

**ДАЛАЙД ГАРЦГҮЙ ХӨГЖИЖ БАЙГАА ОРНУУДАД ТУЛГАРЧ БАЙГАА АСУУДАЛ,
ШИЙДВЭРЛЭХ АРГА ЗАМЫН ТУХАЙ¹ ДЭЛХИЙН ХУДАЛДААНЫ БАЙГУУЛЛАГЫН
ТАЙЛАН МЭДЭЭНИЙ ТОЙМ**

Далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орон (ДГХБО)-ууд дэлхийн томоохон зах зээлд хүрч, худалдааны гинжин хэлхээнд нэгдэх боломж далайн эрэг бүхий улсуудтай харьцуулахад тааруу байдаг. Энэхүү тайлан мэдээ нь ДГХБО-уудад улам бүр нэмэгдэж байгаа үнийн өсөлт, бараа бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэгчээс тээвэр, логистикийн сүлжээгээр дамжин эцсийн хэрэглэгчид очих хугацаанд сөргөөр нөлөөлсөн хүчин зүйлүүд зэрэг тодорхой хүндрэл бэрхшээлтэй асуудлуудыг тодруулан гаргахыг зорьжээ.

Ковид-19 цар тахал дэлхий дахинд нүүрлэн тодорхой хугацаанд тархалт өндөртэй байсаар байгаа нь эдгээр газар зүйн хувьд далайн эргээс алслагдмал улс орнуудын худалдааны эргэлтийг огцом бууруулсан, энэхүү эдийн засгийн уналтын хэмжээ дэлхийн бусад оронтой харьцуулшгүй өндөр байна.

Дэлхийн Худалдааны байгууллага (ДХБ)-аас боловсруулан батлуулсан Худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээр (ХХХ) нь зарчмын хувьд ачаа барааг боловсруулах, гаалийн үзлэг хяналтыг зохион байгуулахад чиглэгдсэн нэгдсэн стандартын үүрэг гүйцэтгэж худалдааны урсгалыг хялбаршуулах, шинэчлэх, байгууллага хоорондын уялдаа холбоог хангах хэрэгсэл болох тул бүрэн хэрэгжүүлж ажилласнаар хүнд, хэцүү нөхцлийг даван туулахад дэмжлэг болохуйц чухал ач холбогдолтой баримт бичиг юм.

Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө

ДГХБО-ууд нь гадаад худалдаанд оролцохын тулд хөрш орны (зарим тохиолдолд 2-3 улсын) нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөхөөс өөр аргагүй болдог. Тэдгээрийн бараа бүтээгдэхүүний урсгал тухайн улсын өөрийн тээврийн дэд бүтэц, дамжин өнгөрөх хууль эрх зүйн орчин болон далайн гарцтай улс болох хөрш орнуудын дэд бүтэц, хууль эрх зүйн орчин болон үзүүлэх үйлчилгээний байгууллагын чанар, хүнд суртал зэргээс шууд хамааралтай байдаг.

Далайд гарцгүй орнууд хөрш орны нутаг дэвсгэрээр “Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө” хэмээх зүйл заалт ДХБ-ын 1994 оны GATT конвенцийн 5 дугаар зүйл болон ХХХ-ийн 11 дүгээр зүйлд тусгагдсан хэдий ч эдгээр заалтууд тусгай хэрэгцээ шаардлага бүхий далайд гарцгүй орнуудын хувьд хангалтгүй хэвээр байна.

Дамжин өнгөрч буй улсын нутаг дэвсгэр дэх худалдааны хүндрэл бэрхшээл

¹ https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/landlocked2021_e.htm

Далайд гарцгүй улс болон дамжин өнгөрч буй улсын хооронд гардаг ачаа барааны тээвэрлэлттэй холбоотой нийтлэг хүндрэл бэрхшээлийг багцлан харвал дараах дүр зураг гарч байна. Үүнд:

- Боомт дээрх төрөл бүрийн үзлэг шалгалт, мэдүүлэг декларац;
- Тээврийн хэрэгслийн нэг төрлөөс нөгөөд дамжуулан ачих явц;
- Дамжин өнгөрөх үед хийгдэх хяналтын үзлэг шалгалтууд;
- Дамжлага, үйл ажиллагаа хоорондын хүлээлгүүд;
- Хилийн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадал, дэд бүтцийн хангалтгүй байдал;
- Ковид-19 цар тахлын үеийн эрүүл ахуй, аюулгүй байдалтай холбоотой хэрэгжүүлж байгаа үйл ажиллагаа гэх мэт.

Хөрш орнууд тээвэр логистик, худалдааны хэвийн урсгалд нөлөөлж буй хүндрэл бэрхшээлийн нэг хэсэг болох хил дээрх үзлэг шалгалтыг нэгдсэн стандартад оруулах замаар хамтран ажиллаж, дамжин өнгөрөх дэд бүтцийг боловсронгуй болгох боломжтой.

Өөрийн нутаг дэвсгэрээр дамжуулан өнгөрүүлдэг, далайд гарцтай хөгжиж байгаа улсуудаас ирүүлсэн тайлан мэдээнд "...цар тахлын нөлөөгөөр илүү их хүндрэл бэрхшээл амсаж байгаа нь үнэн хэдий ч өмнө нь худалдааг хөнгөвчлөх хэлэлцээрийн хүрээнд зохицуулах боломжтой буюу тавигдаж байсан шаардлагуудыг хийж гүйцэтгэж амжсан бол энэхүү цар тахлын үеийн хүндрэлийг цочрол багатайгаар даван туулахад ихээхэн нэмэртэй байх байлаа..." гэж дурьдагдаж байна. Жишээ нь:

- Худалдаатай холбоотой зохицуулалт, мэдээ, мэдээлэл цахим хэлбэрээр байршдаг байсан бол хувийн хэвшлийнхэнд ойлгомжтой, тогтмол нээлттэй байх байсан.
- Хилийн хяналтын байгууллагуудын хоорондын уялдаа холбоо хангалтгүй муу байна.
- Хууль дүрэм, шаардлага зохицуулалт хэтэрхий олон, үүнийг дагалдаад төрийн хүнд суртал ихтэй байна.
- Төр, хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагаа хангалтгүй байгаа тул хувийн хэвшлийн зүгээс Засгийн газартаа зориулан зөвлөгөө, мэдээлэл гаргаж өгөх, Засгийн газар нь холбогдох үйл ажиллагааг ханган хамтарч ажиллах бүтэц хангалтгүй хэвээр байна.

Дамжин өнгөрөхөд баримтлах үр дүнтэй бодлого нь худалдааг хөнгөвчлөхөд гол үүрэг гүйцэтгэдэг бөгөөд далайд гарцгүй орнуудын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлдэг. Гэсэн хэдий ч цар тахал тархахаас сэргийлэн авсан дараах арга хэмжээ нь тээвэрлэлтийн зардлыг нэмэгдүүлж далайд гарцгүй орнуудад хүргэгдэх болон тэндээс гарах ачаа барааны урсгалыг боомилон. Үүнд:

- Хилийг урт болон богино хугацаагаар хаасан;
- Тээврийн хэрэгслийг хилээр нэвтрүүлсэний дараах үзлэг шалгалт, ариутгал, халдваргүйжүүлэлт,
- Жолооч багийн гишүүдийг карантинд тодорхой хугацаагаар байлгасан гэх мэт.

Эдгээр нь шатахуун, тослох материал, хоол унд болон эм, эмнэлгийн хангамж зэрэг зайлшгүй шаардлагатай бараа бүтээгдэхүүний үнийн өсөлтөд нөлөөлсөн.

Далайд гарцгүй орнуудын хувьд ХХХ-ээр олгогдсон үйл ажиллагааг зөөлөн дэд бүтэц болгон хэрэгжүүлэн ажиллахын зэрэгцээ хилийн боомтыг дамжин гарах тээврийн хатуу дэд бүтцийн байгууламжийг бий болгох замаар дамжин өнгөрөх коридорыг байгуулах нь худалдааг дэмжих хамгийн үр дүнтэй арга гэдэг нь батлагдаад байна.

Африкийн орнуудын Хойд бүсийн коридор (Northern corridor)-ын үйл ажиллагаа хамгийн шилдэг жишээнд тооцогдож нэр нь дурьдагдсан хэвээр байна. Далайд гарцгүй орнууд нь тээврийн коридор ашиглан хамтран ажиллах жишиг тогтсон нь дан ганц далайд гарцгүй оронд үр ашгаа өгөөд зогсохгүй дамжуулан тээвэрлэж байгаа улс орнуудад ч ашигтай байдаг.

Далайд гарцгүй хөгжиж байгаа улсуудын худалдаанд учрах хүндрэлийг багасгах нь

Цар тахалтай холбоотойгоор улс орнууд онцын шаардлагагүй иргэдийг хил нэвтрэхийг хориглох, зөвхөн зайлшгүй шаардлагатай хоол хүнс, эм тариа, эмнэлгийн багаж тоног төхөөрөмжийг экспортоор авах зэрэг тодорхой зорилго бүхий хорио цээрийг их ашиглаж байна. Түүнчлэн дээрх төрлийн экспортын бараа бүтээгдэхүүнийг татвараас чөлөөлөх зэрэг арга хэмжээг уялдуулан ажиллаж байгаа. Гэсэн хэдий ч цар тахлын дэглэм үргэлжилсэн хэвээр байгаа нь худалдааны тэнцвэртэй байдлыг эрсдэлд оруулж, улс орнууд бараа бүтээгдэхүүний хомсдолд орох аюул тулгараад байна. Энэхүү асуудал нь хөрш зэргэлдээ орны нутаг дэвсгэрээр дамжуулан бараа бүтээгдэхүүнээ авдаг импортоор авахаас өөр сонголтгүй далайд гарцгүй орнуудын хувьд маш их эрсдэл, хүндрэлийг дагуулж байна. Дамжин өнгөрөх коридорууд ч олон улсын бараа бүтээгдэхүүний хөдөлгөөн тасарсантай холбоотой үйл ажиллагаа нь нам зогсоод байна.

Далайд гарцгүй хөгжиж буй орнуудын Олон Улсын судалгааны төв нь Засгийн газар хоорондын байгууллага юм. Тус судалгааны төвийн гол зорилго нь далайд гарцгүй орнуудын хүчин чадлыг бэхжүүлэх замаар олон улсын худалдаанаас олох өгөөжийг нэмэгдүүлэхэд чиглэгдсэн судалгаа хийх, хүний хөгжлийг дэмжихэд чиглэгдсэн судалгааг боловсруулан гаргах, ядуурлыг бууруулахад оршдог ба дараах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлдэг. Үүнд:

- Худалдаатай холбоотой сэдвийн хүрээнд Далайд гарцгүй орнуудын тээвэр болон дамжин өнгөрөх үйл ажиллагаатай холбоотой судалгаа хийж гүйцэтгэх;
- Далайд гарцгүй орнуудын хоорондын хамтын ажиллагааг сайжруулах замаар шинжлэн судалх чадавхийг бэхжүүлэхэд анхаарч ажиллах;
- Далайд гарцгүй орнуудын хооронд мэдээлэл солилцох замаар эдгээр улсад тулгарч буй үндсэн асуудлыг тодорхойлох;
- Олон улсын байгууллагуудтай хамтын ажиллагааг хөгжүүлэх замаар далайд гарцгүй орнуудын хүндрэл бэрхшээлийн талаар ойлголт өгөх, тусламж дэмжлэг авах боломж бүрдүүлэх зэрэг болно.

Төв Азийн далайд гарцгүй орнууд болох Казакстан, Киргиз, Туркменистан болон Узбекистан улсуудын хувьд Хятад, Европын Холбоо, Япон, БНСУ гэсэн дэлхийд хамгийн томд тооцогдох 5 зах зээлийн 4 нь орших Европ болон Зүүн Азийн орнуудын голд орших ба дамжуулан өнгөрүүлэх тээвэрлэлтээрээ тэргүүлэх томоохон нөөц боломжийг агуулж байгаа

хэдий ч тээврийн дэд бүтцийн хүчин чадал болон логистикийн гүйцэтгэлийн үзүүлэлтээр доогуур байранд орсон хэвээр байна.

Ковид-19 цар тахал далайд гарцгүй орнуудын дэлхийн зах зээлд гарах холбоосыг хүндрүүлсэн төдийгүй хил, хяналтын шат дамжлагыг улам хүндрэл бэрхшээлтэй, илүү зардалтай болгов. Үүнээс үүдэн хил дамнасан авто тээврийн үйл ажиллагаа үр дүнгүй болж тээвэрлэлтийн зардал хэд дахин өссөн байна. Гэсэн хэдий ч төмөр замаар тээвэрлэгчдэд илүү боломжууд бий болсон гэж дүгнэжээ.

Зорчигч тээврийн галт тэрэгний хөдөлгөөнийг цуцласан явдал нь төмөр замаар бараа бүтээгдэхүүн, өргөн хэрэглээний ачаа барааг тээвэрлэх боломжийг нэмэгдүүлсэн юм.

Ази-Европын чиглэлийн агаарын болон далайн тээврийн үнийн тогтворгүй байдал нь ачаа барааг газраар орлуулан тээвэрлэхтэй холбоотой юм. Хамгийн сүүлийн үеийн статистик мэдээнээс харахад төмөр замын тээвэр нь Хятад-Европын хооронд хийгдэх ачаа барааны урсгал, ялангуяа цар тахлын эсрэг эм тариа, эмнэлгийн хангамжийн хувьд хамгийн гол суваг болжээ.

БНХАУ-ын Худалдааны яамны мэдээлснээс харахад Европын холбооны улсын чиглэлд хийсэн China Railway Express компани нийт 10108 аяллыг гүйцэтгэн нийт 927,000 TEU ачааг тээвэрлэсэн нь өмнөх онтой харьцуулахад даруй 54 хувиар өссөн дүн ажээ.

United Transport and Logistics Company-Eurasian Rail Alliance (UTLC-ERA) нэртэй Беларусь, Казакстан, ОХУ-ын төмөр замын хамтарсан компани мөн дээрх чиглэлд өөрийн нутгаар дамжуулан чингэлэг бүхий ачаа барааг тээвэрлэдэг.

Евразийн транзит ачаа хэмжээний хувьд 2019 онд 333,000 TEU байснаас 2020 онд даруй 90 хувиар өсч 546,900 TEU болсон бөгөөд 2021 оны эхний 8 сарын байдлаар 427,700 TEU болсон дүнтэй байгаа нь өмнөх оноос илүү гарах шинжтэй байна.

Төв Азийн улс орнууд БНХАУ, ОХУ-тай хамтран ажиллах замаар төмөр замын дамжин өнгөрөх үйл ажиллагаанд оролцож Евразийн газраар холбох гүүр болох байр сууриа бэхжүүлж эхлэв. Хүчин чадлаа сайжруулж чадсан улс орнуудын хувьд энэхүү цар тахал илүү боломжийг олгосон байна. Үүний нэг жишээ нь Хятадын хил дээр байдаг 2015 онд байгуулагдсан Хоргос боомт бөгөөд ойролцоогоор 130 гектар талбайтай Төв Азид байрлах хамгийн том хуурай боомт юм. Тус хуурай боомт нь Казакстан Улсын тээвэр логистикийн хамгийн том төвд зүй ёсоор тооцогдоно.

Хоргос хуурай боомт нь Хятадыг Европтой, Төв Азийг Турктэй, өмнө зүгийг Персийн булангийн орнуудтай холбож байгаагаараа онцлог. Цар тахлаас үл шалтгаалан ачааны урсгал нь тасралтгүй нэмэгдэж байсан ба 2020 онд 200,000 TEU чингэлэг боловсруулж нэвтрүүлсэн бол 2021 оны эхний 6 сарын байдлаар 102,000 TEU дамжуулан өнгөрүүлээд байна. Тус хуурай боомт нь орчин үеийн тоног төхөөрөмжөөр тоноглогдсон бөгөөд вагон болон чингэлгийг тоолох автомат системтэй, Казакстан-Хятадын хилийн орчим дараах үйл ажиллагааг 24 цагийн турш явуулдаг байна. Үүнд:

- Галт тэрэг хүлээн авах, илгээх;
- Төмөр замын царигийн зөрүүтэй ачааг хүлээн авч эргүүлэн ачих;

- Агуулах болон чингэлгийн зогсоол дээр ачааг эргэлтэд оруулах бүх шатны үйлчилгээ үзүүлэх (ачих, ангилах, хадгалах, илгээх, аюултай ачаа болон тусгай хадгалалт шаардагдах ачааг зохих журмаар боловсруулах) гэх мэт.

Энэхүү цар тахал дэгдсэний дараа автотээврийн систем Олон улсын хамтын ажиллагааны хүрээнд харилцан уялдаа холбоогүй, ойлгомжгүй байгаа нь тодорхой болсон бөгөөд энэ нь далайд гарцгүй орнуудын хувьд улам их хүндрэлийг дагуулах болсон тул яваандаа хил нэвтрэх зэрэг үйл ажиллагааг хөнгөвчлөхөд чиглэгдсэн арга хэмжээг зохион байгуулалттайгаар авч үзэх нь зүйтэй гэсэн дүгнэлтэд хүрээд байна.

Бүс нутгийн хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулдаг олон улсын байгууллагууд хил орчмын эрүүл мэндийн арга хэмжээг хэрэгжүүлэх нэгдсэн заавар, зааварчилгаа гаргажээ. Жишээ нь далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын тал хувь нь орших Африк тивд Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA), East African Community (EAC), Economic Community of West African States (ECOWAS) болон Southern African Development Community (SADC) зэрэг байгууллагууд өөрийн гишүүн орнуудад зориулсан худалдааг хөнгөвчлөх стандарт дүрэм журмыг боловсруулан гаргаж хэрэгжүүлж эхэлсэн байна. Аз болоход цар тахал бүх зүйлд сөргөөр нөлөөлж чадсангүй. Ихэнх ДГХБО дараах арга хэмжээг авчээ. Үүнд:

Азербайджан Улсын хувьд гадны автотээврийн хэрэгсэл хил дээр ямар нэгэн саад бэрхшээлгүй орж ирэх, далайн тээврийн хувьд (хөрш зэргэлдээ Казакстан, Туркменистан Улсад холбоотой зарим хоригийг үл тооцвол) нээлттэй бодлого баримтлах зохицуулалт хийсэн байна. Бүх жолооч ачаагаа ачихаас өмнө ковидын шинжилгээг Баку боомт (Каспийн тэнгис) дээр ирж хийлгэх ба зөвхөн сөрөг гарсан жолооч Казакстан болон Туркменистан улсууд руу явах зөвшөөрөл олгогдоно. Шинжилгээний хариу 6-8 цагийн дотор гардаг ажээ.

Хөлөг онгоцоо хүлээх тээврийн жолооч нар зориулалтын ногоон бүсэд байрлах ба хоол ундаар хангагдсан байна. Гүрж, Иран, ОХУ болон Турк зэрэг улсууд руу орох хилийн зурвас дахь ачааны урсгал бүх тээврийн хэрэгсэлд нээлттэй байдаг ажээ. Баку боомтоос Гүрж болон Ираныг зорих ачааг хамгаалах зориулалт бүхий цагдаагийн дагалдах тээврийн хэрэгслүүдэд ч мөн Азербайджаны хилээр нэвтрэх зөвшөөрөл чөлөөтэй олгогддог төдийгүй олон улсын тээвэр гүйцэтгэж буй жолооч нар үнэгүй хоол ундаар хангагддаг байна.

Дамжин өнгөрөх улс

Сенегал Улс нь түр журмаар дамжуулан экспортлох бараа бүтээгдэхүүнд хориг тавихдаа өргөн хэрэглээний бүтээгдэхүүн болох цагаан будаа, ургамлын тос, сүү, сүүн бүтээгдэхүүн, гоймон болон стратегийн чухал шаардлагатай бүтээгдэхүүн болох саван, гар ариутгагчийг хоригт хамруулаагүй байна.

Турк Улс нь Ковид-19 өвчний шинж тэмдэг илэрсэн гадаадын жолооч нарыг Турк улсад орохыг хориглосон бол дамжин өнгөрөх үед:

- автомашин нь GPS төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байх;
- хилээр нэвтрэх пунктээс шалтгаалан 24/36 цагийн хугацаанд дамжин өнгөрөх эрх олгох;

- автозам болон цаг агаарын нөхцөл байдлаас шалтгаалан зөвшөөрлийг 48 цагаар сунгах;
- тээврийн хэрэгслийн зорилтот маршрутын дагуу зам болон зогсоол ашиглах зөвшөөрөл олгож байна.

Турк улс руу хаяглагдсан ачаа бүхий тээврийн хэрэгсэл болон Туркээс гарч буй жолооч нь:

- хэрэв Турк Улсаас 72 цагийн дотор гарах бол 14 хоногийн тусгаарлалт шаардахгүй;
- автозам болон цаг агаарын нөхцөл байдлаас шалтгаалан зөвшөөрлийг 48 цагаар сунгах ба Туркийн жолооч нар 14 хоног хүлээлгүй шууд Туркээс гарах эрхтэй. Хоол хүнс болон эмнэлгийн тусламж үйлчилгээ Турк жолооч нарт эхний ээлжинд үзүүлнэ. Тээврийн трайлер машинуудад зориулсан дугуйгаар нь оруулах, дугуйгаар нь гаргах үйл ажиллагааг жолоочгүйгээр явуулна гэжээ.

Худалдааг Хөнгөвчлөх Хэлэлцээрийн 11 дүгээр зүйл: “Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө”

Энэхүү зүйл заалт нь аливаа улсаар ачаа барааг дамжуулан өнгөрүүлэх үйл ажиллагааг хөнгөвчлөхөд чиглэгдэнэ. Үүнд:

- Дамжин өнгөрөх төлбөр хураамж, ёс журмын ажиллагаа (11.1-11.3)
- Дамжин өнгөрч байгаа ачаа барааг үл ялгаварлан гадуурхах явдалд хяналт тавих (11.4)
- Дамжин өнгөрөх, ёс журмын ажиллагаа, хяналт шалгалт болон дэд бүтэц (11.5-11.10)
- Баталгаа гаргах (11.11-11.15)

ДХБ-ын гишүүн бүх улс орнууд нь нэгдэж орсон энэхүү хэлэлцээрийн дагуу дамжин өнгөрч байгаа улс орнуудын хувьд ёсчлон биелүүлэх дүрэм журам, заавал мөрдөгдөх шаардлагыг аль болох бууруулах үүргийг байгууллагын өмнө хүлээж, зөвхөн үзүүлж буй үйлчилгээ болон тээвэрлэлтийн хөлснөөс өөр төлбөр, хураамжийг авах ёсгүй юм.

Одоо үүсээд байгаа бараа бүтээгдэхүүний урсгалын овоолго, бөглөрлийг 11 дүгээр зүйлд тусгагдсан заалтуудын дагуу шийдвэрлэх, бууруулах боломжууд бий. Үүнд:

- Хил болон гаалийн үзлэг шалгалтыг уялдуулах, мэдээлэл солилцох, хамтран ажиллах; (Мэдээлэл, харилцаа, холбооны технологийг ашиглах)
- Дамжин өнгөрөх бараа бүтээгдэхүүнд тавих хориг саадыг багасгах;
- Дамжин өнгөрөх дүрэм журам, шаардлагыг хялбаршуулан уялдуулах;

11 дүгээр зүйлд хэлэлцээрт нэгдэж орсон Засгийн газар бүр Дамжин өнгөрөх ачаа тээврийг хариуцан ажиллах Үндэсний зохицуулагч томилон ажиллуулахыг байгууллагаас хөхиүлэн дэмждэг бөгөөд одоогийн байдлаар 2 улс өөрийн зохицуулагчийн талаарх мэдээллийг солилцоод байна.

Тайлангаас гарах заавар, зөвлөмж

Далайд гарцгүй улс орнууд нь анхаарал хандуулах шаардлагатай тусгай хэрэгцээ бүхий бүлэг мөн бөгөөд тулгарч буй асуудлыг шийдвэрлэхийн тулд олон талт худалдааны

системд бүрэн нэгдэж орох боломжийг бүрдүүлэх онцгой арга хэмжээ шаардлагатай. Энэхүү тайланд тусгагдсан хүндрэл бэрхшээлийг бууруулах арга замыг зөвхөн далайд гарцгүй орнууд ч биш дамжуулан өнгөрүүлж буй орнууд болон холбогдох олон улсын байгууллагууд оролцох шаардлагатай.

1. Далайд гарцгүй хөгжиж буй орнууд аливаа үйл ажиллагааг цаг хугацаанд нь нэг бүрчлэн, нарийвчилсан байдлаар тодруулахад анхаарч ажиллах, шаардлагатай гэж үзвэл хариу мэдэгдэл хийх талаар санаачлага гарган ажиллавал зохино. Худалдааны урсгалд үүссэн хүндрэл бэрхшээлийг цаг хугацаанд нь мэдээлэхээс илүү ач тустай зүйл гэж үгүй. Үүнд дамжуулан тээвэрлэж буй улс орнууд ч өөрийн улсын нутаг дэвсгэр дээр байгаа ачааны тухай тодорхой мэдээ, мэдээллээр далайд гарцгүй улсыг цаг тухай бүрд нь хангах хүчин чармайлтыг нэмэгдүүлэх хэрэгтэй юм. Мэдэгдэл болон мэдээллээр хангах нь экспортлогчдод ямар ач холбогдолтой болохыг Ковид-19 цар тахал бидэнд илтгэн харуулж өгөв. Ингэснээр экспортлогчид болон тээвэрлэгчид ачаа барааны урсгалаа хянах боломжоор хангагдах юм.

2. Цаашдаа тулгарч болох аливаа өвчин зовлон, бэрхшээлийн үед ямар нэгэн улс цор ганцаар анхаарлын гадна үлдэхгүй байхын төлөө илүү уялдаа холбоотой харилцан хамааралтай ажиллаж, холбогдох арга хэмжээг цаг алдалгүй авч чаддаг болох шаардлагатай байгаа нь ажиглагдлаа. Энэхүү цар тахлын үеэр ДГХБО-уудад илүү хүнд асуудлууд тулгарч байгааг бид бүгд харав. Эдгээр орнууд дэлхийн эдийн засгийн сүлжээнд нэвтэрч хэвийн амьдралаа үргэлжлүүлэхэд Дамжин өнгөрөх улс ямар чухал үүрэг гүйцэтгэхдэг, хэр зэрэг ач холбогдолтой болохыг бид мэдэж авлаа. Цаашид тулгарсан аюул заналхийлэлд бэлэн байж, ямар ч тохиолдолд нийлүүлэлтийн гинжин хэлхээ тасалдахгүй байх, түүний урсгал хөдөлгөөнд нөлөөлөх хориг саадыг учруулахгүй байх, ялангуяа экспортын бараа бүтээгдэхүүнд тавих хориглолт байхгүй байх явдал чухал байна.

3. Тогтвортой эдийн засгийн сэргэлтийн хүрээнд далайд гарцгүй орнуудын хувьд хил нэвтрүүлэхэд тавигдах үйл ажиллагааг цахимжуулах, ХХХ-ийн хэрэгжилтийг нэмэгдүүлэх, худалдааг дэмжихэд зориулан тусламж дэмжлэг үзүүлэх хэрэгтэй байна. Эдгээр орнууд өөрсдөд нь тулгараад байгаа асуудлыг шийдвэрлэх арга замыг тодорхойлон гаргаж зохих алхмуудыг хийж эхэлжээ. 2021 онд НҮБ-ын OHRLLS болон Казакстан Улсын хамтран цахимаар зохион байгуулсан “Aid for Trade” арга хэмжээний үеэр илтгэгчдийн тавьсан асуудлын гол зангилаа нь хилээр нэвтрүүлэх үйл ажиллагааг цахимжуулах нь чухал болохыг хэлэлцэн, энэхүү асуудлыг бүгд санал нэгтэй дэмжсэн байна. Түүнчлэн цар тахлын үеэр жижиг үйлдвэрлэгчид, ялангуяа эмэгтэйчүүд их хэмжээний хохирол амссаныг онцлон тэмдэглэжээ.

4. ХХХ-ийг хэрэгжүүлэн ажиллах нь ил тод нээлттэй, урьдчилан таамаглах боломжтой худалдааг хөгжүүлэхэд нэн чухал шаардлагатай асуудал бөгөөд далайд гарцгүй орнуудын эдийн засгийн нөхөн сэргэлтийг дэмжихэд ч зохих нөлөө үзүүлнэ. Эдгээр орнуудын эдийн засгийн тогтвортой байдал болон хөгжил дэвшил нь гадаад худалдааны эргэлт, ачаа, барааг хориг саадгүй, чөлөөтэй, түргэн шуурхай тээвэрлэхтэй шууд хамааралтай юм.

Далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудад ХХХ-ийг хэрэгжүүлэх алхмууд болох засаг захиргааны болон ёс журмын олон хориг саад, шаардлагыг аль болох бууруулах,

худалдааны гол түншүүдтэйгээ ил тод, урьдчилан таамаглаж болохуйц байдлаар хамтран ажиллах нь эдийн засгаа сэргээн, хөгжиж дэвшихэд хамгийн гол үүрэг гүйцэтгэнэ.

ДГХБО-ууд ХХХ-ийн хэрэгжилтийг хянан үзэх, ялангуяа Хэлэлцээрийн 11 дүгээр зүйл болох “Дамжин өнгөрөх эрх чөлөө”-тэй холбоотой асуудлыг илүү сайжруулахад гол анхаарал хандуулж байгаа нь зөв зүйтэй асуудал гэж үзэж байна. Энэхүү зүйл заалт нь GATT² хэлэлцээрийн V зүйлд тусгагдсан дүрмээс дэвшилттэй болсон хэдий ч цаашид илүү тодорхой болгох, хэрэгжилтийг хянах шаардлагатай байна. Далайд гарцгүй орнууд өөрийн улсын бараа бүтээгдэхүүнийг хөрш, далайд гарцтай улсын нутаг дэвсгэрээр дамжуулан тээвэрлэхэд ялгаварлагдан гадуурхагдах нөхцөл оршсон хэвээр байна.

5. Далайд гарцгүй орнууд, ялангуяа Африкийн улс орнуудын хувьд дамжин өнгөрөх тээврийн коридор байгуулах, хөгжүүлэх явдал илт мэдэгдэхүйц үр дүн авчирч байгаа бөгөөд энэхүү үйл ажиллагааг хандивлагчид болон бүс нутгийн хөгжлийн банкнаас дэмжиж ажиллах шаардлагатай байна. Жишээ нь Northern Corridor буюу Хойд коридорын хувьд Африкийн Бурунди, Руанда, Уганда болон Ардчилсан Конго Улсыг Кенийн Момбаса далайн боомттой холбож өгдөг. Анх 2014 онд тус коридор байгуулагдсан. 2015 оны 1-р сарын байдлаар Момбаса боомтоос Уганда улсын Бусиа боомт хүртэл автотээврийн хэрэгслээр ачаа зөөхөд зарцуулах хугацаа 284 цаг (11,7 өдөр) зарцуулж байсан бол 2019 оны 1-р сарын байдлаар 90 цаг буюу 3,7 өдөр болтол буурчээ. Хандивлагчид энэхүү үйл ажиллагааг дэмжсэн хэвээр байж цар тахлын дараа ч энэхүү гүйцэтгэлийг хангаж байхад анхаарах шаардлагатай байна. Далайд гарцгүй орнууд “landlocked” буюу далайд гарцгүй гэсэн нэр томъёог “landlinked” буюу газраар холбогдсон гэх утгаар хөгжүүлж өөрсдөө мөн дамжуулан өнгөрүүлэгч орон болоход чиглэгдсэн арга хэмжээг авч, эдийн засгийн үр өгөөжийг хүртэх нь зүйтэй юм.

6. ДГХБО-ууд болон дамжин өнгөрөх орнуудын хувьд цахимаар хоорондоо холбогдохоос гадна хилээр ачаа бараа нэвтрүүлэх үйл ажиллагаанд хамтран хяналт тавих харилцан уялдаатай системтэй байх нь нэн чухал. Далайд гарцгүй орнуудын хувьд гаалийн үйл ажиллагаа болон хил, худалдааны агентлагуудын хоорондын хамтын ажиллагаа байхгүй, нэгдсэн стандарт болон уялдаа холбоогүй байж болох юм. Энэ тохиолдолд UNCTAD байгууллагаас боловсруулан гаргасан ASYCUDA³ нэртэй гаалийн компьютержсэн удирдлагын систем, UNESE байгууллагаас боловсруулсан eTIR⁴ олон улсын системийг хүлээн зөвшөөрч нэгдэж орох явдлыг түргэвчлэх шаардлагатай. Эдгээр системийг нэвтрүүлснээр ДГХБО-ын ачаа барааны урсгал дамжуулан тээвэрлэгдэх бүх хугацаанд харилцан уялдаа бүхий хамтын ажиллагааны нэгдсэн системийн хяналтын дор явагдах нөхцлөөр хангагдах юм.

² *General Agreement on Tariffs and Trade Дэлхийн Худалдааны байгууллагын хэлэлцээр бөгөөд энэхүү хэлэлцээрт анх Дамжин өнгөрөх эрх чөлөөний тухай ойлголтыг оруулсан ба нийт гишүүн орнуудад үйлчлэх зохицуулалттай. Монгол Улс тус хэлэлцээрт нэгдэж орсон, гишүүн орон юм.*

³ *Automated System for Customs Data – Гаалийн мэдээллийг боловсруулах автомат нэгдсэн систем*

⁴ *eTIR –Авто тээврийн хэрэгслээр хил нэвтрэхэд шаардагдах гаалийн мэдээлэл боловсруулах цахим нэгдсэн систем*

7. ДГХБО-уудад мэргэжилтэй боловсон хүчний болон санхүүгийн нөөц боломжийн хүртээмжгүй байдал, ХХХ-ийн зүйл заалтуудын талаар мэдээлэл, ойлголт тааруу, тэдгээрийг хэрэгжүүлж ажиллах эдийн засгийн боломж хомс байгаа тул хэлэлцээрийг хэрэгжүүлж ажиллан тодорхой асуудлуудыг шийдвэрлэхэд чиглэгдсэн бодит дэмжлэг, туслалцаа хэрэгтэй байгаа юм. Ковид-19 цар тахлаас үүдэлтэй хил дамнасан худалдаанд тавигдсан хоригтой холбогдуулан ХХХ-ийн хэрэгжилтийн явцыг шалгах асуулгын дагуу дээрх орнуудаас ирүүлсэн тайлан мэдээнд хил дамнасан экспорт/импортын баримт бичигт тавигдах шаардлага хоорондын уялдаа холбоо ямар чухал болохыг онцолж дурдсан байсан. Энэхүү хариулт нь улс орон бүр Үндэсний хэмжээнд хийж гүйцэтгэх үйл ажиллагаа болон ХХХ-ийг хэрэгжүүлэхэд анхаарах нэн тэргүүний ажлыг бидэнд тодорхойлж өгснөөс гадна “Aid for Trade” буюу Худалдаанд үзүүлэх дэмжлэг төслийн хүрээнд санхүүжүүлэх салбарыг харуулж өглөө гэж үзэж байна.

8. Худалдаатай холбоотой дэд бүтцийг сайжруулах нь “Aid for Trade” төслөөс нэн тэргүүнд тавих ёстой асуудал юм. Зарим ДГХБО-ууд худалдаатай холбоотой дэд бүтэц, технологитой холбоотой асуудлыг хилийн дотор болон гадагш нэвтрүүлэх шаардлагатай байгаа тухайгаа илэрхийлдэг.

9. ДГХБО-ууд болон тэдний нутгаас дамжин өнгөрч далайд хүрэх орнууд өөрийн орны худалдааны бодлогод дамжин өнгөрөх дэд бүтцийн бодлогыг чухалчлан анхаарах ёстой. Далайд гарцгүй орны хувьд дамжин өнгөрөх орны дэд бүтцээс шууд хамааралтай байх нь ойлгомжтой. Жишээлбэл Зимбабве Улсын экспортын өсөлтийг хангахын тулд хөрш зэргэлдээ Мозамбик болон Өмнөд Африкийн Бүгд Найрамдах Улсын дэд бүтцийг сайжруулах тухай давхар ярих хэрэгтэй болно. Улам бүр өсөн нэмэгдэх ачаа барааны урсгалыг нутаг дэвсгэрээрээ дамжуулан өнгөрөөж далайн эргийн улс орнуудын хувьд ч тэр далайн боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадал нэмэгдэхийн хэрээр ажлын байр нэмэгдэж, боомтод ирэх хөлөг онгоцны тоо нэмэгдэн, улмаар өрсөлдөөнөөс үүдэлтэй далайн тээврийн үнийн бууралт бий болох зэрэг үр өгөөж, ашиг дагалдаж байдаг.

10. Экспортын үйл ажиллагааг тасалдуулахгүй байхын тулд ДГХБО-ууд далайд гарцтай дамжин өнгөрөх орны гадаад худалдаанд авч буй арга хэмжээ, тавигдах шаардлагын талаар холбогдох мэдээ мэдээллийг урьдчилан авсан байх шаардлагатай. ДХБ-ын SPS agreement буюу “Амьтан, ургамлын эрүүл ахуйн арга хэмжээг хэрэгжүүлэх тухай” хэлэлцээрт энэ тухай тодорхой зааж, мэдээлсэн байх тухай дурдсан байгааг чухалчлан авч үзэх мөн шаардлагатай. ДХБ-аас гаргах эдгээр хорио цээрийн дэглэмийн тухай арга хэмжээ бүх худалдааны түншүүдэд хамааралтай. Гэсэн хэдий ч ДГХБО-уудад эдгээр шаардлагыг хэрэгжүүлж ажиллах дэд бүтэц, туршлага, нөөц боломж хязгаарлагдмал байгаагаас шалтгаалан илүү хүндрэл үүсэх магадлал харагдаж байна.

11. ДГХБО-ууд дамжуулан өнгөрч буй нутаг дэвсгэрээр бараа бүтээгдэхүүнээ гаргах үед 10 дугаар хэсэгт тусгагдсан “Амьтан, ургамлын эрүүл ахуйн арга хэмжээг хэрэгжүүлэх тухай” стандартын хүрээнд тухайн орноос тавигдаж буй хорио цээр нь зөвхөн эрсдэл бүхий бараа бүтээгдэхүүнд ногдож байхаар хэлэлцэж тохиролцох үйл ажиллагаанд эдгээр улсууд өөрсдөө идэвхитэй оролцож байгууллагатай хамтарч ажиллах шаардлагатай. Зарим тохиолдолд дээрх SPS хэлэлцээрийг оролцуулан сэргүүлэн тавих замаар ч асуудлаа шийдвэрлэх боломж гарч болох юм. Тус хэлэлцээр нь үзлэг хяналтыг шударга бусаар хийж

гүйцэтгэх, худалдаанд ямар нэгэн хориг саад учруулахгүй байх, олон улсын хүрээнд хүлээн зөвшөөрөгдсөн шинжлэх ухааны үндэслэлтэй аргыг авч хэрэглэхийг дэмждэг. Хөдөө аж ахуйн бүтээгдэхүүн, түүн дотроо дамжин өнгөрүүлж буй тухайн төрлийн бараа бүтээгдэхүүнд олон улсын стандартыг хэрэгжүүлэх нь худалдааны зардлыг хэмнэж худалдааг хөнгөвчлөх арга хэрэгсэл болдог. Иймд ДГХБО-ууд тодорхой стандартуудыг мөрдлөг болгон хэрэгжүүлэх замаар худалдааг хөнгөвчлөх боломжийг өргөнөөр ашиглах хэрэгтэй.

12. Standard Trade Development Facility⁵ (STDF) буюу Стандарт Худалдааг хөгжүүлэх нэгж нь ДГХБО-д шаардлагатай олон улсын стандартад нийцэхүйц QI⁶ (Quality Infrastructure) бүтцийг загварчлан гаргах боломжтой юм. “Худалдаан дахь Техникийн хориг саадын тухай”⁷ ДХБ-ын хэлэлцээрийн хүрээнд QI гэдэг нь бараа бүтээгдэхүүнээс авсан дээжийг лабораторийн нөхцөлд шалгах үйлчилгээ үзүүлэн стандартчилал тогтоож, итгэмжлэн, гэрчилгээ олгох төрийн болон хувийн хэвшлийн институтийг нэрлэдэг. Дэд бүтцийн чанарыг сорьж үзэх тодорхой зөвлөмж байдаг бөгөөд тус систем нь бараа бүтээгдэхүүний чанарыг нэмэгдүүлэх, байгаль орчинд ээлтэй байхад нөлөөлөх хууль эрх зүйн орчин, бодлогыг боловсруулахад дэмжлэг болж, хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа, арга замыг заадаг тул хөгжиж буй орнуудад тулгардаг гол бэрхшээлийг шийдэн, хөгжиж байгаа орнуудад бараа бүтээгдэхүүнээ экспортлох замаар худалдаагаа төрөлжүүлэхэд түлхэц болохуйц алхам болж болох юм. Мэдээлэл хангалтгүй байгаа хэдий ч далайд гарцгүй орнуудад тулгардаг хүндрэл бэрхшээлийн нэг нь энэхүү QI үйлчилгээ бөгөөд энэ гадаад зах зээлд өрсөлдөх боломжийг боймолж байгаа нэг үзүүлэлт гэж үзэж байна.

13. ДГХБО-уудын бизнесийг дэмжихэд хоёр талт болон олон талт гэрээ хэлэлцээрүүдээр олгогдсон эрх, боломжуудыг ашиглах явдлыг нэмэгдүүлэх, далайд гарцгүй орнуудад тулгардаг гол бэрхшээл болох шүүд тээвэрлэн хүргэх дүрэм журмыг илүү уян хатан болгох, далайд гарах гарцтай холбогдох замыг сайтар тусгах зэрэг арга хэмжээг авч ажиллах шаардлагатай байна. Олон улсын хамтын ажиллагааны нийгэмлэгийн зүгээс зохицуулахад анхаарал хандуулж болох асуудлын хувьд ДГХБО-ын худалдаа болон гарал үүслийн хоорондын дүрэм журмын харилцан уялдаа холбоо юм. Одоогийн байдлаар ихэнх тохиолдолд, экспортод гаргаж буй бараа бүтээгдэхүүнийг тарифын хөнгөлөлтөд хамруулахын тулд хувьд гарал үүслийн шаардлагыг хангах зорилгоор өөрийн улсаас шууд

⁵ Тус нэгж нь аюулгүй худалдааг хөгжүүлэх олон улсын хамтын нөхөрлөлийн байгууллага бөгөөд Тогтвортой хөгжлийн зорилтыг хангах, ядуурлыг бууруулахад чиглэгдсэн үйл ажиллагаа явуулдаг. Хөгжиж буй орнуудад зориулан хүнсний аюулгүй байдал, амьтан болон ургамлын гаралтай хүнсний эрүүл байдалд анхаарч ажилладаг.

⁶ Quality infrastructure (QI) refers to the public and private institutional framework needed to implement standardisation, accreditation and conformity assessment services including inspection, testing, laboratory and product certification. (<https://europa.eu/capacity4dev/new-tbtprogramme-new/wiki/quality-infrastructure-1>)

⁷ Technical Barriers to Trade Agreement – Худалдаан дахь Техникийн хориг саадын тухай Хэлэлцээр

илгээх ёстой байдаг бөгөөд ДГХБО-уудын хувьд ийм тээвэрлэлтийг шууд явуулах боломжгүй байх нь олонтаа.

14. ДГХБО-ууд далайд гарах гарцаас шууд хамаарал багатай үйлдвэрлэл болон үйлчилгээний чиглэлийн хөрөнгө оруулалтыг нэн тэргүүнд татах бодлого барих нь зүйтэй. Африкийн хэд, хэдэн далайд гарцгүй орнууд Европтой нэг цагийн бүсэд оршихоос гадна Англи болон Франц хэлийг өдөр тутамдаа ашиглаж ажилладаг. Энэ нь тэднийг ICT буюу Мэдээлэл харилцаа холбооны гол төв болох, мэдээллийг боловсруулах төв болон ажиллах нөхцөл боломжоор хангадаг байна. Бизнесийн таатай орчин бүрдүүлэх нь ДГХБО-уудын хувьд маш чухал бөгөөд ингэснээр шинэ технологийг өвлөж авах, ноу-хау хөгжүүлэх боломж бүрдэнэ.

15. ДГХБО-ууд нь харилцаа холбоо, цахим технологийг тэргүүлэх чиглэл болгон хөгжүүлэх бодлого баримтлах шаардлагатай. Засгийн газрын зүгээс интернетийн хурдыг нэмэгдүүлэх, хүртээмжтэй, нээлттэй байх бизнесийн таатай, цахим орчин бүрдүүлэхийг дэмжих бодлого гаргаж хууль эрх зүйн орчныг хөгжүүлэх шаардлагатай. Цахим дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд далайд гарцгүй орнууд анхаарал хандуулж ажиллах, ялангуяа хөдөө, алслагдсан газар нутагт интернет хүртээмжтэй байхад онцгой анхаарал хандуулж ажиллах хэрэгтэй байна.

16. ДГХБО-уудын хувьд одоо ДХБ-ын хүрээнд хэлэлцэгдэж байгаа цахим худалдаа, тоон хуваагдлыг бууруулах асуудлуудад оролцох шаардлагатай. Ковид-19 цар тахлын нөлөөгөөр цахим худалдаа дэлхий даяар өсөн нэмэгдэж байна. Мэдээлэл, харилцаа холбооны дэд бүтэц байхгүйгээс, ДГХБО-ууд үйлдвэрлэлийн дөрөвдүгээр хувьсгалаас хоцрох нөхцөл ч бүрдээд байгаа юм. Гэсэн хэдий ч олон улсын хамтын нийгэмлэгийн зүгээс ДГХБО-уудад тулгарч байгаа хүндрэл бэрхшээлийг даван туулахад чиглэгдсэн арга хэмжээг санал болгосон хэвээр байна.

17. Олон Улсын логистикийн байгууллага, холбоо, олон талт байгууллагууд мэдээллийг цуглуулж боловсруулан, далайд гарцгүй орнуудыг олон улсын худалдаанд нээлттэй оролцоход анхаарал хандуулах шаардлагатай байна. Чингэлэг болон далайн тээврийн үнэ Ковид-19 цар тахлын улмаас асар ихээр өссөн нь ДГХБО-уудад маш хүндээр тусаж байна. Хөлөг онгоц, чингэлгүүд зах зээлийн эрэлтийн дагуу ашиг ихтэй чиглэл болох Зүүн Ази-Хойд Америк гэсэн маршрутын дагуу ихэнхдээ аялж байгаагаас бусад чиглэлд ашиглагдах чингэлгийн хүртээмж хомсдох, ялангуяа далайд гарцгүй орнууд орхигдоход хүрээд байна.

Дижитал технологийн ашиглалтыг сайжруулснаар Олон Улсын хүрээнд чингэлгийг дагах, хянах механизмыг бий болгож, боомт дээр зогсох хөлгийн тоо хэмжээ, шугаман чиглэлийн хуваарь болон хуурай боомтын ашиглалт, галт тэрэг, ачааны машины урсгал, хөдөлгөөнийг хянаж зохицуулах бүрэн боломжтой болох юм. Ингэснээр ДГХБО-ын тээвэр зуучийн үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж буй ялгаварлан гадуурхагдах болон өрсөлдөөнийг хязгаарлаж буй зохисгүй явдал хаана илүү гарч байгаа нь харагдах, ил болох боломж бүрдэнэ.

18. ДГХБО-ууд нь төрийн бус байгууллагууд болон олон улсын агентлаг байгууллагуудтай хамтран ажиллах замаар тэдний үзүүлэх дэмжлэг туслалцааг авах бүрэн боломжтой юм. Маш нааштай таатай үйл явдал бол ДГХБО-ын Олон Улсын судалгааны төв 2009 онд Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотод байгуулагдсан явдал юм. Энэхүү байгууллагын

гол зорилго нь Вена хотод батлагдсан Үйл ажиллагааны төлөвлөгөө (VPOA)-г хэрэгжүүлэх, Тогтвортой Хөгжлийн Зорилтыг хангахад чиглэгдсэн үйл ажиллагаа явуулах, далайд гарцгүй орнуудын худалдаа, санхүү гэх мэт мэдээлэл хомс үйл ажиллагааг хамруулсан судалгаа хийхэд хамгийн тохиромжтой байгууллага юм. Өөр нэгэн жишээ гэвэл UN-OHRLLS байгууллага нь VPOA хөтөлбөрийг ДГХБО-ын байр суурьтай зохицуулан хэрэгжүүлэх, ДГХБО-ын хөгжилд тулгарч байгаа хүндрэл бэрхшээлийг судлах, саармагжуулахад чиглэгдсэн үйл ажиллагаа явуулдаг байна. ДХБ нь НҮБ-ын энэхүү байгууллагатай нягт хамтран ажилладаг бөгөөд хамтын ажиллагааг цаашид улам гүнзгийрүүлэх шаардлагатай байна.

--oOo--