



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН  
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**



**МОНГОЛ УЛСЫН  
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**

# СУДАЛГААНЫ ЭМХЭТГЭЛ

## II

Улаанбаатар хот  
2020 он

## СУДАЛГААНЫ ЭМХЭТГЭЛ-II

---

*Зохиогчийн зөвшөөрөлгүйгээр бүхлээр нь болон хэсэглэн хуулбарлан олшруулахыг хориглоно.*

ЗТХЯ-ны харьяа Монгол Улсын Далайн захиргаа

Судалгааг боловсруулсан: Д.Байгалмаа /M.Sc/  
Б.Мөнхбат /MBA/  
С.Билэгсайхан /BSc/

Редактор: Доктор (Ph.D), дэд профессор А.Мөнхболд,  
Доктор (Ph.D) М.Дэлгэрнасан

Эх бэлтгэгч: Т.Ууганбаяр  
Цаасны хэмжээ: B5  
Хэвлэлийн хуудас: 17 х.х

БИТ ПРЕСС ХХК-д 300 хувь хэвлэв.

## ГАРЧИГ

|  |    |
|--|----|
| Өмнөх үг   | 4  |
| Монгол улсын гадаад худалдааны эргэлт болон бүгд найрамдах итали улсын баруун лигуриягийн тэнгисийн боомтыг ашиглах боломжийн судалгаа                   | 5  |
| Олон улсын байгууллагууд болон тэдгээрээс батлан гаргасан, монгол улсын тээвэр, логистикийн салбарт эерэг нөлөө үзүүлж болох эрх зүйн баримтын шинжилгээ | 39 |
| “Хуурай боомтын талаарх ойлголт болон бусад улсын туршлагыг монгол улсад ашиглах нь”   | 67 |
| “Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн ерөнхий зарчим, монгол улсын тээвэр логистикийн салбарт хэрэгжүүлж ажиллах боломж”                                    | 93 |

## ӨМНӨХ ҮГ

Эрхэм уншигч Таны амар амгаланг айлтгая!

Зам, тээврийн хөгжлийн яамны харьяа Далайн захиргаа нь далайд гарцгүй Монгол Улсын экспорт, импортын ачаа барааны дамжин өнгөрөх тээврийн үйл ажиллагаанд учирч буй хүндрэл бэрхшээлийг судлах, тэдгээрийг даван туулах арга замыг эрэлхийлэх зорилгоор холбогдох судалгааг хийж байна. Энэхүү эмхэтгэлд тус байгууллагаас 2018 оноос хойш хийж гүйцэтгэсэн судалгааны ажлуудаас түүвэрлэн авч салбарын эрдэмтэн судлаачдаар хянуулж холбогдох зөвлөгөө зөвлөмжийг тусгасан товхимол болгон хэвлүүлж байна.

Энэхүү II товхимолд Монгол Улсын гишүүнээр нэгдэж орсон олон улсын байгууллагуудын үйл ажиллагаа, тэдгээр байгууллагаас батлан гаргасан гэрээ, хэлэлцээрийг тээвэр, логистикийн салбартай уялдуулан судалж хийсэн холбогдох дүн шинжилгээг багтаасан болно.

Монгол Улсын Засгийн газраас Олон улсын байгууллагуудын өмнө гэрээгээр хүлээсэн үүргээ хэрэгжүүлэн ажиллахад онцгой анхаарал тавин ажилладаг хэдий ч эдгээрээр олгогдсон нөхцөл боломжийг үндэсний эрх ашигт нийцүүлэн хэрхэн ашиглаж байгаа болон цаашид ямар байдлаар ашиглах талаарх саналыг Дэлхийн худалдааны байгууллагын “Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр”-ийн жишээн дээр тайлбарлан харуулахыг зорьсон болно.

Эдгээр судалгаа нь Монгол Улсын тээвэр, логистикийн харилцаанд гарч болох эрсдэлийг бууруулахад чиглэгдсэн суурь судалгаа болно гэдэгт найдаж байгаа бөгөөд цаашид нарийвчлан судлах, холбогдох тоо баримтыг шинэчлэх ажлууд хийгдэх нь дамжиггүй юм.

Номын цагаан буян дэлгэрэх болтугай!

ДАЛАЙН ЗАХИРГААНЫ ДАРГА



С.ТҮВШИНТӨР

---

**МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД  
ХУДАЛДААНЫ ЭРГЭЛТ БОЛОН БҮГД  
НАЙРАМДАХ ИТАЛИ УЛСЫН  
БАНУУН ЛИГУРИЯГИЙН ТЭНГИСИЙН  
БООМТЫГ АШИГЛАХ БОЛОМЖИЙН  
СУДАЛГАА**

---

## АГУУЛГА

|                                  |   |    |
|----------------------------------|---|----|
|                                  | Өмнөтгөл  | 7  |
| <b><i>Нэгдүгээр бүлэг</i></b>    | Монгол Улсын гадаад худалдааны ерөнхий тойм                                 | 9  |
| <b><i>Хоёрдугаар бүлэг</i></b>   | Монгол Улсад импортлож буй бараа бүтээгдэхүүний ерөнхий тойм, урсгал        | 10 |
| <b><i>Гуравдугаар бүлэг</i></b>  | Европын холбооноос импортлосон бараа бүтээгдэхүүн                           | 12 |
| <b><i>Дөрөвдүгээр бүлэг</i></b>  | Монгол Улсаас экспортод гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүний ерөнхий тойм урсгал | 14 |
| <b><i>Тавдугаар бүлэг</i></b>    | Европын холбооны улсад экспортолж буй бараа бүтээгдэхүүн                    | 16 |
| <b><i>Зургаадугаар бүлэг</i></b> | Монгол Улсын экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн мөн чанар | 19 |
| <b><i>Долоодугаар бүлэг</i></b>  | Бүгд Найрамдах Итали Улсын Генуя боомт                                      | 22 |
| <b><i>Наймдугаар бүлэг</i></b>   | Монгол Улсаас Генуя боомт хүртэлх тээврийн зураглал, үнэ, маршрут           | 30 |
|                                  | Дүгнэлт   | 36 |

## ӨМНӨТГӨЛ

Монгол Улсын Далайн захиргаа нь Бүгд Найрамдах Итали Улсын Баруун Лигуриагийн боомтын захиргаа (цаашид Генуя боомт гэх)-тай Хамтын ажиллагааны Санамж бичгийг 2017 оны 12 дугаар сарын 6-ны өдөр байгуулсан. Энэхүү санамж бичгийн хүрээнд Хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагаатай холбоотой болон тус боомтыг ашиглах нөхцөл боломжийн талаар дараах тодорхой зүйл заалтуудаар харилцан тохиролцож баталгаажуулсан. Бид энэхүү судалгааг Генуя боомтыг ашиглах боломжийг эрэлхийлэх зорилгоор хийж байгаа тул Санамж бичигт тусгагдсан боомтын үйл ажиллагаатай холбоотой заалтуудыг дор сийрүүлэн харуулав. Үүнд:

**Нэгдүгээр зүйлд** Монгол Улсын экспортын бараа бүтээгдэхүүнийг Европын зах зээлд нийлүүлэх тээвэр, логистикийн уялдаа холбоог сайжруулах;

- Хоёр улсын тээвэр зуучлал, далайн тээвэр, боомт ашиглалт болон логистикийн

чиглэлээр үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа байгууллага, аж ахуйн нэгжүүдийн түншлэлийг бий болгох, хамтын ажиллагааг дэмжих”;

**Гуравдугаар зүйлд** Монголын тал Монгол Улсаас Европын холбоонд нэвтрэх хаалгыг Тяньжин болон Генуя боомт гэж үзэн, хоёр боомтыг холбох байнгын өргөн цар хүрээ бүхий шугаман үйлчилгээнээс ирэх үр ашигт суурилан өөрийн нутаг дэвсгэрт олон улсын худалдаа, логистикийн үйлчилгээг хөхиүлэн дэмжиж хөгжүүлэх;

- Итали Улсын Баруун Лигуриягийн тэнгисийн боомтын захиргаа нь “Rivalta Scrivia”-ийн ложистикийн зогсоолд үйл ажиллагаа явуулдаг хамаарал бүхий компаниудад Монгол Улсаас экспортлож буй болон Монгол Улсад импортлох бараа, бүтээгдэхүүний тээврийн чадамж, онцлогийг зураглан үзүүлэх үүрэг хүлээж алсын зайд тээвэрлэх ачааг эцсийн зогсоолд төмөр замаар (хол зайд), ачааны машинаар (ойр болон дунд зэргийн зайд) хүргэхэд хамгийн сайн логистикийн түншүүдийг олоход туслах;

- Боомтын захиргаа нь хүчин төгөлдөр үйлчилж буй Тяньжин-Генуя хоёр талын хэлэлцээрийг цаашид хөгжүүлэх ажлын хүрээнд Монгол Улсад экспортлох болон Монгол Улсад импортлох ачааг тээвэрлэх хамгийн тааламжтай нөхцөлийг бий болгох үүднээс үйл ажиллагааг гүйцэтгэх Генуя болон Тяньжин (БНХАУ) дэх далайн зогсоолын операторуудын төлөөллийг оролцуулсан ажлын тусгайлсан хэсгийг зохион байгуулж ажиллуулах үүрэг хүлээнэ. Боомтын захиргаа нь Генуягийн эрх бүхий зогсоолын операторуудтай хамт “Rivalta Scrivia”—аас болон түүнд ирэх тээвэрлэлтийг шуурхайлах үүднээс зогсоол дээрх ачааг ялгах, шалгах ажиллагааг хугацаанд нь хэрэгжүүлэх бололцоог хангахад хяналт тавина гэх мэт тодорхой зүйл заалт тусгагдсан байна.

Зам тээврийн хөгжлийн яамны харьяа Монгол Улсын Далайн захиргааны Далайн тээвэр, боомт ашиглалт хариуцсан албаны хийж буй энэхүү судалгааны гол зорилго нь Санамж бичгийг Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг далайгаар дамжуулан Европын холбооны улсууд руу экспортлох болон тухайн бүс нутгаас манайд импортлох барааг эдийн засгийн хувьд үр ашигтай, эрсдэлгүй, шуурхай тээвэрлэх боломж байгаа эсэхийг тодруулахад оршиж байна.

Тус судалгааны хүрээнд Монгол Улсын гадаад худалдааны ерөнхий тойм, экспорт, импортын барааны бүтээгдэхүүний урсгал, чиглэл, түүний дотор Европын холбооны улсуудтай хамтран гүйцэтгэж буй гадаад худалдааны чиг хандлага, эрэлт хэрэгцээг харуулсан эдийн засгийн бодит зураглалыг гаргах шаардлагатай болсон юм.

Түүнчлэн, Генуя боомт орших Бүгд Найрамдах Итали Улстай гүйцэтгэж буй Монгол Улсын гадаад худалдааны мэдээлэл, экспортод гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүн болон импортыг бүхэлд нь судлан, харуулахыг зорив.

Судалгаанд ашиглагдаж буй мэдээлэл нь Монгол Улсын Гаалийн Ерөнхий газар (ГЕГ), Монгол банк, Монголын Үндэсний Худалдаа Аж үйлдвэрийн танхим (МҮХАҮТ) болон Монголын Үндэсний Статистикийн Хороо (МҮСХ)-ноос 2018 онд эмхэтгэн гаргасан статистиктийн мэдээ, Улс хоорондын тээврийн зууч Туушин ХХК-аас авсан мэдээлэл дээр тулгуурласан бөгөөд судалгааны явцад ГХЯ-ны Европын орнуудын газар Монгол Улсаас БНИУ-д суугаа Монголын ЭСЯ-тай хамтран ажиллав.



## НЭГ ДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХУДАЛДААНЫ ЕРӨНХИЙ ТОЙМ

Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хороо (МҮСХ)-ноос 2018 онд гаргасан эмхэтгэлд тусгагдсанаар манай улс 2017 онд 163 улстай гадаад худалдаа хийсэн бөгөөд нийт бараа эргэлтийн хэмжээ 10.5 тэрбум ам.долларт хүрчээ.

Үүнийг дотор нь задлан харуулбал экспортоос олсон орлого 6.2 тэрбум ам.доллар, харин импортоор оруулсан бараа бүтээгдэхүүн 4.3 тэрбум ам.доллар болжээ.

Нийт бараа эргэлтийн хэмжээ 27.4% хувиар (өмнөх оноос 2.3 тэрбум америк доллар) нэмэгдсэний дотор экспорт 26.1 хувь, импорт 29.2 хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна.

Монгол Улсын гадаад худалдааны тэнцэл 2014 оноос эхлэн ашигтай гарч эхэлсэн ба 2017 онд олсон нийт ашгийн хэмжээ 1.9 тэрбум ам.долларт хүрсэн нь 2016 онтой харьцуулахад 19.6 хувиар нэмэгдсэн байна. Гадаад худалдааны тэнцэл ашигтай гарсан гол шалтгаан нь эрдэс бүтээгдэхүүн тухайлбал, нүүрсний экспортын хэмжээ өссөнтэй холбоотой болохыг МҮСХ –ноос тайлбарлав.

Хүснэгт 1- д 2017 онд Монгол Улсын гадаад худалдааны бараа эргэлтэд голлох үүрэгтэй оролцсон улсуудыг экспорт, импортын орлогын (мянган ам.доллараар) хэмжээгээр харьцуулан харуулав. Эхний байруудыг Хятад, Орос буюу манай хоёр хөрш улс эзэлж байгаа нь далайд гарцгүй улсын газар зүйн байршил гадаад худалдаанд ямар нөлөөтэй болохыг илтгэж байна.

*Хүснэгт 1 . Монгол Улсын гадаад худалдааны үндсэн үзүүлэлтүүд, улсаар, мянган ам.доллараар, 2017 он*

| Улс                   | Нийт эргэлт        | Экспорт         | Импорт         | Тэнцэл           |
|-----------------------|--------------------|-----------------|----------------|------------------|
| БНХАУ                 | 6,735,205.2        | 5,307,431.8     | 1,427,773.4    | 3,879,658.4      |
| ОХУ                   | 1,286,849.3        | 67,661.1        | 1,219,188.2    | -1,151,527.1     |
| Их Британи            | 689,900.5          | 660,535.7       | 29,364.8       | 631,170.9        |
| Япон                  | 377,966.6          | 14,816.5        | 363,150.1      | -348,333.7       |
| АНУ                   | 216,741.6          | 8,299.1         | 208,442.4      | -200,143.3       |
| БНСУ                  | 209,321.5          | 11,617.8        | 197,703.7      | -186,085.9       |
| ХБНГУ                 | 139,998.5          | 11,648.0        | 128,350.5      | -116,702.4       |
| Итали                 | 89,140.5           | 43,299.9        | 45,840.6       | -2,540.7         |
| Польш                 | 48,562.1           | 212.1           | 48,350.0       | -48,137.9        |
| Сингапур              | 43,611.3           | 26,119.5        | 17,491.7       | 8,627.8          |
| <b>Европын холбоо</b> | <b>1,199,374.9</b> | <b>727292,9</b> | <b>472,082</b> | <b>255,210,9</b> |

Тайлбар: Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүн экспортын бараа бүтээгдэхүүний үнийн дүнгээс давж байгаа тохиолдолд төлбөрийн тэнцэл сөрөг дүнтэй гардаг ба үүнийг Хүснэгт 1-д улаан өнгөөр тэмдэглэн харуулав.

ОХУ-аас оруулах импортын барааны хэмжээг тус улсад нийлүүлж буй экспортын бараа бүтээгдэхүүнтэй харьцуулахад асар зөрүүтэй байгаа нь манай улс нефтийн бүтээгдэхүүний 90 гаруй хувиа зөвхөн ОХУ-аас импортоор авдагтай шууд холбоотой.

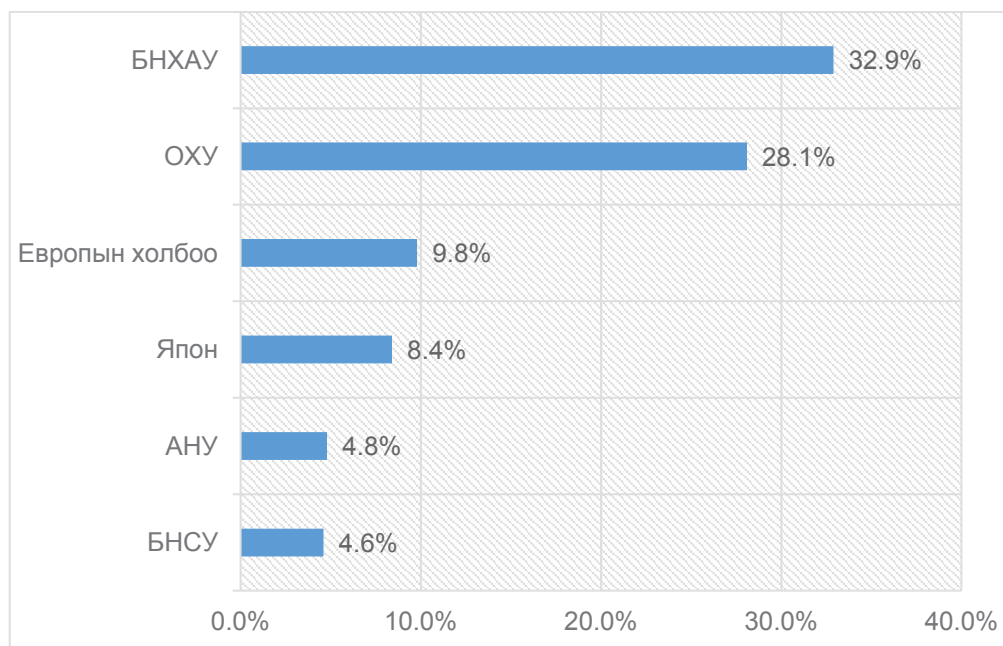
Монгол Улсын гадаад худалдаанд хамтран ажиллаж буй улс орнуудын тоо жилээс жилд нэмэгдэж байна Үүнд: 2007 онд 114 оронтой харилцаж байсан бол энэ тоо 2011 онд 127, 2014 онд 156, 2017 онд 163 улс болж нэмэгдсэн байна. Эдгээрийн 69 улсад нь бараа бүтээгдэхүүнээ экспортолж, 161 улсаас (гарал үүслээр нь авч үзвэл) бараа бүтээгдэхүүн импортолсон байна.

## ХОЁР ДУГААР БҮЛЭГ

### МОНГОЛ УЛСАД ИМПОРТОЛЖ БҮЙ БАРАА БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙ ЕРӨНХИЙ ТОЙМ, УРСГАЛ

Өмнөх бүлэгт тусгагдсан 161 улсаас гарал үүсэлтэй бараа бүтээгдэхүүний 81,7 хувийг эзэлж буй импортын гол түнш орнуудыг доорх Зураг №1-т тусган харуулав. Монгол Улсын 2017 онд импортлосон бараа бүтээгдэхүүний дотор гуравны нэг хувь буюу 32.9 хувийг БНХАУ, 28.1 хувийг ОХУ-аас тус тус оруулсан байна.

Монгол Улсын нийт импортын 61 хувийг зөвхөн БНХАУ, ОХУ-ууд эзэлж байгаа нь далайд гарцгүй Монгол Улс эдийн засгийн хувьд хоёр хөршөөсөө хэт хамааралтай байгааг илтгэн харуулж байгаа юм.



Зураг 1: Импортын гол түнш улсууд, дүнд эзлэх хувь 2017 он

Монгол Улс импортын бараа бүтээгдэхүүнийг бүлгээр задлан, ялган харуулсан мэдээлэл МСҮХ-ны эмхэтгэлд байна. Үүнд:

- Уул уурхайн бүтээгдэхүүн буюу албан ёсны томьёоллоор эрдэс бүтээгдэхүүн;
- Машин тоног төхөөрөмж, бүх төрлийн тээврийн хэрэгсэл;
- Хүнсний бэлэн бүтээгдэхүүн;
- Төмөрлөг, түүгээр хийсэн бүтээгдэхүүний импорт өндөр хэвээр хадгалагдаж байна.

Эдгээр бүтээгдэхүүн нь нийт импортлогдсон бараа бүтээгдэхүүний үнийн дүнгийн 74.8 хувийг эзэлж байна.

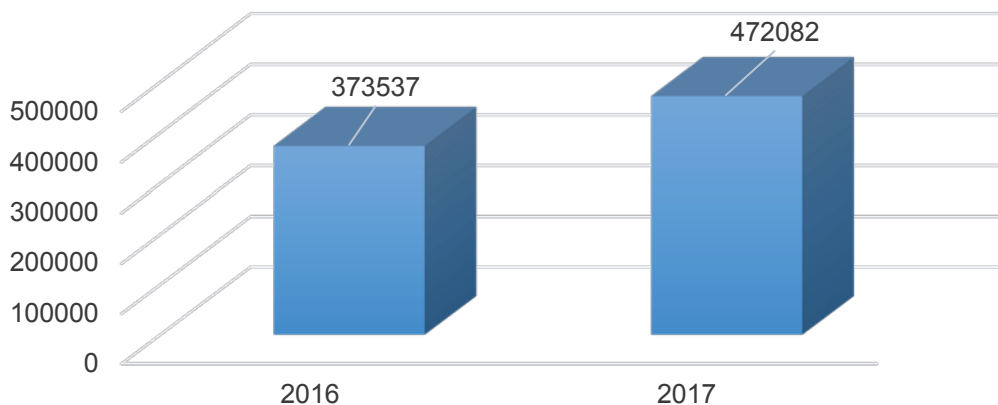
Улс бүрийн импортыг дотор нь ангилан харуулбал: ОХУ-аас оруулсан бараа бүтээгдэхүүний дийлэнх хувь буюу 60.7 хувийг нефтийн бүтээгдэхүүн эзэлж байгаа бол, Япон Улсаас импортлосон барааны 63.0 хувийг суудлын автомашин, БНХАУ-аас импортлосон барааны 7.8 хувийг цахилгаан эрчим хүч, 6.5 хувийг ачааны автомашин, Европын холбооны улсаас импортлосон бараанд машин тоног төхөөрөмж болон олон нэр төрлийн бага жинтэй, бараа бүтээгдэхүүнүүд эзэлжээ.

## ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

### ЕВРОПЫН ХОЛБООНЫ УЛСААС ИМПОРТОЛЖ БҮЙ БАРАА БҮТЭЭГДЭХҮҮН

Монгол Улс Европын Холбооны нийт 28 улстай хамтран ажиллаж бараа бүтээгдэхүүнийг импортоор оруулж ирсэн байна. Европын Холбооноос:

- машин, тоног төхөөрөмж;
- эм, эмийн бүтээгдэхүүн,
- эмнэлгийн тоног төхөөрөмж, багаж хэрэгсэл,
- архи, дарс,
- шоколад, цай, лаазалсан ногоо, жимс, самар зэрэг хүнсний бүтээгдэхүүн голлон импортлож байна.



Зураг 2: Европоос импортолсон бараа бүтээгдэхүүний хэмжээ (мян.ам доллар)

Зурагт 2-т үзүүлсэнээр 2017 онд ЕХ-ноос импортоор оруулж ирсэн бүтээгдэхүүн өмнө оныхоос 20,8 хувиар нэмэгдсэн үзүүлэлттэй байгааг импортын бүтээгдэхүүний тоо хэмжээ өссөнтэй холбоотой гэж үзэж байна.

Хүснэгт 2: Европын холбооны импортын гол түнш орнууд (бараагаар)

| Барааны нэр / Орнууд  | Тоо    | Үнийн дүн<br>(мян ам.доллар) |           |
|---|--------|------------------------------|-----------|
| <i>ХОЛБООНЫ БҮГД НАЙРАМДАХ ГЕРМАН УЛС</i>   |        |                              |           |
| Тун хэлбэрт савлагдсан эм   | -      | -                            | 9,200.8   |
| Хөнгөн тэрэг  | Ширхэг | 315                          | 9,200.2   |
| Бусад   | -      | -                            | 108,240.8 |
| НИЙТ  | -      | -                            | 128,347.8 |
| <i>ПОЛЬШ УЛС</i>  |        |                              |           |
| Гахайн мах  | кг     | 1506014.9                    | 4,307.6   |
| Гахай, шувууны өөх  | кг     | 2386921.0                    | 2,533.3   |
| Алим лийр   | кг     | 3008244.0                    | 2,413.2   |
| Шоколад ба какао агуулсан бусад хүнсний зүйлс   | кг     | 664372.1                     | 2,658.6   |
| Лаазалсан ногоо, жимс, самар (цууны хүчилд дарсан)                                      | кг     | 3714603.3                    | 3,458.7   |
| Бусад аргаар бэлтгэсэн жимс, самар  | кг     | 2246437.8                    | 2,483.6   |
| Бусад мебель ба түүний эд анги  | ширхэг | 40063.0                      | 3,110.5   |
| Бусад   | -      | -                            | 27,384.4  |
| НИЙТ  | -      | -                            | 48,350.0  |
| <i>БҮГД НАЙРАМДАХ ИТАЛИ УЛС</i>   |        |                              |           |
| Бусад хүнсний бүтээгдэхүүн  | кг     | 146990.6                     | 3,909.2   |
| Бусад   | -      | -                            | 36,654.6  |
| Савхин түрийтэй гутал   | хос    | 42237.6                      | 2,718.2   |
| Өргөгч, ачигч, буулгагч зэрэг машин механизмд зориулсан эд анги                         | ширхэг | 4751.0                       | 2,557.8   |
| НИЙТ  | -      | -                            | 45,839.8  |
| <i>ИХ БРИТАНИ</i>   |        |                              |           |
| Ликер, Виски, коньяк, архи  | литр   | 153651.3                     | 1,707.9   |
| Анхдагч хэлбэрт байгаа полимеруудын суурьт ион солилцогчид.                             | кг     | 920000.0                     | 1918.9    |
| Бульдозер, авто хусуур, тэгшлэгч, хамагч, механик хүрз, экскаватор, зам индүүдэгч зэрэг | ширхэг | 16.0                         | 1,905.3   |
| Телефон, цахилгаан шуудан холбооны болон утсан холбооны аппаратууд.                     | ширхэг | 182.0                        | 1,720.4   |
| Хөнгөн тэрэг  | ширхэг | 75.0                         | 5,382.9   |
| Нисдэг аппарат, агаарын тээврийн хэрэгслийн эд анги.                                    | ширхэг | 116                          | 1,917.4   |
| Бусад   | -      | -                            | 14,812.0  |
| НИЙТ  | -      | -                            | 29,364.8  |

## ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### МОНГОЛ УЛСААС ЭКСПОРТОЛЖ БУЙ БАРАА БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙ ЕРӨНХИЙ ТОЙМ, УРСГАЛ


Монгол Улсын гадаад худалдааны түнш орнуудын тоо жилээс жилд нэмэгдэж 2017 онд нийт 69 улсад бараа бүтээгдэхүүнээ экспортонд гаргажээ.

Экспортонд оролцох голлох орнууд болон тэдгээрийн эзэлж буй байрыг хөрш орнуудын жишээн дээр авч үзвэл сонирхолтой мэдээ гарч байна. 1992 оны байдлаар манай улсын нийт экспортын 17.8 хувийг БНХАУ, 58.5 хувийг ОХУ тус, тус эзэлж байжээ.

Гэтэл 2017 онд БНХАУ-ын эзлэх хэмжээ 85.6 хувь болтол өссөн бол ОХУ-ын эзлэх хэмжээ 0.7 хувь буюу нэг хувьд ч хүрэхгүй огцом өөрчлөгдсөн зураглал гарчээ. Энэ нь манай хөрш орнуудын эдийн засгийн нөхцөл байдал, гадаад худалдааны бодлогын илрэл бөгөөд Монгол Улсаас экспортлож буй бараа бүтээгдэхүүний шинж чанартай ч нягт уялдаа холбоотой юм.

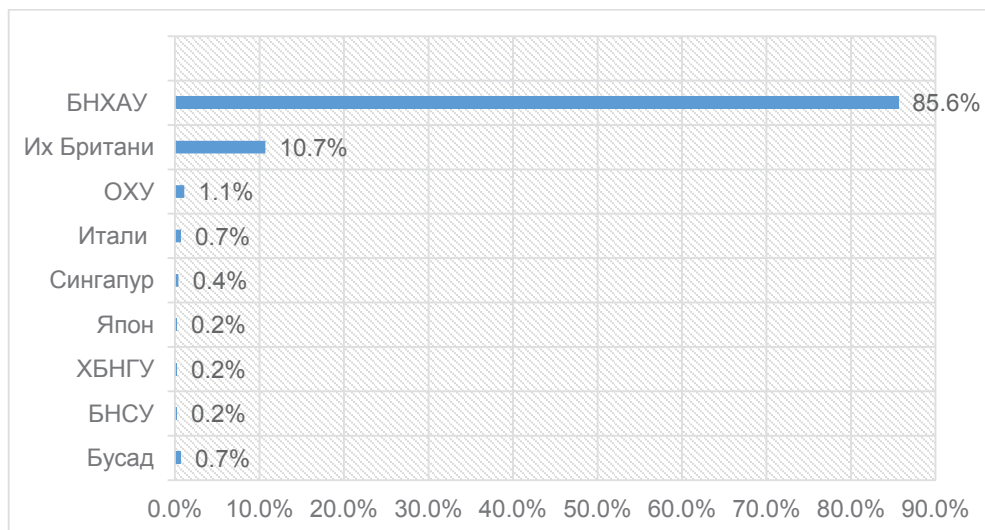
Монгол Улсаас гаргаж буй экспортын бараа бүтээгдэхүүнийг дотор нь хоёр том бүлэгт ангилах замаар статистик мэдээг бүх түвшинд боловсруулан гаргаж байгааг судалгааны явцад анзаарсан. Үүнд:

 **Эрдэс бүтээгдэхүүн** гэж уул уурхайтай холбоотой бүтээгдэхүүнийг;

 **уул уурхайн бус бүтээгдэхүүн** гэж бусад хөдөө аж ахуй, малын гаралтай болон хөнгөн үйлдвэрлэлийн бараа бүтээгдэхүүнийг нэрлэж байна.

Монгол Улсын нийт экспортын хувь хэмжээг тухайн экспортын харилцаанд оролцож буй голлох улс орнуудаар эрэмбэлэн жагсааж (бараа бүтээгдэхүүнээс олсон ам.долларын хэмжээгээр нь байр эзлүүлэн) Зураг 3-т харуулав.

БНХАУ-д гаргаж буй нүүрсний урсгал тасралтгүй үргэлжилж буй тул нийт экспортын бараг 90 хувийг дангаараа эзэлж нэгдүгээр байранд орсон байна.



Зураг 3: Экспортын нийт бараа бүтээгдэхүүнийг эзлэх хувиар харуулав. (2017 он)

Гэтэл БНХАУ-ын дараагаар Их британи Улс орж байгаа нь сонирхол татсан бөгөөд нийт экспортоос олсон орлогын 10 хувийг эзэлж байгааг Зураг 3-аас тодорхой харж болно. Их британи улс руу манай улс ямар бараа бүтээгдэхүүн экспортоор нийлүүлдэг болохыг цааш судлан үзвэл 2017 онд 595,216.2 мянган ам.долларын өртөг бүхий 14 500 кг алтыг тус улсад гаргасан байна.

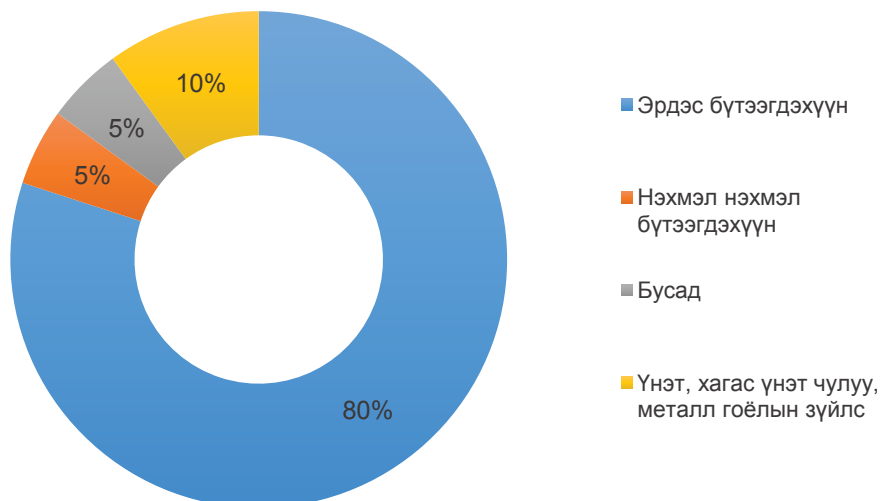
Алт өөрөө өндөр өртөгтэй эрдэс бүтээгдэхүүн тул 1 кг алтны үнэ 600 000 кг нүүрсний үнэтэй тэнцэж байгааг харьцуулан харж болно. Үүнийг нүүрс тээвэрлэдэг хагас вагоны хэмжүүрээр тооцож үзвэл нэг вагонд 60 тонноор тооцоход нийт 10 вагон ачаа болж байна.

Хүснэгт 3. Алт экспортолсон орнууд, 2015-2017 оноор, мянган ам.доллараар

| Барааны нэр | 2015            |           | 2016            |           | 2017            |                  |
|-------------|-----------------|-----------|-----------------|-----------|-----------------|------------------|
|             | Тоо хэмжээ /кг/ | Үнийн дүн | Тоо хэмжээ /кг/ | Үнийн дүн | Тоо хэмжээ /кг/ | Үнийн дүн        |
| АНУ         | -               | -         | 1.0             | 34.7      | 1.1             | 41.0             |
| Их Британи  | 8,449.4         | 315,410.6 | 13,469.5        | 528,684.0 | 14,551.0        | 595,216.2        |
| Швейцар     | 2,867.0         | 104,297.6 | 5,698.0         | 229,690.0 | -               | -                |
| ХБНГУ       | -               | -         | -               | -         | 2.4             | 96.9             |
| Энэтхэг     | 26.8            | 859.4     | -               | -         | -               | -                |
| Нийт дүн    | 11,343.2        | 420,567.6 | 19,168.5        | 758,408.7 | 14,554.5        | <b>595,354.1</b> |

Монгол Улс жилд дунджаар 500 сая ам.долларын өртөг бүхий уул уурхайн бус салбарын бүтээгдэхүүнийг экспортолж байгаа бөгөөд энэ нь Монгол Улсын нийт экспортын 10 хувийг эзэлж байна. Үүнд ноос, ноолуур,

нэхмэл бүтээгдэхүүн, мах, махан бүтээгдэхүүн, арьс шир, арьс ширэн бүтээгдэхүүн болон хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүнүүд багтаж байна.



Зураг 4: Монгол Улсын уул уурхайн бус бараа бүтээгдэхүүний экспорт (2017 он)

## ТАВДУГААР БҮЛЭГ

### ЕВРОПЫН ХОЛБООНЫ УЛСУУДАД ЭКСПОРТОЛЖ БУЙ БАРАА БҮТЭЭГДЭХҮҮН

Монгол Улс 2017 онд нийт экспортод гаргасан бараа бүтээгдэхүүний 12 хувийг Европын холбоо (ЕХ)-ны 19 улсад нийлүүлж нийт 727 292,9 мянган ам.долларын орлого олсон нь өнгөрсөн оны мөн үеийн гүйцэтгэлээс 12,7 хувиар өссөн дүнтэй байна.

Монгол Улсаас Европын Холбоонд экспортод нийлүүлж буй гол нэрийн бараанд дараахь бүтээгдэхүүн голлож байна. Үүнд:

- Өлөн гэдэс;
- Ноос, ноолуур;
- Сүлжмэл бүтээгдэхүүн;
- Монгол гэр;
- Үслэг эдлэл;

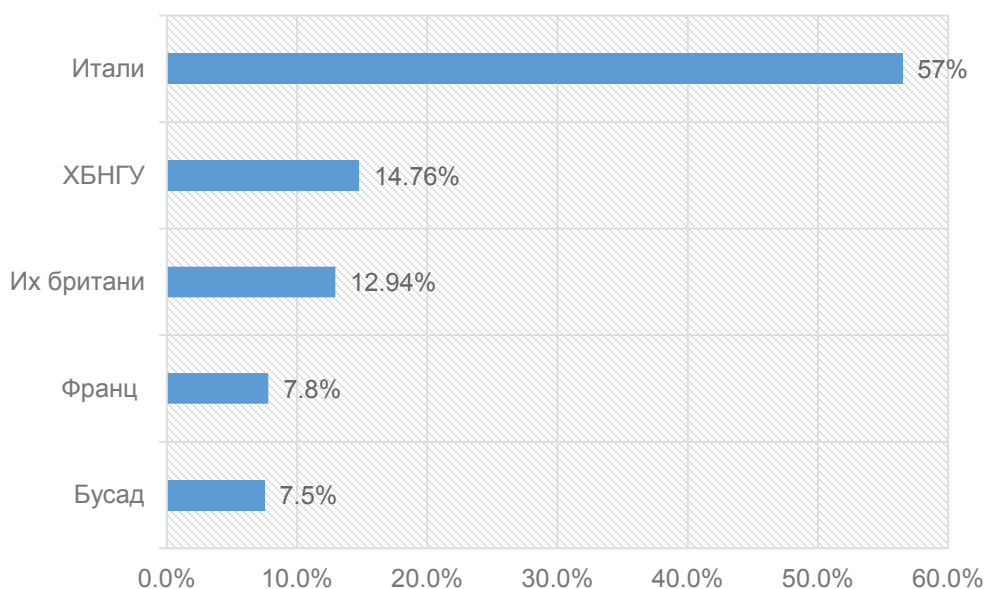


- Арьс, ширэн бүтээгдэхүүн;
- Алт, үнэт металлууд орж байна.

Үүнээс зөвхөн Их британи улс руу экспортод гаргасан бүтээгдэхүүн нь 650 535.2 мянга ам.долларын өртөг бүхий боловсруулт хийгдээгүй, эсхүл хагас боловсруулсан алт, чулуун нүүрс байгаа хэдий ч эдгээр нь нийт Европ руу гаргасан экспортын орлогын 88.6 хувийг эзэлж байна. Харин үлдэж буй 11.4 хувь нь уул уурхайн бус бүтээгдэхүүн юм.

Монгол улсын уул уурхайн гаралтай буюу эрдэс бүтээгдэхүүний экспортын бүлэг ЕХ-ны улсуудад ч мөн зонхилох байр эзэлж байгаа нь дээрх мэдээллээс харагдаж байна.

Тэгвэл уул уурхайн бус бүтээгдэхүүний экспорт аль улс руу, ямар нэр төрөлтэй гарч байгааг тоймлон авч үзье.



*Зураг 5: Европын холбооны улсад гаргадаг уул уурхайн бус бүтээгдэхүүний экспортын дүнд эзлэх хувь*

Дээрх графикт уул уурхайн бус бараа бүтээгдэхүүнийг хүлээн авагч орнуудыг хувь хэмжээтэй нь дүрслэн харуулав. Тэгвэл хамгийн их хувь буюу 57 хувийг эзэлж буй Итали Улс руу гаргаж буй экспортын бүтээгдэхүүний бүтцийг нэр төрлөөр нь задлан үзвэл дараахь бүтээгдэхүүн багтаж байна. Үүнд:

- Өлөн гэдэс;
- Үхэр адууны боловсруулсан шир;
- Мал амьтны самнасан үс, хялгас болон бусад сүлжмэл бүтээгдэхүүн

ГЭХ МЭТ.

Эдгээрээс мал амьтны самнасан үс, хялгас гэсэн ангилалд орж буй самнасан ноолуурын экспортын нийт хэмжээ ямар байгааг авч үзье.

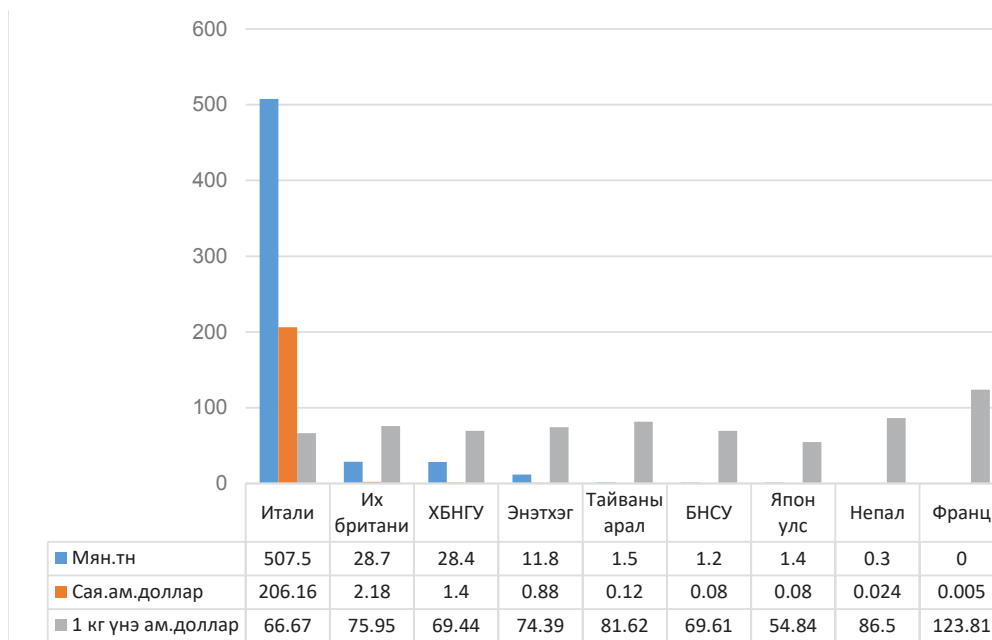
Монгол Улс 2017 онд нийт 38.5 сая ам.долларын үнэ бүхий 581.1 тонн самнасан ноолуурыг экспортод гаргажээ. 2016 онтой харьцуулахад ноолуурын экспорт 72.1 тонноор нэмэгдсэн дүнтэй байв.



Зураг 6: Европын холбоонд экспортлож буй гол нэрийн бараа хувиар

Самнасан ноолуурыг дэлхийн 9 улсад экспортлосоноос Итали улсад хамгийн их буюу 87.3 хувь (33.77 сая ам доллар), Их Британи улсад 4.9 хувь, ХБНГУ-д 5.0 хувь тус тус ногдож байна. (2017 онд 1 кг самнасан ноолуурын экспортын дундаж үнэ 66.3 ам.доллар байгаа нь өнгөрсөн оноос 1.1 ам.доллараар өссөн нь экспортын орлого нэмэгдэхэд нааштай нөлөө үзүүлжээ.

БНХАУ-д нийт 5,409.7 тонн угаасан ноолуур гаргасан ба 1 тонн угаасан ноолуурын үнэ дунджаар 38.0 мянган ам.доллар болжээ. Энэхүү тоон баримтыг 2016 онтой харьцуулахад тус барааны экспортын хэмжээ 3.8 тонноор буурсан үзүүлэлттэй байгаа хэдий ч үнийн дүн 13.1 сая ам.доллараар нэмэгдсэн байгаа нь ноолуурын үнэ 2017 онд өссөнтэй холбоотой байна.



Зураг 7: 2017 онд Самнасан ноос, ноолуур экспортлосон улсууд

## ЗУРГАДУГААР БҮЛЭГ

### МОНГОЛ УЛСЫН ЭКСПОРТ, ИМПОРТЫН БАРАА БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙ ТЭЭВЭРЛЭЛТИЙН БАЙДАЛ

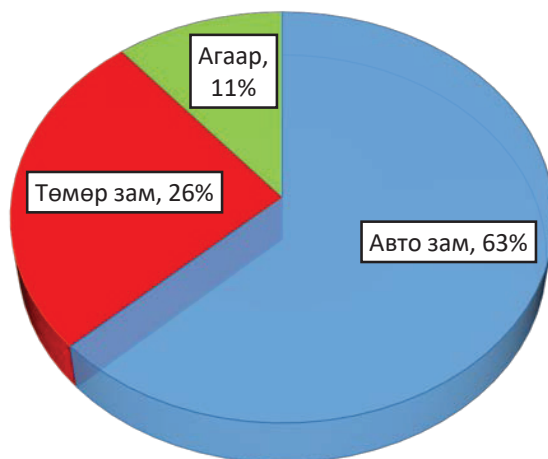
Монгол Улсын экспортын бараа бүтээгдэхүүнийг ямар тээврийн хэрэгслээр дамжуулан зах зээлд хүргэдэг болохыг зураг 8-т үзүүлэв.

Улбар шар өнгөөр хамгийн их буюу экспортын 63 хувийг эзэлж буй авто тээврийн хэрэгслээр гүйцэтгэдэг тээвэрлэлтийг тэмдэглэн харуулав. Авто замаар яагаад хамгийн их экспортын тээвэрлэлт хийгдэж байгаагийн шалтгаан нь эрдэс бүтээгдэхүүн болох нүүрсний экспортыг ихэвчлэн уурхайн амнаас шууд машинд ачиж урд хилийн боомт хүртэл зөвхөн том оврын ачааны автомашинаар зөөж хүргэдэг болохыг бид бүгд мэднэ.

Харин 26 хувийг (шар өнгөөр харуулсан) төмөр замаар тээвэрлэж байгаа бөгөөд мөн л эрдэс бүтээгдэхүүн, нүүрс, төмрийн хүдэр, зэсийн баяжмал зэрэг уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг хилээр гаргаж байгаа болно.

Үлдсэн 11 хувийг эзэлж буй экспортын бараа болох агаарын тээврээр үнэтэй бүтээгдэхүүн болох ховор элемент, алт, ноолуур болон бусад жингийн хувьд хөнгөн жинтэй боловч өндөр өртөгтэй бараа бүтээгдэхүүн, түүхий эдийг агаарын тээврээр тээвэрлэсэн байна.

## ЭКСПОРТ



Зураг 8 : Экспорт тээвэрлэлтийн төрлөөр, хувиар, 2017 он

Монгол Улсын 2017 оны гаргасан экспортын бараа бүтээгдэхүүний 63 хувийг ийнхүү авто машинаар гаргаж байсан бол ЕХ-ны улсууд руу хийсэн экспортын барааны тээвэрлэлтийн байдлыг Зураг 9-д харуулав.

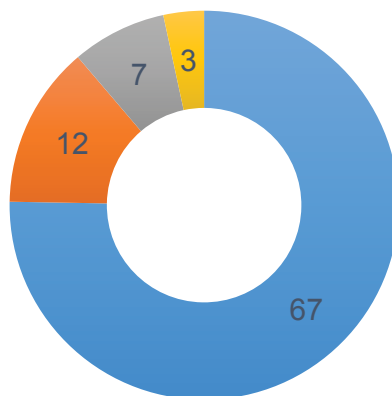
Монгол Улсаас 2018 онд Европын холбооны улсуудад бараа бүтээгдэхүүнээ экспортод гаргасан аж ахуйн нэгжүүдийн (Монголын үндэсний худалдаа аж үйлдвэрийн танхимаас авсан мэдээл) сонгосон тээврийн хэрэгслийн талаар судалж үзэхэд ноос, ноолууран бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэдэг аж ахуйн нэгжүүд (Говь ХХК, Гоёо ХХК, Алтай кашмер ХХК зэрэг)-ийн 75 хувь нь агаарын тээвэр ашиглан экспортлодог болох нь тогтоогдсон. Учир нь дээрх бараа бүтээгдэхүүнүүд овор, жингийн хувьд бага хэдий ч өндөр өртөгтэй тансаг зэрэглэлийн бараанд тооцогддог, улирлын шинж чанартай хэрэглээний бүтээгдэхүүн тул тээвэрлэлтийн хугацааг хэмнэх шаардлагатай тул тээвэрлэлтийн зардлыг барааны үнэнд шингээх боломжтой юм.

Экспортод гарч байгаа бүтээгдэхүүн дотор монгол гэр тодорхой хувийг эзэлдэг байна. Үйлдвэрлэлийн аргаар болон гар аргаар хийсэн монгол гэрийг (Өнө Монгол гэр ХХК, Модерн гэр ХХК зэрэг) ЕХ-ны улсуудад экспортлосны 13 хувь нь авто замаар, 3,4 хувь нь төмөр замаар тээвэрлэгдсэн тухай статистик мэдээлэл байна.

Самнасан ноолуур болон монгол гэрийг ЕХ-ны зах зээлд нийлүүлж буй аж ахуйн нэгжүүдийн нийт бараа бүтээгдэхүүний зөвхөн 8 хувь нь далайн тээврээр экспортод гарсан байна.

Энэ жилийн байдлаар буюу 2018 оны 11 дүгээр сарыг хүртэлх хугацаанд томоохон 89 аж ахуйн нэгж өөрийн үйлдвэрлэсэн бараа бүтээгдэхүүнээ ЕХ-ны улсууд руу экспортолжээ. (Жагсаалтыг хавсралт №-д хавсаргав.)

Эдгээрээс бидний судалгааны гол зорилтот зах зээл болох Итали улс руу Ханбогд Кашмер ХХК самнасан ноолуураа (Tianjin- Biella маршрутаар), Modern Ger LLC монгол гэрийг (Tianjin -Brindisi маршрутаар) далайн тээврийн хэрэгсэл ашиглан БНХАУ-ын Тяньжин боомтоос Итали улсын дээрх нэр бүхий боомтууд руу далайгаар тээвэрлэн хүргэсэн байна. ЕХ-ны улсад бараа бүтээгдэхүүн экспортолсон дээрх 89 аж ахуйн нэгжийн ашигласан тээврийн хэрэгслийн судалгааг Зураг 9-д график хэлбэрээр боловсруулан харуулав.

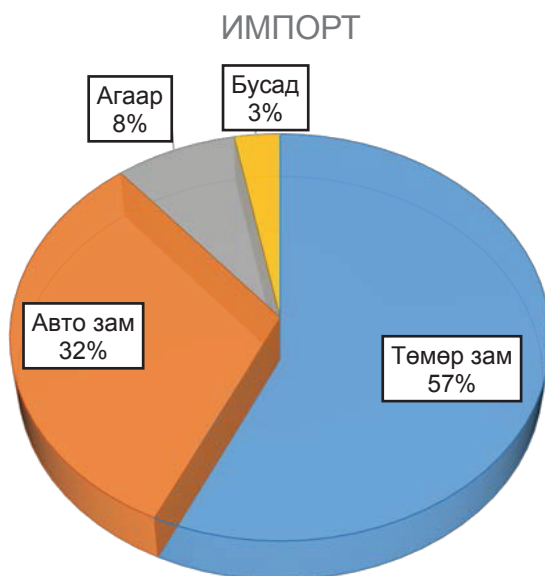


■ Агаар ■ Авто зам ■ Чингэлэг (Далайгаар) ■ Чингэлэг (Төмөр замаар)

Зураг 9: ЕХ-ны улсад бараа бараа бүтээгдэхүүн экспортолсон аж ахуйн нэгжийн сонгосон тээврийн хэрэгслийн төрөл

Тайлбар: Нийт 89 аж ахуйн нэгжийн 67 нь агаараар, 12 нь авто замаар, 7 нь төмөр зам болон далайн тээвэр хавсарсан, 3 аж ахуйн нэгж зөвхөн төмөр замаар дагнан тээвэрлэсэн мэдээ байна.

Монгол Улс 2017 онд 161 улсын гарал үүсэл бүхий бараа бүтээгдэхүүнийг дотоодын хэрэгцээнд зориулан импортоор оруулж ирсэн байна. Эдгээрийн 57 хувийг төмөр замаар, 32 хувийг авто замаар, 8 хувийг агаарын тээвэр ашиглан оруулж ирсэн байна. Бусад гэсэн ангилалд 3 хувийг тусгасан байгаа нь ямар ч тайлбаргүй байсан тул Гаалийн ерөнхий газрын Статистик мэдээллийн хэлтсээс лавлаж тодруулсан болно.



Зураг 10 : Импорт тээвэрлэлтийн төрлөөр, хувиар, 2017 он

Бусад гэсэн ангилалд шилэн кабель, дамжин орж ирж буй цахим худалдаа, Эрчим хүч, хийн хоолойг дамжуулан авсан импортыг хамруулдаг ажээ.

## ДОЛДУГААР БҮЛЭГ

### БҮГД НАЙРАМДАХ ИТАЛИ УЛСЫН ГЕНУЯ ДАЛАЙН БООМТЫН БҮРЭН ТАНИЛЦУУЛГА

*Боомтын нэр:* Генуя

*Байгуулагдсан он:* Генуя боомтыг МЭӨ 6-р зуунаас далайн худалдаа хийж эхэлсэн гэж үздэг бөгөөд 1994 онд боомтын хуулийг шинэчлэн баталж, Генуя боомтын захиргаа болгон үйл ажиллагаа явуулж эхэлсэн.

*Боомтын байршил:* Генуя далайн боомт нь Марсели болон Барселон боомтуудтай хиллэдэг Баруун лигурия тэнгисийн нөмөр хэсэгт байрладаг Газар дундын тэнгисийн II-т орох томоохон далайн боомт юм.

*Боомтын эзэмшигч:*

**Western Ligurian Sea Port Authority**

**Address:** Palazzo San Giorgio - Via della Mercanzia 2 Genova, GE 16123  
Italy Phone: 39 010 241 2793

Fax: 39 010 241 2309

Email: info@porto.genova.com

Web site: www.port.genoa.com

*Боомтын ерөнхий үзүүлэлтүүд:*

- Зангууны гүн: 7.1м - 9.1м
- Ачааны хөлөг онгоцны суултын гүн: 4.9м
- Газрын тосны зогсоолын гүн: 7.1м - 9.1м

*Талбайн хэмжээ:*

- Нийт талбайн хэмжээ 7000 км.кв
- Далайн хэмжээ 5000 км.кв
- Эргийн урт 22 км

*Генуя боомтын хүчин чадал:*

Хөлөг онгоцны 30 зогсоолтой. Үүнд:

- Чингэлгийн 4 зогсоол;
- Бүх төрлийн ачааны 9 зогсоол;
- Задгай ачааны 8 зогсоол;
- Нефтийн 9 зогсоол;

Боомтоор дамжин өнгөрдөг ачаа бараанд зонхилж буй төрлүүд:

Чингэлэгт ачаа

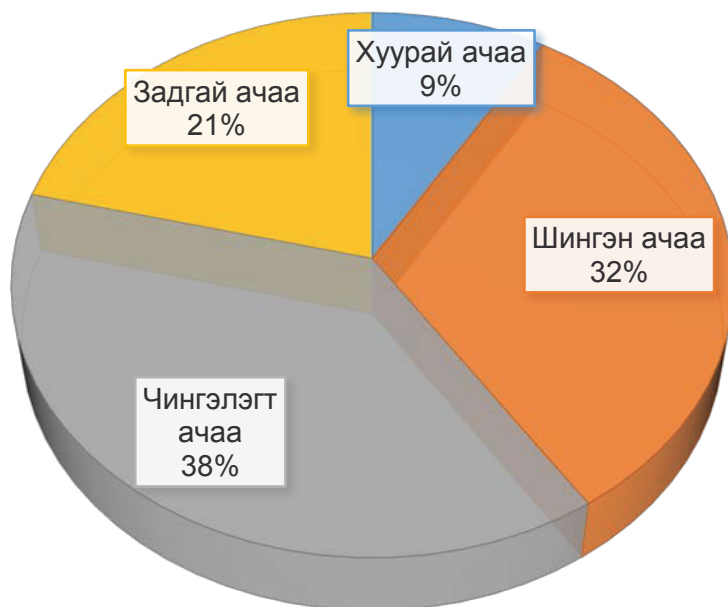
Газрын тосны бүтээгдэхүүн

Мод модон бүтээгдэхүүн

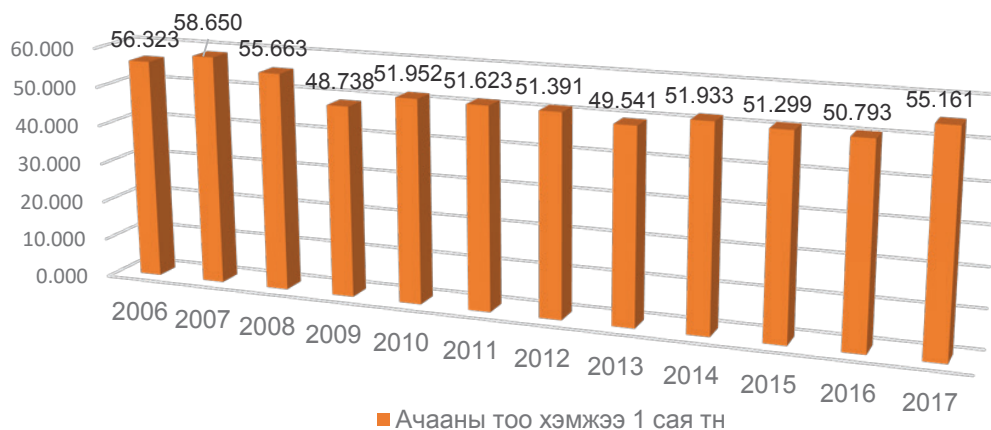
Цемент

Үндсэн металлууд Алт, Ган, Төмөр зэрэг болно.

Боомтоор дамжуулан тээвэрлэсэн ачааны төрлийг Зураг 11-т,  
дамжуулан тээвэрлэсэн ачааны тоо хэмжээг 12 жилийн байдлаар Зураг 12  
-т тусган харуулав



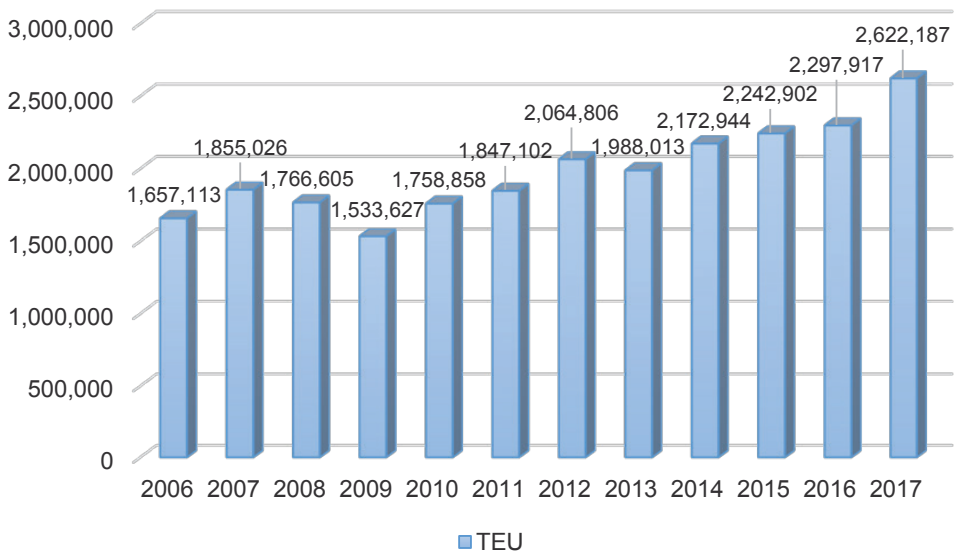
Зураг 11: 2017 онд нэвтрүүлсэн ачааны статистик



Зураг 12 Дамжин өнгөрөх ачааны үзүүлэлт /оноор/

Генуя далайн боомт бүх чингэлэг тээврийн зогсоолоороо 2017 онд нийт 2,6 сая TEU чингэлэг тээвэрлэсэн нь сүүлийн 12 жилд байгаагүй хамгийн өндөр үзүүлэлт болсон бөгөөд 2016 онтой харьцуулахад 14,1%-аар өссөн байна. Энэ нь Газар дундын тэнгисийн боомтуудыг тэргүүлэх үзүүлэлт болсон байна.





Зураг 13 Дамжин өнгөрөх чингэлэгт ачааны өсөлтийн үзүүлэлтийн график



Зураг 14: Генуя далайн боомтын ерөнхий зураглал

Зураг 14-т харуулсан зогсоолууд Генуя далайн боомтын Чингэлэгт ачаа тээврийн томоохон зогсоолын товч танилцуулга.

***PSA Voltri-Pra, VTE чингэлэгт ачааны зогсоол:***

Генуя боомтын хамгийн том чингэлэгт ачааны зогсоол бөгөөд хойд тэнгисийн далайн боомтуудыг тэргүүлдэг томоохон зогсоол юм. Уг зогсоол нь Сингапурт төвтэй PSA Олон улсын байгууллагын нэг хэсэг бөгөөд дэлхий даяар үйл ажиллагаа явуулдаг ба жилд 75 сая TEU чингэлэг худалдаалдаг. Далайд шууд холбогдох нээлттэй усан замын суваг дагуу байрладаг учир бүх төрлийн ачааны 600 м.кв агуулахтай 24 цагийн турш усан онгоц хүлээн авч үйлчилдэг. 100 000 тонн чингэлгийн зориулалттай хүчин чадал(ULCV Ultra large container vessel) бүхий 6 усан онгоцыг зогсоолд байршуулах боломжтой бөгөөд 4 ULCV усан онгоц нэгэн зэрэг хяналт тавих техникийн хүчин чадалтай. Уг зогсоол авто замын холболт Милан хот руу А26, Турин А6 мөн зүүн талаараа төв Итали, Баруун Франц руу холбогддог. Чингэлэг тээврийн 12 автомат шугамтай бөгөөд өдөрт чингэлэг тээврийн 2400 машин орж гардаг зогсоол юм. 2017 онд 1 602 606 TEU чингэлэг дамжуулан тээвэрлэсэн байна.

- Нийт талбай хэмжээ: 1 160 000 м.кв 5000 м.кв гаалийн хяналтын талбай
- Техникийн хүчин чадал:
  - 65 тоннын даацтай боомт дээрх чингэлгийн кран - 12
  - 40 тоннын даацтай чингэлгийн авто кран - 20
  - 40 тоннын даацтай чингэлэг зөөврийн өргөгч машин – 29
  - 40 тоннын чингэлэг тээврийн чирэгч машин – 60
  - 40 тоннын чингэлэг тээврийн чиргүүл - 68
  - төмөр зам дээрх гүүрэн кран – 3
- Ачиж буулгах талбай:
  - Чингэлэг хадгалах хэмжээ: 15000
  - Хөргөгчтэй чингэлэг: 1700
- Төмөр замын шугам: 9 эгнээ 950м урт НС чингэлэгт зориулсан төмөр замын шугам

***SECH чингэлэгт ачааны зогсоол:***

**SECH зогсоол нь 1993 оноос** үйл ажиллагаа явуулж эхэлсэн ба Баруун Лигурия тэнгисийн боомтын захиргаа удирддаг. 2017 онд 305 000 TEU чингэлэг дамжуулан тээвэрлэсэн нь Өмнөд европ болон Хойд Италийн тэргүүлэх чингэлэгт ачаа тээврийн зогсоол болсон.

- Нийт талбай хэмжээ: 205 000 м.кв
- Техникийн хүчин чадал:

65 тоннын даацтай боомт дээрх чингэлэгийн кран - 5

40 тоннын даацтай чингэлгийн авто кран – 2 (төмөр замын шугам  
2 зориулсан)

40 тоннын даацтай чингэлгийн авто кран - 6

32 тоннын сэрээт өргөгч-46 /forklift /

32 тоннын трактор - 25

- Ачиж буулгах талбай:

Чингэлэг хадгалах хэмжээ: 15000

Хөргөгчтэй чингэлэг хадгалах талбай:246

- Төмөр замын шугам: 3 эгнээ 370м урт

*SAN GIORGIO ерөнхий ачааны зогсоол:*

Генуя боомтын олон төрлийн ачааны зогсоолуудаас хэмжээгээрээ нэгдүгээрт ордог зогсоол юм. SAN GIORGIO зогсоол 2006 оноос үйл ажиллагаагаа явуулж эхэлсэн ба бүх төрлийн бараа бүтээгдэхүүн дамжин өнгөрдөг зогсоол юм. Тухайлбал; Ерөнхий ачаа, Төслийн ачаа, гангаар хийсэн бүтээгдэхүүн, дарвуулт завь болон Өөрөө явагч ачааны /Ro-Ro/ хөлөг онгоц зэрэг бүтээгдэхүүн орно. 2017 онд 116 538 TEU чингэлэгт ачаа дамжин өнгөрсөн байна.

- Нийт талбайн хэмжээ: 206 000 м.кв

- Зогсоолын эргийн урт: 1600 м

- Зангууны гүн: 11-12 м

- Тусгай зориулалтын зогсоол: өргөгч  
крантай 6 хөлөг онгоц зогсох /Ro-Ro/  
ачааны 3 хөлөг онгоц зогсох /Lo – Lo/

- Техникийн хүчин чадал:

Gottwald 150 тоннын даацтай хөдлөгч кран хос өргөгчтэй – 1

130 тонны даацтай хөдлөгч кран хос өргөгчтэй – 1

120 тонны даацтай хөдлөгч кран хос өргөгчтэй – 1

110 тонны даацтай хөдлөгч кран хос өргөгчтэй – 1

40 тоннын даацтай чингэлэг зөөврийн өргөгч машин- 10

32 тоннын сэрээт өргөгч – 25

Хөлөг онгоц байршуулах чирэгч онгоц - 17

Өнхрөгч чиргүүл - 90

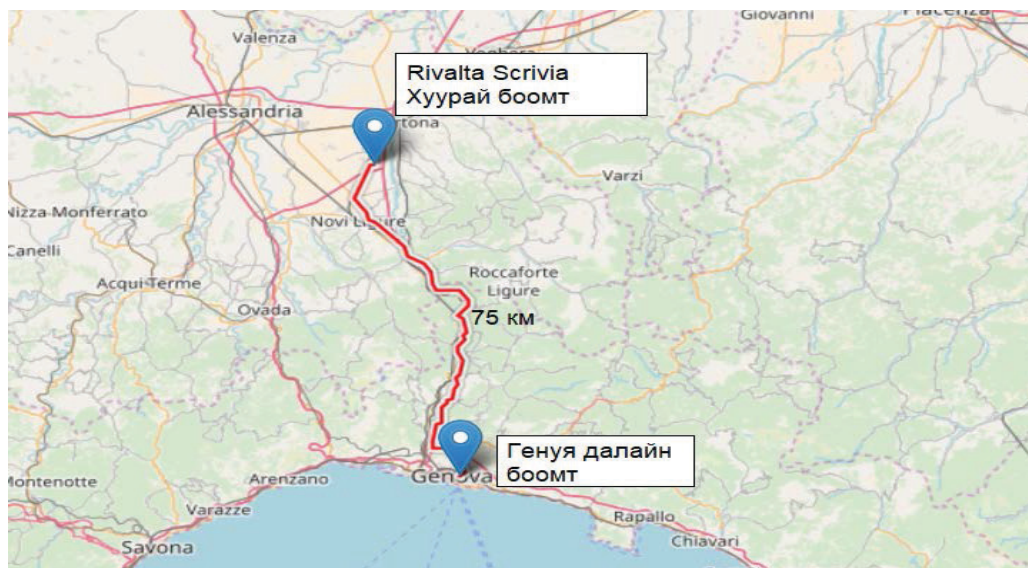
Хөргөгчтэй чингэлэгт ачааны залгуур-100

- Төмөр замын шугам: ачааны галт тэрэгний тоноглогдсон төмөр  
замын2 эгнээ шугам

### *Rivalta Scrivia* хуурай боомт

Rivalta Scrivia далайн боомт нь 1966 онд байгуулагдсан бөгөөд 2007 онд тус боомтыг хуурай боомт болгон үйл ажиллагаа явуулж эхэлсэн. Rivalta Scrivia нь Генуя далайн боомтоос 75 км зайд байдаг бөгөөд төмөр замын сүлжээ болон авто замын сүлжээнд холбогдсон хуурай боомт юм. Rivalta Scrivia хуурай боомт Экспорт импортын гаалийн бүрдүүлэлтийн үйлчилгээ болон хяналт шалгалт хийх талбайтай бөгөөд транзит тээврийн бичиг баримт шаардахгүй бараа бүтээгдэхүүн тээвэрлэх боломжтой боомт юм.

Хамтын ажиллагааны санамж бичигт тусгагдсаны дагуу Монгол Улсын экспортлогчид / импортлогчидод “Genoa-Rivalta Scrivia” далайн тээврийн билл буюу ачааны баримт бичиг (Bill of lading) ашиглахыг дэмжихээс гадна “Rivalta Scrivia” гаалийн албыг сонгож үйлчлүүлэхийг тусгайлан дэмжиж санал болгон. Генуя боомт нь Европын болон Италийн хууль болон одоо хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй Италийн гаалийн дүрэм, журамд нийцүүлэн Монголын бараа бүтээгдэхүүнийг Европт экспортлоход Генуя дахь “Rivalta Scrivia” логистик талбай дахь тээвэрлэлтийг гаалийн баталгаат болон тусгаарлагдсан агуулахын талбай дахь гаалийн хялбаршуулсан шалгалтын процедурт хамруулахын тулд бүхий л зохион байгуулалт хийж хамтран ажиллах бөгөөд Монгол Улсын экспортын барааг бүтээгдэхүүн хүргэх гол боомт нь Rivalta Scrivia боомт байна гэж заасан.



Зураг 15: БНИУ-ын Генуя далайн боомтоос тус улсын Rivalta Scrivia хуурай боомт хүртэлх төмөр замын зураглал.

Rivalta Scrivia хуурай боомт нь Европын бусад орнуудын томоохон хотуудтай төмөр замаар холбогдсон бөгөөд Монгол Улсын экспортын бараа бүтээгдэхүүн эдгээр хотуудтай холбоо тогтооход дэмжлэг үзүүлэн



төмөр зам болон авто замаар тээвэрлэхэд дэмжлэг үзүүлэн логистикийн компаниуд олоход туслан хамтран ажиллана. Rivalta Scrivia хуурай боомтоос Марсел хот 350 км, Милан хот 850 км, Роттердам 1150 км, Хамбург хот хүртэл 1350км зайтай бөгөөд төмөр замын сүлжээнд холбогдсон томоохон хотуудын байдлыг Зураг 16-т тусган харуулав.

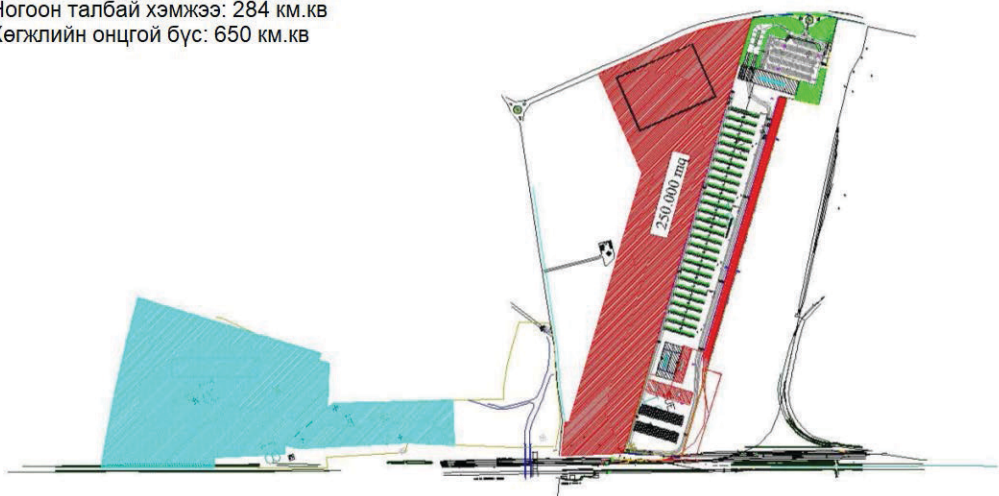
Rivalta Scrivia хуурай боомтын Европын бусад орнуудын томоохон хотуудтай төмөр замаар холбогдсон байдал



Зураг 16. Rivalta Scrivia хуурай боомтын томоохон хотуудтай холбогдсон төмөр замын зураглал

### Боомтын хүчин чадал:

Нийт талбай хэмжээ: 1200 км.кв  
Чингэлэг зогсоолын хэмжээ: 250 км.кв  
Орох шалгах бүс / Оффис: 10 км.кв  
Чингэлэг засварын үйлчилгээ: 6 км.кв  
Ногоон талбай хэмжээ: 284 км.кв  
Хөгжлийн онцгой бүс: 650 км.кв



### Техникийн үзүүлэлт:



Өргөгчтэй ачааны машин - 15

40 тоннын даацтай чингэлэг зөөврийн өргөгч  
машин - 4

30 тоннын сэрээт өргөгч - 1

Хоосон чингэлэг өргөгч - 4

Дизель зүтгүүр - 2

Төмөр замын 4 эгнээ шугамтай нэг бүр 12-26 ш  
вагон зогсоно

Шилжүүлэн ачих кран - 1

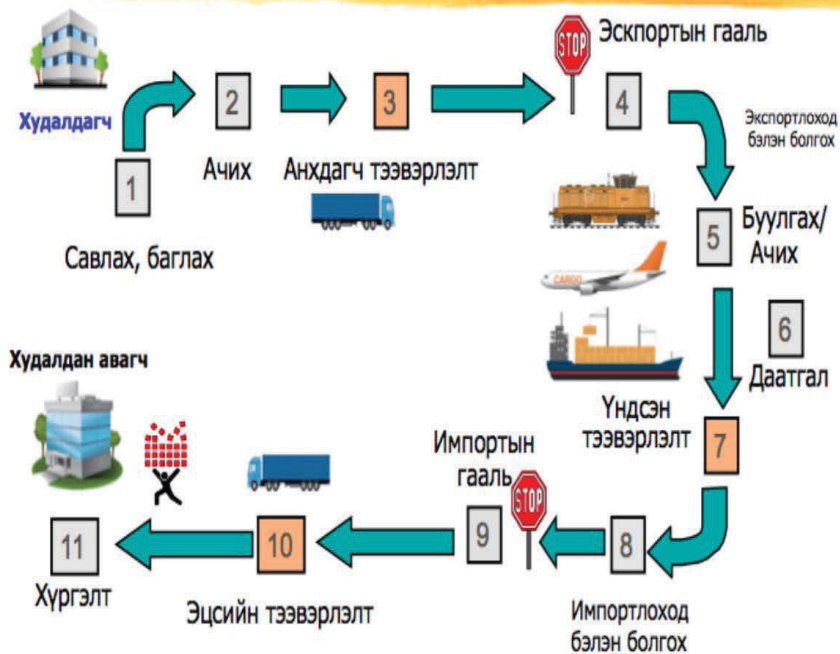


## НАЙМДУГААР БҮЛЭГ

### МОНГОЛ УЛСЫН САМНАСАН НООЛУУРЫГ УЛААНБААТАР ХОТ ДАХЬ ГҮНИЙ БООМТООС ИТАЛИ УЛСЫН ГЕНУЯ БООМТ ХҮРЭХ МАРШРУТ, ТЭЭВРИЙН ҮНЭ

Монгол улсаас Итали улсад экспортлогдон гарч буй гол бүтээгдэхүүн болох ноос, ноолуурын жишээн дээр Монгол Улсаас Генуя боомт хүртэл тээвэрлэх ерөнхий зураглал, маршрут, үнэ өртгийн судалгааг хийж гүйцэтгэснийг дор тээврийн хэрэгсэл тус бүрээр тооцоолон гаргасныг харуулав.

## БАРАА БҮТЭЭГДЭХҮҮН ТЭЭВЭРЛЭХ ЕРӨНХИЙ ЗУРАГЛЛАЛ



Эх сурвалж: Экспортыг дэмжих төсөл

Тээвэрлэн хүргэх экспортын барааг тооцоолоход энгийн байх зорилгоор TEU (20 тонн) даац бүхий чингэлэгт 20 тонн жинтэй самнасан ноолуур байхаар тооцоолов.

Самнасан ноолуурын дэлхийн стандарт код: **HC code: 51053100**

Итали Улсын худалдан авч буй самнасан ноолуурын үнэ (2017): **1 кг 66,67\$**

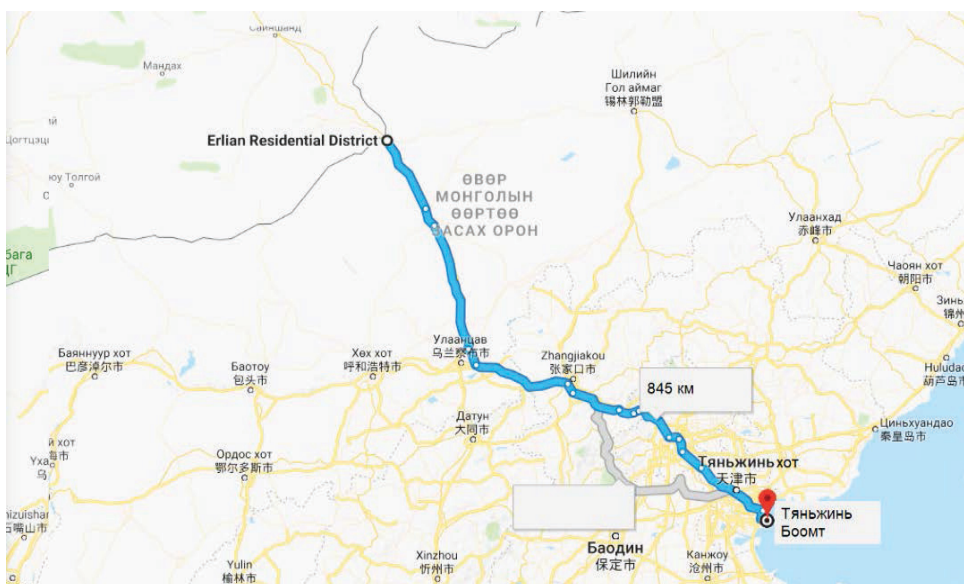
Улаанбаатараас Генуя боомт хүртэлх тээврийн маршрут:

Улаанбаатар – Замын-үүд – Эрээн боомт – Тяньжин Боомт – Генуя боомт хүртэлх дамжин өнгөрөх боомтуудыг сонгов.

1. Улаанбаатараас – Замын – Үүд боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал:

- Тээвэрлэх зай: 650 км
- Хугацаа : 3 хоног
- Тээврийн хөлс: 260\$
- Татвар (МУ экспорт): 0%

- Татвар (БНХАУ импорт): 5%
  - Татвар (БНИУ импорт): 2% - 1кг 1,7\$  
*Замын-Үүд боомтоос Эрээн боомт хүртэл шилжүүлэн ачих тээврийн зардал:*
  - Тээвэрлэх зай: 6 км
  - Хугацаа : 1 хоног
  - Тээврийг хөлс: 350 \$ (Замын-Үүд боомтын терминал үйлчилгээний хөлс ачих буулгах зардал Эрээн боомт хүртэл тээврийн зардал болон бусад үйлчилгээний зардал багтсан үнэ)
  - Татвар (МУ экспорт): 0%
  - Татвар (БНХАУ импорт): 5%
  - Татвар (БНИУ импорт): 2% - 1кг 1,7\$
2. Эрээн боомтоос Тяньжин боомт хүртэлх **авто замаар тээвэрлэх зардал:**
- Тээвэрлэх зай: 845 км
  - Хугацаа : 4 – 6 хоног
  - Тээврийг хөлс: 1800 – 2000\$
  - Татвар (МУ экспорт): 0%
  - Татвар (БНХАУ импорт): 5%
  - Татвар (БНИУ импорт): 2% - 1кг 1,7\$



Зураг 17: БНХАУ-ын Эрээн боомтоос тус улсын Тяньжин далайн боомт хүртэлх авто тээврийн маршрутыг харуулав.

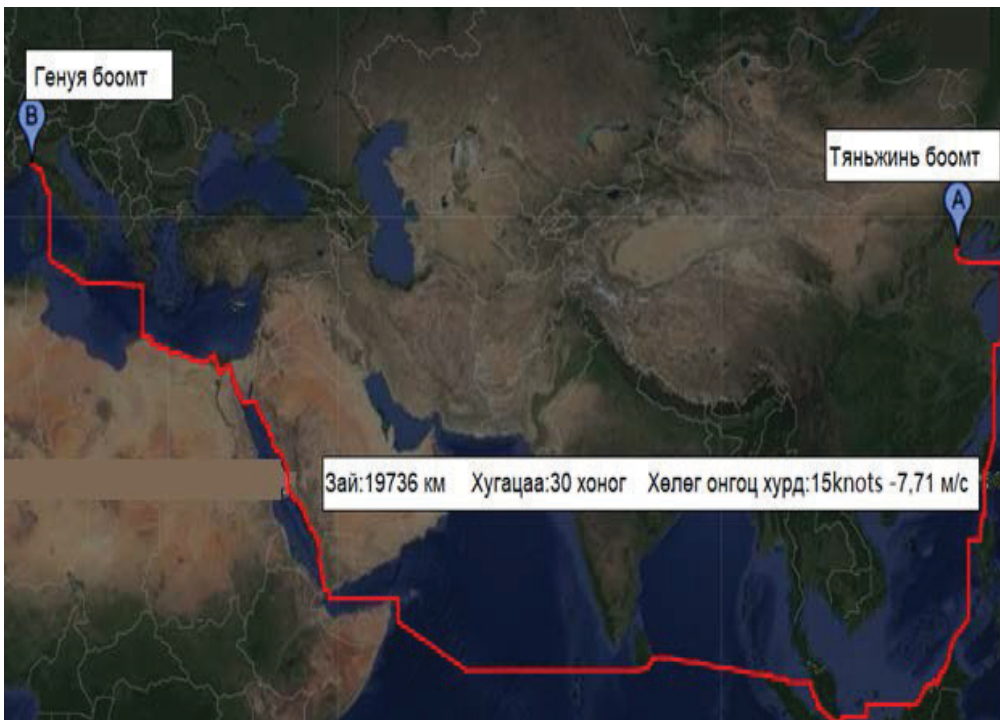


**Тайлбар:** БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр малын гаралтай бүтээгдэхүүнийг төмөр замаар тээвэрлэхийг хориглосон тул авто тээврийн хэрэгслийг хөлслөн явахаас өөр сонголтгүй бөгөөд энэ нь төмөр замын тээвэртэй харьцуулахад зардал өндөртэй.

3. Тяньжин боомтоос Генуя боомт хүртэлх далайн тээврийн зардлын задаргаа:

- Тээвэрлэх зай: 19736 км
- Хугацаа : 30 хоног
- Тээврийн хөлс: 800 – 2000\$
- Татвар (МУ экспорт): 0%
- Татвар (БНХАУ импорт): 5%
- Татвар (БНИУ импорт): 2% - 1кг 1,7\$

Тяньжин боомтоос Генуя боомт хүртэл 20 тоннын даац бүхий нэг чингэлгийг тээвэрлэн хүргэх зарлагдсан ханш 2018 оны 10 сарын 25 өдрийн байдлаар 2000\$ байв.



Зураг 18: БНХАУ-ын Тяньжин боомтоос БНИУ-ын Генуя боомт хүртэлх далайн зам

Далайн тээврийн зардал болох 2000 ам.долларын зардал дээр Тяньжин боомтоор үйлчлүүлэх төлбөр хураамж татвар ороогүй тооцоолол бөгөөд (Хүснэгт 4 задаргааг харуулав.) Тяньжин далайн боомтын тогтсон татвар хураамж болох 1735 юань буюу ойролцоогоор 250 ам.долларын зардал нэмэгдэж тооцогдоно.

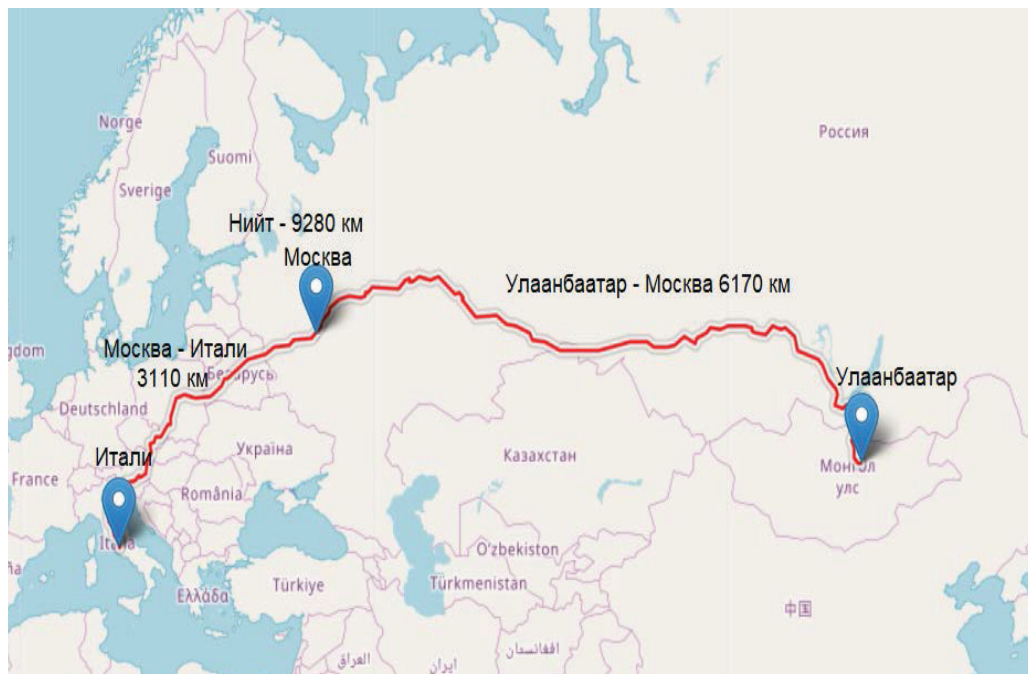
*Хүснэгт 4 БНХАУ-ын Тяньжин боомтын үйлчилгээ, татвар, хураамжийн үнэ, тариф*

| Татвар,<br>хураамжийн<br>нэр, төрөл  | 20тн<br>чингэлэг | 40 тн<br>чингэлэг | 40 НС <sup>1</sup><br>чингэлэг | Нэг<br>тасалбарын<br>үнэ | Валют | Тайлбар                  |
|--------------------------------------|------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------|-------|--------------------------|
| Боомтын<br>хураамж                   | 187              | 314               | 314                            | 0                        | CNY   |                          |
| ТНС                                  | 700              | 1000              | 1000                           | 0                        | CNY   |                          |
| Боомтод нэвтрэх<br>хураамж           | 0                | 0                 | 0                              | 100                      | CNY   |                          |
| Лац, ломбоны<br>хураамж              | 50               | 50                | 50                             | 0                        | CNY   |                          |
| Аюулгүй<br>байдлын<br>хураамж        | 20               | 30                | 30                             | 0                        | CNY   |                          |
| Үнэт цаас,<br>баримт<br>бичгийн үнэ  | 0                | 0                 | 0                              | 500                      | CNY   |                          |
| Сав, баглаа<br>боодол                | 500              | 600               | 600                            | 0                        | CNY   | Бодит<br>үнийн<br>төлбөр |
| Гаалийн<br>хураамж                   | 0                | 0                 | 0                              | 135                      | CNY   |                          |
| СНС                                  | 25               | 50                | 50                             | 0                        | CNY   |                          |
| VGM                                  | 20               | 20                | 20                             | 0                        | CNY   |                          |
| Чингэлэг<br>тээврийн ачааны<br>машин | 0                | 0                 | 0                              | 0                        | CNY   | Бодит<br>үнийн<br>төлбөр |

Эх сурвалж: <http://www.mckship.com/>

НС<sup>1</sup> - High cube буюу 40тн чингэлгээс эзэлхүүн их чингэлгийг хэлнэ.

Улаанбаатараас- Генуя, Генуяас-Улаанбаатар боомт хүртэл TIR авто замын тээврийн зардал:



<http://mn.toponavi.com/>

*Экспорт:* Самнасан ноолуурын дэлхийн стандарт код: **HS code: 51053100**

Итали Улсын худалдан авч буй самнасан ноолуурын үнэ (2017): **1 кг 66,67\$**

- Тээвэрлэх зай: 9280 км
- Тээврийн зардал: 5200 €
- Хугацаа: 27 хоног
- Татвар (МУ экспорт) : 0% 0 \$
- Татвар (ОХУ импорт) : 5%
- Татвар (БНИУ импорт) : 2% 1.7 \$

*Импорт:* Лаазадсан ундааны дэлхийд мөрдөгдөж буй ангиллын дугаар **HS code: 22011000**

Лаазалсан ундааны үнэ (2017): **1ш 0,5 €**

- Тээвэрлэх зай: 9280 км
- Тээврийн зардал: 7000 €
- Хугацаа: 27 хоног
- Татвар (МУ Импорт): 5%

## **ИМПОРТЫН БАРААНЫ ТЭЭВРИЙН ЗАРДАЛ**

**20 тн чингэлэг лаазалсан ундаа тээвэрлэхээр тооцож гаргасан болно.**

Лаазадсан ундааны дэлхийд мөрдөгдөж буй ангиллын дугаар *HS code*:  
22011000

Лаазалсан ундааны үнэ (2017): 1ш 0,5 €

*Генуя боомт Улаанбаарт хот хүртэлх тээврийн маршрут:*

*Генуя-Тяньжин боомт-Замын-Үүд -Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх дамжин өнгөрөх боомтууд*

- 1. Генуя боомтоос Тяньжин боомт хүртэлх далайн тээврийн зардлын задаргаа:*  
Тээвэрлэх зай: 19736 км
  - Хугацаа : 30 хоног
  - Тээврийн хөлс: 700 \$
  - Татвар (МУ импорт): 5%
- 2. Тяньжин боомтоос Замын-Үүд боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал:*
  - Хугацаа : 4 – 6 хоног
  - Тээврийн хөлс: 1350 – 1400 \$
  - Татвар (МУ импорт ): 5%
- 3. Замын-үүд боомтоос Улаанбаатар хот дахь гүний боомт хүртэлх төмөр замын тээврийн зардал:*
  - Тээвэрлэх зай: 650 км
  - Хугацаа : 4 – 6 хоног
  - Тээврийн хөлс: 400 \$ (Чингэлэг хоосон буцаах тээврийн зардал багтсан 140\$)
  - Татвар (МУ импорт): 5%

## ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсаас Бүгд Найрамдах Итали Улсад экспортод гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүний дийлэнх хувийг малын гаралтай бүтээгдэхүүн, тэр дундаа самнасан ноолуур эзэлж байгаа тул бид энэхүү судалгааны гол судлагдахуунаар 20 тоннын чингэлэг бүхий самнасан ноолуурыг хэрхэн далайгаар тээвэрлэж Италийн Генуя боомтод авчрах замын зураглалыг гаргасан билээ.

Ингээд самнасан ноолуурын УБ-Генуя боомт хүртэлх холимог тээврээр дамжуулан тээвэрлэх нийт тээврийн зардлын үнэ 5000 ам.доллар болж байгаа нь кг тутмын зардалд 0,25 ам.доллар ногдож байна.

БНИУ-д 2017 онд экспортод гаргасан самнасан ноолуурын кг тутмын үнэ 66,67 ам.доллар байсан бөгөөд хэрэв далайн тээврийг ашиглан тээвэрлэх тохиолдолд нийт тээврийн зардал нь кг тутамд 0.25 ам доллар байгаа нь маш бага зардлаар тээвэрлэх боломжтойг харуулж байна.

Гэсэн хэдий ч самнасан ноолуур нь өндөр үнэтэй бараанд хамаардаг тул далайн тээврийн хэрэгсэл ашиглан тээвэрлэхэд эрсдэл ихтэй, удаан хугацаанд чийгтэй орчинд тээвэрлэх явцад бараа бүтээгдэхүүний үндсэн шинж чанарт өөрчлөлт орох магадлал өндөр, экспортод гаргаж байгаа бараа бүтээгдэхүүний даац, хэмжээ бага учраас Генуя боомт хүртэл далайгаар ийм төрлийн бараа бүтээгдэхүүн тээвэрлэхийг худалдагч тал сонгохгүй байгаа нь судалгааны явцад ажиглагдлаа.

Харин Монгол Улсаас Европын холбооны улсад нэг жилд экспортод гарч буй бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийг аж ахуйн нэгжээр хавсралт 1-т үзүүлсэн. Уг хавсралтаас харахад хийт 89 аж ахуй нэгжээс зөвхөн 7 аж ахуйн нэгж далайн тээврийг сонгосон байна. Эдгээрээс Тяньжин-Генуя маршрутыг ашиглан Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэсэн тохиолдол байхгүй байна.

Иймд өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсаас экспортод гарч буй бараа бүтээгдэхүүнийг Генуя боомтыг ашиглан хөнгөлөлттэй нөхцлөөр тээвэрлэх боломж хараахан бүрдээгүй байна гэж үзэж байна.

Харин импортын бараа бүтээгдэхүүний хувьд Европын Холбооноос импортлох бараа бүтээгдэхүүнийг Генуя-Тяньжин гэсэн маршрутаар хөнгөлөлттэй тээвэрлэх боломж байгаа эсэхийг тодруулахаар БНИУ-д суугаа Элчин Сайдын Яамтай хамтран ажиллаж байна.

Бидэнд шаардлагатай байгаа гол баримт бичиг нь Генуя-Тяньжин чиглэлийн долоо хоногт нэг удаа явдаг *liner* буюу тогтмол маршруттай хөлөг онгоцонд дээрх хоёр боомтын зүгээс хамтын ажиллагааны санамж бичгийн хүрээнд ямар хөнгөлөлттэй нөхцлүүд, ямар үнэ тариф ашигладаг болох, энэхүү маршрут нь Европын холбооноос Тяньжин хүртэл аялах бусад хөлөг онгоцноос ямар давуу талтай болохыг судлан гаргахад оршиж байна. Энэхүү баримт бичгийн хувийг Генуя боомттой байгуулсан хамтын ажиллагааны хүрээнд гаргуулан авах тухай хүсэлтийг Итали дахь Монгол Улсын ЭСЯ-наас Баруун Лигуриягийн боомтын захиргаанд гаргаад байгаа ба хариуг хүлээж байна.

\* \* \*

---

**ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГУУД  
БОЛОН ТЭДГЭЭРЭЭС БАТЛАН  
ГАРГАСАН, МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР,  
ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРТ ЭЕРЭГ  
НӨЛӨӨ ҮЗҮҮЛЖ БОЛОХ ЭРХ ЗҮЙН  
БАРИМТЫН ШИНЖИЛГЭЭ**

---

## АГУУЛГА

|                                 |  |    |
|---------------------------------|--|----|
|                                 | Оршил  | 41 |
| <b><i>Нэгдүгээр бүлэг</i></b>   | НҮБ-ын хүрээнд үйл ажиллагаа явуулдаг олон улсын байгууллагуудын танилцуулга   | 42 |
| <b><i>Хоёрдугаар бүлэг</i></b>  | Далайд гарцгүй Монгол улсын тээвэр логистикийн салбарын өнөөгийн байдал  | 49 |
| <b><i>Гуравдугаар бүлэг</i></b> | Монгол Улсын гишүүнээр нэгдэж орсон Олон Улсын байгууллага ба тэдгээрээс батлан гаргасан хууль эрх зүйн орчныг ашиглан тээвэр, логистикийн салбарт тулгарч буй хүндрэл бэрхшээлийг даван туулах нь | 56 |
|                                 | Дүгнэлт  | 62 |
|                                 | <i>Хавсралт I</i>  | 65 |
|                                 | <i>Хавсралт II</i>   | 67 |
|                                 | <i>Хавсралт III</i>  | 68 |



## Оршил

Улс орнуудын эдийн засгийн өсөлтийг дэмжих гол хөшүүрэг нь тээвэр, логистикийн оновчтой сүлжээ гэж үздэг ба энэхүү сүлжээг хүний биетэй зүйрлүүлбэл бүх эрхтнийг цусаар тэжээн тэтгэх артерийн судастай адилтгаж болно. Монгол Улсын хувьд тээвэр, логистикийн салбарын хөгжил ямар түвшинд байгаа вэ?

Азийн хөгжлийн банкны Зүүн Азийг хариуцсан газрын Тогтвортой дэд бүтцийн хэлтсийн дарга Сужата Гупта 2018 онд хэлсэн үгэндээ “... Монгол улсын бараа бүтээгдэхүүний үнийн бүтцийн 30 орчим хувийг тээвэр, логистикийн зардал эзэлж байгаа нь бусад улс орны үзүүлэлтээс үлэмж өндөр байна ...” гэжээ. Өндөр хөгжилтэй, далайд гарцтай улс орнуудын хувьд нэгж бүтээгдэхүүний үнийн бүрдэлд оногдох тээвэр, логистикийн зардал Монгол Улстай харьцуулахад 2-4 дахин бага байна.

*Энэхүү судалгааг хийх болсон шалтгаан нь:*

**Нэгдүгээрт:** Монгол Улсын эдийн засгийн бүрэлдэхүүн хэсэг мөн боловч үнэ өртгийн хувьд ихээхэн дарамт үзүүлж байгаа тээвэр, логистикийн салбарын зардал яагаад бусад орнуудаас хэд дахин өндөр байгаад анализ, дүгнэлт хийх;

**Хоёрдугаарт:** Монгол Улсын нэгдэж орсон Олон Улсын байгууллагуудаас гаргасан санаачилга, хууль тогтоомж, бүс нутгийн хүрээнд ажиллаж буй холбоод, байгууллагуудаас батлан гаргасан хууль, дүрэм, хөтөлбөрийг мөрдөн ажилласнаар тээвэр логистикийн зардал өсөхөд нөлөөлж буй хүчин зүйлийг бууруулах, саармагжуулах, арилгах боломж байгаа эсэхэд дүн шинжилгээ хийхэд оршино.

## НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### НҮБ-ЫН ХҮРЭЭНД ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА ЯВУУЛДАГ ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГУУДЫН ТАНИЛЦУУЛГА

#### 1.1. Нэгдсэн үндэстний байгууллага

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага (НҮБ) нь Засгийн газар хоорондын хамгийн хүчирхэг байгууллага бөгөөд Дэлхийн хоёрдугаар дайны дараа буюу 1945 онд 50 гишүүн улсын санаачлагаар байгуулагджээ. Одоогийн байдлаар 193 тусгаар тогтносон, бие даасан гишүүн улстай.

НҮБ байгуулагдах болсон гол шалтгаан нь дэлхий нийтийг хамарсан дайн, байлдааныг дахин гаргахгүй байх, даян дэлхийн улс орнууд энх тайвнаар зэрэгцэн орших, хоорондоо найрсаг хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, бэхжүүлэхэд чиглэгдсэн үйл ажиллагааг явуулах зорилготой байв. Ялангуяа 1960-аад оны үед дэлхийн 80 гаруй улс орон колончлогчдоос бүрэн салан тусгаарлаж, өөрийн орны тусгаар тогтнолыг сэргээхэд НҮБ чухал үүрэг гүйцэтгэжээ.

1970-аад оноос эхлэн тус байгууллагын төсвийн зарцуулалт улс орнуудын эдийн засгийг сэргээн хөгжүүлэх, бие даан хөгжихөд дэмжлэг тусалцаа үзүүлэхэд түлхүү зарцуулагдах болов.

#### НЭГДСЭН ҮНДЭСТНИЙ БАЙГУУЛЛАГЫН БҮТЭЦ

##### НҮБ

Ерөнхий  
Ассемблей

Аюулгүй  
байдлын  
зөвлөл

Эдийн засаг,  
нийгмийн зөвлөл

Олон улсын  
шүүх

Нарийн бичгийн  
дарга нарын газар

НҮБ-ын энэхүү гол 5 үндсэн байгууллага дор маш олон төрөлжсөн агентлагууд үйл ажиллагаа явуулдаг. Үүнд:

- Дэлхийн хүнс,хөдөө аж ахуйн байгууллага (FAO)
- Олон Улсын Иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)
- Олон Улсын Далайн байгууллага (IMO)
- Олон Улсын Хөдөлмөрийн байгууллага (ILO)
- Олон улсын Санхүүгийн байгууллага (IMF)
- Олон Улсын цахилгаан холбооны байгууллага (ITU)
- Олон Улсын Газар тариалан хөгжүүлэх сан (IFAD)

- Боловсрол, шинжлэх ухаан, соёлын байгууллага (UNESCO)
- Үйлдвэрлэл хөгжүүлэх байгууллага (UNIDO)
- Дэлхийн шуудангийн холбоо (UPU)
- Дэлхийн банк групп (WBG)
  - о Олон улсын сэргээн босголт, хөгжлийн банк
  - о Олон улсын Санхүүгийн корпорац (IFC)
  - о Олон Улсын хөгжлийн ассоциац (IDA)
- Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллага (WHO)
- Дэлхийн оюуны өмчийн байгууллага (WIPO)
- Дэлхийн цаг уурын байгууллага (WMO)
- Дэлхийн аялал жуулчлалын байгууллага (UNWTO)

*Бусад байгууллагууд*

- о Олон улсын атомын энергийн байгууллага (IAEA)
- о Олон улсын цагаачлалын байгууллага (IOM)
- о Химийн зэвсгийг хориглох байгууллага
- о Дэлхийн худалдааны байгууллага (WTO)

Эдгээр төрөлжсөн байгууллагууд нь НҮБ-ын **Эдийн засаг, нийгмийн зөвлөлийн** газрын дор үйл ажиллагаа явуулдаг бие даасан байгууллагууд бөгөөд эдгээрийг анх заавал НҮБ-аас байгуулсан байх албагүй хэдий ч НҮБ-ын дүрмийн 57-63 дугаар зүйл заалтын дагуу НҮБ-ын бүтцийн хүрээнд тухайн байгууллагын нэрийн өмнөөс үйл ажиллагаа явуулах эрхээр хангажээ.

### **1.2 НҮБ-ын Эдийн засаг, нийгмийн зөвлөл**

Эдийн засаг, нийгмийн зөвлөл<sup>1</sup> (ЭЗНЗ) нь Ерөнхий Ассемблейн шууд удирдлага дор үйл ажиллагаа явуулах ба НҮБ-ын бусад салбар хороод, мэргэшсэн бусад байгууллагуудтай хамтран ажилладаг. Тус зөвлөл нь улс орнуудын хувьд эдийн засаг, нийгмийн асуудлыг хэлэлцэх, бодлогын чиг баримжаа гаргах гол индэр нь болдог ба ингэснээрээ олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх, эдийн засгийг бүхэлд нь дэмжихэд голлох үүрэг гүйцэтгэж байна.

Олон улсын аюулгүй байдал, нийгмийн хөгжил хоёр хоорондоо шууд хамааралтай гэж үздэг тул ЭЗНЗ-өөс авч хэрэгжүүлдэг бодлого, үйл ажиллагаа нь нийгмийн хөгжил дэвшлийг хангах, энэ дэлхий дээр амьдарч буй хүн бүрийн амьдралын чанарыг дээшлүүлэхэд чиглэгдэж байна. Хүн ард нь ядуу хоосон байх, тэдгээрийн үндсэн эрх чөлөөг хязгаарлах нь улс төрийн тогтворгүй байдал, зөрчил тэмцэл, хүчирхийллийг өдөөх хүчин зүйл болдог гэж НҮБ үздэг.

---

<sup>1</sup> Эдийн засаг нийгмийн зөвлөл буюу ECOSOC

НҮБ-ын дор мэргэжлийн зөвлөгөө өгч ажилладаг маш олон Төрийн бус байгууллагууд байдаг. Эдгээр байгууллагатай хамтран ажилласнаараа НҮБ нь зөвхөн Засгийн газар буюу төрийн байгууллагуудтай бус Иргэний нийгэм, хувийн хэвшлийн байгууллагын төлөөллийн дуу хоолойг сонсох, бодлого боловсруулах, бодлогын баримт бичиг гаргахдаа төр, хувийн хэвшил, иргэний нийгмийн оролцоог хангаж ажилласаар иржээ.

ЭЗНЗ нь НҮБ-ын Ерөнхий Ассемблейгаар гурван жилд нэг удаа сонгогддог 54 гишүүнтэй бөгөөд жилд нэг удаа эдийн засаг, нийгэм, хүмүүнлэгийн асуудлаар Сайд нарын түвшинд, өндөр дээд хэмжээний уулзалт зохион байгуулдаг. Эдгээр хуралдаан дээр хүний эрх, нийгмийн асуудал, эмэгтэйчүүдийн нийгэмд эзлэх байр суурь, гэмт хэргээс урьдчилан сэргийлэх, хар тамхитай тэмцэх зэрэг тулгамдсан асуудал болон шинжлэх ухаан, технологийн хөгжил дэвшлийн талаар зөвлөлддөг ба улс орнуудын хэрэгжүүлэн ажиллаж буй төлөвлөгөөний биелэлтийн тайланг сонсож, үр дүнг авч хэлэлцдэг байна.

### *1.2.1. НҮБ-ын Эдийн засаг нийгмийн зөвлөлийн салбар хороод*

Тус зөвлөл нь эдийн засгийн хамтын ажиллагааг бүс нутгийн хэмжээнд хөгжүүлэх 5 салбар хороодтой бөгөөд газар зүйн байршил, бүс нутгаар хуваан хариуцсанаар тухайн бүсийн хөгжлийн ялгавартай байдал, онцлог шинж чанараас хамааран шийдвэрлэх, хөгжүүлэх асуудлууд тодорхой болохоос гадна тэдгээрт чиглэгдсэн төсөл, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд тохиромжтой байдаг. Салбар хороо буюу комиссыг дараахь байдлаар ангилан хуваадаг. Үүнд:

- Африкийн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ECA)
- Европын орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ECE)
- Латин Америк болон Карибын орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ECLAC)
- **Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ESCAP)**
- Баруун Азийн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ESCWA)

#### *1.2.1.1 UNNEt<sup>2</sup> буюу Мэргэжлийн холбоо*

Нэгдсэн Үндэстний байгууллагын Ази, Номхон далайн Цаасгүй худалдаа болон Тээвэрлэлтээр мэргэшсэн Зөвлөх Ажилтнуудын Холбоог НҮБ-ын Ази, Номхон далайн нийгэм эдийн засгийн комисс болон Европын нийгэм, эдийн засгийн комисс (UNECE)-оос 2009 онд байгуулсан байна.

---

2 United Nations Network of Experts for Paperless Trade and Transport in Asia and the Pacific

Энэхүү мэргэжлийн холбооны гол зорилго нь Ази, Номхон далайн хөгжиж буй орнуудад зориулан худалдааг хөнгөвчлөх үйл ажиллагааны хүрээнд зайлшгүй хийгдэх цахим худалдааны системийг нэвтрүүлэхэд тулгардаг шилжилтийн үеийн бэрхшээлийг даван туулахад мэргэжлийн туслалцаа үзүүлэх багтай болох, бэлэн байлгах зорилготой юм байна.

### **1.3. НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал (UNCTAD)**

НҮБ-ын ХХБХ буюу UNCTAD<sup>3</sup> 1964 онд НҮБ-ын Ерөнхий Ассемблейн ээлжит хуралдаанаар байгуулагдсан, байнгын үйл ажиллагаа бүхий Засгийн газар хоорондын байгууллага юм. Энэхүү байгууллагыг *НҮБ-ын Нарийн бичгийн дарга нарын газрын* нэг хэсэг гэж үзэх ба гишүүн орнуудын худалдаа, хөрөнгө оруулалт, хөгжлийн асуудлыг хариуцан ажилладаг.

UNCTAD нь үйл ажиллагааныхаа гол зорилгыг “Хөгжиж буй орнуудын худалдаа, тэдгээрт хийгдэх хөрөнгө оруулалтын хэмжээ, хөгжиж дэвжих нөхцөл боломжийг нэмэгдүүлэх, дэлхийн эдийн засгийн сүлжээнд эрх тэгш байдлаар оролцох талаарх тэдгээр улсын хүчин чармайлтад туслалцаа үзүүлэх” гэж томъёолжээ.

Тус байгууллага нь НҮБ-ын Ерөнхий Ассемблей болон энэхүү судалгааны 2.1 дүгээрт тусгагдсан **Эдийн засаг нийгмийн зөвлөл**-д ажлаа тайлагнадаг байна.

UNCTAD-ын гол зорилго нь худалдаа, тээвэр, санхүү, техникийн туслалцаа болон технологийн хөгжлийн асуудлуудыг тал бүрээс нь авч үзэж бодлого боловсруулахад оршино. Тус байгууллагын шийдвэр гаргах Бага хурал нь 4 жилд нэг удаа хуралддаг ба байнгын нарийн бичгийн дарга нарын газар нь Швейцарын холбооны Улсын Женев хотод байрладаг. Одоогийн байдлаар 195 орон гишүүнээр элсэн оржээ.

Тус байгууллага нь 400 ажилтантай ба 2018 оны байдлаар нэг жилд 68 сая ам.долларын төсөвтэй байсны 40 саяыг НҮБ-аас, үлдсэн хувийг техникийн туслалцааны нэмэлт санхүүжилтээс бүрдүүлжээ. Тус байгууллагын техникийн туслалцаа дараах гол эх үүсвэрээс гаралтай байдаг. Үүнд:

- Итгэлийн сан (хандивлагч орнуудын сайн дурын үндсэн дээр оруулж буй хөрөнгө оруулалт гм)
- НҮБ-ын Хөгжлийн хөтөлбөрүүд
- НҮБ-ын хөтөлбөрийн төсөв.

Тус байгууллага нь дэлхийн нийт хүн амын сайн сайхан амьдралд чиглэгдсэн (2030 он хүртэл хэрэгжүүлэх) НҮБ-ын Тогтвортой Хөгжлийн Зорилтыг хариуцан ажилладаг.

#### **1.4 Дэлхийн Худалдааны Байгууллага**

Дэлхийн худалдааны байгууллага (ДХБ) буюу WTO<sup>4</sup> нь улс үндэстнүүдийн худалдаа хийхэд шаардлагатай хэв журмыг зохицуулдаг цорын ганц байгууллага юм. Үүсгэн байгуулагдах гол нөхцөл нь ДХБ-ын Хэлэлцээр бөгөөд дэлхийн дийлэнх орны оролцоотойгоор хэлэлцэгдэн гишүүнээр нэгдэн орсон бүх улс орнуудын Парламентаар батлагдсан байдаг. Гол зорилго нь худалдааг аль болох түргэн шуурхай, саад бэрхшээлгүй явуулах, урьдчилан мэдэгдээгүй саатал гаргахгүй байх тал дээр анхаарч ажиллахад чиглэгдсэн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд оршино.

ДХБ нь олон төрлийн үүрэг гүйцэтгэдэг. Үүнд:

- Дэлхий даяар дагаж мөрдөх худалдааны дүрэм журмыг бий болгох;
- Худалдааны хэлэлцээрийг хэлэлцэж зөвшилцөх гол индэр болох;
- Гишүүдийн хоорондын маргааныг зохицуулах;
- Хөгжиж буй орнуудад дэмжлэг, туслалцаа үзүүлэх гэх мэт.

Гишүүн орнуудын сайд, элчин сайдын яам, тухайн гишүүн улсын төлөөлөл хоёр жилд нэг удаа Женевт цуглардаг ба энэхүү үйл ажиллагаанд зориулан олон талт худалдааны системийг үүсгэн бий болгох энгийн болон үндсэн зарчмуудыг хөгжүүлж боловсруулах үүргийг гүйцэтгэн ажилладаг.

ДХБ-ын гол зорилго нь бүх гишүүдэд эергээр үйлчлэх нээлттэй худалдааг бий болгоход оршиж байна. Шийдвэр гаргах дээд байгууллага нь Сайд нарын бага хурал бөгөөд түүний дор Ерөнхий зөвлөл болон бусад төрөл бүрийн зөвлөл хороод үйл ажиллагаа явуулдаг.

Дэлхийн худалдааны байгууллага нь нийт худалдааны 98 хувийг гүйцэтгэж буй 160 гаруй гишүүнтэй бөгөөд дахин 20 улс гишүүнээр элсэх тухай хүсэлтээ ирүүлээд байгаа ажээ.

Тус байгууллагад гишүүнээр элсэж орохын тулд тухайн улсын Засгийн газраас эдийн засаг болон худалдааны бодлогоо ДХБ-ын дүрэм журамд нийцүүлэх шаардлагатай ба тус байгууллагад гишүүнээр элсүүлэх эсэх асуудлыг хурлаар хэлэлцэн зохих шийдвэрийг гаргадаг байна.

ДХБ нь ойролцоогоор 650 байнгын ажилтантай ба байгууллагын төсвийн ихэнхийг гишүүн орнуудын татвараар бүрдүүлнэ. Энэхүү татварын хэмжээг тухайн улсын дэлхийн худалдаанд оролцож буй хувь хэмжээнд дүйцүүлсэн томъёоллоор тооцон тогтооно.

Бусад орлогыг ажиглагчаар хуралд оролцогч улсуудын төлөх хураамж, хурлын заал, танхимын түрээс, ДХБ-ын хэвлэн нийтэлсэн сэтгүүл, тараах материалаас олдог. Мөн тус байгууллага нь олон төрлийн итгэлийн сантай бөгөөд эдгээр сангуудад хандивлагч орнуудаас хөрөнгө мөнгө цуглардаг.

4 World Trade Organization

Энэхүү санг техникийн хамтын ажиллагааны хүрээнд ядуу буурай болон хөгжиж буй орнууд тус байгууллагыг хэрхэн өөрийн улсад хэрэгтэй байдлаар ашиглаж болох, олон талт худалдааны системээс хэрхэн ахиухан ашиг олж болох талаар зохих мэдлэг, мэдээлэл олгоход зориулан захиран зарцуулдаг байна.

ДХБ нь нийт 164 орноос гишүүнчлэлийн татвар авдаг ба 2018 оны нийт төсөв нь 197,203,900 швейцар франк буюу 198,248,050.40 ам.доллар болжээ.

Монгол Улсын 2018 онд төлсөн татвар нь 56,695 франк байсан ба дэлхийн худалдаанд эзлэх хувийг 0,029% гэж бичсэн байна.

### **1.5 UNCTAD болон Дэлхийн худалдааны байгууллагын ялгаа**

Эдгээр хоёр байгууллагын хэрэгжүүлж буй гол үйл ажиллагаа нь худалдаа болон түүнтэй холбогдох асуудлуудаар холбогддог тул зарим тохиолдолд ижил төрлийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж байгаа мэт харагдаж төөрөгдөлд оруулах явдал байна. Иймд хоорондын дор хүснэгтээр энэхүү байгууллагуудын ялгааг харуулав.

| <b>UNCTAD</b><br><b>Худалдаа хөгжлийн бага хурал</b>   |  | <b>WTO</b><br><b>Дэлхийн Худалдааны байгууллага</b>  |
|--|--|--|
| <b>Үүсгэн байгуулагдсан нөхцөл байдлын хувьд</b>   |  |  |
| Дэлхийн II дайны дараах болон колончлолын систем задран унах үеийн улс төр болон эдийн засгийн хүндрэл бэрхшээлийг даван туулах зорилтууд дэвшүүлсэн үед НҮБ-аас 1964 онд үүсгэн байгуулсан. |  | Дайны дараах нөхцөл байдалд олон улсыг хамарсан эдийн засгийн Засаглал тогтоох шаардлагын үед НҮБ-ын хүрээнд бус бие даасан байдлаар (Тариф худалдааны ерөнхий хэлэлцээр GATT) г.м. хөгжиж явсаар 1995 онд Засгийн газруудын нэгдэл болон байгуулагдсан. |
| <b>Үйл ажиллагааны хувьд</b>   |  |  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p>НҮБ-ын Ерөнхий Ассемблей болон эдийн засаг, нийгмийн зөвлөлд хамаарах НҮБ-ын бүрэлдэхүүн хэсэг ба Худалдаа нь хөгжилд хүрэх гол арга хэрэгсэл гэж үзэж хөгжүүлэхийг зорьдог хэдий ч нэг загварчлал бүх улсад таарахгүй гэж үздэг.</p> <p>Гэхдээ худалдааг чөлөөлөх, ядуурлыг бууруулах, худалдааг хөгжүүлэх үйл ажиллагаанд шууд оролцдоггүй ба өөрийн үйл ажиллагаатай холбоотой асуудлуудаар гишүүн орнуудад техникийн тусламж үзүүлдэг. Үүнд:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- хууль, бодлогын зөвлөгөө, зөвлөмж өгөх;</li> <li>- сургалт явуулах;</li> <li>- гэрээ хэлцэл хийхэд нь дэмжлэг үзүүлэх гм.</li> </ul> |  | <p>НҮБ-ын бүрэлдэхүүнд албан ёсоор багтахгүй.</p> <p>Улс орнуудын худалдааг хөгжүүлэхэд гол анхаарал хандуулахгүй бөгөөд хамгийн гол нь улс орнуудын хооронд худалдаатай холбоотой маргааныг гаргахгүй байх нь чухал гэж үздэг.</p> <p>Худалдааг чөлөөлөх, худалдааны хуулийг хэрэгжүүлэх нь хөгжилд хүргэнэ гэж үздэг.</p> <p>Тусгай болон ялгавартай нөхцөл бүхий зүйл заалтуудыг дэвшүүлэн гаргаж хэрэгжүүлэхэд анхаарал хандуулдаг. Жишээ нь 2001 онд Доха-гийн Хөгжлийн Хөтөлбөрийг боловсруулан батлуулж байв.</p> |
| <b>Төрийн бус байгууллагын оролцоо, хамтын ажиллагаа</b>  |  |  |
| <p>НҮБ-ын бүтцийн байгууллага болохын хувьд төр, иргэний нийгмийн төлөөлөл, төрийн бус байгууллага, эрдэм шинжилгээ судалгааны байгууллагатай хамтран ажиллана.</p>   |  | <p>Төрийн бус байгууллагуудын оролцоо хязгаарлагдмал, зөвхөн гишүүн орны Засгийн газар, Худалдаа хариуцсан Сайд нарын түвшинд хамтран ажиллана.</p>  |
| <b>Гишүүнээр элсүүлэх үйл ажиллагаа</b>   |  |  |
| <p>НҮБ-ын гишүүн орнуудад үйлчилдэг.</p>  |  | <p>Гишүүн шинээр элсүүлэх тал дээр маш хатуу байр суурьтайгаар авч хэлэлцэж, гэрээ хэлцэл байгуулдаг бөгөөд бусад гишүүдийн санал чухал үүрэг гүйцэтгэнэ.</p>  |
| <b>Төсөв, санхүүжилтийн хувьд</b>   |  |  |
| <p>UNCTAD-ын төсөв НҮБ-аас гардаг.</p>  |  | <p>Байгууллагын төсвийн ихэнх хэсгийг гишүүн орнуудын гишүүнчлэлийн татвараас бүрдүүлдэг.</p>  |
| <b>Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хянах</b>   |  |  |



|  |  |  |
|--|--|--|
| UNCTAD-ын нарийн бичгийн дарга нарын газар үйл ажиллагаагаа явуулж, хөгжүүлэх ажлыг зохион байгуулдаг.   |  | Гишүүн улс орнуудын байнгын үйл ажиллагаа бүхий Засгийн газрын төлөөлөл хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хянаж, мөрдүүлэх ажлыг хариуцна.  |
| <b>Эрх мэдлийг хэрэгжүүлэх хэв, хэмжээ</b>   |  |  |
| Худалдаа хөгжилтэй холбоотой төрөл бүрийн судалгаа хийх, 192 гишүүн байгууллагуудтай өөрийн байгууллагын хамаарах асуудлыг Зөвшилцөж шийдэлд хүрэх үүрэгтэй. |  | Олон талт худалдааны хууль, дүрэм журмыг гишүүн орнуудын оролцоотойгоор хэлэлцэн баталдаг хууль тогтоох эрх мэдэл агуулна.<br><br>Маргааныг хянан шийдвэрлэх шүүхийн тогтолцоотой. |

## ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

### ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРЫН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

#### 2.1. Логистикийн гүйцэтгэлийн индекс

Олон улсын худалдаанд оролцож буй нийт улс, орнуудын тээвэр, логистикийн нөхцөл байдлыг Дэлхийн банкнаас доорх үзүүлэлтүүдийн дагуу байр эзлүүлж жил бүр хэвлэн нийтэлдэг. Үүнд:

- Гаалийн байгууллагын үйл ажиллагаа
- Дэд бүтцийн нөхцөл байдал
- Олон улсын ачаа тээврийн үйл ажиллагаа
- Логистикийн өрсөлдөх чадвар
- Ачаа тээвэрлэлтийн талаарх мэдээ мэдээлэл
- Цаг хугацаа

зэрэг үзүүлэлт юм.

Эдгээр үзүүлэлт тус бүрийг эрэмбэлэн жагсаасны эцэст ерөнхий үзүүлэлтийн дүнгээр буюу эзлэх байрыг тодорхойлон гаргадаг ба 2018 оны байдлаар Монгол Улс нийт 160 гишүүн орноос 130 дугаар байр эзэлсэн байна.

## **2.2. Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилт**

Энэ оны 6 дугаар сард НҮБ-ын Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комиссоос Монгол Улсын худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилт болон хил дамнасан цаасгүй худалдааны тухай конвенцид нэгдэж орох бэлтгэлийн түвшинг тодруулах зорилгоор анализ, судалгаа хийсэн байна. Энэхүү судалгааны үр дүнг дор тусган харуулав.

Хэдийгээр Монгол Улс Дэлхийн Худалдааны Байгууллагын “Худалдааг Хөнгөвчлөх Хэлэлцээр”-ийн “А” хэсэг буюу хэлэлцээрийн заалтуудыг шууд биелүүлэх үүрэг хүлээгээгүй ч “А” хэсэгт тусгагдсан хэмжүүрээр нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийж үзэхэд дөнгөж 23,5 хувийн биелэлттэй байгаа нь UNESCAP буюу НҮБ-ын Ази номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссийн гишүүн орнуудын дундаж үзүүлэлт болох 65 хувиас хамаагүй доогуур түвшинд байгааг олж илрүүлсэн байна.

Монгол Улсын хувьд одоогоор “В” ангиллын түвшинд байгаа ихэнх заалтууд 2020 оны 12 дугаар сарын 31-нээс өмнө “А” түвшинд шилжих ёстой үзүүлэлт байгаа бол зөвхөн 7.3 ба 10.9 дүгээр заалтуудыг 2021 оны 12 дугаар сарын 31-ний дотор хэрэгжүүлж дууссан байх шаардлагатай.

Хэрэв “В” ангилалд тусгагдсан арга хэмжээнүүдийг амжилттай хэрэгжүүлж дуусвал ХХХ-ийн гүйцэтгэлийн хувь 59.6 хувийн хэрэгжилттэй болно.

Бусад арга хэмжээний үзүүлэлтээр “С” ангилалд байгаа тухай мэдээлсэн ба энэ хэсгүүдэд чадавхийг бэхжүүлэх техникийн туслалцаа зайлшгүй шаардлагатай гэж үзсэн.

Техникийн туслалцааны хүрээнд хууль, эрх зүйн актууд боловсруулах, түүнийг дагалдан гарах зохицуулалтын механизмыг хөгжүүлэх, хүний нөөцийг чадавхижуулах, сургалт явуулах болон бусад бүтэц, зохион байгуулалтын асуудлыг хамруулан ойлгоно.

“С” ангилалд үнэлэгдээд байгаа ихэнх үзүүлэлтийг хэрэгжүүлэх хугацааг 2021 гэж заасан ба цөөн тооны заалтууд болох 7.8, 10.3, 10.4 дүгээр заалтыг 2025 оны 12 дугаар сарын 31-ний дотор хийж гүйцэтгэсэн байна гэжээ.

Төлөвлөгөөний дагуу 2025 он бол Худалдааг Хөнгөвчлөх Хэлэлцээрийг бүрэн хэрэгжүүлсэн жил болох ёстой юм байна.

## **2.3 Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын үнэ бүрдүүлэлт**

Монгол Улсын хувьд экспортын бараа бүтээгдэхүүний ихэнх нь задгайгаар ачигдан БНХАУ руу гарч байгаа тул тээвэр, логистикийн салбарын үнийн бүрдүүлэлтийн хувьд чингэлэг тээврээр Монгол Улсад импортлогдож буй өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүнийг сонгон авч үзэх нь илүү оновчтой.

Азийн Хөгжлийн банкнаас 2018 онд хийсэн Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын судалгааг ч мөн гуравдагч орноос далайгаар тээвэрлэгдэн БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжин чингэлгээр тээвэрлэгдэж буй бараа, бүтээгдэхүүн дээр тулгуурлан хийжээ. Чингэлэг тээвэртэй холбоотой экспорт, импортын урсгалын статистик мэдээг харвал:

- **Экспорт:** нүүрс, төмрийн хүдрийг задгайгаар ихэвчлэн тээвэрлэдэг (нийт экспортын 10 хүрэхгүй хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгдэнэ.)
- **Импорт:** 70 орчим хувь чингэлгээр тээвэрлэгдсэн байдаг. Барааны нэр төрлөөр авч үзвэл:
  - Автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл;
  - Гэр ахуйн цахилгаан бараа, харилцаа холбооны төхөөрөмж;
  - Хүнсний бараа, бүтээгдэхүүн.

Голлох бараа, бүтээгдэхүүнийг БНХАУ, ОХУ-аас чингэлэг тээврээр импортолдог бол гуравдагч орноос чингэлэг ашиглан тээвэрлэж буй импортын бараа, бүтээгдэхүүний дийлэнх нь Тяньжин боомтоор дамжиж байна.

Монгол Улс руу илгээгдсэн чингэлэг ихэвчлэн БНХАУ-ын Тяньжин боомт дээр ирэх ба дараахь шат дамжлагаар орно. Үүнд:

- Гаалийн байгууллагын хяналт, бүрдүүлэлт;
- Монгол руу илгээгдэх чингэлгүүдийн нэгтгэл;
- Тээврийн төрлийн сонголт
  - төмөр зам,
  - авто тээврийн хэрэгслээр Тяньжин-Эрээн-Замын үүд чиглэлд тээвэрлэгдэнэ.

БНХАУ-ын Эрээн боомтоор гарсны дараа дараахь үйл ажиллагаа явагдана. Үүнд:

- Замын-Үүдийн төмөр замын өртөөн дээр чингэлгүүдийг буулгана;
- Монгол Улсын Гаалийн байгууллагын хяналтаар орно;
- Чингэлгүүдийг Хятадын нарийн цариг бүхий замаас Монголын өргөн царигт зам руу шилжүүлэн ачна.
- Чингэлгийг төмөр замаар Улаанбаатар, Эрдэнэт, Дархан болон төмөр зам дагуух бусад өртөө рүү илгээгдэх ба чингэлгийн дийлэнх нь Улаанбаатар хот руу илгээгддэг.

Улаанбаатарт хаягласан ихэнх чингэлэг УБТЗ-ын терминал дээр буух ба дараахь үйл ажиллагаа хийгдэнэ. Үүнд:

- Ангилан ялгалт хийнэ.
- Төмөр замын салбар шугам, эсхүл ачааны машинаар бусад ачаа тээврийн терминал руу тээвэрлэгдэнэ.
- Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар (ГЕГ)-аас ачааны эцсийн хяналтыг хийнэ.
- Гаалийн бүрдүүлэлт хийгдсэний дараа хүлээн авагчид хүргэхэд бэлэн болно.

Нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээнд бүтээмж багатай шат дамжлага олон байгаа нь нэмэлт зардал болж барааны үнэ нэмэгдэж байгаагаас хэрэглэгчдийн өдөр тутмын амьжиргаанд нөлөөлж байдаг. Монгол Улсын импортын бараа, бүтээгдэхүүний үнийн өсөлтөд нөлөөлж буй томоохон асуудал бол тээвэрлэх хугацаа урт байгаа явдал юм. Нийлүүлэгч, үйлдвэрлэгчээс эцсийн цэг рүү тээвэрлэх хугацаа урт байх тусам зардал нь өндөр болно.

### 2.3.1 БНХАУ-ын Тяньжин боомт дээрх хүндрэлүүд

Тяньжин - Улаанбаатар **1,700км = 10-15 хоног**

(Антверп, Роттердам - Москва **2,500 км = 7-8 хоног**)

Тээвэрлэлтэд зарцуулж байгаа хугацааг задлан харуулбал:

Тяньжинь –Эрээн = 8-10 хоног байгаа ба гол асуудал нь:

- Тяньжин боомт дахь төмөр замын ачаалал өндөр,
- Тусгай талбай байхгүй
- БНХАУ-ын төмөр замын вагон хуваарилалт, олдоц муу
- Хятадын боомтын хяналтын байгууллагууд чингэлгийн ачилт буулгалтыг урьдчилан мэдэгдэлгүйгээр зогсоодог

зэрэг шалтгааны улмаас тээвэрлэлтийн хугацаа уртасч, хүргэлтийн хуваарь тодорхой бус болдог.

### 2.3.2 Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт учирч буй хүндрэл бэрхшээлүүд

Замын-Үүдийн өртөөн дээр чингэлгүүдийг шилжүүлэн ачиж Улаанбаатар хот руу тээвэрлэхэд нийт 2 хоног зарцуулагдах ба төмөр замын царигийн ялгаа нь хугацаанд тодорхой хэмжээгээр нөлөөлдөг.

Ачаа тээврийн хүргэлтийн хуваарь тодорхойгүй байдагтай холбоотойгоор импортлогчид их хэмжээний агуулахын үлдэгдэл нөөцөлдөг нь дараахь хүндрэлийг дагуулна. Үүнд:

- ✓ нийлүүлэлтийн нийт зардлыг өсгөх,
- ✓ зах зээлийн үнэ нэмэгдэхэд хүргэдэг.

## **2.4 Зардлын задаргаа**

### *2.4.1 БНХАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр гарч буй зардал*

Тяньжин боомтын үйлчилгээний хураамж ойролцоогоор 10 ам.доллар байх хэдий ч Монгол Улс руу импортлох чингэлэг ачаа тус боомт дээр 72-114 цаг (3-5 хоног) зарцуулдаг. Үүнд:

- БНХАУ-ын тээвэр зуучийн байгууллага шаардлагатай бүрдүүлэлтийг гүйцэтгэнэ.
- Гааль болон бусад бараа бүтээгдэхүүнд тавигдах хяналт орно.
- Монгол Улс руу илгээгдэж буй чингэлгийн тоо бүтэн цуваа үүсгэхэд хүрэлцэхгүйн улмаас өөр галт тэргэнд бага, багаар нийлүүлнэ.
- Монгол руу шууд явах бүтэн цуваа бүрдтэл чингэлгүүдийг Тяньжин боомт дээр цугларуулан хүлээлгэнэ. Боомтын үйлчилгээний зардал 130 ам.доллар.

Тяньжин боомтоос-Эрээн-Замын-Үүд боомт хүртэл нэг чингэлэгт 1,400 ам.доллар (чингэлэг (хоосон)-ийг буцаах өртөг багтсан), хугацаа дунджаар 96 цаг (4 хоног).

### *2.4.2 Хил дамжин тээвэрлэх үйл ажиллагаа ба зардал*

Эрээн-Замын-Үүд хүртэл нийт 24-78 цаг (1-3 хоног) зарцуулдаг байна. Үүнд:

- Чингэлгийн хил дээрх үзлэг, хяналтын ажиллагаа Эрээн хотод хийгдэнэ. (Гаалийн Итгэмжлэгдсэн Төлөөлөгчийн хувьд шууд гарна.)
- Чингэлгийг Замын-Үүд дээр УБТЗ-ын вагон руу шилжүүлж ачна.
- Ачааны машинд ачуулан илгээж болно.
- УБТЗ-ын вагон руу шилжүүлэн ачихад Замын-Үүд дээр цариг солих ажиллагаанд нэмэлт цаг зарцуулагддаг.

Чингэлгийг Улаанбаатар хот руу тээвэрлэхэд 21 цаг зарцуулж, тээвэрлэлтийн зардал 716 ам.доллар орчим болно.

### *2.4.3 Улаанбаатар хот дахь үйл ажиллагаа ба зардал*

Улаанбаатарт нэгэнт ирсэн чингэлэг УБТЗ-ын терминал дээр дунджаар 6 цаг байх шаардлагатай болох ба үйлчилгээний хөлс ойролцоогоор 64 ам.доллар.

Терминал дээр дараах үйл ажиллагаа хийгдэнэ. Үүнд:

- Чингэлэг болон вагонуудыг ангилан ялгана.
- Хот доторх хүлээн авах терминалууд руу төмөр замаар илгээдэг.
- Гаалийн баталгаатай чингэлгийн гаалийн бүрдүүлэлтийг

Улаанбаатар дахь төмөр замын терминал дээр хийж гүйцэтгэнэ.

- Хүлээн авагчид ачааг хүлээлгэж өгнө.

## **2.5 Чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаанд учирч буй нийтлэг хүндрэл**

Тээврийн компаниуд Монгол Улс руу илгээж буй чингэлэгт БНХАУ руу хаягласан чингэлгээс харьцангуй өндөр урьдчилгаа төлбөр төлүүлдэг. (*Ачаа барааг зуучлан авчирч буй тээвэр зуучийн компаниуд урьдчилгаа/барьцаа төлбөрийг чингэлэг түрээслэн ашигласныхаа төлөө чингэлгийн өмчлөгчид, ихэнхдээ далайн тээврийн томоохон компаниудын дансанд байршуулдаг.*)

- БНХАУ-ын гаалийн байгууллага зарим үед мод, модон эдлэл, хүнс, ахуйн бараа ачсан чингэлгийг түүвэрлэн зогсоож, биет болон рентген үзлэгт оруулж, сул зогсолтын төлбөр авдаг.
- Сул зогсолтын төлбөр, рентген үзлэгийн хураамжийн дүн зогссон хугацаанаас шалтгаалж 80-250 ам.доллар байна.

Эдгээр үзлэг, шалгалтыг санамсаргүй түүврийн аргаар хийдэг тул логистикийн ерөнхий төлөвлөлтөд тусгах боломж байхгүй.

Түүнчлэн БНХАУ-ын гаалийн байгууллагаас авч буй сул зогсолтын төлбөрт сэжигтэй ачаа агуулагдаж болзошгүй гэх үндэслэлээр чингэлгийн:

- o хадгалалт,
- o Ачилт, буулгалт,
- o үзлэг хяналтын хөлс зэргийг оруулан тооцсон байдаг.

Үүнээс болж цаг хугацааны саатал үүсэхийн зэрэгцээ хүргэлтийн хуваариас хоцрох, улмаар сул зогсолтын төлбөрөөс гадна демураж буюу хугацаа хэтэрсний торгууль тавигдах эрсдэл үүснэ.

Зарим төрлийн шатах, тэсрэх бодисыг аюултай ачаанд тооцож Тяньжин боомтоор импортлохыг хориглодог ба яг ямар зүйлийг энэ ангилалд оруулаад байгаа нь бас тодорхойгүй байна.

## **2.6 Далайд гарцгүй орны хувьд Авто тээврээр Олон улсын тээвэрлэлтийн сүлжээнд оролцох шаардлагатай бөгөөд шийдвэрлэвэл зохих асуудлууд**

Энэхүү судалгаанд төмөр замаар дамжин чингэлгээр БНХАУ-аас Монгол Улсад импортоор оруулж буй ачаа, барааны тээвэрлэлттэй холбоотой хүндрэл бэрхшээлийн талаарх мэдээллийг Монголын Тээвэр зуучлагчдын Нэгдсэн Холбооноос авсан баримтын дагуу тодорхойлон гаргасан байгаа.

Тэгвэл авто тээврийн хэрэгсэл ашиглан Олон улсын тээврийн харилцаанд оролцож буй аж ахуйн нэгж, байгууллагуудад тулгардаг хүндрэл бэрхшээлийг Монголын Автотээвэрчдийн Нэгдсэн Холбооноос тодорхойлсны дагуу дор тусган харуулав.

Дараах олон улсын гэрээ, хэлэлцээрт нэгдэж хууль, эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох шаардлагатай байна. Үүнд:

- ✓ UNECE –с батлан гаргасан European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) буюу Олон Улсын чанартай замаар авто машин жолоодож буй тээврийн хэрэгслийн багийн гишүүдийн ажил, амралтын горимын тухай Европын хэлэлцээр,
- ✓ UNECE-с батлан гаргасан European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) буюу Олон Улсын чанартай авто замаар аюултай ачаа бараа тээвэрлэх тухай Европын хэлэлцээр,

UNECE-с батлан гаргасан International motor insurance card system (*Green card*) буюу Олон Улсын авто хөдөлгүүрийн даатгалын систем ба Ногоон карт гэж нэрлэдэг,

- ✓ Ачааг ачих буулгах, найдвартай үйл ажиллагаатай холбоотой Олон улсын стандартыг судалж, нутагшуулах,
- ✓ Худалдааны гол түнш орнуудтай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулах,
- ✓ Дотоодын хууль тогтоомж, стандартыг боловсронгуй болгох, шинээр стандарт батлуулах,
- ✓ Монголын гаалийн системд UNECE-с батлан гаргасан TIR конвенцийн шаардлагад нийцэхүйц тоног төхөөрөмж (TIR-EPD)-тэй болох,
- ✓ Хил нэвтрэх үеийн гаалийн үзлэг шалгалтыг боловсронгуй болгох,
- ✓ Үндэсний операторуудыг дэмжихэд чиглэгдсэн бодлогыг тодорхойлж, хэрэгжүүлэх гэж тусгасан байна.

Автотээвэртэй холбоотой олон улсын эрх зүйн зохицуулалт нь UNECE буюу Европын орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комиссоос ихэвчлэн боловсруулж, батлан гаргасан байгаа нь тухайн бүсийн газар зүйн онцлог, автотээврийн салбарын хөгжилтэй шууд холбоотой юм. Бидний мэдэж байгаагаар ЕХ-ны улсууд бараа, бүтээгдэхүүнийг авто тээврээр дамжуулан тээвэрлэхэд хил, хяналтын хориг саад байхгүй ба нэгдсэн нэг стандартын дагуу чөлөөтэй зорчдог. Иймд автотээврийн салбартай холбоотой эрх зүйн зохицуулалт нь UNECE байгууллага буюу Европын холбоотой ихэнхдээ хамааралтай байна.

Нэгэнт UNECE нь НҮБ-ын салбар комисс тул холбогдох, дэвшилттэй эрх зүйн зохицуулалтад нэгдэж орох, нутагшуулах нь даяарчлагдаж буй өнөөгийн нөхцөл байдалд нийцэх ба Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын хөгжил эдийн засгийн өсөлтөнд зохих хувь нэмэр оруулна гэж үзэж байна.

## ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

### МОНГОЛ УЛСЫН ГИШҮҮНЭЭР НЭГДЭЖ ОРСОН ОЛОН УЛСЫН БАЙГУУЛЛАГА БА ТЭДГЭЭРЭЭС БАТЛАН ГАРГАСАН ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫГ АШИГЛАН ТЭЭВЭР, ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРТ ТУЛГАРЧ БУЙ ХҮНДРЭЛ БЭРХШЭЭЛИЙГ ДАВАН ТУУЛАХ НЬ

#### ***3.1 Далайд гарцгүй орны хувьд далайн тээвэрлэлт болон гуравдагч оронд далайгаар хүрэх эрх зүйн орчныг бүрдүүлсэн байдал***

Монгол Улс нэгдүгээрт далайд гарцгүй газар зүйн байршлаасаа шалтгаалан дэлхийн эдийн засгийн сүлжээнд шууд холбогдож чадахгүй байгаа, хоёрдугаарт хоёр хөрш орноосоо асар их хамааралтай байгаад Монгол Улсын үе үеийн Засгийн газар анхаарал хандуулан ажиллаж Олон Улсын эрх зүйн актуудыг хүлээн зөвшөөрч, нэгдэж орох арга хэмжээ авсаар ирсэн. Үүнд: Монгол Улсын Ардын Их Тэргүүлэгчдийн зарлигаар НҮБ-ын “Далайд гарцгүй орны транзит худалдааны тухай” 1965 оны Конвенцид 1966 онд, 1921 онд батлагдсан “Далбаагаа мандуулах тухай Барселоны тунхаглал”-д 1976 онд, “Далайн эрх зүйн тухай” НҮБ-ын 1982 оны конвенцид 1996 онд тус тус нэгдэн орж байсан бол 2001 оноос хойш Олон Улсын Далайн байгууллагын 23 конвенц, тэдгээрийн нэмэлт өөрчлөлт болох протоколд нэгдэж ороод байна.

Эдгээр конвенц, протоколуудыг судлан үзэхэд Далайд гарцгүй улс, орнууд далайд гарцтай улсын нэгэн адил далайн тээврийн салбарт ижил тэнцүү эрхтэйгээр оролцох нөхцөл боломжоор хууль эрх зүйн хүрээнд хангагдсан байдаг. Харин манай зарим улс төрчдийн ярьдагчлан далайд гарцгүй оронд эдлүүлэх хөнгөлөлт гэх зүйл ямар ч эрх зүйн актад тусгагдаагүй юм.

НҮБ-ын мэргэшсэн байгууллага болох Олон улсын далайн байгууллага нь нийт 50 гаруй конвенц боловсруулан батлуулсан байдаг ба Монгол Улс тэдгээрийн 20 гаруй конвенц протоколд нэгдэж орсон байдаг. Гэсэн хэдий ч эдгээр конвенцийн алинд нь ч худалдаатай холбоотой заалт байхгүй, зөвхөн далайн тээвэрлэлтийг хэрхэн аваар осолгүй, техникийн бүрэн бүтэн байдал, хүний аюулгүй байдлыг ханган зөв үйл ажиллагаагаар удирдуулан боомтын бүс нутаг орчим болон их далайг бохирдуулахгүй байх, хүний амь нас, эд хөрөнгө, байгаль орчинд хор хохирол учруулахгүйгээр далайг ашиглах талаар техникийн стандарт, зөвлөгөө, зөвлөмжийг өгсөн байдаг. Эдгээр нь Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэл буюу Монголын далбаатай хөлөг онгоцны үйл ажиллагаатай шууд холбоотой хууль, эрх зүйн орчин юм.



Тэгвэл Далайд гарцгүй Монгол Улс газар зүйн байршлаасаа үүдэн гарсан хүндрэл бэрхшээлийг туулан тээвэр логистикийн салбарыг хөгжүүлэхэд дэмжлэг болохуйц ямар гэрээ хэлэлцээр, конвенц байдаг вэ?

### **3.2 Монгол Улсын эдийн засаг, худалдааны урсгалыг дэмжихэд нөлөө үзүүлж болох хууль эрх зүйн орчны судалгаа**

Энэхүү судалгааны 2 дугаар бүлэгт Тээвэр, логистикийн салбарт учирч буй хүндрэлүүдийн талаар Азийн хөгжлийн банкнаас гаргасан судалгаан дээр үндэслэн тодорхойлон харуулсан байгаа.

Гаалийн ерөнхий газраас гаргасан 2018 оны статистик мэдээнээс харахад Монгол Улсад урд хилээр импортлон оруулж буй нийт ачаа барааны (БНХАУ-аас болон гуравдагч орнуудаас импортлон оруулж буй) 63 хувийг чингэлгийн тээвэр дангаар эзэлж байна. (Хавсралт №3)

Ийм учраас эхний ээлжинд БНХАУ-ын Тяньжин боомт дээрх үйл ажиллагааг хялбаршуулах, Засгийн газар хооронд байгуулсан гэрээ хэлэлцээрийн дагуу холбогдох арга хэмжээг зайлшгүй авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай нь харагдаж байгаа юм.

#### **3.2.1 Дэлхийн худалдааны байгууллагын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр**

Тус судалгааны 1.4 дүгээр зүйл заалтад тусгагдсан Дэлхийн Худалдааны байгууллагын Худалдааг Хөнгөвчлөх Хэлэлцээр нь 2017 оны 2 дугаар сарын 22-ны өдрөөс эхлэн хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлсэн бөгөөд манай улсын далайд гарах гарц болох хөрш хоёр улс энэхүү хэлэлцээрт мөн нэгдэж орсон байдаг.

Ялангуяа Монголчуудын түгээмэл ашигладаг далайн боомтын эзэн улс болох БНХАУ энэхүү хуулийг хүчин төгөлдөр болмогц шууд хэрэгжүүлж эхлэх амлалт авсан байдаг.

Энэхүү судалгааны 1.5 дугаар зүйл заалтад тусгагдсанчлан Дэлхийн худалдааны байгууллага нь “Маргааныг хянан шийдвэрлэх шүүхийн тогтолцоотой” байгууллага юм.

Иймд эхний ээлжинд Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн заалтуудтай нэг бүрчлэн танилцан судалж, Монгол Улсын тээвэр зуучлагч аж ахуйн нэгж байгууллагуудад тулгардаг хүндрэл бэрхшээлтэй харьцуулан харах шаардлагатай байгаа юм.

Монгол Улсын Далайн захиргаа нь Монголын Тээвэр Зуучлагчдын нэгдсэн холбоотой Хамтын ажиллагааны Санамж бичгийг 2018 онд байгуулсан бөгөөд хамтран хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө гарган ажиллаж байгаа юм. Энэхүү төлөвлөгөөний дагуу Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн зүйл заалтыг таниулах семинар, хэлэлцүүлгийг 2 удаа зохион байгуулаад байна.

### **3.2.2 НҮБ-ын Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ESCAP)-ын Хил дамнасан цаасгүй худалдаа**

Энэхүү судалгааны 1.2.1 дүгээр хэсэгт тусгагдсан Ази, Номхон далайн нийгэм, эдийн засгийн комисс (ESCAP)-оос Азийн орнуудын худалдааг түргэн, шуурхай, саад бэрхшээлгүй явуулах зорилгоор хэлэлцээрийн төслийг баталсан ба энэхүү хэлэлцээрт одоогоор 5 улс нэгдэж ороод байгаа бөгөөд Монгол Улсыг нэгдэж орохыг уриалаад байна.

Энэхүү дүн шинжилгээ болон Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрийн заалтууд болон хэрэгжүүлэн ажиллаж буй Тайланд улсын туршлагаас харахад ДХБ-ын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилтэд маш их хувь нэмэр оруулж байгаа юм байна.

ESCAP-аас хийсэн бэлэн байдлын судалгаанд дараахь байдлаар дүгнэсэн байна.

### **3.2.3 НҮБ-ын Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ESCAP)-оос Монгол Улсын өнөөдрийн нөхцөл байдалд хийсэн анализ, дүгнэлт**

НҮБ-аас 2019 онд хийсэн судалгаанаас харахад Монгол Улс бүс нутгийн хэмжээнд транзит тээврийг хөнгөвчлөх талаар сүүлийн хоёр жилд ихээхэн ахиц гаргасан байна. Энэ үзүүлэлтээрээ бүс нутгийн дунджаас өндөр байна гэжээ. Тус судалгаанаас харахад худалдааг үр ашигтай хэрэгжүүлэхэд шаардагдах хэв журмын ажиллагаанд илүү дэвшил гарсан хэдий ч гол арга хэмжээнүүдэд 46.2 хувийн үзүүлэлтээрээ Ази Номхон далайн орнуудын дундаж болох 59.1 хувиас доогуур хэвээр байна.

Зүүн болон Зүүн хойд Азийн орнуудын дундаж үзүүлэлт 79.3 хувьтай байгааг мөн энд зориуд тусган харуулах нь зүйтэй. Энэ нь Монгол Улс Худалдааг хөнгөвчлөх үйл ажиллагаанд анхаарал хандуулан хийх зүйл их байгааг харуулж байна. Монгол Улсын хувьд гол ХХХ-ийн 5 үзүүлэлтээс “Institutional arrangement and cooperation”, “transparency” and “formalities” хэсгүүд дээр бүс нутгийн дундаж түвшинд байгаа бол “Paperless trade” болон “cross-border paperless trade” гэсэн үзүүлэлт дээр бүс нутгийн дунджаас доогуур түвшинд байна.

Цаасгүй худалдаа хэсэгт Монгол Улс цахим гаалийн систем, гааль болон бусад хяналтын байгууллагуудтай цахим сүлжээгээр холбогдох, гаалийн мэдүүлгийг цахимаар мэдүүлэх, гаалийн татвар, хураамжийг цахимаар төлөх зэрэг үйл ажиллагааг нэвтрүүлсэн байна. Гэсэн хэдий ч гаалийн татварын буцаан олголт болон бусад холбогдох ийм төрлийн татвар хураамжийг цаасан дээр гарган баримт бичгийг бүрдүүлэх замаар хийх шаардлагатай болдог ажээ. ДХБ-ын ХХХ-ийн Цахим нэг цонхны үйлчилгээийг холбоотой хийгдсэн ажил одоогоор огт байхгүй байна. Түүнчлэн цахимаар экспорт, импортын зөвшөөрлийн хүсэлт илгээх, ачааны дагалдах бичгийг цахимаар явуулах, гарал үүслийн гэрчилгээг цахимаар авах хүсэлт гаргах зэрэг ажлууд хийгдээгүй байгаа юм.

Худалдааг хөнгөвчлөх үйл ажиллагааг цахимжуулснаар үнийг бууруулж худалдааны эргэлтийн хэмжээг нэмэгдүүлэх боломжууд шинээр гарч байгаа юм.

Хэрэв Монгол Улс Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийг дангаар нь хэрэгжүүлэхэд худалдааны зардлын 10 хувийн бууруулах бол Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрийг давхар хэрэгжүүлвэл зардлыг 30 хувиар бууруулах боломжтой. Ингэснээр дэлхийн худалдааны сүлжээнд оролцох боломж, үр ашиг нэмэгдэнэ.

Монгол Улсад 2018 оны 11 дүгээр сараас 2019 оны 3 дугаар сарын хооронд дамжин өнгөрөх бизнесийн үйл ажиллагааны үнэлгээ (ВРА) –г хийхээр ажилласан. Ингэхдээ ОХУ-аас мод, модон бэлдэцийг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан БНХАУ руу транзит тээвэр хийх, БНХАУ-аас хувцас, бараа бүтээгдэхүүнийг ОХУ руу дамжуулан тээвэрлэх үйл ажиллагаанд ажиглалт хийв.

Дамжин өнгөрөх тээврийн хувьд ОХУ-аас БНХАУ-д экспортолж буй мод, модон бүтээгдэхүүн, БНХАУ-аас ОХУ-д экспортлон гаргаж буй хувцас, бараа бүтээгдэхүүн нь яг адилхан үйл явцтай байв. Оролцогчдын хувьд

- Экспортлогч
- Импортлогч
- Тээвэр зуучийн байгууллага
- Хяналт шалгалтын байгууллагууд (Монголын талаас)
  - Мэргэжлийн хяналт, хорио цээр
  - Эрүүл мэндийн байгууллага
  - Гаалийн лаборатори гэх мэт.

Харин БНХАУ-аас ОХУ руу гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүний хувьд Монгол Улсын хил хамгаалах газар, БНХАУ-ын болон Монгол Улсын гаалийн байгууллага нэмэгдэж оролцов. Эдгээр байгууллагууд бараа бүтээгдэхүүнийг 100 хувь цаасгүй хэлбэрээр дамжуулан өнгөрүүлэхэд нягт хамтран ажиллах шаардлагатай нь ажиглагдсан байна.

ОХУ-аас Хятад руу тээвэрлэж буй мод 2-3.5 хоногт дамжин өнгөрсөн бол Хятадаас ОХУ-руу явуулж буй транзит ачаа 2.5-5.5 хоног болж байв. Энэхүү транзит хугацаа нь транзит тээврийн мэдүүлэг гаргах, Монголоос зөвшөөрөл олгох, бараа Монгол Улсын хилээр орсон цагаас гарч өнгөрөх хүртэлх нийт шат дамжлагыг оруулан тооцсон хугацаа юм.

Энэхүү үнэлгээ дүгнэлт, судалгааг хийх явцад Монгол Улс хил дамнасан цаасгүй худалдааг хийж гүйцэтгэхэд техникийн бэлэн байдлын хувьд харилцан адилгүй байгаа нь ажиглагдлаа. Ерөнхийдөө Мэдээлэл,

холбооны технологийн дэд бүтэц Монгол Улсын хувьд тааруу байна. Харин худалдаанд оролцогч талуудын хувьд цаасгүй худалдаанд шилжин орох хүсэл зориг өндөр байна. Одоохондоо ГЕГ хил дамжуулан хэрэгжүүлэх цаасгүй худалдааг явуулах ажлыг эхлүүлэх талаар мэдээлэл солилцоод байгаа юм. Бусад зөвшөөрөл олгогч төрийн байгууллагууд цаасгүй худалдааг эхлүүлэхэд бэлэн биш байна. Иймд энэхүү ажлыг гүйцэтгэх ажилтнуудын чадавхийг бэхжүүлэх асуудал зайлшгүй шаардлагатай.

Одоогийн байдлаар цаасгүй худалдааны системийг бүхэлд нь хариуцан авч хэрэгжүүлэн ажиллах бүтэц байхгүй, хамтран хэрэгжүүлэх оролдлого, хүсэл зорилго харагдахгүй байна.

Худалдаа тээврийг хөнгөвчлөх Үндэсний хороо Цаасгүй худалдааны системийг хэрэгжүүлэх чиг үүргийг авч ажиллаж болох юм. Гэсэн хэдий ч энэхүү Үндэсний хороо нь нэг яамнаас гаргасан баримт бичгийн хүрээнд байгуулагдсан тул бусад яамдуудтай хамтран ажиллахад учир дутагдалтай. Түүнчлэн энэхүү Үндэсний хороо байгуулагдсан гол зорилго нь ДХБ-ын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг хангаж ажиллах үндсэн чиг үүрэгтэй юм.

Цаасгүй худалдааг хариуцан ажиллах санаачлага байгаа хэдий ч хамааралтай бүх талуудыг оролцуулан хариуцаж ажиллах төрийн байгууллага байхгүй байна. Цаасгүй худалдааг нэг цонхны системтэй хамтран хэрэгжүүлэх төлөвлөгөө ч байгаа юм байна. Гэсэн хэдий ч удирдан зохион байгуулах, ажлыг нь чиглүүлэн зангидаж ажиллах агентлаг, төрийн байгууллага байхгүй байна.

Цахим гаалийн систем (e-Customs) нь гаалийн татварыг хураах цахим банк (e-banking)-ны систем, цахим гарын үсэг (e-signature), Public Key Infrastructure буюу бүх мэдээллийг төвлөрүүлэн, холбогдох эздэд хуваарилах, буцаан нэгтгэх цогц программ бүхий мэдээллийн сүлжээ зэрэг иж бүрэн системтэйгээр ажиллах боловч эдгээр дагалдах системүүдийг хөгжүүлэх шаардлагатай.

Нөгөөтэйгүүр, Цахим боомт (e-Port), цахим зөвшөөрөл (e-Permit), цахим гэрчилгээ (e-Certificate) системүүд бүрэн хэрэгжиж амжаагүй байгаа юм. Цахим гэрчилгээний системийн хувьд хамгийн дөхүү гэрчилгээ нь МХХАҮТ-аас цахим хэлбэртэй байхыг хүлээн зөвшөөрсөн цахим Гарал үүслийн гэрчилгээ юм. Гэсэн хэдий ч хил дамнасан худалдаанд гарал үүслийн гэрчилгээ биет байдлаараа давхар шалгагдсан хэвээр байна.

Экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүнд олгогддог баримт бичгийн 80 гаруй хувийг дангаар эзэлдэг МХЕГ нь зөвшөөрөл олгох үйл ажиллагаагаа автоматжуулах алхам огт хийж эхлээгүй байгаа хэдий ч цаасгүй худалдааны системд нэвтэрч орох хэтийн төлөвлөгөөтэй байгаа юм байна.

Тус байгууллага 2021 он гэхэд хүсэлтийг (e-applications) цахимаар авах, цахим хуваарь (e-scheduling) гаргах, цахимаар (e-approvals) зөвшөөрөл олгох зэрэг ажлуудыг өөрийн Хяналтын удирдлагын системд нэвтрүүлэх зорилт тавьжээ.

Бусад төрийн байгууллагууд бүгд цаасан дээр суурилсан үйл ажиллагаа явуулсан хэвээр байна. Нэг цонхны систем Монголд байхгүй. Гэхдээ Гаалийн бүрдүүлэлт хийх (CAIS) болон CEPS програмуудын шинэчлэгдсэн хувилбарыг Азийн хөгжлийн банкнаас хэрэгжүүлж буй “Бүс нутгийн хилийн үйлчилгээг сайжруулах” төслийн хүрээнд 2020 он гэхэд Нэг цонхны үйлчилгээг нэвтрүүлэх ба төслийг өргөжүүлэх замаар бусад холбогдох агентлагууд 2022 онд энэхүү төсөлд хамрагдсан байхаар төлөвлөж байна. Мэдээлэл, холбооны технологийн хувьд холбогдох байгууллагууд өөрийн хүчин чадлыг ашиглан ажиллаж байгаа ба энэ нь ашиглалтын хувь нь хязгаарлагдмал байна.

Цаасгүй худалдааг шийдвэрлэхэд мэдээлэл, холбооны технологийг бүрэн гүйцэд ашиглах шаардлагатай байгаа нь ажиглагдаж байна. Жишээ нь: Одоо байгаа CAIS систем нь бусад төрийн байгууллага болон Зөвшөөрөл олгодог байгууллагуудаас шаардлагатай зөвшөөрөл, баталгаа бүхий өгөгдлийг хүлээн авсны үндсэн дээр бүрэн ажиллах зориулалттай систем юм.

МХЕГ-ын хувьд эрсдэлийн багийн талаар бага зэргийн туршлагатай гэсэн хэдий ч өөрийн онцлогт нийцсэн инженерчлэлийг хийхээр төлөвлөөд байгаа ба 2021 он гэхэд гүйцэтгэсэн байхаар төлөвлөжээ. Бусад байгууллагын хувьд бизнесийн үнэлгээ (BPR) хийгдээгүй байна.

*Мэдээллийг уялдуулж стандартад хамруулах талаар* ГЕГ-аас холбогдох арга хэмжээг авчээ. Тус байгууллага Дэлхийн Гаалийн байгууллагын 2 дугаар хувилбарын дагуу баримт материалаа боловсруулж байгаа бөгөөд одоо 3.7. хувилбарт оруулахаар шинэчилж байна.

Үндэсний хэмжээний худалдааг хөнгөвчлөх үйл ажиллагаа нь зөвхөн Гаалийн байгууллагын энэхүү арга хэмжээгээр хязгаарлагдаж байгаа нь хил дамнасан худалдаанд үзүүлэх нөлөөлөл бага юм.

Монгол Улсын Засгийн газар цахим монгол хөтөлбөрийн хүрээнд тодорхой ахиц дэвшил гаргах шаардлагатай байгааг хувийн хэвшлийн байгууллагууд сануулж байна .

Компьютерийн ашиглалт, боловсрол болон удирдлагын өөрчлөлтийн хувьд Хувийн хэвшлийн байгууллагууд өөрийн бизнест ашигладаг тул өндөр мэдлэгтэй. Гэсэн хэдий ч хөрөнгө мөнгөний нөхцөл боломжоос шалтгаалан тэдгээрийн өдөр тутамдаа ашиглаж буй систем нь Харилцагчтай холбогдох удирдлагын систем (CRM), байгууллагын үйлдвэрлэлийн нөөцийн төлөвлөлт (ERP) системд Шилжих шаардлагатай байна.

Хувийн хэвшлийн зүгээс цаасгүй худалдааг нэвтрүүлэхэд чиглэгдсэн эерэг өөрчлөлтийг дэмжиж байгаагаа илэрхийлж байсан хэдий ч нэг л төрлийн үйл ажиллагааг одоо цаасаар болон цахимаар давхар бүрдүүлэх шаардлагатай болсонд дургүйцэж байна. Түүнчлэн цаашид яг ямар арга хэмжээг яаж өөрчлөх төлөвлөгөөтэй байгаагаа ил тод ойлгомжтой байлгахад

төрийн байгууллагын зүгээс анхаарал хандуулан ажиллах шаардлагатай байгааг хувийн хэвшлийн зүгээс илэрхийлсэн байна. Ингэснээр өөрийн байгууллагын үйл ажиллагааны төлөвлөгөөтэй уялдуулан ажиллана гэжээ.

Одоогийн байдлаар Цаасгүй худалдааг хэрэгжүүлж ажиллах төсөв Дэлхийн банк, Азийн хөгжлийн банк зэрэг цөөн тооны донор байгууллагуудаас гарч байна. Гэхдээ эдгээр санхүүгийн тусламж нь ГЕГ-т төвлөрч байсан ба саяхнаас МХЕГ-т хэрэгжиж буй төсөлд оногдсон байна. Энэ нь Худалдааг хөнгөвчлөх үндэсний хороо болон бусад хэрэгжүүлэгч байгууллагын зүгээс идэвх чармайлт, хүчин зүтгэл гаргаагүйтэй холбоотой. Нэг цонхны үйлчилгээг хариуцан ажиллах хороо байхгүй байгаатай холбоотой гаднаас ирж буй санхүүгийн тусламжийг хүлээн авагч тал зөвхөн өөрийн хэрэгцээнд зориулан ашигласан байна.

Монгол Улсын хувьд хил дамнанс цаасгүй худалдаа маш хязгаарлагдмал байгаа ба зөвхөн хамтран ажиллаж буй оронтой туршилт хэлбэрээр зохион байгуулсан туршлагаас хэтрээгүй байна.

### **3.2.4 НҮБ-ын Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комисс (ESCAP)-оос боловсруулсан Хуурай боомтын тухай хэлэлцээр**

**НҮБ-ын Ази, Номхон далайн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн комиссоос** боловсруулсан Хуурай боомтын тухай конвенцид Монгол Улс 2017 онд нэгдэж орсон бөгөөд одоогоор Үндэсний хороо байгуулагдсанаас өөр тодорхой хийж гүйцэтгэсэн ажил байхгүй байна.

Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарт тулгарч байгаа хамгийн том хүндрэл бэрхшээл бол далайн тээврийн компаниудын чингэлгийг өгөгдсөн (45) хоногийн дотор Монголд авчраад хоосон чингэлгийг буцаагаад хүргэж өгөх явдал юм.

Энэхүү судалгааны 2.2.1 дүгээр хэсэгт тусгагдсаны дагуу зөвхөн Тяньжин – Эрээний хооронд 8-10 хоног зарцуулж байгаа өнөөдрийн нөхцөл байдлын хувьд өгөгдсөн хоног нь асар богино хугацаа байгаа юм.

Хуурай боомтын гол зарчим нь Далайн боомтын гүний нутаг дахь үргэлжлэл төдий бөгөөд далайн боомт дээр ирсэн аливаа чингэлэг хуурай боомт руу хаяглагдсан тохиолдолд шууд тухайн хуурай боомт руу илгээгддэг. Дээр нь далайн тээврийн компаниас өөрийн өмч болох чингэлгийг хуурай боомтод хүргэгдсэн цагаас эхлэн хугацааг тооцдог байх нөхцөлийг бүрдүүлэх боломж харагдаад байгаа юм.

## **ШИНЖИЛГЭЭНИЙ ДҮГНЭЛТ**

Монгол Улс одоогийн байдлаар эрх зүйн орчныг тодорхой хэмжээгээр бүрдүүлсэн, мөн бүрдүүлэхэд чиглэгдсэн арга хэмжээг авч ажиллаж байгаа нь энэхүү судалгааны явцад харагдаж байна.

Судалгааг хийх явцад ажигласнаар Дэлхийн худалдааны байгууллагын **Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр** нь Гаалийн байгууллагын үйл ажиллагааг цахим хэлбэрт оруулах, гаалийн байгууллагын баримт бичгийн тоог цөөлөх, баримт бичгүүдийн стандартыг нэг болгох, түүнчлэн үйлчлүүлэгчдэд өгөх мэдээллийг хүртээмжтэй болгож баримт бичгийг цахимжуулах шаардлагуудыг тавьсан байна. Бид эдгээр шаардлагыг БНХАУ-ын Худалдааг Хөнгөвчлөх Үндэсний Хороонд тавих замаар манай хувийн хэвшлийнхэнд тулгардаг хүндрэл бэрхшээлийг тодорхой болгох, ингэснээр дунд нь төөрөгдүүлэн завшиж байж болох Хятад улсын тээвэр зуучийн агентуудыг цэгцлэх боломж байна.

Харин ESCAP-ын **Хуурай боомтын хэлэлцээрт** тусгагдсан Холимог тээврийн /Multimodal transport/ конвенцид нэгдэн орох шаардлага байгааг анхаарч ойрын хугацаанд нэгдэж орох саналыг холбогдох байгууллагад тавьж шийдвэрлүүлснээр Хуурай боомтын хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх нь зүйтэй юм.

Энэхүү конвенцийг Далайд гарцгүй улсад хэрхэн хэрэгжүүлэх талаар ямар нэгэн ойлголт одоогоор байхгүй байгаа мэт ажиглагдаж байна. Иймээс тус байгууллагаас техникийн тусламжийн хүрээнд Монгол Улсад мэргэжилтэн, багш нарыг урьж үндэсний семинар зохион байгуулах улмаар холбогдох талуудыг мэдээллээр бүрэн хангаж нэгдсэн мэдээлэлтэй болох нь туйлын чухал байна.

Мөн ESCAP-ын **Хил дамнасан Цаасгүй худалдааны хэлэлцээрт** нэгдэн орсноор түрүүлж нэгдэн орсон гишүүн байгууллагуудад амлаж буй техникийн туслалцааг хүртэх эрхээр хангагдах боломж яригдаж байна. Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрийн нэг давуу тал нь хилийн бүсэд үйл ажиллагаа явуулдаг 4 байгууллагын бүгдэд нь хамааралтай байгаа юм. Үүнд:

- Гаалийн Ерөнхий газар
- Хилийн хамгаалах Ерөнхий газар
- Мэргэжлийн Хяналтын Ерөнхий газар
- Гадаадын Иргэн Харьяатын Газар

Эдгээр байгууллагуудыг нэгдсэн системд холбож, нэг цонхны зарчимд шилжсэнээр үйлчлүүлэгчийн мэдээлэл холбогдох бүх талууд боловсруулалт хийн буцаад бэлэн болсон бүх баримт бичгийг үйлчлүүлэгч нэг цэгээс авах боломж бүрддэг. Ингэснээр худалдаанд оролцогч талуудын цаг зав, хөрөнгө мөнгийг хэмнэх, цаасыг олон дахин “үйлдвэрлэх” явдлыг зогсоох давуу талтай ажээ.

Энэхүү хуулийг санаачлагч ESCAP-ын Монгол Улсад хийсэн дүгнэлтэд дараах байдлаар тусгагдсан байна.



Дамжин өнгөрч буй тээврийн үйл ажиллагаа бүхэлдээ цаасан дээр үндэслэсэн баримт бичгийн бүрдүүлэлт дээр тулгуурлаж буй тул транзит тээврийн үйл явц удаашралтай байна. Монгол Улс одоогийн байдлаар ОХУ-тай гаалийн баримт бичгийг цахимаар солилцох үйл ажиллагаа байдаг хэдий ч тэр нь маш хязгаарлагдмал хүрээнд ашиглагдаж байгаагаас төр болон хувийн хэвшлийн байгууллагын аль нь ч ашиглаж чадахгүй байна. Гэтэл БНХАУ-тай хийх худалдаа нь тэр чигээрээ цаасан суурьтай байгаа юм.

Дээр дурьдсан хоёр тохиолдлын аль алинд нь худалдаатай холбоотой төрөл бүрийн баримт бичгийг гараар бөглөх шаардлага тулгарч байна. Түүнээс гадна тэдгээр төрөл бүрийн баримт бичгийг өөр, өөр төрийн байгууллагууд (гааль, хилийн хяналт, хорио цээр, мэргэжлийн хяналт гэх мэт)-д гаргаж өгөх шаардлагатай тул маш олон хувь бэлтгэх хэрэгтэй болж байна. Ингэж олон хувь бэлтгэх гол шалтгаан нь төрийн байгууллагуудын хооронд мэдээллийг цахимаар солилцох систем, тогтолцоо байхгүй байгаагаар холбоотой байгаа юм.

Энэхүү бизнесийн үйл ажиллагааны үнэлгээг гаргасны үр дүнд хэд, хэдэн төрлийн зөвлөмж, зааварчилгаа гарсныг дор задлан харуулжээ.

Нэгдүгээрт, Монгол Улс цахим холбоонд суурилсан Нэг цонхны системийг хөгжүүлэх үйл ажиллагааг түргэвчлэх шаардлагатай байна. Ингэснээр олон төрлийн баримт бичгийг “үйлдвэрлэх”-ээс сэргийлэх тул цаг хугацааг хэмнэнэ.

Хоёрдугаарт, худалдаа, үйлдвэрлэл эрхлэгчдийн нэг цонхны тогтолцооны хүрээнд шаардагдах хууль эрх зүйн орчны мэдлэг, мэдээлэл сайжрах тул бараа, бүтээгдэхүүнийг импорт, экспортод тавигдах шаардлагыг биечлэн гүйцэтгэх нь цаг хугацаа хэмнэх боломжийг олгоно.

Түүнчлэн худалдаатай холбоотой мэдээлэл (лиценз, зөвшөөрөл, гэрчилгээ, транзит тээврийн мэдүүлэг/декларац болон худалдааны шаардлагатай бусад баримт бичиг) –ийг цахимаар солилцох нөхцөл бүрдсэнээр Транс Монголын төмөр зам дагуу хийгдэх дамжин өнгөрөх бусад үйл ажиллагаа хөнгөвчлөгдөх юм.

Мэдээллийг цахимаар солилцоход барааг хил дээр ирэхээс өмнө урьдчилсан байдлаар зөвшөөрөл олгох ба ингэснээр мэдээллийн ил тод байдал хангагдаж, холбогдох хууль эрх зүйн хэрэгжилт, хяналт сайжрахаас гадна үр ашиг нэмэгдэнэ.

ОХУ, Монгол, БНХАУ эхний ээлжинд худалдаа болон дамжин өнгөрөхтэй холбоотой мэдээ, мэдээллийг олон улсын стандартыг ашиглан нэг стандарт болгож ижилсүүлэн уялдуулах шаардлагатай байна. Монгол Улс “Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээр”-т нэгдэж орсноор энэхүү зөвлөмжид тусгагдсан нилээд ажлуудыг хийхэд дэмжлэг болох юм гэж зөвлөсөн байна.



Хавсралт I

НЭГДСЭН ҮНДЭСНИЙ БАЙГУУЛЛАГЫН ХҮРЭЭНД ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА ЯВУУЛДАГ ТӨРӨЛЖСӨН АГЕНТЛАГУУДЫН  
ЖАГСААЛТ

| № | Төрөлжсөн байгууллагын нэр                             |   | Төв байр             | Монгол дахь суурин төлөөгчийн газар байгаа эсэх                             | Байгуулагдсан он |
|---|--|---|----------------------|---|------------------|
|   | Англи  | Монгол  |                      |   |                  |
| 1 | Food and Agriculture Organization (FAO)                | Хүнс, Хөдөө Аж Ахуйн байгууллага (ХХАААБ)         | Ром (Итали)          | Нэгдсэн Үндэстний гудамж 14, Сүхбаатар дүүрэг, 1-р хороо 14201 Улаанбаатар  | 1945             |
| 2 | International Atomic Energy Agency (IAEA)              | Олон Улсын Атомын Энергийн агентлаг (ОУАЭА)       | Вена (Австри)        |   | 1957             |
| 3 | International Civil Aviation Organization (ICAO)       | Олон Улсын Иргэний Нисэхийн байгууллага (ОУИНБ)   | Монтреал (Канад)     |   | 1947             |
| 4 | International Fund for Agricultural Development (IFAD) | Хөдөө Аж Ахуйг Хөгжүүлэх Олон Улсын сан (ХААХОУС) | Ром (Итали)          |   | 1977             |
| 5 | International Labour Organization ILO                  | Олон Улсын Хөдөлмөрийн байгууллага (ОУХБ)         | Женев (Швейцар)      |   | 1946 (1919)      |
| 6 | International Maritime Organization (IMO)              | Олон Улсын Далайн байгууллага (ОУДБ)              | Лондон (ИБУИНВУ)     |   | 1948             |
| 7 | International Monetary Fund (IMF)                      | Олон Улсын Валютын Сан (ОУВС)                     | Вашингтон (Д.С. АНУ) | MCS Plaza. 3 давхар, Сөүлийн гудамж 4, Сүхбаатар дүүрэг Улаанбаатар, 210644 | 1945 (1944)      |
| 8 | International Telecommunication Union (ITU)            | Олон Улсын Цахилгаан Холбооны байгууллага (ОУЦХБ) | Женев (Швейцар)      |   | 1947 (1865)      |

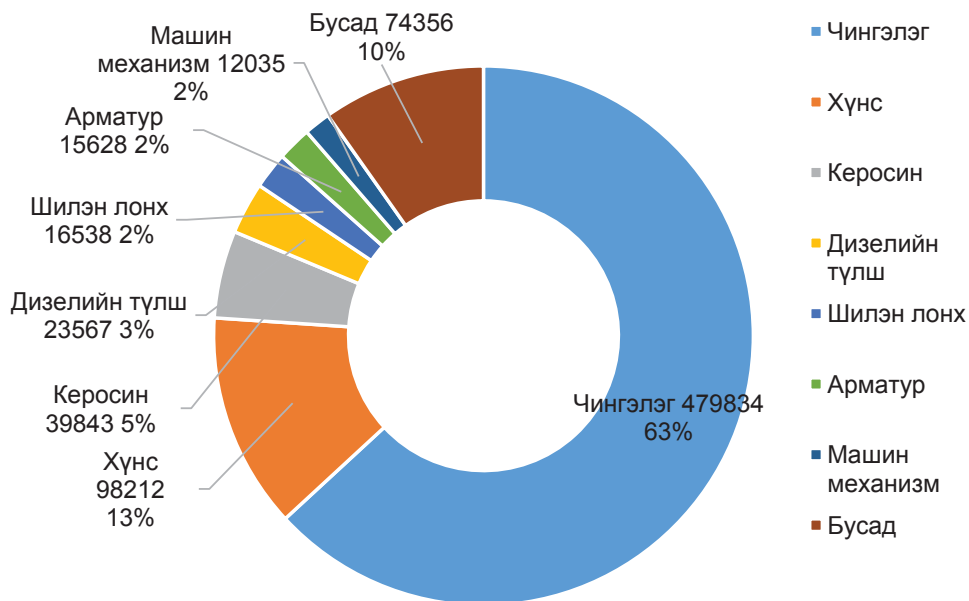
|    |   |  |                      |  |             |
|----|---|--|----------------------|--|-------------|
| 9  | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) | НҮБ-ын Боловсрол, Ухаан, Соёлын Шинжлэх байгууллага (НҮББШУСБ) | Парис (Франц)        | Монгол улс Улаанбаатар хот Сүхбаатар дүүрэг, Нэгдсэн Үндэстний гудамж, НҮБ-ын байр | 1946        |
| 10 | United Nations Industrial Development Organization (UNIDO)                | НҮБ-ын Үйлдвэр Хөгжлийн байгууллага (НҮБҮХБ)                   | Вена (Австри)        |  | 1967        |
| 11 | World Tourism Organization (UNWTO)  | Дэлхийн Аялал Жуулчлалын байгууллага (ДАЖБ)                    | Испани (Мадрид)      |  | 1974        |
| 12 | Universal Postal Union (UPU)  | Дэлхийн Шуудан Холбооны байгууллага (ДШХБ)                     | Берн (Швейцар)       |  | 1947 (1874) |
| 13 | World Bank Group (WBG)  | Дэлхийн Банк Групп (ДБГ)                                       | Вашингтон (Д.С, АНУ) | MCS Plaza, 5 давхар, Сөүлийн гудамж 4  | 1945 (1944) |
| 14 | World Food Programme (WFP)  | Дэлхийн Хүнсний хөтөлбөр (ДХХ)                                 | Ром (Итали)          |  | 1963        |
| 15 | World Health Organization (WHO)   | Дэлхийн Эрүүл Мэндийн байгууллага (ДЭМБ)                       | Женев (Швейцар)      | Олимпын гудамж 2, Сүхбаатар дүүрэг Улаанбаатар 15160 Төв шуудангийн хайрцаг 663    | 1948        |
| 16 | World Intellectual Property Organization (WIPO)                           | Дэлхийн Оюуны байгууллага (ДООБ)                               | Женев (Швейцар)      |  | 1974        |
| 17 | World Meteorological Organization (WMO)                                   | Дэлхийн Цаг Уурын байгууллага (ДЦУБ)                           | Женев (Швейцар)      |  | 1950 (1873) |

## ЛОГИСТИКИЙН ГҮЙЦЭТГЭЛИЙН ИНДЕКС 2018 ОН

| Country | Overall LPI score |            | Overall LPI rank |            | Customs     |            | Infrastructure |            | International shipments |            | Logistics quality and competence |            | Tracking and tracing |           | Timeliness |      |
|---------|-------------------|------------|------------------|------------|-------------|------------|----------------|------------|-------------------------|------------|----------------------------------|------------|----------------------|-----------|------------|------|
|         | score             | rank       | score            | rank       | score       | rank       | score          | rank       | score                   | rank       | score                            | rank       | score                | rank      | score      | rank |
|         | 4.20              | <b>1</b>   | 4.09             | 1          | 4.37        | 1          | 3.86           | 4          | 4.31                    | 1          | 4.24                             | 2          | 4.39                 | 3         |            |      |
|         | 4.05              | <b>2</b>   | 4.05             | 2          | 4.24        | 3          | 3.92           | 2          | 3.98                    | 10         | 3.88                             | 17         | 4.28                 | 7         |            |      |
|         | 4.04              | <b>3</b>   | 3.66             | 14         | 3.98        | 14         | 3.99           | 1          | 4.13                    | 2          | 4.05                             | 9          | 4.41                 | 1         |            |      |
|         | 4.03              | <b>4</b>   | 3.71             | 12         | 4.18        | 5          | 3.88           | 3          | 4.08                    | 6          | 4.09                             | 7          | 4.25                 | 12        |            |      |
|         | 4.03              | <b>5</b>   | 3.99             | 3          | 4.25        | 2          | 3.59           | 14         | 4.09                    | 4          | 4.05                             | 10         | 4.25                 | 10        |            |      |
|         | 4.02              | <b>6</b>   | 3.92             | 5          | 4.21        | 4          | 3.68           | 11         | 4.09                    | 5          | 4.02                             | 11         | 4.25                 | 11        |            |      |
|         | 4.00              | <b>7</b>   | 3.89             | 6          | 4.06        | 6          | 3.58           | 15         | 4.10                    | 3          | 4.08                             | 8          | 4.32                 | 6         |            |      |
|         | 3.99              | <b>8</b>   | 3.92             | 4          | 3.96        | 17         | 3.53           | 19         | 4.01                    | 9          | 4.18                             | 3          | 4.41                 | 2         |            |      |
|         | 3.99              | <b>9</b>   | 3.77             | 11         | 4.03        | 8          | 3.67           | 13         | 4.05                    | 7          | 4.11                             | 4          | 4.33                 | 5         |            |      |
|         | 3.97              | <b>10</b>  | 3.82             | 8          | 4.00        | 11         | 3.56           | 16         | 3.89                    | 15         | 4.32                             | 1          | 4.28                 | 8         |            |      |
|         | 3.61              | <b>26</b>  | 3.29             | 31         | 3.75        | 20         | 3.54           | 18         | 3.59                    | 27         | 3.65                             | 27         | 3.84                 | 27        |            |      |
|         | 2.81              | <b>71</b>  | 2.66             | 65         | 2.55        | 81         | 2.73           | 84         | 2.58                    | 90         | 2.78                             | 83         | 3.53                 | 50        |            |      |
|         | 2.76              | <b>75</b>  | 2.42             | 97         | 2.78        | 61         | 2.64           | 96         | 2.75                    | 71         | 2.65                             | 97         | 3.31                 | 66        |            |      |
|         | 2.61              | <b>92</b>  | 2.57             | 81         | 2.48        | 86         | 2.65           | 95         | 2.50                    | 97         | 2.51                             | 113        | 2.90                 | 111       |            |      |
|         | 2.58              | <b>99</b>  | 2.10             | 140        | 2.57        | 77         | 2.42           | 120        | 2.59                    | 88         | 2.71                             | 90         | 3.09                 | 91        |            |      |
|         | <b>2.37</b>       | <b>130</b> | <b>2.22</b>      | <b>127</b> | <b>2.10</b> | <b>135</b> | <b>2.49</b>    | <b>117</b> | <b>2.21</b>             | <b>140</b> | <b>2.10</b>                      | <b>152</b> | <b>3.06</b>          | <b>93</b> |            |      |
|         | 2.34              | <b>134</b> | 1.92             | 150        | 2.17        | 127        | 2.31           | 133        | 2.33                    | 116        | 2.33                             | 131        | 2.95                 | 104       |            |      |
|         | 2.08              | <b>156</b> | 1.82             | 155        | 1.82        | 156        | 2.18           | 147        | 2.00                    | 156        | 2.27                             | 134        | 2.34                 | 154       |            |      |
|         | 2.07              | <b>157</b> | 1.77             | 157        | 2.00        | 142        | 2.00           | 158        | 2.10                    | 150        | 2.22                             | 141        | 2.33                 | 155       |            |      |
|         | 2.06              | <b>158</b> | 1.69             | 159        | 1.95        | 146        | 2.21           | 139        | 2.33                    | 117        | 2.01                             | 156        | 2.17                 | 158       |            |      |
|         | 2.05              | <b>159</b> | 1.57             | 160        | 1.86        | 153        | 2.20           | 143        | 2.00                    | 155        | 2.00                             | 157        | 2.59                 | 140       |            |      |
|         | 1.95              | <b>160</b> | 1.73             | 158        | 1.81        | 158        | 2.10           | 152        | 1.92                    | 158        | 1.70                             | 159        | 2.38                 | 153       |            |      |

### Замын-Үүд боомтоор дамжуулан тээвэрлэсэн импортын ачаа барааны бүтэц 2018 он

Нэгж/Тонн



Эх сурвалж: Замын-Үүд дэх шилжүүлэн ачих анги

---

**"ХУУРАЙ БООМТЫН ТАЛААРХ  
ОЙЛГОЛТ БОЛОН БУСАД УЛСЫН  
ТУРШЛАГЫГ МОНГОЛ УЛСАД  
АШИГЛАХ НЬ"**

---

## АГУУЛГА

|                          |   |    |
|--------------------------|---|----|
|                          | Оршил   | 71 |
| <b>Нэгдүгээр бүлэг</b>   | Хуурай боомтын талаарх ойлголт болон бусад улсын туршлагыг монгол улсад ашиглах нь                                | 71 |
| <b>Хоёрдугаар бүлэг</b>  | Хуурай боомт үүсэх болсон шалтгаан  | 72 |
| <b>Гуравдугаар бүлэг</b> | Хуурай боомтын түүх, хөгжил   | 74 |
| <b>Дөрөвдүгээр бүлэг</b> | Европын холбооны улсад хуурай боомтыг ашиглаж буй жишээ   | 76 |
| <b>Тавдугаар бүлэг</b>   | Азийн орнуудад хэрэгжүүлж буй хуурай боомтын үйл ажиллагаа  | 79 |
| <b>Зургадугаар бүлэг</b> | Хуурай боомт болон хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй оронтой хамтран ажиллаж буй жишээ                                | 80 |
| <b>Долдугаар бүлэг</b>   | Дэлхийн эдийн засаг болон чингэлэг тээврийн салбарын өсөлт ба хуурай боомтын хөгжил, тулгарч буй хүндрэл бэрхшээл | 87 |
|                          | Дүгнэлт   | 89 |
|                          | Хавсралт I  | 92 |

## ОРШИЛ

Монгол Улс өнөөдрийн байдлаар хуурай боомт байгуулж чадаагүй байгаа бөгөөд зарим хүмүүс далайд гарцгүй оронд байгаа хилийн боомтыг хуурай боомт гэж ойлгож, тайлбарлаж байгаа нь маш том төөрөгдөл юм. Хэрэв ийм буруу ойлголт олон нийтийн түгвэл хуурай боомтыг жинхэнэ утгаар байгуулахад тодорхой хүндрэл бэрхшээл үүсгэж болзошгүй.

Монгол Улс “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 2013 оны 05 сарын 01-ний өдөр баталж, 2016 оны 4 дүгээр сарын 23-ны өдрөөс хүчин төгөлдөр мөрдөж эхлэсэн байна.

Гадаад харилцааны яамны Олон Улсын гэрээ эрх зүйн газрын Хилийн хэлтэс энэхүү Олон Улсын хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг Монгол Улсын Засгийн газрын өмнөөс хариуцан ажилладаг бөгөөд Гадаад харилцааны сайдаар ахлуулсан Үндэсний хороо ажиллаж байна.

Энэхүү судалгаагаар дэлхий дахинд түгээмэл ашиглагдаж буй хуурай боомтын талаарх үндсэн ойлголтыг тодорхой болгох, хуурай боомтыг ашиглаж буй бусад улсын туршлагыг далайд гарцгүй Монгол Улс өөрийн хэрэгцээ, шаардлагад нийцүүлэн ашиглаж болохуйц санааг гаргаж харуулахыг зорив.

## НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### ХУУРАЙ БООМТЫН ТОДОРХОЙЛОЛТ

Хуурай боомтын тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт “Олон улсын чанартай хуурай боомт” (цаашид “хуурай боомт” гэх) гэж олон улсын худалдаанд тээвэрлэж буй барааг ачиж буулгах, хадгалах, хяналт шалгалт хийх болон холбогдох гаалийн хяналт, бүрдүүлэлтийг хэрэгжүүлэх **нэг буюу түүнээс дээш тээврийн горимоор холбогдсон** логистикийн төв болох нутаг дэвсгэрийн дотор байрлах газрыг хэлнэ” гэж тодорхойлжээ.

НҮБ-ын Ази номхон далайн эдийн засгийн комиссын тодорхойлсноор: “...Хуурай боомт гэдэг нь чингэлэг болон задгай ачаа барааг түр хугацаагаар хадгалах, ачаа бараанд холбогдох боловсруулалт хийхэд зориулагдсан байр, агуулах, сав, задгай талбай, зогсоолыг хэлэх ба авто зам, төмөр зам, усан замын тээврийн хэрэгсэл болон нисэх буудлын **аль нэгтэй** холбогдсон байна. Олон улсын ач холбогдол бүхий хуурай боомт нь ачаа барааг ачих буулгах, түр хугацаагаар хадгалах, гаалийн үзлэг хяналтыг явуулах, олон улсын худалдаанд оролцоход шаардлагатай аюулгүй байдлыг хангасан байна...” гэжээ.

Тэгвэл “Хуурай боомт” гэх нэр томьёо яагаад үүсэх болов. Үүний цаана ямар асуудал оршиж байна вэ?

## ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

### ХУУРАЙ БООМТ ҮҮСЭХ БОЛСОН ШАЛТГААН

Дэлхийн худалдааны эргэлт сайжирч түүнд оролцогч улсуудын тоо нэмэгдэхийн хэрээр далайн тээврийн байгууллагууд болон далайн боомтыг хариуцан ажиллаж буй байгууллагууд (Засгийн газар, төрийн болон төрийн бус байгууллагууд, эвсэл, консорциум, компани, корпорац, групп) өсөн нэмэгдэж байгаа эрэлт хэрэгцээг хангаж ажиллах бодит шаардлагатай тулгарч байгаа бөгөөд төрөл бүрийн өөрчлөлт, шинэчлэлтийг туршиж үзэх, амжилттай болсныг нь дэлхий даяар хэрэгжүүлж байна.

Дэлхийд нэртэй олон улсын компаниуд ч эдийн засгийн үр ашгаа нэмэгдүүлэх, зардлаа хэмнэх зорилгоор өөр хоорондоо нэгдэж томоохон эвсэл, групп үүсгэх, мөн багтаамж даацын хэмжээгээрээ зохицуулалтад орж том хөлөг онгоцнууд зөвхөн алсын чиглэлд тусгай хуваарийн дагуу аялах, жижиг хөлөг онгоц нь боомт хооронд үйлчлэх гэх мэт эдийн засгийн болон техник технологийн үр ашигтай олон төрлийн шийдлүүдийг хэрэгжүүлэн өөрчлөгдөн шинэчлэгдэж байна. Түүнээс гадна ачаа бараагаа жижиг боомтоос том боомтууд руу нийлүүлэн нэг дор бөөгнөрүүлэн төвлөрүүлэх үйл ажиллагааг системтэйгээр хөгжүүлэх болов.

Далайн тээврийн компаниудын энэхүү өөрчлөлт шинэчлэлт нь далайн боомтуудыг эрэг дээрх үйл ажиллагаагаа цэгцлэх, өөрийн боомтод ирсэн бүх ачаа барааг өөрийн боломжийн хэмжээнд аль болон хурдан боловсруулах (ачих, буулгах, баглах, задлан түгээх, хадгалах, илгээх, дамжуулан тээвэрлэх, гааль, мэргэжлийн хяналт, хорио цээр болон бусад үзлэг хяналтыг хийх боломжоор хангах, г.м.)-ыг шаардаж эхэлсэн. Энэхүү шаардлагын дагуу ихээхэн хэмжээний ачаа барааг хурдан шуурхай боловсруулахад далайн боомтын зарим үйл ажиллагааг явуулах нэгж салбарыг эх газрын гүнд байгуулан албан ёсоор хуурай боомтын статус авч олон улсын хэмжээнд ашиглах эрхтэй болох явдал юм.

Өнөөдрийн байдлаар хуурай боомтгүйгээр далайн боомтын үйл ажиллагааг төсөөлөх аргагүй болоод байна. Хуурай боомт үүсэх болсон үндсэн шалтгаан:

- Далайн боомтын эрэг дээрх дэд бүтэц, тээврийн хэрэгслийн үр ашгийг тогтмол сайжруулах, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх бодит шаардлага;



- Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны багтаамж улам бүр нэмэгдэж байгаа өнөөдрийн нөхцөлд хуурай газар дээрх хадгалалт, ачаа барааг байршуулах зогсоол, талбайн хүчин чадлыг боломжоороо нэмэгдүүлэх бодит шаардлага;
- Логистикийн гинжин хэлхээний зохицуулалтын нэг хэсэг болох жижгэвтэр, орон нутгийн шинж чанартай боомтоос бусад олон улсын сүлжээ болох томоохон далайн боомтууд руу ачааг тээвэрлэн бөөгнүүлэх, цуглуулах үйл ажиллагаа;
- Дэвшилтэт техник, технологи хэрэгжүүлэхэд хуучин барилга байгууламж, тоног төхөөрөмж тохиромжгүй байх зэрэг болно.

Олон жилийн өмнө байгуулагдсан томоохон далайн боомтуудын үйл ажиллагааны нэмэгдэж буй ачаа барааны эргэлтийг боловсруулахад хүрэлцэхгүй болоод байна. Зогсоолын багтаамж, хүрэлцээнээс хамаарч хөлөг онгоцнууд хэдэн өдрөөр саатан хүлээх, хөлөг онгоцнууд дугаарлан зогсох нь эдийн засаг болон байгаль орчинд ихээхэн хэмжээний хор хохирол учруулах болов.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоц 5-6 мянган TEU (20 футийн чингэлэг)-гийн багтаамж, даацтай байх үеэс (1960-аад он) ч өмнө төлөвлөгдөн, баригдаж байгуулагдсан далайн боомтууд өнөөдөр үйл ажиллагаагаа явуулж байна.

Гэтэл өнөөдөр зөвхөн нэг хөлөг онгоц 23 мянган TEU чингэлэг тээвэрлэх багтаамж, даацтай болчихсон тул ачааг нь хэрхэн ачиж, буулгах, зөөх, хадгалах, дамжуулан тээвэрлэх вэ гэдэг бол маш том асуудал юм.

Чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцонд ачигдан далайгаар тээвэрлэгдэж буй ачааны хэмжээг баримжаалахын тулд энгийнээр тайлбарлавал одоо дундаж хэмжээнд тооцогдож буй 14 мянган TEU даац бүхий чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцонд ачигдсан чингэлгүүдийг буулган, Улаанбаатарын төв цэгээс эхлэн чингэлэг тус бүрийг уртаар нь жагсаавал 840 км урттай болох ба Хөвсгөл нуур хүртэл үргэлжлэхээр байна.

## ХУУРАЙ БООМТЫН ТҮҮХ, ХӨГЖИЛ

Чингэлэг тээврийн үүслийг АНУ-ын тэнгисийн цэрэгтэй холбож үздэг ба далайн худалдааны тээврийн салбарт 1956 оноос ашиглагдаж эхэлсэн. Энэ үеэс ИБУИНХУ (цаашид Их Британи гэх.) чингэлэг тээврийн үйл ажиллагааны өсөлттэй холбоотой дараахь томоохон үр нөлөө ажиглагдаж эхлэв. Үүнд:

- Зүүн өмнө талын боомтууд Европ тив рүү гарахад ойрхон тул эдгээр боомтууд илүү эрэлт хэрэгцээтэй, ачаалалтай байх.
- Томоохон үйлдвэрлэгчид болон ачаа барааны эзэд заавал боомтын ойролцоо үйл ажиллагаа эрхлэн явуулах шаардлагагүй.

Далайн боомтын ачаалал, газар зүйн дарамтыг бууруулах зорилгоор гүний боомтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж эхэлснээр хуурай боомтын үйл ажиллагааны үндсэн зарчим тодорхой болжээ.

Их Британийн “P&O” хэмээх далайн тээврийн компани анх 1968 оны 12 дугаар сард Бирмингам хотод чингэлгийн бааз байгуулан ажиллуулж эхэлсэн ба улмаар Coatbridge, Glasgow, Barking, Лондон хотуудад нэмж байгуулсан байна.

Хуурай боомтын талбай, газар нутгийн хүрэлцээтэй давуу тал (далайн боомтын хязгаарлагдмал орчинтой харьцуулбал) -аас шалтгаалан олон талт тээврийн хэрэгслийг чөлөөтэй ашиглах боломж нь үйлдвэрлэгчид болон далайн боомтын үйл ажиллагааг хооронд нь зааглаж өгснөөрөө чухал ач холбогдолтой болжээ.

Хожим нь Хуурай боомтоо ролл-он, ролл-оф буюу дугуйгаар нь оруулж дугуйгаар нь гаргах ачааг боловсруулах болсон нь хуурай боомтын үйл ажиллагааг улам өргөжүүлэн хөгжүүлэх боломжоор хангажээ.

Өнгөрсөн зууны 60-аад оны дунд үеэс Их Британийн далайн тээврийн компаниуд чингэлэг тээврийг Австрали Улсын экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний урсгалд ашиглаж эхлэв. Энэ нь боомт дээр зогсоход зарцуулдаг үр ашиггүй зардлыг бууруулахад их түлхэц болсон тул Лондон хотын Tilbury боомтыг энэхүү чиглэлд зориулан ашиглах болсон байна.

1960-аад оныг хүртэл Хуурай боомтууд нь гаалийн үзлэг, хяналтанд давхар хамрагдаж байсан тул эдийн засгийн хувьд хохирол амсах болов. Иймд Их Британийн HM Customs буюу Эзэн хааны Гаалийн байгууллагаас 1966 онд “Хуурай боомт байгуулах журам” батлан гаргасан байна. Ингэснээр Хуурай боомтыг “Усгүй далайн боомт” гэж нэрлэн гаалийн үзлэг хяналтыг шууд хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр гүйцэтгэх боломжийг хуульчилсан нь өнөөдрийн хуурай боомтод баримталж буй гол зарчим юм.

Экспортод гаргах LCL (цуглуулбар) ачааг Хуурай боомтын нутаг дэвсгэр дээр савлаж баглан чингэлэгт ачих ба ачилтын өмнө байнгын ажиллагаа бүхий гаалийн баг, байцаагч үзэж шалгана. Харин импортоор орж ирж буй LCL ачааг агуулахад оруулан задлах ба холбогдох үзлэг шалгалтыг хийдэг байна.

FCL (нэг илгээгчтэй ачаа)-г төмөр замын депо дээр шалгах ба ингэснээр зөрчлийг хамгийн бага хэмжээнд хүртэл бууруулах боломжоор хангагддаг ажээ.

Шалгагдсан чингэлгүүдэд лац зүүж Хуурай боомт дээр болон Далайн боомт дээр шалгах ба ингэснээр аяллын туршид лац хөдөлсөн эсэхэд хяналт тавих боломжийг бүрдүүлдэг байна. Чингэлгийн хөдөлгөөний урсгал болон хуурай боомт нь бүхэлдээ гаалийн байнгын хяналтан дор ажилладаг. Өөрөөр хэлбэл далайн хил буюу тухайн Улсын хил нь гүний боомт руу шилжих тул боомтоос ачаа барааг гадагш гарах, эсхүл тухайн улсад гаднаас ачаа бараа оруулах асуудал нь улсын хилд тавигдах хууль ёсны хяналт шалгалтын дор байх учиртай.

Хуурай боомт дээр эрүүл ахуй, хорио цээрийн байгууллагууд мөн ажилладаг. Их Британийн гаалийн байгууллагаас гаргасан энэхүү журам, зааварчилгаанд анхан шатны үйл ажиллагаа явуулахад шаардагдах барилга байгууламжид онцгой ач холбогдол өгсөн байна. Хуурай боомтыг байгуулахад баримтлах гол шалгуур үзүүлэлт, шаардлагууд тусгагджээ. Үүнд:

- Хуурай боомт нь авто замын гол сүлжээнд ойролцоо байх ба болж өгвөл төмөр замын гол шугамаас холгүй буюу шууд хүрэх боломжтой байршилд байх;
- Гадны улсын ямар нэгэн оператор тухайн хуурай боомтын тээврийн хэрэгсэл болон чингэлгийг чөлөөтэй ашиглаж болох нөхцлөөр хангагдсан байх;
- Өргөн хүрээнд хөрөнгө оруулалт хийгдсэн консорциумын зохион байгуулалттай байх;
- Тээврийн төрөл хоорондоо хамтран ажиллах үндсэн нөхцөлийг бүрдүүлсэн байх ба өрсөлдөх байдлаар зохион байгуулахгүй байхад анхаарах гэх мэт.

Их Британид Хуурай боомт нь төрөл бүрийн консорциум хэлбэрээр байгуулагдсан байх ба ихэвчлэн урьд явуулж байсан үйл ажиллагаагаа өргөтгөжээ.

Хамгийн том групп болох “P&O” нь далайн тээврийн компани бөгөөд 6 хуурай боомт, чингэлгийн баазыг эзэмшиж байв. Тэдгээрийн 5 нь төмөр замын шугамаар дамжуулан ганцхан шөнийн дотор л Тилбури болон Southampton боомт хүрэх давуу талуудтай.

Бусад томоохон хуурай боомтод Лондонгийн Олон Улсын тээврийн терминал, Манчестерийн Олон Улсын тээврийн терминалуудыг нэрлэх ба эдгээрийг British Rail буюу Британийн Төмөр замын компани байгуулж, үйл ажиллагааг нь хариуцан ажилладаг юм байна.

“Greenford ICD Dagenham Storage” зэрэг агуулахын бизнес эрхлэн явуулдаг компаниуд ч бас хуурай боомтыг байгуулан ажилладаг байна. Түүнчлэн авто тээврийн компаниуд боомт дээрх бөглөрөл, хэт ачааллыг хөнгөвчлөх зорилгоор хуурай боомтын бизнест мөн оролцдог болжээ.

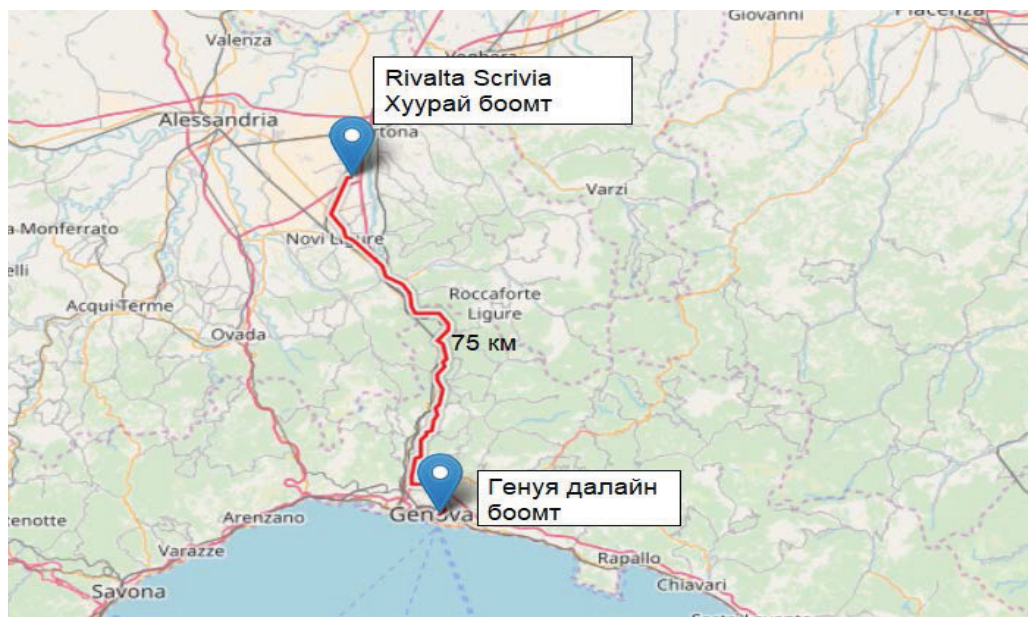
## ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### ЕВРОПЫН ХОЛБООНЫ УЛСАД ХУУРАЙ БООМТЫГ АШИГЛАЖ БҮЙ ЖИШЭЭ

Европын Холбооны далайд гарцтай орнууд хуурай боомтын үйл ажиллагааг Бүгд Найрамдах Итали Улсын Генуя боомтын үргэлжлэл болох Ривалта Скривиа хуурай боомтын жишээн дээр харуулъя.

#### *Rivalta Scrivia хуурай боомт*

Rivalta Scrivia анх 1966 онд байгуулагдсан боловч 2007 онд тус боомтыг хуурай боомт болгон зарлаж Генуя боомтын үргэлжлэл болгон ашиглаж эхэлсэн байна. Rivalta Scrivia нь Генуя далайн боомтоос 75 км зайд орших төмөр зам, авто замын сүлжээнд холбогдсон хуурай боомт юм. Тус боомт дээр экспорт, импортын гаалийн бүрдүүлэлтийн үйлчилгээ болон хяналт шалгалт хийх талбайтай ба ердийн тохиолдолд дамжин өнгөрөх ачаа бараанд гаалийн үзлэг хяналтыг хийхгүйгээр дамжуулан тээвэрлэх боломжоор хангадаг байна.



Зураг 1. БНИУ-ын Генуя далайн боомтоос тус улсын Rivalta Scrivia хуурай боомтхүртэлх төмөр замын зураглал.

Rivalta Scrivia хуурай боомт нь Генуя далайн боомтоос төмөр зам болон авто замаар холбогдсон байгааг зураг дээрээс харж байна.

Боомтын хүчин чадал: Нийт талбай хэмжээ: 1200 км.кв түүнээс:

- Чингэлэг зогсоолын хэмжээ: 250 км.кв
- Орох шалгах бүс /Оффис: 10 км.кв
- Чингэлэг засварын үйлчилгээ: 6 км.кв
- Ногоон бүс, цэцэрлэгжилтийн хэмжээ: 284 км.кв
- Өргөжүүлэн хөгжүүлж байгаа болон өргөтгөх боломжтой бүс: 650 км.кв.



Зураг 2. Rivalta Scrivia хуурай боомтын томоохон хотуудтай холбогдсон төмөр замын зураглал

Rivalta Scrivia хуурай боомтоос Марсел хот 350 км, Милан хот 850 км, Роттердам 1150 км, Хамбург хот хүртэл 1350км зайтай бөгөөд төмөр замын сүлжээнд холбогдсон томоохон хотуудын байдлыг Зураг 16-т тусган харуулав.

Генуя далайн боомтын Ривалта Скривиа хуурай боомт нь ЕХ-ны улс орнууд, томоохон хотуудтай (далайд гарцтай, гарцгүйгээс үл шалтгаалан) төмөр зам болон авто замаар холбогдсон тул гуравдагч орноос далайгаар тээвэрлэгдэн ирсэн бараа бүтээгдэхүүнийг хамгийн хямд буюу өрсөлдөхүйц үнээр түгээн хүргэх чухал ач холбогдол бүхий логистикийн том байгууламж болох нь харагдаж байна.

## ТАВДУГААР БҮЛЭГ

### АЗИЙН ОРНУУДАД ХЭРЭГЖҮҮЛЖ БУЙ ХУУРАЙ БООМТЫН ҮЙЛ АЖИЛЛАГАА

НҮБ-ын АНДЭЗНК үзэж байгаагаар Ази тивийн орнуудын хувьд хуурай боомт ашиглах явдал улс орон бүрийн хувьд хоорондоо эрс ялгаатай байна.

БНЭУ, Тайландын Вант Улс, БНХАУ, БНСУ нь бүрэн тоноглогдож боловсронгуй болсон иж бүрэн ажиллагаатай боомтыг ашиглаж байхад зарим далайд гарцтай орнууд дөнгөж эхлүүлэх хэмжээнд байгаа ажээ.

Бүгд Найрамдах Социалист Вьетнам Улсын Хо Ши Мин хотод 6-7 хуурай боомт байгаа тухай мэдээ байгаа хэдий ч ерөнхийдөө бага оврын үндсэн тоног төхөөрөмж бүхий жижиг боомтууд байх ба далайн тээврийн компаниудын хоосон чингэлгүүдийг хадгалах агуулахын зориулалтаар ашиглагдаж байна.

Тус байгууллагаас дараах орнуудыг харьцуулсан жишээ болгож харуулжээ. Үүнд:

Бүгд Найрамдах Индонез Улсад Cikarang-Cibitung нэртэй хуурай боомт, үйлдвэрлэлийн бүсийг Tanjung Priok далайн боомтоос 50 км зайд байгуулахаар холбогдох зөвшөөрлийг Засгийн газар болон орон нутгаас авсан байна. Хувийн хэвшлийн санаачлагаар хэрэгжиж байгаа ба тухайн хуурай боомт энэхүү үйлдвэрлэлийн бүс болон ойролцоох бүсээс Tanjung Priok далайн боомтоор нийт дамжин тээвэрлэгддэг чингэлэг тээврийн талаас илүү хувийг цуглуулан, хадгалах, боловсруулахаар тооцож байна.

Тайландын Хаант Улсын хувьд Азидаа нилээд дээгүүрт орох, дэвшилтэт тоног төхөөрөмж бүхий Lat Krabang ICD буюу Олон Улсын хуурай боомт нь Laem Chabang далайн боомтоос 118 км зайд, Bangkok хотын Зүүн талд 27 км зайд үйл ажиллагаа явуулдаг. Анх 1993 онд Концессийн гэрээгээр байгуулагдсан, нийт хувийн хэвшлийн 6 байгууллага хамтран үйл ажиллагааг нь хариуцан явуулдаг. Төслийн тооцоолол 500,000 TEU чингэлэг боловсруулах хүчин чадалтай байсан хэдий ч 3-4 дахин их хэмжээтэй боловсруулалтыг хийж байна.

Бүгд Найрамдах Энэтхэг Улсын хувьд нийт 283 хуурай боомт ICD байгаагаас 136 нь далайд ойролцоо ба үлдсэн 147 нь нутгийн гүнд байрлалтай байна.



## ЗУРГААДУГААР БҮЛЭГ

### ХУУРАЙ БООМТ БОЛОН ХӨРШ ЗЭРГЭЛДЭЭ ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ ОРОНТОЙ ХАМТРАН АЖИЛЛАЖ БУЙ ЖИШЭЭ

Далайд гарцгүй бусад орнууд хөрш зэргэлдээ улстай хэрхэн хамтран ажиллаж байгааг Африк, Азийн дараахь орнуудын жишээн дээр тайлбарлан харуулъя.

#### 6.1. Nigeria буюу Холбооны Бүгд Найрамдах Нигери Улсын жишээ.

ХБННУ (цаашид Нигери гэх.)1979 онд тус Улсын хойд хэсэгт орших Kano болон Kaduna хотуудад *Inland Container Nigeria Ltd. (ICNL)* нэртэйгээр хуурай боомтыг байгуулсан ба тус боомтыг “Elder Dempster” далайн тээврийн компани, “Нигерийн даатгалын корпорац” *NICON* зэрэг байгууллага эзэмшиж байна.



Зураг 3. ХБННУ-ын хуурай боомтууд байгуулсан хотуудын байршлын зураг

Эдгээр 2 хуурай боомтыг анх байгуулахдаа далайн боомтын өргөтгөл, үргэлжлэл болгох замаар далайгаас алслагдсан зах зээл болон хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй орнууд болох Бүгд Найрамдах Нигер Улс (Niger), Чад (Chad) улсуудыг далайн боомттой холбох зорилготой байв.

Тус хуурай боомтууд нь Нигери Улсын Далайн боомтын захиргаанаас батлан гаргасан дүрэм, журмын дагуу үйл ажиллагаа явуулан, далайн боомтоос газрын тээвэр ашиглан гаалийн хяналтын дор хуурай боомт руу ачаа бараа хүргэх, буцаан илгээх зориулалттай юм.



Гуравдугаар бүлэгт тусгагдсан ИБУИНХУ-ын хуурай боомтоос ялгаатай нь хуурай боомттой холбоотой дүрэм, журмыг тус Улсын Гаалийн байгууллага бус харин Далайн боомтын Захиргаа өөрөө батлан гаргаж хэрэгжүүлэн ажилладаг юм байна.

Хуурай боомтыг нутгийн гүнд байгуулах болсон шалтгаан нь дараах хүндрэл бэрхшээлүүд тулгарч байсантай холбоотой гэжээ. Үүнд:

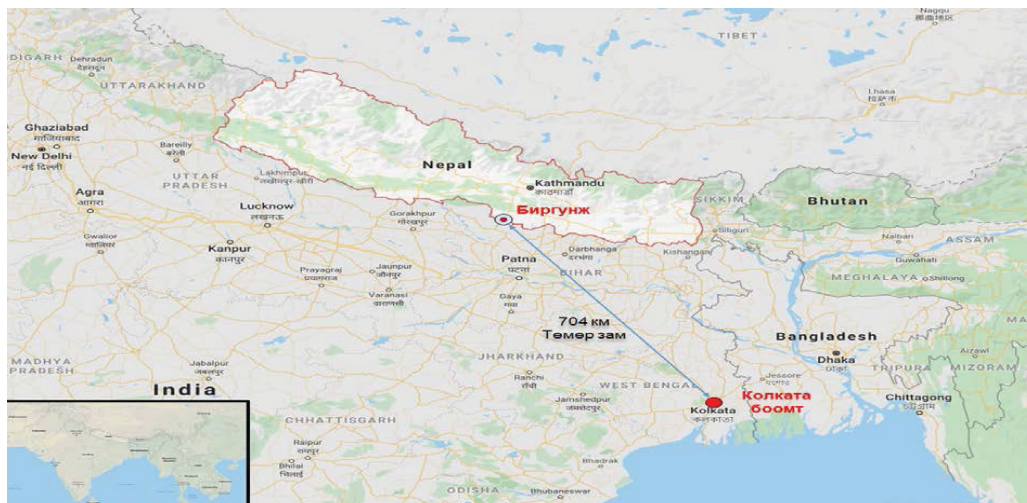
- Гаалийн үзлэг, хяналт хийхэд учрах хүндрэлүүд;
- Далайн боомт дахь төрийн болон хууль, хяналтын байгууллагуудын үйл ажиллагааны давхардал, хүнд суртал;
- Ачаа барааг далайн боомтын нутаг дэвсгэрт сэлгэн ачих, хадгалах нэмэлт зардал;
- Далайн боомтоос хүлээн авагч хүртэл гарч буй хэт өндөр зардал г.м.

Хуурай боомтыг нутгийн гүн рүүгээ татаж байршуулсан нь хөрш зэргэлдээ далайд гарцгүй орнуудад эдийн засгийн хувьд үнэлж баршгүй чухал ач холбогдолтой юм.

## ***6.2. Энэтхэг, Балба улсуудын далайн боомтын салбарт хамтран ажиллаж буй туршлага***

Дөрөвдүгээр зүйлд тусгагдсанчлан Бүгд Найрамдах Энэтхэг Улс нь нийт 283 хуурай боомттой бөгөөд далайд гарцгүй Балбын Вант Улсын далайд гарах гарцыг хөнгөвчлөхөд шаардлагатай зарим үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж хамтран ажиллаж байна.

Балба Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүн ихэвчлэн Ойрх Дорнод болон БНХАУ-аас чингэлгээр Kolkata далайн боомтод ирдэг. Хоёр талын худалдааны хэлэлцээрийн хүрээнд тохиролцсон байгууллага (CHA) нь Балбын импортлогчдын өмнөөс гаалийн үзлэг хяналтаар оруулах ба зөвшөөрөл олгогдмогц CONCOR төрийн өмчит компани хариуцан төмөр замын чингэлгийн зориулалттай тавцант вагонд ачдаг байна.



Зураг 4. Далайд гарцгүй Балба Улсын Биргунж хилийн боомт,  
БНЭУ-ын Колката боомт

Нэгэнт гуравдагч оронд илгээгдэж буй транзит ачаа тул CONCOR компанийн зүгээс гаалийн хяналтын дор тээвэрлэн Биргунжийн хуурай боомт хүргэж өгдөг ажээ. Биргунж нь Балба Улсад байх хуурай боомт хэмээн Олон Улсад зарлагдсан бөгөөд Энэтхэг Улсаас төмөр замын тээврээр дамжуулан импортын ачаа барааг хүлээн авч авах, экспортын ачаа барааг Энэтхэгийн төмөр замаар дамжуулан Колката, Халдиа далайн боомтоор дамжуулан гуравдагч оронд гаргаж байна.

Хоёр орны хувьд ийнхүү хуурай боомт болон далай боомт ашиглах үйл ажиллагааг харилцан ашигтай хэрэгжүүлэхийн тулд дараахь хууль эрх зүйн баримт бичгийг байгуулсан ба дараах зүйл заалтуудыг хоёр талаас хэлэлцэн тохиролцож албан ёсоор баталгаажуулжээ. Үүнд:

*Далайн боомт дээрх үйл ажиллагаа:*

Дамжин өнгөрч буй аливаа бараа бүтээгдэхүүнд дамжуулан тээвэрлэхтэй холбоотой шууд гарч буй болон үүнтэй ижил төстэй төлбөрөөс өөр гаалийн татвар, хураамж ногдуулахгүй.

Гаалийн үзлэг, хяналтанд орохоор хүлээгдэж буй дамжин өнгөрч буй бараа бүтээгдэхүүнийг агуулах сав, талбай, зогсоолоор хангана.

Транзит ачаа явахад тусгайлан гаргасан зам, талбайтай байна.

*Худалдаатай холбоотой гэрээ хэлэлцээрүүд:*

Хил дамнасан худалдааны урсгалыг хялбаршуулах, тээвэр болон худалдааны үйл явц, дүрэм журам, стандартыг уялдуулах, хил орчмын дэд бүтцийг хөгжүүлэх, тарифын бус бусад саад бэрхшээлийг арилгах замаар хоёр талын худалдааг хөхиүлэн дэмжих үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх;

### *Төмөр замын үйлчилгээтэй холбоотой хэлэлцээр*

🚧 Энэтхэгийн Kolkata/Haldia боомтоос тус улсын Балбатай хиллэдэг Рахал хотоор дамжин Birgunj хотоос эхлэлтэй Балбын төмөр замд хүрнэ.

Далайд гарцгүй Балба Улсын шаардлага, хэрэгцээг хангах энэхүү хувилбар нь дээр тусгагдсан далайд гарцгүй Африкийн орнуудаас зарчмын хувьд ялгаатай байна.

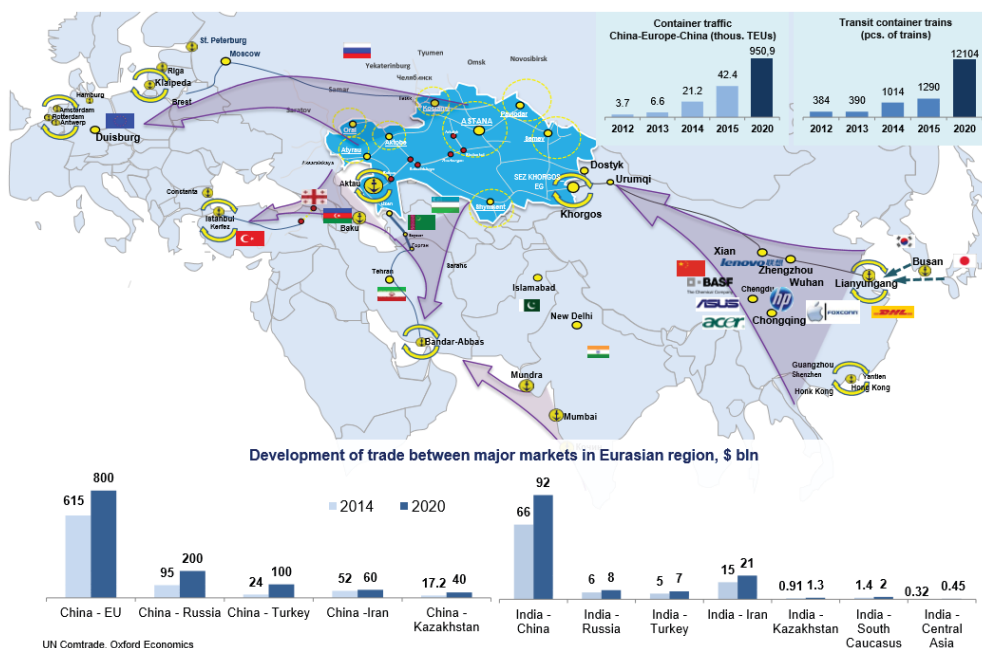
### **6.3 Далайд гарцгүй БНКазУ-ын далайн боомт, хуурай боомт ашиглах бодлого**

Тээвэр, логистикийн чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж буй эрдэмтэд, судлаачид далайд гарцгүй орнуудын хөгжлийн талаар ярихдаа Бүгд Найрамдах Казакстан Улсыг ихэвчлэн жишээ татах болсон байна. Учир нь БНКазУ-ын газар нутгийн хувьд хамгийн томд тооцогддог, далайд гарцгүй улс бөгөөд НҮБ-ын Далайн эрх зүйн тухай конвенцид гарын үсэг зуран, ажиглагч орны статустайгаар оролцдог хөгжиж буй орон юм.

БНКазУ, БНХАУ хамтран “Ирээдүйн зам” болон “Шинэ торгоны зам эдийн засгийн бүсчлэлийг” 2015 оноос хэрэгжүүлж эхэлсэн. “Ирээдүйн зам” бодлого нь Ерөнхийлөгч Нурсултан Назарбаевын зүгээс Казахстан улсыг 2050 он гэхэд өндөр хөгжилтэй 30 орны тоонд багтах зорилтыг тавьж дэвшүүлсэн бодлого бөгөөд 2014 онд батлагджээ. Уг бодлогоор 7 чиглэлээр дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалт хийхээр зорилт тавин ажиллаж байгаа болно. Үүнд:

1. Тээвэр, логистик салбарт: Дэлхийн худалдааны байгууллага (ДХБ)-ын гишүүн Казахстан улс Европыг Хятадтай холбох авто зам болон төмөр замд хөрөнгө оруулалт хийнэ.
2. Аж үйлдвэр, үйлдвэрлэлийн салбар
3. Эрчим хүчний салбар
4. Нийтийн аж ахуй
5. Орон сууцжуулал
6. Нийгмийн салбар
7. Жижиг дунд бизнес эрхлэгчид гэх зэргээр томьёолсон ба амжилттай хэрэгжүүлж байгааг нэгдүгээрт тусгагдсан тээвэр, логистикийн салбарт оруулж буй хөрөнгө оруулалтын салбараас харж болно.

Энэхүү төсөл хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлснээр Казахстан улс БНХАУ-ын Лянжунган боомтод хамтарсан хөрөнгө оруулалттай терминал барих замаар ачаа барааг дахин боловсруулан, төвлөрүүлэн тээвэрлэх, транзит ачаа урсгалыг нэмэгдүүлж байна.



Зураг 5. Евразийн бүсийн худалдааны зах зээлийн хөгжил

Казахстаны Төмөр зам хувьцаат компани Лянюнган боомттой хамтарч 2014 оны 6 дугаар сараас эхлэн тус боомтод бүтээн байгуулалтын ажлыг эхлүүлжээ. Терминал барих болсон гол зорилго нь Зүүн өмнөд Ази болон Австралийн гарсан транзит ачааг боловсруулж, савлаж Казахстангаар дамжуулан тээвэрлэх ажлыг зохион байгуулах зорилготой юм байна.

**Лянюнган боомтод 2015–2020 оны хугацаанд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын хэмжээ.**

Төмөр замын сүлжээг барьж байгуулах ажилд 15.7 тэрбум доллар, авто замын дэд бүтцийн ажилд 10 тэрбум доллар, Логистикийн бүтээн байгуулалт, дэд бүтцийн ажилд 2.8 тэрбум ам.доллар, Агаарын тээвэрт 2.8 тэрбум ам.доллар, нийт 32.4 тэрбум долларын хөрөнгө оруулалт тус тус хийхээр төлөвлөсөн байна.



*Зураг 6. Лянюнган боомт дахь ачаа төвлөрүүлэх тээврийн терминалын  
бүдүүвч зураг 90*

**Төслийн эхний үе шат:** “Казах-Хятадын терминал”-ыг ашиглалтанд оруулахад 2015 онд нийт 100 сая ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийгдэхээр төлөвлөгдсөн байсан. Үүний дагуу 2014 онд 64 мянган TEU чингэлэг, 2015 онд 250 мянган TEU байсан бол 2020 он гэхэд 550 мянган TEU болох төлөвлөгөөтэй байна.

**Төслийн хоёрдугаар үе шат:** Шанхайн хамтын ажиллагааны байгууллагын логистик бүсэд элсэж терминалын байгууламжийг өргөтгөх зэрэг юм.

БНКаЗУлс, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг 1995 онд байгуулж Хятадын Лянюнган далайн боомтыг ашиглах эрхтэй болсон.

БНХАУ-ын удирдагч Си Жин Пин 2013 онд Казахстан улсад айлчлах үеэрээ “Нэг бүс нэг зам” хөтөлбөр болон “Шинэ торгоны зам”-ын санаачлагыг дэмжиж хамтарч ажиллах гэрээнд гарын үсэг зурсан. Энэ нь хуучин торгоны замын худалдаа эдийн засгийн хамтын ажиллагааг улам ойртуулах алхам болж өгсөн бөгөөд БНКаЗУ, БНХАУ хамтран “Нурлы Жол буюу Ирээдүйн зам” болон “Шинэ торгоны зам” эдийн засгийн бүсчлэлийг 2015 онд хэрэгжүүлж эхэлсэн.

БНКаЗУлсын Ерөнхийлөгч Нурсултан Назарбаевын 2013 онд БНХАУ-д хийсэн айлчлалын үеэр Лянюнган боомтод терминал байгуулах талаар хэлэлцэн тохиролцож Казахстаны Төмөр зам ХК болон БНХАУ-ын Лянюнган хотын хооронд “Боомтын бүтээн байгуулалт, менежментийг хамтарч хэрэгжүүлэх” гэрээ байгуулсан.

Казахстаны Төмөр зам ХК болон Лянюнган боомт компанийн хөрөнгө оруулсан “Лянюнган боомтын Казахстан-Хятадын олон улсын ложистик компани” нэртэй хамтарсан хувьцаат компанийг 2014 оны 2 дугаар сард байгуулсан. Үүний дараагаар 2015 оны 2 дугаар сарын 25-нд Лянюнган



боомтоос Астана хот хооронд анхны ачаа тээврийн чингэлгийн галт тэрэгний цувааг хөдөлгөсөн ба 2014 оны 5 сараас хойш тус боомтод нийтдээ 65 мянган TEU чингэлэг боловсруулжээ.

Казахстан улс Вьетнам руу экспортлох үр тариагаа Хятадын Лянюнган боомтоор дамжуулан тээвэрлэх галт тэрэгний анхны цувааг 2017 оны 1 сард хөдөлгөсөн ба жилдээ 8 сая тонн үр тариа экспортлох төлөвлөгөөтэй юм байна.

### **Бүгд Найрамдах Казахстан Улс, БНХАУ-ын хилийн боомтууд**

Бүгд Найрамдах Казахстан Улс нь БНХАУ-тай төмөр замын хоёр боомтоор хиллэдэг: Достык/Алашанкоу болон Алтынкол/Хоргос.

Достык-Алашанкоу хилийн боомт нь Казахстаны хойд бүсийн төмөр замаар Оросын Холбооны Улс руу холбогддог гол төмөр зам юм. Энэхүү гол маршрутаар БНХАУ-аас Европ руу чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа явагддаг бөгөөд ирээдүйд дараах чиглэлд өргөжин хөгжих боломжтой юм.

1. Хятад- Төв Ази– Орос –Европ
2. Хятад – Төв Ази – Каспийн тэнгис – Азербайжан- Гүрж-Турк-Европ
3. Хятад-Төв Ази-Энэтхэгийн далайн боомтоор, Пакистан/Иран



Зураг 7. Хятад, Казахстаны төмөр замын хилийн боомтууд

## ДОЛООДУГААР БҮЛЭГ

### ДЭЛХИЙН ЭДИЙН ЗАСАГ БОЛОН ЧИНГЭЛЭГ ТЭЭВРИЙН САЛБАРЫН ӨСӨЛТ БА ХУУРАЙ БООМТЫН ХӨГЖИЛ, ТУЛГАРЧ БУЙ ХҮНДРЭЛ БЭРХШЭЭЛ

Далайн тээврээр дамжуулан тээвэрлэгдсэн чингэлэг тээврийн хэмжээ 2017 онд өмнөх 2 жилээс огцом буюу 6.4 хувиар өссөн үзүүлэлттэй гарсныг UNCTAD буюу НҮБ-ын Худалдаа тээврийн бага хурлын 2018 оны тайланд тусгасан байна. Энэхүү өсөлтийн хэмжээг дараах үндэслэлээр тайлбарлаж болно. Үүнд:

- дэлхийн худалдаа жил ирэх тутам нэмэгдэж байгаа,
- чингэлэг тээврийн хөлөг онгоцны багтаамж жилээс жилд нэмэгдэж байгаа бөгөөд ингэснээр нэгж чингэлэгт оногдох далайн тээврийн зардал буурч байгаа нь хэрэглэгчдийн зүгээс чингэлэг тээврийг сонгох сонирхлыг нэмэгдүүлж байгаа.
- Чингэлэг нь дотор нь агуулагдах төрөл бүрийн хэлбэр, дүрс, физик шинж чанартай бараа бүтээгдэхүүнийг харьцангуй эвдрэл, гэмтэл багатайгаар дамжуулан тээвэрлэхэд тохиромжтой байхаас гадна тээврийн хэрэгслийг сэлгэн, дамжуулан тээвэрлэхэд хамгийн боломжтой бөгөөд цаг хугацааны хувьд хэмнэлттэй байх тул эдийн засгийн хувьд давуу талтай гэх мэт.

Хэрэв чингэлэг тээврийн худалдаа нэмэгдвэл боомт дээр ирж буй хөлөг онгоцнуудыг удаан хугацаагаар зогсоохгүй байх, ачих буулгах үйл ажиллагааг аль болох хурдан хийж гүйцэтгэх нь далайн тээврийн харилцаанд оролцож буй бүх талуудаас гадна эцсийн хэрэглэгчид хүртэл хамааралтай юм.

Далайн боомтын нутаг дэвсгэрийн хэмжээ хязгаарлагдмал тул боомтын үргэлжлэл болох хуурай боомт руу чингэлгүүдийг төмөр зам болон авто тээврээр шууд тээвэрлэн хүргэх, холбогдох хил гааль болон бусад үзлэг, хяналтыг нутгийн гүнд хийж гүйцэтгэж, ачаа барааг ангилан ялгах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх нь далайн боомтын үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх, ачаа эргэлтийг нэмэгдүүлэх, байгаль орчинд сөргөөр нөлөөлж буй агаарын бохирдол (хөлөг онгоцны хэрэглэдэг шатахуунаас маш их хүхрийн хүчил, хорт утаа ялгардаг)-ыг бууруулах үр дүнтэй юм.

Иймд хуурай боомтыг хөгжүүлэх, үйл ажиллагааг хөнгөвчлөх нь НҮБ-ын гаргасан Тогтвортой хөгжлийн зорилтуудыг хангах чухал арга хэрэгсэл болж байна.

Хуурай боомтод тулгарч буй нийтлэг хүндрэлүүд ямар байгаа талаар НҮБ-ын АНДЭЗНК-оос гаргасан мэдээллийг харуулав. Үүнд:

- Худалдааны бодлогоор хуурай боомтыг дэмжих үйл ажиллагаа дутмаг;
- Төмөр зам болон авто тээврийн сүлжээг хөгжүүлэх шаардлага;
- Төмөр замын ачааллаас давсан бараа бүтээгдэхүүн дамжуулан тээвэрлэгдэх болсон;
- Боомтыг хөгжүүлэх санхүү, хөрөнгө мөнгөний асуудал;
- Улс төр болон зах зээлийн тэнцвэртэй бодлого байхгүй;
- Салбар хоорондын уялдаа, холбоо дутмаг;
- Бүс нутгийн тээврийн хамтын ажиллагаа тэр бүр хэрэгжихгүй байна гэж тодорхойлжээ.

Хэрэв хуурай боомтыг байгуулахдаа дараах зөвлөгөөг хэрэгжүүлбэл эдгээр хүндрэл бэрхшээлийг зохих хэмжээгээр бууруулах боломжтой гэж НҮБ-ын АНДЭЗНК-оос үзсэн байна. Үүнд:

- Улс орнууд хуурай боомтыг байгуулах газраа сонгохдоо бүс нутгийн хэмжээний логистикийн сүлжээнд аль болох ойртуулан Авто замын АН (Asian Highway) сүлжээ, төмөр замын ТАР (Trans Asian Railway) нэгдсэн сүлжээг ашиглахыг зорих шаардлагатай ба ингэснээр хуурай боомтоо бусад гадаадын бусад улс орнуудад хүлээн зөвшөөрүүлэх нөхцөл бүрдэх ба бизнесийн болон хөрөнгө оруулалт татах боломж нэмэгдэнэ.
- Үндэсний хэмжээнд хуурай боомтыг шинээр байгуулахдаа хуурай боомтод тавигдах хамгийн энгийн шаардлагуудаас эхлэн тодорхойлж өгсөн Олон Улсын хэлэлцээрийг гарын авлага болгон ашиглах боломжтой.



## ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсын хувьд хуурай боомтын асуудал одоогоор дөнгөж хэлэлцээрт нэгдсэн хэмжээнд байгаа бөгөөд Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байгуулах хуурай боомтыг яг хаана, жинхэнэ утгаар байгуулж болох талаар нэгдсэн шийдвэрт хүрээгүй байна.

Одоогийн байдлаар Алтанбулаг, Улаанбаатар, Сайншанд, Замын-Үүд боомтуудыг хуурай боомт болгох тухай Олон Улсад зарлаад байгаа ба цаашдаа Чойбалсан хотыг хуурай боомт болгон хөгжүүлэх боломжтой болохыг тодорхойлоод байна.

Монгол Улсад Азийн хөгжлийн банк (АХБ)-ны санхүүжилтээр баригдсан Замын-Үүд дэх логистикийн төвийг хуурай боомт болгон ашиглах нөхцөл боломжийн талаар одоогоор хэлэлцэж байна.

Балба Улсад байгаа Биргунж боомт Хуурай боомт мөн эсэх нь тодорхойгүй байгаатай адил Монгол Улсад жинхэнэ утгаар ажиллаж буй хуурай боомт байхгүй гэж үзэж болно.

АХБ-наас 2018 онд хийж гүйцэтгэсэн “Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын хөгжлийн тухай; саад тотгорыг арилгах нь”<sup>1</sup> судалгаанд “...Монгол Улсын импортын нийт барааны 70 хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгддэг хэдий ч нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ сайн хөгжөөгүйн улмаас тээвэрлэлтийн хугацаа урт, цагийн хуваарь баталгаагүй байдаг. Улаанбаатар төмөр зам ХНН ачаа тээврийн хэт олон өртөөтэй тул хөрөнгийн давхардал үүсэх, ачилт буулгалтын зардал өндөр байх, вагоны эргэлтийн хугацаа уртсах зэрэг үр дагавартай байна.

Хугацааны саатлууд хэрэглэгчийн тээвэрлэлтийн зардлыг нэмэгдүүлэх бөгөөд чингэлэг тээврийн хугацаа урт, өртөг өндөр байгаа нь гадаад орны боомтууд дээрх хүлээлгийн хугацаа урт байх зэрэг Монголоос үл шалтгаалсан нөхцөл байдлаас шалтгаалж байна...” гэж тодорхой тусгасан байгаа.

Хэрэв Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт хуурай боомтыг байгуулаад далайн тээврийн компаниас эцсийн хэрэглэгч болох хуурай боомт руу ачааг хаяглан илгээдэг болох боломж бүрдвэл Монгол Улсын тээвэр, логистикийн салбарт тулгарч буй хүндрэлийн дийлэнх хувь шийдэгдэхээр байгаа юм. Ялангуяа далайн тээврийн чингэлгийг ашиглах хугацааг Тяньжин боомтоос эхлэн тооцох бус шууд Монгол Улс дахь хуурай боомтоос эхлэн тооцдог болбол чингэлэг хүлээлгэсний алдагдал, хохиролд төлдөг их хэмжээний санхүүгийн төлбөр буурах магадлал өндөр байна.

Ер нь далайд гарцгүй улсууд хуурай боомт ашиглаж, хэрхэн үр ашигтай ажиллаж байгаа тухай мэдээлэл өнөөдрийг хүртэл тодорхойгүй байна.

1 <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/502786/mongolia-transport-logistics-sector-mn.pdf>

Энэхүү судалгааны 6.3 дугаар зүйлд тусгагдсан БНКаЗУ-ын хувьд тус улс нь БНХАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр терминал байгуулах замаар далайд гарцтай болж өөрийн улсыг тус далайн боомтын үргэлжлэл буюу хуурай боомт болгон ашиглаж байгаа нь тодорхой байна.

БНХАУ-ын хувьд “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд Европын холбооны улстай холбогдсон 43 төмөр замын маршрут<sup>2</sup> байгаа тухай Хятад улсын судлаачийн 2019 оны 4 дүгээр сард сэтгүүлд хэвлүүлсэн мэдээлэлд тусгагдсан байна. Эдгээр төмөр замын нэг нь мэдээж Транс Сибирийн төмөр зам буюу Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дайран өнгөрч буй зам юм.

Гэтэл БНКаЗУ нь БНХАУ-аас ирж буй ачааг төмөр замын хоёр шугамаар дамжуулан тээвэрлэж нутаг дэвсгэрээрээ дамжуулан өнгөрүүлж байна.

Монгол Улсын хувьд БНХАУ-ын Жинжоу боомтод өөрийн төлөөлөгчийн газрыг байгуулсан бөгөөд тус улсаас Европ руу явж буй ачаа бараа Транс-Сибирийн төмөр замаар дамжин өнгөрч байна.

Гэхдээ бидний энэхүү судалгааны гол зорилго нь Монгол Улсын импортын ачаа барааг хэрхэн далайн боомтоос эдийн засгийн хувьд хохирол багатай, богино хугацаанд авчрах, ашигласан хоосон чингэлгийг хэрхэн богино хугацаанд буцаан далайн тээврийн компанид хүргэж өгөх вэ гэдэг асуудалд чиглэгдсэн болно.

Учир нь Эрээн – Замын-Үүд хилийн боомтоор нэг өдөрт нэвтрүүлэхээр тохиролцсон (БНХАУ-тай) галт тэрэгний бүрэлдэхүүний тоо дөнгөж 14 байгаа тул одоогийн байдлаар транзит ачааг нэмэгдүүлэх талаар судлахаас өмнө нэн тэргүүнд гуравдагч орноос БНХАУ-ын далайн боомтууд, ялангуяа Тяньжин боомтоор дамжин ирж буй Монгол Улсын импортын ачаа барааг хэрхэн бага зардлаар, хүндрэл бэрхшээлгүй, богино хугацаанд авчрах, энэ үйл ажиллагаанд хуурай боомтыг ашиглах тухай боломжийг бусад орны туршлагатай харьцуулан судлахыг зорьсон юм.

Онолын хувьд БНХАУ-ын Тяньжин боомтын үргэлжлэл болох хуурай боомтыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр барих боломжгүй тул Африкийн Нигери (Nigeria) Улсын туршлагыг ашиглан Тяньжин боомтын үргэлжлэл буюу хуурай боомт гэж албан ёсоор зарлагдсан боомтуудыг ашиглах нь хамгийн бодит боломж хэмээн харагдаж байна. БНХАУ-ын Тяньжин далайн боомт нь нийт 25 хуурай боомттой бөгөөд газарзүйн хувьд Монгол Улстай хамгийн ойрхон боомтыг ашиглах талаар Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр, эсхүл Тяньжин далайн боомтын захиргаатай хэлэлцээр хийх замаар ашиглаж болох юм.

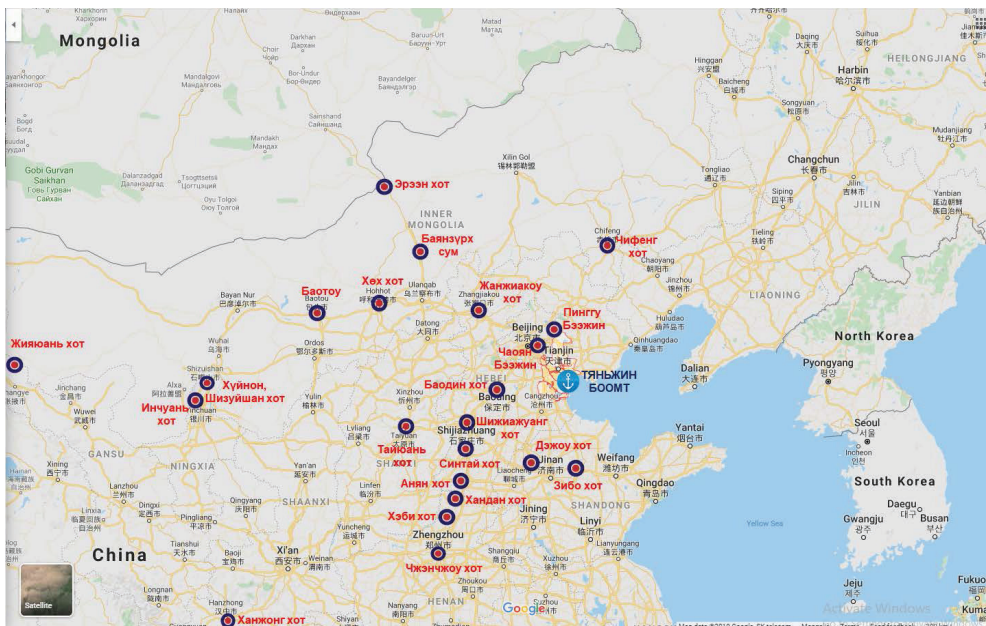
Манай улстай хамгийн ойр БНХАУ-ын Тяньжин боомтын үргэлжлэл болох хуурай боомтоор Эрээн хотыг саяхан зарлалаа. Манай ГХЯ БНХАУ-тай идэвхтэй хамтран ажиллаж Монгол Улсын нутаг давсгарт зарлагдсан

хуурай боомтуудыг БНХАУ-н далайн боомтуудтай холбох яриа хэлцэл яаралтай эхлүүлж, бидэнд эерэг нөлөө үзүүлж болохуйц хуурай боомт хөгжүүлэх боломжтой гэж үзэж байна. Энэ тохиолдолд Монгол Улсаас ямар нэгэн хөрөнгө оруулалтын тухай асуудал яригдахгүй ба харин дамжин тээвэрлэх багтаамж, нөхцөлийг нэмэгдүүлэх тухай санал, санаачлага Хятадын талаас гарах магадлал өндөр юм.

Балба Улсын туршлагаас харахад БНЭУ-ын төрийн өмчит КОНКОР компани Балбын импортлогчдын өмнөөс үйл ажиллагаа явуулж байна. Монгол Улсын хувьд Монголын тээвэр зуучийн байгууллагууд дор бүрдээ өөрийн гэсэн зуучлагч агентуудтай, тэдгээр агентууд далайн тээврийн компанийг төлөөлөн ажиллахад нэгдэн нийлэх, ялангуяа Тяньжин боомтын захиргаатай хамтран ажиллахад төрөөс зохицуулах, дэмжин туслах шаардлагатай байна. Тус боомтын зүгээс, эсхүл Тяньжин хотын засаг захиргааны зүгээс нэгдсэн бодлого, дүрэм журам гаргаж түүнийгээ Монголын төрийн байгууллага, Тээвэр, зуучийн байгууллагуудад тодорхой ойлгуулах, сурталчлах, эдгээр дүрэм журам зөрчигдсөн тохиолдолд ногдуулах торгууль нь ил тод, ойлгомжтой байх, мөн төрийн аль нэг байгууллага, эсхүл тухайн боомтоос томилон гаргасан байгууллага тодорхой гэрээ хэлэлцээр, нөхцөлийн дагуу Монгол Улсын транзит ачаа барааны талаар хамтран ажиллах үүрэг, хариуцлагатай оролцох, үүндээ үйлчилгээний төлбөрийг оруулан тооцох боломжтой гэж үзэж байна. Мөн энэхүү дүрэм журмыг хамтдаа батлан, хэрэгжилтийг хянах, шаардлагатай тохиолдолд нэмэлт өөрчлөлт оруулдаг болох нь өнөөдөр дэлхий дээр хэрэгжиж буй бизнесийн эрүүл зарчим юм.

Хүснэгт. Тяньжин боомтын үргэлжлэл болон зарлагдсан хуурай боомтуудын жагсаалт

| No. | Seaport          | Dry Port City       |
|-----|------------------|---------------------|
| 1   | Tianjing Seaport | Pinggu, Beijing     |
| 2   |                  | Shijiazhuang        |
| 3   |                  | Zhengzhou           |
| 4   |                  | Dezhou              |
| 5   |                  | Huinong, Shizuishan |
| 6   |                  | Baotou              |
| 7   |                  | Taiyuan             |
| 8   |                  | Anyang              |
| 9   |                  | Zhangjiakou         |
| 10  |                  | Yinchuan            |
| 11  |                  | Zibo                |
| 12  |                  | Chaoyang , Beijing  |
| 13  |                  | Hebi                |
| 14  |                  | Huhehaote           |
| 15  |                  | Xingtai             |
| 16  |                  | Chifeng             |
| 17  |                  | Handan              |
| 18  |                  | Bayanzuoer          |
| 19  |                  | Hanzhong            |
| 20  |                  | Baoding             |
| 21  |                  | Jiayuguan           |
| 22  |                  | Erliahaote          |
| 23  |                  | Dulata , Xinjiang   |
| 24  |                  | Urumqi              |
| 25  |                  | Xi'an               |



Зураг. Тяньжин боомтын үргэлжлэл хуурай боомтуудын байршил

---

**“ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ  
ХЭЛЭЛЦЭЭРИЙН ЕРӨНХИЙ  
ЗАРЧИМ, МОНГОЛ УЛСЫН  
ТЭЭВЭР ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРТ  
ХЭРЭГЖҮҮЛЖ АЖИЛЛАХ БОЛОМЖ”**

---

## АГУУЛГА

|                           |  |            |
|---------------------------|--|------------|
| <b>Нэгдүгээр бүлэг</b>    | Дэлхийн худалдааны байгууллага ба тус байгууллагаас батлан гаргасан Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн тухай үндсэн ойлголт     | <b>96</b>  |
| <b>Хоёрдугаар бүлэг</b>   | Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрээр Монгол Улсын хүлээж буй үүрэг, хариуцлага  | <b>98</b>  |
| <b>Гуравдугаар бүлэг</b>  | Хил дамнасан цаасгүй худалдааны тухай хэлэлцээр болон Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрт үзүүлэх үр нөлөө                         | <b>100</b> |
| <b>Дөрөвдүгээр бүлэг</b>  | НҮБ-ын Ази, номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссоос Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдалд өгсөн үнэлэлт, дүгнэлт, зөвлөмж | <b>101</b> |
| <b>Тавдугаар бүлэг</b>    | Азийн хөгжлийн банкнаас Монгол Улсын эдийн засаг, тээвэр, логиستيкийн салбарт хийсэн судалгаа                                  | <b>108</b> |
| <b>Зургаадугаар бүлэг</b> | Монгол Улсын экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт болон Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр                            | <b>110</b> |
|                           | Дүгнэлт  | <b>120</b> |
|                           | Хавсралт I   | <b>124</b> |
|                           | Хавсралт II  | <b>126</b> |

## ОРШИЛ

Монгол Улс 1997 онд Дэлхийн худалдааны байгууллагад гишүүнээр элссэнээр тус байгууллагын гишүүн орнуудтай үндэстний нэн тааламжтай нөхцөлөөр буюу тарифын хөнгөлөлттэй нөхцөлтэйгээр худалдаа хийх боломжоор хангагдсан юм. Тус байгууллагад элссэнээс хойш Монгол Улс дотоодын хууль, тогтоомжийг Дэлхийн худалдааны байгууллагын гэрээ, хэлэлцээрүүдэд нийцүүлж, худалдаа, бизнес эрхлэх илүү таатай орчин бүрдүүлж, элдэв шат дамжлагыг цөөрүүлэх зэрэг арга хэмжээ авсан. Дэлхийн худалдааны байгууллагаас батлан гаргасан “Худалдааг хөнгөвчлөх тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг Монгол Улс 2016 оны 11 дүгээр сард соёрхон баталжээ.

Тус хэлэлцээр нь цоо шинэ ойлголт, огт танигдаагүй арга хэрэгслийг тунхаглаагүй бөгөөд сүүлийн 20 гаруй жилийн турш тогтмол хэлэлцэгдэж, яригдаж ирсэн зарчмуудыг хуульчлан баталсныг гишүүн орнуудын дийлэнх нь хүлээн зөвшөөрч, нэгдэж орсны үндсэн дээр 2017 оны 2 дугаар сарын 22-ны өдрөөс дэлхий даяар, хүчин төгөлдөр үйлчилж эхлэв.

Монгол Улсын хувьд далайн гарц болох хөрш орнуудын нутаг дэвсгэрээр дамжин гуравдагч оронтой худалдаа, эдийн засгийн харилцаанд оролцохдоо энэхүү хэлэлцээрээр олгогдсон боломжуудыг ашиглан, “худалдааг хөнгөвчлөх” таатай нөхцөл бүрдээд байна. Хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг Гадаад харилцааны яамны Гадаад худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны газар Монгол Улсын Засгийн газрын өмнөөс хариуцан ажиллаж, Гадаад харилцааны сайдаар ахлуулсан Үндэсний хороо 2017 оны 8 дугаар сард байгуулагджээ.

Энэхүү судалгаа нь “Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр” гэж юу болох, хэлэлцээрээр тохиролцсон “хөнгөвчлөх” тухай асуудлыг Монгол Улс хэрхэн өөрт өгөөжтэйгөөр ашиглах, экспорт, ялангуяа импортын бараа бүтээгдэхүүнээ яавал бүгдэд ойлгомжтой, илүү зардал, чирэгдэлгүйгээр дамжуулан тээвэрлэж болохыг өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсад тулгарч буй нийтлэг хүндрэл бэрхшээлийн жишээн дээр тайлбарлах замаар тодорхойлон харуулахыг зорив.

Судалгаанд тусгагдсан хүндрэл бэрхшээлийн талаарх мэдээллийг Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийг гүйцэтгэж буй хувийн хэвшлийн салбарын төлөөлөл болох тээвэр зуучийн байгууллагууд, Монголын тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбоо, Монголын үндэсний тээврийн корпорац зэрэг төрийн бус байгууллагуудын төлөөлөлтэй уулзаж, хурал семинар зохион байгуулах зэргээр сүүлийн хоёр жилийн туршид цуглуулан авсан болно.

## НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### ДЭЛХИЙН ХУДАЛДААНЫ БАЙГУУЛЛАГА БА ТУС БАЙГУУЛЛАГААС БАТЛАН ГАРГАСАН ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ ХЭЛЭЛЦЭЭРИЙН ТУХАЙ ҮНДСЭН ОЙЛГОЛТ

Дэлхийн худалдааны байгууллага (ДХБ) буюу WTO<sup>1</sup> нь улс үндэстнүүдийн худалдаатай холбоотой харилцааг зохицуулдаг **цорын ганц** байгууллага юм. Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага (НҮБ)-ын худалдаатай холбоотой UNCTAD буюу НҮБ-ын Худалдаа Хөгжлийн Бага хурал зэрэг Засгийн газар хоорондын, байнгын үйл ажиллагаатай, худалдаагаар мэргэшсэн байгууллагууд байгаа хэдий ч судалгаа, статистик мэдээ гаргах, зарим шаардлагатай улс орон, бүс нутгуудад сургалт, семинар зохион байгуулах болон бусад тусламж дэмжлэг үзүүлэх зэргээр хамтран ажилладаг хэдий ч ДХБ-ын үйл ажиллагаа шиг зохицуулах чиг үүрэг байхгүй юм. Энэхүү хоёр байгууллагын үйл ажиллагааг харьцуулсан хүснэгтийг Нэгдүгээр Хавсралт<sup>2</sup>-аас үзнэ үү.

ДХБ-ын гол зорилго нь худалдааг аль болох түргэн шуурхай, саад бэрхшээлгүй явуулах, урьдчилан мэдэгдээгүй саатал гаргахгүй байх тал дээр анхаардаг ба дараах чиг үүргийг гүйцэтгэдэг. Үүнд:

- Дэлхий даяар дагаж мөрдөх худалдааны дүрэм журмыг бий болгох;
- Худалдаатай холбоотой хэлэлцээрийг хэлэлцэх, зөвшилцөх гол индрийн үүрэг гүйцэтгэх;
- Гишүүдийн хоорондын маргааныг зохицуулах;
- Хөгжиж буй орнуудад дэмжлэг, туслалцаа үзүүлэх гэх мэт.

Анх байгуулагдсан цагаасаа НҮБ-ын зарчмаар бус, шууд Засгийн газрын хүрээнд хамтарч ажиллах хатуу шаардлага тавьдаг, холбогдох торгууль, хориг ногдуулах эрх мэдэл бүхий механизмтай байхаар зохицуулагдсан.

Дэлхийн эдийн засгийг хүний бие организмтай зүйрлэвээс худалдаа нь хүний биеийг шаардлагатай тэжээл, хүчил төрөгч, эрдэс бодисоор хангаж буй цус байх бол түүнийг түгээн тарааж буй хураагуур судсыг тээвэр, логистикийн салбартай адилтган ойлгож болох юм. Эдийн засгийг тэнцвэртэйгээр хөгжүүлж, тогтмол өсөлтийг хангахын тулд дан ганц худалдаа, үйлдвэрлэлийг дэмжих, хөгжүүлэх бус тээвэр, логистикийн системийг хамтад нь авч үзэх, түгээлтийн системтэй нь цогц байдлаар, уялдаа холбоотойгоор, бодлогоор хөгжүүлэх асуудал өнөөдөр хурцаар тавигдаж байна.

1 World Trade Organization

2 НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал болон Дэлхийн худалдааны байгууллагын ялгаа Хавсралт I



Тэгвэл худалдааг хөнгөвчлөх гэж юуг хэлж байна вэ? Энэхүү хөнгөвчлөх заалтууд нь тээвэр, логистикийн систем, эдийн засагт хэрхэн нөлөөлөх вэ?

Худалдааг хөнгөвчлөх талаарх хоёр болон олон талт, бүс нутгийн гэх мэт хэлцэл, хэлэлцээр байнга хийгдэж байдаг ба энэхүү чиглэлд хийгдсэн ажлууд, зөвлөлдсөн хурал зөвлөгөөн, гаргасан санал, санаачлага маш олон. Тэр ч байтугай далайд гарцгүй орнуудаас дэлхийн худалдаанд оролцоход бусад далайн эрэг бүхий орнуудаас хамаагүй өндөр зардал гарч байгаад бусад улсын анхаарлыг хандуулах, нийт гадаад худалдаанд оролцож буй талуудыг дамжин өнгөрч буй бараа, бүтээгдэхүүнд тусгай эрх эдлүүлэх, хил гаалиар нэвтрэх тохиолдолд хүндрэл, саад багатай нэвтрүүлж байх тухай хүсэлтийг удаа дараа тавьж байсан байна. Үүний нэг жишээ нь Мексик Улсын Канкун хотноо 2003 онд зохион байгуулагдсан ДХБ-ын Сайд нарын 5 дахь удаагийн Бага хурлын үеэр энэхүү Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр, хуультай болох санаачилгыг Монгол, Парагвай, Болив зэрэг далайд гарцгүй орнууд гаргаж байжээ.

UNCTAD<sup>3</sup> буюу НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал (ХХБХ)-аас 2006 онд гаргасан тодорхойлолтод: **“Худалдааг хөнгөвчлөх нь хилийн худалдааны зардлыг бууруулахын тулд хилээр нэвтрүүлэх бараа, тээврийн хэрэгсэлд тавих гаалийн болон хилийн хяналтын үйл ажиллагаанд тавигдах бичиг баримтын шаардлага, дүрэм, журмыг энгийн, хялбаршуулсан, стандартчилсан байдлаар хэрэгжүүлэхэд чиглэгдсэн арга хэмжээг ойлгоно.”** гэж заасан бол,

UNECE<sup>4</sup> буюу НҮБ-ын Европын эдийн засгийн комиссын 2012 онд гаргасан тодорхойлолтод **“Худалдагчаас худалдан авагчид барааны эрх шилжихтэй холбоотой мэдээллийн урсгал, төлбөр төлөх үйл ажиллагааг уялдуулах, хялбаршуулах, стандартчилах үйл ажиллагааг хөнгөвлөх гэнэ.”** гэж тайлбарлажээ.

Энэхүү хоёр байгууллагын тодорхойлолтоос харахад:

НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал нь Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийг хилээр нэвтрүүлэх бараа бүтээгдэхүүн болон тээврийн хэрэгсэлд тавих гааль, хилийн хяналтын үйл ажиллагааг хялбар, ойлгомжтой байлгахад чиглэгдсэн нийтлэг стандарт болгон хэрэгжүүлж,

3 НҮБ-ын ХХБХ буюу UNCTAD 1964 онд НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблейн ээлжит хуралдаанаар байгуулагдсан, байнгын үйл ажиллагаа бүхий Засгийн газар хоорондын байгууллага юм. Энэхүү байгууллагыг НҮБ-ын Нарийн бичгийн дарга нарын газрын нэг хэсэг гэж үзэх ба гишүүн орнуудын худалдаа, хөрөнгө оруулалт, хөгжлийн асуудлыг хариуцан ажилладаг.

UNCTAD нь үйл ажиллагааныхаа гол зорилгыг “Хөгжиж буй орнуудын худалдаа, тэдгээрт хийгдэх хөрөнгө оруулалтын хэмжээ, хөгжиж дэвжих нөхцөл боломжийг нэмэгдүүлэх, тэдгээр улсын зүгээс гарч буй дэлхийн эдийн засгийн сүлжээнд эрх тэгш байдлаар оролцох хүчин чармайлтад туслалцаа үзүүлэх” гэж томъёолжээ.

4 НҮБ-ын Эдийн засаг, нийгмийн зөвлөл нь эдийн засгийн хамтын ажиллагааг бүс нутгийн хэмжээнд хөгжүүлэх 5 салбар хороотой бөгөөд Европийн асуудлыг хариуцсан салбар хороог UNECE буюу НҮБ-ын Европын Эдийн засгийн комисс гэж нэрлэдэг.

нийт улс орнуудад мөрдүүлэн ажиллах зорилго болгон хүлээн авч байгаа нь ажиглагдаж байна.

Гэтэл Европын Холбооны эдийн засгийн комиссын хувьд Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийг мэдээллийн урсгал болон төлбөр төлөх үйл ажиллагааг стандартчилах арга хэрэгсэл болгон ашиглах зорилготой байгаа нь харагдаж байна.

Учир нь Европын холбооны улсуудын хооронд хил, гаалийн хяналт шалгалт, бүс байхгүй тул тэдний хувьд энэхүү асуудалд санаа тавих шаардлагагүй, харин мэдээлэл солилцох болон төлбөрийн системийг ойлгомжтой, тодорхой болгох замаар ачаа барааны урсгалыг хянах, орлого болон ашгийн татвар, улс орнуудын хоорондоо тохиролцсон экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний квотыг хянах, ил тод байдлыг нэмэгдүүлэн мөнгө угаах, авилга болон терроризмтой тэмцэх чиглэлд ашиглах замаар хэрэгжүүлэн ажиллахаар томъёолсоныг харж болно.

2016 онд нэмэлт өөрчлөлт орсон Монгол Улсын “Чөлөөт бүсийн тухай” хуульд **“Худалдааг хөнгөвчлөх** гэж олон улсын худалдааны үйл явц буюу худалдагчаас худалдан авагчид бараа, түүхий эд, бүтээгдэхүүнийг нийлүүлэх, зураасан кодыг бүртгэх, төлбөр төлөхтэй холбоотой мэдээллийн урсгал, өгөгдөл, баримт бичгийг цөөлөх, хялбаршуулах, харилцан уялдуулах зэрэг үйл ажиллагааг хэлнэ.” гэж цогцоор нь тодорхойлсон байна.

## ХОЁРДУГААР БҮЛЭГ

### ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ ХЭЛЭЛЦЭЭРЭЭР МОНГОЛ УЛСЫН ХҮЛЭЭЖ БҮЙ ҮҮРЭГ, ХАРИУЦЛАГА

Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр нь гишүүн орнуудын эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн ялгавартай байдал, санхүүгийн нөхцөл байдалтай уялдуулан хэлэлцээрийн шаардлагуудаа шууд, бүрэн хэрэгжүүлж эхлэхийг улс орнуудад тулгаагүй бөгөөд дараах гурван ангиллын дагуу арга хэмжээ авах, хэрэгжилттэй холбоотой хуваарь бүхий мэдээллийг байгууллагад гарган өгөх, энэхүү хуваарьт тусгагдсан үүрэг амлалтаа цаг хугацаанд нь биелүүлэх боломжоор хангаж өгснөөрөө давуу талтай ажээ. Үүнд:

“А” буюу хэлэлцээр хүчин төгөлдөр болмогц шууд хэрэгжүүлж эхлэх боломжтой заалтуудаа тусгах;

“В” буюу шууд хэрэгжүүлэх боломжгүй, тодорхой хугацааны дараа аажмаар шилжин орох зүйл заалтуудыг хамруулах;

“С” буюу шилжилтийн хугацаанаас гадна, техник технологийн шинэчлэл, техникийн туслалцаа зайлшгүй шаардлагатай зүйл, заалтуудыг жагсааж бичих шаардлагатай ажээ.

Монгол Улс Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн дагуу “А” буюу шууд хүчин төгөлдөр үйлчлэхэд 11 зүйл заалт, “В” ангилалд 11, “С” ангилалд 14 заалт байхаар үүрэг амлалт өгсөн байна.

Одоогийн байдлаар Хэлэлцээрийн хүрээнд Үндэсний хороо байгуулан 2018-2022 онд баримталж ажиллах Стратеги төлөвлөгөөг батлан гаргасан ба 2018-2022 онд хэрэгжүүлж ажиллах Худалдааг хөнгөвчлөх Үндэсний хөтөч зураг боловсруулаад зургийн дагуу ажиллаж байгаа ажээ.

UNESCAP<sup>5</sup> буюу НҮБ-ын Ази, Номхон далайн Эдийн Засаг, Нийгмийн Комиссоос Монгол Улсын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилтэд хийсэн үнэлгээнээс харвал шууд хэрэгжүүлж эхлэхээр үүрэг амлалт авсан “А” ангиллын шаардлагын хэрэгжилт 23,5 хувийн биелэлттэй байгаа нь бүс нутгийн орнуудын дундаж үзүүлэлт болох 65 хувиас хамаагүй доогуур байна гэжээ.

Монгол Улс “В” ангиллын түвшинд байгаа ихэнх үзүүлэлт нь 2020 оны 12 дугаар сарын 31-нээс өмнө хэрэгжүүлсэн байх хугацаатай заалтууд байгаа ба тусгагдсан арга хэмжээнүүдийг, өгөгдсөн шилжилтийн хугацаанд амжилттай хэрэгжүүлж дуусгавал ХХХ-ийн гүйцэтгэлийн хувь 59.6 хувийн хэрэгжилттэй болно гэжээ.

“С” ангилалд тусгагдсан заалтуудын хувьд чадавхыг бэхжүүлэх техникийн туслалцаа зайлшгүй шаардлагатай болох тухай Монгол Улсаас мэдээлсэн бөгөөд энэхүү техникийн тусламжийн хүрээнд хууль, дагалдан гарах дүрэм, журам зэрэг зохицуулах механизмыг хөгжүүлэх, хүний нөөцийг чадавхжуулах, сургалт явуулах болон бусад бүтэц, зохион байгуулалтын асуудал орох юм байна.

Төлөвлөгөөний дагуу 2025 он бол Худалдааг Хөнгөвчлөх Хэлэлцээрийг бүрэн хэрэгжүүлсэн жил болох ёстой юм байна.

Харин транзит тээвэртэй холбоотой заалтуудын хэрэгжилт бүс нутгийн дундажаас өндөр байгаа тухай 2019 онд НҮБ-аас гаргасан судалгаанд тусгагдсан байна.

---

5 НҮБ-ын Эдийн засаг, нийгмийн зөвлөл нь эдийн засгийн хамтын ажиллагааг бүс нутгийн хэмжээнд хөгжүүлэх 5 салбар хороотой бөгөөд Монгол Улс нь Ази, Номхон далайн бүсэд хамаарах тул тус бүс нутгийг хариуцсан UNESCAP буюу НҮБ-ын Ази, Номхон далайн Эдийн засаг, нийгмийн комисст хамаарна.

## ГУРАВДУГААР БҮЛЭГ

### ХИЛ ДАМНАСАН ЦААСГҮЙ ХУДАЛДААНЫ ТУХАЙ ХЭЛЭЛЦЭЭР БОЛОН ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ ХЭЛЭЛЦЭЭРТ ҮЗҮҮЛЭХ ҮР НӨЛӨӨ

НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комисс (АНДЭЗНК)-оос “Хил дамнасан цаасгүй худалдааны тухай хэлэлцээр”-ийг батлан гаргасан бөгөөд хүчин төгөлдөр хууль болж бүс нутгийн хэмжээнд үйлчлэхийн тулд бүс нутгийн орнууд хэлэлцээрийн нөхцөлийг хүлээн зөвшөөрч, нэгдэж орох шаардлагатай. Энэхүү хэлэлцээрийн гол зорилго нь Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх нэг заалт болох хил дамнасан худалдааг цаасгүй буюу цахимаар явуулахад оршиж байгаа юм. Хэлэлцээрийг санаачлагч Олон улсын байгууллагын явуулсан судалгаанаас харахад Монгол Улс Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн нэг гол заалт болох Цаасгүй худалдаа буюу “Paperless trade”, Хил дамнасан цаасгүй худалдаа буюу “cross-border paperless trade” гэсэн үзүүлэлт дээр бүс нутгийн дундажаас доогуур түвшинд байгаа юм байна.

Дэлхийн худалдааны байгууллагын ХХХ-ийн гол хариуцагч тал нь Гаалийн ерөнхий газар байгаа бол Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэн ажиллах байгууллагууд нь хилийн боомтод хяналт шалгалт явуулдаг гол 4 байгууллага болох:

- Гаалийн Ерөнхий газар (ГЕГ)
- Хил хамгаалах Ерөнхий газар (ХХЕГ)
- Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар (МХЕГ)
- Гадаадын иргэн, харьяатын газар (ГИХГ) нь ижил тэнцүү эрх, үүрэгтэйгээр оролцох юм байна.

НҮБ-ын Европын эдийн засгийн комиссоос гаргасан тодорхойлолтод “Нэг цонхны үйлчилгээ”-ний зарчим нь экспорт, импорт, транзит тээвэртэй холбоотой хууль, тогтоомжийг гишүүн улс бүр хоорондоо уялдуулан нэг хэв загвар, стандартад оруулах, ингэснээр худалдаатай холбоотой баримт бичиг, мэдээллийг худалдаа болон тээвэр эрхлэгч талууд нэг цонхонд, нэг л удаа бүрдүүлэн өгөхөд орших юм гэж заасан байна.

Хилийн боомт дээр ирсэн ачаа бараа, тээврийн хэрэгсэл гэх мэт хяналт шалгалтад хамрагдах шаардлагатай эд зүйлстэй холбоотой аливаа баримт бичгийг эдгээр байгууллагын аль нэгэнд “Нэг цонхны систем” ашиглан өгөхөд тухайн баримт бичиг эдгээр 4 байгууллагад нэгэн зэрэг, автоматаар хүргэгдэх ба байгууллага тус бүр өөрт холбогдох бүрдүүлэлтийг гүйцэтгэн илгээхэд толгой систем боловсруулан нэг цэгийн үйлчилгээ хэлбэрээр эзэнд нь гаргаж өгөх ажээ.

Хэлэлцээрийг санаачлагч байгууллагын үзэж байгаагаар "...Худалдааг хөнгөвчлөх үйл ажиллагааг цахимжуулснаар үнийг бууруулж худалдааны хэмжээг нэмэгдүүлэх боломжууд шинээр гарч байгаа юм. Хэрэв Монгол Улс Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийг дангаар нь хэрэгжүүлэхэд худалдааны зардлын 10 хувийг бууруулах бол Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрийг давхар хэрэгжүүлэн ажиллавал зардлыг 30 хувиар бууруулах боломжтой. Ингэснээр дэлхийн худалдааны сүлжээнд оролцох боломж, үр ашиг нэмэгдэнэ..." гэжээ.

Энэхүү зарчим нь зөвхөн Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн зарчим бус Монгол Улсын экспорт, импортын бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэх зардлыг бууруулах эдийн засгийн ач холбогдлын тухай яригдаж байгаа тул анхааралдаа авах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Нэгэнт ХХХ-ийг 2025 он гэхэд бүрэн хэрэгжүүлж ажиллах үүрэг хүлээсэн тул "Хил дамнасан цаасгүй худалдааны тухай" Олон улсын хэлэлцээрт нэгдэх асуудал нь Монгол Улсын Засгийн газрын хувьд цаг хугацааны асуудал юм.

## ДӨРӨВДҮГЭЭР БҮЛЭГ

### НҮБ-ЫН АЗИ, НОМХОН ДАЛАЙН ЭДИЙН ЗАСГИЙН КОМИССООС МОНГОЛ УЛСЫН ӨНӨӨГИЙН НӨХЦӨЛ, БАЙДАЛД ӨГСӨН ҮНЭЛЭЛТ ДҮГНЭЛТ, ЗӨВЛӨМЖ

Цаасгүй худалдаа хэсэгт Монгол Улс автомат гаалийн систем, гааль болон бусад хяналтын байгууллагуудтай цахим сүлжээгээр холбогдох, гаалийн мэдүүлгийг цахимаар мэдүүлэх, гаалийн татвар, хураамжийг цахимаар төлөх зэрэг үйл ажиллагааг нэвтрүүлсэн байна. Гэсэн хэдий ч гаалийн татварын буцаан олголт болон бусад холбогдох ийм төрлийн татвар хураамжийг цаасан дээр гарган баримт бичгийг бүрдүүлэх замаар хийх шаардлагатай болдог.

ДХБ-ын ХХХ-ийн Цахим нэг цонхны системтэй холбоотой хийгдсэн ажил одоогоор огт байхгүй байна. Түүнчлэн цахимаар экспорт, импортын зөвшөөрлийн хүсэлт илгээх, ачааны манифестыг цахимаар явуулах, гарал үүслийн гэрчилгээг цахимаар авах хүсэлт гаргах зэрэг ажлууд хийгдээгүй байгаа юм.

Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хувьд хэрэгжүүлсэн арга хэмжээ маш бага байна. Цахимаар гаалийн мэдүүлгийг солилцох үйл ажиллагааг нэвтрүүлсэн, цаасгүй хэлбэрээр төлбөрийг хураан авах зорилгоор цахим төлбөрийн баримт нэвтрүүлэх ажлыг туршиж үзээд байна.

Хил дамнасан цаасгүй худалдааг дэмжих хууль, эрх зүйн зохицуулалт, гэрчилгээний баталгаажуулалтыг хариуцан ажиллах газрыг тодорхой болгосноор хууль эрх зүй болон тогтолцооны суурь тавигдах ба ингэснээр хил дамнасан цаасгүй худалдаа бүрэн утгаараа хэрэгжих боломжтой болох тухай зөвлөсөн байна.

Тайландын Хаант Улсын хувьд Гаалийн байгууллага нь хариуцан ажиллаж бусад хилийн хяналтын байгууллагыг удирддаг ба цаасгүй худалдааны хэрэгжилт бүс нутгийн хэмжээнд хамгийн өндөр байгааг дурьджээ.

### ***Дамжин өнгөрөх тээвэр ба туршилтын тээвэр***

Тус Олон Улсын байгууллагын зүгээс Монгол Улсад 2018 оны 11 дүгээр сараас 2019 оны 3 дугаар сарын хооронд дамжин өнгөрөх бизнесийн үйл ажиллагааны үнэлгээ хийх ажлыг гүйцэтгэсэн байна. Ингэхдээ ОХУ-аас мод, модон бэлдэцийг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан БНХАУ руу гаргах, БНХАУ-аас хувцас, бараа бүтээгдэхүүнийг ОХУ руу дамжуулан тээвэрлэх үйл ажиллагаанд ажиглалт хийжээ.

Дамжин өнгөрөх тээврийн хувьд ОХУ-аас БНХАУ-д экспортолж буй мод, модон бүтээгдэхүүн, БНХАУ-аас ОХУ-д экспортлон гаргаж буй хувцас, бараа бүтээгдэхүүн нь яг адилхан үйл явцтай байсныг тэмдэглэжээ. Оролцогчдын хувьд:

- Экспортлогч
- Импортлогч
- Тээвэр зуучийн байгууллага
- Хяналт шалгалтын байгууллагууд (Монголын талаас)
  - Мэргэжлийн хяналт, хорио цээр
  - Эрүүл мэндийн байгууллага
  - Гаалийн лаборатори гэх мэт.

Харин БНХАУ-аас ОХУ руу гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүний хувьд Монгол Улсын хил хамгаалах газар, БНХАУ-ын болон гаалийн байгууллага нэмэгдэж оролцов. Эдгээр байгууллагууд бараа бүтээгдэхүүнийг 100 хувь цаасгүй хэлбэрээр дамжуулан өнгөрүүлэх тал дээр нягт хамтран ажиллах шаардлагатай байгаа нь ажиглагдаж байсныг тэмдэглэсэн байна.

ОХУ-аас Хятад руу тээвэрлэж буй мод 2-3.5 хоногт дамжин өнгөрсөн бол Хятадаас ОХУ-руу явуулж буй транзит ачаа 2.5-5.5 хоног болж байв. Энэхүү транзит хугацаа нь транзит тээврийн мэдүүлэг гаргах, Монголоос зөвшөөрөл олгох, бараа Монгол Улсын хилээр орсон цагаас гарч өнгөрөх хүртэлх нийт үйл ажиллагааг оруулан тооцсон хугацаа юм.

Дамжин өнгөрч буй энэхүү тээврийн үйл ажиллагаа бүхэлдээ цаасан дээр үндэслэсэн баримт бичгийн бүрдүүлэлт дээр тулгуурлаж буй тул транзит тээврийн үйл явц удаашралтай байна.

Монгол Улс одоогийн байдлаар *ОХУ-тай гаалийн баримт бичгийг цахимаар солилцох үйл ажиллагаа* байдаг хэдий ч тэр нь маш хязгаарлагдмал хүрээнд ашиглагдаж байгаагаас төр болон хувийн хэвшлийн аль нь ч ашиглаж чадахгүй байна.

Гэтэл *БНХАУ-тай хийх худалдаа нь тэр чигээрээ цаасан суурьтай* байгаа юм.

Дээр хоёр тохиолдлын аль алинд нь худалдаатай холбоотой төрөл бүрийн баримт бичгийг гараар бөглөх шаардлага тулгарч байна. Түүнээс гадна тэдгээр төрөл бүрийн баримт бичгийг өөр, өөр төрийн байгууллагууд (гааль, хилийн хяналт, хорио цээр, мэргэжлийн хяналт гэх мэт)-д гаргаж өгөх шаардлагатай тул маш олон хувь бэлтгэх хэрэгтэй болж байна. Ингэж олон хувь бэлтгэх гол шалтгаан нь төрийн байгууллагуудын хооронд мэдээллийг цахимаар солилцох систем, тогтолцоо байхгүй байгаатай холбоотой байгаа юм.

Энэхүү бизнесийн үйл ажиллагааны үнэлгээг гаргасны үр дүнд хэд, хэдэн төрлийн зөвлөмж, зааварчилгаа гарсныг задалж үзүүлбэл:

*Нэгдүгээрт*, Монгол Улс цахим холбоонд суурилсан Нэг цонхны системийг хөгжүүлэх үйл ажиллагааг түргэвчлэх шаардлагатай байна. Ингэснээр олон төрлийн баримт бичгийг "үйлдвэрлэх"-ээс сэргийлэх тул цаг хугацааг хэмнэнэ. Түүнээс гадна худалдаа, үйлдвэрлэл эрхлэгчдийн нэг цонхны тогтолцооны хүрээнд шаардагдах хууль эрх зүйн орчны талаарх мэдлэг, мэдээлэл сайжрах тул бүтээгдэхүүнээ экспортлоход тавигдах шаардлагыг биечлэн гүйцэтгэх боломжтой болсноор дундын зууч ашиглах шаардлагагүй, цаг хугацаа хэмнэх боломжийг олгоно.

Дээр нь нэмж хэлэхэд худалдаатай холбоотой мэдээлэл (лиценз, зөвшөөрөл, гэрчилгээ, транзит тээврийн мэдүүлэг/декларац болон худалдаанд шаардлагатай бусад баримт бичиг) –ийг цахимаар солилцох нөхцөл бүрдэх ба Транс Монголын төмөр зам дагуу хийгдэх дамжин өнгөрөх бусад үйл ажиллагаа хөнгөвчлөгдөх юм.

Мэдээллийг цахимаар солилцоноор барааг хил дээр ирэхээс өмнө урьдчилсан байдлаар зөвшөөрөл олгох ба ингэснээр барааны ил тод байдал нэмэгдэж, холбогдох хууль тогтоомжийн хэрэгжилт, хяналт сайжрахаас гадна үр ашиг нэмэгдэнэ.

***ОХУ, Монгол, БНХАУ гурван улс эхний ээлжинд худалдаа болон дамжин өнгөрөхтэй холбоотой мэдээ, мэдээллийг олон улсын стандартыг ашиглан нэг стандарт болгож уялдуулах шаардлагатай байна. Монгол Улс АЗНДЭЗК-ын гаргасан Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрт нэгдэж орсноор энэхүү зөвлөмжид тусгагдсан нилээд ажлуудыг хийхэд дэмжлэг болох юм.***



Энэхүү үнэлгээ дүгнэлт, судалгааг хийх явцад Монгол Улс хил дамнасан цаасгүй худалдааг хийж гүйцэтгэхэд техникийн бэлэн байдлын хувьд харилцан адилгүй байгаа нь ажиглагдлаа. Ерөнхийдөө Мэдээлэл, холбооны технологийн дэд бүтэц Монгол Улсын хувьд тааруу байна. Харин худалдаанд оролцогч талуудын хувьд цаасгүй худалдаанд шилжин орох хүсэл зориг өндөр байна. Одоохондоо ГЕГ хил дамнуулан хэрэгжүүлэх цаасгүй худалдааг явуулах ажлыг эхлүүлэх талаар мэдээлэл солилцоод байгаа юм. Бусад зөвшөөрөл олгогч төрийн байгууллагууд цаасгүй худалдааг эхлүүлэхэд бэлэн биш байна. Иймд энэ тал дээр чадавхыг бэхжүүлэх асуудал зайлшгүй шаардлагатай.

Одоогийн байдлаар цаасгүй худалдааны системийг бүхэлд нь хариуцан авч хэрэгжүүлэн ажиллах бүтэц байхгүй, хамтран хэрэгжүүлэх оролдлого, хүсэл зорилго харагдахгүй байна.

Худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх Үндэсний хороо Цаасгүй худалдааны системийг хэрэгжүүлэх чиг үүргийг гүйцэтгэхээр ажиллаж болох юм. Гэсэн хэдий ч энэхүү Үндэсний хороо нь нэг яамнаас гаргасан баримт бичгийн хүрээнд байгуулагдсан тул бусад яамдуудтай бүрэн хамтран ажиллахад учир дутагдалтай. Түүнчлэн энэхүү Үндэсний хороо байгуулагдсан гол зорилго нь ДХБ-ын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилтийг хангаж ажиллах үндсэн чиг үүрэгтэй юм.

Цаасгүй худалдааг хариуцан ажиллах санаачлага байгаа хэдий ч хамааралтай бүх талуудыг оролцуулан хариуцаж ажиллах төрийн байгууллага байхгүй байна.

Мөн 2016 онд байгуулагдсан Засгийн газарт цаасгүй худалдааг хэрхэн хэрэгжүүлэх талаар ямар нэгэн төлөвлөгөө байхгүй байгаа нь ажиглагдсан.

Хил дамнасан цаасгүй худалдааг тодорхой хэмжээнд дэмжин ажиллах боломжтой цахим систем бол байна. Гэсэн хэдий ч автоматчилагдсан байдлын хувьд байгууллага бүр өөр түвшинд байна. Хамгийн орчин үеийн тоног төхөөрөмж ГЕГ болон Гаалийн гадаад боомтын системд байгаа ажээ.

Цахим гаалийн систем (e-Customs) нь гаалийн татварыг хураах цахим банк (e-banking)-ны систем, цахим гарын үсэг (e-signature), Public Key Infrastructure буюу бүх мэдээллийг төвлөрүүлэн, холбогдох эздэд хуваарилах, буцаан нэгтгэх цогц программ бүхий мэдээллийн сүлжээ зэрэг цогц системийн хамт ажиллах боловч эдгээр дагалдах системүүд огт байхгүй байгаа.

Нөгөөтэйгүүр, Цахим боомт (e-Port), цахим зөвшөөрөл (e-Permit), цахим гэрчилгээ (e-Certificate) системүүд бүрэн хэрэгжиж амжаагүй байгаа юм. Цахим гэрчилгээний системийн хувьд хамгийн дөхүү гэрчилгээ нь МҮХАҮТ-аас цахим хэлбэртэй байхыг хүлээн зөвшөөрсөн цахим Гарал үүслийн гэрчилгээ юм. Гэсэн хэдий ч хил дамнасан худалдаанд гарал үүслийн гэрчилгээ биет байдлаараа давхар шалгагдсан хэвээр байна. Экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүнд олгогддог баримт бичгийн 80 гаруй хувийг 104 |



дангаар эзэлдэг МХЕГ-ын хувьд үйл ажиллагаагаа автоматжуулах алхам огт хийгдэж эхлээгүй байгаа хэдий ч цаасгүй худалдааны системд нэвтэрч орох хэтийн төлөвлөгөөтэй байгаа гэжээ.

Тус байгууллага 2021 он гэхэд хүсэлтийг (e-applications) цахимаар авах, цахим хуваарь (e-scheduling) гаргах, цахимаар (e-approvals) зөвшөөрөл олгох зэрэг ажлуудыг өөрийн Хяналтын удирдлагын системд нэвтрүүлэх зорилт тавьжээ.

Гар аргаар оруулж буй систем нь засгийн газраас хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагааг хязгаарлаж байгааг тогтоосон байна.

Бусад төрийн байгууллагууд бүгд цаасан дээр суурилсан үйл ажиллагаа явуулсан хэвээр байна. Гаалийн бүрдүүлэлт хийх (CAIS) болон CEPS програмуудын шинэчлэгдсэн хувилбарыг Азийн хөгжлийн банкнаас хэрэгжүүлж буй “Бүс нутгийн хилийн үйлчилгээг сайжруулах” төслийн хүрээнд 2020 он гэхэд Нэг цонхны үйлчилгээг нэвтрүүлэх ба төслийг өргөжүүлэх замаар бусад холбогдох агентлагууд 2022 онд энэхүү төсөлд хамрагдсан байхаар төлөвлөж байна. Мэдээлэл, холбооны технологийн хувьд холбогдох байгууллагууд өөрийн хүчин чадлыг ашиглан ажиллаж байгаа хэдий ч ашиглалтын хувь хязгаарлагдмал байна.

Гэсэн хэдий ч Цаасгүй худалдааг шийдвэрлэх технологи байхгүй байгаатай холбоотойгоор одоо байгаа Мэдээлэл, холбооны технологийг бүрэн гүйцэд ашиглахгүй байгаа нь ажиглагдаж байна. Жишээ нь: Одоо байгаа CAIS систем нь бусад төрийн байгууллага болон Зөвшөөрөл олгодог байгууллагуудаас шаардлагатай зөвшөөрөл, баталгаа бүхий өгөгдлийг хүлээн авсны үндсэн дээр бүрэн ажиллах зориулалттай систем юм. Монгол Улсын хувьд Мэдээлэл, холбооны технологийн салбарын дэд бүтцийг өргөжүүлэх олон төрлийн төлөвлөгөө бий.

*Нэгдүгээрт:* Мэдээлэл Холбооны Зохицуулах Газар (МХЗГ)-аас Үндэсний Дата Төвийг 2019 онд байгуулах, осол аваарын үед ашиглагдах мэдээлэл сэргээх төв нь Дархан хотод байхаар төлөвлөгдсөн. Ингэснээр одоо байгаа болон хожим бий болох хил дамнасан цаасгүй худалдаа болон Нэг цонхны үйлчилгээтэй холбоотой мэдээлэл байгалийн гамшиг болон техникийн осол аваарын үед устгагдсан ч дахин сэргээгдэх боломжтой болох юм.

*Хоёрдугаарт:* RIBS -ийн хүрээнд хийж буй цахим гаалийн системийн шинэчлэл, өргөтгөл нь Нэг цонхны системийн бэлтгэл ажил болж байна. Ингэснээр ГЕГ-ын CAIS системийг бусад агентлагийн PIA буюу зөвшөөрөл, баталгаа олгох хэсэгтэй хамтран ажиллах боломжийг бүрдүүлнэ гэж харж байна.

*Гуравдугаарт:* KHUR буюу Засгийн газрын цахим сүлжээ нь агентлаг хоорондын мэдээллийн солилцоо, хамтран ажиллах боломжоор хангах юм. Аюулгүй ажиллагаа буюу нууцлалын хувьд мэдээллийг цахимаар солилцоход зохицуулах нууцлалууд байгаа. МХЗГ-аас KHUR систем ашиглан

явуулж буй Цаасгүй худалдааны нууцлалын асуудлыг ТЕГ-аас хянадаг. Одоо барьж буй бодлого нь KHUR системийг үндэсний шаардлагад нийцүүлэн тохируулах явдал юм. ГЕГ нь одоогийн байдлаар KHUR системийг цахим гарын үсэг болон мэдээллийн нэгдсэн системд нэвтрэн орох нэг удаагийн эрх олгох, CAIS/CEPS системийн хоорондын уялдааг хангах зэрэгт ашиглаж байна. RIBS-ийн зүгээс нэг удаагийн цонхны системийн загварыг гаргасан бөгөөд нууцлалын байдлыг тодорхой болгохын тулд ГЕГ болон МХЗГ-тай хамтран ажиллахаар төлөвлөж байгаа юм байна.

Монголд цаасгүй худалдааг хэрхэн, яаж явуулах *инженерчлэлийн программыг гаргах* байгууллага чадавхи сул байна. ГЕГ-ын хувьд цахим гаалийн асуудлаар төсөл хэрэгжүүлэх үед бүтээгдсэн системтэй байна.

МХЕГ-ын эрсдлийн багийн хувьд бага зэргийн туршлагатай хэдий ч өөрийн онцлогт нийцсэн инженерчлэлийг хийхээр төлөвлөөд байгаа ба 2021 он гэхэд гүйцэтгэсэн байхаар төлөвлөжээ. Бусад байгууллагын хувьд бизнесийн үнэлгээ (BPR) хийгдээгүй байна.

*Мэдээллийг уялдуулж стандартад хамруулахын* хувьд ГЕГ-аас холбогдох арга хэмжээг авчээ. Тус байгууллага Дэлхийн Гаалийн байгууллагын 2 дугаар хувилбарын дагуу баримт материалаа боловсруулж байгаа бөгөөд одоо 3.7. хувилбарт оруулахаар шинэчилж байна.

Гэсэн хэдий ч үндэсний хэмжээний худалдааг хөнгөвчлөх үйл ажиллагаа нь зөвхөн Гаалийн байгууллагын энэхүү арга хэмжээгээр хязгаарлагдаж байгаа нь хил дамнанас худалдаанд бага хэмжээгээр л нөлөөлөх юм. 2016 онд байгуулагдсан Засгийн газар энэ тал дээр тодорхой ахиц дэвшил гаргахгүй байгаатай төр, хувийн хэвшлийн байгууллагууд бүгд санал нэгтэй байгаа тухай энэхүү Олон Улсын байгууллагаас анхааруулжээ.

Компьютерын ашиглалт, боловсрол болон удирдлагын өөрчлөлтийн хувьд хувийн хэвшлийн байгууллагууд өөрийн бизнест ашигладаг тул өндөр мэдлэгтэй. Гэсэн хэдий ч хөрөнгө мөнгөний нөхцөл боломжоос шалтгаалан тэдгээрийн өдөр тутамдаа ашиглаж буй систем нь Харилцагчтай холбогдох удирдлагын систем (CRM), байгууллагын үйлдвэрлэлийн нөөцийн төлөвлөлт (ERP) системд хамааралгүй буюу доогуур түвшний программ байх нь олонтаа.

Хувийн хэвшлийн зүгээс цаасгүй худалдааг нэвтрүүлэхэд чиглэгдсэн эерэг өөрчлөлтөд баяртай байгаагаа илэрхийлж байсан хэдий ч одоогийн байдлаар нэг л төрлийн үйл ажиллагааг цаасаар болон цахимаар давхар бүрдүүлэх шаардлагатай болсонд дургүйцэж байна. Түүнчлэн цаашид яг ямар арга хэмжээг яаж өөрчлөх төлөвлөгөөтэй байгаагаа ил тод ойлгомжтой байлгах тал дээр төрийн байгууллагын зүгээс анхаарал хандуулан ажиллах шаардлагатай байгааг хувийн хэвшлийн байгууллагууд илэрхийлсэн байна. Ингэснээр өөрийн байгууллагын үйл ажиллагааны төлөвлөгөөтэй уялдуулан ажиллана гэжээ.

Одоогийн байдлаар Цаасгүй худалдааг хэрэгжүүлж ажиллах төсөв Дэлхийн банк, Азийн хөгжлийн банк зэрэг цөөн тооны донор байгууллагуудаас гарч байна. Гэхдээ эдгээр санхүүгийн тусламж нь ГЕГ-т төвлөрч байсан ба саяхнаас МХЕГ-т хэрэгжиж буй төсөлд оногдсон байна. Нэг цонхны үйлчилгээг хариуцан ажиллах хороо байхгүй байгаагаас гаднаас ирж буй санхүүгийн тусламжийг хүлээн авагч тал нь зөвхөн өөрийн хэрэгцээнд зориулан ашигласан байна гэж энэхүү Олон улсын байгууллагаас тодорхойлсон байна.

### **Хил дамнасан мэдээлэл солилцох үйл ажиллагааны өнөөгийн байдал**

Монгол Улсын хувьд хил дамнасан цаасгүй худалдаа маш хязгаарлагдмал байгаа ба зөвхөн хамтран ажиллаж буй оронтой туршилт хэлбэрээр зохион байгуулсан туршлагаас хэтрээгүй байна.

Цахим системийн тал дээр ч мөн хил дамнасан худалдааны хувьд Монгол Улс доогуур түвшинд байгаа. ГЕГ-ын CAIS болон CEP системийг ашиглан 2017 оноос хойш ОХУ-ын гаалийн байгууллагатай экспортын талаарх мэдээлэл болон ачааны рентген /X-Ray/ хяналтын мэдээг солилцож эхэлсэн байна. Монгол болон Хятад улсуудын хооронд (гаалийн) манифестийн мэдээллийг солилцох туршилт хийжээ.

*Хоёрдугаарт, “Их Түмэн Гол” санаачлагын орнуудын хоорондын дотоод хамтын ажиллагааны хүрээнд нэг цонхны системийг ашиглан туршилтын тээвэрлэлт явуулахаар хамтран ажилласан хэдий ч энэхүү системийг ашиглан мэдээлэл солилцохын тулд холбогдох байгууллагууд хоорондын хамтын ажиллагааны хэлэлцээрийг зайлшгүй байгуулах шаардлагатай нь тодорхой болжээ. Жишээ нь:*

Монголын Үндэсний Худалдаа Аж Үйлдвэрийн Танхим (МҮХАҮТ)-аас гарал үүслийн гэрчилгээг цахимаар гаргаж өгөх боломжийг бүрдүүлсэн ч хил дамнасан худалдаанд цахим мэдээллийг таних, хүлээн зөвшөөрөх тухай харилцагч улстай байгуулсан хамтын ажиллагааны баримт бичиг байхгүй байна.

### ***Нэг цонхны систем***

Мэдээллийг хил дамнуулан солилцоход дэмжлэг болох нэг цонхны үйлчилгээг байгуулах төлөвлөгөө Монгол Улсад байгаа. Одоо байгаа CAIS/CEPS системийг шинэчлэх сонирхолтой байгаа хэдий ч энэ нь одоогоор зөвхөн гаалийн мэдээ, мэдээллийг дамжуулахад зориулагдан ашиглагдаж байгаа юм.

МХЕГ-аас шинээр IMS системийг хөгжүүлэн хилийн чанадад буй хамтран ажилладаг мэргэжлийн байгууллагуудтай экспорт/импортын бараа бүтээгдэхүүний эрүүл ахуй, хорио цээртэй холбоотой мэдээллийг солилцох төлөвлөгөөтэй байна. Түүнчлэн МХЕГ нь Монголд импортлон оруулж буй бараа бүтээгдэхүүн болон эсрэгээрээ Монголоос ОХУ, БНХАУ-д экспортолж

буй бараа бүтээгдэхүүний мэдээллийг харилцан солилцож байх талаар тохиролцоонд хүрэхээр ажиллаж байна.

Хилийн цэргийн удирдах газар зэрэг бусад төрийн байгууллага, нь ийм үйл ажиллагаа хэрэгжүүлж байгаа тухай мэдээлэл одоогоор байхгүй байна.

### **Бизнесийн үйл ажиллагааны инженерчлэл, дахин төлөвлөлт**

ГЕГ-ын бизнес процесс болон инженерчлэл нь үйл ажиллагааг хялбаршуулах, автоматжуулахад чиглэгдсэн тул тус байгууллагын зүгээс мэдээллийг хил дамнуулан солилцох туршилтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлсэн байна. Туршилтын хүрээнд ОХУ-тай экспортын талаарх мэдээлэл болон ачааны рентген мэдээг солилцсон байна. БНХАУ-тай ачааны манифестийн мэдээлэл солилцсон бол Түмэн голын хэлэлцээрийн орнуудын хооронд нэг цонхны үйлчилгээг ажиллуулж үзсэн байна.

Мэдээллийн нэгдмэл байдлын стандарт зөвхөн ГЕГ-ын хариуцах хэсэгт л байгаа ба мэдээллийг Дэлхийн гаалийн байгууллагын 2 дугаар загвар зөвлөмж ашиглаж гүйцэтгэсэн, одоо системийн загварыг 3.7. болгон сайжруулахаар ажиллаж байгаа юм байна гэж дүгнэжээ.

## **ТАВДУГААР БҮЛЭГ**

### **АЗИЙН ХӨГЖЛИЙН БАНКНААС МОНГОЛ УЛСЫН ЭДИЙН ЗАСАГ, ТЭЭВЭР, ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРТ ХИЙСЭН СУДАЛГАА**

АХБ-наас 2018 онд хийж гүйцэтгэсэн “Монгол Улсын тээвэр логистикийн салбарын хөгжлийн тухай; саад тотгорыг арилгах нь”<sup>6</sup> судалгаанд “... Монголд ҮСХ-с гаргадаг бизнес регистрээс 160000 ААН, үүнээс үйл ажиллагаа явуулж байгаа 70000 нь жижиг дунд үйлдвэрлэл эрхлэгчид ба ажиллах хүчний 43%-ийг ажиллуулж, экспортын ердөө л 2.3 хувийг бүрдүүлдэг гэж судлаачид тогтоосон ба **гадаад, дотоод худалдаа болон түүнтэй холбоотой эдийн засгийн бусад үйл ажиллагаа** Монголын хүн амын томоохон хэсгийг шууд болон шууд бусаар ажлын байраар хангаж байна...” гэжээ.

Өөрөөр хэлбэр нийт ажиллах хүчний 43 хувийг ажлын байраар хангаж буй жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхлэгч хувийн хэвшлийн байгууллагаас экспортод гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүн нийт экспортын 3 ч хүрэхгүй хувийг бүрдүүлж байгаа юм байна. Энэ нь экспортод гарч буй бараа

6 <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/502786/mongolia-transport-logistics-sector-mn.pdf>

бүтээгдэхүүний бүтэц нэгдүгээрт зөвхөн уурхайн амнаас гарч буй уул уурхайн бүтээгдэхүүн байгаатай холбоотой, хоёрдугаарт импортоор оруулж ирсэн хувцас болон бусад өдөр тутмын, хүнсний бараа бүтээгдэхүүн нь төрөл бүрийн худалдаагаар дамжин эцсийн хэрэглэгчдийн гарт очихын тулд жижиг болон дунд үйлдвэрлэл, худалдаа эрхлэгч хувийн хэвшлийн байгууллагаар дамждагтай холбоотой гэж үзэж байна.

Нэгэнт гадаад болон дотоод худалдаа Монгол Улсын эдийн засагт чухал ач холбогдолтой байгаа нь судалгаагаар тогтоогдож байгаа тул худалдааны өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэх нь эдийн засгийг сэргээх боломжийг нэмэгдүүлнэ. Ялангуяа гадаад худалдааны өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэхэд нөлөөлөх хүчин зүйлд хил хяналтын байгууллагуудын хил дамнуулан гүйцэтгэх үеийн хяналт шалгалт, дамжуулан өнгөрүүлэх процесс түргэн шуурхай ажилладаг байх, төрийн хяналтын байгууллага хоорондын болон хөрш зэргэлдээ орнуудын хяналт шалгалтын ижил төстэй шаардлага, стандартчилагдсан дүрэм журмын уялдаа холбооноос шууд хамаарах юм.

Азийн хөгжлийн банкнаас 2018 онд тээвэр, логистикийн салбарын үйл ажиллагаанд хийсэн энэхүү судалгаанд экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт болон логистикийг дотор нь дараах байдлаар ангилж, бүтцээр ялган харуулсан байна. Үүнд:

*"... Монгол Улсын импорт, экспортын бүтээгдэхүүний багцууд хоорондоо ихээхэн ялгаатай. Экспортын хувьд төмрийн хүдэр, нүүрс зэрэг эрдэст түүхий эдээс бүрдэж, нийт экспортын 10 хүрэхгүй хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгдэж байна.*

*Нөгөө талд нь, Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүний 70 орчим хувь чингэлэгт ачигдсан байдаг. Автомашин, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл, гэр ахуйн цахилгаан бараа, холбооны төхөөрөмж болон хүнсний бүтээгдэхүүнийг ихэвчлэн чингэлгээр тээвэрлэн импортолдог. Импортын чингэлэг тээврийн дийлэнх хэсэг нь БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжиж байна..."* гэжээ.

Тус судалгаанд дурьдагдаж буй экспортын бараа, бүтээгдэхүүний ихэнх хувийг эзэлж буй уул уурхайн бүтээгдэхүүний тээвэр, логистик ихэвчлэн тухайн уурхай эзэмшиж буй байгууллагын тээвэр, логистикийн сүлжээгээр хийгддэг тул экспортын бараа бүтээгдэхүүний талаар энэхүү судалгаанд өргөн хүрээнд авч үзэхгүй.

Харин импортын бараа, бүтээгдэхүүний 70 орчим хувийг эзэлж буй чингэлгийн тээвэр, түүний дийлэнх хэсэг дамжин өнгөрч буй Тяньжин боомттой холбоотой үйл ажиллагааг тус хэлэлцээрийн хүрээнд хэрхэн хөнгөвчилж болох талаар зургаадугаар бүлэгт харуулав.

## ЗУРГААДУГААР БҮЛЭГ

### МОНГОЛ УЛСЫН ЭКСПОРТ, ИМПОРТЫН БАРАА БҮТЭЭГДЭХҮҮНИЙ ТЭЭВЭРЛЭЛТ БОЛОН ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ ХЭЛЭЛЦЭЭР

Улаанбаатар төмөр зам Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг (УБТЗ ХНН)-ийн Замын Үүд дэх Сэлгэн ачих байгууламжийн 2018 оны статистик мэдээнээс харахад БНХАУ-аас орж ирсэн нийт импорт болон дамжин өнгөрөх бараа бүтээгдэхүүний 63 хувь нь чингэлэг тээврээр орж ирсэн байна.

Өмнөх бүлэгт тусгагдсан АХБ-ны судалгаанд “...Хэдийгээр 70 хувь нь чингэлгээр тээвэрлэгддэг хэдий ч нийлүүлэлтийн гинжин сүлжээ сайн хөгжөөгүйн улмаас тээвэрлэлтийн хугацаа урт, цагийн хуваарь баталгаагүй байдаг. Хугацааны саатлууд нь хэрэглэгчийн тээвэрлэлтийн зардлыг нэмэгдүүлдэг бөгөөд чингэлэг тээврийн хугацаа урт, өртөг өндөр байгаа нь гадаад орны боомтууд дээрх хүлээлгийн хугацаа урт байгаа зэрэг Монголоос үл шалтгаалсан нөхцөл байдлаас шалтгаалж байна...” гэж тодорхой тусгасан байгаа.

Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр нь 3 хэсэг бүхий 37 заалттай бөгөөд эхний хэсэгт:

- бараа тээвэрлэлтийн шилжилт хөдөлгөөн,
- гаалийн бүрдүүлэлт хийх,
- бараа олгох,
- татвар, хураамж, төлбөр зэрэг хил, гаалийн зохицуулалттай холбоотой журмыг интернетэд байршуулах,
- гаалийн мэдээллийн төв ажиллуулах зэрэг байгууллага хоорондын үйл ажиллагааг зохицуулах заалтууд байдаг.

Ялангуяа хэлэлцээрийн 11 дүгээр зүйлд тусгагдсан “Freedom of Transit” буюу Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө гэсэн зүйл заалтын хувьд Монгол Улсын хэрэгжилт ямар байгаа талаар НҮБ-ын АНДЭЗНК-оос хийсэн судалгаа, туршилтын тээврийн талаар ямар дүгнэлтэд хүрснийг 4-р бүлэгт бид тусган харуулсан билээ.

Тэгвэл ОХУ-ын бусад оронд үзүүлж буй “Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө”-ний хэрэгжилт ямар байгаа вэ, БНХАУ-ын ХХХ-ийн 11 дүгээр зүйлийн хэрэгжилт ямар байгаа вэ?

Монгол Улс өөрийн экспорт, импортын ачаа барааг дамжуулан тээвэрлэх үедээ хөрш орнуудын хэлэлцээрээр хүлээсэн үүргийн дагуу “Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө”-гөөр манай улсын аж ахуйн нэгж, байгууллагыг бүрэн хангахыг шаардах эрхтэй юм.

Өнөөдрийн байдлаар дээрх судалгаанд дурьдагдсан Тяньжин боомтоор дамжин өнгөрч буй чингэлэг тээврийн бараа, бүтээгдэхүүнтэй холбоотой хүндрэл бэрхшээлийг Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн холбогдох зүйл заалтуудтай уялдуулан тодорхойлсныг Хоёрдугаар хавсралтад тусган харуулав.

Монгол Улсын импортын бараа бүтээгдэхүүнийг гуравдагч орноос тээвэрлэн авчрах үйл ажиллагааг хувийн хэвшлийн байгууллагууд болох тээвэр зуучийн үйл ажиллагаа эрхэлдэг аж ахуйн нэгжүүд 100 хувь гүйцэтгэдэг бөгөөд эдгээр байгууллагууд нэгдэн Монголын тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбоо төрийн бус байгууллага, Үндэсний Тээврийн Корпорац компанийг үүсгэн байгуулаад байна.

Хүндрэл, бэрхшээлийг ОХУ болон БНХАУ гэж хоёр хуваах нь зүйн хэрэг. Гэхдээ бараа, бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэгч гол байгууллага болох Улаанбаатар төмөр зам Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг нь Монгол-Оросын хамтарсан компани тул шууд төмөр замтай холбоотой асуудлыг шийдвэрлэх нөхцөл нь арай дөхөм, тодорхой байх боломжтой байна.

Харин БНХАУ-тай холбоотой асуудал хэлний болон харилцаа холбооны тал дээр хүндрэлтэй байхаас гадна механик (царигийн зөрүүтэй байдал) тал дээр ч бэрхшээлийг дагуулж байна.

Иймд эхний ээлжинд БНХАУ-тай холбоотой “Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө”-ний асуудлыг Худалдааг Хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн Үндэсний хорооноос тус Улсын холбогдох хороонд тавих замаар шийдвэрлэхэд чиглэгдсэн алхмыг хийх зайлшгүй шаардлага байгааг дор өгөгдсөн жишээгээр тайлбарлав.

**Нэгдүгээрт** буюу хамгийн түрүүнд, яаралтай шийдвэрлэх шаардлагатай асуудал бол ХХХ-ийн 1 дүгээр зүйлийн 1-3 дугаарт тусгагдсан **мэдээллийн хүртээмжтэй байдал** юм. Монголын хэрэглэгчид, үйлчлүүлэгчдийн хамгийн их санааг зовоосон асуудал энэ “мэдэхгүй”, “тодорхойгүй”, “ойлгомжгүй” байгаагаас үүдэн гарч байна.

Мэдээлэл нь англи хэл дээр хэвлэгдсэн, нүдэнд харагдах газар өлгөгдсөн, гарын дор ил байх, интернет ашиглан англи хэл дээр олж уншихад хялбар байх шаардлагатай<sup>7</sup>-гаас гадна лавлах цэгүүд, холбоо барих утас болон бусад лавлагааны арга хэрэгсэл тодорхой байх шаардлагатай. Эдгээр мэдээлэл хятад хэл дээр байдаг байж болох хэдий ч Монголын аж ахуйн нэгжүүдийн хувьд энэ нь хэлний бэрхшээл дагуулна. Хамгийн гол нь ХХХ-

7 Тяньжин боомт дээр очиж үнэхээр мэдээлэл байгаа эсэхийг нүдээр харах, нягтлах шаардлагатай. Учир нь Монголын тээвэр, зуучийн байгууллагууд Тяньжин боомт дээр өөрсдөө очихоос илүүтэй Хятадад байх агент, дундын зуучийг ашигладаг ба тэдгээр нь тодорхой мэдээлэл огт өгдөггүй учир, мэдээлэл байхгүй, ойлгомжгүй гэж тайлбарлаж байж болох. Гэсэн хэдий ч Интернет ашиглан холбогдох хууль эрх зүй болон бусад мэдээллийг англи хэл дээр мэдээлэл авах цахим хаяг, мэдээллийн холбоосыг БНХАУ-ын Үндэсний хорооноос гаргуулж авах бодит шаардлагатай.



ийн шаардлагад ДХБ-ын нэгээс доошгүй хэл дээр гэж байгаа тул хамгийн өргөн хэрэглэгдэх англи хэл дээр бүх мэдээллийг авах боломжоор хангасан байх үндсэн шаардлагыг тавих нь зүйтэй гэж үзэж байна.

**Хоёрдугаарт** дамжин өнгөрөх эрх чөлөөний хувьд бусад орны туршлагын дагуу Монголын ачаа бараанд тусгай зогсоол, агуулах, талбай гаргаж өгвөл энэ нь Тяньжин боомтын хувьд ч харилцахад хялбар, үйл ажиллагаа явуулахад ойлгомжтой болох юм. Одоогийн байдлаар дамжин өнгөрч буй Эрээн, Тяньжин боомтууд дээр хүлээлгийн хугацаа урт байгаа явдал Монгол Улсаас хамаарахгүйгээр үүдэн гарч байна.

#### **Хэлэлцээрийн 11.16 дугаар зүйл заалтад:**

“Гишүүд дамжин өнгөрөх эрх чөлөөг боловсронгуй болгох зорилгоор өөр хоорондоо хамтран ажиллаж, мөн үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахыг эрмэлзэнэ. Ийнхүү хамтран ажиллаж, үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахад дараах асуудлаар ойлголцох явдал хамаарах бөгөөд түүгээр хязгаарлагдахгүй:

- a. төлбөр, хураамж;
- b. ёс журмын ажиллагаа болон хууль ёсны шаардлагууд; мөн
- c. дамжуулан өнгөрүүлэх горимын практик ажиллагаа. хэмээн тусгайлан зааж өгсөн байгаа.

#### **Гуравдугаарт тус хэлэлцээрийн 11.17 дугаар зүйлд заасан:**

“Гишүүн бүр дамжуулан өнгөрүүлэх ажиллагааны дагуу хөдөлж буй бараатай холбогдуулан бусад Гишүүдээс тавьсан бүх асуулт лавлагаа, санал хүсэлтийг хүргүүлж болох, **дамжуулан өнгөрүүлэх асуудал хариуцсан үндэсний зохицуулагч томилон** ажиллуулахыг эрмэлзэнэ.”

гэсэн зүйл заалтыг хэрэгжүүлэхийн тулд Тяньжин боомт дээр холбогдох “этгээдийг” томилон ажиллуулахыг тус улсын **Үндэсний хороонд** тавих замаар шийдвэрлэх боломжтой гэж үзэж байна.

**Дөрөвдүгээрт** Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилтэд шууд туслалцаа болох “Хил дамнасан цаасгүй худалдааны тухай” хэлэлцээрт нэгдэж орох асуудлыг Монгол Улсын Засгийн газар яаравчлах шаардлагатай гэж үзэж байна. Хэлэлцээрийн гол зарчмыг хэрэгжүүлэх замаар нэгдсэн стандартыг бий болгох хувилбарыг тус хэлэлцээрийг санаачлан боловсруулсан НҮБ-ын АНДЭЗНК-оос санал болгож байгааг хүлээн авч, улмаар түрүүлж нэгдсэн улсуудад нээлттэй байгаа техникийн туслалцаанд хамрагдвал ХХХ-ийн хэрэгжилтийн нөхцөлийг давхар биелүүлэх боломж байна гэж харлаа.

---

8 БНЭУ нь Колката боомт дээр далайд гарцгүй Балбын Вант Улсад зориулан тусгай зогсоол, талбай гаргаж өгсөн байхаас гадна, тэдний барааг хариуцан ажиллах хуулийн этгээд, тээвэрлэн авч явж Биргунж хуурай боомтод хүргэж өгдөг аж ахуйн нэгж хүртэл ажиллуулдаг тухай жишээ байна.



**Тавдугаарт:** ХХХ-ийг Монгол Улсад хариуцан ажиллаж буй Үндэсний хорооноос гадна тус хэлэлцээрийг хэрэгжүүлж ажиллах тусгай нэгж байгуулах, энэхүү нэгж нь салбар бүрээс томилогдон ажиллах мэргэжилтэн, ажилтны хэмжээнд байх ба үйл ажиллагааны хүрээнд холбогдох судалгаа, шинжилгээ, санал дүгнэлт гаргах замаар Үндэсний хороог мэдээллээр хангаж, оновчтой бодлого боловсруулахад дэмжлэг үзүүлэх, бусад Үндэсний хороодтой асуудлыг хэлэлцэхэд бэлэн материал, санал, зөвлөмжөөр хангахад чиглэгдсэн ажлыг гүйцэтгэх юм.

**Зургаадугаарт:** Монголын тээвэр зуучлагчид тодорхой шалтгаанаар Тяньжин боомттой шууд хамтран ажиллах боломж хомс тул дундын зууч болох Хятадын агентуудаар дамжуулан үйл ажиллагаагаа явуулдаг. Хэрэв Тяньжин боомт дээр ХХХ-ийн 11.17 дугаарт тусгагдсан **дамжуулан өнгөрүүлэх асуудал хариуцсан үндэсний зохицуулагч**, нэгж байгуулагдвал дундын зууч, хөндлөнгийн тоглогчгүйгээр үйл ажиллагааг ил, тод, ойлгомжтойгоор явуулах, тээврийн болон санхүүгийн урсгалыг хянах боломжоор хангагдах юм.

Өнөөдрийн байдлаар, зарим тохиолдолд, эдгээр дундын зуучид илүү торгууль, төлбөр нэрлэх замаар Монголын аж ахуйн нэгжүүдийг хохироодог явдал байж болзошгүй байгаа ба ХХХ-т энэхүү **асуудлыг бүрэн шийдвэрлэх гаргалгаа өгөгдсөн** байгаа нь маш их боломжийг амлаж байна.

**Долоодугаарт:** Монгол Улсын импортын нийт бараа, бүтээгдэхүүний 70 гаруй хувь нь чингэлэг тээврээр нийлүүлэгддэг хэдий ч нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээ хөгжөөгүй тул тээвэрлэлтийн хугацаа урт, тодорхой цагийн хуваарьт баригдах боломжгүй байгаа тухай АХБ-наас 2018 онд хийсэн судалгаанд тусгагдсан тухай дээр өгүүлсэн.

Монголын “Үндэсний Тээврийн Корпорац”<sup>9</sup> компани далайд гарцгүй Монгол Улсын дамжин өнгөрөх тээврийн асуудлыг шийдвэрлэх зорилгоор “Тяньжин-Улаанбаатар-Тяньжин” хатуу хуваарьт, чингэлгийн галт тэрэгний цувааг “УБТЗ” ХНН-ийн хамт зохион байгуулах нөхцөл, боломжийг эрэлхийлэн ажиллаж байгаа юм байна. Хэрэв ийм галт тэрэг бий болбол дараах асуудлууд шийдвэрлэгдэнэ гэж тооцоолж байна.

1. Гуравдагч орноос далайгаар тээвэрлэгдэн ирсэн Монгол Улсын импортын ачаа бүхий чингэлэг Монгол руу явах галт тэрэгний цувааг хүлээн, хэдэн ч хоног Тяньжин, Эрээн боомтууд дээр зогсдог ба ингэснээр:

---

9 Монголын тээвэр зуучийн байгууллагууд эвлэлдэн нэгдэж нэг дуу хоолой, хамтын хүчээр гадаад зах зээл дээр ажиллах зорилгоор байгуулагдсан, тус салбарт 10-аас дээш жил тогтвортой ажилласан үндэсний 14 компанийн нэгдэл бөгөөд Монгол Улсын Засгийн газраас бодлогоор дэмжиж, төр, хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагааг хангаж ажиллах замаар тээврийн зардлыг бууруулж, эдийн засгаа дэмжих шаардлага тулгараад байна.

- Зогсоолын төлбөр өдөр, өдрөөр нэмэгдэх;
- Далайн тээврийн компаниас өөрийн эзэмшлийн чингэлгийг ачаатай нь явуулахдаа ачааг суллан буцаан ирүүлэхээр тодорхой хугацаа олгодог ба энэхүү хоног хий дэмий үрэгдэх;
- Хэрэв дээрх хоног Монголоос буцаж амжаагүй байхад дуусгавар болбол чингэлэг удаасны төлбөр буюу демураж<sup>10</sup>ийн төлбөрийг өдөр бүр шатлалаар нэмэгдүүлэх ба хэрэв тухайн чингэлэг нь тусгай тоноглогдсон хөргүүртэй, хөлдөөгчтэй чингэлэг (REF), тавцант чингэлэг (FR), дээгүүрээ задгай Open top чингэлгүүд байвал хамгийн багадаа хоногийн 100-150 ам.долларын торгууль тооцогддог байна.
- Монгол руу илгээгдэх чингэлэгт олон хоног зарцуулах шаардлага гардаг тул цөөхөн хэдэн нэр бүхий далайн тээврийн компани хамтран ажилладаг. Хэрэв хатуу хуваарьт галт тэрэг явж эхэлбэл хоног хугацаа нь тодорхой болох тул бусад далайн тээврийн компани Монгол Улстай хамтран ажиллах сонирхол нэмэгдэнэ.
- Цөөхөн далайн тээврийн компани Монголтой хамтарч ажиллаж байгаагаас эдгээр компанийн дотоод бодлого, үйл ажиллагаанаас хэт хамааралтай байх хүндрэл үүсээд байгаа ба төрөл бүрийн хязгаарлалт, нэмэлт шаардлага тавигдахад хүлээж аван, дагаж мөрдөхөөс өөр сонголт байхгүй байна.
- Эдгээр хязгаарлалт, нэмэлт шаардлага нь тээвэр зуучийн компаниуд, импортлогчдын тээврийн болон бараа бүтээгдэхүүний үнийн бүрдэлд шууд нөлөө үзүүлэх ба үргэлж эдийн засгийн сөрөг үр дагавартай байдаг.
- Галт тэрэгний хуваарь тодорхойгүй, олдоц найдваргүй байдлаас шалтгаалан Монгол Улс руу явуулах болон эндээс гаргаж гуравдагч оронд экспортлох бараа бүтээгдэхүүн далайн тээврийн олгогдсон үнэ<sup>11</sup> бүхий хуваарьт багтахгүй тохиолдол гарах ба энэ тохиолдолд үйлчлүүлэгчээс төлбөрийн зөрүүг нэхэмжлэх асуудал тулгарах, итгэл алдсан мэт харагдах, ихэнх тохиолдолд өөрсдөө алдагдлыг хүлээх асуудал гардаг ба галт тэрэгний хуваарь тогтмол байгаа тохиолдолд энгийн ойлгомжтой зарчим үйлчилнэ.

Энэхүү хатуу хуваарьт чингэлэг тээврийн Тяньжин-УБ-Тяньжин галт тэрэг явуулах нөхцөл боломжийн талаарх тохиролцоог Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн 11.16 дугаар зүйл заалтад тусгагдсан:

---

10 Энэхүү демураж буюу чингэлэг удаасны торгуулиас болж асар их валют гадагш хий дэмий урсдаг ба нэр бүхий томоохон тээвэр зуучийн компани 2011 онд 1 сая ам.долларын торгууль төлж байсан жишээ байна.

11 Далайн тээврийн компани өөрийн дотоод журмаас шалтгаалан 14 хоногт нэг удаа, 30 хоногт нэг удаа гэх мэт үнийн бүрдлийг өөрчилж, шинэчилсэн тарифаа зарлан, үйлчлэх өдрүүдийг тодорхой заадаг.

*“Гишүүд дамжин өнгөрөх эрх чөлөөг боловсронгуй болгох зорилгоор өөр хоорондоо хамтран ажиллаж, мөн үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахыг эрмэлзэнэ. Ийнхүү хамтран ажиллаж, үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахад дараах асуудлаар ойлголцох явдал хамаарах бөгөөд түүгээр хязгаарлагдахгүй:*

- a. төлбөр, хураамж;
- b. ёс журмын ажиллагаа болон хууль ёсны шаардлагууд; мөн
- c. дамжуулан өнгөрүүлэх горимын практик ажиллагаа

гэх зүйл заалтын хүрээнд хэрэгжүүлэх боломж харагдаж байна гэж үзэж байна. Хэрэв энэ үйл ажиллагааг хэрэгжүүлж чадвал бусад бүх асуудлыг дагалдуулан шийдвэрлэх нөхцөл боломж өөрөө бүрдэнэ.

*Экспортын хувьд:*

Уурхайнуудыг хилийн боомтуудтай холбосон зам харилцаа дутмаг байгаагаас Монгол Улсаас гарах экспортын урсгалд хүндрэл бэрхшээл тулгарч байгааг бид мэднэ. Монгол Улсын худалдааны өрсөлдөх чадвар бусад орныхтой харьцуулахад доогуур байгаа нь дэд бүтцийн хөгжил болон экспорт, импортын хил хяналтын үйл ажиллагаатай шууд холбоотой гэж судлаачид үзэж байна.

Өнөөдрийн байдлаар 3 хилийн боомт төмөр замаар холбогдсон бол бусад хилийн боомтуудын авто замын хөгжил тааруу байгаа. Хилийн боомтын дэд бүтцийн хөгжлийн өнөөгийн түвшин хангалтгүй байгаа хэдий ч Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн заалтыг ашиглах замаар зарим хүндрэл бэрхшээлийг багасгах улмаар арилгах боломж ажиглагдаж байна. Үүнд:

- Хилийн хяналтыг хариуцдаг төрийн байгууллагууд нэг төрлийн мэдээллийг байгууллага тус бүр шаарддаг ба тухай бүр нь тээвэр зуучийн байгууллагаас бүрдүүлж өгөхөөс өөр аргагүй байгаа нь хил хяналтын үйл ажиллагааг хялбаршуулан сайжруулах шаардлагатайг илтгэж байна.

Энэхүү үйл ажиллагааг Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн 10 дугаар зүйл болох “Барааг импортлох, экспортлох, дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбоотой дүрэмд тусгагдсан шаардлагыг биелүүлэх замаар шийдвэрлэх боломжтой.

Хэлэлцээрийг ОХУ 100 хувь, БНХАУ 94,5 хувьтай хэрэгжүүлэх тухай үүрэг амлалтыг хөрш орнууд аваад байгаа тухай мэдээллийг Гадаад харилцааны яамнаас тавьсан илтгэлд дурдаж байсан.

Гэтэл 1.1.а хэсэгт тусгагдсан “... Импорт, экспорт, дамжуулан өнгөрөх горим (боомт, нисэх буудал болон хилээр нэвтрэх бусад горим зэрэг...) зэрэг шаардлагууд нь дэлхийн худалдааны байгууллагын аль нэг хилээр нийтэд

хүртээмжтэй болгох тухай шаардлага хэрэгжихгүй байна. ОХУ-ын Наушки боомт дээр БНХАУ-аас Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин ОХУ-д нийлүүлэгдэж байгаа ачаа бараанд Ачааны дагалдах бичиг (Packing List Invoice)-ийг англи хэл дээр байсаар байтал заавал орос хэл рүү орчуулсан байх, дээр нь англи хувьтай адил тамга дарж баталгаажуулсан байх шаардлага тавьж байгааг ОХУ-ын ХХХ-ийн Үндэсний хороонд мэдэгдэх, гомдол гаргах шаардлагатай асуудал мөн гэж үзэж байна. Ойлгомжтой байлгах үүднээс жишээн дээр тайлбарлаж харуулъя.

Жишээ нь: БНХАУ-ын үйлдвэрлэгчээс ОХУ-ын хүлээн авагч руу Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр транзитаар илгээж буй барааны Монголын хэсэг дээрх тээвэрлэлт, гаалийн бүрдүүлэлтийг Монголын нэг компани хариуцаж ажиллах болов. Чингэлэгт БНХАУ-ын Haier гэх мэт томоохон компанийн цахилгаан бараа /ус буцалгагч гэх мэт/ цуглуулбар олон төрлийн бараа байна гэж төсөөлье. Тэдгээр ачаа барааны дагалдах бичиг бүгд Олон Улсын стандартын дагуу англи хэл дээр тамга тэмдгээр баталгаажсан байх ба үүнийг ОХУ-ын Наушки хилийн боомт дээр заавал Орос хэл дээр буулгасан, тамга тэмдэгтэй байх ёстой гэж шаардаж байна. Хэрэв эдгээр нь үйлдвэрлэгчээс гаргасан баримтын дагуу зөвхөн англи хэл дээр байгаа тохиолдолд хилээр оруулахгүй гээд зогсооно. Гэтэл чингэлэгт ачигдсан нийт цуглуулбар ачааны дагалдах бичиг ойролцоогоор 500 хуудас болохоор байх ба үүнийг илгээгч тал болох Хятадын компани руу яаралтай мэдэгдэхээс өөр аргагүй болно. Харин тус компаниас гайхсан, эргэлзсэн, дахиж Монгол-ОХУ гэсэн чиглэлийг сонгохгүй байх шийдэлд хүрэхээс өөр аргагүйд хүрдэг.

Учир нь БНХАУ-ын тал өөрийн нутаг дэвсгэр болох Манжуур боомтоос шууд ОХУ-ын Забайкальск хилийн боомтоор нэвтрүүлэхэд ийм төрлийн шаардлага буюу заавал Орос хэл дээр байх ёстой гэсэн шаардлага тавигддаггүй байна.

Түүнчлэн ЕХ-ны улсаас Монголоор дамжин БНХАУ руу илгээгдэж буй транзит ачаа Наушки боомтоор дамжин ирэх тохиолдолд барааны дагалдах баримт бичиг зөвхөн англи хэл дээр байгаа нь **Монгол Улсыг Наушки хилийн боомт дангаар нь ялгаварлан гадуурхаж байгаа** нь нотлогдож байна. Энэ бол зөвхөн нэг л жишээ. Энэтэй холбоотой мэдээлэл ТИР конвенцийн хүрээнд үйл ажиллагаа явуулж буй Монголын авто тээвэрчдэд мөн тогтмол тулгардаг байна.

Энэ талаарх асуудлыг “Мон Ложистикс” компанийн зүгээс ГЕГ-ын ХХХ-ийг хариуцан ажиллаж буй мэргэжилтэнд МҮХАҮТ дээр 2019 оны 11 дүгээр сард болсон хэлэлцүүлгийн үеэр тавьсан ба манай улсын гаалийн ажилтан энэ асуудлыг манайх шийдвэрлэх боломжгүй, та нар харин ОХУ-ын хувь эзэмшдэг нийгэмлэг болох УБТЗ-аараа дамжуулан шийдвэрлүүлэх боломжтой биздээ гэсэн хариултыг өгөв.

УБТЗ ХНН-ийн Ачаа тээврийн албанаас тухайн асуултанд хариулт өгөхдөө манай төмөр зам өөрийн хууль дүрмийн дагуу явахаас Гаальтай холбоотой асуудлыг шийдвэрлэхгүй гэлээ.

Энэхүү асуулт, хариултуудаас дүгнэлт хийхэд ХХХ-ийн 12 дугаар зүйлд “Гаалийн хамтын ажиллагаа” гэсэн бүлэг заалт байгаа бөгөөд үүнийг хэрэгжүүлж ажиллах асуудал хоцрогдолтой байгаа нь нотлогдож байна. Энэхүү асуудал нь эргээд транзит тээвэрт ч хор хохирол үзүүлж байгаагийн бодит нэг л жишээ юм.

“Мон Ложистик” компанийн зүгээс өөрийн шугамаар судалж үзэхэд Наушки орчмын гаалийн байгууллагын удирдлага Новосибирск гэх мэт хотод харьяалагддаг байж магадгүй бөгөөд Монголын ГЕГ-ын зүгээс Москвагаар харилцдаг байж болзошгүй байна. Ямар ч байсан энэ хүндрэл бэрхшээл нь ХХХ-ийн хүрээнд бүрэн шийдэх асуудал мөн бөгөөд ОХУ-ын Үндэсний хороо өөрийн гаалийн үйл ажиллагааг нэг зарчимд оруулах, БНХАУ-тай өөр байдлаар, ЕХ-ны улсуудтай өөр байдлаар, далайд гарцгүй Монгол Улстай бас өөр байдлаар харилцан хамтран ажиллахдаа ялгаварлан гадуурхах явдал гаргуулахгүй байх тал дээр бидний зүгээс ажиллах шаардлагатай гэж үзэж байна.

Энэхүү судалгааны 4 дүгээр бүлэгт тусгагдсан НҮБ-ын Ази, Номхон далайн Эдийн засаг, нийгмийн комиссоос гурван орныг холбож гүйцэтгэсэн дамжин өнгөрөх туршилтын тээврийн тухай дүгнэлтэд:

- *“ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ нь эхний ээлжинд худалдаа болон дамжин өнгөрөх тээвэртэй холбоотой мэдээ, мэдээллийг олон улсын стандартыг ашиглан нэг стандарт болгож уялдуулах шаардлагатай байна. Монгол Улс АНДЭЗК-ийн гаргасан Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрт нэгдэж орсноор энэхүү зөвлөмжид тусгагдсан нилээд ажлуудыг хийхэд дэмжлэг болох юм”* гэж зөвлөсөн байна.
- Монгол Улсын бараа, бүтээгдэхүүнийг гадагш экспортод чингэлэг тээврээр гаргахын тулд заавал ямар нэгэн далайн тээврийн эзэмшлийн чингэлэгт ачсан байх шаардлагатай байдаг. Монгол Улсад импортын чингэлэг ирүүлж буй маш цөөхөн (Sinotrans, Cosco г.м.) нэр бүхий далайн тээврийн компаниуд байна. Компани бүр өөрийн дотоод дүрэм, журамтай байх ба ихэнх тохиолдолд уул уурхайн бүтээгдэхүүн ачих сонирхолгүй байна. Хэрэв олон төрлийн компаниудын чингэлэг орж ирдэг байсан бол тэдгээрийн бараатай ирсэн чингэлгийг буцахад ашиглах замаар эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлж болох юм. Энэхүү асуудлыг буюу бусад далайн тээврийн компанийн Монгол Улс руу чингэлгээ явуулах сонирхлыг төрүүлэхийн тулд дараах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлэх замаар шийдвэрлэх боломжтой. Үүнд:
  - *Нэгдүгээрт:* дээр тусгагдсан хатуу хуваарьт чингэлэг тээврийн галт тэрэгний цувааг тогтмолжуулах замаар Худалдаа Хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн зүйл заалтыг ашиглах боломж;

- *Хоёрдугаарт:* Монгол Улсын нэгдэж орсон “Хуурай боомтын тухай”<sup>12</sup> хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх замаар шийдвэрлэх боломжтой.
- Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний хувьд бүтээгдэхүүнээ гуравдагч оронд дэлхийн стандартын дагуу экспортод гаргах бэлтгэл хангагдаагүй байна. Уулын баяжуулах Эрдэнэт Үйлдвэр хүртэл зэсийн баяжмалаа гаргах тохиолдолд чингэлгээ ашиглуулах далайн тээврийн компаниас шаардсан олон улсын жишигт нийцсэн лабораторийн шинжилгээ MSDS<sup>13</sup> гаргаж өгч чадахгүй байна. Ингэснээр далайн тээврийн компани үл танигдсан, үл хүлээн зөвшөөрөгдсөн тодорхойлолтоор уул уурхайн бүтээгдэхүүнд чингэлгээ ашиглуулах, улмаар гуравдагч оронд далайгаар тээвэрлэн хүргэх сонирхолгүй байна. (Энэхүү асуудал ХХХ-тэй шууд холбогдолгүй боловч Монгол Улсын экспортын бүтээгдэхүүний гол бүрдэл болох уул уурхайн бүтээгдэхүүн далайд гарцгүй нэрийн дор дэлхийн стандартад нийцэхүйц шинжилгээ, үнэлгээ хийлгэдэггүй, хэт хуучинсаг, санаачлагагүй байгаа нь ажиглагдаж байгааг дурдахгүй өнгөрөх аргагүй байна.) Хэрэв далайн тээврийн компанийн тээвэрлэлтийн шаардлагад нийцэж гуравдагч оронд очвол дэлхийн стандарт үнээр борлуулагдах ба үүнийг дагалдсан (ядаж л тээвэр зуучийн үндэсний компани 2 талдаа ачаатай явах боломжоор хангагдах зэрэг) баялаг Монгол Улсын эдийн засагт тодорхой хувь нэмрээ оруулах буйзаа.

***Үндэсний Тээврийн Корпорацийн илтгэлд тусгагдсан тээвэр зуучийн салбарт тулгарч буй бусад хүндрэл бэрхшээл болон шийдлүүдийн тухай***

- Монгол Улсад чингэлэг хүрэлцэхгүй шалтгаанаар экспортлогч байгууллагын захиалсан хугацаанд тээвэрлэлтийг гүйцэтгэх боломжгүй болдог.
- ОХУ болон өргөн цариг бүхий төмөр зам ашигладаг орнуудын вагон эзэмшигч томоохон оператор компаниуд өөрийн эзэмшлийн вагон ашиглан тээвэр хийж эхэлсэн нь төмөр замын тээвэрт зарцуулах зардлыг нэмэгдүүлэх болов. Учир нь төмөр замын өөрийн суурь бүтэц ашигласны зардал дээр вагон түрээсийн үнэ нэмэгдэж байгаа

---

12 Хуурай боомтын тухай хэлэлцээрийг эхний ээлжинд хэрхэн Монгол Улсад ашигтай байдлаар ашиглах нөхцөл боломжийн тухай судалгааг Далайн захиргааны 2019 оны үйл ажиллагааны төлөвлөгөөнд тусган хийж гүйцэтгэсэн бөгөөд удирдах дээд шатны байгууллага болох ЗТХЯ-нд хүргүүлээд байна.

13 Material safety data sheet гэдэг нь далайн тээврийн компани өөрийн хөлөг онгоцон дээр ачиж буй бараа, бүтээгдэхүүний аюулгүй байдлыг хянах үүднээс гаргуулан авдаг лабораторийн шинжилгээ бүхий баримт бичиг бөгөөд энэхүү баримт бичгийг хянаж үзсэний үндсэн дээр хөлөг онгоцондоо ачих, тээвэрлэх эсэх шийдвэрээ гаргадаг.

нь тээвэр логистикийн зардлын дотоод хяналт алдагдахад хүргэж, их хэмжээний гадаад валютын урсгал гадагш чиглэн Монгол Улсын эдийн засагт сөргөөр нөлөөлж байна.

- Энэхүү асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд үндэсний оператор, вагон эзэмшигч нарыг дэмжих хөрөнгө оруулалтын бодлого шаардлагатай байна. ҮТК нь энэхүү зорилгын хүрээнд гадны төмөр замаас вагоныг урт хугацаагаар түрээслэх, улмаар өөрийн эзэмшлийн вагон паркттай болох зорилготой ажиллаж байна.
- Экспортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийг үндэсний компани зохион байгуулснаар, үндэсний компаниуд хөл дээрээ тогтох, хүчирхэгжихээс гадна, гадагш урсаж байгаа вагон ашиглалтын зардал танагдах, дотооддоо ашиглагдаж буй вагон ашиглалтаас хуульд тусгагдсан татвар хураамж авах зэрэг эдийн засаг, нийгмийн эерэг үр дагавар гарах юм.
- Монгол Улсын Ерөнхийлөгч 2019 оны 4 дүгээр сарын 24-нөөс 28-ны өдрүүдэд БНХАУ-д хийсэн төрийн айлчлалын хүрээнд Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Б.Энх-Амгалан БНХАУ-ын Тээврийн сайд Ли Сяопэнтэй уулзалт хийж төмөр замын салбарын олон чухал асуудлаар санал солилцож үр дүнд хүрсэн.
- Монголын Тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбооноос “Үндэсний тээврийн корпорац” (ҮТК) нэрийн дор, салбартаа 10-аас дээш жил амжилттай ажиллаж буй тээвэр зуучийн 14 томоохон компанийг нэгтгэх замаар аж ахуйн нэгж байгуулж Монгол Улсын талаас нэгдсэн нэг хуулийн этгээд болж БНХАУ-ын талтай хамтран ажиллахад бэлэн болоод байна.
- ҮТК нь Тяньжин-УБ-Тяньжин маршрут бүхий чингэлэг тээврийн хатуу графикт галт тэрэгний цувааг УБТЗ ХНН-ийн дэмжлэгтэйгээр зохион байгуулж явуулах тал дээр БНХАУ-ын холбогдох байгууллагатай хамтран ажиллах сонирхолтой байгаа бөгөөд ингэснээр чингэлгийн эзэд болох далайн тээврийн компаниудтай тодорхой хэлцэл хийх боломжтой болох юм.
- Монгол Улсын Засгийн газраас далайд гарцгүй Монгол Улсын хэрэгцээ шаардлагын хүрээнд БНХАУ-ын Засгийн газартай тохиролцсон Эрээн боомтоос далайн боомт хүртэлх болон эсрэг чиглэлд тээвэрлэгдэж буй 40 футын чингэлэгт ногдох “Нэгдсэн нэвтрэх тариф”-ын 50 хувийн хөнгөлөлтийг энэхүү Тяньжин-УБ-Тяньжин хатуу хуваарьт чингэлэг тээврийн маршрутын БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр өнгөрөх хэсэгт тооцож эхлэх зохицуулалтыг тодорхой болгох шаардлагатай байна.
- Нийт импортоор тээвэрлэгдэн орж ирж буй ачааны ихэнх хэсэг зөвхөн Улаанбаатар хот хүртэл тээвэрлэгддэг ба гаалийн хяналт



бүхий 11 терминал руу хуваарилан тээвэрлэхэд нэмэлт зардал, хугацаа зарцуулагдаж, вагон эргэлтийн хугацаанд сөргөөр нөлөөлж байна. Ингэснээр хэрэглэгчийн тээвэрлэлтийн зардлыг өсгөхөөс гадна далайн тээврийн компаниудын Монгол Улстай хамтран ажиллах сонирхол буурахад нөлөөлөх сөрөг талтай юм.

Дээрх хүндрэл бэрхшээлийн гол шийдэл бол Улаанбаатар хотод Логистикийн нэгдсэн төв (ЛНТ) байгуулах, улмаар хуурай боомтын үйл ажиллагаатай уялдуулснаар далайн тээврийн бичиг баримт дээр хүрэх эцсийн боомтыг Улаанбаатар хотын хуурай боомт гэж зарлах, ингэснээр далайн тээврээс шууд УБ хүртэл хаяглагдах боломж харагдаж байгаа юм.

Хуурай боомтын үйл ажиллагааг Тяньжин – УБ гэсэн хатуу зурмагт галт тэрэгний үйл ажиллагаатай цогц хэлбэрээр шийдвэрлэж чадвал далайн тээврийн томоохон компаниудын чингэлгүүд Монголд орж ирэх сонирхол бий болох ба үүнтэй уялдан экспортлогч, импортлогчдын тээвэр логистикийн зардал буурах юм. Энэхүү томоохон төслийг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байгаа ба хувийн хэвшлийг төлөөлөн УТК хамтран ажиллахад бэлэн байна.

ЛНТ байгуулснаар тээвэрлэлтийн гинжин сүлжээг нийтэд нь хөнгөвчлөх ач холбогдолтой юм. Үүнд:

- Чингэлгийн ачиж буулгах давтамж цөөрөхөөс гадна нийт үйл ажиллагааны бүтээмж сайжирч, сул зогсолт буурах тул тээвэр, логистикийн дэд бүтцийн хүчин чадлын ашиглалт нэмэгдэнэ.
- Ачаа тээврийн урсгалыг нэг цэгт төвлөрүүлэх нь чингэлгийн ашиглалтыг сайжруулж, цуглуулбар ачааг цөөлөх ач холбогдолтой.
- ЛНТ байгуулснаар чингэлэг ачиж буулгах давтамж цөөрөх тул өртөг зардал буурахаас гадна эцсийн хэрэглэгчид хүрэх хугацаа хэмнэгдэх ач холбогдолтой.
- Гадны төмөр замаас түрээслэх вагонд түр горимоор гаалийн бүрдүүлэлт хийж гаалийн татварын 15,5% байршуулах тухай шаардлага нь эдийн засгийн хувьд нилээд дарамт учруулж байгаа тул УБТЗ-ын гадаад вагон бүртгэлийн системтэй уялдуулах замаар Олон Улсын Төмөр замын (СМГС) конвенцийн дагуу тээврийг саадгүй зохион байгуулах боломжоор хангах;

Ингэсэн тохиолдолд уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт болон тээвэр логистикийн салбарт нэмүү өртөг бий болгох боломжийг нээж өгнө гэж үзэж байна. Өөрөөр хэлбэл үндэсний операторуудын эдлэх боломжийг гадны операторууд өөрийн эзэмшлийн вагон ашиглан гүйцэтгэж байгаа нь зах зээлээ алдах, улс орны эдийн засаг болон нийгэмд үзүүлэх үр ашигтай талыг ашиглаж чадахгүй байгаа юм.



## ДҮГНЭЛТ

Энэхүү судалгааг хийх болсон шалтгаан нь Монгол Улс салбар бүрт төрөл бүрийн олон улсын гэрээ хэлэлцээр, конвенцид нэгдэн орж, конвенциор хүлээсэн үүрэг хариуцлагаа зохих хэмжээгээр хэрэгжүүлэн ажиллахыг хичээдэг боловч конвенциор олгогдсон эрхээ эдлэх явдал сайнгүй байна гэж үзсэнтэй холбоотой.

Далайд гарцгүй Монгол Улс Олон Улсын далайн байгууллага (ИМО<sup>14</sup>)-аас батлан гаргасан 20 гаруй конвенц, протоколд 1976 оноос эхлэн нэгдэн орж далайн салбартай холбоотой гадаад эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох алхмыг үе, үеийн Засгийн газар авч хэрэгжүүлж ирсэн. Гэсэн хэдий ч далайд гарцгүй Монгол Улс, гуравдагч орноос бараа бүтээгдэхүүнийг далайгаар тээвэрлэн авчрах, хөрш зэргэлдээ улсын нутаг дэвсгэрээр хэрхэн чөлөөтэй дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбоотой асуудлыг эдгээр конвенцийн алинд нь ч тусгагдаагүй.

Учир нь Олон Улсын Далайн байгууллага нь далайн тээвэрлэлтийг ачаа бараа буюу худалдааны талаас бус, тээврийн хэрэгсэл, техник буюу хөлөг онгоц талаас нь авч үздэг ба тэдгээрийн загвар, дизайн, бүтэц, хийц, түлэх түлшний аюулгүй байдал, дээр нь ажиллах хөлгийн багийн гишүүдийн тоо, сургалт, мэргэшил, ур чадвар, хөлөг онгоцууд их далайгаар явж өнгөрөхдөө хэрхэн аюул осолгүй зөрөх, аваар ослын үед ямар дохио тэмдэг ашиглаж хэрхэн хамтран ажиллах, хөлгийг тэнцвэржүүлэхэд шаардлагатайгаар соруулж авсан их хэмжээний далайн усыг өөр газар аваачиж асгахдаа хэрхэн ариутган бактергүйжүүлэх замаар тухайн бүс нутгийн байгаль экологийн тэнцвэртэй байдлыг хангах тухай, хөлөг онгоцны усанд тогтмол байдаг их биеийн гадаргууд гадны биет барьцалдан наалдаж, үржих замаар овоорсноор хөлөг онгоцны хурдад саад учруулахаас сэргийлэх зорилгоор гадаргууг будахдаа хэрхэн байгаль орчинд ээлтэй будагч бодис ашиглах тухай гэх мэт 50 гаруй конвенцийг байгуулагдсан цагаасаа хойш батлан гаргасан байна.

Монгол Улсын нэгдэж ороод байгаа 20 гаруй конвенц, протокол нь Монголын далбаатай хөлөг онгоцыг дэлхийн аль ч хэсгийн далайд чөлөөтэй аялах, ямар ч боомтод очиж үйлчлүүлэх боломжоор хангаж байгаагаараа зайлшгүй нэгдэх шаардлагатай байсан, чухал ач холбогдолтой гэрээ, хэлэлцээрүүдийн нэг юм.

Тэгвэл далайд гарцгүй Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг далайгаар дамжуулан тээвэрлэхэд зайлшгүй түшиг тулгуур болох, эрх ашгийг хамгаалах

14 International Maritime Organization, ИБУИНВУ-ын Лондон хотод төв нь байрладаг. Монгол Улс 1996 онд гишүүнээр элсэж орсон. Жил бүрийн гишүүнчлэлийн татварыг хөлөг онгоцны бүртгэлийн орлогоос төлдөг ба тус байгууллагын техникийн хамтын ажиллагааны хүрээнд бүс нутгийн хэмжээнд зохион байгуулдаг мэргэжлийн сургалт, семинарт Монгол Улсын далайн салбарын боловсон хүчин, мэргэжилтнүүд тогтмол хамрагдаж мэргэжлийн ур чадвараа сайжруулах замаар тус байгууллагатай нягт хамтран ажилладаг.

ямар гэрээ, хэлэлцээр байдаг вэ? Үүнд:

- НҮБ-ын Далайн эрх зүйн тухай 1982 оны конвенц ;
- НҮБ-ын Далайд гарцгүй орны Транзит Худалдааны тухай 1965 оны конвенц
- ДХБ-ын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр
- НҮБ-ын Хуурай боомтын тухай хэлэлцээр зэрэг ба НҮБ болон ДХБ-ын конвенцууд байна.

Монгол Улс эдгээр конвенцид бүгдэд нь нэгдэж орсон, гишүүн орон бөгөөд тус судалгаагаар ДХБ-ын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн талаарх ойлголтыг тодорхой болгох, хэлэлцээрээр олгогдсон үүргийг Монгол Улсын Засгийн газар хэрэгжүүлэхээр шамдан ажиллахын зэрэгцээ, тухайн хэлэлцээрийн үр өгөөжийг Монгол Улсын худалдаа, эдийн засагт хүртээх боломжийг тодорхойлон харуулах, шийдвэрлэх арга замыг томъёолон гаргахыг оролдов.

Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хэрэгжилтийн талаарх энэхүү судалгааг гаргахдаа хоёр талаас нь дүгнэж үзэхийг оролдсон ба нэгдүгээрт Монгол Улсад НҮБ-ын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссоос өгсөн үнэлгээтэй холбон харуулсан бол хөрш орнуудын хэрэгжилтийг манай улсын хэрэглэгчдэд тулгардаг хүндрэл бэрхшээлтэй холбон тайлбарлаж харуулахыг хичээлээ.

Зарчмын хувьд Монгол Улсын гадаад худалдааг экспорт, импорттой нь хамт дүгнэн харуулж байж бүрэн судалгаа болох хэдий ч экспортын бараа бүтээгдэхүүний хувьд дийлэнх нь уул уурхайн бүтээгдэхүүн байхаас гадна, ихэнх нь БНХАУ-д шууд нийлүүлдэг тул далайн тээвэр буюу дамжуулан тээвэрлэх үйл ажиллагаатай холбон тайлбарлах боломжгүй байна.

Түүнчлэн нийт импортын 70 гаруй хувь Монгол Улсын хувьд хамгийн дөт, ашиглаж сурсан боомт болох БНХАУ-ын Тяньжин боомтоор дамжин ирж байгаа тул олдож буй мэдээ, мэдээлэл, бодит баримт дээр үндэслэн энэхүү судалгааны ихэнх хэсэг БНХАУ-ын далайн боомт дээрх үйл ажиллагаа буюу БНХАУ-ын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн гүйцэтгэл, хэрэгжилттэй уялдуулан гаргав.

Судалгаа хийлгэх тухай хүсэлтийг Гадаад харилцааны яамны Гадаад худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны газраас өнгөрсөн оны сүүлчээр ирүүлсэн албан тоотой гаргасан ба тус судалгаанд ашиглагдаж буй баримт, мэдээллийг Монгол Улсын Далайн захиргаа сүүлийн 2 жилийн туршид тээвэр зуучийн байгууллагуудтай тогтмол хамтран ажиллаж, сургалт семинар, уулзалт, зөвлөгөөн, хэлэлцүүлэг зохион байгуулах замаар олж авсан болно.

Энэхүү хэлэлцээрийн судалгааны үеэр тээвэр зуучийн байгууллагуудад учирдаг нийт хүндрэл бэрхшээлийг багцлах замаар, Худалдааг хөнгөвчлөх Хэлэлцээрийн хүрээнд шийдвэрлэх боломж руу ойртуулах замаар түүвэрлэж, боловсруулж, тодруулж, задлан дэлгэрүүлэх замаар гарган харуулав.

Бидний өдөр тутам хэрэглэж буй импортын бараа бүтээгдэхүүний дэлгүүрийн лангуун дээрх үнэ өртөг, тээвэр зуучийн компаниудын зохицуулан авчирч буй тээвэрлэлтийн зардлаас шууд хамаарах тул эдгээр аж ахуйн нэгж, байгууллагуудад тулгарч буй хүндрэл бэрхшээл нь бидний худалдан авах чадвар, улмаар амьдралын чанарт шууд хамааралтай гэдгийг Монгол хүн бүр өнөөдөр ойлгох болсон. Иймд далайд гарцгүй Монгол Улс нэгдэж орсон хэлэлцээрүүдээр олгогдсон боломжийг аль болох үр дүнтэй, бүрэн дүүрэн ашиглаж, хэрэгжүүлж ажиллахаас бидний ирээдүй шалтгаалах болоод байна.

Хавсралт I

Хүснэгт. НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал болон Дэлхийн худалдааны байгууллагын ялгаа

| UNCTAD<br>Худалдаа хөгжлийн бага хурал   |  | WTO<br>Дэлхийн байгууллага<br>Худалдааны   |
|--|--|--|
| <b>Үүсгэн байгуулагдсан нөхцөл байдлын хувьд</b>   |  |  |
| <p>Дэлхийн II дайны дараах болон колончлолын систем задран унах үеийн улс төр болон эдийн засгийн хүндрэл бэрхшээлийг даван туулах зорилтууд дэвшүүлсэн үед НҮБ-аас 1964 онд үүсгэн байгуулсан.</p>  |  | <p>Дайны дараах нөхцөл байдалд олон улсыг хамарсан эдийн засгийн Засаглал тогтоох шаардлагын үед НҮБ-ын хүрээнд бус бие даасан байдлаар (GATT) г.м. хөгжиж явсаар 1995 онд Засгийн газруудын нэгдэл болон байгуулагдсан.</p>   |
| <b>Үйл ажиллагааны хувьд</b>   |  |  |
| <p>НҮБ-ын Ерөнхий Ассемблей болон эдийн засаг, нийгмийн зөвлөлд хамаарах НҮБ-ын бүрэлдэхүүн хэсэг ба Худалдаа нь хөгжилд хүрэх гол арга хэрэгсэл гэж үзэж хөгжүүлэхийг зорьдог хэдий ч нэг загварчлал бүх улсад таарахгүй гэж үздэг.</p> <p>Гэхдээ худалдааг чөлөөлөх, ядуурлыг бууруулах, худалдааг хөгжүүлэх үйл ажиллагаанд шууд оролцдоггүй ба өөрийн үйл ажиллагаатай холбоотой асуудлуудаар гишүүн орнуудад техникийн тусламж үзүүлдэг. Үүнд:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- хууль, бодлогын зөвлөгөө зөвлөмж өгөх;</li> <li>- сургалт явуулах;</li> <li>- гэрээ хэлцэл хийхэд нь дэмжлэг үзүүлэх гм.</li> </ul> |  | <p>НҮБ-ын бүрэлдэхүүнд албан ёсоор багтахгүй.</p> <p>Улс орнуудын худалдааг хөгжүүлэхэд гол анхаарал хандуулахгүй бөгөөд хамгийн гол нь улс орнуудын хооронд худалдаатай холбоотой маргааныг гаргахгүй байх нь чухал гэж үздэг.</p> <p>Худалдааг чөлөөлөх, худалдааны хуулийг хэрэгжүүлэх нь хөгжилд хүргэнэ гэж үздэг.</p> <p>Тусгай болон ялгавартай нөхцөл бүхий зүйл заалтуудыг дэвшүүлэн гаргаж хэрэгжүүлэхэд анхаарал хандуулдаг.</p> <p>Жишээ нь 2001 онд Дохагийн Хөгжлийн Хөтөлбөрийг боловсруулан батлуулж байв.</p> |
| <b>Төрийн бус байгууллагын оролцоо, хамтын ажиллагаа</b>   |  |  |

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>НҮБ-ын бүтцийн байгууллага болохын хувьд төр, иргэний нийгмийн төлөөлөл, төрийн бус байгууллага, эрдэм шинжилгээ судалгааны байгууллагатай хамтран ажиллана.</p>                      |  | <p>Төрийн бус байгууллагуудын оролцоо хязгаарлагдмал, зөвхөн гишүүн орны Засгийн газар, Худалдаа хариуцсан Сайд нарын түвшинд хамтран ажиллана.</p>                                       |
| <b>Гишүүнээр элсүүлэх үйл ажиллагаа</b>  |  |   |
| <p>НҮБ-ын гишүүн орнуудад үйлчилдэг.</p>   |  | <p>Гишүүн шинээр элсүүлэх тал дээр маш хатуу байр суурьтайгаар авч хэлэлцэж, гэрээ хэлцэл байгуулдаг бөгөөд бусад гишүүдийн санал чухал үүрэг гүйцэтгэнэ.</p>                             |
| <b>Төсөв, санхүүжилтийн хувьд</b>  |  |   |
| <p>UNCTAD-ын төсөв НҮБ-аас гардаг.</p>   |  | <p>Байгууллагын төсвийн ихэнх хэсгийг гишүүн орнуудын гишүүнчлэлийн татвараас бүрдүүлдэг.</p>   |
| <b>Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хянах</b>  |  |   |
| <p>UNCTAD-ын нарийн бичгийн дарга нарын газар үйл ажиллагааг гүйцэтгэж, хөгжүүлэх ажлыг зохион байгуулдаг.</p>   |  | <p>Гишүүн улс орнуудын байнгын үйл ажиллагаа бүхий Засгийн газрын төлөөлөл хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хянаж, мөрдүүлэх ажлыг хариуцна.</p>  |
| <b>Эрх мэдлийг хэрэгжүүлэх хэв, хэмжээ</b>   |  |   |
| <p>Худалдаа хөгжилтэй холбоотой төрөл бүрийн судалгаа хийх, 192 гишүүн байгууллагуудтай өөрийн байгууллагын хамаарах асуудлыг хэлэлцэх замаар Зөвшилцөл хийж шийдэлд хүрэх үүрэгтэй.</p> |  | <p>Олон талт худалдааны хууль, дүрэм журмыг гишүүн орнуудын оролцоотойгоор хэлэлцэн баталдаг хууль тогтоох эрх мэдэл агуулна.</p> <p>Маргааныг хянан шийдвэрлэх шүүхийн тогтолцоотой.</p> |

# МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР, ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРТ ТУЛГАРЧ БУЙ ХҮНДРЭЛ БОЛОН ТҮҮНИЙГ ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ ХЭЛЭЛЦЭЭРИЙН ХҮРЭЭНД ШИЙДВЭРЛЭХ НӨХЦӨЛ БОЛОМЖ

“ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ ХЭЛЭЛЦЭЭРИЙН ЕРӨНХИЙ ЗАРЧИМ,  
МОНГОЛ УЛСЫН ТЭЭВЭР ЛОГИСТИКИЙН САЛБАРТ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ АЖИЛЛАХ БОЛОМЖ”

| №  | Гарч буй хүндрэл, бэрхшээл  | Зүйл заалтын дугаар  | Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн заалт<br>Хэлэлцээрт тусгагдсан заалт<br>(албан ёсны орчуулга) |
|----|---|--|---|
| 1. | <p>Тус хэлэлцээрийн 1.1(б)-1.1 (г) заалтууд болох дараах мэдээллүүд ойлгомжгүй, хэрэглэгчид буюу Монголын талын байгууллагуудад хаана хэвлэн нийтлэгдсэн, мэдээллийг хаанаас олж авах нь тодорхойгүй хэвээр байна.</p> <p>Үүнд:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Гаалийн болон бусад татварын хувь хэмжээ;</li> <li>- Гаалийн татвараас бусад төрийн байгууллагын төлбөр, хураамж;</li> <li>- Бараа бүтээгдэхүүнийг гаалийн зорилгоор ангилах, үнэлэх дүрэм журам;</li> <li>- Гарал үүслийн гэрчилгээтэй холбоотой хууль эрх зүйн баримт бичиг;</li> <li>- Ачаа бараанд тавьсан хязгаарлалт, хориг;</li> <li>- Бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбоотой гарсан дүрэм журмыг зөрчсөн нөхцөлд хүлээх хариуцлага;</li> <li>- Давж заалдах буюу хянан үзэх журам;</li> <li>- Бусад улстай байгуулсан хэлэлцээр, холбогдох заалтууд;</li> <li>- Тарифын квот хэрэгжүүлэх журам.</li> </ul> | <p><b>1 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ХЭВЛЭН НИЙТЛЭХ БОЛОН МЭДЭЭЛЛИЙГ ХҮРТЭЭЛТЭЙ БОЛГОХ</b></p> <p><b>1. Хэвлэн нийтлэх</b></p> <p>1.1 Гишүүн бүр дараах мэдээллийг засгийн газрууд, худалдаа эрхлэгч нар болон сонирхогч бусад талууд тэдгээртэй танилцсан байх боломжийг бүрдүүлэх зорилгоор үл ялгаварласан бөгөөд хялбар хүртээлтэй байх арга хэлбэрээр нэн даруй хэвлэн нийтэлнэ:</p> <p>(a) бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэх горим (үндэс усан боомт, нисэх онгоцны буудал болон хил нэвтрэх бусад боомтуудад мөрддөг горимууд хамаарна), мөн шаардлагатай маягтууд болон бичиг баримтууд;</p> <p>(b) бараа оруулах, эсхүл гаргах үед, эсхүл бараа оруулах, гаргахтай холбогдуулан ногдуулах гаалийн болон бусад аливаа татварын тухайн үед мөрдөж буй хувь хэмжээ;</p> <p>(c) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэх үед, эсхүл бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбогдуулан засгийн газрын агентлагуудаас, эсхүл тэдгээрийн нэрийн өмнөөс ногдуулах төлбөр, хураамж;</p> <p>(d) бараа бүтээгдэхүүнийг гаалийн зорилгоор ангилах болон үнэлэх дүрэм журам;</p> <p>(e) гарал үүслийн дүрэмтэй холбогдуулан гаргасан нийтээр дагаж мөрдөх хууль тогтоомж, дүрэм журам, байгууллагын шийдвэр;</p> <p>(f) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбогдуулан тавьсан хязгаарлалт, эсхүл хориг;</p> <p>(g) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэх журмыг зөрчсөн тохиолдолд мөрдөх хариуцлагын тухай заалтууд;</p> <p>(h) давж заалдах буюу хянан үзэх журам;</p> <p>(i) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэх асуудлаар аливаа улстай буюу улсуудтай байгуулсан хэлэлцээрүүд, эсхүл тэдгээрийн хэсгүүд;</p> <p>(j) тарифын квот хэрэгжүүлэх журам.</p> |   |

|  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | <p>Энэхүү хэлэлцээрийн 2.1 дүгэрт тусгагдсан дараах мэдээллүүд ойлгомжгүй байна. Үүнд:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэх горим;</li> <li>- давж заалдах, хянан үзэх журмыг харуулсан зураглал хаана, ямар хэлбэрээр байршиж байгаа нь тодорхойгүй. Энэ талаар өгөгдсөн мэдээлэл байхгүй байна.</li> </ul> <p>2.1 (b) Бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбоотой маягт, баримт бичиг ойлгомжгүй байдаг.</p> <p>2.1(c), 2.2 Лавлах цэг, холбоо барих мэдээлэл зэрэг нь Дэлхийн худалдааны байгууллагын бусад хэл дээр хэвлэгдсэн, байршсан эсэх талаар мэдээлэл байхгүй. (Орос болон Англи хэл дээр хэвлэгдсэн ямар нэгэн мэдээлэл нүдэнд ил харагддаггүй.)</p> | <p><b>1 ДҮГЭЭР<br/>ЗҮЙЛ.<br/>ХЭВЛЭН<br/>НИЙТЛЭХ<br/>БОЛОН<br/>МЭДЭЭЛЛИЙГ<br/>ХҮРТЭЭЛТЭЙ<br/>БОЛГОХ</b></p> | <p style="text-align: center;"><b>2. Интернетээр дамжуулан авах боломжтой мэдээлэл</b></p> <p>2.1 Гишүүн бүр дараах зүйлсийг интернетээр дамжуулан хүртээлтэй болгож, боломжийнхоо хэрээр, шаардлагатай үед нь шинэчилж байна:</p> <p>(a) бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэхэд шаардлагатай практик алхмуудын талаар засгийн газрууд, худалдаа эрхлэгч нар болон сонирхогч бусад талуудад хүргэх мэдээлэл бүхий бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэх горим, түүнчлэн давж заалдах буюу хянан үзэх журмын зураглал;</p> <p>(b) тухайн Гишүүний нутаг дэвсгэрт оруулах, түүнээс гаргах, эсхүл түүгээр дамжуулан өнгөрүүлэхэд шаардагдах маягтууд болон бичиг баримтууд;</p> <p>(c) өөрийн лавлах цэг (цэгүүд)-ийн холбоо барих мэдээлэл.</p> <p>2.2 Энэ зүйлийн 2.1 дэх хэсгийн дэд хэсэг (a)-д заасан зураглалыг боломжтой үедээ бас ДХБ-ын албан ёсны аль нэг хэлээр тавьсан байна.</p> |
|--|---|--|---|

15 Энэ зураглалын хуулиар хязгаарласан зүйлсийг вебсайтад тавих эсэхийг Гишүүн бүр өөрсдөө шийднэ.

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
| 3. | <p>3.1 XXX-тэй холбоотой Лавлах цэг байгаа эсэх, хэрэв байгаа бол асуусан лавлагаанд зохих журмын дагуу хариу өгдөг эсэх нь одоогоор тодорхойгүй буюу энэ талаарх мэдээлэл хүртээлтэй бус байна.</p> <p>Монгол Улс руу тээвэрлэгдэж буй ачаа бараанд төрөл бүрийн хураамж, торгууль, нэмэлт төлбөр ногдуулдаг бөгөөд хэрэв 3.3 болон 3.4 дүгээр зүйлд тусгагдсанчлан лавлагаанд хариулт авах боломжоор хангагдсан бол ямар төрлийн торгууль, зөрчлийн улмаас нэмэлт төлбөр ногдуулж байгааг мэдэж авах боломжоор хангагдах юм.</p> |   | <p>2.3 Гишүүд худалдаанд хамаарах мэдээлэл, түүний дотор худалдаанд хамааралтай холбогдох хууль тогтоомж болон 1.1 дэх хэсэгт заасан бусад зүйлсийг интернетээр дамжуулан хүртээлтэй болгож байвал зохино.</p> <p><b>3. Лавлах цэг</b></p> <p>3.1 Гишүүн бүр 1.1 дэх хэсэгт хамаарах асуудлаар засгийн газрууд, худалдаа эрхлэгч нар болон сонирхогч бусад талуудаас тавьсан зүй ёсны асуулт лавлагаанд хариулт өгөх, түүнчлэн 1.1 дэх хэсгийн дэд хэсэг (а)-д заасан шаардлагатай маягт болон бичиг баримт гаргаж өгөх үүрэг бүхий нэг буюу хэд хэдэн лавлах цэгийг өөрийн нөөц бололцооны хүрээнд байгуулж, эсхүл одоо байгаагаа үргэлжлүүлэн ажиллуулна.</p> <p>3.3 Гишүүд асуулт лавлагаанд хариулт өгч, шаардлагатай маягт болон бичиг баримт гаргаж өгсний төлөө ямар нэгэн хураамж авахгүй байвал зохино. Хэрэв аливаа хураамж авдаг бол Гишүүд өөрсдийн төлбөр, хураамжийн хэмжээг үзүүлсэн үйлчилгээний зардалтай ойролцоо хэмжээгээр хязгаарлана.</p> <p>3.4 Лавлах цэгүүд нь Гишүүн бүрээс тогтоосон боломжит цаг хугацаанд багтаан асуулт лавлагаанд хариулт өгч, шаардлагатай маягт болон бичиг баримт гаргаж өгөх бөгөөд тэр цаг хугацаа нь тухайн хүсэлтийн мөн чанар, эсхүл нарийн төвөгтэй байдлаас хамааран өөр өөр байж болно.</p> |
| 4. |  | <p><b>4 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАВЖ ЗААЛДАХ БҮЮУ ХЯНАН ҮЗЭХ ЖУРАМ</b></p> <p>1. Гишүүн бүр гаалийн байгууллагаас захиргааны шийдвэр<sup>16</sup> гаргаж өгсөн аливаа этгээд түүний нутаг дэвсгэрт дараах эрх эдлэх боломжоор хангана:</p> | <p><b>4 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАВЖ ЗААЛДАХ БҮЮУ ХЯНАН ҮЗЭХ ЖУРАМ</b></p> <p>1. Гишүүн бүр гаалийн байгууллагаас захиргааны шийдвэр<sup>16</sup> гаргаж өгсөн аливаа этгээд түүний нутаг дэвсгэрт дараах эрх эдлэх боломжоор хангана:</p>   |

Энэ зүйлд заасан захиргааны шийдвэр гэдэг нь тодорхой нэг тохиолдолд тодорхой нэг этгээдийн эрх, үүргийг хөндсөн эрх зүйн үр дагавар бүхий шийдвэр юм. Энэ зүйлд заасан захиргааны шийдвэрт 1994 оны ТХЕХ-ийн X зүйлийн хүрээнд авч хэрэгжүүлсэн захиргааны арга хэмжээ хамаарна, эсхүл аль нэг Гишүүний дотоодын хууль тогтоомж болон эрх зүйн системд заасны дагуу захиргааны арга хэмжээ авах буюу шийдвэр гаргах үүргээ биелүүлээгүй байх явдал хамаарна гэж ойлгоно. Ийнхүү үүргээ биелүүлээгүй байх тохиолдолд, Гишүүд 1 дэх хэсгийн дэд хэсэг (а)-д заасны дагуу давж заалдах буюу хянан үзэх эрхээ хэрэгжүүлэхийн оронд гаалийн байгууллага нэн даруй захиргааны ямар нэг шийдвэр гаргаж өгөхийг шаардсан захиргааны өөр механизм хэрэглэх, эсхүл тийм зорилгоор шүүхэд хандах арга замыг бий болгож болно.



|           |   |   |  |
|-----------|---|---|--|
| <p>4.</p> | <p>Энэхүү хэлэлцээрийн 1, 2, 3 дугаар зүйлүүдэд тусгагдсан мэдээллийн ил тод байдал, цахимаар болон лавлах төвөөр авах мэдээлэл нь Монгол Улсын хэрэглэгчид, үйлчлүүлэгчдэд хүртээмжгүй, хаалттай байгаа тул 4 дүгээр зүйлд тусгагдсан давж заалдах болон холбогдох байгууллагаар өөрийн байгууллагын үнэн зөв, эсхүл харилцагч этгээдийн алдаатай шийдвэрийг албаны дээд шатны байгууллага болон захиргааны журмаар, шүүхээр давж заалдах болон хянуулах боломж бүрдэхгүй байна.</p> | <p><b>4 ДҮГЭЭР<br/>ЗҮЙЛ. ДАВЖ<br/>ЗААЛДАХ<br/>БУЮУ ХЯНАН<br/>ҮЗЭХ ЖУРАМ</b></p> | <p>(a) уг шийдвэрийг гаргасан албан тушаалтан буюу албаны дээд шатны байгууллагад, эсхүл бие даасан байгууллагад захиргааны журмаар давж заалдах, эсхүл тийм байгууллагаар хянуулах; мөн/эсхүл</p> <p>(b) уг шийдвэрийг шүүхэд давж заалдах буюу шүүхээр хянуулах.</p> <p>2. Аль нэг Гишүүн хууль тогтоомжоороо шүүхэд давж заалдах буюу түүгээр хянуулахаас өмнө захиргааны журмаар давж заалдах буюу хянуулахыг шаардаж болно.</p> <p>3. Гишүүн бүр өөрийн давж заалдах буюу хянан үзэх журмаа ямар нэг байдлаар ялгаварлан гадуурхсан явдалгүйгээр хэрэгжүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.</p> <p>4. Гишүүн бүр хэрэв 1 дэх хэсгийн дэд хэсэг (a)-д заасны дагуу гаргасан давж заалдах буюу хянан үзэх шатны шийдвэр нь дараах шаардлагыг хангаагүй бол хүсэлт гаргагч этгээд тухайн захиргааны байгууллагад, эсхүл тухайн шүүхэд дахин давж заалдах буюу тэдгээрээр дахин хянуулах, эсхүл тухайн шүүхэд дахин хандах эрхтэй байх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.<sup>17</sup></p> <p>(a) түүний хууль тогтоомж, дүрэм журамд заасан ерөнхий хугацаанд багтсан байх; эсхүл</p> <p>(b) үндэслэлгүйгээр хойшлогоогүй байх.</p> <p>5. Гишүүн бүр 1 дэх хэсэгт заасан этгээд шаардлагатай бол давж заалдах, эсхүл хянан үзэх журмын дагуу ажиллах боломж олгож, түүнд захиргааны шийдвэрийн үндэслэлийг танилцуулдаг байх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.</p> <p>6. Гишүүн бүр энэ зүйлийн заалтуудыг гаалийн байгууллагаас өөр хилийн холбогдох албанаас гаргасан захиргааны шийдвэрт мөрдвөл зохино.</p> |
| <p>17</p> | <p>Гишүүд давж заалдах буюу хянан үзэх шатанд захиргааны байгууллага чимээгүй (хариу өгөхгүй) байх нь түүний хууль, журмын дагуу нэхэмжлэгч талд ашигтай шийдвэр байх болно гэдгийг хүлээн зөвшөөрөхөд энэ заалт саад болохгүй.</p>   |   |  |

|           |  |   |  |
|-----------|--|---|--|
| <p>5.</p> | <p>Одоогийн байдлаар БНХАУ-ын зүгээс энэхүү зүйлд тусгагдсан асуудлын хүрээнд ямар нэгэн мэдэгдэл, танилцуулга, урьдчилан сэргийлэх мэдээллийг ирүүлдэггүй бөгөөд хаана хэнд гаргаж өгдөг, эсхүл үйлчлүүлэгчид ийм мэдээллийг хаанаас олж авах нь тодорхойгүй байна.</p> | <p><b>5 ДУГААР ЗҮЙЛ,<br/>ҮНЭНЧ ШУДАРГА<br/>АЖИЛЛАХ, ҮЛ<br/>ЯЛГАВАРЛАХ<br/>БОЛОН ИЛ ТОД<br/>БАЙХ ЯВДЛЫГ<br/>ДЭЭШЛҮҮЛЭХ<br/>БУСАД АРГА<br/>ХЭМЖЭЭ</b></p> | <p><b>5 ДУГААР ЗҮЙЛ. ҮНЭНЧ ШУДАРГА АЖИЛЛАХ, ҮЛ ЯЛГАВАРЛАХ БОЛОН ИЛ ТОД БАЙХ ЯВДЛЫГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ БУСАД АРГА ХЭМЖЭЭ</b></p> <p><b>1. Хяналт, шалгалтыг чангатгах талаар мэдэгдэл хүргүүлэх</b></p> <p>Хэрэв аль нэг Гишүүн өөрийн нутаг дэвсгэрийн хүрээнд хүн, амьтан, эсхүл ургамлын амь нас буюу эрүүл мэндийг хамгаалах зорилгоор өөрийн холбогдох байгууллагуудад мэдэгдэл буюу заавар чиглэл хүргүүлэх систем нэвтрүүлж, эсхүл хэрэгжүүлж, тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлд дурдсан хүнсний зүйл, ундаа, эсхүл мал, амьтны тэжээлийн хувьд хил дээр тавих хяналт, шалгалтыг чангатгахаар болсон бол тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэл гаргах, хүчингүй болгох, эсхүл үйлчлэлийг нь түр зогсооход дараах журмыг мөрдлөг болгоно:</p> <p>(a) тухайн Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг шаардлагатай бол эрсдэлийг үндэслэн гаргаж болно;</p> <p>(b) тухайн Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг зөвхөн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг гаргах үндэс болсон амьтан, ургамлын хорио цээрийн нөхцөл бүхий хилийн орох боомтуудад нэгдсэн журмаар мөрдөх зорилгоор гаргаж болно;</p> <p>(c) тухайн Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэл гаргах болсон нөхцөл байдал арилсан бол, эсхүл уг нөхцөл байдал өөрчлөгдсөн нь худалдааны хязгаарлалтын арга хэмжээг арай зөөлрүүлж болохоор бол уг мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг нэн даруй хүчингүй болгоно, эсхүл түүний үйлчлэлийг нь түр зогсооно; мөн</p> <p>(d) хэрэв аливаа нэг Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг хүчингүй болгохоор, эсхүл үйлчлэлийг нь түр зогсооноор шийдсэн бол тийнхүү хүчингүй болгосон, эсхүл үйлчлэлийг нь түр зогсоосон тухай зарыг шаардлагатай бол үл ялгаварласан бөгөөд хялбар хүртээлтэй байх арга хэлбэрээр нэн даруй хэвлэн нийтэлнэ, эсхүл холбогдох экспортологч Гишүүн буюу холбогдох импортологчид мэдэгдэнэ.</p> |
|-----------|--|---|--|

|                  |   |  |  |
|------------------|---|--|--|
| <p><b>6.</b></p> | <p>Монголын талын хэрэглэгчдийн хувьд дамжин өнгөрч буй далайн боомт дээр ачаа бараа саатуулагдах явдал олонтаа тохиолддог хэдий ч дээр дурьдсан дундын зууч байгууллагуудаар дамжуулдаг тул саатуулах болсон шалтгаан, саатуулах цаг хугацааа, холбогдох арга хэмжээний талаарх мэдээллийг хэр зэрэг богино хугацаанд ирүүлдэг талаарх мэдээллийг одоогоор өгөх боломжгүй.</p> |  | <p><b>2. Бараа саатуулах</b></p> <p>Аливаа нэг Гишүүн импортоор оруулахаар мэдүүлсэн барааг гаалийн байгууллагаар, эсхүл эрх бүхий өөр бусад байгууллагаар шалгалт хийлгэхээр саатуулсан тохиолдолд холбогдох тээвэрлэгчид, эсхүл импортлогчид нэн даруй мэдэгдэнэ.</p> <p><b>3. Шинжилгээний журам</b></p> <p>3.1. Аливаа нэг Гишүүн импортоор оруулахаар мэдүүлсэн бараа ирэх үед авсан дээжний эхний шинжилгээний хариу сөргөөр гарсан тохиолдолд, хүсэлтийг үндэслэн, хоёр дахь удаагаа шинжилгээ хийлгэх боломж олгож болно.</p> <p>3.2. Аливаа нэг Гишүүн 3.1 дэх хэсэгт заасан боломж олгосон тохиолдолд уг шинжилгээг хийлгэж болох аливаа лабораторийн нэр, хаягийг, үл ялгаварласан бөгөөд хялбар хүртээлтэй байх арга хэлбэрээр хэвлэн нийтэлнэ, эсхүл энэ мэдээллийг холбогдох импортлогчид өгнө.</p> <p>3.3. Аливаа нэг Гишүүн хэрэв 3.1 дэх хэсэгт заасны дагуу хоёр дахь шинжилгээ хийлгэсэн бол барааг олгох болон бүрдүүлэлт хийх зорилгоор уг шинжилгээний хариуг харгалзан үзэх бөгөөд зүйтэй гэж үзвэл уг шинжилгээний хариуг хүлээн зөвшөөрч болно.</p> |
|------------------|---|--|--|

|    |   |  |  |
|----|---|--|--|
| 7. | Дамжин өнгөрөх тээвэртэй холбоотой баримт бичгийн эх хувийг шаардах явдал тогтмол гардаг. | <b>10 ДУГААР<br/>ЗҮЙЛ. БАРААГ<br/>ИМПОРТЛОХ,<br/>ЭКСПОРТЛОХ,<br/>ДАМЖУУЛАН<br/>ӨНГӨРҮҮЛЭХТЭЙ<br/>ХОЛБООТОЙ<br/>ДҮРЭМ</b> | <p><b>10.2 Хуулбарыг хүлээн зөвшөөрөх</b></p> <p>10.2.1 Гишүүн бүр, хэрэв зүйтэй гэж үзвэл, бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэх ёс журмын ажиллагаанд шаардлагатай дагалдах бичиг баримтын цаасан, эсхүл цахим хуулбарыг хүлээн зөвшөөрдөг болохыг эрмэлзэнэ.</p> <p>2.2 Хэрэв аль нэг Гишүүний засгийн газрын ямар нэг агентлаг тийм бичиг баримтын эх хувийг нэгэнт эзэмшиж байгаа бол тухайн Гишүүний өөр бусад аль нэг агентлаг уг эх хувийг эзэмшиж буй агентлагаас эх хувийн оронд ирүүлсэн цаасан, эсхүл цахим хуулбарыг, хэрэв зохих ёсны гэж үзвэл, хүлээн зөвшөөрнө.</p> <p>2.3 Аль нэг Гишүүн бараа оруулах нэг шаардлага болгож, экспортлогч Гишүүний гаалийн байгууллагад гаргаж өгсөн экспортын мэдүүлгийн эх хувийг, эсхүл түүний хуулбарыг шаардахгүй.<sup>182</sup></p> |
|----|---|--|--|

18 Энэ заалт нь аливаа нэг Гишүүн хяналтанд байгаа буюу тусгай зохицуулалттай барааг оруулах нэг шаардлага болгож, гэрчилгээ, зөвшөөрөл буюу лиценз зэрэг бичиг баримт шаардахад саад болохгүй.

|    |  |   |  |
|----|--|---|--|
| 8. | <p>Одоогийн байдлаар Монгол Улсын хувьд ч нэг цонхны систем тодорхой нэвтрээгүй тул дамжин өнгөрч буй улс орнуудад ийм төрлийн мэдээллийн систем байгаа эсэхэд ач холбогдол өгөөгүй байна.</p> | <p><b>10 ДУГААР<br/>ЗҮЙЛ. БАРААГ<br/>ИМПОРТЛОХ,<br/>ЭКСПОРТЛОХ,<br/>ДАМЖУУЛАН<br/>ӨНГӨРҮҮЛЭХТЭЙ<br/>ХОЛБООТОЙ<br/>ДҮРЭМ</b></p> | <p><b>10.4 Нэг цонхны систем</b></p> <p>4.1 Гишүүд худалдаа эрхлэгч нар бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэхэд шаардлагатай бичиг баримт болон/эсхүл мэдээллийг холбогдох байгууллагад буюу агентлагт хилээр орох нэг цэгээр дамжуулан хүргэх боломж бүрдүүлж, нэг цонхны систем нэвтрүүлэхийг эрмэлзэнэ. Уг бичиг баримт болон/эсхүл мэдээллийг холбогдох байгууллага буюу агентлаг шалгаж дуусмагц шалгалтын үр дүнг нэг цонхны системээр дамжуулан хүсэлт гаргагч тухайн этгээдэд цаг алдалгүй мэдэгдсэн байна.</p> <p>4.2 Бичиг баримт болон/эсхүл мэдээллийг нэг цонхны системээр дамжуулан нэгэнт хүлээн авсан тохиолдолд холбогдох байгууллага буюу агентлаг яаралтай тохиолдол биш бөгөөд нийтэд зарлан мэдэгдсэн онцгой тохиолдол биш бол яг тийм бичиг баримт болон/эсхүл мэдээлэл дахин гаргаж өгөх хүсэлт тавихгүй.</p> <p>4.3 Гишүүд нэг цонхны систем нь хэрхэн ажиллаж байгаа талаар Хороонд дэлгэрэнгүй мэдээ ирүүлнэ.</p> <p>4.4 Гишүүд нэг цонхны системээ дэмжин ажиллуулах зорилгоор мэдээллийн технологийг боломжийнхоо хэрээр, мөн аль болох хэмжээнд ашиглана.</p> |
|----|--|---|--|

|    |   |  |   |
|----|---|--|---|
| 9. | <p>Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг Хятадын далайн боомтоор транзит нөхцлөөр оруулах үед төрөл бүрийн шалгалт, хориг, саад учирдаг.</p> | <p><b>11 ДҮГЭЭР<br/>ЗҮЙЛ. ДАМЖИН<br/>ӨНГӨРӨХ ЭРХ<br/>ЧӨЛӨӨ</b></p> | <p><b>11 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ЭРХ ЧӨЛӨӨ</b></p> <p>1. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнтэй холбогдуулан аль нэг Гишүүнээ тогтоосон аливаа дүрэм журам буюу ёс журмын ажиллагааг:</p> <p>(a) хэрэв тэдгээрийг батлан гаргах болсон нөхцөл байдал, эсхүл зорилтууд үгүй болсон, эсхүл уг нөхцөл байдал буюу зорилтууд өөрчлөгдсөн нь худалдааны хязгаарлалтын үндэслэл бүхий арай зөөлөн арга хэлбэрээр ажиллах боломж олгож байгаа бол үргэлжлүүлэн дагаж мөрдөхгүй;</p> <p>(b) дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнийг далдуур хязгаарлах хэлбэрээр хэрэгжүүлж болохгүй.</p> <p>(c) Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд дамжуулан өнгөрүүлэхэд ногдуулдаг аливаа төлбөр, хураамж хураан авах болзол нөхцөл тавихгүй. Үүнд тээврийн үйлчилгээний хөлс, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэхэд гардаг захиргааны зардал буюу үзүүлсэн үйлчилгээний зардалд тохирсон хөлс хамаарахгүй.</p> <p>3. Гишүүд дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд сайн дураараа элдэв хориг саад тавих, эсхүл түүнтэй адилтгах өөр бусад аливаа нэг арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх арга саам хайхгүй, тийм зүйлс хийхгүй, эсхүл тийм зүйлсийг дэмжин үргэлжлүүлэхгүй. Энэ нь тээврийн асуудлыг зохицуулсан өнөөгийн болон ирээдүйн үндэсний дүрэм журам, хоёр талт, эсхүл олон талт хэлэлцээрт хохирол учруулахгүйгээр ДХБ-ын дүрэмд нийцсэн байгаа.</p> <p>4. Гишүүн бүр өөр нэг Гишүүний нутаг дэвсгэрээр дамжуулан тээвэрлэх бараа бүтээгдэхүүнд хэрэв тийм бараа бүтээгдэхүүнийг анх ачуулсан газраас хүлээн авах газар хүртэл тэрхүү өөр нэг Гишүүний нутаг дэвсгэрээр дамжуулалгүйгээр тээвэрлэсэн тохиолдолд үзүүлэх байснаас дутуугүй тааламжтай үйлчилгээ үзүүлнэ.</p> |
|----|---|--|---|

|   |  |  |   |  |
|---|--|--|---|--|
| <p>10. Хэлэлцээрийн тусгагдсан хөдөлгөөнд зогсоол, байр талбай байхгүй.</p>                                   | <p>11.5 Дугаарт дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд зориулсан эгнээ, зогсоол, байр талбай байхгүй.</p>   | <p style="text-align: center;"><b>11 ДҮГЭЭР<br/>ЗҮЙЛ, ДАМЖИН<br/>ӨНГӨРӨХ ЭРХ<br/>ЧӨЛӨӨ</b></p> | <p>5. Гишүүд, хэрэв болохоор бол, дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд зориулан биет байдлаараа тусгаарлагдсан дэд бүтэц (тусгай эгнээ, тусгай зогсоол, байр талбай зэрэг болон тэдгээртэй адилтгах өөр бусад байгууламжууд) бий болговол зохино.</p> <p>6. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнтэй холбогдсон ёс журмын ажиллагаа, бичиг баримт бүрдүүлэлтийн шаардлага, мөн гаалийн байгууллагын хэрэгжүүлдэг хяналтууд нь дараах арга хэмжээг авахад шаардагдахаас илүү хүндрэл учруулахааргүй байна:</p> <p>(a) холбогдох барааг ялган таних, мөн</p> <p>(b) дамжуулан өнгөрүүлэх горимын шаардлагыг хангуулах.</p> <p>7. Барааг дамжуулан өнгөрүүлэх горимд нэгэнт байршуулсан бөгөөд аль нэг Гишүүний нутаг дэвсгэр дэх эхлэл цэгээс илгээхийг зөвшөөрсөн бол түүнийг дамжуулан өнгөрүүлэх ажиллагаа тухайн Гишүүний нутаг дэвсгэр дэх хүрэх цэгт дуусгавар болох хүртэл уг бараанд гаалийн аливаа төлбөр ногдуулахгүй бөгөөд шаардлагагүй бол түүнийг саатуулах, эсхүл хязгаарлах арга хэмжээ авахгүй.</p> <p>8. Гишүүд дамжин өнгөрөх барааны хувьд Худалдаан дахь техникийн саад тогторын тухай хэлэлцээрт заасан утгаар техникийн шаардлагын болон тохирлын үнэлгээний журам мөрдөхгүй.</p> <p>9. Гишүүд дамжуулан өнгөрүүлэх бичиг баримт болон мэдээллийг бараа ирэхээс өмнө урьдчилан бүртгүүлж, урьдчилан бүрдүүлэхийг зөвшөөрөх бөгөөд тийм журам тогтооно.</p> <p>10. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөн аль нэг Гишүүний нутаг дэвсгэрээс гарах гаалийн газарт нэгэнт хүрсэн дамжуулан өнгөрүүлэх шаардлага хангагдсан бол уг гаалийн газар дамжуулан өнгөрүүлэх уг ажиллагааг нэн даруй дуусгавар болгоно.</p> <p>11. Хэрэв аль нэг Гишүүн дамжин өнгөрөх хөдөлгөөний хувьд батлан даалт, барьцаа, эсхүл өөр бусад зохих мөнгөн буюу мөнгөн бус<sup>19</sup> хэрэгслийн хэлбэрээр баталгаа шаардсан бол тийм баталгаа нь тухайн дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй шаардлагууд хангагдсан байх явдлаар хязгаарлагдана.</p> |  |
| <p>11. Хэлэлцээрийн 11.5 дугаарт дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд зориулсан эгнээ, зогсоол, байр талбай байхгүй.</p> | <p>12. Техникийн саад тогторын тухай хэлэлцээрийн талаар ойлголт холбогдох байгууллагуудад байхгүй байна.</p> <p>Монгол Улс нэгдэж орсон энэхүү хэлэлцээрийн талаарх мэдээ, мэдээллээр оролцогч бүх талыг хангах, аж ахуйн нэгжүүдэд сургалт хийх замаар чадавхижуулах шаардлагатай.</p> |  |   |  |
| <p>19</p>   | <p>Энэ заалт нь аливаа нэг Гишүүн холбогдох тээврийн хэрэгслийг дамжин өнгөрөх хөдөлгөөний баталгаа болгон ашиглаж болохоор өнөөдөр мөрдөж буй журмаа үргэлжлүүлэн мөрдөхөд саад болохгүй.</p>   |  |   |  |

|     |  |  |   |
|-----|--|--|---|
| 13. | <p>Одоогийн байдлаар 2014 оны Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээс өөр транзит бэвэртэй холбоотой гэрээ хэлцэл байхгүй.</p> <p>XXX-ийн хүрээнд БНХАУ-ын далайн боомтоор Монгол Улсын ачаа барааг дамжуулан тээвэрлэх талаар урьдчилан сайтар бэлтгэж тус хэлэлцээрийн 11.16-р зүйлд тусгагдсан асуудлаар гэрээ хэлцэл хийх зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд энэ талаарх хүсэлтийг үндэсний хороогоор дамжуулан тус улсын үндэсний хороонд хүргүүлвэл зохино.</p> | <p><b>11 ДҮГЭЭР<br/>ЗҮЙЛ. ДАМЖИН<br/>ӨНГӨРӨХ ЭРХ<br/>ЧӨЛӨӨ</b></p> | <p>12. Хэрэв холбогдох Гишүүн өөрийн тавьсан дамжуулан өнгөрүүлэх шаардлагуудыг нэгэнт хангагдсан гэж үзсэн бол холбогдох баталгаа саадгүй цуцлагдана.</p> <p>13. Гишүүн бүр нэг операторын хэд хэдэн хэлцлийг хамарсан иж бүрэн баталгаа гаргах, эсхүл баталгааг цуцлалгүйгээр дараагийн ачилтад хамааруулан шинэчлэхийг өөрийн хууль тогтоомж, дүрэм журамд нийцсэн хэлбэрээр зөвшөөрнө.</p> <p>14. Гишүүн бүр нэг хэлцлийг хамарсан болон, зүйтэй гэж үзвэл, хэд хэдэн хэлцлийг хамарсан баталгаа тогтооход ашигласан холбогдох мэдээллийг нийтийн хүртээл болгоно.</p> <p>15. Гишүүн бүр зөвхөн өндөр эрсдэлтэй тохиолдолд, эсхүл баталгаа ашиглах замаар гаалийн хууль тогтоомж, дүрэм журам сахиулах боломжгүй бол дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд гаалийн дагалдан хүргэгч буюу гаалийн харгалзагч ашиглахыг шаардаж болно. Гаалийн дагалдан хүргэгч буюу гаалийн харгалзагчийн хувьд мөрдөх нийтлэг журмыг 1 дүгээр зүйлийн дагуу хэвлэн нийтэлнэ.</p> <p>16. Гишүүд дамжин өнгөрөх эрх чөлөөг боловсронгуй болгох зорилгоор өөр хоорондоо хамтран ажиллаж, мөн үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахыг эрмэлзэнэ. Ийнхүү хамтран ажиллаж, үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахад дараах асуудлаар ойлголцох явдал хамаарах бөгөөд түүгээр хязгаарлагдахгүй:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(a) төлбөр, хураамж;</li> <li>(b) ёс журмын ажиллагаа болон хууль ёсны шаардлагууд; мөн</li> <li>(c) дамжуулан өнгөрүүлэх горимын практик ажиллагаа.</li> <li>(d)</li> </ul> <p>17. Гишүүн бүр дамжуулан өнгөрүүлэх ажиллаганы дагуу хөдөлж буй бараатай холбогдуулан бусад Гишүүдээс тавьсан бүх асуулт лавлагаа, санал хүсэлтийг хүргүүлж болох, дамжуулан өнгөрүүлэх асуудал хариуцсан үндэсний зохицуулагч томилон ажиллуулахыг эрмэлзэнэ.</p> |
| 13. | <p>Нэгэнт эдгээр нөхцлөөр нэгдсэн шийдэлд хүрч чадвал энэ талаар хувийн хэвшлийн байгууллагуудад мэдээлэх замаар өнөөдрийг хүртэл тулгарч буй асуудлуудыг шийдвэрлэх боломжтой гэж үзэж байна.</p>   |  |   |
| 12. | <p>БНХАУ-ын далайн боомтууд, ялангуяа Тяньжин далайн боомтыг хариуцсан үндэсний зохицуулагч/ салбар хорооны талаарх мэдээллийг эхний ээлжид тодорхой болгох, цаашид тогтмол мэдээлэл солилцох, хамтран ажиллах механизмтай болох явдал хамгийн чухал байна.</p>  |  |   |