

Mongolian Economy

2021 оны 06, 07 сар (174, 175)

www.mongolianeconomy.mn

Хөрөнгө оруулалт ба хөгжил

Нээлттэй зах зээлийн
зүрхний цохилт

Уул уурхай

Цар тахлын цавчилт

ШИНЭ НИСЭХ
БУУДАЛ-ШИНЭ
ХӨГЖЛИЙН ЭХЛЭЛ

"ОЛОН УЛСЫН НИСЭХ ОНГОЦНЫ ШИНЭ
БУУДАЛ БАРИХ ТӨСӨЛ"-ИЙН ЗАХИРАГ

Н.ЭНХБАТ:
Намайг ажлаас
халах тушаалын
төсөл олон удаа
гарч байсан

ҮНЭ 12,900Т



8 658000 167941 6



Mongolian Economy

mongolianeconomy.mn

*Years
Anniversary*

Boost your business mind

9,9000₮

Нэгийн үнээр дөрвийг
09.23 хүртэл



МОНГОЛ, АНГЛИ ХЭЛЭЭР САР ТУТАМ



**МОНГОЛ ШУУДАН
ТҮГЭЭМЭЛ ШУУДАН**
-гаар дамжуулан захиалаарай



Утас: 7011-5477, 7011-5476

www.mongolianeconomy.mn

**Mongolian
Economy**

ҮҮСГЭН БАЙГУУЛАГЧ, ЭРХЛЭГЧ:

Д.Бэхбаяр (9999 4248)

РЕДАКТОР:

Н.Энхбаяр (9916 1303)

АНГЛИ РЕДАКТОР:

Роберт Йохан Шрайверс

СЭТГҮҮЛЧИД:

Г.Даваадорж

Г.Орхон

Т.Амаржаргал

ОРЧУУЛАГЧ:

М.Ариунзаяа

ДИЗАЙНЕР:

Ш.Оюундарь

МАРКЕТИНГИЙН МЕНЕЖЕР:

Х.Оюундарь (8043 4408)

ХАЯГ: Улаанбаатар,

Чингэлтэй дүүрэг, I хороо,

Экспресс таур. 11 давхар #6

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

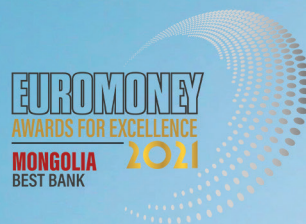
СЭТГҮҮЛ ЗАХИАЛГА:

Монгол шуудан (Утас: 7007 8916)

Түгээмэл шуудан (Утас: 7011 5015)



ТАНД ОЙРХОН
ТҮМЭНД ИТГЭГДСЭН
ЖИЛ



ХАМТДАА БҮТЭЭСЭН ҮНЭ ЦЭН



"EUROMONEY" СЭТГҮҮЛЭЭС ХААН БАНКИЙГ
2021 ОНЫ МОНГОЛ УЛСЫН ШИЛДЭГ БАНКААР
12 ДАХЬ УДААГАА ТОДРУУЛЛАА



Агуулга

Эрхлэгчийн зурвас 7

Хөрөнгө оруулалт ба хөгжил

Хөрөнгө оруулалт ба хөгжил 8

Нээлттэй зах зээлийн зүрхний цохилт

Уул уурхай 26

Цар тахлын цавчилт



Тодруулга 30

Ж.Золжаргал:
Нүүрс тээвэрт хүн
хоорондын харилцаа
үүсгэхгүй байх нь
чухал



Тодруулга 31

Э.Лхагва: Оюутолгойн
үйлдвэрлэлийн төлөвт
өөрчлөлт ороогүй



Тодруулга 32

Б.Элбэгзаяа: Алдсан
боломжоо нөхөж
амжина



Тодруулга 33

Одоогийн зардал
өндөртэй системийг
өөрчлөх шаардлагатай

Дугаарын зочин 12

Н.Энхбат:
Намайг ажлаас халах
тушаалын төсөл олон
удаа гарч байсан

Судалгаа 34

Хөгжлийн тушаа

Шийдэл 36

Нийслэл хотын эдийн
засаг, засаглалын
чөдрийг тайлах нь

Дэлхий 2021

52 Хямралын дараа,
боломж

54 Хуурамч эм

55 Хоёр талдаа
хохиролтой



Экспат 38

Майкл Морроу: Зарим
хүмүүс намайг “Монголын
фромажер” гэдэг



Экспат 41

Грахам Тэйлор: Идэвхтэй
аялал, сайн дарсыг Монголд
танилцуулж байна



Экспат 44

Клифф Арранд:
Би хүмүүсийг аз жаргалтай
байлгах дуртай



Экспат 47

Кристофер Мелвилл: Фирмээ
цаашид өргөжүүлж, зах
зээл дээрх хүчтэй өрсөлдөгч
болгохыг хүсэж байна



Хөрөнгө оруулалт ба хөгжил



Ерөнхий эрхлэгч
Д.БЭХБАЯР

Мongolian Economy сэтгүүлийн шинэ дугаараар уншигч, захиалагч та бүхэнтэйгээ мэндчилж байна. Цар тахлын хүнд хэцүү үед сэтгүүлээ тасралтгүй захиалан уншиж, хамт байсан бүх захиалагч, уншигчдадаа талархсанаа илэрхийлье.

Бид шинэ дугаарын ковер нүүртээ “Олон улсын нисэх онгоцны буудал барих” төслийн захирал Н.Энхбатыг урилаа. Энэхүү төсөл нь Монгол Улсын Засгийн газраас сүүлийн 30 жилд хэрэгжүүлсэн, барьж ашиглалтад оруулсан хамгийн том мега төсөл юм. 500 гаруй сая ам.долларын төслийг цаасан дээр байхаас нь хүлээж авч, удирдаж, өдгөө ашиглалтад хүлээлгэн өгсөн гол хүн бол Н.Энхбат захирал. Тэрбээр эл төсөл дээр 10.8 жил ажиллаж буй, мөн ийм том төслийн удирдагчаар тогтвортой ажилласан гэдгээрээ рекорд тогтоосон хүн билээ. Монгол Улсын хувьд гэдгийг онцольё. Улс орны эдийн засаг, ард иргэдийн хөгжилд ихээхэн хувь нэмэр оруулах энэхүү төслийн талаар түүнтэй хийсэн томоохон хэмжээний ярилцлага уншигчдад мэдлэг, мэдээлэл өгнө гэдэгт итгэлтэй байна.

Mongolian Economy сэтгүүл, сайт энэ дугаараас эхлэн “Хөрөнгө оруулалт ба хөгжил” буланг шинээр нээлээ. Бид үүсгэн байгуулагдсан 10 дахь жилдээ эдийн засгийн энэхүү том салбарт түлхүү анхаарч, хөрөнгө оруулалтын тухай зөв, бодит мэдээллийг бодлого тодорхойлогчид, хувийн хэвшил, олон нийтэд хүргэхээр ажиллаж байна.

Монгол Улс зах зээлийн эдийн засгийн системээр хөгжөөд 30 жил болж буй. Энэ 30 жилд улс орны хөгжил ямар түвшинд хүрэв, эдийн засаг, бизнесийн салбар хэрхэн хөгжив, ард иргэдийн амьдрал хэрхэн өөрчлөгдөв гэх мэт асуултад хариулт өгч,

үнэлж дүгнэж, үр дүн, алдаа оног ярилцах цаг иржээ.

Мөн хөрөнгө оруулалт, тэр дундаа гадаадын хөрөнгө оруулалт манай улсад хэр орж ирэв, эрх зүйн орчин ямар байна вэ, Монголд орж ирсэн хөрөнгө оруулалтын ач холбогдол юу байв, үр ашгийг нь бид хүртэж чадсан уу, цаашид бид хөрөнгө оруулалтыг хэрхэн дэмжиж ажиллах вэ, хөрөнгө оруулагчдын бүүм болж байсан цаг үеийг дахин авчрах боломжтой юу зэрэг олон чухал асуултад бид энэхүү булангаараа дамжуулан хариулт өгөхийг хичээх юм.

Цувралын эхнийх болох “Нээлттэй зах зээлийн зүрхний цохилт” нийтлэлээр Монгол Улсын өнгөрсөн 30 жилийн ГХО-ын хөгжлийг дүрслэн, баримтаар харуулж бичлээ.

Бид цаашид Монгол Улсын Засгийн газар хөрөнгө оруулалтыг дэмжих бодлогоо хэрхэн тодорхойлж байгаа, ямар систем, бүтцээр хөрөнгө оруулалтыг дэмжиж ажиллах, эрх зүйн орчныг хэрхэн бүрдүүлэх, УИХ-аар хэлэлцэх ГХО-ын шинэчилсэн хуулийн тухай системтэй мэдээлэл зэргийг бэлтгэж хүргэнэ. Мөн хөрөнгө оруулалт татаж амжилттай яваа том, жижиг төслүүдийн тухай сурвалжлага, нийтлэлүүд цувралаар уншигч танд хүрэх болно. Түүнчлэн хөрөнгө оруулагчид, хөрөнгө оруулалт амжилттай татаж хөгжилд хүрсэн улс орнуудын Элчин сайд, энэ чиглэлээр зөвлөгөө, мэдээлэл өгдөг олон улсын байгууллагуудтай хийсэн ярилцлага, мэдээллийг бэлтгэх юм.

Хөрөнгө оруулалтын булангийн мэдээллийг бид өөрсдийн сувгаас гадна бусад хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр дамжуулан олон нийтэд хүргэж ажиллахаар төлөвлөж байна. Бид энэ чиглэлд бодитой, баримттай мэдээллийг түгээх аянд ийн гарлаа.

Нээлттэй зах зээлийн зүрхний цохилт



Манай улсын ДНБ-ий өсөлт 2011 онд 11.5 хувьд хүрч дэлхий нийтийг алмайруулсан. Үүнийг одоо ч бахархан ярьдаг хүмүүс бий. Гэхдээ бахархал гэхээс илүү сургамж өгсөн гэвэл үнэнд арай дөхүү. Дэлхийд цойлсон тэр их өсөлт бол 2009 оны аравдугаар сарын 6-нд үзэглэсэн Оюу толгой төслийн бүтээн байгуулалтын долоон тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалтын үр дүн байсан юм. Оюу толгой төслийн хөрөнгө оруулалт нь манай улсад 2010-2013 онд орж ирсэн гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын 54 хувийг бүрдүүлж байсныг Монголбанкны эдийн засагчид тооцжээ.

Монгол Улсын Засгийн газар, Туркойз Хилл Ресурс болон Рио Тинто групп хоорондын стратегийн түншлэлийн хүрээнд хэрэгжиж буй эл аварга төслийг үзэглэж, хаялгыг нь мэдрэх хүртлээ манай улс хөрөнгө оруулалтын ямар орчинтойгоо олж хараагүй байсан болов уу.

Нээлттэй эдийн засаг болох шилжилтийн

хүрээнд 1993 онд Гадаадын хөрөнгө оруулалтын тухай хууль баталснаар манай гадаад худалдааны эргэлт нэмэгдэж, хөрөнгө оруулалтын урсгал ч хурдасч байв. Хэдийгээр энэ хугацаанд компанийн тоо тасралтгүй нэмэгдэж байсан ч гадаадын хөрөнгө оруулалт татсан том хэмжээний компани байгаагүй юм. Жилд дунджаар 10 сая, хамгийн ихдээ 25-30 сая ам.доллар л гадаадын хөрөнгө оруулалт орж ирдэг байв. Энэ үед Монгол Улс экспортын болоод татварын орлогогүй үндсэндээ гадаадын зээл тусламжаар л төрийн албан хаагчдын цалинг тавьж, цахилгаан станцууд, цэцэрлэг, сургуулиа бусад улсын засгийн газар, донор байгууллагуудын зээл, буцалтгүй тусламжаар аргацаасаар 2000 он гарав.

Харин 2000-аад оны дунд үеэс олон улсын зах зээл дээр уул уурхайн түүхий эд, эрдсийн үнэ нэмэгдэж, хайгуул, олборлолтын бизнес цэцэглэж эхлэх хүртэл Монгол Улс дэлхий нийтийн анхаарлыг төдий л татаагүй. 2005-2008 онд манай улсад дунджаар 5636 ►



► гадаадын хөрөнгө оруулалттай компани бүртгүүлж, байршсан ч хөрөнгө оруулалтын хэмжээнд мэдэгдэм ахиц гараагүй л байлаа.

Дэлхийн улс орнуудад орж буй шууд хөрөнгө оруулалтын урсгал нь 2000 оноос хойш өсөж бүтцийн хувьд өөрчлөгдөж эхлэв. НҮБ-ын Худалдаа ба Хөгжлийн асуудлаарх Бага хурал болох UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)-ын тайланд тэмдэглэснээр 2000 онд нийт хөрөнгө оруулалтын урсгалын 12 хувь нь хөгжиж буй болон шилжилтийн эдийн засгуудад ногдож байсан бол 2012 онд 35 хувь болж нэмэгджээ. Энэ урсгалаас манай улс 2011, 2012 онд хамгийн их мөнгөн дүнтэй хөрөнгө оруулалт татахад Оюу толгой төсөл жин дарсан юм.

1993 онд баталсан Гадаадын хөрөнгө оруулалтын тухай хуулийн талаар эдийн засагч С.Жавхланбаатар нээлттэй бодлогын хүрээнд гадаадын хөрөнгө оруулалтын гурван суурь зарчмыг

ГАДААДЫН ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТ /их наяд төгрөг/



2012 онд ГШХО-ын урсгал ДНБ-ий 40 орчим хувьтай тэнцэж байв.

боловсруулж, тэрхүү хуульд тусгасныг онцлов. Тэрбээр “Нээлттэй улс болсноор бид дэлхийн 200 орчим улстай өрсөлдөх учраас дотоод хөрөнгө оруулагчид давуу эрх олгох замаар гадаадын хөрөнгө оруулагчийг ялгаварлаж болохгүй гэдэг нь хуулийн суурь зарчим. Мөн хөрөнгө оруулагчид шүүхийн өмнө эрх тэгш байх, мөнгөө ямар ч валютад хөрвүүлээд чөлөөтэй буцаагаад гаргах бололцоог нь бүрдүүлсэн. Энэ бол гадаадын хөрөнгө оруулалтын олон улсад үйлчилдэг зарчмыг хуульчилж, суурь орчныг бүрдүүлсэн маш том алхам болсон” гэв.

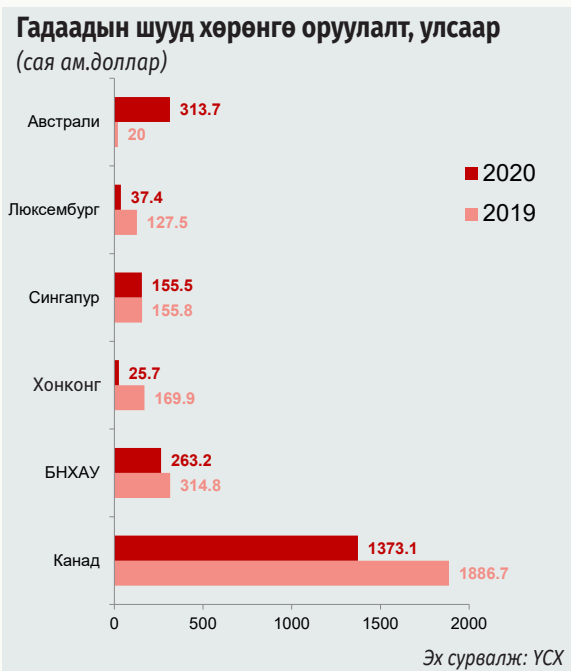
Энэ эрчимтэй урсгалыг дагаад уул уурхайн ашиглалт, хайгуулын тусгай зөвшөөрлийн хууль бус олголт, наймаа ч эрчимтэй өрнөсөн. Энэ их замбараагүй байдлыг дагаж байгаль орчны асуудал, үндсэрхэг үзэл газар авч эхэлсэн нь төр засаг, шийдвэр гаргагчдын өмнө тулгамдсан нэг сорилт байв. Гэхдээ хамгийн том сорилт нь асар их мөнгөний урсгалыг дагаж орж ирсэн “Толланд өвчин” байлаа. Оргил үедээ 4.2 тэрбум ам.долларт хүрсэн тэр их орлогыг шингээх потенциал эдийн засагт байгаагүй учраас үүнийг дагаад бусад салбарт илүүдэл эрэлт үүсч, Засгийн газар төсвийн зардлаа замбараагүй тэлж, халамжийн бодлого газар авч улмаар өндөр инфляцын шалтгаан болсон гэж үздэг.

Их мөнгөөр цутгуулсан тэр цаг хугацаа удаан үргэлжилсэнгүй. Оюу толгой төслийн эхний шатны

Эх сурвалж: УСХ

► хөрөнгө оруулалтын ажил дуусах шатандаа орж байсан тул хөрөнгө оруулалт нь 2013 оноос эрс буурав. Бас дэлхийн зах зээл дээрх түүхий эдийн үнэ 2012 оноос суларсан нь хөрөнгө оруулагчдын сонирхлыг буурууллаа. Манай эдийн засаг хэдийнэ гадаад орчноос дэндүү их хамааралтай болж, бид өөрсдөө залуурдах боломжгүй болсныг макро тоонууд харуулж байлаа. Гэхдээ үүнийг эрх баригчид төдий л анзаарсангүй. Хөрөнгө оруулалтын бодлогодоо улс төрийн алдаа гаргасан нь саарч буй хөрөнгө оруулалтыг бүр ч зогсоох нь тэр. 2012 оны тавдугаар сард буюу УИХ-ын сонгуулийн өмнөхөн олон нийтийн дунд үндэсний аюулгүй байдал болоод гадаадын хөрөнгө оруулалтын оролцооны талаар маргаан, мэтгэлцээн өрнөсөн юм. Тухайн үед уул уурхайн салбарт хийгдэх гэж байсан гадаадын хөрөнгө оруулалтыг зогсоох үүднээс Стратегийн ач холбогдол бүхий салбарт үйл ажиллагаа явуулж байгаа аж ахуйн нэгжид гадаадын хөрөнгө оруулалтыг зохицуулах тухай хуулийн төслийг боловсруулан, УИХ олон нийтээр хэлэлцүүлэлгүй баталсан. Уг хуульд “стратегийн” (уул уурхай, банк санхүү, харилцаа холбоо, хэвлэл мэдээлэл) салбарт хөрөнгө оруулалт хийх хүсэлтэй хувийн болон төрийн өмчит гадаадын хуулийн

Оюу толгой” төслийн хөрөнгө оруулалт нь манай улсад 2010-2013 онд орж ирсэн гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын 54 хувийг бүрдүүлж байлаа

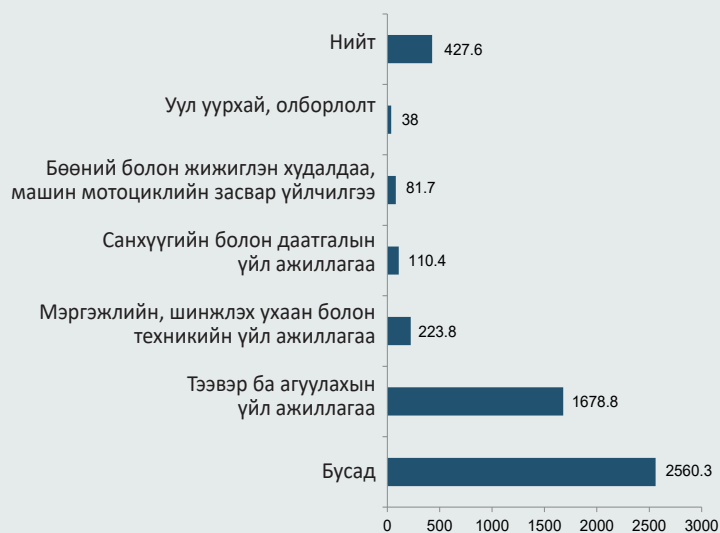


этгээд Монгол Улсын Засгийн газраас, мөн тухайн аж ахуйн нэгжийн нийт хувьцааны 49-өөс дээш хувийг гадаадын хуулийн этгээд эзэмшихээр бол УИХ-аас тус тус зөвшөөрөл авахаар тусгагдсан байв.

Дээрх хууль нь асуудлын гогцоо болсон холбогдох компанийг худалдан авах үйл ажиллагааг зогсоосон боловч Монгол Улсын эдийн засагт орж ирэхээр зэхэж байсан бусад хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөөнүүдийг царцаахад хүргэсэн. Уг хууль хөрөнгө оруулагчдын дунд тодорхой бус байдал бий болгон Монгол Улсад итгэх итгэлийг сулруулахад нөлөөлсөн гэж үздэг юм. Үүний дараахан Дэлхийн банкнаас хөрөнгө оруулагчдын дунд судалгаа явуулахад компаниудын 80 орчим хувь нь хөрөнгө оруулагчдын хууль ёсны эрх ашгийг хамгаалах баталгаа байхгүйн улмаас эрсдэлд орсон гэж хариулсан байна. Улмаар нийт 1.9 тэрбум ам.доллар буюу нийт оруулсан хөрөнгө оруулалтын 90 орчим хувь нь эрсдэлд учирсан хэмээжээ. Хөрөнгө оруулагчдыг үргээсэн тэрхүү хуулийг зургаан сарын дараа цуцалсан юм.

Оронд нь 1993 онд баталсан хуулиа улам чамбайруулж, Хөрөнгө оруулалтын тухай шинэ хууль батлав. Гадаадын хөрөнгө оруулалтын тухай хууль нь хөрөнгө оруулалтын суурь зарчмыг хангаж байсан бол энэ удаад өнгөрснөөсөө сургамж авч уул уурхайн бус салбарын хөрөнгө оруулалтыг дэмжих, төвлөрлөөс сэргийлж бүсчилсэн хөгжлийг бий болгох, нэгэнт хөрөнгөө оруулаад ирсэн хөрөнгө оруулагчийг бизнесээ эрсдэлгүй явуулахад нь илүү ►

2020 оны ГШХО-ын орох урсгал (сая ам.доллар)





► анхаарсан байна. Уг хуультай зэрэгцээд татвар болоод гааль тарифын, оюуны өмчийн, ашигт малтмалын тухай зэрэг холбогдох бусад хуульдаа зохицуулалт оруулсан байдаг. Харамсалтай нь үйл явц удаан байгаагаас бодит үр өгөөжийг нь мэдэрч чадахгүй байгааг эдийн засагч С.Жавхланбаатар учирласан юм. Жишээ нь, татварын багц хуультай уялдуулсан зохицуулалт 2020 оноос л хүчин төгөлдөр үйлчилж эхэлсэн.

Монгол Улс хөрөнгө оруулагчдаа хуулиас гадна хөрөнгө оруулалтын тусгайлсан гэрээгээр дэмждэг. Мөн шинэ хуулиар татварын тогтворжуулах гэрчилгээ олгодог болсон. Цаашдаа гадаадын хөрөнгө оруулалт татахын тулд Дэлхийн банкнаас жил бүр гаргадаг “Бизнес эрхлэхүй” тайланд тусгасан асуудлуудаас гадна маргаан шийдвэрлэх явцаа хурдасгаж, хөрөнгө оруулалт татах стратегийн салбаруудаа тодорхойлох хэрэгтэйг мэргэжилтнүүд зөвлөдөг. Хөрөнгө оруулагчид ч маш тодорхой байх шаардлага тавьдаг. “Хан Ресурс”-ын 70 сая ам.доллар, “Эрдэнэт үйлдвэр”-ийн 112 сая ам.доллартай холбоотой маргаан гээд олон улсын арбитрт очсон тухай мэдээлэл манай улсын хөрөнгө оруулалтын орчны талаар сөрөг ойлголт хөрөнгө оруулагчдад өгч, хөгжлөөс хойш чангаадаг гашуун түүх бий.

Гучин жилийн алсаас эргээд харахад гадаадын хөрөнгө оруулалтын ачаар хөгжилд түүчээлж буй жишээ олон. Тухайлбал, Японы хөрөнгө

оруулалтаар бий болсон “Говь” ХК дэлхий нийтэд монгол ноолуурын чанарыг таниулсан. Мөн “Мобиком корпораци” орчин үеийн харилцаа холбооны салбарт салхи хагалснаар үүрэн холбооны оператор компаниуд мэндэлж, Монгол Улсын харилцаа холбооны дэд бүтэц дэлхийн жишигт хүрсэн түүхтэй.

Өдгөө гадаадын мөнгөн урсгалыг татахын тулд улс орон бүр өөр өөрийн онцлогт тохирсон бодлого боловсруулж, түүнийг хөгжлийнхөө гол түлхүүр болгож байна. Хятад, Өмнөд Солонгос, Малайз, Сингапур зэрэг улс орнууд ийм л жишгээр өнөөгийн өндөрлөгт цойлсон. Эрдэм шинжилгээ, инновацад бага мөнгө зарцуулдаг манай улс гадаадын хөрөнгө оруулалтаар дамжуулан менежментийн туршлага, мэдлэг, ур чадвар, шинэ технологийг өвөртлөх боломжтой. Өөрөөр хэлбэл, уул уурхайн салбар ахин үүцээ нээж, дараагийн том уурхай ашиглалтад орлоо гэхэд Канад, Австрали, Америкаас мэргэжилтэн авчрах шаардлагагүй болж байна гэж ойлгож болох юм. Энэ бол мөнгөөр хэмжих аргагүй хамгийн том хөрөнгө оруулалт билээ.

Энэ бүх тоо баримт, түүхэн сургамжуудыг нэгтгээд харвал гадаадын шууд хөрөнгө оруулалт гэдэг Монгол шиг жижиг бөгөөд нээлттэй, аж үйлдвэр хөгжөөгүй, экспортын солонгорол муутай орны хувьд эдийн засгийг нь тэтгэх зүрхний цохилт лугаа юм. ■

Хөрөнгө оруулалтын “Invest Mongolia” чуулга уулзалт. 2017 он



Шинэ нисэх
буудлын төслийн
удирдлагаар 12.8
жил ажиллаад
байна.

Дугаарын зочин

Н.ЭНХБАТ: НАМАЙГ АЖЛААС ХАЛАХ ТУШААЛЫН ТӨСӨЛ ОЛОН УДАА ГАРЧ БАЙСАН

Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудал төслийн захирал Н.Энхбаттай ярилцлаа. Тэрбээр одоогоос 12 жилийн өмнө энэхүү төслийг Зээлийн гэрээ гэх цаасан дээр байхад нь удирдан чиглүүлэх үүрэг авч, одоо төслийн эцсийн бичиг баримтыг цэгцлэх ажил руу орсон явж байна. Засгийн газраас түүнийг ажлаас чөлөөлөх хугацаа тун дөхжээ. Амьдралын ид хийж бүтээх, ирмүүн тэмүүлэлтэй арван хоёр жилээ Н.Энхбат эх орондоо шинэ нисэх буудал барих ажилд хоёргүй сэтгэлээр зориулсан гэж хэлж болно. Энэ бол сүүлийн 30 жилд Монгол Улсад хийгдсэн маш том бүтээн байгуулалт. 500 гаруй сая ам.долларын мега төсөл. Үүн шиг хэмжээний олон мега төслийг зөвхөн цаасан дээр ярьсны 20, 30 жилийн ой тохиож буйг бид мэднэ. Ярьсаар байгаад дуусдаг. Харин энэхүү төсөл ярьсан, хийсэн, бүтээсэн, ашиглалтад орсон. Үүгээрээ онцлог. Мөн ийм дүн бүхий том мега төслийг зөвхөн нэг

хүн удирдсаар дуусгаж байгаа нь маш онцлог. Түүх гэж хэлж болно.

Н.Энхбат энэ төслийг хэрэгжүүлэх хугацаанд Монгол Улсын долоон Засгийн газар дамжин, салбар хариуцсан арван нэгэн сайдын нүүр үзсэн гэж өөрийгөө тодорхойлсон. Тэрбээр Монгол Улсын ирэх 30 жилийн хөгжилд үсрэлт авчрах хэмжээний том төслийг амжилттай удирдан дуусгаж буй юм. Том төслийн удирдагчийг бэлтгэн хөгжүүлэх талаар сүүлийн үед бид ярих болсон. Тэгвэл Н.Энхбат үүний нэг тод жишээ, үлгэр дуурайл болж, том төслийн удирдагчаар 12 жил ажиллаж мэргэшилээ. Тиймээс Mongolian Есопоту сэтгүүл түүнийг ковер нүүртээ урьж ярилцсан юм. Mongolian Есопоту сэтгүүл 10 дахь жилдээ ажиллаж буй бөгөөд 180 орчим дугаар гаргахдаа 10 хүрэхгүй хүнийг ковер нүүртээ урьж ярилцсаныг дурдах хэрэгтэй. 185 дахь дугаарын ковер нүүрний эзэн бол Н.Энхбат.

► ЖОЛООЧООС МЕГА ТӨСЛИЙН УДИРДАГЧ ХҮРТЭЛ

-Таныг ажлын гараагаа жолоочоос эхэлсэн гэж сонссон. Жолоочоос мега төслийн удирдагч болсон түүхээс ярилцлагаа эхэлье.

-Би 10-р ангиа төгсөөд гадаад руу сургуульд явах гээд чадаагүй юм. Конкурст оноо дутаад. Тэгээд шууд цэрэгт явсан. Цэргийн албаа хааж ирээд ажиллагсдын конкурст бэлтгэх хугацаандаа Дэнжийн мянгад байдаг Замын баазад жолоочоор ажилд орсон. Жолооч бол тэр үед мэргэжил байсан. Зургаан сар бэлтгэдэг. Хамгийн анхны улсад ажилласан ажил байлаа, 3-р зэрэглэлийн жолооч. Ер нь миний амьдрал ЗТЯ-наас салаагүй.

Замын бааз яамны харьяа газар. Нэг жил ажиллаж байгаад шалгалт өгч, Новосибирск хотод Барилгын инженерийн сургуульд дулааны инженерээр сурсан. Дараа нь МУИС-ийн ОУХДС-д сурсан. Дэд бүтцийн яаманд ажиллах завсраа СЭЗДС-ийг эдийн засагчаар сурч төгссөн. Дэд бүтцийн яам болон түүний харьяа Аялал жуулчлалын

үндэсний төвд хэдэн жил ажиллаж байгаад англи хэлээ гайгүй сурчихсан учраас шалгалт өгөөд АНУ руу бизнесийн удирдлагаар магистрт явсан. Төрийн сангийн тэтгэлгээр сурсан хүмүүс төрд эргээд хамгийн багадаа таван жил ажиллах ёстой. Магистраа хамгаалаад ирэхэд ЗТЯ-наас шинэ нисэх буудлын том төсөл хэрэгжүүлэх гэж байгаа гээд удирдагчаар ажиллах санал тавьж томилсон.

Ингээд бидний ярилцлага хийх энэ мөчид төсөлдөө 12 жил, найман сараа зориулсан байна. Намтар маань ийм товчхон доо.

-Томоохон төслийн удирдагч томилох нь тийм амар ажил биш байх. Танил тал, наад зах нь УИХ-ын гишүүн, сайд дарга нарын хүмүүс томилогддог жишиг манайд бий. Таныг ч хэний хүн бэ гээд л харддаг. Та яаж яваад энэ том төслийн захирал болчихсон юм бэ?

-Төрийн сангийн тэтгэлгээр АНУ-д бизнесийн удирдлагын магистр хийгээд эх орондоо ирээд байсан үе. Дэд бүтцийн яам маань намайг Америкаас ирэхэд Зам тээвэр, барилга хот

байгуулалтын яам болсон байсан. Тухайн үедээ л хэл устай, олон сургууль төгссөн, ямар ч мэргэжил рүү хөрвөх чадвартай мэргэжилтэн гэж тоогдсон байх. Нэг өдөр Төрийн нарийн бичгийн дарга Ж.Бат-Эрдэнэ (Одоогийн УИХ-ын гишүүн) “Иргэний нисэхийн салбарт том төсөл хэрэгжих гэж байна, чи хариуцаад явах уу” гэж хамгийн анх санал тавьсан. Миний ахын найз, төрсөн ахаас минь өөрцгүй Г.Батхүү ахтай мөн зөвлөлдлөө. Тэгээд намайг Х.Баттулга сайдад танилцуулсан. Сайд зээлийн гэрээ, судалгаа энэ байна гээд хоёр бичиг баримт надад өгч, сайн ажиллаарай л гэсэн. Олон юм яриагүй. Сайдаасаа олон юм асуух боломж ч байгаагүй.

Харин Төрийн нарийн бичгийн даргын өрөөнд орж ярилцсан. Би тухайн үедээ "Том төсөл хэрэгжих гэж байгаа юм байна. Би төслийн удирдагчаар ажиллана. Төслийн талбайд олон хүн, мөн барилга байгууламжууд, хаа нэг газар оффис байгаа. Тэнд хамтран ажиллах баг бий. Тэр хүмүүсийг л удирдаад ажиллах нь" гэж бодож байлаа.

Төрийн нарийн бичгийн дарга бид хоёрын дунд ийм яриа өрнөж билээ.

-Одоо би яах билээ. Манай оффис хаана байгаа вэ?

-Байхгүй. Чи өөрөө л олно.

-Ажилтнууд?

-Байхгүй. Чи л бүрдүүлнэ.

Хэн ч надад байхгүй. Цаас л гарт байсан. Монгол, англи хэлээр хийсэн гэрээ, нэг том зузаан судалгаа байсан. Тэр цаасуудад ингэнэ тэгнэ, ийм зүйлээс ажлаа эхэлнэ гэсэн зааварчилгаа, зөвлөлтгөө байгаагүй.

Эхлээд юутай ч Хөшигийн хөндий гэдэг газрыг очиж үзэх ёстой юм байна гэж бодсон. Онгоцны буудал барих талбай гээд хашаа хатгачихсан, ядаж л чулуугаар эсвэл ямар нэг юмаар тэмдэглэсэн газар байх гэж бодож байсан л даа. Арванхоёрдугаар сарын эх, цас ихтэй, хүйтэн. Нэг том хөндийд очоод нутгийн иргэдээс Хөшигийн хөндий хаа байна гэж асуухаар мэддэггүй. Буруу ч газар ирчихсэн юм болов уу гэж бодоод онгоцны буудал барих газар гэхээр энэ хөндийд л барих юм гэсэн гэнэ. Энэ ямар газар вэ гэхээр Бөхөгийн хөндий гэдэг гэнэ. Уг нь Төв аймаг баяр наадмаараа морио уралдуулдаг Бөхөгийн хөндий гэдэг газар юм билээ. Ингэж л анх ганцаараа очиж, нисэх буудал барих газартайгаа танилцсан. ►

Сайд зээлийн гэрээ, судалгаа энэ байна гээд хоёр бичиг баримт надад өгч, сайн ажиллаарай л гэсэн. Олон юм яриагүй.

► Дараа нь ИНЕГ-аас нэг өрөө гаргаж өгсөн. Даргынх нь уулзалтын өрөөнд ширээ сандлаас өөр зүйлгүй, нөгөө хоёр цаасаа бариад хэд хоног уншиж судлав. Төсөвтэй болж, хүмүүсээ авахаас ажлаа эхлэх юм байна гэж ойлгоод багаа бүрдүүлэх ажил руу орсон доо. Багийн хувьд маш их туршлагатай хүмүүс, дээр нь тас зоригтой хэдэн залуус аваад дундаас нь шийдэл олоод явах хэрэгтэй гэсэн шүү юм хар ухаандаа бодлоо.

Тэгээд Дэд бүтцийн яаманд намайг ажилд авч байсан, олон жил төрд ажилласан асар туршлагатай, тэтгэвэртээ гарчихсан Ш.Сономдагва гуайг авсан. Гавьяат архитектор, Улаанбаатар хотын ерөнхий төлөвлөгөөний газарт олон жил ажилласан Я.Шархүү, ус суваг төлөвлөлтөөр мэргэшсэн О.Эрдэнэбаатар гавьяатыг авснаар ахмадын баг бүрдсэн гэж болно. Нөгөө талдаа Д.Тэмүүжин, Д.Амарсанаа, А.Мөнхжаргал гээд гал усанд орохоос ч айхгүй залуус авсан. Энд нэр нь дурдагдаагүй олон сайхан инженер, ажилтнууд эдний араас төслийн багт нэгдэж бид нэгэнтээ НУБИА гэж овоглогдох хүчирхэг сайхан багийг бүрдүүлсэн. Ташрамд дурьдахад зөвлөх компани, гүйцэтгэгч компанид хүнд тэр болгон ил харагдаад байдаггүй ч төслийн ажил тэдэнгүйгээр явах боломжгүй хэмжээнд ажилласан залуус байсан, тэдэндээ үнэн сэтгэлээсээ баярлаж явдагаа илэрхийлье.

Ингээд бид Гутлын үйлдвэрт 2009-2013 он хүртэл оффислож, зураг төлөвлөлт бүх ажлаа хийсэн дээ. 2013 оноос төслийн талбай руугаа нүүсэн. Хөшигийн хөндийд 2020 он хүртэл оффислоод нэгэнт барилгын ажил дууссан учир бензин тосноос эхлээд зардал хэмнэх үүднээс хотод нүүж ирээд олон жил хийгдсэн зураг төсөл, бичиг цаасны ажлуудаа цэгцлэж, холбогдох газруудад нь хүлээлгэж өгөөд сууж байна.

- Одоо та яг юу хийж байна вэ?

-Би нисэх буудлын бүтээн байгуулалтын ажлаа 2017 оны нэгдүгээр сард дуусгаж хүлээлгэн өгсөн. Ингээд зогссон бол 2018 оны долоо, наймдугаар сар гэхэд би дараагийн ажлаа олоод явчих байсан болов уу гэж боддог. Гэвч Засгийн газрын хүсэлтээр нэмэлт барилга, тоног төхөөрөмжүүдийг нэмэлт зээлийн хөрөнгөөр барих ажлыг 2017-2018 онд, зээлийн хэмнэгдэж үлдсэн хөрөнгөөр Агаарын хөлгийн ангар барих ажлыг 2018-2020 онд үргэлжлүүлэн хийх үүрэг өгөгдсөн учраас өнөөг

хүртэл Төслийн захирлын албаа хашиж байна.

Гадаадын зээл, тусламжаар хэрэгжүүлж буй төслүүдийн ажиллахад баримталдаг Сангийн сайдын баталсан журам байдаг. Энэхүү журмын дагуу төсөл дуусгавар болгох заалт, шаардлагууд бий. Журам маань ч намайг ажиллах хугацаанд нилээн хэдэн удаа өөрчлөгдсөөр хамгийн сүүлд 2021 онд дахин өөрчлөлт ороод байна. Олон жил болсон төслийн хувьд эхний үед бэлтгэж байсан зүйлүүд маань өөрчлөгдөхөөр олон шинэ зүйл, заалтууд орж ирж. Яг одоо бол энэ шинэчлэгдсэн журмын дагуу төслийн хаалтын бичиг баримтаа бүрдүүлээд явж байна.

Төслийн төлөвлөлт, бүтээн байгуулалтын явцад бид 40 тоннын контейнер илүү зураг төсөл, бичиг баримтыг үйлдвэрлэсэн байсан. Харин дээр дурдсан нэмэлт барилгууд болон ангарын барилгыг барих явцад хугацаа хожиж энэ их бичиг цаасыг цэгцлэх ажлыг нугалж аваад одоо зохих журмын дагуу архивлаж, ашиглагч байгууллага, ИНЕГ, ЗТЯ-нд хүлээлгэн өгч байна. 2017 онд барилгын ажил дуусаад 2018 онд төслийг хүлээлгэж өгсөн бол бид энэ бичиг цаасыг цэгцэлж барахгүй байсан байх. Одоо тайлан гаргах, тооцоо нийлэх, хэрэглэж байсан эд хогшлуудаа хүлээлгэж өгөх гэх мэт ажлыг хийгээд дууссаны дараа Засгийн газраас намайг ажлаас чөлөөлсөн тушаал гарна гэж ойлгож байгаа.

ШИНЭ НИСЭХ БУУДЛЫН ЗУРВАСЫН АШИГЛАЛТ 98 ХУВЬ ГЭДЭГ МАШ ӨНДӨР ҮЗҮҮЛЭЛТ

-Шинэ нисэх буудал ашиглалтад орчихлоо. Гадаад, дотоодын онгоцууд нисч бууж байна. Зорчигчид сэтгэл хангалуун байгааг сошиалын комментоос харсан. Энэ том төслийг хамгийн эхэнд хэний яриа хэлэлцээрээр хэрхэн хэзээнээс эхлүүлсэн бэ. Өөрөөр хэлбэл, Буянт-Ухаагийн нисэх буудлыг өөр тийш нүүлгэе гэсэн санаа хэдийд гарч, өнөөдөр ажил хэрэг болж байгаа юм гэдэг түүх маш чухал юм.

-Цэгцтэй мэдээлэл өгөх гэж оролдъё. Шинээр ►

Төслийн төлөвлөлт, бүтээн байгуулалтын явцад бид 40 тоннын контейнер илүү зураг төсөл, бичиг баримтыг үйлдвэрлэсэн байсан.



Шинэ нисэх
буудлыг
гэрээний
хугацаанд буюу
1296 хоногт
барьсан

► нисэх буудал байгуулах шаардлага байсан уу. Түүхээс харвал Буянт-Ухаад нисэх буудал байгуулагдаад 65 жил ажиллаад нүүж байна. Буянт-Ухаагийн нисэх буудлыг иргэдийн дунд терминал буюу вокзалын барилгаар дүгнэж болохгүй болжээ гэсэн ойлголт явдаг. 1997 онд баригдсан энэ барилгыг өглөө, оройдоо 3-4 нислэг давхцсан ачааллаар нь төсөөлж, магадгүй соц нийгмийн үеийн төрхтэй барилга учраас хуучирчихлаа гэж хардаг байх. Яг үнэндээ бол нислэгийн цагуудаа зөв хуваарилаад явбал терминалын барилгын ачаалал даах чадамж одоо ч багадсан юм байхгүй гэж би дүгнэдэг. Тэгэхээр юу нь болохгүй болоод энэ их мөнгө хөрөнгө зарцуулж шинээр нисэх буудал барих болов? Үгнээс нь бодоод үзвэл Нисэх онгоцны буудал гэхээр эхний ойлголт нь онгоц буух, суух саадгүй дэд бүтэц, тэр дундаа зурвас бол нэгдүгээр шийдэх асуудал байх ёстой. Дараа

нь хэдэн хүнд үйлчлэх терминал, ямар хүчин чадалтай барих вэ гэдэг асуудал яригдана.

1993 онд АХБ-ны судалгаагаар Буянт-Ухаагийн буудлын зурвас урд талаасаа уулын бэлд, налуу байрлалтай учир урд талаасаа том оврын онгоцууд бууж, хөөрөх боломжгүй, зөвхөн хойд талаасаа бууж, хөөрөх буюу нэг талын оролттой зурвас учир сайжруулах зайлшгүй шаардлагатай. Ирээдүйд нислэгийн тоо ихсэхэд сөргөөр нөлөөлөх бөгөөд зурвасын ашиглалт 73 хувь байгаа нь Монгол Улсын Иргэний нисэхийн салбарын хөгжилд бодитой саад учруулах тухай зөвлөмж өгсөн байдаг.

Олон улсын жишигт зурвасын ашиглалт 95 хувь байх ёстой тухай заалт бий. Энэ хүрээнд үе үеийн олон Засгийн газар, Дэд бүтцийн сайдууд асуудлыг шийдэхийн төлөө ажилласан. Зурвасыг сунгая, гүүрэн байгууламжаар налууг тэгшилье, эсвэл уулын өндрийн саадыг намсгая ч гэж ярьж байсан. Дархан цаазтай Богд уулынхаа оройг тайрах шийдвэр гаргах дарга байхгүй, тайрсан ч газар шорооны ажлын зардал хэдэн тэрбум доллараар хэмжигдэж байв.

Эцэст нь Буянт-Ухаа дахь зурвасыг сайжруулах боломжгүй тул өөр газар шинээр барих шийдэл л үлдэж. 2000 он гарч агаарын хөдөлгөөн ч нэлээд ихэссэн. Дээгүүр өнгөрдөг, буудаг нь ч. Арын салхи гарахаар онгоц бууж, хөөрч чадахгүй болж, нислэгийн цуцлалт ч их болсон. Ирээдүйд муу ашиглалттай нисэх буудал шаардлага хангахгүй болох юм байна гэсэн асуудал улам хурц босч ирсэн. Мэргэжлийн хүмүүст зурвасаа өөр газар шилжүүлэх нь улам тодорхой болж ирсэн.

Ингээд нийслэлийн ойр орчмын долоон хөндийг судлаад боломжтой гурван хувилбар дээр тогтсон. Хүй долоон худаг, Налайх, Хөшигийн хөндий. Хүй долоон худаг өндрийн саадаар хасагдсан. Ойр ойрхон даваа гүвээ, уулуудтай. Налайх өндрийн саад багатай сайхан хөндий, гэхдээ газрын дороо хөрсний мөнхийн цэвдэгтэй. Хөрс нь байнгын хөдөлгөөнтэй байна гэсэн үг. Нисэх буудал барихын тулд цэвдгийг дуустал хөрсийг солих хэрэгтэй болно. Боломжгүй биш боломжтой, гэхдээ зөвхөн цэвдэгтэй хөрс солих ажилд нисэх буудал барих хэмжээний зардал гарахаар баримжаа тооцоо гарч байв.

Хөшигийн хөндийд нисэх буудал барих шийдвэр гарчихсан байхад Налайхын хөндийг дахин судлах асуудал яригдаж, хоёр ч удаагийн боломжгүй гэсэн мэргэжилтнүүдийн шийдвэр ►

► гарч байлаа. Цаашилаад нисэх буудал барьсан ч дагаад хөгжих хот суурин, үйлдвэр үйлчилгээний бүх л бүтээн байгуулалтууд хөрсний асуудалтай нүүр тулна.

Иймээс Хөшигийн хөндий үлдэж, байгаль, цаг уур, хөрсний нарийн судалгаанууд хийгдэж эхэлсэн. Цаг агаарын судалгааг гэхэд л 10 жилийн туршид салхи, хур тунадас, агаарын температурын мэдээлэл цуглуулсан. Их салхитай хөндий, онгоц буух уу гэсэн асуудал ярьдаг хүмүүст үнэн зөв мэдээлэл өгөх нь зөв. Зурвасын өнцөг, салхины зонхилох чиг гэж бий. Хажуугийн салхигүй, урд, араасаа салхитай тэр чиглэлд зурвасыг тааруулж барьсан. Уулын саадудаа бас хардаг. Өндрийн саадгүй. Зурвасны ашиглалт маш чухал. Яг энэ стандартаар шинэ нисэх буудлын зурвасын ашиглалт 98 хувьтай гарсан нь тун сайн үзүүлэлт.

-Сайхан мэдээ байна. Монгол Улс 98 хувийн ашиглалттай шинэ зурвастай боллоо шүү дээ. Зурвасын дараа ямар чухал асуудал орох вэ?

-Дараа нь барилгын хүчин чадал яригдана. Дэд бүтцийн томоохон барилга байгууламжийг зээлээр барьж буй тохиолдолд хамгийн үр ашигтайгаар барих ёстой. Бусад орны нисэх буудлуудыг дуурайж томоор төлөвлөж болно. Мөнгөтэй бол барьчихаж ч болно. Тэгвэл нөгөө талаас ашиглалтын зардал ямар байх, хэдэн зорчигч тээвэрлэх, хэр үр дүнтэй байх вэ гэдгийг тооцох ёстой. Ашиглалтад орсны дараа тэр том талбайн халаалт, хөргөлтөөс эхлээд маш их зардал гарна. Их хэмжээний дулаан шаардлагатай болно. Томоохон хүчин чадалтай дулааны станц барих шаардлагатай. Мөн шугам хоолойнуудын урт, өргөнтэй холбоотой нэмэгдэл зардлууд гарч ирнэ. Ингээд бие биедээ хэлхээтэй цогцолборын нийт зардал өсдөг. Тэгэхээр зорчигч болон ачаа тээврийн ирээдүйн урсгалын тооцоог аль болох бодитой төсөөлж барилга байгууламжаа төлөвлөх, барих ёстой.

Бид 2032 он хүртэл зорчигч, ачааны урсгалыг тооцсон. Үүнийг ДНБ-ий өсөлт дээр тулгуурлаж гаргадаг олон улсын аргачлалтай. Эдийн засгийн хөгжлийн яам гэж байхад 2032 он хүртэл гаргасан ДНБ-ий өсөлтийн прогноз дээр тулгуурласан. Нисэх буудлыг 2013 онд барьж эхлээд 2017 онд хүлээлгэж өгсөн. 2025 он гэхэд гадаад, дотоодын зорчигчийн урсгал 1.8-2 сая, 2032 онд 4,9 саяд хүрнэ гэсэн урьдчилсан тооцоо гарсан. Биднийг судалгаа хийх үед 900 мянга, 2019 онд оргилдоо хүрч 1,6 сая болсон. Гурван сая хүрч буй тоог харахаар 10 жилдээ багтаад байгаа юм. Ер нь олон улсад ч ийм

төлөвлөлтийг 10 жилээр тооцож хийдэг жишгээр гурван сая зорчигчоор тооцож барьсан. Үүнээс том бариад эхэлбэл халаалт, дулаан бусад зардал дагаад өснө. Харин цаашид нэмэгдэх өсөлтийг тооцож барилга, байгууламжуудыг өргөтгөх боломжтойгоор төлөвлөсөн.

-Одоо зургаан хүзүүвч ашиглалтад орсон. Цаашид хэр хэмжээнд өргөтгөх боломжтой вэ?

-Өнөөдөр зургаа, ирээдүйд 20 хүртэл хүзүүвчтэй байхаар газрын зай талбайг авч төлөвлөсөн. Үүнийг дагаад барилгуудын хоорондох зай, газар доогуурх бүх шугам сүлжээний урт мөн дагаад өссөн. Энэ нь нөгөө талдаа зардал өснөө л гэсэн үг. Олон улсад ажиллаж буй 20 хүзүүвчтэй нисэх буудлуудын хүчин чадлыг харахаар жилдээ 12 сая хүнд үйлчилдэг. Бид хэзээ ийм хэмжээний зорчигч тээвэрлэх вэ гэдэгт одоо бидний харж чадаж байгаа төсөөлөл, тооцоолол хараахан хүрэхгүй байна. Гэхдээ л бид алсаа харж ийм хэмжээний төслүүдээ төлөвлөх ёстой гэж боддог. Ийм л нисэх буудал баригдаад ашиглалтад орчихлоо. Нүүх болсон шалтгаан нь энэ. Хүчин чадал, барилга байгууламж нь бас ийм.

-Төслийн багаас шинэ нисэх буудлыг зангилаа буудал болгоно гэсэн том амбицаар барьсан. Зангилаа буудал болж чадах уу. Ямар ач холбогдолтой вэ?

-Зангилаа буюу HUB нисэх буудал болгоно гэдэг нь Засгийн газрын зорилт. Харин төслийн баг Зангилаа буудлын дэд бүтцийн гол үзүүлэлтүүдийг хангахад чиглэж ажилласан. Үүний хамгийн гол ажил агаарын хөлгийг түлшээр сумлах гидрант системийг агуулахын хамт барьсан. Хэдийгээр төсөл эхлэх үед барих нөхцөл, санхүүжилт нь шийдэгдээгүй байсан ч Япон талтай сайн ажилласны хүчинд нэмэлтээр авсан зээлийн хөрөнгөөр энэ системийг Монголд анх удаа барьж байгууллаа. Яагаад чухал байсан бэ гэдгийн тухайд агаарын тээвэрлэгчдийн хувьд онгоц газарт байхад нь зардал их гардаг. Харин агаарт нисэж байвал л орлого олж байдаг зарчимтай. Тиймээс агаарын тээвэрлэгчид хямд, чанартай мөн хурдан үйлчилгээтэй нисэх буудлуудыг сонгож үйлчлүүлэхийг зорьдог. Тухайлбал, ►

Зурвасны ашиглалт маш чухал. Яг энэ стандартаар шинэ нисэх буудлын зурвасын ашиглалт 98 хувьтай гарсан нь тун сайн үзүүлэлт. Олон улсын дундаж 95 хувьтай, Буянт-Ухаа нисэх буудал 75 хувьтай байдаг.

► аюулгүй ажиллагаа хангасан буудалд түлшээ хурдан цэнэглээд, ачаа болон зорчигчоо аваад аль болох хурдан агаарт хөөрөх хэрэгтэй.

Шинэ нисэх буудал олон улсын 4E код буюу бидний мэддэгээр BOEING-747 ангиллын онгоцонд үйлчлэх зэрэглэлтэй баригдсан. Энэ ангиллын онгоц 100 тонн түлш авах энүүхэнд. Хуучин буудалд ашиглаж байсан автомашинаар сумлахад 5-6 цаг ордог бол гидрант системээр 40-50 минут л болно. Тэгвэл агаарын тээвэрлэгчид ийм хоёр нисэх буудлын алийг нь сонгож үйлчлүүлэх нь тодорхой юм.

Дараагийн асуудал газар зүйн байршил. Улаанбаатар орчимд байгаа нисэх буудал газрын сайн үйлчилгээ, хямд түлш, сайн зурвастай байгаад Засгийн газар онцгой бодлогоор дэмжээд өгвөл Хойд Америк-Ази, Европ-Азийн чиглэлд зорчигч ачаа тээврийн зангилаа буудал болоход таатай байршилд орно. Наад зах нь ОХУ-ын Сибирь, Алс дорнодын зорчигч тээврийг Москвагаар дамжуулахын оронд Монголоор транзит гаргах тухай ярьж эхэлж байгаа нь бодит ажил болчихвол зангилаа буудал болох эхний алхам шүү.

-Улс орны хувьд ч эдийн засгийн том үүд хаалга нээгдлээ. Нисэх буудлыг дагаад дагуул хот бий болно гэж харж байгаа?

-Улаанбаатар хотын төвлөрөл, улс орны гадаад хамтын ажиллагаа, гадаад, дотоодын тээвэрлэлтийн хэлхээнд ороход хамгийн том бодитой хувь нэмэр оруулах төсөл болсон гэж дүгнэж байгаа. Орлоготой газар амьдрал өрнөдөг. Ийм ч учраас сүүлийн 20 жилд орлого хайсан иргэдийн хөдөлгөөн орон нутгаас Улаанбаатарыг чиглэлээ. Дагуул хотоор нийслэлийн төвлөрлийг задлах тухай олон төсөл ярьсан. Оюутны хотхон, Багахангай гэх мэт. Гэвч тэнд ажлын байр, баталгаатай орлого харагдахгүй байгаа учраас нүүгээд очсон хүмүүс тэр болгон алга.

Харин Хөшигийн хөндийд нисэхийн ажилтнууд, тэднийг дагаж очих бизнес, төрийн үйлчилгээ гээд 2000 ажлын байр бодитой бий болж байна. Энэ 2000 ажлын байрны хүмүүс хотоос шууд явна гэдэг хэцүү л дээ. Яагаад гэвэл орон сууц, амьдрах байр одоохондоо алга байна. Эхний ээлжинд зарим нэг нь Зуунмод хотод суурьшиж эхлэх байх. Ойрын ирээдүйд 2000 ажилтай хүний ард 3-5 хүн гэхээр 6-10 мянган хүн Хөшигийн хөндийд очно. Бизнесүүд дагаад явна. Жинхнээсээ дагуул хот үүсч хөгжинө гэж боддог.

Харин өнөөдөр хотынхоо статусыг хурдан тодорхойлоод хотын захирагчийг томилох хэрэгтэй гэж би үздэг. Тэр хүн эхэлж дэд бүтцээ татах ёстой. Энэ ажил төр мөнгө гаргахаас өөр арга байхгүй. Эхний дэд бүтцээ татчихсан байхад дараагийнхийг хувийнхан худалдаж аваад бариад, хөгжүүлээд явчихна. Ерөнхий төлөвлөгөөний хүрээнд орон сууц, сургууль, цэцэрлэг, эмнэлэг бариад, дараа нь худалдаа, соёлын газрууд баригдана. Зөв зохион байгуулах гарааны эхний шанг татах хүн нь Хотын захирагч. Сайн хүн олоод тавьчихвал их боломж харагдаад байгаа даа.

Мөн Монгол шиг далайд гарцгүй улсын боломжит гурван тээврийн сүлжээ Богдхан төмөр зам, Замын-Үүд, Алтанбулагийн хурдны зам агаарын тээвэртэйгээ Хөшигийн хөндийд уулзаад холимог тээврийн ложистикийн төв гэдэг төсөл хэрэгжээд явж байна. Энэ утгаараа Монгол Улсын хөгжилд тустай олон боломжийг нээсэн төсөл болсон гэж боддог.

Цаашилбал аялал жуулчлалын салбарт онцгой ач холбогдолтой төсөл. Жуулчдын манай улс руу орж ирдэг коридор их нарийхан байсан. Би Дэд бүтцийн яам, аялал жуулчлалын салбарт ажиллаж байсан хүний хувьд энэ асуудлын гогцоог ингэж ойлгодог. Манай агаарын тээврийн бодлогоор Үндэсний тээвэрлэгчээ хамгаалах ёстой болдог. МИАТ-ийн л ашиг сонирхлыг харж гадны компаниудад зөвшөөрөл өгөх эсэхийг шийднэ. Тэгээд зундаа Монгол руу нисэх гэхээр тасалбар олдохгүй, олдохоороо өндөр үнэтэй. Зөвшөөрөл аваад ирсэн хэдэн нислэг нь цуцлагдах нь олон. Ийм газар луу мөнгөө төлөөд ирэх хүний сонирхол хэр байх вэ?

Шинэ нисэх буудал баригдсанаар жуулчин ирэх коридороо өргөтгөх бодит боломж, дэд бүтэцтэй боллоо. УИХ-аар 2011 онд “Агаарын тээврийн салбарт төрөөс барих бодлогын баримт бичиг-2020”-ыг баталсан. Энэ бичиг баримтад Хөшигийн хөндийд Эдийн засгийн чөлөөт бүсийг нээнэ гэж оруулсан. Нисэх буудал ашиглалтад орчихлоо, чөлөөт бүс байгуулах эрх зүйн орчныг баримт бичгээр бүрдүүлж өгсөн. Ийм сайн дэд бүтэцтэй нисэх буудал дээр казино, компьютер угсралтын чип үйлдвэрүүдээ байгуулах, хөнгөн аж үйлдвэрээ хөгжүүлэх томоохон хөрөнгө оруулалт татах боломжууд байна гэж би бодож байгаа.

-Бид нисэх буудлын барилга байгууламж, ач холбогдлын талаар ярьлаа. Одоо санхүүжилт ►

► **хэрхэн шийдсэн түүх рүү оръё. Хамгийн хүнд асуудал санхүүжилт. Олон хүнд сорилтуудтай тулан байх.**

-1993 оноос нисэх буудлаа өөр газарт нүүлгэн шилжүүлэх тухай ярьж эхэлсэн гэж би дээр хэлсэн. Бүх сайд дарга нарын тархинд нүүлгэх ёстой гэдэг бодол суучихсан байсан. Тухайн үед Монголын эдийн засаг хүнд, мөнгө байхгүй. Зээл авах гэхээр эдийн засгийн чадавхийг нь хараад том хэмжээний зээл олдохгүй, одоогийнхоос хэд дахин буурай эдийн засагтай улс байсан. Аливаа төсөл санхүүжилтгүй бол явахгүй. Ямар гоё санаа байсан ч.

Санхүүжилтийг олон талаас хайсан. 2006 онд М.Энхболдыг Ерөнхий сайд байх үед шинэ нисэх буудлын санхүүжилтийг Япон улсаас санхүүжүүлэх анхны нааштай санал гарч эхэлсэн. Х.Баттулга, М.Энхболд гэсэн хүмүүсийн нэрсийг дурдаад байгаа нь энэ төсөлтэй яах аргагүй холбоотой хүмүүс. Цаашид ч хэд хэдэн хүний нэр дурдагдана. Намын харьяалал надад хамаагүй. Энэ төслийг урагшлуулахад хувь нэмэр оруулсан хүмүүсийг дурдах ёстой.

Тухайн үед Монгол, Япон улсын хооронд улс төрийн яриа тохироонууд явж байсан гэж яригддаг. Энэ хүрээнд Ерөнхий сайд М.Энхболд Японтой улс төрийн тохиролцоонд хүрэх асуудлыг шийдсэнээр энэхүү том төслийг Японы талаас санхүүжүүлэх амлалт өгсөн. Үүний дараа 2006-2007 онд SAPROF буюу Японы Хөгжлийн зээлийн судалгааны тусгай баг ирж ажилласан. Одоо нэгэнт төсөл хэрэгжээд дууссан тул би хөшигний ард яригддаг, батлагддаггүй яриануудаас хов базчих уу. /инээв/ Энэ багийн хийсэн тооцоогоор шинэ нисэх буудал нь 40 тэрбум иен буюу 400 гаруй сая ам.долларын төсөл байна гэсэн эхний тооцоо гарч. Гэтэл япончууд Монголын эдийн засгийн чадамжаас хэтэрчихсэн төсөл байна. ТЭЗҮ нь эргэн төлөгдөх боломжгүй гараад байна. Тийм учраас эдийн засаг нь даахгүй гээд 300 сая ам.долларт багтаах үүрэг өгсөн. Дээрээс ирсэн үүргийг судалгааны баг нь дагаж, хүчээр хасалтууд хийж 300 сая ам.долларт багтаасан төслийг гаргаж ирсэн гэдэг. Манай талаас ч эхний ээлжинд төслийг юутай ч эхлүүлэе гэсэн байдлаар хандсан шиг байгаа юм. 28,8 тэрбум иенийн зээл олгож болох юм байна гэсэн судалгаа гарсан байдаг. Энэ бол ам дамжиж явдаг яриа. Түүнээс баримт бол байхгүй шүү.

Ингээд 2008 оны тавдугаар сард зээлийн гэрээ энэ дүнгээр зөвшөөрөгдөж, Монгол талтай гэрээ зурахад бэлэн болсон. УИХ-аар 2008 оны тавдугаар сарын 10-нд гэрээ соёрхон батлагдсан. Зургаан сард нь УИХ-ын сонгууль болж, МАН ялсан. Гэвч бусад нам сонгуулийн дүнг хүлээн зөвшөөрөөгүйн улмаас долдугаар сарын үймээн самуун болж Засгийн газар байгуулагдаж чадахгүй удсан. Ялсан нам ялагдсан намтай хамтарсан засаг байгуулах шийдвэр гарч, улмаар С.Баяр Ерөнхий сайд “стандарт бус” гэж нэр нь үлдсэн Засгийн газрыг байгуулж, шинэ засгийн ажилдаа орсон хугацаа нь наймдугаар сар. Наймдугаар сараас Засгийн газрын танхим байгуулагдаж, яамдын сайд нар томилогдож, аравдугаар сараас онгоцны буудлын төсөл бодитой хэрэгжих шатандаа орсон түүхтэй. Энэ хооронд төслийн эхний хугацаа хоцорсон түүх эхэлдэг. Миний бие арванхоёрдугаар сард төслийн удирдагчаар томилогдсон.

-Зээлийн хүү, хугацааны талаар мэдээлэл өгнө үү?

-Хоёр удаагийн зээлээр санхүүжсэн. Зээлийн хувьд 40 жилийн хугацаатай, эхний 10 жил төлбөр төлөхгүй. Эхний зээл жилийн 0.2 хувь, хоёр дахь зээл 0.1 хувь буюу 40 жилд хуримтлагдах нийт хүү нь эхний зээл найман хувь, хоёр дох зээл дөрвөн хувийн хүү төлнө. Орон сууцаа жилийн найман хувийн зээлээр авдаг манайханд ингэж хэлэхээр арай амар ойлгогдох болов уу.

-УИХ 2008 оны тавдугаар сарын 10-нд 28.8 тэрбум иенийн гэрээг хүлээн зөвшөөрч, гэрээг соёрхон баталсан. Гэтэл Монголын тал ТЭЗҮ-г өөрсдөө судлаад томруулах асуудал тавьснаар төсөл эхлэх хугацаа дахин хойшилсон шүү дээ.

-Нисэх буудал барих ТЭЗҮ-г Японы SAPROF багийн хийсэн тооцоо дээр үндэслээд зээлээ авчихсан. Монголчууд өөрсдөө ТЭЗҮ-г хийгээгүй юм билээ. Бидний хувьд төслийн эхний ажил зөвлөх компанийг шалгаруулаад зураг төслийн ажил руу орох ёстой байв. Зөвлөх компанийн ажил эхэлсэн бодит цаг үе 2009 оны наймдугаар сар. Ингээд бид дөрвөн сарын турш зургийн төлөвлөлт судалгаан дээр суугаад харахад зээл авсан SAPROF ►

Тухайн үед Монголын эдийн засаг хүнд, мөнгө байхгүй. Зээл авах гэхээр эдийн засгийн чадавхийг нь хараад том хэмжээний зээл олдохгүй, одоогийнхоос хэд дахин буурай эдийн засагтай улс байсан.



► судалгааны төлөвлөлтөөр бол маш жижиг нисэх буудал баригдахаар байсан. Эзгүй хээр баригдаж буй болохоор дэд бүтцийн шаардлагатай бүх барилгууд баригдана. Гэвч бүгдийг маш жижгээр тооцсон, тэр дундаа ус цэвэршүүлэх болон бохир цэвэрлэх байгууламжуудын тоног төхөөрөмжүүд бүр тусгагдаагүй байв. Барилгууд гэхэд л керосин халаалттай. Терминалын барилга нь Буянт-Ухаатай одоогийнхтой ойролцоо хэмжээтэй, гэхдээ нэг давхар гэх мэт.

Хэрвээ бид япончуудын хийсэн зураг төслөөр нисэх буудлаа барихаар шийдэж, айдас хүйдэстэй, хүрэннээсээ гарч чадахгүй ажилласан бол намайг одоо жинхэнээсээ юу барьчихав аа гээд барьж идэж байгаа. Барьснаасаа эсэн юм болох байсан байх. /инээв/

Ингээд төслийн багаас зураг төслийг томруулья, ирээдүйд өргөтгөх боломжийг харья гэх мэт шинээр олон санаа гаргасан. Керосин халаалтын оронд гаднаас хамааралгүй хямд эх үүсвэр болох нүүрсний дулааны станц байгуулья, газар доорх инженерийн туннелэн байгууламж барих, сүүлийн үеийн технологиудыг ашиглаж, ирж, явж буй зорчигчийг салах байдлаар хийх гэх мэт шинэчлээд гаргаад ирсэн. Гэтэл Японы талаас хүчтэй эсэргүүцэлтэй тулсан. Шалтгаан нь анх тохирсон тоо хэмжээг өөрчилж томруулсанд байлаа. Үүнээс болоод 2010 онд Япон талаас төслөө зогсоох асуудал тавьж, таван сарын хугацаанд манай төслийг зогсоов. Тухайн үеийн Сангийн сайд С.Баярцогт, ЗТБХБ-ын сайд Х.Баттулга, Төрийн нарийн бичгийн дарга байсан, одоогийн УИХ-ын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, нөгөө талаас Элчин сайд Т.Кидокоро, ЖАЙКА байгууллагын төвөөс Т.Наказато гэсэн хүмүүс энэ гацааг гаргах зорилготой хэлэлцээрийг хоёр талаасаа гурав хоног тасралтгүй хийсэн. Хэрвээ энэ хүмүүс асуудлыг нааштайгаар шийдэж чадаагүй бол энэ төсөл зогсоход бэлэн байсан. Төслийн эхний бас нэг том сорилт энэ байв.

Ингээд зээлээс хэтэрсэн төслийн санхүүжилтыг Засгийн газар өөрийн хөрөнгөнөөс гаргах, энгийн хийцтэй зарим барилга байгууламжийг төслийн хүрэннээс хасаж Монголын тал өөрсдөө барих тохиролцоонд хүрч, хамгийн гол нь одоо баригдсан төлөвлөлтөө багасгалгүй авч үлдсэн амжилттайгаар төсөл цаашаа үргэлжилсэн дээ.

-Зээл өгч буй талаас ямар шаардлага тавьсан бэ?

-Зээлийг дагаж ирсэн гурван нөхцөл бий. Японы талаас хүүгүй шахуу мөнгө өгчихөөд ►

► зүгээр суухгүй нь ойлгомжтой. Аль ч улсын ашиг сонирхол ийм л байдаг. Ийм хөнгөлөлттэй зээл авсан тохиолдолд зөвлөхөөр Японы компанийг авах ёстой. Японы гүйцэтгэгч компанийг ажиллуулна. Бүтээн байгуулалтын гэрээний нийт худалдан авалтын доод талдаа 30 хувь нь японы бүтээгдэхүүн байх ёстой гэсэн шаардлага тавьсан.

Энэ нь зарим хүмүүст эмзэг тусдаг. Мөнгө өгөх нэрийдлээр буцаагаад аваад явчихлаа гэж. Тодорхой өнцгөөс харвал үнэн. Гэхдээ бүгдийг нь тавиад туучих уу, тодорхой хувьд барих уу, эсвэл 30 хувьд яс барих уу гэдэг нь төслийн удирдлагуудын ур чадвараас хамааралтай асуудал. Төслийг баг ажлаа сайн хардаг, тохиролцож чаддаг байх ёстой. Монголд цаашид хэрэгжих олон том төсөл байгаа. Иймэрхүү зээлийн нөхцлийн асуудлыг цаашид бид онцгой анхаарах ёстой юм билээ.

Ингээд 2011 онд 40 орчим тэрбум иенийн төсөвтэй нисэх буудал барих зураг төслийн саналыг Засгийн газраар оруулж, зээлийн хэмжээнээс хэтэрсэн хөрөнгийг Монгол тал санхүүжүүлэх нөхцөлтэйгөөр тендер зарласан Үүний дагуу Засгийн газрын хуралдаанаас ч төслийн бүтээн байгуулалтын хугацаанд Монголын талаас 122 тэрбум төгрөгийн төсөв суулгуулах тогтоол гаргаж байлаа.

Гэвч эхний тендер амжилтгүй болсон. Японы талаас тэдний хэлдгээр Супер Зеникон буюу супер ерөнхий гүйцэтгэгч таван компани л ийм төслийг хэрэгжүүлж чадна. Бусад нь шаардлага хангахгүй. Японы барилгын компаниудын жагсаалт жил бүр гардаг. Хэн ч ороод үзэж болно. Тус улсын ТОП 5-д дээрх компаниуд орж байгаа. Зургаа дахь компани нь гэхэд 5-р байрт орсноосоо 3-4 дахин бага хөрөнгөтэй. Тэр тав бол бусдаасаа тасраад явчихсан компаниуд. Япончуудтай ажиллах нь маш нарийн, хэдхэн хүнтэй ажиллана гэсэн үг. Үндэсний онцлог байдаг байх. Энэ тав хоорондоо тэр болгон өрсөлдөхгүй, нэг нь яваад ороход муудалцахгүй, за танайх Монголыг ав, манайх Хятад руу явъя гэх жишээний хандлагатай.

Гэрээнд оруулсан зүйл заалтаар төслийн бүх гэрээ худалдан авалт Японы Жайкагийн худалдан авах журмыг мөрдөх заалттай. 2011 оны тендер Тайсэй гэдэг нөгөө таван томын нэг компани орж ирж таван сар судалгаа хийгээд татгалзчихсан. Бид зургаа дахь сар дээрээ гүйцэтгэгчээ шалгаруулчихна гээд л догдлоод хүлээж байгаа шүү дээ. 100-гаад хүнтэй баг орж ажиллаад уучлаарай гээд гараад явчихсан. Олон шалтгаан

бий. Нэмэх 40-өөс хасах 40 хэмтэй газарт манай тоног төхөөрөмж нийлүүлэх компаниуд баталгаа өгөхгүй байна гэсэн нь гол шалтгаан гэж ойлгуулсан.

Нөгөө талдаа 2011 оны гуравдугаар сард Японд болсон цунамигийн гамшгийн дараа тус улсад сэргээн босголтын ажил ид хийж байсан. Мэдэх мэдэхгүй улсад ажил хийхээр мэддэг өөрийн орны зах зээл дээр ажиллах өндөр боломж компаниудад нь гараад ирсэн. Япон компаниудын хувьд гадагшаа ажиллах сонирхол буурчихсан үе таарсан.

Хоёр дахь тендерийг төслөө хоёр багцаар хувааж зарласан. Барилга, газар шороо, зам гүүр гэж. Дан томчууд гэхгүйгээр жижиг, дунд компаниудад нь боломж олгох зорилготой. Бас л амжилтгүй болсон. Оролцсон компаниуд нь төслийн шаардлага хангахгүй байв. Ингээд гурав дахиа тендер зарлахад 2012 он гарчихсан байлаа.

Гурав дахь удаагийн тендер зарлах үед Солонгосын “Самсунг СИ энд ТИ” компани Шангрилла, Гашуун сухайтын төмөр замын ажилд ороод ирсэн байсан. Энэ том бүтэцтэй аварга компанид энэ хоёр төсөл хангалттай биш. Тэд илүү ихийг хийх хүсэлтэй, дэлхийн даяар томоохон төслүүдийг ангуучлаад явдаг том компани. Манай нисэхийн төсөл хараанд нь орсон. Гэтэл тендерийн заалтаар заавал япон компани байх шаардлагатай. Ингээд “Самсунг СИ энд ТИ” компани Японы Мицүбиши компанийн туслан гүйцэтгэгч хийх тохироотой түншлэл байгуулж, Японы нөгөө ТОП 5-ын нэг Шимизү компанитай өрсөлдөөн үүсэж гурав дахь тендер эхэлсэн.

Томоохон төслүүдийн гүйцэтгэгчээр General contractor буюу Ерөнхий гүйцэтгэгч гэсэн аварга компаниуд ажилладаг. Ийм хэмжээний компаниудын хувьд мэддэг улсдаа орохоор өгдөг үнийн санал, ажиллаж үзээгүй шинэ улсад өгдөг үнийн саналууд өөр. Учир нь мэддэггүй улсдаа орохоороо эрсдэлийг өндрөөр тооцож үнийн дүнгээ өсгөдөг. Бидний хувьд гурав дахь тендер дээрээ манай зах зээлийг сайн мэддэг, мэддэггүй хоёр компанитай нүүр тулсан. Шимизү бол манай зах зээлд өмнө нь нэг удаа ч ажиллаагүй компани

Гэвч эхний тендер амжилтгүй болсон. Японы талаас тэдний хэлдгээр Супер Зеникон буюу супер ерөнхий гүйцэтгэгч таван компани л ийм төслийг хэрэгжүүлж чадна. Бусад нь шаардлага хангахгүй.

Япон улсын хөнгөлөлттэй зээлээр барьсан 500 гаруй сая ам.долларын мега бүтээн байгуулалт



► байсан. Учир нь Монголд анхны том мега төсөл хэрэгжих гээд гадны томчуудаас үнийн санал авсан нь энэ юм. Тиймээс тус компани мэдэхгүй зах зээлд орж ирж буй. Харин Самсунг хэдийнэ манайд хоёр ч төсөл дээр ажиллаж байсан тул бодитой үнээр өрсөлдөх нь ойлгомжтой. Энэ давуу талаараа ч “Мицүбиши Чиёодо болон Самсунг СИ энд ТИ” түншлэл компани ялсан байх.

-Японы талаас хоёр дахь зээлээр нисэх буудлын төслийг санхүүжүүлэхэд бэлэн байсан гэсэн үг үү?

-Тухайн үед Японы эдийн засагт уналтын үе тохиож, жилийн дотор Засгийн газар нь хэд солигдчихсон. Улс төрийн тогтворгүй үе байсан. Харин Монголын эдийн засгийн хувьд зээл авч байсан 2008 онтой харьцуулахад бараг 10 дахин тэлэлттэй болчихсон байлаа. Ингээд 2013 онд Японы шинэ Засгийн газрын тэргүүнээр Шинзо Абэ гарч, Ерөнхий сайдын анхны айлчлалаа Ази тив, тэр дундаа Монголд хийж таарсан. Том боломж ингэж гарч ирсэн юм. 2013 оны гуравдугаар сарын 30-ны өдрийг би сайн санаж байна. Нисэх буудлын төсөлд Монголын тал 122 тэрбум төгрөгийн санхүүжилт хийнэ гээд явж байсан үе. Гэтэл Шинзо Абэ манайд айлчлахаар болж, Үндэсний аюулгүй байдлын зөвлөл хуралдсан. Энэ хурлаар Шинзо Абэг Монголд айлчлахад Монгол талаас ямар асуудлаар хэлэлцээр хийх тухай ярилцсан. Бүр тодруулбал, шинэ нисэх буудлын Монголын талаас хийх санхүүжилтийг Японы хоёр дахь зээлээр авах эсэх асуудлыг ярих нь зөв буруу талаар хэлэлцэж эцэслэсэн. Энэ бол түүхэн маш чухал

шийдвэр байсан. Хамгийн том түүхэн шийдвэр гаргасан хүн бол тухайн үеийн Ерөнхийлөгч Ц.Элбэгдорж. Би тэр хуралд байсан хүний хувьд гэрч юм даа. Энэхүү зээлийг авна, авахгүй гээд зөрсөн улсууд ч бий. Ингээд шинэ нисэх буудлын Монголын талаас гарах санхүүжилтийг Японы хөнгөлөлттэй зээлээр 100 хувь барья гэсэн түүхэн шийдэлд хүрсэн. Энэ бол төсөл цааш үргэлжлэх үү, зогсох уу гэдэг удаах том сорилт байсан юм.

Яг нэмэлт зээлийн хэлэлцээр явагдах үед Монголын талаас нисэх буудлын төсөлд хариуцаж байсан барилга, тоног төхөөрөмжүүдийн ажлыг мөн шилжүүлэх хүсэлт тавьсан. Эхний зээлийн гэрээний үнийн зөрүү, Монголын талын хүсэлтээр хийх ажлуудын санхүүжилтийг нэмээд 36.7 тэрбум иений зээл 2015 онд УИХ-аар соёрхон батлагдсан. Япончууд Монголын талын бүх хүсэлтийг хүлээн авсан. Дээрээс нь хүүг нэг дахин багасгасан.

Жайкагийн хувьд нэмэлт зээл эхний зээлээс хэтэрсэн анхны тохиолдол болсон. Уг нь нэмэлт зээл гэдэг нь дутагдсан санхүүжилтийг нөхөх ёстой. Гэтэл дутах биш үндсэн зээлийн дүнгийн хэмжээний том зээлийг өгч байснаараа их онцлог төсөл.

-Япончууд маш нарийн дүрэм журамтай, хууль дүрмээ зөрчдөггүй, яс баримталж ажилладаг улс. Харин шинэ нисэх буудлын төсөл дээр монголчуудад том боломж олгосон юм байна гэж хэлж болох нь ээ?

-Тийм ээ. Олон улсад ч нэмэлт зээл эхнийхээсээ хэтэрсэн гэхээр ойлгомжгүй санагдах байх. Гэхдээ эндээс юу харсан гэхээр дипломат шугамаар ►



► сайн ажиллавал улс төрийн хүрээнд зоримог шийдвэрүүд гаргаж, ажиллаж болдог юм байна гэдэг дүгнэлт хийсэн. Яс баримталдаг дүрэм журам, зарчмыг халж, зоригтой алхам хийж болдог гэдгийг харсан. Дараа дараагийн улстөрчид бодмоор л юм шиг санагдсан.

-Хоёр дахь зээлийн санхүүжилтийн яриа явж байхад талбайд барилгын ажил явж байсан. Нэг нарийн тоо, хугацаатай уралдаж ажиллаж байсан тухай та ярьсан.

-Төслийн талбайд 2013 оны зургадугаар сарын 25-нд ажил эхэлсэн. Энэ өдрөөс хойш 1290 хоногт багтааж нисэх буудлыг барьж хүлээлгэн өгнө гэсэн гэрээтэй. Энэ бол FIDIC буюу Олон улсын зөвлөхүүдийн холбооны жишиг гэрээний ягаан номоор хийсэн гэрээ. Гэрээний хугацаанд ажил эхэлж, 1296 дахь хоног дээр нисэх буудлыг барьж, хүлээлгэн өгсөн. 2017 оны нэгдүгээр сарын 04-нд хүлээлгэж өгөх ёстой байсан. Гэтэл Засгийн газраас баяр наадмын амралтын гурван өдрийг тав болгож сунгасан шийдвэр нь төслийн сүүлийн гурван жилд таарсан. Гурван жилийн зургаан хоног нэмэгдсэн. Ингээд 1296 хоногт багтаж төсөл хугацаандаа дууссан. FIDIC гэрээ аль аль талын эрх ашгийг жигд хамгаалсан, хариуцлага хатуу гэрээ байдаг. Манайхан энэ гэрээг хөрсөндөө буулгаад нутагшуулбал их хэрэгтэй гэрээ гэж хэлмээр байна. Ялангуяа барилгын салбарт ийм гэрээг мөрдөж ажиллавал том өөрчлөлт гарна.

-Монголын тал 122 тэрбум төгрөг гаргах асуудлаа Японы хоёр дахь зээлээр санхүүжүүлэхээр болчихсон. Манай Засгийн

газраас энэ төслийн ямар ажлуудыг хийсэн юм бэ. Эсвэл мөнгө ердөө гаргаагүй юм уу?

-2013 онд төслийн ажил талбайд хэдийнэ эхэлчихсэн. Хоёр дахь хөнгөлөлттэй зээл батлагдах хүртэл буюу 2015 оныг хүртэл 90:10-ын харьцаатай төлбөр хийж ирсэн. Тухайлбал, 100 төгрөгийн нэхэмжлэл орж ирэхэд 90 төгрөгийг зээлээс, 10 төгрөгийг Монголын тал төлдөг байсан. Нийтдээ 1.5 тэрбум иентэй тэнцэх санхүүжилтийг улсын төсвөөс гаргасан. Нэмэлт зээлээр Монголын талаас хариуцсан бүх төлбөр тооцоо болон Засгийн газраас барих үүрэг хүлээсэн тодорхой барилга байгууламжууд, газрын үйлчилгээний болон нислэгийн хөдөлгөөний тоног төхөөрөмжүүдийн худалдан авалтуудыг санхүүжүүлэхээр тохиролцсоноор манай талын төлбөр төлдөг үүрэг зогссон.

Нисэх буудлын төслийг цогцоор нь харвал манай Засгийн газраас хийх ёстой ажлуудаа төсвийн хөрөнгөөр олон ажлыг хийж гүйцэтгэсэн дээ. Шинэ нисэх буудал руу 110 кВт-ын эрчим хүчний шугам татсан. Шилэн кабелийн шугам, зам талбайг хамгаалах үерийн далан, байгаль орчин, геологи, цаг уурын судалгааг бүгдийг төсвөөс санхүүжүүлсэн. Энэ бол тусдаа төсөл. Мөн 140 сая ам.долларын өртөгтэй хурдны замыг Хятадын зээлээр барьсан.

-1290 хоногт төслийг хүлээлгэн өгөх ёстой. Монголын баяр наадмын хугацааг сунгаснаас ►

Гэрээний хугацаанд ажил эхэлж, 1296 дахь хоног дээр нисэх буудлыг барьж, хүлээлгэн өгсөн.

► **болж зургаан хоногийн дараа өгсөн гэж байна. Хугацааг үнэхээр нарийн тооцжээ. Яг ийм хэмжээний хугацаандаа хүлээлгэн өгсөн төслүүд бий юу?**

-Би 1296 хоног, зургаан өдөр хойшилсныг яагаад байнга яриад байна вэ гэхээр ийм л нарийн төлөвлөлттэй төсөл гэдгийг ойлгуулахыг хичээж байна. Түүнээс манайхны дотоод гэрээгээр бодож, төлөвлөдөг шиг төсөл биш. Манайхан хугацаанаас хэтрэхийг тоохгүй шүү дээ. Зургаа хоног бол тэр дундаа бүүр юу ч биш. За тэгж байгаад намар дуусна даа. Дараа жилийн өдийд л хүлээлгэж өгнө дөө гэдэг яриа байх ёсгүй. Нэг

хоног хоцроход л томоохон асуудал үүснэ. Тухайлбал, нэг хоног хоцрох тохиолдолд гүйцэтгэгч талаас онгоцны буудал ашиглалтад ороод нэг хоногт ямар ашиг олох байсан, тэрийгээ нэхэмжлэлээр авах эрхтэй. Сараар хоцорвол нэг сарын ашгийг авах эрхтэй болно. Маш том дүн яригдана. Нөгөө талаас манайхаас хоног хоцроовол гүйцэтгэгч талын нэг өдрийн бүх зардлыг нэхэмжлэх эрхтэй. Бүх хүний цалин, хангамж, тоног төхөөрөмжийн түрээс, хоол унд, сул зогсолтын мөнгө гэх мэт. Хоёр талаас хариуцлагын гэрээг маш хатуу хийж өгснөөрөө онцлог төсөл.

Олон улсын жишгээр

Олон улсын жишгээр харвал хугацаандаа дуусч чадсан төсөл. Хувьчлаад үзвэл иймэрхүү том дүнтэй төсөл хугацаандаа дуусдаг нь дэлхийд 10 хувьтай л байгаа. Манай төслийн хувьд хугацаандаа, дээрээс нь төсвийн хэмнэлттэй дууссан. Ийм хэмжээний төслийн зууны нэг нь л хугацаандаа, дээр нь төсвийн хэмнэлттэй дуусдаг гэж ойлгож болно.

харвал хугацаандаа дуусч чадсан төсөл. Хувьчлаад үзвэл иймэрхүү том дүнтэй төсөл хугацаандаа дуусдаг нь дэлхийд 10 хувьтай л байгаа. Манай төслийн хувьд хугацаандаа, дээрээс нь төсвийн хэмнэлттэй дууссан. Энэ үзүүлэлтээр дэлхийд нэг хувь. Ийм хэмжээний төслийн зууны нэг нь л хугацаандаа, дээр нь төсвийн хэмнэлттэй дуусдаг гэж ойлгож болно.

Бид төслийн датагаа олон улсын жагсаалтад оруулж чадахгүй байна. Юун олон улсад манатай, дотооддоо хэрүүл маргаантай, идэж уучихсан юм шиг хандлагаар дөрвөн жилийг өнгөрөөлөө. Одоо тав дахь жил рүүгээ ороод явж байна. Гаднынхан дотоодын ойлголцлоо нэгтгэ гээд дата руу хамаагүй орохгүй байгаа юм. Хэрвээ бид энэ мэдээллээ бодитоор задалж чадвал маш том үзүүлэлт дэлхийд

харуулна. Төслийн багийнхны гавьяа гэх нь хоёр дахь асуудал. Монгол Улсад ийм төсөл хэрэгжиж чаддагийг статистикаараа үзүүлчихвэл “Хүүе, Монголд ийм хэмжээний төсөл хэрэгжиж болдог юм байна” гээд томчууд зогтусна. Зогтусалт хийх хэмжээний тоон үзүүлэлт. Ийм л том зүйлийг тодорхой хугацаанд алдсан гэж би үздэг.

-Хугацаандаа дууссан, бас 50 сая ам.долларын хэмнэлт гаргасан. Энэ хэмнэлтийг хэрхэн хийсэн бэ?

-Уг нь иенээр ярихаар алдаагүй байдаг. Хүмүүст ойлгомжтой байх үүднээс доллараар яриад байгаа юм. Энэ 12 жилд доллар, иений харьцаа их савласан. Нэг долларын нэг иентэй харьцах ханш 70-120-ын хооронд хэлбэлзсэн шүү дээ. Бараг нугарах хэмжээнд дээшилж доошилж байсан гэсэн үг. Доллараар ярихаар хүн бүр хэзээ харьцуулж ярьснаасаа хамаараад өөр өөр тоо хэлээд байдгийн шалтгаан нь энэ. Ажлын аргачлал, инженерийн нарийн шийдлүүд, мөн төгрөг иений ханшийн зөрүүнээс тодорхой хэмжээний хэмнэлт гарсан. Бүх юм хоёр талтай. Инфляц, эдийн засгийн уналт гээд төгрөг суларсан нь төгрөгөөр тооцсон дотоодын худалдан авалт дээр ашигтай байсан. Энэ бүхэн нийлээд иенээр тооцвол 5.6 орчим тэрбумын хэмнэлт хийж чадсан.

-Зарим хүмүүс шинэ нисэх буудлыг 12 жил барилаа гэж шүүмжилсэн. Та хугацааг тодруулж өгнө үү?

-Бид дээр хэлснээр 43 сар буюу 1296 хоногтоо багтаагаад 2017 оны нэгдүгээр сард барилгын ажлаа хүлээлгээд өгчихсөн. Үүнээс хойш 2017-2018 он хүртэл Засгийн газрын хүсэлтээр орж ирсэн нэмэлт ажлуудыг хийсэн. Дараа нь хэмнэгдсэн мөнгөөр 2019-2020 онд BOEING787 онгоц хоёр ширхэг орох хэмжээний ангар барьсан.

Хэрвээ засгаас нэмэлт хүсэлтүүд орж ирээгүй, дээр нь мөнгө хэмнэгдээгүй бол 2017 онд энэ төсөл дуусч, тавдугаар сард нь онгоцоо хөөргөчих хүлээлттэй байсан. Төсөл 2020 он хүртэл үргэлжилсэн нь ийм учиртай. Засгийн газрын хүсэлтээр нэмэлт ажлууд орж ирээд хугацаа сунгагдсан гэдгийг онцлон хэлбэ.

Би энэ төсөл дээр 12 жил найман сар ажиллаж байна. Бодит шалтгаанаас хугацааны хувьд алдагдал хүлээсний учрыг дахин тодруулья. Төсөл эхлүүлэх улс төрийн шалтгаан буюу Засгийн газар байгуулагдах хүртэлх хугацааг хасъя. Энэ бол намайг ажил авахаас өмнө болсон улс төрийн шалтгаантай хоцролт. Харин төлөвлөлтийн үед таван сар, тендер шалгаруулах явцад 1.8 жил ►

► гэдэг бол төслийн удаашрал мөн байсан. Мөн төсөл дуусаад хүлээлгэж өгсөн 2017 оноос хойш өнөөдрийг хүртэлх 4.6 жил бол нисэх буудлыг ашиглалтад оруулахгүй хадгалсан хугацаа.

Энэ нь улс төрийн тогтворгүй байдал болон Монголын талын төлөвлөлтийн алдаанаас болж ашиглагч буюу оператор компани сонгож чадахгүй алдсан хугацаа гэж би дүгнэдэг. Дараагийн төсөлд энийг хатуу анхаарах ёстой. Энэ бүхэн нийлэхээрээ төслийг урт хугацаанд явсан юм шиг харагдуулаад байгаа юм. Хүмүүс нэг онгоцны буудал барих гэж 12 жил боллоо гэж гайхдаг. Яг үнэндээ онгоц хөөрч буух хэмжээний нисэх буудлыг 1296 хоног буюу 3.6 жилд л барьчихсан юм шүү дээ.

-Японы менежментээр нисэх буудал ажиллаж эхэлсэн.

-Менежменттэй холбоотой нэг зүйл ярья. Нисэх буудлыг 2017 оны тавдугаар сард ашиглалтад орно гэсэн бэлтгэлийг хангах үүрэгтэйгээр миний бие хэсэг хугацаанд барилга болон ашиглалтын бэлтгэлийг хамтад нь хариуцаад ажиллаж байв.

Гэтэл нэг шинэ сайд ирээд намайг хардсан байх л даа. Ашиглалтаас холд, барилгаа л барь гэсэн. Ер нь нисэх буудлын төсөл рүү орохоор ашиглалтыг нь давхар судлахад хүрдэг юм билээ. Олон улсын жишиг нь ч ийм байдаг.

Гүйцэтгэлийн баг болон ашиглалтын баг гэсэн хоёр багийг уялдааг хангасан төслийн менежмент гэж байдаг. Товчхондоо бол төслийн бүтээн байгуулалтын явцад барилгын ажлын үе шатуудад ирээдүйд ажиллах ашиглалтын багийг давхар оруулж ирдэг. Ингээд төсөл эхлэхэд 100 хувийн хүчээр ажиллаж байсан барилгын баг ажлын хамааралтайгаар багасаж, харин түүний урвуу харьцаагаар ашиглалтын баг аажмаар өссөөр төсөл дуусахад 100 хувийн орон тоотой баг болж ашиглалтаа шууд эхлүүлэх менежментийн систем.

Ашиглалтын бэлтгэл ажлыг намайг хариуцаж байхад төслийн дотор ашиглалтын баг байгуулан ажиллаж байв. Энэ ажлын хүрээнд япончуудтай ярьж байгаад гурван сая ам. долларын тусламжийн төсөл хэрэгжүүлсэн. Жайкатай олон жил хамтран ажиллахаар хаана ямар мөнгө байдаг, ямар зориулалттайг нь мэддэг болчих юм билээ. Та нар ийм том төсөл хэрэгжүүлээд ашиглалтад өгөх гэж байна. Хоёр хүсэлт байна. Нэг, ямар схемээр ашиглах вэ. Төр дангаар ашиглаад явах уу, хувийнханд өгөх үү, хамтрах уу. Энэ талд судалгаа хийж өгөөч гэсэн. Жайкагийн зардлаар, дэлхийд дөрөвт ордог Номура гэдэг судалгааны баг ирж

судалгаа хийсэн. Хоёрт, нүүлгэн шилжүүлэлт хийх үеийн төлөвлөгөөг хийлгүүлэх хүсэлт тавьсан. Токиогийн Ханэда нисэх онгоцны буудлаас Нарита руу нэг шөнө нүүлгэлт хийсэн багт ажиллаж байсан туршлагатай хүмүүс ирж ажилласан. Ингээд нисэх буудлыг нүүлгэн шилжүүлэх 500 гаруй ажлыг хамарсан төлөвлөгөө боловсруулж өгсөн байдаг. Мөн Япон руу Чингис хаан нисэх буудлын ажилтнуудыг явуулж сургасан.

Хэрэв энэ бүтэц хэвээрээ ажилласан бол нисэх буудлын нээлтийн хугацаа арай наана байх байсан болов уу гэж заримдаа бодогддог шүү.

-Монголд мега төслийн удирдагчаар 12,8 жил тасралтгүй, тогтвортой ажилласан тохиолдол байхгүй. Та бол анхных. Рекорд тогтоож чадлаа. Таны ард хэн нэгэн гишүүн, сайд дарга нар хамгаалдаг гэж хардахад хүргэж байна л даа. Бид ч ийм хардалтад сайн шүү дээ. Өөрөөр тайлбарлах аргагүй л байна л даа. Ямар ч засаг гарч ирсэн эхний ээлжинд том төслийн удирдагчийг сольдог жамтай.

-Би энэ хугацаанд Зам, тээврийн 11 сайдтай ажилласан. Надтай ямар ч асуудалгүй хамтраад сайхан ажиллая гэсэн сайд байсан. Намайг яаж ийгээд мөнгөний түрийвч болгочих хүсэлтэй сайд бас байсан. Энэ нөхрийг хурдан халаад өөрийн хүнээ тавья гэсэн сайд бас гарч ирсэн. Зам, тээврийн сайд болоод ирж буй зарим хүний нүдэнд манай төсөл шууд мөнгө гэж харагддаг байсан биз. Өөр том төсөл энэ салбар байтугай Монголд байхгүй байсан үе. Тиймээс нисэх буудлын энэ төслийг монгол төсөлтэй андуурч, найзан дундаа ороод явчихна гэж ойлгодог байсан байх. Ямар ч боломжгүй. Бүх санхүүжилт япон талаас хийгддэг, маш нарийн хараа хяналттай төсөл гэдгийг ойлгоогүй ч байх.

Эцэслэн зурагдаагүй л болохоос миний халагдах тушаалын төсөл олон удаа гарч байсан. Эхний үед надад аз таарч байсан болов уу. Төсөл ид эрчээ авсан үеэс япончууд төслийн гол хүмүүсийг халбал төсөл зогсоно гэж хамгаалдаг болсон. Үр дүнд нь би 12 жил, найман сар ажиллаж байх шиг. Түүнээс миний ард хамгаалалт, улстөрч байхгүй. Хэн нэгний цүнх бол бүүр ч барьж үзээгүй дээ.

Япончуудын хувьд надад сайндаа биш л дээ. Энэ нөхөр ажлаа гартаа оруулчихсан, ажлаа сайн мэднэ, удирдан чиглүүлээд явж болгоод байна. Том төслийн гол хүн нь явчихвал шинэ хүн ирээд ажлаа судалж мэдэх гэсээр хугацаа авна. Цаг орно. Ажил удааширна. Энэ бол эргээд зардал өсөхтэй холбогдоно. Энэ бол энгийн ойлголт байх. ■



Цар тахлын цавчилт

Хүсэхэд хясах

Энэ жил манай улс 42 сая тонн нүүрс, 1.4 сая тонн зэсийн баяжмал, 8.9 сая тонн төмрийн баяжмал экспортолохоор төсөвт тусгасан. Өөрөөр

хэлбэл, 2020 онд бид ийм өөдрөг төсөөлөлтэй байсан хэрэг. Гэвч өнгөрсөн оны арваннэгдүгээр сард коронавирусийг дотооддоо алдсанаар уул уурхайн салбар том сорилтын өмнө тулж ирсэн юм. Анхандаа тархалтыг хумиж чадна гэсэн найдлага байсан ч байдал эсрэгээр эргэсэн. Гэвч мөн л найдвар тасраагүй.

Ковидгүй зуныг мөрөөдөж, зун

гэхэд экспортоо хэвийн хэмжээнд хүргэхээр төлөвлөж байлаа. Тэгвэл долдугаар сард уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт ямар хэмжээнд байсныг эргэн санацгаая.

Бичигт, Замын-Үүд, Ханги, Гашуун сухайт, Шивээ хүрэн, Булган гэсэн боомтуудаар төмөр, нүүрс, зэс гэх мэт экспортын гол бүтээгдэхүүн гардаг. Эдгээр боомтын үйл ажиллагаа өнгөрсөн сард үндсэндээ зогссон. Бичигт, Ханги боомтоор л төмрийн хүдэр болон нүүрсний экспорт бага хэмжээгээр тасалдалгүй гарчээ. Эрдэнэт үйлдвэрийн тухайд, төмөр замтай учраас зэсийн баяжмалын экспорт нь хэвийн үргэлжилсэн бол Оюу толгой компани Гашуун сухайтын боомтоор халдвар хамгааллын маш чанд шаардлагын дагуу зэсийн баяжмал экспортолжээ. Булган, Шивээ хүрэн, Гашуун сухайт, Хангийн боомтуудаар өдөртөө 100 орчим, Бичигтээр 30 гаруй машин л гарч байлаа. Зарим өдөр жолооч нарын шинжилгээний хариу хүлээгдэж, томоохон боомтууд тэг зогсоход ч хүрч байв. Ямартай ч манай улс долдугаар сард өдөртөө 200 орчим машинаар уул уурхайн бүтээгдэхүүн экспортолсон гэсэн дүн мэдээ байна. ►

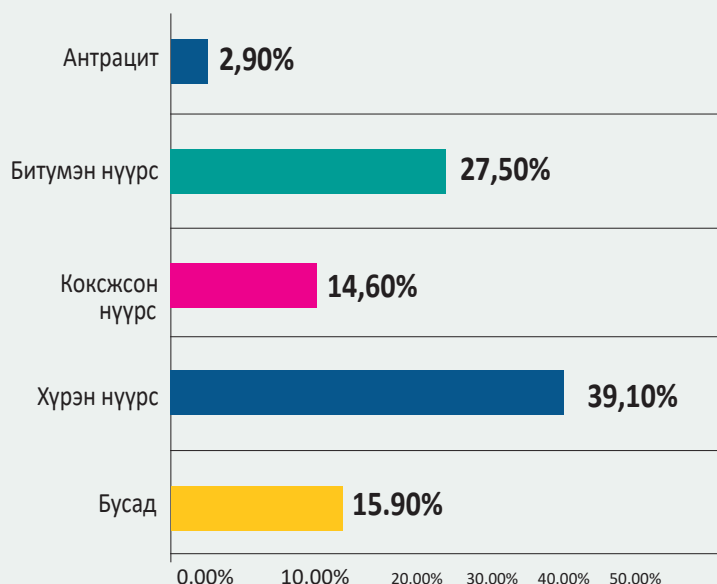
БНХАУ-ын хилийн боомт дээрх нүүрсний татан авалт буурч байгаа ч энэ бууралтыг зэсийн үнийн өсөлтөөр нөхөх боломжтой.

► Австрали улс Хятадын коксжсон нүүрсний зах зээлд гол тоглогч байсан бол он гарсаар манай улс гол нийлүүлэгч болсон. Гэвч сүүлийн саруудад коронавирусийн тархалт эрс нэмэгдсэнтэй холбоотойгоор АНУ, ОХУ-ын коксжсон нүүрсний экспорт огцом өссөн байна. Тодруулбал, дөрөвдүгээр сард АНУ 974 мянган тонн коксжсон нүүрс Хятад руу экспортолж, гол нийлүүлэгч болсон бол ОХУ 761 мянган тонныг нийлүүлжээ. Ялангуяа ОХУ-ын экспорт тогтмол нэмэгдэж, тавдугаар сард 1.05 сая тонн коксжсон нүүрсийг урд хөршид нийлүүлсэн нь Хятадын коксжсон нүүрсний импортын 31 хувийг эзэлж байна.

2021 оны эхний хагас жилийн байдлаар манай улс 9.29 сая тонн нүүрс, 614.9 мянган тонн зэсийн баяжмал, 4.03 сая тонн төмрийн баяжмал экспортолжээ. Эндээс үзвэл экспортлохоор төлөвлөсөн нүүрсний 22 хувийг эхний хагас жилд нийлүүлсэн байна. Үлдсэн хугацаанд 32.7 сая тонн нүүрс экспортолж амжих эсэх нь тун эргэлзээтэй. Уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспортоос хараат манай улсын хувьд энэ бол маш муу мэдээ. Гэхдээ саарын хажуугаар сайн мэдээ бий. Сангийн яам уул уурхайн салбараас төвлөрөх орлого биелэх бүрэн боломжтой гэж үзэж байна. Хэдийгээр цар тахлын улмаас БНХАУ-ын хилийн боомт дээрх нүүрсний татан авалт буурч байгаа ч, энэ бууралтыг зэсийн үнийн өсөлтөөр нөхөх боломжтой гэж албаныхан онцоллоо.

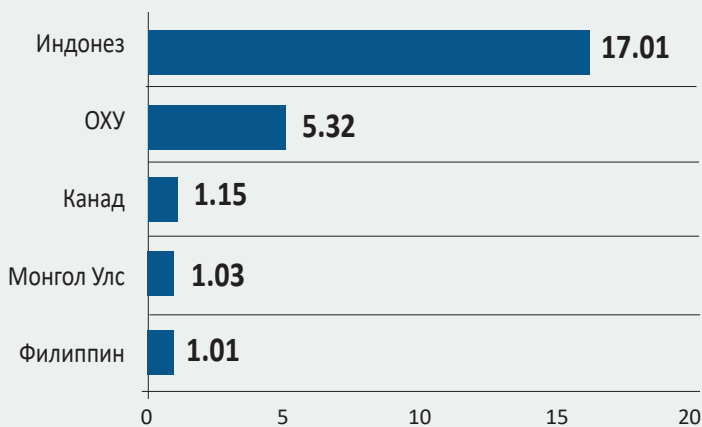
2021 оны төсвийг батлах үед зэсийн баяжмал дахь цэвэр зэсийг тонн тутамд 6,500 ам.доллар байхаар тооцоолсон. Нэг тонн зэсийн баяжмал дахь цэвэр зэсийн агууламж дунджаар 22 орчим хувь байдаг тул зэсийн баяжмалын экспортоос 2.2 тэрбум ам.долларын орлого олохоор төлөвлөжээ. Тэгвэл энэ оны эхний хагас жилийн байдлаар зэсийн баяжмалаас 1.3 тэрбум ам.долларын орлого олсон нь нийт экспортын орлогын 31.9 хувийг эзэлж байна. Тодруулбал, өнгөрсөн тавдугаар сард нэг тонн зэсийн үнэ 10 мянган ам.доллар давсан нь экспортын орлогыг нөхөхөд том түлхэц болжээ. Өнгөрсөн оны тухайд манай улс зэсийн баяжмалаас 1.8 тэрбум ам.долларын орлого олсон нь нийт экспортын үнэлгээний 23 орчим хувийг бүрдүүлж байсан билээ.

Хятадын нүүрсний импорт (2021.06)



Эх сурвалж: GAC, Sxcoal

Хятадын нүүрсний зах зээл дэх гол таван тоглогч (2021.06 сар сая.тонн)



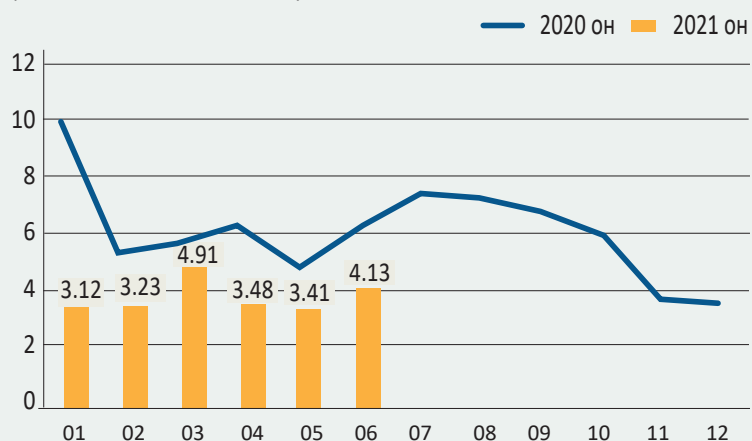
Эх сурвалж: GAC, Sxcoal

Үүлэн чөлөөний нарыг алдав уу

Зэс, коксжих нүүрсний үнэ өсч, эрэлт нэмэгдэж байгаа нь хонгилын үзүүрт гэрэл асааж байгааг УУХҮЯ-аас онцолсон юм. Нөгөөтгээгүүр, Хятадын ►

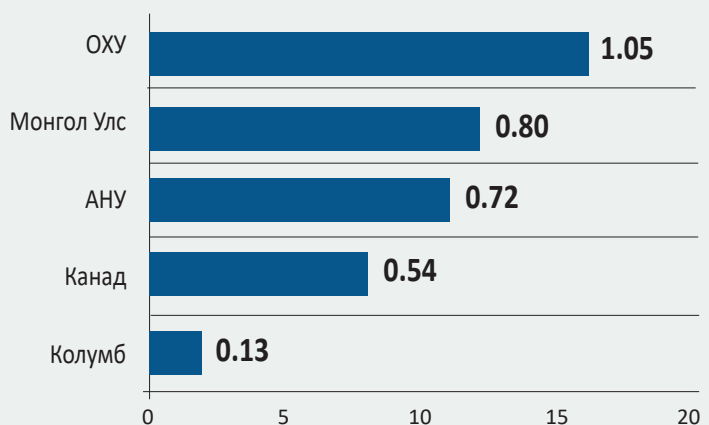
Хятадын коксжих нүүрсний импорт

(2020, 2021 он, сая.тонн)



Эх сурвалж: GAC, Sxcoal

Хятадын зах зээл дэх коксжих нүүрсний гол нийлүүлэгчид (2021.05 сар, сая.тонн)



Эх сурвалж: GAC, Sxcoal

- талын худалдан авагчид Засгийн газартаа нүүрсний импортыг нэмэгдүүлэх талаар удаа дараа санал тавьжээ. Гагцхүү манай улс халдвар хамгааллын дэглэмээ сайжруулж, коронавирусийн тархалтыг хумиж чадвал үлдсэн хугацаанд эерэг өөрчлөлт гарах боломжтой. Тэр тусмаа наймдугаар сард багтаж хэвийн болбол төлөвлөгөө, төсөөлөлдөө хүрч болно хэмээн УУХҮЯ-аас мэдэгдсэн.

Цар тахлын нөлөө уул уурхайн салбарт хүнд туссан ч нөхцөл байдлаа өөрчлөх сэжүүр өгснийг дурдах хэрэгтэй. Энэ бол дэд бүтцээ сайжруулж, тээвэрлэлтээ оновчтой зохион байгуулах ёстойг “дахин сануулсан” явдал юм. Энгийн жишээ дурдъя. Цагаан хадны эмх замбараагүй байдлын талаар бид олон жил үр дүнгүй шуугисан. Популизмын мөнхийн бай болсон гэмээр энэ газар коронавирусийн ачаар шинэ өнгө төрхөө олох магадлалтай байна. Тээврийн компаниудад тооцоо судалгаагүй зөвшөөрөл өгч, хүн, машин овоолдог нь коронавирус тархах эрсдэл дагуулж байгаа учраас дахин шинэ төлөвлөлт хийж байгааг холбогдох албаныхан онцолсон юм.

Хэрэв дэд бүтэц сайн байсан бол, төмөр замтай байсан бол байдал өөрөөр өрнөх байлаа. Авто тээврээс хараат Оюутолгой, Тавантолгой экспортоо хумисан нь манай улс дэд бүтцээ яаралтай шийдэх хэрэгтэйг сануулсан том дохио юм.

Үүнтэй уялдаад төмөр замын асуудал дахин хөндөгдөнө. Өнгөрсөн хугацаанд Тавантолгой-Гашуун сухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалт эрчимтэй өрнөсөн. Ашиглалтад орох хугацаа нь ч хаяанд тулж ирээд байна. Гэтэл нэг зүйл тодорхойгүй хэвээр. 200 гаруй км төмөр зам барисан ч Хятадын төмөр замтай хаана, аль цэгээр холбохоо тогтоогүй нь санаа зовинол дагуулж буй. Харин Гадаад харилцааны сайд Б.Батцэцэг БНХАУ-д албан ёсны айлчлал хийж, тус улсын Гадаад хэргийн сайд Ван И-тэй өнгөрсөн долдугаар сарын 27-ны өдөр Тяньжин хотноо албан ёсны хэлэлцээр хийсний дараа нааштай хариу дуулав. Талууд төмөр замын хилийн шугам огтлолцох цэгийг тогтох ажлыг эрчимжүүлэхээр тохиролцжээ. Хэрэв ирэх онд төмөр зам ашиглалтад орвол жилд 30 сая тонн уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг экспортлох боломжтой болох юм. Гэхдээ төмөр замтай холбоотой сөрөг хүлээлт байсаар байгааг сануулья.

Зэсийн “ирээдүй” монголчуудын “ирээдүй” болох уу

Дэлхий дахинд зэсийн шинэ эрин эхэлж байгаа талаар баримт, судалгааг МУИС-ийн Эдийн засгийн хүрээлэнгээс танилцуулсан. Ногоон хөгжлийг чухалчилж, сэргээгдэх эрчим хүчний станц байгуулах, цахилгаан машин үйлдвэрлэх, ►

► шинжлэх ухаан, технологийн шинэ шатанд хүрэх тусам зэсийн хэрэглээ өсөн нэмэгдэж байна. Сүүлийн 50 жилд дэлхий нийтийн зэсийн хэрэглээ дунджаар гурав дахин өсжээ. 2019 онд л гэхэд дэлхийн зэсийн хэрэглээ 24.4 сая тоннд хүрсэн. Үүний шалтгаан нь цахилгаан машины үйлдвэрлэл. Цаашид цахилгаан машины хэрэглээ өсөх хандлагатай байгаа ч цэнэглэгч станцын хүртээмжээс хараат байгааг машин үйлдвэрлэгчид хэлдэг. Учир нь цахилгаан машины хурдан цэнэглэгч бүр найман кг зэсээс бүрддэг нь энэ салбар зэсийн эрэлт, нийлүүлэлтээс шууд хамааралтайг харуулж байна.

Мөн Хятадад үйлдвэрлэл эрчимжиж байгааг холбоотойгоор зэсийн хэрэглээ Ази тив рүү шилжиж байгааг тус судалгаанд дурдсан байна. 2019 оны байдлаар зэсийн нийт эрэлтийн 70 хувь нь Азид төвлөрчээ. Тэр дундаа харилцаа холбоо, мэдээллийн технологийн хөгжилтэй холбоотойгоор зэсийн эрэлт огцом өсөх хандлагатай байна. Энэ нь 5G сүлжээг нэвтрүүлж байгааг холбоотой бөгөөд “зэсийн шинэ үе”-ийг авчирч байгааг судлаачид онцолжээ.

Учир нь БНХАУ-д 5G сүлжээг бүрэн нэвтрүүлэхэд 72 мянган тонн зэсийн эрэлт үүснэ гэсэн тооцоолол байна. Түүнчлэн түлш бага зарцуулдаг нисэх онгоц, төмөр замын зүтгүүр үйлдвэрлэхэд ордог зэсийн орц, найрлага хурдтай нэмэгдэж байна.

McKinsey компанийн дэргэдэх Дэлхийн хүрээлэнгийн судалгаагаар 2035 онд зэсийн эрэлт одоогийн түвшнээс 43 хувиар өсөх ажээ. Мөн 2025 онд зэсийн зах зээлд таван сая тонн зэсийн нийлүүлэлтийн хомсдол үүснэ гэж Олон улсын зэс судлалын групп тооцоолсон. Энэ бол 30 орчим Оюу Толгойн үйлдвэрлэлтэй тэнцэхүйц хэмжээний хомсдол юм.

Дэлхийн зах зээлд ийн эрэлт тогтмол нэмэгдэж байгааг холбоотойгоор зэсийн үнэ өсөж, ойрын 5-10 жилийн хугацаанд тонн тутамдаа 15 мянган ам.долларт хүрнэ гэж Trifigura, Goldman Sachs зэрэг байгууллагад тооцоолж байна.

Манай улсын хувьд зэсийн хүдрийн 11,444 сая тонн, металлын 79,548.6 сая тонн нөөцтэй. Үүнийг 2018 оны ханшаар тооцоход зах зээлийн үнэлгээ нь 529 орчим тэрбум доллар юм. Одоо ч хайгуулын ажил идэвхтэй өрнөж байна. Түүнчлэн зэсийн баяжмалын экспорт

2020, 2021 оны эхний хагас жилийн экспортын харьцуулалт, тонн

	2021 оны эхний хагас жил	2020 оны эхний хагас жил	Өсөлт бууралтын хэмжээ тн	Өсөлт бууралтын хувь
Зэсийн баяжмал	614.9 мян. тн	675.9 мян. тн	-60.98 мян. тн	-9.02
Нүүрс	9.29 сая.тн	8.65 сая.тн	+634.3 мян. тн	+7.33
Төмрийн хүдэр	4.03 сая.тн	4.12 сая.тн	-95.7 мян.тн	-2.32

Эх сурвалж: Гаалийн ерөнхий газар

2020, 2021 оны эхний хагас жилийн экспортын орлогын харьцуулалт (ам.доллар)

	2021 оны эхний хагас жил	2020 оны эхний хагас жил	Өсөлт бууралтын хэмжээ	Өсөлт
Зэсийн баяжмал	1.31 тэрбум	741.1 сая	+571.8 сая	+77.2
Нүүрс	1.02 тэрбум	690.1 сая	+327 сая	+47.4
Төмрийн хүдэр	550.8 сая	283.2 сая	+267.6 сая	+94.5

Эх сурвалж: Гаалийн ерөнхий газар

Зэс, нүүрсний дундаж үнийн харьцуулалт (ам.доллар)

	2021 оны эхний хагас жил	2020 оны эхний хагас жил	Өсөлт бууралтын хэмжээ	Өсөлт
Зэсийн дундаж үнэ	9631	5754	+3877	+67
Нүүрсний дундаж үнэ	184	82	+102	+126

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо

ойрын 20-30 жилд гадаад худалдааны эргэлтэд чухал байр суурь эзэлсэн хэвээр байна. Зэсийн салбар 2016-2018 оны байдлаар Монгол Улсын экспортын 40-50 хувь, төсвийн орлогын 15-20 хувь, гадаадын шууд хөрөнгө оруулалтын 70-80 хувь, дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 20 орчим хувийг шууд утгаар бүрдүүлсэн. Гагцхүү цар тахлаас сургамж авч, дэд бүтэц, зохион байгуулалтаа сайжруулж чадвал эдийн засгийн хөдөлгүүр жинхэнэ утгаараа ажиллах юм. ■

БНХАУ-д 5G сүлжээг бүрэн нэвтрүүлэхэд 72 мянган тонн зэсийн эрэлт үүснэ.

Ж.Золжаргал: Нүүрс тээвэрт хүн хоорондын харилцаа үүсгэхгүй байх нь чухал



"Монгол нүүрс" ассоциацийн гүйцэтгэх захирал Ж.Золжаргал

-Боомтуудын үйл ажиллагаа үндсэндээ зогсонги байдалд байлаа. Зарим уурхай тэг зогслоо. Ойрын хугацаанд уул уурхайн салбар эргэж сэргэх боломж байна уу?

-Техникийн хувьд бол чадамж байна. Өвчний тархалт намжчихвал уул уурхайн салбарынхан бэлэн байдалд байгаа. Богино хугацааны зогсолтоос эргэж сэргэх амархан. Харин урт хугацаанд зогсонги байдалд орвол эргэн сэргэхэд үнэхээр хэцүү байх болно. Эргэн хэвийн ажиллах, ажилчдаа эргүүлэн татахад цаг хугацаа шаардана.

-Манай улс энэ онд 42 сая тонн нүүрс экспортлохоор төсөөлж, төсөвт тусгасан. Үлдсэн хугацаанд бид энэ төсөөллөө биелүүлж чадах болов уу?

-Үлдсэн хугацаандаа маш сайн зохион байгуулалттай байж, халдвар хамгааллын дэглэмээ барьж чадвал нүүрсний экспортын хэмжээ өнгөрсөн

жилийн түвшинд хүрчих боломж ут нь бий. Ерөөсөө Ковидын нөхцөл байдлаас л бүх зүйл хамаарна. Иймэрхүү хариуцлагагүй байдлаар яваад байвал ахиад олигтой нүүрс гаргаж чадахгүй.

-Хэрэв бид тээвэрлэлтээ оновчтой зохион байгуулж чадвал экспорт төлөвлөсөн хэмжээндээ хүрнэ гэж та хэллээ. Тэгвэл манай улс энэ тал дээр хэр санаачилгатай ажиллаж байна вэ? Хариуцлагатай байж чадаж байна уу?

-Ямар ч байсан маш их ажиллаж байна. Бүх түвшиндээ л гүйлдээд, бужигнаад байна. Гэхдээ зохион байгуулалт, чадамжийн хувьд хангалтгүй л гэж харагдаад байна даа.

Цагаан хад гэхэд л нүүрсний ачиж, буулгах терминал байхгүй. Сайн дураараа нүүрс оруулаад буулгачихсан юм шиг маш ойлгомжгүй, бужигнасан газар. Тийм ч учраас өвчин тархах эрсдэл үүсээд байна. Орж, гарах хөдөлгөөн нь зохион байгуулалт муутай. Дээр нь хулгайн жолооч нар нэвтэрдэг. Тийм ч учраас энэ замбараагүй байдлыг цэгцлэх хэрэгтэй.

-Цагаан хадны нөхцөл байдлыг сайжруулна гэж олон жил ярилаа. Ялангуяа өнгөрсөн намар Засгийн газраас удаа дараа очиж байдалтай танилцсан. Үр дүн гарав уу?

-Үр дүн гараагүй болохоор л нүүрсээ гаргаж чадахгүйд хүрээд байна л даа. Юуг нь судлаад дахин дахин очоод байдлыг би ойлгодоггүй. Очиж үзлээ, байдлыг ойлголоо, угаасаа ойлгомжтой, асуудал нь нүдэн дээр ил байдаг. Ийм шийдчих зүйл дээр арай л олон жилийг барлаа. Одоо цаг алдмааргүй байна.

Нүүрсний экспорт дээр нэг зүйлийг онцолж хэлмээр байна. Нүүрсний нөөцөөсөө илүү дэд бүтцийн асуудал тулгамдаад байна. Цагаан хад байна уу, ер нь хаанахын ч, аль ч тээвэр дээр эхлээд дэд бүтцээ шийдэх хэрэгтэй. Ковид алдагдлаа, Монголын нүүрсний экспорт бараг зогслоо. Гэтэл дэд бүтэц сайтай улсууд нь нүүрсээ зарсаар л байна. Дэд бүтэц, зохион байгуулалт муутай нь ингээд гагцхаж байгаа юм.

-Хэрэв байдал энэ хэвээрээ үргэлжилбэл ямар эрсдэл үүсэх вэ?

-Одоогоор зэс, алт гээд гол нэр төрлийн уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспорт өнгөрсөн жилийн мөн үетэй харьцуулахад бууралттай байна. Өнгөрсөн жил алтны экспорт нэмэгдэж, уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспортын орлогын тодорхой хувийг нөхөж байсан шүү дээ. Гэтэл одоо алтны экспортын орлого багасаад ирлээ. Өөрөөр хэлбэл, эдийн засаг тун хүнд байдалд орж болзошгүй байна.

-Нүүрс тээврийг оновчтой зохион байгуулах ойрын хугацааны шийдлүүд юу байна вэ?

-Тавантолгойгоос Гашуун сухайт руу төмөр зам тавьж байгаа шүү дээ. Ажил нь нэлээд явчихсан. Гэтэл Хятадын талтай төмөр зам нийлэх цэг нь одоо болтол тодорхойгүй байна. Цэгээ л яаралтай тохирмоор байна. Төмөр зам 2022 оны долдугаар сард ашиглалтад орох товтой байгаа шүү дээ. Гэхдээ бүтээн байгуулалтын ажлаа нугалчихсан байгаа энэ үед Хятадын талтай тохирчихвол төмөр замаа хугацаанаас нь өмнө ашиглалтад оруулах боломжтой. Эдийн засаг хүнд байна. Цаашдаа ч хэцүүднэ. Ийм үед хугацаа алдмааргүй байна. Төмөр зам ►

► нь 200 гаруй км явчихсан байдаг. Хаа очиж залгах нь тодорхойгүй байгаад байж болохгүй шүү дээ.

Хоёрдугаарт, нүүрсний экспортын 40 гаруй хувь нь нэвтэрдэг Шивээ хүрэнгийн боомтын үйл ажиллагааг зөв зохион байгуулах боломж байна. Нарийн сухайтын сул коксжих нүүрсийг энэ боомтоор экспортолдог. Орд нь хилээсээ 50-иадхан км-ийн зайтай. Зам харилцаа сайн, хилийн орц, гарц нь харьцангуй чөлөөтэй. Энэ давуу талыг нь ашиглаад чингэлгийн тээвэр хийе гэсэн саналыг Хятадын талаас ч удаа дараа тавьдаг. Өөрөөр хэлбэл, чингэлэгтэй нүүрсээ өргөгч кранаар өргөөд хилийн цаад талд тавьчихна. Хүн хоорондын харилцаа үүсэхгүй. Энэ төрлийн тээврийг төр засаг дэмжээд өгвөл хэрэгжих боломжтой. Цар тахлын эрсдэл нэмэгдсэн ч тасалдал үүсэхгүй.

-Ховдын Булганы боомт энэ чиглэлээр ахицтай ажиллаж байгаа санагддаг. Одоогоор нөхцөл байдал нь ямар түвшинд байгаа бол?

-Тийм. Булганы боомт бол Ховд аймгийн Хөшөөтийн уурхайгаас нүүрс экспортолдог гол боомт. Тэнд монгол талын жолооч нар нь чиргүүлээ чирч, хилийн зурвас руу аваачиж өгчихөөд буцчихдаг. Хятадын талаас жолооч нь орж ирээд аваад явдаг. Сүүлд нь хоосон чиргүүлээ бас тийм зарчмаар солилчихно. Ийм байдлаар ажиллаад хоёр жил болж байна. Одоо гараад байгаа 200 машины тал нь энэ боомтоор гарч байна. Өөрөөр хэлбэл, нүүрс тээвэрт хүн хоорондын харилцаа бага байх тусмаа экспорт хэвийн үргэлжилнэ. Бид цаашид Ковидтой зэрэгцэн амьдрахыг үгүйсгэхгүй. Хэрэв бид илүү найдвартай дэд бүтцийн шийдлүүдийг хэрэгжүүлэхгүй бол эдийн засгийн эмзэг байдал үргэлжилсээр байна. Гал унтраах түр хугацааны ажил хийгээд үндсэн дэд бүтцээ шинэчилж чадахгүй алгуурлаад байвал ямар ч нэмэргүй. ■

Э.Лхагва: Оюутолгойн үйлдвэрлэлийн төлөвт өөрчлөлт ороогүй



Оюу толгой компанийн Хамтын ажиллагаа, мэдээлэл харилцааны газрын Ерөнхий менежер Э.Лхагва

-Оюутолгойн хувьд энэ жил хэчнээн тонн алт, зэс экспортлох төлөвлөгөөтэй байгаа вэ?

-Туркойз Хилл Ресурс компани Оюу толгойгоос 2021 онд баяжмал дахь алт 400,000-480,000 унц, баяжмал дахь зэс 150,000-180,000 тонн үйлдвэрлэх төлөвтэй байгааг мэдэгдсэн. Энэ төлөв өнөөдрийн байдлаар (2021 оны долдугаар сарын 22-ны өдөр) хэвээр хадгалагдаж байна.

-Оны өмнө бид нэлээд өөдрөг төсөөлөлтэй байсан. Гэвч цар тахлын улмаас нөхцөл байдал тооцоолж байснаас өөр боллоо. Танай компанийн хувьд олборлолт, экспортын төлөвлөгөөндөө хүрэх боломж хэр байна вэ? Одоогоор олборлолт болон экспорт ямар хэмжээнд байна вэ?

-Одоогоор үйлдвэрлэлийн төлөвт өөрчлөлт ороогүй байна. Хэрвээ үүнд ямар нэг өөрчлөлт орсон тохиолдолд

Туркойз Хилл компани цаг тухайд нь мэдээлэл өгнө. Экспортын хувьд 2021 оны гуравдугаар сарын 30-ны өдөр зарласан давагдашгүй хүчин зүйл хэвээр үйлчилж байна. Харин дөрөвдүгээр сарын 15-ны өдрөөс Хятад дахь худалдан авагч талууд руу хийх баяжмалын тээвэр эргэн сэргэсэн. Бидний хувьд бүх талуудтай хамтран үйл ажиллагаагаа аль болох хэвийн байдалд оруулахаар ажиллаж байна.

-Танай хувьд тээврийн жолооч нарынхаа халдвар хамгааллыг дэглэмийг сахиулахад хэрхэн анхаарч байна вэ? Тээврийн хэмжээг өсгөхийн тулд ойрын хугацаанд ямар арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэж үзэж байна вэ?

-Оюу толгой компани нь УОК, Өмнөговь аймаг, сумдын онцгой комиссуудаас гаргасан тушаал шийдвэрийг тууштай хэрэгжүүлэн ажиллахын зэрэгцээ Рио Тинто компанийн олон улсын туршлага, Оюу толгой компанийн өөрийн онцлогт тохирсон арга хэмжээнүүдийг үр дүнтэй хэрэгжүүлэн ажиллаж байна. Үүний дотор баяжмал тээвэрлэлтэд оролцдог бүх багаа уурхайн талбарт бусад ажиллагсдаас тусгайлан байрлуулж, халдвар хамгааллыг онцгойлон сахиулж байна.

Мөн бүх баг вакцинжуулалтад хамгийн эхэнд хамрагдсан. Засгийн газар болон Өмнөговь аймгаас Цагаан хадны бүсэд онцгой анхаарал хандуулан ажиллаж байгаад бид бүхэн талархалтай байна. Тээврийн хэмжээг нэмэгдүүлэхэд чиглэсэн аливаа арга хэмжээг бид бүхэн дэмжин ажиллах болно.

-Оюутолгой 2030 он гэхэд дэлхийд тэргүүлэх зэс, алтны уурхай болно ►

► гэсэн хүлээлттэй байна. Хэрэв уурхайн хамгийн үнэ цэнтэй хэсгээс олборлолт явуулаад эхэлбэл манай улсад ямар боломжууд нээгдэх вэ?

-Гүний уурхай бүрэн ашиглалтад орсноор Оюу толгой нь дэлхийн хамгийн том зэсийн таван уурхайн

нэг болох боломжтой юм. Ингэснээр 2022-2023 оноос эхлэн Оюу толгойн үйлдвэрлэж буй зэсийн хэмжээ ойролцоогоор гурав дахин нэмэгдэж, тэр хэрээр улс, аймаг орон нутгийн эдийн засаг, нийгэмд оруулж буй хувь нэмэр үлэмж өсөх тооцоо бий. ■

Б.Элбэгзаяа: Алдсан боломжоо нөхөж амжина



Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамны Бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Б.Элбэгзаяа

-2021 он гарсаар хэдийнэ хагас жил өнгөрчихлөө. Оны эхэнд экспортын тун өөдрөг төсөөлөл гаргасан. Одоо энэ төсөөлөл, төлөвлөгөөнийхөө хэдэн хувийг хэрэгжүүлээд байна вэ?

-Эхний хагас жилийн байдлаар 614.9 мянган тонн зэсийн баяжмал, 9.29 сая тонн нүүрс, 4.03 сая тонн төмрийн баяжмал экспортлоод байна. Өмнөх жилийн мөн үетэй харьцуулбал ойролцоо дүнтэй яваа. Учир нь 2020 онд хоёр улсын цагаан сар болон бусад баярын өдрүүдэд экспорт хийдэггүй байсан. Энэ жил Засгийн газар, дипломат байгууллагууд болон хилийн байгууллагуудын түвшинд

цөөнгүй удаа ярьж хэлэлцсэний үр дүнд экспортоо бага ч гэсэн тогтмол үргэлжлүүлж байна. Зэсийн баяжмалын экспорт өмнөх оны мөн үеийнхээс ес орчим хувиар буурсан байна. Харин нүүрсний экспорт долоо орчим хувиар өссөн үзүүлэлттэй. Гэхдээ 2019 оны мөн үетэй харьцуулбал буурсан. Төмрийн баяжмалын экспорт 2.3 хувийн бууралттай байна.

-Коронавирусийн нөхцөл байдал хэр удаан үргэлжлэх нь тодорхойгүй. Магадгүй манай улс экспортын хэмжээг нэмэх шинэ боломжуудыг эрэлхийлэх ёстой байх. Салбарын яам ойрын хугацаанд энэ тал дээр ямар шийдлүүдийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байна вэ?

-Хамгийн гол нь манай улс халдвар хамгааллын дэглэмээ сахиж, өвчний тархалтыг бууруулах ёстой. Мөн уул уурхайн бүтээгдэхүүний экспортод чингэлэг тээвэр гэх мэт хүний оролцоо аль болох бага байх хувилбарыг сонгох хэрэгтэй. Цаашид экспортоо нэмж, хэвийн горимд аваачихын тулд шат шатандаа олон асуудал ярьж байна. Засгийн газраас чингэлэг тээврийг эрчимжүүлж, хилийн боомтуудыг чадавхжуулах талаар тогтоол гарсан. Үүнтэй холбоотойгоор Сангийн яам, УУХҮЯ, Гаалийн ерөнхий газар, Зам, тээврийн хөгжлийн яам болон бусад мэргэжлийн байгууллагууд хамтран ажлын хэсэг байгуулсан. Энэ

ажлын хэсэг чингэлэг тээврийг хэрхэн нэмэгдүүлэх талаар бүхий л тооцоо судалгааг гаргаж, экспортлогч аж ахуйн нэгжүүдтэй хамтран ажиллаж байна. Хятадын талаас ч чингэлэг тээврийн зохицуулалт хийх талаар бидэнд удаа дараа шаардлага тавьж байсан.

-Чингэлэг тээвэр хийх боломж хэзээ бүрдэх вэ?

-Чингэлэг тээврийн үндэс суурийг тавиад эхэлчихсэн байгаа. Хоёроос гурван сарын хугацаанд чингэлэг тээврийг задгай тээвэртэй зэрэгцүүлэн явуулахаар төлөвлөж байна. Хамгийн түрүүнд Гашуун сухайт, Шивээ хүрэнгийн боомтуудад чингэлэг тээврийг нэвтрүүлэх юм.

-Чингэлэг тээвэр нэвтрүүлбэл экспорт хэдэн хувиар нэмэгдэх тооцоо байна вэ?

-Энэ хоёр боомтоор экспортолдог нүүрсний хэмжээ жилдээ 15 сая тонноор нэмэгдэнэ гэж бид тооцоолсон. Чингэлэг тээврийг ирэх аравдугаар сараас нэвтрүүлбэл жилийн эцсээр Гашуун сухайт, Шивээ хүрэнгийн боомтоор тус бүр нь 3-4 сая тонн нүүрс чингэлгээр тээвэрлэх боломжтой.

-Тавантолгой-Гашуун сухайт чиглэлийн төмөр зам ашиглалтад орвол экспортын тээвэрт маш том дэвшил гарна. Гэвч одоо хүртэл Хятадын талтай төмөр замын хилийн шугам огтлолцох цэгээ тодорхой болгоогүй байна. Уул уурхайн яам энэ асуудалд хэрхэн анхаарч байна вэ?

-Гадаад харилцааны яам, Зам, тээврийн хөгжлийн яам энэ асуудлыг голлон хариуцаж байна. Манай яам Эрдэнэс Тавантолгой компанид чиглэл өгч ажилладагийн хувьд уурхайгаас ачих байгууламжийн бүтээн байгуулалтад түлхүү анхаарч байгаа.

Цэг тохирох нь гол асуудал мөн. Гэхдээ ачих байгууламж барих ч бас үүнээс дутуугүй чухал. Төмөр зам ашиглалтад орвол жилдээ 30 сая тонн нүүрс экспортолно. Ийм хэмжээний нүүрс ачих нь маш том ажил бөгөөд ►

► өдөрт бараг 1000-1200 вагон ачих шаардлагатай болно. Өөрөөр хэлбэл, нэгээс хоёр минутанд нэг вагон ачна гэсэн үг. Ийм хэмжээний хүчин чадалтай ачилтын байгууламж барих нь маш нарийн төвөгтэй ажил. Одоогоор ТЭЗҮ боловсруулах, түүнийг санхүүжүүлэх, хөрөнгө оруулах талаар манай яаман дээр эрчимтэй яригдаж байна. Ямартай ч ирэх онд төмөр зам ашиглалтад орохоос өмнө ачилтын байгууламжаа барьж дуусгана.

Мөн төмөр зам ашиглалтад орсны дараа тээвэрлэсэн 1000-1200 вагоныг Хятадын тал руу яаж гаргах вэ гэдэг асуудал гарч ирнэ. Нэгдүгээрт, төмөр замын царигийн зөрүү байна. Шилжүүлэн ачих байгууламжийн хурд, мөн түүн дээр нэмэгдэх өртгөөс хамаарч манай нүүрсний өрсөлдөх чадвар, нүүрсний үнэ тогтоно. Энэ мөн л чухал асуудал. Үүнийг хоёр улсын Засгийн газрын хэмжээнд нэлээд өндөр түвшинд ярьж байгаа. ■

боомтоор гаргаж байгаа одоогийн зардал өндөртэй системийг өөрчлөх шаардлагатай. Үүний тулд уурхай дээрээс ачилт, гаалийн бүрдүүлэлт хийж экспортлох (нийтийн дунд “уртын урт” гэж яригддаг) нь илүү оновчтой хувилбар гэж үзэж байна.

Мөн Ковид-19 цар тахлын улмаас үүсээд байгаа хүндрэлийг давах, эдийн засгийн идэвхжлийг сэргээх зорилгоор Засгийн газрын 2021 оны долдугаар сарын 2-ны өдрийн хуралдаанаар Гашуунсухайт боомтын орчим хилийн зурваст гаалийн хяналтын бүс буюу чингэлэг тээврийн талбай байгуулах асуудлыг хэлэлцэн дэмжсэн. Мөн энэ ажлыг төр, хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагааны хэлбэрээр долдугаар сарын 6-ны өдрөөс есдүгээр сарын 1-ний дотор шуурхай хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэлээ. Энэ бол тээвэрлэлтэд хүний оролцоог бууруулах, тээврийг зардал багатай, оновчтой зохион байгуулах тохиромжтой хувилбар. Энэхүү төслийг Энержи ресурс ХХК хариуцан ажиллаж байна.

-Танай компанийн зүгээс уурхайн халдвар хамгааллыг дэглэмийг сахиулахад хэрхэн анхаарч байна вэ?

-Ухаа худаг уурхай болон экспортын тээврийн бүхий л үйл ажиллагаанд халдвар хамгааллыг өндөр түвшинд мөрдүүлэн ажиллаж байна. Тухайлбал, ажилтнууддаа түргэвчилсэн тестийн шинжилгээг долоо хоног тутам хийдэг. Мөн дархлаажуулалтын ажлыг ЗГ-аас шуурхай зохион байгуулсны үр дүнд 1991 ажилтан буюу нийт ажилтнуудын 97 хувь нь хоёр дахь тундаа бүрэн хамрагдаад байна. Ялангуяа ээлж солилтын үеэр халдвар хамгааллын дэглэм баримтлах, түргэвчилсэн тестээр шинжилгээ хийх, ажилтнуудыг тусгаарлалтад оруулж, гаргах зэрэг арга хэмжээг УОК, АОК, СОК-ын зөвлөмжийн дагуу зохион байгуулж байгаа. Ажлын байр, ажилтнуудын кемп, хоол үйлдвэрлэлийн газрууддаа ч 14 хоног тутамд халдваргүйтгэл хийж хэвшсэн. ■

Одоогийн зардал өндөртэй системийг өөрчлөх шаардлагатай

Энержи Ресурс ХХК-ийн хэвлэл мэдээлэл, олон нийттэй харилцах алба

-Энержи ресурс компанийн хувьд энэ жил хэчнээн тонн нүүрс экспортлохоор төлөвлөсөн бэ? Оны эхний хагас жилийн байдлаас харахад төлөвлөгөөндөө хүрэх боломж харагдаж байна уу?

-Бид энэ онд таван сая тонн нүүрс экспортлох төлөвлөгөө гаргасан. Гэвч цар тахлын нөхцөл байдлаас шалтгаалан экспортын хэмжээ эрс буураад байна. Нөхцөл байдал энэ хэвээр үргэлжилбэл он дуустал 2.5 сая тонн нүүрс экспортлох болов уу. Харин Хятадын талын татан авалт сайжирвал оны эхэнд төлөвлөж байсан нүүрсний экспортын төлөвлөгөө рүү дөхөх боломжтой.

-Боомтууд үндсэндээ зогсонги байдалд байлаа. Танай компанийн хувьд экспортын нөхцөл байдал ямар түвшинд байна вэ?

-Нөхцөл байдал одоо ч сайнгүй байна. Энэ оны долдугаар сарын байдлаар боомтоор өдөрт 100 гаруй машин л нэвтэрсэн. Оны өмнө өдөрт дунджаар 700-800 машин, оргил үедээ

1500 машин гарч байсан шүү дээ. Гэхдээ вакцинжуулалт болон Монгол Улсын Гадаад харилцааны сайдын БНХАУ-д хийсэн айлчлал, хэлэлцээрийн үр дүн гарч, нүүрсний экспорт нэмэгдэх болов уу гэсэн хүлээлттэй байна.

-Ер нь нүүрсний үнэ цаашид хэд хүрэх төлөвтэй байна вэ? Үнийн өсөлтөөр экспортын орлогоо нөхөх боломж бий юу?

-БНХАУ-ын зах зээл дээр эрэлт хэрэгцээ их байгаа учраас нүүрсний үнэ өмнөх онуудтай харьцуулахад өндөр байна. Нүүрсний нийлүүлэлт энэ янзаараа хомс байвал үнэ цаашид ч өсөх хандлагатай. Тиймээс нийлүүлэлт багассан ч экспортын нүүрсний орлого энэ оны хувьд сайн байх боломж бий. Хэрэв нийлүүлэлт нэмэгдвэл үнэ хэд байхыг таамаглахад хүндрэлтэй.

-Экспортын гарцыг нэмэгдүүлэх хамгийн чухал зүйл нь дэд бүтэц, зохион байгуулалтын асуудал гэж уул уурхайн салбарынхан хэлдэг. Ер нь тээвэрлэлтийг оновчтой зохион байгуулах чиглэлээр ямар ажил хэрэгжүүлэх хэрэгтэй вэ?

-Тавантолгойн нүүрсний ордоос Цагаан хадны нүүрс ачиж буулгах талбайнуудад нүүрсийг буулгаж, цааш нь дахин ачин БНХАУ-ын Ганцмод

Хөгжлийн тушаа

Эдийн засгаа хөгжүүлэхээр зорьж буй улс орон бүрт саад бэрхшээл бий. Гадаадын хөрөнгө оруулалт хангалтгүй, хөдөлмөрийн бүтээмж доогуур, улс төрийн нөхцөл байдал тогтворгүй, үйлдвэрлэлийн ноу-хау байхгүй, хөрөнгө оруулалтын өртөг өндөр гэх мэт олон шалтгааныг дурдаж болно. Гэвч асуудал болгон харилцан адилгүй бөгөөд эдгээрийг шийдсэн үр дүнгүүд ч мөн эдийн засгийн өсөлтөд ялгаатай нөлөөтэй. Тэгвэл хөгжилд тушаа болж буй эдгээр хүчин зүйлсийн алийг нь нэн тэргүүнд шийдэх хэрэгтэй талаарх асуулт урган гарч ирнэ.

Үүнд хариулт олохын тулд улс орнуудын ашигладаг бодлогын арга хэрэгслийн нэг нь эдийн засгийн өсөлтийг хязгаарлагч хүчин зүйлсийн шинжилгээ юм. Энэхүү шинжилгээг хийснээр эдийн засагт тушаа болж буй хүчин зүйлсийг гарган ирж, нэн тэргүүнд анхаарах ёстой асуудлуудыг эрэмбэлж, тэдгээрийг шийдэхэд чиглэсэн хөгжлийн стратегийг боловсруулах боломжтой болдог. Тийм ч учраас энэхүү бодлогын арга хэрэгслийг зөвхөн улс орнууд хэрэглээд зогсохгүй олон улсын агентлагууд ч бусад улс оронд тусламж өгөхдөө ашигладаг. Ингэснээр тухайн улсад үзүүлж буй мөнгөн болон мөнгөн бус тусламж нэн тэргүүний асуудлуудыг шийдэхэд чиглэж, үр дүнд нь өгч буй тусламж байгаа онох боломж бүрддэг байна.

Мянганы Хөгжлийн Корпорациас 2016 онд



Монгол Улсын хөгжлийн хязгаарлагч хүчин зүйлсийн шинжилгээг хийж байв. Уг шинжилгээнд эдийн засгийн хувьд ГШХО тогтворгүй, бүтээгдэхүүний төрөлжилт бага, төсвийн алдагдал өндөр зэрэг асуудлуудыг онцолж байсан бол хууль эрх зүйн хувьд ГШХО татах сайн бодлогогүй, бодлого тааруу тул бизнес эрхлэх өртөг өндөр, төрийн ажилтнуудын тогтворгүй байдал бизнест хүндрэл учруулдаг, жижиг дунд бизнесийн тоо өгөгдөл байдаггүй тухай дурдаж байжээ. Мөн хөдөө аж ахуйн салбарт хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалт бага, дэд бүтцийн хувьд гэр хорооллын усны хүрэлцээ хангалтгүй, Улаанбаатар хотын усны менежмент хангалтгүй гэсэн байна.

Сүүлийн 15 жилд Монгол Улсын хөгжлийн хязгаарлагч хүчин зүйлсийн талаар Дэлхийн Банк, Азийн Хөгжлийн Банк, Америкийн хөгжлийн байгууллага зэрэг олон улсын байгууллага хэд хэдэн шинжилгээ хийж, хязгаарлагч хүчин зүйлсийг багцлан харахыг оролдсон билээ. Үүнд эдийн засаг, тэр тусмаа уул уурхайн салбараас хамаарах хамаарал хамгийн ихээр давтагдсан асуудал байсан бол хууль засаглал буюу институц, хөдөлмөрийн зах зээл буюу ажилчдын бүтээмж, ажлын байр, боловсон хүчинтэй холбоотой асуудлууд удаалж байв.

Монгол Улсын эдийн засгийн хөгжлийг үндсэн дөрвөн хүчин зүйлс хязгаарлаж байгааг эдгээр судалгаанаас харж болно. Нэгдүгээрт, макро эдийн засгийн тогтворгүй орчин. Уул уурхайн салбарын өсөлтийг дагасан төсөв, мөнгөний бодлого хөөс-хагарал гэсэн мөчлөгийг үүсгэж ирсэн нь эдийн засгийн тогтвортой, олон тулгуурт өсөлтийг хязгаарлаж байна. Өөрөөр хэлбэл, төсвийн болон мөнгөний бодлого нь бизнесийн мөчлөгийн оргил, уналтын жилүүдэд нэг чиглэлд хэрэгжиж ирснээс эдийн засгийг тогтворжуулахгүй, савлуулах, хөгжлийг ухраах нөхцөл байдалд хүргэжээ.

Мөн эдийн засгийн суурь дэд бүтэц хангалтгүй, зах зээлтэй сул холбогдож байгаа нь хоёр дахь гол хүчин зүйл юм. Үе үеийн Засгийн газар уул уурхайн салбараас орж ирсэн орлогыг эдийн засгийн суурь дэд бүтцийг сайжруулахаас илүүтэй халамжийн бодлогод зарцуулж ирснээр ►

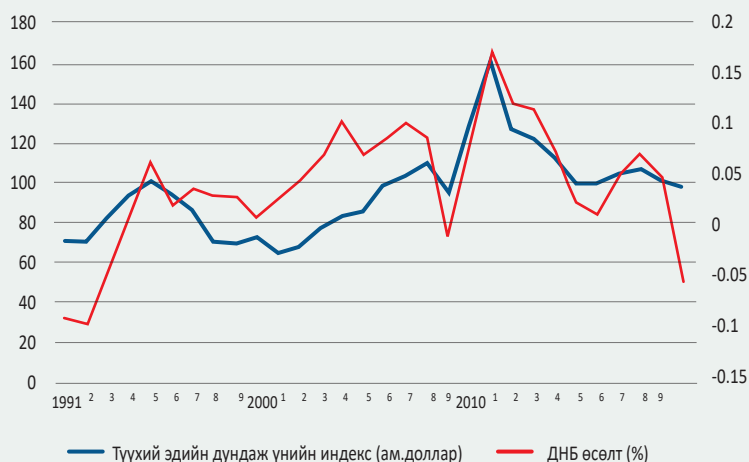
► эдийн засгийн бүтээмжийг дорвитой нэмэгдүүлж чадсангүй. Цахилгаан, дулаан, усан хангамжтай холбогдсон, найдвартай байдал болон үр ашиг нь эдийн засаг дахь бүтээмж, салбарын хөрөнгө оруулалтыг тодорхойлж байна. Түүнчлэн гадаад, дотоодын зах зээлд холбогдох тээвэр, логистик, мэдээллийн технологийн үйлчилгээний хүртээмж, зардал нь эдийн засгийн өсөлтийг хязгаарласан хэвээр байна. Тухайлбал, экспортын голлох бүтээгдэхүүний өрсөлдөх чадвар, нийлүүлэлтийн тоо хэмжээг олборлох үйлдвэрлэлийн хүчин чадал, технологи биш автомашин, төмөр замын тээврийн хүчин чадал, гаалиар нэвтрэх тоо, хугацаа хязгаарлаж байна.

Дараагийн хязгаарлалт нь бизнесийн орчин юм. Хууль эрх зүйн орчин тогтворгүй, байнга өөрчлөгддөг болон авлига бүх түвшинд буурахгүй байгаа нь гадаадын хөрөнгө оруулагч, дотоодын бизнес эрхлэгчдийн нэн тулгамдсан асуудал болж байна. Түүнчлэн төрийн бодлого, хуулийг хэрэгжүүлэх чадавх хангалтгүй, хуулийн хэрэгжилт, гүйцэтгэлийг хангуулах эрх зүйн чадамж сул, төрийн өмчит компаниудын зах зээл дээрх оролцооны үр дүн хангалтгүй, халамжийг хэт хавтгайруулан хөдөлмөрийн оролцоог бууруулсан нь зах зээлийн үр ашгийг багасгаж байна.

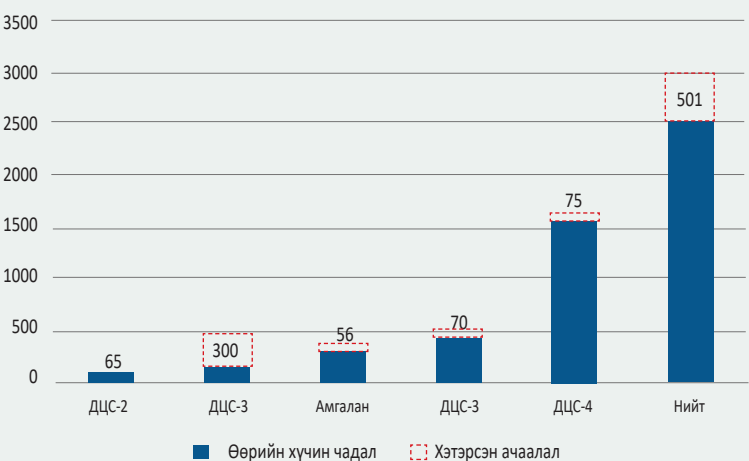
Уур амьсгалын өөрчлөлт, хүрээлэн буй орчны доройтол нь дөрөв дэх хязгаарлах хүчин зүйл юм. Дэлхийн уур амьсгалын өөрчлөлт Монгол Улсад хүчтэй мэдрэгдэж, шуурга, үер, ган, зуд зэрэг байгалийн гамшиг үе үе тохиолдохын зэрэгцээ ой мод, усны эх үүсвэр хомстох, хөрс эвдэрч бэлчээр доройтох зэргээр байгалийн нөөц багасч байгаа нь хөдөө аж ахуйн салбарт томоохон сорилт болж байна. Тухайлбал, “Монгол Улсын бэлчээрийн тогтвортой байдал” судалгаагаар бэлчээрийн ургамлын гарц багасч, шим тэжээлтэй ургамлын хувь багасахын зэрэгцээ зуны халуунаас үүдэн мал бэлчих цаг багасч байгаа нь малын амьдын жин буурах, улмаар ашиг шим нь багасахад нөлөөлж буй. Улаанбаатар хотын агаар, хөрсний бохирдол нь хөдөлмөрийн бүтээмжийг бууруулж, эдийн засгийн өсөлтийг хязгаарлах нэг хүчин зүйл болсон хэвээр байна.

Энэ бүх асуудлуудыг шийдэхэд хөрөнгө мөнгө ихээр хэрэг болох нь тодорхой. Гэвч гол асуудал нь санхүүжилт бус харин асуудлыг хэрхэн шийдэх арга барил буюу бодлого юм. Тиймээс ч хоорондоо уялдаагүй шахуу олон бодлого, төлөвлөгөөнүүдийг

ДНБ өсөлт ба түүхий эдийн дундаж үнийн индекс



Цахилгаан станцуудын хүчин чадал ба хэтэрсэн ачаалал



нэгтгэж хоорондын уялдааг сайжруулахын тулд Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуулийг 2020 онд баталсан билээ. Уг хуулийн онцлох нэг зүйл нь Улсын хөгжлийн жилийн төлөвлөгөө бөгөөд уг төлөвлөгөө нь Монгол Улсыг хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэлд суурилсан арга хэмжээнүүд болон бусад урт, дунд хугацааны бодлогыг дэмжиж буй богино хугацааны төлөвлөгөө болж байгаагаараа онцлог билээ. Ийнхүү бодлого төлөвлөлт нэгдсэнээр төсөв санхүүгээ ч мөн оновчтой зарцуулахад дөхөм болох юм. Уг төлөвлөгөөг 2021 онд Үндэсний Хөгжлийн Газар анх удаа боловруулж байгаа тул төлөвлөгөөний хэрэгжилт хэрхэн гарах, хязгаарлагч хүчин зүйлсийг шийдэх ямар шийдвэр гарахыг харах л үлдэж байна. ■

Шийдэл

Нийслэл хотын эдийн засаг, засаглалын чөдрийг тайлах нь



Монгол Улс 1994 онд Нийслэл хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийг баталж байв. Тэгэхэд Улаанбаатар 117 хороо, 609 мянган оршин суугчтай байсан. Харин одоо 173 хороотой, 1.5 сая орчим оршин суугчтай болж хүн ам нь гурав дахин өссөн.

Эдийн засгийн хувьд ч тэр үеэс эрс ялгаатай болжээ. Улсын хэмжээнд бүртгэлтэй нийт аж ахуйн нэгжийн 63 хувь нь нийслэлд үйл ажиллагаа

явуулдаг, улсын ДНБ-ий 64.5 хувь буюу 16 их наяд төгрөгийн үнэ цэн үйлдвэрлэж байна.

Мөн нийт ажиллах хүчний 40 гаруй хувь нь Улаанбаатарт цугларснаас гадна бараг 600 мянган тээврийн хэрэгсэл хөлхөлдөж байна. Хамгийн сайн боловсролтой, хамгийн их мөнгөтэй, хамгийн тохилог байшинтай, хамгийн супер машинтай хүмүүс Улаанбаатарт амьдардаг.

Харамсалтай нь төвлөрлийн хурд, хөгжлийн хурд хоёр эрс ялгаатай байна. 1994 онд хууль батлагдсанаас хойш 27 жилд нийслэлд олон зуун асуудал шинээр бий болж, шийдэгдэхгүй хуримтлагдсаар өнөөг хүрчээ. Оршин суугчдад авах ёстой үйлчилгээ асар их ч тэдгээрийг хангах санхүү, хүний нөөц, эрх зүйн чадамж хотын удирдлагад байхгүй.

Өөрөөр хэлбэл, Улаанбаатарыг хот буюу “нийгэм-эдийн засгийн цогцолбор” гэдэг өнцгөөс хөгжүүлж

чадаагүй, зөвхөн засаг захиргааны нэгж гэдэг талаас нь авч үзсээр ирсэн нь нэг том алдаа болов.

2001 оноос хойш Хотын дарга нар төсөв, санхүүгийн амаргүй нөхцөлд ажиллаж ирснийг одоогийн Хотын дарга Д.Сумъяабазар хэлж байна. Шийдэх олон асуудал байдаг ч шаардлагатай мөнгө байдаггүй. Жишээ нь, хотоос гадуурх газрын наймааны сүлжээг бүрэн хянах бололцоогүй, Засгийн газар орон сууц барих мөнгийг нь гаргаад өгдөг ч газрыг нь чөлөөлөх мөнгө нийслэлд байхгүй.

Энэ мэт хүчин зүйлс нь Нийслэл хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийг шинэчлэн боловсруулах шалтгаан болов. Уг хуулийг батлуулах нь үе үеийн хотын дарга нарын хувьд бараг мөрөөдөл нь байсан гэхэд болно. 2017 онд Сү Батболд хотын дарга байхад хуулийн төслийг боловсруулж, бүр Засгийн газрын тогтоол гаргуулсан ч УИХ дахь намын бүлгийн хурлаас цааш хэтрээгүй.

Харин Үндсэн хуулийн нэмэлт өөрчлөлтийг 2020 онд, дараа нь Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгыг баталснаар боломж гарч ирсэн. Одоо хуулийн төсөл УИХ-ын байнгын хорооны давааг давж, нэгдсэн чуулганаар хэлэлцэж байна.

Нийслэлийн эрх зүйн байдлын тухай хуулийг Улаанбаатар хотын Үндсэн хууль гэж нэрлэж болно. Хууль батлагдвал эдийн засгийн хувьд бие даасан, эрх зүйн чадамжтай, засаг захиргааны том реформ хийнэ гэж хууль боловсруулагчид болон одоогийн хотын дарга үзэж байна.

Хотын эдийн засаг ба хөрөнгө оруулалтын гацаа

Хэрэв Улаанбаатарыг банканд барьцаалж болохоор үл хөдлөх хөрөнгө гэж үзвэл хамгийн муу үнэлгээтэй хөрөнгө болно. Үүний тод жишээ гэвэл хоорондоо 100 метрийн зайтай Соёлын төв өргөө, Централ Тауэр хоёрын нэг метр кв талбайн түрээсийн үнэ тэнгэр, газар шиг ялгаатай. Соёлын төв өргөөний ажиллагаа хэвийн явж байгаа юм шиг харагдах ч үнэндээ өөрийн орлогоос давсан их алдагдалтай, ямар ч үр ашиггүй ажилладаг. ▶

Улаанбаатарыг хот буюу “нийгэм-эдийн засгийн цогцолбор” гэдэг өнцгөөс хөгжүүлж чадаагүй, зөвхөн засаг захиргааны нэгж гэдэг талаас нь авч үзсээр ирсэн нь нэг том алдаа

► Үүнтэй адил хотын хамгийн ашигтай байрлалд байх хэрнээ эдийн засгийн эргэлтийн гадна үлдсэн үл хөдлөхүүд нийслэлд олон байгаа.

Нийслэлийн өмчид нийт бүртгэлтэй 770 орчим үл хөдлөх хөрөнгө байдаг ч үл хөдлөхөөс олдог татварын орлого өчүүхэн. Нийт 3.4 их наяд төгрөгийн үл хөдлөх хөрөнгөтэй Улаанбаатар хот төрийн өмчийг ашиглуулсны төлөө ердөө гурав орчим тэрбум төгрөгийн орлого олж байна. Өөрөөр хэлбэл, Улаанбаатар баян байх бололцоотой ч түүнийгээ ашигладаггүй.

Уг нь капиталистын нүдээр харахад орчноо бохирдуулж, хүн, машин чихэлдүүлэх чадалтай хот тэр хэрээрээ мөнгө олох боломжтой байх ёстой. Газартай хүн баян гэдэг логикоор авч үзвэл нийслэл хот одоо байгаа газар, орон зайгаа ухаалаг ашиглаж маш их хэмжээний хөрөнгө оруулалт татах арга зам олон арваараа бий. Гэтэл байдал эсрэгээрээ байгаа нь асуудал засаглал, менежмент талдаа байгааг гэрчилнэ.

Ийм ч учраас одоо хэлэлцэж байгаа Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн гуравдугаар бүлэгт нийслэл хотыг “Эдийн засаг, нийгмийн цогцолбор” болгон хөгжүүлэх тусгай чиг үүргүүдийг тусгаж өгчээ. Жишээ нь хот бие даасан төсөвтэй, үнэт цаас гаргах, концесс олгох эрхтэй, хотын албан татвартай, нийслэлийг хөгжүүлэх тусгай сантай байж болно.

Улаанбаатар түгжрээтэй, бохирдолтой, хэтэрхий ачаалалтай гэж ярьдаг ч энэ их ачааллыг бий болгож буй хотыг өөрийг нь эдийн засгийн талаас нь дүгнэсэн мэргэжлийн дүгнэлт одоо хүртэл байдаггүй. Өөрөөр хэлбэл бидний амьдарч буй “Улаанбаатар” гэдэг орон зайн хувьд эдийн засгийн дүгнэлт огт байхгүй. Эндээс “Ер нь Улаанбаатар хот ямар үнэтэй вэ?” гэсэн асуулт гарч ирнэ. Харамсалтай нь одоогоор гадна, дотны хөрөнгө оруулагчдад хэлчих нийслэлийг эдийн засаг талаас нь үнэлсэн тоо байхгүй.

Хөгжингүй орнуудын жишгээр авч үзвэл хотын хөгжлийн түвшнийг тодорхойлдог гол хүчин зүйл бол орон зайн ашиглалт. Үүнийг 2180 хавтгай дөрвөлжин км-т байрласан, 14 орчим сая хүн амтай Токио замын түгжрэлгүй ч, 4700 хавтгай дөрвөлжин км-т байрласан, 1.5 сая хүн амтай Улаанбаатарт энэ асуудал хямралын түвшинд очсон жишээнээс харж болно. Гудамжиндаа захирагдсан байшин, хашаа гэхээсээ байшин, хашаандаа зориулсан гудамжтай манай нийслэлд гэр хороолол, задгай захууд, хэтэрхий олон машин зэрэг Улаанбаатарыг эдийн

засгийн хувьд хамгийн үр ашиггүй орон зайн нэгж болгон хувиргаж буй зүйл цөөнгүй.

Сүүлийн үед судлаачид хот өөрөө хөрөнгө оруулалт татах сонирхолтой орчин байх ёстой гэдгийг байнга хэлж байгаа. Бизнесмен хүний нүдээр харвал онгоцны билетээ хямдруулаад Хөшигийн хөндийд жуулчдыг хэдэн мянгаар нь “асгах” бололцоо бий. Хүй Долоон худагт морин тойруулгын орчин үеийн төв байгуулж, дэлхийн хамгийн хурдан морьдыг уралдуулах боломж байгаа. Зайсангийн аманд том казино байгуулан дэлхийн баячуудыг тоглуулж, түүнээс нь татвараа аваад суух гарц бий. Тэрэлжид маш том усан парк, наадам цэнгээний цогцолбор барьж жуулчдыг зугаацуулах потенциалтай. Энэ бол нэг талаар мөрөөдлийн жагсаалт нөгөө талаар зах зээлийн бодит боломж юм.

2021 оны байдлаар нийслэлийн төсвийн орлого 820 тэрбум, хөрөнгө оруулалт 44 тэрбум төгрөг байхаар батлагдсан. Эндээс 80 орчим хувийг хүн амын орлогын албан татвар бүрдүүлдэг. Гэтэл энэ нь 1.5 сая хүн амтай мегаполис хотын хувьд даанч хангалтгүй. Хотын дарга Д.Сумьяабазар “Үнэндээ бидэнд нийт хөрөнгө оруулалтын хэрэгцээнд 950 орчим тэрбум төгрөг шаардлагатай байна. Нийслэлд эдийн засгийн эрх чөлөө хэрэгтэй байна” гэж хэлэв.

Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж, түүний удирдлагын тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга 2022 оноос хэрэгжиж эхлэхэд ААНОАТ-ын 40 хүртэлх хувь нийслэлийн захиран зарцуулах чиг үүргэд ирэх бөгөөд энэ нь ойролцоогоор нэг их наяд орчим төгрөгийн нөөц бололцоо юм. Үүн дээр одоо хэлэлцэж байгаа Нийслэлийн эрх зүйн байдлын тухай хууль батлагдвал нийслэл хот эдийн засаг, эрх зүйн хувьд бие дааж, оршин суугчдын хэрэгцээнд нийцсэн үйлчилгээг өгөх боломж бүрдэнэ.

Дүгнэлтүүд

- Нийгэм, ЭЗ-ийн цогцолбор байдлаар нь хотын чадавхийг үнэлэх ёстой.
- Нийслэлд хөрөнгө оруулалт татах боломжуудыг бий болгох хэрэгтэй
- Нийслэлийн өмчит үл хөдлөх хөрөнгүүдийг зах зээлийн зарчмаар үнэлж, эдийн засгийн эргэлтэд оруулах шаардлагатай
- Үл хөдлөхөөс орж ирэх татварын хэмжээг нэмэх шаардлагатай ■

Эндээс “Ер нь Улаанбаатар хот ямар үнэтэй вэ?” гэсэн асуулт гарч ирнэ.

Экспат

Майкл Морроу: Зарим хүмүүс намайг “Монголын фромажер” гэдэг



Монголын гар аргаар бяслаг үйлдвэрлэгчдийн холбоо ХХК-ийн Гүйцэтгэх захирал Майкл Морроутай хийсэн ярилцлагыг сонирхуулж байна.

-Таныг зарим хүмүүс “Монголын фромажер” гэдэг. Энэ ямар утга учиртай нэр вэ?

-"Фромаж" гэж францаар бяслаг, харин "фромажери" гэж бяслагны дэлгүүр гэсэн үг. "Фромажер" гэдэг нь бяслаг худалддаг, бяслаг үйлдвэрлэлийн талаар тодорхой мэдлэгтэй хүнийг хэлдэг учраас намайг тийнхүү нэрийдэх нь бараг л ахадсан болов уу.

Монгол Улсад бяслагны зах зээл тийм ч өрсөлдөөнтэй биш. Би бол гэрийн бяслаг, түүгээр хийсэн бүтээгдэхүүн идэнгээ ганц, хоёр хундага дарс уух дуртай хүн. Миний бие Монголын нүүдлийн мал аж ахуй, бэлчээрийн малын сүү, сүүн бүтээгдэхүүнд ихээхэн хүндэтгэлтэй ханддаг бөгөөд энэ нь Монголын малчдын амьдрал, тэр ч байтугай хүнд байдалд ороод буй Монголын экосистемийн цаашдын ирээдүйд чухал үүрэгтэй гэж үздэг.

-Та яагаад Монголд ирэх болсон юм бэ?

-Энэ их урт түүх. Вьетнамын дайны улмаас амьдрал нь орвонгоороо эргэсэн хойд америкчуудын нэг нь би л дээ. Хамгийн гол нь би эх орондоо эргэн очоогүй, Монгол Улс миний эцсийн зогсоол болоод байна. Би Азийн ихэнх улс оронд ажиллаж, амьдарсан хэдий ч Хонконг, Бээжинд илүү удаан амьдарсан.

Силикон Валлигийн БНХАУ дахь үйл ажиллагааг удирдан ажилласан нь намайг Монголд анх ирэх шалтгаан болсон. 2007 онд Монгол Улс гадаадын хөрөнгө оруулалтын тухай хуульдаа өөрчлөлт оруулж, тус өөрчлөлтөөр гадаадын хөрөнгө оруулагчийн оруулах хөрөнгө оруулалтын доод хэмжээ 10,000 ам.доллар байсныг 100,000 ам.доллар болгон нэмэгдүүлсэн. Энэ өөрчлөлтийн талаар миний бие 2007 оны сүүлчээр олж мэдсэн. Бараг л 2007 оны сүүлчийн өдөр бид Монгол Улсад салбар компаниа байгуулж чадсан. Салбар компанийнхаа үйл ажиллагааг би хариуцах болж, үйл ажиллагааг нь хэвийн явуулахаар жилд хэд хэд ирдэг болсон. 2012 онд миний бие үндсэн ажлаа өгч, салбар компаниа худалдан авсны дараа Монголд суурьших болсон.

-Та яагаад МАКУ-г эхлүүлэхээр шийдсэн бэ?

-2014 онд Монголын бэлчээрийн малын гаралтай бяслаг үйлдвэрлэгчдийн тэргүүн У.Төмөрхуягтай танилцсан юм. Тэрбээр 1995 оноос хойш зуны улиралд тал нутагтаа бэлчсэн үнээний сүүгээр бяслаг хийсээр ирсэн. Намайг У.Төмөрхуягтай танилцуулсан найз маань түүнийг бяслагны бизнесээ орхиж байгаа талаар хэлэхэд нь би үнэхээр гайхсан. Учир нь би түүнийг олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдөхүйц бяслаг хийдэг, 20 орчим жилийн туршлагатай гэдгийг нь мэддэг байсан. Зуны 100 хоногт гар аргаар бяслаг үйлдвэрлэдэг түүний арга барилыг бусад газарт дуурайн хийснээр алслагдсан газрын өрхүүдэд зуны улиралд нэмэлт орлого олох боломжтой гэж би үзсэн. Малчдад хавар ноолуурнаас, намар нь махнаасаа орлого олох боломжтой хоёр л цаг үе байдаг. Харин сүү, цагаа элбэг зуны улиралд орлого олохгүй байх томоохон завсар үүсдэг. ►

► Миний зорилго бол дэлхийн зах зээлд өрсөлдөхүйц, олон нэр төрлийн, дээд зэргийн чанартай нэрийн бяслагны экспортыг Монголд хөгжүүлэхийн тулд өөрийн хүсэл сонирхлоороо хамтран ажилладаг гар аргаар бяслаг үйлдвэрлэгчдийн сүлжээг бий болгох явдал юм. Ийм зорилгоор Монголын гар аргаар бяслаг үйлдвэрлэгчдийн холбоо (МАКУ)-г 2015 оны сүүлчээр байгуулсан.

-Та Монголд бяслагны 100 үйлдвэр байгуулахаар ажиллаж байгаа. Энэ ажил хэр бодитой вэ?

-“Би Монгол даяар бяслагны 100 үйлдвэр байгуулахыг хүсэж байна” гэж ярих бүрт хүмүүс намайг галзуу гэж боддог. Заримдаа би өөрийгөө ч галзуурсан гэж бодох үе бий. Монголд ийм сүлжээ байгуулах амаргүй ч, боломжтой бас маш их хэрэгцээтэй. Яагаад гэдгийг нь тайлбарлая. ХХI зууны бэлчээрийн гол асуудал нь үр өгөөж багатай, хэт олон тооны мал өсгөж байгаа явдал юм. Нэг ямаанаас 400 грамм ноолуур авах боломжтой бөгөөд илүү их ноолуур авахын тулд нэмж ямаа авах хэрэгтэй. Хэрэв таны орлого ноолуурнаас хараат бол та ямаа нэмж авсаар л байх болно. Малчдыг хэт олон ямаатай байна гэж хэлэх амархан хэдий ч ямааны тоо толгойг нэмэгдүүлэхгүйгээр тэдний орлогыг нэмэгдүүлэх амаргүй.

Бяслаг үйлдвэрлэл нь малын тоо толгойг нэмэгдүүлэхгүйгээр зуны улиралд орлогоо өсгөх боломж бий болгодог. Зургаагаас есдүгээр сарын хооронд үйл ажиллагаа явуулах бяслагны 100 жижиг үйлдвэр ойролцоогоор 2,000 тонн бяслаг үйлдвэрлэх хүчин чадалтай байна. Үүний тулд эдгээр үйлдвэр 20 сая тонн буюу зуны турш бэлтгэсэн нийт сүүний хэдхэн хувийг л ашиглана. Манай ойр орчимд хангалттай зах зээл бий. ОХУ, БНХАУ, Өмнөд Солонгос, Япон, Хонконгт олон сая тоннын зах зээл байна. Монгол Улсад энэ агуу том зах зээлийн өчүүхэн хэсэг байхад л хангалттай амжилт олно.

-Бяслаг үйлдвэрлэлийн үр бүтээмжийг сайжруулах ямар төсөл дээр та ажиллаж байгаа талаараа танилцуулна уу?

-Бид 2018 онд Улаанбаатар хотын захад бяслагны загвар жижиг үйлдвэрийг байгуулсан. Тус үйлдвэр нь олон улсын ариун цэврийн шаардлагыг хангасан, загварыг нь нэвтрүүлэн хэрэгжүүлэхэд хялбар, санхүүгийн хувьд үндэслэлтэй юм. Хөдөө

орон нутагт төслүүдийг хэрэгжүүлэх шатандаа явж байна. Мөн бид бяслагаа үйлдвэрлэж, бяслагны нэр төрлөө нэмэгдүүлж, шинэ бяслаг үйлдвэрлэгчдийг сургасаар байгаа. Цаашид ч шинийг санаачилсаар байх болно.

Манай дараагийн ажил бол загвар үйлдвэрээ нэмүү өртөг шингэсэн бусад үйл ажиллагаатай уялдуулсан, жилийн турш үйл ажиллагаатай, хог хаягдалгүй савлагаатай, нүүрс хүчлийн хийн ялгаруулалтыг бууруулан тэнцвэржүүлэх хөдөө аж ахуйн цогцолбортой болох явдал юм. Эдгээр төслийн зарим нь хэрэгжих шатандаа явж байна.

-Цар тахлын энэ үед та бүхэн ямар сорилт, бэрхшээлтэй тулгарч байна вэ?

-Өнгөрсөн өвөл Засгийн Газраас сүү, сүүн бүтээгдэхүүний хамгийн том найман үйлдвэрт сүү нийлүүлэгч иргэдэд нэг литр тутамд 500 төгрөгийн урамшуулал олгох шийдвэр гаргасан нь бидэнд сүү олдох боломжийг хязгаарлаж, бяслагны үйлдвэрээ хаахад хүргэсэн. Үүнээс болж бид бяслаг үйлдвэрлэгч ажилчдаа, багаа алдсан. Энэ зун үйлдвэрлэл мөн л хэцүү хэвээр байгаа ч хонгилын үзүүрт гэрэл харагдаж эхэлж байна. Ковид-19 цар тахал гарсан ч өнгөрөгч онд дотоодын борлуулалт маш сайн байлаа. Бид үйлдвэрлэсэн бяслагаа ширхэгийн ч үлдэгдэлгүй борлуулж чадсанаас харахад дотоодод эрэлт хэрэгцээ нэмэгдэж байна. Одоо бид хөдөө орон нутагт баригдах шинэ үйлдвэрийнхээ барилгын ажлыг үргэлжлүүлж байна.

-МАКУ гадаад улс орнууд руу бяслагаа экспортлодог уу?

-Одоогоор бид багахан хэмжээний бяслагны дээжийг Тайланд, Япон, Хонконг руу экспортлоод байна. Мөн ОХУ, БНХАУ руу бяслаг экспортлохоор хичээн ажиллаж байна. Эдгээр улсын зах зээл рүү нэвтрэхэд Үндэсний Хөгжлийн Газар бидэнд тусалсан.

-Танай бяслаг юугаараа онцлог вэ? Европт үйлдвэрлэсэн бяслагтай харьцуулахад юугаараа өөр вэ, та энэ талаар тодорхой тайлбарлаж өгнө үү?

-Манай бүх бяслаг гараар буюу шууд, энгийн арга ашиглан түүхий сүүнээс бага хэмжээний бяслагийг тогтсон байршилдаа үйлдвэрлэдэг. ►

ОХУ, БНХАУ,
Өмнөд Солонгос,
Япон, Хонконгт
олон сая тоннын зах
зээл байна. Монгол
Улсад энэ агуу том
зах зээлийн өчүүхэн
хэсэг байхад л
хангалттай амжилт
олно.



► Бэлчээрийн малын сүү гэдэг нь зэрлэг ургамал, өвсөөр хооллож чөлөөтэй идээшилдэг малын сүү гэсэн үг юм. Манай бяслаг цогц байгалийн орчноос гаралтай. Бяслагны маань амт, бусад шинж байдал нь онцгой, тэгээд ч бяслаг үйлдвэрлэгч болгоны орц найрлага нь өөр байдаг.

Түүнээс гадна Монгол Улс нь үнээ, сарлаг, хонь, ямаа, тэмээ зэрэг өөр өөрийн онцлогтой олон төрлийн малын сүүнээс бяслаг гаргаж авдаг дэлхийн цөөхөн улсын нэг. Тиймээс ч манай бяслагууд өөр, өөр байх ёстой.

-Танайх хэдэн төрлийн бяслаг үйлдвэрлэдэг вэ?

-Улаанбаатар хотын захад байрлах загвар үйлдвэртээ бид бүтээгдэхүүн хөгжүүлэлтээ хийдэг. Нэг өдөр нь бид нэг төрлийн бяслаг, өөр нэг өдөр нь хоёр төрлийн бяслаг үйлдвэрлэх жишээтэй. Бид өөр өөр төрлийн бяслаг үйлдвэрлэхээс гадна техник арга барилаа хөгжүүлж, бусдыг сургадаг. Одоогийн байдлаар манай үйлдвэрт 15 төрлийн бяслаг бага хэмжээгээр үйлдвэрлэж байна. Эдгээрийн ихэнхийг миний гэр бүлийн хүн, бяслаг үйлдвэрлэгч Янзы нэвтрүүлсэн. Үүнээс гадна бид гадаадын орнуудаас бяслагны мэргэжилтнүүдийг урьж ирүүлснээр манай бяслагны нэр төрөл нэмэгдсээр байгаа.

Ер нь бид 200 гаруй нэр төрлийн бяслаг үйлдвэрлэх зорилготой. Гэвч нэн тэргүүний зорилт бол 1-2 нэр төрлийн бяслагаар дагнан мэргэшсэн, хамгийн багадаа 100 бяслаг үйлдвэрлэгчтэй болох явдал юм. Энэ бол амаргүй ажил. Дээд зэргийн бяслаг үйлдвэрлэх зорилгод тууштай үнэнч байх Монгол бяслаг үйлдвэрлэгчдийг бий болох нь үнэхээр амаргүй гэж бодож байна.

-Бяслаг үйлдвэрлэгчид МАКУ-д хэрхэн нэгдэж болох вэ?

-Олон хүн нэгдэх сонирхлоо илэрхийлдэг нь сайхан. Бид олон шинэ нөхөд, хамтрагчтай болоод байна. Гэвч бодит байдал болон алсын хараа



хоорондын ялгаа их. Нэн тэргүүнд хөрөнгийн асуудал байдаг. Бяслагны жижиг үйлдвэр байгуулан, ажиллуулах хангалттай хөрөнгийг хэрхэн босгохыг тооцоолох шаардлагатай. Бид тэдгээр хүмүүст төлөвлөлт, загвар дизайн, барилга, сургалт, бизнесийн хөгжил, маркетинг, борлуулалт гэх зэрэгт нь тусалдаг. Шинээр эхэлж буй бяслаг үйлдвэрлэгчдэд би өөрийн биеэр үйлдвэрлэлийн байрлалын сонголт, төлөвлөлт, шаардлагатай хөрөнгийн хэмжээг тооцоолоход нь зөвлөгөө өгдөг. Гарааны хөрөнгө 3-4 сая төгрөг шаардагддаг. Хоёрдугаарт, сүүний хангамж буюу сүүтээ хаанаас авах, литр тутамд хэдэн төгрөг төлөх талаар сайн бодох шаардлагатай. Сүүний хангамжгүй болох эсхүл сүүний үнэ хэт өндөр болсноор бяслаг үйлдвэрлэгчид бизнесээ орхидог. Зарим тохиолдолд хамаатны хүмүүс нь хангалттай тооны малтай учраас асуудлаа зохицуулаад явдаг.

Ихэнхдээ бяслагны үйлдвэрийг малчин өрхүүд олон нийтийн төсөл маягаар хамтран хэрэгжүүлэх нь хамгийн зохимжтой.

-Танай томоохон хэрэглэгчид хэн бэ? Хүнсний томоохон дэлгүүрүүд үү, аль эсхүл зоогийн газрууд уу?

-Бид 50 орчим борлуулалтын сувагтай, үүнд хүнсний томоохон дэлгүүрүүд, дээд зэрэглэлийн зоогийн газрууд, таван одтой зочид буудлууд ордог. Бид өөрийн бяслагны дэлгүүртэй. Манай дэлгүүр бол бяслагны дэлгүүр, жижиг зоогийн газраас гадна бяслагны бөөний худалдааны дэлгүүр юм. Бид бяслагаа тэндээ савлаж, хүргэлт хийдэг. Саяхан бид дэлгүүртээ согтууруулах ундааны зөвшөөрөл авсан болохоор бяслагны үйлдвэрлэл сэргэнгүүт дарс, бяслагны үдэш зохион байгуулна.

Ирэх онд бид дахин нэг бяслагны дэлгүүр нээхээр төлөвлөж байгаа бөгөөд танай уншигчид удахгүй манай бяслагийг тэнд таашаан амтлах боломжтой болно хэмээн итгэж байна. ■

Экспат

Грахам Тэйлор: Идэвхтэй аялал, сайн дарсыг Монголд танилцуулж байна



Австрали улсын Сидней хотын уугуул иргэн Г.Тэйлор бол “Хархорум Экспедейшн” аялын компани, “Занаду Вайнес” дарс импортлогч компанийг үүсгэн байгуулагч юм.

-Та ямар зорилгоор Монголд ирж байв? Мөн та яагаад Австрали улсаас дарс импортлох бизнесээ эхлүүлсэн юм бэ?

-Анх би Монгол Улсад 1997 онд морин тойрон аялал хийхээр ирж байлаа. Аялал маань таван сар үргэлжилсэн. Аяллыг маань Австрали улсын газарзүйн нийгэмлэг ивээн тэтгэсэн юм. Уг аяллынхаа тухай би тэмдэглэл бичиж, 1999 оны арванхоёрдугаар сард Австрали улсын газарзүйн сэтгүүлд хэвлүүлж байлаа. Энэ аялал маш гайхалтай байсан бөгөөд маршрут нь Улаанбаатар-Хөвсгөл-Улаанбаатар байсан юм. Аяллынхаа үеэр би мориор нийт 2000 км замыг туулахдаа гайхалтай

их туршлага хуримтлуулж, олон сайхан хүмүүстэй танилцаж, хоёр морьтойгоо сайн харилцаж сурсан.

Аяллын дараа би ууланд алхах, авирах, дугуйн аялалд чиглэсэн аялал жуулчлалын салбарт анхаарлаа хандуулж, “Хархорум Экспедейшн” компаниа нээж байлаа. 1999 оны эхээр би Сидней хот рүү яваад ирснийхээ дараа компани байгуулах ажилдаа шамдан орж, анхны ажилтнуудаа ажилд авч, анхны аялалуудаа зохион байгуулж эхэлсэн. Миний аяллын бизнес амжилттай явж байсан боловч 2003 онд БНХАУ-д SARS ханиад дэгдэж үнэхээр баларсан. Монгол Улс Бээжинтэй ойрхон байдгаас болж жуулчид аялалаа цуцлах болж, аялал жуулчлалын бизнест ихээхэн сөргөөр нөлөөлж байсныг санаж байна.

Аялал жуулчлалын бизнес зөвхөн зуны улиралд л идэвхтэй ажилладаг, мөн өөр олон хүчин зүйлээс ►



► хамааралтай байдаг учраас надад өөр улиралд мөнгө олох бизнес хэрэгтэй болсон. Тиймээс би аялал жуулчлалтай хослох олон улиралд зогсохгүй ажил, бизнесийн салбарууд хайж эхэлсэн. Би дарс уух дуртай, дарс их сонирхдог байсан болохоор ч тэр үү, Монголын зах зээлд байгаа дарсны сонголтыг маш цөөн гэдгийг сайн мэддэг байлаа. 2003 онд Монголоос олон улсад алдартай дарс олох бараг л боломжгүй байсан бөгөөд зөвхөн Зүүн Европын хямдхан дарснууд л дэлгүүрт байдаг байв.

Үнэнийг хэлэхэд Монгол Улсад ямар ч төрлийн бизнес эрхлэхэд их нээлттэй улс.

Монгол Улсын эдийн засгийн өсөлт хурдацтай нэмэгдэж, дундаж орлоготой давхарга өсөж, чанар сайтай бүтээгдэхүүний эрэлт хэрэгцээ нэмэгдэх нь тодорхой байсан. Үүнээс хамаарч би боломжит бизнесүүдийн талаар судалж үзсэнийхээ дараа 2004 онд “Занаду Вайнес” компанийг үүсгэн байгуулж, дарсанд дурласан хувийн хүсэл сонирхлоо нэг мөр мэргэжил болгохоор шийдсэн.

-Та импортлох дарсаа хэрхэн сонгодог вэ? Нарийн үйл явц байдаг уу? Мөн бид хаанаас “Занаду Вайнес” компанийн оруулж ирдэг дарсыг худалдаж авч болох вэ?

“Занаду Вайнес” компани нь миний хувийн сонирхол биш мөнгө олдог бизнес учраас бүтээгдэхүүн сонгох үйл явц нь цэвэр зах зээлийн

тухайн үеийн байдлаас хамаардаг. Нэгдүгээрт, миний оруулж ирэх сонирхолтой бүтээгдэхүүнийг сонирхож, хүлээж байгаа худалдан авагчид байх, эрэлт нийлүүлэлтийн цогц орчин үүссэн байх ёстой. Импортлодог бүтээгдэхүүн бүрийн лонхны доод талд нь “Занаду Вайнес” компанийн наалтыг бид наадаг. Энэ нь манай бизнес эхэлснээс хойш хэрэглэгчдэд маань баталгаа болж ирсэн. Өөрөөр хэлбэл, чанарын баталгааг илтгэсэн бэлгэ тэмдэг болсоор ирсэн юм.

Бид маш олон төрлийн борлуулалтын сувгаар дамжуулж хэрэглэгчдэдээ хүрдэг гэж хэлж болно. Манай дарснуудыг Улаанбаатар хотын төвд байрлах дээд зэрэглэлийн ресторан, паб, зочид буудал, кафе болон хөдөө орон нутгуудад байрлах дэлгүүр, ресторануудад худалдаалдаг. Мөн Монгол улсын гол супермаркетуудад дарсаа зардаг бөгөөд Шангри-ла зочид буудлын баруун талын Будда Вистад байрлах нэрийн дэлгүүрээр дарсаа худалдаалдаг. Ковид-19-ээс хамаарч тогтоосон хөл хорио, ресторан дотор хооллож болохгүй гэх дүрмээс шалтгаалж, бид онлайн дэлгүүрээ илүү боловсронгуй болгож, идэвхтэй ажиллуулж байна.

-Монгол руу дарс импортлоход ямар ямар бэрхшээл тулгарч байв?

Үнэнийг хэлэхэд Монгол Улсад ямар ч төрлийн бизнес эрхлэхэд их нээлттэй улс. Бизнес эрхлэх ерөнхий бэрхшээлүүд гарч ирж байдаг ч бизнесүүд цэцэглэн хөгжих боломжтой. Монгол Улс хүн ам багатай хэрнээ далайд гарцгүй орон болохоор бүх бизнес эрхлэгчдэд үүнтэй холбоотой бэрхшээл тулгардаг. Зуны улирал их богино, өвлийн улирал их урт болдог. Улирлын энэ нөхцөл байдал нь манай бизнест их нөлөөлдөг бөгөөд дарс хөлдсөнөөс болж хагарах тохиолдол их гардаг. Тиймээс зөвхөн дөрөвдүгээр сараас аравдугаар сарын хооронд л дарс импортлох боломжтой байдаг.

-Таныг хорин хэдэн настай байхдаа дарс цуглуулж эхэлсэн, тэр ч бүү хэл, дарсны даруухан боловч арвин их цуглуулгатай зоорьтой гэж сонссон. Дарсыг олон жил хадгалахын учир нь юу вэ?

Анх дарс цуглуулж эхлэхдээ их том цуглуулгатай болно гэж бодоогүй ээ. Надад дарсны цуглуулга олон түүх өгүүлж байдаг учраас номын сантай их адил санагддаг. Дарс бүр өөрийн түүхтэй шүү дээ. Өөрөөр хэлбэл, уран зураг, хөгжим, уран зохиол бүгд өөрийн түүхийг өгүүлж байдаг шиг ►

► дарс ч мөн түүх өгүүлдэг гэж би боддог. Дарс нэрэх, дарсны үйлдвэрлэл нь өөрөө урлагийн бүтээл юм л даа. Хүмүүс үргэлж агуу уран бүтээлийг юу “агуу” болгодог тухай сонирхож байдаг шиг сайн дарс болон үнэхээр гайхалтай дарсны ялгааг үргэлж сонирхож байдаг. Энэ асуулт нь өөрөө их цогц асуулт боловч хариулт нь маш гүн гүнзгий гэж хэлж болно. Чухамдаа сайн дарс олон жил хадгалагдахдаа үнэхээр гайхалтай дарс болж болох ч зарим нь гайхалтай дарс болохгүй ч тохиолдол бас байна.

-Танай гэр бүл үе дамжсан дарс үйлдвэрлэгч. Европчууд анх Австралид суурьшиж эхэлсэн жилүүдээс үүдэлтэй гэж сонссон, энэ үнэн үү? Одоог хүртэл дарс үйлдвэрлэдэг үү?

-Миний өвөг эцгийн авга ах Трохана Дарвениза 1800-гаад оны дундуур Хорватаас Австрали улс руу цагаачилсан бөгөөд Викториа мужийн Шепартон хотын захад анх дарсны үйлдвэрээ нээж байсан түүхтэй. Уг дарсны үйлдвэр нь 1800-гаад оны сүүлчээр Австрали улсын тэргүүлэх дарс үйлдвэрлэгч болж алдаршсан.

Харамсалтай нь Шепартон хот их хүйтэн жавартай байсан учир дарсны үйлдвэр нь энэ болон бас бус өөр шалтгааны улмаас нэг мөр хаагдсан юм л даа. Одоогоор манай гэр бүл дарсны бизнес, үйлдвэрлэл алийг нь ч эрхэлдэггүй. Ойрын хамаатнууд дотор лав надаас өөр дарсны бизнест ажилладаг хүн байдаггүй.

-Дэлхийд хамгийн алдартай усан үзмийн сорт, эсвэл усан үзэм тарьдаг газар хаана байдаг юм бэ? Өөрийн тань хамгийн дуртай дарсны төрөл юу вэ?

-Арвин түүхээсээ хамаарч Бордог дэлхийн хамгийн алдартай газар гэж хэлж болно. Бордо 1700, 1800-аад оны үед Англи улстай хийсэн “Кларет худалдаа”-гаар маш их алдаршиж, Борделаг маш хүчтэй амттай болгосон тул тэд маш сайхан Шато дарсууд хийдэг. Бордо, Каберне Совиньон, Совиньон Бланкын усан үзмийн сортууд бүгдээрээ маш гайхалтай. Ер нь маш олон усан үзмийн сортын гарал нь Бордогоос гаралтай байдаг учраас дарсны ертөнцөд Бордогийн үзүүлсэн нөлөө маш их гэж хэлж болно.

Миний дуртай дарсны тухайд би ууж байгаа дарсаа тухайн цаг мөчдөө тохирох ёстой гэж боддог. Тэмдэглэлт баяраар Шампэйн оргилуун дарс уух, таны зооглож байгаа хоолонд тохирсон цагаан эсвэл улаан дарс хүртэх, найзуудтайгаа хөгжилдөж байх үедээ хөнгөн улаан, цагаан,

розе дарснууд хүртэх гээд л цаг үедээ тохирсон дарснууд бүгд надад таалагддаг. Гэхдээ миний дарсны зооринд хүндтэй байр суурь эзэлдэг 1960-аад оны дарснууд буюу ялангуяа Пенфолдсийн дарснуудад би маш их дуртай.

-Та манай уншигчдыг “Занаду Вайнес” компанийн талаар болон өөрийнхөө талаар өөр юуг мэдээсэй гэж хүсэж байна?

-“Занаду Вайнес” компанийн туйлын гол зорилго нь Монгол Улсын зах зээлд олон улсад алдартай, нэр хүндтэй дарсуудыг импортолж, оруулж ирэх юм.

Монгол улсад бизнесээ босгох, өргөжүүлэн хөгжүүлэх нь надад үнэхээр таатай байсны дээр миний амьдралын дурсамжтай нэгэн үе билээ. Хэрэв та “Xanadu” гэсэн бичигтэй дарс худалдаж авсан л бол бид таныг дэлхийд танигдсан дарсны үйлдвэрийн, чанар сайтай, гайхалтай бүтээгдэхүүнээр дайлна гэдгээ амлаж байна. ■



Экспат

Клифф Арранд: Би хүмүүсийг аз жаргалтай байлгах дуртай



Rosewood брэндийн туулж өнгөрүүлсэн зам, үнэт зүйлс, бизнесийн загварынх нь талаар *Rosewood Hospitality Group*-ийн Ерөнхий тогооч, Креатив захирал, эзэн Клифф Аррандтай ярилцлаа.

-Та яагаад тогооч болохоор шийдсэн бэ, хоол хийх урлагт хэрхэн суралцав гэсэн асуултаар ярилцлагаа эхэлье?

-Үнэнийг хэлэхэд би тогоочийн мэргэжлийг сонгоогүй, харин энэ амьдрал намайг сонгосон гэж болно. Би амьдралынхаа ихэнх хугацааг зочлох үйлчилгээний салбарт өнгөрүүлсэн. 12 настайдаа анх аяга, таваг угаагчаар ажилд орж байв. 1950-иад оны үед өвөө маань Массачусетс хотод DeQuattro's нэртэй Итали хоолны газар нээсэн юм. Үүнээс гадна өөр хэд хэдэн ресторан, баар эзэмшдэг байв. Өвөө маань тэр газрынхаа зочлох үйлчилгээний салбарыг хөдөлгөдөг, хөгжүүлдэг хүн байсан гэж

хэлж болно. Манай гэрийнхэн ер нь хоолны төлөө төрсөн гэмээр хүмүүс байдаг. Энэ нь ч надад нэвт шингэснээр барахгүй өнөөдрийн хийж буй бүхнийг минь хөдөлгөгч хүч болдог.

Би бие даан тогоочийн мэргэжил эзэмшсэн бөгөөд угаагч, зөөгч, ерөнхий менежерээс эхлээд тогооч хүртэл байж болох бүх ажлыг хийж үзсэн. Энэ салбартаа бараг 25 жил тасралтгүй ажиллаж байна.

-Таны Монголд ирэх болсон шалтгаан?

-Их сонирхолтой түүх байдаг юм. Би эхнэртэйгээ АНУ-д танилцсан. Эхнэр маань 12 настайдаа АНУ-д очиж амьдарч эхэлсэн. 2009 онд манай эхнэрийн эцэг, эх нь Монголд анх удаа дотооддоо хуурдаг кофены түүхий үр импортлох Sachem Coffee компанийг байгуулж, кофе шопоо нээсэн юм. Улмаар бид хоёрт Америкаас зөвлөгөө ▶

► өгөх санал тавьснаар бид нэг хэсэгтээ л Скайпаар ажлаа амжуулж байв. Дараа нь ажлаа дуусгахад нь туслаач гэхэд нь Монголд хоёр долоо хоногийн хугацаатай ирэхээр төлөвлөсөн юм. Гол нь ээж, аавтай нь уулзах, Монгол орныг илүү мэдэж авах, мөн бизнесийн ажлаа гүйцэтгэх гээд нэг сумаар хэдэн туулай буудах зорилготой байв. Тэгээд л хоёр долоо хоногийн амралт, зөвлөх үйлчилгээний ажил хийхээр энд нисч ирсэн.

Гэтэл амьдрал төлөвлөгөөний дагуу явдаггүйгээс хойш төлөвлөсөн ажлууд төсөөлснөөс хамаагүй удсан юм. Кофе шопоо зөв гольдролд нь оруулахын тулд бид энд байх хугацаагаа сунгахаар шийдэв. Эхнэрийн маань хамгийн бага, хоёр настай дүү нь Монголд амьдардаг байсан юм. Эгч нь Америкт амьдардаг байсан учраас Монголд ирэхэд нь танихгүй хүн харсан мэт бишүүрхэв. Гэр бүлтэйгээ маш дотно өссөн эхнэрийн минь хувьд дүү нь хол хөндий өсч торнино гэж бодохоор сэтгэл өвтгөм санагдаж байв. Буцах нислэгийн өмнөх орой нь эхнэрээ дүүтэй нь ойр байлгахын тулд энд нэг жил орчим амьдрахыг санал болгосноос хойш нэг л мэдэхэд бид хоёр Монголд суурьшин, ресторан, хүнсний дэлгүүр, бүчери ажиллуулаад явж байна даа.

Манай бизнес бол гэр бүлийн бизнес. Бид хүмүүсийг аз жаргалтай байлгахыг зорьдог бөгөөд үүнийгээ биелүүлэхийн төлөө өдөр бүр хичээдэг. Хайртай хүн минь хажууд байж, нэг зорилгын төлөө хамтран ажиллаж байгаад би өөрийгөө азтайд тооцдог. Хань минь Rosewood брэндийг хөдөлгөгч хүч юм. Эхнэр бид хоёр долоо хоногт 80-100 хүртэл цаг ажилладаг ч үргэлж хөгжилдөж, огт ажил хийж буй мэт санагддаггүй нь сайхан. Бид “Дуртай зүйлээ олоод, тэрийгээ өдөр бүр хий” гэж хэлэх дуртай.

-Монголд нэртэй, тогтсон ресторанд ажиллахын оронд яагаад өөрийн ресторанаа нээхээр шийдсэн бэ?

-Би 22 настайдаа анхныхаа рестораныг нээж байлаа. Ер нь ресторан эзэмших, удирдах чиглэлээр нэлээд удаан ажиллаж байна. Монголд суурьшин амьдрахаар шийдэх үед өөрийн ресторанаа нээж, цааш нь хөгжүүлэн авч явах нь илүү санагдсан.

-Монголд ресторан нээхэд ямар хэцүү, бэрхшээлтэй ямар асуудлуудтай тулгарч байв?



Буцах нислэгийн өмнөх орой нь эхнэрээ дүүтэй нь ойр байлгахын тулд энд нэг жил орчим амьдрахыг санал болгосноос хойш нэг л мэдэхэд бид хоёр Монголд суурьшин, ресторан, хүнсний дэлгүүр, бүчери ажиллуулаад явж байна даа.

-Манай компанийн хувьд гол бэрхшээлүүдийн тоонд орц, бүтээгдэхүүний хангамж, бараа нийлүүлэлтийн сүлжээний асуудал яах аргагүй орно. Бид үндсэндээ өөрсдийн хангамжийн сүлжээг бий болгосон. Хэрэгтэй зүйл минь олдохгүй тохиолдолд бид өөрсдөө үйлдвэрлэж эсвэл хийдэг. Тиймдээ ч бид бизнесийн хурданд түүртэлгүй хөл нийлүүлэн урагшилж байна. Жишээлбэл, бид Rosewood Kitchen Enoteca-г нээхдээ үнэхээр сайн стейкний цэстэй болгохыг хүссэн ч миний шаардлагыг хангах хэрчилтэй стейк олдоогүй. Тиймээс шаардлага хангасан хэрчилтэй стейк гаргаж авахаар өөрсдийн мах бэлтгэх бүчери нээхээр шийдсэн юм. Ингэснээр бид чанарт илүү анхаарах боломжтой болж эхэлсэн. Чанараа тууштай хадгалах нь манай бизнес загварын чухал хэсэг юм. Хэдийгээр бэлэн бүтээгдэхүүн худалдаж авах нь илүү хялбар ч бид бүтээгдэхүүний чанарыг нэн тэргүүнд тавьж, импортлохоос илүү өөрсдөө хийхийг илүүд үздэг. Энэ бол бидний бусдаас ялгарах онцлог.

Асуудалтай тулгарах бүртээ бид өөрсдийн шийдлийг эрэлхийлдэг. Бүчери нээх нь стейктэй холбоотой асуудлын шийдэл байв. Дараа нь хэрчсэн стейкийг зөвхөн манай ресторанаар зогсохгүй олон хүн хэрэглэмээр байгаа хэрэгцээг мэдэрч “The Butchery”-ийг нээхээр шийдсэн юм. Махны дэлгүүрийн зорилго нь хэрэглэгчдэд мах борлуулах байсан ч ихэнхдээ манай ресторануудыг махаар хангадаг байв. Эцэст нь өөрсдийн хэрэгцээний махаа бэлдсэнээс ч илүү махыг жижиглэнгээр худалдаалах болсон юм.

The Market хүнсний дэлгүүрийн амжилтын үндэс нь мөн л ийм санаан дээр тогтож байв. Би 10 жилийн турш өөрийн ресторандаа хамгийн сайн чанарын орц, бүтээгдэхүүн олж авахаар хайгуул хийсэн. Тэгээд мөн л эдгээр зүйлсийг яагаад байнгын үйлчлүүлэгчдээ жижиглэнгээр худалдаалж болохгүй гэсэн бодол орж ирсэн. The Market хүнсний дэлгүүрээс манай ресторанд хэрэглэдэг бараг бүх найрлага, бүтээгдэхүүнийг худалдан авч болно. Тэгэхээр The Market нь дотоодын органик ногоо, олон төрлийн соус, боловсруулсан мах, гэртээ хоол хийхэд шаардагдах бүхий л дээд зэргийн чанартай бүтээгдэхүүнээр дүүрэн гэсэн үг юм.

-Танайх өөрсдөө юу үйлдвэрлэдэг вэ?

-Бид бүх сүмс, тортия чипс, майонез, банш, ►

► бөөрөнхий махаа үйлдвэрлэхээс гадна махаа өөрсдөө хэрчиж бэлддэг. Хэрэв та манай хүнсний дэлгүүрээр үйлчлүүлбэл бүтээгдэхүүний 20 хувь нь үйлдвэрийн зориулалттай консервант, хиймэл амт оруулагч болон бусад химийн бодис агуулаагүй, гэрийн аргаар үйлдвэрлэсэн бүтээгдэхүүн байдаг. Бид бүтээгдэхүүнийхээ чанарт байнга анхаарч ажилладаг.

-Та Мексик, Испани хоолноос санаа авсан La Rosa ресторан нээсэн. Яагаад Rosewood Kitchen Enoteca-ийн шинэ салбаруудыг нээхийн оронд брэндээ өөр чиглэлд аваачихаар шийдсэн бэ?

-Бизнес эрхлэгчийн хувьд алдаанаасаа суралцах нь бизнес эрхлэх цөм юм. 2015 онд бид Rosewood-ын гурван салбарыг нээлээ. Rosewood-ийг олон байршилд хуулбарлан буулгах нь

үр дүнд хүрнэ гэж бодож байсан юм. Харамсалтай нь гурван байршилд нэг ижил зүйл санал болгоход хангалттай эрэлт хэрэгцээ үүсээгүй байсан тул салбаруудаа хаахад хүрсэн. Дахиж нэг төрлийн ресторан нээх хэрэггүй юм гэдгийг сайтар ойлгож авсан.

Хүмүүс La Rosa-гийн хоол, үйлчилгээ нь Rosewood Kitchen Enoteca-гийн түвшинд байх болно гэдгийг мэдэж байсан тул La Rosa-г эхлүүлэхэд бэрхшээлтэй байгаагүй юм. Манай зочид биднийг хөлс хүчээ урсган хичээж ажилладаг гэдгийг мэддэг. Тухайлбал, La Rosa-

г нээхээс өмнө Мексикийн соёл, хоол, хоолны технологийг жинхэнэ утгаар нь ойлгохын тулд бид Мексикт нэлээд хугацааг зарцуулж, салбарын мэргэжилтнүүдээс гүнзгийрүүлэн суралцсан. La Rosa Tapas & Tequila Bar нь дэлхий нийтийн цар тахлын үеэр буюу 2020 оны аравдугаар сарын 2-нд нээлтээ хийсэн.

-Rosewood нь манай хотын хамгийн их хүлээн зөвшөөрөгдсөн, хүндтэй зочлох үйлчилгээний байгууллагын нэг болсон. Rosewood Hospitality Group-ийн онцлог шинж чанар юу вэ?

-Rosewood Hospitality Group-ийн онцлог нь манай хүмүүс болоод бидний үйл ажиллагаа юм. Таны хэр амжилттай байх нь таныг тойрон хүрээлэгчдээс шалтгаална гэдэгт бид итгэдэг. Бид эхлээд өөрсдийн хүмүүст анхаарлаа хандуулаад, дараа нь зочдоо боддог. Бидний зорилго бол өөрчлөлт хийдэг компанитай, гэр бүлийн уур

амьсгал бүрдүүлж, ажилдаа ирэхэд нь гэртээ байгаа мэт сэтгэгдэл төрүүлэх явдал юм. Энэ нь эргээд зочдод маань ийм мэдрэмж төрүүлэх болно.

Бид багийн гишүүдээ ажилтнууд эсвэл ажилчид гэж хэлдэггүй, тэд бол “манай хүмүүс”. Манай зочид бол бидний зүрх, манай хүмүүс бол бидний сэтгэл юм. Бид бас их “нээлттэй ном” шиг компани. Тухайлбал, би жороо нуудаггүй, манай бүх тогооч бүх хоолоо яаж хийхийг мэддэг. Бид боловсрол олгох, сургахыг чухалчлан ажилладаг. Энэ бүхэн эцэстээ бидэнд Fat Hen Chicken зэрэг шинэ санаа, чиглэл рүү хөрвөх чадварыг олгож байгаа хэрэг юм.

-Та хэнийг өрсөлдөгчөө гэж хардаг вэ?

-Бусад бизнесийг миний өрсөлдөгч гэж хардаггүй. Хүнсний үйлдвэрт хүн бүр өөрийн байр сууриа олох боломжтой гэж би боддог. Өөрөөр хэлбэл, ресторанууд Монголын хүнсний салбарыг хөгжүүлэхийн төлөө хамтран ажиллах боломжтой гэж бодож байна. Монголын рестораны салбарт хамтын ажиллагаа, эв нэгдэл хангалтгүй байна. Тиймээс ч энэ тал дээр илүү ажиллаасай гэж хүсдэг.

-Цар тахлын үеэр хүнд байдалд орсон ресторануудад та ямар зөвлөгөө өгөх вэ?

-Сайхан мэдээ нь бид үүнийг бусад бэрхшээлийн л адил даван туулна. Энэ зун хүмүүс гадаа гарч, шинэ бүхнийг туршиж үзэхээр яарах болно. Одоо л хийморио нэг сэргээж аваад, үйл ажиллагаагаа цэгцлээд, хоолныхоо зардлыг нягтлаад, амжилт олоогүй бүхнээ зогсоох цаг болжээ. Эцэст нь хэлэхэд бэлтгэлтэй байгаарай, ойрын хоёр сард хүмүүс гадуур гарч мөнгөө үрж эхэлнэ шүү. Зоогийн газруудын хувьд энэ бол алдсан олон сарын бизнесээ нөхөх, сэргээх сайхан боломж бүрдэж байгаа хэрэг юм.

-Ярилцлагаа өндөрлөхөөс өмнө өөрийнхөө болон Rosewood Hospitality Group-ийн талаар нэмж хэлэх зүйл байна уу?

-Би энэ улсын зочин болсноороо мөн хийдэг ажлаараа бахархдаг. Бидний зорилго бол хүмүүсийг аз жаргалтай байлгах явдал юм. Би хүмүүсийг аз жаргалтай байлгах дуртай, энэ нь намайг хувь хүний хувьд хөгжүүлдэг. Намайг халуун дотноор урьсанд талархахын сацуу Монголын зочлох үйлчилгээний салбарт өөрийн хувь нэмрээ оруулж байгаадаа баяртай явдгаа дахин дурдъя. Бид цаашдын төслүүдээрээ дамжуулан хийж буй үйлээ үргэлжлүүлж, Rosewood-ийг илүү хүчтэй брэнд болгохоор хичээх болно. ■

Манай зочид бол бидний зүрх, манай хүмүүс бол бидний сэтгэл юм. Бид бас их “нээлттэй ном” шиг компани. Тухайлбал, би жороо нуудаггүй, манай бүх тогооч бүх хоолоо яаж хийхийг мэддэг.

Экспат

Кристофер Мелвилл: Фирмээ цаашид өргөжүүлж, зах зээл дээрх хүчтэй өрсөлдөгч болгохыг хүсэж байна



Кристофер Мелвилл бизнес, санхүүгийн эрх зүйн салбарт 25 орчим жил Лондон, Москва зэрэг хотуудад ажилласнаас сүүлийн есөн жил Улаанбаатар хотод ажиллаж байна. Тэрбээр Мелвилл Эрдэнэдалай (M&E) хуулийн фирмийн үүсгэн байгуулагчдын нэг, удирдах партнер юм.

-Та яагаад хуульчийн мэргэжил сонгов, хаана суралцаж төгссөн талаараа манай уншигчдад эхлээд танилцуулна уу?

-Хүүхэд байхаасаа Шотландын лигт мэргэжлийн хөлбөмбөгчин болохыг мөрөөддөг байсан ч гоол оруулахаас илүүтэй баримт бичиг боловсруулах чадвар маань илүү болж таарсан. Ингээд Кембрижийн их сургуулийн Пемброк коллежид түүх судлалаар суралцаж, 1993 онд хос бакалаврын хөтөлбөрийг амжилттай дүүргээд, үргэлжлүүлэн хоёр жилийн хугацаанд хуулийн чиглэлээр суралцсан.

-Та хувь заяаны ямар төөргөөр Монгол улсад ирсэн бэ? Таныг Монголд ирэх шийдвэр гаргахад юу нөлөөлөв?

-Би 1996 оноос Лондон хотод олон улсын ►

► хуулийн Ловеллс фирмд ажиллаж эхэлсэн. Дараа нь Москва хот руу нүүж тэндээ гурав орчим жил ажилласан. Тухайн үед Оросын “хөнгөн цагааны төлөөх тэмцэл”-тэй холбоотой үйлчлүүлэгчдийг түлхүү төлөөлөн ажилласан маань богино хугацаанд их туршлага хуримтлуулах боломж болсон гэж хэлж болно. 2007 онд АНУ-ын Хоган&Хартсон хуулийн фирмд ажиллаж эхэлсэн боловч үргэлжлүүлэн Орос үйлчлүүлэгчдийг төлөөлөн ажилласан. Оросууд анх удаа АНУ-ын Үндэсний сагсан бөмбөгийн холбооны (NBA) баг болох “Брүүклин Нэтс”-ийг худалдаж авах ажиллагаа, Русаль болон Норильск Никель компаниудтай хийсэн 7.2 тэрбум ам.долларын хэлэлцээрүүдэд Онэксим группт зөвлөх үйлчилгээ үзүүлж байлаа.

Монголын компаниуд зээл авах тохиолдолд бидний зүгээс Англи болон Монгол Улсын хуулиудаар хууль зүйн дүгнэлт өгөх боломжтой. М&Е нь олон улсын болон Монголын хуулийн фирмүүдийг тусад нь сонгон авч

ажиллуулахаас илүү үр ашигтай бөгөөд өртөг бага байх боломжийг бүрдүүлж буйгаараа онцлог.

Харин 2012 оноос Хоган Ловеллс хуулийн фирмийн Монгол дахь салбарт ажиллаж эхэлсэн. 2017 онд тус фирм Монгол дахь салбараа хаах стратегийн шийдвэр гаргахад манай партнер О.Эрдэнэдалай бид хоёр Монгол дахь бизнесийг худалдан авч, одоогийн хуулийн фирмээ байгуулан үйл ажиллагаагаа үргэлжлүүлэн явуулахаар шийдсэн. Бид одоо ч Хоган Ловеллс хуулийн фирмийн Монгол дахь албан ёсны хамтрагч байгууллагаар ажиллаж байна.

-Та бизнесээ өргөжүүлэхийн тулд юу хийсэн бэ?

-Манай фирм ихэвчлэн Монгол Улсад орж ирж буй гадаадын хөрөнгө оруулалтад чиглэдэг хэдий ч сүүлийн үед Монгол үйлчлүүлэгчдийн тоо ихээхэн нэмэгдсэн. Бид компани, уул уурхай, эрчим хүч, банк санхүү болон арбитрын салбарт түлхүү төвлөрч ажиллаж байна.

Шинэ үйлчлүүлэгч татахын тулд Монгол Улсад хөрөнгө оруулалт хийдэг улс орнуудын томоохон олон улсын хуулийн фирмүүдтэй сайн харилцаа холбоо тогтоож ажиллахыг хичээдэг.

Түүнчлэн бид хуулийн фирмүүдийн зэрэглэл тогтоодог Legal 500 болон Chambers and Partners зэрэг олон улсын байгууллагуудын үнэлгээнд

хамрагддаг.

Монгол Улс зах зээлийн хувьд харьцангуй жижиг учраас хуулийн фирмүүд өргөн хүрээний асуудлаар зөвлөгөө өгөх чадвартай, уян хатан байх шаардлагатай байдаг. Өөрөөр хэлбэл, бид үндсэндээ хууль, эрхзүйн бүхий л төрлийн асуудлаар зөвлөгөө өгч, үйлчилгээ үзүүлдэг гэсэн үг. Миний хувьд өмнө нь M&A буюу компани нэгдэх, худалдан авах болон хамтарсан компанитай холбоотой гэрээ, хэлцлээр мэргэшин ажилладаг байсан бол сүүлийн үед бид олон төрлийн төслүүд дээр харьцангуй өргөн хүрээнд ажиллаж байна.

-Мелвилл Эрдэнэдалай ХХН нь Монгол улсын бусад хуулийн фирмүүд үзүүлдэггүй ямар төрлийн хууль зүйн үйлчилгээ үзүүлдэг вэ? Үйл ажиллагааны хувьд юугаараа онцлог гэж хэлэх вэ?

-Миний бие Англи улсад хуульчийн мэргэжлийн үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөлтэй, Монгол Улсад бүртгэлтэй олон жилийн туршлагатай цорын ганц хуульч. Английн хууль бол банк, санхүүгийн гэрээ, хэлцэлд түгээмэл хэрэглэгддэг хууль юм. Монголын компаниуд зээл авах тохиолдолд бидний зүгээс Англи болон Монгол Улсын хуулиудаар хууль зүйн дүгнэлт өгөх боломжтой. М&Е нь олон улсын болон Монголын хуулийн фирмүүдийг тусад нь сонгон авч ажиллуулахаас илүү үр ашигтай бөгөөд өртөг бага байх боломжийг бүрдүүлж буйгаараа онцлог.

Түүнчлэн, Монгол Улсын тухай болон Монголын хууль тогтоомжийн тухай чухал хэрэгцээт мэдээллүүдийг англи хэлээр авах боломж хомс байдаг учраас манай фирмийн зүгээс үйлчлүүлэгчдэдээ зориулж, холбогдох танилцуулга, мэдээллүүдийг тогтмол бэлтгэн хүргэхийг хичээдэг.

-Та Монгол Улсын Засгийн газарт зөвлөх үйлчилгээ үзүүлж байсан уу? Туршлагаасаа жишээ дурдаж болох уу?

-Олон нийтэд нээлттэй мэдээлэл гэвэл Засгийн газар хэд хэдэн удаа бонд гаргахтай холбоотойгоор Сангийн яамтай хамтран ажилласан. Мөн О.Эрдэнэдалай бид хоёр Хоган Ловеллс хуулийн фирмд ажиллах хугацаандаа 315 МВт-ын хүчин чадалтай Эгийн голын усан цахилгаан станцын төсөл дээр зөвлөх үйлчилгээ үзүүлж байлаа.

Мэргэжлийн үйл ажиллагааны нууцлалтай холбоотойгоор Засгийн газарт үзүүлсэн зөвлөх үйлчилгээнүүдээс эдгээрийг дурдах боломжтой.

-Таны хувьд хэлэлцээр хийх, зуучлах, ►



► **арбитрын ажиллагаа болон эвлэрэх гэх мэт маргаан шийдвэрлэх төрлүүдээс алийг нь илүүд үздэг вэ?**

-Хувь хүний хувьд би аливаа маргаанд дургүй, тиймдээ ч бизнесийн асуудлуудад хэлэлцээрийн журмаар шийдэл хайхыг илүүд үздэг. Монгол Улсад бизнесийн асуудлуудад шүүх, тэр байтугай цагдаагийн байгууллагыг оролцуулах хандлага ажиглагддаг. Ийм нөхцөл байдалд аливаа хэлэлцээ хийх, зөвшилцөх амаргүй байдаг.

Монголын шүүхээр асуудлыг шийдвэрлүүлэх нь сонголтын асуудал мөн хэдий ч танай эсрэг тал хэн болох, улс төрийн хувьд хэр хүчтэй, нөлөө бүхий этгээд байх зэргээс олон зүйл шалтгаална. Эдгээр нь Монголын шүүхэд хандах эрсдэлийн зэргийг тодорхойлох хүчин зүйлүүд юм.

-Гадаадын хөрөнгө оруулагчид Монголд хөрөнгө оруулалт хийхдээ ямар шат дамжлагыг дамжих ёстой талаар та товч тайлбар өгнө үү?

-Хамгийн чухал зүйл бол Засгийн газар, холбогдох төрийн байгууллагуудтай харилцахад дэмжлэг үзүүлж чадахуйц найдвартай, санхүүгийн хувьд тогтвортой, ажил хэрэгч, итгэж болохуйц Монгол түнш олох явдал юм. Үүний тулд хууль эрх зүйн төдийгүй маш олон талын дүн шинжилгээ

хийх шаардлагатайгаас гадна ер нь урт хугацааны тогтвортой харилцааг бий болгох хэрэгтэй.

Монгол Улс эдийн засгийн хувьд эрчимтэй хөгжиж байсан 2011-2012 онуудад олон хөрөнгө оруулагч гадаадын хуулиар зохицуулагдах, хэт нэг талыг барьсан, Монгол түншүүд нь бүрэн ойлгоогүй нарийн төвөгтэй гэрээ, хэлцлүүдийг байгуулж байсан, улмаар энэ нь маргаан гарах урьдач нөхцөлийг бүрдүүлэхэд хүргэсэн гэж болно. Хамтран ажиллаж буй түншүүдийн хувьд гэрээний утга санаа тодорхой, хоёр талын ашиг сонирхолд харилцан нийцсэн, тэнцвэртэй байх нь чухал байдаг.

-Гадаадын хөрөнгө оруулагчид болон корпорацуудад Монголын зах зээлд нэвтрэхэд тулгардаг нийтлэг бэрхшээлүүд юу вэ?

-Хоёр гол бэрхшээл байна. Эхнийх нь, улс төрийн болон хууль эрх зүйн зохицуулалтын тогтворгүй байдал. Аливаа яам, агентлаг болон төрийн албан хаагчидтай холбоотой томоохон өөрчлөлт хийх нь хамтын ажиллагаа, харилцаа холбоог эхнээс нь шинээр тогтоох шаардлагыг бий болгодог. Зарим тохиолдолд гарах сөрөг үр дагаврыг тооцоолохгүйгээр Засгийн газрын бодлого, шийдвэрийг маш хурдан хэрэгжүүлдэг. ►

► Саяхан Үндсэн хуульд оруулсан нэмэлт өөрчлөлт нь тогтвортой байдлыг нэмэгдүүлэх, УИХ болон Ерөнхийлөгчийн сонгуулийг жил дараалан зохион байгуулахгүй байх нөхцөлийг бүрдүүлсэн гэж үзэж байна.

Нөгөө нэг бэрхшээл бол хүнд суртал. Төрийн үйлчилгээг цахимаар авах боломжтой байх ёстой. Цар тахлын үеэр олон хүмүүс зайнаас ажиллаж эхэлсэн. Монгол Улс цаашид хурдацтай хөгжиж буй дижитал шилжилттэй хөл нийлүүлж, хүнд суртлыг арилгах хэрэгтэй. Эдгээр нь хөрөнгө оруулагчдын хувьд асуудал болж байсан ч Засгийн газар энэ чиглэлээр ахиц дэвшил гаргаж байна.

-Та Монгол Улсын шүүхийн тогтолцоо, хуулийн хэрэгжилтийг хэрхэн үнэлж, дүгнэдэг вэ?

-Бие даасан, хараат бус байдлын талаар зарим нэг асуудал байсаар байна. Гол эрсдэл нь зарим тохиолдолд хуулийн зохицуулалт хэт ерөнхий байдаг нь өөр өөрөөр ойлгон, тайлбарлах

боломжийг бий болгодог. Энэ нь эрсдэлийг нэмэгдүүлж, шүүхийн шийдвэрийн үр дүнд эргэлзэхэд хүргэдэг.

-Банкны тухай хуульд сүүлд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтөөр банкууд хувьцаат компани болон өөрчлөн байгуулагдах шаардлагатай болсон. Гэсэн хэдий ч банкууд үүнийг хэцүү шаардлага гэж үзэж байна. Та хуулийн мэргэжлийн хүний хувьд банкуудыг хувьцаат компани болгож өөрчлөн байгуулахад ямар бэрхшээл тулгарна гэж үзэж байна вэ?

-Ерөнхийд нь авч үзвэл энэ бол байж болох санаа юм. Одоогийн

байдлаар хувьцааны хэдэн хувийг олон нийт буюу хөрөнгө оруулагчид эзэмших нь тодорхойгүй байна. Бас нэг том асуудал нь банкууд өөрсдийн хувьцаа эзэмшигчид банкны 20-иос дээшгүй хувийг эзэмшихийг хангах явдал юм. Миний мэдэхээр зарим банк цөөн тооны хувь хүмүүсийн эзэмшилд байдаг бөгөөд хөрөнгө оруулагчдад энэхүү шаардлагыг биелүүлэхэд бэрхшээлтэй байж болох юм. Түүнчлэн, Монголбанк хэн банкны хувьцаа эзэмшигч байж болох талаар хатуу хяналт тавьдаг нь гадаадын хөрөнгийн

биржид бүртгэлтэй компаниудын хувьд Монголын банкуудын хувьцааг эзэмшихэд ихээхэн хүндрэлтэй байх болов уу. Монгол Улс гадаадын томоохон хөрөнгө оруулагчдыг банкны салбарт татахыг хүсэж байгаа бол үүнийг өөрчлөх хэрэгтэй гэж бодож байна.

-Танай партнер О.Эрдэнэдалай Монгол Улсын их сургуулийн Хууль зүйн сургуулийн зохион байгуулсан тэмцээнд шүүгчээр оролцсон. Танай хуулийн фирм Монгол Улсын их сургуультай ямар хэмжээнд хамтран ажилладаг вэ?

-Бид зуны улиралд оюутны дадлагын хөтөлбөр хэрэгжүүлдэг. Түүнчлэн, бид мэргэжлийн дадлага хийх шаардлагатай тавдугаар курсийн хуулийн оюутныг намар есдүгээр сараас өвөл нэгдүгээр сар хүртэл хугацаанд дадлагажуулан ажиллуулдаг. Мэдээж бидний зүгээс дадлагажигч оюутнуудын тоог аль болох нэмэгдүүлэхийг эрмэлздэг. Одоохондоо зуны улиралд нэг, өвлийн улиралд нэг дадлагажигч оюутан ажиллуулах боломжтой.

-Та Монгол Улсад хэр удаан ажиллахаар төлөвлөж байна вэ? Зорилго, төлөвлөгөөнөөсөө сонирхуулж болох уу?

-Үнэхээр сайхан асуулт байна. Бид хуулийн фирмээ байгуулаад удаагүй байгаа. Миний хувьд фирмээ цаашид өргөжүүлж, зах зээл дээрх хүчтэй өрсөлдөгч болгохыг хүсэж байна. M&E фирмээ амжилтад хүргэхийг хүсэж байгаа учир урт хугацаандаа өөр улс руу явах бодолгүй байна. Мөн казах бүсгүйтэй гэрлэсэн маань танай улстай холбогдох холбоог маань улам нягт болгосон.

-Танай хуулийн фирм болон таны талаар манай уншигчид юуг мэдээсэй гэж хүсэж байна вэ?

-Манай багийн хувьд О.Эрдэнэдалай бид хоёроос бусад нь эмэгтэйчүүд, үүгээрээ бид бахархдаг. Манай багт өндөр ур чадвартай, ажилсаг хүмүүс ажилладаг. Хоган Ловеллс хуулийн фирмтэй хамтран ажилладаг тул хуульчид маань бүс нутгийн хэмжээний сургалтуудад хамрагдах боломжтой бөгөөд энэ нь мэргэжлийнхээ хувьд өсөн дэвших, хүсэл эрмэлзлээ биелүүлэхэд нь тус болдог.

Мөн бид Хүүхдийг ивээх сан, Велоо сан, Смартэйр болон Лотус хүүхдийн төв зэрэг хэд хэдэн ТББ-уудад про боно буюу үнэ төлбөргүй хууль зүйн үйлчилгээ үзүүлж байсан. Компанийн нийгмийн хариуцлага бол маш чухал зүйл бөгөөд бидний хувьд нийгэмд үр өгөөжтэй үйлсийг дэмжихэд үргэлж нээлттэй байдаг. ■

Гол эрсдэл нь зарим тохиолдолд хуулийн зохицуулалт хэт ерөнхий байдаг нь өөр өөрөөр ойлгон, тайлбарлах боломжийг бий болгодог. Энэ нь эрсдэлийг нэмэгдүүлж, шүүхийн шийдвэрийн үр дүнд эргэлзэхэд хүргэдэг.

Дэлхий 2021

Дэлхий 2021 сэтгүүлийн УДИРДАГЧИД
булангаас хүргэж байна

Хямралын дараа, боломж



Занни Минтон Беддос:
The Economist-ийн
Ерөнхий редактор

Зарим жил түүхэнд том зай эзэлдэг. Тэр нь голдуу дайн дууссан, эсвэл түүхийн нэг бүлгээс нөгөөд шилжсэн хувьсгалын эхлэл жил байдаг. Харин 2020 бол огт өөр. Дональд Трампын ялагдлаар Америкийн түүхэн дэх хамгийн хагаралдуулсан, хор хөнөөлтэй ерөнхийлөгчийн засаглал төгсөв. Зуунд нэг тохиох цар тахал Эрчимжилтийн үетэй (1896-1916) эн тэнцэхүйц эдийн засаг, нийгмийн дахин тохиргоо хийх боломжийг бүрдүүлэв. 2021 оны гол асуулт бол улстөрчдөд үүнийг атгаад авах зориг бий юу гэдэг юм. Ковид-19 зөвхөн дэлхийн эдийн засагт цохилт өгсөн юм биш. Орчин үеийн дэлхийг тодорхойлдог гурван том хүчний траекторыг цар тахал өөрчлөв. Даяарчлалыг хумьж, дижитал хувьсгалыг эрс хурдасгаж, Америк, Хятадын геополитикийн өрсөлдөөн эрчимжив. Түүнчлэн өнөөгийн нэг том зовлон болох “тэгш бус байдал”-ыг гааруулав. Магадлал багатай ч хөнөөл ихтэй гамшигт бэлэн байгаагүйн төлөөсийг ойлгуулснаар ирэх зуунд зайлах аргагүй, хавьгүй их уршиг дагуулах уур амьсгалын өөрчлөлтөд олон хүний анхаарлыг хандуулав. Ковидын өмнөх дэлхий рүү буцах зам гүйг энэ бүгдээс ойлгож болно.

2021 он дундаа орж, вакциныг тарааж эхлэхэд л хэр олон зүйл эргэж ирэхгүйгээр өөрчлөгдсөн нь сая нэг тодорно.

Төсөөлж байснаас ч том өөрчлөлт болох нь Баруунд илүүтэй мэдрэгдэнэ. Ковидын дараах дэлхий илүү дижиталчлагдсан байна. Цар тахлын нөлөөн дор алсаас ажиллах, цахимаар худалдан авах зэргээр хэдэн жилд гарах өөрчлөлтийг хэдхэн сард хураангуйлж, хүмүүсийн амьдрах, худалдан авах, ажиллах хэв маягт асар том сэлгээ оруулав. Эл бүтээлч түйвээлтээс хожигсад бол (ашиг, хувьцааны үнэ нь цойлсон) технологийн аваргууд болон (өгөгдлийн хамгийн том цуглуулгатай, дижитал хувьсалд хөрөнгө оруулах гүн халаастай) томоохон компаниуд юм. Том хотууд дахин “төрөх” шаардлагатай болно. Үүдээ барих үерт бэлэн байгаарай. Энд ялангуяа жижиг бизнес, худалдаа үйлчилгээ, аялал, зочлох үйлчилгээний салбарууд хамаарна.

Даяарчлал нь бараа, капиталыг л хил давуулах ойлголт боловч хүмүүс аялахаа багасгана. Вирусийг хамгийн үр дүнтэй хазаарласан Азийн улсууд хилээ бас хамгийн сайн хаасан орнууд байсан. Тэдний туршлага бусдын бодлогыг тодорхойлно. Халдварын тохиолдлын ид үе

Орчин үеийн дэлхийг
тодорхойлдог
гурван том хүчний
траекторыг цар тахал
өөрчлөв

буурсан ч хилийн хязгаарлалт, хөл хорио тодорхой хэмжээнд байх бол аялал жуулчлал сэргэсэн ч шилжин суурьшилт амаргүй хэвээрээ байна. Үүнээс үүдэн гадаадад ажиллагсаас мөнгөн урсгал татдаг ядуу орнуудын горь тасарч, цар тахлын хор хохирлыг улам гааруулна. Ойролцоогоор 150

сая хүн 2021 оны сүүл гэхэд нэн ядуу бүлэг рүү унах магадлалтай.

Геополитикийн таацгүй байдлын хүрээнд олон улсын худалдаа явагдана. Ноён Трампын меркантилизм арилах ч Хятадын эсрэг Америкийн хардлага “Тариффын эр”-тэй (Трам

► ийн нэрлүүлэх дуртай байв) хамт дуусчихгүй. Хятадын импортын гуравны хоёрт ногдуулсан татвар, технологийн компаниудад нь тавьсан хориг мөн хэвээр үлдэнэ. Дижитал ертөнц ба нийлүүлэлтийн сүлжээ нь Хятад давамгайлсан, Америк тэргүүлсэн гэсэн хоёр хэсэгт хуваагдана. Хятад, Америкийн өрсөлдөөн даяарчлалыг задалж буй ганцхан шалтгаан биш юм. Эмнэлгийн болон бусад зайлшгүй хэрэгцээт бүтээгдэхүүний (Хятадаас голдуу) импортод найдаж хаширсан Европоос авхуулаад Энэтхэг хүртэл хамгаалах зайлшгүй шаардлагатай “стратегийн салбарууд”-ын цар хүрээгээ дахин тодорхойлно. Аж үйлдвэрийн эл шинэ бодлогыг дэмжих улсын тусламж элбэг байсан, байх ч болно.

Энэ бүхнээс үүдэн дэлхийн эдийн засаг хуваагдаж, жижгэрнэ. Хятадын (болон Ковидын дараах Азийн эдийн засгуудын) хүчирхэг, бусад улсын сул дорой байдлын зөрүү илэрхий том хэвээр байна. 2020 онд өсөлт үзүүлсэн ганц том эдийн засаг Хятадынх байсан ба 2021 онд өсөлт

нь долоон хувь давж, Европ, Америкийн сэргэлтийн хурдаас хавьгүй илүү байна. Барууны эдийн засгаас ялгаатай нь тэдний сэргэлт төсвийн алдагдал эсвэл эдийн засгийн туслалцаагаар явдаггүй. Хятадын эдийн засгийн амжилт хийгээд Ковид-19-ийг хурдтай дарсан нь Коммунист намын 100 жилийн ойг Бээжин

хотноо ялгууснаар тэмдэглэхэд үндсэн тайз болох биз ээ.

Барууныхныг харин тэс өөр ирээдүй хүлээж буй. Трампын захиргааны сүүлийн өдрүүдэд эдийн засгийг тэтгэх багцыг баталж чадаагүй зэргээс үүдэн Америкийн өсөлт ээдрээтэй байна. Европт хүмүүсийг байхгүй ажилд нь барьж, цалинтай амралт өгөн, зомби компаниудыг улсаас харамгүй тэтгэснээр эдийн засгаа нэлээд удаан зогсонги байдалд оруулна. Атлантын далайн хоёр талд Ковид-19-ийн тэгш бус нөлөө улам тодорно. Хамгийн эмзэг бүлгүүд хамгийн хүнд нэрвэгдэж, хамгийн чадвар багатай хүмүүс хамгийн их ажилгүйдэлд өртөж, боловсролын дижиталчлал ядуу хүүхдүүдийн ирээдүйг хамгийн ихээр хохирооно. Олон нийтийн бухимдал нэмэгдэнэ. Ялангуяа 2021 оныг аль хэдийнэ хагаралдсан байдалтай угтсан Америкт.

Баруун урвайж, Хятад хөөрсөн энэ цаг дор шинжээчид (энэ сэтгүүлд ч мөн) эл цар тахлаар Баруун тэргүүтэй дэлхийн дэг журам нуран унаж буйг зарлана. Энэ нь арай эртэдсэн болов уу. “Вакцины дипломат ажиллагаа”-наас болоод Хятад нь бахдлаас илүү айдас, хардалт төрүүлнэ. Түүнчлэн Хятадыг гол тоглогч болгох ганц зорилготой Ши Жиньпинээс даян дэлхийн жинхэнэ манлайлал үзүүлэх чин хүсэл төдий л гарахгүй. Ноён Трамп холбоотнуудаа үл хүндэтгэж, худалдааны дипломат харилцаанд халдсан нь Америкийн тэргүүлэлд итгэх итгэлийг доройтуулсан ч арай үгүй хийчихээгүй билээ.

Энэ нь цар тахлын дараах дэлхийг тодорхойлох боломж Америкт гарна гэсэн үг. Үүнийг хамгийн сайн бүрдүүлж чадах хүн бол улстөрийн карьер нь ерөнхийлөгч Калвин Кулижийн үеэс эхэлсэн 78 настан юм. Үргэлж намынхаа хүндийн хүчний төвд явж ирсэн, зөвшилцөлд дундыг баримтлагч Жо Байден бол зоримог шинэ эринийг золоор бүтээгч болох нь.

Гэхдээ тэр үүнд тохирох хүн нь байж чадна. Ноён Байден мөрийн хөтөлбөр хангалттай амбицтай. “Сууриа сайн бэхжүүлэе” урианы цаана Америкийн эрчим хүчний шинэчлэлийг эрс хурдасгах, ногоон дэд бүтэц, судалгаа, технологид оруулах лут хөрөнгө оруулалтыг эдийн засгийг дэмжих богино хугацааны багцтай хослуулсан зоримог боловч радикал бус арга барил буй. Эрүүл мэндийн үйлчилгээний хүртээмжийг тэлэхээс авахуулаад нийгмийн халамжийг сайжруулах зэрэг Байдономиксийн санаачилсан нийгмийн гэрээнүүд нь хөнөөлт зүүний үзэлгүй шинэчлэл буюу XXI зууны Эрчимжилтийн үеийн хувилбар юм.

Гадаад бодлогын хувьд ноён Байден харилцааг засаж, Америкийн үнэт зүйл, дэлхийд оруулах хувь нэмрийг дахин батална. Дипломат албаны ахмад дайчин, төрөлхийн олон талт үзэлт, институц байгуулагч ноён Байден Америк улс Парисын уур амьсгалын гэрээнд дахин нэгдэнэ, ДЭМБ-д хэвээр үлдэнэ, вакцины COVAX холбоонд нэгдэнэ гэсэн хүчтэй дохиог хурдан илгээнэ. Мөн тэрээр НАТО болон Транс-Атлантын эвсэлд Америк үнэнч гэдгийг нотлохоор Европ руу яаран жолоо зална. Гэхдээ эхний зогсоол нь Борис Жонсоны Британи бус, Берлин юм уу Парис байна. Америкийн гадаад бодлогод хүний эрх, ардчилал чухал байр суурьтайг ноён Байден харуулах болно. Шинжааны ►

Жо Байден бол зоримог шинэ эринийг золоор бүтээгч юм. Чингэхдээ зөв хүн нь байж чадна

► уйгарууд болон Хонконг дахь хавчлагаас болоод Хятадыг хүчтэй шүүмжлэхэд бэлэн байгаарай. Гэхдээ Байдены засаг захиргаа хамгийн чухал асуудлууд дээр үүрэг чиглэл өгөхөөс илүүтэй, өөрчлөх арга зам санал болгож ажиллана. Хятадын аюул заналхийлэлд Америк санаа зовнисон хэвээр байна. Үүнд анхаарч эхэлснээр нь Трампыг сайшаах хэрэгтэй. Гэвч ноён Байдены баг татвараар дарамтлахаас илүүтэй Хятадыг сөрөх олон талт эвсэл байгуулахад төвлөрнө. Америк асуудал үүсгээд байгаа технологийн компаниудынхаа талаар, ялангуяа хувийн мэдээлэл цуглуулж, татвараа төлөхгүй байгаа тал дээр нь Европыг тайтгаруулж, Хятадын технологийн компаниудын эсрэг хамтарсан арга хэмжээ авахыг ятгах томоохон яриа хэлэлцээ эхлүүлнэ. Хятадын эсрэг Азийн ардчиллууд Баруунтай хамтран олон

улсын шинэ эвсэл байгуулах яриа гарч, энэ нь Америк тэргүүтэй дэлхийн шинэ дэг журмыг үндэслэж ч магадгүй.

Боломж энд байна. Асуулт нь ноён Байден үүнийг атгаж авч чадах уу гэдэгт бий. Бүгд Найрамдах намын бодлогод хязгаарлагдах эсэхээс үл хамааран ноён Байден өөрөө маргаашийг бүтээхээс илүүтэй өчигдрийн дэлхийг засахдаа хэт анхаарч, ажлын байруудыг хамгаалахаар улайран, шаардлагатай өөрчлөлтийг шавдуулахдаа хуучин олон талт институцийн арга барилд дэндүү тулгуурлаж байна. Хамгийн том аюул бол Бүгд найрамдах намынхны айж буй зүүний үзэл рүү хэт хэлбийх бус харин эс үйлдэх, эс давших хөшинги байдал юм. Хэрэв ингэвэл Америк болоод дэлхийн хувьд жинхэнэ гутамшиг болох биз ээ. ■

Хуурамч эм



Роберт Гест:
The Economist-ийн гадаад асуудал хариуцсан редактор

Эрх баригч популистууд коронавирустэй олиггүй тэмцэв. Ерөнхийлөгч Дональд Трамп цар тахлыг үл хайхарч, худал эмчилгээ сурталчилж, амны хаалтыг үгүйсгэж

байлаа. Чадамжгүй байдлынх нь уршгаар бараг бүх чинээлэг улстай харьцуулахад Америкт нас баралт хамгийн их байв. Цар тахлыг хумихын тулд барьцтай харилцаа, тэвчээртэй зохион байгуулалт, шинжлэх ухааныг хүндэтгэсэн арга барил шаардлагатай. Ноён Трампт эдгээрийн аль нь ч байгаагүй учир сонгогчид түүнийг үл тоосон биз.

Бусад үндсэрхэг үзэлт популистууд ч гавьсангүй. Энэтхэгийн Ерөнхий сайд Нарендра Моди шийдэмгий харагдах гэж хичээснээс хэт олон ядуустай улсдаа дэлхийн хамгийн чанга хөл хорио тогтоохын уршгийг хангалттай тооцсонгүй. Хот руу шилжин суурьсан сая сая хөдөөний хүн ажлаа алдаж, нутгийн зүг эргэн хуйларсан нь түм түжигнэсэн автобусны буудлуудыг Ковид-19 тарах халуун цэг болгож, цааш Энэтхэг даяар тараажээ. Бразилийн Ерөнхийлөгч Жаир Болсонаро Ковид-19-ийг “хамрын ханиад” хэмээн үл хэрэгсэнгээ буруу эмчилгээг баруун солгойгүй бурж байв. Танзанийн Ерөнхийлөгч Жон Магуфули бурхны оролцоотойгоор улсаа ковидоос ангижрууллаа хэмээн зарласан ч оршуулгын газар цогцоснуудыг шөнө нууцаар буулгаж байлаа.

Энэ бүх тохиолдолд төрийн томчууд мэргэжилтнүүдийг үл тоосноор олныг хамарсан үхэл зовлон, шаардлагагүй эдийн засгийн хохиролд ►

► хүргэжээ. Гэвч популистууд шалтаг тоочиж, сэдэв өөрчлөхдөө гарамгай. Ноён Модии вирус тарсанд исламчуудыг буруутгаж, улс төрийн өндөр чансаагаа хадгалсаар байна. Бразилийн иргэдэд ирэх дарамтыг зөөллөхийн тулд ноён Болсонаро төрийн мөнгөнөөс машин машинаар нь тараав. Үүний ачаар тэрбээр вирусийг зогсоохын тулд муу ажилласан ч иргэддээ мөнгөө тараагаагүй Мексикийн зүүн үзэлт-популист ерөнхийлөгч Андрес Мануэль Лопес Обрадорос ч (АМЛО) алдар нэртэй хэвээр үлдэв. Ноён Магуфули хэвлэл мэдээллийн амыг таглаж, өрсөлдөгчдөө хорьсны хүчинд аравдугаар сард болсон дахин сонгуульд ялжээ.

“Иргэдийнхээ” хүслийг ойлгодог, тэднийг сүүдрийн, муу санаат “элитүүд”-ээс хамгаална гэж популист удирдагчид амладаг. Гэвч хүмүүсийн үзэл бодол янз бүр, элитийн тоонд эмч, эрдэмтэн, халдвар судлаач ч орно. Эрдэм мэдлэгийг үл хэрэгсдэг популист хандлага нь цаг сайхан үед хортой бол цар тахлын үед гамшиг тарьдаг юм. Америкийг Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагаас гаргасан Трампаас өгсүүлээд архи ууж вирусийг эмчлэх хэрэгтэй хэмээсэн Беларусийн дарангуйлагч Лукашенко нарын популистууд шинжлэх ухааныг бус уриа лоозонг сонгосон нь аймшигтай үр дүн авчирлаа.

Харамсалтай нь цар тахал зарим сонгогчдыг популизмд талтай болгож хувиргадаг аж. Хүмүүс айж байсан, харин популистууд айдсыг ашиглахдаа гаргуун. Хүмүүс төөрөлдсөн байсан, харин популистууд Хятад, эсвэл даяарчлал буруутай гэсэн ойлгоход хялбар шалтгаан гаргаж ирсэн. Заримдаа эдгээрт үнэний хувь байв. Хятад улс Ковид-19-ийг эхэндээ нууцалсан нь маш хариуцлагагүй явдал байлаа. Гэвч тэр бол өнгөрсөн явдал. Одоо засгийн газрууд вирустэй 2021 оны турш тэмцэх ёстой. Тэд зөвхөн баримт нотолгоонд тулгуурлаж байж үр дүнтэй тэмцэх юм.

Азаар цар тахал популистуудын хүчийг сулруулна гэх шалтгаан бий. Удирдагчид хэлсэн амандаа хүрэхгүй байгааг сонгогчид анзаарна. Герман, Нидерланд зэрэг улстай харьцуулахад популист эсвэл хагас популистууд удирддаг Америк, Британи, Польш зэрэг улсад цар тахалтай муу тэмцсэн явдалд Засгийн газар буруутай гэж иргэд нь шүүмжилж байгааг More in Common ТББ-ын судалгаа харуулсан.

Луйварчдыг сонгуулиар зайлуул

Айдас төрүүлэх, зэмлэн буруушаах, сэтгэл хөдлөлөөр тоглох зэрэг популистуудын зэр зэвсэг нь талцал хуваагдлын онолд үл захирагдах, юунаас ч эс айх вирусийн эсрэг үр дүнгээ өгөхгүйг цар тахал харуулав. Вирусийг ялахын тулд популистуудын басамжлан зэвүүцдэг давуу талууд буюу учир шалтгаан, нээлттэй байдал, олон улсын хамтын ажиллагаа шаардлагатай. 2021 онд либералчууд энэ явдлыг хүмүүст улам уран сайхнаар ухуулан ойлгуулж, популистуудыг шахах ёстой. ■

Хоёр талдаа хохиролтой

Стэнли Пигнал Европын бизнесийн сурвалжлагч,
The Economist

Компаниудын хувьд улс орон нь худалдааны дайнд татагдан орох нь муу мэдээ. Харин дайныг сэмхэн ажиглагсад хаялга нь очих уу? Хятадтай хийх АНУ-ын худалдааны дайныг Дональд Трамп хурцатгаснаар сүүлийн хэдэн жилд Европын зарим фирм ийм найдвар тээж байв. Гэвч эл найдвар хүлээсэн үр дүнг авчраагүй бөгөөд үүний сүл тал 2021 онд бүр ил болно.

Худалдааны маргаан ширүүсч, хэн хэнээсээ бараа авахгүй болсон Америк, Хятад хоёр Европын компаниудад хандах байх гэж Европ найдаж байв. НҮБ-аас 2019 онд гаргасан судалгаагаар худалдааны чиг хандлага европчуудын талд эргэж, тэд жилдээ 70 тэрбум ам.долларын шинэ экспорттой болно гэж тооцоолсон бөгөөд эрэлтийн ихэнх нь шинэ нийлүүлэгч хайж буй Хятад компаниудаас ирэх байв. 2020 онд геополитикийн асуудлаас үүдсэн бодитой жишээ бий болж, Трампын засгийн газар Хятадын Huawei компанид хориг тавьснаар сүлжээний төхөөрөмжөө шинэчлэх зорилготой Америкийн үүрэн холбооны операторууд Финландын Nokia, Шведийн Ericsson-оос худалдан авч эхэлсэн.

Худалдааны хоригийн тал дээр европчууд АНУ, Хятадын таагүй хандлагыг мэдэрч байгаа бөгөөд энэ нь цаашид улам нэмэгдэж мэднэ. ►

► Нөгөөтээгүүр, Хятадыг худалдааны хамтрагч гэж үздэг байр сууриа Европ улам сулруулав.

Хятадын эсрэг бүх чадлаа дайчилсан худалдааны дайнтай нь харьцуулвал Трамп Европтой ердөө ам мурийсан юм. Гэвч эртнээс улбаатай АНУ, Европын таагүй харилцаа цаашид ч үргэлжлэх болов уу. Нисэх онгоц үйлдвэрлэгчдэд өгсөн татаасын маргаанаас шалтгаалж америкчууд 2019 оны аравдугаар сард Европын Холбооны 7.5 тэрбум ам.долларын импортод татвар ногдуулсан бол Европын Холбоо 2021 оны арваннэгдүгээр сард Америкийн дөрвөн тэрбум ам.долларын бараа бүтээгдэхүүнд татвар ногдуулсан юм. Хэрэв Европ технологийн том компаниудад татвар ногдуулбал америкчууд зөвхөн өөрсдийнх нь компанийг сонгож ад үзлээ хэмээн дүгнэх (ингэх шалтгаан бий) эрсдэл бий.

Европ Хятадын худалдаа ч дардан зам туулахгүй байна. Уг нь европчууд Хятадын компаниудад нааштай хандахаар. Гэвч Шинжаан дахь хүний эрхийн зөрчил, Хонконг дахь мөрдөн мөшгилт нь европчуудыг уурлуулав. Мөн Хятадын компаниуд Европын аж үйлдвэрийн группүүдийн хэрэглэгч байснаа аажмаар өрсөлдөгч нь болон хувирч буйд санаа зовж байгаа. Гэвч чөлөөт худалдааг дэмждэг Европын бодлого тодорхойлогчид Хятадтай харилцахдаа өнгөрсөнд болсон явдлаа “туршлагагүй гэнэн” хэмээн буруушаах аж. Хэрэв 2021 онд Хятадын компаниуд төрийн дэмжлэгээр европчуудаас илүү хямд бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэж байна гэж үзвэл Европын Холбоо тэдэнтэй дайсагнах шалтаг олох л болно. Зарим талаараа

цар тахлын хариу арга хэмжээ болгож Европын Холбоо “стратегийн” салбаруудын нийлүүлэлтийн сүлжээг нутагтаа эргэн татах сонирхолтой байна.

Мөн Европ Америкийн талд орсноор Хятадтай түнжин хагараад буй. Их Британи, Франц зэрэг улс харилцаа холбооны сүлжээндээ Huawei компанийн оролцоог хязгаарлах Америкийн шаардлагыг хүлээж авсан.

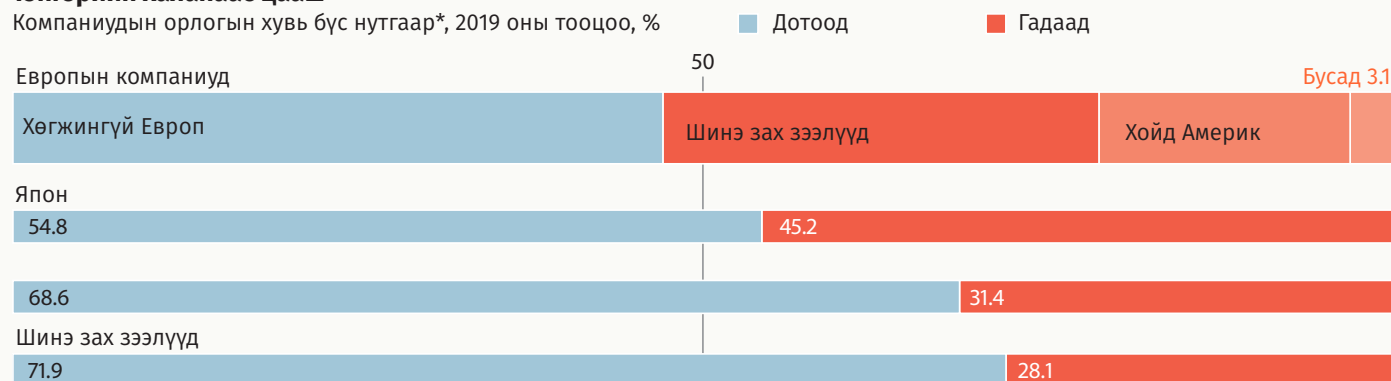
Худалдааны хамгийн том хоёр хамтрагчтайгаа Европ найрсаг харилцаатай үлдлээ ч тэдний хоорондын зөрчил Европын компаниудад халтай. Хятадын экспортод тооцогдох Европ компанийн бүтээгдэхүүн ч бий. Тухайлбал, Хятад дахь Nokia, Ericsson-ий үйлдвэрийн төхөөрөмж, эсвэл Хятадын зах зээлд зориулж Америкт машин үйлдвэрлэдэг Германы машины үйлдвэр ч худалдааны маргаанд татагдан ороод байна.

Том зургаараа дэлхийн II дайнаас хойш Америктай хамтран бүтээсэн чөлөөт худалдааны систем нь нуран унахаас Европ тив гарз хүлээнэ. Morgan Stanley-ийн дүгнэж буйгаар Европын компаниудын нийт борлуулалтын тэн хагасаас илүү нь гадаадаас орж ирдэг бол Америкийн компаниудынх гуравны нэг ч хүрдэггүй аж. Америк болон Хятадын эдийн засаг бие биенээсээ алсалж буйгаас шалтгаалж нийлүүлэлтийн сүлжээ дахин агуу өөрчлөлтөд орж байгаа нь Европын компаниудад ч нөлөөлнө. Европт орж ирэх хэдхэн шинэ бизнес тэдний санааг түр ч болтугай амраана. ■

Хятадыг худалдааны хамтрагч гэж үздэг байр сууриа Европ улам сулруулав

Тэнгэрийн хаяанаас цааш

Компаниудын орлогын хувь бүс нутгаар*, 2019 оны тооцоо, %



Эх сурвалж: Morgan Stanley Research

* Дэлхийн 2600 компанийн мэдээлэлд суурилсан
† Дотоодын гэж бүс нутаг дахь борлуулалтыг хэлнэ