

## Алтанбулагийн боомт, чөлөөт бүсийн хөгжил, өнөөгийн байдал, стратегийн ач холбогдол

Норовсамбуугийн Наранжаргал<sup>ORCID</sup>

Ph.D

Шинжлэх Ухааны Академийн Олон улс судлалын хүрээлэн,  
Улаанбаатар, Монгол Улс  
[naranjargal\\_n@mas.ac.mn](mailto:naranjargal_n@mas.ac.mn)

**Хураангуй:** Энэхүү өгүүлэлд Монгол Улсын Алтанбулагийн боомт болон Алтанбулагийн чөлөөт бүсийн түүхэн хөгжил, өнөөгийн үйл ажиллагаа, стратегийн ач холбогдлыг судлан дүгнэсэн болно. Судалгаанд 1995-2025 оны хугацаан дахь зорчигчдын урсгал, бараа эргэлтийн статистик мэдээлэл, холбогдох хууль эрх зүйн баримт бичгүүдийг ашиглан тоон болон харьцуулсан дүн шинжилгээ хийв. Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд Алтанбулагийн боомт ба чөлөөт бүс нь өөр хоорондоо харилцан уялдаатай хөгжиж, эдийн засаг, худалдаа, тээврийн урсгалд чухал үүрэг гүйцэтгэж байна. Тухайлбал, “Ковид-19” цар тахлын дараах нөхцөлд зорчигч, бараа тээврийн урсгалын өсөлт, чөлөөт бүсийн бараа эргэлтэд гарсан өсөлт нь эдийн засгийн сэргэлтийн нэгэн чухал үзүүлэлт болж байна. Цаашид Алтанбулагийн боомт, чөлөөт бүсийг нэгтгэн “хуурай боомт-чөлөөт бүс-логистикийн интеграл төв” хэлбэрээр хөгжүүлэх нь Монгол Улсын хил орчмын эдийн засгийн бодлогын дараагийн шатны гол зорилт болохыг судалгаанд онцоллоо.

**Түлхүүр үгс:** ОХУ, Монгол Улс, эдийн засаг, гадаад худалдаа, Алтанбулаг боомт, чөлөөт бүс

### Удиртгал

Аливаа улс орны худалдаа, эдийн засгийн гадаад харилцааг хөгжүүлэхэд чөлөөт худалдааны бүс байгуулах туршлагыг улс орнууд сүүлийн жилүүдэд эрчимтэй хэрэгжүүлж байна. Монгол Улсад эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах үзэл санаа 1990-ээд оны сүүлээр эхэлж, хил орчмын худалдааг дэмжих, хөрш орнуудтай эдийн засгийн тэнцвэрт хамтын ажиллагааг гүнзгийрүүлэх бодлогын хүрээнд багагүй саад бэрхшээлийг туулан хэрэгжиж ирсэн. Энэ хүрээнд Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь уг бодлогын анхны бодит туршилт бөгөөд өдгөө хөрш ОХУ-ын хил орчмын эдийн засгийн интеграцийн нэгэн чухал хэсэг болсон юм.

XX зууны сүүлчээс Монгол Улсын гадаад харилцаа, эдийн засагт томоохон өөрчлөлт орж, далайд гарцгүй, хоёрхон улстай хиллэдэг Монгол Улсын хувьд олон улсын тээвэр, худалдааны асуудлыг өргөжүүлэхэд хил гааль, боомтын асуудалд онцгойлон анхаарч, тодорхой алхмуудыг хэрэгжүүлж эхлэв. Энэ хүрээнд өнөөгийн байдлаар Монгол Улсын 30 гаруй хилийн боомт, худалдааны гурван чөлөөт бүс

байгуулаад байна. Эдгээрээс Алтанбулагийн боомт болон түүнийг дагалдах чөлөөт бүс нь манай улсын эдийн засаг, гадаад худалдаа, бүс нутгийн интеграцийн хөгжлийн бодлогын онцгой стратегийн цэг бөгөөд зөвхөн Монгол-Оросын хилийн боомт бус, Евроазийн авто замын сүлжээний (АН-3) дамжин өнгөрөх гол зангилаа болох буюу Евразийн тээвэр, худалдааны урсгалд Монгол Улсыг холбох чухал гүүр болж байна.

Алтанбулаг боомт болон чөлөөт бүсийн талаар ерөнхийлөн эсвэл, тодорхой нэг асуудлын хүрээнд урьд өмнө авч үзсэн судалгаанууд багагүй байгаа ч, боомт болон чөлөөт бүсийг хамтатган цогцоор нь судалж, цаашдын хөгжлийн чиг хандлагыг нэгтгэн судалсан судалгаа цөөн байна. Тухайлбал, Монгол Улсын хил орчмын эдийн засгийн болон чөлөөт бүсийн асуудлыг судалсан эрдэмтдийн бүтээлүүдэд дэд бүтцийн сул тал, хөрөнгө оруулалтын урсгал, хууль эрх зүйн орчны хүндрэл зэрэг асуудлыг голлон авч үзсэн байх ба тухайлбал, ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн

© The Author(s), 2025



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

<https://orcid.org/0000-0001-5788-4618>

Received: 25 September, 2025; Accepted: 12 November, 2025

хүрээлэнгийн эрдэмтдийн хийсэн судалгаанд бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, аргазүйн шинэчлэлийн хүрээнд хил орчмын бүсүүдийг эдийн засгийн интеграцийн “мезо түвшний систем”<sup>1</sup> гэж тодорхойлсон бол Монгол Улсын Зам тээврийн яамнаас гаргасан “Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ, нөхцөл боломжийн судалгаа”<sup>2</sup> нь Алтанбулагийг хуурай боомтын “стратегийн байршил” хэмээн тодорхойлж, бүс нутгийн логистикийн урсгалд чухал үүрэгтэйг онцолжээ. Харин Дотоод хэргийн их сургуулиас хэрэгжүүлсэн “Хилийн зурвас дахь чөлөөт бүсийн аюулгүй байдлын тогтолцоо”<sup>3</sup> судалгаанд аюулгүй байдал, хууль сахиулах орчны сул талуудыг дурдаж, хамгаалалтын дэд бүтэц, хяналтын системийг шинэчлэхийг санал болгосон<sup>4</sup> байна.

Тиймээс энэхүү өгүүлэлд уг чөлөөт бүс болон боомтыг хамтад нь авч үзэн, хөгжлийн явцад тулгамдаж буй асуудлыг тодорхойлон, цаашдын чиг хандлагыг таамаглахыг зорилоо. Үүний тулд эдийн засгийн болон зорчигчдын статистик өгөгдөл болон холбогдох хууль, эрхзүйн баримт бичгүүдэд тулгуурлан шинжилсэн болно. Судалгааны ач холбогдол нь Монгол Улсын “Алсын хараа–2050”, “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-д тусгасан хил орчмын эдийн засгийн хөгжлийн бодлого, чөлөөт бүсийн үйл ажиллагааг судалгаанд суурилсан өгөгдлөөр дэмжихэд оршиж буй юм.

## 1. Онолын хэсэг

Далайд гарцгүй улсын хувьд тээвэр, логистикийн тогтвортой байдлыг хангах нь экспорт, импортын өртгийг буюу гүйлгээний зардлыг бууруулах стратегийн гол нөхцөл болдог. Үүнд хуурай боомт нь далайн боомтыг орлох дотоод хувилбар гэж үзэх буюу, тээвэр-логистикийн зангилааг төвлөрүүлэх, хил дээр үүсдэг цаг хугацаа болон зардлын саадыг

Алтанбулаг боомтоор нэвтэрч байгаа зорчигч болон бараа эргэлт жил тутам нэмэгдэж байгаа нь тус боомтын ач холбогдол цаашдаа өсөн нэмэгдэхийг харуулж байна. 2025 онд тус боомтын өргөтгөл шинэчлэлийн ажлыг хийж дуусгасан нь Монгол Улс төдийгүй Евроазийн тээвэр, худалдааны салбарт томоохон ач холбогдолтой ажил болсныг тэмдэглэх нь зүйтэй.

Алтанбулагийн чөлөөт бүсэд нэвтэрсэн зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, чөлөөт бүсийн бараа эргэлтийг шинжлэн үзэхэд үзүүлэлт тус бүр дээр тодорхой хэмжээний өсөлт харагдаж байгаа нь уг чөлөөт бүсийг цаашид хөгжүүлэх хэрэгцээ, шаардлагатай болохыг нотолж байна. Иймээс тус чөлөөт бүсэд тулгамдаж буй асуудлыг оновчтой шийдвэрлэж, чөлөөт бүсийн хөгжлийн төлөвлөгөөг Монгол Улсын хөгжлийн дунд болон урт хугацааны бодлоготой уялдуулан хэрэгжүүлэх шаардлагатай юм. Алтанбулагийн боомт, чөлөөт бүс нь харилцан уялдаатай хөгжих ёстой бөгөөд эдгээрийн хөгжлийн бодлогыг цаашид тусад нь бус, нэгтгэн авч үзвэл илүү үр дүнтэй болохыг уг судалгаанаас харж болно. Алтанбулагийн боомт болон чөлөөт бүс нь Монгол Улсын эдийн засгийн хөгжлийн онцгой бүсэд зангилаа цэг болон оршиж байгаа нь тэдгээрийн стратегийн ач холбогдлыг улам бүр нэмэгдүүлж байна.

багасгах чухал механизм гэж тодорхойлогддог. Хуурай боомтын онолд<sup>5</sup> ийм байгууламж нь гаалийн бүрдүүлэлт, агуулах, шилжүүлэн ачилт болон хилийн хяналтын зарим үйл ажиллагааг улсын дотоодод шилжүүлснээр нийлүүлэлтийн сүлжээний бөглөрлийг саармагжуулж, дамжин өнгөрөх хугацаа болон логистикийн нийт өртгийг бууруулах давуу талтай. Чөлөөт бүсийн

<sup>1</sup> ШУА-ийн Газарзүй-геоэкологийн хүрээлэн. “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах” суурь судалгааны төслийн эрдэм шинжилгээний эцсийн тайлан. Улаанбаатар, 2022, -444х.

<sup>2</sup> <https://sudalгаа.gov.mn/mongol-ulsad-khuuray-boomt-bayguulakh-kheregtsee-shaardlaga-nkhtsl-bolom-eow>

<sup>3</sup> Монгол Улсын Дотоод хэргийн Их Сургууль. Хилийн зурвас дахь чөлөөт бүсийн аюулгүй байдлын тогтолцоо (Судалгааны тайлан). Улаанбаатар, 2023, -131х.

<sup>4</sup> Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ, шаардлага, нөхцөл боломжийн тухай судалгаа. Улаанбаатар, 2021, -51х.

<sup>5</sup> Cullinane, Kevin, Rickard Bergqvist, and Gordon Wilmsmeier. 2012. “The Dry Port Concept—Theory and Practice [‘Хуурай боомтын ойлголт: Онол ба практик’].” *Maritime Economics & Logistics* 14 (1): 1–13.

тогтолцоо нь хуурай боомтын логистикийн үүргийг худалдаа, үйлдвэрлэл, хөрөнгө оруулалтын таатай орчинтой хослуулан өргөжүүлдэг бөгөөд эдийн засгийн чөлөөт бүсийн онолд<sup>6,7</sup> чөлөөт бүсийг татварын хөнгөлөлт, захиргааны оновчтой дэглэм, дэд бүтцийн төвлөрөл болон хил орчмын эдийн засгийн интеграцийг хурдасгах гол институцийн нэг гэж үздэг. Чөлөөт бүсийн ойлголт дотор худалдааны чөлөөт бүс нь импорт, экспортын барааг түр хадгалах, ангилах, дахин савлах, жижиглэн болон бөөний худалдааг төвлөрүүлэхэд чиглэсэн, харьцангуй хязгаарлагдмал хүрээтэй бүс юм. Харин эдийн засгийн чөлөөт бүс нь үйлдвэрлэл, боловсруулах үйлдвэрлэл, логистик, үйлчилгээ, инновац, экспортын чиглэлийн үйлдвэр, санхүүгийн үйлчилгээ зэрэг өргөн хүрээний эдийн засгийн үйл ажиллагааг дэмжих институцийн цогц орчин бөгөөд татвар, гааль, хөдөлмөр, хөрөнгө оруулалтын уян хатан зохицуулалтаар дамжуулан дотоод, гадаадын хөрөнгө оруулалтыг татаж, эдийн засгийг төрөлжүүлэх зорилготой.

Монгол Улсад чөлөөт бүс байгуулах тухай үзэл баримтлал анх 1995 онд батлагдсан ч, өнгөрсөн гучин жилийн хугацаанд авч үзэхэд чөлөөт бүсүүдийн бодит үр өгөөж хангалтгүй хэвээр байна. Чөлөөт бүсийг байгуулах үндэслэлд экспортын үйлдвэрлэлийг дэмжих,

хөрөнгө оруулалт татах, бүс нутгийн хөгжлийг хурдасгах, транзит тээврийг нэмэгдүүлэх зэрэг зорилгууд багтсан ч эдгээр зорилт бодит үйл ажиллагаанд бүрэн биелээгүй байгаа нь тээвэр, логистикийн дэд бүтэц сул, байгууллагуудын уялдаа холбоо тааруу, гааль болон мэргэжлийн хяналтын байгууллагын хүнд суртал, төрийн бодлогын тогтворгүй байдалтай холбоотой байна. Тиймээс одоогоор зөвхөн худалдааны чөлөөт бүсийн хүрээнд үйл ажиллагаагаа явуулж байгаа буюу эдийн засгийн чөлөөт бүсийн институцийн түвшний чадамж бүрэн бүрдээгүй гэж үзэж болно. Энэ нөхцөлд Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь анх худалдааны чөлөөт бүсийн хэлбэрээр ажиллаж эхэлсэн хэдий ч бодлогын түвшинд эдийн засгийн чөлөөт бүсийн өргөтгөсөн хэлбэр рүү шилжих шаардлага үүсээд байгаа юм.

Иймээс хуурай боомт болон чөлөөт бүсийг хамтатган хөгжүүлэх нь тээвэр-логистикийн урсгал, худалдааны эрэлт ба нийлүүлэлтийн системийг нэгэн цогц хэлбэрээр зохион байгуулах өргөн боломжийг бүрдүүлдэг байна. Ийм бүтцийн загварыг “логистикийн интеграл төв”<sup>8</sup> гэх бөгөөд дотоод, гадаадын тээврийн коридор, гааль, агуулах, үйлдвэрлэл, жижиглэн болон бөөний худалдааг нэг цэгт төвлөрүүлсэн нийлүүлэлтийн сүлжээний нэгдсэн платформ гэж тодорхойлдог байна.

## 2. Алтанбулаг-Хиагтын боомтын үүсэл, хөгжил

Монгол Улс нь “Хилийн боомт болон Монгол-Оросын Улсын хилийг хялбарчилсан журмаар нэвтрэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар, ОХУ-ын Засгийн газар хоорондын 1994 оны хэлэлцээр”-ийн дагуу ОХУ-тай авто замын 14, төмөр замын 2, нийт 16 боомтоор харилцахаас 10 боомт нь ажиллаж, дэд бүтэц хөгжөөгүй, бүтээн байгуулалт хийгдээгүйн улмаас 6 боомт ажиллахгүй байна. Эдгээрээс Наушки, Эрэнцав хоёр нь төмөр замын боомт

бол бусад 8 нь авто замын боомт бөгөөд авто замын боомтуудын дотор Алтанбулагийн боомт хамгийн том нь юм.

Алтанбулагийн боомт нь Монгол Улсын эртний боомтуудын нэг ба Манж Чин Улс, Хаант Орос Улсын 1727 оны 8 дугаар сард байгуулагдсан Буурын гэрээ, 10 дугаар сард байгуулагдсан Хиагтын гэрээгээр хилийн шугамыг тогтоож, худалдааны зарчмыг анхлан тогтсон түүхтэй. Гэрээний дагуу 1727 онд

<sup>6</sup> Bost, François, and Sylvie Piantoni. 2019. *Special Economic Zones: Methodological Issues and Definition* [“Эдийн засгийн чөлөөт бүс: Аргазүйн асуудал, тодорхойлолт”]. Geneva: UNCTAD.

<sup>7</sup> Alansary, Ola S. 2023. “Defining ‘Free Zones’: A Systematic Review of Literature [“Чөлөөт бүс”-ийг тодорхойлох нь: Судалгааны системчилсэн тойм”].” *Heliyon* 9 (8): e18672.

<sup>8</sup> Montwiłł, Andrzej, Oliwia Pietrzak, and Krystian Pietrzak. 2021. “The Role of Integrated Logistics Centers (ILCs) in Modelling the Flows of Goods in Urban Areas Based on the Example of Italy [“Хотын бараа урсгалын загварчлалд интеграл логистикийн төвүүдийн (ILC) үүрэг: Итали улсын жишээн дээр”].” *Sustainable Cities and Society* 72: 102851.

Барсуковын өвөлжөө байсан газар Троицкосавскийн хэрэм баригдсан бол 1730 онд Хиагтын эсрэг талд Манж Чин Улсын зүгээс “Маймаачин” тосгоныг байгуулжээ.

Ийнхүү хилийн хоёр талд суурин үүсэж харилцан худалдаа эрхлэх болсноор хилийн боомт бий болсон юм. Энэхүү боомтоор Монголын талаас мал, малын түүхий эд нийлүүлж, Орос Улсаас ахуйн хэрэглээний эд зүйл импортоор авахаас гадна онцлох нэгэн зүйл нь Хятадын өмнөд хэсгээс ОХУ-ын Москва хот, улмаар Европ руу цай тээвэрлэдэг “Цайны зам” тус боомтоор дайрдаг байсан юм. Цайны зам нь 1869 онд Суэцийн суваг нээгдэж, 1903 онд

Транссибирийн төмөр зам ашиглалтад орох хүртэл ихээхэн ач холбогдолтой байсан бол 1915 оны Гурван улсын гэрээнээс хойш тус боомтод Хятадын нөлөө нэмэгджээ.

Хиагт хотод 1727 оны Буурын гэрээ, Хиагтын гэрээ, 1915 оны Гурван улсын гэрээ, 1921 оны 3 дугаар сарын 18-ны Хиагтад болсон тулалдаан зэрэг Монголын түүхэнд багагүй нөлөө үзүүлсэн томоохон үйл явдлууд болсон байдаг.

1990 оноос хойш энэхүү боомт нь Монгол Улсын хойд хөрштэйгөө харьцах гол боомт болж хөгжсөн. Уг боомтоор 1995-2024 онд зорчсон иргэдийн тоон баримтыг авч үзвэл:

*Хүснэгт №1. Алтанбулаг-Хиагтын боомтоор 1995-2024 онд зорчигчдын тоо*

Он	Гарсан зорчигч	Орсон зорчигч
1995	80582	78939
1996	33049	38289
1997	56551	60616
1998	87308	94722
1999	75067	77104
2000	75110	74723
2001	73317	71370
2002	66006	66897
2003	72341	73339
2004	79829	82307
2005	87121	87763
2006	111043	121872
2007	119712	126969
2008	129920	138857
2009	134844	140997
2010	163605	169863
2011	182438	190492
2012	190615	201143
2013	189581	198339
2014	194254	198875
2015	397945	400904
2016	461907	467763
2017	360070	366041
2018	336294	344491
2019	320193	330868
2020	47887	51835
2021	18327	16929
2022	188319	198610
2023	290081	289996
2024	335081	343523

Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо. Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан. Хандсан огноо: 2025 оны 08 дугаар сарын 22. <https://www.1212.mn/mn>

Алтанбулаг боомтоор зорчигсдын урсгал 1996, 2019 онуудад огцол багассан бол 1998, 2015, 2022 онуудад эргээд нэмэгдсэн байна. Боомтоор нэвтрэгсдийн тоо 1996 онд багассан шалтгаан нь ОХУ-д бэлэн хувцас, ахуйн бараа бүтээгдэхүүнийг дамлан наймаалах явдлыг таслан зогсооход чиглэсэн татварын бодлого хэрэгжүүлж эхэлсэн болон Монгол Улсын хувьд шилжилтийн үеийн хямрал нүүрлэж, инфляц өсөхтэй зэрэгцэн хүн амын орлого буурснаар худалдаа арилжаа хумигдсан, мөн өмч хувьчлал явагдсан зэрэгтэй холбоотой юм. Харин 2019 оны зорчигчдын тооны бууралт нь дэлхий дахиныг хамарсан “Ковид-19” цар тахлын улмаас улс орнууд хил гаалиа хаасантай шууд холбоотой байна.

Боомтоор зорчигчдын тоон өсөлтийг авч үзвэл:

- 1997, 1998 онуудын өсөлт нь ОХУ-д болсон эдийн засгийн хямралтай холбон тайлбарлахаар байна. Тухайн үед тус улсад рублийн ханш 3 дахин унаснаар<sup>9</sup> Монгол Улсаас ОХУ-ын хүнс, бараа бүтээгдэхүүнийг ихээр худалдан авах болжээ. Мөн энэ үе бол монголчуудын нэрлэдгээр “ганзагын наймаа”-ны оргил үе байсан юм.
- 2015 оны өсөлтийн тухайд Монгол Улс, ОХУ-ын хооронд хоёр улсын иргэд 2014 оноос харилцан визгүй зорчдог болсон, мөн түүнчлэн ОХУ нь Украин дахь Крымыг өөртөө нэгтгэснээс олон улсын эдийн засгийн хоригт орж, улмаар 2014-2015 онуудад ОХУ-д болсон эдийн засгийн хямралын улмаас рублийн ханш унасан зэрэг үйл явдал нөлөөлжээ.

Ийнхүү Монгол Улсаас зорчигчдын тоо нэмэгдсэн нь ОХУ, Буриадын эдийн засагт эергээр нөлөөлөх болов. Энэ тухай:

ОХУ-ын Бүгд Найрамдах Буриад Улсын Ерөнхийлөгч Вячеслав Наговиц “...2015 оны эхний улиралд манай иргэдийн бодит орлого 103.3 хувиар өссөн нь Орос орны нийт дунджаас илүү хурдаар нэмэгдлээ” хэмээн мэдэгдэж байв. Тухайн үед ОХУ-ын БНБУ нь ОХУ-ын 85 нэгжтэй харьцуулан үзэхэд “хэрэглэгчдийн үнийн индекс”-ээрээ эхний гуравт, “жигжиглэнгийн худалдааны өсөлт”-өөрөө эхний байрт, “бэлэн мөнгө, бодит орлогын өсөлт”-өөрөө дөрөвдүгээрт орж<sup>10</sup> байжээ.

Энэхүү өсөлт Монгол Улстай тодорхой хэмжээгээр холбоотой болохыг албаны эх сурвалжууд ч мэдээлж байв. Тухайлбал:

- ОХУ-ын БНБУ-ын Засгийн газрын мэдээлэлд: “...Бидний энэ амжилт Монгол Улсаас ирсэн жуулчидтай холбоотой. 2014 оны арван нэгдүгээр сараас монголчууд манай улсад визгүй зорчдог болсон. Ингэснээр жигжиглэн худалдааны хэмжээ огцом өссөн хэрэг” гэсэн бол;
- Тус улсын Гаалийн ерөнхий газраас гаргасан мэдээлэлд “... Монгол жуулчдын оруулж буй орлогын хэмжээг нарийн тооцох боломжгүй. Гэхдээ энэ оны эхний хагаст Хиагтын боомтоор 104 мянган автомашин нэвтэрсэн нь өмнөх оныхоос 56 хувиар нэмэгдсэн. Боомтоор нэвтэрсэн нийт жуулчны 80 хувь нь монголчууд байлаа. Өнөөдрийн байдлаар Буриадад 170 мянган монгол жуулчин ирсэн. Энэ тоо оны эцэст 300 мянга хүрнэ”<sup>11</sup> гэж дурджээ.

<sup>9</sup> Инновационные процессы современного общества. Ульяновск. 2014, стр 51. // О.Ю.Ганина, доцент И.А.Филиппова Экономический кризис 1998 года. Стр 51-57

-А.В. Марченко. Антикризисная политика в россии после дефолта 1998 года: Исторические уроки. // Вопросы экономической теории. Макроэкономика стр 69-72.

- А.Кудрин. Реальный эффективный курс рубля: проблемы роста/ "Вопросы экономики", № 10, 2006. Стр 4-18.

<sup>10</sup> Владимир Путин встретился с главой Бурятии <https://asiarussia.ru/news/11447/>

<sup>11</sup> Рабочая встреча с главой Республики Бурятия Вячеславом Наговицыным <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51445>

Өөрөөр хэлбэл, ОХУ-д зорчиж буй монгол жуулчид Буриад Улс дахь жижиглэнгийн худалдаа, орлогод эерэг нөлөө үзүүлж, хоёр орны хил орчмын эдийн засгийн харилцаанд чухал хувь нэмэр оруулсан байгаа юм.

2022 оны зорчигчдын өсөлт нь “Ковид-19” цар тахал намжиж улс орнууд хил, гаалиа нээн, хэвийн үйл ажиллагаанд оруулж эхэлсэнтэй шууд холбоотой. Мөн ОХУ-аас

### **Боомтын өргөтгөл шинэчлэл**

Алтанбулагийн боомтыг Монгол Улсын Засгийн газрын “Гаалийн шинэчлэл” хөтөлбөрийн хүрээнд “Азийн хөгжлийн банк”-ны нэн хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр шинэчлэх ажил 2019 оноос эхэлж, 2021 онд хил гаалийн хяналтын сүүлийн үеийн тоног төхөөрөмжүүдийг шинэчилсэн бол 2024 онд барилга байгууламжид шинэтгэл хийснээр 2025 оны 9 дүгээр сарын 3-ны өдөр боомтыг бүрэн ашиглалтад оруулав. Өргөтгөлийн хүрээнд:

- 14.9 тэрбум төгрөгөөр тусгаарлах зурвас бүхий дөрвөн эгнээ 1.7 км авто зам, 7000 м<sup>2</sup> авто зогсоол, 30.000 м<sup>2</sup> доторх талбай, иж бүрэн инженерийн шугам сүлжээ,
- 7.8 сая долларын санхүүжилтээр олон улсын стандартын боомтын барилга, ногоон байгууламж, хяналтын рентген болон лабораторийн иж бүрэн тоног төхөөрөмж
- Зорчигч тээврийн 19, ачаа тээврийн 18, дэд бүтцийн 5 барилга, 6000 м<sup>2</sup> ногоон байгууламж барьж, Зорчигч тээврийн терминалд 17, ачаа тээврийн терминалд 14 ухаалаг гарцыг суурилуулах зэрэг бүтээн байгуулалт шинэчлэл хийжээ.

Өдгөө тус боомтоор өдөрт 1700 орчим хүн, 500 гаруй суудлын, ачааны 70 гаруй тээврийн хэрэгсэл орж гардаг ба оргил ачааллын үед тус боомтын нэвтрүүлэх чадавх 1.5-2 дахин нэмэгддэг байна.

Украинд явуулж байгаа “цэргийн тусгай ажиллагаа”-тай холбоотойгоор 2022 оны 9 сараас бүх нийтийн цэргийн дайчилгаа явуулснаар<sup>12</sup> дайчилгаанаас дүрвэсэн иргэд Монгол Улсад олноороо ирсэн нь ч тодорхой хэмжээгээр нөлөөлсөн. Дээрх тоон үзүүлэлтээс үзэхэд тус боомтоор Монгол Улсад ирсэн зорчигчдын тоо, Монгол Улсаас гарсан зорчигчдын тооноос их байна.

Уг боомтоор 2024 онд 600-900 мянган зорчигч, 200-400 мянган тээврийн хэрэгсэл нэвтэрч байсан бол боомтыг өргөтгөснөөр 1.5-2 сая зорчигч, 600-800 мянган тээврийн хэрэгсэл нэвтрэх боломжтой гэж үзэж байна. Уг боомтын ач холбогдлыг Монгол Улсын Ерөнхий сайд Г.Занданшатар “Монгол Улс Евроазийн 183 сая хүн, 2.4 их наяд долларын зах зээлд нэвтрэх, экспортын төрлийг нэмэгдүүлж, эдийн засгийн өсөлтийг дэмжихэд Алтанбулаг боомт тэргүүлэх үүрэг гүйцэтгэж, Монгол Улс бүс нутгийн тээвэр, логистикийн гол тоглогч болоход чухал хувь нэмэр үзүүлнэ”<sup>13</sup> гэж дүгнэсэн байдаг.

Үүний зэрэгцээ хилийн боомт дээр түгээмэл гардаг зөрчлүүдийг авч үзвэл Монгол Улс руу зорчигчид бүртгэлгүй эм, эмийн зүйлсийг нэвтрүүлэх болон гаалийн байцаагчийн тавьсан шаардлагыг эсэргүүцэх, хилээр нэвтрүүлэхийг хязгаарласан бараа бүтээгдэхүүн, хар тамхи болон бусад мансууруулах төрлийн бүтээгдэхүүн оруулахыг оролддог бол ОХУ руу зорчигчид гар утас, цахилгаан хэрэгсэл, махан болон сүүн бүтээгдэхүүн, гадаад валют зэргийг тогтоосон хэмжээнээс их хэмжээгээр болон гаальд мэдүүлэхгүйгээр хилээр гаргахыг ихэвчлэн оролдсон байна.

Энэ хэсгийг дүгнэхэд Алтанбулагийн боомт нь Монголын Улсын хойд хилийн эртний, стратегийн чухал гарцуудын нэг мөн бөгөөд 1990 оноос хойш энэ боомт нь Монгол, Оросын

Зууны мэдээ сонин. 2015 оны 8 сарын 19. Б.Энхтуул, С.Цэцэгмаа. Чөлөөт бүс: Алтанбулаг-Хиагт. <https://www.zms.mn/a/19954>

<sup>12</sup> Указ Президента Российской Федерации от 21 сентября 2022 года № 647 "Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации" <https://kremlin.ru/events/president/news/69391>

<sup>13</sup> Алтанбулаг боомтыг шинэчилснээр өдөрт нэвтрэх зорчигчдын тоо гурав дахин, ачаа тээврийн урсгал дөрөв дахин нэмэгдэх боломжтой боллоо. <https://paparazzi.mn/135d>



иргэдийн зорчих гол гарц болж, хоёр талын зорчигчдын урсгал улс төр, эдийн засгийн нөхцөл, цар тахал, геополитикийн хүчин зүйлсээс хамаарч хэлбэлзэж иржээ. Зорчигчдын урсгал 1996, 2019 онд буурч, 1998, 2015, 2022 онд огцом өссөн нь шилжилтийн үеийн эдийн засаг, хоёр орны иргэд харилцан визгүй зорчих

журам, рублийн ханшийн уналт, цар тахал, цэргийн дайчилгаа зэрэгтэй шууд холбоотой. Алтанбулагийн боомтод өргөтгөл шинэчлэл хийсэн нь зөвхөн хоёр улсын хил бус, Евроазийн бүс нутгийн худалдаа, логистикийн зангилаа болгох урьдчилсан нөхцөлийг бүрдүүлж байна.

### 3. Алтанбулаг чөлөөт бүсийн үүсэл хөгжил

1970 оноос эхлэн Азийн улсууд нь хөгжингүй улс орнуудын технологийг нэвтрүүлэх, гадаадын хөрөнгө оруулалтыг татах зорилгоор, татвар, хууль эрх зүйн таатай орчин болон дэд бүтэц бүрдсэн тусгай газар нутгийг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгон тогтоож, эдийн засгаа хөгжүүлэх нэгэн хөшүүрэг болгон ашиглаж ирсэн. Сүүлийн жилүүдэд, дэлхийн болон бүс нутгийн эдийн засгийн интеграц эрчимжиж буй нөхцөлд, чөлөөт бүсийн хэрэгцээ шаардлага нэмэгдэж байна. Энэ хүрээнд манай улс хойд хөрш ОХУ-тай Алтанбулаг, Цагааннуур, өмнөд хөрш БНХАУ-тай Замын-Үүдийн чөлөөт бүсийг байгуулан үйл ажиллагаагаа явуулж байна.

Монгол Улсын Улсын Их Хурлын 1995 оны 87 дугаар тогтоолоор “Монгол Улсад эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах үзэл баримтлал”<sup>14</sup>, 2002 оны 6 дугаар сарын 28-ны өдөр “Чөлөөт бүсийн тухай” хууль, “Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсийн эрх зүйн байдлын тухай хууль”<sup>15</sup> батлагдсан.

Улмаар Монгол Улсын Улсын Их Хурлын 2002 оны 38 дугаар тогтоолоор Сэлэнгэ аймгийн Алтанбулаг сумын 500 га газарт “Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсийг байгуулахаар тогтоож,<sup>16</sup> Засгийн Газрын 2002 оны 227 дугаар тогтоолоор “Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсийн Захирагчийн ажлын алба, тухайн бүсэд ажиллах мэргэжлийн албаны бүтэц, орон тоог баталж “Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсийн Захирагчийн ажлын албыг байгуулжээ.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2003 оны 55 дугаар тогтоолоор “Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсэд барих барилга байгууламжийн ажлыг эхлүүлэх, гадаад, дотоодын хөрөнгө оруулалтыг татах, мастер төлөвлөгөө, хөрөнгө оруулалтын төслүүдийг боловсруулах ажлыг эрчимжүүлэх талаар удирдлага, зохион байгуулалтын арга хэмжээ авахаар болж “Алтанбулаг” худалдааны чөлөөт бүсийн болон “Алтанбулаг” сумын Ерөнхий төлөвлөгөө, мастер төлөвлөгөөг боловсруулахаар тогтсоны дагуу боловсруулсан төлөвлөгөөг 2004 онд Засгийн газрын хуралдаанаар дэмжүүлэн Үйлдвэр худалдааны яаманд хүлээлгэн өгсөн байна.

Ингэснээр 2014 онд Засгийн Газрын 153 дугаар тогтоолоор “Алтанбулаг” чөлөөт бүсийн үйл ажиллагааг байнгын дэглэмд шилжүүлэн нээн ажиллуулжээ.

Алтанбулагийн чөлөөт бүсийн үйл ажиллагаа эхэлснээр 2015 онд “Чөлөөт бүсийн тухай” хуулийн шинэчилсэн найруулгыг баталж<sup>17</sup>, улмаар Монгол улсын Засгийн газрын 2015 оны 126 тоот тогтоолоор “Алтанбулаг”, “Замын-үүд”, “Цагааннуур” чөлөөт бүсийн Захирагчийн ажлын албаны бүтэц, орон тооны хязгаарыг тус тус шинэчлэн тогтоосон<sup>18</sup>-оор Алтанбулагийн чөлөөт бүсийн захирагчийн ажлын албаны орон тооны хязгаар 42 байхаар тогтсон байна. Монгол Улс Чөлөөт бүсийн тухай хуульд 2019 онд нэмэлт өөрчлөлт оруулсан<sup>19</sup> байдаг.

<sup>14</sup> Улсын Их Хурлын 1995.12.4-ны өдрийн 87-р тогтоол. Монгол Улсад эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах үзэл баримтлалын тухай // <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=6350>

<sup>15</sup> "Алтанбулаг" худалдааны чөлөөт бүсийн эрх зүйн байдлын тухай хууль // <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=37>

<sup>16</sup> Улсын Их Хурлын 38-р тогтоол // <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=5823>

<sup>17</sup> Чөлөөт бүсийн тухай Монгол улсын хууль. Шинэчилсэн найруулга. // <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=10930>

<sup>18</sup> Монгол Улсын Засгийн газрын тогтоол. 2015 оны 4 дүгээр сарын 6-ны өдөр. № 126. “Алтанбулаг”, “Замын-үүд”, “Цагааннуур” чөлөөт бүсүүдийн захирагчийн ажлын албаны бүтэц, орон тооны хязгаарыг шинэчлэн батлах тухай. <https://ab.unicon.mn/mn/posts/58>

<sup>19</sup> Чөлөөт бүсийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай <https://ab.unicon.mn/mn/posts/588> //

Анхлан тус чөлөөт бүс байгуулагдах үед нийтдээ 24 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийгдэж, 90 гаруй аж ахуй нэгж үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрөл авсан бөгөөд өдөртөө ОХУ-аас 30 гаруй машин, 100 гаруй иргэн, Монгол Улсын талаас 1500 гаруй иргэн зорчиж байжээ.

2025 оны эхний хагас жилийн байдлаар Алтанбулагийн чөлөөт бүсэд 129 аж ахуйн нэгж, хувь иргэн газар эзэмшин ашиглаж байгаа бол хамтран ажиллах гэрээтэй 10 аж ахуй нэгж, бүртгэлтэй 139 аж ахуй нэгж, иргэн байна.

Эдгээрээс 33 аж ахуй нэгж байнгын үйл ажиллагаа явуулж, 1 аж ахуй нэгж бүтээн байгуулалтаа хийж байна. Нийт 500 га талбайн 116.3 га-г нь иргэн, аж ахуйн нэгжид олгосон бол 290 га нь бусдад олгогдоогүй байна. Тус бүсэд дэлхийн 20 гаруй улс орны 200 гаруй нэр төрлийн бараа бүтээгдэхүүн худалдаалагдаж байна.

Тус бүсэд нэвтэрсэн зорчигч болон тээврийн хэрэгслүүдийн тоог шинжилбэл<sup>20</sup>:

*Хүснэгт №2. Алтанбулаг чөлөөт бүсэд нэвтэрсэн зорчигч болон тээврийн хэрэгслийн тоо*

Он	Зорчигч	Тээврийн хэрэгсэл
2014	16046	4966
2015	16312	4336
2016	34060	12397
2017	29362	12232
2018	59014	16398
2019	79683	29104
2020	90340	27425
2021	202206	43032
2022	444665	97798
2023	86274	29740
2024	267616	80764
2025 оны 1-р улирал	105887	29920

*Эх сурвалж: “Алтанбулаг” чөлөөт бүсэд нэвтрэх хяналтын хуудас*

Энэхүү тоон дүнгээс авч үзэхэд тус боомтоор нэвтрэгсдийн тоо жил бүр тогтмол өсжээ. 2022 онд нэвтрэгсдийн тоо үлэмж өссөн нь мөн “Ковид-19” цар тахлын үед хил, гааль хаагдсантай холбогдуулан монголчууд энэхүү чөлөөт бүсээр үйлчлүүлэх нь нэмэгдсэн байна.

2025 оны 1-р улирлын дүнг 2024 оны 1-р улирлын дүнтэй харьцуулан үзэхэд зорчигчдын тоо 7.6 дахин, тээврийн хэрэгсэл 5.2 дахин өссөн байна. Энэ нь тус чөлөөт бүсийн ач холбогдол, хэрэгцээ шаардлагыг харуулж байна.

2014-2022 он хүртэл Алтанбулаг чөлөөт бүсэд нэвтрэгсдийг авч үзвэл Монгол Улсын иргэн-1,015,015, гадаадын иргэн-3455, дотоодын тээврийн хэрэгсэл-266,878, гадаадын тээврийн хэрэгсэл-655 байна. Үүнийг дүгнэвэл

*Хүснэгт №3. Алтанбулаг чөлөөт бүсийн бараа эргэлтийн дүн*

тус бүсээр нэвтрэгсдийн дийлэнх нь монголчууд байгаа учир энэхүү боомт нь монголчуудад илүү давуу талтай нь харагдаж байна.

Эдгээрээс харахад, үүсгэн байгуулагдсан цагаасаа хойш дэд бүтцийн сул тал, хөрөнгө оруулалтын удаашрал зэрэг хүндрэл гарч байсан ч сүүлийн жилүүдэд зорчигч, тээврийн хэрэгслийн урсгал болон бараа бүтээгдэхүүний эргэлт тогтмол өсөж байна. Ялангуяа цар тахлын үед энэ бүсээр нэвтрэх иргэдийн тоо огцом нэмэгдсэн нь Алтанбулагийн чөлөөт бүсийн ач холбогдол, эрэлт хэрэгцээг тод харуулсан үзүүлэлт болж буй юм.

Тус бүсийн бараа эргэлтийн мэдээг (сая ам.доллараар тооцон) авч үзвэл:

<sup>20</sup> Алтанбулаг чөлөөт бүсэд нэвтрэх хяналтын хуудас



Он	Орсон бараа	Борлуулсан бараа
2015	1,30	0,42
2016	1,02	0,79
2017	1,60	1,60
2018	2,40	2,40
2019	4,20	3,66
2020	5,45	5,23
2021	11,87	12,41
2022	26,37	24,90
2023	9,47	9,89
2024	10,58	9,74
2025 оны 1-р улирал	4,60	3,7

Эх сурвалж: “Алтанбулаг” чөлөөт бүсийн 2025 оны эхний хагас жилийн ажлын танилцуулга

Чөлөөт бүсэд орсон бараа болон борлуулсан барааны хэмжээ жил бүр тасралтгүй өсөж байгаа бөгөөд 2021, 2022 онуудад огцом өссөн нь “Ковид-19” цар тахлын улмаас хил хаагдаж тус бүсээр үйлчлүүлэгсдийн тоо нэмэгдсэнтэй холбоотой.

Бараа эргэлтийн 2025 оны 1-р улирлын дүнг 2024 оны 1-р улирлын дүнтэй харьцуулан үзэхэд импортын бараа 3.1 дахин, экспортын бараа 3.7 дахин өсжээ.

Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь 2025 оны эхний улирлын байдлаар 55 аж ахуй нэгж улсад 12.7 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийсэн байна.

Тус чөлөөт бүсийн экспортын боломжийг өргөжүүлэх хүрээнд<sup>21</sup>:

- Давхар татвараас чөлөөлөх хэлэлцээрийг 26 улстай, Хөрөнгө оруулалтыг хөхүүлэн дэмжих, харилцан хамгаалах хоёр талт хэлэлцээрийг 43 улстай хийж,

#### Чөлөөт бүсийг хөгжүүлэхэд тулгамдаж буй асуудлууд

Эрх зүйн орчныг сайжруулах тухайд:

- Чөлөөт бүсэд төрөөс баримтлах бодлого, чиглэлийг боловсруулах
- Чөлөөт бүсийн үйл ажиллагаанд мөрдөгдөх нийтлэг журмыг баталж мөрдүүлэх
- Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн зохицуулалтыг сайжруулах

Дэд бүтцийн ажлуудыг дуусгах чиглэлд:

- Цахилгаан хангамжийн өргөтгөл хийх

- Европын холбооны улс руу 7200 нэр төрлийн барааг ямар нэгэн тарифын хязгаарлалтгүй, хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр оруулах; Япон Улс руу 9300 нэр төрлийн барааг хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр оруулах;
- 2019 онд Монгол Улс “Ази, Номхон далайн худалдааны хэлэлцээр”-т нэгдсэнээр бараа бүтээгдэхүүний экспортдоо тарифын хөнгөлөлт эдлэх боломж бүрдсэн бөгөөд өдгөө АНУ-ын худалдааны хөнгөлөлтийн системд Монгол Улсаас гарал үүсэлтэй 3400 нэр төрлийн бараа бүтээгдэхүүнд гаалийн татварын хөнгөлөлт эдлэх зэрэг зах зээлийн таатай орчныг бий болгож, энэхүү экспортын таатай боломжуудаа ашиглан “MADE IN MONGOLIA” шошго бүхий бараа, бүтээгдэхүүнийг эрчимтэй экспортлохыг зорьж байна.

- Бүс доторх болон хүзүүвч хэсэгт хатуу хучилттай авто зам барих
- Чөлөөт бүс, боомт, сумыг хамарсан нэгдсэн дулаан хангамжтай болгох
- Цэвэр, бохир усны шугам хоолойн барилга байгууламжуудын ашиглалтыг мэргэжлийн байгууллагуудад шилжүүлэх
- Шилэн кабель /гаалийн нэгдсэн системд холбогдох/

<sup>21</sup> Алтанбулаг чөлөөт бүсийн танилцуулга. Улаанбаатар, 2025.

*Аюулгүй байдлын чиглэлээр*<sup>22</sup>:

- “Алтанбулаг” чөлөөт бүс нь 500 га талбай бүхий 11.8 км урт хашаатай бөгөөд урд талаар нь Алтанбулаг сумын захиргаанаас иргэдэд газрыг хашаанд нь тулгаж олгосон, баруун урд талаар ус зайлуулах хоолойг хашаатай нь тулгаж барьсан, зүүн хойд талд нь оршуулгын газар байрлаж, энэ нь хашааны гадна талаар “Дохиолол-хяналт-хамгаалалтын нэгдсэн систем”-ийг байгуулж, манаа томилж үүрэг гүйцэтгүүлэх боломжгүй болгосон тул хашаанаас дотогш 6 метрийн өргөн зурвас газарт “Дохиолол-хяналт-хамгаалалтын нэгдсэн систем”-ийг байгуулж, хашааны дотор талаар манаа томилон үүрэг гүйцэтгүүлэхээр шийдвэрлэсэн. Гэсэн хэдий ч хөрөнгө санхүүгийн асуудлаас үүдэн чөлөөт бүсийн хашааг “Дохиолол-хяналт-хамгаалалтын нэгдсэн систем”-ээр төхөөрөмжлөөгүй, хашааны чанар байдал нь муудан нурж унасан зэргээс шалтгаалан, “Алтанбулаг” чөлөөт бүсийн хашааг давж, улсын хил зөрчсөн, чөлөөт бүсийн хашаан дахь аж ахуйн нэгжүүдийн агуулахаас иргэд их хэмжээний архи хулгайлж, дотоодын зах зээлд нийлүүлсэн зэрэг зөрчлүүд 2020, 2022 онуудад гарч байжээ.
- Архи согтууруулах ундааны зүйл худалдаалах болсноор чөлөөт бүс руу нэвтрэх иргэд, тээврийн хэрэгслийн урд дараалал үүсэж, улмаар албан хаагчидтай үлд ойлголцол үүсэж болзошгүй байдал бий болж байсан.  
Иймд чөлөөт бүсийг иргэдийн суурьшлын бүсээс заагласан зоон байгуулж, харуул хамгаалалтыг сайжруулах хэрэгтэй.  
Эдгээр тулгамдсан асуудлуудыг шийдэх, цаашдын үйл ажиллагааг, өргөжүүлж, хөгжүүлэхийн тулд
- Монгол Улсын бодлогын баримт бичиг болох: Алсын хараа 2050, Шинэ сэргэлтийн бодлого<sup>23</sup>, Засгийн газрын үйл

- ажиллагааны хөтөлбөр зэрэгт туссан чөлөөт бүсүүдийн хөгжлийг эрчимжүүлэн хөгжүүлэх бодлогыг хэрэгжүүлэн ажиллах,
- “Алтанбулаг” чөлөөт бүсийн хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөг шинэчлэн боловсруулан батлуулж хэрэгжүүлэх,
- Гадаад дотоодын хөрөнгө оруулалтыг татах олон талт хамтын ажиллагааг эрчимжүүлэх,
- Чөлөөт бүсийн авто замын зураг төслийг шинэчлэн барилга угсралтын ажлыг эхлүүлэх,
- Сэлэнгэ–Алтанбулаг чөлөөт бүсийн төмөр замын зураг төсөл, ТЭЗҮ-ийг мэргэжлийн байгууллагаар хийлгэх,
- Цахилгаан хангамжийн өргөтгөлийн ажлыг бүрэн дуусгах
- Ази Европын ачаа тээврийн урсгалын зангилаа төв, “Логистикт чиглэсэн экспортын боловсруулах бүс” (HYBRID EPZ) бий болгох,
- Нийгэм, эдийн засагт үр өгөөжтэй, байгальд ээлтэй өндөр техник, технологийг нутагшуулах,
- Бараа бүтээгдэхүүнийг төвлөрүүлэх, үйлдвэрлэх, хадгалах, ангилах, түгээх нэгдсэн сүлжээг бий болгох,
- Нийгэм, эдийн засагт үр өгөөжтэй, байгальд ээлтэй өндөр техник, технологийг нутагшуулж үйлдвэрлэл хөгжүүлэх,
- Цайны замын түүхэн уламжлалд түшиглэсэн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх,
- Бараа бүтээгдэхүүнийг төвлөрүүлэх, хадгалах, ангилах, түгээх нэгдсэн сүлжээ бүхий хуурай боомтыг хөгжүүлэх,
- Импорт, экспортын бараа бүтээгдэхүүний худалдаа, үйлчилгээний цогцолбор бий болгох зорилтуудыг тавин ажиллаж байна.

Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь одоо зөвхөн худалдааны чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж байгаа бөгөөд үүнийг худалдаа-үйлдвэрлэлийн

<sup>22</sup> Монгол Улсын Дотоод хэргийн Их Сургууль. Хилийн зурвас дахь чөлөөт бүсийн аюулгүй байдлын тогтолцоо (Судалгааны тайлан). Улаанбаатар, 2023, тал 91.

<sup>23</sup> Монгол Улсын Их Хурлын Тогтоол. 2021 оны 12 сарын 30 өдөр. №106. Шинэ сэргэлтийн бодлого батлах тухай <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16390082532431&type=3>

чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг болгох буюу логистикийн интеграл төв болгон хөгжүүлэх нь чухал юм.

#### 4. Алтанбулаг боомт болон чөлөөт бүсийн стратегийн ач холбогдол

Алтанбулагийн боомт болон Алтанбулагийн чөлөөт бүсийг цогц байдлаар хөгжүүлэх нь Монгол Улсын эдийн засагт ихээхэн ач холбогдолтой. Эдгээрийг хөгжүүлэх стратегийн дараах боломжууд байна гэж үзэж болно. Эдгээр нь:

##### “АН-3” авто замын зангилаа цэг:

Монгол Улс нь хуурай газраар хүрээлэгдсэн улсын хувьд хөрш улсуудтайгаа авто замаар холбогддог. Энэ ч үүднээс манай улсын газар нутгаар Азийн авто замын сүлжээний АН-3, АН-4, А-32 замууд дайран өнгөрдөг. Иймд цаашид олон улсын дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэх нь манай улсын эдийн засагт ашигтай. Энэхүү олон улсын замын сүлжээний АН-3 буюу БНХАУ-ын Тяньжин дахь далайн Шинган буюу Тангу боомтоос ОХУ-ын Улаан-Үд хот хүртэлх зам Монгол Улсын газар нутаг дээгүүр, БНХАУ-ын хилээс Замын Үүд-Сайншанд-Улаанбаатар, Дархан-Алтанбулаг-ОХУ-ын хил хүртэл нийт 1041 км үргэлжилдэг<sup>24</sup>. Энэ замын нэг эхлэл цэгт нь Алтанбулаг боомт оршиж байна.

##### Хуурай боомт байгуулах нэн шаардлагатай бүс нутаг:

Дэлхийн улс орнууд худалдааны чөлөөт бүс байгуулах замаар эдийн засгийн үр ашгаа тогтмол нэмэгдүүлсээр байна. Ялангуяа далайд гарцтай улсууд далайн боомтоо хуурай боомттой уялдуулан хөгжүүлэх хосолмол практикийг өргөн нэвтрүүлж, тээвэр ложистикийн үр ашиг болон бүс нутгийн интеграцыг нэмэгдүүлэх болсон. Монгол Улс хил орчмын бүс нутагт худалдааны гурван чөлөөт бүс байгуулсан нь хөгжлийн эхэн шатандаа ойрхон байгаа ч олон бэрхшээл,

сорилтыг даван туулсаар иржээ. Эдгээр чөлөөт бүсийг илүү үр дүнтэй, тогтвортой ажиллуулах чухал боломжийн нэг нь хуурай боомтыг байгуулах явдал юм. Далайд гарцгүй орнуудын амжилттай жишээ олон байдгийн нэг нь Бүгд Найрамдах Казахстан Улсын “Хоргос” боомт байна.

Манай улсын судлаачид ч “Монгол Улсын эдийн засагт тээврийн салбартай холбоотой үүсээд байгаа хүндрэл бэрхшээлийг саармагжуулах, логистикийн урсгалыг тасралтгүй хангах, улмаар импортын барааны тээвэрлэлтийн үнийг зохих хяналттай байлгах”<sup>25</sup> хуурай боомт байгуулах нь үр ашигтай гэж үзэх болов. Монгол Улсын нэгдэж орсон “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн нэгдүгээр хавсралтад манай улсын Алтанбулаг, Сайншанд, Улаанбаатар, Замын-Үүд, Чойбалсан гэсэн газруудад хуурай боомт байгуулах тухай дурдсан<sup>26</sup> байдаг. Эдгээрийн дотор Алтанбулагийн боомт болон Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь байршлын давуу тал, одоо бүрдээд буй дэд бүтцийн боломжуудаараа хамгийн өндөр ашигтай ажиллах потенциалтайд тооцогдож байгаа нь тэдгээрийн стратегийн ач холбогдлыг улам нэмэгдүүлж байна.

##### Хил дамнасан хот хоорондын кластерийн хамгийн тохиромжтой цэг:

Сүүлийн жилүүдэд улс орны хөгжлийн бодлого төлөвлөлтөд аж ахуй, үйлдвэрлэлийн үйлчилгээний газруудыг газар зүйн байрлалын хувьд хорших, төрөлжих, хэлбэрээр харилцан уялдаатай хамтарсан<sup>27</sup> кластер байдлаар хөгжүүлэхийг чухалчлан үзэх болов. Судлаачид Монгол Улс, ОХУ-ын хил дамнасан хот

<sup>24</sup> ШУА-ийн Газарзүй-Геоэкологийн хүрээлэн. “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргагүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах” суурь судалгааны төслийн эрдэм шинжилгээний эцсийн тайлан. Улаанбаатар, 2022, тал 183

<sup>25</sup> Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ, шаардлага, нөхцөл боломжийн тухай судалгаа. Улаанбаатар, 2021, тал 5.

<sup>26</sup> Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ, шаардлага, нөхцөл боломжийн тухай судалгаа. Улаанбаатар, 2021, тал 22.

<sup>27</sup> “Жижиг, дунд үйлдвэрлэл, үйлчилгээг дэмжих тухай хууль,” Монгол улсын засгийн газар, 2019. <https://www.legalinfo.mn/law/details/14525>

хоорондын кластерын дөрвөн хувилбарыг дэвшүүлснээс Сүхбаатар-Улаан-Үд хотын хувилбар хамгийн ашигтай хэмээн үнэлэгдсэн<sup>28</sup> байдаг. Энэхүү ашигтай хувилбарт Алтанбулагийн боомт, чөлөөт бүс оршиж байгаа нь түүний стратегийн ач холбогдлыг нэмэгдүүлж байна.

Улс орны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх онцгой бүс нутаг:

Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь Монгол Улсын “Алсын хараа 2050”, “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-ын хүрээнд бүс нутгийн худалдаа, логистикийн зангилаа төв болох бүрэн чадамжтай стратегийн бүс юм.

### Дүгнэлт

Алтанбулагийн боомт нь Монгол Улсын түүх, худалдаа, эдийн засаг, геополитикийн орон зайд онцгой байр суурь эзэлж ирсэн бөгөөд эдүгээ Монгол Улсыг Евроазийн худалдаа, тээврийн томоохон тоглогч болгох стратегийн гарц болон хөгжиж байна.

Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь Монгол Улсын худалдаа, хөрөнгө оруулалт, хил дамнасан эдийн засгийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх стратегийн чухал төв болон төлөвшиж байгаа бөгөөд тус чөлөөт бүсийн үйл ажиллагаа эхний жилүүдэд багагүй сааталтай байсан ч сүүлийн жилүүдэд гадаад, дотоод худалдаа, зорчигчийн урсгал, бараа эргэлтийн үзүүлэлтүүд эрчимтэй өссөн нь уг чөлөөт бүсийн ач холбогдлыг улам тодотгож буй юм.

Тус боомт, чөлөөт бүс нь Монгол Улсын хойд хилийн худалдаа, тээвэр, эдийн засгийн стратегийн хоёр чухал цэг бөгөөд тэдгээрийн үйл ажиллагаа зөвхөн Монголын гадаад худалдаанд бус, хил орчмын эдийн засаг, орон нутгийн хэрэглээ, хөрөнгө оруулалт, хөдөлмөрийн зах зээлд шууд нөлөөлөөд зогсохгүй харилцан нэгнээ тодорхой хэмжээнд нөхөж иржээ. Алтанбулагийн боомт нь жуулчлал, жижиглэн худалдааг идэвхжүүлж ирсэн бол Алтанбулагийн чөлөөт бүс нь олон улсын бараа бүтээгдэхүүний урсгалыг дэмжиж, Монголын экспортын боломжийг тэлж байна.

“Ковид-19” цар тахлын үед боомтоор нэвтрэх зорчигчийн тоо багассан ч чөлөөт бүсээр зорчих урсгал өсөж, хоёр байгууламж харилцан уялдаатайгаар тасралтгүй үйл ажиллагаагаа хангаж байсан нь тэдгээрийг зэрэгцүүлэн цогцоор хөгжүүлэхийн ач холбогдлыг харуулж байна гэж үзлээ. Цаашид ч Алтанбулагийн боомт, чөлөөт бүс нь Монгол-Оросын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны чухал зангилаа хэвээр байх нь тодорхой байна.

Иймд Алтанбулагийн боомт болон чөлөөт бүсийг салангид бус, харин нэгдсэн цогц байдлаар хөгжүүлэх нь илүү үр ашигтай бөгөөд Азийн авто замын АН-3 сүлжээ, хил дамнасан хот хоорондын кластер, Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах стратегийн байршлуудын нэг болох боломжийг нэмэгдүүлж байна. Энэ нь зөвхөн бүс нутгийн логистикийн гүйцэтгэлийг сайжруулахад зогсохгүй, Монгол Улсын Евроазийн тээвэр, худалдааны урсгал дахь оролцоог бодитоор өсгөх суурь нөхцөл болох юм. Тиймээс цаашид дэд бүтэц, эрх зүйн орчныг сайжруулах, хөрөнгө оруулалт татах, үйлдвэрлэл хөгжүүлэх замаар Алтанбулаг чөлөөт бүсийг зөвхөн худалдааны бус, худалдаа-үйлдвэрлэл-логистикийн интеграл төв, хуурай боомт болгон хөгжүүлэх шаардлагатай байна.

### Ном зүй / References:

1. “Алтанбулаг боомтыг шинэчилснээр өдөрт нэвтрэх зорчигчдын тоо гурав дахин, ачаа тээврийн урсгал дөрөв дахин нэмэгдэх боломжтой боллоо.” *Paparazzi.mn*. Accessed November 13, 2025. <https://paparazzi.mn/135d>
2. *Алтанбулаг чөлөөт бүсийн танилцуулга*. Улаанбаатар, 2025.

<sup>28</sup> ШУА-ийн Газарзүй-Геозкологийн хүрээлэн. “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргагүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах” суурь судалгааны төслийн эрдэм шинжилгээний эцсийн тайлан. Улаанбаатар, 2022, тал 145.

3. Алтанбулаг чөлөөт бүсэд нэвтрэх хяналтын хуудас.
4. Alansary, Ola S. 2023. "Defining 'Free Zones': A Systematic Review of Literature [“Чөлөөт бүс”-ийг тодорхойлох нь: Судалгааны системчилсэн тойм]." *Heliyon* 9 (8): e18672.
5. Б. Энхтуул, and С. Цэцэгмаа. “Чөлөөт бүс: Алтанбулаг-Хиагт.” *Зууны мэдээ*, August 19, 2015. <https://www.zms.mn/a/19954>
6. Bost, François, and Sylvie Piantoni. 2019. *Special Economic Zones: Methodological Issues and Definition [“Эдийн засгийн чөлөөт бүс: Аргазүйн асуудал, тодорхойлолт”]*. Geneva: UNCTAD.
7. Cullinane, Kevin, Rickard Bergqvist, and Gordon Wilmsmeier. 2012. “The Dry Port Concept-Theory and Practice [“Хуурай боомтын үзэл баримтлал-Онол ба практик”].” *Maritime Economics & Logistics* 14 (1): 1–13.
8. Ганина, О.Ю., and И.А. Филиппова. “Экономический кризис 1998 года.” In *Инновационные процессы современного общества*, 51–57. Ульяновск, 2014.
9. Кудрин, А. “Реальный эффективный курс рубля: проблемы роста.” *Вопросы экономики*, no. 10 (2006): 4–18.
10. Марченко, А.В. “Антикризисная политика в России после дефолта 1998 года: Исторические уроки.” *Вопросы экономической теории. Макроэкономика*: 69–72.
11. Монгол Улсад хуурай боомт байгуулах хэрэгцээ, шаардлага, нөхцөл боломжийн тухай судалгаа. Улаанбаатар, 2021.
12. Монгол Улсын Дотоод хэргийн Их Сургууль. *Хилийн зурвас дахь чөлөөт бүсийн аюулгүй байдлын тогтоцоо (Судалгааны тайлан)*. Улаанбаатар, 2023.
13. Монгол Улсын Их Хурал. *Тогтоол №38*. <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=5823>
14. Монгол Улсын Их Хурал. *Тогтоол №106 (2021 оны 12 сарын 30)*. “Шинэ сэргэлтийн бодлого батлах тухай.” <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=16390082532431&type=3>
15. Монгол Улсын Засгийн газар. *Тогтоол №126 (2015 оны 4 дүгээр сарын 6)*. “Алтанбулаг”, “Замын-үүд”, “Цагааннуур” чөлөөт бүсүүдийн захирагчийн ажлын албаны бүтэц, орон тооны хязгаарыг шинэчлэн батлах тухай. <https://ab.unicon.mn/mn/posts/58>
16. Montwiłł, Andrzej, Oliwia Pietrzak, and Krystian Pietrzak. 2021. “The Role of Integrated Logistics Centers (ILCs) in Modelling the Flows of Goods in Urban Areas Based on the Example of Italy [“Хотын бараа урсгалын загварчлалд интеграл логистикийн төвүүдийн (ILC) үүрэг: Итали улсын жишээн дээр”].” *Sustainable Cities and Society* 72: 102851.
17. *Указ Президента Российской Федерации от 21 сентября 2022 года №647 "Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации."* <https://kremlin.ru/events/president/news/69391>
18. Чөлөөт бүсийн тухай Монгол Улсын хууль. Шинэчилсэн найруулга. <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=10930>
19. Чөлөөт бүсийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай. <https://ab.unicon.mn/mn/posts/588>
20. “Владимир Путин встретился с главой Бурятии.” *AsiaRussia.ru*. Accessed November 13, 2025. <https://asiarussia.ru/news/11447>
21. “Жижиг, дунд үйлдвэрлэл, үйлчилгээг дэмжих тухай хууль.” *Legalinfo.mn*. Accessed November 13, 2025. <https://www.legalinfo.mn/law/details/14525>
22. “Рабочая встреча с главой Республики Бурятия Вячеславом Наговицыным.” *Kremlin.ru*. Accessed November 13, 2025. <http://www.kremlin.ru/events/president/news/51445>
23. Шинжлэх Ухааны Академийн Газарзүй-Геоэкологийн хүрээлэн. *Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах (Суурь судалгааны төслийн эцсийн тайлан)*. Улаанбаатар, 2022.

## Development, current status, and strategic significance of the Altanbulag Border Port and Free Zone

*Naranjargal Norovsambuu*

*Ph.D*

*Institute of International Studies, Mongolian Academy of Sciences,*

*Ulaanbaatar, Mongolia*

*naranjargal\_n@mas.ac.mn*

**Abstract:** *This article examines the historical development, current operations, and strategic significance of Mongolia's Altanbulag border checkpoint and the Altanbulag Free Trade Zone. Using passenger flow and trade turnover statistics from 1995 to 2025, along with relevant legal and regulatory documents, the study conducts quantitative and comparative analysis. The findings indicate that the Altanbulag checkpoint and the Free Trade Zone have evolved in a mutually reinforcing manner, playing an important role in the country's economic activity, trade, and transport flows. In particular, the post-COVID-19 increase in passenger and cargo movements, as well as the rise in trade turnover within the Free Trade Zone, serves as a key indicator of economic recovery. The study highlights that integrating the Altanbulag checkpoint and the Free Trade Zone into a unified "dry port-free zone-logistics integration hub" should become a core goal in the next phase of Mongolia's border economic policy.*

**Keywords:** *Russia, Mongolia, economy, foreign trade, Altanbulag Border Port, Free Trade Zone*

<i>The day of submission:</i>	<i>2025.09.25</i>
<i>Completion of review:</i>	<i>2025.10.28</i>
<i>Final decision for acceptance:</i>	<i>2025.11.12</i>