ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

БҮГД НАЙРАМДАХ КАЗАКСТАН УЛСЫН “ХОРГОС” ХУУРАЙ БООМТЫН ТАЛААР ХИЙСЭН СУДАЛГАА

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Улаанбаатар хот

2020

БҮГД НАЙРАМДАХ КАЗАКСТАН УЛСЫН “ХОРГОС” ХУУРАЙ БООМТЫН ТАЛААР ХИЙСЭН СУДАЛГАА

АГУУЛГА

	Өмнөтгөл	**3**
Нэгдүгээр бүлэг	Хоргос боомтын тухай ерөнхий танилцуулга	**4**
Хоёрдугаар бүлэг	БНКазУ болон БНХАУ-ын хооронд байгуулсан гэрээ, хэлэлцээр буюу боомтын эрх зүйн орчин	**7**
Гуравдугаар бүлэг	БНХАУ-ын Нэг бүс, Нэг зам санаачлага ба Хоргос боомт	**9**
Дөрөвдүгээр бүлэг	Хоргос боомтын эдийн засгийн өнөөгийн байдал	**16**
	Дүгнэлт	**21**

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

ӨМНӨТГӨЛ

Бүгд Найрамдах Казакстан Улсын Хоргос хуурай боомт нь Далайд гарцгүй орнуудын хувьд хамгийн анхны ба амжилттай ажиллаж байгаа хуурай боомтод зүй ёсоор тооцогддог тул “Хуурай боомтын тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт 2016 онд нэгдэж орсон хэдий ч хуурай боомтыг ямар байдлаар зохион байгуулах талаар тодорхой ажлууд хийгдэж амжаагүй байгаа Монгол Улсын хувьд боломжит бүх арга замыг ашиглан Хоргос боомтыг судлах нь чухал ач холбогдолтой юм.

Монгол Улсын Далайн захиргаа нь НҮБ-ын Далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын Олон Улсын судалгааны төв (ДГХБООУСТ)-тэй Хамтын ажиллагааны Санамж бичиг байгуулан амжилттай хамтран ажиллаж байгаа ба 2020 оны төлөвлөгөөндөө Далайд гарцгүй хамгийн том орон болох Казакстан Улсын Хуурай боомттой газар дээр нь танилцаж, бодит мэдээлэл авахаар тусган оруулсан хэдий ч дэлхий даяар нүүрлээд байгаа цар тахалтай холбоотой энэхүү ажил хэрэгжих боломжгүй болсон юм. Гэсэн хэдий ч тус боомтын талаар шинэ, бодит мэдээллийг авах зорилгоор ДГХБООУСТ-өөр дамжуулан холбогдох мэдээлэл авах хүсэлтээ тус хуурай боомтын захиргаанд, мөн ЗТХЯ-аар дамжуулан Монгол Улсад суугаа БНКазУ-ын элчин сайдын яаманд тус, тус хүргүүлсэн ба өнөөдрийг хүртэл хариу авч чадаагүй байна.

Иймд цахим мэдээлэл ашиглан шаардлагатай мэдээллүүдийг англи, орос хэл дээр цуглуулж боловсруулалт хийсэн ба зарим мэдээлэл нь улс төрийн шалтгааны улмаас боомтын үйл ажиллагааг үгүйсгэх, зарим мэдээлэл нь хэт дөвийлгөх хандлага ажиглагдаж байсныг энд зориуд тэмдэглэх нь зүйтэй.

Бодит эх сурвалжаас мэдээллийг авч амжаагүйгээс гадна газар дээр нь очиж танилцсан судалгаа бус, зөвхөн цахим мэдээлэлд үндэслэж баримжаалж хийсэн судалгаа хэдий ч олдсон мэдээллийг орчуулж боловсруулан тэнцвэртэй оруулахыг хичээсэн болно.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Нэгдүгээр бүлэг

ХОРГОС БООМТЫН ТУХАЙ ЕРӨНХИЙ ТАНИЛЦУУЛГА

Казакстан Улсын хуурай боомт логистикийн төв болохын хувьд

Казакстаны Алмата хотоос ойролцоогоор дөрвөн цаг автомашинаар явах газарт Хятадтай хиллэх Хоргос хилийн хот байрлах ба энэ нь логистикийн шинэ төвийн гол байршил юм.

Байршлын хувьд Казакстан, Хятадын хил дээр орших энэхүү хуурай боомт нь цаг агаарын хувьд энэ дэлхий дээрх хамгийн тааламжгүй байршил болов уу гэж Филипп Сандерс хэмээх сэтгүүлч 2019 оны 4 дүгээр сард бичсэн тэмдэглэлдээ дурьджээ. Учир нь түүний үзэж байгаагаар Saryesik-Atrau-гийн цөл нь зуны улиралд цагт дээд тал нь цельсийн 10 градус, харин өвөл нэгдүгээр сард -20 хэм хүртэл хүйтэрдэг байна.

Энэхүү хуурай боомт нь Үндэсний төмөр замын компани болох “Казахстан Темир Жолы” компанийн хариуцан байгуулсан төсөл ба 2015 онд байгуулагдсан цагаасаа хойш ойролцоогоор 2016 оны жилийн эцсийн дүнгээр нийт 110 000 нэгж 20 футын чингэлгийг боловсруулж гаргасан байна.

БНХАУ болон БНКазУлс хоорондын ачаа барааны хэмжилт, хяналтад тавих шаардлагууд ялгаатай тул БНХАУ-аас Европын Холбооны Улс (ЕХУ)-ууд руу Казакстанаар дамжин өнгөрч буй ачаа барааг тус хуурай боомт дээр буулгаж зохих шаардлагын дагуу боловсруулалт хийж ачааг илгээдэг байна.

Зам солих үйл ажиллагаа

БНХАУ болон Казасктан улсуудын хооронд хийж байгаа гадаад худалдаа ЗХУ-ын бүтцэд байх үед ч хэвийн үргэлжилж байсан.

Хоргос боомтын төмөр замын цариг нь ОХУ-ын царигтай ижил бусад стандарт царигаас 8,9 сантиметрийн зөрүүтэй буюу Хятадын царигаас өргөн байдаг.

Хоргос боомт дээр Хятадын стандарт өргөнтэй төмөр замаар ирсэн ачааг шилжүүлэн ачиж өргөн царигтай төмөр зам руу чингэлэгтэй нь өргөж тавих үйл ажиллагааг хэрэгжүүлдэг.

Харамсалтай нь Польш Улсын Семяновка өртөөн дээр Хоргос боомт дээр шилжүүлэн ачсан ачааг мөн Европийн стандарт төмөр замд тохируулан шилжүүлэх үйл ажиллагаа дахин хийгддэг.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Хоргос хилийн хот нь эдийн засгийн чөлөөт бүс болохын хувьд

2011 оны11 дүгээр сард Какакстаны Ерөнхийлөгч Нурсултан Назарбаев Хоргосыг Зүүн бүсийн хаалга Эдийн засгийн чөлөөт бүс болгох тухай зарлигт гарын үсэг зурсан.

Хоргос эдийн засгийн чөлөөт бүс нь 129,8 гектар газар нутагтай үйлдвэрлэл, логистикийн төв бөгөөд нийт 18000 чингэлэг багтаах талбайтай юм.

Чингэлгийг шилжүүлэн ачих үйл ажиллагаанд зориулагдсан 7 кран талбай дээр ажиллана.

Энэхүү эдийн засгийн чөлөөт бүсийн нутаг дэвсгэр дээр агуулах, үйлдвэрлэл, буюу оёмол нэхмэл бараа бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэл, химийн болон метал боловсруулалтын үйлдвэрлэл явагддаг байна.

Хоргос боомтыг Эдийн засгийн чөлөөт бүс болгосноор хоёр улсын хил орчмын бүс нутгийн иргэд гадаад паспортын шаардлагагүйгээр тухайн бүс рүү чөлөөтэй нэвтрэн худалдаа эрхлэх боломж бүрджээ. 2013-2016 онуудад тус чөлөөт бүсээр 3,18 сая хүн үйлчлүүлсэн мэдээлэл байгаа бөгөөд тэдгээр хүмүүс зөвхөн Казаскстаны булан бүрээс ирээд зогсохгүй хөрш зэргэлдээ улс орнууд ялангуяа Киргизстан, ОХУ, түүн дотроо Сибирь орчмын хот, тосгоноос ирсэн бүртгэл байгаа юм байна.

Тухайн чөлөөт бүсээр үйлчлүүлсэн хүмүүсийн сэтгэгдлээс харахад хүмүүсийн өдөр тутмын хэрэгцээт бүтээгдэхүүн даруй хоёр дахин хямд байна гэжээ.

Энд мөн Хил орчмын хамтын ажиллагааны Олон улсын төв (ICBC) үйл ажиллагаа явуулан худалдааны завсрын бүс ажиллуулдаг бөгөөд тухайн бүс нутагт нь худалдааны төв, ресторан болон үзвэр үйлчилгээний газрууд хамаардаг юм байна.

Зүүн бүсийн хаалга хэмээх энэхүү бүс нутагт үйл ажиллагаа явуулж буй бизнесийн байгууллагууд импортын тариф, газрын хураамж, өмч хөрөнгийн татвар болон нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөгддөг нь Казак болон Хятадын бизнес эрхлэгчдийн сонирхлыг төрүүлэхээс гадна хил орчим амьдардаг худалдан авагчдын сонирхлыг татдаг.

Хил орчмын хамтын ажиллагааны Олон улсын төв (ICBC)

Энэхүү ICBC Khorgos байгууллага нь төрийн компани бөгөөд Казакстан болон Хятад Улсын Засгийн газрын хооронд байгуулагдсан хэлэлцээрийн дагуу байгуулагдан тус хилийн боомтын хоёр талд хамаарах газар нутагт үйл ажиллагаа явуулдаг байна.

Энэхүү төвийн гол зорилго нь тус эдийн засгийн чөлөөт бүсээр үйлчлүүлж байгаа хоёр орны иргэд хооронд явуулах соёл урлаг, эрдэм шинжилгээ, боловсролын салбарын хамтын ажиллагаанд зориулсан дэд бүтцийн төв болох урлаг уран сайхны тоглолт болон бусад арга хэмжээ зохион байгуулах гол төв болгоход оршдог байна.

АНУ-д үйл ажиллагаа явуулдаг Macrothink Institute байгууллагын үзэж байгаагаар энэхүү төв нь 3-5 одтой зочид буудлууд, хурлын заал танхимууд, худалдааны төв, спорт комплекс болон IT парктай ажээ. Тэр ч бүү хэл Хятад-Какакстаны хамтарсан Их сургууль энэхүү төвийн хүрээнд байгуулагдахаар төлөвлөгдөөд байна.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Тус төвөөр үйлчлүүлсэн хүмүүс 30 хоногийн дотор визгүй зорчих ба авто замын болон төмөр замын тээврээр үйлчлүүлэх явдлыг хялбаршуулсан хэлбэрээр зохион байгуулахаас гадна тухайн бүс нутагт өөрийн гэсэн бие даасан хууль эрх зүйн орчин үйлчилдэг зэрэг хэд хэдэн давуу тал байдаг ажээ.

Хоёр улсын иргэд Иргэний үнэмлэхээ үзүүлэн чөлөөтэй зорчихоос гадна хоёр улсын мөнгөн тэмдэгтүүд нь ижил хүчин төгөлдөр үйлчилнэ.

Хоёрдугаар бүлэг

БҮГД НАЙРАМДАХ КАЗАКСТАН УЛС БОЛОН БҮГД НАЙРАМДАХ ХЯТАД АРД УЛС ХООРОНД БАЙГУУЛСАН ГЭРЭЭ ХЭЛЭЛЦЭЭР БУЮУ ХУУРАЙ БООМТЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН

БНКазУлс Зөвлөлт Холбоот Улсын бүрэлдэхүүнээс гарсан цагаас хойш буюу 90-ээд оноос хойш БНХАУ-тай Засгийн газар хоорондын 80 гаруй төрлийн хэлэлцээр, Протокол, Санамж бичиг байгуулсан баримт байна. Эдгээр хэлэлцээр нь улс төр, эдийн засаг, газар нутгийн бүрэн бүтэн байдлаас авахуулаад байгаль орчин хамгаалах, гол мөрний усны зүй зохистой ашиглалт гэх мэт төрөл бүрийн хууль, эрх зүйн баримт бичгүүд байна.

Хоргос хуурай боомт болон тээвэр логистикийн салбартай холбоотой Засгийн газар хоорондын дараахь эрх зүйн баримт бичгийг Хятад, Казак, Орос хэл дээр байгуулсан байх ба ямар нэгэн маргаан гарсан тохиолдолд Орос хэл дээрх хувийг баримтална гэж тохиролцсон байдаг ажээ. Үүнд:

1	БНКазУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Автотээврийн салбарын олон улсын тээвэрлэлт, логистикийн үйл ажиллагаанд хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	1992.09.26 Бээжин хот
2	БНКазУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Агаарын замын тээврийн салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	1993.10.18 Бээжин хот
3	БНХАУ-ын Ляньюньган боомтыг Казакстаны транзит ачаа барааны тээврийн дахин боловсруулалт, тээвэрлэлтэд ашиглах тухай БНКазУ болон БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр	1995.09.11 Бээжин хот
4	БНКазУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Төмөр замын салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээр	2004.05.19 Бээжин хот
5	БНКазУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» олон улсын төв байгуулах тухай ерөнхий хэлэлцээр	2004.09.24 Кульджа хот
6	БНКазУ-ын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын Хил орчмын «Хоргос» Олон Улсын төвийн үйл ажиллагааг зохицуулах тухай хэлэлцээр.	2005.06.04 Астана хот

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

7	Казахстан – Хятад: 2005 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдрийн «Хоргос» Хил орчмын олон улсын худалдааны төвийн худалдааг зохицуулах үйл ажиллагааны хэлэлцээрийг стратегийн түншлэлд хүргэх тухай.	2006.12.20 Бээжин хот
8	БНКазУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Транс Казакстаны төмөр замын магистралийн царигийн өргөнийг 1435 мм-ийн хэмжээсээр барих нөхцөл боломжийг судлах тухай Санамж бичиг	2005.06.04 Астана хот
9	БНКазУ-ын Тээвэр, харилцаа холбооны яам болон БНХАУ-ын Төмөр замын яам хоорондын Хятад болон Казакстаны төмөр замыг Коргас (Казахстан) – Хоргос (Хятад) боомтоор дамжуулан холбох тухай Санамж бичиг	2006.12.20 Бээжин хот

Судалгааны явцад 2006 он хүртэлх баримт бичгийг олсон. Гэсэн хэдий ч БНХАУ-ын 2013 оноос хойш хүчтэй хэрэгжүүлж эхлээд буй “Нэг бүс нэг зам санаачлага”-ын хүрээнд хэд хэдэн гэрээ, хэлэлцээр, хууль тогтоомж гарсан талаар цэгцтэй мэдээлэл байхгүй хэдий улс орнууд дор дороо хууль тогтоомж гаргаж хамтарч ажилласан байхыг үгүйсгэхгүй. Жишээ нь бидний энэхүү судалгаанд дурьдагдсанчлан БНХАУ-ын дарга Ши Жинпин Нэг бүс Нэг зам санаачлагыг зарлан тун хагламагц Хоргос боомтын үйл ажиллагаа шууд идэвхижсэн тухай, 2013 онд БНКазУ-ын ерөнхийлөгч Назарбаев Хоргос боомтыг байгуулах тухай Зарлигт гарын үсэг зурсан тухай мэдээллүүд мэр сэр байгаа юм.

Ямартай ч хамгийн анхны Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр 1992 онд Автотээвэртэй холбоотой байгуулагдаж байсан бол Хоргос боомтыг байгуулах тухай хэлэлцээр аль 16 жилийн өмнө буюу 2004 онд байгуулагдаж байжээ.

БНКазУ болон БНХАУ-ын хооронд байгуулсан холбогдох хэлэлцээр, санамж бичгийн орос хэл дээрх хувийг тус судалгаанд хавсаргав.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Гуравдугаар бүлэг

БҮГД НАЙРАМДАХ ХЯТАД АРД УЛСЫН НЭГ БҮС НЭГ ЗАМ САНААЧЛАГА БА ХОРГОС БООМТ

“Нэг бүс Нэг зам” цаашид гэх (НБНЗ) санаачлагын хүрээнд БНХАУ-ын Засгийн газар 2013 оноос хойш 136 улс, Олон улсын 30 байгууллагатай гэрээ, хэлэлцээр хийж, 90 тэрбум ам.долларын шууд хөрөнгө оруулалт хийх тухай баталгаа гаргасан ба 6 их наяд ам.долларын гадаад худалдаа хийжээ.

БНХАУ-ын дарга Ши Жинпин “Нэг бүс нэг зам” санаачлагыг Зууны төсөл хэмээн нэрийдэж итгүүлж, ятгахыг хичээж байгаа хэдий ч төслийн талаар улс орнууд өөр өөр үзэл бодолтой байгаа юм байна.

Бельги Улсад 2018 онд зохион байгуулагдсан ACEM-ийн 12 дугаар чуулга уулзалт дээр НБНЗ санаачлагад нэгдсэн улс орнуудыг өөрийн улстай холбоотой туршлагаа хуваалцаж цаашид хэрхэн хамтран ажиллах талаар 2019 оны 6-р сард Недерланд Улсын Амстердам хотод семинар зохион байгуулсан байна.

Гэсэн хэдий ч зарим улс орнуудын төрийн бус байгууллагууд энэхүү НБНЗ санаачлагын хүрээнд хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагаа нь байгаль орчин, нийгэм, эдийн засагт сөрөг нөлөө үзүүлж байгаа тухай шүүмжилж шийдвэртэй эсэргүүцэж байна.

17+1 санаачлага

2012 онд байгуулагдсан 17+1 Санаачлага нь БНХАУ-ын зүгээс Төв болон Зүүн Европын орнууд (цаашид Central and Eastern Europe англи нэршлийн товчлол болох **CEE**-г ашиглав.) -тай эдийн засгийн харилцаагаа сайжруулах алхам бөгөөд Хятадын НБНЗ санаачлагын үргэлжлэл юм байна.

Европын зарим орнууд энэхүү төсөл нь Европын Холбооны төслүүдэд сөрөг үр дагавартай гэж үзэж санаа зовниж байгаа бол зарим нь хэрэгжих боломжгүй гэж үзэж байгаа юм байна.

Төв болон Зүүн Европынн орнууд 17+1 механизмын хүрээнд Хятад Улстай хамтран ажилласан арваад жилийн туршлагын хүрээнд багагүй сургамж аваад байгаа бөгөөд дараах гурван шалтгааны улмаас Хятадтай хэт ойртож хамтран ажиллах хэрэггүй гэж үзэх болжээ.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Нэгдүгээрт, энэхүү төслийн хүрээнд яригдсан маш олон амлалт байгаа хэдий Хятадын талаас эдгээр оронд оруулсан хөрөнгө оруулалтын хэмжээ маш бага байна. Бээжингийн зүгээс эдгээр орнуудын дэд бүтцийн хөгжил болон техник технологи, сэргээгдэх эрчим хүчний салбарт зориулан 2012 онд 12 тэрбум ам долларын зээлийн санхүүжилтийг олгох талаар амласан байна. Гэсэн хэдий ч хамтын ажиллагааны хүрээнд яригдсан 40 гаруй төслөөс дөнгөж 4 нь л амжилттай хэрэгжиж эхлэв. Үүнд:

- Грек Улсын Piraeus боомт;
- Серб Улсын Kostolac цахилгаан станцын үргэлжлэл;

- Серб Улсын Pupin гүүр;
- Монтенегро Улсын хурдны зам.

Иймд СЕЕ орнуудын ихэнх нь 17+1 төсөл гарт баригдаж, нүдэнд харагдахаар зүйл хийгдээгүй тул БНХАУ-тай байгуулаад буй эдийн засгийн хамтын ажиллагаанд сэтгэл дундуур байгаагаа илэрхийлж эхлээд байна.

Зургийн тайлбар: БНХАУ-ын зүгээс Монтенегро Улсын Bar боомтыг Серб Улстай холбохоор байгуулж буй Зам Гүүрийн зураг. Энэхүү бүтээн байгуулалтын төсөлд зориулж Монтенегро Улс маш их хэмжээний зээлийг Хятадаас авсан байна.

Чех Улсад ямар ч хөрөнгө оруулалт хийгдээгүйгээс 2020 оны 4 дүгээр сард болох байсан 9 дүгээр чуулга уулзалтад оролцох сонирхолгүй байгаа тухайгаа Чехийн Ерөнхийлөгч Милос Земан 2020 оны нэгдүгээр сард илэрхийлж байв. (Энэхүү чуулга уулзалт цар тахлын улмаас хойшлогдсон.)17+1 санаачлагын гол төсөл болох Будапешт-Белградын хурдны галт тэрэгний шугам төлөвлөгдсөн хэвээр байгаа юм байна.

Биеллээ олсон томоохон бүтээн байгуулалт одоо болтол байхгүй байгаа нь Хятад Улс болон энэхүү санаачлагаас хүлээх үр ашигт СЕЕ орнуудын итгэх байдлыг сулруулж байна гэв.

2020 онд энэхүү дэлхий даяар нүүрлэсэн цар тахлаас үүдсэн нөхцөл байдлаас шалтгаалан БНХАУ өөрийн улсын эдийн засагт түлхүү анхаарч СЕЕ орнуудад хэрэгжүүлэхээр амласан төслүүдийг түр орхиод байна.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЭЗАХИРГАА

“Нэг бүс нэг зам” санаачлага ч стратегийн чухал ач холбогдолтой газруудаас бусдад анхаарал хандуулах байдал хумигдах магадлалтай байна гэж шинжээчид үзэж байна.

Хоёрдугаарт: СЕЕ орнуудын дийлэнх нь Хятадтай хийж буй хамтын ажиллагааны дараа тэдгээрийн улс төрийн үр нөлөөний талаар бодох болов. Европын Холбооны зүгээс 17+1 санаачлагын эхний шатанд энэхүү үйл ажиллагаа Европыг хуваагдах шалтгаан болох магадлалтайг анхааруулж байжээ.

БНХАУ-ын зүгээс Всеградын бүлэг Улсууд болох Чех, Унгар, Польш, Словак нь хүний эрх, цагаачлагчидтай холбоотойгоор Брюссельтэй асуудалтай байдаг хэдий ч хамтдаа томоохон “хөдөлгөгч хүч” юм гэж магтсан нь Европын холбооны хэд хэдэн улсыг сандаргахад хүргэж байсан байна.

Хятад Улс улам бүр өсөн нэмэгдэж буй эдийн засгийн өсөлтийн хүчийг ашиглан СЕЕ орнуудын бодлогод нөлөө үзүүлэхүйц боломж бүрдсэн гэж зарим улс орнууд дүгнэж байгаа юм. Жишээ нь 2017 онд ЕХ-ны зүгээс НҮБ-д өргөн барьсан Хятад Улс хүний эрхийг зөрчиж байгаа тухай мэдэгдэлд Унгар болон Грек Улсууд “БНХАУ-ын эсрэг гаргасан шударга бус шүүмжлэл” гэж үзэн эсэргүүцэж байсан байна.

Гэсэн хэдий ч энэхүү бүс нутгийн орнуудын зүгээс Хятадтай хамтрах үйл ажиллагаагаа ирээдүйд бий болох улс төр болон аюулгүй байдлын эрсдэлтэй холбоотойгоор эргэн харж эхлээд байна. Энэ оны 5 дугаар сард Румын Улс БНХАУ-тай хамтран байгуулсан цөмийн цахилгаан станц барихаар төлөвлөгдсөн Хамтарсан үйлдвэрийн төслийг цуцалжээ.

Латви Улс БНХАУ-ын зүгээс кибер тагнуулын үйл ажиллагаа явуулсныг зарласны дараа өөрийн улсын Үндэсний аюулгүй байдалд сөргөөр нөлөөлөх оролдлого хийсэн гэж үзсэн байна.

Энэ оны 6 дугаар сард болсон цахим хуралд Грек, Унгар, Серб Улсууд л оролцсон байна.

Түүнчлэн 2020 оны 8 дугаар сард Чех Улсын Сенатын танхимын дарга Милос Выстрчил бизнесийн харилцаа холбоо тогтоохоор Тайваньд албан ёсны айлчлал хийсэн нь БНХАУ-ын дургүйцлийг төрүүлжээ.

Гуравдугаарт: АНУ болон Хятадын хоорондын зөрчил маргаан нь СЕЕ орнуудын хувьд өөрийн хамтрагчийн талаар сайтар бодох, байр суурийг эргэн харахад хүргэжээ. Эдгээр орнуудын хооронд өрнөж буй технологийн дайн нь СЕЕ орнуудад нэвтрүүлэхээр зориод байсан Хятадын 5G сүлжээний стратегид нөлөөлөв. Ийнхүү Хорват, Чех, Эстон, Румын, Серб, Словени улсууд “Хуавей” компанийн 5G сүлжээг нутаг дээрээ барихыг хориглоход хүргэжээ.

АНУ-ын зүгээс өөрийн холбоотнуудыг Хятадын коммунист намын кибер дайралтаас хамгаалах зорилгоор "Clean Network" програмд нэгдэхийг уриалж байна.

Энэ оны 9 дүгээр сард Польшийн Засгийн газраас улс үндэстний хувьд кибер аюул учруулж болох цахилгаан холбоо ханган нийлүүлэгчдийн жагсаалтыг гаргах хууль өргөн

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

барьсан байна. Хэрэв энэ нь батлагдвал БНХАУ-ын хувьд томхон цохилт болох нь гарцаагүй.

Хоргос хуурай боомт буюу Нэг бүс Нэг зам санаачлага

Хоргос Хуурай боомт нь Хятадын “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын биеллээ олж буй томоохон төслийн нэг бөгөөд гол зорилго нь Хятадын бараа, бүтээгдэхүүнийг төмөр замаар ЕХ-нд нийлүүлэхэд оршиж байгаа юм.

Казакстаны томоохон хот болох Алма-Атагаас авто машинаар явахад бүтэн 4 цагийн зайд байрлах Хоргос чөлөөт эдийн засгийн бүс нь логистикийн сүлжээ болох боломжгүй мэт харагдаж байна. Гэсэн хэдий ч БНКазУ-ын Дэлхийн эдийн засаг, улс төрийн институтын хятад судлаач Руслан Изимовын үзэж байгаагаар Хоргос бол Төв Азийн баруун хэсэгт хүн ам олноор суурьшсан Шинжаантай холбогдож байгаа тул хятадын хувьд асар чухал ач холбогдолтой юм гэжээ.

South China Morning Post сонинд Хоргос хуурай боомтыг Шинэ Дубай гэж нэрлэж байгаа бол *New York Times* сонинд түүнийг хятадын “Нэг Бүс Нэг Зам” санаачлагын гол төлөөлөл гэж бичиж байжээ.

Терминалын гол үйл ажиллагаа бол “Хуурай боомт” бөгөөд чингэлгүүдийг хөлөг онгоцноос бус галт тэргэнд ачих, буулгах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлдэг.

Казакстан, Хятад хоёр улсын төмөр замын цариг зөрүүтэй тул галт тэргээр Хятадаас ирсэн чингэлгүүдийг кранаар газарт буулгаж, Казакстаны тээврийн хэрэгсэлд ачдаг.

Казазстаны хилээс төмөр зам баруун зүгт 8000 гаруй км үргэлжилнэ. Хуурай боомтын ажилтны хэлснээр ачаа нь хятадын боомтоос “Хоргос” боомтоор дамжин европ хүртэл 15 хоног төмөр замаар тээвэрлэгддэг ба энэ нь далайн тээврээс хамаагүй хурдан бөгөөд агаарын тээврээс хамаагүй хямд юм. Энэ нь хятадын компанийг ачаа бараагаа Европод түргэн шуурхай хүргэх боломжийг бүрдүүлж байна гэв.

Бээжингийн зүгээс 2014 оноос хойш “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд дэд бүтцийн томоохон бүтээн байгуулалтад жил бүр 100 тэрбум ам долларын хөрөнгө оруулалтыг хийсэн гэх тул төсөл нь одоогоор амжилттай хэрэгжиж байгаа гэж үзжээ.

Хоргос хуурай боомт нь “Нэг бүс Нэг зам” санаачлагын “Торгоны замын эдийн засгийн бүс” хэсэгт хамаардаг бөгөөд энэхүү хэсэг нь Хятад Европыг шууд холбох зорилгын хүрээнд байгуулагдсан байна.

“Nikkei Asian Review” сэтгүүлд: хятадын COSCO Shipping далайн тээврийн компани нь дэлхий даяарх боомт болон логистикийн сүлжээнд маш идэвхитэйгээр хөрөнгө оруулах болсон нь Испанийн Noatum болон Казакстаны Хоргос боомтын хувьцааг худалдан авсан нь тодорхой болж байна гэж тэмдэглэжээ.

Тухайн боомтоор боловсруулан, дамжуулан гаргасан ачааны дийлэнх хэсэг нь Хятадаас Герман Улсад хаяглагдсан автомашины эд анги, сэлбэг хэрэгсэл, цахилгаан бараа, тоног төхөөрөмж байх ба эдгээр нь ойролцоогоор 10 хоногийн дараа захиалагч байгууллагууд буюу эцсийн хэрэглэгчид хүрнэ. Хэрэв эдгээр ачаа барааг Хятадын далайн боомтоос далайгаар тээвэрлэсэн бол Европын боомтууд хүртэл дунджаар 40 хоног болох

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

юм. Хэдийгээр тээвэрлэлтийн зардал харьцангуй өндөр гарах хэдий ч энэхүү шинээр бий болсон төмөр замын маршрутыг сонгох байгууллага, захиалагчид олон байдаг гэв.

Испанийн талаар хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр их яригдсан хэдий ч Хоргосын талаар тодорхой мэдээлэл гарахгүй байгаа талаар Японы сэтгүүл дээр дурьдсан байна.

COSCO Shipping Corporation Limited буюу товчоор COSCO Shipping компани нь хятадын “Нэг бүс Нэг зам” санаачлагад тэргүүлэх байр суурь эзэлж буй төрийн өмчийн компани бөгөөд Азиас Европод бараа, бүтээгдэхүүн нийлүүлэх үйл ажиллагаанд Хятадын оролцоог нэмэгдүүлэх гол зорилго агуулдаг.

Тус компани Грек Улсын Piraeus боомтын 67 хувь, Роттердамын Euromax чингэлгийн терминалын 35 хувийн хувьцааг тус тус худалдаж авчээ.

Ази - Европийн холбосон логистикийн төв болохын хувьд хятадын хилээс 15 км-д зайд орших Казакстаны нутаг дэвсгэр дээрх Хоргос боомт анхаарлыг нь татсан хэвээр байгаа юм.

2017 оны 5 дугаар сарын 17-ны өдөр COSCO Shipping, Лянюнгуан боомт болон Хоргос хуурай боомт нь гурван талт хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан ба *Kazakhstan Temir Zholy* (KTZ) компанийн эзэмшиж байсан хувьцааны 49 хувийг *Lianyungang Port Holdings Group Co., Ltd.* (LPH) болон *COSCO Shipping* тус бүр 24,5 хувиар хуваагаж эзэмшихээр болов.

Хятадын компаниуд хувьцааг худалдан авч байгаа хэдий ч Казакстаны төрийн өмчийн харьяалалтай компани болон KTZ компани Хоргос боомтын гол хувьцаа эзэмшигч хэвээр үлдэх юм.

COSCO Shipping компани Казакстаны нутаг дээрх энэхүү тоног төхөөрөмж, байгууламжид хөрөнгө оруулахад 38 сая ам. доллар зарцуулсан гэж тус Японы сэтгүүлд бичжээ.

Энэхүү хуурай боомтод хөрөнгө оруулснаар далайгаар Хятадын Jiangsu мужийн Lianyungang боомтод ирсэн бараа бүтээгдэхүүнийг Европ руу галт тэргээр түргэн шуурхай хүргэх боломж сайжрах юм.

Хятад Улс “Нэг бүс нэг зам” санаачлагын хүрээнд дэлхий даяар хэрэгжих төслүүддээ 1 их наяд ам.долларын хөрөнгө оруулалт хийнэ хэмээн амлаж ирсэн. Гэсэн хэдий ч одоогийн байдлаар хэдийг хийгээд байгаа нь тодорхойгүй хэвээр байна.

Мэдээж дэлхий дээр томоохон хуурай боомтууд олон байгаа ч Хоргос боомт бол Төв Азид байгаа хамгийн том хуурай боомт гэж тус боомтын Ерөнхий инженер мэдэгдсэн байна.

Хоргос боомтод хийгдсэн бүтээн байгуулалт нь мэдээж сэтгэгдэл төрүүлэхүйц хэмжээтэй байгаа ба төмөр замын терминалаас гадна баригдаад байгаа ICBC төв нь 2018 оны 11 дүгээр сард нээгджээ.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН САХИЛГАА

Хэдийгээр “COSCO Shipping” компани дээр тусгагдсан хэмжээний хувьцааг худалдаж авсан боловч ихэнх хэсэг нь Казакстаны төрийн өмчит төмөр замын корпорацийн мэдэлд байгаа ба боомтын үйл ажиллагааг “DPWorld” нэртэй Дубайд бүртгэлтэй төрийн өмчийн компани хариуцан явуулдаг юм байна.

“Нэг бүс нэг зам” санаачлага Хятадын хөрөнгө оруулалтан дээр үндэслэн үйл ажиллагааг эхлүүлсэн байдаг боловч Хоргос хуурай боомт нь Казакстаны Засгийн газраас хийсэн хөрөнгө оруулалттайн дээр Казак ажилчдын гараар босож байгаа ажээ.

Ийнхүү Хоргос боомт дээр Хятадын дийлэнх хөрөнгө оруулалт бага байна, дээр нь тэд тэнд шууд үйл ажиллагаа явуулдаггүй, түүнчлэн Хоргосыг өөрсдөө бариагүй тул тус Хуурай боомтыг Хятадын 21 зууныг өөрчлөх Нэг бүс нэг зам санаачлагын дагуу хийгдэж буй бүтээн байгуулалтын бэлэг тэмдэг байх боломжгүйгээс гадна үйл ажиллагаа нь ашигтай байгаа эсэх нь ч тодорхойгүй хэвээр байна.

Харин эндээс хэдхэн зуун милийн цаана Бишкекийн Цахилгаан станц өөрийн олиггүй нэр хүнд, авлига, чадавхигүй байдал болон Хятадын цэргийн хүчээр хамгаалуулж байгаагийн хувьд харин “Нэг бүс нэг зам” санаачлагад нийцэж болох хэдий ч энэ талаар бараг яригдахгүй байна гэж тус сэтгүүлд гарсан нийтлэлд бичсэн байна.

Хятадын дарга Ши Жинпинь 2019 оны 4 дүгээр сард болсон НБНЗ чуулга уулзалтын үеэр хэлсэн үгэндээ түүний Засгийн газрын зүгээс НБНЗ санаачлагын хүрээнд хэрэгжүүлж буй төслийн хэрэгжилтийг эргэн харж илүү үр ашигтай, тогтвортой төслүүдэд анхаарал хандуулж ажиллах ба авлигыг бүрэн устгана гэж онцлон хэлжээ.

Энэ нь НБНЗ төслийн нэр хүндийг гутаасан дараах үйл ажиллагаатай шууд холбоотой гэж үзсэн байна. Үүнд:

- Хятад Пакистаны эдийн засгийн коридор байгуулах 62 тэрбум ам.долларын төсөл нь Пакистаны өр төлбөрөөс болж бүтэлгүйтсэн;
- Мьянмарт хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байсан боомттой холбоотой төсөл нь 7 тэрбумаас 1,3 тэрбум болтол агших шаардлагатай болсон;
- Шри Ланк улсын Засгийн газар боомттой холбоотой хамтын ажиллагааны хүрээнд байгуулсан гэрээний дагуу авсан зээлээ төлөх боломжгүй бол 99 жилийн ашиглах эрхээр төлөхөөр болсон;
- Малайзын Засгийн газар төмөр замтай холбоотой төслийг барихаар тохиролцсон 3 тэрбум ам.долларын төслийг хүчингүй болгосон;
- Мальдив Улс өмнөх Засгийн газартай байгуулсан НБНЗ төслийн өр, авлагатай холбоотой асуудлыг цайруулахыг хүсэж байгаа гэх мэт дэлхий даяр холбогдсон авлигын шинж чанартай үйл ажиллагаа нөлөөлсөн гэж үзэж байна.

Гэсэн хэдий ч Хятадын зүгээс НБНЗ санаачлагын хүрээнд хийгдэж буй гол ажлуудын нэгд тооцогдож буй энэхүү төслийг хэрэгжүүлэхээр хамтран ажиллаж буй орнууд Хоргос боомтын жишээг өөрийн хэрэгжүүлэх төсөл дээр бодолцож ажиллахад сургамжтай болсон гэжээ. Казакстан Улсын алсын хараа болон харьцангуй бийлэгжүү байдлын хүчинд Хятад Улс Хоргос боомтын эзэн нь биш харин хамтран ажилладаг түнш хэвээр үлдэв.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Иймээс өөрийн эхлүүлсэн Нэг бүс нэг зам төслийг амжилттай явааг харуулахын тулд Хятадын талаас илүүтэйгаар хүчин чармайлт гаргах хэрэгтэй болсон бололтой гэж газар дээрээс нь сурвалжилсан Японы сэтгүүлч тэмдэглэн үлдээсэн байна.Ийнхүү Казакстан улс хятадын дипломат зарчмаар тавьсан хавх-зээлэнд оролгүй, хятадын хамтын ажиллагаа хөрөнгө оруулалтын үр өгөөжийг хүртэж байна.

Хоргос боомтыг өөрсдөө удирдаж байгаа Казакстан Улс Хятадын Ши даргын ярьдагчлан хамтран ашигтай ажиллах “win-win” зарчмыг жинхэнэ утгаар нь хэрэгжүүлж чадаж байгаа гэж үзэж байгаа юм байна.

Харамсалтай нь дэлхий даяар нилээд олон улсын удирдлагууд улс төрийн алсын хараа байхгүй, эсвэл хөрөнгө мөнгө байхгүй байгаа тул Хятадын хямд мэт харагдах зээлэнд олзлогдон өндөр үнэтэй төслүүдэд гарын үсэг зурж байна.

Хоргос бол НБНЗ санаачлага зөв байдлаар хэрэгжсэн жишээ гэж Японы сэтгүүл үнэлж бичсэн байна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Дөрөвдүгээр бүлэг

ХОРГОС БООМТЫН ЭДИЙН ЗАСГИЙН ӨНӨӨГИЙН БАЙДАЛ

Хуучин Зөвлөлт Холбоот Улс (ЗХУ) 1991 онд задран унаснаас хойш Казакстан Улсад ЗХУ-аас орж ирдэг тусламж, нийлүүлэлтээс гадна Оросоос ирж ажиллах мэргэжилтэй боловсон хүчний ажиллах хүчний нөөц тасарсан байна. Иймээс энэхүү Торгоны замын Эдийн засгийн бүс Казакстан Улсын хувьд эдийн засгийн хувьд хүчирхэгжих том боломжийн нэг гэж үзэж байгаа ба Төв Ази дахь оршин томоохон эдийн засагтай орны хувьд 2050 он гэхэд дэлхий дээрх өндөр хөгжилтэй 30 орны нэг болно гэж төлөвлөж байгаа ажээ.

Казакстан Улс нь уул уурхайн үйлдвэрлэлийг идэвхитэй хөгжүүлж байгаа бөгөөд дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (ДНБ)-ийхээ 25 хувийг уул уурхайгаас олдог байна.

Тус Улс нь зэс, цинк, төмөр, хром, төмрийн хайлш, ган, хөнгөн цагаан зэрэг өнгөт металлын үйлдвэрлэлд ашиглагдах төрөл бүрийн металл, эрдэс баялагтай орон юм. Тэр ч бүү хэл цөмийн үйлдвэрлэлийн гол түүхий эд болох ураны ордууд тус улсад байгаа нь Хятад улсын анхаарлыг зүй ёсоор татаж байгаа.

Хятад Казакстан хоёр улс хоорондоо нягт хамтран ажилласнаар эдийн засгийн хувьд хамтдаа хүчирхэгжих боломжтой юм.

Хятад Улс Казакстан Улстай хамтран ажилласнаар Балтын тэнгисийн тээврийн коридорт гарах гарцтай болох ба эрчим хүч, эрдэс баялаг, төмрийн эх үүсвэртэй болно.

Харин Казакстан Улс Хятадын үйлдвэрлэл, технологийн хөрөнгө оруулалтаас хожоо гаргах боломжтой юм.

Хятад болон Казакстан Улсуудын хооронд 2016 онд хийгдсэн экспорт, импортын гол 10 бүтээгдэхүүнийг хүснэгт №1-д харуулав.

Хүснэгт 1: Хятад болон Казакстан Улсуудын хооронд 2016 онд хийгдсэн экспорт, импортын гол 10 бүтээгдэхүүн

№	Экспорт (Казакстанаас - Хятад)	Хэмжээ (сая ам.доллар)	Импорт (Хятадаас- Казакстан)	Хэмжээ (сая ам.доллар)
1.	Газрын тос, хий	1 тэрбум	Машин, тоног төхөөрөмж (ТТ)	878.2
2.	Зэс	865.3	Цахилгаан ТТ	712.2
3.	Органик бус химийн элемент	827.2	Төмөр болон ган бүтээгдэхүүн	331.3
4.	Төмөр болон ган	600.7	Хуванцар	198.4

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

5.	Хүдэр, шаар, үнс	446	Эм, техник ТТ	131.5
6.	Цайр	180.1	Дугуй	122.2
7.	Үр тариа, сүүн бэлдэц	52.4	Гутал	118.9
8.	Давс, хүхэр, чулуу, цемент	35.7	Төмөр болон ган	106.3
9.	Ургамлын үр	31	Резин	68
10.	Амьтан/ ургамлын тос	22.8	Тоглоом	55.8

Хуурай боомтын гүйцэтгэл

Zhejiang мужийн Yiwu хотоос бөөнөөр нь тээвэрлэх хувцас, машин тоног төхөөрөмж, гэр ахуйн бараа гэх мэт ачаа нь далайгаар Лондон хүрэхэд 40 хоног зарцуулдаг бол Хоргос Хуурай боомтоор дамжуулан төмөр замаар тээвэрлэхэд 18-20 хоног зарцуулдаг бөгөөд энэ нь мэдээж эдийн засгийн хувьд үр ашигтай гэсэн тооцоо гарч байгаа юм.

Хятадын боомтуудаас 2016 онд Польш, Герман, Испани руу галт тэрэг явж эхэлснээс хойш Chongqing-Duisburg (146 вагон), Chengdu-Lodz (67 вагон), Zhengzhou-Hamburg (51 вагон) Хоргос боомтоор дамжин өнгөрсөн байна. Галт тэргийг шилжүүлэн ачих хугацаа 47 минут байдаг.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙТ ЗАХИРГАА

Хоргос боомт үйл ажиллагаагаа эхлүүлсэн эхний жилд тус хуурай боомтоор 70 000 чингэлэг дамжин өнгөрсөн бол 2020 онд нийт хүчин чадал буюу 500 мянгад хүрнэ гэж тооцоолж байжээ.

Тус хуурай боомтын удирдлагын хэлснээр тус боомт дээр ажиллаж байгаа нийт хүмүүсийн 99 хувь нь Казак үндэстэн бол тэдгээрийн 80 хувь нь орон нутгийн иргэд ажээ.

Санхүүгийн зохицуулалт

Тус хуурай боомтын санхүүжилтийн хувьд хөрөнгө оруулалтын ихэнх хувийг Казакстан улс өөрийн Нурлы Жол (Ирээдүйн зам) төлөвлөгөөний хүрээнд гаргасан нь анхаарал татаж байгаа ба төсвөөс 9 тэрбум ам.долларын багц гаргасан байна.

Азийг холбох үйл ажиллагааны хүрээнд хийсэн 101 сая ам.долларыг Казакстаны Үндэсний баялгийн сан Samruk-Kazyna ХХК гаргасан байна.

Түүнчлэн 107 сая ам.долларын санхүүжилтийг /Kazakhstan Temir Zholy/ (Казакстаны Төмөр за) ХХК, гаргасан нь Хуурай боомтын хөгжүүлэлтэд хийсэн шууд хөрөнгө оруулалт болжээ.

Ийм тоо дурьдагдсан хэдий ч яг одоогийн байдлаар хөрөнгө оруулалт болон зардлын хэмжээ ямар байгаа нь тодорхойгүй байна.

Шинэ төмөр зам баригдсанаар хэдэн зуун ажилчид ажлын байртай болж тус төслийн алсын хараа мэдэгдэхүйц тодорч ирэв. Гэсэн хэдий ч сүүлийн 4 жилийн дотор энэхүү төслийн хурд удааширч эхлэв.

Хоргосын эдийн Засгийн чөлөөт бүс – Зүүн хаалга хэмээх албан ёсны нэртэй энэхүү төсөл одоо хүртэл маш хэврэг, сул хэвээр байна. Энэхүү хуурай боомтын нэг жилийн эргэлт Хятадын багахан боомтын нэг сарын хугацаанд хийж гүйцэтгэх хэмжээтэй тэнцүү байна. Өсөх боломж муутай байгаа нь Бээжингийн хувьд Шинэ торгоны зам байгуулах хүсэл мөрөөдлийн хувьд томоохон цохилт болох нь дамжиггүй.

Энэхүү төсөлд Хятадаас өөр гадны хөрөнгө оруулагчид орж ирэх эсэх нь одоогоор тодорхойгүй байна. Хоргос-Зүүн хаалганы зүгээс өөрийнх нь нутаг дэвсгэр дээр гадаадын хөрөнгө оруулагчид олноор ирж үйлдвэр, агуулах барих замаар энэхүү жижиг чингэлгийн терминалыг томоохон логистикийн нэгдсэн сүлжээ бүтээн байгуулалт болгоно гэж хүлээж байгаа ажээ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАЖИРГАА

Харин Казакстаны хувьд өөрийн нутаг дэвсгэрийн стратегийн чухал байршлыг ашиглан логистикийн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх боломж гэж харж байна.

Казакстаны талаас мэргэжилтэй боловсон хүчнийг энэхүү хилийн бөглүү газар ажиллуулахын тулд Нуркент нэртэй шинэ тосгон байгуулж ажилтнуудыг үнэгүй орон сууцаар ханган, сургууль, зоогийн газар зэрэг шаардлагатай дэд бүтцийг бүтээн байгуулжээ.

Хил орчмын Олон Улсын худалдааны төв хоёр улсын иргэдэд визийн зөвшөөрөл шаардагдахгүйгээр зорчих, татваргүй барааны дэлгүүрээр үйлчлүүлэх боломжийг бүрдүүлсэн байна.

Мөн Казакстаны иргэдэд хил орчмоос өөрийн худалдан авсан ачаа барааг гэр лүүгээ ачуулах үйлчилгээ үзүүлдэг ажээ.

Зарим сэтгүүлчдийн сүүлийн үеийн мэдээгээр хуурай боомт 2018 онд 133922 TEU ачаа дамжуулан өнгөрүүлсэн нь 2017 оныхоос хамаагүй буурсан үзүүлэлттэй байгаа ажээ. Belmaachi гэж Менежерийн хэлснээр өсөлтийн хурдыг сааруулж байгаа гол хүчин зүйл нь Беларусь, Польшийн хоорондын төмөр замын асуудал байгаа гэжээ. Удахгүй шинэ төмөр замын шугам ашиглалтанд орохоор хүлээгдэж байгаа гэсэн байна.
Хоргос хуурай боомтын хамгийн дээд хүчин чадал болох 500 000 TEU ачааны эргэлтийн хэмжээнд 4-5 жилийн дараагаас хүрэх боломжтой болно гэв.
Гэсэн хэдий ч зарим судлаачид асуудал өөр зүйлд байгаа гэж харж байна. Тухайлбал судлаач Изимовын хэлж байгаагаар Европоос ирж байгаа чингэлэг ихэнхдээ хоосон ирж байгаа ба энэ нь дэлхийн худалдааны бууралттай ч холбоотой гэжээ.

Дэлхийн худалдааны байгууллагын үзэж байгаагаар худалдааны өсөлт 2019 онд 2,6 хувиар буюу 2018 онтой харьцуулахад 3,0 хувийн бууралттай өснө гэж тооцоолжээ. Энэхүү худалдааны бууралтын гол шалтгааны АНУ БНХАУ-ын хоорондын худалдааны дайнтай холбон тайлбарлаж байна.

Терминалын үйл ажиллагааг идэвхжүүлэхийн тулд гадаадын хөрөнгө оруулагчдыг татах, үйлдвэрлэл, логистикийн үйл ажиллагаанд оролцуулах шаардлагатай. Агуулах, савыг нэмэгдүүлснээр Европоос төмөр замаар тээвэрлэж байгаа ачааг Хятадын талын авто тээврийн чингэлэгт машинуудад ачих нь хоосон галт тэргийг тэр чигт нь явуулахгүй, зардал хэмнэгдэх ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

Мөн үйлдвэр барих нь нь нийлүүлэгчдийг татаж болох юм.

Түүнчлэн терминал нь өөрийн нутаг дэвсгэр дээр явуулж буй гаалийн хяналт шалгалтын үйлчилгээг түргэсгэх зорилготой байгаа юм байна. Гэсэн хэдий ч гадаадын хөрөнгө оруулагчдыг татах үйл ажиллагаа нь ярвигтай хэвээр байна.

Японы “Senko” компани Английн “Lancaster” компанитай хамтарсан логистикийн компанийг 2010 онд Хоргос хуурай боомт дээр байгуулсан байна. Гэсэн хэдий ч Японы компани өөрийн хувьцааг хамтрагчдаа худалдаад тус бизнесээс гарчээ. Үүний шалтгаан нь японы талаас өөрийн байгууллагаар өнгөрч буй ачаанд өөрийн гаалийн хяналт шалгалт хийх тухай тавьсан хүсэлтийг Хятад болон Казакстаны тал зөвшөөрөөгүйтэй холбоотой юм .

Боомтын Менежерийн хэлснээр Оросын “Verno” гэх мэт хөрөнгө оруулагчдын групп удахгүй тус боомт дээр бизнесээ эхлүүлэх гэж байгаагаас гадна Дубайд бүртгэлтэй компани өөрийн үр тарианы агуулахаа барьж байгаа ажээ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Түүнчлэн үйлдвэржилт явуулахтай холбоотой асар их хүндрэл байгаа тухай ярьсан байна. “Хөрөнгө оруулагчид зах зээлийг илүү таньж мэдэх, үйлдвэрт нь ажиллах хүмүүс дасан зохицож чадах эсэхэд эргэлзэж байгаа бөгөөд тэднээс гарах эрсдэл их байгаад гол учир байна. Гэхдээ нутгийн үйлдвэрлэгчид аажмаар татагдан орж байгаа” гэжээ.
Үүнээс харахад тус хуурай боомтын хөгжил нь гадны хөрөнгө оруулагчид орж ирэх эсэхээс шууд хамаарахаар байна.

Гэхдээ Хоргос боомт нь талуудын үзэж байгаа шиг хэмжээний ашигтай боловсруулалт хийж дамжин өнгөрүүлдэг төв байж чадахгүй байгаад гол учир нь байна.

Одоогийн байдлаар зөвхөн Хятадын ачаа барааг ОХУ болон Төв Ази руу дамжуулан өнгөрүүлдэг бүс нутгийн терминалын үүргийг гүйцэтгэж байна.

Хоргос боомтоор дамжин өнгөрч буй ачаа барааны 80 гаруй хувь нь хуучин ЗХУ-ын бүрэлдэхүүнд байсан улсуудад хүргэгдэж байгаагаас 35-40 хувь нь дангаараа Узбекистанд очиж байгаа гэсэн тоон мэдээ байгаа нь боомтын ач холбогдлын хүрээг харуулж байна.

Тус боомтоор дамжин өнгөрч Баруун Европ хүрэх ачаа бараа нь Хятадын далайн боомтуудаар дамжин далайгаар Европ хүрч буй ачаа барааны дэргэд маш өчүүхэн хувийг л эзэлж байна.

Хоргос боомт бүрэн хүчин чадлаараа ажиллаж эхэлсэн ч Хятад Европын хоорондын худалдаанд 1-2 хувийг эзлэхээс хэтрэхгүй гэсэн таамаглал байгаа юм. Энийг бага гэж басамжилж болохгүй ч дэлхийг өөрчлөх хэмжээнд оруулах өөрчлөлт биш гэж Японы сонинд бичсэн байна.

Хоргос боомт өөрөө явуулж буй үйл ажиллагаанаасаа ашиг олж байгаа эсэх талаар мэдээлэл байхгүй.

БНХАУ-ын зүгээс Хоргос боомтыг ашиглан төмөр замаар ачаагаа тээвэрлүүлэх тохиолдолд 40 хүртэл хувийн буюу асар өндөр хэмжээний татаас өөрийн үйлвэрлэгч нийлүүлэгчдээ амладаг байна. “The Carnegie Endowment for International Peace” байгууллагаас өгсөн мэдээлэлд Хятадаас Европ руу Төв Азиар дамжин төмөр замаар ачаа тээвэрлэх явдал нь Хятадын Засгийн газрын татаасгүйгээр эдийн засгийн хувьд ашиггүй гэжээ.

Хятад Улс Хоргос боомтоор худалдааны урсгал явуулахад зориулан их хэмжээний мөнгө зарлагадаж байгаа хэдий ч тус боомтын үйл ажиллагаанаас төдийлөн ашиг олж чадахгүй байгаа.

Хятад улсын Засгийн газар болон Хятадад хамааралтай компаниуд хуурай боомтын үйлдвэрлэл, логистикийн төвүүдэд маш бага хэмжээний хувьцаа эзэмшдэг байна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

ДҮГНЭЛТ

Гадны судлаачдын хувьд

Гадаадын шинжээчид: Казакстаны нутаг дээр байгуулагдсан Хоргос хуурай боомт нь Хятадыг Европтой газраар холбох стратегийн чухал цэг бөгөөд ямар нэгэн хотыг зөв байршлыг нь олж шинээр байгуулж чадвал хэрхэн эдийн засгийн шинэ огтлолцол бий болгож болдгийн жишээ юм гэж дүгнэжээ.

Зарим мэдээнд Хоргос Эдийн засгийн бүс орчим 33,000 орчим хүн амьдарч байгаа гэсэн бол зарим нь оршин суугчдын тоо 100,000 гаруй мянга гэж бичсэн байна.

Хоргос хуурай боомт нь хэдийгээр татваргүй барааны томоохон төв хэлбэртэй үйл ажиллагаа явуулж байгаа хэдий ч БНХАУ-ын Нэг бүс, Нэг зам санаачлагын хүрээнд хэрэгжиж буй төслийг өөрийн улсын нутаг дэвсгэр дээр хэрхэн зөв менежменттэй хэрэгжүүлэн өөрт ашигтай ажиллуулж болохын бодит жишээ, зөв үлгэрлэл болжээ гэж газар дээр нь сурвалжилсан Японы судлаач үзсэн байна.

Хэдийгээр дэлхийн худалдааны ачааны эргэлтийн багахан хэсэг төмөр замаар дамжин хийгддэг боловч энэхүү газраар явах тээвэрлэлтэд хог хаягдал, хулгай гэх мэт сөрөг талууд гарсаар ирсэн.

Хоргос боомтыг сонгон Хятадаас Европ руу бараагаа илгээж буй компаниудын ихэнх нь худалдааны тэнцвэргүй байдлаас шалтгаалан буцахдаа чингэлгийг хоосноор явуулдаг нь тээвэрлэлтийн өртгийг нэмэгдүүлж байна. Хэдийгээр Хятадын Засгийн газраас энэхүү маршрутыг ашиглаж буй бизнес эрхлэгчдэд санхүүгийн татаас өгч дэмжлэг үзүүлдэг хэдий ч энэ нь хэр удаан үргэлжлэх нь тодорхойгүй байна.

Chinese Business Journal сэтгүүл дээр саяхан хэвлэгдсэн мэдээнээс харахад бизнес эрхлэгчид зөвхөн энэ татаасыг авахын тулд л энэхүү замыг сонгож нэг талдаа хоосон чингэлэг явуулдаг байна.

Хятадын төмөр замын зүгээс *Global Times* сонинд мэдээлэхдээ энэхүү асуудлыг үгүйсгээгүй бөгөөд асуудал байсан нь үнэн, гэхдээ энэ нь одоо засагдаж байгаа гэсэн байна.

Зөвхөн эдгээр мэдээнээс харахад энэхүү төмөр замын тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны нөхцөл байдал сөргөөр харагдахаас гадна Хоргос хуурай боомт цаашид хэрхэн үйл ажиллагаагаа явуулах, өөрөөр хэлбэл тэсэж үлдэх эсэх нь тодорхойгүй харагдаж байна.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Харвардын сургуулийн Төв Азийг хариуцсан судлаач Наргис Кассенова хэлэхдээ Хоргос нь нөхцөл байдлыг өөрчлөхүйц төсөл биш бөгөөд Хятад, Казакстаны талууд хичээл зүтгэл гаргасан өөрчлөгдөх боломжгүй юм гэжээ.

Монгол Улсын хувьд

Монгол Улсын хувьд Хуурай боомтын үйл ажиллагааг хятадын аль нэг далайн боомттой хамтран хэрэгжүүлэх нь тодорхой. Учир нь Монгол Улсын импортын бараа, бүтээгдэхүүний 60 орчим хувь нь гуравдагч орноос, чингэлэг тээврээр, далайгаар, ихэвчлэн Тяньжин боомтоор дамжиж ирдэг.

Энэхүү судалгааны хүрээнд Казакстан Улсын ачаа барааны хэдэн хувь Лянюньгуан боомтоор дамжин гуравдагч оронд хүрдэг тухай мэдээлэл буюу Казакстан Улсын гуравдагч оронд гаргадаг экспорттой холбоотой мэдээлэл олдсонгүй. Казакстан Улс хэдийгээр далайд гарцгүй хамгийн том нутаг дэвсгэртэй улс гэх боловч Монгол Улсаас ялгаатай нь Каспийн тэнгисийн эрэг дагуух улсуудтай далайгаар холбогдсон байдаг.

Судалгааны явцад тус Улс нь Транскаспийн маршрут буюу Каспийн тэнгисээр дамжин хөрш зэргэлдээ Азербайджан зэрэг улстай далайгаар ачаа бараа, тэр тусмаа чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа явуулдаг талаар мэдээлэл орос хэл дээр тааралдаж байна. “Нурлы Жол” буюу Ирээдүйн зам Үндэсний хөтөлбөрийн хүрээнд 2016-2019 онд Актау, Курык боомтууд дээрээ хуурай ачааны 3 терминал барьсан байна.

Хэрэв бид БНКазУ-ын Хоргос боомтын туршлагыг энэхүү судалгаанд тусгагдсан байдлаар хэрэгжүүлэн ажиллана гэвэл дараахь үйл ажиллагааг зайлшгүй хэрэгжүүлэх шаардлагатай нь харагдаж байна. Үүнд:

1. БНХАУ-ын аль нэг томоохон боомтын үргэлжлэл болон ачааг нь өөрийн нутаг дэвсгэрээр дамжуулан тээвэрлэхийн тулд төрийн мэдлийн далайн тээврийн томоохон компани болох COSCO shipping компани болон тус компанийн гол түшиц далайн боомттой хамтын ажиллагааны гэрээ хэлэлцээрийг байгуулан Монгол Улсад хөрөнгө оруулах нөхцөл боломжийг бүрдүүлэх нь эхний алхам юм байна.

2. Хуурай боомт байгуулах газрыг, Монгол Улс өөрийн нутаг дэвсгэр дээр, төмөр замын сүлжээг дагуулан судлаачид, эрдэм шинжилгээний байгууллагаар нотлогдсон өөрт ашигтай байршилд Монгол Улсын хөгжлийн бодлогод нийцүүлэн логистикийн төв хэлбэрээр байгуулах ёстой бөгөөд Хоргосын жишээнээс харахад хоосон газар дээр цоо шинээр хот болгон байгуулжээ.

3. Хэдийгээр БНХАУ нь Нэг бүс, нэг зам санаачлагын хүрээнд дэд бүтцийн салбарт дэлхий даяар хөрөнгө оруулан төсөл хэрэгжүүлж байгаа хэдий ч Казакстан Улс өөрийн нутаг дээрх байгууламжийн хөрөнгө оруулалтыг өөрөө хариуцахаас гадна барьж байгаа болон ажиллуулж байгаа этгээдийн 99 хувь Казак үндэстнүүд байгаа юм байна. Өөрөөр хэлбэл бид хуурай боомтын үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэх тохиолдолд өөрсдөө хөрөнгө мөнгөө гаргах асуудал чухлаар тавигдах нь байна.

4. Хуурай боомтыг Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт байгуулахаар болсон тохиолдолд Эрээн-Замын-Үүд хилийн боомтын дамжуулан өнгөрүүлэх үйл ажиллагааг бүрэн шинэчилж, чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаа хил нэвтрэхтэй холбоотой саатдаг явдлыг давхар шийдвэрлэх шаардлагатай.

5. Түүнчлэн Монгол Улсын экспортын бараа гуравдагч оронд гарах нөхцөлийг Хятадын боомттой хэлэлцэн тохиролцохоос гадна дунд нь байх төмөр замын сүлжээ, өөрөөр хэлбэл БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр хэрхэн яаж дамжин өнгөрч далайн боомт хүрэхийг тодорхой хэлэлцэж тохиролцох ба хамтдаа туршиж үзэх шаардлагатай гэж үзэж байна.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

СУДАЛГААНД АШИГЛАГДСАН ЦАХИМ ХАЯГИЙН ЖАГСААЛТ

https://www.tni.org/files/publication-downloads/bri_framing_web_en.pdf

https://www.aspistrategist.org.au/chinas-171-initiative-stalls-amid-security-concerns-and-broken-promises/

https://www.adrianoplegroup.com/post/the-dry-port-of-khorgos-zone-overview

https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-s-Belt-and-Road-hits-a-speed-bump-in-Kazakhstan

https://www.theatlantic.com/international/archive/2019/10/china-belt-road-initiative-problems-kazakhstan/597853/

https://portnews.ru/news/294592/

http://base.zakon.kz/doc/lawyer/

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики об использовании морского порта Китая Ляньюньган для переработки и транспортировки казахстанских транзитных грузов

(Пекин, 11 сентября 1995 г.)

Правительство Республики Казахстан и Правительство Китайской Народной Республики, именуемые в дальнейшем «Договаривающиеся Стороны», в целях дальнейшего укрепления дружественных отношений и развития транспортных связей между двумя государствами, на основе дружбы и взаимопонимания, согласились о нижеследующем:

Статья 1

Использовать морской порт Ляньюньган для переработки и транспортировки казахстанских грузов, следующих транзитом в страны Юго-Восточной Азии, Северной и Южной Америки и в обратном направлении.

Статья 2

При осуществлении транзитных перевозок должны соблюдаться законодательные и нормативные акты обоих государств.

Статья 3

Договаривающиеся Стороны предпримут необходимые меры для устранения задержек и ограничений транзитных перевозок, исключая форсмажорные обстоятельства.

Статья 4

Компетентные органы Договаривающихся Сторон, при необходимости, с участием представителей других заинтересованных министерств и ведомств:

- вырабатывают условия транзита, включая тарифы на переработку, перевозку и оказание услуг, Сотрудничество в области транспорта и логистики

- создают эффективную систему взаимных расчетов и платежей по транспортно-экспедиционным операциям, не противоречащую законодательствам обоих государств. Под компетентными органами Договаривающихся Сторон понимаются:

- от Правительства Республики Казахстан: Министерство транспорта и коммуникаций;

- от Правительства Китайской Народной Республики: Министерство транспорта и Министерство железных дорог.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Статья 5

Объем казахстанских транзитных грузов, перевозимых китайскими судами, будет составлять 50% общего объема казахстанских грузов, находящихся в порту Ляньюньган.

Статья 6

Поддерживать и развивать эффективные деловые отношения между компетентными органами, а также поощрять развитие контактов между их соответствующими предприятиями и организациями, в частности, в целях:

- эффективного использования морского торгового флота, портов, железнодорожных путей, расширения экономических и научнотехнических связей и обмена опытом;

- обмена мнениями относительно деятельности в международных организациях, занимающихся проблемами торгового судоходства, и участия в международных договорах по морскому транспорту.

Статья 7

Для осуществления целей, указанных в Статье 6, и наблюдения за применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны согласились создать Смешанную комиссию, в состав которой должны войти представители компетентных органов Договаривающихся Сторон. Каждая Договаривающаяся Сторона, при необходимости, привлекает для работы в составе Смешанной комиссии представителей других заинтересованных министерств и ведомств.

а) Смешанная комиссия:

- путем дружественных консультаций будет решать любые споры, касающиеся толкования или применения положений настоящего Соглашения, по желанию одной из Договаривающихся Сторон;

- будет обсуждать представляющие взаимный интерес вопросы, вытекающие из применения настоящего Соглашения, в частности, вопросы двустороннего торгового судоходства, также общие вопросы международного торгового судоходства.

б) Смешанная комиссия может создавать рабочие группы для обсуждения отдельных вопросов и выработки соответствующих рекомендаций и представления их на рассмотрение Смешанной комиссии.

в) Смешанная комиссия собирается по просьбе одной из Договаривающихся Сторон не позже, чем через три месяца после получения соответствующего заявления. Повестка дня для каждого заседания Смешанной комиссии определяется по согласованию компетентных органов двух Договаривающихся Сторон.

МОНГОЛ УЛСЫН

Статья 8

1. Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания.

ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

2. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок и считается расторгнутым по истечении 180 дней после письменного уведомления одной Договаривающейся Стороной другой Договаривающейся Стороны о его расторжении.

3. Настоящее Соглашение, при необходимости, может быть изменено и дополнено Договаривающимися Сторонами. Совершено в городе Пекин 11 сентября 1995 года в двух экземплярах, каждый на казахском, китайском и русском языках, все тексты имеют одинаковую силу. В случае возникновения расхождений в толковании настоящего

Соглашения Договаривающиеся Стороны будут руководствоваться текстом на русском языке.

Хавсралт II

Рамочное соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной Республики о создании Международного центра приграничного сотрудничества «Хоргос» (Кульджа, 24 сентября 2004 г.)

Правительство Республики Казахстан и Правительство Китайской Народной Республики, в дальнейшем именуемые Сторонами, уважая суверенитет и территориальную целостность государств Сторон, убежденные в необходимости создания предпринимательской и инвестиционной среды, способствующей повышению конкурентоспособности, руководствуясь принципом взаимной выгоды, в целях активизации двусторонней торговли, стремясь к развитию приграничной торговли и экономики сопредельных приграничных территорий государств Сторон, обеспечению насыщенности рынка товарами, удовлетворяющими спрос различных слоев населения, согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Стороны согласны создать Международный центр приграничного сотрудничества «Хоргос» (далее – Центр «Хоргос») на сопредельных территориях, выделенных государствами Сторон на приграничных пунктах пропуска «Коргас» (РК) – «Хоргос», (КНР).

2. Казахстанская часть Центра «Хоргос» находится под юрисдикцией Республики Казахстан, где действует законодательство Республики Казахстан, а китайская часть Центра «Хоргос» находится под юрисдикцией Китайской Народной Республики, где действует законодательство Китайской Народной Республики. Любые виды хозяйственной деятельности в Центре «Хоргос» будут осуществляться при соблюдении требований, предусмотренных национальным законодательством государства, на территории которого они осуществляются.

3. Благоприятные меры по таможенному и налоговому обложению и в других сферах в Центре «Хоргос», направленные на содействие развитию экономики и торговли приграничных районов, а также порядок по созданию благоприятных условий для перемещения лиц будут согласованы и определены дополнительно между заинтересованными ведомствами Сторон, путем заключения Протокола.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

4. В соответствии с настоящим Рамочным соглашением Стороны заключат отдельный договор, определяющий площадь, границы территории, схему размещении казахстанской и китайской частей Центра «Хоргос».

Статья 2

Строительство и освоение казахстанской и китайской частей Центра «Хоргос» будет осуществляться заинтересованными организациями, определенными в соответствии с национальными законодательствами государств Сторон.

Статья 3

Для обеспечения контроля за перемещением лиц, товаров и транспортных средств через государственную границу государств Сторон в пределах территории Центра «Хоргос» заинтересованные органы Сторон в области пограничного, таможенного, транспортного, инспекционно-карантинного, санитарно-эпидемиологического контроля и другие органы, в соответствии с национальными законодательствами государств каждой из Сторон, будут осуществлять контроль, обеспечивать правопорядок и охрану общественной безопасности на своей части Центра «Хоргос».

Статья 4

На территории Центра «Хоргос» может осуществляться инвестиционная и хозяйственная деятельность предприятиями третьей страны (или района).

Правонарушения (таможенные, налоговые, инспекционнокарантинные, санитарно-эпидемиологические, административные, уголовные и другие), совершенные на территории Центра «Хоргос», рассматриваются в соответствии с законодательством того государства, на территории которого они совершены. Стороны примут меры по предотвращению экономических правонарушений, будут взаимодействовать по вопросам борьбы с преступностью, оказывать друг другу содействие при осуществлении разбирательств по уголовным преступлениям и административным правонарушениям.

Статья 5

В соответствии с настоящим Рамочным соглашением, Стороны согласуют другие режимы и конкретные правила по созданию и функционированию Центра «Хоргос» и закрепят их в юридических формах, приемлемых для обеих Сторон.

Статья 6

Настоящее Рамочное соглашение не затрагивает прав и обязательств Сторон, вытекающих из других международных договоров, участниками которых они являются.

Статья 7

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

В случае возникновения разногласий при толковании или применении положений настоящего Рамочного соглашения, Стороны будут разрешать их путем консультаций и переговоров.

Статья 8

В случае необходимости по взаимному согласию Сторон в настоящее Рамочное соглашение могут вноситься изменения и дополнения, которые оформляются в юридических формах, приемлемых для обеих сторон и являющихся неотъемлемыми частями настоящего Рамочного соглашения.

Статья 9

Настоящее Рамочное соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу. Настоящее Рамочное соглашение заключается на неопределенный срок и будет действовать до истечения шести месяцев со дня получения одной из Сторон письменного уведомления другой Стороны о ее намерении прекратить действие настоящего Рамочного соглашения.

Совершено 24 сентября 2004 года в городе Кульджа в двух подлинных экземплярах, каждый на казахском, на китайском и на русском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу.

В случае возникновения разногласий в толковании положений настоящего Рамочного соглашения, Стороны будут обращаться к тексту на русском языке.

(подписи)

Источник: Интернет-портал «Zakon.kz». - http://base.zakon.kz/doc/lawyer/

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА