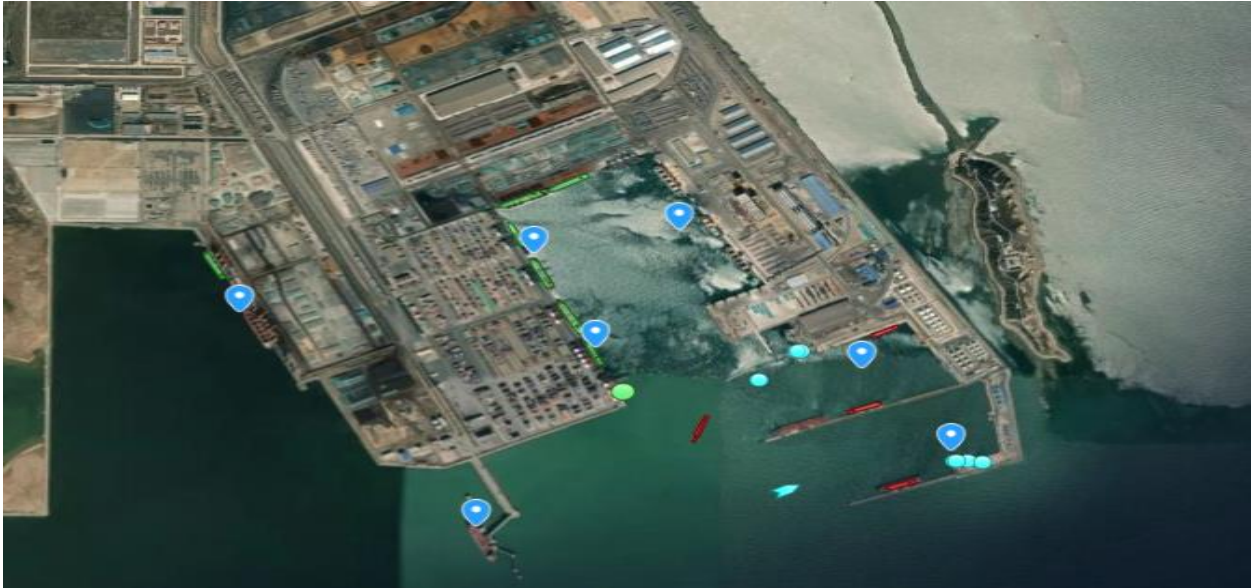


Онцлог давуу тал: Жинжоу боомтын бүтээн байгуулалтад 2017 онд 737 сая юанийн хөрөнгө оруулалт хийгдсэн. 2021 оны жилийн эцэс гэхэд Жинжоу боомт 2 боомтын бүстэй болсон байна.

1. БиЖиаШань боомтын бүс
2. ЛонгЧи боомтын бүс

Хөлөг онгоцны 25 зогсоол байгаагаас 23 нь 10 тонноос дээш даацтай хөлөг онгоцны зогсоол, Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц нэвтрүүлэх 4 зогсоолтой. Хамгийн томдоо 250 мянган тонн даацтай хөлөг онгоц хүлээж авах хүчин чадалтай байна. Жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал 74,84 сая тонн ба үүнээс чингэлэг нэвтрүүлэх хүчин чадал 1,14 сая TEU байна.

Монгол Улсын Далайн захиргаа болон Жинжоу боомтын захиргаа хооронд 2016 оны 05 дугаар сарын 16-ны өдөр “Хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр” байгуулсан. Тус хэлэлцээрийн хүрээнд БНХАУ-ын Ляонин мужийн Жинжоу боомтод Монгол Улс Төлөөлөгчийн газраа байгуулан үйл ажиллагаагаа албан ёсоор эхлүүлсэн бөгөөд Жинжоу боомтоор дамжуулан тээвэр хийгдэх бүрэн боломж нээгдсэн юм.

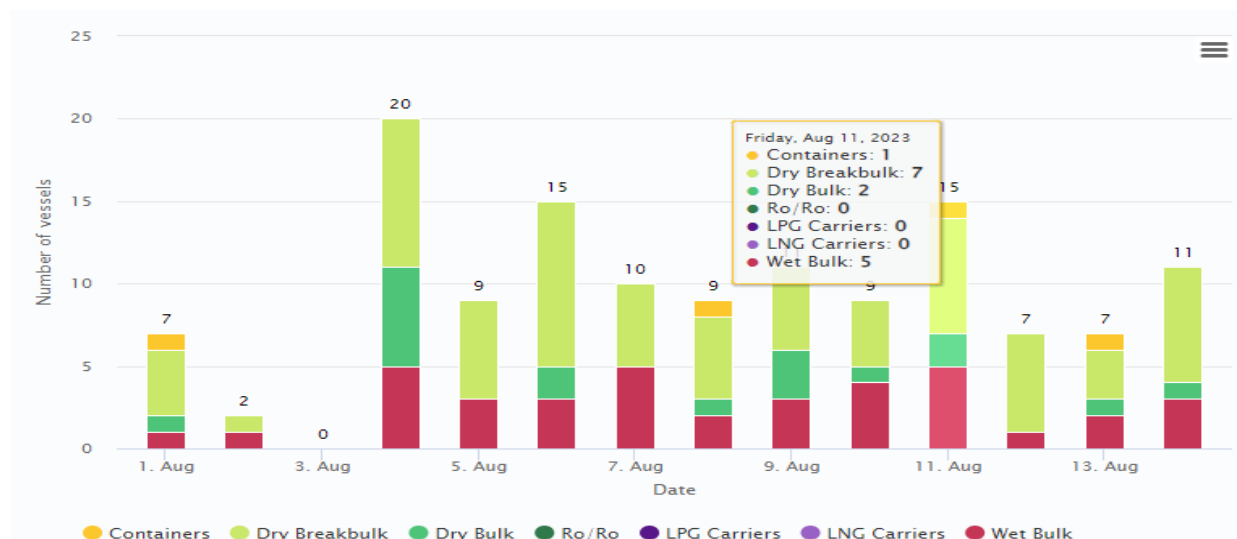


Жинжоу далайн боомтын ерөнхий зураглал

Жинжоу далайн боомт зогсдог хөлөг онгоцны төрлүүд:

- Ачааны хөлөг онгоц 34%
- Загас агнуур 22%
- Задгай ачааны хөлөг онгоц 15%
- Танкер 10%
- Ерөнхий ачаа-3%
- Бусад 15 % гэсэн төрлийн хөлөг онгоцнууд зогсдог байна. Жинжоу далайн боомтод нэвтэрсэн хамгийн том хөлөг онгоц 340 метр урт, 320,000 тонн байна. 2023 оны 08 сарын 15 өдрийн байдлаар 105 хөлөг онгоц байгаа бөгөөд 21 хөлөг онгоц нь зогсоол дээр үлдсэн хөлөг онгоц боомт дээр зогсох захиалга (port call) өгөн хүлээж байна.

Жинжоу далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ(Port call), төрлөөр сүүлийн 14 хоногоор зураг 3-т харуулав.



Зураг 3 : Жинжоу далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ(Port call), төрлөөр

Шар өнгөөр- Чингэлэг тээвэр, Ногоон өнгөөр- Задгай ачаа, Улаан өнгөөр- Нурмаг ачаа тэмдэглэсэн байна.

Жинжоу далайн боомт зураг -т харуулснаар сүүлийн 14 хоногийн хугацаанд өдөрт 2-20 хөлөг онгоц зогссон байна. 2023 оны 08 сарын 11 өдрийн хөлөг онгоцны төрлүүдийг харвал задгай ачааны хөлөг онгоц-7, Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц-1, Шингэн задгай ачааны хөлөг онгоц-1 бусад-5 төрлийн хөлөг онгоцнууд зогссон байна.

Жинжоу далайн боомтоос- Эрээн боомт хүртэл төмөр замын тариф:

Хүснэгт 2: Жинжоу Далайн боомтоос-Эрээн боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал тариф юань

Нэр	Нэгж	Нийт төлбөр	Нийт төлбөрийн задаргаа				
			Тээврийн зардал	Ачих/буулгах зардал	Чингэлэг хоосон буцаах зардал	Чингэлэг ашигласан зардал	Тэмдэгт хураамж
Вагон	Юань/вагон	34198.30	28224.90	5966.00	0	0	7.4
20 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	6539.50	6028.90	390.00	0	119.00	1.6
40 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	8659.00	7834.00	585.00	0	238.00	2.0

Эх сурвалж: 中国铁路 95306 (<http://www.95306.cn/>)

Тайлбар: Дээрх эх сурвалжаас авсан төмөр замын тариф нь Жинжоу-Эрээн чиглэлд БНХАУ-ын дотооддоо тээвэрлэх тариф юм. Мөн Жинжоу далайн боомтоос Эрээн боомт хүртэл тогтсон төмөр замын маршрут байдаг эсэх талаар тодорхой мэдээлэл байхгүй байна. Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг дээрх тарифын дагуу тээвэрлэх эсэх нь тодорхойгүй бөгөөд мөн нэмэлт зардал гарч болохыг анхаарна уу.

Дүгнэлт: Жинжоу далайн боомт нь Газрын тос, үр тариа, нүүрс, нурмаг ачаа, хүдрийн баяжмал, нүүрсний төрөлжсөн далайн боомт юм. Жинжоу далайн боомтоор сүүлийн 14 хоногийн байдлаар өдөрт дунджаар 1-2 томоохон чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц жинжоу далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах дуудлага хийсэн нь зураг 3-т харагдаж байна. Жинжоу далайн боомт дээр 2-3 өдөрт тогтмол 1-2 чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц ирж үйлчлүүлж байгаа ч Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэхэд хангалтай хэмжээнд хүрэхгүй.

ЧИНХУАНДАО ДАЛАЙН БООМТ ТАНИЛЦУУЛГА

Боомтын байршил: БНХАУ-ын Чинхуандао далайн боомт нь Хэбэй мужийн Зүүн хойд бүс болон Бохай тэнгисийн хойд эрэг дээр оршдог. Энэ нь Хэбэй мужийн Чинхуандао хот болон Шаньси мужийн Датон хотыг холбодог Дачин тээврийн шугамын зүүн төгсгөл дээр байрладаг. Хятад Улсын баруунаас зүүн, хойноос урагш чиглэсэн нүүрсний шилжүүлэн ачилтын тээврийн гол зангилаа бөгөөд эдийн засгийн чухал ач холбогдолтой хэсэг юм.

Боомтын эзэмшигч: *Qinghuangdao Port Co.,Ltd.* Тус компани нь “Хэбэй порт групп” (Hebei Port Group)-ийн охин компани болж 2008 оны 3 дугаар сарын 31-ний өдөр үүсгэн байгуулагдсан.

Ачаа эргэлт: Боомтын ачаа эргэлтийн хэмжээ нүүрсний эрэлттэй шууд хамааралтай байдаг байна. Боомтын жилийн ачаа эргэлт 2021 онд 225 сая тонн чингэлгийн ачаа эргэлт 640 мянган TEU буюу өмнөх оноос 3,2 хувийн өссөн байна. Энэ нь сүүлийн жил дараалан 600 мянган TEU-д гарч тогтвортой өсөлт үзүүлсэн байна. Цаашид ч энэ өсөлтөө хадгалах төлөвтэй байна.

Төрөлжсөн байдал: Нүүрс, төмрийн хүдэр, газрын тос, химийн ачаа, чингэлэг, ердийн ачаа.

Боомтын хүчин чадал: Чинхуандао боомт 10 мянган тонноос дээш хөлөг онгоцны 53 зогсоолтой ба жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал 225.00 сая тонн, чингэлэг 750 мянган TEU байна.

Боомт нь нүүрс ачиж буулгах зориулалттай хөлөг онгоцны 23 зогсоолтой бөгөөд ерөнхийдөө нүүрсний төрөлжсөн боомт гэж хэлэхэд болно. Цагт 6000 тонн нүүрс ачиж буулгах хүчин чадал бүхий кран, зөөвөрлөгч механизмаар тоноглогдсон.

Ердийн ачааны хөлөг онгоцны 17 зогсоолтой ба эдгээр нь үр тариа ачиж буулгадаг байна. Мөн түүхий газрын тос ачигч хөлөг онгоцны зогсоол 4, боловсруулсан газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны зогсоол 1, шингэрүүлсэн химийн ачааны хөлөг онгоцны 2 зогсоолтойгоор үйл ажиллагаа явуулдаг. Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны 3 зогсоолтой.

Агуулах талбай: Тус боомт нь 10.27 сая тонн нүүрс агуулах талбай, 2.19 сая тонн ердийн задгай ачаа хадгалах талбай, 286 мянган куб.метр газрын тос хадгалах сав 15 болон 23 мянган TEU чингэлэг хадгалах талбайтай.

Нийт ачаа эргэлтийн хэмжээ /ачааны төрлөөр/

/2021 оны байдлаар/

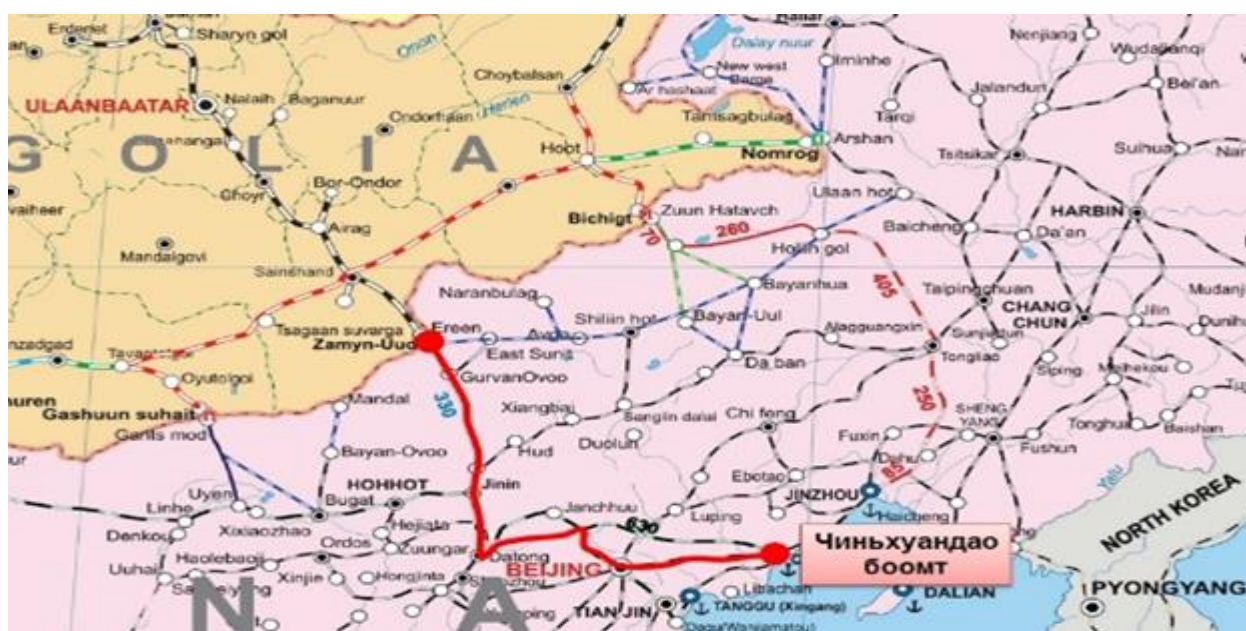
Ачааны төрөл		Ачаа эргэлт
Чингэлэг тээврийн ачаа эргэлт		640,000 TEU
Зорчигч тээврийн эргэлт		- удаа
Нийт ачаа эргэлт		20,053,000 тонн
Үүнээс	Нүүрс	17,479,000 тонн
	Газрын тос, байгалийн хий болон дагалдах бүтээгдэхүүнүүд	2,810,000 тонн
	Төмрийн хүдэр	1,105,000 тонн
	Ган	5,450,000 тонн

2020 оны байдлаар Хөлөг онгоцны зогсоолуудын үзүүлэлт

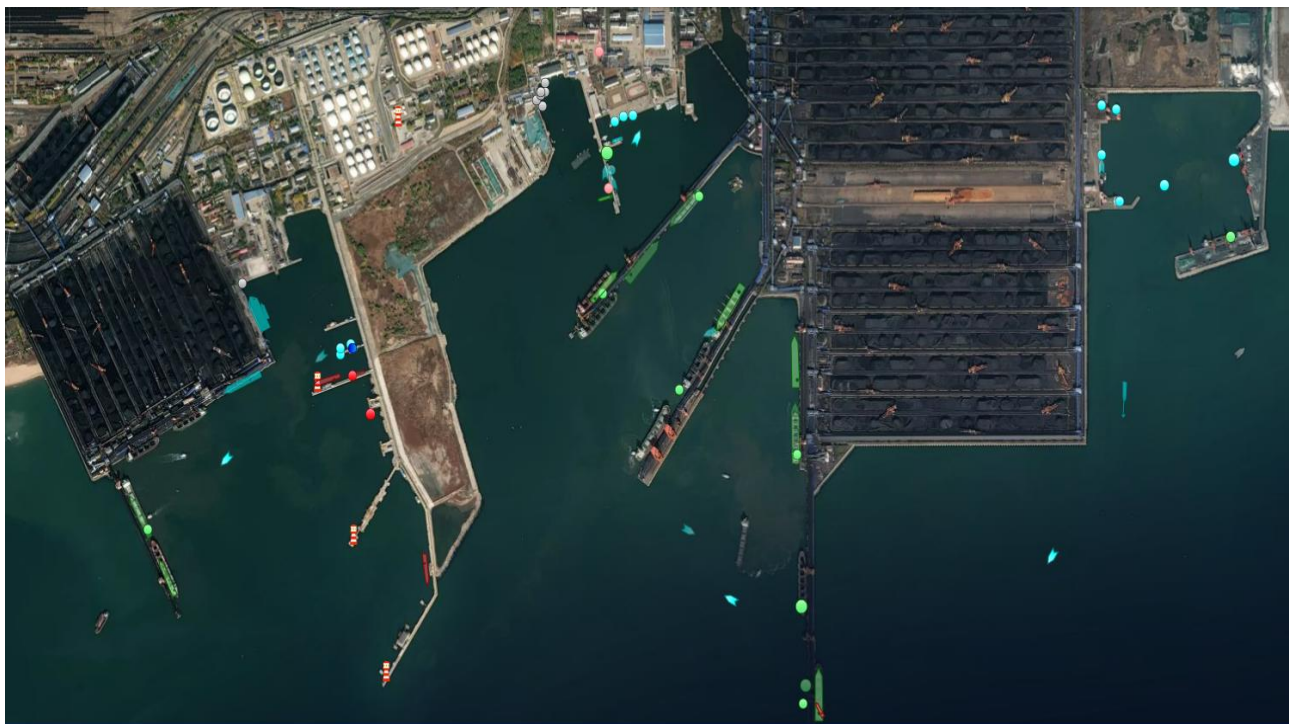
Зогсоолын урт (м)	Хөлөг онгоцны зогсоолын тоо (ш)	Хөлөг онгоцны зогсоолын жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал				
		Чингэлгийн ачаа эргэлт (TEU)	Зорчигч тээврийн эргэлт (удаа)	Нүүрсний ачаа эргэлт (тонн)	Газрын тос, байгалийн хий болон дагалдах бүтээгдэхүүнүүд (тонн)	Төмрийн хүдэр (тонн)
13414	59	750000	-	188550000	17,003,0000	4000000

Монгол Улсын хилийн боомтоос Чинхуандао боомт хүртэлх төмөр замын урт:

Замын-Үүдээс Чинхуандао боомт хүртэл: 1100 км.



Онцлог давуу тал: Дэлхийн хамгийн томд тооцогдох хуурай болон задгай ачааны төрөлжсөн боомт юм. Чинхуандао боомтын эрэг нь гүн устай, шаваргүй, хөлддөггүй байгалийн онцлог тогтоцтой газар юм. Чинхуандао боомт нь нүүрсний тээврийн чиглэлээр төрөлжсөн томоохон боомтын нэг ба өдөрт багадаа 50 хөлөг онгоц ачиж буулгах хүчин чадалтай юм.

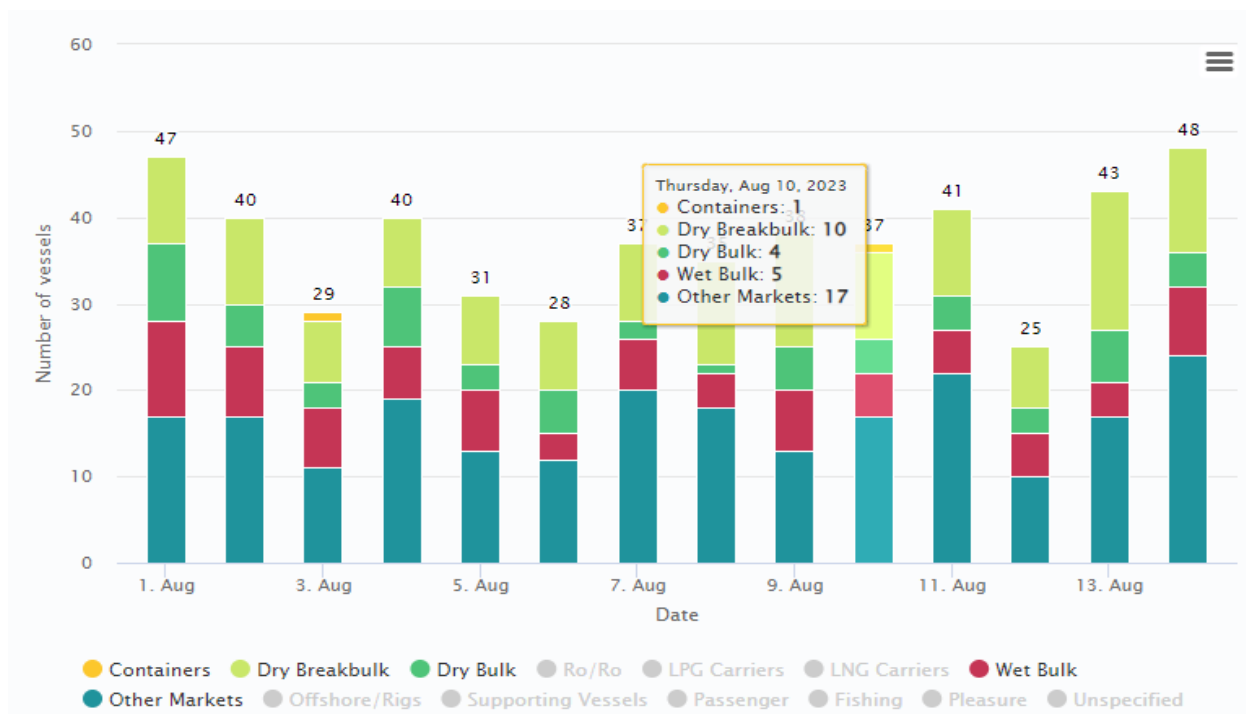


Зураг: Чинхуандао боомтын ерөнхий зураглал

Чинхуандао далайн боомт зогсдог хөлөг онгоцны төрлүүд:

- Ачааны хөлөг онгоц 42%
- Задгай ачааны хөлөг онгоц 24%
- Загас агнуур 11%
- Танкер 7%
- Ерөнхий ачаа 1%
- Бусад 11% гэсэн төрлийн хөлөг онгоцнууд зогсдог байна. Чинхуандао далайн боомтод нэвтэрсэн хамгийн том хөлөг онгоц 295 метр урт, 104,000 тонн байна. 2023 оны 08 сарын 15 өдрийн байдлаар 206 хөлөг онгоц байгаа бөгөөд 66 хөлөг онгоц нь зогсоол дээр үлдсэн 100 хөлөг онгоц боомт дээр зогсох захиалга (port call) өгөн хүлээж байна.

Чинхуандао далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ(Port call), төрлөөр сүүлийн 14 хоногоор зураг 4-т харуулав.



Зураг 4 : Чинхуандао далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ(Port call), төрлөөр

Шар өнгөөр- Чингэлэг тээвэр,Ногоон өнгөөр- Задгай ачаа, Улаан өнгөөр- Нурмаг ачаа тэмдэглэсэн байна.

Чинхуандао далайн боомт зураг 4 -т харуулснаар сүүлийн 14 хоногийн хугацаанд өдөрт 25-47 хөлөг онгоц зогссон байна. 2023 оны 08 сарын 10 өдрийн хөлөг онгоцны төрлүүдийг харвал задгай ачааны хөлөг онгоц-10, чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц-1, үр тариа ерөнхий ачааны хөлөг онгоц-5, бусад-17 төрлийн хөлөг онгоцнууд зогссон байна

Чинхуандао далайн боомтоос- Эрээн боомт хүртэл төмөр замын тариф:

Хүснэгт 2: Чинхуандао Далайн боомтоос-Эрээн боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал тариф юань

Нэр	Нэгж	Нийт төлбөр	Нийт төлбөрийн задаргаа				
			Тээврийн зардал	Ачих/буулгах зардал	Чингэлэг хоосон буцаах зардал	Чингэлэг ашигласан зардал	Тэмдэгт хураамж
Вагон	Юань/вагон	25812.00	19841.30	0	0	0	4.70
20 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	4700.40	4226.40	0	0	83.00	1.00
40 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	5953.60	5201.40	0	0	166.00	1.20

Эх сурвалж:中国铁路 95306 (<http://www.95306.cn/>)

Тайлбар: Дээрх эх сурвалжаас авсан төмөр замын тариф нь Чинхуандао -Эрээн чиглэлд БНХАУ-ын дотооддоо тээвэрлэх тариф юм. Мөн Чинхуандао далайн боомтоос Эрээн боомт хүртэл тогтсон төмөр замын маршрут байдаг эсэх талаар тодорхой мэдээлэл байхгүй байна. Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг дээрх тарифын дагуу тээвэрлэх эсэх нь тодорхойгүй бөгөөд мөн нэмэлт зардал гарч болохыг анхаарна уу.

Дүгнэлт: Чинхуандао далайн боомт нь нүүрс, төмрийн хүдэр, газрын тос, химийн ачаа, чингэлэг, ердийн ачаагаар төрөлжсөн далайн боомт юм. Чинхуандао далайн боомтоор сүүлийн 14 хоногийн байдлаар өдөрт дунджаар 0-1 чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц Чинхуандао далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах дуудлага хийсэн нь зураг 4-т харагдаж байна. Чинхуандао далайн боомт нь өөрсдийн өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүнийг жижиг чингэлэг тээврийн онгоцоор авдаг байж болзошгүй байна. Чинхуандао далайн боомтоос эрээн боомт хүртэл тээвэрлэх төмөр замын тогтсон хувиар маршрут байдаг эсэх талаар мэдээлэл байхгүй байна.

ТЯНЬЖИН БООМТЫН ТАНИЛЦУУЛГА

Боомтын байршил: Тяньжин хот нь 11,5 сая хүн амтай, 11,9 мянган кв.км нутаг дэвсгэртэй, бие даасан засаг захиргаа, эдийн засгийн нээлттэй хот бөгөөд түүнийг "Бохай тэнгисийн сувд" гэж нэрлэдэг. Тяньжин боомт нь Бохай тэнгисийн баруун эрэгт Бээжин хотоос 170 км, Тяньжин хотоос 60 км газарт байрладаг байна.

Боомтын эзэмшигч: Тяньжин хотын төрийн өмчит хөрөнгө, хяналтын хороо

Оператор: "Тяньжин Порт Групп" ХХК (Tianjin Port Group Co., Ltd.)

Ачаа эргэлт: Жилийн дундаж ачаа эргэлт 500 сая тонн, 18 сая TEU чингэлэг. Тяньжин боомтын жилийн нийт ачаа эргэлтийн хэмжээ 2021 онд 500.56 сая тонн буюу өмнөх оноос 5.3 хувиар буурсан байна. Үүнээс нүүрс 97 сая тонн жилийн дундаж бууралт 26.7 хувь, шатах тослох материал 57.07 сая тонн буюу 4.7 хувийн бууралттай, төмрийн хүдэр 103.94 сая тонн буюу 14.2 хувийн бууралттай дүн гарсан байна. Чингэлгийн ачаа эргэлтийн хэмжээ 20.26 сая TEU жилийн дундаж өсөлт 10.4 хувьтай байв.

Далайн тээврийн сүлжээ: Тяньжин боомт нь дэлхийн 180 орны 600 гаруй далайн боомт руу шууд тээвэр хийгддэг томоохон хэмжээний зангилаа боомт юм.

Төрөлжсөн байдал: Ерөнхий ачаа, эрдэнэ шиш, үр тариа, хагас боловсруулсан төмөр эдлэл, тоног төхөөрөмж.

Боомтын хүчин чадал: Тяньжин боомт нь бүх төрлийн ачааны 212 хөлөг онгоцны зогсоолтой үйл ажиллагаа явуулснаас 10 мянган тонны хөлөг онгоцны зогсоол 139, боомтын эргийн нийт урт 45853 м, жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал 459 сая тонн буюу үүнээс чингэлэг тээврийн нэвтрүүлэх хүчин чадал 14.200 сая TEU гэсэн үзүүлэлттэй байна.

Тяньжиний зүүн хэсэгт орших Тяньжин Бинхай шинэ дүүрэг нь нийт 2270 кв. км нутаг дэвсгэртэй, 1,72 сая хүн амтай юм. Энэ бүс нутагт Тяньжин Эдийн засаг-Технологийн Хөгжлийн бүс (TEDA), Тяньжиний боомт бүс, Өндөр технологийн үйлдвэрлэлийн бүс, Нисэх буудалд түшиглэсэн үйлдвэрлэлийн бүс, Хятад-Сингапурын Эко-хотхон байдаг бөгөөд засаг захиргааны Тангу, Дагань, Хангу дүүргийг нэгтгэн Бинхай шинэ дүүрэг гэж нэрлэх болсон. Боомт нь усаар 35 км хиллэдэг. Тяньжин боомт нь Бейзян (хойд боомт), Нанзян (өмнөд боомт), Дунзян чөлөөт худалдааны боомт бүс (зүүн боомт), Линган эдийн засгийн өмнөд бүс болон Нанган аж үйлдвэрийн бүс гэсэн үндсэн 5 хэсгээс бүрддэг.

Нанзяний боомтын бүс: Тус боомтын бүс нь нурмаг бараа болон газрын тос, шингэн биет

бүтээгдэхүүн хадгалах, тээвэрлэх, дамжин өнгөрүүлэх боомт юм. Боомтын нийт урт зүүнээс баруун тийш 15 км, хойноос урагш 1.3–2км өргөн хиймэл арал юм.

Химийн ачааны 4 терминаль нийт 1.48 км хавтгай дөрвөлжин талбайтай, жилийн нэвтрүүлэх хүчин чадал нь 18.9 сая тонн.

Нурмаг ачааны терминалын жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал 270 сая тонн бөгөөд нүүрсний хөлөг онгоцны 10 зогсоол мөн хүдэр ачиж буулгах 3 зогсоолыг нэмж барьж байна.

Газрын тос ачиж буулгах зориулалттай 300 мянган тоннын хөлөг онгоцны 3 зогсоолыг барьж байна. Терминалын нийт талбай 2.29 кв.км, жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал 54 сая тонн.

Дунзяны чөлөөт худалдааны боомт бүс: Тус чөлөөт худалдааны бүс нь терминал, ложистик үйлчилгээ, амралт-аялал жуулчлалын гэсэн 3 хэсгээс бүрдэх бөгөөд 10 км урт, 3 км өргөн, нийтдээ 30 кв.км талбайтай газарт байгуулахаар төлөвлөгдөн бүтээн байгуулалтын ажил явагдаж байна.

Бэйзян боомтын бүс: Тус боомтын бүс нь түүвэр ачаа бараа, Ro-Ro, логиستيкийн парк болон чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа явуулдаг. Эргийн урт нь 19.1 м, нийт 31.2 хавтгай дөрвөлжин талбайтай. Чингэлгийн хөлөг онгоцны 32 зогсоолтой, жилийн нэвтрүүлэх хүчин чадал нь 16 сая TEU чингэлэг, Ro-Ro хөлөг онгоцны N1#, N2# зогсоолуудын жилийн нэвтрүүлэх хүчин чадал 500 мянган машин. Логистикийн паркийн нийт талбай 13.54 кв.км ба Бэйзян боомтын бүсээс Синган боомтын хооронд түүвэр ачаа болон чингэлгийн ачааны автомашины тээврийг гүйцэтгэх юм.

Нанган аж үйлдвэрийн бүс: Тус бүс нь газрын тос боловсруулах, төмөрлөгийн үйлдвэр, мөн томоохон аж үйлдвэрийн төслийг хэрэгжүүлэх 162 км хавтгай дөрвөлжин талбайтай. Одоогийн байдлаар 21 төсөл хэрэгжүүлэхээр гарын үсэг зурагдаад байгаагаас Хятад-Оросын газрын тос боловсруулах үйлдвэрийн шав тавигдан барилгын ажил явагдаж байна.

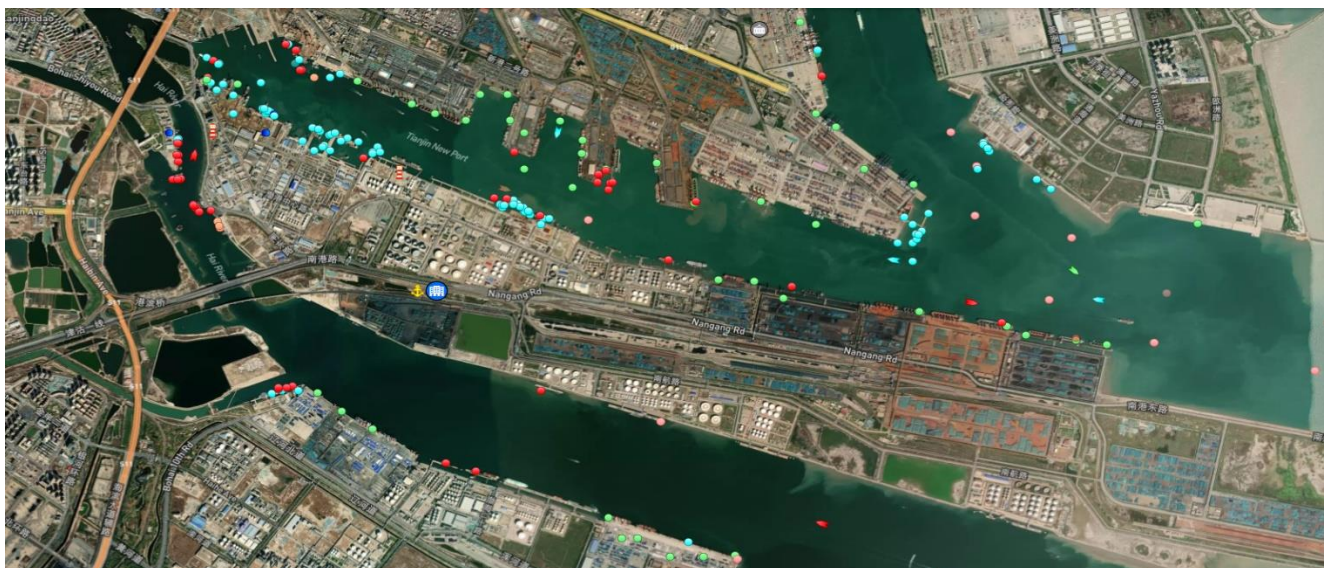
**Нийт ачаа эргэлтийн хэмжээ /ачааны төрлөөр/
/2021 оны байдлаар/**

Ачааны төрөл		Ачаа эргэлт
Чингэлэг тээврийн ачаа эргэлт		20,269,400 TEU
Нийт ачаа эргэлт		529,953,600тонн
Үүнээс	Нүүрс	66,700,650 тонн
	Газрын тос, байгалийн хий болон дагалдах бүтээгдэхүүнүүд	73,760,650 тонн
	Төмрийн хүдэр	116,249,000 тонн

2021 оны байдлаар хөлөг онгоцны зогсоолуудын үзүүлэлт

Зогсоолын урт (м)	Хөлөг онгоцны зогсоолын тоо (ш)	Хөлөг онгоцны зогсоолын жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал				
		Чингэлгийн ачаа эргэлт (TEU)	Зорчигч тээврийн эргэлт (удаа)	Нүүрсний ачаа эргэлт (тонн)	Газрын тос, байгалийн хий болон дагалдах бүтээгдэхүүнүүд (тонн)	Төмрийн хүдэр (тонн)
45853	212	14,222,000	920000	105,000,000	95,000,000	56,800,000

Онцлог давуу тал: Тяньжин боомт нь хүний гараар бүтсэн дэлхийн хамгийн гүн боомт юм. Боомтын усны гүн 21 м ба 200 мянган тонны даацтай хөлөг онгоц чөлөөтэй боомтод өөрөө нэвтэрч, гарах боломжтой юм. Харин 300 мянган тонны хөлөг онгоц нь чирэгч онгоцоор боомтын бүсэд нэвтэрдэг байна. Зурагт Тяньжин боомтын ерөнхий зураглалыг харуулав.

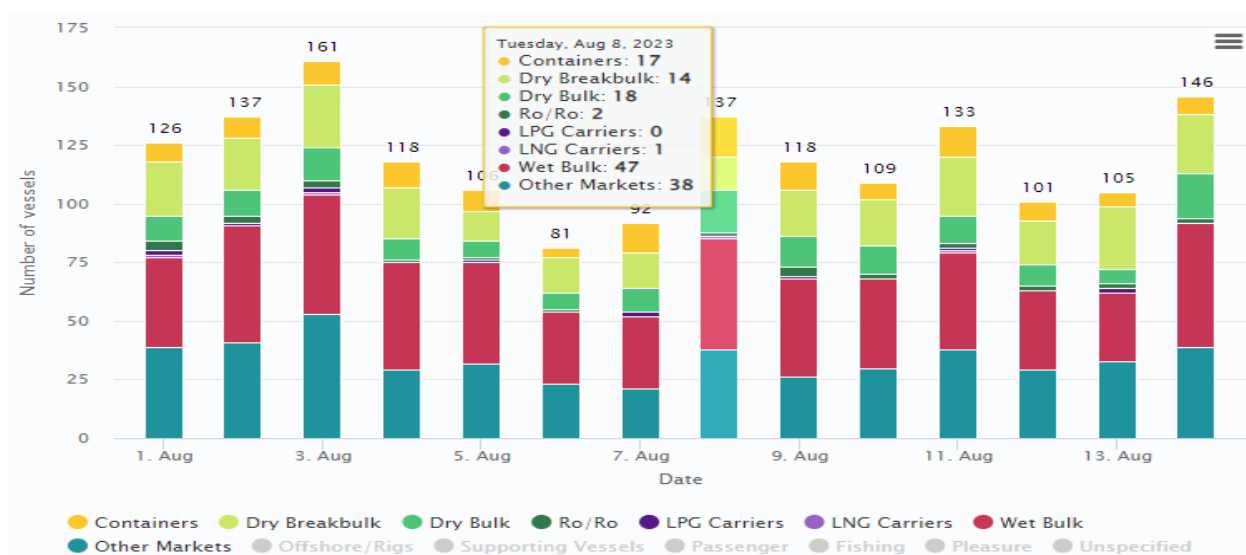


Тяньжин далайн боомтын ерөнхий зураглал

Тяньжин далайн боомт зогсдог хөлөг онгоцны төрлүүд:

- Задгай ачааны хөлөг онгоц 23%
- Ачааны хөлөг онгоц 18%
- Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 12%
- Загас агнуурын хөлөг онгоц 11%
- Ерөнхий ачаа 7%
- Бусад 31 % гэсэн төрлийн хөлөг онгоцнууд зогсдог байна. Тяньжин далайн боомтод нэвтэрсэн хамгийн том хөлөг онгоц 400 метр урт, 320,000 тонн байна. 2023 оны 08 сарын 15 өдрийн байдлаар 762 хөлөг онгоц байгаа бөгөөд 196 хөлөг онгоц нь зогсоол дээр үлдсэн 273 хөлөг онгоц боомт дээр зогсох захиалга (Port call) өгөн хүлээж байна.

Тяньжин далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ (Port call), төрлөөр сүүлийн 14 хоногоор зураг 5-т харуулав.



Эх сурвалж: <https://www.marinetraffic.com/>

Зураг 6: Тяньжин далайн боомт дээр ачаа ачих, буулгах хөлөг онгоцны хэмжээ(Port call), төрлөөр

Шар өнгөөр- Чингэлэг тээвэр, Ногоон өнгөөр- Задгай ачаа, Улаан өнгөөр- Нурмаг ачаа тэмдэглэсэн байна.

Тяньжин далайн боомт зураг 5-т харуулснаар сүүлийн 14 хоногийн хугацаанд өдөрт 81-161 хөлөг онгоц зогссон байна. 2023 оны 08 сарын 14 өдрийн хөлөг онгоцны төрлүүдийг харвал задгай ачааны хөлөг онгоц-14, Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц-14, Ro/Ro-2, Шингэн задгай ачааны хөлөг онгоц-48 бусад-38 төрлийн хөлөг онгоцнууд зогссон байна.

Тяньжин далайн боомтоос- Эрээн боомт хүртэл төмөр замын тариф:

Хүснэгт 2: Тяньжин Далайн боомтоос-Эрээн боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал тариф юань

Нэр	Нэгж	Нийт төлбөр	Нийт төлбөрийн задаргаа				
			Тээврийн зардал	Ачих/буулгах зардал	Чингэлэг хоосон буцаах зардал	Чингэлэг ашигласан зардал	Тэмдэгт хураамж
Вагон	Юань/вагон	22329.70	16359.80	5966.00	0	0	3.90
20 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	3956.10	3494.20	390.00	0	71.00	0.90
40 тонн чингэлэг	Юань/чингэлэг	5046.00	4318.00	585.00	0	142.00	1.00

Эх сурвалж: 中国铁路 95306 (<http://www.95306.cn/>)

Тайлбар: Дээрх эх сурвалжаас авсан төмөр замын тариф нь Тяньжин -Эрээн чиглэлд БНХАУ-ын дотооддоо тээвэрлэх тариф юм. Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг дээрх тарифын дагуу тээвэрлэх эсэх нь тодорхойгүй бөгөөд мөн нэмэлт зардал гарч болохыг анхаарна уу.

ОРОСЫН ХОЛБООНЫ УЛСЫН АЛС ДОРНОДЫН БҮСИЙН ДАЛАЙН БООМТУУД



НАХОДКА ДАЛАЙН ХУДАЛДААНЫ БООМТ

Боомтын байршил: Япон тэнгисийн Баруун Хойд эрэгт Находка буланд оршдог, Номхон Далай дахь боомтын тээврийн “Восточный-Находка” хамгийн том хэмжээний далайн тээврийн зангилаанд багтдаг ОХУ-ын Номхон далайн боомтуудын гол цөм боомт. Хөдөлгөөн нь бүтэн жил үргэлжилдэг, 1873 онд байгуулагдсан. Улаанбаатар хотоос 2098.18 км зайд, Владивостокийн онгоцны буудал хүртэл 130 км зайд оршдог.

Боомтын эзэмшигч/ захиргаа:

“Морская администрация порта Находка” төрийн байгууллага

692900, Приморский край, г. Находка, ул. Ленинская, 2-а

Утас: (42366) 57 830.

Факс: (42366) 55 898.

Ачаа эргэлт: Находка боомтын ачаа эргэлт 2018 онд 24.3 сая тонн, 2019 онд 25.6 сая тонн хүрч өмнөх жилийн үзүүлэлтээс 5%-иар өссөн байна.

Боомтын хүчин чадал: Боомтын нийт талбай 370,47 га, нийт 19460,75 м урттай 138 зогсоолтой, ачаа задгайгаар хадгалах талбай 395,46 мян.м², ачаа битүү хадгалах талбай 352,44 мян.м², газрын тос хадгалах савны багтаамж 27 мян.тонн, жилийн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадал 25935,78 мян.тонн. Нэгэн зэрэг 20 хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин чадалтай, Боомтод нэвтрэх хөлөг онгоцны суулт 11,5 м, урт 245 м, өргөн 44 м. /Эх сурвалж: “Росморречфлот”-ын 2010.07.08-ны өдрийн № АД-181-р тоот захирамжийн хавсралт/.

Төрөлжсөн байдал: Нүүрс, газрын тосны бүтээгдэхүүн, хар метал, хөнгөн цагаан, чингэлэг, сэрүүн нөхцөлд хадгалагддаг хүнсний бүтээгдэхүүн /загас, мах г.м./.

Төрөлжсөн байдал: Нүүрс, газрын тосны бүтээгдэхүүн, хар метал, хөнгөн цагаан, чингэлэг, сэрүүн нөхцөлд хадгалагддаг хүнсний бүтээгдэхүүн /загас, мах г.м./.

Онцлог давуу тал: Находка булан дахь универсал /олон төрлийн/ болон газрын тосны далайн терминалууд, түүнчлэн Андреев, Подъяпольский, Южно-Морская, Гайдамак, Преображение, Моряк-Рыболов, Назимов, Пять Охотников, Соколовская хоолойнууд дахь загас агнуурын терминалуудаас бүрдсэн байдаг. Дамжуулан тээвэрлэх ачааны урсгалын үндсэн чиглэлд Йокохама, Кобе, Гонконг, Сингапур, Бангкок, Калькутта, Мадрас зэрэг газрууд багтсан байдаг. ОХУ-ын төмөр замын экспортын 15% нь Находка өртөөгөөр дамжин өнгөрдөг. “Находка” боомтын ачаа шилжүүлэн буулгах терминалууд Находка булангийн баруун эрэгт оршдог ба “Евраз Находкинский морской торговый порт”, “Находкинский морской рыбный порт”, “Роснефть-Находканефтепродукт” компаниуд нь хамгийн том гурван төрөлжсөн терминалын операторууд юм.

Монгол Улсын хилийн боомтоос Находка боомт хүртэлх төмөр замын урт:

- Сүхбаатар-Наушки-Находка далайн боомт: 4029 км
- Эрэнцав-Соловьёвск-Находка далайн боомт: 3463 км



Зураг 1: Находка далайн боомт

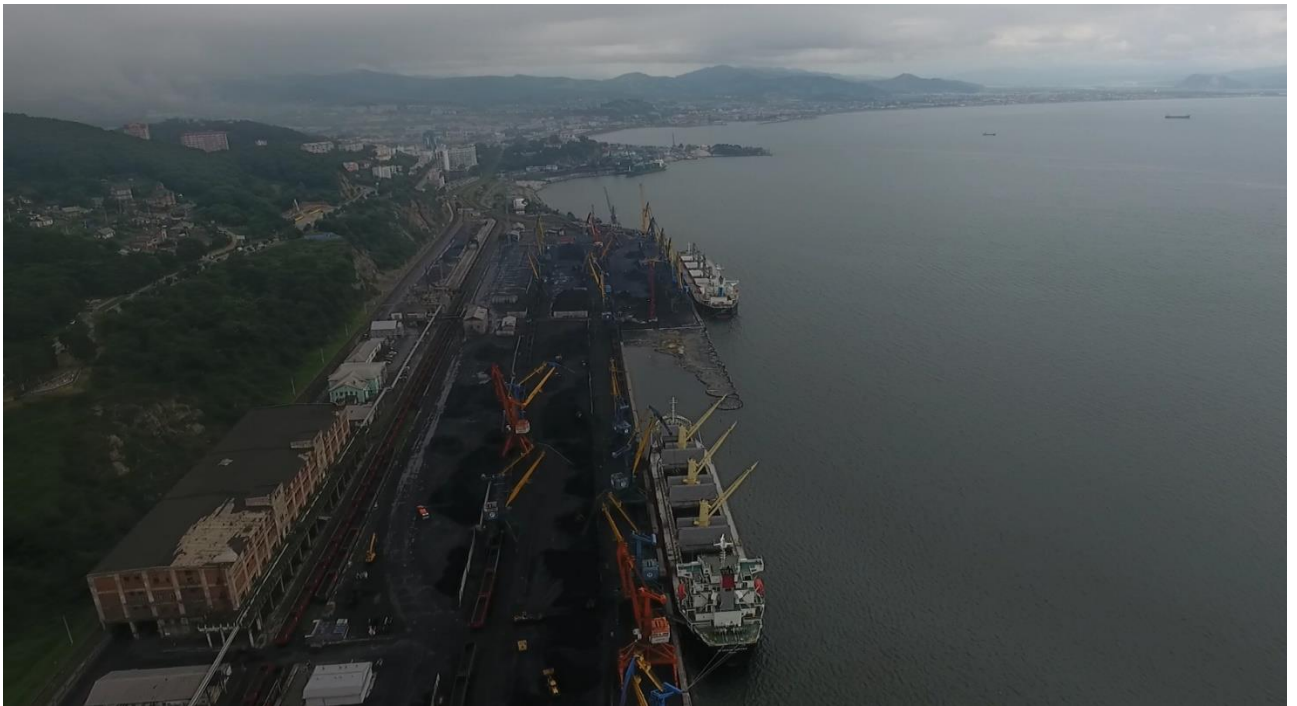
Находка далайн боомтын ерөнхий зураглал



Зураг 2: Находка далайн боомтын зогсоолуудын ерөнхий зураглал

Зураг 2-т Находка далайн боомтын ерөнхий зураглал болон нүүрсний зогсоолуудыг тусган харуулав.

1. Evraz ncsp зогсоол (8-12)



Зураг 3: Evraz ncsp зогсоолууд

Evraz Ncsp Тернимал нь Восточний боомтын дараа орох хамгийн гүн нүүрсний төрөлжсөн тернимал юм. Уг тернимал нь Astafieva терминалаас 3 км зайтай байрладаг. Evraz ncsp зогсоол 8,9,11,12-р зогсоолууд дээр хөлөг онгоц хүлээн авдаг. Өдөрт дунджаар 6500-8500 тонн ачаа ачих буулгах хүчин чадалтай 2-3 крантай. Зогсоолын хөлөг онгоц хүлээн үзүүлэлтийг хүснэг 1-т тусган харуулав.

Хүснэгт 1: Зогсоолын хөлөг онгоц хүлээн авах чадвар

Зогсоолын нэр	Техникийн шинж чанар				
	Зогсоолын урт	Зогсоолын гүн	Хөлөг онгоцны үзүүлэлт		
			Даац (Мян.тонн)	Урт (Метр)	Өргөн (метр)
Зогсоол № 8	180.4	11.5	23.7	159	21
Зогсоол № 9	150	10.2	11.83	139.96	17.8
Зогсоол № 11	150	10.2	11.83	139.96	17.8
Зогсоол № 12	150	10.2	11.83	139.96	17.8

2. Eastern Gates зогсоол (42-43; 49-51)



Зургаг 4: Eastern Gates зогсоол

Eastern Gates зогсоол 42-43; 49-51 зогсоолууд дээр хөлөг онгоц хүлээн авдаг бөгөөд тус зогсоолуудын гүн 6,5 метр учир томоохон Handymax fleet хөлөг онгоцнууд хүлээн авах боломжгүй бөгөөд бага даацын урт хөлөг онгоц хүлээн авах боломжтой зогсоол. Тус зогсоол нь нүүрснээс гадна мод ачиж буулгадаг зогсоолууд юм.

Хүснэгт 2: Зогсоолын хөлөг онгоц хүлээн авах чадвар

Зогсоолын нэр	Техникийн шинж чанар				
	Зогсоолын урт	Зогсоолын гүн	Хөлөг онгоцны үзүүлэлт		
			Даац (Мян.тонн)	Урт (Метр)	Өргөн (метр)
Зогсоол № 42	209.3	6.5	4.37	102.3	6.1
Зогсоол № 43	300	6.5	4.37	102.3	6.1
Зогсоол № 49	86	6.5	4.205	85.2	14.5
Зогсоол № 50	46.3	6.5	4.205	85.2	14.5
Зогсоол № 51	100	6.5	4.205	85.2	14.5

3. Astafieva зогсоол (68-69)



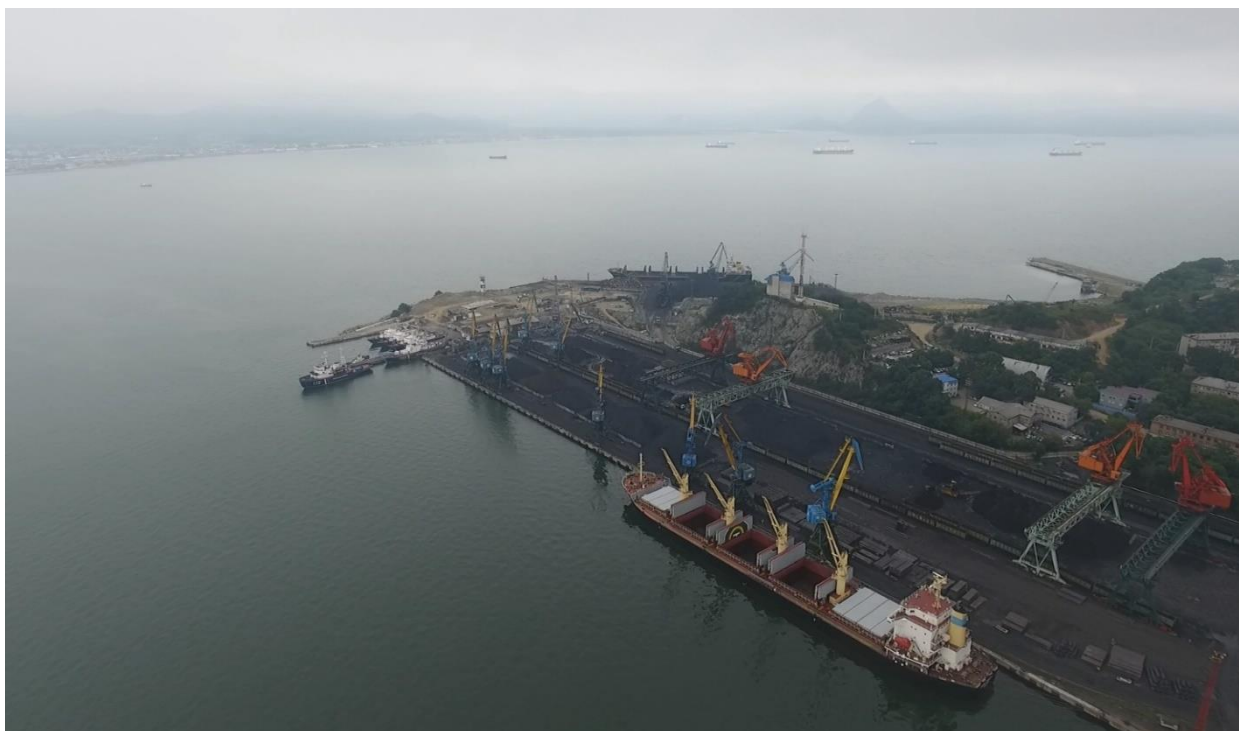
Зураг 5: Astafieva зогсоолууд

Astafieva зогсоол нь 68 болон 69-р дугаар зогсоолууд дээр хөлөг онгоц хүлээн авдаг бөгөөд зогсоолын гүн 9,35 метр, 190 метр урт задгай ачааны Handymax fleet даацын хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин чадалтай. Тус зогсоол цаг агаарын ямарч үед 24 цаг ажиллах боломжтой том 4 кран, жижиг 1 кран, дундаж 2-4 крантай зогсоол юм. Хэрэв хүчтэй салхи шуурга болвол урьдчилан мэдээллэдэг байна.

Хүснэгт 3: Зогсоолын хөлөг онгоц хүлээн авах чадвар

Зогсоолын нэр	Техникийн шинж чанар				
	Зогсоолын урт	Зогсоолын гүн	Хөлөг онгоцны үзүүлэлт		
			Даац (Мян.тонн)	Урт (Метр)	Өргөн (метр)
Зогсоол № 68	187	9.75	7.22	105.7	15.6
Зогсоол № 69	170	9.75	7.22	105.7	15.6

4. Astafieva cape зогсоол (78-79)



Зураг 6: Astafieva cape зогсоолууд

Хүснэгт 4: Зогсоолын хөлөг онгоц хүлээн авах чадвар

Зогсоолын нэр	Техникийн шинж чанар				
	Зогсоолын урт	Зогсоолын гүн	Хөлөг онгоцны үзүүлэлт		
			Даац (Мян.тонн)	Урт (Метр)	Өргөн (метр)
Зогсоол № 78	174.3	11.5	18.3	151.4	18
Зогсоол № 79	174.5	10.41	20.286	162.2	22.2

ВОСТОЧНЫЙ ДАЛАЙН БООМТ

Боомтын байршил: Тус боомт нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотоос 4491 км зайд оршдог, Япон тэнгисийн Находка буланд Врангелийн хоолойд оршдог холбооны улсын хэмжээний далайн боомт юм. Номхон далай дахь ОХУ-ын тээврийн «Восточный-Находка» томоохон зангилаанд ордог. ОХУ-ын хэрэгжүүлж буй Монгол-Орос-Хятадын “Эдийн засгийн коридор” байгуулах хөтөлбөрийн “Приморье-1” олон улсын төмөр замын коридорын төгсгөлийн цэг юм.

Боомтын захиргаа: Восточный филиал федерального государственного бюджетного учреждения “Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики”. (Холбооны улсын төсөвт байгууллага “Приморский хязгаар болон Зүүн Арктикийн Далайн боомтуудын захиргаа”-ны Восточный салбар).

Хаяг: Россия, 692941, Приморский край, г. Находка, пгт. Врангель, ул. Внутрипортовая, 17

Утас: +7 (4236) 665-412

И-мэйл: ampv@pma.ru

Ачаа эргэлт: Восточный боомтын нийт ачаа эргэлт 2018 онд нийт 69.2 сая тонн, 2019 онд 73.5 сая тонн хүрсэн нь өмнөх оноос 5.8 хувийн өсөлтийг үзүүлсэн байна.

Төрөлжсөн байдал: Нүүрс, чингэлэг, мод, ашигт малтмал, химийн ачаа, газрын тос зэрэг ачаа голчлон тээвэрлэдэг. Нийт боловсруулсан ачааны 99 хувийг Номхон далайн бүсийн орнууд болох Өмнөд Солонгос, Япон, Хятад зэрэг улс руу тээвэрлэдэг.

Боомтын хүчин чадал: Боомтын усны гүн 22 м ба 180 мян. тонны даацтай, 17 м хүртэл суулттай, 399 м хүртэл урт, 59 м хүртэл өргөнтэй хөлөг онгоц хүлээж авах хүчин чадалтай. Усан мандлын нийт талбай нь 66.5 км², эх газрын 386 га талбайд 5464 м урттай 25 зогсоолтой. Мөн боомтын хэмжээнд 34.7 мян. м² битүү агуулах, 458 мянган м² задгай агуулах, 28 мян. тонн шингэн ачаа буюу газрын тосны агуулах савтай. Боомтын хэмжээнд жилд 32.3 сая тонн шингэн ачаа, 24.2 сая тонн хуурай болон нурмаг ачаа, 653 мян. TEU чингэлэг буюу жилд 63796 мян. тонн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадалтай.

Онцлог давуу тал: Восточный далайн боомт нь Оросын зүүн хязгаарын цорын ганц гүн устай (deerwater) боомт бөгөөд зорчигч тээвэр эрхэлдэггүй зөвхөн ачаа тээвэр төвлөрсөн боомт юм.

Уг боомт нь бүтэн жилийн турш үйл ажиллагаа явуулдаг 11 операторуудтай, ачилт буулгалтын өндөр түвшний тоног төхөөрөмжтэй, ОХУ-ын Номхон далайн тээврийн гол төв юм. Нийт ачааны 99 хувийг Номхон далайн бүсийн орнууд болох Өмнөд Солонгос, Япон, Хятад Улс руу тээвэрлэдэг.

Чингэлгийн зогсоолыг 1976 онд барьж ашиглалтад оруулсан. Газрын тос, шатахууны тусгай боомтыг 2009 онд албан ёсоор нээсэн байна.

Мөн “Нүүрсний гуравдугаар хэсгийн цогцолбор”-ын бүтээн байгуулалтын ажлыг 2012 оны 12 дугаар сард эхлүүлэн 54 га нутаг дэвсгэрийн далайн усыг ширгээх замаар хиймэл газар үүсгэн өндөр технологиор тоноглож байгаа ба 800 мян. тонны багтаамжтай нүүрсний агуулах, төмөр замын дэд бүтэц бүхий цогц байгууламж болох юм. Тус байгууламж нь 2017 онд ашиглалтад орсноор жилд 39 сая тонн нүүрс ачих боломж бүрдэх юм байна.

Монгол Улсын хилийн боомтоос Восточный боомт хүртэлх төмөр замын урт:

- Сүхбаатар-Наушки-Восточный далайн боомт: 4047 км
- Эрээнцав-Соловьёвск-Восточный далайн боомт: 3483 км



ВЛАДИВОСТОК ДАЛАЙН ХУДАЛДААНЫ БООМТ

Боомтын байршил: Тус боомт нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотоос 4200 км зайд оршдог бөгөөд Владивосток хотын баруун хойд эрэг Алтан эвэр хэмээх үл хөлдөх тэнгисийн буланд байрладаг. Тус далайн боомтыг ОХУ-ын хэрэгжүүлж буй Монгол-Орос-Хятадын “Эдийн засгийн коридор” байгуулах хөтөлбөрийн “Приморье-1” олон улсын төмөр замын коридор дайран өнгөрдөг.

Боомтын захиргаа: Филиал Федерального государственного бюджетного учреждения "Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики" в Морском порту Владивосток. (Холбооны улсын төсөвт байгууллага “Приморский хязгаар болон Зүүн Арктикийн Далайн боомтуудын захиргаа”-ны Владивосток далайн боомт дахь салбар)

Хаяг: Россия, 690990, Приморский край, г. Владивосток, ул. Нижнепортовая, д. 3

Утас: +7 (423) 279-15-21

И-мэйл: vladamp@vld.pma.ru

Ачаа эргэлт: 2018 онд боомтын ачаа эргэлт 21.2 сая тонн, 2019 онд 23.9 сая тонн хүрсэн нь өмнөх жилтэй харьцуулахад 11,2%-иар өссөн үзүүлэлттэй байна.

Төрөлжсөн байдал: Задгай, нурмаг ачаа, шингэн ачаа /газрын тосны бүтээгдэхүүн/, загасны аж ахуй, мод, модон материал, чингэлэг, машин, барилга байгууламжийн тоног төхөөрөмж зэрэг ачаагаар төрөлжсөн байдаг. Дамжин өнгөрөх тээврийн ачааны урсгал нь Өмнөд Солонгос, Япон, Хятад, Тайвань, Тайланд, Вьетнам руу чиглэдэг ба дотооддоо Петропавловск-Камчатск, Магадан, Анадырь, Корсаков болон Чукоткын автономит тойргийн боомтууд руу тээвэр хийдэг.

Боомтын хүчин чадал: Нийт талбай 225,71 га, усан талбай 131,06 кв.км, нийт 12915,75 м урттай 65 зогсоолтой. Жилд 22694,418 мянган тонн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадалтай, үүнээс шингэн ачаа 4282,49 мянган тонн, хуурай нурмаг ачаа 6997,9 мян. тонн, чингэлэг 951,169 мянган TEU. Битүү агуулахын талбай 275,041 мянган кв.м, задгай агуулахын талбай 520,31 мянган кв.м бөгөөд шингэн ачааны агуулахын багтаамж 175 мянган тонн

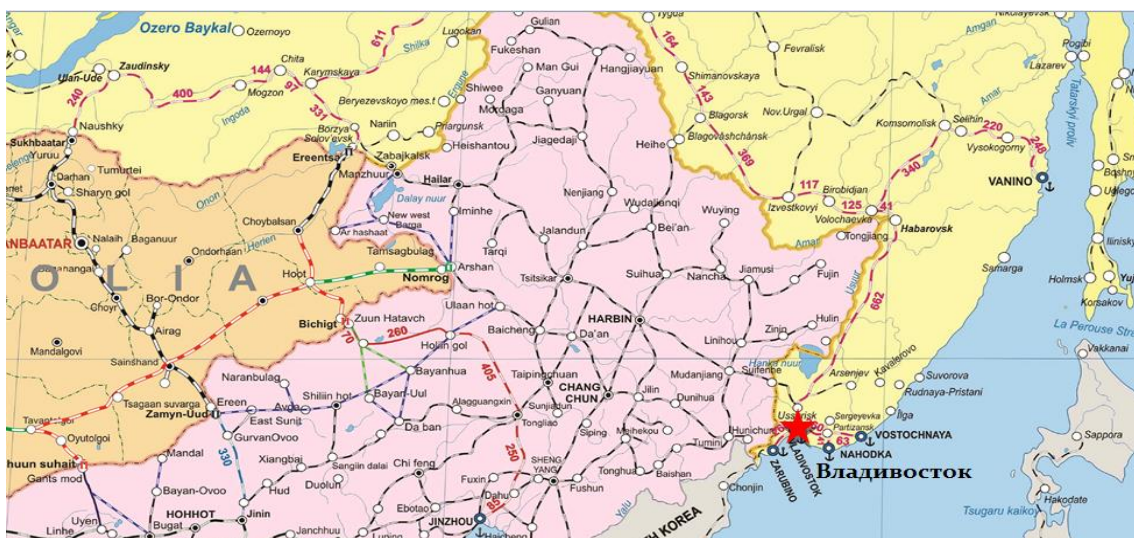
Онцлог давуу тал: Боомтын хөдөлгөөн бүтэн жил үргэлжилдэг, 13 м суулттай, 290 м урттай, 35 м өргөнтэй хөлөг онгоц хүлээж авах хүчин чадалтай, төмөр замын дэд бүтэцтэй.

Гадаад худалдааны үйл ажиллагаа нь 1991 оноос хойш нээлттэй болсноос хойш Владивосток далайн худалдааны боомт нь экспорт-импортын ачаа эргэлтийн хүчин чадлаа байнга нэмэгдүүлж, дэд бүтцээ барьж байгуулж байгаа. Ингэснээр ОХУ-ын Алс Дорнодын бүс нутгаар дайран өнгөрч буй ачааны урсгалыг нэвтрүүлэх, үйлчилгээний өрсөлдөх чадвар, үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг дээшлүүлэх боломжтой болж байна.

Монгол Улсын хилийн боомтоос Владивосток боомт хүртэлх төмөр замын урт:

- Сүхбаатар-Наушки-Владивосток далайн худалдааны боомт: 3889 км
- Эрэнцав-Соловьёвск-Владивосток далайн худалдааны боомт: 3329 км

ВАНИНО ДАЛАЙН БООМТ



Боомтын байршил: Тус далайн боомт нь Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотоос 4273 км зайд оршдог, Алс Дорнод дахь далайн боомтуудын 5 дугаарт, ОХУ-ын хэмжээнд 10 дугаарт ордог томоохон боомт бөгөөд Байгаль-Амурын төмөр замын төгсгөлийн цэг юм. Хөлөг онгоцны хөдөлгөөн жилийн турш үргэлжилдэг ба өвлийн цагт мөс зүсэгч хөлөг онгоцны тусламжтайгаар явагддаг.

Боомтын захиргаа: Федеральное государственное учреждение “Администрация морских портов Охотского моря и Татарского пролива”. (Холбооны Улсын төсөвт байгууллага “Агнуурын тэнгис болон Татаарын хоолойн Далайн боомтуудын захиргаа”).

Хаяг: 682860 Россия, Хабаровский край, п.Ванино, ул.Железнодорожная, д.2

Утас/ факс: +7 (422137) 7-67-79, 7-66-01

И-мэйл: amprvanino@amprvanino.ru

Ачаа эргэлт: 2019 онд ачаа эргэлт 31,4 сая тонн, 2021 онд 40 сая тонн хүрч өмнөх жилээсээ 18%-иар өссөн байна.

Төрөлжсөн байдал: Ванино далайн боомт нь бүх төрлийн ачаа тээвэрлэдэг бөгөөд Ази-Номхон далайн бүсийн орнууд болон Япон, Австрали, АНУ, БНСАУ болон БНХАУ-аас голчлон ачаа хүлээж авч, тээвэрлэдэг байна.

Боомтын хүчин чадал: Нийт талбай 458 га, усан талбай 16 кв.км, нийт 3382 м урттай 21 зогсоолтой. Жилд 25140 мянган тонн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадалтай, үүнээс шингэн ачаа 3500 мянган тонн, хуурай нурмаг ачаа 21640 мянган тонн, чингэлэг 30 мянган TEU. Битүү агуулахын талбай 42,35 мянган кв.м, задгай агуулахын талбай 373,28 мянган кв.м, шингэн ачааны агуулахын багтаамж 210,9 мянган тонн.

Онцлог давуу тал: Боомтын хөдөлгөөн бүтэн жил үргэлжилдэг. 292 м урттай, 45 м

өргөнтэй, 18,5 м суулт бүхий хөлөг онгоцуудыг хүлээн авах хүчин чадалтай, ачилт буулгалтын 4 цогцолбор, газрын тос тээвэрлэх зогсоолтой.

Газрын тос тээвэрлэх терминал тус бүр нь 40, 70, 80 м-ийн урт бүхий 3 зогсоолтой, усны гүн 7.5-15 м хүрдэг, 100 мянган тонн хүртэлх даацтай газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцуудыг хүлээн авах хүчин чадалтай.

Монгол Улсын хилийн боомтоос Ванино боомт хүртэлх төмөр замын уртын хэмжээ:

- Сүхбаатар-Наушки-Ванино далайн боомт: 3860 км
- Эрэнцав-Соловьёвск-Ванино далайн боомт: 3294 км

ЗАРУБИНО ДАЛАЙН ХУДАЛДААНЫ БООМТ



Боомтын байршил: Япон тэнгисийн эрэг дагуу Посьет буланд, Троицы хоолойд, Владивосток далайн боомтоос 210 км зайд оршдог. ОХУ-ын хэрэгжүүлж буй Монгол-Орос-Хятадын “Эдийн засгийн коридор” байгуулах хөтөлбөрийн “Приморье-2” олон улсын төмөр замын коридорын төгсгөлийн цэг юм.

Боомтын захиргаа: Филиал Федерального государственного бюджетного учреждения "Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики" в Морском порту Зарубино (Холбооны Улсын төсөвт байгууллага “Приморийн хязгаар болон Дорнод Арктикийн Далайн боомтуудын захиргаа”-ны Зарубино далайн боомт дахь салбар).

Хаяг: Россия, 692725, Приморский край, Хасанский район, пос. Зарубино, ул. Морская, 34

Утас: +7(423) 221-59-19

И-мэйл: gahmkr@vld.pma.ru

Ачаа эргэлт: 2021 онд ачаа эргэлт 330 мянган тоннд хүрсэн нь өмнөх жилтэй харьцуулахад 2 дахин нэмэгдсэн байна.

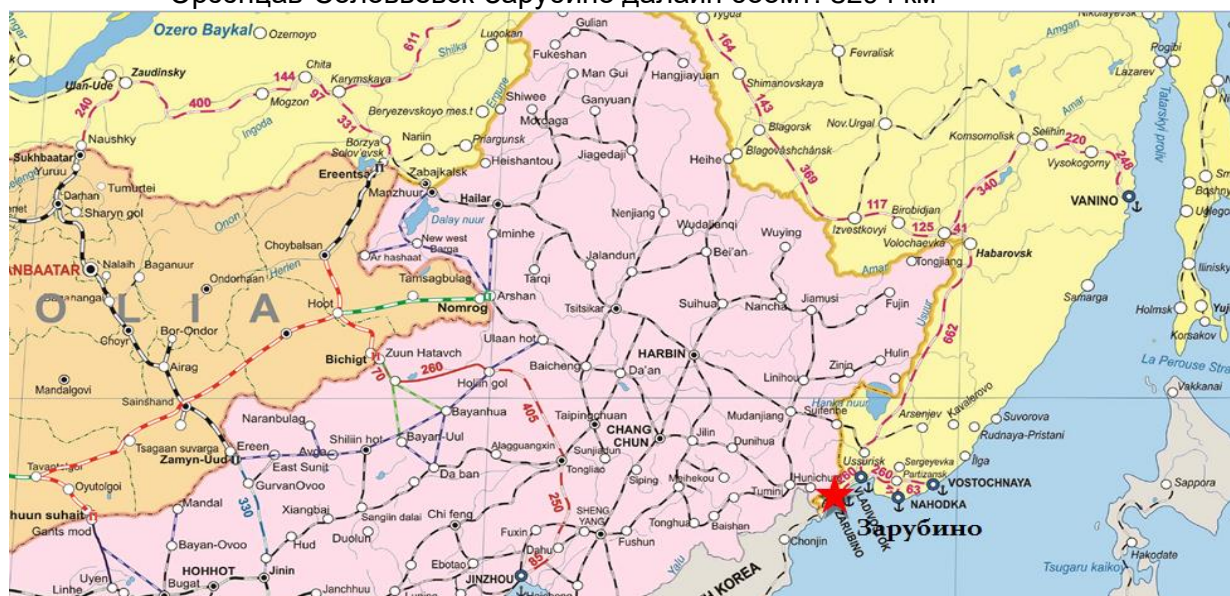
Төрөлжсөн байдал: Чингэлэг тээвэр, автомашин, техник тоног төхөөрөмж, транзит ачаа болон загас голчлон тээвэрлэдэг ба Зарубино загас агнуурын боомтод 12000 тонн загасыг нэгэн зэрэг хадгалах хүчин чадалтай.

Боомтын хүчин чадал: Нийт талбай 39,2 га, усан талбай 27 кв.км, нийт 841 м урттай 7 зогсоолтой. Жилд 1202 мянган тонн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадалтай, үүнээс хуурай нурмаг ачаа 1082 мянган тонн, чингэлэг 10 мянган TEU. Битүү агуулахын талбай 26,38 мянган кв.м, задгай агуулахын талбай 19,85 мянган кв.м., 7,3 м суулттай, 130 м урттай, 18 м өргөнтэй хөлөг онгоц хүлээн авах хүчин чадалтай./Эх сурвалж: ОХУ-ын “Росморречфлот”-ын 2009.11.27-ны өдрийн N АД-249-р тоот захирамжийн хавсралт/.

Онцлог давуу тал: БНХАУ, БНАСАУ-ын хилд ойрхон оршдог, Өмнөд Солонгос, Япон болон Ази-Номхон далайн бүсийн орнуудтай далайгаар холбогддог газар зүйн хувьд ашигтай байршилтай, хөдөлгөөн нь бүтэн жилийн турш үргэлжилдэг боомт юм.

Монгол Улсын хилийн боомтоос Зарубино боомт хүртэлх төмөр замын уртын хэмжээ:

- Сүхбаатар-Наушки-Зарубино далайн боомт: 3860 км
- Эрэнцав-Соловьёвск-Зарубино далайн боомт: 3294 км



ПОСЬЕТ ДАЛАЙН ХУДАЛДААНЫ БООМТ



Боомтын байршил: Посьет далайн худалдааны боомт нь Приморийн хязгаарт Япон тэнгисийн эргээр Владивосток хотын өмнөд хэсэгт Посьет болон Славянск булангуудыг хамран 2 хэсэгт хуваагдан оршдог 1860 онд байгуулагдсан боомт. Зүүн Хойд Хятад болон Хойд Солонгост чиглэсэн Транссибирийн төмөр замтай холбогдсон байдаг.

Боомтын захиргаа: Филиал Федерального государственного бюджетного учреждения "Администрация морских портов Приморского края и Восточной Арктики" в морском порту Посьет (Холбооны Улсын төсөвт байгууллага "Приморийн хязгаар болон Зүүн Арктикийн Далайн боомтуудын захиргаа"-ны Посьет далайн боомт дахь салбар).

Хаяг: Россия, 629705, Приморский край, Хасанский район, пос. Посьет, ул. Портовая, д. 52

Утас: +7(42331) 20-360

И-мэйл: posiet@pma.ru

Ачаа эргэлт: 2021 оны ачаа эргэлт 15 сая тонн ачаа боловсруулсан.

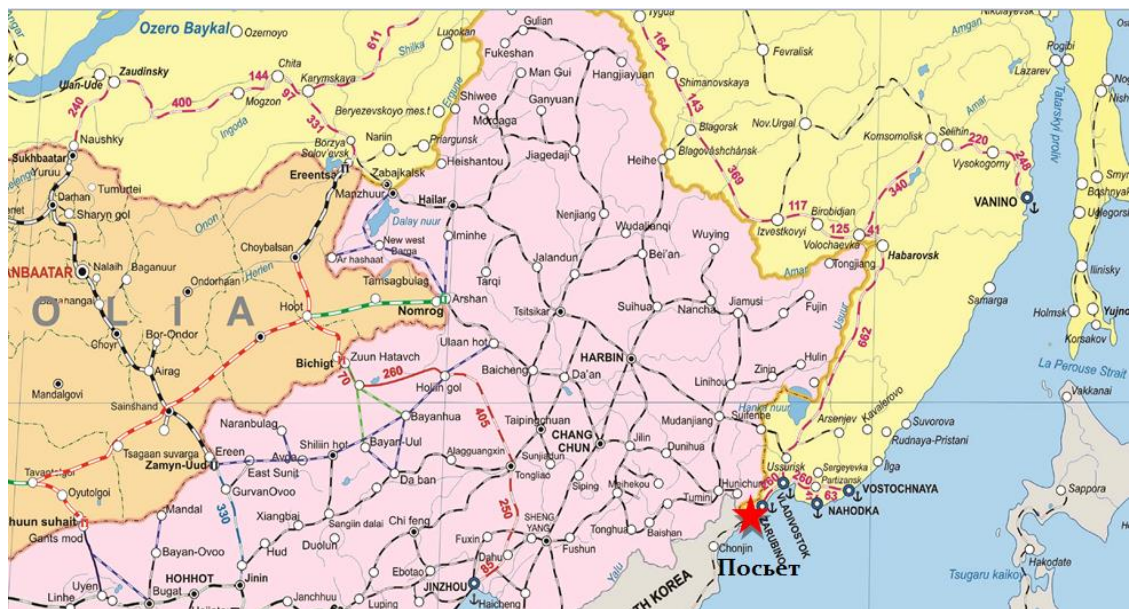
Төрөлжсөн байдал: Нүүрс, шингэн ачаа /газрын тосны бүтээгдэхүүн/, чингэлэг тээврээр төрөлжсөн байдаг ба Ази-Номхон далайн бүс нутгийг экспорт, импорт мөн транзит тээврийн бараа бүтээгдэхүүн болон бага зэрэг нүүрс боловсруулдаг.

Боомтын хүчин чадал: Нийт талбай 88,08 га, усан талбай 22,5 кв.км, нийт 2408,53 м урттай 15 зогсоолтой. Жилд 5736 мянган тонн ачаа нэвтрүүлэх хүчин чадалтай, үүнээс хуурай нурмаг ачаа 2500 мянган тонн, чингэлэг 14,4 мянган TEU. Битүү агуулахын талбай 32,74 мянган кв.м, задгай агуулахын талбай 104,47 мянган кв.м., Посьет булангаар 9 м суулттай, 175 м урттай, 26 м өргөнтэй хөлөг онгоц, Славянск булангаар 15 м суулттай, 400 м урттай, 60 м өргөнтэй хөлөг онгоц нэвтрүүлэх хүчин чадалтай.

Онцлог давуу тал: Хөдөлгөөн бүтэн жилээр үргэлжилдэг, газар зүйн хувьд ашигтай байршилтай.

Монгол Улсын хилийн боомтоос Посьет боомт хүртэлх төмөр замын урт:

- Сүхбаатар-Наушки-Посьет далайн боомт: 3995 км
- Эрээнцав-Соловьёвск-Посьет далайн боомт: 3435 км



ДАЛАЙ, ТЭНГИСИЙГ ХОЛБОСОН ТОМООХОН СУЭЦИЙН СУВАГ



Суэцийн суваг нь Египет Улсын Суэцийн булан дахь Газрын дундад тэнгисийг Улаан тэнгистэй холбож барьсан 163 км урттай усан хоолой юм. “Нил” мөрнөөс татсан суваг, хоолойгоор дамжин Улаан тэнгис рүү аялах чиглэл нь МЭӨ 13 дугаар зуунаас эхлэн ашиглаж байсан талаар түүхэнд тэмдэглэгдсэн байдаг байна.



Одоо ашиглагдаж байгаа Суэцийн сувгийн эхлэлийг Францын цэргийн жанжин Наполеон Бонапарт 1799 онд Английн хөлөг онгоцнуудаас татвар авах зорилгоор ашиглах боломжтой гэж үзэн эхлүүлж байв. Гэсэн хэдий ч энэхүү хоёр усны төвшингийн тооцооллын алдаанаас шалтгаалан эхлүүлсэн ажлаа амжилттай гүйцэтгэж чадаагүй юм.

Хожим нь цэцэглэн хөгжих Европын хэрэгцээ шаардлага, далайн тээврийн салбарын өсөлт хөгжилтөөс шалтгаалан далайн тээврийн хувьд цаг хугацаа, хөрөнгө мөнгө хэмнэх үр ашигтай шинэ гарцыг бий болгох шаардлага шинээр урган гарсан нь Суэцийн сувгийн төслийг жинхэнэ утгаар хэрэгжүүлэх боломжийг бүрдүүлэв.

Францын хөрөнгө оруулагчид Суэцийн сувгийн байгууламжийн бүтээн байгуулалтыг 1959 онд 99 жилийн хугацаатайгаар, концессын гэрээгээр авч ажлаа эхлүүлсэн бөгөөд 1869 он гэхэд 100 сая ам.долларын өртөг хэдий нь зарлагдсан байжээ.

Сувгийг 1869 онд албан ёсоор нээсэн хэдий ч Нил мөрөн, Газрын дундад тэнгис, Улаан тэнгисийг холбох ажлыг урт удаан хугацаанд үргэлжлүүлэн гүйцэтгэсээр ирсэн байдаг.

Асар их хүндрэл бэрхшээлийг даван туулж байгуулсан энэхүү сувгийг бий болгосноор, далайн тээврийн хөлөг онгоцнуудыг Хойд Атлантын тэнгис болон Энэтхэгийн далайн хооронд аялахын тулд зайлшгүй тойрч явах шаардлагатай 7000 гаруй км хуурай замыг товчилж өгснөөрөө түүхэн чухал ач холбогдолтой бүтээн байгуулалт болжээ.

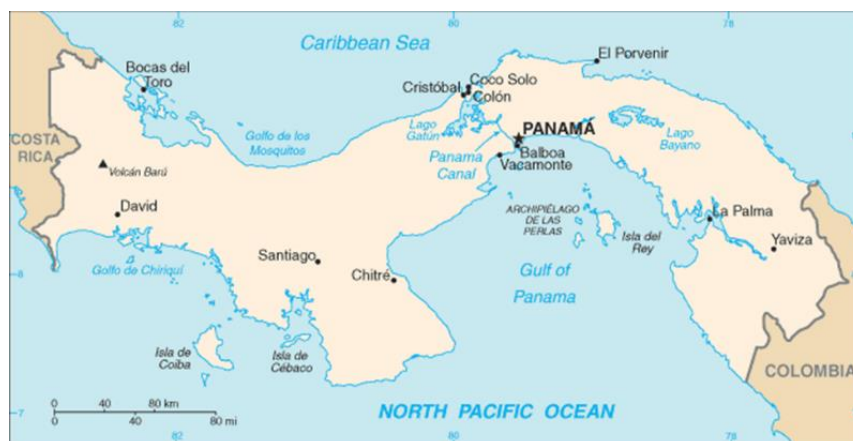
Сувгийн нийт уртын хэмжээн дээр хойд болон өмнөд суваг руу орох хоолойг нэмж тооцоход нийт 193,3 километрийн урттай болох ба өдөрт ойролцоогоор 50 гаруй хөлөг онгоц нэвтрэн өнгөрдөг байна.

Суэцийн сувгийн захиргаанаас хөлөг онгоцыг тус сувгаар нэвтрүүлэх шинэ журмыг 2008 оны 1 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс хэрэгжүүлэхээр батлан гаргасан. Уг журмын дагуу хөлөг онгоц тус бүр 251,000 ам.долларын төлбөр төлөх ёстой ажээ. Зөвхөн 2008 онд нийт 21,415 хөлөг онгоц сувгаар дамжин өнгөрсөн бөгөөд тэдгээрийн нийт төлбөр 5.381 тэрбум америк доллар болжээ.



Суэцийн сувгийн багтаамж, нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх зорилгоор 2014 оноос хоёр урсгалтай болгох ажил эхэлсэн бөгөөд 2016 оны 2 дугаар сарын 24-ний өдөр шинэ урсгалыг албан ёсоор нээсэн байна.

ПАНАМЫН СУВАГ



Панамын суваг нь Атлантын далайг Номхон далайтай холбосон олон улсын усан замын хоолой юм. Тус сувгийн нийт урт нь 77 километр хэдий ч аливаа нэгэн далайн тээврийн хөлөг онгоцыг Өмнөд Америкийн нутаг дэвсгэрийг бүхэлд нь тойрох урт бөгөөд хүнд хэцүү аялал болох 12875 км газрыг шууд товчлон гарах боломжийг олгосон түүхэн бүтээн байгуулалт билээ.

Панамын сувгийн талаарх мэдээлэл XVI зуунаас түүхэнд тэмдэглэгдэж үлдсэн байдаг. Перу, Эквадор зэрэг улсын байгалийн баялгийн асар их нөөцийг олж мэдсэн Испанийн V Чарльз эзэн хаан 1524 онд Панам хавийн нутгаар хуурай газрыг сэтлэн авснаар алс хол замаар тээвэрлэгдэх үнэт эрдэнэс нь илүү найдвартай, богино хугацаанд нутагт нь хүрэлцэн ирэх боломж байгааг ойлгосон байна. Гэсэн хэдий ч Газрын дундад тэнгис дэх эрх мэдлийн төлөөх Европын орнуудын дайн тулаанаас болж энэхүү асуудал нэг хэсэгтээ хойш тавигджээ.

Испанийн түшмэл одоогийн байгаа сувгийн ойролцоо усан зам гаргахыг 1534 онд санал болгож байсан хэдий ч удалгүй сонирхол нь замхран алга болсон байна.

Панамын сувгийг барих талаар нилээд хэмжээний судалгаа 1850-1875 онуудад олон хувилбараар хийгдсэнээс зөвхөн дараах хоёр хувилбар нь хэрэгжүүлэх боломжтойд тооцогдож байв.

Үүнд: Панам Улс эсхүл Никарагуа Улсын нутаг дэвсгэрээр хуурай газрыг сэтлэх төлөвлөгөө байв.

Энэхүү үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх Олон улсын компани 1876 онд байгуулагдсан бөгөөд хоёр жилийн дараа Колумбын Засгийн газраас тухайн суваг дээр ажиллах концессын гэрээний зөвшөөрлийг авчээ.

Францын Засгийн газар мөн Суэцийн сувгийг барьсан туршлагаа ашиглан Панамын суваг дээр 1881 оноос ажиллаж эхлэв. Гэсэн хэдий ч төрөл бүрийн шалтгаан, ялангуяа халуун орны шумуулаар халдварладаг төрөл бүрийн халдварт өвчнөөс болж олон хүний амь нас үрэгдсэн тул 1889 онд энэхүү төслөөсөө бүр мөсөн татгалзжээ. Тухайн үед нийт 20 гаруй мянган хүн амь насаа алдсаны ихэнх нь өвчний улмаас нас барсан тухай мэдээлэл байдаг.

АНУ-ын Конгресс анх 1899 онд уг сувгийг Төв Америкийн гол маршрут зам болох боломжтой гэж үзэв. Эхлээд Никарагуа Улсын нутаг дэвсгэрийг сонгосон боловч хожим нь энэ хувилбараасаа буцаж Панам Улсыг сонгов.

Тухайн үед Панам нь Колумб Улсын колоничлолд байсан бөгөөд тухайн үеийн АНУ-ын Ерөнхийлөгч Теодор Рузвельт Колумбийн Засгийн газартай хэлэлцэн тохиролцсоны хүчинд “Панамын суваг”-ийг барих нөхцөл бүрджээ.

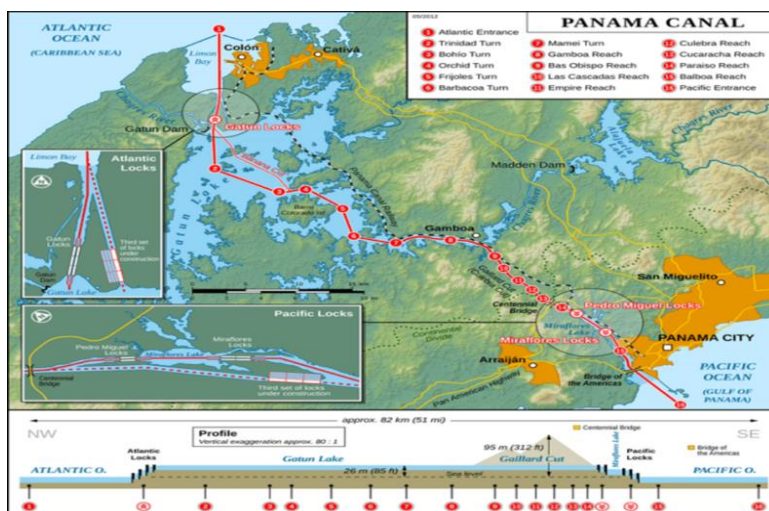


АНУ-ын ерөнхийлөгч Теодор Рузвельт Culebra Cut хэмээх уурын экскаватор дээр сууж байна. 1906 он

Панам Улс 1903 онд тусгаар тогтнолоо олж авсан бөгөөд АНУ-ын зүгээс тус орны эрх чөлөөг хадгалан хамгаалах нөхцөлтэйгөөр сувгийн 10 миль хэмжээтэй газрыг түрээсээр авахаар тохиролцож “Hay-Bunau-Varilla” гэрээг байгуулсан байна.

АНУ нь дээрх гэрээний дагуу Панам Улсад эхний ээлжинд 10 сая ам.долларын урьдчилгаа төлж байсан бөгөөд 1913 оноос хойш жил бүр 250 мянган ам.доллар төлөх тухай хэлэлцээрт гарын үсэг зурж баталгаажуулжээ.

Сувгийг 1914 оны 8 дугаар сарын 15-ны өдөр бүрэн сэтэлж 1920 оны 6 дугаар сарын 12-ны өдөр албан ёсоор нээсэн. Нийт өртөг нь 336,650,000 ам.доллар болсон байна.



Тус сувгийн (дээрх зурагны доод хэсэгт улаан өнгөөр дугаарлагдсан 1-2 болон 14-15-16 дугаар тоогоор дүрслэгдсэн) түгжээ буюу хаалт хэсгүүдийг барих шийдвэрийг 1906 онд гаргасан хэдий ч сувгийн хэсгийг өргөсгөх газар шорооны ажил болон халуун орны үхлийн аюултай, халдварт тахал хэлбэрийн өвчинтэй тэмцэхэд эхний хэдэн жилийг зарцуулсан байна. Панамын сувгийг барих ажилд америкийн талаас 5000 гаруй хүний амь нас эрсэдсэн тухай мэдээлэл бий.

Панам Улсад төлөх нэг жилийн төлбөрийг 1939 онд 434 000 ам.доллар болгож өмнө нь байгуулсан тусгаар тогтнол, эрх чөлөөтэй холбоотой заалтыг цуцалжээ. Тухайн жилдээ АНУ-ын Конгресс хуралдан 3 дугаар түгжээ каналын талаар хэлэлцэж шийдвэр гаргасан хэдий ч дэлхийн II дайн эхэлснээр энэхүү ажил хугацаагүйгээр хойшлогдов.

Панамын сувгийн жилийн орлого 1955 онд 930,000 ам.долларт хүрч эхэлсэн бөгөөд АНУ-ын зүгээс сувгаас Номхон далай руу чиглүүлэн өндөр зэрэглэлийн гүүр барих шийдвэр гаргажээ.

Энэхүү сувгийн Gaillard Cut гэж нэрлэгдэх хэсгийг 1969 онд өргөтгөн хоёр урсгалтай болгосон. байдаг.



АНУ болон Панам Улсын хооронд 1977 онд дахин байгуулсан хэлэлцээрийн хугацаа 1999 онд дуусч АНУ-ын зүгээс Панам Улсад тус сувгийг бүрэн хүлээлгэж өгчээ. Энэхүү 20 жилийн хугацаанд сувгийг хариуцах, удирдан ажиллуулах чиг үүргийг Панамын талд бага багаар хүлээлгэн өгч байсан байна.

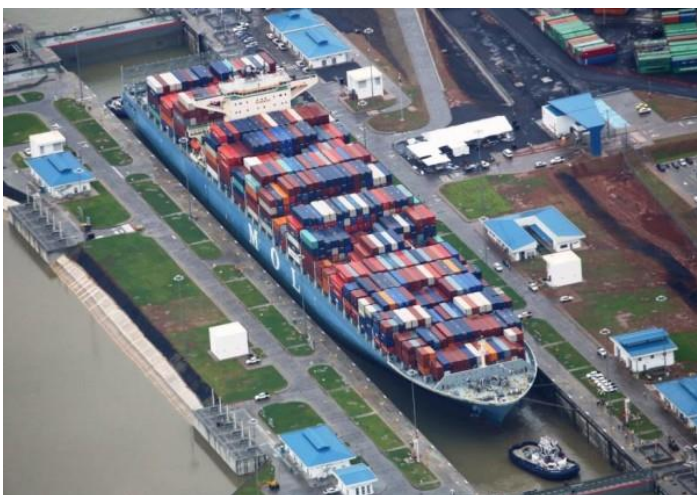
Уг сувгийг 1914 оны 4 дүгээр сарын 15-ны өдөр анхны хөлөг онгоц нэвтрэн гарсан тул тус түүхэн бүтээн байгуулалтын 100 жилийн ойг саяхан тэмдэглэн өнгөрүүлжээ. Панамын суваг нь хүний гараар бүтээгдсэн инженерийн суут бүтээн байгуулалтын тоонд бичигдэхээс гадна Панам Улсын түүх, эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд гол үүрэг гүйцэтгэдэг. Нэг жилд ойролцоогоор 2 тэрбум ам.долларын ашиг олдог бөгөөд түүний 800 сая нь Панам Улсын төсөвт хуваарилагддаг байна.

Панамын суваг нь Номхон далай болон Атлантын далайг холбосон усан зам бөгөөд энэхүү замыг даган аялах явцад хоёр томоохон нуурыг дамжин гарах шаардлагатай болдог. Тэдгээрийн нэг болох "Gatun" нуур нь далайн төвшнөөс дээш 26 метр өндөрт орших тул энэхүү нууранд аялахын тулд далайн төвшин бүхий өндөртэй усны төвшинг аажмаар нэмэгдүүлэх, нуураас гарсан тохиолдолд дараагийн далайн төвшин хүртэл усны төвшинг аажмаар бууруулахад дээрх түгжээ буюу хаалтууд ашиглагддаг байна.

Сувгаар бүрэн нэвтрэн гарахын тулд 8-10 цаг зарцуулдаг нь багагүй хугацаа хэдий ч сувгийг ашиглахгүйгээр явбал Өмнөд Америкийн нутаг дэвсгэрийг бүхэлд нь тойрох бөгөөд үүнд зарцуулах 14 хоногийн аялалтай харьцуулахад тун бага хугацаа юм. Сувгаар дамжин гарах хөлөг онгоцыг зөвхөн тус сувгийн ажилтнууд жолоодон гардаг ба энэхүү үйлчилгээ нь төлбөрийн нэг хэсэг болдог ажээ. Панамын сувгийн захиргаа нь сувгаар нэвтрэн гарах хүсэлтийг доод тал нь 48 цагийн өмнө ирүүлж, төлбөрийг бэлнээр хийхийг шаарддаг байна. Хөлөг онгоцны даацаас шалтгаалан төлбөрийн хэмжээ хэлбэлздэг ба дунджаар зөвхөн нэг хөлөг онгоц 150,000 ам.доллар төлөх шаардлагатай болдог ажээ.

Хэрэв тухайн хөлөг онгоцны даац, овор хэмжээ их байвал сувгийн захиргаанд төлөх төлбөрийн дүн төдий хэмжээгээр нэмэгдэх ба 2016 оноос өмнө хамгийн өндөр үнэ төлсөн хөлөг онгоцоор “Norwegian Pearl” хэмээх зорчигч тээврийн круиз онгоцыг нэрлэж байжээ. Тэрбээр 375,600 ам.доллар төлж нэвтрэх эрхээр хангагдсан байна.

Хөлөг онгоцны багтаамж нэмэгдэх тусам сувгийн өргөний хэмжээг зайлшгүй нэмэгдүүлэх шаардлага гардаг тул шинэчлэлийг үе шаттайгаар хийсээр ирсэн байна. Үүний үр дүнд 2016 оны 6 дугаар сарын 06-ны өдөр 10,000 TEU даац бүхий “MOL Benefactor” чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц шинэ сувгаар нэвтрэх боломжтой болж энэхүү үйлчилгээний хөлсөнд 829,000 ам. долларын төлбөр төлжээ.



Одоо дэлхий дээр бүтээгдээд байгаа 13,000 TEU даац бүхий чингэлэг тээврийн онгоц тус хоолойгоор гарсан тохиолдолд ойролцоогоор нэг сая ам.долларын төлбөр төлөх магадлалтай гэсэн тооцоо байдаг.

Хөлөг онгоц үйлдвэрлэгчид тус сувгийн өргөн, гүний хэмжээнд тохируулан хөлөг онгоц үйлдвэрлэдэг ба “PANAMAX” хэмээх хөлгийн багтаамж, даац хэмжээ заасан нэр томьёог далайн тээврийн салбарт оруулж ирсэн байна.

Хэрэв хувь хүн өөрийн бага оврын завьтайгаа тус сувгийг туулах шаардлага гарвал том хөлөг онгоцтой хамт нэвтрэх замаар 800-3200 ам.долларын төлбөр төлөх боломж ч мөн гардаг байна.

Тус улсад очсон жуулчдын хувьд энэхүү суваг нь хамгийн чухал аялал жуулчлалын бүтээгдэхүүн бөгөөд заавал үзэх газруудын жагсаалтанд дээгүүр бичигддэг томоохон үзмэр болжээ. Сувгийг гадны иргэд 15 ам.доллар, Панам Улсын иргэд болон тэнд байнга оршин суугчид 3 ам.долларын тасалбараар үзэх боломжтой.

Панамын сувгаар өдөрт 35-40, жилд ойролцоогоор 13,000-14,000 хөлөг онгоц нэвтрэн өнгөрдөг.



*Шинэ суваг барих ажил хийгдэж буй байдал (Баруун талд нь хуучин суваг)
Шинэ сувгийг 2014 оны 10 дугаар сард Панамын сувгийн 100 жилийн ойгоор
ашиглалтанд оруулахаар төлөвлөсөн хэдий ч барилгын ажил хойшилж 2015 онд дууссан
байна. Сувгийн хавхлагийн урт 426.7 м, өргөн 54.9 м хэмжээтэй ба энэхүү шинэ сувгаар
366 м урт, 49 м хүртэлх өргөнтэй хөлөг онгоц нэвтрэх боломжтой юм.*

ХӨЛӨГ ОНГОЦНЫ ТӨРӨЛ



Худалдааны далайн тээврийн хөлөг онгоц нь тухайн ачих гэж буй бараа бүтээгдэхүүний онцлогт тохируулан тоноглогдсон байдаг ба ерөнхийд нь дараах 3 бүлэгт ангилдаг.

1. Хуурай болон задгай ачааны
2. Шингэн ачааны буюу Танкер хөлөг онгоц
3. Тусгай зориулалтын хөлөг онгоц

Хуурай ачааны зориулалттай хөлөг онгоцны төрлүүд

Ерөнхий ачааны хөлөг онгоц



Ерөнхий ачааны хөлөг онгоц нь гол төлөв хуурай ачаа тээвэрлэдэг бөгөөд чингэлэг болон Po-Po (Ro-Ro) хөлөг онгоцонд орохооргүй тэгш бус хэмжээтэй ачааг чөлөөтэй ачиж буулгах зориулалт бүхий хөлөг онгоц юм. Тус хөлөг онгоц нь тухайн ачааны аюулгүй байдалд тохируулсан бэхэлгээгээр тоноглогдсон бөгөөд нэмж тоноглол хийх боломжоор хангагдсан байдаг.

Дэлхийн далайн тээврийн 52 хувийг эзэлдэг чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг ISO стандартын дагуу тусгайлан чингэлэг ачиж тээвэрлэхэд зориулан үйлдвэрлэдэг. Дэлхий дээрх хамгийн том чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц нь 400 м урттай, 59 м өргөнтэй, 18000 TEU чингэлэг ачих хүчин чадалтай.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц



Тээврийн хэрэгсэл тээвэрлэгч хөлөг онгоц



Ro-Ro (roll-on/roll-off/) хөлөг онгоц нь ихэвчлэн тээврийн хэрэгсэл болоод ачаа, тээврийн хэрэгслийг чиргүүлийн хамт ачих зориулалттай хөлөг онгоц юм. Дотроо төрөл бүрийн машин ачих зориулалт бүхий тавцангуудтай. Дэлхий дээрх хамгийн том Ro-Ro хөлөг онгоц нь 265м урттай 3 давхар бүхий тавцантай 138000 куб.метр ачааны багтаамжтай буюу 6000 (CEU) гаруй машин ачдаг байна.

Задгай ачаа тээвэрлэгч хөлөг онгоц

Задгай ачаа тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь төмрийн хүдэр, үр тариа, цемент гэх мэт ихэвчлэн нурмаг ачааг тээвэрлэх зориулалтаар ашигладаг. Тус онгоц нь дотроо тусдаа хэд хэдэн тасалгаатай. Ачааг хөлөг онгоцонд ачиж буулгахдаа тусгай тоног төхөөрөмжөөр юүлэх, конвейроор зөөж түргэн шуурхай буулгах боломжтой ба шаардлагатай тохиолдолд хөлөг онгоцон дээр суурилуулсан кранаар ачиж, буулгах боломжтой байдаг.



Задгай ачаа тээвэрлэгч хөлөг онгоцыг 50,000 тонн хүртэл даацтай, 50,000-80,000 тонны даацтай /Panamax-Панамын сувгаар транзит тээвэр хийх боломжтой хамгийн том хэжээний хөлөг онгоц Panamax/ болон 80,000 тонноос дээш даацтай /Capesize/ гэсэн гурван ангилалаар авч үздэг.

Шингэн ачаа тээвэрлэгч хөлөг онгоцны төрлүүд (Танкер хөлөг онгоц)

Түүхий газрын тос тээвэрлэгч



Түүхий газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь тээвэрлэх хугацаандаа газрын тосоо боловсруулах зориулалттай үйлдвэрлэгдсэн байдаг. Дэлхий дээр хамгийн том хэмжээгээр нь VLCCs (Very large crude carriers) болон ULCCs (Ultra large crude carriers) гэж 2 ангилдаг бөгөөд тэдгээрийг супертанкер гэж нэрлэдэг. Ихэнх супертанкерууд нь боомтын эрэг руу ойртож чаддаггүй бөгөөд ачиж буулгахдаа эргээс зайдуу тусгай шахуургаар тоноглогдсон зогсоолд зогсдог байна. Супертанкерууд нь 318 мянган тонн ачаа буюу 2 сая баррель газрын тос тээвэрлэх хүчин чадалтай байдаг.

Боловсруулсан бүтээгдэхүүн тээвэрлэгч



Боловсруулсан бүтээгдэхүүн тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь түүхий газрын тос тээвэрлэгч хөлөг онгоцны жижгэрүүлсэн хувилбар юм. Гэхдээ боловсруулсан бүтээгдэхүүнийг томоохон боомтоос дэлхийн өнцөг булан бүрт жижиг боомт руу зөөвөрлөх зориулалттай байдаг. Бензин, дизель, асфальт, онгоцны шатахуун, тос тосолгооны материал мөн төрлийн барааг болоод далдуу модны тос хүртэл тээвэрлэдэг байна.

Шингэрүүлсэн хий тээвэрлэгч



Шингэрүүлсэн хий тээвэрлэгч нь шингэрүүлсэн байгалийн хий (LGN) болон шингэрүүлсэн газрын тосны хий (LPG) тээвэрлэхэд ашиглах тусгай зориулалтын хөлөг онгоц юм. Ачаа өндөр даралтын дор, ихэнхдээ бага температурт бөөрөнхий сав дотор хадгалагдаж байдаг. Ачиж, буулгахад тусгай зориулалт бүхий зогсоол, талбай болон боловсруулах тоног төхөөрөмж шаардагддаг. Шингэрүүлсэн хийг тээвэрлэх хөлөг онгоцны хамгийн том төрөл А-Мах нь 345 метр урт LGN хөлөг онгоц бөгөөд 266,000м³ багтаамжтай юм.

Химийн бүтээгдэхүүн тээвэрлэгч



Химийн бүтээгдэхүүн тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь 5,000-40,000 тонн хүртэл даацтай, ихэвчлэн ачих гэж буй барааны онцлогт тохирсон тусгай системээр тоноглогдсон байдаг. Эдгээр системүүд нь ачааг ямар нэг өөрчлөлт, урвалд оруулахгүй байх үүднээс халаах эсвэл хөргөх болон саванд өмнө нь ачсан ачааг цэвэрлэх, ариутгах систем гэж ойлгож

Тусгай зориулалтын хөлөг онгоцны төрлүүд

Хүнд даацын өргөгчтэй ачааны хөлөг онгоц



Хүнд даацын, өргөгчтэй ачааны хөлөг онгоц нь хүнд жинтэй, овор ихтэй ачаа болон завь, хөлөг онгоц ихэвчлэн тээвэрлэхэд зориулагдсан байдаг. Энэ төрлийн хөлөг онгоцыг дотор нь Хүнд даацын өргөгчтэй болон хагас суулттай (Flo-Flo буюу float-on/ float-off) гэж үндсэн 2 төрөлд хуваадаг. Хүнд даацын өргөгчтэй усан онгоц нь өөр дээрээ даацын өргөгч төхөөрөмжтэй бөгөөд ачаагаа хөлөг онгоцны зогсоолд өөрөө буулгах боломжтойгоороо онцлогтой юм. Хагас суулттай хөлөг онгоц нь далай дээр тавцант их биеийг ус руу хагас живүүлэх замаар ачаагаа далай руу буулгах боломжтой байдаг.

Мал, амьд амьтан тээвэрлэгч



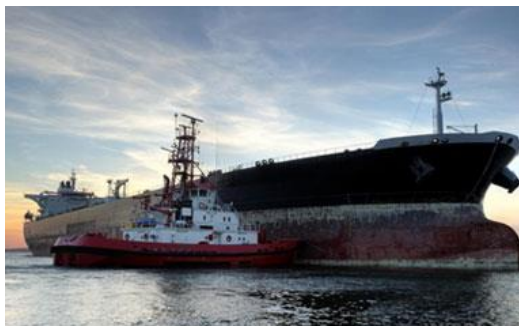
Тус тээвэрлэгч хөлөг онгоц нь ихэвчлэн олон тооны амьд мал, амьтныг аюулгүй тээвэрлэхийн тулд өөр төрлийн буюу чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцыг өөрчилж янзалсан байдаг. Мал, амьтан тээвэрлэх явцад агааржуулалтын системтэй, хоол хүнс, ус нөөцөлж бэлдэхээс гадна ачаа очих боомтод хүлээн авах байгууламж, буулгах тусгай талбай шаарддаг байна. Энэ төрлийн хөлөг онгоц нь 120,000 хүртэл хонь тээвэрлэх боломжтой байдаг ба тээвэр хийдэг гол чиглэл нь Австрали, Шинэ Зеландаас Ойрхи Дорнод хүрдэг байна.

Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц



Зорчигч тээврийн хөлөг онгоц нь 10 хүний суудалтай жижиг завинаас авахуулаад 6000 зорчигч тээвэрлэх хүчин чадалтай том аялалын хөлөг онгоц хүртэл байдаг. Зорчигч тээврийн аялалын хөлөг онгоц зочид буудал шиг хэв загвартай бөгөөд дотроо ресторан, дэлгүүр, кино театр, усан сан зэрэг байгууламжтай тав тухтай байдаг. Хамгийн том зорчигч тээврийн аялалын хөлөг онгоц “Oasis” нь 6,360 зорчигч багтаах боломжтой, 225,000 тонны даацтай юм.

Чирэгч, түлхэгч хөлөг онгоц



Чирэгч, түлхэгч хөлөг онгоц нь хүчин чадал болон богино зайн жолоодлого сайтай бөгөөд том хэмжээний хөлөг онгоцыг боомтын зогсоолын талбайд байршуулахад туслах зориулалттай онгоц юм. Зарим тохиолдолд нэг боомтоос нөгөө боомтын хооронд чиргүүл онгоцны тусламжтайгаар тээвэрлэлт хийж болдог байна.

ОЛОН УЛСЫН ГЭРЭЭ КОНВЕНЦ БОЛОН ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ ОРНЫ ЭРХ

НҮБ-ын Далайд гарцгүй хөгжиж буй орнуудын бүлэг 31 орноос бүрддэг. Далайд гарцгүй хөгжиж буй орны ангилалд газар зүйн хувьд далайд гарцгүй, дэлхийн гол зах зээлээс алслагдсан, цөөн хүн амтай, жижиг зах зээлтэй улс гүрнүүд багтдаг.

Дамжин өнгөрөх тээврийн зардал, эрсдэл, ложистикийн үр ашиггүй тогтолцоо, холбогдох байгууллагуудын үр бүтээмжгүй үйл ажиллагаа хийгээд дэд бүтцийн сул хөгжил нь Далайд гарцгүй орнуудын олон улсын зах зээлд нэвтрэх боломжийг нь хязгаарладаг болохоор тэдгээрийн нийгэм эдийн засгийн хөгжил, нэн ялангуяа олон улсын зах зээл дэх өрсөлдөх чадвар сул байдаг байна. Далайд гарцгүй орнууд ийнхүү зах зээлийн хувьд хязгаарлагдмал тул орнууд хөрш орнуудаараа дамжин бүс нутаг, дэлхийн зах зээлд нэвтрэх шаардлагатай болдог.

Монгол Улс нь эдийн засгаараа тэргүүлэгч хоёр их гүрний дунд оршдог бөгөөд эдийн засаг нь хөрш орны зах зээл, эдийн засгийн нөхцөл байдлаас ихээхэн хамааралтай. Манай улс хөрш орнууддаа түүхий эд, ашигт малтмал, хагас боловсруулсан бүтээгдэхүүн экспортлож, мөн орнуудаас хүнс болон бараа бүтээгдэхүүн импортлодог учир алхам тутамдаа худалдааны алдагдал хүлээдэг. Иймд олон улсын гэрээ конвенциор олгосон эрхийн дагуу хил залгаа хөрш орнуудынхаа нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрч, далайн тээврийг ашиглан олон улсын зах зээлд нэвтрэх нь далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд тэргүүний зорилтуудын нэг байх учиртай.

Өөрөөр хэлбэл далайд гарцгүй орнуудын хувьд эдийн засгийн өсөлтөө нэмэгдүүлэх үүднээс импорт, экспортын чиглэлийн бараа бүтээгдэхүүнээ төрөлжүүлэх буюу энэ зорилтын хүрээнд олон улсын холбогдох гэрээ конвенцод нэгдэх, хөрш орнуудтайгаа үр ашигтай дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийн гэрээ хэлэлцээр байгуулан хамтран ажиллах шаардлагатай юм. Олон улсын нийт худалдааны эргэлтийн 90 гаруй хувь нь далайн тээвэртэй холбоотой тул далайн тээврийг ашиглан, эдийн засгаа тэлэх нь зөвхөн далайд гарцгүйгээс гадна бүх орны ашиг сонирхол юм. Гагцхүү далайн эрх зүйн тухай болон бусад холбогдох конвенцоор далайд гарцгүй орнуудад олгосон тэгш эрхийн зарчмын хүрээнд үр ашигтай худалдаа эрхлэх нь нэн чухал юм.

Монгол Улс НҮБ-ын Далайд гарцгүй орны транзит худалдааны 1965 оны конвенцод 1966 онд, Далайд гарцгүй орнуудын далбаагаа мандуулах эрхийг хүлээн зөвшөөрсөн 1921 оны Барселоны тунхаглалд 1976 онд, Их далайн 1958 оны конвенц, Далайн эрх зүйн байдлын тухай 1982 оны конвенц, Олон улсын далайн байгууллагын тухай 1948 оны конвенцод 1996 онд тус тус нэгдэн орсон. Мөн 1996 онд Олон улсын далайн байгууллагын гишүүнээр элсэж, “Далай ашиглах тухай” Монгол Улсын хууль 1999 онд батлагдан гарснаар их далайд хөлөг онгоц бүртгэх, далайн тээвэр эрхлэх, далайн баялаг ашиглах үйл ажиллагааг зохион байгуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлсэн юм. Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улс далайн салбарын 20 гаруй гэрээ, конвенц болон тэдгээрийн нэмэлт өөрчлөлт, протоколд нэгдэн ороод байна.