ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ХӨГЖЛИЙН ЯАМ
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Улаанбаатар хот
2019 он

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

АГУУЛГА

	Оршил	**2**
Нэгдүгээр бүлэг	Дэлхийн худалдааны байгууллага ба тус байгууллагаас батлан гаргасан Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн тухай үндсэн ойлголт	**2**
Хоёрдугаар бүлэг	Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрээр Монгол Улсын хүлээж буй үүрэг, хариуцлага	**4**
Гуравдугаар бүлэг	Хил дамнасан цаасгүй худалдааны тухай хэлэлцээр болон Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрт үзүүлэх үр нөлөө	**5**
Дөрөвдүгээр бүлэг	НҮБ-ын Ази, номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссоос Монгол Улсын өнөөгийн нөхцөл байдалд өгсөн үнэлэлт, дүгнэлт, зөвлөмж	**6**
Тавдугаар бүлэг	Азийн хөгжлийн банкнаас Монгол Улсын эдийн засаг, тээвэр, логистикийн салбарт хийсэн судалгаа	**12**
Зургаадугаар бүлэг	Монгол Улсын экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт болон Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр	**13**
	Дүгнэлт	**14**
	Хавсралт I	
	Хавсралт II	

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

ОРШИЛ

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

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

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Нэгдүгээр бүлэг

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

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

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

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

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

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

[1] *World Trade Organization*
[2] *НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал болон Дэлхийн худалдааны байгууллагын ялгаа Хавсралт I*

байгуулагдсан ДХБ-ын Сайд нарын 5 дахь удаагийн Бага хурлын үеэр энэхүү Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр, хуультай болох санаачилгыг Монгол, Парагвай, Болив зэрэг далайд гарцгүй орнууд гаргаж байжээ.

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

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

Энэхүү хоёр байгууллагын тодорхойлолтоос харахад:

НҮБ-ын Худалдаа хөгжлийн бага хурал нь Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийг хилээр нэвтрүүлэх бараа бүтээгдэхүүн болон тээврийн хэрэгсэлд тавих гааль, хилийн хяналтын үйл ажиллагааг хялбар, ойлгомжтой байлгахад чиглэгдсэн нийтлэг стандарт болгон хэрэгжүүлж, нийт улс орнуудад мөрдүүлэн ажиллах зорилго болгон хүлээн авч байгаа нь ажиглагдаж байна.

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

---

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

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

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

Хоёрдугаар бүлэг

ХУДАЛДААГ ХӨНГӨВЧЛӨХ ХЭЛЭЛЦЭЭРЭЭР МОНГОЛ УЛСЫН ХҮЛЭЭЖ БУЙ ҮҮРЭГ, ХАРИУЦЛАГА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

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

---

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

Гуравдугаар бүлэг

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

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

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

- Гаалийн Ерөнхий газар (ГЕГ)

- Хил хамгаалах Ерөнхий газар (ХХЕГ)

- Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар (МХЕГ)

- Гадаадын иргэн, харьяатын газар (ГИХГ) нь ижил тэнцүү эрх, үүрэгтэйгээр оролцох юм байна.

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

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ҮНДЭСНИЙ ЗАХИРГАА

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

Дөрөвдүгээр бүлэг

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

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

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

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

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

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

<u>Дамжин өнгөрөх тээвэр ба туршилтын тээвэр</u>

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГААА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Нөгөөтэйгүүр, Цахим боомт (e-Port), цахим зөвшөөрөл (e-Permit), цахим гэрчилгээ (e-Certificate) системүүд бүрэн хэрэгжиж амжаагүй байгаа юм. Цахим гэрчилгээний системийн хувьд хамгийн дөхүү гэрчилгээ нь МҮХАҮТ-аас цахим хэлбэртэй байхыг хүлээн зөвшөөрсөн цахим Гарал үүслийн гэрчилгээ юм. Гэсэн хэдий ч хил дамнасан худалдаанд гарал үүслийн гэрчилгээ биет байдлаараа давхар шалгагдсан хэвээр байна. Экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүнд олгогддог баримт бичгийн 80 гаруй хувийг дангаар эзэлдэг МХЕГ-ын хувьд үйл ажиллагаагаа автоматжуулах алхам огт хийгдэж эхлээгүй байгаа хэдий ч цаасгүй худалдааны системд нэвтэрч орох хэтийн төлөвлөгөөтэй байгаа гэжээ.

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

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

Бусад төрийн байгууллагууд бүгд цаасан дээр суурилсан үйл ажиллагаа явуулсан хэвээр байна. Гаалийн бүрдүүлэлт хийх (CAIS) болон CEPS програмуудын шинэчлэгдсэн

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

хувилбарыг Азийн хөгжлийн банкнаас хэрэгжүүлж буй “Бүс нутгийн хилийн үйлчилгээг сайжруулах” төслийн хүрээнд 2020 он гэхэд Нэг цонхны үйлчилгээг нэвтрүүлэх ба төслийг өргөжүүлэх замаар бусад холбогдох агентлагууд 2022 онд энэхүү төсөлд хамрагдсан байхаар төлөвлөж байна. Мэдээлэл, холбооны технологийн хувьд холбогдох байгууллагууд өөрийн хүчин чадлыг ашиглан ажиллаж байгаа хэдий ч ашиглалтын хувь хязгаарлагдмал байна.

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

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

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

Гуравдугаарт: KHUR буюу Засгийн газрын цахим сүлжээ нь агентлаг хоорондын мэдээллийн солилцоо, хамтран ажиллах боломжоор хангах юм. Аюулгүй ажиллагаа буюу нууцлалын хувьд мэдээллийг цахимаар солилцоход зохицуулах нууцлалууд байгаа. МХЗГ-аас KHUR систем ашиглан явуулж буй Цаасгүй худалдааны нууцлалын асуудлыг ТЕГ-аас хянадаг. Одоо барьж буй бодлого нь KHUR системийг үндэсний шаардлагад нийцүүлэн тохируулах явдал юм. ГЕГ нь одоогийн байдлаар KHUR системийг цахим гарын үсэг болон мэдээллийн нэгдсэн системд нэвтрэн орох нэг удаагийн эрх олгох, CAIS/CEPS системийн хоорондын уялдааг хангах зэрэгт ашиглаж байна. RIBS-ийн зүгээс нэг удаагийн цонхны системийн загварыг гаргасан бөгөөд нууцлалын байдлыг тодорхой болгохын тулд ГЕГ болон МХЗГ-тай хамтран ажиллахаар төлөвлөж байгаа юм байна.

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

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

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

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

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

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

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

В. Хил дамнасан мэдээлэл солилцох үйл ажиллагааны өнөөгийн байдал

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

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Нэг цонхны систем

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

МХЕГ-аас шинээр IMS системийг хөгжүүлэн хилийн чанадад буй хамтран ажилладаг мэргэжлийн байгууллагуудтай экспорт/импортын бараа бүтээгдэхүүний эрүүл ахуй, хорио

цээртэй холбоотой мэдээллийг солилцох төлөвлөгөөтэй байна. Түүнчлэн МХЕГ нь Монголд импортлон оруулж буй бараа бүтээгдэхүүн болон эсрэгээрээ Монголоос ОХУ, БНХАУ-д экспортолж буй бараа бүтээгдэхүүний мэдээллийг харилцан солилцож байх талаар тохиролцоонд хүрэхээр ажиллаж байна.

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

Бизнесийн үйл ажиллагааны инженерчлэл, дахин төлөвлөлт

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

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

Тавдугаар бүлэг

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

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

Өөрөөр хэлбэр нийт ажиллах хүчний 43 хувийг ажлын байраар хангаж буй жижиг, дунд үйлдвэрлэл эрхлэгч хувийн хэвшлийн байгууллагаас экспортод гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүн нийт экспортын 3 ч хүрэхгүй хувийг бүрдүүлж байгаа юм байна. Энэ нь экспортод гарч буй бараа бүтээгдэхүүний бүтэц нэгдүгээрт зөвхөн уурхайн амнаас гарч буй уул уурхайн бүтээгдэхүүн байгаатай холбоотой, хоёрдугаарт импортоор оруулж ирсэн хувцас болон бусад өдөр тутмын, хүнсний бараа бүтээгдэхүүн нь төрөл бүрийн худалдаагаар дамжин эцсийн хэрэглэгчдийн гарт очихын тулд жижиг болон дунд үйлдвэрлэл, худалдаа эрхлэгч хувийн хэвшлийн байгууллагаар дамждагтай холбоотой гэж үзэж байна.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Нэгэнт гадаад болон дотоод худалдаа Монгол Улсын эдийн засагт чухал ач холбогдолтой байгаа нь судалгаагаар тогтоогдож байгаа тул худалдааны өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэх нь эдийн засгийг сэргээх боломжийг нэмэгдүүлнэ. Ялангуяа гадаад худалдааны өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэхэд нөлөөлөх хүчин зүйлд хил хяналтын байгууллагуудын хил дамнуулан гүйцэтгэх үеийн хяналт шалгалт, дамжуулан өнгөрүүлэх процесс түргэн шуурхай ажилладаг байх, төрийн хяналтын байгууллага хоорондын болон

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

хөрш зэргэлдээ орнуудын хяналт шалгалтын ижил төстэй шаардлага, стандартчилагдсан дүрэм журмын уялдаа холбооноос шууд хамаарах юм.

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

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

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

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

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

Зургаадугаар бүлэг

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

-бараа тээвэрлэлтийн шилжилт хөдөлгөөн,

-гаалийн бүрдүүлэлт хийх,

- бараа олгох,

-татвар, хураамж, төлбөр зэрэг хил, гаалийн зохицуулалттай холбоотой журмыг интернетэд байршуулах,

- гаалийн мэдээллийн төв ажиллуулах зэрэг байгууллага хоорондын үйл ажиллагааг зохицуулах заалтууд байдаг.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Мэдээлэл нь англи хэл дээр хэвлэгдсэн, нүдэнд харагдах газар өлгөгдсөн, гарын дор ил байх, интернет ашиглан англи хэл дээр олж уншихад хялбар байх шаардлагатай[7]-гаас гадна лавлах цэгүүд, холбоо барих утас болон бусад лавлагааны арга хэрэгсэл тодорхой байх шаардлагатай. Эдгээр мэдээлэл хятад хэл дээр байдаг байж болох хэдий ч Монголын аж ахуйн нэгжүүдийн хувьд энэ нь хэлний бэрхшээл дагуулна. Хамгийн гол нь XXX-ийн шаардлагад ДХБ-ын нэгээс доошгүй хэл дээр гэж байгаа тул хамгийн өргөн хэрэглэгдэх

МОНГОЛ УЛСЫН ҮНДЭСНИЙ ХЭВЛЭЛ

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

англи хэл дээр бүх мэдээллийг авах боломжоор хангасан байх үндсэн шаардлагыг тавих нь зүйтэй гэж үзэж байна.

<u>Хоёрдугаарт</u> дамжин өнгөрөх эрх чөлөөний хувьд бусад орны туршлагын дагуу Монголын ачаа бараанд тусгай зогсоол, агуулах, талбай гаргаж өгвөл[8] энэ нь Тяньжин боомтын хувьд ч харилцахад хялбар, үйл ажиллагаа явуулахад ойлгомжтой болох юм. Одоогийн байдлаар дамжин өнгөрч буй Эрээн, Тяньжин боомтууд дээр хүлээлгийн хугацаа урт байгаа явдал Монгол Улсаас хамаарахгүйгээр үүдэн гарч байна.

<u>Хэлэлцээрийн 11.16 дугаар зүйл заалтад:</u>

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

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

хэмээн тусгайлан зааж өгсөн байгаа.

<u>Гуравдугаарт</u> тус *<u>хэлэлцээрийн 11.17 дугаар зүйлд заасан:</u>*

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

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

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

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

<u>Зургаадугаарт:</u> Монголын тээвэр зуучлагчид тодорхой шалтгаанаар Тяньжин боомттой шууд хамтран ажиллах боломж хомс тул дундын зууч болох Хятадын агентуудаар дамжуулан үйл ажиллагаагаа явуулдаг. Хэрэв Тяньжин боомт дээр ХХХ-ийн 11.17 дугаарт

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

тусгагдсан ***<u>дамжуулан өнгөрүүлэх асуудал хариуцсан үндэсний зохицуулагч</u>***, нэгж байгуулагдвал дундын зууч, хөндлөнгийн тоглогчгүйгээр үйл ажиллагааг ил, тод, ойлгомжтойгоор явуулах, тээврийн болон санхүүгийн урсгалыг хянах боломжоор хангагдах юм.

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

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

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

- Гуравдагч орноос далайгаар тээвэрлэгдэн ирсэн Монгол Улсын импортын ачаа бүхий чингэлэг Монгол руу явах галт тэрэгний цуваг хүлээн, хэдэн ч хоног Тяньжин, Эрээн боомтууд дээр зогсдог ба ингэснээр:
    - Зогсоолын төлбөр өдөр, өдрөөр нэмэгдэх;
    - Далайн тээврийн компаниас өөрийн эзэмшлийн чингэлгийг ачаатай нь явуулахдаа ачааг суллан буцаан ирүүлэхээр тодорхой хугацаа олгодог ба энэхүү хоног хий дэмий үрэгдэх;
- Хэрэв дээрх хоног Монголоос буцаж амжаагүй байхад дуусгавар болбол чингэлэг удаасны төлбөр буюу демураж[10]ийн төлбөрийг өдөр бүр шатлалаар нэмэгдүүлэх ба хэрэв тухайн чингэлэг нь тусгай тоноглогдсон хөргүүртэй, хөлдөөгчтэй чингэлэг (REF), тавцант чингэлэг (FR), дээгүүрээ задгай Open top чингэлгүүд байвал хамгийн багадаа хоногийн 100-150 ам.долларын торгууль тооцогддог байна.
- Монгол руу илгээгдэх чингэлэгт олон хоног зарцуулах шаардлага гардаг тул цөөхөн хэдэн нэр бүхий далайн тээврийн компани хамтран ажилладаг. Хэрэв хатуу хуваарьт галт тэрэг явж эхэлбэл хоног хугацаа нь тодорхой болох тул бусад далайн тээврийн компани Монгол Улстай хамтран ажиллах сонирхол нэмэгдэнэ.
- Цөөхөн далайн тээврийн компани Монголтой хамтарч ажиллаж байгаагаас эдгээр компанийн дотоод бодлого, үйл ажиллагаанаас хэт хамааралтай байх хүндрэл үүсээд байгаа ба төрөл бүрийн хязгаарлалт, нэмэлт шаардлага тавигдахад хүлээж аван, дагаж мөрдөхөөс өөр сонголт байхгүй байна.
- Эдгээр хязгаарлалт, нэмэлт шаардлага нь тээвэр зуучийн компаниуд, импортлогчдын тээврийн болон бараа бүтээгдэхүүний үнийн бүрдэлд шууд нөлөө үзүүлэх ба үргэлж эдийн засгийн сөрөг үр дагавартай байдаг.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАСГИРГАА

---

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

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

- Галт тэрэгний хуваарь тодорхойгүй, олдоц найдваргүй байдлаас шалтгаалан Монгол Улс руу явуулах болон эндээс гаргаж гуравдагч оронд экспортлох бараа бүтээгдэхүүн далайн тээврийн олгогдсон үнэ[11] бүхий хуваарьт багтахгүй тохиолдол гарах ба энэ тохиолдолд үйлчлүүлэгчээс төлбөрийн зөрүүг нэхэмжлэх асуудал тулгарах, итгэл алдсан мэт харагдах, ихэнх тохиолдолд өөрсдөө алдагдлыг хүлээх асуудал гардаг ба галт тэрэгний хуваарь тогтмол байгаа тохиолдолд энгийн ойлгомжтой зарчим үйлчилнэ.

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

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

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

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

Экспортын хувьд:

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

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

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

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

Гэтэл 1.1.а хэсэгт тусгагдсан "... Импорт, экспорт, дамжуулан өнгөрөх горим (боомт, нисэх буудал болон хилээр нэвтрэх бусад горим зэрэг...) зэрэг шаардлагууд нь дэлхийн худалдааны байгууллагын аль нэг хилээр нийтэд хүртээмжтэй болгох тухай шаардлага хэрэгжихгүй байна. ОХУ-ын Наушки боомт дээр БНХАУ-аас Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин ОХУ-д нийлүүлэгдэж байгаа ачаа бараанд Ачааны дагалдах бичиг (Packing List Invoice)-ийг англи хэл дээр байсаар байтал заавал орос хэл рүү орчуулсан байх, дээр нь англи хувьтай адил тамга дарж баталгаажуулсан байх шаардлага тавьж байгааг ОХУ-ын ХХХ-ийн Үндэсний хороонд мэдэгдэх, гомдол гаргах шаардлагатай асуудал мөн гэж үзэж байна. Ойлгомжтой байлгах үүднээс жишээн дээр тайлбарлаж харуулъя.

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

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

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

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

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

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

"Мон Ложистик" компанийн зүгээс өөрийн шугамаар судалж үзэхэд Наушки орчмын гаалийн байгууллагын удирдлага Новосибирск гэх мэт хотод харьяалагддаг байж магадгүй бөгөөд Монголын ГЕГ-ын зүгээс Москватай харилцдаг байж болзошгүй байна. Ямар ч

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

байсан энэ хүндрэл бэрхшээл нь XXX-ийн хүрээнд бүрэн шийдэх асуудал мөн бөгөөд ОХУ-ын Үндэсний хороо өөрийн гаалийн үйл ажиллагааг нэг зарчимд оруулах, БНХАУ-тай өөр байдлаар, ЕХ-ны улсуудтай өөр байдлаар, далайд гарцгүй Монгол Улстай бас өөр байдлаар харилцан хамтран ажиллахдаа ялгаварлан гадуурхах явдал гаргуулахгүй байх тал дээр бидний зүгээс ажиллах шаардлагатай гэж үзэж байна.

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

- *"ОХУ, Монгол Улс, БНХАУ нь эхний ээлжинд худалдаа болон дамжин өнгөрөх тээвэртэй холбоотой мэдээ, мэдээллийг олон улсын стандартыг ашиглан нэг стандарт болгож уялдуулах шаардлагатай байна. Монгол Улс АНДЭЗК-ийн гаргасан Хил дамнасан цаасгүй худалдааны хэлэлцээрт нэгдэж орсноор энэхүү зөвлөмжид тусгагдсан нилээд ажлуудыг хийхэд дэмжлэг болох юм"* гэж зөвлөсөн байна.

- Монгол Улсын бараа, бүтээгдэхүүнийг гадагш экспортод чингэлэг тээврээр гаргахын тулд заавал ямар нэгэн далайн тээврийн эзэмшлийн чингэлэгт ачсан байх шаардлагатай байдаг. Монгол Улсад импортын чингэлэг ирүүлж буй маш цөөхөн (Sinotrans, Cosco г.м.) нэр бүхий далайн тээврийн компаниуд байна. Компани бүр өөрийн дотоод дүрэм, журамтай байх ба ихэнх тохиолдолд уул уурхайн бүтээгдэхүүн ачих сонирхолгүй байна. Хэрэв олон төрлийн компаниудын чингэлэг орж ирдэг байсан бол тэдгээрийн бараатай ирсэн чингэлгийг буцахад ашиглах замаар эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлж болох юм. Энэхүү асуудлыг буюу бусад далайн тээврийн компанийн Монгол Улс руу чингэлгээ явуулах сонирхлыг төрүүлэхийн тулд дараах арга хэмжээнүүдийг хэрэгжүүлэх замаар шийдвэрлэх боломжтой. Үүнд:

    - <u>*Нэгдүгээрт:*</u> дээр тусгагдсан хатуу хуваарьт чингэлэг тээврийн галт тэрэгний цуваг тогтмолжуулах замаар Худалдаа Хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн зүйл заалтыг ашиглах боломж;
    - <u>*Хоёрдугаарт:*</u> Монгол Улсын нэгдэж орсон "Хуурай боомтын тухай" [12] хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх замаар шийдвэрлэх боломжтой.

- Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүний хувьд бүтээгдэхүүнээ гуравдагч оронд дэлхийн стандартын дагуу экспортод гаргах бэлтгэл хангагдаагүй байна. Уулын баяжуулах Эрдэнэт Үйлдвэр хүртэл зэсийн баяжмалаа гаргах тохиолдолд чингэлгээ ашиглуулах далайн тээврийн компаниас шаардсан олон улсын жишигт нийцсэн лабораторийн шинжилгээ MSDS[13] гаргаж өгч чадахгүй байна. Ингэснээр далайн тээврийн компани үл танигдсан, үл хүлээн зөвшөөрөгдсөн тодорхойлолтоор уул уурхайн бүтээгдэхүүнд чингэлгээ ашиглуулах, улмаар гуравдагч оронд далайгаар тээвэрлэн хүргэх сонирхолгүй байна. (Энэхүү асуудал XXX-тэй шууд холбогдолгүй боловч Монгол Улсын экспортын бүтээгдэхүүний гол бүрдэл болох уул уурхайн бүтээгдэхүүн далайд гарцгүй нэрийн дор дэлхийн стандартад нийцэхүйц шинжилгээ,

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГААНЫ

---

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

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

үнэлгээ хийлгэдэггүй, хэт хуучинсаг, санаачлагагүй байгаа нь ажиглагдаж байгааг дурдахгүй өнгөрөх аргагүй байна.) Хэрэв далайн тээврийн компанийн тээвэрлэлтийн шаардлагад нийцэж гуравдагч оронд очвол дэлхийн стандарт үнээр борлуулагдах ба үүнийг дагалдсан (ядаж л тээвэр зуучийн үндэсний компани 2 талдаа ачаатай явах боломжоор хангагдах зэрэг) баялаг Монгол Улсын эдийн засагт тодорхой хувь нэмрээ оруулах буйзаа.

<u>Үндэсний Тээврийн Корпорацийн илтгэлд тусгагдсан тээвэр зуучийн салбарт тулгарч буй бусад хүндрэл бэрхшээл болон шийдлүүдийн тухай</u>

- Монгол Улсад чингэлэг хүрэлцэхгүй шалтгаанаар экспортлогч байгууллагын захиалсан хугацаанд тээвэрлэлтийг гүйцэтгэх боломжгүй болдог.

- ОХУ болон өргөн цариг бүхий төмөр зам ашигладаг орнуудын вагон эзэмшигч томоохон оператор компаниуд өөрийн эзэмшлийн вагон ашиглан тээвэр хийж эхэлсэн нь төмөр замын тээвэрт зарцуулах зардлыг нэмэгдүүлэх болов. Учир нь төмөр замын өөрийн суурь бүтэц ашигласны зардал дээр вагон түрээсийн үнэ нэмэгдэж байгаа нь тээвэр логистикийн зардлын дотоод хяналт алдагдахад хүргэж, их хэмжээний гадаад валютын урсгал гадагш чиглэн Монгол Улсын эдийн засагт сөргөөр нөлөөлж байна.

- Энэхүү асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд үндэсний оператор, вагон эзэмшигч нарыг дэмжих хөрөнгө оруулалтын бодлого шаардлагатай байна. ҮТК нь энэхүү зорилгын хүрээнд гадны төмөр замаас вагоныг урт хугацаагаар түрээслэх, улмаар өөрийн эзэмшлийн вагон парктай болох зорилготой ажиллаж байна.

- Экспортын бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийг үндэсний компани зохион байгуулснаар, үндэсний компаниуд хөл дээрээ тогтох, хүчирхэгжихээс гадна, гадагш урсаж байгаа вагон ашиглалтын зардал танагдах, дотооддоо ашиглагдаж буй вагон ашиглалтаас хуульд тусгагдсан татвар хураамж авах зэрэг эдийн засаг, нийгмийн эерэг үр дагавар гарах юм.

- Монгол Улсын Ерөнхийлөгч 2019 оны 4 дүгээр сарын 24-нөөс 28-ны өдрүүдэд БНХАУ-д хийсэн төрийн айлчлалын хүрээнд Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Б.Энх-Амгалан БНХАУ-ын Тээврийн сайд Ли Сяопэнтэй уулзалт хийж төмөр замын салбарын олон чухал асуудлаар санал солилцож үр дүнд хүрсэн.

- Монголын Тээвэр зуучлагчдын нэгдсэн холбооноос “Үндэсний тээврийн корпорац” (ҮТК) нэрийн дор, салбартаа 10-аас дээш жил амжилттай ажиллаж буй тээвэр зуучийн 14 томоохон компанийг нэгтгэх замаар аж ахуйн нэгж байгуулж Монгол Улсын талаас нэгдсэн нэг хуулийн этгээд болж БНХАУ-ын талтай хамтран ажиллахад бэлэн болоод байна.

- ҮТК нь Тяньжин-УБ-Тяньжин маршрут бүхий чингэлэг тээврийн хатуу графикт галт тэрэгний цувааг УБТЗ ХНН-ийн дэмжлэгтэйгээр зохион байгуулж явуулах тал дээр БНХАУ-ын холбогдох байгууллагатай хамтран ажиллах сонирхолтой байгаа бөгөөд ингэснээр чингэлгийн эзэд болох далайн тээврийн компаниудтай тодорхой хэлцэл хийх боломжтой болох юм.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

- Монгол Улсын Засгийн газраас далайд гарцгүй Монгол Улсын хэрэгцээ шаардлагын хүрээнд БНХАУ-ын Засгийн газартай тохиролцсон Эрээн боомтоос далайн боомт хүртэлх болон эсрэг чиглэлд тээвэрлэгдэж буй 40 футын чингэлэгт ногдох "Нэгдсэн нэвтрэх тариф"-ын 50 хувийн хөнгөлөлтийг энэхүү Тяньжин-УБ-Тяньжин хатуу хуваарьт чингэлэг тээврийн маршрутын БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр өнгөрөх хэсэгт тооцож эхлэх зохицуулалтыг тодорхой болгох шаардлагатай байна.

- Нийт импортоор тээвэрлэгдэн орж ирж буй ачааны ихэнх хэсэг зөвхөн Улаанбаатар хот хүртэл тээвэрлэгддэг ба гаалийн хяналт бүхий 11 терминал руу хуваарилан тээвэрлэхэд нэмэлт зардал, хугацаа зарцуулагдаж, вагон эргэлтийн хугацаанд сөргөөр нөлөөлж байна. Ингэснээр хэрэглэгчийн тээвэрлэлтийн зардлыг өсгөхөөс гадна далайн тээврийн компаниудын Монгол Улстай хамтран ажиллах сонирхол буурахад нөлөөлөх сөрөг талтай юм.

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

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

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

- Чингэлгийн ачиж буулгах давтамж цөөрөхөөс гадна нийт үйл ажиллагааны бүтээмж сайжирч, сул зогсолт буурах тул тээвэр, логистикийн дэд бүтцийн хүчин чадлын ашиглалт нэмэгдэнэ.
- Ачаа тээврийн урсгалыг нэг цэгт төвлөрүүлэх нь чингэлгийн ашиглалтыг сайжруулж, цуглуулбар ачааг цөөлөх ач холбогдолтой.
- ЛНТ байгуулснаар чингэлэг ачиж буулгах давтамж цөөрөх тул өртөг зардал буурахаас гадна эцсийн хэрэглэгчид хүрэх хугацаа хэмнэгдэх ач холбогдолтой.

- Гадны төмөр замаас түрээслэх вагонд түр горимоор гаалийн бүрдүүлэлт хийж гаалийн татварын 15,5% байршуулах тухай шаардлага нь эдийн засгийн хувьд нилээд дарамт учруулж байгаа тул УБТЗ-ын гадаад вагон бүртгэлийн системтэй уялдуулах замаар Олон Улсын Төмөр замын (СМГС) конвенцийн дагуу тээврийг саадгүй зохион байгуулах боломжоор хангах;

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАУЛИРГАА

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

ДҮГНЭЛТ

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

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

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

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

Тэгвэл далайд гарцгүй Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг далайгаар дамжуулан тээвэрлэхэд зайлшгүй түшиг тулгуур болох, эрх ашгийг хамгаалах ямар гэрээ, хэлэлцээр байдаг вэ? Үүнд:

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЭРХИЙГЭЭ

Монгол Улс эдгээр конвенцид бүгдэд нь нэгдэж орсон, гишүүн орон бөгөөд тус судалгаагаар ДХБ-ын Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн талаарх ойлголтыг тодорхой болгох, хэлэлцээрээр олгогдсон үүргийг Монгол Улсын Засгийн газар хэрэгжүүлэхээр

---

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

шамдан ажиллахын зэрэгцээ, тухайн хэлэлцээрийн үр өгөөжийг Монгол Улсын худалдаа, эдийн засагт хүртээх боломжийг тодорхойлон харуулах, шийдвэрлэх арга замыг томьёолон гаргахыг оролдов.

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

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

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

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

-

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

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

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

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 хүрээнд бус бие даасан байдлаар (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 байгуулллагын 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.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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 ажиллагааг гүйцэтгэж, 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 хэлэлцэх замаар Зөвшилцөл хийж шийдэлд хүрэх үүрэгтэй.		Олон талт худалдааны хууль, дүрэм журмыг гишүүн орнуудын оролцоотойгоор хэлэлцэн баталдаг хууль тогтоох эрх мэдэл агуулна. Маргааныг хянан шийдвэрлэх шүүхийн тогтолцоотой.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

Хавсралт II

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

№	Гарч буй хүндрэл, бэрхшээл	Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн заалт	
		Зүйл заалтын дугаар	**Хэлэлцээрт тусгагдсан заалт** ***(албан ёсны орчуулга)***
1.	Тус хэлэлцээрийн 1.1(b)-1.1 (j) заалтууд болох дараах мэдээллүүд ойлгомжгүй, хэрэглэгчид буюу Монголын талын байгууллагуудад хаана хэвлэн нийтлэгдсэн, мэдээллийг хаанаас олж авах нь тодорхойгүй хэвээр байна. Үүнд: - Гаалийн болон бусад татварын хувь хэмжээ; - Гаалийн татвараас бусад төрийн байгууллагын төлбөр, хураамж; - Бараа бүтээгдэхүүнийг гаалийн зорилгоор ангилах, үнэлэх дүрэм журам; - Гарал үүслийн гэрчилгээтэй холбоотой хууль эрх зүйн баримт бичиг; - Ачаа бараанд тавьсан хязгаарлалт, хориг; - Бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбоотой гарсан дүрэм журмыг зөрчсөн нөхцөлд хүлээх хариуцлага; - Давж заалдах буюу хянан үзэх журам;	**1 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ХЭВЛЭН НИЙТЛЭХ БОЛОН МЭДЭЭЛЛИЙГ ХҮРТЭЭЛТЭЙ БОЛГОХ**	**1 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ХЭВЛЭН НИЙТЛЭХ БОЛОН МЭДЭЭЛЛИЙГ ХҮРТЭЭЛТЭЙ БОЛГОХ** **1. Хэвлэн нийтлэх** 1.1 Гишүүн бүр дараах мэдээллийг засгийн газрууд, худалдаа эрхлэгч нар болон сонирхогч бусад талууд тэдгээртэй танилцсан байх боломжийг бүрдүүлэх зорилгоор үл ялгаварласан бөгөөд хялбар хүртээлтэй байх арга хэлбэрээр нэн даруй хэвлэн нийтэлнэ: (a) бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэх горим (үүнд усан боомт, нисэх онгоцны буудал болон хил нэвтрэх бусад боомтуудад мөрддөг горимууд хамаарна), мөн шаардлагатай маягтууд болон бичиг баримтууд; (b) бараа оруулах, эсхүл гаргах үед, эсхүл бараа оруулах, гаргахтай холбогдуулан ногдуулах гаалийн болон бусад аливаа татварын тухайн үед мөрдөж буй хувь хэмжээ; (c) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэх үед, эсхүл бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбогдуулан засгийн газрын агентлагуудаас, эсхүл тэдгээрийн нэрийн өмнөөс ногдуулах төлбөр, хураамж; (d) бараа бүтээгдэхүүнийг гаалийн зорилгоор ангилах болон үнэлэх дүрэм журам; (e) гарал үүслийн дүрэмтэй холбогдуулан гаргасан нийтээр дагаж мөрдөх хууль тогтоомж, дүрэм журам, байгууллагын шийдвэр; (f) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбогдуулан тавьсан хязгаарлалт, эсхүл хориг;

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

	- Бусад улстай байгуулсан хэлэлцээр, холбогдох заалтууд; - Тарифын квот хэрэгжүүлэх журам.		(g) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэх журмыг зөрчсөн тохиолдолд мөрдөх хариуцлагын тухай заалтууд; (h) давж заалдах буюу хянан үзэх журам; (i) бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэх асуудлаар аливаа улстай буюу улсуудтай байгуулсан хэлэлцээрүүд, эсхүл тэдгээрийн хэсгүүд; (j) тарифын квот хэрэгжүүлэх журам.
2.	Энэхүү хэлэлцээрийн 2.1 дүгээрт тусгагдсан дараах мэдээллүүд ойлгомжгүй байна. Үүнд: - бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэх горим; - давж заалдах, хянан үзэх журмыг харуулсан зураглал хаана, ямар хэлбэрээр байршиж байгаа нь тодорхойгүй. Энэ талаар өгөгдсөн мэдээлэл байхгүй байна. 2.1 (b) Бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэхтэй холбоотой маягт, баримт бичиг ойлгомжгүй байдаг. 2.1(c), 2.2 Лавлах цэг, холбоо барих мэдээлэл зэрэг нь Дэлхийн худалдааны байгууллагын бусад хэл дээр хэвлэгдсэн, байршсан эсэх талаар мэдээлэл байхгүй. (Орос болон Англи хэл дээр хэвлэгдсэн ямар нэгэн мэдээлэл нүдэнд ил харагддаггүй.)	**1 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ХЭВЛЭН НИЙТЛЭХ БОЛОН МЭДЭЭЛЛИЙГ ХҮРТЭЭЛТЭЙ БОЛГОХ**	**2. Интернетээр дамжуулан авах боломжтой мэдээлэл** 2.1 Гишүүн бүр дараах зүйлсийг интернетээр дамжуулан хүртээлтэй болгож, боломжийнхоо хэрээр, шаардлагатай үед нь шинэчилж байна: (a) бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэхэд шаардлагатай практик алхмуудын талаар засгийн газрууд, худалдаа эрхлэгч нар болон сонирхогч бусад талуудад хүргэх мэдээлэл бүхий бараа оруулах, гаргах болон дамжуулан өнгөрүүлэх горим, түүнчлэн давж заалдах буюу хянан үзэх журмын зураглал[15]; (b) тухайн Гишүүний нутаг дэвсгэрт оруулах, түүнээс гаргах, эсхүл түүгээр дамжуулан өнгөрүүлэхэд шаардагдах маягтууд болон бичиг баримтууд; (c) өөрийн лавлах цэг (цэгүүд)-ийн холбоо барих мэдээлэл. 2.2 Энэ зүйлийн 2.1 дэх хэсгийн дэд хэсэг (a)-д заасан зураглалыг боломжтой үедээ бас ДХБ-ын албан ёсны аль нэг хэлээр тавьсан байна.
3.	3.1 XXX-тэй холбоотой Лавлах цэг байгаа эсэх, хэрэв байгаа бол асуусан лавлагаанд зохих журмын дагуу хариу өгдөг эсэх нь одоогоор тодорхойгүй буюу энэ талаарх мэдээлэл хүртээлтэй бус байна.		2.3 Гишүүд худалдаанд хамаарах мэдээлэл, түүний дотор худалдаанд хамааралтай холбогдох хууль тогтоомж болон 1.1 дэх хэсэгт заасан бусад зүйлсийг интернетээр дамжуулан хүртээлтэй болгож байвал зохино.

МОНГОЛ УЛСЫН ГАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

	Монгол Улс руу тээвэрлэгдэж буй ачаа барааанд төрөл бүрийн хураамж, торгууль, нэмэлт төлбөр ногдуулдаг бөгөөд хэрэв 3.3 болон 3.4 дүгээр зүйлд тусгагдсанчлан лавлагааанд хариулт авах боломжоор хангагдсан бол ямар төрлийн торгууль, зөрчлийн улмаас нэмэлт төлбөр ногдуулж байгааг мэдэж авах боломжоор хангагдах юм.		**3. Лавлах цэг** 3.1 Гишүүн бүр 1.1 дэх хэсэгт хамаарах асуудлаар засгийн газрууд, худалдаа эрхлэгч нар болон сонирхогч бусад талуудаас тавьсан зүй ёсны асуулт лавлагааанд хариулт өгөх, түүнчлэн 1.1 дэх хэсгийн дэд хэсэг (а)-д заасан шаардлагатай маягт болон бичиг баримт гаргаж өгөх үүрэг бүхий нэг буюу хэд хэдэн лавлах цэгийг өөрийн нөөц бололцооны хүрээнд байгуулж, эсхүл одоо байгаагаа үргэлжлүүлэн ажиллуулна.
			3.3 Гишүүд асуулт лавлагааанд хариулт өгч, шаардлагатай маягт болон бичиг баримт гаргаж өгсний төлөө ямар нэгэн хураамж авахгүй байвал зохино. Хэрэв аливаа хураамж авдаг бол Гишүүд өөрсдийн төлбөр, хураамжийн хэмжээг үзүүлсэн үйлчилгээний зардалтай ойролцоо хэмжээгээр хязгаарлана.
			3.4 Лавлах цэгүүд нь Гишүүн бүрээс тогтоосон боломжит цаг хугацаанд багтаан асуулт лавлагааанд хариулт өгч, шаардлагатай маягт болон бичиг баримт гаргаж өгөх бөгөөд тэр цаг хугацаа нь тухайн хүсэлтийн мөн чанар, эсхүл нарийн төвөгтэй байдлаас хамааран өөр өөр байж болно.
4.	Энэхүү хэлэлцээрийн 1, 2, 3 дугаар зүйлүүдэд тусгагдсан мэдээллийн ил тод байдал, цахимаар болон лавлах төвөөр авах мэдээлэл нь Монгол Улсын хэрэглэгчид, үйлчлүүлэгчдэд хүртээмжгүй, хаалттай байгаа тул 4 дүгээр зүйлд тусгагдсан давж заалдах болон холбогдох байгууллагаар өөрийн байгууллагын үнэн зөв, эсхүл харилцагч этгээдийн алдаатай шийдвэрийг албаны дээд шатны байгууллага болон захиргааны журмаар, шүүхээр давж заалдах болон хянуулах боломж бүрдэхгүй байна.	**4 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАВЖ ЗААЛДАХ БУЮУ ХЯНАН ҮЗЭХ ЖУРАМ**	**4 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАВЖ ЗААЛДАХ БУЮУ ХЯНАН ҮЗЭХ ЖУРАМ** 1. Гишүүн бүр гаалийн байгууллагаас захиргааны шийдвэр[16] гаргаж өгсөн аливаа этгээд түүний нутаг дэвсгэрт дараах эрх эдлэх боломжоор хангана: (a) уг шийдвэрийг гаргасан албан тушаалтан буюу албаны дээд шатны байгууллагад, эсхүл бие даасан байгууллагад захиргааны журмаар давж заалдах, эсхүл тийм байгууллагаар хянуулах; мөн/эсхүл (b) уг шийдвэрийг шүүхэд давж заалдах буюу шүүхээр хянуулах.
			2. Аль нэг Гишүүн хууль тогтоомжоороо шүүхэд давж заалдах буюу түүгээр хянуулахаас өмнө захиргааны журмаар давж заалдах буюу хянуулахыг шаардаж болно.

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАЛИЙН ЗАХИРГАА

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

			3. Гишүүн бүр өөрийн давж заалдах буюу хянан үзэх журмаа ямар нэг байдлаар ялгаварлан гадуурхсан явдалгүйгээр хэрэгжүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.
			4. Гишүүн бүр хэрэв 1 дэх хэсгийн дэд хэсэг (a)-д заасны дагуу гаргасан давж заалдах буюу хянан үзэх шатны шийдвэр нь дараах шаардлагыг хангаагүй бол хүсэлт гаргагч этгээд тухайн захиргааны байгууллагад, эсхүл тухайн шүүхэд дахин давж заалдах буюу тэдгээрээр дахин хянуулах, эсхүл тухайн шүүхэд дахин хандах эрхтэй байх нөхцөлийг бүрдүүлнэ:[17] (a) түүний хууль тогтоомж, дүрэм журамд заасан ерөнхий хугацаанд багтсан байх; эсхүл (b) үндэслэлгүйгээр хойшлогдоогүй байх.
			5. Гишүүн бүр 1 дэх хэсэгт заасан этгээд шаардлагатай бол давж заалдах, эсхүл хянан үзэх журмын дагуу ажиллах боломж олгож, түүнд захиргааны шийдвэрийн үндэслэлийг танилцуулдаг байх нөхцөлийг бүрдүүлнэ.
			6. Гишүүн бүр энэ зүйлийн заалтуудыг гаалийн байгууллагаас өөр хилийн холбогдох албанаас гаргасан захиргааны шийдвэрт мөрдвөл зохино.
5.	Одоогийн байдлаар БНХАУ-ын зүгээс энэхүү зүйлд тусгагдсан асуудлын хүрээнд ямар нэгэн мэдэгдэл, танилцуулга, урьдчилан сэргийлэх мэдээллийг ирүүлдэггүй бөгөөд хаана хэнд гаргаж өгдөг, эсхүл үйлчлүүлэгчид ийм мэдээллийг хаанаас олж авах нь тодорхойгүй байна.	**5 ДУГААР ЗҮЙЛ. ҮНЭНЧ ШУДАРГА АЖИЛЛАХ, ҮЛ ЯЛГАВАРЛАХ БОЛОН ИЛ ТОД БАЙХ ЯВДЛЫГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ БУСАД**	**5 ДУГААР ЗҮЙЛ. ҮНЭНЧ ШУДАРГА АЖИЛЛАХ, ҮЛ ЯЛГАВАРЛАХ БОЛОН ИЛ ТОД БАЙХ ЯВДЛЫГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ БУСАД АРГА ХЭМЖЭЭ** **1. Хяналт, шалгалтыг чангатгах талаар мэдэгдэл хүргүүлэх** Хэрэв аль нэг Гишүүн өөрийн нутаг дэвсгэрийн хүрээнд хүн, амьтан, эсхүл ургамлын амь нас буюу эрүүл мэндийг хамгаалах зорилгоор өөрийн холбогдох байгууллагуудад мэдэгдэл буюу заавар чиглэл хүргүүлэх систем нэвтрүүлж, эсхүл хэрэгжүүлж, тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлд дурдсан хүнсний зүйл, ундаа, эсхүл мал, амьтны тэжээлийн хувьд хил дээр тавих хяналт, шалгалтыг чангатгахаар болсон бол тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэл гаргах, хүчингүй болгох, эсхүл үйлчлэлийг нь түр зогсооход дараах журмыг мөрдлөг болгоно: (a) тухайн Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг шаардлагатай бол эрсдэлийг үндэслэн гаргаж болно;

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

[17] Гишүүд давж заалдах буюу хянан үзэх шатанд захиргааны байгууллага чимээгүй (хариу өгөхгүй) байх нь түүний хууль, журмын дагуу нэхэмжлэгч талд ашигтай шийдвэр байх болно гэдгийг хүлээн зөвшөөрөхөд энэ заалт саад болохгүй.

		АРГА ХЭМЖЭЭ	(b) тухайн Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг зөвхөн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг гаргах үндэс болсон амьтан, ургамлын хорио цээрийн нөхцөл бүхий хилийн орох боомтуудад нэгдсэн журмаар мөрдөх зорилгоор гаргаж болно; (c) тухайн Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэл гаргах болсон нөхцөл байдал арилсан бол, эсхүл уг нөхцөл байдал өөрчлөгдсөн нь худалдааны хязгаарлалтын арга хэмжээг арай зөөлрүүлж болохоор бол уг мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг нэн даруй хүчингүй болгоно, эсхүл түүний үйлчлэлийг нь түр зогсооно; мөн (d) хэрэв аливаа нэг Гишүүн тийм мэдэгдэл буюу заавар чиглэлийг хүчингүй болгохоор, эсхүл үйлчлэлийг нь түр зогсоохоор шийдсэн бол тийнхүү хүчингүй болгосон, эсхүл үйлчлэлийг нь түр зогсоосон тухай зарыг шаардлагатай бол үл ялгаварласан бөгөөд хялбар хүртээлтэй байх арга хэлбэрээр нэн даруй хэвлэн нийтэлнэ, эсхүл холбогдох экспортлогч Гишүүн буюу холбогдох импортлогчид мэдэгдэнэ.
6.	Монголын талын хэрэглэгчдийн хувьд дамжин өнгөрч буй далайн боомт дээр ачаа бараа саатуулагдах явдал олонтаа тохиолддог хэдий ч дээр дурьдсан дундын зууч байгууллагуудаар дамжуулдаг тул саатуулах болсон шалтгаан, саатуулах цаг хугацааа, холбогдох арга хэмжээний талаарх мэдээллийг хэр зэрэг богино хугацаанд ирүүлдэг талаарх мэдээллийг одоогоор өгөх боломжгүй.		**2. Бараа саатуулах** Аливаа нэг Гишүүн импортоор оруулахаар мэдүүлсэн барааг гаалийн байгууллагаар, эсхүл эрх бүхий өөр бусад байгууллагаар шалгалт хийлгэхээр саатуулсан тохиолдолд холбогдох тээвэрлэгчид, эсхүл импортлогчид нэн даруй мэдэгдэнэ.
			3. Шинжилгээний журам 3.1. Аливаа нэг Гишүүн импортоор оруулахаар мэдүүлсэн бараа ирэх үед авсан дээжний эхний шинжилгээний хариу сөргөөр гарсан тохиолдолд, хүсэлтийг үндэслэн, хоёр дахь удаагаа шинжилгээ хийлгэх боломж олгож болно.
			3.2. Аливаа нэг Гишүүн 3.1 дэх хэсэгт заасан боломж олгосон тохиолдолд уг шинжилгээг хийлгэж болох аливаа лабораторийн нэр, хаягийг, үл ялгаварласан бөгөөд хялбар хүртээлтэй байх арга хэлбэрээр хэвлэн нийтэлнэ, эсхүл энэ мэдээллийг холбогдох импортлогчид өгнө.
			3.3. Аливаа нэг Гишүүн хэрэв 3.1 дэх хэсэгт заасны дагуу хоёр дахь шинжилгээ хийлгэсэн бол барааг олгох болон бүрдүүлэлт хийх зорилгоор уг шинжилгээний хариуг харгалзан үзэх бөгөөд зүйтэй гэж үзвэл уг шинжилгээний хариуг хүлээн зөвшөөрч болно.
7.			**10.2 Хуулбарыг хүлээн зөвшөөрөх**

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

	Дамжин өнгөрөх тээвэртэй холбоотой баримт бичгийн эх хувийг шаардах явдал тогтмол гардаг.	**10 ДУГААР ЗҮЙЛ. БАРААГ ИМПОРТЛОХ, ЭКСПОРТЛОХ, ДАМЖУУЛАН ӨНГӨРҮҮЛЭХТЭЙ ХОЛБООТОЙ ДҮРЭМ**	10.2.1 Гишүүн бүр, хэрэв зүйтэй гэж үзвэл, бараа оруулах, гаргах, дамжуулан өнгөрүүлэх ёс журмын ажиллагаанд шаардлагатай дагалдах бичиг баримтын цаасан, эсхүл цахим хуулбарыг хүлээн зөвшөөрдөг болохыг эрмэлзэнэ.
			2.2 Хэрэв аль нэг Гишүүний засгийн газрын ямар нэг агентлаг тийм бичиг баримтын эх хувийг нэгэнт эзэмшиж байгаа бол тухайн Гишүүний өөр бусад аль нэг агентлаг уг эх хувийг эзэмшиж буй агентлагаас эх хувийн оронд ирүүлсэн цаасан, эсхүл цахим хуулбарыг, хэрэв зохих ёсны гэж үзвэл, хүлээн зөвшөөрнө.
			2.3 Аль нэг Гишүүн бараа оруулах нэг шаардлага болгож, экспортлогч Гишүүний гаалийн байгууллагад гаргаж өгсөн экспортын мэдүүлгийн эх хувийг, эсхүл түүний хуулбарыг шаардахгүй.[18]
8.	Одоогийн байдлаар Монгол Улсын хувьд ч нэг цонхны систем тодорхой нэвтрэгүй тул дамжин өнгөрч буй улс орнуудад ийм төрлийн мэдээллийн систем байгаа эсэхэд ач холбогдол өгөөгүй байна.		**10.4 Нэг цонхны систем** 4.1 Гишүүд худалдаа эрхлэгч нар бараа оруулах, гаргах, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэхэд шаардлагатай бичиг баримт болон/эсхүл мэдээллийг холбогдох байгууллагад буюу агентлагт хилээр орох нэг цэгээр дамжуулан хүргэх боломж бүрдүүлж, нэг цонхны систем нэвтрүүлэхийг эрмэлзэнэ. Уг бичиг баримт болон/эсхүл мэдээллийг холбогдох байгууллага буюу агентлаг шалгаж дуусмагц шалгалтын үр дүнг нэг цонхны системээр дамжуулан хүсэлт гаргагч тухайн этгээдэд цаг алдалгүй мэдэгдсэн байна.
			4.2 Бичиг баримт болон/эсхүл мэдээллийг нэг цонхны системээр дамжуулан нэгэнт хүлээн авсан тохиолдолд холбогдох байгууллага буюу агентлаг яаралтай тохиолдол биш бөгөөд нийтэд зарлан мэдэгдсэн онцгой тохиолдол биш бол яг тийм бичиг баримт болон/эсхүл мэдээлэл дахин гаргаж өгөх хүсэлт тавихгүй.
			4.3 Гишүүд нэг цонхны систем нь хэрхэн ажиллаж байгаа талаар Хороонд дэлгэрэнгүй мэдээ ирүүлнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

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

			4.4 Гишүүд нэг цонхны системээ дэмжин ажиллуулах зорилгоор мэдээллийн технологийг боломжийнхоо хэрээр, мөн аль болох хэмжээнд ашиглана.
9.	Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүнийг Хятадын далайн боомтоор транзит нөхцлөөр оруулах үед төрөл бүрийн шалгалт, хориг, саад учирдаг.	**11 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ЭРХ ЧӨЛӨӨ**	**11 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ЭРХ ЧӨЛӨӨ** 1. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнтэй холбогдуулан аль нэг Гишүүнээс тогтоосон аливаа дүрэм журам буюу ёс журмын ажиллагааг: (a) хэрэв тэдгээрийг батлан гаргах болсон нөхцөл байдал, эсхүл зорилтууд үгүй болсон, эсхүл уг нөхцөл байдал буюу зорилтууд өөрчлөгдсөн нь худалдааны хязгаарлалтын үндэслэл бүхий арай зөөлөн арга хэлбэрээр ажиллах боломж олгож байгаа бол үргэлжлүүлэн дагаж мөрдөхгүй; (b) дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнийг далдуур хязгаарлах хэлбэрээр хэрэгжүүлж болохгүй.
			2. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд дамжуулан өнгөрүүлэхэд ногдуулдаг аливаа төлбөр, хураамж хураан авах болзол нөхцөл тавихгүй. Үүнд тээврийн үйлчилгээний хөлс, эсхүл дамжуулан өнгөрүүлэхэд гардаг захиргааны зардал буюу үзүүлсэн үйлчилгээний зардалд тохирсон хөлс хамаарахгүй.
			3. Гишүүд дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд сайн дураараа элдэв хориг саад тавих, эсхүл түүнтэй адилтгах өөр бусад аливаа нэг арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх арга саам хайхгүй, тийм зүйлс хийхгүй, эсхүл тийм зүйлсийг дэмжин үргэлжлүүлэхгүй. Энэ нь тээврийн асуудлыг зохицуулсан өнөөгийн болон ирээдүйн үндэсний дүрэм журам, хоёр талт, эсхүл олон талт хэлэлцээрт хохирол учруулахгүйгээр ДХБ-ын дүрэмд нийцсэн байгаа.
		11 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ЭРХ ЧӨЛӨӨ	4. Гишүүн бүр өөр нэг Гишүүний нутаг дэвсгэрээр дамжуулан тээвэрлэх бараа бүтээгдэхүүнд хэрэв тийм бараа бүтээгдэхүүнийг анх ачуулсан газраас хүлээн авах газар хүртэл тэрхүү өөр нэг Гишүүний нутаг дэвсгэрээр дамжуулалгүйгээр тээвэрлэсэн тохиолдолд үзүүлэх байснаас дутуугүй тааламжтай үйлчилгээ үзүүлнэ.
10.	Хэлэлцээрийн 11.5 дугаарт тусгагдсан дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд зориулсан эгнээ, зогсоол, байр талбай байхгүй.		5. Гишүүд, хэрэв болохоор бол, дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнд зориулан биет байдлаараа тусгаарлагдсан дэд бүтэц (тусгай эгнээ, тусгай зогсоол, байр талбай зэрэг болон тэдгээртэй адилтгах өөр бусад байгууламжууд) бий болговол зохино.

МОНГОЛ УЛСЫН ДАЛАЙН ЗАХИРГАА

11.	Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнтэй холбоотой ёс журмын тогтсон ямар үйл ажиллагаа байдаг, тогтсон ямар баримт бичгийн бүрдүүлэлт хийх талаар Дэлхийн худалдааны байгууллагын өөр хэл дээр хэвлэгдсэн (англи, орос) ямар нэгэн мэдээлэл байхгүй байна.		6. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнтэй холбогдсон ёс журмын ажиллагаа, бичиг баримт бүрдүүлэлтийн шаардлага, мөн гаалийн байгууллагын хэрэгжүүлдэг хяналтууд нь дараах арга хэмжээг авахад шаардагдахаас илүү хүндрэл учруулахааргүй байна: (a) холбогдох барааг ялган таних, мөн (b) дамжуулан өнгөрүүлэх горимын шаардлагыг хангуулах.
			7. Барааг дамжуулан өнгөрүүлэх горимд нэгэнт байршуулсан бөгөөд аль нэг Гишүүний нутаг дэвсгэр дэх эхлэл цэгээс илгээхийг зөвшөөрсөн бол түүнийг дамжуулан өнгөрүүлэх ажиллагаа тухайн Гишүүний нутаг дэвсгэр дэх хүрэх цэгт дуусгавар болох хүртэл уг барааND гаалийн аливаа төлбөр ногдуулахгүй бөгөөд шаардлагагүй бол түүнийг саатуулах, эсхүл хязгаарлах арга хэмжээ авахгүй.
12.	Техникийн саад тотгорын тухай хэлэлцээрийн талаар ойлголт холбогдох байгууллагуудад байхгүй байна. Монгол Улс нэгдэж орсон энэхүү хэлэлцээрийн талаарх мэдээ, мэдээллээр оролцогч бүх талыг хангах, аж ахуйн нэгжүүдэд сургалт хийх замаар чадавхижуулах шаардлагатай.		8. Гишүүд дамжин өнгөрөх барааны хувьд Худалдаан дахь техникийн саад тотгорын тухай хэлэлцээрт заасан утгаар техникийн шаардлагын болон тохирлын үнэлгээний журам мөрдөхгүй.
			9. Гишүүд дамжуулан өнгөрүүлэх бичиг баримт болон мэдээллийг бараа ирэхээс өмнө урьдчилан бүртгүүлж, урьдчилан бүрдүүлэхийг зөвшөөрөх бөгөөд тийм журам тогтооно.
			10. Дамжин өнгөрөх хөдөлгөөн аль нэг Гишүүний нутаг дэвсгэрээс гарах гаалийн газарт нэгэнт хүрсэн дамжуулан өнгөрүүлэх шаардлага хангагдсан бол уг гаалийн газар дамжуулан өнгөрүүлэх уг ажиллагааг нэн даруй дуусгавар болгоно.
			11. Хэрэв аль нэг Гишүүн дамжин өнгөрөх хөдөлгөөний хувьд батлан даалт, барьцаа, эсхүл өөр бусад зохих мөнгөн буюу мөнгөн бус[19] хэрэгслийн хэлбэрээр баталгаа шаардсан бол тийм баталгаа нь тухайн дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнөөс үүдэлтэй шаардлагууд хангагдсан байх явдлаар хязгаарлагдана.
			12. Хэрэв холбогдох Гишүүн өөрийн тавьсан дамжуулан өнгөрүүлэх шаардлагуудыг нэгэнт хангагдсан гэж үзсэн бол холбогдох баталгаа саадгүй цуцлагдана.
			13. Гишүүн бүр нэг операторын хэд хэдэн хэлцлийг хамарсан иж бүрэн баталгаа гаргах, эсхүл баталгааг цуцлалгүйгээр дараагийн ачилтад хамааруулан шинэчлэхийг өөрийн хууль тогтоомж, дүрэм журамд нийцсэн хэлбэрээр зөвшөөрнө.
			14. Гишүүн бүр нэг хэлцлийг хамарсан болон, зүйтэй гэж үзвэл, хэд хэдэн хэлцлийг хамарсан баталгаа тогтооход ашигласан холбогдох мэдээллийг нийтийн хүртээл болгоно.
			15. Гишүүн бүр зөвхөн өндөр эрсдэлтэй тохиолдолд, эсхүл баталгаа ашиглах замаар гаалийн хууль тогтоомж, дүрэм журам сахиулах боломжгүй бол дамжин өнгөрөх

[19] Энэ заалт нь аливаа нэг Гишүүн холбогдох тээврийн хэрэгслийг дамжин өнгөрөх хөдөлгөөний баталгаа болгон ашиглаж болохоор өнөөдөр мөрдөж буй журмаа үргэлжлүүлэн мөрдөхөд саад болохгүй.

		11 ДҮГЭЭР ЗҮЙЛ. ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ЭРХ ЧӨЛӨӨ	хөдөлгөөнд гаалийн дагалдан хүргэгч буюу гаалийн харгалзагч ашиглахыг шаардаж болно. Гаалийн дагалдан хүргэгч буюу гаалийн харгалзагчийн хувьд мөрдөх нийтлэг журмыг 1 дүгээр зүйлийн дагуу хэвлэн нийтэлнэ.
13.	Одоогийн байдлаар 2014 оны Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээс өөр транзит тээвэртэй холбоотой гэрээ хэлцэл байхгүй. XXX-ийн хүрээнд БНХАУ-ын далайн боомтоор Монгол Улсын ачаа барааг дамжуулан тээвэрлэх талаар урьдчилан сайтар бэлтгэж тус хэлэлцээрийн 11.16-р зүйлд тусгагдсан асуудлаар гэрээ хэлцэл хийх зайлшгүй шаардлагатай бөгөөд энэ талаарх хүсэлтийг үндэсний хороогоор дамжуулан тус улсын үндэсний хороонд хүргүүлвэл зохино. Нэгэнт эдгээр нөхцлөөр нэгдсэн шийдэлд хүрч чадвал энэ талаар хувийн хэвшлийн байгууллагуудад мэдээлэх замаар өнөөдрийг хүртэл тулгарч буй асуудлуудыг шийдвэрлэх боломжтой гэж үзэж байна.		16. Гишүүд дамжин өнгөрөх эрх чөлөөг боловсронгуй болгох зорилгоор өөр хоорондоо хамтран ажиллаж, мөн үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахыг эрмэлзэнэ. Ийнхүү хамтран ажиллаж, үйл ажиллагаагаа уялдуулан зохицуулахад дараах асуудлаар ойлголцох явдал хамаарах бөгөөд түүгээр хязгаарлагдахгүй: (d) төлбөр, хураамж; (e) ёс журмын ажиллагаа болон хууль ёсны шаардлагууд; мөн (f) дамжуулан өнгөрүүлэх горимын практик ажиллагаа.
14.	БНХАУ-ын далайн боомтууд, ялангуяа Тяньжин далайн боомтыг хариуцсан үндэсний зохицуулагч/ салбар хорооны талаарх мэдээллийг эхний ээлжид тодорхой болгох, цаашид тогтмол мэдээлэл солилцох, хамтран ажиллах механизмтай болох явдал хамгийн чухал байна.		17. Гишүүн бүр дамжуулан өнгөрүүлэх ажиллагааны дагуу хөдөлж буй бараатай холбогдуулан бусад Гишүүдээс тавьсан бүх асуулт лавлагаа, санал хүсэлтийг хүргүүлж болох, дамжуулан өнгөрүүлэх асуудал хариуцсан үндэсний зохицуулагч томилон ажиллуулахыг эрмэлзэнэ.

МОНГОЛ УЛСЫН
ДАЛАЙН ЗАХИРГАА