

МОНГОЛ УЛС, ЕВРОПЫН ХОЛБООНЫ ХУДАЛДААН ДАХЬ ДАМЖИН ӨНГӨРӨХ ТЭЭВЭРЛЭЛТИЙН ХӨНГӨЛӨЛТИЙН АСУУДАЛ

*Д.Уламбаяр**

Монгол Улсын бараа бүтээгдэхүүн Европын Холбооны гишүүн орнуудад худалдааны нэмэлт Хөнгөлөлтийн Ерөнхий Системийн нөхцлөөр гарч буй хийгээд, тэндээс хөрөнгө оруулалт нэмэгдэж бараа, бүтээгдэхүүн, тоног төхөөрөмж импортоор орж ирэх нь өргөжих хандлагатай болж буй үед дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт, түүний тарифын хөнгөлөлт онцгой учир холбогдолтой. Далайд гарцгүй орны далайд гарах, эрэг бүхий улсын нутгаар дамжин өнгөрөх, хөнгөлөлттэй нөхцлөөр тээвэрлэлт гүйцэтгэх эрхийг дэлхий нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн байдаг ч дэлхийн 40 гаруй орон газар зүйн байрлалаас шалтгаалан далайд гарцгүй эх газрын гүнд оршиж, хамгийн өргөн хэрэглэгддэг хямд далайн тээвэр, мөн далайн баялгийг ашиглах боломж хязгаарлагдмал байдаг орнуудын нэг нь Монгол Улс юм.

НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблейн 1999 оны 54 дүгээр чуулганы тогтоолд тэмдэглэсэнээр “газар нутаг нь далайд гарцгүйгээс гадна, дэлхийн зах зээлээс алс, тусгаарлагдмал байдал нөхцлийг нь улам хүндрүүлсэн, тээврийн зардал өндөр, эрсдэл ихтэй зэрэг нь далайд гарцгүй хөгжиж буй орнуудын зүгээс нийгэм-эдийн засгаа хөгжүүлэх талаар тавьж буй хүчин чармайлтад нөр их бэрхшээл учруулж байна”.¹

Хөгжиж буй далайд гарцгүй орон дамжин өнгөрөх тээвэртэй холбогдсон асуудлуудыг хэрхэн зохицуулж чадахаас олон улсын эдийн засгийн интеграцид оролцох чадавхи шууд хамаарах болж байгаа билээ. Тэд дамжин өнгөрөх тээврээс гадна тэдгээрийн экспортын ихэнх нь түүхий эд, тэдгээр нь овор ихтэй байх, цаг агаарын таатай бус нөхцөл, хүн амын төвлөрөлт бага байдаг зэрэг олон бэрхшээлтэй тулгардаг. Тийм учраас далайд гарцгүй байх нь тэдгээр орнуудын хөгжлийн түвшин доогуур, хүн амын орлого бага байх, гадаадын шууд хөрөнгө оруулалт бага орж ирдэгийн нэг үндсэн шалтгаан болдог. Эдгээр зүйлүүдээс шалтгаалан далайд гарцгүй орнуудын хүн амд ногдох ашиг орлого нь далайн эргийн орны түвшингийн 2/3-г байдаг ажээ.²

Далайн эрэг бүхий боловч нутаг дэвсгэрийн нэг хэсэг нь далайгаас хол оршдог орны тээврийн асуудал нь дамжин өнгөрөх тээврээс эрс ялгаатай. Энэ нөхцөлд ачаа бараа нь дотоодын нөхцөл, тарифаар тээвэрлэгддэг. 2001 онд Африкийн далайд гарцгүй орнуудын гадаад худалдаанд тээвэр, түүнтэй холбоотой зардал нь барааны үнийн 20,7 хувь /Африкийн хөгжиж буй орнуудын дундаж үзүүлэлт 12,7 хувь/ болж байсан нь зах зээлийн эдийн засаг өндөр хөгжсөн орнуудын

* Д.Уламбаяр - Монгол Улс-Европын Холбооны түншлэлийг дэмжих төвийн захирал

5,1 хувиас 4 дахин их байжээ.³ Дээрх судалгаанд АНУ-аас хийсэн экспортын ачааны зардлыг дэлхийн бүх тив рүү тооцож үзэхэд эргээс 1000 км явах тутамд тээврийн зардал 4 хувиар, газраар хийсэн тээвэрт 30 хувиар өсч, харин далайд гарцгүй оронд барааг хүргэхэд тээврийн зардал бараг 50 хувиар өсч байсныг тогтоожээ.

Монгол орны хувьд гэхэд л тээвэрлэлт болон даатгалын төлбөрт нийт экспортынхоо 20 хувьтай тэнцэхүйц зардал гаргадагыг ЮНКТАД-аас хийсэн судалгаа харуулж байна. Өөрөөр хэлбэл ДНБ-ний 7-8 хувь болж байна. Энэ бүхэн нь олон талт худалдааны тогтолцоонд бүрэн нэгдэх, түүний давуу талыг эдлэх талаар тавьж буй Монгол Улсын хүчин чармайлтад гол саад болж байгаа юм.⁴

Сүүлийн үед Монгол Улсаас ЮНКТАД-тай идэвхтэй хамтран ажиллаж байгаа чухал чиглэлийн нэг нь далайд гарцгүй орнуудын дамжин өнгөрөх тээврийн асуудал юм. Далайд гарцгүй орнуудад учирч буй хүндрэл бэрхшээлийг даван туулах үүднээс авах арга хэмжээний асуудлаар Монгол Улс НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблейн сүүлийн чуулгануудад тогтоолын төсөл санаачилан хэрэгжүүлж ирсний зэрэгцээ уг тогтоолын хэрэгжилтийн талаар үндэсний илтгэл бэлтгэж НҮБ, ЮНКТАД-д 1999 онд өгч, мөн “Худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөн хөгжүүлэх нь” сэдвээр судалгааны ажил хийж, мөн ондоо ЮНКТАД-д явуулсан байна.

Ерөнхий Ассамблейн 50/95 тоот тогтоолын дагуу 1997 оны 5 дугаар сард ЮНКТАД, НҮБ-ийн Хөгжлийн хөтөлбөртэй хамтран Далайд гарцгүй орнуудын дамжин өнгөрөх тээврийн Зүүн Хойд Азийн Зөвлөлдөх уулзалтыг Улаанбаатар хотноо амжилттай зохион явуулав. Уулзалтын төгсгөлийн баримт бичиг болох “Харилцан ойлголцлын санамж бичиг”-т заасны дагуу ЮНКТАД-ын Нарийн бичгийн дарга нарын газартай хамтран “Дамжин өнгөрөх тээврийн асуудлаар БНХАУ, Монгол Улс, ОХУ-ын хооронд байгуулах Ерөнхий хэлэлцээр”-ийн төслийг 1998 онд боловсруулсан бөгөөд ЮНКТАД уг төслийг олон улсын шинжээчдээр хянуулж бэлэн болгосон байна.⁵

Үүний үр дүнд НҮБ, ЮНКТАД-ын дэмжлэгээр 2000 оноос Монгол Улсыг ОХУ, БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр дамжин далайн гарцад хүрэх, хөнгөлөлттэй нөхцлөөр дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт гүйцэтгэх чиглэлээр 3 улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулах уулзалт 7 удаа (Улаанбаатар-2000.05.15-17, Тяньжин-2001.01.16-18, Иркутск-2001.10.22-25, Улаанбаатар-2002.11.12-13, Цинтао-2004.01.13-14, Женев-2004.12.13-16, Улаанбаатар-2005.11.14-18) зохион байгуулаад байгаа юм.⁶

Монгол Улс, ОХУ, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын дамжин өнгөрөх тээврийн хэлэлцээр байгуулах нь зөвхөн Монгол Улсын тээврийн хэрэгсэл далайн гарцад хүрэх, тээвэрлэлтийг шуурхай, богино хугацаанд шат дамжлага багатай гүйцэтгэх, тээврийн болон бараа

бүтээгдэхүүний өртөг зардал хямдрах, гадаад худалдаа өргөжин хөгжих ач холбогдолтой төдийгүй хэлэлцээрийн бусад талууд болох Тажикстан, Кыргызстан, Казакстан зэрэг далайд гарцгүй улс орнуудын субъектүүд Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх бүс нутгийн хэмжээний ач холбогдолтой.

VI дахь удаагийн Женевийн хэлслийн үр дүнг үндэслэн ЮНКТАД /LDC/ Misc. 47 тоот тогтоолын дагуу төгсгөлийн VII дахь удаагийн уулзалт 2005 оны 11 дүгээр сард Улаанбаатар хотноо болж өндөрлөжээ. Хэлэлцээрийг бүхэлд нь тохирч Монгол Улсын талаас хэлэлцээрт гарын үсэг зурах санал тавьсан боловч ОХУ, БНХАУ-ын талууд ийм эрх олгогдоогүй гэсэн учраас гарын үсэг зурах, баталгаажуулах, улс бүрийн хууль тогтоомжийн дагуу эргэж Засгийн газартаа танилцуулж, эрх авсны дараа дипломат шугамаар шийдвэрлэхээр хойшлуулсан байна. Мөн үүнтэй нэгэн зэрэг хэлэлцээрийн салшгүй хэсэг болох хавсралтуудыг талуудын шинжээчид ЮНКТАД-ын дэмжлэгтэйгээр хамтран боловсруулж дуусгахаар тохиролцжээ.

Харьцангуй хөгжингүй, дэлхийн эдийн засагт голлох байр суурьтай, их гүрнүүд болох ОХУ, БНХАУ-тай хил залган, хөрш зэргэлдээ оршдог, далайд гарцгүй буурай хөгжилтэй Монгол Улсын хувьд эдгээр орнуудтай эдийн засаг, худалдааны харилцааг хөгжүүлэх, тэдгээрийн нутаг дэвсгэрээр далайд гарах, эх нутагтаа буцах, дамжин өнгөрөх тээврийн харилцааг хөгжүүлэх нь чухал ач холбогдолтой. Сүүлийн үед эдгээр улсуудын эдийн засгийн эрчимтэй хөгжил, түүнийг дагасан тээврийн эрэлт хэрэгцээ Монголын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрч буй төмөр замын тээврийн өсөлтөд эерэгээр нөлөөлж байна.

ЮНКТАД-ын Сан Паулод 2004 оны 6 дугаар сард болсон XI Бага хурлын үеэр болсон хөгжиж буй далайд гарцгүй орнуудын Гадаад хэргийн болон Худалдааны сайд нарын уулзалтаас тэдгээр орны худалдааны сайд нарын Зөвлөлгөөнийг албан ёсоор бүтцийн хувьд бий болгож, өөрсдийн эрх ашгийн амин чухал энэ асуудлыг урагшлуулах зорилгоор хамтран ажиллахаар болсноо зарласан байна.⁷

Монгол Улсад олон улсын хэмжээнд ачаа болон зорчигч тээвэрлэх дотоодын болон олон улсын эрх зүйн орчин үндсэндээ бүрдээд байгаа юм.

Дамжин өнгөрөх тээврийн асуудлаар хэд хэдэн олон улсын конвенцүүд байгуулагдсан боловч далайд гарцгүй орнуудын зүгээс дэлхийн худалдаа, эдийн засгийн интеграцлалд оролцоход саад болсоор байгаа зүйлүүд олон байна. Тухайлбал:

- *Стандарт, аюулгүй байдал, экологи зэрэг бусад зүйлүүдийн шаардлагын ялгаатай байдал,*
- *Тээврийн дэд бүтцийн ялгаатай байдал /төмөр замын дугуйны ялгаа/,*

• *Мэдээлэл, холбооны системийн хөгжлийн түвшин, замд ачаа бүртгэх систем,*

• *Жолооч, багийн гишүүдийн визийн болон бусад шаардлага,*

• *Эрсдэл ба даатгалыг зориудаар үнэтэй болгох боломжтой,*

• *Тээврийн баримт бичгийг бүрдүүлэх,*

• *Хилээр шалган нэвтрүүлэхэд шаардлагатайгаас илүү хугацаагаар зогсох асуудал, хун хуч дутагдах, мэдээлэл, холбооны хэрэгсэл хангалттай бус байх, амралтын өдөр таарах,*

• *Дамжин өнгөрөх тээврийн хураамж, квот, түүнээс илүү гарсан хэмжээнд илүү татвар, хураамж төлөх зэрэг болно.*

2002 оны НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблейн 57 дугаар чуулганы тогтоолын дагуу далайд гарцгүй орнуудын асуудлаар Олон улсын бага хурлыг 2003 оны 8 дугаар сард Казакстанд зохион байгуулжээ. Хурлыг бэлтгэх болон бага хурлын үеэр яригдсан үндсэн асуудал бол дамжин өнгөрөх худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх үүднээс “дамжин өнгөрөх коридоруудыг бий болгож, тэнд олон улсын хэмжээнд зөвшөөрөгдсөн хэм хэмжээ, дүрэм, зөвлөлгөөг хэрэгжүүлэх” нь зүйтэй гэж дүгнэжээ. Энэ нь орон тус бүрийн зүгээс дамжин өнгөрөх тээврийн талаар өөр өөрийн дүрэм журам тогтоох, зэргэлдээ орнуудад зарим үед бүр эсрэг утгатай шаардлага тавьдагийг болиулах хамгийн үр дүнтэй зүйл болох ажээ.⁸ Бага хурлаас Алмата Үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг баталсан байна.⁹

ДХБ-ын Дохагийн хэлэлцээний үе шатыг дуусгах талаарх 2004 оны 7 дугаар сарын 31-ны урьдчилсан тохиролцоонд дамжин өнгөрөх тээврийн талаар тодорхой заалт орсон байна. Үүнд: Дамжин өнгөрөх тээврийг оролцуулан барааны тээвэр болон гаалийн үзлэгийн хугацааг богиносгох зорилгоор 1994 оны Марракешийн хэлэлцээрийн V, VIII, X зүйлүүдийн заалтыг тодорхой бөгөөд боловсронгуй болгох талаар хэлэлцээг үргэлжлүүлэх ажээ. Хэлэлцээрийн явцад мөн техникийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх, дэмжлэг, туслалцаа үзүүлэх, гаалийн байгууллагуудын хамтын ажиллагааг нягтруулж өргөжүүлэх асуудлыг авч хэлэлцэнэ гэж заасан байна.¹⁰ ДХБ-ын Сайд нарын 2005 оны эцсээр Хонгконгд болсон Бага хурал дээрх чиглэлээр чармайлт гаргаж ажиллахыг гишүүн орнуудад уриалжээ.

Тээвэрлэгчийн хариуцлагын асуудал бол нилээд төвөгтэй асуудал юм. Ялангуяа нэг төрлийн бус тээврийн хэрэгсэл ашиглах, тээвэрлэлтэд хариуцлага тооцох нэг ч олон улсын конвенци хүчин төгөлдөр болоогүй байна.¹¹ Тухайлбал, НҮБ-ын 1980 оны Олон улсын ачааны холимог тээврийн тухай конвенци шаардлагатай тооны орноор батлагдаагүй тул хүчин төгөлдөр бус байна. ЮНСИТРАЛ олон улсын тээврийн эрхийн асуудлаар ажлын хэсэг байгуулаад байгаа ба тэр нь олон улсын тээврийн эрх зүйн баримт бичиг боловсруулах чиглэлээр ажиллаж байгаа юм.¹²

Нэлээд тохиолдолд дамжин өнгөрөх тээврийн асуудлаар тусгай коридор байгуулах буюу хэлэлцээр байгуулах замаар нэгдсэн үйл

ажиллагааны журам, техникийн стандарт, худалдааны практикийг тогтоох нь үр ашигтай. Энэ нь олон улсын эрх зүйн нэгдсэн систем (гарманизаци)-д орохын тулд тухайн салбарын нийтээр хүлээн зөвшөөрөгдсөн эрх зүйн үндэс дээр тогтвол чухал юм.

2006 оны 11 дүгээр сард Азийн 18 орон, түүний дотор Монгол Улс 141 мянган км Транс-Азийн төмөр замын гэрээнд Алмата хотноо гарын үсэг зурав. Ингэснээрээ Ази-Европ хоёр тивийг холбосон төмөр замын сүлжээ бий болох эхлэл тавигдахад түлхэц болов.

Далайд гарцгүй улс гүрэн далайд гарах ба буцах, тэдгээрийн далбаа бүхий хөлөг онгоц нь далайд чөлөөтэй аялан явах, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлт хийх эрхтэй. Энэхүү эрхийг олон улсын гэрээ конвенцуудаар баталсан байдаг. Нээлттэй Далайн тухай 1958 оны Женевийн конвенцийн III зүйлд: “Далайд гарцгүй улс эргийн улстай тэгш байх үндсэн дээр далайд чөлөөтэй аялах эрх эдлэхийн тулд далайд чөлөөтэй гардаг байвал зохино”, далай ба далайд гарцгүй орны хооронд оршиж байгаа улс “харилцан адил байх үндсэн дээр өөрийн нутаг дэвсгэрээр чөлөөтэй дамжин өнгөрүүлнэ”, далайд гарцгүй улсын далбаатай аялж яваа хөлөг онгоцонд “далайн боомтод хүрэх, түүнийг ашиглахад өөрийн болон бусад улсын хөлөг онгоцонд олгосны нэгэн адил эрх эдлүүлнэ” гэж заажээ. Монгол Улс энэхүү конвенцид 1976 онд нэгдсэн орсон байна.

Далайд Гарцгүй Улсын Транзит Худалдааны тухай 1965 оны Нью-Йоркийн конвенцийн удиртгалд доор дурдсан заалтууд орсон юм. Үүнд:

а) далайд гарцгүй улсын далайд чөлөөтэй гарах эрхийг хүлээн зөвшөөрөх явдал бол олон улсын худалдааг өргөжүүлэх, эдийн засгийг хөгжүүлэхэд чухлаар шаардагдах нөхцлийн нэг мөн. Далайд гарцгүй улсын далбаа бүхий хөлөг онгоц нь далайн эрэг бүхий улсын нутаг дэвсгэрийн ба дотоодын усанд байхдаа далайтай бусад улсын хөлөг онгоцтой нэгэн адил эрх эдэлнэ.

б) далайтай улсын адил эрхтэйгээр далайд зорчихын тулд далайд гарцгүй улс далайд чөлөөтэй хүрэх гарцтай байх ёстой. Үүний тулд дамжуулан өнгөрөөх улс нь далайд гарцгүй улстай байгуулсан ерөнхий хэлэлцээр буюу олон улсын хучин төгөлдөр конвенцийн дагуу түүний хөлөг онгоцонд далайн боомтод орох, ашиглах бололцоог өөрийн болон бусад улсын хөлөг онгоцны нэгэн адил нөхцлөөр олгож байна.

с) далайд гарцгүй улсын эдийн засгийн хөгжилд бух талын дэмжлэг үзүүлэх, олон улсын худалдаанд оролцох боломж олгох зорилгоор харилцан адил байх зарчмыг үндэслэн түүний бүх төрлийн барааг хэмжээ, хязгаар тогтоолгүй чөлөөтэй дамжин өнгөрүүлж байна. Дамжин өнгөрөх бараанаас гаалийн хураамж авахгүй.

*д) дамжин өнгөрөх тээврийн хэрэгсэлд өөрийн орны тээврийн хэрэгсэлд оногдуулдагаас илүү татвар, хураамж авч үл болно гэсэн байна.*¹³

Монгол Улс энэхүү Конвенцид 1966 онд нэгдсэн оржээ. 1965 оны энэхүү конвенцид далайтай улс орон аль болох олноор түүний дотор БНХАУ, ОХУ нэгдэн орох нь чухал байгаа юм. Чухам ингэснээр уг конвенцийн үр ашгийг далайд гарцгүй орнууд хүртэх бодит боломж нээгдэх ёстой.

Цаашилбал, Далайн Эрх зүйн тухай 1982 оны Ямайкагийн конвенцийн X бүлгийн 124-132 дугаар зүйлд далайд гарцгүй улсын эрхийг заасан байна. Конвенцийн 125 дугаар зүйлд:

а) далайд гарцгүй улс конвенцид заасан эрх, тууний дотор хүн төрөлхтөний дундын өв болсон нээлттэй далайн эрх чөлөөг эдлэхийн тулд далайд гарах ба буцах эрхтэй байна. Далайд гарцгүй улс дамжуулан өнгөрөөх улсын нутаг дэвсгэрийг дайран тээврийн бүх төрлийн хэрэгслээр чөлөөтэй нэвтэрнэ.

б) дамжин өнгөрөх эрхийг эдлэх нөхцөл болзлын талаар далайд гарцгүй улс, холбогдох улс гүрэнтэй хоёр талын буюу бус нутгийн хэмжээнд хэлэлцээр байгуулж тохиролцоно.

в) далайд гарцгүй улсад эдлүүлэхээр энэхүү бүлэгт заасан эрх, хөнгөлөлт нь дамжуулан өнгөрөөх улсын хууль ёсны ашиг сонирхлыг зөрчих ёсгүй. Энэ байдлыг хангахын тулд тэдгээр улс өөрийн нутаг дэвсгэрийн талаарх бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэн, шаардагдах бүх арга хэмжээг авах эрхтэй гэжээ.

Энэхүү зүйлийн II-т дурдсан хэлэлцээрийн үр дүн, ач холбогдол нь далайд гарцгүй улс болон холбогдох улс гүрний хоорондын харилцааны ерөнхий байдлаас шалтгаална.

1982 оны конвенцийн 125 дугаар зүйлийг дээр дурдсан 1958 оны конвенцийн холбогдох заалттай харьцуулахад далайд гарцгүй улсын ашиг сонирхолд илүүнийцэхээр томъёолжээ. 1958 оны конвенцид “харилцан адил байх үндсэн дээр өөрийн нутаг дэвсгэрээр чөлөөтэй дамжуулан өнгөрүүлнэ” гэсэн заалт бий. Харилцан адил байх гэдэг ойлголтыг далайд гарцгүй улсыг боогдуулах зорилгоор урвуулан ашиглаж болох талтай. Харин 1982 оны конвенцид ийм утга, санаатай зүйл ороогүй байна.

Конвенцийн X бүлгийн бусад зүйлд дамжуулан өнгөрөөх улсаас далайд гарцгүй улсын далайн тээвэрт үзүүлэх зарим хөнгөлөлт тухайлбал, бараа таваарт нь үйлчилгээтэй холбогдсоноос бусад татвар ногдуулахгүй байх, тээврийн хэрэгсэлд нь өөрийн улсын тээврийн хэрэгсэлд оногдуулдагаас илүү хураамж авахгүй байх, дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнийг саатуулахгүй байхад шаардагдах арга хэмжээ авч байх, далайн боомтдоо гадаадын бусад улсын хөлөг онгоцны нэгэн адил дэглэм эдлүүлж байхыг тус тус заасан байна.

Конвенцид оролцогч улс харилцан тохиролцох замаар дамжин өнгөрөх тухай конвенцийн заалтаас илүү өргөн боломжийг далайд гарцгүй улсад олгож болох ажээ.

1995 онд НҮБ-ын ивээл дор болсон далайд гарцгүй ба дамжуулан өнгөрөөх хөгжиж байгаа 32 улс, Европын Холбоо, АНУ,

Нидерланд, НҮБ-ын Хөгжлийн хөтөлбөр, Олон улсын хөдөлмөрийн байгууллага зэрэг төлөөлөгчдийн уулзалтаас дамжин өнгөрөх тээврийн талаар боловсруулсан зөвлөмж, саналыг НҮБ-ын Ерөнхий Ассамблейн 50 дугаар чуулган сайшаан баталсан юм. Уг саналыг хэрэгжүүлэх нь далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын өмнө тээврийн талаар тулгардаг бэрхшээлийг даван туулахад ихээхэн тус нэмэр болох юм. Саналын 1 дүгээр зүйлийн 7-д далайд гарцгүй улс ба дамжуулан өнгөрөөх хөрш нь транзит тээврийн хураамжийг бууруулах чиглэлээр ажиллана гэжээ. Мөн саналд гадаадын тусламж дэмжлэг тухайлбал, хандивлагч нийгэмлэг, ЮНКТАД, бүс нутгийн эдийн засгийн комисс болон техник тусламжааны холбогдох байгууллагуудаас далайд гарцгүй орны тээврийн системийг сайжруулах зорилгоор үзүүлэх тусламжийн хөтөлбөрөө цаашид өргөжүүлэхийн чухлыг онцлон заасан байна.

Монгол Улсаас далайд хүрэхэд хамгийн ойр БНХАУ-ын Сяньган боомт хүртэл 900 гаруй км, ОХУ-ын Находка боомт хүртэл 1200 орчим км, Европын зах зээлээс 10 мянган км зайтай юм.

Монгол Улс Далайн Эрх зүйн тухай конвенцид 1982 онд нэгдсэнээр далайд гарах эрхзүйн үндэс тавигдсан. Монгол Улс, Хятадын Нутаг Дэвсгэрээр Далайд Гарах болон Буцах, Дамжин Өнгөрөх, Тээвэр хийх тухай Засгийн газар хоорондын Хэлэлцээрийг БНХАУ-тай 1991 оны 8 дугаар сард байгуулжээ. Энэхүү Хэлэлцээр ёсоор Монгол Улс Хятадын Тяньжины олон улсын Сяньган боомтоор дамжин далайд гарч байхаар тохиролцсон байна. Монгол Улс ОХУ-ын Найрсаг Харилцаа, Хамтын Ажиллагааны тухай 1993 оны Гэрээний 9 дүгээр зүйлд: “Монгол Улс далайд гарцгүйг харгалзан далайд гарах эрхээ эдлэхэд нь ОХУ олон улсын эрх зүйн хэм хэмжээний дагуу тус дөхөм үзүүлнэ” гэсэн заалт орсон юм. Монгол Улс, ОХУ-ын Нутгаар Дамжин Тээвэр хийж Далайд гарах тухай Засгийн газар хоорондын Хэлэлцээрийг 1992 оны 10 дугаар сард байгуулжээ.

Гэхдээ юуны өмнө Монгол Улс, ОХУ БНХАУ-ын гурван талын хэлэлцээрийг эцэслэн байгуулах нь чухал зорилт болж байна. 2008 онд УИХ-аар батлагдсан “Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого”-д “далайд гарцгүй орны эрх ашгийг идэвхтэй хамгаалсан бодлогыг тууштай явуулах, түүний дотор ОХУ, БНХАУ-ын нутаг дэвсгэрээр Монгол Улсын бараа, бүтээгдэхүүн дамжин өнгөрөхөд эдгээр орны зүгээс ногдуулдаг дамжлагын хураамж болон бусад авлагыг эрс бууруулж, улмаар бүрэн чөлөөлүүлэхэд ахиц дэвшил гаргах”¹⁴ тухай онцгойлон заасан юм.

ОХУ ДХБ-д гишүүнээр элсэх явдал дурдсан асуудалд чухал ач холбогдолтойг онцлон тэмдэглэх хэрэгтэй. 2006 оны 11 дүгээр сард Вьетнамын нийслэл Ханой хотноо болсон АПЕК-ын дээд хэмжээний

уулзалтын үеэр АНУ, ОХУ-ын төрийн тэргүүн нарын хэлэлцээ болж, ОХУ-ыг ДХБ-д гишүүнээр элсүүлэхэд АНУ дэмжинэ гэдгээ мэдэгдсэн нь чухал алхам болов. ОХУ ДХБ-д гишүүнээр элссэнээр худалдаатай холбоотой дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтийн хөнгөлөлтийн асуудлаар үүрэг хүлээх нь тодорхой юм.¹⁵

Өнөөдөр дэлхийн 370 сая хүн ам, 16,3 сая кв. км нутаг дэвсгэр нэн буурай, далайд гаршгүй орнуудад ногдож байгааг 2006 оны НҮБ-ын Хүний Хөгжлийн илтгэлд тэмдэглэсэн байна. 31 орны 16 нь нэн буурай, хөгжиж буй орнууд, үүнээс 12 нь Ази тивд, 15 нь Африк тивд, 2 нь Өмнөд Америкт, 2 нь Европ тивд оршиж байгаа юм.

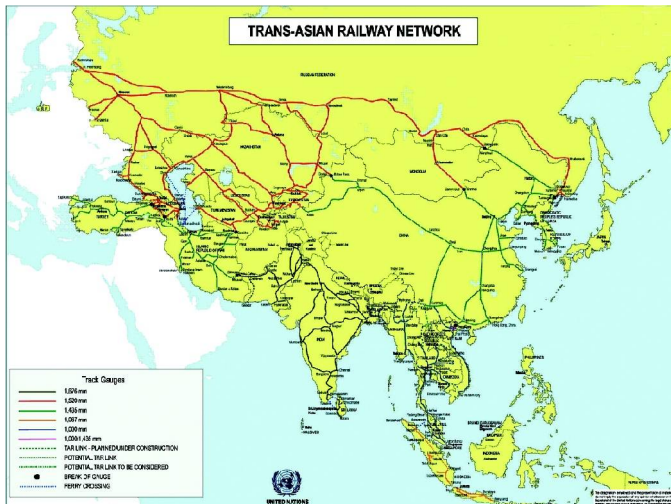
2006 оны 9 дүгээр сард Кубын Гавана хотноо “Далайд гаршгүй хөгжиж буй орнуудын дээд хэмжээний анхдугаар уулзалт” болж төр, засгийн тэргүүн нарын Тунхаглал батлагдсан байна. Төлөөлөгчид Далайд гаршгүй хөгжиж буй орнуудын бүлэг ийнхүү анх удаа төр, засгийн тэргүүний хэмжээнд хуран чуулж байгаагийн ач холбогдолыг өндрөөр үнэлсэн юм. Анхдугаар дээд уулзалтад оролцсон Монгол Улсын Ерөнхийлөгч Н.Энхбаяр хэлсэн үгэндээ Далайд гаршгүй хөгжиж буй орнуудын онцгой эрх ашгийг олон улсын хэмжээнд урагшлуулах чиглэлд Монгол Улс идэвхтэй хүчин чармайлт тавьж ирсэнийг тэмдэглээд, тэдгээр орнуудын үйл ажиллагааг уялдуулан зохицуулж, институтчлах асуудлаар тодорхой санал, санаачлага дэвшүүлсэн нь далайд гаршгүй хөгжиж буй орнууд болон бусад орны төлөөлөгчдийн анхаарлыг татсан юм. Тухайлбал, тэдгээр орнуудын аль нэг нийслэлд Далайд гаршгүй хөгжиж буй орнуудын бүлгийн Эрдэм шинжилгээний олон улсын судалгааны Төв байгуулах саналыг Европын Холбооны дарга, Финляндын төлөөлөгч сонирхож буйгаа тэмдэглэж, цаашид гүнзгийрүүлэн судлахаа илэрхийлж байв. Уулзалтын үеэр Ерөнхийлөгч Н.Энхбаяр Далайд гаршгүй хөгжиж буй орнуудын асуудал эрхэлсэн НҮБ-ын Дээд төлөөлөгч, Ерөнхий нарийн бичгийн даргын орлогч А.Чаудриетэй уулзаж, Алматын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэх чиглэлээр хамтран ажиллах санал солилцсон байна.

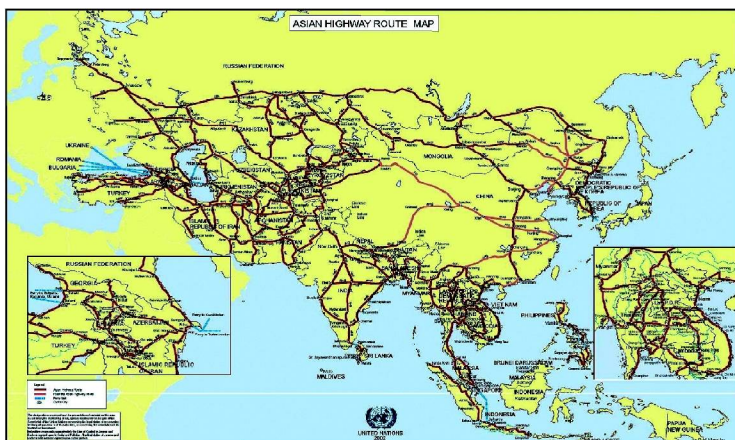
Үүний хүрээнд далайд гаршгүй хөгжиж буй болон дамжин өнгөрүүлэгч орнуудын “Худалдаа ба худалдааг хөнгөвчилөх нь” сэдэвт олон улсын дээд чуулга уулзалт 2007 оны 8 дугаар сард Улаанбаатар хотод болов. Чуулганд Монгол Улсын Ерөнхийлөгч, Ерөнхий сайд, ҮХЯ, ЗТАЖЯ, түүнчлэн НҮБ-ын туслах Ерөнхий нарийн бичгийн дарга бөгөөд Нэн буурай, далайд гаршгүй болон жижиг арлын орнуудын асуудал эрхэлсэн Дээд төлөөлөгч, Мали улсын иргэн Шейх Сиди Дайра, Хөгжлийн хөтөлбөрийн Африкийн бүсийн захирал Гилберт Хоюнгво, Дэлхийн банк, Азийн хөгжлийн банк, Африкийн хөгжлийн банк, 40 гаруй орны 180 гаруй төлөөлөгчид оролцжээ. Чуулган үндсэн 3 асуудалд анхаарлаа хандуулсан байна. Үүнд: нэгд, ДХБ-ын ивээл дор Алматын үйл ажиллагааны хөтөлбөр, Дохагийн үе шатны Хөгжлийн хөтөлбөрийг тулштай хэрэгжүүлэх,

хоёрт, ДХБ-ын хүрээнд олон талын болон бүсийн түвшинд худалдааг хөнгөвчилөх, транзит тээврийн асуудлаар хамтын ажиллагааг олон улсын түншлэлд хүргэх, гуравт, дурдсан орнуудад техникийн болон олон улсын тусламжийг худалдаатай холбоотой асуудалд чиглүүлж, хамтын ажиллагааны олон талт зохицуулалтыг эрчимжүүлэхэд оршиж байв. Энэхүү чуулга уулзалт, түүнээс гаргасан Улаанбаатарын тунхаглал нь далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд чухал ач холбогдолтой юм.

2006 онд болсон Далайд гарцгүй хөгжиж байгаа орнуудын Гаваны дээд хэмжээний уулзалт дээр Монгол Улсын Ерөнхийлөгчийн санаачилсан Олон улсын судалгааны Төвийг Улаанбаатарт байгууллахаар болж, НҮБ-ын Ерөнхий нарийн бичгийн дарга Бан Ги Мү Монгол Улсад 2009 оны 7 дугаар сард хийсэн айлчлалынхаа хүрээнд Төвийг албан ёсоор нээсэн юм. Төвийг Улаанбаатарт байгуулсан нь Монгол Улсын эдийн засгийн хөгжилд тус дөхөм үзүүлэх төдийгүй Монгол Улсад байгуулагдаж байгаа НҮБ-ын статустай анхны олон улсын байгууллага болох учраас улс төрийн ч чухал ач холбогдолтой хэмээн үзэж болно.

Европын Холбооны Европ-Кавказ-Төв Ази-Хятадыг холбосон тээврийн TRACECA (Transport Corridor Europe - Caucasus - Central Asia) хөтөлбөр нь эгнээндээ олон орныг багтаасан дэлхийн хамгийн том коридор, замын сүлжээ юм. Энэхүү төслийг 1993 онд ЗХУ-ын бүрэлдэхүүнд байсан улс орнуудад эдийн засгийн хувьд бие даан хөгжих боломж олгох, Европ-Ази тивийн худалдааг хөнгөвчлөх зорилгоор хэрэгжүүлж эхэлсэн бөгөөд тухайн үед Монгол Улсыг энэ төсөлд хамруулж, Өрөмч-Улаанбаатар чиглэлийг оруулсан байсан ч тэр үеийн төр, засгийн алдаатай бодлогын улмаас Монгол Улс хасагдсан байна. Одоогийн байдлаар Хятад-Европын улсуудын хооронд жилдээ 115 сая тонн транзит ачаа тээвэрлэгдэж байна.





ОХУ, Хятадын жилийн худалдааны хэмжээ 18 тэрбум ам.долларт хүрч, энэ нь ойролцоогоор 40 сая тонн чингэлэг ачаа ажээ. Харин Монгол Улс 2005 онд 19600 тонн чингэлэг ачаа дамжин өнгөрүүлжээ. Цаашид Хятад-Европын Холбооны улсууд, Хятад-ОХУ хооронд ойролцоогоор 8 сая тонн чингэлэг ачаа тээвэрлэх зах зээл Монгол Улсад байгааг мэргэжилтнүүд тэмдэглэж байна. Энэ нь ойролцоогоор жилд 350 сая ам.доллар юм. Үүнд 2007 онд баталсан “Транзит Монгол” хөтөлбөр чухал ач холбогдолтой.¹⁶ Монгол Улс газар зүйн байршлаа ашиглан дэлхийн тээврийн томоохон дамжлага төв, транзит коридор болно хэмээн алсын хараагаа тодорхойлсон энэ төслийн ойрын зорилго хөрш орнууд болон Европ-Ази тив, Номхон далайн орнуудын хооронд тээврийн коридорыг байгуулж, дэлхийн тээвэр, логистикийн тогтолцоонд нэгдэх, хуурай замын гүүр “газар-гүүр” улс болоход чиглэгдэх учиртай.

Уг хөтөлбөр гадаад худалдаа, олон улсын тээврийн сүлжээг өргөжүүлэх, транзит тээврийг дэмжих, хил гааль, мэргэжлийн хяналтыг хөнгөвчлөх, мэдээлэл, харилцаа холбооны технологийн дэвшлийг нэвтрүүлэх гэсэн чиглэлүүдийг хамарч байна. Хамгийн гол үйл ажиллагаа нь төмөр зам, авто тээвэр, агаар, усан замаар дамжин транзит болох учиртай. Төмөр замын хувьд хос зам тавих, өртөө зөрлөгийг нэмэгдүүлэх, зүтгүүр, вагоны паркийг шинэчлэх төдийгүй энэ салбарт бүтцийн өөрчлөлт хийхээр төлөвлөжээ. Авто тээврийн салбарт Мянганы замыг дуусгаж, зам тээврийн хөдөлгөөний менежментийг боловсронгуй болгох, орчин үеийн технологи нэвтрүүлэх явдал юм. Түүнчлэн иргэний нисэхийн техник, технологийг шинэчилж, нислэгийг нэмэгдүүлэх, олон улсын нисэх онгоцны буудал шинээр барих, орон нутгийн нисэх онгоцны буудлуудыг шинэчлэх шаардлагатай. Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх чиглэлээр усан замын тээврийн салбарт дэмжлэг үзүүлэх, далай ашиглах болон хөлөг онгоцны бүртгэлтэй холбогдох олон улсын гэрээ хэлэлцээрт нэгдэн орох, хөлөг

онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагааг бие даан явуулах, усан онгоц түрээслэх зэрэг бодлогыг боловсруулжээ. Төсөл хэрэгжсэнээр Монгол Улс бүрэн утгаараа Транзит орон болох юм. 2009 оны 3 дугаар сард Улаанбаатарт зохиогдсон “Транзит Монгол” олон улсын чуулга уулзалт дурдсан чиглэлд чухал ач холбогдолтой болов. Уулзалтад Канад, Хятад, ОХУ, Япон, БНСУ, ХБНГУ, Казакстан, АНУ, Монгол Улсын холбогдох салбарын мэргэжилтнүүд оролцож, “Транзит Монгол Улаанбаатарын Тунхаглал” гаргав. Уулзалтын гол үр дүн нь Монгол Улсын худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх, бүсийн хэмжээнд энэ чиглэлд хамтран ажиллах аргачлалаа тодорхойлсонд оршино.

Түүнчлэн оролцогч талууд сонгосон бүс буюу хөрөнгө оруулалтын талаар жилд 2-3 удаа уулзаж, эрх зүйн болон тарифын бодлогын талаар нэгдсэн ямар зохицуулалт хийж болох, мөн Монгол Улсын одоогийн дэд бүтцийг ашиглан Ази-Европыг холбосон гарцаар чингэлэг тээвэрлэх асуудал болон транзит тээврийг ашиглан томоохон орд газруудын дэд бүтцийн барих асуудал өргөн хүрээнд яригдсан байна.

Энэхүү хөтөлбөр хэрэгжсэнээр Монгол-Европын Холбооны худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа улам эрчимтэй өргөжин хөгжих төдийгүй Евразийн хамтын ажиллагаанд ч чухал түлхэц болно.

ЭШЛЭЛ, ЗҮҮЛТ

1. “Гадаад харилцаа” ГХЯ-ы мэдээллийн товхимол. 2005.5.31, №(86)
2. John Luke and Jeffrey Sachs: Geography and Development. December, 2000.
3. Nuno Limao and Anthony J. Venables; Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport, Cost and Trade, L., N.Y., 2000.
4. “Гадаад харилцаа” №9 (86)
5. Мөн тэнд.
6. 7th International Conference between China, Mongolia and Russian Federation Ministry of Road, Transport and Tourism. November 2006
7. UNCTAD/TD/409, 13 June 2004.
8. Strategy for landlocked and Transit developing countries to plan and implement sustainable Trade and Transport Facilitation initiatives. Geneva., 2003
9. <http://www.un.org/special-rep/ohrlls/imc/A-58-388/>
10. WTO www.wto.org 31 July 04-e.htm
11. UNCTAD/SDTE/TLB/2uAdd.1.
12. UNCITRAL www.uncitral.org A/CN.9/WG.III/WP.21
13. International Law: Achievements and Prospects. General editor by Mohammed Bedjaoui. 1991, p. 277
14. Монгол Улсын Мянганы хөгжлийн зорилгод суурилсан үндэсний хөгжлийн цогц бодлого. УБ., 2008, 120-121 дэх тал
15. <http://www.apec2006/hanoi>
16. “Транзит Монгол” хөтөлбөр. УБ., 2007