

БАТЛАВ.
МОНГОЛ УЛСЫН ШАДАР САЙД
БӨГӨӨД ЭДИЙН ЗАСАГ,
ХӨГЖЛИЙН САЙД



Ч.ХҮРЭЛБААТАР

БАТЛАВ.
МОНГОЛ УЛСЫН САЙД,
ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ХЭРЭГ
ЭРХЛЭХ ГАЗРЫН ДАРГА



Д.АМАРБАЯСГАЛАН

БАТЛАВ.
ХУУЛЬ ЗҮЙ, ДОТООД
ХЭРГИЙН САЙД



Х.НЯМБААТАР

**МОНГОЛ-ХЯТАДЫН 1955 ОНЫ “ХИЛИЙН ТӨМӨР ЗАМЫН ХЭЛЭЛЦЭЭР”
БОЛОН “ГАШУУНСУХАЙТ-ГАНЦМОД” ХИЛ ДАМНАСАН
ТӨМӨР ЗАМЫН БҮТЭЭН БАЙГУУЛАЛТТАЙ ХОЛБООТОЙГООР АВАХ ЗАРИМ
АРГА ХЭМЖЭЭНИЙ ТУХАЙ МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ТОГТООЛЫН
ТӨСЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ**

Нэг.Тогтоолын төсөл боловсруулах үндэслэл, шаардлага

1.1.Хууль зүйн үндэслэл

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын Найм дахь зорилтын 8.1-д “Бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцад дэд бүтцийн нэгдсэн сүлжээгээр бүрэн холбогдож, эдийн засгийн эрчимтэй өсөлтийг хангах суурь нөхцөлийг бүрдүүлнэ” гэж заасан. Энэ хүрээнд “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа”-ны 8.1.3-т “Стратегийн орд газруудыг хилийн боомттой холбосон дараах чиглэлийн төмөр замуудыг барьж, байгуулна” гэж, 8.1.8-д “Хавирга, Гашуунсухайт, Шивээ хүрэн, Булган, Боршоо, Арц суурь, Бага Илэнхи зэрэг хилийн боомтуудын нэвтрэх чадварыг нэмэгдүүлнэ.” гэж тус тус заасан байна.

Түүнчлэн Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын Дөрөв дэх зорилтод “Эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлж, экспортын баримжаатай эдийн засгийг бий болгоно.” гэж, Эдийн засгийн бүтцийн шинэчлэлтийг эхлүүлж, өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэн, импортыг орлох болон экспортод чиглэсэн хүнд, хөнгөн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх үе шатын хүрээнд 2021-2030 онд “Боловсруулсан бүтээгдэхүүний экспортын хэмжээ нэмэгдсэн байх” зорилтыг дэвшүүлсэн байна. Энэ хүрээнд “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа”-ны 4.2.13-т “Уул уурхайн түүхий эдийг боловсруулан, нэмүү өртөг шингэсэн хүнд үйлдвэрлэлийг байгаль орчинд ээлтэй, тогтвортой байх зарчмаар хөгжүүлж, хөрөнгө оруулалтын дэвшилтэт хэлбэрүүдийг дэмжинэ.” гэж заасан.

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дүгээр тогтоолын хавсралтаар баталсан “Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн 3.6-д “Эдийн засгийн өсөлтийг хангахуйц, тээврийн ухаалаг системд суурилсан үндэсний тээвэр, логистикийн сүлжээг байгуулна,” гэж, 3.2-т “Ил тод, хариуцлагатай уул уурхай, нэмүү өртөг шингэсэн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлж, эрдэс баялгийн сан хөмрөгийг арвижуулах замаар тогтвортой, олон тулгуурт эдийн засгийн бүтцийг бий болгож, баялгийн шударга хуваарилалтын зарчмыг

хэрэгжүүлнэ. Газрын тос, нүүрс-хими, зэсийн баяжмал, төмөрлөг зэрэг хүнд үйлдвэрүүдийн бүтээн байгуулалтыг эхлүүлж, холбогдох дэд бүтцийн төслүүдийг хэрэгжүүлнэ” гэж Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолын хоёрдугаар хавсралтаар баталсан “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-ыг хэрэгжүүлэх эхний үе шатны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн Боомтын сэргэлтийн хүрээнд “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” гэж, “Үндэсний төмөр замын сүлжээг өргөтгөж, цаашид транзит улс болох суурь нөхцөлийг бүрдүүлж, Баруун болон зүүн босоо тэнхлэгийн төмөр замын төслүүдийг эрчимжүүлнэ.” гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн¹ Аравдугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт “Монгол Улс олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ шударгаар сахин биелүүлнэ.” гэж мөн зүйлийн 3 дахь хэсэгт “Монгол Улсын олон улсын гэрээ нь соёрхон баталсан буюу нэгдэн орсон тухай хууль хүчин төгөлдөр болмогц дотоодын хууль тогтоомжийн нэгэн адил үйлчилнэ.” гэж тус тус заасан.

1.2. Практик шаардлага

1. Бүгд Найрамдах Монгол Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын хооронд “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-ийг 1955 онд байгуулсан бөгөөд хэлэлцээрийн хүрээнд хилийн өртөөг ганцхан Замын-Үүд-Эрээн байхаар тогтоож хэлэлцээрийн хүрээнд өнөөдрийг хүртэл Замын-Үүд-Эрээн төмөр замын боомтыг ашиглаж ирсэн.

Уг хэлэлцээрт гал тэрэгний хөдөлгөөний нөхцөл, ачаа тээврийн төлөвлөгөө тохиролцох журам, ачаа тээвэрлэлт, зорчигч тээвэрлэлт, талуудын хариуцлага зэрэг зарим зарчмын асуудлыг тусгасан боловч хэлэлцээр байгуулагдсанаас хойш 70 орчим жил өнгөрсөн байна.

Түүнчлэн Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай хэлэлцээрийг 2004 онд байгуулсан. Энэхүү хэлэлцээрийн дагуу Монгол-Хятадын хилийн хэсэгт Шивээхүрэн-Сэхээ, Гашуунсухайт-Ганцмод, Замын-Үүд-Эрээн, Бичигт-Зүүнхатавч хилийн боомтуудад төмөр замын хилийн боомт ажиллахаар тогтсон боловч хэлэлцээр байгуулагдсанаас хойш төмөр замын хилийн холболт, боомтын ажлууд хэрэгжээгүй байна. Тодруулбал Монгол Улсын Засгийн газар нь Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй байна.

Мөн хэлэлцээрийн хүрээнд Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын талаас 2012 онд Ганцмод боомт хүртэлх төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг хийж дууссан. Уг төмөр замын 92 хувийг Чайна Энержи компани, 6 хувийг Чалко /Aluminum Corporation of China Limited/, 2 хувийг бусад хуулийн этгээд эзэмшдэг байна.

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын төрийн өмчийн оролцоотой компаниудын эзэмшлийн хувь, хэмжээ их, тодруулбал Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын талаас ихээхэн анхаарал, ач холбогдол өгсөн боловч Монгол Улсын талаас өнөөдрийг

¹ Төрийн мэдээдэл эмхэтгэл (1992), №1

хүртэл төмөр замыг барьж, байгуулах ажил бүрэн хэрэгжиж дуусаагүй, холболт хэрхэн хийгдэх нь тодорхойгүй байна.

Түүнчлэн Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын талаас Сэхээ, Зүүнхатавч боомтууд ч Монгол Улсын төмөр замтай холбогдоход бэлэн болсон байна.

2.Түүнчлэн "Шинэ сэргэлтийн бодлого"-д тодорхойлсноор Монгол Улсын хөгжлийг хязгаарлаж буй зургаан багц асуудлын нэг нь боомтуудын үйл ажиллагааны тогтвортой бус байдал юм.

Экпортын голлох бүтээгдэхүүн болох уул уурхайн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтэд авто болон төмөр зам, боомтуудын хүчин чадал, гаалиар нэвтрэх тоо, боомт хооронд зарцуулах хугацаа чухал үүрэгтэй. Боомт болон уурхайг холбосон тээврийн сүлжээ нь уул уурхайн гаралтай экспортын бүтээгдэхүүний гарцад шууд нөлөө үзүүлж байна.

Худалдааны голлох боомтуудын нийт импортын бараа, бүтээгдэхүүний 70.1 хувь Улаанбаатар-Замын-Үүд боомтоор хийгдэж байгаа нь боомтууд дээр ачааны бөөгнөрөл, төвлөрөл бий болж, экспортын алдагдсан боломжийг нэмэгдүүлж байна. Мөн гадаад, дотоодын зах зээлд холбогдох тээвэр, логистикийн хүртээмж, зардал нь эдийн засгийн өсөлтийг хязгаарласан хэвээр байна.

Тухайлбал, БНХАУ-ын XIV таван жилийн төлөвлөгөөнд "Хил залгаа орнуудтай харилцаж буй боомтуудын бүтээн байгуулалт болон хөгжлийг бэхжүүлэх" ажлыг идэвхтэй урагшлуулахаар тусгасны дотор Монгол Улстай хиллэдэг Сэхээ, Ганцмод, Эрээн, Мандал, Зүүнхатавч боомтууд багтсан байна. Мөн нүүрсний нийт хэрэглээгээ 2050 он гэхэд 2.3 дахин бууруулахаар төлөвлөж байгаа ч эрчим хүчний нүүрсний импортыг түлхүү бууруулахаар төлөвлөсөн тул манай улсын коксжих нүүрсний экспортын зах зээл хэвээр хадгалагдахаар байна. Түүнчлэн, дэлхий даяар 2020 онд 1.9 тэрбум тонн ган үйлдвэрлэсний 57 хувийг БНХАУ дангаараа үйлдвэрлэж байгаа нь манай улс гол зах зээлд ойр болохыг илтгэдэг.

Иймд боомтуудыг өргөтгөн шинэчлэх зайлшгүй шаардлага үүсэж байна. Боомтуудыг өргөтгөн шинэчилснээр боомтуудын ачаа нэвтрүүлэх одоогийн хүчин чадал болох 50 гаруй сая.тн байгааг 3 дахин нэмэгдүүлэн 160 сая.тн-д хүргэх, боомтууд дээрх хилийн хяналтын байгууллагуудын уялдаа холбоог сайжруулж, нэгдмэл удирдлагад оруулж, цахимжуулах замаар бүтээгдэхүүний хилийн хяналтад зарцуулах хугацааг 40 хувиар бууруулах, гаалийн хяналт бүрдүүлэлт, лабораторийн үйл ажиллагааг бүрэн цахим хэлбэрт шилжүүлснээр бизнес эрхлэгчдийн экспортод зарцуулах хугацааг нийтдээ 53 хувиар бууруулах тооцоолол гарсан байна.

3.Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 32 дугаар тогтоолоор Төмөр замын сүлжээний II дугаар шатанд барьж эхлэх төмөр замын чиглэлд "Тавантолгой-Гашуунсухайт" чиглэлийг заасан бөгөөд Монгол Улсын Их Хурлын 2018 оны 73 дугаар тогтоолоор Тавантолгой нүүрсний ордын үйл ажиллагааг эрчимжүүлэх тухай баталж, "Тавантолгой-Гашуунсухайт" чиглэлийн төмөр замын төслийг шуурхай эхлүүлэх ажлыг Монгол Улсын Засгийн газарт даалгасан.

4.Монгол Улсын Сангийн яам, Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Үндэсний хөгжил, шинэчлэлийн хороо "Гашуунсухайт-Ганцмод

боомтын хил дамнасан төмөр замын холболтын тухай харилцан ойлголцлын “санамж бичиг”-ийг 2022 онд үзэглэсэн.

Энэхүү санамж бичгийн хүрээнд “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК, “Чайна энержи” компанийн хооронд Монгол, Хятадын Гашуунсухайт-Ганцмод чиглэлийн хил дамнасан төмөр зам болон нүүрс худалдах, худалдан авах талаар хамтран ажиллах ерөнхий хэлэлцээрийг байгуулсан. Монгол Улсын Засгийн газраас Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын төрийн өмчит “Чайна энержи” компанитай удаа дараа яриа хэлэлцээрийг хийсэн боловч тодорхой үр дүнд хүрээгүй байна.

Энэ хүрээнд экспортыг дэмжих, хилийн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх, тээврийн зардлыг бууруулах, байгаль орчны сөрөг нөлөөллийг багасгах зорилгоор төмөр замын бүтээн байгуулалттай холбоотой гэрээг байгуулах эрхийг Засгийн газарт олгох асуудлыг Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолоор шийдвэрлэх шаардлагатай байна.

5.Тавантолгой орд нь хатуу коксжих, хагас зөөлөн коксжих, эрчим хүчний шинж чанартай нийт 13 төрлийн нүүрсний давхраастай байх бөгөөд боловсруулалт шаардлагагүй, зах зээлд шууд борлуулах боломжтой сайн чанарын хатуу коксжих 3 болон 4-р давхраасуудад голлон олборлолтыг хийсээр ирсэн байна.

Ашиглалтын хугацаанд нийт олборлосон нүүрсний 92.3%-г 3 болон 4-р давхраас эзэлж байна. Тодруулбал ордын нөөцийг 90 орчим хувийг өнөөдрийг хүртэл сорчлон ашиглаж иржээ.

Цанхийн баруун болон зүүн уурхайн техник эдийн засгийн үндэслэлд 2014 болон 2015 онуудад нүүрс баяжуулах үйлдвэрийг ашиглалтад оруулж ордын нөөцийг бүрэн ашиглаж, баяжуулсан, нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэхээр төлөвлөсөн байдаг боловч өнөөг хүртэл ашиглалтад ороогүй байна.

Техник эдийн засгийн үндэслэлээр төлөвлөгдсөн баяжуулах үйлдвэр ашиглалтад ороогүйгээс улбаалан ордын нөөцийг иж бүрэн ашиглах, боловсруулалт, баяжуулалт шаардлагатай муу болон дундаж чанарын нүүрсийг олборлох боломжгүй.

Цаашид ордын нөөцийг сорчлон ашигласнаар Тавантолгойн орд газрын ашиглалтын хугацаа богиносж, эдийн засгийн үр өгөөж буурах эрсдэлд хүрнэ.

2018 онд Эрдэс баялгийн мэргэжлийн зөвлөлөөр батлуулсан Тавантолгой ордын нөөцийн хэмжээ 6.3 тэрбум тонн бөгөөд үүнээс 2.55 тэрбум тонн буюу 40 хувь нь 1200-аас доош метрийн гүнд, ил аргаар ашиглах боломжгүй юм.

Энэхүү ил аргаар ашиглах боломжгүй хэсэгт нөөцийг далд аргаар буюу лонгволл технологиор олборлох боломжтой нь тодорхойлогдсон бөгөөд баяжуулах үйлдвэр ашиглалтад оруулах, далд аргаар олборлох технологийг нэвтрүүлэх шаардлагатай байна.

Хоёр.Тогтоолын төслийн зорилго, бүтэц, зохицуулах харилцаа, хамрах хүрээ

Тогтоолын төсөлд “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-ын хүрээнд боомтын сэргэлтийн хэрэгжилтийг хангах зорилгоор 1955 оны “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-т өөрчлөлт оруулах асуудлыг судлах, “Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай” хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг хангах, Төмөр замын хилийн боомтын холболтын техник, эдийн засгийн үндэслэл, зураг төслийн болон барилга байгууламжийг цогцоор нь барих ажлыг эрчимжүүлэх, нүүрсний ордыг иж бүрэн ашиглаж, эдийн засгийн үр өгөөж, тээвэрлэлт, экспортыг нэмэгдүүлэх зэрэг зарим арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхийг Монгол Улсын Засгийн газарт даалгах зохицуулалт болон уг тогтоолын хэрэгжилтийг танилцуулах, хэрэгжилтэд хяналт тавих асуудлыг тусгана.

Гурав.Тогтоолын төсөл батлагдсаны дараа үүсэж болох нийгэм, эдийн засаг, хууль зүйн үр дагавар

Тогтоолын төсөл батлагдснаар дараах үр дүнд хүрнэ гэж үзэж байна. Үүнд:

Бүгд Найрамдах Монгол Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын хооронд 1955 онд байгуулсан “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-ийг шинэчлэн байгуулснаар Шивээхүрэн-Сэхээ, Гашуунсухайт-Ганцмод, Замын-Үүд-Эрээн, Бичигт-Зүүнхатавч төмөр замын хилийн боомтуудыг холбох эрх зүйн үндэс бүрдэнэ.

Хил дамнасан төмөр зам баригдсанаар Тавантолгойн бүлэг ордын үнэ цэнэ өсөх, тээврийн өртөг зардал буурах, уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөл багатай аргаар тээвэрлэх, төсвийн орлого, валютын нөөцийг нэмэгдүүлэх ач холбогдолтой.

Дөрөв.Тогтоолын төслийг батлахтай холбогдуулан цаашид шинээр боловсруулах, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах хууль тогтоомжийн талаар

Тогтоолын төслийг Хууль тогтоомжийн тухай хуульд заасан шаардлагын дагуу Монгол Улсын Үндсэн хууль, Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцүүлэн боловсруулна.

Тогтоолын төслийг хэрэгжүүлэхэд шинээр боловсруулах, шинэчлэн найруулах, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах, хүчингүй болсонд тооцох тухай хууль тогтоомж байхгүй болно.

-----oOo-----