

Бодлого

Их нүүдлийн өмнө

Төмөр зам

Хөгжилд транзитаар очъё

ХӨГЖЛИЙГ ТҮРГЭСГЭГЧ



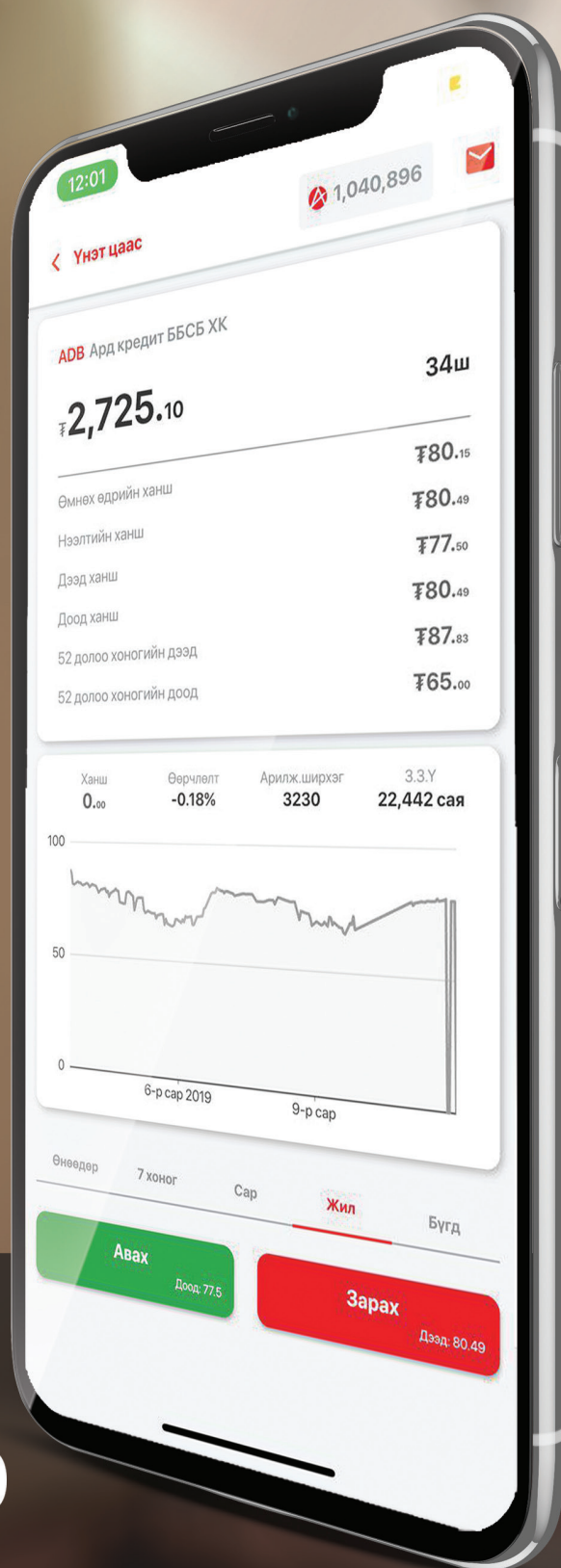
Та "Ард Апп"-аар

ҮНЭТ ЦААСНЫ ДАНСАА

НЭЭХ БОЛОМЖТОЙ



Арилжаа-г Ард Апп-р



NOVAK DJOKOVIC



GPS
SOLAR



The most advanced ever.

ASTRON

High Speed Time Zone Adjustment / Time Transfer Function

*If there are changes in the region / time zone, manual time zone selection may be required.

SEIKO

SINCE 1881



Seiko Boutique 1 | Наран Плаза, 4 давхар, Чингисийн өргөн чөлөө-29

Seiko Boutique 2 | Наран Молл, 2 давхар, Сөүлийн гудамж-42/1

Seiko Boutique 3 | Наран Пойнт, Хувьсгалчдын гудамж-9

Seiko Boutique 4 | Наран Центр, УИД-ын баруун талд, Энхтайваны өргөн чөлөө

Утас: 8080-4593

Утас: 8809-9991

Утас: 9930-9334

Утас: 8810-1691

МОНГОЛ, АНГЛИ ХЭЛЭЭР САР ТУТАМ



МОНГОЛ ШУУДАН
ТҮГЭЭМЭЛ ШУУДАН
-гаар дамжуулан
захиалаарай

Улирлын
захиалга
30.000₮



Утас: 7011-5477, 7011-5476

www.mongolianeconomy.mn

**Mongolian
Economy**

ҮҮСГЭН БАЙГУУЛАГЧ, ЭРХЛЭГЧ:
Д.Бэхбаяр (9999 4248)

РЕДАКТОР:
Н.Энхбаяр (9916 1303)

"ДЭЛХИЙ" СЭТГҮҮЛИЙН
ОРЛОГЧ ЭРХЛЭГЧ:
Б.Энхцэцэг (9009 9880)

АНГЛИ РЕДАКТОР:
Жаклин Иветт Йстриж

СЭТГҮҮЛЧИД:
Г.Даваадорж
Г.Орхон
З.Цэлмэг
Б.Мишээл
Т.Сарангуя
(Хятад дахь сурвалжлагч)

ОРЧУУЛАГЧ:
Б.Ариунзаяа

ДИЗАЙНЕР:
Ш.Оюундарь

МАРКЕТИНГИЙН АЛБА:
Б.Энхцэцэг (9009 9880)
Ц.Оюун-Эрдэнэ (9915 6968)
Г.Амарсайхан (9499 2389)

ХАЯГ: Улаанбаатар,
Чингэлтэй дүүрэг, I хороо,
Экспресс тауэр. 1101 тоот

ВЭБ: www.mongolianeconomy.mn
И-МЭЙЛ:

info@mongolianeconomy.mn

FACEBOOK: Mongolian Economy

TWITTER: EconomyMongolia

УТАС: 7011 5476, 7011 5477

15160 Улаанбаатар,
Төв шуудан, ш/х-2762

СЭТГҮҮЛ ЗАХИАЛГА:
Монгол шуудан (Утас: 7007 8916)
Түгээмэл шуудан (Утас: 7011 5015)

Бодлого 6

Их нүүдлийн өмнө

Бодлого тодорхойлогч 10

Б.Энх-Амгалан: Эдийн засгийн өндөр ач холбогдолтой бүтээн байгуулалтын олон ажил хэрэгжүүлж байна

Автозам 20

Хөгжлийг түргэсгэгч

Автозам 24

Бүх аймгийн төв нийслэлтэй хатуу хучилттай авто замаар холбогдоно

Дэд сайд 26

Л.Халтар: Манай экспортын бодлого төмөр зам, авто зам, далайн тээвэртэй уялдах ёстой

Замчин 30

Бригадын даргаас Хөдөлмөрийн баатар

Төмөр зам 32

Хөгжилд транзитаар очёё

УБТЗ 36

Д.Жигжиднямаа: УБТЗ транзит тээврийн чиглэлд рекорд тогтоолоо

Агаарын тээвэр 40

Либералчлалын цаана



Л.Халтар: Манай экспортын бодлого төмөр зам, авто зам, далайн тээвэртэй уялдах ёстой

/26

Иргэний нисэх 42

Л.Бямбасүрэн: Иргэний нисэхийн салбарт төрөөс зөв бодлого явуулсны үр дүн гарч байна

Агаарын тээврийн либералчлал 46

Д.Баттөр: МИАТ компани өнгөрсөн онд 787 мянган зорчигч тээвэрлэж түүхэн

Автотээвэр

Автотээвэр ба хөгжил 50

Автотээврийн үндэсний төв 54

Б.Гүрсоронзон: Ачаа тээврийн 60, зорчигч тээврийн 90 гаруй хувийг автотээврээр гүйцэтгэж байна

Далайн тээвэр 56

Далайн өргөн боломжийг Монгол хүртэх үү

The Economist 58

Хүний үнэ цэнийн өмнө эдийн засаг буулт хийх үү

Дэлхий 2020 59

Ёолдын арван жил

Дэлхий 2020 61

Том санааг тордъё



Д.Баттөр: МИАТ компани өнгөрсөн онд 787 мянган зорчигч тээвэрлэж түүхэн дээд амжилт тогтоосон

/42



Б.Энх-Амгалан: Эдийн засгийн өндөр ач холбогдолтой бүтээн байгуулалтын олон ажил хэрэгжүүлж байна /10



Д.Жигжиднямаа: УБТЗ транзит тээврийн чиглэлд рекорд тогтоолоо /36



Л.Бямбасүрэн: Иргэний нисэхийн салбарт төрөөс зөв бодлого явуулсны үр дүн гарч байна /48

Их нүүдлийн өмнө

Дэлхийн өрсөлдөх чадварын тайланд улс орнуудын өрсөлдөх чадварыг дөрвөн үндсэн үзүүлэлт хэмждэгийн нэг нь дэд бүтэц юм. Дэд бүтэц, ялангуяа зам тээврийн сүлжээний нягтшил, хүртээмж сайн байх нь тухайн улсын эдийн засгийн бүхий л салбарын хөгжлийн гол түлхэх хүч болдог. Зам тээвэр нь материаллаг баялаг үйлдвэрлэдэггүй ч ачаа бараа, хүмүүс, мэдээллийн орон зайн шилжих хөдөлгөөний хэрэгсэл болдогоороо аж ахуйн ач холбогдолтой юм. Дэлхийн хэмжээнд жилд нэг их наяд зорчигч, 100 тэрбум тонн ачааг автозам, далай, агаар, төмөр зам болон дамжуулах хоолойгоор тээвэрлэж байна. Хэрэглээгээр АНУ тэргүүлж Баруун Европ, Канад, Австрали, Япон зэрэг хөгжингүй эдийн засаг удаалдаг. Харин манай улс 2018 оны байдлаар дэд бүтцийн хөгжлийн үзүүлэлтээр 140 орноос 103

дугаарт эрэмбэлэгдсэн. Гэхдээ салбарын бүтээн байгуулалт, олон улстай хамтрах, дэлхийн жишгийг нэвтрүүлэхэд тодорхой хэмжээний ахиц гарч, улсын хөгжилд мэдэгдэхүйц нөлөөлж эхэллээ.

Хөгжлийн энэ үйлсийг түүчээлж буй байгууллага бол Зам, тээврийн хөгжлийн яам бөгөөд өнгөрсөн жилүүдэд

гадаад харилцаагаа тэлж, эдийн засгийн эргэлтийг сайжруулахад голлон анхаарав. Тухайлбал, Монгол, Орос, Хятад гурван улсын хамтарсан хөтөлбөрийн хүрээнд автозамын сүлжээний хоёр коридор байгуулах ажил эрчимтэй өрнөж байна. Азийн автозамын сүлжээний гурав дахь зам буюу АН-3 ба АН-4 чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглахаар тус яам зорьж буй.

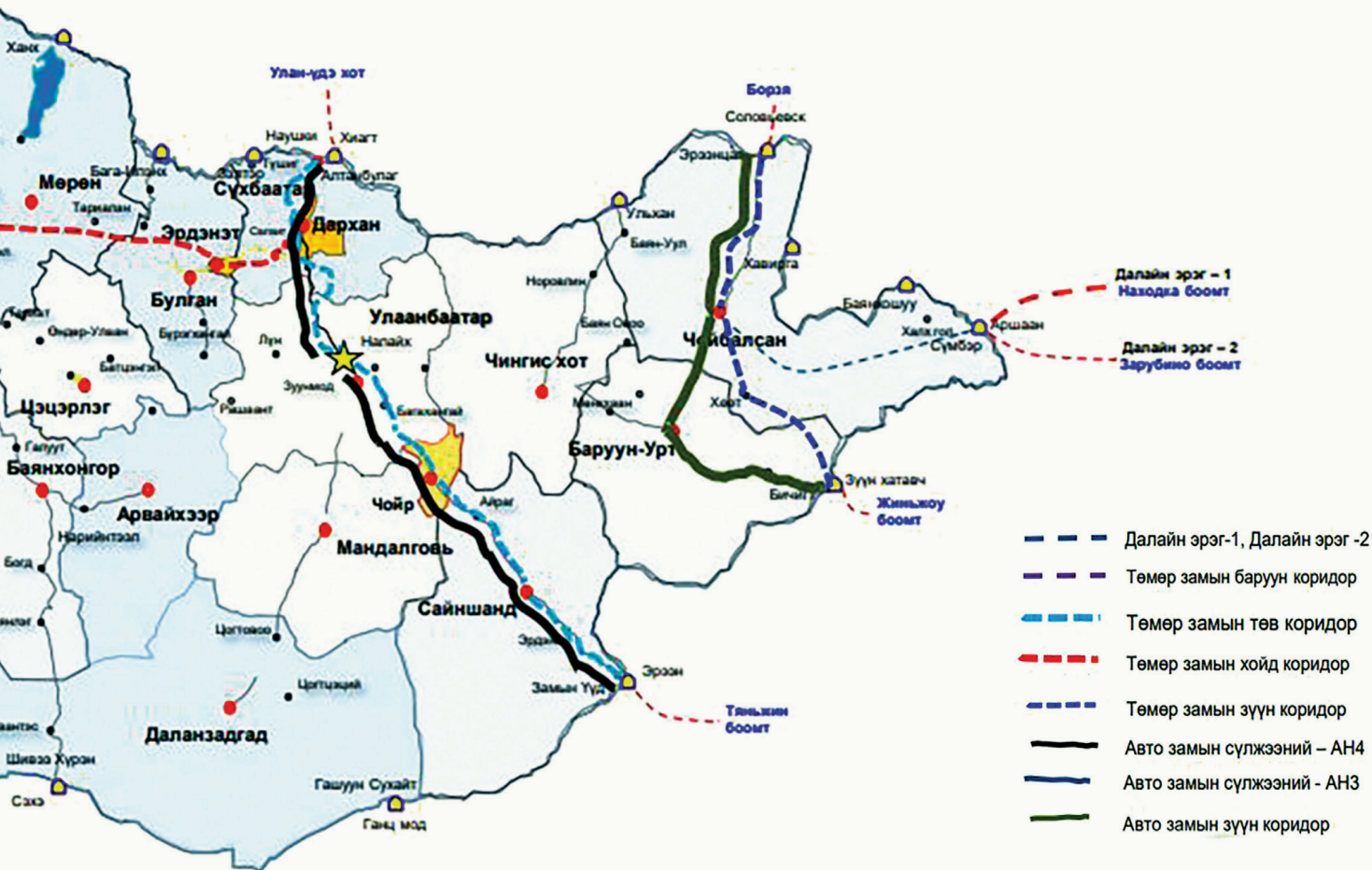
АН-3, АН-4 бол Азийн авто замын сүлжээний Монгол Улсын дамжин өнгөрөх тээврийн гол коридор, хөгжлийг түүчээлэх зүтгүүр юм. Энэхүү коридорыг урагш ШХАБ-ын гишүүн орнуудын бүс нутгийн автозамын сүлжээнд, хойшоо ОХУ болон Европын сүлжээнд нэгтгэхээр төлөвлөн, судалж



байгаа гэдгийг ЗТХЯ-ны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд онцлов. Дэлхийн хүн амын 43 хувь ШХАБ-ын гишүүн орнуудад амьдардаг учир манай улсын гадаад худалдаа, эдийн засгийн харилцаанд уг хоёр коридор эергээр нөлөөлөөд зогсохгүй олон улсын тээвэрлэлтэд зориулсан таатай нөхцөл бүрдүүлэхэд өндөр ач холбогдолтой.

Харин Монголын төмөр зам социализмын үеийнх шиг зөвхөн Зөвлөлт, Хятад хоёр улсыг холбосон зам бус Ази, Европыг холбосон транзит тээврийн хамгийн дөт зам болон хөгжиж буй. Энэ утгаараа Зам, тээврийн хөгжлийн яам БНХАУ-ын талтай дөрөв, ОХУ-ын талтай гурван чухал хэлэлцээрт гарын үсэг зурж, санамж бичиг, протокол байгуулсан. Тухайлбал, тухайн үеийн Зам, тээврийн хөгжлийн яамны сайд А.Гансүх, “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН дэх ОХУ-ын эзэмшлийн хувьцааг итгэмжлэн захирагч В.И.Якунин нар ►

АН-3, АН-4 бол Азийн авто замын сүлжээний Монгол Улсын дамжин өнгөрөх тээврийн гол коридор, хөгжлийг түүчээлэх зүтгүүр юм



► нийгэмлэгийн шинэчлэлт, хөгжлийн стратегийн хамтын ажиллагааны тухай хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан. Мөн 2019 оны намар ОХУ-ын Ерөнхийлөгч В.Путин Халх голын 80 жилийн ойг тохиолдуулан Монгол Улсад айлчлахдаа ОХУ-ын РЖД компани “Улаанбаатар төмөр замыг шинэчлэхээр төлөвлөж байна” гэж мэдэгдсэн билээ.

Зам, тээврийн салбар дахь гадаад харилцаа эрчимтэй хөгжиж байгаагийн бас нэгэн жишээ бол манай улс БНСУ-ын далайн тээврийн компанитай хамтарч тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа явуулахаар хамтарсан компани байгуулсан явдал юм. Хэрэв Монгол Улс нүүрсээ гуравдагч зах зээлд худалдаалах гэрээ хэлцэл байгуулж, далайн боомтод хүргэх тохиолдолд энэхүү хамтарсан компани манай бараа бүтээгдэхүүний далайн тээврийг хариуцан ажиллах боломжтой аж. Энэ мэтээр бид далайд гарцгүй ч далайг ойрхон гэж төсөөлөн хамтарсан компаниуд

байгуулж, уул уурхайн бараа бүтээгдэхүүнээ далайн тээврээр тун удахгүй экспортлоно гэдэгт итгэлтэй байгаагаа Зам, тээврийн хөгжлийн яамны дэд сайд Л.Халтар онцолж байв. Үүний хүрээнд Монгол Улс Хятад улсын нутаг дэвсгэрээр далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан.

Мөн агаарын тээврийн салбарын хамт олон гадаад улстай хамтран ажиллаж, томоохон төслийг амжилттай хэрэгжүүлж буй. Тодруулбал, 1957 онд “Буянт-Ухаа” нисэх онгоцны буудлыг барьснаас нэг жарны дараа шинэ нисэх буудал ашиглалтад орохоор болов. Япон ►

Тээвэр, ложистикийн чиглэлээр болон нисэхийн салбарын боловсон хүчин бэлтгэх сургууль байгуулахаар төлөвлөжээ

► болон Солонгосын талтай хамтарч ажилласнаар энэ хугацаанд Монгол Улсын нисэх хүчин олон шинэ арга технологи нутагшуулсан. Түүнчлэн иргэний нисэхийн салбарт либерал бодлого аажмаар хэрэгжүүлж байгаа нь олон давуу тал авчрахаас гадна гадаадын болон дотоодын авиа компаниудад үйлчилгээ, үнийн тариф, давтамж гээд шударга өрсөлдөөнийг бий болгож байгаа юм. Ингэхдээ салбарын нэгдсэн бодлогоор дотоодын компаниудаа хамгаалах, тэднийг дэмжих хэрэгтэйг мэргэжилтнүүд зөвлөсөн.

Том зургаар нь харвал бусад яамтай харьцуулахад Зам, тээврийн хөгжлийн яам олон аж ахуйн нэгжтэй хамтарч ажилладаг онцлогтой. Тухайлбал, авто замын салбарт гэхэд замын байгууламжийн барилга, засварын ажил эрхлэх

тусгай зөвшөөрөлтэй нийт 371 аж ахуйн нэгж бүртгэлтэй байгаагаас 100 орчим нь идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулдаг бөгөөд өнгөрсөн онд нийтдээ 6500 гаруй ажлын байр шинээр бий болгожээ.

Гадаад харилцаа эрчимтэй өргөжихийн хэрээр Монгол Улс тээврийн салбартаа олон улсын жишигт нийцсэн шийдэл,

технологийн нэвтрүүлэх шаардлага тулгарч байгаа. Энэ чиглэлээр салбарын мэргэжилтнүүд олон ажил хийж, хэрэгжүүлж байна. ЗТХЯ Сэргээгдэх эрчим хүчний үндэсний төв ТӨҮГ-тай хамтран ажиллах санамж бичиг байгуулж, яамныхаа барилгын гадна талбайд нарны дэлгэцээр халдаг автомашины зогсоолын саравч барьж, нарны эрчим хүчээр цахилгаан машин цэнэглэх станц турших бэлтгэлээ базааж байна. Өнөөдрийн байдлаар Улаанбаатарт 6-8 цэнэглэх станц суурилуулаад байгаа нь цахилгаан хөдөлгүүртэй машины хэрэглээг дэмжих зорилгоор хийж буй ажлын нэг хэсэг юм. Цаашид хот болон хот орчмын тээврийн үйлчилгээнд цахилгаан болон байгалийн хийгээр ажилладаг тээврийн хэрэгслийг ашигладаг болгохоор зорьж буй. Үүний эхлэл болгож “МОН-30” загварын хоёр ширхэг цахилгаан автобусыг “Монгол машин индустриал” компанид үйлдвэрлэж, нийслэлийн нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглуулахаар

хүлээлгэн өгөөд байна.

Дэлхий даяар XXI зууныг алхалтын зуун хэмээн зарлаж, автомашинаас аль болох татгалзаж байна. Энэ уриалгыг хэрэгжүүлэхээр ЗТХЯ алхахад зориулсан зам, талбайг нэмэгдүүлэх, унадаг дугуй болон байгальд ээлтэй тээврийн бусад төрлийг хөгжүүлэхэд анхаарч ажиллахаар төлөвлөжээ. Шинээр автозам барихдаа явган хүн, дугуйн замыг хамтад нь төлөвлөх ажлыг ч орхигдуулахгүй аж. Энэ хүрээнд ЗТХЯ-ны гаднах явган хүний замын доор халаагч байршуулж, цас, мөс тогтох, хальтиргаа гулгаанаас сэргийлэх зорилготой туршилт хийв. Түүнчлэн Өмнөд Солонгосын хөрөнгө оруулалт бүхий “Монгол авто ресаикл парк” компанитай хамтран автомашинаас гарч буй хог хаягдлыг дахин боловсруулах үйлдвэрийн ТЭЗҮ-г хийжээ. Хог хаягдлаа боловсруулж эргээд зам тээврийн салбартаа ашиглах зорилготой байгаа хэмээн ЗТХ-ийн Сайд Б.Энх-Амгалан хэлсэн юм.

Олон улстай хөгжүүлж буй хамтын ажиллагаа, дэлхийн жишгийг нэвтрүүлэх томоохон төсөл, тэднийг дэмжих бодлого хөтөлбөрийг төлөвлөж, хэрэгжүүлэхэд юун түрүүнд боловсон хүчнээ сайжруулж, ажилтнууддаа чиглэсэн бодлогыг шат дараатай хэрэгжүүлж байна. Тухайлбал, тээвэр, ложистикийн чиглэлээр олон улсын, мөн нисэхийн салбарын боловсон хүчин бэлтгэх сургууль байгуулахаар төлөвлөжээ. Түүнчлэн Далайн захиргаа нь Монголын далайчдын холбоогоор дамжуулан туслах далайчин бэлтгэхэд үйл хэргээ чиглүүлж байна. Энэ хүрээнд Монгол Улсаас энэ онд 80 туслах далайчныг далайд ажиллуулахаар болжээ.

Мөн ЗТХЯ-аас дэлхий даяар тархан суурьшсан оюунлаг, чадварлаг мэргэжилтнүүдийг нэгтгэсэн “Цахим зөгийн үүр” төсөл хэрэгжүүлж эхэлсэн. Эдгээр төсөл хөтөлбөрийн хүрээнд бэлтгэгдсэн олон мэргэжилтэн эх орныхоо зам тээврийн салбарт хөгжил дэвшлийг түүчээлсээр байна. Монголын анхны хурдны зам, шинэ нисэх онгоцны буудал, ашигтай ажилладаг болсон иргэний нисэхийн салбар, Монголын далбаатай 360 хөлөг онгоц, жил бүр өсөн тэлсээр 28.1 сая тоннд хүрсэн төмөр замын ачаа тээвэр зэрэг дэд бүтцийн сүлжээнд гарч буй олон ахиц дэвшил, эерэг тоон утгууд манай улсын хөгжлийн сүлжээ хэр зэрэг тэлж буйн бодит илрэл юм. ■

Цаашид хот болон хот орчмын тээврийн үйлчилгээнд цахилгаан болон байгалийн хийгээр ажилладаг тээврийн хэрэгслийг ашигладаг болгохоор зорьж буй



БИД ЗОГСОЛТГҮЙ БҮТЭЭСЭЭР



СҮҮЛИЙН ГУРВАН ЖИЛ ДАРААЛАН
ЭХНИЙ ДӨРӨВТ ЭРЭМБЭЛЭГДЛЭЭ



Бодлого тодорхойлогч

Б.Энх-Амгалан: Эдийн засгийн өндөр ач холбогдолтой бүтээн байгуулалтын олон ажил хэрэгжүүлж байна



Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Б.Энх-Амгалан сүүлийн дөрвөн жилд тус яамнаас хийж хэрэгжүүлсэн бодлогын болон бүтээн байгуулалтын томоохон ажлуудын талаар “Монголиан экономи” сэтгүүлд дэлгэрэнгүй ярилцлага өгсөн юм.

-Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас өнгөрсөн хугацаанд хэрэгжүүлсэн томоохон ажлуудыг хэрхэн дүгнэж байна вэ? Та өнгөрсөн хугацаанд ямар бодлого баримталж ажилласан талаараа

манай уншигчдад танилцуулна уу?

-Зам, тээврийн хөгжлийн яам эрх зүйн болон бүтээн байгуулалтын чиглэлээр олон чухал ажил эхлүүлснээс үр дүн нь эхнээсээ гарч байна.

Авто замын салбарт өнгөрсөн дөрвөн жилийн хугацаанд нийт 1917.5 км хатуу хучилттай авто зам, 2427 урт метр гүүр барьж ашиглалтад оруулсны үр дүнд нийт 17 аймгийн төв, 95 сум, хилийн таван боомт хатуу хучилттай авто замаар нийслэлтэй холбогдлоо. Улсын чанартай авто замын сүлжээний ►

► нийт 7227.5 км буюу 48.4 хувь нь хатуу хучилттай авто замаар бүрэн холбогдоод байгааг хэлэхэд таатай байна.

Мөн зогсонги байдалтай байсан гэж хэлж болох төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлуудыг эхлүүлж, Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сум дахь Тавантолгойн нүүрсний орд газраас УБТЗ ХНН-ийн Зүүнбаян өртөө хүртэл нийт 414.6 км төмөр замыг монголчууд өөрсдийн нөөц бололцоогоор барьж эхлүүлээд даруй жилийн хугацаа өнгөрчээ. Тодруулбал, захиалагчаар МТЗ ТӨХК, доод бүтцийг ЗХЖШ, дээд бүтцийг манай олон жилийн туршлагатай УБТЗ ХНН-ийнхэн барьж байгуулж байна. Энэ төмөр зам ашиглалтад орсноор 30 км-ийн радиус доторх Цагаан суварга, Хармагтай, Манлай зэрэг стратегийн томоохон ордууд эдийн засгийн эргэлтэд орж, уул уурхайн болон аж үйлдвэрийн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт, экспорт нэмэгдэж, бүс нутгийн нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг дэмжих асар их ач холбогдолтой бүтээн байгуулалт юм.

Цаашлаад газрын тос боловсруулах үйлдвэрийн хүчин чадалд бүрэн нийцсэн төмөр замын тасралтгүй хэвийн үйл ажиллагааг хангах, боловсруулсан газрын тосны бүтээгдэхүүнийг хэрэгцээт цэг рүү тээвэрлэх тээврийг зохион байгуулах, төмөр замын салбарын бусад дэд бүтцийн болон нийгмийн салбарын хөгжлийг бий болгох зорилгоор нефть боловсруулах үйлдвэрийн 27 км төмөр замын барилгын ажлыг дуусгаж, ашиглалтад хүлээн авлаа.

Агаарын тээврийн салбарт Япон Улсын хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр Төв аймгийн Хөшигийн хөндийд гурван сая зорчигч хүлээн авах хүчин чадалтай олон улсын стандарт шаардлагад нийцсэн нийт 30 гаруй барилга байгууламжаас бүрдсэн иж бүрэн цогцолбор бүхий олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлыг барьж дуусгалаа. Энэ мэтчилэн эдийн засгийн хувьд өндөр ач холбогдолтой бүтээн байгуулалтын олон ажил хэрэгжүүлсэн байна.

-Салбарын голлох хуулиуд өнгөрсөн хугацаанд батлагдаж чадсан уу? Тэдгээр хуулийн хэрэгжилт, үр дүнг та хэрхэн дүгнэх вэ? Ирээдүйд зам тээврийн салбарын хөгжилд хууль, эрх зүйн ямар орчин шаардлагатай байна вэ?

-Зам, тээврийн салбарт өнгөрсөн хугацаанд эрх зүйн шинэчлэлт хийхээр олон ажил төлөвлөж ажилласан. Энэ хүрээнд Авто замын тухай хуулийг шинэчлэн батлуулаад байна.

Авто замын тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга

Монгол Улсын Их Хурлаар 2017 оны тавдугаар сарын 11-ний өдөр батлагдаж мөн оны долдугаар сарын 1-ний өдрөөс эхлэн хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхэлсэн. Тус хуулийн шинэчилсэн найруулга болон холбогдох журмуудыг баталж мөрдсөнөөр авто замын салбарт гарч буй зарим үр дүнгээс дурдья. Зам барилгын ажлын чанарыг сайжруулах, хариуцлагыг нэмэгдүүлэх хэрэгцээ, шаардлагад нийцүүлэн зам барилгын ажлын баталгаат засварын хугацааг гүйцэтгэгч байгууллага болон тухайн зам барилгын ажилд хяналт тавих зөвлөх компанид тус бүр гурван жил байхаар хуульчилсан. Хууль хүчин төгөлдөр мөрдөгдсөнөөс хойш нийт 109 зам барилгын ажлын гэрээнд авто замын баталгаат засварын хугацааг гурван жил байхаар тусгасан. Энэ хүрээнд авто замын гүйцэтгэгч болон зөвлөх компаниудын авто замын барилгын ажлыг үр дүнтэй, чанартай гүйцэтгэх ёс зүй, хариуцлагад тодорхой ахиц дэвшил гарч байна.

Мөн “Авто замын санд хөрөнгө төвлөрүүлэх, захирах зарцуулах журам” мөрдөгдөж эхэлснээр авто замын сүлжээний бэлэн байдлыг хангах хөрөнгө оруулалтын тогтвортой эх үүсвэрийг бий болгож, сангийн үйл ажиллагаа 2020 оны төсвийн жилээс хэрэгжиж эхэлсэн. Тус журмаар Авто замын санд импортоор оруулж ирж байгаа автомашины онцгой албан татварын 20 хувь, авто зам ашигласны төлбөр, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын зөрчил гаргасан, авто замын тухай хууль тогтоомж зөрчсөн этгээдэд ногдуулсан торгууль, дамжин өнгөрөх тээврийн хэрэгслийн хураамж, авто замын зурвас газарт үйлчилгээ эрхэлсний хураамж, автобензин, дизель түлшний албан татварын орлогын тодорхой хувийг төвлөрүүлэхээр тусгасан. Үүний үр дүнд авто замын урсгал засвар, арчлалтын ажлыг нормативт хугацаанд нь техникийн шаардлагын дагуу чанартай гүйцэтгэх боломж бүрдэж байгаа юм. Түүнчлэн авто замын санд төвлөрүүлэх хөрөнгийн хэмжээг нэмэгдүүлэх, авто зам хэрэглэгчдийг шуурхай үйлчилгээгээр хангах хүрээнд зам ашигласны төлбөр авах цэгийн тоог үйлчилгээний чанарт нийцүүлэн нэмэгдүүлэх, үйл ажиллагааг цахимжуулах ажлыг үе шаттайгаар ►

Төмөр замын салбарын бусад дэд бүтцийн болон нийгмийн салбарын хөгжлийг бий болгох зорилгоор нефть боловсруулах үйлдвэрийн 27 км төмөр замын барилгын ажлыг дуусгаж, ашиглалтад хүлээн авлаа

► зохион байгуулж байна.

Цаашид зам, тээврийн салбарын хууль эрх зүйн орчныг сайжруулах ажлын хүрээнд “Автотээврийн тухай хууль”, “Далайн тээврийн тухай хууль”-ийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсруулж Улсын Их Хуралд өргөн бариад байна. Мөн “Иргэний нисэхийн тухай”, “Төмөр замын тээврийн тухай” хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслүүдийг ойрын хугацаанд батлуулахаар ажиллаж байна.

-Одоогийн байдлаар зам, тээврийн салбарт тулгарч буй гол бэрхшээл юу байна вэ? Үүнийг хэрхэн шийдвэрлэх вэ?

-Аль ч салбарт хөрөнгө оруулалтын асуудал нэн чухалд тооцогддог. Ялангуяа манай салбарт томоохон бүтээн байгуулалтын ажлууд хийгддэг учир хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэхэд ихээхэн анхаарч, гадаадын санхүүгийн байгууллагуудтай хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлэхээр ажиллаж байна.

Коронавирусийн дэгдэлттэй холбоотой Монгол Улсын бүх төрлийн ачаа, зорчигч тээвэрлэлт зогсонги байдалд орж, салбарын байгууллагуудад

эдийн засгийн хүндрэлтэй нөхцөл байдал үүссэн. Энэ хүндрэлээс хэрхэн гаргах талаар холбогдох байгууллагуудтай санал солилцож, Засгийн газраар холбогдох шийдвэрүүдийг гаргуулж ажиллаж байна.

-Бусад салбарыг бодвол зам тээврийн салбар харьцангуй санхүүжилт их шаарддаг салбар. Улсын төсвөөс хангалттай хэмжээний санхүүжилтийг уг салбарт

зориулж байна уу? Хөрөнгө, мөнгөний асуудлыг бусад эх үүсвэрээс хэрхэн бүрдүүлдэг вэ? Цаашид хэрэгтэй санхүүжилтийг хэрхэн шийднэ гэж бодож байна вэ?

-Зам, тээврийн салбарт 2016-2019 онд нийт 2.3 их наяд төгрөгийн хөрөнгө оруулалтыг улсын төсөв, Хөгжлийн банк, гадаадын зээл тусламжийн хүрээнд хийсэн байна. Үүнээс Улсын төсвийн хөрөнгө оруулалт 459,2 тэрбум төгрөг, гадаадын зээл, тусламжийн хөрөнгө оруулалт 1,7 их наяд төгрөг, Хөгжлийн банкны 106,2 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийсэн. Улсын төсвөөс боломжит хэмжээгээр хөрөнгө оруулж байгаа ч энэ нь хангалтгүй байсаар байна.

Тус салбарт хэрэгжиж байгаа төсөл, хөтөлбөрүүд

их хэмжээний хөрөнгө оруулалт шаарддаг тул ихэнхийг гадаад зээл тусламж, төр хувийн хэвшлийн санхүүжилтээр шийдвэрлэж ирсэн. Цаашид ч Монгол Улсын төсвийн байдалтай холбогдуулан төр хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтыг энэ салбарт татах бодлогыг түлхүү баримталж ажиллана.

-Автозамын томоохон төслүүдийг хэрэгжүүлж эхлээд байна. Гэхдээ зарим төслийн хэрэгжилт товлосон хугацаандаа явагдаж чаддаггүй. Тэгвэл энэ онд авто замын салбарын төслүүд бүрэн хэрэгжиж, дуусгавар болох уу?

-Авто зам, замын байгууламжийн чанарын асуудлыг эхлээд ярих хэрэгтэй байх. Өнөөдрийг хүртэл бага зардлаар аль болох урт зам барихыг зорьж ирсэн. Харин одоо бид чанарт анхаарч, ашиглалтын хугацааг уртасгах олон улсын жишигт нийцсэн хийц, бүтэцтэйгээр авто замыг төлөвлөх, барьж байгуулах зорилт дэвшүүлэн ажиллаж байна.

Энэ хүрээнд Хөшигийн хөндийн олон улсын шинэ нисэх буудлыг Улаанбаатар хоттой холбосон 32.2 км урт, хоёр урсгал, зургаан эгнээтэй олон улсын стандарт хангасан Монгол Улсын анхны хурдны авто замыг ашиглалтад оруулаа. Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын хөдөлгөөний нэвтрүүлэх чадварыг дээшлүүлж, түгжрэлийг бууруулах зорилгоор хотын гол гудамж зам, төмөр зам дээгүүр гүүрэн гарц, олон түвшний огтлолцол бүхий Замын цагдаагийн гүүрэн гарц, Яармагийн 250.2 урт метр шинэ гүүр болон хуучин гүүрийн их засвар, шинэчлэлтийн ажил, Туул гол дээгүүрх Баянзүрхийн 321 урт метр болон Сонсголонгийн 289.4 урт метр төмөрбетон гүүрийн бүтээн байгуулалтын ажлыг богино хугацаанд чанартай хийж гүйцэтгэн 2019 онд ашиглалтад оруулаад байна.

Мөн Азийн авто замын сүлжээний АН-3 чиглэлийн хамгийн их ачаалалтай хэсэг, ашиглалтын хугацаа нь 30-60 жил болсноос бүтцийн эвдрэлд орж, замын хөдөлгөөний нэвтрүүлэх чадвар эрс муудсан Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн 204.11 км, Улаанбаатар-Налайхын 20.9 км авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажил, баруун аймгийн төвүүдийг нийслэл хоттой холбох Тосонцэнгэл-Улиастай чиглэлийн 67 км, Баянхонгор-Алтай чиглэлийн 126.7 км авто замын барилгын ажлыг 2019 онд эхлүүлж, эдгээр бүтээн байгуулалтын ажлыг 2020 онд багтаан дуусгахаар ажиллаж байна.

Дээрх зам барилгын ажлын ихэнх нь хөрөнгө оруулагч байгууллагуудтай байгуулсан Зээлийн гэрээ болон тухайн байгууллагуудын дүрэм, ►

Зам, тээврийн салбарт 2016-2019 онд нийт 2.3 их наяд төгрөгийн хөрөнгө оруулалтыг улсын төсөв, Хөгжлийн банк, гадаадын зээл тусламжийн хүрээнд хийсэн байна

► журмын хүрээнд хэрэгжиж байгаа.

Гэвч 2020 он гараад коронавирусийн тархалтын улмаас улс орон бүр урьдчилан сэргийлэх зорилгоор хилээр зорчих, нэвтрэх хөдөлгөөнд хязгаарлалт тавьж, гадаад ажиллах хүчийг нэвтрүүлэхгүй болсонтой холбоотойгоор дээрх бүтээн байгуулалтын томоохон ажлууд батлагдсан графикайн дагуу төлөвлөсөн хугацаандаа эхэлж амжихгүй нөхцөл байдал үүссэн. Авто замын салбарт хэрэгжиж байгаа томоохон төсөл, хөтөлбөрийг 2020 онд бүрэн дуусгах чиглэлээр салбарын хамт олон хүчээ бүрэн дайчлан ажиллаж байна.

-Автозамын салбарт хэрэгжүүлж буй төслүүд ямар явцтай үргэлжилж байна вэ? 21 аймгийг холбох авто замын төсөл хэдэн хувийн биелэлттэй явж байгаа талаар мэдээлэл өгнө үү?

-Өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй манай орны хувьд нийт ачаа тээвэрлэлтийн 57.8 хувийг, зорчигч тээвэрлэлтийн 65 хувийг авто замын тээврээр гүйцэтгэж байна. Хаалганаас хаалганд хүрч үйлчлэх чадвартай авто замын тээврийн хэрэгцээ, шаардлага улам бүр нэмэгдэж байгаа энэ үед сайн чанарын авто замын дэд бүтцээр хангах асуудал улс орны эдийн засгийн хөгжилд тулгамдсан асуудлын нэг болж байна.

Монгол Улсын 110 гаруй мянган километр авто замын сүлжээний 15 мянга орчим километр нь олон улс, улсын чанартай авто замын сүлжээнд хамаарч, тус сүлжээний 50 орчим хувь нь хатуу хучилттай зам байна. Монголчууд ердийн хөсгөө орчин үеийн техникээр сольж, авто зам, гүүр барьж эхэлснээс хойших 90 жилийн хугацаанд Монгол Улсын 21 аймгийн төвийн ихэнхийг нийслэл Улаанбаатар хоттой, аймгийн төвүүдийг өөр хооронд нь болон ойролцоох хилийн боомттой холбосон авто замын сүлжээтэй, орчин үеийн техник, тоног төхөөрөмж, үндэсний чадварлаг мэргэшсэн боловсон хүчин бүхий улс орны эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд чухал үүрэг гүйцэтгэдэг томоохон салбар болон хөгжжээ. Энэ бол Монголын авто замчдын нөр их хөдөлмөрийн үр дүн гэдгийг онцлон дурдах нь зүйтэй.

Монгол Улсын Засгийн газар 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөртөө олон улс, хот хоорондын болон орон нутгийн чанартай авто замын сүлжээн дэх хатуу хучилттай авто замын сүлжээг өргөтгөж, бүх аймгийн төвийг нийслэл хоттой хатуу хучилттай авто замаар холбож дуусгах, Мянганы замын хэвтээ тэнхлэгийн хэсгийг үргэлжлүүлэх зорилт

дэвшүүлэн томоохон бүтээн байгуулалтын ажлыг хэрэгжүүлж байна.

Мөн 2020 онд авто замын салбарт 123 төсөл, арга хэмжээний 1902.79 км хатуу хучилттай авто зам, 27 байршилд 1373.62 урт метр төмөрбетон гүүрийн барилга, их засвар, шинэчлэлтийн ажлыг Улсын төсөв, гадаадын зээл, тусламж, мөн төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн хөрөнгө оруулалтаар хэрэгжүүлэхээр ажиллаж байна. Үүнээс энэ онд 520.5 км хатуу хучилттай авто зам, 762.9 урт метр төмөр бетон гүүрийг ашиглалтад оруулахаар төлөвлөсөн.

-Иргэний агаарын тээврийг либералчлах бодлого эхлүүлсэн хүмүүсийн нэг бол та. Одоо уг бодлого ямар түвшинд хэрэгжиж байна вэ? Онгоцны билетийн үнэ 10-20 хувь буурсныг үүний үр дүн гэж харж болох уу?

-Монгол Улс 40 гаруй улстай Агаарын харилцааны тухай хоёр талын хэлэлцээр, Европын Холбоотой Агаарын харилцааны тодорхой асуудлын тухай хэлэлцээрийг тус тус байгуулсан. Энэ нь Улаанбаатар хотоос эдгээр улс орны нэр зааж тохирсон 95 хот, нэмээд сонголтоор нийт 100 гаруй хот руу нислэг гүйцэтгэх зохицуулалт бүрдсэн гэсэн үг. Ер нь бол Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээрх зургаан хотоос нийтдээ 200 орчим чиглэлд хуваарьт нислэг гүйцэтгэх агаарын харилцааны эрх зүйн зохицуулалт тодорхой хэмжээгээр бүрдсэн.

Мөн Монголын агаарын тээвэрлэгч шууд нислэг гүйцэтгэхгүй ч аяллын дугаар хуваан ашиглах зарчмаар гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн нислэгийн сүлжээгээр зорчигчоо очих цэгт нь тээвэрлэх боломжийг 15 улстай тохирсон. Үүний дагуу “МИАТ” ТӨХК гадаадын гурван агаарын тээвэрлэгчийн нислэгийн сүлжээгээр дамжуулан өөрийн нислэг гүйцэтгэж буй таван чиглэлээс нийт 52 чиглэлд аяллын дугаар хуваан ашиглах нислэг гүйцэтгэх, нислэгийн сүлжээгээ өргөжүүлэхээр бэлтгэл ажлаа хангасан. Одоогоор Улаанбаатар, Чойбалсан нисэх буудлыг олон улсын нислэгт ашиглаж байна. Хэрэв Чойбалсан хотын нисэх буудлыг Боинг 737 агаарын хөлгөөр нислэг гүйцэтгэх хүчин чадалтай болговол мөн 100 орчим чиглэлд нислэг гүйцэтгэх боломжтой болох юм. Тус нисэх буудлын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхээр аэродромын зураг төслийг бэлэн болгосон, гадаадын хөрөнгө оруулалтаар хийх санхүүгийн эх үүсвэр эрэлхийлж байна.

Агаарын тээврийн салбарт дотоодын дөрвөн агаарын тээвэрлэгч олон улсын 17 чиглэлд, ►

► гадаадын зургаан агаарын тээвэрлэгч зургаан чиглэлд тус тус хуваарьт нислэг үйлдэж байна. Гадаадын агаарын тээвэрлэгчдийн нислэг гүйцэтгэж буй шугамаас Астана, Истанбул чиглэлд Монголын талаас нислэг гүйцэтгэдэггүй, Монголын талаас нислэг гүйцэтгэж буй Токио, Берлин, Франкфурт, Хонконг, Бангкок, Гуанжоу, Манжуур, Улаан-Үд, Эрэн, Бугат, Хайлаар чиглэлд гадаадын агаарын тээвэрлэгч нислэг гүйцэтгэхгүй байгаа. Агаарын тээврийн либералчлал гэдэг нь нислэгийн зах зээлийг өргөжүүлэх нээлттэй, чөлөөтэй зохицуулалт бүрдүүлэх гэсэн үг. Харин нэгэнт нислэг гүйцэтгэж буй цөөн тооны чиглэлд нэмж тээвэрлэгч оруулах, өрсөлдөөн бий болгох нь монопол байдлыг сааруулах, зохицуулалтыг зохистой хийснээр зах зээлийн зарчмаар үнэ тариф буурах сайн талтай. Сөүл, Хонконг, Бусаны чиглэлд өрсөлдөөний зарчмаар үнэ тариф 20-32 хувиар буурсан. Тухайн зах зээлд удаан хугацаанд үйл ажиллагаа явуулж, босгож, бий болонгуут өөр тээвэрлэгч оруулах нь бизнесийн хувьд зохисгүй, аль аль талд нь ашиггүй, хэсэг хугацаанд үнэ тариф буурах, нислэгийн давтамж нэмэгдэх ч эргээд зах зээлээ унагах, буцааж сэргээхэд хүндрэлтэй. Бусад салбарт ч ялгаагүй бизнесийн ийм л зарчим байдаг.

Бодлогын хувьд зорчигч олон чиглэлд хямд үнээр аялах боломжтой байх зохицуулалтыг

бүрдүүлэх, олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенцийн “аюулгүй, үр ашигтай агаарын тээврийн тогтолцоог бүрдүүлэх” зорилгод нийцсэн байх нь чухал. Агаарын тээврийн салбар нь олон улсын стандартад нийцсэн үйл ажиллагаа явуулахад их хэмжээний хөрөнгө оруулалт шаардлагатай, зах зээлд орох болон

босгоход цаг хугацаа хөрөнгө хүч их шаарддаг онцлогтой. Тэгэхээр шинээр нислэгийн чиглэл нээхэд 2-3 жилд алдагдалтай ажиллаж байж үйл ажиллагаа нь тогтворжино. Засгийн газрын 2019 оны 283 дугаар тогтоолоор “Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээний хөтөлбөр”-ийг баталсан. Хөтөлбөрийн хүрээнд алслагдсан аймаг руу хийх хуваарьт нислэгийн үйлчилгээг үе шаттайгаар сэргээн тогтворжуулах, ахмад настан, хөгжлийн

бэрхшээлтэй болон эрүүл мэндийн яаралтай тусламж, үйлчилгээ авах шаардлагатай иргэн, 18 хүртэлх насны хүүхэд зэрэг зорилтот бүлгийн иргэдийг орон нутгийн нислэгээр хөнгөлөлттэй үнээр зорчих тогтолцоог бүрдүүлэх юм. Орон нутагт хоёр агаарын тээвэрлэгч Ховд, Өлгий, Улаангом, Чойбалсан, Алтай, Улиастай, Баянхонгор, Мөрөн, Даланзадгад гэсэн есөн чиглэлд хуваарьт нислэг гүйцэтгэж байна.

Нислэгийн сүлжээг өргөжүүлэх, алслагдсан бүс нутагт агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээ үзүүлэх зорилгоор 2018 оноос хойш орон нутгийн зарим чиглэлийн нислэгт татаас олгож эхэлсэн. Энэ оны хувьд нэг тэрбум орчим төгрөг төсөвлөсөн. Орон нутгийн засаг захиргааны оролцоо, дэмжлэгтэйгээр зорилтот бүлгийн иргэдийг хөнгөлөлттэй тээвэрлэх зохицуулалтыг бүрдүүлнэ. Орон нутгийн нислэг үйлдэж буй хоёр агаарын тээвэрлэгч орчин үеийн агаарын хөлгүүдээр парк шинэчлэлт хийснээр, нислэгийн цаг багассан, зорчигчийн суудлын тоо нэмэгдсэн, нислэгийн шууд зардлыг бууруулсан гээд дэвшил гарч байгаа. Үүнтэй холбоотойгоор орон нутгийн нислэгийн тариф 20 гаруй хувиар, баруун аймгуудын тариф 30 орчим хувиар буурсан сайн үзүүлэлттэй байна.

-Иргэний агаарын тээврийн салбарыг либералчлах бодлогын цаашдын хөгжлийг та хэрхэн харж байна вэ? Үүнийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хууль, эрх зүйн орчныг хэрхэн бүрдүүлэх вэ?

-Миний бие агаарын тээвэрлэгчдийн нислэгийн сүлжээгээ өргөжүүлэх бодлогыг дэмжиж, олон улсын нислэгийн цөөн тооны шугаманд хоорондоо өрсөлдөх бус эрх зүйн зохицуулалт нээлттэй байгаа нислэгийн чиглэл шинээр нээхийг чухалчилж ирсэн. Агаарын тээвэрлэгчдээс гаргасан хүсэлтийн дагуу шинээр Макао, Екатеринбург, Прага, Алма-Ата, Бишкек, Фүкүока, Чэндү чиглэлд нислэг гүйцэтгэх, агаарын ачаа тээврийн 10 чиглэлд нислэг гүйцэтгэх зохицуулалт бүрдүүлж, томилгоо олгосон. Энэ томилгоог агаарын тээвэрлэгчид хэрэгжүүлснээр зорчигч тээврийн долоон чиглэлийн нислэг нээгдэх юм. Харамсалтай нь Ковид-19-ийн тархалттай холбоотой олон улсын нислэгүүд зогсож орлогогүй болсон, зорчигчдын тийзийн буцаан олголт хийж эргэлтийн хөрөнгийн хомсдолд орсон. Гэтэл агаарын хөлгийн түрээсийн зардлаас эхлээд тогтмол гардаг зардлууд нь хэвээрээ зэргээс шалтгаалж, агаарын тээврийн салбар санхүүгийн хүндрэлд ►

Польш, Чех, Унгар, Гүрж, Словак, Литва, Герман зэрэг улстай “Авто замаар олон улсын ачаа, зорчигч тээвэрлэлт гүйцэтгэх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр” байгуулна



Гачууртын уулзвараас Налайх, Чойрын уулзвар хүртэлх 20.9 км авто замын нээлт. 2019.11.04

► орсон. Дэлхий даяар бий болсон нөхцөл байдлаас харахад энэ оны хувьд шинээр нислэгийн чиглэл нээхэд хүндрэлтэй байгаа.

Аялал жуулчлалын салбарыг хөгжүүлэхэд агаарын тээврийн салбарын оролцоо чухал. Аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхийн тулд бусад улс орон агаарын тээвэрт татаас олгодог. Жишээлбэл, ОХУ 2019 онд агаарын тээврийн 152 нислэгийн чиглэлд 3.8 тэрбум рублийн татаас, аялал жуулчлалын 15 бүс нутагт гурван жилийн хугацаанд 15 тэрбум рублийн татаас олгохоор шийдвэрлэсэн. БНХАУ гадаад, дотоодын агаарын тээвэрлэгчдэд шинээр нислэг гүйцэтгэхэд нь зориулж 2-3 жилийн хугацаанд тодорхой хэмжээний татаас орон нутгийн төсвөөс олгодог жишээ бий. Агаарын тээврийн компаниудад жуулчны тээврийн нислэгт нь татаас олгож байж аялал жуулчлалын зах зээлээ хөгжүүлж байгаа. Сүүлийн жилүүдэд энэ хоёр салбар харилцан уялдаатай хөгжих ёстойг, салбар хоорондын уялдаа, орон нутгийн оролцоо чухал гэдгийг ойлголцон ажиллаж байгаа нь сайшаалтай юм.

Азийн хөгжлийн банкнаас аялал жуулчлалын салбарт хөрөнгө оруулах, аялал жуулчлалын

бүтээгдэхүүн бий болгох, орон нутгийн хөгжлийг дэмжих, иргэдийн оролцоог нэмэгдүүлэх цогц арга хэмжээ авч байгаа. Манай улсын хувьд хоёр талын агаарын харилцааны эрх зүйн зохицуулалт бүрдсэн, аяллын дугаар хуваан ашиглах зохицуулалтыг бүрдүүлж нислэгийн сүлжээг өргөжүүлэх боломж бий болж байна. Төрийн бодлого бол агаарын тээврийн либералчлалыг үе шаттайгаар хийх. Шинэ нисэх буудал ашиглалтад орсноор нисэх буудал, аэродромын хүчин чадалтай холбоотой хязгаарлалт үгүй болж, гадаад, дотоодын агаарын тээвэрлэгчид нислэг гүйцэтгэх, нислэгийн сүлжээгээ өргөжүүлэх дэд бүтэц сайжирч байгаа. Далайд гарцгүй Монгол Улсын агаарын харилцааг өргөжүүлэх, үндэсний агаарын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадварыг сайжруулах, дэд бүтцийн хөгжлийг дэмжих гээд олон талын боломж, нөхцөлийг бүрдүүлсний үндсэн дээр либералчлалыг үе шаттай хэрэгжүүлэх нь чухал.

-Төмөр замын салбарын томоохон төслүүдээс 2020 онд аль нь хэрэгжих вэ? Уг салбарын цаашдын бодлогыг та хэрхэн тодорхойлох вэ?

-Төмөр замын салбарт түүхэн бүтээн ►



Газрын тос боловсруулах үйлдвэрийн дэд бүтцийн нээлт. Дорноговь аймаг, Алтаниирээ сум. 2019.10.08

байгуулалтууд өрнөж байна. Өнгөрсөн хугацаанд тус салбарт уул уурхайг түшиглэсэн томоохон бүтээн байгуулалтын ажлуудыг хийж дуусгах зорилт тавьж ажилласан. Төмөр замын салбар бол хөрөнгө оруулалт, цаг хугацаа их шаарддаг. Гэхдээ монголчууд дотоодын ажиллах хүч, нөөц бололцоогоо ашиглан нефть боловсруулах үйлдвэрийн 27 км төмөр замын барилгын ажлыг дуусгаж, ашиглалтад хүлээн авлаа. Мөн Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн 414.6 км төмөр замын барилгын ажлыг эхлүүлээд маш амжилттай хэрэгжүүлж байна.

Цаашид стратегийн чухал ач холбогдолтой Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын барилгын ажлыг дуусгах, Зүүнбаян-Ханги чиглэлийн төмөр замыг эхлүүлэх төлөвлөгөөтэй байгаа.

Ингэснээр говийн бүсийн уул уурхайн

бүтээгдэхүүнийг экспортлох, БНХАУ-ын газар нутгаар дамжин далайн чанад дахь гуравдагч зах зээлд хүргэх экспортын шинэ гарцууд бий болно. Улмаар Монгол Улс ашигт малтмалын нөөц, идэвхгүй байгаа ордуудаа ашиглах, олон улсын үнэ тарифаар худалдан авагчдад түгээх боломж бүрэн нээгдэх юм. Хилийн боомт хүрэх нүүрсний экспортын тээврийн зардал буурч, жилд экспортлох бүтээгдэхүүний хэмжээ огцом нэмэгдэнэ гэж үзэж байна.

Түүнчлэн УБТЗ ХНН-ийн дотоод хэрэгцээнд 1998-2015 онд импортлосон дизелийн түлшний онцгой албан татварт төлсөн 73.8 тэрбум төгрөгийг “Японы Олон улсын хамтын ажиллагааны банк”-аас авсан МОНП-1, МОНП-2 хөнгөлөлттэй зээлийн гэрээний дагуу тооцсон алданги, зээлийн үндсэн болон хүүгийн төлбөрөөс суутган тооцох тухай сүүлийн 20-иод жил яригдаж, шийдэгдэхгүй ▶

► байсан асуудлыг УИХ-ын чуулганаар хэлэлцүүлэн, батлууллаа. Цаашлаад УБТЗ ХНН-ийн төмөр замын зурвас газар болон технологийн зориулалтын барилга байгууламжуудын газрын хэмжээ, хил зааг тогтоох, гэрчилгээжүүлэх ажлыг Нийслэлийн Засаг даргатай хамтран шийдвэрлэлээ.

-Өнгөрсөн хугацаанд хэрэгжсэн автотээврийн салбар дахь онцлох төслүүдээс дурдана уу? Уг салбарт хийгдсэн голлох ажлууд юу байв?

-Автотээврийн салбарт өнгөрсөн хугацаанд замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын бэлэн байдлыг хангах, улсын төсөв, төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх зорилго тавьж ажиллалаа. Найман аймгийн төвд техникийн хяналт үзлэгийн төв, автобуудал, зам дагуух үйлчилгээний цогцолбор байгуулж ашиглалтад оруулсан.

Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээвэрлэлтэд үүсээд байгаа хүндрэл бэрхшээлийг судалж, хилээр нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэх, байгаль орчинд үзүүлж байгаа сөрөг нөлөөлөл болон авто замын ачаалал, осол зөрчлийг бууруулах, тээвэрлэгч жолооч нарын ажиллах нөхцөлийг бүрдүүлэх зорилгоор “Авто зогсоолын цогцолбор” төсөл хэрэгжүүлэхээр Засгийн газрын 2018 оны 101 дүгээр тогтоолоор шийдвэрлэсэн. Энэхүү тогтоолын дагуу авто замын дагуух үйлчилгээний барилга байгууламжийг Өмнөговь аймгийн Ханбогд сумын нутаг дэвсгэр Гашуунсухайт боомт болон Цогтцэций суманд ашиглалтад оруулахаар ажиллаж байна.

Мөн сүүлийн жилүүдэд манай улсын гадаад худалдааны эргэлт өсөн нэмэгдэж байгаатай холбоотой хөрш орнууд төдийгүй гуравдагч орнуудтай автотээврийн харилцааг өргөжүүлэх хэрэгцээ шаардлага тулгарч байгаа тул яамны зүгээс Польш, Чех, Унгар, Гүрж, Словак, Литва, Герман зэрэг улстай “Авто замаар олон улсын ачаа, зорчигч тээвэрлэлт гүйцэтгэх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр” байгуулахаар ажиллаж байна. Үүний үр дүнд Монголын тээвэрчид Польш, Унгар, Герман, Словак, Унгар зэрэг улсад тээвэрлэлт гүйцэтгэх боломж бүрдэх юм.

Энэхүү хэлэлцээр нь Монгол, Орос, Хятад гурван улсыг дамжин Ази, Европыг холбосон хамгийн дөт замыг албан ёсоор нээж, бүс нутгийн хэмжээнд худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэхэд

чухал хувь нэмэр оруулна гэж үзэж байна.

-Монгол улс далбаагаа ашиглуулан далайн тээврээс тодорхой хэмжээний ашиг хүртдэг. Далайд Монгол Улсын далбаатай, гаднын биш өөрсдийн эзэмшлийн усан онгоц явуулах нь таны зорилгын нэг. Энэ хүсэл тань хэзээ биелэх бол? Үүнийг биелүүлэхэд юу шаардлагатай байна вэ?

-Далай ашиглах тухай хуулийн төслийг боловсруулан Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцүүлж, УИХ-д өргөн бариад байна. Монгол Улсын иргэн өөрийн эзэмшлийн усан онгоцыг далайд гаргах боломж нээлттэй.

Харин бидэнд салбарын хүний нөөцийг бүрдүүлэх чиглэлээр түлхүү ажиллах шаардлага байна. Тиймээс далайн тээврийн салбар өндөр хөгжсөн улс орнуудын их, дээд сургуультай хамтран ажиллах, далайн салбарын мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгэх нөхцөл боломжийг судалж, мэргэжлийн хүмүүсээр бүрдүүлэх, тэдний чадавхыг нэмэгдүүлэх чиглэлд идэвхтэй хамтран ажиллаж байна. Ингэснээр Монгол Улс үндэсний хөлөг онгоцтой болсон нөхцөлд түүн дээр ажиллах багийн бүрэлдэхүүн бэлэн болно. Улмаар хөрш орнуудын далайн боомтоор Монгол Улсын экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүнийг гуравдагч зах зээлд хүргэх, өндөр үнээр худалдан борлуулснаар эдийн засгийн үр ашиг нэмэгдэх боломж бүрдэх юм.

Монгол Улс хөлөг онгоцны бүртгэлээ Сингапурын боомтод эрхэлж байгааг ойрын жилүүдэд Улаанбаатарт төвлөрүүлэх, бүртгэгдсэн хөлөг онгоцны хяналтыг сайжруулах, үр дүнтэй тогтолцоо бүрдүүлэх, бүртгэлийг чанаржуулах, улмаар агентын сүлжээ үүсгэх замаар бүртгэлийн ажлыг өргөжүүлэхээр ажиллаж байна.

Далайн боомт ашиглалтын хүрээнд БНХАУ, ОХУ, БНАСАУ, БНСУ, БНИУ-ын худалдааны далайн боомтуудыг Монгол Улсын гадаад худалдаанд ашиглах нөхцөл бүрдүүлнэ. Тухайлбал, Итали Улсын Генуя боомтыг таатай нөхцөлөөр ашиглах талаар тохиролцож байна. ■

Төмөр замын салбар бол хөрөнгө оруулалт, цаг хугацаа их шаарддаг.

Гэхдээ монголчууд дотоодын ажиллах хүч, нөөц бололцоогоо ашиглан нефть боловсруулах үйлдвэрийн 27 км төмөр замын барилгын ажлыг дуусгаж, ашиглалтад хүлээн авлаа

Автозам

Гачууртын уулзвараас Налайх,
Чойрын уулзвар хүртэлх 20.9
км автозамыг хоёр урсгал,
дөрвөн эгнээ болгон шинэчилж,
2019 оны арваннэгдүгээр
сарын 4-ний өдөр нээлээ. Энэ
нь дэлгэмэл уртаараа 50 гаруй
км зам юм





Автозам

Хөгжлийг түргэсгэгч

Улаанбаатараас Төв аймгийн Сэргэлэн сумын нутаг хүртэлх газар таван жилийн өмнө хоосон тал, эзгүй хээр байлаа. Хөшигийн хөндийн шинэ нисэх онгоцны буудал байгуулагдаж, Яармагийн товчоо-Айцын даваа-Түргэний гүүр-Бөхөгийн хөтөл-Хөшигийн хөндийн чиглэлд 32.2 км хурдны зам тавигдсанаар ойр орчимд нь худалдаа үйлчилгээ бий болж, газрын үнэ цэн нэмэгдэх нөхцөл бүрдэв. Гурван жил үргэлжилж, өнгөрсөн оны долдугаар сард нээгдсэн Монголын анхны хурдны зам бол Улаанбаатар хотын өрсөлдөх чадвар, өнгө төрхийг сайжруулж буй нэг бүтээн байгуулалт. Мөн өргөн уудам газар нутагтай Монгол Улсын 90 жилийн түүхтэй авто замын салбар сүүлийн 10 хүрэхгүй жилийн дотор эрчимтэй хөгжиж буйн хамгийн сүүлийн жишээ юм. Уг зам 140.3 сая ам.доллараар боссон.

Түүх сөхвөл, хатуу хучилттай замын сүлжээний урт 1992 онд 1250 км байсан бол 2009 онд 2830 км болжээ. Харин 2010 оны байдлаар Монгол Улсад 6738 км инженерийн шийдэлтэй авто зам байсны 2830 км нь хатуу хучилттай, 2116 км нь сайжруулсан хайрган хучилттай байсан аж. 2012 онд Засгийн газар олон улсын зах зээлээс босгосон бондын санхүүжилтээс 2013 онд 925.1 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалтыг авто замын салбарт хийснээр хатуу хучилттай авто замын урт 1824.7 км-ээр нэмэгдсэн. Гэсэн ч тухайн үед дөнгөж есөн аймгийн төв нийслэлтэй хатуу хучилттай авто замаар холбогдож байв. Үүнээс хойших жилүүдэд хатуу хучилттай зам жил бүр дунджаар 580 км-ээр нэмэгдсээр энэ жил 21 аймгийн төв нийслэлтэй бүрэн холбогдох төлөвлөгөөтэй байна. 2019 оны байдлаар манай улсын хатуу хучилттай авто замын урт 7227.5 км-т хүрч, нийт авто замын сүлжээний 48.4 хувийг эзлэх болсныг ЗТХЯ мэдээллээ. Эл салбарт авто зам, замын байгууламжийн барилга, засварын ажил эрхлэх тусгай зөвшөөрөлтэй нийт 371 аж ахуйн нэгж бүртгэлтэй байгаагаас

100 орчим нь идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулдаг. Дотоодын эдгээр аж ахуйн нэгж жилд 800-1000 км хатуу хучилттай авто зам барих боломжтой бөгөөд өнгөрсөн онд нийтдээ 6500 гаруй ажлын байр шинээр бий болгожээ.

Азийн хөгжлийн банкны “Авто замын салбарын хөгжил 2016” баримт бичигт сүүлийн 15 жилд авто замын барилгын ажлын менежментэд зохих дэвшил гарч, замын барилгын ажлын удирдлага, гүйцэтгэл, хяналт төвлөрсөн шинжтэй, хариуцлагын механизм тодорхойгүй байсныг өөрчилж, 2010 оноос гүйцэтгэл, хяналтын хэвтээ тогтолцоотой болсон талаар дурджээ. Дэд бүтцийн сайн сүлжээтэй байх нь ямар ч улс орны нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийн гол хөдөлгүүр, тулах цэг болдог. Өдгөө дэлхий дахинд холболтын газар зүй хэмээх цоо шинэ ойлголт гарч ирсэн нь зах зээл, үйлдвэрлэл, улс орнуудын өрсөлдөх чадварт зам тээвэр чухал үүрэг гүйцэтгэж буйн бодит илрэл юм. Энэ сувгийг хэн илүү ашиглаж чадсан нь амжилттай хөгжих учиртай.

АНУ бүх мужаа холбосон хурдны замын сүлжээ бий болгоход 1950-1960-аад онд асар их хөрөнгө оруулалт хийсэн нь стратегийн зорилготой байсан талаар барилга, дэд бүтцийн мэргэшсэн сэтгүүлч Кристен Жетсон бичжээ. Улмаар өнгөрсөн зууны хоёрдугаар хагаст АНУ дэлхийд эдийн засгаараа ч, нөлөөгөөрөө ч их гүрэн болоход дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт хувь нэмэр оруулсан нь маргаангүй. Өдгөө яг ийм стратегийг өмнөд хөрш “Бүс ба зам” санаачилгын дор хэрэгжүүлж, Ази, Европыг холбосон дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт өрнүүлж буй. Монгол Улсын хувьд ОХУ-тай холбогдох хатуу хучилттай хоёр замтай бол БНХАУ-тай холбогдох хатуу хучилттай зам байдаггүй. Олон улсын бараа тээвэрлэлтийн дийлэнхийг төмөр замаар дамжуулдаг ч эдийн засагт авто замын салбарын оролцоо өндөр байна. Тухайлбал, 2019 онд экспортын орлого 7.6 тэрбум ам.долларт хүрсэн бөгөөд үүний 89.1 хувийг БНХАУ эзэлж байна. Үүнээс 44.4 хувийг авто замаар тээвэрлэдэг нүүрсний худалдаа бүрдүүлдэг. Өнгөрсөн оны төсвийн гүйцэтгэлээс харвал манай улс төсвийн орлогынхоо 24.8 хувь буюу 3.2 их

Дотоодын авто замын компаниуд жилд 800-1000 км хатуу хучилттай зам тавих хүчин чадалтай



Хэнтий аймгийн Баян-Адарга сумын нутаг дахь Онон голын 150 метр төмөр бетон гүүрийг ашиглалтад орууллаа

► наяд төгрөгийг уул уурхайгаас олжээ. Энэ онд нүүрсний экспортыг 42 сая тоннд хүргэж, төсөвт 1.5 их наяд төгрөг бүрдүүлэхээр зорьж буй. Мөн Оюутолгойн алт, зэсийн баяжмал болон жонш, цайр гэх мэт эрдэс, газрын тосны экспорт бүгд авто замаар хилийн боомтоор нэвтэрдэг. Зөвхөн зэсийн баяжмалаас энэ онд 1.2 их наяд, цайр, төмөр болон бусад эрдсээс 100 гаруй тэрбум төгрөг төвлөрүүлнэ гэж тооцсон байна.

Орлогын эл төлөвлөгөөг гүйцэтгэж, экспортыг нэмэгдүүлэх зорилгоор төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хөрөнгө оруулалтаар гурван чиглэлд нийт 578.5 км авто замын төсөл хэрэгжиж байна. Эхнийх нь Дорнод аймагт Өмнөд Буйрын 21 дүгээр талбайгаас Тосон-Уул, Баянхошуу боомт чиглэлийн авто замтай холбох 58.5 км тусгай зориулалтын авто зам он дамжин хэрэгжиж байгааг ЗТХЯ-ны Авто замын бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Д.Загдраднаа ярих. Мөн энэ онд Өмнөговь аймгийн Ханхонгор сумын Тавантолгой-Барууннаран чиглэлийн 32 км авто замын төгсгөлөөс Цагаандэл Уул хилийн боомт хүртэлх 270 км авто зам, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн 250 км авто замын

барилгын ажлыг эхлүүлэхээр урьдчилсан судалгаа хийж, зураг төсөл боловсруулж дууссан гэдгийг тэрбээр хэллээ.

Авто замын салбараас улсын төсөвт төвлөрүүлдэг өөр нэг төрлийн орлого бол суудлын автомашины онцгой албан татвар. Статистикаас үзвэл 2019 онд монголчууд 69472 авто машин импортлосон ба үүний 35 хувийг хос хөдөлгүүрт суудлын авто машин эзэлжээ. Энэ оны төсөвт суудлын автомашины онцгой татвараас 264.4 тэрбум төгрөгийн орлого төвлөрүүлэхээр тооцсон. Энэ нь авто замын салбарт 2020 онд орох нийт хөрөнгө оруулалтын 36.4 хувьтай дүйнэ. Мөн агаарын бохирдлын төлбөр болох 44 тэрбум төгрөгийн хоёр тэрбумыг нь авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслээс ялгарах нүүрсхүчлийн хийд ногдуулах төлбөрөөс бүрдүүлдэг. Цаашдаа авто замын сүлжээ өргөжихийн хэрээр орлогын хэмжээ нэмэгдэх нь дамжиггүй.

Үр ашигтай тээврийн дэд бүтцийн систем нь зах зээлд нэвтрэх боломжийг тэлж, ажлын байрыг нэмэгдүүлж, гадаадын хөрөнгө оруулалтыг даллаж, улс орнуудын гадаад имижийг сайжруулах замаар эдийн засгийн олон салбарын ►



Монгол Улсын анхны хурдны 32.2 км авто зам ашиглалтад орлоо

► өртгийг бууруулдаг. Ийм бодит боломжийг манай хөдөө аж ахуйн салбарын үйлдвэрлэгчид, малчин өрхүүд хамгийн сайн мэдэрч буй. Хэдийгээр хөдөө аж ахуйд хоршоолол хөгжөөгүй, салбарын суурь хөгжил муу байгаа ч авто замын сүлжээ тэлж, хүртээмж нь нэмэгдсэнээр малчид, үйлдвэрлэгчид бүтээгдэхүүнээ хүн амын тэн

хагас нь оршин суудаг, авто замын хүртээмжийн 60-аад хувь ногддог нийслэлийн хэрэглэгчдэд богино хугацаанд нийлүүлдэг болсон нь давуу тал юм. Мөн жилд хагас тэрбум орчим ам.доллар эдийн засагт оруулж, ДНБ-ий 3-4 хувийг бүрдүүлдэг жуулчдын 41.6

хувь авто замын боомтоор нэвтэрдэг.

Үүнээс гадна аймгууд хатуу хучилттай авто замын сүлжээнд нэгдэхийн хэрээр дотоодын жуулчдын урсгал идэвхжиж, 2016-2017 онд нийт хүн амын гуравны хоёртой тэнцсэнийг Олон улсын аялал жуулчлалын хөгжлийн төв тооцоолжээ.

Харин төрийн үйлчилгээний хүртээмж сайжирсан хамгийн бодит жишээ бол манай авто замын дэд бүтцийн хамгийн том хөрөнгө оруулагч болох Азийн хөгжлийн банкны дэмжлэгтэй баруун аймагт хэрэгжсэн авто замын төсөл юм. Монгол Улсыг ОХУ, БНХАУ-тай холбох Азийн авто замын сүлжээний АН-4 коридорын бүтээн байгуулалтын үр дүнд Ховд аймгийн эмч, эмнэлгийн ажилтнууд өвчтөнд цаг алдалгүй тусламж үйлчилгээ үзүүлж, эхийн эндэгдэлгүй аймаг болж, малчдын хүүхдүүд ч сургуульдаа ирж, буцахад зарцуулах цаг багассан юм.

Хурдацтай, хүртээмжтэй, тогтвортой хөгжлийг хангахуйц, өөрчлөлтөд тэсвэртэй, төрөлжсөн эдийн засгийг бүрдүүлэх шаардлага тулгарч буй Монгол Улсын хувьд дэд бүтцэд хийх хөрөнгө оруулалтаа зөвхөн бүтээн байгуулалт төдийгүй засвар арчлалт болон их засвар шинэчлэлт рүү чиглүүлэхийн чухлыг, мөн дотоод, гадаадын зах зээлд гарах боломж бололцоог сайжруулах бүс нутгийн интеграцийг бэхжүүлэхийн ач холбогдлыг АХБ-ны Зүүн Азийн газрын Тээврийн ахлах мэргэжилтэн Масахиро Нишимүра онцолсон юм. ■

Нүүрсний экспортыг 42 сая тоннд хүргэх зорилгоор гурван чиглэлд 578.5 км авто замын төсөл хэрэгжиж байна

ИНФОГРАФИК

Одоо ашиглагдаж байгаа улсын чанартай
хатуу хучилттай авто замын урт

7227.5 км

Үүнээс **48.4** хувь нь хатуу хучилттай

2016 он 506 км, 634.7 у/м

2018 он 383.72 км, 202.4 у/м

2017 он 441.59 км, 489.8 у/м

2019 он 748.5 км, 896.3 у/м

Ачаа тээвэрлэлт

2018 он

42.03 сая тонн



2019 он

40.85 сая тонн

Нийт ачаа эргэлтийн

68975.68

мянган тонноос

авто замын ачаа эргэлт

40848.75

мянган тонн

Зорчигч тээвэрлэлт

2018 он

193 сая хүн



2019. I-XII

168.44 сая хүн

Тээврээр 1 км тутамд

7157.86

сая хүн зорчсоны

2925.09 сая нь
авто замаар явжээ

Орлого

2018 он

695.86 сая төгрөг



2019 он

796.06 сая төгрөг

2019 онд тээврийн салбараас **2003.05** тэрбум төгрөг төсөвт төвлөрснөөс

796.06 тэрбум төгрөгийг авто замаас бүрдүүлэв

Эх сурвалж: ЗТХЯ

Бүх аймгийн төв нийслэлтэй хатуу хучилттай авто замаар холбогдоно

Товлосон хугацаандаа төлөвлөсний дагуу ажиллаж чадвал энэ онд бүх аймгийн төв нийслэлтэй хатуу хучилттай авто замаар бүрэн холбогдоно. Одоогоор 17 аймгийн төв, 95 сум, таван хилийн боомтыг нийслэлтэй хатуу хучилттай авто замаар холбоод буй. Харин энэ онд баруун таван аймгийн Увсаас бусдыг нийслэлтэй холбох замын төслүүдийг дуусгахаар төлөвлөөд байна. Тодруулбал, Азийн авто замын сүлжээний АН-4 авто замын Өлгий хотоор тойрон гарах 18.8 км-ийн хатуу хучилттай авто зам, Баянхонгор-Алтай чиглэлийн 126.7 км хатуу хучилттай авто зам, Тосонцэнгэл-Улиастай чиглэлийн 67 км хатуу хучилттай авто замын төслүүд юм. Тоймлож хэлбэл, энэ онд улсын төсвийн хөрөнгөөр авто зам, гүүрийн барилга, их засварын нийт 137 төсөл, арга хэмжээ хэрэгжүүлэхээр салбарын яам төлөвлөсөн. Үүнээс 69 нь шинээр эхлэх төсөл юм. Харин гадаадын зээл тусламжийн хөрөнгөөр долоон чиглэлд 395.9 км авто замын барилга, засварын ажил хэрэгжүүлэхээс шинээр дөрвөн чиглэлийн 104.6 км авто замыг эхлүүлэх юм.

Харин гурван чиглэлийн 291.3 км авто замын барилгын ажил он дамжин үргэлжилж байгаа бол төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд зургаан чиглэлийн 946.3 км авто замын барилга, засварын ажлыг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөжээ. Энэ бүх ажлын нийт хөрөнгө оруулалт 726.5 тэрбум төгрөг. Үүний 39 хувь буюу 284.5 тэрбумыг улсын төсвөөс гаргахаар тооцсон. Харин Монгол Улсын зам тээврийн салбарын томоохон түнш болох Азийн хөгжлийн банкнаас 330, БНХАУ-аас 57 тэрбум төгрөгийн хөнгөлөлттэй зээлээр нийт төсвийн 50 гаруй хувь бүрдэх юм байна. Үлдсэн санхүүжилт болох 55 тэрбум төгрөгөөр 14.9 мянган км авто замын урсгал засвар, арчлалтыг хийж гүйцэтгэх аж.

Мэргэжилтнүүдийн тооцоогоор улсын чанартай авто замын насжилтыг тооцоход 3100 орчим км замд ээлжит, 1500 гаруй км авто замд их засвар хийх юм байна.

Мөн энэ онд Хүйтэний хөндий, Арвайхээр чиглэлийн 58 км авто зам, баруун босоо тэнхлэгийн Цагааннуур-Улаанбайшинт чиглэлийн 25.8 км хатуу хучилттай авто зам, Дархан-Алтанбулагийн чиглэлийн хатуу хучилттай зам, Азийн авто замын сүлжээний АН-4 чиглэлийн Өлгий хотыг тойрон гарах 18.8 км авто замын барилгын ажлуудыг гадаадын зээл тусламжаар хэрэгжүүлнэ.

Эдгээрээс хамгийн том нь он дамжин хэрэгжиж буй Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн 204.11 км авто замын өргөтгөл, шинэчлэлийн ажил. Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлээр одоо байгаа замыг өргөтгөн шинэчлэх ажлыг энэ оны зургадугаар сард багтаан дуусгахаар ажиллаж буй бол шинээр барих хоёр эгнээ замын барилгын ажил дөрөвдүгээр сараас эхлэнэ. Шинэ замын санхүүжилтийг Сангийн яам, Европын сэргээн босголт, хөгжлийн банкны хооронд 2019 оны дөрөвдүгээр сард байгуулсан “Санхүүжилтийн ерөнхий хэлэлцээр”-ийн хүрээнд шийдсэн. Нийт 137 сая ам.долларыг 18 жилийн хугацаатай, жилийн нэг хувийн хувьсагч хүүтэй, эхний дөрвөн жилд үндсэн төлбөрөөс чөлөөлөгдөх нөхцөлтэй зээлж буй юм. Одоогоор замын барилгын ажлын гүйцэтгэгч, техник, технологийн хяналт тавих зөвлөхийг сонгон шалгаруулах үйл ажиллагааг Европын сэргээн босголт, хөгжлийн банкны худалдан авах ажиллагааны журмын дагуу зохион байгуулж буй аж.

Харин өмнөд хөршийн Экспорт-Импортын банкны хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр Завхан аймгийн төвийг нийслэл хоттой холбох Тосонцэнгэл-Улиастай чиглэлийн 67 км хатуу хучилттай авто замыг гэрээ ёсоор энэ оны аравдугаар сарын 30-нд ашиглалтад оруулахаар ажиллаж байна. Завхан аймгийн Алдархаан, Идэр, Яруу сумдын нутаг дэвсгэр дэх Загастайн давааны дээрх чиглэлийн авто замын барилгын ажил өнгөрсөн оны долдугаар сард эхэлсэн бөгөөд одоогоор гүйцэтгэл 40 орчим хувьтай байгаа аж.

Харин улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар ►

► Хэнтий аймгийн Чингис хот-Дадал сум чиглэлийн 50 км-ийн хатуу хучилттай авто зам, Төв аймгийн Зуунмод-Манзушир чиглэлийн долоон км хатуу хучилттай авто зам, Дорнод аймгийн Хэрлэн сумын Хэрлэн голын 264 метрийн урттай бетон гүүрийн ажлыг шинээр эхэлнэ.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн хүнд даацын 250 км-ийн хатуу хучилттай авто замын барилгын ажлыг концессоор хийнэ. Мөн Өмнөговь аймгийн Ханхонгор сумын Тавантолгой-Баруун наран чиглэлийн 32 км авто замын төгсгөлөөс Цагаандэл уул хилийн боомт хүртэлх 270 км авто замыг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр барихаар

болсон байна.

Тэгвэл нийт авто замын хүртээмжийн 60 хувь ногддог нийслэл Улаанбаатар хотын хувьд энэ онд хийх хамгийн том бүтээн байгуулалт бол Гачууртын уулзвараас Налайх-Чойрын уулзвар хүртэлх 20.9 км авто замын өргөтгөл, Баянзүрхийн төмөр бетонон гүүрийн барилгын ажил юм. Хоёр жил дамжин үргэлжилж буй тус гүүр 321 метр урттай, 22.6 метр өргөнтэй, дөрвөн эгнээ зорчих хэсэгтэй, мөн явган хүний хоёр эгнээ замтай, гэрэлтүүлэг, ногоон байгууламж гээд иж бүрэн тохижилттой бөгөөд энэ оны хоёрдугаар улиралд ашиглалтад орно. ■

Авто замын салбарт 2020 онд улсын төсөв, гадаадын зээл, тусламж, хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтаар хэрэгжих төсөл, арга хэмжээнүүд



Авто замын салбарт 2020 онд гадаадын зээл, тусламжийн хөрөнгөөр **7** чиглэлийн **395.9** км авто замын барилга, засварын ажлыг хэрэгжүүлэхээс шинээр **4** чиглэлийн **104.6** км авто замыг эхлүүлж, **3** чиглэлийн **291.3** км авто замын барилгын ажлыг он дамжин, төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд **6** чиглэлийн **946.3** км авто замын барилга, засварын ажлыг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөн ажиллаж байна.

Дэд сайд

Л.Халтар: Манай экспортын бодлого төмөр зам, авто зам, далайн тээвэртэй уялдах ёстой



Зам, тээврийн салбарын хөгжлийн бодлого, хувийн хэвшилтэй хэрхэн хамтран ажиллаж буй талаар Зам, тээврийн хөгжлийн дэд сайд Л.Халтартай ярилцлаа.

-Одоогийн байдлаар ЗТХЯ-д тулгарч байгаа гол бэрхшээл юу байна вэ?

-Зам, тээврийн хөгжлийн яаманд 130 гаруй ажилтан нэг баг, хамт олон болон ажиллаж салбарынхаа үйл ажиллагаа, бодлого, шийдвэрийг хэрэгжүүлж буй. Болохгүй ажлуудаасаа бүтэж байгаа нь харьцангуй их гэж хэлмээр байна. Сүүлийн үед манай салбар болон яам руу хандсан шүүмжлэл ирэх болсонтой холбогдуулж үүнийг хэлэхийг би хүсэж байна.

Хоёр жилийн өмнө албан тушаалаа хүлээж авахаар яаманд ирэхдээ би салбар бүрийн бодлогыг зангидсан “Тээврийн нэгдсэн бодлого” дутмаг байгааг хэлж байсан. Өнөөдөр энэ асуудал зөвхөн ЗТХЯ-ны хөгжлийн нэгдсэн бодлого бус Монгол Улсын

хөгжлийн нэгдсэн бодлого болон шийдвэрлэгдэх гэж байна. Өөрөөр хэлбэл, “Алсын хараа-2050” хөгжлийн хөтөлбөрт бүх салбар, яам, чиглэлийн хөгжлийн хөтөлбөр уялдсан.

-“Алсын хараа-2050” хөгжлийн хөтөлбөрт ЗТХЯ ямар санал дэвшүүлсэн талаар тодруулна уу?

-Замтээврийн салбарын 2050 он хүртэлх хөгжлийн зураглал эл хөтөлбөрт багтсан. Агаарын тээврийн чиглэл, нээлттэй бодлогыг хэрхэн хэрэгжүүлэх гэх мэтчилэн салбартай холбоотой бүх зүйл тусгагдлаа. Агаарын тээврийн хувьд өнөөдөр явах, ирэх урсгалд хэт их анхаарал хандуулаад дотоодын үйлчилгээг мартсан. Энэ нь бодлого дутагдсаны илэрхийлэл юм.

Мөн төмөр замын нэгдсэн бодлого тусгагдсан. Монгол Улс төвийн бүсийн босоо тэнхлэгт төмөр замтай. Монгол орны зүүн, баруун хэсгийг төвийн бүстэй харьцуулахад хөгжлийн хувьд сул, зөрүүтэй. Баруун болон зүүн бүсэд босоо тэнхлэгийн төмөр зам байгуулснаар эл зөрүүг арилгах боломжтой. Тодруулбал, төмөр зам дагаад авто зам, авто тээврийн хөгжил ирэх юм. Энэ талаар “Алсын хараа-2050” хөтөлбөрт мөн тусгасан.

-Төлөвлөгөө гаргалаа ч хэрэгжүүлэх зам нь тэр бүр дардан байхгүй. Хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд үүсэж болзошгүй саад бэрхшээл таны бодлоор юу байж болох вэ?

-Үүнийг би улс төрийн өнцгөөс харж байна. Магадгүй өөр улс төрийн хүчин гарлаа гэхэд хөтөлбөрийг үргэлжлүүлэх улс төрийн соёлтой байгаасай гэж хүсэж байна. Тодруулбал, улс төрийн залгамж чанар хадгалагдаж, ямар ч нам засгийн эрхэнд гарсан тус хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга замыг боловсруулдаг байгаасай.

-Зүүн, баруун босоо тэнхлэгийн төмөр зам байгуулснаар үүнийг дагаж автозам, авто тээвэр хөгжих боломжтой тухай та хэллээ. Тээврийн бусад салбарын цаашдын хөгжлийн талаар ямар бодолтой байна вэ?

-Засгийн газар 2019 онд иргэний нисэхийн салбарын хэд хэдэн хөтөлбөр баталсан. Тодруулбал, ►

► зайлшгүй үйлчилгээний хөтөлбөр, алслагдсан аймаг, сумдуудад иргэний нисэхийн үйлчилгээ үзүүлэх хөтөлбөрийг дурдаж болно. Энэ бол том ахиц. Төмөр зам болон автозамын хувьд алслагдсан аймаг, сум бүрт хүрч чадахгүй. Тиймээс үлдэж байгаа бүс нутагт иргэний нисэхийн бодлого хэрэгжих юм. Тухайлбал, Ховд аймгийн Алтай суманд автозам, төмөр замаас илүүтэйгээр жижиг оврын, зардал багатай нисэх онгоцоор очих бодлого баримтлах нь зүйтэй.

Далайн тээврийн хувьд бид өөрсдийгөө далайгаас алслагдсан гэж үзэж болохгүй. Монгол Улс далбаагаа хуулийн дагуу түрээслүүлээд тодорхой хэмжээний орлого олж байгаа. Цаашдаа манай экспортын бодлого далайн тээвэр, төмөр зам, автозамтай уялдах ёстой. Уул уурхайн бүтээгдэхүүнээ экспортлохдоо бид далайн тээвэр хөгжсөн орнуудтай хамтарсан компани байгуулах, хөлөг онгоц худалдаж авах замаар далайн тээвэр эрхлэх боломжтой. Улмаар олон улсын зах зээл бидэнд улам нээлттэй болж, маш олон боломж үүснэ. Ирээдүйд монгол ахмадтай усан онгоц далайд аялах ч боломжтой.

-Хувийн хэвшлийнхэн ЗТХЯ-тай хамтарч ажиллах нь харьцангуй их байдаг. Бизнесийн байгууллагуудтай хамтарч ажиллахдаа яам ямар бодлого баримталж байна вэ?

-Яамнаас гаргаж буй бодлогын бүхий л бичиг баримт, шийдвэр хувийн хэвшилтэй хамтарч ажиллахад чиглэдэг. Тухайлбал, иргэний нисэхийн салбарыг либералчлах тухай өнөөдөр ярьж байна. Иргэд үүнийг нислэгийн тасалбар хямдрах тухай гэж ойлгож буй. Үнэндээ энэ нь тус салбарыг нээлттэй болгох тухай юм. Зөвхөн үндэсний компани бус гаднын компаниуд ч адил нөхцөл, шаардлага хангасан байх ёстой гэсэн үг. Энэ утгаараа Монголд сүүлийн үед агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг компаниуд тогтвортой ажиллаж байна. Зорчигчийн урсгал хамгийн ихтэй Сөүлийн чиглэлд Өмнөд Солонгосын агаарын тээврийн компани нэмж орж ирсэн. Үүнийг дагаад өрсөлдөөн, өрсөлдөөнийг дагаад тасалбарын үнэ тодорхой хэмжээгээр буусан. Энэ бол эхний үзүүлэлт, эхний үр дүн. Гэвч энэ бол туйлын зорилго биш. Үүнд үндэслэж хүртээмж, үйлчилгээ улам сайжрах ёстой.

Авто тээврийн салбарын хувьд хот хоорондын тээврийн үйлчилгээ хувийн хэвшлийн нуруун дээр явж байгаа. Төр харин бодлогоор зангидаж явах учиртай.

-ЗТХЯ-аас сүүлийн үед хэрэгжүүлсэн төсөл, хөтөлбөрийн талаар манай уншигчдад танилцуулна уу?

-Зөвхөн яам гэлтгүй Засгийн газар өнгөрсөн жилүүдэд зоригтой шийдвэр гаргасныг дурдах нь зүйтэй. Тухайлбал, Хөшигийн хөндийн шинэ нисэх онгоцны буудлыг ашиглалтад оруулах асуудал дээр Засгийн Газар үндсэн чиглэл гаргаж, концессын гэрээ хийгдсэн. Ингэснээр 2020 оны зун шинэ онгоцны буудал маань Монголын ард түмэнд болоод олон улсын зорчигчдод үйлчлэхэд бэлэн болно. Онгоцны буудал бол улс орны хөгжлийн потенциал, соёл, хүний хөгжил, найрсаг зочломтгой байдлыг илтгэдэг маш чухал зүйл. Тиймээс манай яамны зүгээс нисэх онгоцны буудлын төсөлд ач холбогдол өгч ажиллаж байна. Мөн энэ чиглэлд Монгол Улсын анхны хурдны зам ашиглалтад орлоо.

Дурдах ёстой өөр нэг том төсөл бол Налайхын чиглэлийн автозам. 2018 оны намар Ерөнхий сайд У.Хүрэлсүх тус замын хөдөлгөөнийг 2019 онд багтааж нээх чиглэл өгч, үүний дагуу ерөнхий гүйцэтгэгч хятад компани, туслан гүйцэтгэгч монгол компаниуд, ЗТХЯ, Нийслэлийн авто замын газрынхан бүгд эрвийх дэрвийхээрээ ажилласан. Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Б.Энх-Амгалан ажлын явц, үр дүнд шуурхай хурал бүрт онцгойлон анхаарал хандуулж, Ерөнхий сайд ч ажлын үйл явцтай биечлэн танилцах зэргээр яам болон Засгийн газар тус замын ажилд ихээхэн ач холбогдол өгч ажиллалаа. Мөн иргэд ч замчдын маань ажлыг хүндэтгэж, шороон замаар зургаан сар явлаа. Энэ бол монголчууд бид нэгдэж чадсаны илрэл юм. Үүний үр дүнд өнгөрсөн оны арваннэгдүгээр сард Налайхын автозамыг нээлээ.

-Ойрын хугацаанд Налайхын зам шиг ач холбогдолтой ямар төсөл, хөтөлбөрүүд хэрэгжих вэ?

-Нэн түрүүнд анхаарч, ажиллах ёстой ажил бол Дарханы чиглэлийн автозам. Манай улсын хамгийн өндөр ачаалалтай зам. Хөдөлгөөний эрчимжилт нь энэ чиглэлд яахын аргагүй нэгдүгээр зэргийн зам тавих шаардлага бий болгоод байна.

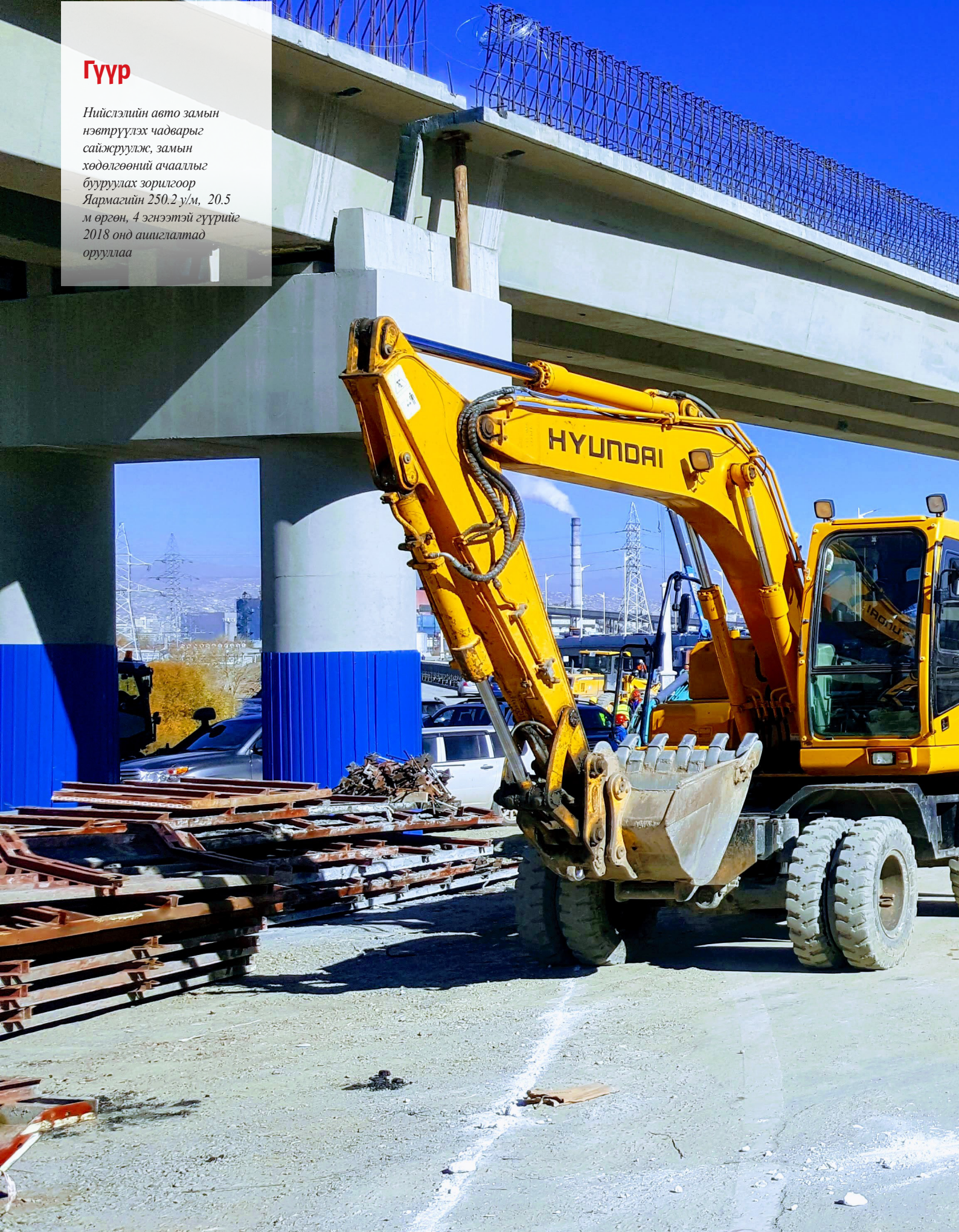
Сайн юманд садаа их гэдэг шиг коронавирусийн халдвараас шалтгаалаад хятад компанийн ажилчдыг хилээр нэвтрүүлэхэд хүндрэл үүссэн. Гэхдээ бид аль болох шалтаг тоочихгүйгээр зорьсон ажлынхаа үр дүнг үзэх ёстой.

-2020 онд энэ чиглэлийн хөдөлгөөн бүрэн нээгдэх үү?

-Өнөөгийнх шиг давагдашгүй хүчин зүйл бий болсон тохиолдолд тодорхой хариу одоогоор өгөхөд хэцүү байна. Холбогдох байгууллагууд ямар шийдвэр гаргахаас ажил гүйцэтгэлийн хугацаа хамаарна. ■

Гүүр

Нийслэлийн авто замын
нэвтрүүлэх чадварыг
сайжруулж, замын
хөдөлгөөний ачааллыг
бууруулах зорилгоор
Яармагийн 250.2 у/м, 20.5
м өргөн, 4 эгнээтэй гүүрийг
2018 онд ашиглалтад
орууллаа





Замчин

Бригадын даргаас Хөдөлмөрийн баатар

Улаанбаатар хотын баруун захад орших “Тангүүр” ХХК-ийн хашаагаар орлоо. Цэмцгэр гэж жигтэйхэн. Орчны тохижилтыг гаргуун сайн хийж, цас шороог ганган сайхан цэвэрлэжээ. Байшинд яваад орсон ч ийм л төрх угтав. Хуучны сайхан уламжлалаа хадгалж үлдсэн хамт олон гэдэг нь үүднээсээ л тодхарагдаж байлаа. Хуучин цагийн Зам гүүрийн барилга трест хэмээх аварга том байгууллагын суурин дээр одоогийн “Тангүүр” ХХК байгуулагджээ. Биднийг зочлон очиход Хөдөлмөрийн баатар, гүүрийн зөвлөх инженер, мэргэшсэн төсөвчин Намбарын Лхагвадорж гуай угтан авлаа. Хүнгэнэсэн баргил хоолой нь бригадын мундаг дарга гэдгийг нь, хүдэр бор царай нь хөдөлмөрийн баатар болохыг нь бэлхнээ хэлээд өглөө. Бас насандаа баймааргүй хурдан шаламгай юм. Бидэнтэй ярилцан өрөө рүүгээ явах зуур хоёр гурван хүнтэй уулзаж, хэд хэдэн ажил шийдчихэж байна лээ. Залуудаа ажлыг утгаар нь умалзуулж, гүүрийг углуургаар нь угсардаг байсан байх даа гэсэн бодол энэхэн зуур төрж билээ. Лхагваа гуай энэ ажлаа өнөө ч хийсээр яваа. Энэ сарын сүүлээр л гэхэд хамт олонтойгоо Хэнтий аймгийн Дадал болон Баян-Адарга сумын гүүрийн их засварын ажилд гарахаар бэлтгэлээ базааж байв.

Автозамын салбарын түүхэнд гурван хөдөлмөрийн баатар төрсөн нь Д.Базаргүр, Н.Лхагвадорж, Б.Пунцаг. Нийтлэлийн маань баатар Н.Лхагвадорж гуай энэ салбарт 50 жилийн турш зүтгэхдээ мужаанаас ерөнхий инженер хүртэл бүх шатанд ажиллажээ. Нэг ёсондоо ажил,



Н.Лхагвадорж гуай
“Гүүр барих шилдэг
мэргэжилтэн” хэмээн
салбарынхандаа
дээдлэгдэж, “Бригад” гэж
хамт олондоо хүндлэгдэж
явна

мэргэжлээ гарын таван хуруу шигээ мэднэ. Тиймдээ ч “Гүүр барих шилдэг мэргэжилтэн” хэмээн салбарынхандаа дээдлэгдэж, “Бригад” гэж хамт олондоо хүндлэгдэж явна. Түүнийг “Бригад” гэж нэрлэх болсон шалтгаан нь бригадын даргыг олон жилийн турш хийж ирсэн явдал. Нэр нь “Тангүүр” ХХК-ийн ерөнхий инженер гэж өөрчлөгдсөн болохоос бригадын даргын үндсэн үүргээ гүйцэтгээд л явж байгаа хэмээн тэрбээр бүдүүн баргил хоолойгоороо хүнгэнэтэл хэллээ. Хөдөлмөрийн баатар цол хүртсэн алдартнууд бүгдээрээ үе үеийн бригадын дарга нар байдаг ажээ. Бригадын дарга хэмээх албан тушаалын үүрэг зам гүүрийн салбарт урьд ч, одоо ч ямар өндөр хариуцлагатай байдгийн нэг илрэл энэ буй за.

Н.Лхагвадорж гуай 1970 онд ЗХУ-ын Барилгын техник мэргэжлийн сургуулийг дүүргэж ирээд Зам гүүрийн барилга трестийн харьяа Гүүр барилгын ангид мужаанаар хуваарилагджээ. Эхний саруудад Горхийн гүүр барих, Зайсангийн зогсоол байгуулах зэрэг ажлуудад зүтгэж байгаад дараа жилийн хавар нь Улсын нэгдсэн 1-р эмнэлгийн тохижилтын багийн бригадын даргаар томилогдсоноор түүний “Бригад” болох түүх эхэлжээ. Ийм статустай хүн социализмын үед хамгийн өндөр үүрэг, хариуцлага үүрдэг байлаа. Улсын төлөвлөгөөг хугацаанаас нь өмнө дуусгах, улсын хөрөнгийг хамгийн зөвөөр хэмнэх зэрэг үндсэн ажлуудаас гадна ажилчдын хөдөлмөр хамгаалалт, ахуй хангамж, байр хоол, урлаг спорт гэх мэт олон янзын ажлыг давхар амжуулдаг ганц хүн нь бригадын дарга. Тиймээс өөрөө хамгийн өндөр хариуцлагатай баймааж л улсаас өгсөн ▶

► даалгаврыг хамгийн сайнаар гүйцэтгэж, бригадаа улсын уралдааны толгойд шалгаруулна. Тэрбээр ийм үлгэр дуурайллыг олон үзүүлж, бригадаа тэргүүний амжилтад олонтаа хүргэсэн. Үүний хамгийн тод жишээ бол “Аж ахуйн тооцоотой хөдөлмөр, зохион байгуулалт урамшуулал” хэмээх хуучин цагийн хамгийн нэр хүндтэй гэрчилгээний анхны эзэмшигчээр түүний бригад тодорсон явдал юм.

Н.Лхагвадорж гуай хамт олныхоо хамтаар Тэрэлж, Горхи, Эгийн голын модон гүүрнээс эхлээд Гачуурт, Шаргаморьт, Сэлбэ, Элстэй, Түргэний гол, Халх гол, Их тэнгэр, Зэлтэрийн төмөр бетонон гүүр гээд олон, олон бүтээн байгуулалтад гар бие оролцохдоо бригадаа гагцхүү шилдэг нь л байлгажээ. Тэрбээр ажлынхаа онцлогийн талаар бидэнтэй хуваалцахдаа “Гүүрийг ганц хүн барьдаггүй. Гүүр бол хамт олны хүчээр бий болдог инженерийн нарийн байгууламж юм. Гүүр барьж байгаа хүнд жижиг гол гэж байдаггүй” хэмээн тодорхойлсон нь тэдний салбарыг бусдад ойлгуулах хамгийн зөв тодорхойлолт байлаа.

Зам, гүүрийн салбарынханд өөр чухал онцлог байдгийг түүнтэй ярилцах зуураа ойлгосон. Зам гүүрийн барилга трестэд ажиллаж байсан хүмүүсийн үр хүүхдүүд аав, ээжийнхээ ажил, үйл хэргийг өнөөдөр өвлөн явж байна. “Гангүүр” компанийн ажилчдын олонх нь зам, гүүрээр мэргэшсэн гэр бүлээс гаралтай залуус ажээ. Тухайлбал, Н.Лхагвадорж гуайн хань Ц.Норжмаа хоёр хүүхдийнхээ хамтаар тэнд ажиллаж байна. Зам гүүрийн анхны Хөдөлмөрийн баатар Д.Базаргүр гуайн дөрвөн хүүхэд аавынхаа үйл хэргийг мөн үргэлжлүүлж байгаа бөгөөд хүү Б.Гантөмөр нь “Гангүүр” ХХК-ийн захирлаар ажиллаж байна. Уламжлал соёл, залгамж халаа гэдэг зүйл зам гүүрийн салбарт ямар үнэтэй байдгийн тод илрэл энэ биз ээ. Ийм учраас автозамын салбараас төрсөн гурван хөдөлмөрийн баатрын хоёр нь, 14 гавьяатын дөрөв нь тус компаниас төрсөн буй за.

Лхагваа гуай хамт олноо удирдахын зэрэгцээ ажлаараа үлгэр дуурайлал болдог онцлогтой дарга. Хуримтлуулсан ур чадвар, туршлагадаа тулгуурлан байнга шинийг санаачилна. Төмөр бетон худаг, тулгууран хэвийн дахин ашиглах боломжийг нэмсэн, нам нурууны хоёр

эгнээг зэрэг цутгах гэх мэт олон шинэ шийдэл, туршилтуудыг хийж практикт амжилттай нэвтрүүлжээ. Түүний арга барилын гол онцлог нь ажилд яс, цагт яс, гүйцэтгэлд яс, чанарт яс. Тийм ч учраас түүний бригад, хамт олон ажил унагааж

байгаагүй, ажлаа алдаж байгаагүй аж. Ийм чанарыг нь мэдэх учраас дотоодын гэлтгүй олон компани “Гангүүр”-ийг зорин очдог байна.

Түүрүүн хэлсэнчлэн Н.Лхагвадорж гуай хамт олноо хамж аваад хөдөө гарах гэж байлаа. Ажилдаа хурдхан шиг гарахыг хүсэж байгаа нь илт. Ажлын төлөө төрсөн

мэт зүгээр сууж чаддаггүй буурлуудыг сайн мэдэх хүний хувьд би түүнээс “Та оффисын ажилд хэр дасч байна даа” хэмээн асуухад “Конторлож сурахгүй юм байна лээ. Дандаа л объектүүдээрээ явж, ажлаа газар дээр нь хийсээр байгаад муу зан сурсан байх” хэмээн баргил бүдүүн хоолойгоороо чангаа гэгч нь инээн өгүүллээ. Үгүй ээ мөн, гайхалтай бүдүүн хоолойтой юм. “Гангүүр”-ийн хашаагаар гарч явахад байшингийн нөгөө үзүүрээс дуу нь хадаж л байна лээ. ■

Гүүрийг ганц хүн барьдаггүй. Гүүр бол хамт олны хүчээр бий болдог инженерийн нарийн байгууламж юм. Гүүр барьж байгаа хүнд жижиг гол гэж байдаггүй



2005 онд Н.Лхагвадоржийн хөдөлмөр бүтээлийг үнэлж Хөдөлмөрийн баатар цолоор шагнав

Төмөр зам

Хөгжилд транзитаар очъё



Өнгөрсөн жил УБТЗ ХНН-ийн 70 жилийн ой тохиов. Гэхдээ XX зууны дунд үе хүртэл үхэр тэрэг, тэмээ, мориор тээвэр хийж ирсэн Монголд анхны зүтгүүр хөдөлж эхэлснээс хойш 80 орчим жил болжээ. Монгол Улсад аж үйлдвэр хөгжиж, дэлхийн улс орнуудтай худалдаа хийн түүхий эд, бараа бүтээгдэхүүн нийлүүлэх гол судас

нь төмөр зам болсон. Ийнхүү төмөр зам манайх шиг уудам газар нутагтай улс орны эдийн засгийн хөгжилд хамгийн их нөлөө үзүүлсэн дэд бүтцийн салбар болжээ.

1990 оноос хойш Монгол Улсын гадаад худалдаа тэлж, ачаа болон зорчигч тээвэрлэх улс орны тоо улам олон болсноор эдийн засагт

гүйцэтгэх төмөр замын үүрэг улам нэмэгдсэн. Үүнтэй зэрэгцэн технологийн дэвшил, менежменттэй холбоотой томоохон сорилтууд үүссэн билээ. Тэр тусмаа Монголын төмөр зам социализмын үеийнх шиг Зөвлөлт, Хятадыг холбосон зам бус Ази, Европыг холбосон транзит тээврийн хамгийн дөт зам болсон учраас техник, технологийн шинэчлэл

хийж, олон улсын түвшинд ажиллах хэрэгцээ хоолойд тулаад байна. Энэ үүднээс транзит тээвэр нь уул уурхайгаас ч илүү Монголын баялаг болох түүхэн боломж бидний гарт байна.

Эдүгээ манай улсын төмөр зам жилд нийтдээ 25 сая тонн ачаа тээвэрлэх дээд хязгаартай. Гэхдээ УБТЗ 2019 онд 70 жилийн ойгоо тэмдэглэхдээ нийт 28.1 сая тонн ачаа тээвэрлэсэн нь хүчин чадлыг нэмсэн гэхээсээ илүү дотоод нөөц бололцоогоо ашиглаж, менежментийн алхмууд хийсэнтэй холбоотой.

Монголд төмөр замын тээврийн дотоод зах зээл хангалтгүй учраас зах зээлийн нөхцөлд ашигтай ажиллах хувилбар бол транзит тээвэр. Харин транзит тээврийг хөгжүүлэхэд Хятад, Оросын оролцоо зайлшгүй хэрэгтэй. Зах зээлийн харилцаанд шилжсэнээс хойш гурван улс эцсийн байдлаар нэгдсэн ойлголтод хүрч, томоохон төслүүдийг хэрэгжүүлж болохоор цаг хугацаа өнгөрсөн ч улс төрийн голдуу хүчин зүйлсээс болж ажил хойшилсоор байна. Гэхдээ УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий Хорооны гишүүдийн дунд шинэчлэлийн ажлыг санаатай саатуулах хүн байхгүй гэдгийг тус нийгэмлэгийн дарга Д.Жигжиднямаа онцлов.

2014 онд Ши Жиньпин, В.Путин Монголд ойр ойрхон айлчилж, төмөр замын салбарт хэлэлцээрийн ►

Суурь бүтцээ шинэчлэх, илүү хүнд галт тэрэг хурдан явж өнгөрүүлэхийн тулд замуудаа орчин үеийн түвшинд хүргэх шаардлагатай

► жинхэнэ “ургац хураасан”. Зам, тээврийн хөгжлийн яам БНХАУ-ын талтай дөрөв, ОХУ-ын талтай гурван чухал хэлэлцээрт гарын үсэг зурж, санамж бичиг, протокол байгуулсан. Тухайлбал, Монгол Улс Хятадын нутаг дэвсгэрээр далайд гарах болон буцах, дамжин өнгөрөх тээвэр хийх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан. Бас тэр үеийн Зам, тээврийн сайд А.Гансүх, нийгэмлэг дэх ОХУ-ын эзэмшлийн хувьцааг итгэмжлэн захирагч В.И.Якунин нар Улаанбаатар төмөр замын шинэчлэл, хөгжлийн стратегийн хамтын ажиллагааны тухай хэлэлцээр байгуулав. Уг хэлэлцээрийн дагуу “Монголын төмөр замыг цахилгаанжуулах, хос замтай болгох ажлыг эхлүүлж 2020 онд дуусгахаар тохиролцлоо” гэж Ерөнхийлөгч Ц.Элбэгдорж мэдэгдэж байв. Мөн УБТЗ-ын одоо байгаа коридорыг жилд 100 сая тонн хүртэл ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай болгох тухай заалт ч байв. Гэхдээ эдгээр шийдвэрүүд одоо болтол ажил хэрэг болохоо хүлээсэн хэвээр.

Мөн 2019 оны намар ОХУ-ын Ерөнхийлөгч В.Путин Халх голын 80 жилийн ойгоор Монголд айлчлахдаа “Оросын төмөр замууд” буюу “РЖД” компани Монгол Улсын тээврийн гол суваг болсон “Улаанбаатар төмөр зам”-ыг шинэчлэхээр төлөвлөж байна” гэж мэдэгдсэн нь төмөр замчдын дунд хүлээлт үүсгээд байна.

Гэвч стратегийн гол шийдвэрийг хүлээлгүй УБТЗ өнөөгийн нөөц бололцоондоо тохируулан хөрөнгө оруулалт, шинэчлэлийг урагшлуулсаар байна. Ерөнхий Хороо УБТЗ-ыг 2030 он хүртэл хөгжүүлэх стратегийн хөтөлбөрийг батлан хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд ачаа тээврийг 53.6 сая тонн болгох зорилт тавьсан. 2019 онд 28.1 сая тонн ачаа тээвэрлэж түүхэн дээд амжилт тогтоосноос гадна транзит тээврийн вагоны тоо 1450 болж, гурван жилийн өмнөхөөс 15 дахин өссөн нь валютын эх үүсвэр болж буй.

Ийнхүү транзит тээвэр боломжийн хэмжээнд хөгжиж байгаа ч төмөр замын тээврийн нөгөө тал болох зорчигч тээвэр төрөөс тогтоосон үнийн улмаас ашигтай ажиллаж чадахгүй, транзит тээврийн олсон ашгаар алдагдлаа нөхөж байгааг УБТЗ-ынхан хэллээ. УБТЗ-ын зорчигч тээврийн дэд бүтэц хуучирснаас гадна зах зээлийн нөхцөлд зах зээлийн бус үнээр үйлчилж, жилд 30 гаруй тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажилладаг. Энэ шалтгааны улмаас олсон ашгаараа хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэр бүрдүүлэх, техник, технологийн шинэчлэл хийхэд саад учирч байна.

УБТЗ хөгжлийн бодлогынхоо хүрээнд тарифыг

индексжүүлэх ажлыг хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд энэ хүрээнд хийсэн судалгаагаар төмөр замын зорчигч тээврийн тарифыг жилд 10-15 хувиар нэмээд явахад 2025 он гэхэд алдагдалгүй ажиллах тооцоо гарчээ. Энэ тооцооны дагуу явбал үйлчилгээний орчин нөхцлөө ч сайжруулах боломжтой.

Транзит тээвэр эрчимтэй өсч буй нь шинэ зам барилгүйгээр нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлж чадсантай холбоотой. Жишээ нь, дээр дурдсан хөгжлийн хөтөлбөрийн хүрээнд радио хориглолтын систем хэмээх галт тэрэгний хөдөлгөөн зохион байгуулалтын шинэ дэвшилтэт технологийг нэвтрүүлж, өртөө хоорондын замд хэд хэдэн галт тэргийг багцаар нь цагийн мөчлөгтэйгөөр илгээх шинэ аргыг хэрэгжүүлж эхэлжээ. Ингэснээр УБТЗ-ын нэвтрүүлэх чадвар 20-30 хувиар нэмэгдсэн байна.

Гэвч нийт суурь бүтцээ шинэчлэх, илүү хүнд галт тэрэг хурдан явж өнгөрүүлэхийн тулд замуудаа орчин үеийн түвшинд хүргэх зайлшгүй шаардлагатай. “Одоогоор бид дотоод нөөц бололцоогоо ашиглаж зохион байгуулалт, менежментээ сайжруулах замаар тээвэрлэх, нэвтрүүлэх хүчин чадлаа дээшлүүлэх зорилтуудыг хэрэгжүүлж байна” хэмээн ХНН-ийн дарга Д.Жигжиднямаа ярих.

Төмөр замыг хэрхэн хөгжүүлэх тал дээр судлаачид төрөл бүрийн концепци санал болгодог. Үүнээс хамгийн боломжит хувилбар нь “Ж” хэлбэрийн төмөр замын сүлжээ. Үндсэн санаа нь Оросын болон Хятадын галт тэрэг Монголын нутагт орж ирээд дугуйгаа солихгүй буцаад эргээд явж болдог “Ж” хэлбэрийн төмөр замын сүлжээг барьж, хөндлөн төмөр замаа “холимог царигаар” барих явдал. Ингэхдээ хөндлөн тэнхлэгийн төмөр замаа нэг дэр модон дээр дөрвөн шугам байх буюу өргөн, нарийн царигийн аль ч галт тэрэг чөлөөтэй явахаар хийнэ. Яг ийм холимог төмөр замыг Швед, Финландын хилийн Хапаранда болон Торнио хотын хооронд хоёр км зайд гүүрэн дээгүүр барьсан байдаг. Уг сүлжээнд хойноос ирэх бүх замыг өргөн царигаар, урдаас ирэх бүх замыг нарийн царигаар барьж, ачаа сэлгэх станциудыг дунд нь олноор барина.

Олон улсын худалдааны транзит тээврийг хямдхан, хурдан өнгөрүүлэх төмөр замын сүлжээтэй болчихвол бидэнд уул уурхайн лиценз өгөх шаардлага ч гарахгүй, валютын том эх үүсвэртэй болно. ■

Транзит тээвэр уул
уурхайгаас ч илүү
Монголын баялаг
болох түүхэн боломж
бидний гарт байна

Төмөр зам

Монголчуудын гардан
гүйцэтгэсэн Газрын тос
боловсруулах үйлдвэрийн 27
км төмөр замыг 2019 оны
аравдугаар сарын 8-ны өдөр
ашиглалтад оруулав





Д.Жигжиднямаа: УБТЗ транзит тээврийн чиглэлд рекорд тогтоолоо



УБТЗ-ын өнгөрсөн 70 жилийн үр дүн, өнөөдрийн тулгамдаж буй асуудлууд, ирээдүйн он жилүүдийн төлөвлөгөөний талаар тус байгууллагын дарга Д.Жигжиднямаатай ярилцлаа.

-УБТЗ ХНН-ийн хувьд 2019 онд ямар гол ажлуудыг гүйцэтгэсэн бэ?

-Улаанбаатар Төмөр Зам бол Монгол Улсын газар нутгаар явж байгаа ачаа тээврийн бүрэн бүтэн, аюулгүй байдлыг хангаж ажиллах чиг үүрэг, зорилготой байгууллага. Бид 2019 онд 70 жилийнхээ ойгоор тээврийн төлөвлөгөөт зорилтоо давуулан биелүүлж, шинэ түүхэн амжилт тогтоолоо. Сүүлийн гурван жил хагасын хугацаанд УБТЗ ХНН-ийн ачаа тээврийн ажил эрс нэмэгдсэн. Жилийн 25 сая тоннын

тээх, нэвтрүүлэх хүчин чадалтай төмөр замаар 28.1 сая тонн ачаа тээвэрлэлээ. 2016 онд хоногт ойролцоогоор 30-35 мянган тонн ачаа ачдаг байсан бол энэ жил 60 гаруй мянган тонн ачаа ачсан. 2019 онд өмнөх онтой харьцуулахад ачилт 5.1 хувь, тээвэрлэсэн ачаа 5.8 хувь, ачаа эргэлт 9.7 хувиар өссөн.

Сүүлийн жилүүдэд Европ-Ази, Орос-Хятад хоорондын худалдааны эргэлт эрчимтэй нэмэгдэж, төмөр замаар тээвэрлэх ачааны хэмжээ тасралтгүй өсч байна. Энэ боломжийг алдалгүй УБТЗ сүүлийн гурван жилийн хугацаанд Монгол Улсын нутгаар дамжин өнгөрөх транзит тээврийн хэмжээг эрс нэмэгдүүлж чадсан. Транзит тээврийн чингэлэгийн галт тэрэгний тоо нэмэгдэн 2019 онд 1450-д хүрч 2016 оныхоос бараг 15 дахин нэмэгдлээ. Энэ нь валютын ►

► урсгалыг татаж, улсынхаа эдийн засагт шингээхэд том түлхэц болж байна. Цаашдаа чингэлэгийн галт тэрэгний тоог 2000-д хүргэх төлөвлөгөөтэй байгаа.

Түүнчлэн олон сайхан бүтээн байгуулалтын төсөл дээр ажилласан. Дорноговь аймгийн Алтанширээ сумын нутагт баригдаж байгаа газрын тос боловсруулах үйлдвэрийн 27 км төмөр замын ажлыг богино хугацаанд чанартай гүйцэтгэлээ. УБТЗ-ын хамт олны мэдлэг, ур чадварыг төрөөс үнэлж дараагийн том бүтээн байгуулалт болох Зүүнбаян-Тавантолгойн 410 орчим км замыг барих ажилд оролцуулж байна.

-Улаанбаатар төмөр зам нь Эдийн засгийн коридор, Цайны зам зэрэг гурван улсын хамтарсан хөгжлийн стратегийг хэрэгжүүлэхэд чухал үүрэгтэй оролцох байгууллага гэж үздэг. Танай байгууллагын хөгжлийн бодлого, зорилтууд үүнтэй хэрхэн уялдаж байна вэ?

- УБТЗ ХНН-ийг 2030 он хүртэл хөгжүүлэх цогц хөтөлбөрийг бид хэрэгжүүлж байна. Уг хөтөлбөрт зөвхөн техник, технологи шинэчлэх бус тэрхүү шинэчлэлийг санхүүгийн ямар эх үүсвэрээр хийх, илгээгч, хүлээн авагч, тээвэрлэгч гурвын дунд тарифын ямар бодлого баримтлах зэрэг олон зорилтыг тусгасан.

Энэ хөтөлбөрийн эхний шатыг хэрэгжүүлэн тодорхой ажлууд хийж эхэлсэн. Тухайлбал, галт тэрэгний хөдөлгөөн зохион байгуулалтын шинэ дэвшилтэт технологи болох радио хориглолтын системийг нэвтрүүлж, өртөө хоорондын замд хэд хэдэн галт тэргийг багцаар нь цагийн мөчлөгтэйгөөр илгээх бодит бололцоог хангалаа. Ингэснээр УБТЗ-ын нэвтрүүлэх чадвар 20-30 орчим хувиар нэмэгдэж байна. Мөн нэвтрүүлэх чадвараа нэмэгдүүлэх зорилгоор үндсэн замдаа 36.2 километр замын их засварын ажил хийж, Сүхбаатар, Рашаант өртөөг өргөтгөсөн.

Төмөр замаар тээвэрлэх экспорт, импорт болон дамжин өнгөрөх тээврийн хэмжээ нэмэгдэх төлөвтэй байгаа учраас УБТЗ өөрийн хөдлөх бүрэлдэхүүний паркийг нэмэгдүүлж, суурь бүтцээ шинэчлэх ажлын хүрээнд ОХУ-ын Брянскийн зүтгүүрийн заводод үйлдвэрлэсэн найман ширхэг зүтгүүр худалдаж авлаа. 2030 онд төмөр замын ачаа тээвэрлэлтийг 53.6 сая тоннд хүргэхийг зорьж байна. Мөн зорчигчийн галт тэрэгний техникийн хурдыг 1.4 дахин нэмэгдүүлж, төмөр замаар үйлчлүүлж байгаа зорчигчдын тоог гурван саяд хүргэхээр төлөвлөсөн. Хөгжлийн

хөтөлбөрөө хэрэгжүүлэхэд олон тэрбум төгрөгийн асуудал яригдаж байгаа ч тал хувийг нь өөрийн хөрөнгөөр бүрдүүлэх боломжтой гэж тооцож байгаа.

Цаашдаа нийт суурь бүтцээ шинэчлэх, илүү хүнд галт тэрэг хурдан явж өнгөрөхийн тулд замуудаа орчин үеийн түвшинд хүргэх шаардлагатай. Дэд бүтэц хуучирсан учраас хурдны дээд хязгаарыг өсгөх боломжгүй болчихоод байгаа. Одоогоор бид дотоод нөөц бололцоогоо ашиглаж, зохион байгуулалт, менежментээ сайжруулах замаар тээвэрлэх, нэвтрүүлэх хүчин чадлаа дээшлүүлэх зорилтуудыг хэрэгжүүлж байна.

УБТЗ олон жил яригдсан нэгэн том бэрхшээлээсээ салсан. Энэ нь 1998 оноос хойш 20 шахам жил УБТЗ-ын өөрийн хэрэгцээнд импортоор оруулж ирсэн дизель түлшийг онцгой албан татвараас чөлөөлж, татварт төлсөн 73,8 тэрбум төгрөгийг илүү төлсөн татварт тооцох шийдвэрийг УИХ, Засгийн газраас энэ жил гаргасан явдал юм. Ингэснээр манай байгууллагын санхүүгийн тогтвортой байдалд маш эерэг нөлөө үзүүлж байна.

-Эдийн засгийн коридорын концепцийг хэрэгжүүлэхэд, тэр тусмаа төмөр замын салбарт ажил хэрэг болгоход гурван улсын идэвх, зүтгэл ямар түвшинд байгаа вэ?

-Үнэнийг хэлэхэд хамгийн идэвхгүй ажиллаж байгаа нь манай улс. Бид тууштай баймаар байна. Орос, Хятадын тал хэдийн тодорхой алхмууд хийгээд эхэлсэн. Тухайлбал, БНХАУ-ын Хөгжил, шинэтгэлийн хорооноос ОХУ, Европ руу явуулдаг чингэлэгийн буухиа галт тэрэгний маршрутаа гурав ангилсан. Баруун Хятадын ачаа илгээгчид Казахстангаар, зүүн талынх нь Оросоор, төвийн хэсгийнхэн нь Монголын нутгаар ачаагаа явуулахаар шийдвэр гарсан. Энэ нь Монголоор дайрах транзит тээвэр өсөхөд нөлөөлсөн.

-Ачаа тээврийн хувьд өсөлттэй байгаа. Харин зорчигч тээврийн цаашдын хөгжлийг яаж тодорхойлох вэ?

-Төрөөс анхаарах ёстой том асуудал бол зорчигч тээврийн үнэ. УБТЗ байнга алдагдалтай үнээр зорчигч тээвэрлэдэг нь дотоод нөөц бололцоогоо ашиглан хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэр бүрдүүлэх, техник, ►

Судалгаанаас харахад
төмөр замын зорчигч
тээврийн тарифийг жилд
10-15 хувиар нэмээд явахад
2025 он гэхэд алдагдалгүй
ажилладаг болно

► технологийн шинэчлэл хийхэд том саад болж байна. Бид алдагдалтай ажилладаг мөртлөө төрөөс татаас авдаггүй. Одоогоор жилд 30 гаруй тэрбум төгрөгийн алдагдал хүлээж байна. Ачаа тээврээс олсон ашгаа зорчигч тээврийн алдагдлыг нөхөхөд зарцуулчихдаг. Цаашдаа ийм байдалтай удаан явахгүй учраас төрөөс шийдэмгий алхам хийж, үнийг аажмаар нэмэх эсвэл татаас өгдөг болох хэрэгтэй.

Бид тарифыг индексжүүлэх ажлыг хэрэгжүүлж байна. Энэ ажлын хүрээнд хийсэн судалгаанаас харахад төмөр замын зорчигч тээврийн тарифыг жилд 10-15 хувиар нэмээд явахад 2025 он гэхэд алдагдалгүй ажилладаг болно. Хэрэв алдагдалгүй ажилладаг болчихвол үйлчилгээний стандартаа сайжруулах, техникийн шинэчлэл хийх боломж нэмэгдэнэ. Өнөөдөр зорчигч тээврийн ихэнх вагон үеэ өнгөрөөсөн.

Мөн УБТЗ нүүрсний уурхайнуудаас байнгын алдагдалтай үнээр нүүрс тээвэрлэдэг. Өөрөөр хэлбэл, цахилгаан станцуудыг нүүрсээр, хэрэглэгчдийг цахилгаан, дулаанаар хангахын тулд УБТЗ их хэмжээний алдагдлыг өөр дээрээ хүлээж, ачаа тээврээс олсон ашгаасаа тэр алдагдлаа нөхөхөд хүрч байна.

Дээрээс нь сүүлийн жилүүдэд авто замын сүлжээ хөгжиж байгаатай холбоотойгоор зорчигч тээврийн өрсөлдөх чадвар улам суларч, зорчигчдын тоо цөөрсөөр ирсэн. Өөрийн суурь хүчин чадалдаа хүртэл зорчигч тээвэрлэж чадахгүй байгаа. 2019 оны хувьд Улаанбаатар-Дарханы авто зам засварын ажил эхэлснээс хойш төмөр замын зорчигч тээвэр 40 хувиар нэмэгдсэн учраас бид галт тэрэгнийхээ тоог нэмж, цагийн хуваариа уртасган ажиллаж байгаа. Гэхдээ энэ бол түр зуурын өсөлт. Дээрх авто зам хэвийн ажиллаад эхлэхэд зорчигчдын тоо эргээд буурна. Зорчигч тээвэр өрсөлдөх чадвартай болохын тулд хөрөнгө оруулалт зайлшгүй шаардлагатай.

Гэхдээ бид зүгээр суугаагүй, өөрсдийн боломжийг ашиглан шинэчлэлийн ажлууд хийж байна. Тухайлбал, тасалбарын худалдааг давхар онлайнгаар явуулдаг болсноос хойш борлуулалт нь өссөн. Мөн бид “Найс вагон” хөтөлбөр хэрэгжүүлж байна.

УБТЗ 2019 онд хөдөлгөөнт эмнэлэг буюу хөдөлгөөнт оношилгооны төв төслийг хэрэгжүүлж эхэлсэн. Төмөр замын эмнэлэг вагон дотор нүүгээд ирсэн мэт бүх үйлчилгээг тус хөдөлгөөнт оношилгооны төвөөс авах боломжтой. Уг төв 1815 км үргэлжилсэн урт замд эмнэлгийн үйлчилгээг хүргэж байна.

-УБТЗ хөгжихөд 1949 оны гэрээ саад болж байна гэсэн хандлага, ойлголт түгээмэл. Энэ талаар та юу хэлэх вэ?

-Гэрээнд цаг үеэсээ хоцорсон заалтууд цөөнгүй бий. Тэдгээрийг шинэчлэх тухай хэлэлцээ хоёр улсын хооронд олон жил яригдаж байна. Нийгэмлэгийг орчин үеийн компанийн хэлбэртэй болгож, Монгол Улсын хууль тогтоомжид нийцүүлэх шаардлагатай. Гэхдээ УБТЗ хөгжихөд гол саад болж байгаа зүйл гэдэгтэй би санал нийлэхгүй. Яагаад гэвэл гэрээг өөрчлөөгүй байсан ч одоогийнхоос өндөр түвшинд ажиллах боломж бий. Ийм нэг бололцоо нь миний дээр дурдсан тарифын асуудал. Хэрэв бид тарифын ухаалаг бодлого хэрэгжүүлж чадвал хөрөнгө оруулалтын багагүй эх үүсвэр бүрдүүлж, одоо байгаа дэд бүтцээ сайжруулах, үйлчилгээний чанараа орчин үеийн жишигт нийцүүлэх боломж бий.

-УБТЗ бол 15 мянган ажилтантай нүсэр том компани. Энэ том айлын боловсон хүчний байдал ямар байгаа вэ?

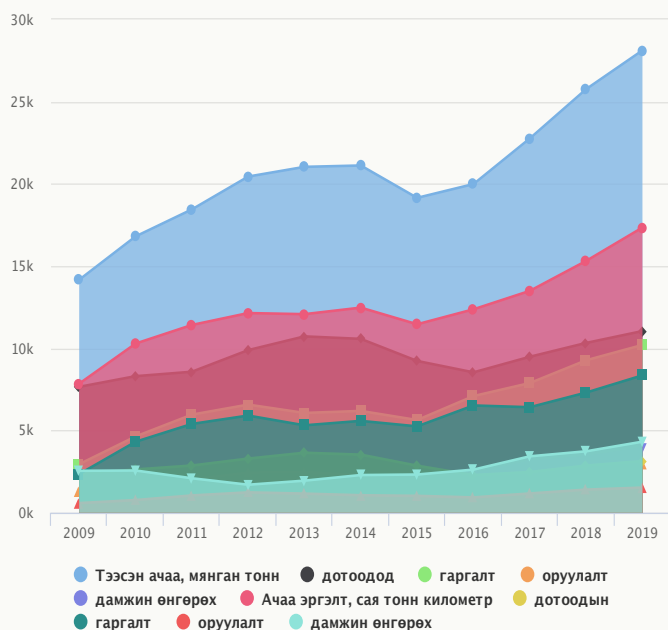
-Сүүлийн үед хүний нөөцийн урсгал их байгааг нуугаад яахав. Өмнөд Солонгос руу ажил хийж, мөнгө олохоор явж байгаа нь цөөнгүй байна. Ийм нөхцөлд мэдлэг, ур чадвартай ажилтнуудаа хадгалж үлдэх нь чухал. Харамсалтай нь цалингийн боломжоос хамаараад тэр болгон тогтоож чадахгүй байгаа.

УБТЗ ажилтнуудынхаа нийгмийн хамгааллын асуудлыг сайжруулах олон ажил хэрэгжүүлж байна. УБТЗ-ын ажилтнууд маань үнэхээр өндөр ачаалалтай ажилладаг. Минут, секундээр ажлын бүтээмж нь үнэлэгддэг. Тийм ч учраас санаа зовох зүйлгүй амар тайван ажиллуулахын тулд ар гэр, хүүхдийнх нь боловсролд санаа тавих, сургууль цэцэрлэгт хамруулах, аюулгүй байдлыг хангах, эрүүл мэндэд нь анхаарах зэргээр нийгмийн асуудалд нь онцгой анхаарал хандуулдаг.

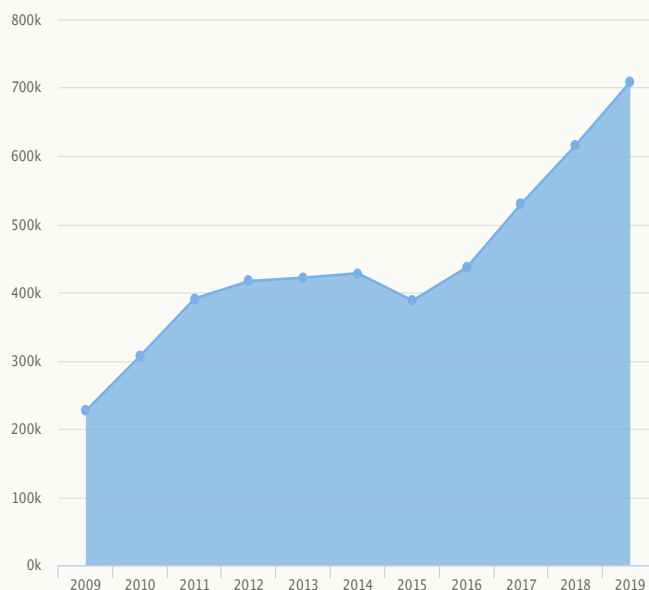
Төмөр замчид болон тэдний гэр бүл, үр хүүхдийн нийгэм, соёл, боловсрол, эрүүл мэндийн асуудалд анхаарч тодорхой ажлууд хийлээ. Орхон, Мааньт өртөөнд 24 айлын орон сууц, Сүхбаатарт 180 хүүхдийн цэцэрлэгийн барилга шинээр барьсан. Мөн 2016 оноос эхлээд ажилчдынхаа үндсэн цалинг 10 хувиар нэмж, оны, жилийн ажлын үр дүнгийн шагналт цалинг нь 200 хувиар тооцож олгохоор боллоо. УБТЗ ХНН сүүлийн гурван жил дараалан жил бүр нийт төмөр замчдынхаа үндсэн цалинг 10 хувиар нэмэгдүүлж ирсэн бөгөөд 2016 оноос хойш ажилтнуудын дундаж цалин 30 шахам хувиар өссөн үзүүлэлттэй байна. ■

ИНФОГРАФИК

Ачаа тээвэр 2009- 2019



Тээврийн орлого, сая төгрөг



2018 он

25.7 сая тонн

Ачаа тээвэрлэлт



2019 он

28.1 сая тонн

Зорчигч тээвэрлэлт

2.57 сая хүн



2.95 сая хүн

Орлого

616 сая төгрөг



708.6 сая төгрөг

Эх сурвалж: ЗТХЯ

Агаарын тээвэр



Монгол Улс анх удаа ачаа тээврийн онгоцтой боллоо. 2019 оны долдугаар сар.

Либералчлалын цаана

Зуун нэгэн жилийн өмнө анхны агаарын тээврийн үйлчилгээний онгоц зуу гаруй хүнтэй хөөрч байв. Харин таныг энэ нийтлэлийг уншиж байх мөчид 10 мянга гаруй онгоцоор Монгол Улсын хүн амын тэн хагастай тэнцэх тооны зорчигч нисэж байна.

Монгол Улсын агаарын тээвэрлэгч МИАТ компани анх удаа 1987 онд ЗХУ-аас онгоц түрээсэлж авснаар олон улсын нислэгээ үйлдэж эхэлсэн аж. Улмаар Бээжин, Москва, Эрхүү хотод төлөөлөгчийн газраа нээж, гадаад харилцааны хүрээгээ тэлснээр олон улсын стандартад нийцсэн үйлчилгээ үзүүлэх шаардлагатай тулгарсан юм. Төдөлгүй 1993 онд МИАТ компани туурга тусгаарлаж, бие даасан төрийн өмчит компани болов. Монгол Улс далайд гарцгүй, төмөр замын багтаамж бага тул олон улсын худалдаа, гадаад зах зээлд нэвтрэхэд агаарын зам ихээхэн үүрэг гүйцэтгэдэг, нөлөөлөл нь ч тэр хэмжээгээр их билээ. Ийм ч учраас Монголын агаарын тээврийн салбарын бодлого, түүний хэрэгжилт болон хариуцсан байгууллагын найдвартай, хүртээмжтэй үйл ажиллагаа чухал үүрэгтэй юм.

Зам тээврийн хөгжлийн яам, МИАТ ТӨХК-ийн удирдлагууд агаарын тээврийн салбарыг либералчлах тухай ярьж байгаа ч үүнийг аажмаар хийх ёстойг онцолж буй. Учир нь либералчилсан тохиолдолд үндэсний агаарын тээврийн компанийг өрсөлдөөнд

бэлэн байлгах хэрэгтэй. МИАТ компанийн хувьд 2014 онд 50 тэрбумын алдагдалтай ажиллаж байсан бол стратеги, төлөвлөгөөндөө өөрчлөлт оруулснаар 2017 онд 50 тэрбумын ашигтай ажилласан тухай тус компанийн үйлдвэрлэл эрхэлсэн тэргүүн дэд захирал Н.Ганболд дурдав.

Гэвч 2019 оны хоёрдугаар сард түрээсээр авсан Боинг 737-MAX8 онгоц болон түрээсээр нэмж авах хоёр онгоцны гэрээний төлбөрөөс шалтгаалж, тодорхой хугацаанд хөрөнгө оруулалтаа нөхөхийн төлөө ажиллах хүлээлттэй байна. Нисэх онгоц маш өндөр дүнтэй хөрөнгө оруулалтын төрөл тул шууд худалдаж авах нь авиа компаниудад санхүүгийн ихээхэн дарамт учруулдаг. Тийм ч учраас онгоцыг лизингээр авах нь олон улсын жишиг бөгөөд МИАТ компанийн хувьд ч үйл ажиллагааны лизингээр онгоцнуудаа түрээсэлж буй.

Ажилтнуудын хөдөлмөрийн зардлын дараа онгоцны тасалбарын үнэ тогтоход нөлөөлдөг хоёр дахь том хүчин зүйл бол шатахууны үнэ. Олон улсын агаарын тээврийн холбооноос гаргасан статистикаас үзвэл “Чингис Хаан” ОУНБ дахь шатахууны үнэ олон улсын бусад нисэх буудлуудын дундаж ханшаас 39 орчим хувиар их буюу 237 ам.доллаароор үнэтэй аж. Тодруулбал, онгоцны нэг тонн шатахуун Монголд 1062 ам.долларын үнэтэй байхад Европын орнуудад 647 ам.доллар, Америкт 656 ам.доллар байна. Шатахууны ▶

► үнэ МИАТ компанийн шууд зардлын 35 хувийг, нийт зардлын 24 хүртэлх хувийг эзэлдэг. Тэгвэл чөлөөт өрсөлдөөн бий болсноор үйл ажиллагааны зардлын гуравны нэгийг эзэлдэг түлшний монополь задрах нөхцөл бүрдэхийг зарим судлаач хэлж буй.

Агаарын тээврийн салбарын өөр нэг чухал асуудал бол нисэх онгоцны буудал. 1957 онд “Буянт-Ухаа” нисэх онгоцны буудлыг барьснаас нэг жарны дараа шинэ нисэх буудал ашиглалтад ороход бэлэн болоод байна. Япон болон Өмнөд Солонгосын талтай хамтарч ажилласан энэ хугацаанд Монгол улсын агаарын тээврийн салбар олон улсын нисэх буудлын стандартаас эхлээд олон шинэ арга технологи нутагшуулав. Хуучин буюу “Чингис хаан” олон улсын нисэх онгоцны буудлыг цаашдаа нөөц онгоцны буудлын зориулалтаар ашиглах аж. Мөн нисэхийн

сургуулиуд байгуулахаар төлөвлөж буй гэдгийг ИНЕГ-ын дарга Л.Бямбасүрэн онцолсон юм. Ингэснээр Монгол Улс дотооддоо нисэхийн боловсон хүчин, мэргэшсэн ажилтнуудыг бэлтгэх боломж бүрдэнэ.

Эхний онгоцоо хүлээж авахаар бэлтгэж буй шинэ нисэх буудал удахгүй нээгдэхэд Монголын тэнгэр урьд өмнөхөөсөө завгүй болох нь дамжиггүй. Улс орны эдийн засаг тэлж, гадаад харилцаа өргөжих тусам тээврийн компани болон зорчигчийн тоо өссөөр байх болно. 2018 онд Монголд ирсэн жуулчдаас авсан судалгаагаар хамгийн бага сэтгэл ханамжтай байсан салбар нь агаарын болон дотоодын тээвэр байв. Энэ тал дээр Засгийн газар тогтвортой, зөв менежмент хэрэгжүүлж, өрсөлдөөнийг нээлттэй байлгаваас Монголын агаарын тээврийн салбар эх орныхоо эдийн засагт үр ашгаа улам ихээр өгөх юм. ■

2018 он **Ачаа тээвэрлэлт** 2019 он

5.8 МЯН.ТОНН



5.73 МЯН.ТОНН

Зорчигч тээвэрлэлт

1.42 сая хүн



1.62 сая хүн

Орлого

442.3 сая төгрөг



498.2 сая төгрөг

22
ОЛОН УЛСЫН ЧИГЛЭЛД
НИСЛЭГ ҮЙЛДЭЖ БАЙНА



12
ОРОН НУТГИЙН ЧИГЛЭЛД
НИСЛЭГ ҮЙЛДЭЖ БАЙНА

Эх сурвалж: ЗТХЯ

Иргэний нисэх

Л.Бямбасүрэн: Иргэний нисэхийн салбарт төрөөс зөв бодлого явуулсны үр дүн гарч байна



Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга Л.Бямбасүрэнтэй тус байгууллагын үйл ажиллагааны талаар ярилцлаа.

Манай улс Иргэний нисэхийн олон улсын байгууллага шалгалтаар Азид тав, дэлхийд 10-т орох өндөр оноо авсан.

-Та манай уншигчдад байгууллага, үйл ажиллагааныхаа талаар товч танилцуулна уу?

-Манай иргэд нисэх буудал, ИНЕГ болон агаарын тээврийн компани зэрэг байгууллагын уялдаа холбоог төдийлөн ойлгодоггүй нь анзаарагддаг. Юуны

өмнө иргэний нисэхийн ерөнхий газар бол Монгол Улсын Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг юм. Нисэхийн аюулгүй байдал, хяналт зохицуулалтыг хийх нь манай газрын үндсэн чиг үүрэг. Хүмүүст ойлгомжтой тайлбарлавал нисэхийн салбарын мэргэжлийн хяналт гэж ойлгож болно.

Дотоодын болон гадаадын агаарын тээвэрлэгчид аюулгүй байдлыг хэр ханган ажиллаж байгааг хянаж, шалгаж, заавар зөвлөгөө өгдөг гэж ойлгож болно. Нэг ёсондоо, Монгол Улсын агаарын тээврийн хөгжлийг зөв голдрилд нь оруулахад чиглэсэн бүхий л зохицуулалтыг хийдэг байгууллага юм. ►

► **-ИНЕГ анх байгуулагдсанаас хойших түүхэн замналын онцлох үйл явдлууд юу байв?**

-Энэ онд Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэж хөгжсөний 95 жилийн ой болно. Анх батлан хамгаалах чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж байгаад хожим иргэний, улсын гэж салсан. Харин ИНЕГ байгуулагдаад 60 гаруй жил болж байна.

Манай байгууллага Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын (ИКАО) гишүүнээр элссэний 30 жилийн ой 2019 онд болсон. Энэ хугацаанд Монгол Улс тус байгууллагын стандарт, шаардлагыг хангасан агаарын тээврийн компаниудтай болж чадлаа.

-Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад элссэний давуу тал юунд оршиж байна вэ?

-Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага бол НҮБ-ын таван байгууллагын нэг. Уг байгууллагын шаардлагыг хангаж, гишүүн болсноор манай улсын авиа компаниуд дэлхийн бусад компанитай нэг түвшинд үйл ажиллагаа явуулах эрхтэй болдог. Хэрэв шаардлага хангаагүй эсвэл хар жагсаалтад нь орсон бол тухайн улс олон боломж алдах эсвэл хоригт орох эрсдэлтэй. Жишээлбэл, бусад улсын онгоцны буудалд буух зөвшөөрөлгүй болно. Тиймээс олон улсын аюулгүйн шаардлагыг хангаж байгаа нь олон улсад чанартай үйл ажиллагаа явуулдаг гэх баталгаа болж байгаа юм. Манай улсын хувьд тус байгууллагын шалгалтыг өгч Азид тав, дэлхийд аравдугаарт орох өндөр оноо авсан. Тиймээс энэ амжилтыг унагалгүй авч явах нь маш чухал хариуцлага юм.

-Нисэх хүчний салбар 95 жилийн хугацаанд Монгол Улсад хэрхэн хөгжиж өдий түвшинд хүрсэн талаар сонирхуулна уу?

-Монголд нисэх хүчин үүссэн түүхийг сөхвөл хөрш Орос улс анхны бааз суурийг тавьж өгснийг мэдэж болно. Нисэхийн салбарын бүх боловсон хүчин тухайн үеийн Зөвлөлт Холбоот Улсад төгссөн. Улмаар ЗХУ-ын АН-24, АН-22 онгоцууд анх нисч байв. Энэ бол иргэний нисэх анх хөгжсөн үндэс суурь.

Харин хөгжлийн хоёр дахь үе 1992 оноос эхэлсэн гэж би боддог. Энэ онд Монгол Улсад анх удаа Боинг 727 онгоц орж ирсэн нь шинэ үеийн нисэх хүчний эхлэл болсон юм. Мөн

Боинг онгоц орж ирсэнтэй холбоотойгоор нисэх багийнхныг АНУ-д бэлтгэж байлаа.

-Сүүлийн жилүүдэд нисэхийн салбарт ямар ахиц дэвшил гарав?

-Намайг ажлаа хүлээж авахад нэг жилд олон улсын 760 мянга гаруй зорчигч зорчиж байсан. Харин дөрвөн жилийн дараа буюу 2019 онд зорчигчийн тоо нэг сая давлаа. Олон улсын зорчигч урсгал 33 хувиар нэмэгдсэн байна. Орон нутгийн нислэгийн тухайд 1990-ээд оныг хүртэл зорчигчдын тоо хангалттай сайн байсан. Орон нутгийн дэд бүтэц муу байсан учир аймаг болгон руу шахуу онгоц нисдэг байсантай энэ нь холбоотой.

Харин 1990 он гараад АН-24, АН-26 зэрэг онгоцууд бүрмөсөн зогсож, орон нутгийн нислэг тэг зогсолт хийсэн. Тэр үед “Хангарьд” зэрэг дотоодын компаниуд байгуулагдаж байлаа. Гэхдээ 2015 онд орон нутагт 189 мянган зорчигч нисч байсан бол 2019 онд 433 мянга болж 130 хувиар өссөн. Үүнд уул уурхайн салбарын нислэгийн зорчигч дийлэнх байгаа ч энэ бол өндөр амжилт.

-Олон улсын зорчигчийн тоо их хэмжээгээр өсөхөд юу нөлөөлсөн бэ?

-Хэд хэдэн хүчин зүйл бий. Эдгээрээс онцлох гол шалтгаан бол улс орны хөгжил. Агаарын тээврийн урсгал тухайн улсын эдийн засагтай 100 хувь холбоотой байдаг. Өнгөрсөн жилүүдийг харахад эдийн засаг өссөн зарим жилд зорчигч урсгал 27 хүртэл хувиар нэмэгдэж байсан тохиолдол бий. Эсрэгээр, хямралын жилүүдэд өсөлтгүй зогсож байсан.

Харин 2015 оноос хойш тогтмол өссөөр ирлээ. Үүнд нэгдүгээрт, агаарын тээвэр либералчлагдаж, зах зээлийг чөлөөлсөн. Хоёрдугаарт, шинээр агаарын тээвэрлэгч орж ирсэн, эдийн засаг сайжирч байгаатай холбоотой авиа компаниуд шинэ онгоц худалдаж авсан, мөн аялал жуулчлал хөгжиж, иргэдийн амьжиргаа сайжирч байгаа нь нөлөөлж байгаа.

Эцэст нь дүгнэж хэлэхэд энэ бүх үр дүн төрөөс зөв бодлого явуулж байгааг харуулж байна. ■

Агаарын тээврийн урсгал тухайн улсын эдийн засгийн өсөлттэй шууд холбоотой байдаг

Агаарын тээвэр

Улаанбаатар хотын Олон
улсын шинэ нисэх онгоцны
буудлын менежментийг
хэрэгжүүлэх концессын
гэрээг үзэглэв. 2019.07.05.
Төв аймгийн Сэргэлэн сум.
Хөшигийн хөндий





Агаарын тээврийн либералчлал

Д.Баттөр: МИАТ компани өнгөрсөн онд 787 мянган зорчигч тээвэрлэж түүхэн дээд амжилт тогтоосон



“МИАТ” ТӨХК-ийн Гүйцэтгэх захирал Д.Баттөр өнгөрсөн онд тус компанийн хийсэн ажил, ололт амжилт болон сорилтуудын талаар ийн ярьж байна.

- МИАТ компани өнгөрсөн онд ямар зорилго, төлөвлөгөөтэй ажиллаж, ямар үр дүнд хүрсэн талаар болон хэрэгжүүлсэн гол ажлуудаас манай уншигчдад та танилцуулна уу?

- МИАТ компанийн хувьд 2019 он харьцангуй амжилттай ажилласан жил байлаа. Хэдийгээр “Boeing 737 Max 8” онгоцтой холбоотой асуудал, агаарын тээврийн либералчлал болон зах зээлийн ширүүн өрсөлдөөн зэрэг бэрхшээл байсан ч амжилттай давж гарсан. Манай компани 2019 онд олон улсын 12, орон нутгийн нэг чиглэлд 2591 удаагийн аяллаар 18200 цагийн нислэг үйлдэж, 787 мянган зорчигч тээвэрлэн түүхэн дээд амжилт тогтоолоо.

Өнгөрсөн онд компани орлогын төлөвлөгөөндөө

хараахан хүрэлгүй, 459 тэрбум төгрөгийн орлоготой ажилласан. Энэ нь үнэ тариф буурч, орлого багассантай холбоотой. Харин цэвэр ашиг нэмэгдсэн нь нэмэлт орлогуудыг өсгөж, зардлаа бууруулснаас гадна зах зээлийн нөхцөл байдал харьцангуй сайн байснаас шалтгаалсан. Тухайлбал, шатахууны үнэ тогтвортой байснаас гадна өндөр зардалтай “Boeing 737 Max 8” онгоцны тал түрээс гэх мэт зардлыг хэмнэсэн. Бид 2019 онд 2018 онтой харьцуулахад 25 тэрбум төгрөгөөр илүү ашигтай ажиллажээ. Зардлыг 27 тэрбум төгрөгөөр хэмнэсэн байна.

Нислэг тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны хувьд өнгөрсөн жил 2591 нислэг үйлдсэн нь 2018 онтой харьцуулахад 12.9 хувийн өсөлттэй байв. Бид шинээр Гуанжоу хотын чиглэлд нислэг хийж, Осакагийн чиглэлийг сэргээн дахин нислэг үйлдэж эхэлсэн. Нийт 12 чиглэлд 787.2 мянган зорчигч тээвэрлэсэн нь өмнөх онтой харьцуулахад 9.4 хувиар өссөн

Агаарын тээврийн салбар чөлөөт зах зээлийн горимд шилжсэнээр үнэ тариф буурах зэргээр зорчигчдод эерэг үр дүн үзүүлж эхэлсэн

үзүүлэлт юм. Өнгөрсөн онд нислэг үйлдвэрлэлийн хувьд түүхэнд байгаагүй өндөр амжилт үзүүлснээс гадна хамтын ажиллагаагаа ихээхэн өргөжүүлсэн. Бид нийт 41 авиа компанитай аяллын дугаар хамтран эзэмших, интерлайн болон тусгай тарифын гэрээтэй ажилладаг. Эдгээрээс “Скат”, “Американ Эйрлайнс”, “Жежү

Эйр”, “Малайзия Эйрланс” болон “Гаруда Индонезия” зэрэг таван компанитай хамтын ажиллагааны гэрээг 2019 онд шинээр байгуулсан.

Мөн өнгөрсөн оны сүүлчээс хэлэлцээ хийж эхэлсэн хэд хэдэн хамтын ажиллагааг дурдах хэрэгтэй. Тухайлбал, Японы “Жапан Эйрлайнс” компанитай код хуваалцах буюу аяллын дугаар хамтран эзэмших гэрээ байгуулах нөхцөл бүрдэж, энэ оны эхээр хэрэгжүүлэхээр боллоо. “Корэйн Эйр” компанитай хамтран Сөүл-Улаанбаатар, Улаанбаатар-Сөүл чиглэлд аяллын дугаар эзэмшдэг байсан бол ▶

► Зүүн Өмнөд Ази болон Америкийн чиглэлд код хуваалцах гэрээ байгуулсан. Мөн “Люфтханза” компанитай интерлайн, тусгай тарифын гэрээ байгуулах тохиролцоонд хүрээд байна.

- Гадаад зах зээлээ тэлэх болон алдагдалтай чиглэлүүдийн үр дүнгийн шинжилгээ хийж байгаа талаар та өмнө нь дурдаж байсан. Шинжилгээний эхний үр дүн гарсан уу?

- Бид чиглэл бүрт үр дүнгийн шинжилгээ хийж байгаа. Манай компани Азийн гол чиглэлүүддээ ашигтай, бусад чиглэлд алдагдалтай ажилладаг. Энэ хугацаанд зардал, үр дүнгийн шинжилгээ хийхдээ ялгаатай аргачлал хэрэглэх нь зүйтэй гэдэг дүгнэлтэд хүрсэн. Бид үндэсний агаарын тээвэрлэгч компанийн хувьд олон чиглэлд иргэдээ тээвэрлэх үүрэг хүлээдэг тул зарим чиглэлийн үйл ажиллагааны зардлыг сайтар ялгаж салгаж үзэх буюу санхүүгийн хэлтгээр зарим зардлыг цэвэрлэж харах хэрэгтэй болсон. Ингээд үзэхэд ихэнх чиглэл нислэгийнхээ шууд зардлаар эерэг байгаа нь ажиглагдсан.

Шууд бус зардалд онгоцны түрээс, даатгал, техник засвар үйлчилгээний гэх зэрэг онгоц нисээгүй байсан ч гардаг зардлууд ордог. Тэгэхээр тухайн чиглэлд нисэхэд хэрэглэж буй шатахуун, хоол, буулт, хөөрөлтийн хураамж зэргийг тооцсон үзүүлэлтээр чиглэлүүдээ цаашид үргэлжлүүлэн явуулах боломжтой гэсэн дүгнэлтэд хүрлээ. Үзүүлэлтүүд боломжийн бөгөөд сайжрах төлөвтэй байгаа учир үйл ажиллагааны чиглэлээ өргөжүүлэх хүрээнд өмнө нь хэлсэнчлэн Гуанжоу руу шинээр чиглэл нээсэн. Осака чиглэлийн хувьд бараг алдагдалгүй, зардлаа нөхдөг тул зөв шийдвэр гаргасан гэж үзэж байна.

Бидний анхаарлаа хандуулж буй томоохон зах зээл бол хүн ам олноор суурьшсан, эдийн засаг нь сүүлийн үед өсөж байгаа Зүүн Өмнөд Ази. Уг бүс рүү нислэг үйлдэх хэрэгтэй гэсэн бодлого баримталж буй. Энэ хүрээнд судалгаа, шинжилгээ хийсний үндсэн дээр Шанхайн чиглэлд нисэж байгаа бөгөөд Хонконгийн чиглэл сүүлийн жилүүдэд ашигтай болж эхэллээ.

Өнгөрсөн онд хийсэн томоохон ажлын нэг бол “Boeing 787 Dreamliner” онгоцыг санхүүгийн түрээсээр авах гэрээ байв. Одоо ашиглаж буй “Boeing 767” загварыг дахин үйлдвэрлэхгүй тул “Boeing 787” руу шилжих нь зөв гэсэн шийдвэрт хүрсэн. Тус онгоцыг бид 2-3 чиглэлд ашиглахаар төлөвлөсөн. АНУ-ын холбогдох яамтай хэлэлцээ хийж зөвшөөрлөө авсан тохиолдолд тус улс руу нисэх төлөвлөгөөтэй байна. Хоёрдугаарт, Европын чиглэлд “Туркиш Эйрлайнз”, “Аэрофлот” компаниудтай,

гуравдугаарт, Сөүлийн чиглэлд “Корэйн Эйр”, “Азиана” зэрэг томоохон компаниудтай өрсөлддөг учир зах зээлээ алдахгүйн тулд тус онгоцыг ашиглах боломжтой гэж үзсэн.

-МИАТ компани нийт зургаан онгоцтой. Эдгээр онгоцыг түрээслэх эсвэл худалдаж авахад хэр хэмжээний зардал гардаг, түүнийгээ хэрхэн нөхдөг вэ? Энэ нь компанийн санхүү болон үйл ажиллагаанд ямар нөлөө үзүүлж байна вэ?

-Агаарын тээвэр бол өрсөлдөөн ихтэй, хүнд бизнес. 2019 оны байдлаар Хойд Америк, Европоос бусад бүх тив, бүс нутгийн агаарын тээврийн компаниуд маш хүнд байдалтай, бараг ашиггүй ажилладаг гэсэн статистик мэдээ бий. Тэр дундаа Зүүн Өмнөд Азийн бүс нутаг ширүүн өрсөлдөөнтэй бөгөөд өнгөрсөн онд 20-30 компани дампуурчээ.

Манайх шиг цөөхөн онгоцтой компанийн зардал өндөр байдаг.

Жишээлбэл, ажилчдын цалин компанийн нийт зардлын найман хувийг, нислэг үйлдвэрлэл 90 орчим хувийг эзэлдэг. Нийт ажилчдын 80 хувь нь нислэг үйлдвэрлэлд оролцдог гэх мэт үндсэн ажиллагаа үүнд чиглэдэг. Гаднын том компаниудаас ялгаатай нь тогтмол хийгдэх ёстой сургалтуудыг заавал гадаадад хийдэг, онгоцны сэлбэг хэрэгслийг гаднаас захиж авчирдаг зэрэг нь биднээс үл хамаарсан зардлыг нэмэгдүүлдэг.

Онгоцны тухайд зуучлалын компаниудаар дамжуулан хуурай болон нойтон түрээс, худалдаж авах зэрэг санхүүгийн арга хэрэгсэл ашигладаг. Онгоц худалдаж авах нь манай компанийн санхүүд хүнд тусах тул түрээсээр авдаг. Нэг онгоц нисгэхэд зардлын 50 орчим хувь нь даатгал, санхүүгийн түрээс болон сэлбэг хэрэгслийн нөөц бүрдүүлэлтэд зарцуулагдаж байна. Хоол унд, цалин зэрэг бусад зардал тийм ч өндөр байдаггүй. Иймд зардлыг тодорхой хэмжээнд бууруулахаас биш өрсөлдөхүйц хэмжээнд хүртэл буулгах нь бидэнд хүнд байдаг.

-МИАТ компани нийт хэдэн ажилтантай вэ? Хүний нөөцийн бодлогоо хэрхэн тодорхойлж ажиллаж байна вэ?

-Манай компани хөлсөөр болон түр ажиллах гэрээтэй, оргил үед нэмэлтээр ажиллуулдаг хүмүүсийг тооцоод нийт 900 орчим ажилтантай. Бид онгоцны бүртгэл, засвар болон газрын үйлчилгээнээс ►

Өөрсдийн хөгжүүлсэн
дотоодын нислэг
бүртгэлийн программыг
Ханбогдын нислэгт
нэвтрүүлснээр 237
мянган ам.долларын
зардал хэмнэлээ

► гадна бусад компанид үйлчилгээ үзүүлж тодорхой хэмжээний орлого олдог.

Боловсон хүчнээ янз бүрийн хэлбэрээр бэлтгэж байна. Тухайлбал, дотоодод нисэхийн чиглэлээр мэргэжилтэн онгоцны үйлчлэгч бэлтгэдэг их дээд сургуулиуд бий. Нисгэгчдийг гол төлөв гадаадад, ИНЕГ-ийн тэтгэлгээр нисгэгч, инженер, техникчийн чиглэлээр сургадаг.

Бид нисгэгчдийн насны бүтцийг жигдлэх, нисгэгчийн дутагдалд орохгүй байх зорилгоор өнгөрсөн жилээс тодорхой тооны нисгэгч болон инженерүүдийг гадаадад бэлтгэх хөтөлбөр хэрэгжүүлж эхэлсэн.

-Агаарын тээврийн либералчлал танай компани, нисэхийн салбар болон цаашдаа Монгол Улсын эдийн засагт ямар нөлөө үзүүлэх вэ? Та энэ нөлөөллийг хэрхэн дүгнэж байна вэ?

-МИАТ компани бизнесийн байгууллага тул үр ашигтай ажиллах ёстой. Нөгөө талаас үндэсний

агаарын тээвэрлэгчийн хувьд хүлээсэн тодорхой үүрэг хариуцлага бий. Агаарын тээврийн либералчлал нь зорчигчдын хувьд тасалбарын үнэ буурах зэрэг давуу талтай. Харин компаниудын хувьд илүү хүчин чармайлт гаргах, хүнд сорилт давах шаардлагыг бий болгодог.

Өнгөрсөн жил Сөүлийн чиглэлд гуравдагч агаарын тээврийн компанийг оруулж, дотоодын компаниуд ч Хонконг болон манай чиглэлүүдэд нөлөөлөх хотууд руу нисэх зөвшөөрөл авлаа. Эдгээр нь манай компанийн үнэ тариф, орлогод тодорхой хэмжээгээр нөлөөлсөн. Хэдий үнэ буурсан ч зорчигчид нэмэгдсэн нь бидэнд ашигтай ажиллах боломж олгосон бөгөөд манай нислэгийн бүх чиглэлд зорчигчдын тоо дээд тал нь 41 хүртэл хувиар нэмэгджээ. Мөн өөр хотоос зорчигч аваад цааш дамжин явах эрхийн хүрээнд Москва, Берлин хотын хооронд нисэх зорчигчдын тоог 41 хувиар өсгөж, тэр хэрээр орлогоо нэмэгдүүлсэн. Түүнчлэн зургадугаар эрх буюу Европоос Улаанбаатарт манай агаарын хөлөг буугаад эндээс өөр онгоцоор Сөүл рүү нисэх эрхэд онцгой анхаарал хандуулан үнэ тарифын уян хатан бодлого явууллаа. Үүний үр дүнд 2018 онд эл үйл ажиллагаанаас 46 мянган ам.доллар олж байсан бол 2019 онд нэг сая ам.долларын орлого олсон.

2019 онд манай тасалбарын дундаж үнэ Бангкокоос бусад бүх чиглэлд буурсан бөгөөд

агаарын тээврийн либералчлал зорчигчдод үр дүнгээ өгсөн гэж болно.

-Та өмнө нь “экономи плас” зэрэглэлийг бий болгох болон хямд өртгийн үйлчилгээ нэвтрүүлэх тухай ярьж байсан. Энэ чиглэлд ямар ажлууд хийж байна вэ?

-Би албан үүргээ хүлээж авсны дараа энэ асуудлыг хөндөж байсан. Гэхдээ гурван ангилал нэвтрүүлэх нь тийм амар биш болохыг ойлгосон. Тухайлбал, нэг онгоцонд экономи плас ангилал гаргахын тулд “Boeing” компаниас зөвшөөрөл авахаас эхлээд их хэмжээний зардал гардаг.

Бид өөрсдийн эзэмшлийн “Boeing 767-300” онгоцны гуравны нэгийг эзэлдэг байсан бизнес ангиллын 25 суудлын арвыг хасч оронд нь 32 суудал нэмсэн. Ингэснээр нэг нислэгээс олох орлого 14 хувиар нэмэгдсэн. Суудал нэмэхэд зөвшөөрөл авах гээд олон асуудлаас гадна зардлууд гарсан ч үүнийгээ зуны улиралд нөхөж чадлаа. Хөрөнгө оруулалтыг зөв зүйлд тооцоо, судалгаанд үндэслэн цаг алдалгүй хийсний үр дүн ийнхүү гарсан юм.

Хямд өртгийн үйлчилгээ байж болно гэсэн миний байр суурь одоо ч хэвээрээ.

- МИАТ компанийн цаашдын бодлого болон төлөвлөгөө юунд чиглэх вэ?

-Эдийн засагч хүний хувьд МИАТ компани дунд хугацааны төлөвлөгөөтэй байх ёстой гэж би боддог. Бид ойрын 5-10 жилээ төлөвлөлтгүй зөвхөн ирэх жилээ харж амьдарч болохгүй. Тиймээс бид 2023 он хүртэлх дунд хугацааны төлөвлөгөө гаргаж, 2028 он хүртэлх судалгаа хийсэн.

МИАТ компани дунд хугацааны төлөвлөгөөндөө АНУ руу нисэх чиглэлийг багтаагааад байна. Энэ талаарх судалгааг бид сайн хийсэн. АНУ дэлхийн агаарын тээврийн зах зээлийн 60 гаруй хувийг дангаараа эзэлдэг бөгөөд 650 сая зорчигч дотооддоо тогтмол нисдэг. Энэ том зах зээлд ирээдүй, боломж харагдвал бид зүтгэх хэрэгтэй гэсэн бодлогын хүрээнд ажиллаж байна. Тус улс руу нисэх зөвшөөрөл авах асуудлын гуравны нэг нь манай компаниас хамаарах бол үлдсэн хувь нь нисэх буудал, холбогдох байгууллагуудтай холбоотой. Хэрэв зөвшөөрөл авбал АНУ-аас Монгол руу нисэх хугацааг даруй 10 цагаар багасгах боломжтой.

Үүнээс гадна ойрын таван жилдээ 10 онгоцтой болох төлөвлөгөөтэй байгаа. АНУ болон Европоос ирэх өндөр зэрэглэлийн болон орон нутгийн нислэгт зориулж бага оврын онгоцтой байх нь зөв гэж үзсэн. ■

Дэлхийн агаарын тээврийн зах зээлийн 60 гаруй хувийг эзэлдэг АНУ-ын чиглэлд нисэх боломжийг судалж байна



ХЭНТЭЙ Ч

БИТГИЙ

ХУВАА!

КАРТЫН НУУЦ ҮГЭЭ Ч БАС!

НЯГТЛАХ ТУСАМ

АЮУЛГҮЙ!

Автотээвэр ба хөгжил



Хөгжлийн хурдыг тэтгэгч

Хөдөлмөрийн багаж зэвсэг үүсэж, хөгжил дэвшил эрчимжиж эхэлсэн цаг үетэй зэрэгцэн тээврийн салбар үүссэн гэж дэлхий дахинд үздэг. Олон мянган жилийн турш улам боловсронгуй болон хөгжих явцдаа уг салбар автотээвэр, агаарын тээвэр, төмөр зам, усан зам гэх зэрэг дэд салбарыг үүсгэжээ. Энэ хугацаанд эрчимтэй хувьсан өөрчлөгдөж, анхны хэлбэрээ хөсөр хаяж, үсрэнгүй хөгжсөн ч ачааг зөөж,

тээвэрлэх үндсэн чиг үүрэг нь өөрчлөгдсөнгүй. Тээврийн салбарыг тасралтгүй хөгжүүлж буй гол хүчин зүйлийг хүн төрөлхтний хязгааргүй эрэлт хэрэгцээ хэмээн томъёолдог. Өдгөө тээврийн салбарынхны өмнө их хэмжээний бараа бүтээгдэхүүнийг А цэгээс Б

цэгт аль болох хурдан хүргэх асуудал гол сорилт болж байна. Дэлхийн хүн амын хурдацтай өсөж буй уг хэрэгцээг хангахын тулд тээврийн салбарт хурд, хүч, даац гэх ойлголтуудыг бэхжүүлэх асуудал улам бүр тулгамдаж эхэллээ.

Технологийн хурдтай хөгжил цөөнгүй салбарыг хөлдөө чирч, энэ үзэгдлийг даган бий болсон дижитал шилжилт олон тооны ажлын байрыг үгүй хийж байгаа ч тээврийн салбарын эрэлт хэрэгцээ огт буурахгүй гэдгийг салбарын мэргэжилтнүүд итгэлтэйгээр хэлж байна. Учир нь хувь хүний хооллох, хувцаслах зэрэг анхдагч хэрэгцээнээс

эхлээд улс орны гадаад худалдааг өргөжүүлэх шаардлага өсөн нэмэгдсээр байгаа энэ цаг үед аливаа бараа бүтээгдэхүүн, ачааг нэгээс нөгөөд хүргэхийн тулд ямар нэг тээврийн хэрэгсэл ашиглах нь дамжиггүй юм.

Монгол Улсын тухайд дэд бүтцийн хөгжлийн үзүүлэлтээр 140 орноос 103-т эрэмбэлэгджээ (2008 онд бид энэ үзүүлэлтээр 134-т жагсаж байв). Дэлхийн эдийн засгийн чуулганаас танилцуулдаг Дэлхийн өрсөлдөх чадварын 2018 оны индекс улс орнуудыг замын чанараар харьцуулахад 110-т жагссан байна. Харин урд, хойд хөршийн хувьд 28 болон 43 дугаар байрт эрэмбэлэгдсэн нь гурван улсын эдийн засгийн коридорыг холбож, бүс нутгийн худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг эрчимжүүлж, гадаад харилцаагаа өргөжүүлэхийг зорьж буй манай улсад тээврийн салбараа яаралтай хөгжүүлэх нэн тулгамдсан сорилт болж буй.

Өнгөрсөн онд Монгол Улсын Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт тусгасан олон улсын хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх, бүс нутгийн тээврийн интеграцид нэгдэн орох замаар дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэх ажлын хүрээнд ХБНГУ, Польш, Унгар, Словак зэрэг улстай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг эцэслэн тохирч, гарын үсэг зуржээ. Үүнээс өмнө өсөн улстай хамтын ажиллагаатай байсан бол гадаад харилцаагаа өргөжүүлж 16 улстай хамтран тээвэр хийх боломжтой болоод байна. Ингэснээр манай улс Европ болон Төв Азийн улс орнууд руу авто сүлжээгээ өргөтгөх үндэс суурь тавигдаж, Европын холбооны зарим улс руу шууд тээвэрлэлт хийх боломж бүрдээд буй. Цаашид Европын холбооны улс хооронд худалдааны эргэлтээ нэмэгдүүлж, бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн хэмжээгээ өсгөж, тээвэр болон худалдааны салбар улам боловсронгуй болох нөхцөл бүрдсэнийг “Автотээврийн үндэсний төв” мэдээлсэн юм.

Мөн Монгол, Хятад хоорондын худалдаа, тээврийг хөнгөвчлөх үүднээс хоёр улсын Засгийн газар хоорондын автотээврийн хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх протоколыг шинэчлэн байгуулаад байна. Үүний үр дүнд шилжүүлэн ачих боломжгүй ачаа барааг шууд хүрэх газарт нь тээвэрлэх боломжтой болжээ. Өнгөрсөн онд манай улсын ►

Монгол Улсын тухайд дэд бүтцийн хөгжлийн үзүүлэлтээр 140 орноос 103-т эрэмбэлэгджээ

► ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээ 40.9 сая тонн байсан нь 2018 оныхоос буурсан үзүүлэлт боловч орлогын хэмжээ 696-аас 796 сая төгрөг болж өссөн.

Энэ бүхэн өнгөрсөн онд Зам, тээврийн хөгжлийн яам гадаад харилцаагаа тэлж, эдийн засгийн эргэлтийг сайжруулахад голлон анхаарсантай холбоотой. Тухайлбал, Монгол, Орос, Хятад гурван улсын хамтарсан хөтөлбөрийн хүрээнд автозамын сүлжээний хоёр коридор байгуулахаар ажиллаж байна. Азийн автозамын сүлжээний гурав дахь зам буюу АН-3 (Улаан-Үд–Хиагт/Алтанбулаг–Дархан–Улаанбаатар–Сайншанд–Замын-Үүд/Эрээн–Бээжингийн гаднах тойрог–Тяньжин) чиглэлийг дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглах, мөн Азийн автозамын сүлжээний АН-4 (Новосибирск–Барнаул–Горно-Алтайск–Ташанта/Улаан байшинт–Ховд–Ярантай/Такашикэн–Өрөмч–Каши–Хонкираф) чиглэлийг бүтээн байгуулж, дамжин өнгөрөх тээвэрлэлтэд идэвхтэй ашиглахаар зорьж буй.

Товчхондоо, АН-3, АН-4 бол Монгол Улсын дамжин өнгөрөх тээврийн коридор юм. Энэхүү коридорыг урагшаа ШХАБ-ын гишүүн орнуудын бүс нутгийн автозамын сүлжээнд, хойшоо ОХУ болон Европын сүлжээнд нэгтгэхээр төлөвлөн, судалж байгаа гэдгийг ЗТХЯ-ны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд онцлов. Дэлхийн хүн амын 43 хувь ШХАБ-ын гишүүн орнуудад амьдардаг учир энэ нь манай улсын гадаад худалдаа, эдийн засгийн харилцаанд эергээр нөлөөлөөд зогсохгүй олон улсын тээвэрлэлтэд зориулсан таатай нөхцөл бүрдүүлэхэд өндөр ач холбогдолтой. Үүнтэй холбоотойгоор Монгол Улс ШХАБ-ын гишүүн орнуудын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг амжилттай байгуулжээ. Энэхүү коридор нь Увс аймгийн Улаангом хотоос 245 км, Завханы Улиастайгаас 400 км, Ховд аймгийн Алтай сумаас 250 км-ийн зайд оршиж буй учир баруун бүсийн аймгуудад үйлдвэрлэл, үйлчилгээ хөгжих, томоохон зах зээлд холбогдох боломж бүрэн утгаараа нээгдэнэ. Харин Европын холбооны тухайд Англи, Герман, Франц, Швед, Финланд тэргүүтэй хүчирхэг эдийн засагтай 28 гишүүн улстай ба энд дэлхийн хүн амын 7.3 хувь нь амьдардаг. Энэ ч утгаараа томоохон хэрэглэгч болж чадна хэмээн салбарын мэргэжилтнүүд үзэж байна.

Шинэчлэлийг ойртуулсан шийдлүүд

Гадаад харилцаа эрчимтэй өргөжиж байгаа нь

Монгол Улс тээврийн салбартаа бүхий л түвшинд олон улсын стандарт, жишигт нийцсэн шийдэл, технологийг нэвтрүүлэх шаардлагыг бий болгож буй.

ЗТХЯ Евро 5, Евро 6 стандартын шатахуун руу шилжих ажлыг үе шаттайгаар эхлүүлэхээр зэхээд байна. Тус яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд энэ талаар “Шатахууны чанар сайн байх тусам шаталт сайн явагдаж, улмаар автомашин хүчтэй, хар угаа хаяхгүй болно. Гэтэл манай улсад АИ-92 зэрэг октан багатай шатахууны онцгой албан татварыг тэглэж, чанартай шатахуунуудын татварыг өндрөөр тогтоодог. Энэ тогтолцоог өөрчлөх ёстой” гэж тэмдэглэлээ. Жишээлбэл,

ОХУ болон өмнөд хөрш хоёул Евро 5 стандартын шатахуун хэрэглэж эхэлсэн. Европын холбооны орнууд 2015 оноос Евро 6 стандартад шилжээд байна. Хятадын нутгаар дамжин өнгөрөх тээврийн хэрэгсэл Евро 4-өөс доош шатахуун хэрэглэдэг хөдөлгүүртэй бол цааш нэвтрэх боломжгүй гэдгийг тус улс илэрхийлээд буй. Тиймээс дамжин өнгөрөх тээврээ хөгжүүлэхээр зорьж буй манай улсын хувьд шинэ стандартыг нэвтрүүлэхээс өөр аргагүй. Европын улс орнууд ч мөн үүнтэй төстэй шаардлага тавьдаг.

Манай улсын тээврийн салбарт хийх, шинэчлэх зүйл их байгаа ч өнөөг хүртэл нэгдсэн бодлогогүй явж ирсэн асуудалд цэг тавьж, ЗТХЯ-аас автотээврийн салбарын тухай төрөөс баримтлах бодлогыг боловсруулан батлуулжээ. Мөн Автотээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг УИХ-д өргөн бариад байна. Эл хууль батлагдвал эвдрэл, гэмтэлтэй автомашин импортлохыг хориглосон заалтыг дагалдах тогтоолд тусгах бөгөөд тээврийн хэрэгслийн шинэ төрлүүдийг нутагшуулахад шаардагдах хууль, эрх зүйн орчин ч бүрэн утгаараа шийдэгдэх аж.

Мөн дэлхий даяар XXI зууныг алхалтын зуун хэмээн зарлаж, автомашинаас аль болох татгалзахыг уриалж буйтай холбогдуулан алхах зам, талбайг нэмэгдүүлэх, унадаг дугуй болон бусад тээврийн төрлийг хөгжүүлэх чиглэлд анхаарал хандуулж ажиллахаар төлөвлөжээ. Шинээр автозам барихдаа явган хүн, дугуйн замыг хамтад нь төлөвлөх ажлыг ч орхигдуулахгүй. ►

Өнгөрсөн онд манай улсын ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээ 40.9 сая тонн байсан нь 2018 оныхоос буурсан үзүүлэлт боловч орлогын хэмжээ 696-аас 796 сая төгрөг болж өссөн

► Түүнчлэн Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үндэсний хөтөлбөр боловсруулж, Засгийн газраар батлуулан хэрэгжүүлж эхэлжээ. Мөн Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын үндэсний хороог байгуулж, ажлын албыг нь Ерөнхий сайд ахалж байна.

ЗТХЯ-аас анхаарч буй өөр нэг асуудал бол автотээврийн хэрэгслийн ашиглалтаас үүссэн хог хаягдлын хүний эрүүл мэнд, байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах, хог хаягдлын менежментийг сайжруулах, хог хаягдлыг ангилах,

АН-3, АН-4 бол гадаад худалдаа, эдийн засгийн харилцаанд эергээр нөлөөлөөд зогсохгүй олон улсын тээвэрлэлтэд зориулсан таатай нөхцөл бүрдүүлэх ач холбогдолтой

дахин ашиглах, ашиглалтаас хасагдсан тээврийн хэрэгслийг дахин боловсруулах үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх юм. Энэ зорилгоор Өмнөд Солонгосын хөрөнгө оруулалт бүхий “Монгол авто ресаикл парк” компанитай хамтран автомашинаас гарч буй хог хаягдлыг дахин боловсруулах үйлдвэр байгуулах ТЭЗҮ хийгдээд дууссан бөгөөд Налайхын аж үйлдвэрийн

паркт ажил өрнөж эхэлнэ. Тэд хотын хоёр захад үйлдвэртэй байх ёстой гэж үзсэн учраас Эмээлтийн наахна талд буюу Хан-Уул дүүргийн 13-р хорооны нутаг дахь 30 га газарт мөн үйлдвэр байгуулахаар төлөвлөжээ. Уг ажилд Монголын хог хаягдлыг дахин боловсруулах үндэсний холбоотой хамтарч ажиллах аж. Энэ талаар “Хог хаягдал дахин боловсруулах үйлдвэр Монголд тодорхой хэмжээгээр хөгжсөн ч нэгдсэн зохион байгуулалтад ороогүй. Хоёрдугаарт, технологийн бага зэргийн хоцрогдол бий. Хог хаягдлаа боловсруулж, эргээд автотээврийн салбартаа ашиглая. Ийм механизмыг бүрдүүлэхийн төлөө хууль, журам, бодлогоо боловсруулан ажиллаж байна” хэмээн албаны мэргэжилтэн тодотгосон юм.

Өнгөрсөн жил тус яам нийт 23 тендерийг хариуцан шалгаруулж, бусад буюу 92-ыг нь орон нутаг болон Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газрууд руу шилжүүлжээ. Шалгаруулалтыг цахимаар ил тод явуулж, тендерийн талаарх бүх мэдээллийг www.tender.gov.mn цахим хуудсаас оролцогч талууд олж үзэх боломжтой болсон байна.

111916.7 км + 14299 км

Монголын өргөн уудам газар нутгийг хэрсэн нийт авто замын сүлжээ 111916.7 км урт бөгөөд үүнээс 14918.7 км нь олон улс, улсын чанартай авто зам юм. Өнгөрсөн онд ашиглалтад орсон авто зам, гүүрийн нийт 748.5 км, 896.3 у/м орсон нь 2018 оны мөн үеийнхээс 2.5 дахин өссөн үзүүлэлт.

21 аймгийг хатуу хучилттай замаар холбох ажил энэ онд дуусахтай зэрэгцэн нийт 95 сум, суурин шинээр холбогдох аж. Цаашид төвлөрлийг бууруулж, үйлдвэрлэл, үйлчилгээг хөгжүүлэхийн тулд үлдсэн 225 сум, суурин газрыг мөн холбоно гэдгийг тус яамнаас мэдэгдсэн юм. Үүний тулд нэмж 14299 км зам барих шаардлагатай. Энэ нүсэр зорилгыг улсын төсөвт хүндрэл учруулахгүй хэрэгжүүлэхийн тулд хөдөлгөөний эрчим багатай замуудыг Монголын цаг уурын нөхцөлд тохирсон, өртөг багатай барих талаар Японы ЖАИКА байгууллагатай хамтран судалж байгаа аж.

Дотоодод өрнөсөн бүтээн байгуулалт үүгээр зогсохгүй. ЗТХЯ-аас дотоодын ачаа тээврийн зохион байгуулалтыг сайжруулж, улсын хэмжээнд жишиг тээвэр ложистикийн төвүүд байгуулахаар зорьж байна. Тухайлбал, өнгөрсөн онд Завхан, Увс, Баян-Өлгий, Дорноговь, Баянхонгор, Булган, Ховд, Төв аймагт ийм цогцолбор төв байгуулсан бол ойрын хугацаанд Өмнөговь аймгийн Ханбогд, Цогтцэцийд автотээврийн үйлчилгээний барилга байгууламж ашиглалтад орох юм.

Мөн ЗТХЯ хуучин машины хэрэглээг багасгах бодлого баримталж, Монголын өртөгт таарсан боломжийн үнэтэй шинэ машин үйлдвэрлэхээр “Ниссан Мотор” компанитай хамтарсан судалгаа эхлүүлжээ. Энэхүү судалгааны үр дүн эхнээсээ гарч, монголчууд дунд гарын жийпийг 50-60 сая төгрөгт багтаан худалдаж авах боломжтой гэж үзсэн байна.

Эдгээр бодлогыг боловсруулж, хэрэгжүүлэхэд юун түрүүнд хүнээ хөгжүүлж, ажилтнууддаа чиглэсэн бодлого хэрэгжүүлэх ёстой. Энэ ч утгаараа тус яам Тээвэр ложистикийн цахим олон улсын сургууль байгуулахаар ажиллаж, Хятад, Орос улстай яриа хэлэлцээ хийж байна. Мөн ЗТХЯ-аас дэлхий даяар тархан суурьшсан оюунлаг, чадварлаг мэргэжилтнүүдийг нэгтгэсэн “Цахим зөгийн үүр” төслийг хэрэгжүүлж эхэлжээ. ■

АВТОТЭЭВЭР

Нийт авто замын сүлжээ

111 916.7 км

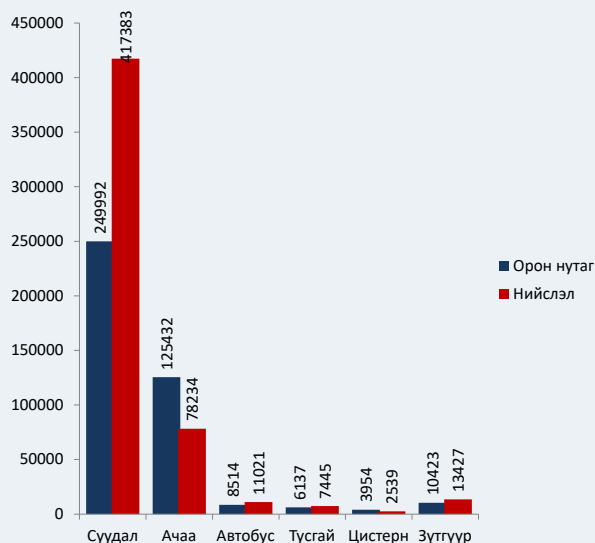
Олон улс, улсын чанартай авто замын урт

14 918.7 км

Одоо ашиглагдаж байгаа улсын чанартай хатуу хучилттай авто замын урт

7227.5 кмУлсын чанартай авто замын сүлжээнд **7227.5** км буюу **48.4** хувь нь хатуу хучилттай авто замаар ашиглагдаж байна.**2016 он 506** км, **634.7** у/м**2018 он 297.5** км, **202.4** у/м**2017 он 365.5** км, **693.6** у/м**2019 он 748.5** км, **896.3** у/м

Автомашинны төрөл



Импортёр орж ирсэн тээврийн хэрэгсэл

Тээврийн хэрэгсэл **158224**Суудлын автомашин **69472**Мотоцикл болон дугуйт тэрэг **39341**Ачааны автомашин **23050**Унадаг дугуй **12220**

Эх сурвалж: ЗТХЯ

Автотээврийн үндэсний төв

Б.Гүрсоронзон: Ачаа тээврийн 60, зорчигч тээврийн 90 гаруй хувийг автотээврээр гүйцэтгэж байна



Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ-ын захирал Б.Гүрсоронзонтой ярилцлаа.

- Автотээврийн үндэсний төв нь улс орны эдийн засагт нөлөөлөхүйц олон чиглэлийн үйл ажиллагааг хариуцан ажилладаг. Энэ их айлыг удирдаж яваа хүний хувьд байгууллагынхаа чиг үүрэг, зорилго, зорилтын талаар манай уншигчдад танилцуулна уу?

-Манай байгууллагын үндсэн зорилт бол Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагаас гаргасан бодлого, шийдвэрийн хэрэгжилтийг зохион байгуулах, төрийн зарим чиг үүргийг хэрэгжүүлэх замаар нийгмийн хэрэгцээ шаардлагыг хангасан үйлчилгээг иргэд олон нийтэд хүргэх юм.

Энэ хүрээнд бид автотээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэг хийх, бүртгэх, зорчигч болон ачаа тээвэр, шуудан тээвэр, шуудан, нийтийн тээвэр, дамжин өнгөрөх тээврийн үйлчилгээг улсын хэмжээнд зохицуулахаас гадна тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнийг хянах, мэргэшсэн жолоочийн шалгалт авах, үнэмлэх олгох, авто үйлчилгээний байгууллагад ангилал тогтоох, чанарын удирдлагын тогтолцоог

нэвтрүүлэх, тохируулга баталгаажуулалт хийх зэрэг үндсэн чиг үүргийн дагуу мэргэжлийн түвшинд үйл ажиллагаа явуулж байна. Автотээврийн үндэсний төв ТӨҮГ нь хэрэглэгчийн эрэлт, хэрэгцээнд нийцсэн, эдийн засгийн үр ашигтай, аюулгүй, ая тухтай, хүртээмжтэй, тээврийн цогц үйлчилгээг зохион байгуулах эрхэм зорилгынхоо хүрээнд 2019 оныг “Тээврийн ухаалаг системийг хөгжүүлэх жил” болгон зарласан бөгөөд энэ оныг “Аюулгүй, хариуцлагатай тээврийн жил” болгон зарлаад байна.

-Тээврийн ухаалаг системийг хөгжүүлснээр онлайн үйлчилгээнүүд нэвтэрч, автотээврийн салбарын хөгжилд багагүй үр өгөөжөө өгсөн байх. Ямар өөрчлөлт шинэчлэлт хийгдсэн бэ?

-Өнгөрсөн жилийг “Тээврийн ухаалаг системийг хөгжүүлэх жил” болгон зарласантай холбогдуулан олон нийтэд ил тод, нээлттэй, түргэн шуурхай, хүртээмжтэй үйлчилгээг хүргэх үүднээс цахим программуудыг шат дараатайгаар нэвтрүүлээд байгаа юм. Тухайлбал, хэрэглэгчийн эрэлт хэрэгцээнд нийцсэн тээврийн цогц үйлчилгээг иргэдэд үзүүлэх зорилгоор тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, дугаар олгохтой холбоотой үйл ажиллагааг хөнгөвчилж, <https://burtgel.transdep.mn/> сайтаас автомашиныхаа дугаарыг онлайнгаар захиалах программ, “Тээврийн нэгдсэн систем” цахим программ, тасалбар борлуулах цахим программ, гар утасны аппликэйшн, гэрээт тээврийн ажилтнуудад зориулсан Зорчигч тээврийн бүртгэлийн систем (TTS программ)-ийн гар утасны хувилбарыг нэвтрүүлснээс гадна улс, хот хоорондын нийтийн тээврийн хэрэгслийн жолооч тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг хэрхэн хангаж замын хөдөлгөөнд оролцож буйд хяналт тавих, зорчигч тээврийн үйлчилгээний талаарх санал, гомдлыг 24 цагийн турш 86021234 дугаарт мессежээр хүлээн авах үйлчилгээ бий болгосон нь олны талархлыг хүлээгээд байна.

Түүнчлэн улс, хот хоорондын зорчигч тээврийн үйлчилгээнд оролцож буй тээврийн хэрэгслийн байршил, тухайн бүс нутгийн цаг агаарын мэдээллийг манай байгууллагын www.transdep.mn/gps цахим хуудаснаас харах боломжийг бүрдүүллээ. Эдгээр ажил нь олон нийтийн талархлыг хүлээж, Харилцаа холбоо, ►

Сүүлийн гурван жилд хот хоорондын зорчигч тээвэр 9-14 хувийн өсөлттэй гарсан

► мэдээллийн технологийн газраас 13 дахь жилдээ зохион байгуулсан "ICT EXPO" үзэсгэлэнгээс "Шилдэг инновац нэвтрүүлэгч төрийн байгууллага"-аар шалгарсан.

Орон нутгийн салбаруудад зорчигчийн тээш, илгээмжийн ачааг бүртгэлжүүлэх ажлын хүрээнд дотоодын ачаа тээврийг нэгдсэн зохицуулалтад оруулан бүртгэлжүүлж, бүртгэлийн программыг ашиглан тээш хадгалах, хүлээн авах, гардуулах ажлыг зохион байгуулж туузан дамжуулгыг суурилуулсан нь үр дүнгээ өгсөн. Ийнхүү хэрэглэгчдийн эрэлт хэрэгцээнд нийцсэн, аюулгүй, тав тухтай, хүртээмжтэй, найдвартай үйлчилгээг шинэ технологи ашиглан түргэн шуурхай хүргэж байгаад иргэд олон нийт талархалтай хандаж байна.

-Энэ онд Автотээврийн салбарын түүхт 95 жилийн ой тохиож байгаа. Монгол Улсын Тээх нэвтрүүлэх газар 1925 онд байгуулагдсанаас хойших 95 жилийн хугацаанд автотээврийн салбарын хөгжлийг юугаар тодорхойлох вэ?

-Автотээврийн салбар 95 жилийн өмнө тэмээн жингийн цуваагаар ачаа зөөж байсныг халж, анхны авто баазууд үүссэнээр хөгжлийн шатандаа гарсан гэж ойлгож болно. Тухайн үед эдийн засгийн үзүүлэлт өсөж, эдийн засаг, худалдааны бодлогуудаар тээвэр хэмээх том айл улсдаа чухал хувь нэмрээ оруулсаар ирсэн.

Салбарын хэмжээнд нийт 16 аймаг стандартын шаардлага хангасан, өөрийн эзэмшлийн байраар бүрэн хангагдсанаас сүүлийн дөрвөн жилийн хугацаанд бүтээн байгуулалтын ажлуудыг идэвхтэй өрнүүлж найман аймгийн автобуудлыг ашиглалтад оруулаа. Удахгүй 21 аймаг стандартын шаардлага хангасан автобуудалтай болох юм. Цаашлаад зам дагуух барилга байгууламжуудыг хөгжүүлж, төр хувийн хэвшлийн түншлэлийг дэмжих бодлого хэрэгжүүлснээр иргэд, тээвэрчид ая тухтай зорчих нөхцөл боломж бүрэн хангагдана.

Ийнхүү хэрэглэгчийн эрэлт, хэрэгцээнд нийцсэн, эдийн засгийн үр ашигтай, аюулгүй, ая тухтай, хүртээмжтэй, тээврийн үйлчилгээг зохион байгуулахад үр өгөөжөө өгөхүйц бүтээн байгуулалтууд сүндэрлэж байгаа нь автотээврийн хөгжлийн нэг илрэл гэж ойлгож болно. Түүнчлэн дээр дурдсан техник, технологийн хөгжлийг ашиглаж цахим үйлчилгээнүүдийг нэвтрүүлсэн нь хөгжлийг тодорхойлох нэг шалгуур гэж хэлж болохоор байна.

-Ер нь автотээврийн салбарын эрэлт хэрэгцээ, цаашдын хөгжлийг та хэрхэн харж байна?

-Тээврийн салбар нь улс орны эдийн засгийн өсөлтийн гол хөдөлгөгч хүчний нэг бөгөөд өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй Монгол орны хувьд тус салбарт автотээвэр зонхилох үүрэг гүйцэтгэж байгаа гэж би дүгнэдэг. Тээврийн төрлүүдээр гүйцэтгэсэн ачаа, зорчигч тээврийн гүйцэтгэлээс харахад улсын хэмжээний ачаа

тээврийн 60 гаруй, зорчигч тээврийн 98 орчим хувийг автотээвэрээр гүйцэтгэж байна.

Сүүлийн гурван жилд хот хоорондын зорчигч тээвэр 9-14 хувийн өсөлттэй гарсан. Энэ нь жил бүр гэрээт тээврийн хэрэгслээр зорчих хандлага өсөж байна гэсэн үг. Бид цахим тасалбар захиалах, киоск машинаас үйлчилгээ авах, гар утасны апп-аар тасалбар бичих, техник хяналтын үзлэг, тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, авто үйлчилгээний байгууллагуудын ангилал тогтоох зэрэг иргэдэд илүү ойр ухаалаг байдлаар ажлаа явуулж байна. Мөн хяналтын сканнер буюу жолоочийн ядралтыг тодорхойлдог багаж, техник нэвтрүүлэх талаар судалж, ажиллаж байна.

Бидэнд үйлчлүүлэгч, зорчигчдын амь наснаас илүү чухал зүйл байхгүй шүү дээ. Мөн аж ахуйн нэгжүүдийн зүгээс VIP үйлчилгээ үзүүлэх сонирхолтой байдаг. Энэ нь зорчигчдод илүү тав тухтай орчин бүрдүүлэх юм.

-Авто салбар хөгжлийнхөө үе шатуудад улс орныхоо эдийн засагт томоохон хувь нэмэр оруулж ирсэн. Цаашдын эдийн засгийн хөгжлийн хандлага ямар байх бол?

-Тээврийн салбарын хөгжил нь улс орны эдийн засгийн бодлогын чухал асуудлуудын нэг юм. Тухайн салбарын хөгжлийг зөв тодорхойлох нь гадаад харилцаа, нийгэм, эдийн засгийн тогтвортой байдлыг хангаж өгдөг.

Цаашдын эдийн засгийн хөгжлийн хандлага бол 2035 он хүртэлх нүүрсний экспорт төлөвлөлттэй холбоотойгоор тээвэрлэлт өсөн нэмэгдэнэ, мөн чингэлэгт нүүрс тээвэрлэлтийг нэвтрүүлснээр алдагдалгүй тээвэр өсөн нэмэгдэнэ. Тээврийн эрэлт хэрэгцээг хангахад төлөвлөлттэй, бүтээмж өндөртэй, зардал багатай, аюулгүй, шуурхай тээвэрлэлтийн үйлчилгээ шаардлагатай бөгөөд ийм үйлчилгээгээр хангахын тулд аюулгүй тээврийн хэрэгсэл, дэд бүтцийг бүрдүүлэх, дэвшилтэт техник технологийг нэвтрүүлэх, хүн ам, хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөллийг бууруулах зэрэгт төрийн бодлого, зохицуулалт зайлшгүй шаардлагатай. Мөн олон улсын автотээврийн харилцаа, дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлснээр улс орны эдийн засагт төдийгүй дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд чухал ач холбогдолтой гэж хардаг.

-Цаашид тээврийн эдийн засгийн тогтвортой хөгжлийг хангахын тулд бодлогын ямар арга хэмжээ авахаар төлөвлөж байна вэ?

-Автотээврийн үндэсний төвийн санхүү эдийн засгийн тогтвортой байдлыг хангахын тулд эдийн засгийн гэхээсээ илүү нийгэмд чиглэсэн хүртээмжтэй, соёлтой, аюулгүй үйлчилгээг нэвтрүүлэх хүрээнд тээвэр төлөвлөлтийг хөгжүүлэх, тээврийн нэгж өртгийг бууруулах, олон улсын дамжин өнгөрөх тээврийг хөгжүүлэх, ачаа тээвэрлэлтийн нэгдсэн системийг хөгжүүлэхийг зорилго зорилт болгон ажиллана. ■

Далайн тээвэр

Далайн өргөн боломжийг Монгол хүртэх үү



Монгол Улсын анхны эмэгтэй далайчид

Монгол Улс далайд гарцгүй 49 улсын нэг. Тэдний 32 нь хөгжиж байгаа болон ядуу буурай орнуудын бүлэгт хамрагдаж байгаагаас харахад газар нутгийн байршил тухайн улсын хөгжилд ямар чухал ач холбогдолтойг ойлгож болох юм. Учир нь дэлхийн бараа бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн 90-95 хувь нь зөвхөн далайгаар хийгддэг. Далайн тээвэр нь хамгийн хямд зардалтайн дээр овор ихтэй ачаа барааг тээвэрлэхэд нэн тохиромжтой. Тиймээс далайгаас хэдий чинээ хол байна төдий чинээ зардал, цаг хугацаа, түүнтэй уялдан гарах бусад захиргааны зардал өснө. Манай улсын хувьд тээвэр, ложистикийн зардал хөрш орнуудтай харьцуулахад даруй 30 хувиар илүү байдгийг Засгийн газар, АНУ-ын Мянганы сорилтын корпорацын 2016 оны “Монгол Улсын эдийн засгийн өсөлтийг хязгаарлаж буй хүчин зүйлсийн судалгаа”-нд дурджээ. Тэгвэл бидэнд далай хэмээх энэхүү хязгааргүй нөөцийг ашиглах ямар боломж байна вэ?

Монгол Улсын далбаатай далайд зорчдог хөлөг онгоцуудаас бид нэгийг ч өмчилж эзэмшдэггүй. Гэхдээ манай улс Олон улсын далайн байгууллагад бүртгэлтэй 177 гишүүн орноос далайгаар тээвэрлэсэн ачаа, барааны даацаараа 75 дугаарт жагсдаг. Энэ нь далайн тээвэртэй улсуудын түвшинд хүрсэн үзүүлэлт юм. Энэ хэрээр буюу тээвэрлэсэн ачааны хэмжээгээрээ дэлхийн эдийн засгийн өсөлт, хөгжилд

тодорхой хувь нэмэр оруулж байна. Хэдий бид далайд гарцгүй ч хамгийн хямд тээврийн зардлаар бараа, бүтээгдэхүүнээ дамжин тээвэрлэх боломжтой.

Манай улсын хувьд далайн тээврийг хамгийн ашигтай бөгөөд боломжтой хувилбараар ашиглах сонголт нь уул уурхайн бүтээгдэхүүн тэр дундаа нүүрс юм. Далайгаар овор ихтэй, их хэмжээний ачаа бараа тээвэрлэхэд хамгийн тохиромжтой.

2018 онд Монгол Улс ОХУ-аар дамжин өнгөрүүлэх нүүрсний тээвэрт 66.4 хувь, чингэлэгт 52 хувийн хөнгөлөлт эдлэхээр болсон. Нөгөөтгээгүүр, манайх БНСУ-ын далайн тээврийн компанитай хамтарч тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаа явуулахаар хамтарсан компани байгуулсан. Хэрэв Монгол Улс нүүрсээ гуравдагч зах зээлд худалдаалах гэрээ хэлцэл хийж, далайн боомтод хүргэх тохиолдолд хамтарсан компани нь манай бараа бүтээгдэхүүнийг далайгаар тээвэрлэх асуудлыг хариуцан ажиллах бэлтгэл үндсэндээ хангагдсан гэж үзэж болох юм. Мөн Монгол Улсын Ерөнхийлөгчийн тамгын газрын (ЕТГ) ивээл дор Таван толгой, Далайн захиргаа, ОХУ-ын “Феско” групп хамтарч нүүрсний терминал байгуулах төсөл хэрэгжүүлэхээр яригдаж байгаа. Энэ мэтчилэн бид далайгаар дамжуулан нүүрсээ дэлхийн зах зээлд гаргаж, ашиг олох өргөн боломж байгаа юм. Гэсэн ч дотоодын тээвэрлэлтийн өртөг хэтэрхий өндөр учир наана нь Тавантолгойгоос Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замыг барих, мөн угааж, баяжуулаагүй нүүрс дэлхийн зах зээлд өрсөлдөх боломжгүй тул нүүрс угаах үйлдвэр барьж байгуулах хэрэгтэй байна. Та бүхний мэдэж байгаагчлан түүхий нүүрсийг зөвхөн авто машинаар, тонн тутмыг нь 25-30 ам.доллараар тээвэрлэж буй.

Энэтхэг улс гангийн үйлдвэртээ ашиглах нүүрсээ манайхаас авахаар сонирхож эхэлж байгаа тухай “The Economic times” мэдээлсэн. Тодруулбал, Энэтхэгийн Газрын тос, байгалийн хий, гангийн үйлдвэрлэлийн сайд Дармендра Прадхан “Өндөр чанартай коксжих нүүрсийг Монгол Улсаас боломжийн үнээр худалдан авах талаар Засгийн газартай нь хэлэлцэж эхэлсэн” тухай яриандаа өгүүлжээ. Энэ тухай Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамныхнаас тодруулахад “Тус улстай нүүрс нийлүүлэх талаар өнгөрсөн намраас ярьж эхэлсэн. Одоогоор ерөнхий үндэслэлээ ярилцаж байна” хэмээв. Түүнчлэн манай мөнхийн хөрш Хятадын гангийн хэрэглээ эрчимтэй өсч байгаа тул гадагш гангаа гаргахгүй байх бодлого барьж байгаа. Улмаар тус улсын зах зээлд ч, тэдний гангаа нийлүүлдэг БНСУ-д ч нүүрсний хэрэгцээ огцом өсөхөөр байна. Мөн Владивостокт болсон Дорнын эдийн засгийн чуулга уулзалтын үеэр Ерөнхийлөгч ▶

► Х.Багтулга Японы ерөнхий сайд Абэ Шинзотой уулзахдаа Тавантолгойн нүүрсийг экспортлох асуудлаар ярилцсанд Японы тал нааштайгаар хүлээж авсан.

Ийнхүү эерэг прогноз харагдаж байгаа нөхцөлд төмөр замтай болж, цаашлаад гуравдагч улс руу далайгаар нүүрсээ хямд зардлаар тээвэрлээд эхэлбэл, нүүрснээсээ тогтвортой ашиг олоод амар жимэр амьдрах нь тийм ч толгой өвтгөсөн асуудал биш. Австрали үерт автсан 2011 онд Хятадын коксжих нүүрсний импортод Таван толгойн нүүрсний эзлэх хэмжээ 40 хувь давж байсныг санах хэрэгтэй. Ямартай ч ЕТГ-ын дарга асан З.Энхболд “Таван толгойн цэвэр ашгаар 414.6 км төмөр замын ажлаа дуусгана” хэмээн өнгөрсөн есдүгээр сард “Өдрийн сонин”-д өгсөн ярилцлагадаа дурдсан байсан. Дахин хэлэхэд манай улс далайд гарцгүй. Гэсэн ч далайн тээвэрлэлтийг өөрсдөдөө ашигтайгаар эргүүлэх боломжийг үргэлж эрэлхийлэх хэрэгтэй бөгөөд ийм боломж өссөөр байгааг ашиглах ёстой.

Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд манай улсын далбааг мандуулж байгаа 30 гаруй орны 360 хөлөг онгоц бий. НҮБ-ын Далайн эрх зүйн конвенцын дагуу далайн тээвэрт оролцох эрхийн хүрээнд эхний ээлжинд хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагаа явуулж, улсаа сурталчилан таниулах, түүгээрээ дамжуулан далайн тээвэр эрхлэх боломжийг нээх зорилготой. Гэхдээ бидний хэтийн зорилго нь өөрийн эзэмшлийн хөлөг онгоцтой болж, үндэсний далайчидтай эх орны бүтээгдэхүүнийг

гуравдагч зах зээлд далайгаар тээвэрлэн хүргэхэд чиглэж байгаа юм.

Шинэ ажлын байр

Далайн захиргаа нь Монголын далайчдын холбоогоор дамжуулан туслах далайчин бэлтгэхэд анхаарч, дэмжлэг үзүүлж ажиллаж ирсэн. Үүний дүнд БНСУ-д туслах далайчныг бэлтгэж, ажиллуулахаар тус улсын болон БНХАУ-ын далайн тээврийн компанитай харилцан тохиролцож, хамтран ажиллах санамж бичиг байгуулжээ. Санамж бичгийн хүрээнд 2020 онд үе шаттайгаар 80 туслах далайчин бэлтгэхээр болсон ба сард 1700 ам.доллараар цалинжуулах аж.

Харин Далайн захиргааны туслах далай
зүгээс Далайн тээврийн гаргана. Тус
салбарын үндэсний нь сард 1700
мэргэжилтэн боловсон хүчнийг
Дэлхийн далайн их сургууль,
Олон Улсын далайн хуулийн
институт, ОХУ-ын Тэнгисийн
их сургууль, БНХАУ-ын Далянь
далайн их сургууль, БНСУ-ын Пукёоны их сургууль,
БНСУ-ын Далайн тээвэр, загас агнуурын технологийн
институт, БНСУ-ын Мокпо далайн тээврийн их
сургууль зэрэг байгууллагад цөөн тоогоор бэлтгэж
ирсэн түүхтэй. Төгсөгчид нь өдгөө Зам, тээврийн
хөгжлийн яам, Далайн захиргаа, МХОБ ХХК зэрэг
салбарын байгууллагад мэргэжлийн дагуу ажиллахаас
гадна их далайд хөлөг онгоцондажиллаж байна. ■

Монгол Улс энэ онд 80 туслах далайчныг далайд гаргана. Туслах далайчин нь сард 1700 ам.доллараар цалинжих юм



Монгол Улсын Далайн захиргааны ажилтан, албан хаагчид

Хүний үнэ цэнийн өмнө эдийн засаг буулт хийх үү

Английн банкны тэргүүн асан Марк Карни Ковид-19 цар тахлын дараах дэлхийн тухай Экономист сэтгүүлд урилгаар нийтлэл бичсэнийг сонирхуулж байна.



Сүүлийн жилүүдэд зах зээлийн эдийн засаг зах зээлийн нийгэм болсон. Коронавирус энэ хандлагыг өөрчилнө.

Ковид вирусийн дараах дэлхийд үнэ цэн өөрчлөгдөнө. Нэг талаар ийм зүйл болох нь ойлгомжтой байсан юм. Дэлхийн санхүүгийн зах зээлд үнэлгээнүүд их хэмжээгээр буурч, зарим нь ойрын арван жилд байгаагүй уналтад орсон. Хамгийн гол нь үнэ цэнийг бий болгогч уламжлалт хүчин зүйлүүд өөрчлөгдөх учир зах зээлийн үнэлдэг болон хүмүүсийн үнэлдэг зүйлийн хоорондох зааг улам нэмэгдэнэ.

Санхүүгийн зах зээлийн өнөөгийн үнэлгээ нь вирусийн тархалт болон дэлхийн эдийн засаг хэр удаан “хорионд” байх нь тодорхой бус байгаагийн тусгал болжээ. Энэ хугацаанд хэдэн улирлын орлого хийсэн одох бол? Эдийн засаг хэр хурдан сэргэх бол?

Үүнээс илүү анхаарал татсан зүйл бол нийлүүлэлтийн сүлжээний тасалдал бус сүйрэл юм. Нэгэн цагт хүчирхэг байсан хэдэн компанийн үйл ажиллагаа уруудах бол? Хэдэн хүн ажилгүй болох бол? ДНБ-ий өсөлт богино хугацаанд буурахаас илүүтэйгээр эдгээр асуултад хариулж чадах эсэх нь Засгийн газар, компани, банкууд хэр үр дүнтэй хариу арга хэмжээ авсны жинхэнэ хэмжүүр болно.

Хүмүүс бидний дижитал болон тусгаарлагдмал амьдрал улам нэмэгдэж, бодит болон улс дамнасан харилцаа буурахын хэрээр эл өөлчлөлт нь үнэ цэнийг бий болгоно, бас үгүй хийнэ. Бүтээлч байдал, динамикийг өндрөөр үнэлэх боловч эдийн засаг, санхүү, сэтгэл зүй, нийгмийн үнэ цэнийг шинэ чиглэлүүд тодорхойлж эхэлнэ.

Нэгдүгээрт, эл хямрал дэлхийн эдийн засгийн задралыг улам түргэсгэнэ. Вакцин бүтээж, хүмүүс өргөнөөр хэрэглэж эхлэх хүртэл улс орнууд хилээ хаасан хэвээр байна. Хорио тавигдсан ч тухайн улсын бие даасан байдал нь олон улсын худалдааны

идэвхжилтээс илүү үнэлэгдэнэ.

Хоёрдугаарт, компаниудын үнэлгээнд санхүүгийн дэмжлэг ихээхэн байр суурь эзэлж, алдагдсан бэлэн мөнгөний урсгал нь тэрхүү үнэлгээг үлэмж хэмжээгээр бууруулна. Өр нэмэгдсэн учраас хувьцааны эрсдэл нэмэгдэж, өсөлтийн боломжийг хязгаарлана. Төр, хувийн хэвшлийн санхүүгийн харилцаа гүнзгийрэв. Ийм харилцаанаас яаж гарах вэ? Хэр хурдан гарах вэ? Төр арилжаанд гүнзгий хугалдсан хэвээр үлдэж, хувийн хэвшлийн хөгжилд саад болох уу?

Гуравдугаарт, эрүүл мэнд, эдийн засгийн салбарыг зэрэг хамарсан хямралын улмаас компаниуд эрсдэл даах болон тэсвэрлэх чадвараа тэнцвэржүүлэхэд онцгой анхаарал хандуулж эхэлнэ. Дэлхийн эдийн засгийн хямралын үеэр санхүүгийн салбар том сургамж авсан учраас эдүгээ банкууд асуудлыг шийдвэрлэх хэмжээний капиталтай байгаа юм.

Дөрөвдүгээрт, эдийн засгийн талаарх хүмүүсийн бодол өөрчлөгдөнө. Хувь хүмүүс сүүлийн арав гаруй жилийн турш эрсдэл хуримтлуулсны эцэст төлбөрийн баримтаа өдгөө хүлээж авснаар яаж төлөх учраа олохгүй сандарч эхлэв. Ажилгүй болохоос эмээсэн болон хүрэлцээгүй эсвэл чанар муутай эрүүл мэндийн үйлчилгээнд санаа зовсон хүмүүс хаа сайгүй бий боллоо. Ийм сургамжийг хүмүүс удаан хугацаанд мартахгүй. Өрхийн зээл, барилгын салбар болон түр зуурын ажлын байрнаас хамааралтай салбаруудад энэ бүхэн ихээхэн нөлөөлнө.

Энэ бүхэн эцсийн буюу илүү хурцадмал асуудал руу биднийг хөтлөн авчирч байна. Философич Майкл Санделийн өгүүлснээр сүүлийн жилүүдэд бид зах зээлийн эдийн засгаас зах зээлийн нийгэм рүү аажмаар шилжиж байгаа аж. Үнэлэгдэхийн тулд тухайн хөрөнгө эсвэл үйл ажиллагаа зах зээлд гарах ёстой. Жишээлбэл, Амазон дэлхийн хамгийн үнэ

Дэлхий 2020

The Economist-ийн тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч *Mongolian Economy* сэтгүүл
Дэлхий 2020 сэтгүүлийн **УДИРДАГЧИД** булангаас хүргэж байна.

Ёолдын арван жил

Эдүгээ 65 нас хүрч буй хүмүүс тийм ч хялбар зайгаа тавьж өгөхгүй гэж **Жон Паркер** таамаглав

► цэнтэй компанийн нэг бол Амазоны бүс нутаг модоо огтолож, фермийн газар болж хувирахаас нааш ямар ч банкны дэвтэрт бичигдэж боломжгүй. Бүх зүйлийн үнэ ийн бүх зүйлийн үнэ цэн болж байна.

Харин энэ хямрал үүнийг өөрчлөх боломжтой. Аргагүй нөхцөл байдалд орсон улсууд эрүүл мэндийг эхэнд тавьж дараа нь эдийн засгийн үр дагавартай учраа олох ёстой болов. Ийм хямралын үед бид тусдаа хувь хүмүүс бус хоорондоо хамааралтай нэгдмэл нэг баг болж ажиллах ёстой. Тиймээс эдийн засгийн динамик, бүтээмжийн үнэ цэнтэй хамт нэгдмэл байдал, шударга ёс, үүрэг хариуцлага, хайр энэрэл зэрэг яригдаж байна.

Энэ бүхэн хувьцаа эзэмшигчдээ дээдэлдэг капитализмд сорилт болох юм. Цар тахлын үе дуусахад компаниудыг “хямралын үед юу хийж байснаар нь”, ажилтнууд, ханган нийлүүлэгч, үйлчлүүлэгч нартаа хэрхэн хандаж байснаар нь дүгнэх цаг ирнэ.

Ковидийн хямралын дараа хүмүүс нийгмийн халамж, эрүүл мэндийн үйлчилгээний чанар, хамрах хүрээг сайжруулахыг шаардаж, эрсдэлийг удирдахад илүүтэй анхаарал хандуулах, шинжлэх ухааны салбарынхны зөвлөгөөнд анхаарахыг хүснэ.

Үнэ цэнийн эл шинэ дэс дарааллын хувьд томоохон сорилт болох зүйл бол уур амьсгалын өөрчлөлт юм. Яагаад гэвэл, уур амьсгалын өөрчлөлт нь дэлхийг тэр чигт хамарсан, хэн ч бултаж зугтах аргагүй зүйл мөн. Мөн ойрын ирээдүйн хамгийн гол аюул болохыг шинжлэх ухааны үүднээс тогтоосон, үүний эсрэг бид урьдчилж, нийтээрээ тэмцэхээс өөр аргагүй билээ.

Коронавирусийн хямралыг олон хүн дайнтай зүйрлэж буй. Дэлхийн I дайнд ялсны дараа Британи улсыг “баатрууд аж төрөхөд тохирох улс болгоё” гэж уриалж байлаа. Харин энэ удаад үл үзэгдэгч дайсныг дарсны дараа бид үүнээс ч том зорилт өмнөө тавих ёстой. Өөрөөр хэлбэл, бид дэлхийгээ “ач, зээ нар маань амьдрахад тохирох гараг болгох” ёстой юм. ■

© 2020 The Economist Newspaper Limited. Бүх эрх хамгаалагдсан.

The Economist сэтгүүлээс олгосон лицензийн дагуу **Mongolian Economy** орчуулав. Нийтлэлийн эхийг англи хэлээр www.economist.com сайтаас уншина уу.

Япончууд 65-75 насныхнаа нэрлэдэг ёолд (yold) буюу “залуу хөгшчүүд”-ийн 10 жил эхэлж буйг 2020 он дохиолно. Дэлхийн II дайны дараа баян орнуудад тохиосон төрөлт өндөр үе буюу “baby boom”-ийн оргил нь 1955-60 он байв. Тиймээс ирэх жилүүдэд бэйби бүүмэрүүд тэтгэвэртээ гарна гэж та төсөөлж болох ч тэдэнд ингэх хүсэл бараг алга. Ажлаа хийсээр, нийгмийн идэвхтэй байснаар бүүмэрүүд амьдралынхаа янз бүрийн үеүдэд дэлхийг өөрчилж байсан шигээ ирэх жилүүдэд ч өөрчлөлт авчирсаар байх болно.

Ёолдууд өмнөх үеийн настангуудтай харьцуулвал илүү олуулаа бас эрүүл, баян. Баян орнуудад 2000 онд 99 сая (хүн амын 8 хувь) 65-74 насны иргэн байсан бол 2020 онд 134 сая (11 хувь) болно (график үз). Энэ нь насны зонхилох бүлгүүд дотор хамгийн өндөр өсөлт юм. Нас явахаар эрүүл мэнд доройтдог ч ёолдууд үүнийг хамгийн сайн сөрж буй насныхан болжээ.

Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагын судалгаанд дурдсанаар 2000-2015 оны хооронд баян орнуудад дундаж наслалт 3.7 жилээр нэмэгдсэний 3.2 жил нь сайн эрүүл мэндээс шалтгаалсан байв. Ёолдууд мөн эдийн засгаар ч хүчирхэг. Америкт 62-оос дээш насны өрхийн тэргүүнтэй гэр бүлийн дундаж хөрөнгө 1989-2013 оны хооронд 40 хувиар өсч, 210 мянган долларт хүрсэн бол бусад насны бүлгийнхний хөрөнгө буурсан аж.

Ёолдууд мөн завгүй хүмүүс. Баян орнуудад 65-69 насны иргэдийн тавны нэг нь ажилтай байсан агаад энэ тоо хурдан нэмэгдэж байна. Ажил эрхлэх нь хүмүүсийг удаан хугацаанд эрүүл саруул амьдрах нэг нөхцөл болов. Тэтгэвэрт гарсны дараа ч үргэлжлүүлэн ажилласаар байгаа хүмүүс хөгшрөлттэй холбоотой оюун ухааны доройтлоос ангид байдгийг Германы нэгэн судалгаа харуулсан. ►

► Унтахаас өмнө алхана

Товчхондоо ёолдууд бол ахмад насны ямар ч бүлэгтэй ижил биш. Тэтгэвэртээ суусан хүмүүс гэрийн шаахай углаад ач зээгээ асардаг гэсэн хэвшмэл ойлголтыг тэд сөрж байна. Энэ нь хэрэглэгч, үйлчилгээ, санхүүгийн зах зээлд эрс өөрчлөлт авчирна.

Жар хол гарсан насныхан бол агаарын тээврийн салбарын хамгийн хурдацтай өсч буй

агаад олон насныхан холилдсон үеийнхэн хамгийн бүтээмжтэй ажилладаг нь тодорхой болсон. Хүмүүс олон жил ажиллаж, асаргаа сувилгаа бага шаардах болсон учраас эрүүл мэнд, тэтгэвэрт зарцуулах төсвийн мөнгө буурах нь нийгэмд ч ашигтай.

Гэвч ийм зүйл болохын тулд гурван чухал зүйл өөрчлөгдөх шаардлагатай. Хамгийн чухал нь настангуудад хандах хүмүүсийн хандлага, ялангуяа 60 настнууд хөлөө жийгээд, чимээгүйхэн мартагдах хэрэгтэй гэсэн үзэл өөрчлөгдөх ёстой. Зөвхөн залууст зориулсан сургалт явуулах, эсвэл илүү цагаар ажиллах, ажлаа хуваалцахыг нь хориглох зэргээр олон компани ахмад ажилтнуудаа ялгаварлан гадуурхдаг. Компаниудыг насны ялгаварлалд нааштай хандах, улмаар насжилтад хандах хандлагаа өөрчлөхийг ёолдууд компаниудаас шаардана.

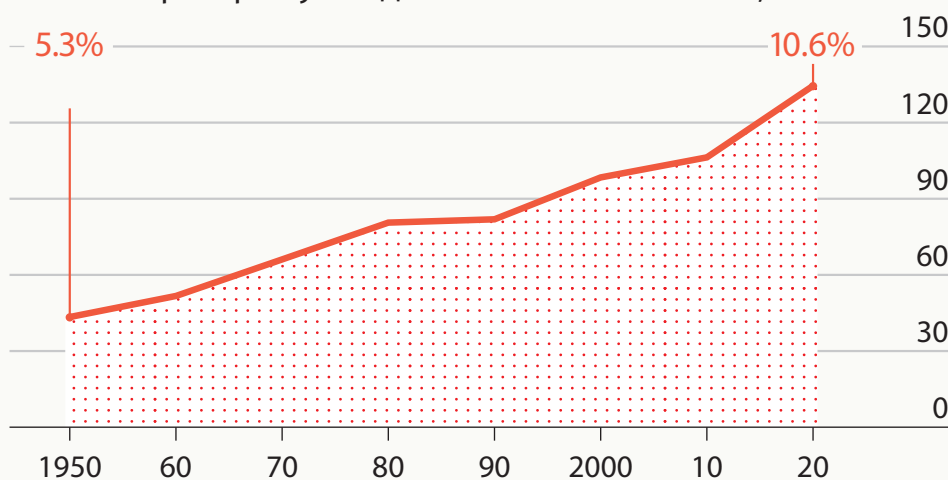
Засгийн газрын бодлого ч өөрчлөгдөх хэрэгтэй. Ихэнх баян оронд тэтгэврийн нас нь хүмүүсийн ажиллахыг хүсэж буй наснаас доогуур байна. Хүмүүс ажлаа орхихоос өөр аргагүй болдог тэтгэвэр тогтоолгох заагдсан нас

бодит байдлаас үргэлж бага байсаар ирэв. Тэтгэвэр нь настангуудын хувьд ажлаа орхих налуу зам байх ёстой атал хадны ирмэг мэт байлгасаар ирсэн нь төрийн бодлогын буруу юм.

Гуравдугаарт, олон тооны эрүүл ёолд хүмүүс эрүүл мэндийн салбарт зарцуулах хөрөнгөд эрс өөрчлөлт хийх нөхцөл болно. Өндөр настнуудад тохиолддог түгээмэл өвчнөөс урьдчилан сэргийлэх болон амьдрах хэв маягийн өөрчлөлтөөр дамжуулан зайлсхийж болдог. Гэвч ихэнх улсын эрүүлийг хамгаалах салбар төсвийнхөө ердөө 2-3 хувийг өвчнөөс урьдчилсан сэргийлэхэд зарцуулдаг. Ирэх арван жилд ёолдууд эрүүл мэнд, идэвхтэй амьдралын хэв маягаар нийгэмд том байр суурь эзлэх учраас дээр дурдсан тоо нэмэгдэх ёстой. 2030 онд тэд 75 нас хүрч, идэвх, эрүүл мэнд нь буурах урт удаан үе эхлэх ч үүнд цөөн баян орон бэлэн байна. ■

Мөнгөн давалгаа

Хөгжингүй бүс нутаг дахь 65-74 насныхан*, сая



Эх сурвалж: НҮБ

* Европ, Хойд Америк, Австрали, Шинэ Зеланд, Япон

хэрэглэгчийн бүлэг. Гадаад явахдаа залуусаас илүү их мөнгө зарцуулдаг учир ёолдууд аялал жуулчлалын салбарт тун чухал.

Тэд мөн боловсролын салбарыг ч өөрчилж байна. Харвардад жишээ нь их сургуулиас нь олон оюутан Тасралтгүй боловсролын сургуульд (хижээл, тэтгэвэрт насны оюутнууд) суралцдаг. Тэтгэврийн ач холбогдлоос шалтгаалж ёолдууд даатгалын компанийг тогтсон төлбөр төлдөг идэвхгүй санхүүгийн үйлчилгээ үзүүлэгчээс тэтгэврийн сангаа илүү идэвхтэй удирддаг харилцагч болгон өөрчилж байна.

Ёолдуудын эл өсөлт тэдэнд ч, эдийн засагт ч, нийгэмд ч давуу тал авчирна. Нас ахих тусам бүтээмж буурдаг гэж ихэнх босс, хүний нөөцийн алба үздэг ч Германы ачааны машин үйлдвэрлэгч, даатгалын компаниудад хийсэн судалгаанаас үзвэл настай ажилчид дунджаас дээш бүтээмжтэй

Том санааг тордъё



Ургамлын генетикээр уур амьсгалын өөрчлөлттэй тэмцэж дэлхийг ногоон тосгон болгоё хэмээн Биологийн судалгааны Салк институтын Ургамлын биологийн лабораторын профессор, захирал **Жоанн Чори** санал болгож байна

Ургамлын биологийн хувьд 1983 он ивээлтэй жил байлаа. Ургамлын генийн үйл ажиллагааг эрдэмтэд тайлж, эл салбарт шинэ хүмүүсийг татах зорилгоор Шинжлэх ухааны үндэсний сан докторын дараах судалгааны тэтгэлэгт хөтөлбөр эхлүүлж, эрдэнэ шишийн генетикч Нобелийн шагнал хүртсэн.

Ургамлын биологи судлагч андууд (В.Буш, Ж.Эккер, Ж.Лав, Ж.Нозль) болон миний урам зоригийг эдгээр амжилт сэргээсэн юм. Салк институтын итгэмжлэгдсэн хүн Ховард Ньюман, Салкийн тухайн үеийн ерөнхийлөгч Элизабет Блэкбөрн 2016 онд бидний өмнө илүү том сорилт дэвшүүлэв. Фотосинтезийн талаарх мэдлэг, ургамал судлаачийн мэдлэгээ ашиглаж ургамлыг жирийнхээс илүү их нүүрстөрөгчийг CO₂-оос гаргаж авч, газар дор удаан хугацаанд хадгалдаг болгож чадах уу гэж бид өөрсдөөсөө асуусан.

Агаар мандлаас зайлуулах шаардлагатайгаас илүү их нүүрстөрөгчийг ургамал жил бүр фотосинтезийн аргаар шингээж авдаг. Мөн ихэнх ургамал гандах үедээ нүүрстөрөгчийг эргүүлж агаар мандалд ялгаруулдаг. Ердөө гурван шинж чанар буюу үндэсний масс, үндэсний гүн, үндсэн дэх нүүрстөрөгчийн агууламжид зориулан генийг тодорхойлж, хянаж чадвал нүүрстөрөгч хадгалах хэмжээг нь нэмэгдүүлж болох юм гэж бид үзсэн. Ингэснээр ялзралд тэсвэртэй байгалийн полимер болох субериндээ ургамал илүү их нүүрстөрөгч хадгалах юм. Эрдэнэ шиш, шар буурцаг, тутарга, улаан буудай, хөвөн, рапс зэрэг газар тариалангийн зургаан голлох ургамалд төвлөрч ажиллахад өсөн нэмэгдэж буй дэлхийн хүн амыг тэжээхэд нэн чухал хүнсний үйлдвэрлэлийг тасалдуулалгүйгээр нүүрстөрөгчийг улам ихээр шингээх аргыг олох юм.

Тусгаарлах эрэл хайгуул

Бид CO₂-ийг дэлхийн хэмжээнд бууруулах эдгээр шийдлийг 10 жилийн дотор бэлэн болгох хүсэлтэй.

Сайн санаатны хандив тусламж, донор үгүй бол энэ санаа маань туршилтад орохоо хүлээсэн санаа төдий байх байлаа. Биднийх шиг санаачилгыг баталж, хэрэгжүүлэх урам зориг өгсөн өдөөгчийг бий болгож, хэрэгжүүлэх тал дээр бодлого боловсруулагч, эдийн засагч, засгийн газар, төр-хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагаа шаардлагатай.

Тухайлбал, тусгаарласан илүүдэл нүүрсхүчлийг

мөнгө болгох эрхийг фермерүүдэд өгсөн эдийн засгийн хөтөлбөр, хөдөө аж ахуйн бүтээмжид үзүүлж буй хөрсний нүүрстөрөгчийн агууламжийг тодорхойлох суурь болон дагалт судалгааны хөтөлбөр (California Soil Carbon Demonstration Trial гэх мэт) хэрэгжүүлэх шаардлагатай. Жижиг фермийн эзэдтэй холбоотой ажилладаг олон улсын үрийн компани, ТББ-аар дамжуулж бидэнд хууль зүйн зөвшөөрөл, дэлхийн хэмжээний түгээлтийн сүлжээ хэрэгтэй.

Шинжлэх ухаан, технологи, бодлого гурав хамтарч олон улсын аюул заналыг шийдэж байсан жишээ олон бий. ДОХ-ын тархалтын эсрэг эрүүл мэндийн салбар яаралтай хариу авахад хүргэсэн төр болон хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагаа, засгийн газрын хөрөнгө оруулалт шиг зүйл бидний хүчин чармайлтыг амжилтад хүргэх билээ. Өмнө нь эрүүл байсан ижил хүйстэн таван эрэгтэйд илэрсэн уушгины нэн ховор халдварын тухай долоо хоног тутмын тайландаа United States Centres for Disease Control (CDC) дурдсанаар 1981 оны зургадугаар сард Америк даяар ДОХ/ХДХВ-ын тухай олж мэдсэн. Мөн оны сүүлчээр дархлалын архаг хомсдолтой олон зуун хүн илэрснийг CDC мэдээлэв. Улмаар 1983 оны тавдугаар сард хяналт хийхэд зориулж CDC-д 5 сая, судалгаанд зориулж National Institute of Health байгууллагад 10 сая доллар олгох тухай хууль батлагдсан. ХДХВ-ын судалгаа, эмчилгээнд холбооны засгийн газраас зарцуулдаг хөрөнгийн хэмжээ 1982 онд хэдэн зуун мянган доллар байсан бол 2019 онд 28 тэрбум доллар болж өсчээ.

ДОХ/ХДХВ-ын эсрэг тэмцлийг хүн төрөлхтөнд нааштайгаар шийдэгдэхэд гол үүрэг гүйцэтгэсэн хүн бол Америкийн мэс засалч Си.Эверет Күүп юм. Тэрбээр 1986 онд "Surgeon General's Report on AIDS"-ийг бэлтгэж, 1988 онд Америк өрх бүрт товхимол тараах замаар ДОХ/ХДХВ-ын эсрэг тус улсын анхны кампанит ажлыг санаачлан хэрэгжүүлсэн. Э.Күүп ДОХ-ын тухай 1986 оны тайландаа "Бид хүмүүстэй бус өвчинтэй тэмцэж байна... Манай улс энэ өвчний эсрэг нэгдмэл нийгэм болж тэмцэх ёстой" гэж бичиж байв.

Бид 2020 онд Күүпийн номын хуудаснаас иш татах ёстой болно: Бид экологийн сүйрэлтэй тэмцэж байгаа болохоос биш хүмүүстэй тэмцээгүй. Дэлхий энэ сорилттой нэгдмэл нийгэм мэт нэг хүчээр тэмцэх ёстой. Бидэнд хүн бүрийн хүчин туслалцаа хэрэгтэй. ■