

ДИЗЕЛЬ ТҮЛШНИЙ ЗАХ ЗЭЭЛИЙН СУДАЛГАА

П.Лхамсүрэн¹

Abstract: *Due to its inland, landlocked location and its shared borders with just two neighbours, Mongolia's foreign trade is highly dependent on these two countries. This is one of the factors impeding economic expansion. Owing to Mongolia's abundance of natural resources, over 90% of its exported goods are raw materials that come from mining. Thus, it pursues a policy of expanding and diversifying exports of mining and agriculture products with a comparative advantage based on its unique traits. Mongolia's economic security and prosperity are expected to be threatened by certain products that are entirely imported. Thus, one of those products—the market for diesel fuel—is taken into account in this analysis.*

As a result of pandemics that have spread over the globe in recent years, nations have placed a higher priority on the health and safety of their citizens. This has had a detrimental impact on our nation's economy by interfering with regular international trade, transportation, and logistics. Uncertainty in foreign trade is further exacerbated by military conflicts, international political misunderstandings, and the possibility of war.

Currently, Mongolia imports all of the oil products it requires. In past years, 99 percent of it was supplied by the Russian company "Rosneft." Currently, "Rosneft" provides 60 percent, other Russian enterprises supply 33 percent, China provides 5 percent, and other countries, including the Republic of Korea, provide the remaining 2 percent¹.

Due to Mongolia's total reliance on foreign sources for its fuel, changes in supply, exchange rates, and global oil prices could result in shortages of fuel and fluctuations in wholesale and retail prices, which could have a detrimental effect on the stability of our nation's economy. Thus, it is imperative to determine the economic impact of the diesel fuel market, mitigate its adverse effects, develop a methodology for calculating them, and take preventative measures.

This is consequence of the fact that the main economic sectors of our nation—mining, transportation, construction, agriculture, and foreign trade—all rely on consumption of diesel fuel, which has an impact on the output and production of these sectors.

As imports increase, there is a higher probability of becoming dependent on other nations. The purpose of this research is to elucidate the manners in which Mongolia's 100% import of diesel fuel impacts the nation's domestic market and production. Concurrently, a dynamic model was developed that analysed the diesel fuel consumption for each of the primary economic sectors in Mongolia, which include mining, roads, construction, agriculture, and so forth.

Key words: *Diesel, Vensim 9.2.2, System Dynamics Model*

1. Дизель түлшний зах зээлийн өнөөгийн төлөв байдал

ЗХУ-ын хайгуулын баг 1938 онд Монгол Улсын Дорноговь аймгийн Зүүнбаянд газрын тосны хайгуул анх хийж, 1949 онд Монгол нефт трестийг байгуулж нефт хайх, олборлох, боловсруулах ажлыг эхлүүлсэн байна. 1950 онд нефть олборлох үйлдвэр баригдаж олборлолт хийж эхэлсэн боловч боловсруулах үйлдвэр хараахан ашиглалтанд ороогүй байсан тул үйл ажиллагаагаа түр зогсоов. 1951 оны сүүлчээр

¹ МУИС-ийн ШУС-ийн Нийгмийн ухааны салбарын ахлах багш, доктор (Ph.D)

үйлдвэрийг албан ёсоор нээсэн ба дотоодын нефтийн бүтээгдэхүүний дийлэнх хувийг хангадаг байсан байна.

1957 онд Монгол Улс болон Зөвлөлтийн засгийн газрын хоорондын хэлэлцээгээр “Монгол нефть” трестийг Монгол Улсад үнэ төлбөргүй шилжүүлэхээр тохиролцон хүлээн авсны дараагаар “Монгол нефть” трестийг татан буулгаж Аж үйлдвэрийн яамны харьяа нефтийн үйлдвэрийг удирдах газар байгуулсан байна. 1956 оноос эхлэн нефтийн олборлолт буурч нефт боловсруулах үйлдвэрийг бүрэн хүчин чадлаар ажилуулахын тулд Зөвлөл холбоот улсаас нефть импортоор авч эхлэв³.

Нефть олборлолтын хэмжээ буурснаас үүдэн дотоодын өртөг ихэссэн бөгөөд 1960 онд 1 тонн нефт 211.73 төгрөг байсан нь 1968 онд 601.72 төгрөг болж өссөн. Харин импортоор авдаг нефтийн үнэ 1960 онд 1 тонн нефт 226.08 төгрөг байснаас 1968 онд 264.9 төгрөг болсон нь 1968 онд импортоор орж ирсэн нефтийн өртөг нь дотоодын өртөгнөөс 2-3 дахин хямд байна. Үйлдвэрийн дотоодын нефтийн орборлолт буурч, боловсруулах үйлдвэрийн тоног төхөөрөмж элэгдсэн нь зардлыг ихэсгэн алдагдалтай ажиллаж байсан бөгөөд 1969 онд элэгдлийн улмаас томоохон осол гарч үйлдвэрийг хаах шийдвэр гаргаж, улмаар 100 хувь импортоор хангах болсон.

Дизель түлшнийг авто бензинээс илүү хэмжээгээр импортолдог бол онгоцны түлшний хувьд нийт шатахууны импортын 1 орчим хувийг эзэлж байна. 2010 оны авто бензиний импортын хэмжээ 286.4 мянган тонноос 2020 онд 586.1 мянган тонн болж өссөн бол 2010 онд дизель түлшний импортын хэмжээ 502.2 мянган тонн байснаас 2020 онд 1026.9 тонн болж өссөн байна

Гадаадаас импортолсон дизель түлшний хэрэглээ сүүлийн 10 жилийн хугацаанд тасралтгүй өсч байгаа бөгөөд 2020 оны байдлаар нийт шатахууны импортын 62.91 хувийг эзэлж байна. Дизель түлшний жижиглэн худалдааны үнэ литр тутамдаа 2010 онд 1303 төгрөг, 2020 онд гэхэд 2139 төгрөг болсон нь сүүлийн 10 жилийн хугацаанд 64.15 хувийн өсөлт үзүүлсэн хэдий ч тухайн тайлант онуудын валютын ханшаар тооцох юм бол 2010 онд 0.96 доллараас 2020 онд 0.76 доллар болж 20.8 хувийг үнийн бууралт үзүүлсэн байна. Дизель түлшний үнээс хамаарсан эрэлтийн мэдрэмжийг сүүлийн 10 жилийн дунджаар тооцоход 0.89 буюу сул мэдрэмжтэй байна.

Хүснэгт 1. Үнээс хамаарсан эрэлтийн мэдрэмж⁴

<i>Он</i>	<i>Тоо хэмжээ⁵ (Мян.т)</i>	<i>Тонн/үнийн дүн (Мян.ам доллар)</i>	<i>Үнээс хамаарсан мэдрэмж</i>
2010	502.2	796	0.98
2011	647.3	1,113	0.76
2012	715.5	1,144	3.60
2013	772.9	1,139	17.37

³ <http://www.Ord.mn/>

⁴ Мэдрэмжийг тооцохдоо дараах томъёог ашигласан: $E_p = \frac{\Delta Q}{\Delta P} * \frac{P}{Q}$; $E_p = \frac{(Q2-Q1)/(Q1+Q2)}{(P2-P1)/(P1+P2)}$

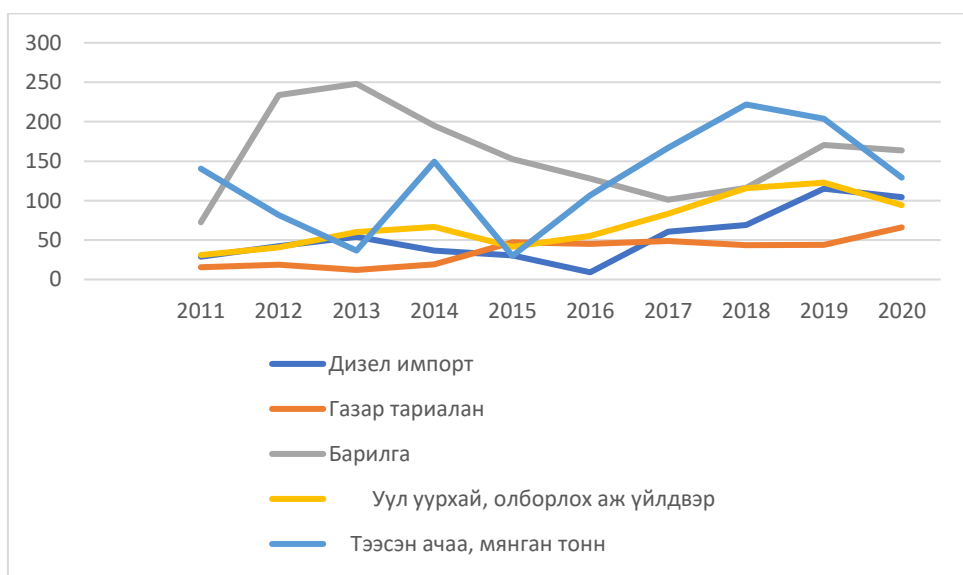
⁵ ҮСХ, 2020 он, “Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл” Улаанбаатар хот, ҮСХ, Тоон өгөгдлүүд

2014	685.9	957	0.68
2015	655	575	0.09
2016	548.1	465	0.83
2017	805.34	531	2.85
2018	848.8	679	0.21
2019	1080.4	620	2.60
2020	1026.9	421	0.13

Эх сурвалж: Судлаачийн тооцоолол

Одоогоор дизель түлшийг дотоодод үйлдвэрлэдэггүй бөгөөд хэрэглэж буй бүхий л аж үйлдвэрийн салбаруудын хувьд орлуулах боломжгүй гол түүхий эд юм. Үүнээс үзвэл эдгээр аж үйлдвэрийн салбаруудын үйл ажиллагаа өргөжих тусам дизель түлшний эрэлт улам нэмэгдэхээр байна. Өөрөөр хэлбэл, эдгээр салбарын үйлдвэрлэлийн хэмжээ болон дизель түлшний хэрэглээ шууд хамааралтай. Дизель түлш нь ХАА, газар тариалан, зам барилга, тээвэр, уул уурхайн салбарын үйлдвэрлэлд ашиглагддаг хүнд машин механизмуудын үндсэн эрчим хүч юм.

Зураг 1. Дизель түлшний импорт болон аж үйлдвэрийн салбарын өсөлт



Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо

2. Аж үйлдвэрийн салбарын дизель түлшний хэрэглээ

2010- 2020 оны статистикийн тайлангаас харвал газар тариалан, уул уурхай, барилга болон тээврийн салбаруудын дизель түлш түлшний хэрэглээ нийт дизель түлшний импортод дунджаар 70 орчим хувийг эзэлж байсан ба 4 хувийг аюулгүйн нөөц, үлдсэн хэсгийг өрхийн болон бусад салбарын хэрэглээ эзэлж байна.

Хүснэгт 2. Дизелийн салбаруудын хэрэглээ⁶

⁶ ҮСХ, 2020 он, "Монгол улсын статистикийн эмхэтгэл" Улаанбаатар хот
ҮСХ, Тоон өгөгдлүүд

	Дизел импорт, мян.тон	Газар тариаланд ашиглагдаж буй дизель түлш, мян.тон	Барилгад ашиглагдаж буй дизель түлш, мян.тон	Уул уурхайд ашиглагдаж буй дизель түлш, мян.тон	Тээвэрт ашиглагдаж буй дизель түлш, мян.тон	Голлох салбаруудын түлшний хэрэглээ нийт импортод эзлэх хувь
2010	502.200	15.313	29.778	112.332	110.226	53.295
2011	647.300	17.686	51.381	147.209	265.291	74.396
2012	715.500	18.159	99.445	157.932	200.328	66.508
2013	772.900	17.169	103.649	179.909	150.606	58.395
2014	685.900	18.247	87.795	187.251	275.046	82.860
2015	655.000	22.521	75.220	158.757	143.128	61.012
2016	548.100	22.255	67.858	174.303	228.090	89.857
2017	805.338	22.804	59.894	205.702	294.311	72.356
2018	848.800	21.984	64.348	242.288	354.780	80.514
2019	1080.400	22.065	80.525	250.271	335.028	63.670
2020	1026.900	25.431	78.458	218.307	252.458	55.960

Эх сурвалж: ҮСХ, 2020 он, “Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл” Улаанбаатар хот, Судлаачийн тооцоо

Уул уурхайн салбарт 1 тонн дизель түлшээр 18717 долларын уул уурхайн олборлолт хийж, тээврийн салбарт 1 тонн дизель түлшээр ачаа тээвэр болон хүн тээврийн шилжүүлсэн дүнгээр 6195.09 км явдаг. Харин барилгын салбарт 1 тонн дизель түлшний хэрэглээг харьцуулсан харьцаагаар 6195 долларын үйлдвэрлэл, газар тариалангийн салбар 1 тонн түлшний хэрэглээгээр 35.35 орчим га газар тариалдаг байна⁷.

3. Дизель түлшний салбарт үйлчилдэг тарифын зохицуулалт

Гадаад зах зээлийн үнийн өөрчлөлтөөс үүдэн төр онцгой албан татварыг өөрчлөх замаар шатахууны үнийг барих бодлогыг хэрэгжүүлсээр ирсэн билээ. Мөн газар зүйн байрлалаар ялгаатай татвар ноогдуулж байгаа нь алслагдсан боомтуудыг хөгжүүлэх, үйлдвэрлэлийг дэмжих зорилготой. Онцгой албан татварын хэмжээний өөрчлөлтийг хүснэгт 3-д харуулав.

Хүснэгт 3. Дизель түлшний онцгой тариф

⁷ Эдгээр тоон мэдээллүүдийг 2018 онд хийгдсэн “Шатахууны үнийн өсөлтийн эдийн засаг дахь нөлөө” судалгаанаас авсан болно.

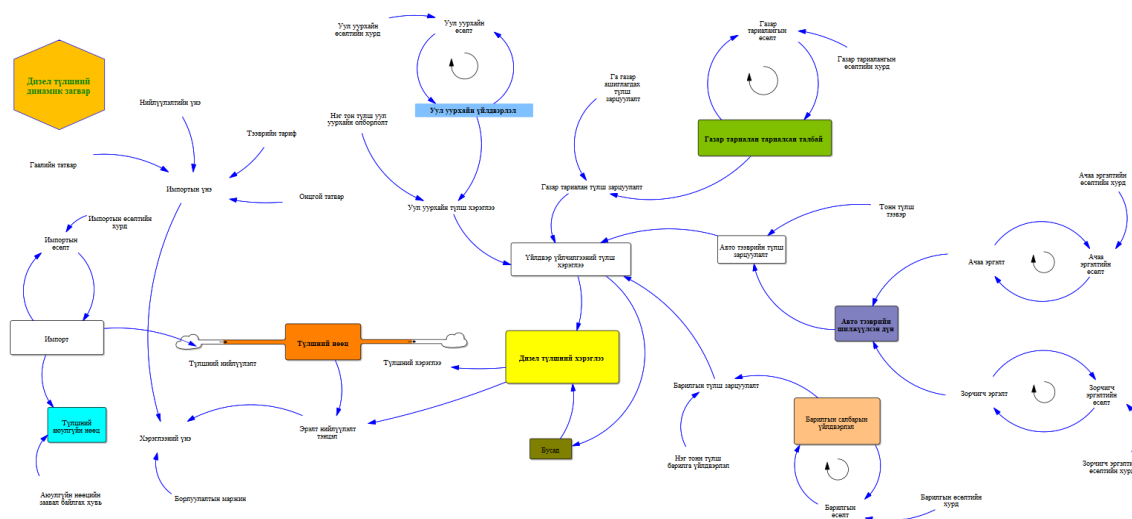
Он	Сар	Сүхбаатар, Замын-Үүд, Алтанбулаг боомтууд	Эрэнцав боомт	Ханх, Ульхан, майхан боомтууд	Цагааннуур, Ярант, Боршоо, Арцсуурь, Тэс, Бургастай, Гаиуунсүхайт, Шивээхүрэн, Баянхошуу, Бичигт, Хавирга боомтууд
2010	1	215000	215000	0	0
2010	10	135000	135000	0	0
2010	11	20000	20000	0	0
2011	11	10000	10000	0	0
2015	11	520000	390000	0	0
2016	10	280000	150000	0	0
2016	11	180000	50000	0	0
2017	1	70000	0	0	0
2017	7	180000	50000	0	0
2017	11	280000	150000	0	0
2022	4	0	0	0	0

Эх үүсвэр: legalinfo.mn

4. Дизель түлшний нөлөөллийг тооцох системийн динамик загвар

Аливаа юмс үзэгдэл харилцан бие биеэсээ хамаарсан, нэг үзэгдэл нөгөөгийн шалтгаан болох нь байгаль, нийгмийн түгээмэл зүй тогтол юм. Түүнтэй нэгэн адил эдийн засгийн аливаа шийдвэр нөгөөдөө санамсаргүй болон санаатай нөлөөлж, түүний үр дүнд нөлөөлж байдаг. Тиймээс орчин үед системийн хандлагаар шинжлэх системийн динамик загварыг байгуулах нь түгээмэл болсон байна. Системийн динамик загварыг байгуулдаг өргөн хэрэглээний Anylogic, Powersim, iThink зэрэг хэрэглээний программууд байдаг. Системийн динамик загвар нь богино, дунд, урт хугацааны таамаглал боловсруулж, тооцоолоход ашигладаг буюу загварын тусламжтайгаар төрөөс явуулж буй зохицуулалт, бодлогын нөлөөг урьдчилан таамаглах боломжтой юм.

Зураг 2. Дизель түлшний системийн динамик загвар



Эх сурвалж: Судлаачийн тооцоолол

Энэхүү судалгаанд “Vensim PLE (Personal Learning Edition)” буюу боловсролын хэрэглээнд үнэ төлбөргүй хувилбарыг ашиглаж дизель түлшний зах зээлийн системийн динамик загварыг байгуулсан⁸. Загварт дизель түлшний импорт болон хэрэглээг уул уурхай, газар тариалан, тээвэр, барилгын салбарууд болон бусад хүчин зүйлс, нийлүүлэлтийг нөөц, импортын үнэ, онцгой татвар, аюулгүй нөөц гэх зэрэг хүчин зүйлсээс хамааруулан тооцов. Загварын хамааран хувьсагч болон үл хамаарах хувьсагчид нь санаатай болон санаандгүй удирдлагад хариу үзүүлдэг байхаар загварчилсан. Загварын хугацааг янз бүрээр авч үзэж болох бөгөөд 2025 онд баригдах дотоодын нефтийн боловсруулах үйлдвэр баригдан ашиглалтанд орох хүртэл 5 жилээр загварчлал хийв.

Зураг 3. Үйлдвэр үйлчилгээний түлшний хэрэглээний блокын үзүүлэлтүүдийн хамаарал

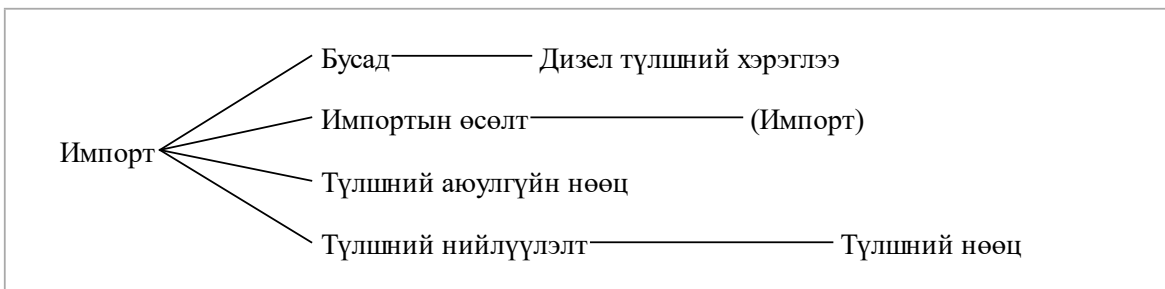


Эх сурвалж: Судлаачийн тооцоолол

Үйлдвэр үйлчилгээний түлшний хэрэглээг салбар тус бүрийн түлшний хэрэглээний нийлбэрээр авсан. Жишээ нь 1 га газарт хагалах, тариалах, хураах үйл ажиллагаа явуулахад шаардлагатай түлшний хэмжээг газар тариалангийн салбарт ашиглаж буй га талбайтай уялдуулан гаргасан. Дизель түлшний импортоос хувийн түлш, эрчим хүчний салбарын үйлдвэр, компаниуд аюулгүй найдвартай ажиллагааг хангах зорилгоор 4 хувийг нөөцөлдөг.

Зураг 4. Дизель түлшний импортын блокын үзүүлэлтүүдийн хамаарал

⁸ Доктор Б.Очирбат, 2000 он, “Мал аж ахуйн салбарын динамик загвар”



Эх сурвалж: Судлаачийн тооцоолол

Загварын тэгшитгэлүүд

- (01) Авто тээврийн түлш зарцуулалт= Авто тээврийн шилжүүлсэн дүн/Тонн түлш тээвэр
Units: Тонн
- (02) Авто тээврийн шилжүүлсэн дүн= ((Ачаа эргэлт*1)+(Зорчигч эргэлт*0.4))
Units: Сая тонн километр
- (03) Ачаа эргэлт= INTEG (Ачаа эргэлтийн өсөлт, 4.6853e+09)
Units: Сая тонн километр
- (04) Ачаа эргэлтийн өсөлт= Ачаа эргэлтийн өсөлтийн хурд*Ачаа эргэлт
Units: **undefined**
- (05) Ачаа эргэлтийн өсөлтийн хурд= 0.0890097
Units: хувь
- (06) Аюулгүйн нөөцийн заавал байлгах хувь= 0.04
Units: хувь
- (07) Барилгын салбарын үйлдвэрлэл= INTEG (Барилгын өсөлт, 1.84476e+08)
Units: Сая төгрөг
- (08) Барилгын түлш зарцуулалт= Барилгын салбарын үйлдвэрлэл/Нэг тонн түлш барилга үйлдвэрлэл
Units: Тонн
- (09) Барилгын өсөлт= Барилгын салбарын үйлдвэрлэл*Барилгын өсөлтийн хурд
Units: **undefined**
- (10) Барилгын өсөлтийн хурд= 0.0920672
Units: хувь
- (11) Борлуулалтын маржин= 0.05
Units: хувь
- (12) Бусад= Импорт*0.3
Units: **undefined**
- (13) Га газар ашиглагдах түлш зарцуулалт= 33.29
Units: **undefined**
- (14) Гаалийн татвар= 280000
- (15) Газар тариалан тариалсан талбай= INTEG (Газар тариалангийн өсөлт, 899130)
Units: Га
- (15) Газар тариалан түлш зарцуулалт= Газар тариалан тариалсан талбай*Га газар ашиглагдах түлш зарцуулалт/1177
Units: Тонн
- (16) Газар тариалангийн өсөлт= Газар тариалан тариалсан талбай*Газар тариалангийн өсөлтийн хурд
Units: **undefined**

- (17) Газар тариалангийн өсөлтийн хурд= 0.0471937
Units: хувь
- (18) Дизель түлшний хэрэглээ= Бусад+Үйлдвэр үйлчилгээний түлш хэрэглээ
Units: Тонн
- (19) Зорчигч эргэлт= INTEG (Зорчигч эргэлтийн өсөлт, 2.178e+09)
Units: Сая хүн километр
- (20) Зорчигч эргэлтийн өсөлт= Зорчигч эргэлт*Зорчигч эргэлтийн өсөлтийн хурд
Units: **undefined**
- (21) Зорчигч эргэлтийн өсөлтийн хурд= 0.0357366
Units: хувь
- (22) Импорт= INTEG (Импортын өсөлт, 1.0269e+06)
Units: Тонн
- (23) Импортын үнэ= ((Нийлүүлэлтийн үнэ+Тээврийн тариф+Гаалийн татвар)*(1+Онцгой татвар))
Units: төгрөг
- (24) Импортын өсөлт= Импортын өсөлтийн хурд*Импорт
Units: **undefined**
- (25) Импортын өсөлтийн хурд= 0.0671883
Units: хувь
- (26) Нийлүүлэлтийн үнэ= 1.029e+06
Units: төгрөг
- (27) Нэг тонн түлш уул уурхайн олборлолт= 18717
Units: Сая доллар
- (28) Нэг тонн түлш барилга үйлдвэрлэл= 6195.09
Units: Сая доллар
- (29) Тонн түлш тээвэр= 22009.6
Units: Сая тонн километр
- (30) Тээврийн тариф= 20000
Units: төгрөг
- (31) Түлшний аюулгүйн нөөц= Импорт*Аюулгүйн нөөцийн заавал байлгах хувь
Units: Тонн
- (32) Түлшний нийлүүлэлт= Импорт*0.96
Units: Тонн
- (33) Түлшний нөөц= Түлшний нийлүүлэлт-Түлшний эрэлт
Units: **undefined**
- (34) Түлшний эрэлт= Дизель түлшний хэрэглээ
Units: **undefined**
- (35) Уул уурхайн түлш хэрэглээ= Уул уурхайн үйлдвэрлэл/Нэг тонн түлш уул уурхайн олборлолт
Units: Тонн
- (36) Уул уурхайн үйлдвэрлэл= INTEG (Уул уурхайн өсөлт, 4.08605e+09)
Units: Сая доллар
- (37) Уул уурхайн өсөлт=Уул уурхайн үйлдвэрлэл*Уул уурхайн өсөлтийн хурд
Units: **undefined**
- (38) Уул уурхайн өсөлтийн хурд= 0.0622658
Units: хувь
- (39) Хэрэглээний үнэ= ((Импортын үнэ/1177)*(1+Борлуулалтын маржин))*Эрэлт нийлүүлэлт тэнцэл
Units: төгрөг

(40) Эрэлт нийлүүлэлт тэнцэл= ((Дизель түлшний хэрэглээ-Түлшний нөөц))/(Түлшний нөөц*2)

Units: **undefined**

(41) Үйлдвэр үйлчилгээний түлш хэрэглээ= Барилгын түлш зарцуулалт+Газар тариалан түлш зарцуулалт+Уул уурхайн түлш хэрэглээ+Авто тээврийн түлш зарцуулалт

Units: Тонн

Тооцооллын үр дүн дараах байдлаар гарсныг хүснэгт 4-т харууллаа.

Хүснэгт 4. Динамик загварын үр дүн

Он	Тариалсан га талбай	Уул уурхай, олборлолт	Барилгын хөрөнгө зарцуулалт	Авто тээвэр, шилжүүлсэн дүн	Дизель түлшний нийт хэрэглээ
2010	541408.3	2102.513	184.4761	2426.025	502.2
2011	625320.1	2755.303	318.308	5838.94	647.3
2012	642011.3	2956.011	616.0714	4409.146	715.5
2013	607021	3367.356	642.1159	3314.789	772.9
2014	645128.6	3504.773	543.899	6053.652	685.9
2015	796246.2	2971.46	465.9944	3150.2	655
2016	786847	3262.428	420.3878	5020.16	548.1
2017	806245.8	3850.124	371.0465	6477.66	805.338
2018	777275.3	4534.909	398.6445	7808.57	848.8
2019	780140.2	4684.316	498.8573	7373.84	1080.4
2020	899130	4086.052	486.0523	5556.5	834.04
2021	941563	4340.47	603.0793	6004.67	1095.9
2022	985999	4610.74	628.8662	6491.08	1169.53
2023	1032530	4897.83	654.653	7019.06	1248.11
2024	1081260	5202.8	680.4399	7592.25	1331.96
2025	1132290	5526.75	706.2268	8214.63	1421.46

Эх сурвалж: Судлаачийн тооцоолол

2010-2020 оны газар тариалан, уул уурхай, тээвэр, барилгын салбаруудын өсөлтөд үндэслэн 2025 он гэхэд Монгол Улсын дизель түлшний импортын хэмжээ 1421 мян.тонн болж 2020 оны дизель түлшний импортын хэмжээнээс 70.4 хувиар өсөхөөр байна.

2021 оны 1-р сарын 15-наас эхлэн Монгол Улс дотооддоо газрын тос боловсруулах үйлдвэр барьж эхэлсэн билээ. 2025 онд барилгын ажил дуусах бөгөөд газрын тос боловсруулах үйлдвэрээс шингэрүүлсэн шатдаг хий 43 мянган тонн, авто бензин 339 мянган тонн, онгоцны түлш 80 мянган тонн, зуухны түлш 47 мянган тонн, дизель түлш 824 мянган тонн, нийтдээ 1.35 сая.тонн нефтийн бүтээгдэхүүн боловсруулах тооцоо гарсан байна. 2025 онд ашиглалтанд орох энэхүү боловсруулах үйлдвэрээс гарах дизель түлш нь 2025 оны дотоодын дизель түлшний хэрэглээний

57.9 хувь буюу талаас дээш хувийг хангах тооцоотой байна. Хэдий 57.9 хувийг дотооддоо үйлдвэрлэж байгаа ч үлдсэн 42.1 хувийн дизель түлшний хэрэглээг импортоос бүрдүүлэхээр байна. Дотооддоо тодорхой хэмжээний дизель түлшийг үйлдвэрлэсэн хэдий ч дотоодын хэрэглээ өсөлт үзүүлсэн нь гадаад улсуудаас бүрэн хамааралтай байдал арилахгүй.

Дүгнэлт

Монгол Улс нь 1950-1969 оны хооронд дотооддоо газрын тос олборлон боловсруулдаг байсан хэдий ч дотоодын үйлдвэрлэл алдагдалтай ажилласаар хаагдаж, түлш шатахууныг гадаад улсаас 100 хувь импортлож оруулж ирдэг болсон байна. Тодруулбал, ОХУ-аас 90 орчим хувийг импортолж байгаа нь тус улсаас шууд хараат байдалтай байсаар ирсэн. Шатахууны хэрэглээ тэр дундаа дизель түлшний хэрэглээний 70 орчим хувийг аж үйлдвэрийн голлох салбарууд буюу газар тариалан, уул уурхай, тээвэр, барилгын салбарууд эзэлж байна. Аж үйлдвэрийн дээрх салбарууд нь Монгол Улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 40-өөс дээш хувийг эзэлдэг ба эдгээр салбарын үйлдвэрлэл явуулахад ашигладаг гол тоног төхөөрөмж, механизмууд дизель түлшээр ажилладаг.

Аж үйлдвэрийн голлох салбаруудын хэрэглээ өссөөр байгаа нь ДНБ-ийг мөн өсгөж байна. Дэлхийн зах зээлийн үнэ, валютын ханшийн хэлбэлзэл мөн Ковид-19 цар тахал, зэвсэгт мөргөлдөөн гэх мэт хүчин зүйлс үүсч байгаа нь Монгол Улсын дизель түлшний импортоос бүрэн хамааралтай дотоодын аж үйлдвэрлэлийн салбаруудад сөргөөр нөлөөлж, цаашлаад эдийн засгийн тогтвортой байдалд аюул учруулж болзошгүй байна. Тийм ч учраас импортоос хамаарлыг бууруулах нь стратегийн нэн тэргүүний шаардлага, асуудал болсон.

Дизель түлшний системийн динамик загварт үндэслэн холбогдох салбар тус бүрийн үйлдвэрлэл болон хэрэглээг урьчилан тооцоолсноор дизель түлшний нийт хэрэглээ цааш өсөхөөр байгааг таамаглаж байна. Дизель түлшний системийн динамик загварын үр дүнгээс харахад дотоодын дизель түлшний хэрэглээ 2020 онд 834.04 мянган тонн байснаас 2025 онд 1421.46 мянган тонн болж 70.4 хувиар өсөх магадлалтай байна. Дотоодын баригдаж буй боловсруулах үйлдвэр бүрэн хүчин чадлаараа ажиллаж эхлэх үед 824 мянган тонн дизель түлшнийг үйлдвэрлэх төлөвлөгөөтэй байгаа боловч энэ нь дотоодын дизель түлшний хэрэглээг бүрэн хангаж чадахгүй байна. Хэдийгээр дотоодын түлшний нийт хэрэглээг хангаж чадахгүй байгаа ч аж үйлдвэрийн голлох салбаруудын хэрэглээг 80 орчим хувийг хангаж, гэнэтийн хүчин зүйлсийг нөлөөг багасгаж, Монгол Улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүн, экспортод нөлөөлж байгаа импортын хүчтэй нөлөөг бууруулж чадна.

Ашигласан материалын жагсаалт:

Судалгаа, тайлан

1. “Шатахууны үнийн өсөлтийн эдийн засаг дахь нөлөө” судалгааны тайлан. 2018 он
2. Деардорф, АV, 1998 он “Тарифын бус саад бэрхшээлийг хэмжих: Олон улсын эдийн засгийн судалгаа” Анн Арбор MI: Мичиганы их сургуулийн хэвлэл.
3. Дуламзаяа, Э.Дулмаа, Б.Арьяасүрэн, 2019 он “Импорттой өрсөлдөх аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний шинжилгээ
4. Доктор Б.Очирбат, 2000 он, “Мал аж ахуйн салбарын динамик загвар”

Ном, хэвлэл:

1. Жеймс Р. Маркусен., JR, 1995 “Олон улсын худалдаа: онол ба нотлох баримт”
2. Пол Р. Кругман, Морис Обстфельд, 2006 он “Олон улсын эдийн засаг: онол ба бодлого”
3. Томас А. Пугель, Питер Х. Линдерт, 2003 он “Международная экономика”
4. Гүргэмжав.Э, Амартүвшин.М, 2005 он “Олон улсын худалдаа”
5. Тунгалаг.Д, 2015 он "Олон улсын эдийн засгийн харилцаа"

Үндэсний статистикийн хороо:

1. ҮСХ, 2020 он, “Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл” Улаанбаатар хот
2. ҮСХ, Тоон өгөгдлүүд

Электрон эх үүсвэр:

1. <https://www.extension.purdue.edu/>
2. <https://www.extension.purdue.edu/extmedia/AE/AE-110.html>
3. <http://www.waterandenergyprogress.org/>
4. <http://www.waterandenergyprogress.org/library/05006.pdf>
5. <http://www.Ord.mn/>
6. <http://www.legalinfo.mn/>