

Олон улсын тээвэрлэлтийн үйлчилгээ Сэдэв: Төмөр замын тээвэрлэлт

**Улаанбаатар хот
2018 он**

АГУУЛГА

1. Төмөр замын тээвэрлэлтийн онцлог давуу болон сул талууд.....	3
Зураг 1. Төмөр замын тээвэрлэлтэд ашигладаг тээврийн төрөл.....	4
2. Олон улсын төмөр замын тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт	5
3. Олон улсын төмөр замын тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт ба тариф.....	7
Зураг 1. УБТЗ-д ашиглаж буй ачаа тээврийн вагоны төрлүүд.....	8
4. Монгол улсын төмөр замын тээвэрлэлт	9
Хүснэгт 1. Монгол улсын төмөр замын ачаа тээвэрлэлтийн үндсэн үзүүлэлт	9
Ашигласан эх сурвалж	11

1. Төмөр замын тээвэрлэлтийн онцлог давуу болон сул талууд

Олон улсын ачаа тээвэрлэлтэд төмөр замын тээвэр томоохон байр суурь эзэлдэг.

Төмөр замын тээвэр нь хуурай замын тээврийн төрөл хэлбэрүүдийн дотроос их хэмжээний ачааг харьцангуй богино хугацаанд, бага зардлаар тээвэрлэх боломжийг олгодгоороо давуутай юм.

Гэхдээ төмөр замын тээвэр нь тусгайлан зассан замыг хэрэглэдэг, ачааг “хаалганаас хаалганд” хүргэж чаддаггүй зэрэг сул талуудтай.

Түүнчлэн үйл ажиллагааны нарийн чанд технологийг шаарддаг, цаг хугацааны нарийвчилсан хуваарийн дагуу явагддаг.

Төмөр замын тээвэрлэлтийн **давуу тал нь:**

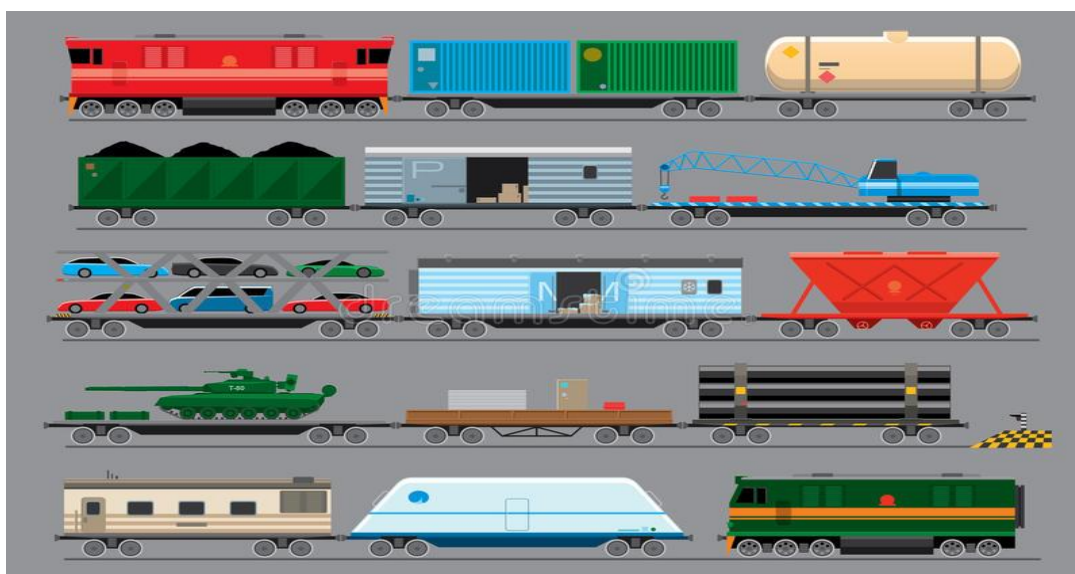
- Тээвэрлэлтийн явцад сэлгэн ачилт бага. Холын зайд их хэмжээний бараа тээвэрлэхэд тохиромжтой.
- Тээврийн зардал хямд.
- Бараа бүтээгдэхүүнийг хурдан хугацаанд тээвэрлэх боломжтой.
- Аюулгүй байдлыг сайн хангадаг.
- Цаг агаарын нөлөөлөл байхгүй.
- Агаарын бохирдолт бага, замын хувьд аюул багатай.
- Тээвэрлэх зай хол байх тусам тээврийн зардал багасна.

Төмөр замын тээвэрлэлтийн **сул тал нь:**

- Галт тэрэгний хуваарь зэрэг өөрийнх нь онцлогоос шалтгаалж цаг их шаардана.
- Үйлдвэрлэгчийн үйлдвэрээс шууд ачилт хийх боломж хязгаарлагдмал.
- Тусгайлсан зам чиглэлд л тээвэрлэлт хийдэг.
- Ачилт, буулгалт хийх цэг нь үйлдвэрлэгч эсхүл худалдан авагчаас алслагдсан байх нь түгээмэл.

Төмөр замын тээвэрт битүү вагон, хагас вагон, тавцант болон тусгай зориулалтын цистерн, бункер, танкер зэрэг вагоноор ачааг тээвэрлэхээс гадна цаг агаарын халуун, хүйтнээс хялбар муудах ачааг хөргүүртэй болон тогтмол дулаантай вагоноор, үнэ цэнэтэй ачааг харуул хамгаалалттай тээвэрлэх зэргээр тээвэрлэлтийн олон хэлбэрийг санал болгож чаддаг.

Зураг 1. Төмөр замын тээвэрлэлтэд ашигладаг тээврийн төрөл



2. Олон улсын төмөр замын тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт

Төмөр замын тээвэрлэлтийг зохион байгуулах нь мэргэжлийн нарийн төвөгтэй, хамгийн гол нь урьдчилан бий болгосон мэргэшсэн бүтцээр дамжуулан ачааг тээвэрлэж, хүлээн авагчид хүлээлгэн өгдөг байна.

Төмөр замын тээврийг зохион байгуулдаг ийм бүтцийг Улаанбаатар төмөр зам (УБТЗ) хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн жишээн дээр авч үзье.

"УБТЗ" ХНН-ийн Тээвэр зохион байгуулалтын алба нь:

- Ачих буулгах тээвэр экспедицийн механикжсан анги
- Замын-Үүдийн шилжүүлэн ачих анги
- Сүхбаатар, Дархан, Эрдэнэт, Багануур, Чойр, Айраг, Шарын-Гол өртөөд дэх ачих буулгах ангиуд болон тээвэрлэлтийн хэвийн үйл ажиллагааг хангах зорилгоор албаны аппарат, галт тэрэгний хөдөлгөөн зохицуулах төв, улсын хойд хилээс урд хил хүртэл 79 өртөө, зөрлөгүүд гэсэн бүтэцтэй.

Ачих буулгах ангиуд нь ачилт буулгалт, ачааны бүрэн бүтэн байдал, чингэлэг тээвэрлэлт, тээврийн нөхцөл, хөлс тариф, эрэл хийх, тээврийн онцгой нөхцөл шаардсан ачааны техникийн нөхцөл боловсруулж тээвэрлэлтийг зохион байгуулах, вагон пүүлэх зэрэг бүх төрлийн цогц үйлчилгээ үзүүлэхэд зориулан том, жижиг оврын техник тоног төхөөрөмжөөр бүрэн тоноглогдсон байдаг.

Харин өртөө зөрлөгүүд хөдөлгөөний болон тээврийн аюулгүй байдлыг ханган, галт тэрэгний хөдөлгөөнийг саадгүй нэвтрүүлэх үүрэг хүлээдэг.

Хэрэглэгч үйлчлүүлэгчдэд зориулан ачилт буулгалт хэрхэн хийх талаар гарын авлага материал болон тээврийн бичиг баримт бүрдүүлэх загвар, зааврууд, тээвэрлэлттэй холбоотой үнэ тариф зэргээр хангадаг.

Ачих буулгах тээвэр экспедицийн механикжсан анги 4 үндсэн цехтэй.

Үүнд:

- Орон нутгийн ачааны цех нь төмөр замаар орон нутгийн тээврээр тээвэрлэгдэн ирж байгаа ачааг буулгах эзэнд нь олгох, хадгалах, борлуулах ажлуудыг гүйцэтгэж байна.
- Чингэлгийн цех нь КК-32, КК-30, ККС-10 маркийн гүүрэн крануудтай ба бүх төрлийн чингэлэг, задгай хөдлөх бүрэлдэхүүнд ачигдсан бүх

төрлийн ачааг ачиж буулгаж хадгалах, эзэнд нь олгох, ялгах, гаалийн болон чанар стандарт, хорио, цээр бичиг баримт бүрдүүлэлтийн нэг цэгийн цогц үйлчилгээг үзүүлж байна. Түүнчлэн, импортоор ирсэн чингэлгийг ачаа хүлээн авагчийн хэрэгцээт газарт нь өөрсдийн тээврийн хэрэгсэл, кранаар хүргэж өгч үйлчилгээ үзүүлж байна.

- Ялгалтын цех нь битүү вагоноор ирсэн импортын ачааг өөрийн гаалийн баталгаат болон хяналтын агуулахаар дамжуулан ачиж, буулгаж байгууллага, иргэдэд хөнгөн шуурхай, ачааны бүрэн бүтэн байдлыг нь хангасан цогц үйлчилгээ үзүүлэх зорилго тавин ажиллаж байна.
- Толгойт дах мод нүүрс механизмын цех нь Улаанбаатар хотын байгууллага иргэдийн хэрэгцээт нүүрс, түлээг буулгах, ачиж өгөх хадгалах, олгох үйлчилгээг үзүүлдэг.

Замын-Үүд дэх ачаа шилжүүлэн ачих анги нь Монгол болон Хятадын тал төмөр замынхаа царигийн зөрүүтэй холбоотойгоор хоёр улсын хооронд тээвэрлэлтийг шилжүүлэн ачилттайгаар гүйцэтгэх шаардлагаас үүдэн байгуулагдсан. Хятадын талаас автомашинаар орж ирж байгаа төрөл бүрийн импортын ачааг вагон, чингэлэгт ачих болон дамжин өнгөрч байгаа төрөл бүрийн транзит ачааг шилжүүлэн ачих үйл ажиллагаа мөн явуулдаг.

3. Олон улсын төмөр замын тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт ба тариф

Төмөр замаар олон улсын ачааг тээвэрлэх нь техник технологи, эрх зүйн шинжтэй нарийн нийлмэл үйл явц юм.

Ачааг илгээгч болон хүлээн авагчдын байдал, тээвэрлэлтийн алс хол зай, төмөр замаас хол байршсан ачаа, тээвэрлэлтийн үйл явцад оролцдог олон тооны оролцогчид, энэ бүхнээс үүдэн гардаг зааг ялгаа зэрэг нь түүнийг ийм нарийн нийлмэл шинжтэй болгодог. Энэ бүхнийг зохицуулахад тээвэрлэлтийн үйл явцад оролцдог бүх оролцогчдыг хамарсан, тээвэрлэлтийн үед тэдний хүлээх үүрэг хариуцлагыг тодорхойлсон эрх зүйн шинжтэй зохицуулалт зайлшгүй шаардлагатай байдаг. Иймд Монгол Улс:

- “Зорчигч тээвэрлэх олон улсын сүлжээний тухай” 1951 оны хэлэлцээр
- “Ачаа тээвэрлэх олон улсын сүлжээний тухай” 1951 оны хэлэлцээрүүдэд нэгдэн орсон байдаг.

Эдгээр нь манай төмөр замын олон улсын тээвэрлэлтэд мөрдөж буй эрх зүйн хамгийн чухал баримт бичиг юм.

Уг хэлэлцээрээр нь илгээх ба очих өртөөний хоорондох тээвэрлэлт нь 2 ба түүнээс дээш улсуудын нутаг дэвсгэр дээр үйлдэгдэж байгаа үед буюу өөрөөр хэлбэл төмөр замаар олон улсын тээвэрлэлт хийж байгаа тохиолдолд мөрдөгддөг.

Төмөр замаар тээвэрлэлт хийх явцад үүсдэг нөхцөл байдлыг урьдчилан тооцож, хийх үйлдлийг стандарчилсанаар элдэв маргаан үүсэхээс сэргийлж, хамгийн гол нь ачаа барааны бүрэн бүтэн байдал хангагдаж, илгээгч, хүлээн авагч, тээвэрлэгчийн эрх үүргийг тодорхой болгосноор болзошгүй эрсдэлийг бууруулдаг байна.

Мөн манай хоёр хөрш уг хэлэлцээрт нэгдэн орсон учир хөрш улсууд руугаа болон тэдний нутаг дэвсгэрээр дамжин ижил эрх зүйн орчинд олон улсын буюу экспортын тээвэрлэлт хийх таатай боломжтой байдаг. Уг хэлэлцээрээр:






- Ачилтыг төлөвлөх, ачааг хүлээн авах
- Ачилтыг хийх, ачааг жигнэх болон хэмжих
- Ачаа гээгдсэн ба гээгдсэн ачаа олдсон тохиодолд илгээгчид мэдэгдэх журам, гээгдсэн ачааны хохирлыг барагдуулах

- Хүлээн авагчид мэдэгдэх
- Ачааг хүлээлгэн өгөх
- Тээвэрлэлтийн аюулгүй нөхцлийг хангасан байдлыг тогтоох
- Өмчлөх эрхийг тогтоох зэрэг төмөр замын тээвэрлэлттэй холбоотой бүхий л нөхцлийг зохицуулдаг.

Төмөр замаар ачааг тээвэрлэх тариф улс орнуудын хувьд харилцан адилгүй байдаг боловч улс орнууд 2 талын болон олон талын хэлэлцээрээр харилцан ашигтай тарифын хэмжээг тогтоож хамтран ажилладаг байна.

Төмөр замын олон улсын тээвэрлэлтийн тарифыг Швейцарын франкаар тооцдог. Энэ нь уг валютын ханш харьцангуй тогтвортой байдагтай холбоотой.

Зураг 1. УБТЗ-д ашиглаж буй ачаа тээврийн вагоны төрлүүд¹

Ерөнхий зураг	Зориулалт	УБТЗ-д ашиглаж буй вагоны загвар (Модель)
	<u>Битүү вагон</u> Хур тунадаснаас хамгаалах шаардлагатай ширхэгийн үр тариа болон хүнс, өргөн хэрэглээний, бусад төрөл бүрийн ачааг тээвэрлэх	11-066, 11-C001, 11-260, 11-264, 11-270, 11-276, 11-280, 11-286
	<u>Цистерн вагон</u> Нефть, бензин, задгай, шингэн ачаа тээвэрлэх	15-156, 15-1532, 15-1547, 15-1639
	<u>Хагас вагон</u> Агаарын хур тунадаснаас хамгаалах шаардлаггүй үйрмэг, томхон буталсан ширхэгийн ба бусад ачааг тээвэрлэх	12-119, 12-132, 12-141, 12-515, 12-532, 12-726, 12-753, 12-757, 12-768, 12-1000, 12-1505
	<u>Тавцан вагон</u> Дугуйт ба пинжит техник, тоног төхөөрөмж, ширхэгийн мод, чингэлэг ба бусад агаарын хур тунадаснаас хамгаалах шаардлагагүй ачаа тээвэрлэх	13-401, 13-4012, 13-4085, 13-2116, 13-926, 13-935, 13-935A, 13-935 A-01, 13-9004, 13-9007, 13-17451
	<u>Хопер вагон</u> Үйрмэг, сул овоолсон үр тариа, хүнсний үүрмэг, эрдэс бордоо, цемент, шороо болон бусад нунтаг ачаа тээвэрлэхэд зориулагдсан.	11-715, 19-758

¹ Монгол Банк, Валют, эдийн засгийн газар, Бодлогын саналын судалгаа: Гадаад худалдааны тээвэр, логикийн өнөөгийн байдал, тулгамдсан асуудал Улаанбаатар 2012 он

4. Монгол улсын төмөр замын тээвэрлэлт

1938 оны 7 дугаар сард Налайхын нарийн царигийн төмөр зам ашиглалтанд орж хөдөлгөөний хэлтэс байгуулагдсанаар Монгол улсад төмөр замын ачаа тээврийн анхны эх үүсвэр тавигджээ.

1949 онд Наушка-Улаанбаатарын 400 гаруй км өргөн төмөр зам байнгын ашиглалтанд орж хожим Замын-Үүд боомтоор БНХАУ-тай төмөр замаар холбогдсон нь олон улсын ачаа тээврийн хамгийн чухал сүлжээ болсон.

Хүснэгт 1. Монгол улсын төмөр замын ачаа тээвэрлэлтийн үндсэн үзүүлэлт

Үзүүлэлт	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Экспортын мян/тн	4,638.8	5,966.2	6,575.7	6,069.4	6,191.1	5,637.7	7,095.3	7,886.8
Ачаа эргэлт/сая тн км	10,286.7	11,418.7	12,142.7	12,076.5	12,473.7	11,462.6	12,371.0	13,493.3

Эх үүсвэр: Үндэсний статистикийн газар, <http://1212.mn>

Өнөөгийн байдлаар Монгол улсын гадаад худалдааны нийт ачаа эргэлтийн 95 орчим хувь төмөр замаар тээвэрлэгдэж байна. Төмөр замаар манай улс хөрш орнуудтайгаа холбогдсон учраас экспорт импортын тээвэрлэлтийн аль алиныг хийх боломжтойгоос гадна ОХУ-тай холбогдсон зам ижил стандартын өргөнтэй учир зам шилжүүлэх гэж хугацаа алддаггүй.

Түүнчлэн Европын орнуудаас ачаа тээвэрлэхэд далайгаар тээвэрлэснээс 2-3 дахин бага хугацаагаар тээвэрлэх боломжтой байдаг.

Төмөр замын экспортын тээвэрлэлт сүүлийн жилүүдэд 8 орчим сая тонн-д хүрч буй нь чамлахааргүй үзүүлэлт боловч тээсэн ачааны ихэнх хэсэг нь уул уурхайн гаралтай түүхий эд байна.

Жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхэлдэг экспортлогчдын хувьд Замын-Үүд болон Сүхбаатар зэрэг хилийн өртөөдөөр БНХАУ болон ОХУ-г холбосон төмөр замаар дэлхийн аль ч улс руу экспорт, импорт, транзит ачааны бүх тээврүүдийг хийх боломжтой. Тухайлбал:

Хятадын чиглэл:

Хятадын Синган боомт нь Монголд хамгийн ойрхон далайн гарц бөгөөд Замын-Үүд өртөөтэй төмөр замаар шууд холбогддог. Уг далайн боомтыг ашиглан импорт, экспортын тээвэрлэлтийг, Хятадын төмөр замаар дамжин БНХАУ-ын төмөр замын бүх өртөө, боомт, хотуудаас болон тус газруудад ачаа тээвэрлэлтүүдийг зохион байгуулах бүрэн боломжтой.



Оросын чиглэл:

Транссибирийн төмөр замаар дамжин ОХУ-ын Санкт-Петербург, Өмнөд Архангельск, Владивосток, Новороссийск боомтууд болон Европын холбооны бүх улсуудтай холбогддог. Оросын Владивосток боомтоор Өмнөд Ази, Төв болон Өмнөд Америк, Европыг, Оросын Санкт-Петербург боомтоор Европ, Америкийг, Оросын Новороссийск боомтоор Ойрхи Дорнод, Тусгаар улсуудын хамтын нөхөрлөлийн орнуудтай тус тус холбогддог.



Ашигласан эх сурвалж

1. Батнасан.Н., (2003), “Гадаад худалдаа: Үйл ажиллагааны удирдлага, зохион байгуулалт, эрх зүйн зохицуулалт”, хуудас 195-203.
2. Монгол банк, Бодлогын саналын судалгаа: Гадаад худалдааны тээвэр, логистикийн өнөөгийн байдал, тулгамдсан асуудал, Улаанбаатар 2012 он.
3. www.mtz.mn
4. Төмөр замын тээврийн тухай Монгол Улсын хууль:
<http://legalinfo.mn/law/details/467?lawid=467>