

Evaluation of the Current Condition of Road Border Ports in the Eastern Region of Mongolia

Nandin-Erdene Amartuvshin^{1,2,*}, Altanbagana Mygmarsuren¹,
Urantamir Gankhuyag¹

¹*Division of Social and Economic Geography, Institute of Geography and Geoecology, Mongolian Academy of Sciences, Ulaanbaatar, Mongolia*

²*Department of Geography, School of Arts and Sciences, National University of Mongolia, Ulaanbaatar, Mongolia*

*Corresponding author email: nandinerdene_a@mas.ac.mn

Received: 30 April 2024 / Accepted: 18 October 2024 / Published online: 29 November 2024

ABSTRACT

With the expansion of regional cooperation, there is a need for Mongolia to expand trade circulation, increase transportation, and connect the border port with the transport infrastructure. The development and expansion of ports are important for local development, the social economy of Mongolia and the entire region, and is the main driving force for trade, tourism, and employment. It is essential to study and identify the ports that will benefit the national, regional and local socio-economic development in the long and medium term from the point of view of economic geography. Therefore, this research aimed to study the current condition of the border ports in the eastern region of Mongolia and determine the port that plays a key role in the socio-economic development in the region. In this study, the current conditions of 6 ports in the eastern road were assessed using 12 criteria in 8 groups by employing the Analytical Hierarchy Process method. Based on the assessment of 6 ports located in the eastern region, Ereentsav and Bichigt ports received a high rating with a 2.09 index and 1.96 index respectively. These ports have good conditions for regional cooperation, foreign trade and turnover, and passenger traffic. Based on the above research methods, it is possible to identify and prioritize the ports that need to be developed in Mongolia.

Keywords: *Border ports, Regional social and economic development, Port economic diversification, Port geography*

Монгол Улсын Зүүн бүсийн авто замын хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөлийн ҮНЭЛГЭЭ

Нандин-Эрдэнэ Амартүвшин^{1,2,*}, Алтанбагана Мягмарсүрэн¹,
Урантамир Ганхуяг¹

¹Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбар, Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэн, Шинжлэх
Ухааны Академи, Улаанбаатар, Монгол

²Газарзүйн тэнхим, Шинжлэх ухааны сургууль, Монгол Улсын Их Сургууль, Улаанбаатар,
Монгол

*Холбоо барих зохиогчийн цахим хаяг: nandinerdene_a@mas.ac.mn

Хүлээн авсан: 2024 оны 04 сарын 30 өдөр / Зөвшөөрөгдсөн: 2024 оны 10 сарын 18 өдөр /

Нийтлэгдсэн: 2024 оны 11 сарын 29 өдөр

ХУРААНГУЙ

Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа өргөжиж буй өнөө үед Монгол Улсын хувьд худалдааны эргэлтийг өргөжүүлэх, тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэхэд, хилийн боомтыг хөгжүүлэхэд тээврийн дэд бүтцээр холбох шаардлага үүсэж байна. Боомтуудыг хөгжүүлэх, өргөжүүлэх нь Монгол Улсын болон бүс, орон нутгийн нийгэм эдийн засагт чухал ач холбогдолтой ба худалдаа, аялал жуулчлал, аж үйлдвэрлэл, хөдөлмөр эрхлэлтэд гол хөдөлгөгч хүч болдог. Монгол Улсын хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж буй хилийн боомтоос урт, дунд хугацаандаа Үндэсний болон бүс, орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэгтэй, үр өгөөжтэй байх боомтуудыг эдийн засгийн газарзүйн үүднээс судлан тодорхойлж, тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх нь нэн чухал байна. Иймд энэхүү судалгаагаар Монгол Улсын зүүн бүсийн хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөлийг судалж бүсийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд голлох үүрэг бүхий боомтыг тодорхойлохыг зорьсон. Судалгааны хүрээнд зүүн бүсийн авто замын 6 боомтод 8 бүлгийн 12 шалгуур үзүүлэлтүүдийг ашиглан, Шатлан эрэмбэлэх аналитик аргаар өнөөгийн нөхцөлийн үнэлгээ хийсэн. Зүүн бүсэд орших 6 боомтуудад үнэлгээ хийхэд Эрэнцав боомт 2.09 индексээр Бичигт боомт 1.96 индексээр буюу өндөр үнэлгээ авч байна. Тус боомтын хувьд бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, гадаад худалдааны эргэлт, зорчигч тээврийн хөдөлгөөн зэрэг сайн нөхцөлтэй байна. Дээрх судалгааны арга аргачлалд тулгуурлан Монгол Улсын хэмжээнд тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх хэрэгцээтэй боомтуудыг тодорхойлох боломжтой юм.

Түлхүүр үгс: Хилийн боомт, Бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжил, Боомтын эдийн засгийн төрөлжилт, Боомтын газарзүй

1. ОРШИЛ

Хилийн боомтууд үүсэж хөгжсөн нь бүс нутгийн эдийн засаг, дэлхийн эдийн засгийн хөгжлийн үр дүн [1] бөгөөд улс орнуудын хоорондын олон улсын худалдаа, нийгэм соёлын солилцооны гол зангилаа, бусад улс орнуудтай харилцах үүд хаалга юм. Нөгөө талаас хилийн боомтууд нь улс орны газар нутгийг хөгжүүлэх тогтолцоо, олон улсын харилцаа холбооны сүлжээг нэгтгэхэд чухал хяналтын үүрэг гүйцэтгэдэг[2]. Иймд хилийн боомт, боомтын газарзүйн судалгаа нь бүс, орон нутгийн хөгжлийн төлөвлөлт, эдийн засгийн газарзүйн судалгаанд чухал судлагдахуун юм. Монгол Улс нь далайд гарцгүй, эх газрын орон бөгөөд агаарын зам, авто зам, төмөр замын боомтуудаар хөрш зэргэлдээ орнуудтай харилцдаг онцлогтой. Монгол Улс нь хилийн боомтыг хөгжүүлэх замаар хөрш орнуудтай хилийн аюулгүй байдлыг хангах, бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, харилцан үр ашигтай хөгжлийг дэмжих, тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх, худалдааг өргөжүүлэх боломжтой юм[3].

Хилийн асуудлаар хөрш улсуудтай байгуулсан Монгол Улсын олон улсын гэрээ, хэлэлцээр болон тогтоолын дагуу улсын хилд нийт 39 боомт ажиллахаар тусгагдсан бөгөөд ердийн үед 24 боомт байнгын үйл ажиллагаа явуулдаг[4]. Монгол Улсын зүүн бүсэд хилийн 6 боомт үйл ажиллагаа явуулж байна. Монгол Улсын зүүн бүсийн Чойбалсан, Баруун-Урт хотууд нь Улаанбаатар хотоос 560-660 км алслагдсан бөгөөд тээврийн зардал болон бусад нэмэлт өртөгтэйгөөр бүтээгдэхүүн үйлчилгээг авч байна[5]. Энэхүү тээвэрлэлтийн илүү зардлыг бууруулахын тулд бүс, орон нутагт боомтуудыг хөгжүүлэх замаар гадаад худалдааг нэмэгдүүлэх нь чухал юм. Нөгөө талаас хилийн боомтын бүс, орон нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжилд гүйцэтгэх

үүргийг нэмэгдүүлэх, өргөжүүлэх нь орон нутгийн хөгжилд чухал ач холбогдолтой, ялангуяа боомтууд нь худалдаа, аялал жуулчлал, аж үйлдвэрлэл, ажил эрхлэлтийн гол хөдөлгөгч хүч болж өгдөг[6].

Монгол Улсын урт хугацааны бодлого “Алсын хараа-2050”-ийн[7], дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөр “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-д Боомтын сэргэлтийн хүрээнд “1.1.Боомтуудын хатуу, зөөлөн дэд бүтцийг хөгжүүлэн ачаа болон зорчигч нэвтрүүлэх хүчин чадлыг дээшлүүлж, экспортыг нэмэгдүүлнэ, 1.2 Хилийн боомтуудыг төмөр зам болон хатуу хучилттай авто замаар үе шаттайгаар бүрэн холбон, тээвэр, логистикийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэн ачаа тээврийн урсгалыг сайжруулж, цаашид транзит улс болох суурь нөхцөлийг бүрдүүлнэ” хэмээн заасан байдаг[8]. Энэхүү бодлогыг хэрэгжүүлэхийн тулд бүс, орон нутгийн түвшинд эдийн засгийн төрөлжилт, үүрэг роль бүхий боомтуудыг тодорхойлох хэрэгцээ шаардлага тулгарч байна.

Хилийн боомттой холбоотой тулгамдаж буй асуудал, эдийн засгийн нэгж салбарын хүрээнд судалгаа хийгдсэн боловч хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөл байдлыг тодорхойлж, харьцуулсан үнэлгээ, хилийн боомтуудын эдийн засгийн төрөлжилт, бүс, орон нутгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийн тодорхойлох судалгаа хийгдээгүй байна. Тухайлбал: Боомтын сэргэлтийн үндэсний хорооны дарга Б.Тулга Боомтын сэргэлтийн Үндэсний форумд танилцуулсан илтгэлдээ манай улсын боомтуудыг ерөнхийд нь коридорын буюу олон улсын худалдааны боомт, уул уурхайн экспортын, иргэний харилцааны, агаарын, гүний буюу хуурай боомтын гэж эрэмбэлж болно[9] гэж дурдсан.

Хүн амын нутагшилт суурьшлын ерөнхий төлөвлөгөөний төсөлд хилийн боомтуудыг олон үүрэгт, уул уурхай, аялал жуулчлал, худалдаа, төмөр замын тээвэр

зэргээр эдийн засгийн төрөлжилт, чиг үүргийг тодорхойлсон байна[10].

Судлаач Ц.Гансүх Улсын хил, хил орчмын аюулгүй байдлын тулгамдсан зарим асуудал, шийдвэрлэх арга зам бүтээлээрээ Улсын хил, хил орчмын нутаг дэвсгэрт аюулгүй байдлыг хангах тухай онол, арга зүйг судалсан үр дүнгээр өөрийн улсын онцлогт нийцүүлж хийсэн онол, арга зүйн тодруулга, Монгол Улсын хил, хил орчмын нутаг дэвсгэрт аюулгүй байдлыг хангах гадаад, дотоод нөхцөл, нөлөөлөгч хүчин зүйлсэд шинжилгээ хийсэн[11].

Д.Базардорж, Алтан нарын судлаачид Монгол-Хятадын хилийн Сүмбэр-Рашаан боомт Өнөөгийн байдал хөгжлийн боломж бүтээлдээ Монгол-Хятадын хилийн Сүмбэр Рашаан боомтын өнөөгийн байдал, хөгжлийн төлөв хандлага ба хоёр улсын төр засаг болон орон нутгаас баримталж буй хөгжлийн бодлогын уялдаа холбоо, түүнийг хэрэгжүүлэхэд тулгамдаж буй асуудлын тухайд судалсан[12].

Олон улсад судлаачид хилийн боомтуудын орон зайн төлөвлөлтөд хил дамнасан хоёр талын солилцоо, нутаг дэвсгэрийн орон зайн хил дамнасан байгалийн амьдрах орчны экосистем, “Хамтарсан ирээдүйн нийгэмлэг”, “Бүс ба Зам санаачилга” зэрэг үндэсний санаачилгын нөлөөг харгалзан үзэж байна[13].

Мөн БНХАУ-ын хилийн боомтуудын хувьслын үйл явцыг орон зайн хуваарилалт, тээврийн хэлбэр, ачаа тээвэр, хүн амын урсгалын хувьд зураглан дүн шинжилгээ хийж, хилийн боомт, боомт хотуудын хөгжлийн хэлбэрийг тодорхойлж, хилийн боомтуудын чиг үүрэг, хөгжлийн түвшнийг тодорхойлж өгсөн байна[14].

Дээрх дотоодын болон гадаадын судлаачдын судалгаа, бодлогын баримт бичиг, түүний хэрэгжилтийг ханган ажиллахад хилийн боомтын орон зайн

төлөвлөлтийн талаар судалгаа хийх шаардлага үүсэж байгааг харуулж байна.

Энэхүү судалгаа нь Монгол Улсад анх удаа газарзүйн шинжлэх ухааны үүднээс хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөл байдлын үнэлгээ хийж, улмаар хилийн боомтуудын эдийн засгийн төрөлжилт, бүс орон нутгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүрэг, боомтуудын хөгжлийн төлөвлөлтийн эрэмбийг тодорхойлоход дэмжлэг үзүүлж байгаагаар шинэлэг, ач холбогдолтой юм.

Хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөлийн үнэлгээ хийхийн тулд хилийн боомтуудын хэв шинжийг тодорхойлох, үнэлгээний шалгуур үзүүлэлт боловсруулах, нэгдсэн үнэлгээ хийж хооронд нь харьцуулж эрэмбэлснээр тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх боомтыг тодорхойлоход тус судалгааны зорилго оршино.

2. СУДАЛГААНЫ АРГАЗҮЙ

Уг судалгааны ажилд Монгол орны Зүүн бүсийн авто замын Ульхан, Эрэнцав, Хавирга, Баянхошуу, Сүмбэр, Бичигт боомтыг сонгож боомтын өнөөгийн нөхцөлийг судаллаа. Монгол орны зүүн бүсэд Хэнтий, Дорнод, Сүхбаатар аймгууд хамаарна. Зүүн бүс нь ОХУ-тай 691 км газарт хиллэдэг ба Эрэнцав, Ульхан боомтууд үйл ажиллагаа явуулж байна. Харин БНХАУ-тай 1558 км газарт хиллэдэг ба Хавирга, Баянхошуу, Сүмбэр, Бичигт боомтууд үйл ажиллагаа явуулж байна. Ульхан, Эрэнцав, Хавирга, Баянхошуу, Сүмбэр боомтууд нь засаг захиргааны нэгжийн хувьд Дорнод аймгийн нутаг дэвсгэрт, Бичигт боомт нь Сүхбаатар аймгийн нутаг дэвсгэрт хамаарна.

Хилийн боомтын үнэлгээний шалгуур үзүүлэлтүүдийг тодорхойлохдоо Монгол орны онцлог, нөхцөл байдалд тулгуурлан боомт тус бүрийн зэрэглэл, горим, суурь дэд бүтэц (эрчим хүч, нэвтрүүлэх хүчин чадал, авто замын зэрэглэл), гаалийн

салбар лаборатори, хорио цээртэй бараа бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх, гадаад худалдаа (экспорт, импорт, гадаад худалдаа улсаар), зорчигч тээврийн хөдөлгөөн, бүс нутгийн хамтын ажиллагаатай уялдах байдал, хамгийн ойр хот хүртэлх хугацаа зэрэг 8 бүлгийн 12 шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлж, уг шалгуураар үнэлгээ хийлээ (Хүснэгт 2). Бүс, орон нутгийн түвшинд нийгэм эдийн засгийн хувьд ач холбогдол бүхий боомтуудыг тодорхойлохдоо Шатлан эрэмбэлэх аналитик аргыг ашиглан үнэлгээ хийсэн.

2.1. Шатлан эрэмбэлэх аналитик арга

Боомтын үнэлгээний шалгуур үзүүлэлт, хувилбаруудыг АНР аргыг ашиглан үнэлж, Зүүн бүсийн авто замын боомтуудын өнөөгийн нөхцөлийн үнэлгээг эрэмбэлэн гаргав. Шатлан эрэмбэлэх үйл явц (АНР) нь Проф. Томас Л.Саатигийн анх боловсруулсан Олон шалгуураар шийдвэр гаргах аргуудын нэг юм. Товчхондоо, энэ нь хосолсон харьцуулалтаас харьцааны хуваарийг гаргах арга юм. Түүнийг тодорхойлсноор Шаталсан загвар нь тоон болон чанарын хүчин зүйлүүдийг нэгтгэсэн үйлдвэрлэлийн судалгааны загвар бөгөөд энэ нь шийдвэр гаргагчид шаталсан хэлбэрт асуудлыг задлах боломж олгодог[15]. Авто замын хилийн боомтуудыг дараах алхмуудаар үнэлэв.

1. Үнэлгээний шалгуур үзүүлэлт хүчин зүйлсийг тодорхойлох
2. Шийдвэрийн элементийн шинж чанаруудыг хооронд нь харьцуулалтын жингээр харьцуулж матриц хэлбэрт оруулан хамаарлын хувийг гаргана.
3. Тус тусын үнэлгээг нэгтгэж, харьцангуй жинг тооцно.

4. Шийдвэрийн элементүүдийн харьцангуй жинг нэгтгэж, хамгийн сайн сонголт/ арга барилыг тогтооно.

Нийцтэй байдал болон жингийн нарийвчлалыг хангахын тулд нийцтэй байдлын индекс CI ба нийцтэй байдлын харьцаа CR гэсэн 2 индексийн санал болгодог. CI-ийн тэгшитгэлийг дараах байдлаар тодорхойлно.

$$CI = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1}$$

Эндээс:

λ_{max} -хамгийн их хувийн утга

N-матрицын тоо.

Дараа нь нийцлийн харьцааг нийцтэй байдлын индекс болон санамсаргүй байдлын индексийн харьцуулж доор үзүүлснээр гаргаж болно.

$$CR = \frac{CI}{RI} < 0.10$$

CI-нийцлийн индекс,

RI-санамсаргүй байдлын индекс

Хүснэгт 1. RI өөр өөр хэмжээтэй матрицад хамааруулан харьцуулбал:

N	3	4	5	6	7	8	9	10
RI	0.52	0.89	1.11	1.25	1.35	1.4	1.45	1.49

Үүний дараа нэгдсэн үнэлгээг гаргахдаа дараах томъёог ашиглана.

$$S = \sum_{i=1}^n W_i X_i$$

S-Тухайн объект (хүчин зүйлийн) нэгдсэн утга

W_i - I хүчин зүйлийн жигнэсэн дундаж

X_i -Шалгуур хүчин зүйлийн тоо

Хүснэгт 2. Шалгуур үзүүлэлт

№	Шалгуур үзүүлэлт	Дэд шалгуур үзүүлэлт	Шалгуур үзүүлэлтийг сонгон авсан үндэслэл, гол үзэл санаа
1	Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа	Азийн авто замын сүлжээ	Тухайн боомт нь Олон улсын авто замын тээврийн сүлжээтэй холбогдох байдал, мөн Монгол Улсын хилээс гараад хамгийн бага зайд явж ОХУ, БНХАУ-ын тээврийн сүлжээтэй холбох байдал нь тухайн боомтын ач холбогдлыг үнэлэх нэг шалгуур болно.
		Зүүн хойд Азийн эдийн засгийн интеграци	Бүс нутгийн хамтын ажиллагаанд нэгдэх нь тээврийн тэнхлэг, коридор хөгжүүлэх[16], цаашлаад оролцогч талуудад хооронд худалдааны яриа хэлэлцээр хийх, үр ашигтай байршлуудад логистикийн төв, чөлөөт бүс, тусгай бүс, эдийн засгийн бүс, хилийн боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэн хөгжүүлэх суурь болж өгдөг онцлогтой[17]. Монгол орон газарзүйн байршлын хувьд далайд гарцгүй боловч Төв Азиас Зүүн хойд Ази хүртэл дамнан, дэлхийн хамгийн том газар нутагтай ОХУ болон БНХАУ хооронд оршиж байгаа нь Монгол Улсын давуу тал болж байна. Орчин үед Дэлхийн эдийн засгийн хамтын ажиллагаа, өсөлт гэхээсээ илүүтэй Бүс нутгийн түвшинд хил залгаа улс, орнууд хамтран харилцан үр ашигтай байх эдийн засгийн интеграци, хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх болсон. Боомт нь тухайн бүс нутгийн интеграцид нэгдсэнээр, боомтын хөгжил, дэд бүтэц, гадаад гарцуудтай холбогдох, гадаад зах зээлд хүрэх боломж илүү бий болох юм. Энэ агуулгаар боомтоор гурван улсын эдийн засгийн коридор байгуулах хөтөлбөрийн авто зам, төмөр замын чиглэл, маршрут аль боомтоор холбогдох нь нэг шалгуур үзүүлэлт болгон авлаа.
		Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридор	Гадаад худалдааны мэдээллийг Гаалийн ерөнхий газраас авч ашигласан. Гадаад худалдааг хилийн боомт тус бүрээр авч үзсэн бөгөөд үүнд экспорт, импорт, гадаад худалдаа хийсэн улсын тоог хамааруулсан. Боомтоор хийгдсэн гадаад худалдааг 2019-2022 онуудад хийгдсэн экспорт, импортыг авч үзсэн бөгөөд эдгээр 4 жилийн хугацаанд хийгдсэн гадаад худалдаа нь тухайн боомтын хэв шинжийг тодорхойлох боломжтой гэж үзлээ. Тухайн боомтын экспорт, импортыг аль нь давамгайл, хэчнээн улс орнуудаас импорт хүлээж авч, экспорт гаргаж байгаа нь нэг шалгуур үзүүлэлт болгох үндэслэл юм.
2	Гадаад худалдаа	Экспорт, импортын дүн	Монгол улс нь Төвийн бүсийн, Баруун бүсийн, Зүүн бүсийн, Алтай-Улиастай, Өмнөд бүсийн 5 цахилгаан эрчим хүчний системтэй ба янз бүрийн хүчин чадалтай шугамуудаар сум, хилийн боомтуудыг холбосон байна[18]. Хилийн боомт өндөр хүчний эрчим хүчинд холбогдсон, мөн өөрийн улсын эрчим хүчний системд холбогдсон байх нь найдвартай, тасралтгүй үйл ажиллагаатай байх үндэс болно. Иймд цахилгаан эрчим хүчинд холбогдолт нь нэг шалгуур үзүүлэлт болгох үндэслэл юм.
		Экспорт, импорт хийсэн улсын тоо	Хилийн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг зорчигч нэвтрүүлэлт, суудлын тээврийн хэрэгсэл нэвтрүүлэлт, ачаа бараа нэвтрүүлэх[19] хүчин чадал тус бүрээр нь харгалзаж үзсэн бөгөөд нэвтрүүлэх чадамж өндөр байх тусам тухайн боомтоор нэвтрэлт түргэн шуурхай явагдана гэж үзэж шалгуур үзүүлэлт болгон авч үзлээ.
3	Суурь, дэд бүтэц	Эрчим хүч	Авто замын тухай хуульд зааснаар Монгол орны авто замын сүлжээг олон улсын, улсын, тусгай зориулалтын, орон нутгийн гэж 4 ангилна. Боомттой холбогдох зам нь энэхүү ангиллаар ямар ангилалд хамаарч байгааг нэг шалгуур үзүүлэлт болгон авч үзлээ.
		Нэвтрүүлэх хүчин чадал	
		Авто замын зэрэглэл	

4	Хилийн боомтын зэрэглэл, горим	Зэрэглэл	Монгол улсын хилийн тухай хуульд зааснаар "олон улсын боомт" гэж Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу иргэний харьяаллыг үл харгалзан зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, бараа, мал, амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх боомтыг, "хоёр талын боомт" гэж хил залгаа улстай хилийн боомтын асуудлаар байгуулсан Монгол Улсын олон улсын гэрээний дагуу Монгол Улсын болон хил залгаа улсын зорчигч, тээврийн хэрэгсэл, бараа, мал, амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх боомтыг; хэлнэ, "байнгын ажиллагаатай боомт" гэж Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасан цагийн хуваарийн дагуу байнга ажиллах боомтыг; "түр ажиллагаатай боомт" гэж боомтын асуудлаар байгуулсан Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасны дагуу түр хугацаанд ажиллах боомтыг; хэлнэ [20]. Хилийн боомтын зэрэглэл, ажиллах горим нь ямар нөхцөлтэй байхаас хамааран тухайн боомтын бараа тээвэр нэвтрүүлэлт, зорчигч эргэлт шууд хамааралтай бөгөөд энэ нь нэг шалгуур үзүүлэлт болгох үндэслэл юм.
		Ажиллах горим	
5	Хорио цээртэй бараа бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх		Гаалийн хилээр нэвтрүүлэх бараанд тавих гаалийн хорио цээрийн хяналтын байгууллага нь Амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх үед мал эмнэлэг, ургамлын хорио цээрийн хяналт, шалгалт хийхтэй холбогдсон болон бусад төрлийн хорио цээртэй бараа бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх харилцааг зохицуулдаг [21]. Монгол улсад 3 төрлийн гаалийн хилээр нэвтрүүлэх бараанд тавих хорио цээрийн хяналт хэрэгжиж байна. Тухайн боомтоор ямар бараа бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх боломжтой мөн хориглох нь тухайн боомтоор хийгдэх худалдаанд шууд нөлөөтэй тул нэг шалгуур үзүүлэлт болгох үндэслэл юм.
6	Гаалийн салбар лаборатори		Гаалийн төв лаборатори нь "Гаалийн тухай хууль"-д заасны дагуу гаалийн хилээр нэвтрүүлэх бараа тээврийн хэрэгсэл болон тэдгээртэй холбоотой бичиг баримтад гаалийн хяналт хийх явцад мэргэжлийн тусгай мэдлэг зайлшгүй шаардагдах, гаалийн зорилгоор барааны ангиллын кодыг тодорхойлох тохиолдолд магадлан шинжилгээг хийх, мансууруулах, сэтгэц нөлөөт бодисыг таньж илрүүлэх зорилго бүхий гаалийн хяналт, шалгалтын явцад гарсан маргаантай асуудлыг шийдвэрлэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг гаалийн байгууллагын нэг юм [20]. Монгол улсын хэмжээнд Гаалийн ерөнхий газрын харьяа 11 салбар лаборатори, 9 төрлийн шинжилгээ хийн үйл ажиллагаа явуулж байна [22]. Гаалийн салбар лаборатори нь хилийн боомт бүр дээр үйл ажиллагаа явуулж байх нь давуу талтай нөхцөл бөгөөд, энэхүү үзүүлэлтийн шалгуур үзүүлэлт болгох үндэслэл юм.
7	Хамгийн ойр хот хүртэлх хугацаа		Монгол улсын авто замын сүлжээг хучилтын төрлөөр нь хатуу хучилттай, сайжруулсан болон шороон гэж ангилах бөгөөд Монгол Улсын замын хөдөлгөөний дүрмээр тээврийн хэрэгслийн хурдыг суурин газарт цагт 60 км, суурин газрын гадна цагт 80 км, тууш замд цагт 100 км-ээс хэтрүүлэхийг хориглоно гэж үздэг. Тээврийн хэрэгслийн хатуу хучилттай замд баримтлах хурд, шороон замаар нэг цагт туулж буй дундаж хугацааг үндэс болгон хатуу хучилттай замд 1 цагт туулах зайг 80 км, шороон болон сайжруулсан замд 40 км-ээр тооцноо[23]. Хилийн боомтоос хот хүртэл туулах зай бага байх нь авто замын хучилтын төрөл, зайн алслал зэргээс хамаарна. Энэхүү тооцооллыг үндэслэн тухайн хилийн боомтоос хот хүртэл хэчнээн цаг туул хүрэх үзүүлэлтийг нэг шалгуур болгон авлаа.

8	Зорчигч тээврийн хөдөлгөөн	Улсын хилээр нэвтэрсэн зорчигчдын тоо	Хилийн боомтын ашиглалтын байдлыг нэвтэрсэн зорчигч, нэвтэрсэн тээврийн хэрэгсэл гэсэн 2 дэд шалгуур үзүүлэлтээр тооцоолсон. Мэдээний эх сурвалжийг Үндэсний статистикийн хорооноос авч ашигласан болно. Зорчигч болон тээврийн хэрэгсэл нэвтрэлт өндөр байх тусам тухайн боомтын одоогийн ашиглалт хир хэмжээнд байгааг илгэх үзүүлэлт юм.
		Улсын хилээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн тоо	

3. СУДАЛГААНЫ ҮР ДҮН

3.1. Хилийн боомтын зэрэглэл, горим

Монгол Улсын Хилийн тухай хуульд зааснаар хилийн боомтын зэрэглэлээр олон улсын хилийн боомт, хоёр талын хилийн боомт, үйл ажиллагааны горимоор байнгын болон түр ажиллагаатай гэж ангилна[20]. Зүүн бүсийн хилийн боомтууд нь зэрэглэлийн хувьд Эрэнцав, Сүмбэр боомтууд олон улсын боомт, Ульхан, Хавирга, Баянхошуу боомтууд хоёр талын зэрэглэлтэй байна. Үйл ажиллагааны горимын хувьд Эрэнцав, Ульхан боомтууд байнгын ажиллагаатай, Хавирга, Баянхошуу, Сүмбэр боомтууд түр ажиллагаатай байна (Хүснэгт 3).

Хүснэгт 3. Хилийн боомтын горим, зэрэглэл

Хилийн боомт	Зэрэглэл	Үйл ажиллагааны горим
Эрэнцав	Олон улсын	Байнгын
Ульхан	Хоёр талын	Байнгын
Хавирга	Хоёр талын	Түр
Баянхошуу	Хоёр талын	Түр
Сүмбэр	Олон улсын	Түр
Бичигт	Олон улсын	Байнгын

Эх сурвалж: Хил хамгаалах ерөнхий газар

3.2. Хилийн боомтын суурь дэд бүтэц

3.2.1 Хилийн боомтын дотоодын эрчим хүчинд холбогдсон байдал:

Судалгааны бүсийн Хэнтий аймаг нь Төвийн бүсийн эрчим хүчний нэгдсэн системд, Дорнод, Сүхбаатар аймгууд нь Зүүн бүсийн эрчим хүчний нэгдсэн системд хамрагдаж байна. Зүүн бүсийн эрчим хүчний нэгдсэн сүлжээний төв нь Дорнодын дулааны цахилгаан станц бөгөөд цахилгаан дамжуулах агаарын шугамаар сум, хилийн боомтуудыг холбосон байна. Зүүн бүсийн Бичигт боомт 35кВ, Баянхошуу, Эрэнцав боомт 10 кВ цахилгаан дамжуулан эрчим хүчний шугамд холбогдсон бол Ульхан, Хавирга, Сүмбэр боомтууд нь Монгол талаас цахилгаан эрчим хүчинд холбогдоогүй, харин БНХАУ-аас эрчим хүч авч байна.

3.2.2 Хилийн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадал:

Хилийн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадал нь зорчигч, суудлын тээврийн хэрэгсэл, ачаа нэвтрүүлэх гэсэн гурван төрлөөр ялгаатай бөгөөд боомт тус бүрийн нэвтрүүлэх хүчин чадал харилцан адилгүй байна(Хүснэгт 4).

Жилд нэвтрүүлэх зорчигчийн хэмжээгээр Хавирга боомт, суудлын хэрэгсэл нэвтрүүлэлтээр Бичигт боомт, ачаа тээвэр нэвтрүүлэлтээр Баянхошуу боомт тэргүүлж байна.

Хүснэгт 4. Нэвтрүүлэх хүчин чадал

Боомт	Зорчигч нэвтрүүлэх	Суудлын тээврийн хэрэгсэл	Ачаа тээвэр / тн/
Эрэнцав	30000	8000	67000
Хавирга	126000	1000	9
Баянхошуу	63000	40000	537000
Сүмбэр	2000	1000	133000
Бичигт	114000	47000	130000
Ульхан	30000	1000	15100

Эх сурвалж: Гаалийн ерөнхий газар

3.2.3 Хилийн боомттой холбогдож буй авто замын зэрэглэл:

Авто замын тухай хуульд зааснаар Монгол орны авто замын сүлжээг Олон улсын, Улсын, Тусгай зориулалтын, Орон нутгийн чанартай гэж 4 ангилна[24]. Зүүн бүсийн хилийн боомтуудын авто замын зэрэглэлийн хувьд Сүмбэр боомт олон улсын чанартай, Эрэнцав, Бичигт, Хавирга боомтууд нь улсын чанартай, Ульхан боомт Тусгай зориулалтын (Аялал жуулчлалын), Баянхошуу боомт Тусгай зориулалтын (Уул уурхай)-н зэрэглэл бүхий авто замаар холбогдож байна.

3.3. Хилийн боомтод үйл ажиллагаа явуулж буй лабораторийн төрөл ангилал

Монгол Улсын хэмжээнд Гаалийн ерөнхий газрын харьяа 11 салбар лаборатори, 9 төрлийн шинжилгээ хийх үйл ажиллагаа явуулж байна. Гаалийн төв лаборатори нь “Гаалийн тухай хууль”-д заасны дагуу хилийн боомтоор нэвтрүүлэх бараа тээврийн хэрэгсэл болон тэдгээртэй холбоотой бичиг баримтад гаалийн хяналт хийх явцад мэргэжлийн тусгай мэдлэг зайлшгүй шаардагдах, гаалийн зорилгоор барааны ангиллын кодыг тодорхойлох тохиолдолд магадлан шинжилгээг хийх, мансууруулах, сэтгэц нөлөөт бодисыг таньж илрүүлэх зорилго бүхий гаалийн хяналт, шалгалтын явцад гарсан маргаантай асуудлыг шийдвэрлэхэд чухал

үүрэг гүйцэтгэдэг гаалийн байгууллагын нэг салбар юм[25].

Зүүн бүсийн хувьд Эрдэс бүтээгдэхүүний шинжилгээний лабораториуд үйл ажиллагаа явуулж байна. Тухайлбал:

- a. Дорнод аймаг дахь гаалийн газрын салбар лаборатори нь Нефтийн бүтээгдэхүүний шинжилгээ хийж байна.
- b. Баянхошуу боомт дахь гаалийн салбар лаборатори нь Нефтийн бүтээгдэхүүн (түүхий нефть) болон химийн бодисын шинжилгээ хийж байна.

3.4. Хилийн боомтуудын хорио цээртэй бараа бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх

Хилийн боомтоор нэвтрүүлэх бараанд тавих гаалийн хорио цээрийн хяналтын байгууллага нь Амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх үед мал эмнэлэг, ургамлын хорио цээрийн хяналт, шалгалт хийхтэй холбогдсон болон бусад төрлийн хорио цээртэй бараа бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх харилцааг зохицуулдаг[21]. Монгол Улсад 3 төрлийн гаалийн хилээр нэвтрүүлэх бараанд тавих хорио цээрийн хяналт хэрэгжиж байна.

- a. Эм эмнэлгийн хэрэгслийг улсын хилээр нэвтрүүлэх боомт,
- b. Химийн хорт болон аюултай бодисыг улсын хилээр нэвтрүүлэх боомт,
- c. Ургамлыг үр, үрслэг, суулгац, амьтан, түүний үр, хөврөл үр, түүхий мах, дайвар бүтээгдэхүүн болон бичил биетний өсгөвөр, эмгэгт материалын дээжийг нэвтрүүлэх боомт,

Зүүн бүсийн хилийн боомтуудын хувьд Ульхан, Эрэнцав, Хавирга, Баянхошуу, Бичигт боомтууд нь Ургамлын үр, үрслэг, суулгац, амьтан, түүний үр, хөврөл үр, түүхий мах, дайвар бүтээгдэхүүн болон бичил биетний өсгөвөр, эмгэгт материалын дээж, мөн Баянхошуу, Бичигт боомтууд

Химийн болон аюултай бодис нэвтрүүлэх эрхтэй боомтууд юм. Харин эм эмнэлгийн хэрэгслийг нэвтрүүлэх эрхтэй боомт зүүн бүсэд байхгүй байна.

3.5. Хилийн боомтоос хамгийн ойр хот хүртэлх хугацаа

Монгол Улсын авто замын сүлжээг хучилтын төрлөөр нь хатуу хучилтай, сайжруулсан болон шороон гэж ангилах бөгөөд Монгол Улсын замын хөдөлгөөний дүрмээр тээврийн хэрэгслийн хурдыг суурин газарт цагт 60 км, суурин газрын

гадна цагт 80 км, тууш замд цагт 100 км-ээс хэтрүүлэхийг хориглоно гэж үздэг. Тээврийн хэрэгслийн хатуу хучилттай замд баримтлах хурд, шороон замаар нэг цагт туулж буй дундаж хугацааг үндэс болгон хатуу хучилттай замд 1 цагт туулах зайг 80 км, шороон болон сайжруулсан замд 40 км-ээр тооцлоо[23].

Энэхүү тооцооллоор Хавирга-Чойбалсан хот хүртэл 3 цаг, Эрэнцав-Чойбалсан хот хүртэл 5.7 цаг зарцуулж байна (Хүснэгт 5).

Хүснэгт 5. Хилийн боомтоос хот хүртэлх зайг туулах хугацаа

Боомт	Хот	Хатуу хучилттай зам	Шороон зам	Туулах хугацаа
Ульхан	Чойбалсан	-	242км	6 цаг
Эрэнцав	Чойбалсан	-	230км	5цаг40мин
Хавирга	Чойбалсан	-	131.8км	3цаг
Баян хошуу	Чойбалсан	65.2км	266км	7цаг30мин
Сүмбэр	Чойбалсан	-	411.6км	10 цаг
Бичигт	Баруун-Ург	-	290.4км	7 цаг

Эх сурвалж: Судлаачийн тооцооллоор

3.6. Хилийн боомтуудын гадаад худалдааны нөхцөл

Монгол Улсын гадаад худалдааны нийт эргэлт 2019-2022 онуудад нийт 63,952.00 сая долларт хүрсэн. Зүүн бүсийн хилийн боомтуудаар дээрх онуудад 1590 сая долларын бараа бүтээгдэхүүн экспортолж, 227.6 сая долларын бараа бүтээгдэхүүн импортолсон байна. Энэ нь Монгол Улсын нийт гадаад худалдааны эргэлтийн 2.8 хувийг эзэлж байна. Эрэнцав боомтын импорт 120.6 сая доллар, Баянхошуу боомтын экспорт 564.3 сая доллароор тус тус тэргүүлж байна (Хүснэгт 6).

Хүснэгт 6. Боомтуудын гадаад худалдаа

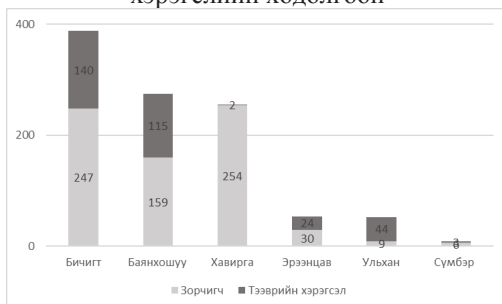
Боомт	Импорт (Сая доллар)	Экспорт (Сая доллар)	Гадаад худалдаа, улсаар
Эрэнцав	120.6	564.3	4
Хавирга	6.4	6.4	1
Баянхошуу	55.9	719.4	1
Сүмбэр	0.1	0.8	1
Бичигт	44.6	299.1	3
Ульхан	0.0	-	1

Эх сурвалж: Гаалийн ерөнхий газар, Хэмжих нэгж: сая доллар

3.7. Хилийн боомтоор нэвтэрсэн зорчигч, тээврийн хэрэгсэл

Монгол Улсын зүүн бүсийн хилийн боомтуудаар 2018-2021 онуудад 704 мянган зорчигч, 327 мянган тээврийн хэрэгсэл нэвтэрсэн байна. Зорчигч тээврийн хэрэгслийн нэвтрэлтээр Бичигт боомт тэргүүлж байна. Тодруулбал, Бичигт боомтоор 247 мянган зорчигч, 140 мянган тээврийн хэрэгсэл нэвтэрсэн байна (График 1).

График 1. Боомтуудын зорчигч, тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөн



Хэмжих нэгж: мянган хүн, мянган тээврийн хэрэгсэл

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо

3.8 Хилийн боомтын бүс нутгийн хамтын ажиллагаатай уялдах байдал

Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, эдийн засгийн интеграцид нэгдэх нэг суурь нөхцөл нь тээврийн дэд бүтцийн тэнхлэг, эдийн засгийн коридор хөгжүүлэх[16], цаашлаад оролцогч талуудад хооронд худалдааны яриа хэлэлцээр хийх, үр ашигтай байршлуудад логистикийн төв, чөлөөт бүс, тусгай бүс, эдийн засгийн бүс, хилийн боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэн хөгжүүлэх суурь болж өгдөг онцлогтой[17].

Азийн авто замын сүлжээ, Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграци (NEAI), Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн

коридор зэрэг хамтын ажиллагаанд зүүн бүсийн хилийн боомтууд тусгагдсан байна. Тухайлбал:

- Азийн авто замын сүлжээ: АН-32 /Ховд - Улиастай – Цэцэрлэг – Хархорин – Лүн – Улаанбаатар – Өндөрхаан – Чойбалсан - Сүмбэр/ Дорнод/ чиглэлд Сүмбэр боомт
- Зүүнхойд Азийн эдийн засгийн интеграцийн Түмэн голын тээврийн коридор: /Эрэнцав – Чойбалсан – Хөөт - Сүмбэр/ чиглэлд Эрэнцав, Сүмбэр боомтууд,
- Монгол-Орос-Хятадын эдийн засгийн коридорын Авто замын зүүн коридор: /Борзя - Соловьевск-Эрэнцав – Чойбалсан - Баруун Урт – Бичигт – Зүүнхатавч – Си - Уджимчин-Ци - Улаанхад/Шилийн хот/ - Чаоян/Чэндэ/ -Жиньжоу/Паньзинь/ - Тяньжин/ чиглэлд Эрэнцав, Бичигт боомтууд тус тус хамаарч байна.

3.9. Нэгдсэн үр дүн

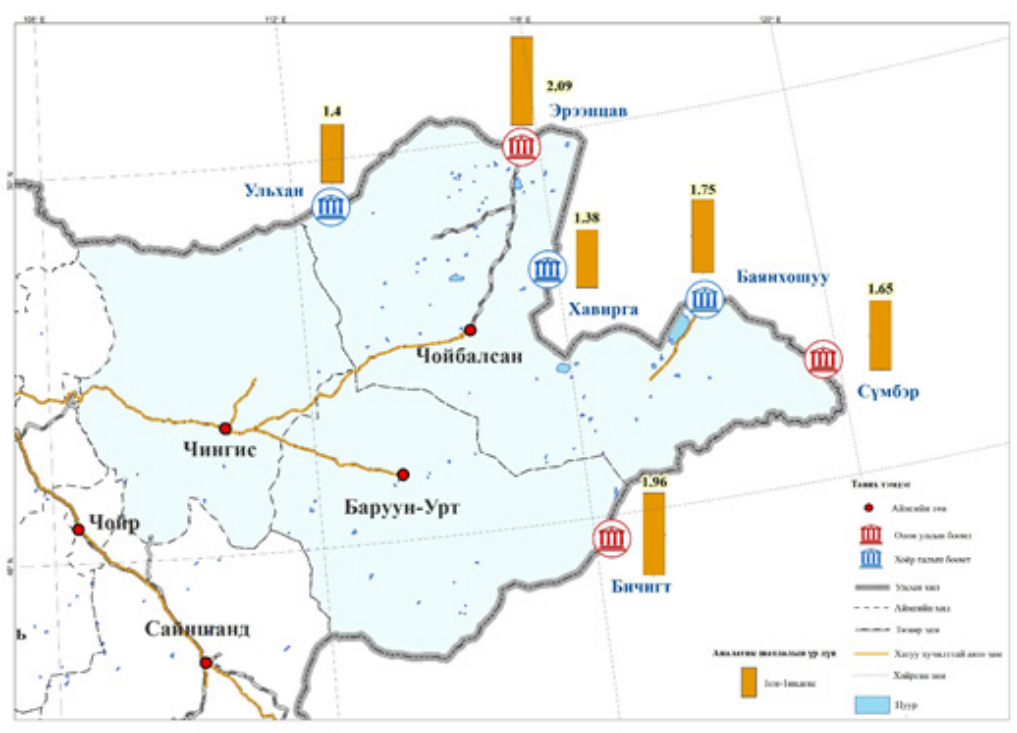
Хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөлийн үнэлгээг бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, гадаад худалдаа, суурь дэд бүтэц, хилийн боомтын зэрэглэл, горим, хорио цээртэй бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх, гаалийн салбар лаборатори, хамгийн ойр хот хүртэлх хугацаа, зорчигч тээврийн хөдөлгөөн зэрэг 8 бүлгийн 12 үзүүлэлтээр шатлан эрэмбэлэх аргаар үнэлэхэд Эрэнцав боомт 2.09 индексээр 1-т эрэмбэлэгдсэн бол Бичигт боомт 1.96 индексээр, Баянхошуу боомт 1.75 индексээр, Сүмбэр боомт 1.65 индексээр, Ульхан боомт 1.4 индексээр, Хавирга боомт 1.38 индексээр тус тус үнэлэгдсэн байна (Хүснэгт 7), (Зураг 1).

Эрэнцав боомтын бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, гадаад худалдаа, суурь дэд бүтэц, хилийн боомтын зэрэглэл горим үзүүлэлтүүд, харин Бичигт боомтын

суурь дэд бүтэц, хорио цээртэй бараа тээврийн хөдөлгөөн зэрэг үзүүлэлтүүд бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх, зорчигч өндөр гарсан байна.

Хүснэгт 7. Хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөл байдлын үнэлгээний нэгдсэн үр дүн

Боомт	Бүс нутгийн хамтын ажиллагаа	Гадаад худалдаа	Суурь дэд бүтэц	Хилийн боомтын зэрэглэл, горим	Хорио цээртэй бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх	Гаалийн салбар лаборатори	Хамгийн ойр хот хүртэлх хугацаа	Зорчигч тээврийн хөдөлгөөн	Үр дүн
Эрэнцав	0.59	0.36	0.39	0.44	0.18	0.06	0.04	0.04	2.09
Бичигт	0.44	0.27	0.39	0.44	0.26	0.06	0.04	0.06	1.96
Баянхошуу	0.29	0.22	0.39	0.3	0.26	0.18	0.04	0.07	1.75
Сүмбэр	0.59	0.18	0.3	0.37	0.09	0.06	0.04	0.03	1.65
Ульхан	0.29	0.18	0.26	0.37	0.18	0.06	0.04	0.03	1.4
Хавирга	0.29	0.18	0.24	0.3	0.18	0.06	0.07	0.06	1.38



Зураг 1. Зүүн бүсийн хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөл байдлын үнэлгээний нэгдсэн үр дүн

4. ХЭЛЭЛЦҮҮЛЭГ

Бүс нутгийн хөгжил, эдийн засгийн нутаг дэвсгэрийн хөгжлийн тэлэлт, худалдааны эргэлттэй холбоотой сүүлийн 15 жилд хилийн боомтоор нэвтрэх хөдөлгөөний ачаалал ихэссэн[26]. Монгол Улсын Засгийн газраас баримталж буй бодлогод боомтыг хөгжүүлэх, гадаад худалдаа, ачаа тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэхэд анхаарч зарим боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлж байгаа боловч аль боомтыг тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх асуудал тодорхойгүй хэвээр байна. Өөрөөр хэлбэл, Монгол Улсын нийт 39 боомтуудыг эдийн засгийн хувьд төрөлжүүлэх, Үндэсний болон бүс, орон нутгийн хөгжилд гүйцэтгэх үүргийн түвшинг тодорхойлох чухал байна.

Боомтуудын өнөөгийн нөхцөл байдлын үнэлгээний үр дүнд тулгуурлан, мөн Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал 2050, төлөвлөлттэй уялдуулан тэргүүн ээлжид Эрэнцав, Бичигт, Сүмбэр боомтуудыг, хөгжүүлэх нь чухал байна.

Энэхүү судалгаа нь дараагийн ээлжид хөгжүүлэх боомтын эрэмбийг тогтоож өгч байгаа болон тухайн боомт бүрд ямар тулгамдсан асуудал байгааг үнэлгээний үр дүнд, шалгуур үзүүлэлтээр илэрхийлэгдэж байгаагаараа онцлог байна. Үнэлгээний үр дүнд тулгуурлан газарзүйн байршлын хувьд аль боомтод ямар хөрөнгө оруулалт хийх бодлогын төлөвлөлт хийхэд дэмжлэг үзүүлнэ. Өмнөх судалгаануудад хилийн боомтын зэрэглэл, ангилал, тээврийн сүлжээ, зорчигч болон ачаа эргэлт зэрэг үзүүлэлтийг харгалзан үзсэн бол энэхүү судалгаанд хилийн боомтын өнөөгийн нөхцөлийг тодорхойлж болохуйц дээрх шалгуур үзүүлэлтүүдийг харгалзсанаас гадна бүс нутгийн хамтын ажиллагаа, суурь дэд бүтэц, хорио цээртэй бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх, гаалийн салбар лаборатори, хамгийн ойр хот хүртэлх хугацаа зэрэг

шалгуур үзүүлэлтүүдийг ашигласнаараа нарийвчлалтай байна.

Цаашид, энэхүү судалгааны арга аргачлалд тулгуурлан Монгол Улсын хэмжээнд авто зам, төмөр зам, агаарын замын боомтуудыг үнэлж улсын хэмжээнд тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх хэрэгцээтэй боомтуудыг тодорхойлох боломжтой.

Энэхүү судалгааг цаашид өргөжүүлэн судалж бусад орнуудыг туршлагыг харгалзан хилийн боомтуудын хувьслын үйл явцыг орон зайн хуваарилалт, тээврийн хэлбэр, ачаа тээвэр, хүн амын урсгалын хувьд зураглан дүн шинжилгээ хийж, хилийн боомт, боомт хотуудын хөгжлийн хэлбэрийг тодорхойлж, хилийн боомтуудын чиг үүрэг, хөгжлийн түвшнийг тодорхойлж өгөх боломжтой юм.

5. ДҮГНЭЛТ

Зүүн бүсийн авто замын 6 хилийн боомтуудын өнөөгийн нөхцөлийг хилийн боомтын зэрэглэл, горим, суурь дэд бүтэц, гаалийн лаборатори, хорио цээртэй бараа бүтээгдэхүүн нэвтрүүлэх эрх, хамгийн ойр хот хүртэлх хугацаа, гадаад худалдаа, зорчигч тээврийн хөдөлгөөн, бүс нутгийн хамтын ажиллагаа зэрэг 8 бүлэг 12 шалгуур үзүүлэлтүүдээр үнэлэхэд Эрэнцав, Бичигт боомтууд өндөр үнэлгээ авсан. Дээрх хоёр боомтууд нь Монгол орны зүүн бүсийн нийгэм, эдийн засагт чухал байр суурийг эзлэх бөгөөд тэргүүн ээлжид хөгжүүлэх нь чухал байна.

Судалгаанд хамрагдсан хилийн боомтууд нь хамгийн ойр хот хүртэл 5-10 цагийн хугацааг зарцуулж байгаа нь хатуу хучилттай авто замд бүрэн холбогдоогүйгээс шалтгаалж байна. Иймд цаашид хилийн боомтуудыг хатуу хучилттай авто замаар үе шаттайгаар холбох, төсөл хөтөлбөрүүдийг эрчимжүүлэх шаардлагатай байна. Мөн хилийн боомтуудын найдвартай тасралтгүй ажиллагааг хангаж ажиллахын тулд

Монгол талаас цахилгаан эрчим хүчинд холбогдоогүй боомтуудыг эрчим хүчинд холбох нь нэн тэргүүний асуудал юм.

Монгол Улсын хувьд хилийн боомтыг өргөжүүлэн хөгжүүлэх замаар бүс орон нутгийн хөгжлийг дэмжих, аялал жуулчлал, тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх, аж үйлдвэр, худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх боломжтой юм.

ТАЛАРХАЛ

Энэхүү судалгааг Эдийн засаг, хөгжлийн яамны захиалгаар Боловсрол, шинжлэх ухааны яам, Шинжлэх ухаан, технологийн сангийн захиалгаар ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнд хэрэгжиж буй “Боомтын менежментийг сайжруулах, дэд бүтцийн хүчин чадлыг тодорхойлох, эдийн засгийн эргэлтэд оруулах нь (2023-2025)” сэдэвт шинжлэх ухаан, технологийн захиалгат төслийн хүрээнд хийж гүйцэтгэв. ШУА-ийн Газарзүй, геоэкологийн хүрээлэнгийн Нийгэм, эдийн засгийн газарзүйн салбарын хамт олон болон төслийн хүрээнд хамтран ажилласан оролцогч талуудад талархал илэрхийлье.

АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

- [1]. L. Liu and H. Pin, "Study of the influencing factors on development of ports in Guangdong, Hong Kong, and Macao from the perspective of spatial economics," *Hindawi Mathematical Problems in Engineering*, p. 12, 2020, <https://doi.org/10.1155/2020/2343860>.
- [2]. X. Xu, C. Wang, and Y. Dang, "Location, type and developing mechanism of the border ports in China," *Economic Geography*, pp. 100–108, 2022.
- [3]. Н. Отгонсайхан, “Монгол улс БНХАУ-ын хамтарсан хил дамнансан чөлөөт бүс байгуулах урьдчилсан нөхцөл боломж,” Олон улс судлал, vol. №1, 2018.
- [4]. Монголын логистикийн Холбоо, “Үндэсний тээвэр логистикийн сүлжээ байгуулах бодлогын судалгааны хүрээнд хийгдсэн хилийн боомтын судалгаа,” Улаанбаатар, 2018.
- [5]. “Дорнод аймгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн үндсэн асуудлууд-гарц шийдэл хэлэлцүүлэг,” 2023.
- [6]. E. Planas, "What are the social and economic benefits of port development and expansion for local communities?"
- [7]. “Алсын хараа 2050: Монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого,” Монгол улсын засгийн газар, Улаанбаатар, 2019.
- [8]. “Шинэ сэргэлтийн бодлого Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралт.”
- [9]. Б.Тулга, “Боомтын өнөөгийн байдал ба цаашдын хөгжлийн чиг хандлага,” presented at the Боомтын сэргэлтийн үндэсний форум, Улаанбаатар хот, 2024.
- [10]. Барилга, хот байгуулалтын яам & Барилгын хөгжлийн төв, “Хүн амын нутагшил суурьшлын ерөнхий төлөвлөгөө,” 2023.
- [11]. Ц. Гансүх, “Улсын хил, хил орчмын нутаг дэвсгэрийн аюулгүй байдлын тулгамдсан зарим асуудал, шийдвэрлэх арга зам,” 2021.
- [12]. Д. Базардорж, “Монгол-Хятадын хилийн Сүмбэр-Рашаан боомт: Өнөөгийн байдал, хөгжлийн боломж,” Олон улс судлал, vol. №44, 2021.
- [13]. J. Wang, Y. Cheng, and H. Mo, "The spatio-temporal distribution and development modes of border ports in China," 2014, <https://doi.org/10.3390/su6107089>.
- [14]. X. Wen, Z. Lyu, and T. Liu, “Measures

- of spatial planning in the port areas at China's border," *FURP*, vol. 1, no. 1, p. 13, Sep. 2023, <https://doi.org/10.1007/s44243-022-00002-7>.
- [15]. K. Teknomo, "Analytic hierarchy process (AHP) tutorial," I. Okunev, *Political Geography*, Ulaanbaatar, 2022, <https://doi.org/10.3726/b17747>.
- [16]. I. Okunev, *Political geography*. Ulaanbaatar, 2022.
- [17]. A. A. Litvinov, *Territorial concentration and supporting frame of settlement in the northwestern regions of Udmurtia*. Moscow, 2009.
- [18]. Эрчим хүчний зохицуулах хороо, "Монгол Улсын эрчим хүчний нэгдсэн сүлжээ," 2023.
- [19]. Гаалийн ерөнхий газар, Боомтын хөгжлийн хэлтэс, "Хилийн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадал," Улаанбаатар, 2023.
- [20]. УИХ, "Монгол улсын хилийн тухай хууль (шинэчилсэн найруулга)," 2016.
- [21]. "Амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг улсын хилээр нэвтрүүлэх үеийн хорио цээрийн хяналт, шалгалтын тухай хууль." 2002.
- [22]. Гаалийн ерөнхий газар, Гаалийн төв лаборатори, "Гаалийн салбар лабораторийн байршил," Улаанбаатар, 2023.
- [23]. П. Цэенханд and М. Алтанбагана, "Дархан хотын нийгэм, эдийн засгийн нөлөөлөл-таталцлын кластер бүс тогтоох асуудалд" Хүрэлтогоот эрдэм шинжилгээний хурлын эмхэтгэл," pp. 113–120, 2022.
- [24]. УИХ, "Автозамын тухай хууль." 2017.
- [25]. "Гаалийн тухай хууль." 2008.
- [26]. М. Алтанбагана ба бусад, "Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн онолын үндэс, нэгдсэн аргазүй, аргачлалыг шинэчлэн боловсруулах нь: дунд шатны тайлан," ШУА-ийн Газарзүй-Геоэкологийн хүрээлэн, 2020.