



**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН
ХӨГЖЛИЙН ЯАМ**

**ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**



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



**МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**

**Улаанбаатар хот
2019 он**

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

АГУУЛГА

	Оршил	1
Нэгдүгээр бүлэг	НҮБ-ын хүрээнд үйл ажиллагаа явуулдаг олон улсын байгууллагуудын танилцуулга	1
Хоёрдугаар бүлэг	Далайд гарцгүй Монгол улсын тээвэр логистикийн салбарын өнөөгийн байдал	8
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	13
	Дүгнэлт	18

**МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА**

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА
2019.11.12

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.

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)
 - Олон улсын сэргээн босголт, хөгжлийн банк
 - Олон улсын Санхүүгийн корпорац (IFC)
 - 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

- Олон улсын атомын энергийн байгууллага (IAEA)
- Олон улсын цагаачлалын байгууллага (IOM)
- Химийн зэвсгийг хориглох байгууллага
- 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 зөвлөл¹ (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.

¹ Эдийн засаг нийгмийн зөвлөл буюу ECOSOC

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.

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 UNNEXT² 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.

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.

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

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

НҮБ-ын ХХБХ буюу UNCTAD³ 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 WTO⁴ 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.

³ United Nations Conference on Trade and Development

⁴ World Trade Organization

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 томьёоллоор 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. 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.

UNCTAD Худалдаа хөгжлийн бага хурал	WTO Дэлхийн Худалдааны байгууллага
Үүсгэн байгуулагдсан нөхцөл байдлын хувьд	
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 <u>хүрээнд бүс</u> бие даасан байдлаар (Тариф худалдааны ерөнхий хэлэлцээр GATT) г.м. хөгжиж явсаар 1995 онд Засгийн газруудын нэгдэл болон байгуулагдсан.

Үйл ажиллагааны хувьд		
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. Гэхдээ худалдааг чөлөөлөх, ядуурлыг бууруулах, худалдааг хөгжүүлэх үйл ажиллагаанд шууд оролцдоггүй ба өөрийн үйл ажиллагаатай холбоотой асуудлуудаар гишүүн орнуудад техникийн тусламж үзүүлдэг. Үүнд: - хууль, бодлогын зөвлөгөө, зөвлөмж өгөх; - сургалт явуулах; - гэрээ хэлцэл хийхэд нь дэмжлэг үзүүлэх гм.		НҮБ-ын бүрэлдэхүүнд албан ёсоор багтахгүй. Улс орнуудын худалдааг хөгжүүлэхэд гол анхаарал хандуулахгүй бөгөөд хамгийн гол нь улс орнуудын хооронд худалдаатай холбоотой маргааныг гаргахгүй байх нь чухал гэж үздэг. Худалдааг чөлөөлөх, худалдааны хуулийг хэрэгжүүлэх нь хөгжилд хүргэнэ гэж үздэг. Тусгай болон ялгавартай нөхцөл бүхий зүйл заалтуудыг дэвшүүлэн гаргаж хэрэгжүүлэхэд анхаарал хандуулдаг. Жишээ нь 2001 онд Доха-гийн Хөгжлийн Хөтөлбөрийг боловсруулан батлуулж байв.
Төрийн бус байгууллагын оролцоо, хамтын ажиллагаа		
НҮБ-ын бүтцийн байгууллага болохын хувьд төр, иргэний нийгмийн төлөөлөл, төрийн бус байгууллага, эрдэм шинжилгээ судалгааны байгууллагатай хамтран ажиллана.		Төрийн бус байгууллагуудын оролцоо хязгаарлагдмал, зөвхөн гишүүн орны Засгийн газар, Худалдаа хариуцсан Сайд нарын түвшинд хамтран ажиллана.
Гишүүнээр элсүүлэх үйл ажиллагаа		
НҮБ-ын гишүүн орнуудад үйлчилдэг.		Гишүүн шинээр элсүүлэх тал дээр маш хатуу байр суурьтайгаар авч хэлэлцэж, гэрээ хэлцэл байгуулдаг бөгөөд бусад гишүүдийн санал чухал үүрэг гүйцэтгэнэ.
Төсөв, санхүүжилтийн хувьд		
UNCTAD-ын төсөв НҮБ-аас гардаг.		Байгууллагын төсвийн ихэнх хэсгийг гишүүн орнуудын гишүүнчлэлийн татвараас бүрдүүлдэг.
Хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хянах		
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.
Эрх мэдлийг хэрэгжүүлэх хэв, хэмжээ		
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. 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 –Эрэн = 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-Эрэн-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 логиستيкийн ерөнхий төлөвлөлтөд тусгах боломж байхгүй.

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

- хадгалалт,
- Ачилт, буулгалт,
- 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, логиستيкийн 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 логиستيкийн салбарыг хөгжүүлэхэд дэмжлэг болохуйц ямар гэрээ хэлэлцээр, конвенц байдаг вэ?

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

Энэхүү судалгааны 2 дугаар бүлэгт Тээвэр, логиستيкийн 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 үйлчилгээг 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 дамнасан 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, логиستيкийн 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 байгаатай 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.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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 (ХХААБ)	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 (ИБУИНБУ)		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, Шинжлэх Ухаан, Соёлын байгууллага (НҮББШУСБ)	Парис (Франц)	Монгол улс Улаанбаатар хот Сүхбаатар дүүрэг, Нэгдсэн Үндэстний гудамж, НҮБ-ын байр	1946

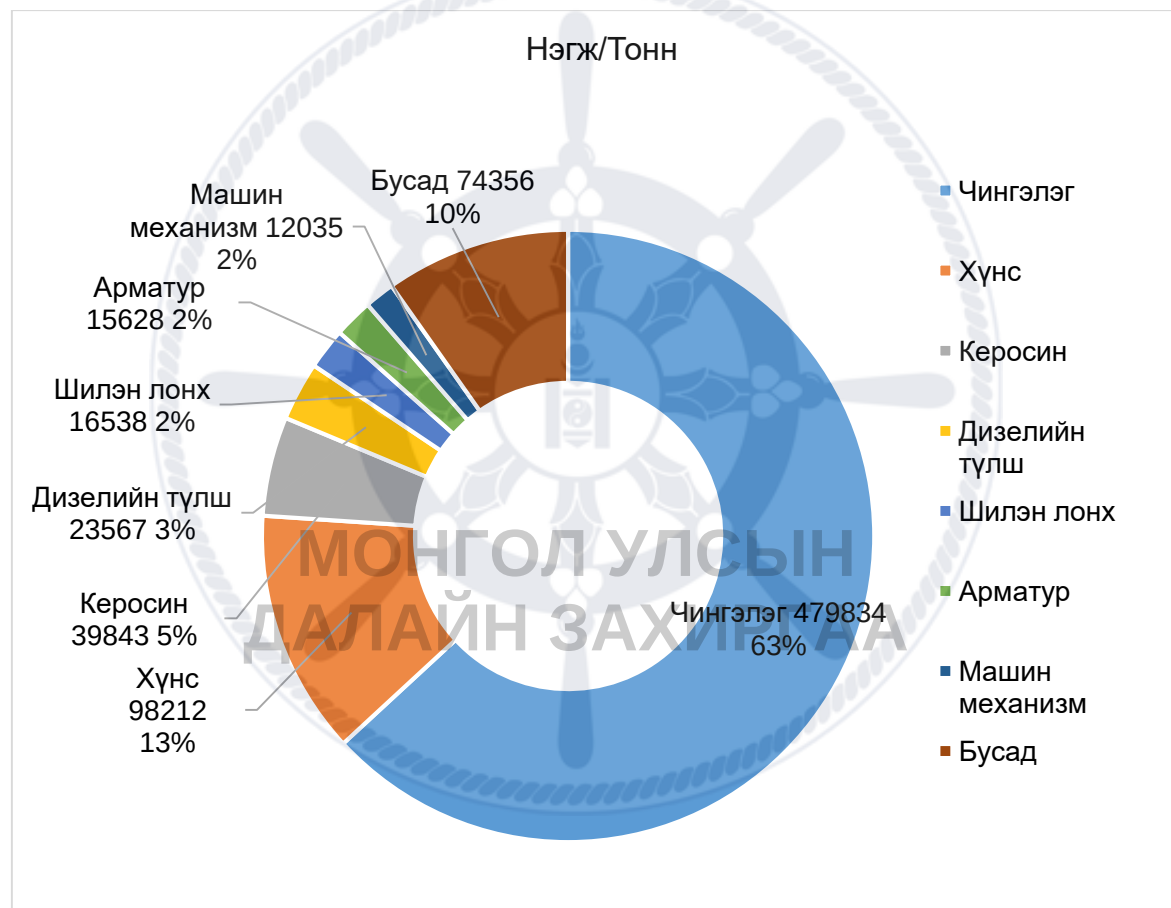
10	United Nations Industrial Development Organization (UNIDO)	НҮБ-ын Үйлдвэр Хөгжлийн байгууллага (НҮБҮХБ)	Вена (Австри)		1967
11	World Tourism Organization (UNWTO)	Дэлхийн Аялал Жуулчлалын байгууллага (ДАЖБ)	Испани (Мадрид)		1974
12	Universal Postal Union (UPU)	Дэлхийн Шуудан Холбооны байгууллага (ДШХБ)	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)	Олимпийн гудамж 2, Сүхбаатар дүүрэг Улаанбаатар 15160 Төв шуудангийн хайрцаг 663	1948
16	World Intellectual Property Organization (WIPO)	Дэлхийн Оюуны Өмчийн байгууллага (ДООБ)	Женев (Швейцар)		1974
17	World Meteorological Organization (WMO)	Дэлхийн Цаг Уурын байгууллага (ДЦУБ)	Женев (Швейцар)		1950 (1873)

ЛОГИСТИКИЙН ГҮЙЦЭТГЭЛИЙН ИНДЕКС 2018 ОН

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

Эх сурвалж: lpi.worldbank.org

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



Эх сурвалж: Замын-Үүд дэх шилжүүлэн ачих анги