ЛОГИСТИКИЙН СИСТЕМ, ГАДААДЫН ЗАРИМ ОРНЫ ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ОНЦЛОГ

/Харьцуулсан судалгаа/

Г.Билгээ, Ч.Онончимэг

ОРШИЛ

УИХ-ын гишүүн Г.Батхүүгийн 2013 оны 7/2033 тоот албан бичгээр ирүүлсэн захиалгын дагуу УИХ-ын Тамгын газрын Судалгаа, шинжилгээний хэлтсээс “Логистикийн систем, гадаадын зарим орны эрх зүйн зохицуулалт” сэдэвт харьцуулсан судалгааны ажлыг гүйцэтгэн хүргүүлж байна. Гүйцэтгэлийн эхний шатанд захиалагчийн хүсэлтийн дагуу бусад орнуудын холбогдох эрх зүйн актуудыг лавлагаа мэдээлэл хэлбэрээр гаргаж хүргүүлсэн боловч уг асуудал нь Монгол улсад шинэ тутам үүсэн бий болж буй логистикийн харилцааны эрх зүйн үндсийг тодорхойлоход чухал ач холбогдолтой гэж үзсэн учраас асуудлыг онол, арга зүйн болон бусад орнуудын туршлага талаас нь дэлгэрэнгүй байдлаар судлан хүргүүлж байна.

Судалгааны зорилго: Захиалагчаас ирүүлсэн хүсэлтийн дагуу ОХУ, Хятад, Скандиновын орнууд, мөн эх газрын систем бүхий орнуудын хүрээнд Логистикийн хуулийн үзэл санаа, эрх зүйн зохицуулалтын талаар судлахыг зорьсон болно. Мэдээллийн хайлт хийж үзэхэд, Логистикийн бие даасан хууль, эрх зүйн зохицуулалт бүхий улс орон маш ховор, дийлэнх орнуудын хувьд салбарын хуулиараа, эсхүл тодорхой төрийн бодлого, арга хэмжээний хүрээнд зохицуулдаг байна.

Хамрах хүрээ: Захиалагчаас ирүүлсэн хүсэлтийн дагуу логистикийн бие даасан эрх зүйн актгай улсуудаас хайлт хийсэн. Хайлтын үр дүнд ХБНГУ, ОХУ, БНСУ болон Япон улсын логистикийн харилцааг зохицуулж буй хуулиудыг олж, тэдгээрийн онцлог зохицуулалтыг харьцуулан судалсан, Мөн ОХУ-ын Иргэний хуулийн Логистикийн харилцаанд холбогдох зүйл, заалтуудыг авч үзсэн болно.

СУДАЛГААНЫ ҮР ДҮН

- *Монгол улсын хувьд, логистикийн харилцааны эрх зүйн орчин, төрийн бодлого тодорхойгүй байна. Энэ нь* хувийн хэвшлийн зүгээс уг салбарт хийгдэж болохуйц хөрөнгө оруулалт, оролцооны эрсдлийг өсгөж, улмаар хөгжих суурь нөхцлийг бүрдүүлж чадахгүй байна.
- *Монгол улсад логистикийн харилцааны бодлогыг тодорхойлох, хянан зохицуулах, үүрэг бүхий төрийн байгууллага байхгүй байна.* Логистикийн салбарын өндөр ач холбогдол, эдийн засгийн тэргүүн зэргийн үүргийг олон нийт болон эрх барих түвшинд таниулах, сурталчлах, улмаар энэ талаар бодлого, боловсруулан хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын бүтцийн яам, агентлаг, нэгж байхгүйгээс энэ чиглэлийн үйл ажиллагаа эмх замбараагүй, тодорхойгүй байсаар өнөөг хүрсэн байна.
- *Хөрш орнууд болон олон улсын логистикийн тогтолцоог судлан шинжилж, эдийн засгийн хувьд үр ашигтай шийдвэр гаргах асуудлыг бодлогын түвшинд авч үздэггүй байна.* Тухайлбал, Хятадын логистикийн тогтолцоог судлаагүйгээс өнөөдрийг хүртэл манай улсын нүүрс Хятадын нүүрсний зах зээлд маш хямд үнээр борлогдсоор байна.
- *Тэзвэр, логистикийн салбарын талаарх судалгааны сан, статистик тоо мэдээ, нэгдсэн бүртгэл тооцоо байхгүй байна.* Монгол улсын нягтлан бодох

бүртгэлийн стандартад логистикийн зардлыг олон улсын стандартад нийцүүлэн бүртгэх асуудлыг тусгаагүй. Үүнээс улбаалан татвараас зайлсхийх, гаалийн бүрдүүлэлтийг бага үнээр хийх, хил дээр бараа бүтээгдэхүүн саатах, зардлыг үнэн зөв бүртгэх зэрэгт хүндрэл гарч байна.

- *Өнөөгийн байдлаар агаарын ачаа тээвэрлэлтийн тогтмолжсон гарц байхгүй.* Одоогийн байдлаар агаарын ачаа тээвэр зөвхөн зорчигч тээврийн онгоцны илүү үлдсэн, сул зайг ашиглан хийгдэж байна.
- *Тээвэр, логистикийн салбарын гадаад харилцааны чадавх сул байна.* Дэлхийд 31 далайд гарцгүй улс байна. Тэдгээр улсуудын аль тивд оршдогоос үл хамааран нийтлэг тулгардаг асуудал нь гадаад худалдааны хувьд хамгийн зардал багатай тээвэр болох далайн тээврээс хол бөгөөд тээврийн зардал өндөртэй байдаг явдал юм.
- *Логистикийн үйлчилгээг байгаль экологид ашулгүй байхаар зохицуулах.*
  Эрх зүйн талаас нь: Япон улсын Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистикийн тухай хуулийн үзэл баримтлалд тээвэрлэлттэй холбогдон үүсч буй хаягдал нүүрсхүчлийн хийн ялгаруулалтыг багасгах асуудлыг хөндсөн байна.
- *Техник талаас нь:* Орчин үеийн шинэ технологиуд нь агаар, ус, хөрсны бохирдолыг багасгах, тээврийн хэрэгсэлээс гарч буй чимээны түвшинг бууруулах зэрэг хүрээлэн буй орчин болон байгалийн нөөцийг хамгаалах зайлшгүй шаардлагуудыг хангахын зэрэгцээ тээврийн үйлчилгээний өсөж байгаа хэрэгцээнд нийцэх болсон.

Нэг. ЛОГИСТИКИЙН СИСТЕМ, ХӨГЖЛИЙН ЧИГ ХАНДЛАГА

1.1. ЛОГИСТИК

Логистикийн хөгжлийн асуудал нь эдийн засгийн шинж чанарыг агуулдаг. Өөрөөр хэлбэл үйлдвэрлэлийн хэмжээ нэмэгдэж, эдийн засгийн харилцаанд оролцогчдын дунд бий болсон төрөл бүрийн харилцаа холбоо өргөжсөн нь бараа бүтээгдэхүүний эргэлтийн хүрээн дэх зардлыг нэмэгдүүлж, бизнес эрхлэгчдийг зах зээлийн үйл ажиллагааг оновчтой болгох, ингэснээр зардлаа бууруулах шинэ хэлбэрийг сонгох шаардлагад хүрсэн. Энэ асуудлын шийдвэрлэл нь үр ашигтай логистикийн системийг бий болгох явдал юм.

Түүхээс үзвэл: Логистик нь “сэтгэн бодох, тооцох” гэсэн утгатай эртний грек хэлнээс гаралтай үг. Эртний Ромчууд логистикийг “хоол хүнсний бүтээгдэхүүнийг хуваарилалт” гэж ойлгох болсон. Мөн Византийн эзэнт гүрэнд логистикийг армийг удирдлага, хангамжаар хангах арга гэж үзэж байжээ. 19-р зуунд францын генерал Антуан-Анри Жомини логистикийг цэргийн тээвэр, төлөвлөлт, хангамжийн удирдлагын тухай цэргийн шинжлэх ухаан гэж тайлбарлах болсон, 20-р зууны эхэн үед логистикийг цэрэг дайны шинжлэх ухаан болж тодорхойлогдсон.

20 зууны II хагаст аж үйлдвэрүүдийг зохицуулагдаагүй, урьдчилсан тооцоологүй түүхийн эд, хэрэглэгчдийг бараа бүтээгдэхүүнээр хангах зэрэг бүлэг асуудлууд гарч ирсэн. Энэ үед бүтээгдэхүүнийг хадгалах, тээвэрлэх зардал тогтмол өсөх болсон тул барааны эргэлтийн зардалыг багасгах судалгаа хийж, энэхүү асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд эдийн засагт логистик (logistics) хэмээх шинэ хандлагыг бий болсон.

АНУ-д “Логистик бол материалын урсгалыг төлөвлөх, зохион байгуулах, хянах, тэдгээрийг агуулах, хадгалах процесс бөгөөд энэхүү процессыг үйлчлүүлэгчийн эрэлт хэрэгцээнд бүрэн нийцүүлэх зорилготой тэдгээрийг ачиж тээвэрлэхээс эхлээд хүргэж, буулгаж дуусах үйл ажиллагааны талаар холбогдох бүх мэдээллээр хангах явдал юм.” 1963 онд АНУ-д бодит хуваарилалтын удирдлагын Үндэсний зөвлөл байгуулагдаж, 1985 онд өөртөө логистикийн салбарын онол практикчдыг анх удаа нэгтгэсэн Логистикийн менежментийн зөвлөл гэж нэрлэх болсон.

Орчин үед логистик гэсэн ойлголт нь тодорхой систем дэх материаллаг урсгал, түүнтэй холбоотой мэдээллийн, санхүүгийн болон үйлчилгээний урсгалын удирдлагын тухай шинжлэх ухаан юм. [73]

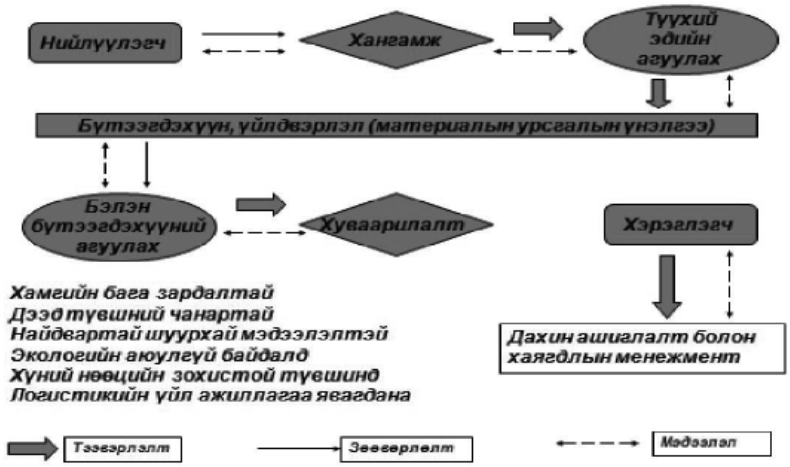
Манай оронд логистик нь үйлчилгээний салбарыг тээвэр гэсэн ойлголтоор төсөөлөн үзэж, асуудал нь дан ганц хөрөнгө мөнгөний асуудлаас шалтгаалдаг гэсэн хандлага нийтлэг юм. Үнэн хэрэгтээ зах зээлийн нийгэмд логистикийн салбар нь маш өргөн цар хүрээг хамарсан, эдийн засгийн бүхий оролцогчдод хүрч үйлчилдэг амин чухал салбар юм.

Логистикийн гол асуудал нь хэрэглэгчийн хэрэгцээ шаардлага, зорилтод нийцүүлэн аливаа түүхий эд, бараа, үйлчилгээ, мэдээлэл, санхүүгийн хөрөнгийг эхлэл цэгээс зорилтот цэг хүртэл хамгийн үр ашигтай шилжүүлэлт ба хадгалалтын төлөвлөлт, гүйцэтгэл, хяналтын нэгдмэл процесс юм.

Өөрөөр хэлбэл, логистикийн үйл ажиллагааны үндсэн зорилго бол дараах “логистикийн зургаан дүрэм” юм:

1. ачаа - хэрэгцээт бараа байх,
2. чанар - чанарын шаардлага хангасан байх,
3. тоо - шаардлагатай хэмжээнд байх,
4. хугацаа - хэрэгтэй цагт хүргэгдсэн байх,
5. газар - хэрэгтэй газарт хүргэгдсэн байх,
6. зардал - хамгийн бага зардлаар гүйцэтгэсэн байх

Зураг 1. **Логистикийн процессын хөдөлгөөн**[74]



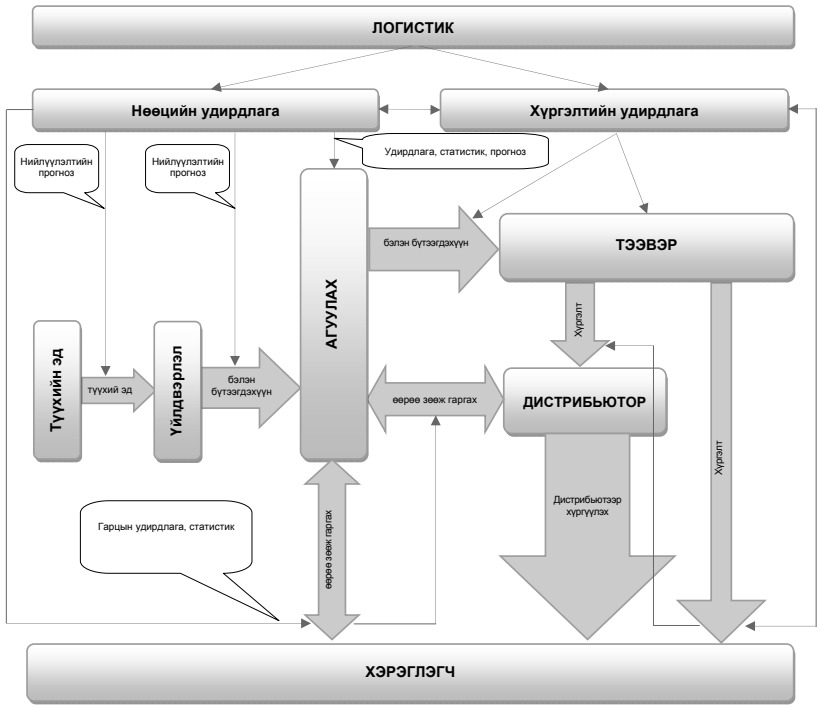
Логистик нь зөвхөн аж үйлдвэрлэлийн салбараар зогсохгүй Засгийн газар, түүний институциуд, эмнэлэг, сургууль, жижиглэн болон бөөний зах зээлүүд, банк, санхүүгийн байгууллагууд гэх мэт бүхий л төрлийн байгууллагуудын хэвийн үйл ажиллагааны үндсэн нөхцөл болж байдаг бөгөөд Томоохон төслүүдийн худалдан авалтыг оновчтой ханган нийлүүлэх, зохион байгуулах замаар, төслийн зардлыг дотоод эдийн засагт шингээх замаар гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтыг эдийн засагтаа үр ашигтайгаар шингээх хамгийн том салбар нь логистик юм.

[73]Логистикийн хөгжлийн орчин үеийн хандлага. Б.Асралт, Д.Өнөрсайхан. Эрдэм шинжилгээний бүтээлийн эмхтгэл. № 9/142. Хуудас 7-14. УБ., 2013.
[74]Чанар ба хүнсний аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцоонд логистик сүлжээ байгуулах асуудал. Л.Отгонцэцэг. Эрдэм шинжилгээний бүтээлийн эмхтгэл. № 9/142. Хуудас 14-21. УБ., 2013.

Нөгөө талаас уул уурхайн салбарын хурдацтай хөгжил нийт иргэдийн амжиргаанд төдийлөн нөлөө үзүүлэхгүй байгаагийн томоохон шалтгаан нь логистикийн салбарын сул хөгжил байдаг. Түүнчлэн үйлдвэрлэлд шаардлагатай түүхий эдийг бүрдүүлэхээс авахуулаад үйлдвэрлэл, хэрэглэгчид хүргэх түгээлтийн гэх мэт алхам бүрт логистикийн төлөвлөлт, хэрэгжүүлэлт, хяналтын үүрэг дагалдах бөгөөд логистикийн систем гарц нь өрсөлдөөний давуу тал, цаг хугацаа болон байршлын ханамж, үр ашигтай хөдөлгөөнийг бий болгохоос гадна логистикийн сайн тогтолцоо нь байгууллага болон улс оронд маш том хөрөнгөд тооцогддог.

Мөн уул уурхайн баялгийг борлуулахаас эхлээд түүнийг тээвэрлэх асуудал өдийг хүртэл ямар нэгэн системгүй явж ирсэнээс манай улсын эрдэс баялаг үнэгүйдэх нөхцөл нь бий болж байгаа юм. Жишээлбэл, нүүрсний экспортын асуудалд төрөөс тавьж байгаа хяналт, зохион байгуулалт байхгүй, нүүрсний тээвэрлэлтийн логистикийн асуудал иж бүрэн шийдэгдээгүй учраас энэ баялаг маань үнэгүйдэх, богино хугацаанд нийлүүлж чадахгүй байх, хүссэн үр дүндээ хүрч чадахгүй байх гэх мэт асуудал үүсч байгаа. Нэг талаас хэрэглэгч, захиалагч нөгөө талаас уул уурхайн бүтээгдэхүүн борлуулагч нар нэг газар үнийг хаялцуулан худалдаж авах боломжийг нь бүрдүүлж өгөх ёстой. Мэдээлэл нь ил тод, нүүрсний тээвэрлэлт нь оновчтой байх хэрэгтэй. Дэлхийн жишгээр бол үнийг ганцхан логистикийн аргаар л зохицуулдаг.[75]

Зураг 2. **Хүргэлт, нийлүүлэлтийн логистиктийн схем**



Логистикийн функцийг давхар гүйцэтгэдэг компанид, энэхүү ажил үүргийг нь тухайн компанийн янз бүрийн хэсгүүд хуваан хэрэгжүүлдэг. Тухайлбал, бүтээгдэхүүний нөөцийг үйлдвэрлэлийн хэсэг хариуцаж байхад хүргэлтийг (ачааны тэргээр) маркетингийн хэсэг хариуцаж, энэ үед нөөцийг хадгалах асуудлыг хариуцах эзэнгүй үлдэх жишээтэй.

[75]А.Мөнхболд: Ачаа тээврийг зохицуулах алба бий болгох шаардлагатай байна. - “Улс төрийн тойм” өдөр тутмын сонинд өгсөн ярилцалагаас. 2012.11.27. www.ipost.mn/news/read/4398.

Гэтэл логистикийн системд эдгээр функцууд нь өөр хоорондоо харилцан хамааралтай учир барааны эргэлтийн процессын хяналтыг хялбаршуулж байгаа хэрэг. Иймд бараа эргэлтийн дотоод ба гадаад хуваарилалт, хадгалалт, хангалт зэрэг логистикийн асуудлуудын нөөцийн ба хангалтын хяналт, удирдлагын бие даасан системд хамааруулах шаардлагатай. /Зураг 2./

Тээврийн хэрэгсэл нь хүрээлэн буй орчинд харьцангуй нөлөөлдөг бөгөөд сүүлийн жилүүдэд энэхүү салбартай холбоотой экологийн тулгамдсан асуудлууд улам бүр нэмэгдэх болсон. Орчин үед энэ асуудлыг шийдвэрлэж болохуйц шинэ технологи бий болж байгаа нь агаар, ус, хөрсны бохирдолыг багасгах, тээврийн хэрэгсэлээс гарч буй чимээны түвшинг бууруулах зэрэг хүрээлэн буй орчин болон байгалийн нөөцийг хамгаалах зайлшгүй шаардлагуудыг хангахын зэрэгцээ тээврийн үйлчилгээний өсөж байгаа хэрэгцээнд нийцэх болсон. [76]

1.2. ЛОГИСТИКИЙН ХӨГЖЛИЙН ЧИГ ХАНДЛАГА

Монголбанкны “Гадаад худалдааны тээвэр, логистикийн өнөөгийн байдал тулгамдаж буй асуудал” бодлогын судалгаанд “Монгол Улсын логистикийн талаар баримтлах бодлого, эрх зүйн орчин, нэгдсэн зохицуулалт, эдгээрийг хариуцан гүйцэтгэх институциональ нэгжийн асуудал орхигджээ” гэсэн байна. Цаашлаад Монгол Улсад өнөө хэр “Худалдааны тухай хууль” байхгүй бөгөөд уг хуулиар экспорт, импортын салбарт олон зохицуулалтыг хийж болно гэсэн байна. [77]

Логистикийн салбарын өндөр ач холбогдол, эдийн засгийн тэргүүн зэргийн үүргийг олон нийт болон эрх барих түвшинд таниулах, сурталчлах, улмаар энэ талаар бодлого, боловсруулан хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын бүтцэд, яам, агентлагт нэгж байхгүйгээс энэ чиглэлийн үйл ажиллагаа эмх замбараагүй, тодорхойгүй байсаар өнөөг хүрсэн.

Бид тээврийн логистикийг агаарын тээвэр, авто тээвэр, төмөр замын тээвэр гэх мэтээр тус тусад нь ойлгодог. Тэгвэл тээврийн логистик гэдэг зүйлийн талаар нэгдсэн нэг ойлголттой болж хоорондын уялдаа холбоог сайжруулж хөгжүүлэхэд юуны өмнө бид хууль эрх зүйн орчныг сайжруулахад анхаарах хэрэгтэй байна. Авто тээврийн тухай хууль, Төмөр замын тухай хууль, Агаарын тээврийн тухай хууль, далайн тээврийн тухай хуулиуд тус тусдаа батлагдсан. Гэтэл хэрэглэгчдэд хамгийн шуурхай үйлчлэх хэлбэр нь тээврийн логистикийн хэлбэр юм. Жишээлбэл, Европоос бараа үйлчилгээ авчирлаа гэж бодоход далайн тээвэр, төмөр зам, авто тээврийг ашиглаж байж хэрэглэгчдэд хүрдэг. Тиймээс эдгээр салбарыг харилцан уялдаа холбоотой ажиллуулж байж үнийг бууруулах боломжтой болох юм. [78]

Хөрш орнууд болон олон улсын логистикийн тогтолцоог бодлогын түвшинд судалдаггүй. Хятадын логистикийн тогтолцоог судлаагүйгээс Монгол улсын нүүрс Хятадын нүүрсний зах зээлд маш хямд үнээр нэвтэрсэн.

Логистиктой холбоотой төрийн бодлого тодорхой бус байгаа нь хувийн хэвшлийн зүгээс уг салбарт хийгдэж болох хөрөнгө оруулалтын эрсдлийг өсгөж, улмаар хөгжих суурь нөхцөлийг бүрдүүлж өгч чадахгүй байна. Тухайлбал, цаашид төмөр зам хаагуур тавигдах, хаана төвлөрсөн агуулах барих, төрийн оролцоо ямар түвшинд байх зэрэг нь тодорхойгүй учир хөрөнгө оруулалтад сөргөөр нөлөөлж байна.

[76]Макеева М. Ю. Управление транспортной отраслью в контексте экологической ответственности. Актуальные вопросы экономики и управления: материалы междунар. науч. конф. (г. Москва, апрель 2011 г.). Том II. - Москва, РИОР, 2011. Стр. 229-231

[77]Гадаад худалдааны тээвэр, логистикийн өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудал /Бодлогын судалгаа/. Монголбанкны валют, эдийн засгийн газар. УБ., 2012 он.

[78]А.Мөнхболд: Ачаа тээврийг зохицуулах алба бий болгох шаардлагатай байна. - “Улс төрийн тойм” өдөр тутмын сонинд өгсөн ярилцалагаас. 2012.11.27. www.ipost.mn/news /read/4398.

Тээвэр, логистикийн салбарын талаарх судалгаа хийх статистик тоо мэдээ бүрдээгүй байна. Монгол улсын нягтлан бодох бүртгэлийн стандартад логистикийн зардлыг олон улсын стандартад нийцүүлэн бүртгэх жишиг тогтоогүй. Мөн татвар багатай бараа, бүтээгдэхүүнээр гаалийн бүрдүүлэлтийг хийж хил нэвтрүүлэх хандлагатай байна.

Овор багатай өндөр, технологийн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэлд агаарын тээврийн ач холбогдол өндөр байдаг. Одоогийн байдлаар агаарын ачаа тээвэр зөвхөн зорчигч тээврийн онгоцны илүү үлдсэн, сул зайг ашиглан хийгдэж байна. Газрын ховор элементүүдийн нөөц баялагтай манай орны хувьд овор багатай, өндөр технологийн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх боломжтой бөгөөд гагцхүү агаарын тээвэр хийх дэд бүтцийг бий болгох нь чухал юм.

Тээвэр, логистикийн салбарын гадаад харилцааны чадавх сул байна. Дэлхий даяар нийт 31 далайд гарцгүй улс байна. Тэдгээр улсуудын аль тивд оршдогоос үл хамааран нийтлэг тулгардаг асуудал нь гадаад худалдааны хувьд хамгийн зардал багатай тээвэр болох далайн тээврээс хол бөгөөд тээврийн зардал өндөртэй байдаг явдал юм. Тэдгээр улсуудын дийлэнх нь буурай хөгжилтэй улсад хамаарах бөгөөд институцийн болон дэд бүтцийн хөгжил сул, үйлдвэрлэлийн хүчин чадал бага, дотоодын зах зээл нь жижиг, гадаад сөрөг нөлөөнд эмзэг, сул, дэлхийн зах зээлээс алслагдмал гэсэн нийтлэг шинж чанартай байна.

Хоёр. ГАДААДЫН ЗАРИМ ОРНЫ ЛОГИСТИКИЙН ЭРХ ЗҮЙН ЗОХИЦУУЛАЛТЫН ОНЦЛОГ

2.1. ГЕРМАН УЛС

Герман улсын технологийн өндөр түвшинд хүрсэн улс бөгөөд тус улсын логистик туршлага нь олон улсын үнэлгээгээр нэгд ордог. Герман улсад тээвэрлэлттэй холбоотой харилцааг тээвэр болон далайн харилцааг багтаасан Худалдааны хууль /HGB/, Авто машинаар олон улсын ачаа тээвэр зөөвөрлөх тухай конвенц /CMR/[79], Агаарын тээврийн компанийн хариуцлагын тухай Монреалийн конвенц /1999 он/, Дотоод усан замаар ачаа тээш олон улсад зөөвөрлөх тухай гэрээ /CMNI, 2001 он/, Төмөр замаар ачаа тээш олон улсад зөөвөрлөх тухай гэрээ /CIM/ зэрэг Олон улсын гэрээ, хуулиар зохицуулна.

Сүүлийн жилүүдэд тээврийн эрх зүйн харилцаанд нэлээдгүй шинэчлэл явагдсан ба 1998 онд Тээврийн шинэчлэлийн хууль /TRG/ хүчин төгөлдөр болсон нь ачаа тээвэр зөөвөрлөхтэй холбоотой эрх зүйн харилцаанд эрс шинэчлэл болсны дээр практик ач холбогдолтой байсан. Мөн тээврийн эрх зүйн харилцаанд нэлээдгүй шинэчлэлд бүх төрлийн тээврийн хэрэгсэл /multimodal transport/-ээр ачаа тээш зөөвөрлөх зохицуулалтыг баталсан явдал хэмээн Германы зарим эрх зүйчид үзэж байна[80].

Өөрөөр хэлбэл, Тээврийн шинэчлэлийн хууль нь далайн тээвэр, автомашины тээвэр, дотоод усан тээвэр болон агаарын тээвэр гэсэн бүхий л тээврийн хэрэгсэлд хамаарах төдийгүй бүх төрлийн тээврийн хэрэгсэл /multimodal transport/-ээр ачаа тээш зөөвөрлөхтэй холбоотой бүхий л харилцаа хамаарсан байна.

---

[79]Авто машинаар олон улсын ачаа тээвэр зөөвөрлөх тухай конвенц нь 1956 оны 5-р сарын 19-ны өдөр баталж, 1961 оны 7-р сарын 2-ны өдөр хүчин төгөлдөр болсон. НҮБ-ын Конвенцийн статустай. Монгол Улс 2003 оны 9-р сарын 18-ны өдөр нэгдэн орсон.
UNECE - www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CMR.html.

[80]Partner, Wessing, law firm Hamburg. This paper was read before members of the Faculty of Law of the University of Stockholm in March 2000. 1. Handelsrechtsreformgesetz of 22.6.1998, BGB1. 1998 I 1471. A very short resumй is given by v. Jeinsen, “Reform of German Commercial Law”, International Business Lawyer, January 2000, p. 7.

Тээврийн шинэчлэлийн хуулиар тээвэрлэлтийн гэрээний зохицуулалтуудыг Авто машинаар олон улсын ачаа тээвэр зөөвөрлөх тухай конвенц /CMR/-д нийцүүлсэн бөгөөд өмнө нь хэрэгжиж байсан Ачаа тээш тээвэрлэгч, тээврийн экспедици, бараа хадгалах тухай хуулиас хэд хэдэн шинэ зохицуулалт орсноороо онцлог юм.

Тухайлбал, өмнөх хууль нь ачаа тээш гээгдсэн, гэмтсэн, эсхүл хугацаанаас хоцорсон тохиолдолд тээвэрлэлтийн гэрээнд энэ талаар ямар нэгэн зохицуулалтгүй байсан бол шинэ хуулиар энэ асуудлыг тухайн нөхцөл байдлаас хамаарч тээвэрлэгчийн хариуцлагын талаар зохицуулсан байна. Өөрөөр хэлбэл, тээвэрлэгч нь ачаа тээшийг хүлээн авсанаас хойш хүлээлгэн өгөх хүртэлх хугацаанд ачаа тээш гээгдсэн, гэмтсэн, эсхүл хугацаанаас хоцорсон тохиолдолд хариуцлага хүлээнэ. Гэхдээ тээвэрлэгчээс үл хамаарах шалтгаан, гэнэтийн болон давагдашгүй хүчин зүйлийн улмаас учирсан хохирлыг тээвэрлэгч нь энэ тухайгаа нотолж чадсан тохиолдолд тээвэрлэлтийн харицлага хүлээхгүй байж болно.

Германы Тээврийн шинэчлэлийн хуулиар тээвэрлэгчийн хүлээн авсан ачаа тээш гээгдсэн, гэмтсэн, эсхүл хугацаанаас хоцорсоноос үүсэх учирсан хохирлын хариуцлагад ямар хэмжээний дүн байх нь анхаарал татах асуудал юм. Тээвэрлэгчийн хариуцлагыг ачааны бохир буюу нийт жингийн кг тутмыг зээлжих тусгай эрх /SDRs[81]/-ийн 8, 33-аар тооцох ба нөхцөл байдлаас хамаарч уг ханшийг 2 хүртэл буулгаж болно. Мөн талууд гэрээндээ өргөн хэрэглэгддэг өөр үзүүлэлтүүдийг зааж болох зэргээс үзвэл тээвэрлэгчийн хүлээх хариуцлагыг уян хатан зохицуулсан байна.

2.2 ОРОС УЛС

ОХУ-ын хувьд логистикийн бие даасан хуулийн зохицуулалт байхгүй. Тус улсын Иргэний хуулийн[82] 1. 5-д бараа, үйлчилгээ болон санхүүгийн хэрэгсэлийг ОХУ-ын нутаг дэвсгэрт чөлөөтэй шилжүүлэх бөгөөд хэрэв аюулгүй байдал, иргэдийн амь нас, эрүүл мэнд, байгаль орчин, соёлын өвийг хамгаалах шаардлагатай бол холбооны хуулиар хязгаарлахыг заасан нь логистикийн процесс /мөн тээвэр/-ын эрх зүйн үндсэн зохицуулалт болсон байна.

Иргэний хуулийн холбогдох заалт болох 39-р бүлэг “Төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээ”, 40-р бүлэг “Тээвэрлэлт”, 41-р бүлэг “Тээврийн экспедицийн гэрээ”, 46-р бүлэг “Төлбөр тооцооны ерөнхий нөхцөл”, 47-р бүлэг “Хадгалалтын гэрээ”, 48-р бүлэг “Даатгал” зэрэг бүлэг заалт нь логистикийн эрх зүйн зохицуулалтын голлох үндэс суурь нь болдог.[83] Иймд ОХУ-ын Иргэний хуулийн логистикт хамаарал бүхий дээрх бүлгүүдийг орчуулсан болно. /Хавсралт 1./

ОХУ-ын хувьд Иргэний хуулийн хувьд нарийвчилсан гэрээний эрх зүйн зохицуулалттай төдийгүй онцлох хэд хэдэн зохицуулалт байна. Үүнд:

Хуулийн 39-д төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээгээр /үүнд логистикийн үйлчилгээний гэрээ хамаарна/ гүйцэтгэгч нь захиалагчийн хүсэлтээр үйлчилгээ үзүүлэх, үйлчлүүлэгч нь гэрээний дагуу төлбөрийг төлнө.

Манай улсын хувьд төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээг ихэвчлэн ажил гүйцэтгэх гэрээгээр зохицуулдаг бөгөөд харин ОХУ-ын хувьд хуульдаа төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээний төрлүүдийг нарийвчлан тусгасан.

Хуулийн 40-р бүлэгт тээвэрлэлтийн тухай ерөнхий зохицуулалт, ачаа тээвэрлэлтийн гэрээ, усан замын тээвэрлэлтийн гэрээ, шууд холимог гэрээ, тээврийн төлбөр, ачааг

[81]Special Drawing Rate - улс хоорондын тооцоонд хэрэглэгдэх чөлөөтэй хөрвөх ханш.
[82]Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ). http://base.garant.ru/10164072/.
[83]М.Н.Григорьев, Логистика, 2012.

тээвэрлэлтэнд шилжүүлэх, ачаа хүлээн авах үйл ажиллагаа, тээвэрлэлтийн үед үүсэх үүргийн зөрчлийн хариуцлага, ачаа тээвэрлэлттэй холбоотой гомдол болон бусад харилцааг зохицуулсан.

Энэхүү гэрээний хувьд ачаа, зорчигч, тээш, нийтийн тээврийн хэрэгсэлийн тээвэрлэлт болон мөн холимог тээвэрлэлтийг гэрээний хэлбэрээр зохицуулсан. Ерөнхий гэрээний эрх зүйн зохицуулалтын хувьд манай улсын иргэний хуулийн 35-р бүлэг Тээвэрлэлтийн эрх зүйн зохицуулалттай төстэй. Харин ОХУ-ын хувьд ачаа тээвэрлэлтийн гомдлын шаардлага гаргах болон хөөн хэлэлцэх хугацааг шууд тусгаж өгсөн.

Тээврийн экспедицийн гэрээг Иргэний хуулийн 41-р бүлэгт шинээр оруулсан бөгөөд бие даасан институц, экспедитор болон үйлчлүүлэгчийн эрх, үүрэг, хариуцлага зэргийг тогтоожээ.

Тээврийн экспедицийн гэрээний зохицуулалт. Энэ төрлийн гэрээг тусгай бүлэг болгон зохицуулсан. Гэрээг байгуулахдаа ОХУ-ын “Тээврийн экспедицийн тухай” хуулийг удирдлага болгох бөгөөд бусад нөхцлийг Иргэний хуулиар зохицуулсан байна. Тухайлбал, гэрээгээр тохиролцсон экспедиторын үүргийг гуравдагч этгээдээр гүйцэтгүүлэх, үүрэг хариуцлага, төлбөр тооцооны нөхцөл зэрэг болно.

Мөн Тээврийн экспедицийн тухай холбооны хууль[84] нь тээврийн экспедицийн үйл ажиллагааны хүрээнд бүх төрлийн тээврийн хэрэгслэлээр ачаа зөөвөрлөх харилцааг зохицуулсан бөгөөд зөөвөрлөлтийн үед шаардлагатай баримт бичгүүдийг тогтоосон байна.

2.3. СОЛОНГОС УЛС

Үндсэн логистикийн бодлогын хууль

Солонгос улсад логистиктой холбоотой харилцааг Үндсэн логистикийн бодлогын хуулиар[85] зохицуулж байна. Энэ хуулийн зорилго нь логистикийн системийг үр ашигтай, логистикийн салбарын өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэх, логистикийг тэргүүлэх чиглэлийн, илүү глобалчлагдсан болгохын зэрэгцээ үндэсний эдийн засгийг хөгжүүлэхийн тулд үндэсний болон гадаадын логистикийн стратеги бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулах, хэрэгжүүлэх, дэмжихтэй холбоотой үндсэн зарчмыг хангахад оршино. Түүнчлэн тус улсын үндэсний эдийн засгийн нэг гол хөдөлгөч хүч бол логистик мөн хэмээн Үндсэн логистикийн бодлогын хуулиар тогтоосон байна.

Уг хуулиар төрийн болон өөрөө удирдах байгууллага, логистикийн үйл ажиллагаа эрхлэгч болон тээврийн байгууллагын үүргийг тогтоож өгсөн. Үүнд:

- Төрийн байгууллага нь логистикийн бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжүүлэх бөгөөд логистикийн салбарыг эрүүл, тогтвортой хөгжүүлэх үүрэгтэй
- Өөрөө удирдах байгууллага нь улсын логистикийн бодлого, төлөвлөгөөтэй уялдуулан орон нутгийнхаа логистикийн бодлого, төлөвлөгөөг боловсруулж, хэрэгжүүлэх үүрэгтэй
- Логистикийн үйл ажиллагаа эрхлэгч болон тээврийн байгууллагууд нь логистикийн системийн үр ашгийг нэмэгдүүлэхийн тулд хүч чармайлт гаргах, улсын болон орон нутгийн логистикийн бодлого, төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх үүрэгтэй.

[84]Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности».
[85]Basic logistics policy act. [Effective Dec. 10, 2009] [Act No. 9772, Jun. 9, 2009, Partial Amendment]. www.moleg.go.kr/english/korLawEng?pstSeq=52708.

Солонгосын газар, тээвэр, далайн асуудал эрхэлсэн сайд нь үндэсний логистикийн 10 жилийн мастер төлөвлөгөө /5 жил тутамд шинэчлэгдэх/, түүнд уялдуулсан жилийн төлөвлөгөөг Үндсэн логистикийн бодлогын хуульд тогтоосон журмын дагуу боловсруулах үүрэгтэй. Харин хотуудын мэр орон нутгийн логистикийн 10 жилийн мастер төлөвлөгөө /5 жил тутамд шинэчлэгдэх/, түүнд уялдуулсан жилийн төлөвлөгөөг сайдын тогтоосон журмын боловсруулах үүрэгтэй.

Газар, тээвэр, далайн асуудал эрхэлсэн сайд, эсхүл Эдийн засгийн асуудал хариуцсан сайд нь үр ашигтай логистик үйл ажиллагаа явуулахад шаардагдах материаллаг-техникийн хэрэгцээ, мөн түүнчлэн удирдлага болон санхүүгийн дэмжлэгийг үзүүлнэ. Ингэхдээ дээрх сайд нар бусад төрийн захиргааны байгууллагуудаас дэмжлэг хүсэж болно.

Үүний зэрэгцээ Газар, тээвэр, далайн асуудал эрхэлсэн сайд энэ салбарт шаардлагатай боловсон хүчнийг бэлтгэхэд хууль заасан эрх үүргийнхээ дагуу дэмжлэг үзүүлнэ.

Логистикийн бодлогын хороо

Үндсэн логистикийн бодлогын хуулийн дагуу Логистикийн бодлогын хороо нь Солонгосын Газар, тээвэр, далайн асуудал эрхэлсэн сайдын зөвшөөрлийн дагуу логистикийн үндэсний бодлоготой холбоотой чухал асуудлуудыг хэлэлцэх зорилгоор байгуулагдана.

Логистикийн бодлогын хорооны эрх зүйн байдлыг Үндсэн логистикийн бодлогын хуулиар тогтоосон бөгөөд хорооны даргыг оролцуулан 20 хүртэлх гишүүнтэй байна. Тус хорооны даргаар Газар, тээвэр, далайн асуудал эрхэлсэн сайд ажилна. Хуульд заасан төрийн яамд, зарим албадаас нэг хүнийг Хорооны гишүүнээр сонгоно. Тус хороо нь дараах асуудлуудыг хэлэлцэнэ:

- Логистикийн системийн үр ашигтай бодлогын чухал асуудлууд,
- Логистикийн объектуудын хөгжлийн цогц төлөвлөгөөг боловсруулах асуудлууд,
- Логистикийн салбарыг дэмжих, хөгжүүлэх бодлогын чухал асуудлууд,
- Олон улсын логистикийг дэмжих, хөгжүүлэх бодлогын чухал асуудлууд,
- Хорооны даргын өргөн барьсан логистикийн систем болон логистикийн салбартай холбоотой чухал асуудлууд.

Логистикийн бодлогын хороо нь логистикийн бодлого, логистикийн хэрэглэлүүд, олон улсын логистик гэсэн чиглэлүүдээр дэд хороодтой байна. Мөн орон нутгуудад Орон нутгийн логистикийн бодлогын хороо хотын мэрийн удирдлагад холбогдох асуудлуудыг хэлэлцэнэ.

2.4. ЯПОН УЛС

Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистикийн тухай хууль[86]

2005 оноос мөрдөгдөж эхэлсэн Тээврийн логистикийн үйл ажиллагааг нэгтгэх, түүний бүтээмжийг дэмжих тухай /буюу Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистикийн тухай/ хуулийн үзэл баримтлал нь 1-рт Япон улсын олон улсын түвшинд өрсөлдөхүйц чадварыг нэмэгдүүлэхийн тулд нэгдсэн үр бүтээмжит бүхий тээврийн логистикийн тогтолцоог нэтрүүлэх, 2-рт тээвэрлэлттэй холбогдон үүсч буй хаягдал нүүрсхүчлийн хийн ялгаруулалтыг багасгах шаардлагын үүднээс, 3-рт газар нутаг, бүс нутгийн эдийн засгийн өсөлтийг хангах зэрэгт оршино.

[86]Монгол Улс дахь тээврийн логистикийн талаарх эрх зүйн зохицуулалт ба өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудал, Япон орны туршилга, харьцуулалт. Илтгэгч: С.Сүхчулуун. Эрдэм шинжилгээний бүтээлийн эмхтгэл. № 9/142. Хуудас 200-208. УБ., 2013.

Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистикийн тухай хууль нь өнөөг хүртэл хэрэгжиж ирсэн үр бүтээмж муутай гэж шүүмжлэгддэг тээврийн логистикийн асуудлыг үр бүтээмжтэй байдлаар байгаль орчинд үзүүлэх нөлөө багатайгаар логистик тээвэрлэлт рүү шилжүүлэхийг зорьсон байдаг. Энэ үүднээс дараах үндсэн гурван ажиллагааг цогцоор нь шийдэхэд чиглэсэн байна. Үүнд:

1. Тээвэрлэлт, хадгалалт, илгээлтийг нэгдмэл, үр бүтээмжит байдлаар хэрэгжүүлэх,
2. Логистик тээвэрлэлттэй холбогдсон суурь асуудлыг нэгтгэх, тухайлбал, хурдны зам болон далайн усан боомт орчмын газар орчны асуудлыг шийдвэрлэх,
3. Нэгдмэл хамтарсан тээвэрлэлт илгээмж зэрэг шуудан харилцааны асуудлыг цогцоор нь шийдвэрлэх.

Дээрх чиглэлийн хүрээнд авч шийдвэрлэвэл зохих арга хэмжээ нь дараах байдлаар тодорхойлогдоно. Үүнд:

1. *Үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөлийг шийдвэрлэх:*
   - Хадгалах болон тээврийн хэрэгслийг зээлдүүлэн хэрэглүүлэх зэрэгт зөвшөөрөл авахгүйгээр үйл ажиллагаа явуулах,
2. *Логистик тээврийн татварын онцлог зохицуулалтыг бий болгох:*
   - Хуулийн этгээдийн татвар болон Үндсэн эд хөрөнгийн татварын тухай хуульд хадгалалтын үйл ажиллагааг тусгайлан авч үзэж татварын хөнгөлөлт үзүүлдэг болох,
3. *Жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхлэгчийг дэмжих:*
   - Эд хөрөнгийн талаас нь дэмжих - жижиг, дунд үйлдвэр эрхлэгчийн даатгалын бодлогоор дэмжих /эд хөрөнгийн хариуцлагын даатгал г. м./,
   - Санхүүгийн бодлогоор дэмжих - жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхлэгч аж ахуй нэгжийг бага хүүтэй зээл олгох,
4. *Боловсон хүчнээр дэмжих - 3PL[87] буюу хөндлөнгийн логистик, түүнд мэргэшсэн боловсон хүчнээр хангах.*

Эдгээр дэмжлэгийг үзүүлснээр дараах үр дагаварт хүрнэ гэж үзэж байна. Үүнд:

- Логистикийн тээвэрлэлтийн шинэчлэлт: нэгдмэл, үр бүтээмжит бүхий тээврийн логистикийг нэвтрүүлснээр олон улсын түвшинд өрсөлдөх чадвар дээшлэх, үйлдвэрлэлийн өртөг буурах,
- Тээвэр логистиктэй холбоотой хаягдал нүүрсхүчлийн хий ялгаралт 20 хувиар буурах,
- Бүс нутгийн эдийн засгийн өсөлт нэмэгдэх зэрэг болно.

Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистик үйл ажиллагаа эрхлэх төлөвлөгөө

Япон улсын хэрэгжүүлж буй тогтолцооны нэг нь логистик чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулах ААН байгууллагын зүгээс эрх бүхий захиргааны байгууллага буюу Зам тээврийн яаманд Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистикийн үйл ажиллагаа эрхлэх төлөвлөгөөг боловсруулж өгөх ба хэрэв тэрхүү ААН-ийн төлөвлөгөө нь батлагдвал нэгдсэн байдлаар тээврийн логистик үйл ажиллагаа эрхлэх эрх хуулиар үүсдэг байна.

[87] 3PL бол өөрсдийн менежментийн асуудлаа шийдэхэд гадна эх үүсвэрийг татах /outsourcing/-аас үүдэлтэй, энэ байгууллага нь өөрийн үйл ажиллагаагаар үйлчлэхийн тулд гадны эх үүсвэрийг эрчимтэй ашигладаг гэсэн үг. www.mongolchamber.mn/index.php/barcode-faq/teever-logistic-bar-code/1481-2012-10-10-153257.

Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистикийн үйл ажиллагаа бие дааж, эсхүл хамтарч эрхлэхийг хүсэж буй этгээд нь нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистикийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөөндөө дараах зүйлсийг заавал тусгана. Үүнд:

- үйл ажиллагааны зорилго,
- үйл ажиллагааны агуулга,
- үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхтэй холбогдсон тусгай хэрэгжүүлэх арга хэмжээний тухай,
- хэрэгжих хугацаа,
- хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай мөнгөн хөрөнгө болон түүнийг төвлөрүүлэх арга,
- шаардлагатай тээврийн хэрэгсэл, машин механизмыг бусад ААН байгууллагаас зээлэхээр бол зээлийн болон хамтран ажиллах зэрэг гэрээ байгуулсан бол тэдгээрийн агуулга,

Нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистик үйл ажиллагааг дэмжих нь

ААН байгууллага нь эрх бүхий захиргааны байгууллагаас нэгдмэл, бүртээмжит бүхий тээврийн логистик үйл ажиллагаа эрхлэх төлөвлөгөө батлуулсан тохиолдолд дараах хэд хэдэн таатай боломж гарч ирдэг. Үүнд:

Зөвшөөрөлтэй холбоотой хөнгөлөлт: Хадгалалтын үйл ажиллагаатай холбоотой хууль, хэрэгцээт бараа, үйлчилгээг зээлээр хэрэглэх тухай болон машин механизмыг зээлээр хэрэглэхтэй холбогдсон хуулийн онцлог зохицуулалт үйлчилнэ. Тухайлбал, нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистик үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай гэгдэх хадгалалт, бараа, ажил үйлчилгээ, түүнчлэн машин механизмыг зээлээр хэрэглэх зөвшөөрөл, бүртгэлийн асуудал зэргийг тэрхүү ААН байгууллагын төлөвлөгөө батлагдсан тохиолдолд шаардагдах зөвшөөрөл болон бүртгэлийн хийгдсэн гэж тооцно. Энэ нь нэгдмэл, үр бүтээмжит тээврийн логистик үйл ажиллагаа эрхлэгч ААН байгууллагын цаг хугацаа болон эдийн засгийн хэмнэсэн сайн талтай.

ЖДҮ-чидэд хандсан дэмжлэг туслалцаа: ЖДҮ эрхлэгчийн харицлагын даатгалын хувьд даатгалын байгууллагаас төлөх мөнгөн төлбөрийг нэмэгдүүлэн тогтоох арга хэмжээ авдаг.

* * *

Хавсралт 1.

ОХУ-ЫН ИРГЭНИЙ ХУУЛИЙН ЛОГИСТИКТЭЙ ХОЛБООТОЙ ЗҮЙЛ, ЗААЛТУУД[88]

39-р бүлэг. Төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх

779-р зүйл. Төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээ

Төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээгээр гүйцэтгэгч нь захиалагчийн захиалгаар үйлчилгээ үзүүлэх, үйлчлүүлэгч нь гэрээний төлбөрийг төлөх үүргийг хүлээнэ.

Энэхүү бүлгийн төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээний нөхцөл нь дараах төрлийн гэрээнүүдэд хамаарах болно.

Холбооны үйлчилгээ үзүүлэх, Эмнэлгийн үйлчилгээ үзүүлэх, Аудиторын зөвлөгөө үйлчилгээ үзүүлэх, Сургалт, аялал жуучлал, Иргэний хуулийн 37, 38, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53-р зүйлээс бусад төрлийн үйлчилгээнд энэхүү хуулийн зохицуулалт хамаарна.

780-р зүйл. Төлбөртэй үйлчилгээ үзүүлэх гэрээг биелүүлэх

Гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол гүйцэтгэгч нь үйлчилгээг биечлэн гүйцэтгэх үүрэгтэй.

781-р зүйл. Үйлчилгээний үнийг төлөх, гэрээний төлбөр төлөх

Захиалагч нь гэрээнд заасан журмын дагуу гэрээнд заасан хугацаанд гэрээгээр тохиролцсон төлбөрийг төлнө.

Захиалагчийн буруутай үйл ажиллагаанаас гэрээгээр тохиролцсон гэрээний зүйлийг биелүүлэх боломжгүй болсон тохиолдолд төлбөрийг бүрэн хэмжээгээр төлнө. Гэхдээ гэрээ болон хуульд өөрөөр заагаагүй тохиолдолд энэхүү заалтыг удирдлага болгоно.

40-р бүлэг Тээвэрлэлт

784-р зүйл. Тээвэрлэлтийн тухай ерөнхий зохицуулалт

Ачаа тээвэрлэх, зорчигч тээвэрлэх зэргийг тээвэрлэлтийн гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгэнэ.

Тээвэрлэлтийн ерөнхий нөхцлийг тусгайлсан тээвэрлэлтийн дүрэм, кодекс, хууль тогтоомж болон энэхүү хуульд нийцүүлэн гэргэсэн бусад эрх зүйн акт, дүрэм журмаар тодорхойлоно.

785-р зүйл. Ачаа тээвэрлэлтийн гэрээ

Энэ гэрээгээр тээвэрлэгч нь илгээгчийн өгсөн ачааг хүргэх газарт эсхүл эрх бүхий этгээдэд хүргэж өгөх үүрэг хүлээх, тээвэрлүүлэгч нь гэрээнд тохиролцсон дагуу тээвэрлэлтийн хөлсийг төлөх үүрэгтэй.

Ачаа тээвэрлэлтийн гэрээ нь ачаа тээвэрлэлтийн дагалдах хуудсыг хүлээн авсанаар талууд гэрээ байгуулсанд тооцох бөгөөд ачааг хүргэх газарт нь, ачаа хүлээн авагчид дагалдах хуудсыг хүлээлгэн өгсөнөөр гэрээ биелэгдсэн гэж үзнэ.

Ачааг хэд хэдэн тээврийн хэрэгслээр, эсхүл өөр өөр төрөл буюу тодорхой хэсэгт хувааж тээвэрлэхээр бол тээвэрлэгч, ачаа илгээгч талууд ачааны төрөл, тээврийн хэрэгслийн тоогоор дагалдах бичиг үйлдэхийг шаардах эрхтэй.

786-р зүйл. Зорчигч тээвэрлэх гэрээ

Зорчигч тээвэрлэлтийн гэрээг зорчих пайз, тасалбарыг зорчигчид гардуулснаар гэрээ байгуулагдсан гэж үзнэ. Зорчих пайз, тасалбарыг бусдад дамжуулахаар буюу үл дамжуулахаар үйлдэж болох бөгөөд бусдад дамжуулах боломж тээвэрлэлт эхлэхэд дуусна.

[88]Гражданский кодекс Российской Федерации (ГК РФ). http://base.garant.ru/10164072/.

788-р зүйл. Шууд холимог гэрээ

Тээврийн байгууллага, ачаа тээш тээвэрлэхдээ тээврийн хэрэгсэлийн янз бүрийн төрлөөр, тээврийн нэг барим бичгээр хийсэн тохиолдолд холимог тээвэрлэлтийн гэрээг байгуулна.

789-р зүйл. Нийтийн ашиглалтын тээврийн хэрэгсэлээр тээвэр хийх

Дурын иргэн, хуулийн этгээдээс тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх байгууллагад хандсанаар ачаа, тээш тээвэрлэх эрх болон гэрээ нь нээллтэй байна.

Ийнхүү тээвэрлэлтийг хийхэд баримтлах гол зүйл нь тухайн тээврийн хэрэгсэл нь нийтийн эзэмшлийн тээвэр байх ёстой.

792-р зүйл Ачааг тээвэрлэлтэнд шилжүүлэх, ачаа хүлээн авах

Тээвэрлэгч ачааг хуульд тогтоосон журмын дагуу дагалдах баримт бичиг, тоо хэмжээ, чанар, сав баглаа боодол, таних тэмдэг, гадаад байдал зэргийг шалган хүлээн авах үүрэгтэй.

Хэрэв ачаа нь дээр дурьдсан шаардлагыг хангахгүй байгаа тохиолдолд ачааны дагалдах хуудаст энэ талаар тэмдэглэл хийнэ.

Ачаа илгээгч нь ачааны жин болон бусад хэмжигдэхүүнээр тэмдэглэсэн түүний тоо, хэмжээ, түүнчлэн тээвэрлэх ачааны бүрэлдэхүүн хэсгүүдийг шалгаж, дагалдах бичигт тэмдэглэхийг тээвэрлэгчээс шаардаж болох бөгөөд үүнтэй холбогдон гарах зардлыг тээвэрлэгч хариуцна.

Тээвэрлэгч нь ачааг гэрээгээр тохиролцсон хугацаанд эцсийн цэгт хүргэх үүрэг хүлээнэ. Харин ачаа хүлээн авагч нь ачааг тохиолцсон эсхүл боломжит хугацаанд хүлээн авах үүрэг хүлээнэ. Ачаа илгээгч нь ачааг зохих газарт хүргэхэд шаардагдах гаалийн болон бусад бүх баримт бичгийг дагалдах бичигт хавсаргах буюу тээвэрлэгчид өгч, тээвэрлэгчийг зохих мэдээллээр бүрэн хангах үүрэгтэй.

793-р зүйл. Гэрээнээс үүсэх үүргийн хариуцлага

Талууд энэхүү кодекс, гэрээнд заасан дагуу хариуцлага хүлээнэ. Тээвэрлэгч ачааг хүлээн авснаас хойш хүлээлгэн өгөх хүртэлх хугацаанд ачаа алдагдсан, дутсан, гэмтсэн, түүнчлэн тээвэрлэлтийн хугацаа хоцроосны хариуцлагыг бүхэлд нь буюу хэсэгчлэн хариуцна.

Эрх бүхий этгээдийн буруугаас, эсхүл түүний зааварчилгыг биелүүлснээс ачаа алдагдсан, дутсан, гэмтсэн буюу тээвэрлэлтийн хугацаа хэтэрсэн, эсхүл дээрх нөхцөл байдал, түүний үр дагаврыг урьдчилан арилгах боломж тээвэрлэгчид байгаагүй бол тээвэрлэгч хариуцлагаас чөлөөлөгдөнө.

794-р зүйл. Тээвэрлүүлэгчийн гэрээний хариуцлага

Тээвэрлүүлэгч нь тээвэрлэлтийн гэрээ хийх захиалга өгсөн боловч ачаагаа хүлээлгэн өгөөгүй, захиалгын журам зөрчсөн, тээврийн хэрэгсэлээ ашиглаагүй зэрэг тохиолдолоор гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй тохиолдолд тээвэрлүүлэгч нь гэрээний хариуцлага хүлээлгэнэ.

Тээвэрлэгч ачааг хүлээн авснаас хойш хүлээлгэн өгөх хүртэлх хугацаанд ачаа алдагдсан, дутсан, гэмтсэн, түүнчлэн тээвэрлэлтийн хугацаа хоцроосны хариуцлагыг бүхэлд нь буюу хэсэгчлэн хариуцна.

Эрх бүхий этгээдийн буруугаас, эсхүл түүний зааварчилгыг биелүүлснээс ачаа алдагдсан, дутсан, гэмтсэн буюу тээвэрлэлтийн хугацаа хэтэрсэн, эсхүл дээрх нөхцөл байдал, түүний үр дагаврыг урьдчилан арилгах боломж тээвэрлэгчид байгаагүй бол тээвэрлэгч хариуцлагаас чөлөөлөгдөнө.

795-р зүйл. Тээвэрлэгчийн гэрээний хариуцлага

Тээвэрлэгч нь гэрээний дагуу зоригчийг гэрээгээр заасан хугацаанд хүлээлгэсэн, саатуулсан тохиолдолд хариуцлага хүлээх бөгөөд хариуцлагыг мөнгөн торгууль хэлбэрээр

төлнө. Тээвэрлэгчийн энэхүү буруутай үйл ажиллагаанаас төлөх мөнгөн торгуулийн хэмжээг холбогдох тээвэрлэлтийн дүрэм журмаар тогтооно.

796-р зүйл. Ачаа тээш дутаасан, гэмтээсэн тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлага

Тээвэрлэгч нь гэрээний дагуу ачаа, тээшийг хүлээн авсанаас хойш гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэх, ачаа тээшийг хүргэх цэг хүртэлх хугацаан дахь ачаа, тээшийн бүрэн бүтэн байдлыг бүрэн хариуцана.

Хэрвээ ачаа тээшид ямар нэг байдлаар бүрэн бүтэн байдал алдагдсан тохиолдолд тээвэрлэгч нь өөрийн буруутай үйл ажиллагаанаас хамаараагүй гэдгээ нотлох бөгөөд ийнхүү нотлож чадаагүй тохиолдолд бүрэн хариуцлага хүлээнэ.

Ачаа тээшийг дутаасан, гэмтээсэн тохиолдолд тухайн ачаа тээшийг сэргээх боломжгүй тохиолдолд ачаа, тээшийн үнээр, мөн үнэ буурсан хэмжээгээр хохирлыг хэмжээг тодорхойлоно.

Ачаа тээшийг хүлээлгэн өгөхдөө үнийг нь тодорхойлсон тохиолдолд тухайн үнээр, хэрэв ийнхүү үнийг тодорхойлоогүй тохиолдолд, худалдагчаас худалдан авсан бараа бүтээгдэхүүнийн үнийн жагсаалт байхгүй зэрэг үнэ тодорхойлох боломжгүй үед ижил төрлийн барааний үнээр харьцуулан хохиролын хэмжээг тогтооно.

797-р зүйл. Ачаа тээвэрлэлттэй холбоотой гомдлын шаардлага, нэхэмжлэл

Тээвэрлүүлэгч нь ачаа тээвэрлэлттэй холбоотой гомдлын шаардлага гаргахаас өмнө тээвэрлэгчид заавал гаргаж урьдчилан шийдвэрлүүлнэ. Хэрвээ тээвэрлэгч нь гомдлын шаардлагын талаар бүрэн хэмжээгээр болон хэсэгчлэн гомдлын шаардлагыг хангахаас татгалзсан тохиолдолд шүүхэд нэхэмжлэлээ 30 хоногийн дотор гаргана.

Ачаа тээвэрлэлтэй холбоотой гомдлын шаардлагаа талууд 1 жилийн хугацаанд /хөөн хэлэлцэх хугацаа/ гаргана.

798-р зүйл. Тээвэрлэлтийг зохион байгуулах гэрээ

Тээвэрлэгч, ачааны эзэн хэрвээ байнга болон урт хугацааны тээвэрлэлт хийх бол энэхүү төрлийн гэрээг байгуулж болно. Энэ гэрээгээр тээвэрлэгч нь тогтоосон хугацаанд ачааг хүлээн авах, ачаа тээвэрлүүлэгч нь дүрэм журмаар тогтоосон ачааг хүлээлгэн өгөх үүрэг хүлээнэ.

799-р зүйл. Тээврийн байгууллага хоорондын гэрээ

Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа эрхлэгч байгууллагууд нь тээвэрлэлтийг хангах зорилгоор энэ төрлийн гэрээ байгуулна. Энэ нь нэг газарт төвлөрсөн ачилт, нэг төрлийн төвлөрсөн буулгалт хийх үйл ажиллагааг хамааруулан ойлгоно.

800-р зүйл. Зорчигчийн амь насанд хохирол учруулсан тохиолдолд хүлээлгэх хариуцлага

Зорчигчийн амь нас, эрүүл мэндэд ноцтой хохирол учруулсан тохиолдолд хууль болон журамд нэмэгдүүлсэн хариуцлага хүлээлгэхээр заагаагүй бол энэхүү кодексийн 59-р бүлэгт заасан дагуу хариуцлага хүлээлгэнэ.

41-р бүлэг. Тээврийн экспедици /Транспортная экспедиция/

801-р зүйл. Тээврийн экспедицийн гэрээ байгуулах

Энэ төрлийн гэрээгээр гэрээний нэг тал нь нөгөө талынхаа хөрөнгө, тодорхой хэмжээний шагналтайгаар ачаа тээвэрлэлттэй холбоотой, үйлчилгээний экспедицийн гэрээгээр тодорхойлсон үйлчилгээг үзүүлэх буюу үйлчилгээг зохион байгуулна.

Энэхүү гэрээгээр экспедитор болон клиентийн сонгосон маршрут болон тээврийн хэрэгсэлээр ачааг тээвэрлэх, ачаа тээвэрлэлтийг зохион байгуулах, экспедитор нь клентийн өмнөөс гэрээ байгуулахдаа ачааг хүлээн авах, хүлээлгэн өгөх хүртэлх үйл

ажиллагаа /Гааль, экспорт, импортын бичиг барим, ачаа тээшний бүрэн бүтэн байдлыг шалгах, татвар хураамж, тэмдэгтийн хураамжийг төлөх, татвар төлөх, ачаа тээшний хадгалалтийн асуудлыг шийдвэрлэх зэрэг/-г тээвэрлүүлэгчийн нэрийн өмнөөс гүйцэтгэх, ийнхүү гүйцэтгэхдээ ОХУ-ын “Тээврийн экспедицийн тухай” хуулийн холбогдох заалтыг удирдлага болгоно.

802-р зүйл. Тээврийн экспедицийн гэрээний хэлбэр

Тээврийн экспедицийн гэрээг талууд заавал бичгээр байгуулна. Клиент нь экспедиторт ийнхүү гэрээ байгуулахдаа шаардлагатай бол итгэмжлэлийг өгнө.

803-р зүйл. Экспедиторын хариуцлага

Экспедитор нь гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй эсхүл зохих ёсоор биелүүлээгүй тохиолдолд энэхүү хуулийн 25-р бүлэгт[89] заасан хариуцлагыг хүлээнэ.

804-р зүйл. Экспедиторт гаргаж өгөх бичиг баримт буюу бусад мэдээлэл

Клиент экспедиторт дараах бичиг баримт болон мэдээллийг хүлээлгэн өгөх үүрэгтэй. Үүнд: ачааны шинж чанарын тухай мэдээлэл, түүнийг тээвэрлэх нөхцөлүүдийн тухай, түүнчлэн экспедиторт экспедицийн гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэхэд шаардлагатай бусад бичиг баримтуудыг зайлшгүй хүлээлгэн өгөх шаардлагатай.

Экспедитор нь клиентдээ энэхүү авсан мэдээллийн сул, дутуу байдлын талаар мэдээллийг өгөх, хэрэв мэдээлэл, баримт бичиг нь дутуу байгаа тохиолдолд мэдэгдэж шаардах эрхтэй байна.

Клиент нь экспедиторт ийнхүү шаардлагатай мэдээлэл баримт бичгийг гаргаж өгөөгүй тохиолдолд экспедитор нь гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэхээс татгалзаж болно.

805-р зүйл. Экспедиторын үүргийг гуравдагч этгээд гүйцэтгэх

Хэрвээ экспедитор нь гэрээгээр хүлээсэн үүргээ заавал биечлэн гүйцэтгэх тухай заагаагүй бол гэрээнд гуравдагч этгээдийг татан оролцуулж болно. Гэхдээ ийнхүү гуравдагч этгээдийг татан оролцуулсан тохиолдолд гэрээний хариуцлагаас чөлөөлөхгүй болно.

806-р зүйл. Тээврийн экспедицийн гэрээнээс нэг талын санаачилгаар татгалзах

Гэрээний аль ч тал нь нөгөө талдаа урьдчилан мэдэгдсэний үндсэн дээр гэрээний нөхцөлөөс татгалзах эрхтэй. Энэ тохиолдолд гэрээний үүргийг биелүүлэхээс татгалзсан тал нь нөгөө талдаа учирсан хохирлыг төлнө.

46-р бүлэг. Төлбөр тооцооны ерөнхий нөхцөл

861-р зүйл. Бэлэн ба бэлэн бус төлбөр тооцоо

Бизнесийн үйл ажиллагаа эрхлэхтэй холбоогүйгээр иргэд нь тодорхой үнийн дүнг хязгаарлахгүйгээр бэлнээр гүйцэтгэж болно. Хуулийн этгээд хоорондын төлбөр тооцоо, түүнчлэн иргэдийн бизнесийн үйл ажиллагаатай холдбоотой төлбөр тооцоог бэлэн бус хэлбэрээр хийнэ. Гэхдээ эдгээр этгээдүүдийн холбоотой төлбөр тооцоо хуульд өөрөөр заагаагүй нөхцөлд бэлнээр хийж болно.

Бэлэн бус төлбөр тооцоог банк болон санхүүгийн бусад байгууллагад нээсэн дансаар дамжуулан гүйцэтгэнэ.

862-р зүйл. Бэлэн бус төлбөр тооцооны хэлбэрүүд

Энд төлбөрийн даагавар, аккредитив, чек, инкассын төлбөр тооцоо болон хуульд заасан бусад хэлбэрээр, мөн ажил хэргийн зан заншлийн хүрээнд хийгддэг журмаар төлбөр тооцоог хийнэ.

[89]http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=140475;dst=101887

47-р бүлэг. Хадгалалтын гэрээ

886-р зүйл. Хадгалалтын гэрээний ерөнхий нөхцөл, тодорхойлолт

Хадгалатын гэрээгээр нэг тал нь хадгалуулагчийн шилжүүлсэн эд хөрөнгийн бүрэн бүтэн байдлыг хамгаалах, хадгалах нөгөө тал хадгалагчид эд хөрөнгөө гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэх үүрэг хүлээнэ.

Хэрвээ хадгалагч нь бизнесийн байгууллага, аж ахуйн нэгж, хуулийн этгээд, эсхүл ашгийн бус байгууллага байх тохиолдолд гэрээнд заасан хугацаанд эд зүйлсийг хүлээн авах үүргийг гэрээнд тусгаж болно.

887-р зүйл. Хадгалалтын гэрээний хэлбэр

Энэ хуулийн 161-р зүйлд заасан тохиолдолд гэрээг бичгээр байгуулна. Мөн түүнчлэн энэхүү гэрээг байгуулахдаа хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг 10 дахин болон түүнээс дээш үнэтэй эд зүйлийг хадгалах тохиолдолд иргэд хоорондын гэрээг бичгээр заавал байгуулах шаардлага тавигдана.

Эд хөрөнгийн хадгалах үүрэгтэй гэрээний хувьд гэрээний тал хэн байх, гэрээний үнийн дүнгээс хамаарахгүйгээр гэрээг заавал бичгээр байгуулна.

Гэрээний энгийн бичгийн хэлбэр, төрлүүд нь дараах тохиолдолд хангагдсан гэж үзнэ.

Гэрээнд эд юмсыг хүлээн авсаныг нотлох баримт, баталгаа, тасалбар, хадгалагчийн гарын үсэг бүхий жагсаалт, дугаартай четон, эсхүл эд зүйлийг хүлээн авсанг нотолсон тэмдэг зэрэг болно.

Хэрвээ энгийн бичгийн гэрээний шаардлагыг хангаагүй тохиолдолд талуудыг гэрчээр мэдүүлэх эрхийг хязгаарлахгүй. Гэхдээ хадгалалтанд хүлээн авсан, эсхүл хадгалуулагчийн буцаан өгсөн зүйлтэй ижил төрлийн эд хөрөнгийн маргааны үед дээр дурьдсан гэрчээр мэдүүлэх эрхээ алдахгүй.

888-р зүйл. Эд зүйлийг хадгалатанд хүлээн авах үүргээ биелүүлэх

Хадгалагч нь эд зүйлийг гэрээний дагуу хадгалахаар үүрэг хүлээсэн этгээд эд зүйлийг хадгалуулахаар шаардлах эрхгүй. Гэхдээ гэрээгээр тохиролцсон хугацаандаа эд зүйлээ шилжүүлээгүй этгээд нь хадгалагчид тухайн гэрээгээр учирсан хохиролыг төлнө.

889-р зүйл. Хадгалах хугацаа

Талууд нь гэрээгээр хадгалалтын хугацааг тохиролцоно. Хэрэв гэрээнд хугацааны талаар заагаагүй, тохиролцоогүй бол тухайн эд зүйлийг хадгалуулагчид буцаан өгөх хүртэлх хугацаагаар хадгална.

Гэрээний талуудын тохиролцсон эд зүйл нь ердийн хадгалах хугацаа өнгөрсөний дараа хадгалуулагчид буцаан авах талаар шаардлага тавьж боломжит хугацааг олгоно.

890-р зүйл. Эд зүйлийг нэргүйгээр хадгалах

Хадгалалтын гэрээнд шууд заасан тохиолдолд нэг этгээдийн хадгалуулж буй зүйл нь бусад этгээдийн хадгалуулж буй зүйлтэй ижил төрөл, чанарын эд зүйлтэй холилдож болно.

Харин хадгалагч нь гэрээний хугацаа дууссан тохиолдолд хадгалуулагчийн эд зүйлийг анхны байдалд буцаан өгөх үүрэг хүлээнэ.

891-р зүйл. Эд зүйлийн бүрэн бүтэн байдлыг хангах

Хадгалагч нь хадгалуулагчийн хүлээлгэн өгсөн эд зүйл, эд хөрөнгийн бүрэн бүтэн байдлыг хангахад шаардлагатай, гэрээгээр тохиролцсон бичиг баримтыг бүрдүүлэх арга хэмжээг хэрэгжүүлэх үүрэгтэй.

Хэрэв гэрээнд энэ арга хэмжээний талаар тусгаагүй бол эсхүл энэ талаарх нөхцөл хангалттай биш бол хадгалагч нь ажил хэргийн зан заншлын хүрээнд хадгалуулсан эд

хөрөнгийн шинж чанарт нийцсэн зохих ёсны арга хэмжээг авах эрхтэй.

Гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол хадгалагч нь хадгалалтад шилжүүлсэн эд хөрөнгийг алдсан, дутагдуулсан, гэмтээснээс хадгалуулагчид учирсан хохирлыг төлнө. Эд хөрөнгийг хадгалалтад шилжүүлэх үед мэдэж байсан буюу мэдэх боломжтой байсан чанарын дутагдлын талаар хадгалуулагч нь хадгалагчид мэдэгдээгүй, эсхүл энэхүү дутагдлын талаар хадгалагч, хадгалуулагчийн хэн аль нь мэдээгүй буюу мэдэх боломжгүй байснаас шалтгаалан хадгалагчид учирсан хохирлыг хадгалуулагч төлөх үүрэгтэй.

892-р зүйл. Хадгалалтанд шилжүүлсэн эд зүйлийг ашиглах

Хадгалагч нь хадгалуулагчийн зөвшөөрөлгүйгээр түүнд хадгалуулахаар шилжүүлсэн эд зүйлийг дур мэдэн ашиглаж болохгүй. Түүнчлэн гуравдагч этгээдэд мөн ашиглуулах, шилжүүлэхгүй.

893-р зүйл. Хадгалалтын нөхцлийг өөрчлөх

Хадгалалтын гэрээгээр тохиролцсон нөхцөлд шаардлагатай гэж үзвэл хадгалагч нь энэ тухай хадгалуулагчид нэн даруй мэдэгдэж хариуг хүлээх үүрэгтэй. Энэ нь эд зүйлийг гэмтэх, устах дутагдахаас сэргийлэх зайлшгүй шаардлага бий олсон тохиолдолд энэ шаардлагыг тавьж хадгалагчид энэ нөхцлийг өөрчлөх эрхтэй.

894-р зүйл. Аюултай шинж чанар бүхий эд хөрөнгийг хадгалах

Түргэн шатах, дэлбэрэх, хортой гэх мэт шинж чанар бүхий эд зүйлийг аюултай гэж үзжх бөгөөд энэхүү шинж чанар бүхий эд зүйлийг хадгалагчид шилжүүлэхдээ энэ талаар мэдэгдээгүй тохиолдолд ямар ч үед хадгалагч нь тухайн эд зүйлийг аюулгүй болгох, устгах эрхтэй.

Гэхдээ энэ үйлдэлдээ хадгалагч нь хадгалуулагчид ямар нэг хохирол төлөх үүрэг хүлээхгүй бөгөөд харин хадгалуулагч нь гуравдагч этгээдэд учирсан хохиролыг төлнө. Хадгалуулагч нь хадгалагч болон гуравдагч этгээдэд учирсан хохиролыг арилгах үүрэгтэй.

Энэ зүйлд хадгалуулагч нь хадгалагчид эд зүйлийг зөв нэрээр биш, мөн гаднаас нь харахад аюултай шинж чанарын талаар мэдэх боломжгүй нөхцлийг ойлгоно.

895-р зүйл. Гуравдагч этгээдэд эд зүйлийг шилжүүлэх

Хадгалагч нь гэрээ болон энэхүү хуульд өөрөөр заагаагүй хадгалуулагчийн зөвшөөрөлгүйгээр эд юмыг гуравдагч этгээдэд шилжүүлэхгүй. Харин хадгалуулагчийн эрх ашиг сонирхлын төлөө зайлшгүй шаардлагатай гэж үзсэн тохиолдолд эд зүйлийг гуравдагч этгээдэд шилжүүлж болох бөгөөд энэ тухай хадгалуулагчид нэн даруй мэдэгдэнэ.

Гуравдагч этгээдэд шилжүүлсэн тохиолдолд талуудын анх хийгдсэн гэрээний нөхцөл хүчин төгөлдөр хэвээр байна.

896-р зүйл. Хадгалуулсаны хөлс төлөх /шагнал/

Гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол хадгалуулагч нь хадгалагчид тохиролцсон хөлс, шагналыг төлөх үүрэгтэй. Шагналыг талууд харилцан тохиролцсон шагналыг төлөх үүрэгтэй. Шагналыг талууд харилцан тохиролцсон тохиолдолд хэсэгчлэн төлж болно.

Хэрэв хадгалуулагч нь гэрээгээр тохиолцсон шагналыг хугацаандаа төлөөгүй тохиолдолд хадгалуулсан эд зүйлийг буцаан авахыг хадгалагч нь шаардах эрхтэй.

897-р зүйл. Хадгалалтын зардлыг төлөх

Талуудын байгуулсан гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол хадгалуулагчийн зардал нь шагналдаа багтдаг. Хэрвээ талууд тохиролцон тухайн эд зүйлийн үнийг төлөхгүйгээр хадгалаж байгаа тохиолдолд эд зүйлсийг хадгалахтай холбоотойгоор гарсан зайлшгүй зардлыг хадгалуулагч нь хадгалагчид төлнө.

898-р зүйл. Хадгалалтын онцгой зардлууд

Талууд гэрээ байгуулах үедээ тухайн эд зүйлийг хадгалуулахтай холбоотойгоор урьдчилан харах боломжгүй байсан, мөн түүнчлэн ийм төрлийн эд зүйлийг хадгалах ердийн зардлаас хэтэрсэн тохиолдолд хадгалуулагч нь хадгалагчид төлнө.

Гэхдээ хадгалуулагч нь энэ заалтын дагуу төлөх зардлын зөвшөөрлийг хадгалуулагч нь урьдчилан өгсөн байх ёстой.

899-р зүйл. Эд зүйлийг буцаан авах хадгалуулагчийн үүрэг

Гэрээгээр заасан хугацаа дууссан тохиолдолд хадгалуулагч нь тухайн эд зүйлийг хадгалуулагчаас буцаан авах үүрэгтэй.

Хэрэв хадгалуулагч нь энэхүү үүргээ биелүүлээгүй тохиолдолд, ялангуяа энэ зүйлээ буцаан авахаас цааргалсан тохиолдолд хадгалагч нь бичгээр боломжит хугацааны дотор худалдан борлуулах талаар мэдэгдэнэ.

Ийнхүү бичгээр мэдэгдсэний дараа ямар нэг байдлаар хүлээн аваагүй тохиолдолд тухайн эд зүйлийг дуудлага худалдаагаар худалдан борлуулж хадгалагч нь өөрт учирсан хохиролоо нөхөн төлүүлэх бөгөөд үлдсэн төлбөрийг хадгалуулагчид шилжүүлнэ.

Хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг 100 дахин болон түүнээс дээш хэмжээгээр үнэтэй тохиолдолд эд зүйлийг худалдан борлуулах талаар урьдчилан заавал мэдэгдэж борлуулна.

900-р зүйл. Хадгалагч нь эд зүйлийг буцаан өгөх үүрэг

Эд зүйлийг нэргүйгээр хадгалах гэрээний нөхцөлөөс бусад тохиолдолд хадгалагч нь хадгалуулагчид эд зүйлийг анх хүлээн авсан байдлаар буцаан өгөх үүрэгтэй.

Ийнхүү буцаан өгөхдөө хуулиар тогтоосон ердийн элэгдэл, хохргдол тооцох, гэрээнд өөрөөр заагаагүй бол үр ашиг шимийг мөн тооцно.

901-р зүйл. Хадгалагчийн хариуцлага хүлээлгэх үндэслэл

Мэргэжлийн хадгалагч болон гэрээгээр тохиролцсон хадгалагч нь хадгалуулагчийн хүлээлгэн өгсөн эд зүйлийг дутаах, гэмтээх, устгасны хариуцлагыг бүрэн хэмжээгээр хүлээнэ.

Гэхдээ энэхүү нөхцөл байдал нь хуульд заасан давагдашгүй хүчин зүйлийн нөлөөгөөр усгаж гэмтээгүй, мөн хадгалахаар хүлээн авахдаа тухайн эд зүйлийн шинж байдын талаар мэдээгүй, мэдэх боломжгүй байсан гэдгийг нотлосон бол гэрээний хариуцлагаас чөлөөлөгдөнө.

Хэрэв хадгалуулагчийн зориуд санаатай үйлдлийн улмаас, эсхүл болгоомжгүй байдлын улмаас эд зүйлийг хүлээн авсан бол хадгалагч нь хариуцлагаас чөлөөлөгдөнө.

902-р зүйл. Хариуцлагын хэмжээ

Хүлээлгэн өгсөн эд зүйл нь дутсан, гэмтсэн, анхны шинж байдлаа алдсан, ашиглах боломжгүй зэрэг тохиолдолд анхны үнээр, үнэ буурсан хэмжээгээр зэрэг гэрээний талууд нь хууль болон гэрээнд заасан хэмжээгээр хариуцлага хүлээнэ.

Хэрэв хадгалуулагчийн хүлээлгэн өгсөн эд зүйл нь анх байсан хэмжээгээр ашиглах боломжгүй, өөрчлөгдсөн тохиолдолд хадгалуулагч нь буцаан хүлээн авахаас татгалзах, хадгалуулагчаас эд зүйлийн үнийн дүнг төлөх, бусадад учруулсан хохиролыг төлөхийг шаардах эрхтэй.

904-р зүйл. Хадгалуулагчийн шаардлагаар хадгалалтын хугацааг зогсоох

Хадгалагч нь хадгалуулагчийн шаардлагаар гэрээний дагуу хүлээлгэн өгсөн эд зүйлийг буцаан өгөх үүрэгтэй.

905-р зүйл. Тодорхой төрлийн хадгалатанд хадгалалтын ерөнхий нөхцлийг хэрэглэх

Хадгалалтын ерөнхий нөхцөл нь түүний тодорхой төрлийн гэрээний үндсэн дээр хэрэглэгдэх бөгөөд энэ хууль болон бусад журамд нийцүүлэн хэрэглэгдэнэ.

Хавсралт 2.

“ЛОГИСТИК МЕНЕЖМЕНТИЙН ТУЛГАМДСАН АСУУДЛУУД” СЭДЭВТ НЭЭЛТТЭЙ ХЭЛЭЛЦҮҮЛГЭЭС ГАРСАН ЗӨВЛӨМЖ

“МҮХАҮТанхим”, “МЛХ”, ШУТИС-КТМС-ээс хамтран анх удаа 2013 оны 05 сарын 31-нд “ЛОГИСТИК МЕНЕЖМЕНТИЙН ТУЛГАМДСАН АСУУДАЛ” сэдэвт уулзалт-хэлэлцүүлгийг зохион байгууллаа.

Тус арга хэмжээнд ЗТЯ, Авто тээврийн үндэсний төв, Нийслэлийн тээврийн газар, ЭЗХЯ, ҮХААЯ, Авто тээвэрчдийн нэгдсэн холбоо, Германы хамтын ажиллагааны нийгэмлэгийн Эрдэс баялаг түүхий эдийн иж бүрэн санаачлага төсөл, АХБ зэрэг олон улсын болоод төрийн, төрийн бус байгууллагууд, удирдлагын академи, ШУТИС-ийн МИС, МУИС, ХААИС зэрэг их, дээд сургуулиудын эрдэмтэн, багш, судлаачид, оюутнууд болон УБТЗ, зам, тээвэр, худалдаа, мэдээллийн технологи зэрэг чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг бизнес эрхлэгчдийн төлөөлөл нийт 160 гаруй хүн оролцлоо.

Уг хурлын хүрээнд “БИЗНЕСИЙН БАЙГУУЛЛАГА ДАХЬ ЛОГИСТИК МЕНЕЖМЕНТИЙН АСУУДАЛ” сэдэвт эрдэм шинжилгээний шилдэг өгүүллийн уралдаан зарлаж нийт 40 гаруй өгүүлэл ирүүлснийг эмхэтгэл болгон хэвлүүлж оролцогчдод тараасан ба багш/судлаач, оюутан гэсэн 2 ангиллаар тус бүр 3 хүнийг шалгаруулж өргөмжлөл, мөнгөн шагналаар шагнасан болно.

Сүүлийн үед уул уурхайн салбарын хөрөнгө оруулалтын үр дүнд Монгол улсын нийгэм, эдийн засгийн үзүүлэлтүүд нааштай гарч байгаа хэдий ч уул уурхайн салбарын орлогын хуваарилалт тэгш бус хэвээр байна. Монгол улсын бизнесийн орчин сайжирч байгаа мэт боловч ЖДҮ хөгжүүлэх логистик дэд бүтэц хөгжөөгүй хэвээр байна. Нийгэм дэх баян хоосны ялгааг бууруулах, ажлын байр нэмэгдүүлэх, бүс нутгийн хөгжлийн ялгавартай байдлыг багасгахад логистик сүлжээ чухал ач холбогдолтой бөгөөд бизнесийн хөгжилд логистикийн үүрэг чухал гэдгийг хэлэлцүүлэгт оролцогчид дэмжээд дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна. Үүнд:

УИХ, Засгийн газарт:

Өмнөх жилүүдэд худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх нэг цэгийн үйлчилгээ, транзит ачаа урсгалыг нэмэгдүүлэх чиглэлээр “Транзит Монгол” үндэсний хөтөлбөрийг 2007 онд баталсан бөгөөд нийгэм, эдийн засагт нэн чухал уг хөтөлбөрийг үүсэн бий болсон шинэ нөхцөлд тохируулан шинэчлэн боловсруулах, санхүүжилтийг шийдвэрлэн хэрэгжүүлэх

- Автотээвэр, төмөр зам, иргэний агаарын тээврийн хууль эрхзүйн орчныг шинэчлэн холимог тээвэр, логистикийг хөгжүүлэх боломжийг бүрдүүлэх, тээврийн нэгдсэн бодлого боловсруулах, зохицуулалт хийх
- Логистикийн талаар төрөөс баримтлах бодлогыг боловсруулан Төр, хувийн хэвшлийн оролцоог тодорхой болгох, уг бодлогыг боловсруулахад мэргэжлийн холбоод, хувийн хэвшлийн оролцоог хангах
- ЖДҮ, бизнесийг хөгжүүлэх логистикийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх бодлого боловсруулах
- Улс орныг хамарсан логистик сүлжээ төлөвлөлтийг оновчтойгоор тодорхойлон эхний ээлжинд УБ хот орчмын логистик төвүүдийн хөрөнгө оруулалтыг ирэх орны төсөвт суулгах
- Хэрэгжүүлж байгаа төсөл, хөтөлбөрүүдэд үнэлгээ хийж хэрэгжилтэнд хяналт тавих, цаашид аливаа төсөл, хөтөлбөрүүдийг гаргаж батлахдаа санхүүжилтийн асуудлыг давхар шийддэг механизмд шилжих
- Зам, тээвэр, харилцаа, холбоо, эрчим хүч, дулаан хангамжаас гадна цэвэрлэх байгууламжийг оновчтой байдлаар байгуулж улмаар бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэхдээ логистикийг дэмжих
- Логистикийн системийг бий болгохдоо дэд бүтэц, хот төлөвлөлт, гадаад, дотоод худалдааны эргэлттэй уялдуулан төр, хувийн хэвшлийн оролцоог ханган хууль эрх зүйн тогтвортой орчинг бий болгох

Их, дээд сургууль, эрдэм шинжилгээний байгууллагуудад:

- Дээд боловсролын сургалтын хөтөлбөрт логистик, нийлүүлэлтийн хэлхээ, зураасан кодны талаар оруулж нийт төгсөгчдөд суурь мэдлэг олгох
- Логистикийн судалгааны хүрээлэнтэй болох
- Жил бүрийн статистик тоо мэдээлэлд олон улсын болоод орон нутгийн тээврийн хэрэгсэл, ачаа барааны нэр төрөл, гадаад худалдаа эрхлэгчид болон логистикийн талаарх мэдээллийг тогтмол гаргадаг болох, мэдээллийн сан бий болгох
- "Далайд гарцгүй орнуудын судалгааны төв"-ийн үйл ажиллагааг эрчимжүүлэх, төвийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн холбоод, бизнесийн байгууллагын оролцоог хангаж нээлттэй болгох

Бизнес эрхлэгчид, хувийн хэвшлийнхэнд:

- Аливаа бизнесийн байгууллага бүр өөрийн зорилго, зорилтдоо нийцүүлэн мэдлэг, мэдээлийн технологид суурилсан логистикийн системийг бий болгож боловсон хүчний чадавхаа бэхжүүлэхэд анхаарах
- Хүнсний аюулгүй байдал, байгаль орчин, эрсдэл болон чанарын удирдлагын тогтолцоо зэрэг суурь стандартуудыг хэрэгжүүлэн логистик хэлхээг бий болгох
- Логистик, нийлүүлэлтийн хэлхээг хөгжүүлэхэд гол хэрэгсэл болох бизнесийн глобал хэл гэж нэрлэгддэг GS1 систем, зураасан кодын системийг олон улсын стандартыг хэрэгжүүлэх

Зохион байгуулагчдад:

- Сүүлийн үед шинээр эрчимтэй хөгжиж байгаа логистик, нийлүүлэлтийн хэлхээ, GS1 систем, зураасан кодны талаар гадаад үг хэллэг, нэршлийг монгол хэл буулгах, нэр, томьёоны стандартуудыг боловсруулах, батлан гаргаж олон нийтэд таниулах, сурталчлах

- Эдгээр салбар шинжлэх ухааны талаарх олон нийтийн ойлголтыг дээшлүүлэх чиглэлээр сургалт, сурталчилгаа, судалгаа явуулахад холбогдох талуудтай хамтран ажиллах

Хэлэлцүүлэгт оролцогчид
2013 оны 05 сарын 31 өдөр
МҮХАҮТ Үзэсгэлэнгийн танхим
Улаанбаатар хот

* * *

АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

- Гадаад худалдааны тээвэр, логистикийн өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудал /Бодлогын судалгаа/. Монголбанкны валют, эдийн засгийн газар. УБ., 2012 он.
- "Логистик менежментийн тулгамдсан асуудал - 2013" Эрдэм шинжилгээний бага хурал. Эрдэм шинжилгээний бүтээлийн эмхтгэл. № 9/142. УБ., 2013.
- МҮАҮТ. www.mongolchamber.mn/.
- "Улс төрийн тойм" өдөр тутмын сонин. www.ipost.mn/news/read/4398.
- Гражданский кодекс РФ.
- Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности».
- М. Н. Григорьев, Логистика, 2012.
- Макеева М. Ю. Управление транспортной отраслью в контексте экологической ответственности. Актуальные вопросы экономики и управления: материалы междунар. науч. конф. (г. Москва, апрель 2011 г.). Том II. - Москва, РИОР, 2011.
- "Reform of German Commercial Law", International Business Lawyer, January 2000.
- Basic logistics policy act. [Effective Dec. 10, 2009] [Act No. 9772, Jun. 9, 2009, Partial Amendment]. www.moleg.go.kr/english/korLawEng?pstSeq=52708.
- UNECE. www.unece.org/.