

## 1.5 ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА

Монгол улсын эдийн засаг, гадаад худалдаа өргөжин, экспорт импорт болон МУ-аар дамжин өнгөрөх бараа эргэлт ихээхэн нэмэгдэж байгаагаас ачаа шилжүүлэн ачих терминалын хэрэгцээ, ач холбогдол их байна. Өнөөдөр Замын-Үүдэд байрлах ачаа шилжүүлэн ачих ангийн хүчин чадал хүрэлцээ муу байгаагаас ачаа ачуулах хүлээлгийн дараалал их, ялангуяа ачаатай машинууд Эрээнээс Замын-Үүдэд ирээд ачаагаа шилжүүлэн ачихаар урт дараалалд зогсож байна. Ачаа тээврийн оргил ачааллын үед ачаа шилжүүлэх ачих дундаж хугацаа 7-15 хоног хүлээгддэг ба энэ нь вагоны эргэлт хүрэлцээ муу, сул зогсолт их байгаатай холбоотой. Ачааг гар ажиллагаагаар шилжүүлэн ачихад цаг хугацаа их алддаг бөгөөд үүнийг механикжуулснаар вагоны сул зогсох хугацаа буурах боломжтой.

### Гадаад хүчин зүйл болон зах зээлийн орчин

Улс орон /мян.ам.доллар/	2008		2009		2010	
	Дүн	%	Дүн	%	Дүн	%
<b>Гадаад худалдааны эргэлт</b>	<b>5 779 007.4</b>		<b>4 033 896.4</b>		<b>6 177 155.5</b>	
<b>Импорт</b>	3 244 541.1	100%	2 131 308.8	100%	3 200 053.3	100%
Ази	1 511 318.1	47%	909 891.5	43%	1 513 625.2	47,3%
Үүнээс: Хятад	898 732.4	27.7%	532 067.3	25%	956 454.8	29,9%
<b>Экспорт</b>	2 534 466.4	100%	1 902 587.6	100%	2 908 502.2	100%
Үүнээс: Хятад	1 635 890.6	64.5%	1 390 775.4	73%	2 454 382,1	84,4%

Хүснэгт 2 Гадаад худалдааны эргэлт

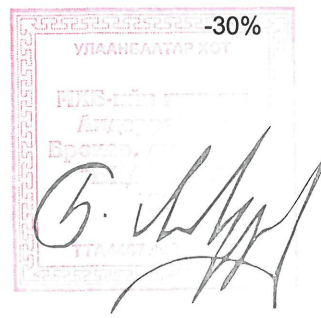
Эх үүсвэр: Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл

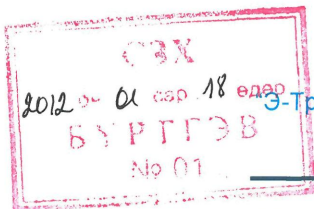
Монгол улс импортын бараа бүтээгдэхүүний дөч гаруй хувийг Ази орнуудтай тэр дундаа 2008-27.7%, 2009-25%, 2010-29,9%-ийг Хятад улсаас дангаар импортлосон бол экспортын бараа бүтээгдэхүүний 2008 – 64,5%, 2009 - 73,1%, 2010 – 84,4%-ийг Хятад улсруу экспортложээ. Ийнхүү нийт гадаад худалдааны бараа эргэлтийн 50 гаруй хувийг Хятад улстай хийж тус улстай хийж буй импортын 90 хувь, экспортын 75 орчим хувь нь Замын үүдийн боомтоор дамждаг байна.

### Зах зээлийн хандлага



График 1 Гадаад худалдааны өсөлт



**1.5. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА**

Монгол улсын бараа эргэлт жил ирэх тусам хурдацтай нэмэгдэж, 2008 онд 44 хувиар өссөн байна. Санхүү эдийн засгийн хямралын улмаас 2009 онд 30 хүртэл хувиар буурсан ч дэлхийн эдийн засгийн сэргэлт, Монгол эдийн засгийн нөхцөл байдлаас үзэхэд гадаад худалдааны эргэлт дахин хурдацтай өсөх төлөвтэй байна. 2011 онд манай улсын гадаад худалдааны нийт бараа эргэлт 11306,0 сая ам.доллар үүнээс экспорт 6526.0 сая ам.доллар, импорт 4780.0 сая ам.долларт хүрч, нийт бараа эргэлтийн хэмжээ өмнөх оны мөн үеийнхээс 5197.4 сая ам.доллар буюу 85,1 хувь, үүний дотор экспортын хэмжээ 1871.4 сая ам.доллар буюу 64 хувь, импортын хэмжээ 3325.9 сая ам.доллар буюу 103 хувиар өсчээ. Гадаад худалдааны тэнцэл 2011 онд 1746,0 сая ам.долларын алдагдалтай гарсан нь өмнөх оныхоос -1454,4 сая ам доллараар нэмэгдсэн байна.

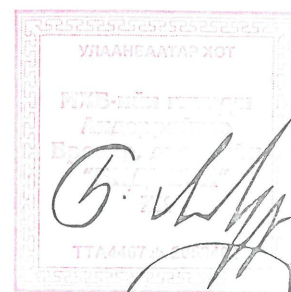
Уул уурхайн салбар дахь хөрөнгө оруулалтын өсөлт болон гадагш чиглэсэн уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт, дотогш чиглэсэн хөрөнгө оруулалтын урсгал нь Монголын эдийн засаг тэлэхэд хувь нэмрээ оруулж байна.

**Монгол улсын бараа тээвэр**

Монгол улсад бүх төрлийн ачаа тээвэр тасралтгүй өсч сүүлийн жилүүдэд жилд дунджаар 23% өсч, 2011 онд 43,9 сая тонн ачаа тээвэрлэсэн ба энэ нь өмнөх оныхоос 14,5 сая тонн буюу 49,46 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна. Мөн онд авто тээврээр тээсэн ачаа 25,6 сая тоннд хүрч өмнөх оныхоос 103,0 хувь, төмөр замаар тээсэн ачаа 1,5 сая тонн буюу 9 хувиар өсчээ.

	2008	2009	2010	2011
<b>Бүх төрлийн тээвэр</b>				
Тээсэн ачаа мянган.тн	23904,4	24736,7	29415,9	43965,6
Ачаа эргэлт, сая.тн.км	9051,4	9016,4	12124,8	16300,2
Тээврийн орлого, оны үнээр	419196,8	465608,6	593603,6	756009,4
<b>1. Авто тээвэр</b>				
Тээсэн ачаа мянган.тн	9255,7	10563,8	12610,2	25635,3
Ачаа эргэлт, сая.тн.км	782,1	1160,7	1834	4910,3
Тээврийн орлого, оны үнээр	100098,2	128464,1	172190,8	205478,3
<b>2. Төмөр замын тээвэр</b>				
<b>Тээсэн ачаа мянган.тн</b>	<b>14646,4</b>	<b>14171,6</b>	<b>16804</b>	<b>18327,5</b>
Дотоодын	8016	7656	8304,4	8464,1
Гаргалт	2565	2955	4638,8	5948
Оруулалт	1727	1264	1546,2	2027,2
Дамжин өнгөрөх	2338,4	2296,6	2314,6	1888,2

Хүснэгт 3 Монгол улсын бараа тээвэр



### 1.5. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА

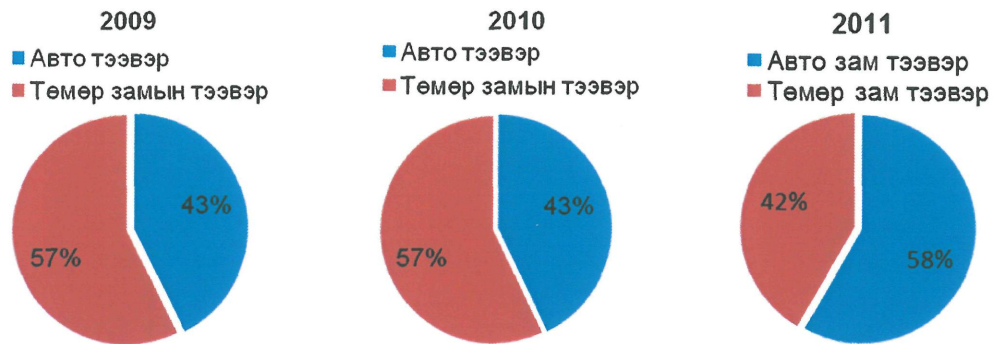


График 2 Авто зам, төмөр замын тээвэр



График 3 Төмөр замын тээвэр

Ачаа тээвэр 2009, 2010 онуудад 57% нь төмөр замаар, 43% нь авто замаар, 2011 онд 42% нь төмөр замаар, 58% нь авто замаар тээвэрлэгдсэн байна. Төмөр замаар тээвэрлэгдэж буй тээврийн 46% нь дотоодын тээвэр, 33% нь гаргалт, 11% нь оруулалт, 10% нь дамжин өнгөрөн тээвэрлэгдэж байна.

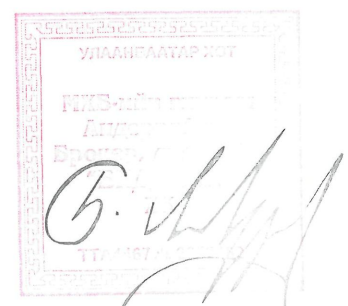
Иймд нийт ачаа тээврийн 50 орчим хувь нь дотоодод тээвэрлэгдэн үлдсэн

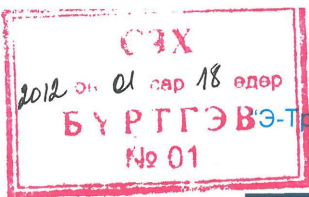
50 хувь нь экспорт, импортын зориулалтаар болон Монгол улсаар дамжин өнгөрч буй ачаа бараа бөгөөд эдгээрийн өсөлт бууралт нь ачаа шилжүүлэн ачих терминалын өсөлт бууралтанд шууд нөлөөтэй юм. Сүүлийн жилүүдэд төмөр замын тээвэр нэмэгдэж байгаа нь гаргалт буюу экспортын ачаа тээвэр нэмэгдсэнтэй холбоотой байна.

#### Замын -Үүд боомт

Монгол Хятадыг холбосон Эрээн боомтоор авто тээвэр болон төмөр замын тээвэрээр дамжин Замын-Үүд боомтод ачаа орж ирдэг. Сард 200 гаруй мянган тонн бараа бүтээгдэхүүн дамжин өнгөрдөг ба түүний 100 гаруй мянган тонн нь Хятадын вагонаас Монголын вагонруу дамжин ирж, харин үлдсэн тал орчим хувь нь Эрээн хотоос авто тээвэрээр орж ирдэг. Энэхүү боомтоор Монгол улсын гадаад худалдааны нийт эргэлтийн 70 орчим хувь нь дамжиж байна. 2009 оны судалгаагаар Замын -Үүд боомтын ачаа эргэлт - өдөрт -3.7 мянган тн, улиралд- 240 мянган тн, жилд дундажаар - 1 сая тн байна.

Замын-Үүдэд тээвэр ложистик хангалтгүй хөгжсөний улмаас бараа бүтээгдэхүүн тээвэрлэх ложистикийн үйлчилгээний өртөг тухайн барааны өртгийн 18-24 хувийг эзэлдэг. Энэ нь хэт өндөр үнэтэй байгаа ба хөрөнгө оруулагчид 12 хувиас хэтрээгүй бол үүнийг боломжийн гэж үздэг байна.





### 1.5. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА

Замын-Үүдэд төмөр замын зүтгүүр, вагоны хүрэлцээ, хүчин чадал муу байна. Ийнхүү тээвэрлэлтийн салбарын хөгжил муу байгаа нь бусад салбарын хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэхэд саад болж байна. Тухайлбал, барилгын материалыг тасралтгүй, бага зардлаар нийлүүлэх орчин бүрдээгүй байгаа нь бага зардлаар чанартай барилга барих боломжийг хязгаарлаж байна.

#### **Ачаа тээврийн үйлчилгээний хангалтгүй байдлын улмаас бизнес эрхлэгчдэд тулгарч буй хүндрэл**

2009, 2010 онуудын ачаа тээврийн оргил ачааллын үед ачаа шилжүүлэн ачихад дунджаар 7-15 хоног хүлээгдэж байна.

2007, 2008 онуудад дараах байдлаар цаг хугацаа алдаж байжээ.

2008 он:

- Холимог ачааг хяналт шалгалтаар оруулахад 23.5 цаг
- Ижил төрлийн ачаанд хяналт хийхэд 28.2 цаг
- Хятадад ачаа ачуулснаас эхлэн Замын-Үүдэд жинлүүлж дуустал 34.2 цаг
- Холимог ачааны 3 орчим хувьд нарийвчилсан үзлэг хийдэг

2007 он:

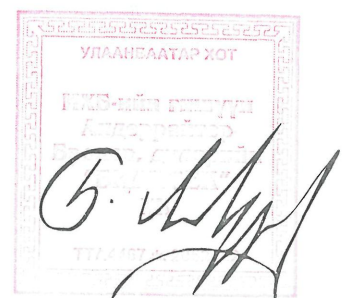
- 11 тээвэр зуучийн компани хоосон контейнерийг хугацаанд нь буцааж чадаагүйн торгуульд нэг тэрбум гаруй төгрөг төлсөн байна.
- Цемент ачсан нийт 450 орчим вагон 16-45 хоног саатсанаас УБ жижиглэнгийн үнэ нь 76 хувиар өсч байжээ.
- Ачаатай нэг машины хүлээх зардал өдөрт 70-120 мянган төгрөг байдаг ба дунджаар 20 хоног хүлээхэд барааны өртөг 1,400,000-2,400,000 төгрөгөөр нэмэгджээ.

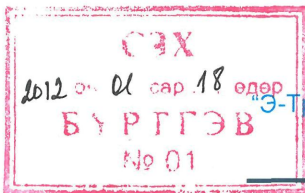
#### **Замын үүд боомтын ач холбогдол, давуу тал**

- Ази Европыг холбох хамгийн дөт зам

/Монголоор дайруулан Европоос Зүүн Ази хүртэл тээвэрлэхэд бусад замуудаас 1135-1600 км дөт/

- МУ-ын далайд хүрэх хамгийн дөт зам
- Худалдааны хамгийн том боомт
- Замын-Үүд эдийн засгийн чөлөөт худалдааны бүс





## 1.5. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА

### Цаашдын дэд бүтцийн хөгжил

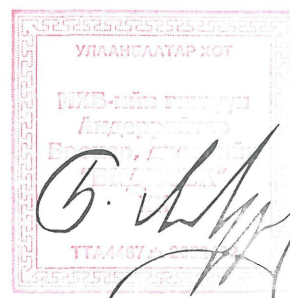
**Төмөр зам:** Замын-Үүдээр ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ-ыг холбосон төмөр зам дайран өнгөрдөг. Замын -Үүд өртөөны нэвтрүүлэх чадвар нь Хятадын төмөр замтай өргөн царигаар ачааны 5 хос галт тэрэг, нарийн царигаар ачааны 2 хос галт тэрэг 24 цагт солилцдог. Бараа шилжүүлэн ачих байгууламжийн ачаа сэлгэн ачих нийт хүчин чадал нь өргөн (Монгол), нарийн (Хятад) төмөр замын хооронд жилд 12000 контейнер, 2520 вагон. Шингэн ачаа шилжүүлэн ачих байгууламж нь 3000 м3 бензин, 3000 м3 дизелийн түлш хадгалах багтаамж бүхий савтай, шилжүүлэн ачих хүчин чадал нь 2-3 цагт 180 тн байна.

2011/04/22-ны өдөр Даланзадгад-Сайншанд-Чойбалсан-Улаанбаатар чиглэлийн 1100 км төмөр зам тавих ажлыг эхлүүлсэн.

**Авто зам:** Улаанбаатар Чойрыг холбосон 223 км засмал замтай бөгөөд түүнээс цааш Замын-Үүд хүртэл шороон замаар холбогддог байна.

Дараах чиглэлийн засмал замууд ашиглалтанд орохоор төлөвлөгдөж байна.

- 2012 онд Сайншанд – Замын Үүдийг холбосон хар зам
- 2013 онд Чойр – Сайншандыг холбосон засмал
- 2018 онд Алтанбулаг – Замын Үүдийг холбосон хүнд даацын авто машин явах боломжтой 1100 км хурдны зам





### 1.5. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА

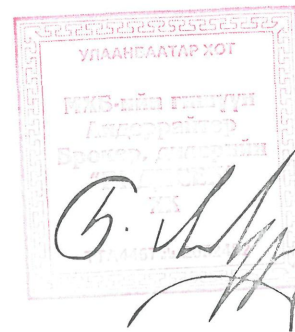
#### Өрсөлдөгчийн судалгаа

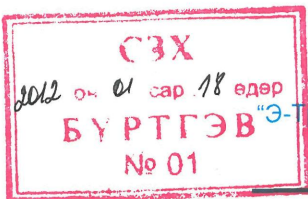
Үнэт цаас гаргагчийн ачаа шилжүүлэн ачих терминал нь салбартаа тухайн чиглэлийн үйлчилгээний 30 орчим хувийг эзэлж байна.

Тухай терминал нь Замын-Үүдэд ачаа шилжүүлэн ачих чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж буй анхны хувийн компани юм. Улсын буюу Төмөр замын харьяа шилжүүлэн ачих 3 өртөө байдаг бөгөөд тэдгээр нь дараах зориулалттайгаар үйл ажиллагаа явуулж байна.

Терминалын нэр	Зориулалт	Зай /хилийн хаалганаас/
1 "Э-Транс Ложистикс" Компанийн терминал	Монголын өргөн царигийн вагон болон авто машин хооронд ачаа шилжүүлэн ачдаг.	100 метр
2 Төмөр замын харьяа шилжүүлэн ачих өртөө 1	Хятадын төмөр замын нарийн царигийн вагон, Монголын төмөр замын өргөн царигийн вагоны хооронд ачаа шилжүүлэн ачих зориулалттай боловч мөн авто машин вагон хооронд ачаа шилжүүлэлт хийдэг.	6 км
3 Төмөр замын харьяа шилжүүлэн ачих өртөө 2	Контейнер машин механизмын шилжүүлэн ачих зориулалттай	4 км
4 Төмөр замын харьяа шилжүүлэн ачих өртөө 3	Монголын өргөн цагирагын вагон болон авто машин хооронд ачаа шилжүүлэн ачдаг.	11 км

#### Хүснэгт 4 Өрсөлдөгчийн судалгаа





### 1.5. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА

#### “Э-Транс Ложистикс” компанийн SWOT шинжилгээ

Үнэт цаас гаргагч нь дараах SWOT шинжилгээнд авч үзсэн давуу тал боломж дээрээ тулгуурлан хөрөнгийн санхүүжилтийг шийдвэрлэн техникийн шинэчлэл, үйлчилгээ үзүүлэх хүчин чадлаа нэмэгдүүлж, шилжүүлэн ачих ачааны тоо хэмжээг нэмэгдүүлж, нэгжид ноогдох өртөг зардлыг хямдруулж, зах зээлд эзлэх байр сууриа өсгөх боломжтой.

<b>Компанийн дотоод хүчин зүйлс</b>	
<b>Давуу тал</b>	<b>Сул тал</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>Замын-Үүд боомтод төмөр зам, авто замын дагуу хилийн бүсэд маш ойрхон байрладаг.</li><li>Үйлчилгээ нь үйлчлүүлэгчдэд эерэгээр танигдсан бөгөөд үйлчлүүлэгчдийн тоо нэмэгдэж байгаа</li><li>Тухайн үйлчилгээний чиглэлээр туршлагатай, чадварлаг менежмент</li><li>Хурдан шуурхай, хүнд сурталгүй үйлчилгээ</li><li>Өөрийн өмчлөлийн контор, үйлчилгээ, агуулахын барилга байгууламжтай, өөрийн эзэмшлийн газартай ба материаллаг бааз сайтай.</li><li>Компанийн үйл ажиллагаа нь байгаль экологид сөрөг нөлөөгүй</li><li>Шаардлагатай техникийн шинэчлэл хийснээр хүчин чадал, цаг ашиглалт, үйлчилгээний чанар сайжирна.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Өөрийн гэсэн вагон байхгүй</li><li>Шилжүүлэн ачих үйл явцад гар ажиллагаа ихтэй.</li><li>Вагоны сул зогсолт их гардаг.</li></ul>
<b>Компанийн гадаад хүчин зүйлс</b>	
<b>Боломж</b>	<b>Аюул</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>Эдийн засгийн өсөлттэй холбоотойгоор барилга, хөдөө аж ахуй, хүнс гэх мэт салбарууд сэргэж байгаатай холбоотойгоор Замын-Үүд боомтоор нэвтрэх ачаа эргэлт нэмэгдэх хандлагатай байна.</li><li>Ирээдүйн эдийн засаг, бараа эргэлтийн өсөлт</li><li>Хөрөнгө оруулалтын сэргэлтийн үе</li><li>Замын үүдийг эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох тухай хөтөлбөр</li><li>Дэд бүтцийн хөгжил</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Байгаль, гэнэтийн үзэгдлээс үүсч болох зарим эрсдэл</li><li>Онцгой нөхцөл байдлаас шалгаалан хил гааль хаагдах</li><li>Эдийн засгийн хямрал, барилгын салбарын зогсонги байдлаас шалтгаалж ачаа тээврийн эргэлт буурдаг, хүчин чадлаа бүрэн ашиглаж чадахгүйд хүрдэг.</li></ul>



Хүснэгт 5 SWOT шинжилгээ

